

Start für neues Porsche-Institut in Argentinien

Der niedersächsische Ministerpräsident David McAllister hat gestern gemeinsam mit der argentinischen Staatspräsidentin Cristina Fernández de Kirchner den symbolischen Auftakt für den Bau des „Ferdinand Porsche Instituts“ auf dem Campus der Universität Tecnológica Nacional im argentinischen Pacheco gegeben. Der neue Lehrstuhl soll sich zu einem Zentrum für Mobilitätsthemen in Argentinien entwickeln.

Zum ersten Mal in Argentinien wird dort künftig ein ingenieurwissenschaftlich und technisch orientierter Studiengang angeboten, der speziell auf die Automobilindustrie ausgerichtet ist.



Der Präsident von VW Argentinien, Viktor Klima. Foto: VW

An der Veranstaltung nahmen Viktor Klima, Präsident von Volkswagen Argentinien, und der argentinische Bildungsminister Alberto Sileoni teil. Vom Bau des Forschungszentrums verspricht sich VW neue Impulse für sein Südamerika-Geschäft.

„Argentinien braucht diese Ingenieure, um schon im nächsten Jahr eine Million Volkswagen zu bauen“, sagte Bildungsminister Sileoni. Volkswagen finanziert den Bau des neuen Instituts mit rund 1,8 Millionen Euro. Dies sei ein hervorragendes Beispiel für eine Partnerschaft zwischen der Privatwirtschaft und dem Staat, betonte Sileoni.

Die Gehälter der Lehrkräfte sollen vom argentinischen Staat gezahlt werden, die VW-Gelder fließen in den Bau der Gebäude. Mit dem Aufbau des Porsche-Instituts setzt der Konzern die im Oktober 2010 in Hannover getroffene Vereinbarung über eine Kooperation für Ausbildung, Forschung und Entwicklung mit der Universität Tecnológica Nacional um.

VW ist seit 1980 in Argentinien vertreten. Mit 7150 Mitarbeitern an den beiden Produktionsstandorten Pacheco und Córdoba sowie einem eigenen Forschungs- und Entwicklungszentrum ist das Unternehmen landesweit der größte Arbeitgeber in der Branche. Das Werk in Pacheco will McAllister am Samstag besuchen.



Argentinien Staatspräsidentin Cristina Fernandez de Kirchner und David McAllister. Foto: Volkswagen

168 000 Autos zurückgerufen

In den USA muss Volkswagen 168 275 Diesel-Fahrzeuge wegen eines möglichen Defekts im Einspritzsystem zurückrufen. Dies teilt die National Highway Traffic Safety Administration mit.

Betroffen sind Modelle des Jetta und Golf (insgesamt 161 144 Fahrzeuge) sowie 7131 Audi A3, die alle mit einem 2-Liter TDI-Motor ausgestattet sind. VW teilt mit, dass aufgrund dieses technischen Fehlers bislang keine Feuer oder Unfälle dokumentiert worden seien.



Bundeskanzlerin Angela Merkel lässt sich auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt von VW-Vorstandschef Martin Winterkorn die Buggy-Version des neuen Up-Kleinwagens erklären. Foto: dpa/ Rumpfenhorst

„Der Suzuki-Streit hat mich nicht überrascht“

Auto-Professorin Heike Proff nimmt den Wolfsburger Konzern unter die Lupe

Heike Proff ist Professorin und Leiterin des Centers für Automobil-Management (Cama) der Universität Duisburg-Essen. WN-Redakteur Hendrik Rasehorn sprach mit ihr über den neuen Up, die Elektro-Strategie von VW, über den Herausforderer Hyundai und den Ärger mit Suzuki.

Welche Chancen hat der neue Up?

Die Vorgänger Lupo und Fox waren nicht wirklich erfolgreich, die Kompetenz für Einstiegsfahrzeuge hat bei VW in den vergangenen Jahren gelitten. In der aktuellen Situation, wo die Branche im Übergang zu Elektromobilität steht, geht es darum, günstige Kleinwagen zu bauen. Allerdings beherrscht es VW, neue Automodelle ganz toll in die Märkte zu drücken. Die Chance für den Up ist jedenfalls da, es kommt darauf an, was VW daraus macht. Für den chinesischen Markt fehlt dem Up der große Kofferraum, für den US-Markt ist das Auto zu klein. Ich könnte mir jedoch vorstellen, dass der Up außerhalb von Europa in Südamerika gut ankommen könnte.

Ist Volkswagen hinsichtlich der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte ein Vorreiter?

In diesem Punkt vermisste ich bei VW den echten Willen. Renault, Mitsubishi, Opel oder Smart sind da um einiges weiter, im Vergleich zu diesen Autobauern ist VW höchstens Mitläufer. Möglicherweise hat der Konzern zum Beispiel mit dem beeindruckenden Marktausbau in den BRIC-Märkten, der Porsche-Fusion und der Suzuki-Partnerschaft auch zu viele andere große Baustellen. Schlecht geht es VW allerdings auch nicht, sie machen ihre Gewinne eben mit anderen Modellen.

Was halten Sie von den Elektrofahrzeugen „Nils“ von VW oder dem „Urban Concept“ von Audi?

Das sind Showcars – diese Autos werden niemals in Serie gehen.

Was muss ein E-Auto bieten, damit es für die Käufer interessant wird?

Wir haben im Raum Köln eine Studie mit fast 900 Privatkunden durchgeführt. Dabei kam heraus, dass eine höhere Kaufwahrscheinlichkeit bei Frauen als bei Männern besteht, bei Männern die maximale Zahlungsbereitschaft aber höher liegt. Es zeigt sich, dass die höchste Kaufwahrscheinlichkeit bei über 50-Jährigen besteht – „Grau fährt auf Grün ab“ haben wir das genannt. Aus Kundensicht wären derzeit 280 Kilometer Reichweite und 4,75 Stunden Ladezeit für Elektrofahrzeuge hinreichend. Für eine weitere Erhöhung der Reichweite oder Verringerung der Ladedauer sind die Kunden nur noch bedingt bereit, Preisaufschläge hinzunehmen.

VW-Chef Martin Winterkorn sieht Hyundai als Herausforderer – zu recht? Was ist mit Toyota oder GM?

Toyota hatte in den vergangenen

„Toyota sollte man nicht abschreiben. GM kann wiederkommen.“

Professorin Heike Proff

Jahren viel Pech, insbesondere durch das große Erdbeben. Ich sehe aber nicht, dass man den Konzern schon abschreiben sollte. GM ist genauso stark wie Toyota, man muss doch nur daran denken, wie riesengroß der amerikanische Markt ist. Wenn GM es schafft, wieder Autos zu bauen, auf die der amerikanische Konsument begeistert reagiert, wird der Konzern wiederkommen.

Und Hyundai?

Hyundai ist in jedem Fall ein großer Konkurrent. Ich habe ein halbes Jahr in Korea an einer Universität gearbeitet, man erlebt, wie extrem vermissen die Menschen sind. Wenn sie etwas wollen, dann mit ganzer Kraft. Diese Mentalität ist sicherlich auch begründet durch die Lage des Landes zwischen den Wirtschaftsgroßmächten Japan und China. Sehen Sie das Beispiel LG – der Konzern ist bereits Weltmarktführer. Das Problem von Hyundai ist, dass

ihre Autos seelenlos wirken. Kosten kann man leichter senken, aber ein Image aufzubauen ist ungleich schwieriger. Die japanischen Hersteller hatten sich zum Beispiel in den 90er-Jahren vorgenommen, den Marktanteil in Europa von 11 Prozent zu verdoppeln. Trotz aller Anstrengungen konnten sie am Ende des Jahrzehnts ihren Marktanteil nicht verbessern.

Bei der Zusammenarbeit von VW mit Suzuki knirscht es ordentlich. War das abzusehen?

Mich hat das nicht überrascht. 70 Prozent aller internationalen Kooperationen scheitern, weil die Firmenkulturen nicht zusammenpassen. Denken sie nur ans Ende von Daimler und Chrysler. Für VW ist die Situation nicht leicht: Wie man ein neues Werk irgendwo in der Welt aufbaut, beherrscht der Konzern allein, dazu wird Suzuki nicht benötigt. VW will sich die Einstiegsfahrzeug-Kompetenz aneignen. Wenn sich beide Unternehmen nun bekämpfen oder

gegen den Willen von Suzuki das Unternehmen einfach übernimmt, wird das nicht funktionieren, dann laufen die Manager weg.

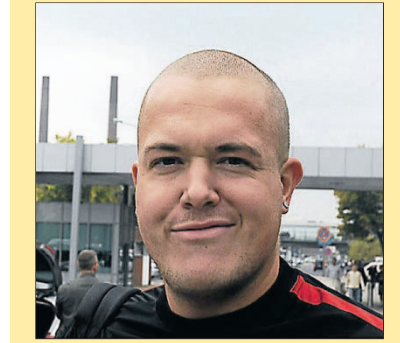
VW peilt im Autoabsatz ein Rekordergebnis an. Kann dieses Tempo auch 2012 gehalten werden?

VW ist gut aufgestellt, das Geschäft sollte weiterlaufen. Gefahren könnten nur sein, wenn sich die EU-Krise verschärft oder sich das Wachstum in China verringert. Es ist beeindruckend, was VW in China, Brasilien oder Russland für Umsätze erzielt, auf diesen Märkten sind sie bärenstark, davon können sie zehren.

Wo sehen Sie den Volkswagenkonzern im Jahr 2018 im Vergleich zu den Mitbewerbern?

Solche Prognosen sind schwierig. Ich könnte mir aber vorstellen, dass sich Volkswagen mit Toyota ein Kopf-an-Kopf-Rennen liefern wird.

MENSCHEN IM WERK



Daniel Thonnard (23) ist ganz neu dabei. Foto: regios24/gt

Daniel Thonnard: Ich bin bei der Freiwilligen Feuerwehr Langlingen

„Erst seit drei Wochen arbeite ich über die Wob AG bei Volkswagen. Ich bin eingesetzt bei der Reifenmontage in der Halle 10. Das ist ein super Job. Zudem habe ich gute Mitarbeiter und einen sehr netten Meister. Vor meiner Beschäftigung bei Volkswagen habe ich als gelernter Zerspanungsmechaniker gearbeitet, war zuletzt jedoch kurze Zeit arbeitslos. Ich wohne in Langlingen und bin noch ledig. In meiner Freizeit gehe ich oft in ein Fitnessstudio und spiele Fußball beim MTV Langlingen in der Kreisliga Celle. In der Bundesliga drücke ich übrigens dem FC Bayern München die Daumen. Ansonsten bin ich bei uns im Ort bei der Freiwilligen Feuerwehr aktiv.“

Aufgezeichnet von Gundolf Tospann

MENSCHEN

Am Mittwoch besuchte der bekannte Schauspieler Helmut Zierl die Autostadt. Andreas Hornig, Technischer Leiter des Zeithauses, begrüßte den prominenten Gast. Bei der diesjährigen Oldtimer-Rallye Hamburg-Berlin-Klassik gingen beide als Team für die Autostadt an den Start. Im Porsche 911 Turbo aus der Sammlung des Zeithauses belegten sie den 7. Platz in der Gesamtwertung.



Foto: Autostadt/L.Landmann

DER BLICK ZURÜCK

7. Oktober 1994

Im neugestalteten Kundenzentrum Wolfsburg für Werksangehörige (WA) wird der erste neue Polo ausgeliefert. Bei einem Besuch am 12. April hatte VW-Vorstandschef Ferdinand Piëch angeregt, das 1988 eingeweihte WA-Kundenzentrum zu verbessern und aufzuwerten. Zehn Wochen dauert die Bauphase. Am Tag der Eröffnung wird nicht nur der erste neue Polo ausgeliefert. Er wird persönlich von Ferdinand Piëch und Klaus Volkert, Konzern- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender, an ein Ehepaar aus Danndorf übergeben.

Quelle: Historische Kommunikation der Volkswagen AG.



Klaus Volkert (links) und Ferdinand Piëch. Foto: VW