

**Auto: Markenvorstand Ulrich Hackenberg sieht Volkswagen mit speziellen Entwicklungsteams in den Schwellenländern gut aufgestellt.**

## **"Elektroautos werden in großen urbanen Gegenden eine Rolle spielen"**

**VDI nachrichten, Sao Paulo, 25. 7. 08, wop - Das Epizentrum der globalen Autoindustrie verschiebt sich. Dieses Jahr werden in den BRIC-Ländern (Brasilien, Russland, Indien und China) mehr Autos produziert werden als in Nordamerika. "Wir bekommen den Input aus den Märkten und richten die Entwicklung unserer Fahrzeuge spezifisch auf die jeweiligen Kunden aus", sagte Ulrich Hackenberg, VW-Markenvorstand Entwicklung, den VDI nachrichten anlässlich des Starts des brasilianischen Erfolgsmodells VW Gol in Sao Paulo. Hackenberg sieht den VW-Konzern in Südamerika und China "seit langer Zeit sehr gut aufgestellt".**

VDI nachrichten: Es werden 2008 in Brasilien mehr VW abgesetzt werden als in Deutschland. Damit steigt das Land zum zweitgrößten Markt des Konzerns hinter China auf. Welche Rolle spielt Brasilien bei dieser massiven Verschiebung hin zu den Schwellenmärkten, aus der Sicht des VW-Konzerns ?

Hackenberg: Südamerika ist neben China der große Wachstumsmarkt. Wir sind dort sehr gut aufgestellt, weil wir seit sehr langer Zeit in Brasilien produzieren und dort auch entwickeln. Dementsprechend ist die Bedeutung Südamerikas für den VW-Konzern eine ganz wichtige. Als Wachstumsmarkt, den wir über sehr lange Zeit bedient haben und in dem wir uns sehr gut auskennen. Wir haben hier kompetente Mannschaften, die genau wissen, was für die brasilianischen und die südamerikanischen Kunden wichtig ist.

VDI nachrichten: VW habe ganz große Pläne für Südamerika, heißt es. Können sie das ein bisschen spezifizieren ?

Hackenberg: Wir gehen davon aus, dass der Markt weiter wachsen wird und dass wir uns dementsprechend aufgestellt haben, um das Wachstum des Marktes mitzumachen. Das ist für das Wachstum des Volkswagen-Konzerns ganz wichtig. Das heißt, wir werden Fahrzeuge hier haben, die in der Lage sind, die Bedürfnisse der Kunden zu erfüllen und dementsprechend mitwachsen und werden versuchen, unseren Marktanteil zumindest zu halten.

VDI nachrichten: Die Ingenieure in Brasilien sind stolz, dass sie einen erklecklichen Anteil an der Entwicklung der eigenen Produkte haben. Ähnlich ist es ja in Tschechien mit Skoda. Wie stark und genau stimmen Sie ihre Fahrzeuge auf die jeweiligen Märkte ab?

Hackenberg: Skoda ist eine eigene Marke. In Brasilien ist es so, dass dort die Marke Volkswagen die Hauptrolle spielt und sie den Kernwert der Marke transportiert. Deshalb werden unsere Fahrzeuge ganz spezifisch für diesen Markt entwickelt.

VDI nachrichten: Der Gol ist ein "Südamerikaner". Kann man sich vorstellen, dass er auch über den großen Teich nach Europa kommt?

Hackenberg: Nein, das können wir uns nicht vorstellen. Der Gol ist tatsächlich ein Südamerikaner und dabei wird es auch bleiben.

VDI nachrichten: VW wird demnach dezentral Modelle für die einzelnen Länder entwickeln?

Hackenberg: Volkswagen hat weltweit einige Entwicklungszentren, die sich speziell an den Wachstumsmärkten orientieren - beispielsweise ein Entwicklungszentrum in Brasilien und zwei in China, weil wir da zwei Joint Ventures haben. Auch eines in Mexiko, das speziell für den Heimatmarkt und Nordamerika entwickelt. Insofern sind wir breit aufgestellt, bekommen den Input aus den Märkten und richten die Entwicklung unserer Fahrzeuge auf die dortigen Kunden aus.

Hackenberg: In Südamerika gibt es einen ganz konzentrierten Kleinwagenmarkt, entsprechend dem Polo-Segment in Europa. Aber ich glaube, es wird sich auch ein Markt entwickeln, der darunter liegen wird, also Kleinstwagen, wie einst unser Lupo. Unsere in Frankfurt 2007 gezeigte Studie Up! ist ein neues Auto dieser Klasse, unterhalb des neuen Gol. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass der Up! auch ein zukunftsfähiges Modell für Südamerika sein wird.

VDI nachrichten: Würde er dann auch in Südamerika wegen der sehr hohen Preissensibilität gebaut werden?

Hackenberg: Ja, je preissensibler Autos sind, desto mehr müssen sie lokalisiert in den Märkten hergestellt werden, sonst hat man da keine Chance. Es sei denn, die Währungsrelation ist sehr günstig - aber das hängt davon ab, wo ein Fahrzeug gebaut wird.

VDI nachrichten: Wer sind Ihre härtesten Wettbewerber im Kleinwagensegment der Schwellenmärkte?

Hackenberg: In Brasilien sind es die Italiener und die Franzosen, auch die amerikanischen Marken wie Chevrolet sind hier recht stark. Das ist ein gesunder Wettbewerb, und wir sind stark aufgestellt.

VDI nachrichten: Sie sind in Brasilien mit Biokraftstoffen führend, haben Ihr komplettes Angebot auf Ethanolfähigkeit ausgelegt ...

Hackenberg: ... in Brasilien ist das Thema Energieträger ein ganz wichtiges, weil hier schon seit längerer Zeit nachwachsende Rohstoffe genutzt werden, um Kraftstoffe herzustellen. Das haben wir mitentwickelt und vorangetrieben, sind dementsprechend stark und leisten in Brasilien auch einen wichtigen Beitrag, die Mobilität durch nachwachsende Rohstoffen zu sichern.

VDI nachrichten: Sämtliche Autos die Sie in Brasilien anbieten, können Ihre Kunden mit Benzin und Ethanol sowie mit allen denkbaren Mischungsverhältnissen fahren. Ist dieses "Flexifuel" ein brasilianischer Sonderweg, der den Exportausschluss von Südamerika in andere Märkte bedeutet?

Hackenberg: Unsere Fahrzeuge sind so gebaut, dass sie in Baukastentechnik entwickelt und produziert werden und im Antriebsstrang weltweit kompatibel mit anderen sind. Wir sind beim Thema Flexfuel flexibel, das ist sicherlich nicht der Grund, weshalb wir da nicht auch an andere Länder denken. Vielmehr sind u. a. hohe Währungskurse und Zölle maßgeblich.

VDI nachrichten: Geben Sie anderen Antriebstechniken für diese Region eine Chance ?

Hackenberg: In der näheren Zukunft weniger. Wobei Elektroautos in großen urbanen Gegenden in Zukunft eine Rolle spielen werden. Aber dazu gehört natürlich die Verfügbarkeit von Elektrizität als eine Grundvoraussetzung.

VDI nachrichten: Es gibt genügend Tankstellen für Ethanol und Benzin, aber woher kommt der Strom für künftige Elektroautos?

Hackenberg: Die Stromhersteller spielen dabei eine große Rolle. Deswegen arbeiten wir auch intensiv mit Konzernen der Elektrizitätswirtschaft zusammen, denn ein Elektrofahrzeug nutzt nichts, wenn nicht auch die Infrastruktur zum Laden von Batterien vorhanden ist. Beim Elektroantrieb gibt's die Fahrzeug-, die Batteriehersteller und die Elektrokonzerne - das alles muss zusammen passen. Dann hat der Elektroantrieb eine Zukunft - und wenn die Batterien so weit sind, eine gute.

VDI nachrichten: Mit welchen Partnern arbeiten Sie auf diesem Gebiet?

Hackenberg: Auf dem Batteriesektor arbeiten wir mit mehreren Konzernen zusammen, sowohl europäischen als auch japanischen. Wir haben gerade eine Studie mit Golf TwinDrive gestartet, wo wir mit unterschiedlichen Batteriehersteller und Eon kooperieren.

VDI nachrichten: Beim Biokraftstoff gibt es zunehmend Gegenwind in einigen Ländern, weil sie mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrieren würden. Gibt es eine Diskussion in Brasilien, wo Ethanol etwa die Hälfte des Kraftstoffangebotes ausmacht?

Hackenberg: Hier in Brasilien wird Ethanol überwiegend aus Zuckerrohr gewonnen und ist eine Alternative zum Erdöl. Wir sind aber der Meinung, dass Biokraftstoffe der 1. Generation, also Feldfrüchte wie Getreide, Raps-, Soja- und Palmöl usw. langfristig nicht zukunftsfähig sind. Deswegen konzentriert sich Volkswagen auf die Biokraftstoffe der 2. Generation, die z. B. aus Holz, Stroh, Gräsern sowie Reststoffen von Nahrungsmittelpflanzen erzeugt werden. Das sichert exzellente CO2-Bilanz, breite Rohstoffbasis und hohe Qualität des Biokraftstoffs der 2. Generation. Daran arbeiten wir mit den Unternehmen Choren in Deutschland und Iogen in Kanada.

VDI nachrichten: Vor zehn Jahren sprach man nur noch vom Wasserstoff, jetzt ist Hybrid- und Elektroantrieb in aller Munde ...

Hackenberg: ... in den nächsten zehn Jahren wird der Elektroantrieb eine stärkere Rolle spielen, und auf dem Weg dorthin gibt es Zwischenschritte. Einen davon sehe ich im Hybridantrieb, der insbesondere in den USA eine Rolle spielen wird. Das Ganze wird dominiert durch neue Batterietechnik. Je weiter man mit den Batterien fahren kann, umso eigenständiger wird der Elektroantrieb. Bis es so weit ist, wird der Hybrid eine Rolle spielen, weil Verbrennungsmotoren für große Reichweiten immer noch benötigt werden.

VDI nachrichten: Welches wird das erste VW-Modell mit Elektroantrieb sein?

Hackenberg: Das kann ich jetzt noch nicht genau sagen. Unsere neuen Konzepte, speziell die aus dem sogenannten modularen Querbaukasten - Modelle mit quer eingebauten Motoren wie Polo, Golf, Passat - werden auf alle gängigen Antriebskonzepte ausgerichtet sein: sowohl auf solche mit konventionellen Verbrennungsmotoren als auch auf solche mit Elektro- und Hybridantrieb. MARKUS GÄRTNER

URL: [http://www.vdi-nachrichten.com/vdi-nachrichten/aktuelle\\_ausgabe/akt\\_ausg\\_detail.asp?cat=2&id=39546](http://www.vdi-nachrichten.com/vdi-nachrichten/aktuelle_ausgabe/akt_ausg_detail.asp?cat=2&id=39546)