

AUTOMOBILINDUSTRIE

Ungleiche Partner

Die Allianz von Daimler und Renault ist für den deutschen Autobauer riskant. Denn die beiden Unternehmen passen nicht wirklich zusammen.

Die Partnerwahl offenbart mitunter, wie groß die Not ist. Bei Daimler muss sie beträchtlich sein. Warum sonst sollte sich der deutsche Autokonzern, wie fest geplant, jetzt auf eine Verbindung mit Renault einlassen?

Renault ist ein französischer Massenhersteller, der mit einem japanischen Massenhersteller, mit Nissan, über eine wechselseitige Kapitalverflechtung verbunden ist. Die Autos der Franzosen genießen weder wegen ihrer Technik noch wegen ihrer Qualität einen besonders guten Ruf. In der gehobenen Mittel- und Oberklasse, in der bessere Margen erzielt werden können, ist Renault nicht vertreten. Auf dem größten Wachstumsmarkt der Welt, in China, fehlen die Franzosen ebenfalls.

Logische Folge dieser schlechten Positionierung: Im vergangenen Jahr erwirtschaftete Renault einen Verlust von über drei Milliarden Euro. Und für 2010 stellt Renault-Chef Carlos Ghosn bislang noch keinen Gewinn in Aussicht. Ein begehrter Partner sieht anders aus.

So wie der VW-Konzern beispielsweise, der trotz Krise profitabel ist und dessen Fahrzeuge als technisch anspruchsvoll gelten. Oder wie der japanische Konkurrent Toyota, der trotz aktueller Qualitätsprobleme zumindest bei effizienter Produktion und Hybridantrieben als weltweit führend gilt.

Mit beiden hat Daimler-Chef Dieter Zetsche schon verhandelt, mit VW vor fünf Jahren sogar eine wechselseitige Kapitalverflechtung diskutiert. Doch VW will

mit dem Konkurrenten nichts zu tun haben. „Warum sollten wir Mercedes helfen?“, fragt VW-Boss Martin Winterkorn. Mit Toyota begannen die Gespräche vor zwei Jahren. Es ging in Millimeter-Schritten vorwärts, dann gab es eine Auszeit, dann ging es wieder etwas weiter. Jetzt will und muss Toyota erst einmal die eigenen Probleme lösen.

Auch BMW wäre ein guter Partner für Daimler. Beide Unternehmen stellen gleich hohe Ansprüche an Qualität und Technologie. Doch die fast zwei Jahre währenden Gespräche führten nur zum vereinten Einkauf von Scheibenwischern, Türschlössern und ähnlichen Kleinteilen. Mit der gemeinsamen Entwicklung und Produktion von Motoren und Getrieben könnten beide Unternehmen dagegen Milliarden sparen. Die Antriebseinheiten könnten dennoch so unterschiedlich ausgelegt werden, dass ein Mercedes sich wie ein Mercedes fährt und ein BMW wie ein BMW. Doch darauf konnten sich Zetsche und BMW-Chef Norbert Reithofer nicht einigen.

Nun also Renault, ein Staatskonzern, an dem Frankreich zwar nur 15 Prozent

der Anteile hält, dem Staatspräsident Nicolas Sarkozy aber klar sagt, wo es langgeht. „Ich kann es nicht gutheißen, dass die in Frankreich verkauften Autos im Ausland gefertigt werden“, drohte Sarkozy, nachdem Renault einen größeren Teil der Clio-Produktion in die Türkei verlagern wollte. Zudem sagte Sarkozy: „Ich habe den Unternehmenschef aufgefordert, dass künftig zwei Drittel der Lieferanten französische Unternehmen sein müssen.“

Wie soll ein deutscher Autohersteller mit einem solchen Partner, bei dem Politik im Zweifel vor Wirtschaftlichkeit geht, erfolgreich zusammenarbeiten?

Daimler-Chef Zetsche kennt die Bedenken. Aber er hat auch gute Gründe für die deutsch-französische Partnerschaft. Er hat vor allem drängende Probleme. Mit dem Smart und der A- und B-Klasse kann Daimler kaum Geld verdienen. Für sie braucht Zetsche einen Partner. Der nächste Smart soll auf einer technischen Basis mit Renault-Modellen gebaut werden. Und in der nächsten A- und B-Klasse werden Motoren eingesetzt, die Mercedes-Benz von Renault übernimmt und verfeinert. Daimler-Entwickler haben die Antriebe der Franzosen zwischenzeitlich auf Herz und Nieren geprüft und sind von deren Qualitäten überzeugt.

Zusammenarbeiten können Mercedes-Benz und Renault auch bei Transportern und Vans. Und schließlich könnte Daimler davon profitieren, dass Renault das wohl ehrgeizigste Projekt zur Einführung von Elektroautos in der gesamten Branche betreibt: 2011 will Renault-Chef Ghosn in der Lage sein, in Europa, den USA und Japan insgesamt 550 000 Elektroautos zu produzieren.

Der französische Staat fördert den Bau einer Batteriefabrik und den Verkauf der Elektroautos mit über 5000 Euro pro Fahrzeug. Und Sarkozy wird sicher auf andere Unternehmen im Land Einfluss nehmen, damit diese ihren Fuhrpark mit Elektroautos von Renault ausstatten. So könnte Renault davon profitieren, dass der französische Staat sein mächtigster Anteilseigner ist.

Für Daimler aber bleibt dies ein Risikofaktor. Denn die Stuttgarter beteiligen sich nicht nur mit jeweils drei Prozent an Renault und Nissan, sondern akzeptieren auch, dass diese Partner drei Prozent an Daimler erwerben. Man wolle damit zeigen, dass es sich um eine langfristig angelegte Partnerschaft handelt, hat Zetsche seinen Aufsichtsräten erklärt.

Er kann nur hoffen, dass seine französischen Partner dies auch so sehen. Sie könnten die Beteiligung an Daimler, so fürchten manche Kontrolleure, auch als Eingangstür sehen – für eine später vielleicht einmal mögliche Machtergreifung bei Mercedes-Benz.

