



Daewoo-Entwicklungschef Bez, neue Daewoo-Modelle Leganza, Nubira, Lanos: Mit 2,5 Millionen Autos auf den Weltmarkt

AUTOMOBILE

## „Überall schwäbisch“

Ulrich Bez, einst Entwicklungschef bei Porsche, schuf die ersten eigenen Modelle des koreanischen Herstellers Daewoo.

Anfänglich sahen die koreanischen Autobauer den deutschen Ingenieur zumeist von hinten. Auf Erprobungsfahrten folgten sie dem hurtigen Schwaben und stießen sogleich an die Grenzen ihres Könnens. „Die sind reihenweise von der Straße g'flogen“, erinnert sich Ulrich Bez, 53, und schmunzelt ein wenig.

„Wenn Sie ein gutes Auto machen wollen, dann brauchen Sie einen, der fahren kann“, sagt Bez. Und in der ganzen Firma habe das keiner gekonnt. Im übrigen, meint Bez, können die Koreaner mehr, als viele glauben.

Bez leitet seit knapp vier Jahren die Entwicklung der südkoreanischen Automarke Daewoo. Chairman Kim Woo-Choong, 60, lockte ihn per Headhunter nach Seoul. Zwei Wochen überlegte Bez, nannte seinen Preis, bekam, was er wollte, und kam. „Für koreanische Verhältnisse bin ich sehr teuer“, sagt Bez. Insider schätzen sein Jahresgehalt auf eine Million Dollar.

Schon als junger Ingenieur hatte der Cannstatter Kosmopolit („I schwätz' überall Schwäbisch“) schwindelerregende Karriere sprünge vollführt. Bei BMW entwickelte er den Traum-Roadster Z1 und wurde, 44jährig, Entwicklungsvorstand von

Porsche. Dort verkrachte er sich mit dem umstrittenen Vorstandschef Arno Bohn („Der hat koi Ahnung“). Senkrechtstarter Bez knallte gegen die Decke, ehe Bohn flog, und verließ Porsche im Groll. Von da an galt Bez in der deutschen Autoindustrie als verbrannt. Zu viele Türen, heißt es, habe der Hitzkopf hinter sich zugeschlagen.

Chairman Kim kam dem ehrgeizigen Schwaben gerade recht. Ein Jahr nach dem Porsche-Zerwürfnis, im Sommer 1993, unterschrieb Bez bei Daewoo, eine riesige Herausforderung vor Augen. In dem koreanischen Mischkonzern, den Gründer Kim in drei Jahrzehnten von einer kleinen Textilexportfirma zum multifunktionalen Industrieriesen mit Elektroniksparte und Schiffswerften hochgerüstet hatte, waren nie zuvor eigenständig Autos entwickelt worden. Die Fahrzeugsparte stützte sich vorwiegend auf die Herstellung billiger Lizenz-Nachbauten längst ausrangierter Opel-Modelle. Diese werden seit Jahren auch in Deutschland angeboten. Sie fuhren vorwiegend Spott ein.

Beim Daewoo Espero (Basis Opel Ascona) mokierte sich die FAZ über Kunststoffausdünstungen im Innenraum, deren Geruch „an einen Gladiatorenkäfig vor dem

Treffen mit den Löwen erinnert“. Die Lenkung sei „etwa so gefühlvoll wie ein zu steifer Hemdkragen“.

Solcher Hohn soll nun rasch verklingen. Von Mai an kommen drei neue Daewoo-Modelle nach Deutschland – die ersten Früchte der schwäbisch-koreanischen Zusammenarbeit: ein Kompaktwagen, eine Mittelklasse- und eine Oberklasse-Limousine zu Preisen zwischen 21 000 und etwa 40 000 Mark.

Die Namen der Autos, Lanos, Nubira und Leganza, sollen aus kulturübergreifenden Überlagerungen lateinischer und koreanischer Elemente erwachsen sein. Das Design stammt von den italienischen Formschöpfern Italdesign und Idea. An den Fahrzeugen selber ist nichts exotisch. Es sind unauffällige Allerweltsautos, außen Blech und innen Plastik, in Anmutung und Fahrverhalten kaum zu unterscheiden von einem aktuellen Nissan, Toyota oder Mitsubishi.

Doch genau das zu erreichen war ein hochgestecktes Ziel für Ulrich Bez. Auf Antrieb in einem Konzern, der bisher nur andere Autos nachgebaut hat, weltweit anerkannten Standard zu erzielen, sagt Bez, sei schwieriger als die Weiterentwicklung eines guten Porsche zu einem noch etwas besseren.

Technische Besonderheiten spart sich der frühere Sportwagen-Konstrukteur für die kommenden Jahre auf. In Hallbergmoos bei München läßt Daewoo künftige Motorengenerationen entwickeln. Leiter der Forschungs-Außenstelle ist Andreas Truckenbrodt, 44, ein Bez-Freund aus alten BMW-Zeiten.

Zu den aktuellen Kreationen zählt ein Sechszylinder-Reihenmotor, der so kurz geraten ist, daß man ihn quer zur Fahr- richtung einbauen kann – ein Wunsch- traum vieler Konstrukteure, denn die Querlage ist die platzsparendste und der Reihenmotor der laufigste Sechszylinder. Austin realisierte das Prinzip in den achtziger Jahren und verwarf es wieder, weil es ein extrem aufwendiges und des- halb teures Getriebe erforderlich machte.

Daewoo wird den querliegenden Rei- hensechszylinder in einem Jahr im Top- modell Leganza anbieten. Auch das bei Austin aufgetretene Problem betrachtet Truckenbrodt als gelöst, weil der Motor so kurz sei, daß er sich mit einem konventio- nellen Getriebe verbinden läßt.

Bez allerdings begeistert sich längst nicht mehr ausschließlich für die technischen Aspekte der Arbeit. „Gute Autos bauen können viele“, sagt er. Das wirklich Inter- essante jedoch sei „die ganze globale G'schichte, des ganze Marketing“. Der Ehr- geiz des Daewoo-Chefs Kim, in wenigen Jahren den Absatz zu verdreifachen, faszi- niert den schwäbischen Maschinenbauer inzwischen mehr als die Berechnung von Hinterachsstabilisatoren.

Die derzeitige Jahresproduktion von 700 000 Autos soll bis zur Jahrtausend- wende auf 2,5 Millionen anwachsen. Über die Hälfte der Daewoo-Fahrzeuge soll dann außerhalb Koreas hergestellt werden, vorwiegend in Entwicklungs- und Schwel- lenländern. Fabriken in Rumänien, Indien, Usbekistan, Vietnam, Iran, China und auf den Philippinen haben großenteils schon die Produktion aufgenommen. Neben die- sem Globalisierungsrausch nehmen sich die internationalen Aktivitäten der meis- ten europäischen Autohersteller zwer- genhaft aus.

Im Kielwasser von Kims Expansions- drang erfrischt sich nun auch das Selbst- wertgefühl des in der Heimat verschmäht- en Ingenieurs. Sein einstiger Arbeitgeber BMW, sagt er, sei mit 640 000 Autos im ver- gangenen Jahr „letztlich doch nur ein Ni- schenhersteller“.

Der deutsche Markt sei nicht wirklich wichtig für Daewoo, allenfalls ein Baro- meter für die erreichte Qualität, weil die Käufer in Deutschland als sehr anspruchs- voll gelten. Bez war dabei, als letzte Woche nach Korea angereiste deutsche Autotester erste Probefahrten unternahmen. Zufrie- den sonnte sich der Exil-Schwabe in deren Anerkennung. Die neuen Modelle, erklär- ten die Fachkritiker einstimmig, haben un- bestritten internationales Niveau.

Auch die spitze Randbemerkung des AUTO BILD-Testers Manfred Kolbe, die Nu- bira-Lenkung sei in der Mittellage etwas zu unpräzise, stimmte den Chefentwickler eher heiter. Wenn die Kritik sich auf so spezielle Inhalte reduziere, könne das Pro- dukt so schlecht nicht sein, meint Bez: „Also hen mir doch was g'schafft.“ ◆