AUTOINDUSTRIE

Das Imperium schlägt zurück

Krach in Korea, ein riskanter Prozess in den USA – wer wie DaimlerChrysler in aller Welt vertreten sein will, macht sich auch überall angreifbar.

Im eigenen Unternehmen muss Jürgen Schrempp, 59, derzeit keine Angst haben. Unter DaimlerChrysler-Managern ist der Konzernchef trotz der hohen Verluste bei Chrysler und Mitsubishi unangefochten. Auch im Aufsichtsrat regt sich kaum Kritik. Das Kontrollgremium will Schrempps Vertrag bis 2007 verlängern.

Nun aber wird Schrempp ernsthaft herausgefordert von zwei höchst unterschiedlichen Männern, einem in den USA und einem in Korea.

Der eine zählt zu den reichsten Männern Amerikas: Kirk Kerkorian hat DaimlerChrysler auf mehrere Milliarden Dollar Schadensersatz verklagt, weil Schrempp beim Zusammenschluss von Chrysler mit Daimler-Benz eine Fusion unter Gleichen versprochen hatte, tatsächlich aber von Beginn an eine Übernahme geplant habe. Der Prozess beginnt an diesem Montag vor dem beschaulichen Bezirksgericht in Delaware.

Der andere Herausforderer gehört zu einer der wohlhabendsten Familien Südkoreas: Chung Mong Koo. Der Koreaner kontrolliert 26 Prozent der Aktien beim Autohersteller Hyundai, an dem DaimlerChrysler mit gut 10 Prozent beteiligt ist.

Chung ist sauer, weil DaimlerChrysler in China mit der Beijing Automotive Industry Holding Company (BAIC) Mercedes-Benz-Fahrzeuge bauen will. Hyundai habe eine Exklusivvereinbarung mit BAIC, nach der die Chinesen nur Fahrzeuge der Koreaner bauen, schimpft Chung. Nun fordert er von Schrempp, dass der die geplante Milliardeninvestition in China aufgibt.

Zum Zeichen dafür, wie ernst er es meint, hat Chung Gespräche über eine geplante Gemeinschaftsfirma von Hyundai mit DaimlerChrysler für Nutzfahrzeuge, an der Schrempp sehr gelegen ist, erst einmal gestoppt. Der Koreaner probt den Aufstand. Das Imperium der Welt AG schlägt zurück.

AFP

Hyundai-Präsentation (in Seoul): *Auf dem Sprung zum Weltkonzern*

Für Schrempp sind die Attacken Chungs und die Klage Kerkorians mehr als lästig. Im Prozess in den USA droht im schlimmsten Fall eine Milliardenzahlung. 300 Millionen Dollar musste DaimlerChrysler bereits an ehemalige Chrysler-Aktionäre zahlen, um eine ähnlich begründete Sammelklage abzuwenden.

Der Streit mit Hyundai gefährdet gar die Pläne von Mercedes-Benz, nach VW, Audi und BMW endlich auch eine eigene Autofertigung in China zu etablieren, dem am schnellsten wachsenden Automarkt der Welt. Und beide Fälle zeigen, wie schwierig die Steuerung der Welt AG DaimlerChrysler ist, die fast überall mit eigenen Marken oder Beteiligungen vertreten, aber auch überall angreifbar ist.

In der nächsten Woche muss Schrempp erst mal persönlich vor dem Bezirksgericht in Delaware aussagen. Gegner Kerkorian stützt sich mit seiner Klage vor allem auf ein Interview Schrempps mit der „Financial Times“, in dem er nach der Fusion gesagt hatte: „Die Struktur, die wir jetzt haben, mit Chrysler als einer Geschäftseinheit des Konzerns wie Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeuge wollte ich immer haben. Wir mussten aus psychologischen Gründen einen kleinen Umweg machen.“

Für Kerkorian belegt dies, dass von Schrempp nicht eine Fusion gleich starker Unternehmen, sondern von Anfang an eine Übernahme von Chrysler geplant war. In dem Fall aber hätte Daimler-Benz, so behauptet Kerkorian, ihm für seine Chrysler-Aktien eine höhere Prämie zahlen müssen.

Die DaimlerChrysler-Anwälte halten dagegen, dass der im Fusionsvertrag vorgesehene „Merger of Equals“ exakt durchgeführt wurde. Es gab zwei Konzernchefs, Bob Eaton und Schrempp, zwei Konzernzentralen, und auch im Aufsichtsrat waren auf der Arbeitgeberseite beide gleich stark mit jeweils fünf Mitgliedern vertreten. Dass sich dies später änderte und die Deutschen das Kommando übernahmen, schloss der Fusionsvertrag nicht aus.

Dieser Streit hat offenbar auch Hyundai-Chairman Chung alarmiert. Bei dem koreanischen Autobauer fürchten viele, die Deutschen wollten langfristig auch bei ihnen die Führung übernehmen wie bereits bei Chrysler und Mitsubishi.

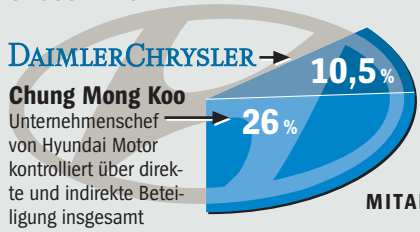
Doch Hyundai will kein Ableger einer Welt AG sein, sondern selbst ein Weltkonzern werden und auf Rang fünf der größten Autohersteller vorrücken (siehe Grafik). Deshalb begehren die Koreaner derzeit gegen DaimlerChrysler auf – nicht vorsichtig und diplomatisch, wie man es von Asiaten gewohnt ist, sondern lautstark und unmissverständlich.

„Völlig inakzeptabel“ wäre es, wenn Hyundai im Imperium der Deutschen eine ähnliche Rolle spielen sollte wie Mitsubi-

AUTOPRODUKTION
weltweit in Millionen Stück 2002

1	General Motors	8,3
2	Ford	6,7
3	Toyota	6,6
4	Volkswagen	5,0
5	DaimlerChrysler	4,5
6	PSA (Peugeot, Citroën)	3,3
7	Honda	3,0
8	Nissan	2,7
9	**Hyundai**	**2,6**
10	Renault	2,3

Koreanische Partner
Hyundai Motor 2002



shi, sagt Hyundai-Sprecher Jake Jang.

Mitsubishi sei ein Not leidendes Unternehmen und erwirtschafte Verluste. Hyundai dagegen wachse und fahre hohe Profite ein.

Und wenn die Stuttgarter eine Option nutzen und ihre Anteile bei Hyundai um fünf Prozent erhöhen? „Dafür sehen wir überhaupt keinen Grund“, sagt Jang. Die Beziehungen der beiden Unternehmen würden dadurch nur „schwieriger“. Jene zehn Prozent, die DaimlerChrysler derzeit hält, „reichen aus“.

Richtig entfacht aber hat sich der Krach an den China-Plänen beider Konzerne. Hyundai hat die Produktion eines Pkw-Modells bereits in einer Gemeinschaftsfirma mit BAIC aufgenommen und will die Fertigung in fünf Jahren auf 500 000 Fahrzeuge steigern. Nun wollen die Koreaner verhindern, dass Mercedes-Benz mit dem gleichen Partner seine E- und C-Klasse produziert.

Aber warum können DaimlerChrysler und Hyundai in China nicht mit dem gleichen Partner arbeiten? „Wir hatten unsere Gemeinschaftsfirma zuerst gestartet“, sagt Hyundai-Sprecher Jang.

„DaimlerChrysler kam später. Und wir glauben, dass deren Modelle, speziell die C-Klasse, direkte Wettbewerber für unseren Sonata sind.“

ROGELIO SOLIS / AP

HARRY MELCHERT / DPA

Prozess-Gegner Kerkorian, Schrempp: *Alarmierender Streit*

Dabei spielt Hyundai in Schrempps Strategie eine wichtige Rolle: Der Konzern besetzt in vielen asiatischen Ländern eine starke Position und soll dort vor allem den Nutzfahrzeugen von DaimlerChrysler zum Durchbruch verhelfen.

Zudem sollen mit Hyundais Hilfe die Kosten bei der Entwicklung von Personenwagen gesenkt werden. Gemeinsam mit den Koreanern entwickeln Mitsubishi und Chrysler bereits einen Vierzylindermotor, von dem jährlich 1,5 Millionen Stück hergestellt werden sollen.

Hyundai hätte gern noch bei einem weiteren Projekt von DaimlerChrysler mitgemacht. Die Koreaner wollten eine eigene Variante des gemeinsam von Smart und Mitsubishi entwickelten Kleinwagens auf den Markt bringen. Doch bei dieser Kooperation waren sie unerwünscht, weil das Hyundai-Modell ein Konkurrent für Smart und Mitsubishi geworden wäre.

Das dürfte den selbstbewussten Hyundai-Chairman Chung genauso geärgert haben wie die Abwerbung seines erfolgreichen Amerika-Chefs durch Mitsubishi. Und möglicherweise spielen solche Geschichten eine nicht zu unterschätzende Rolle, wenn Chung das China-Projekt von DaimlerChrysler jetzt torpediert.

Schrempp hat offenbar eingesehen, dass er bei den Koreanern eher feinfühlig vorgehen muss. Der DaimlerChrysler-Vorstand wollte in diesem Jahr seine Option nutzen und weitere fünf Prozent Hyundai-Aktien kaufen. Dies würde, wie ein hoher DaimlerChrysler-Manager sagt, in Korea sicher als „feindlicher Akt“ gewertet. Schrempp stoppte das Projekt jetzt erst einmal.

Dietmar Hawranek, Wieland Wagner