

Auf die harte Tour

Suzuki will sich von VW trennen – doch die Wolfsburger lassen nicht los. Im Gegenteil: Sie schließen eine Übernahme des Partners nicht mehr aus.

Nichts freut den gemeinen Autoboss mehr als eine Niederlage des Konkurrenten. Besonders, wenn es einen wie VW-Chef Martin Winterkorn erwischt, der zurzeit wie auf Breitreifen von Erfolg zu Erfolg zu rasen scheint. Volkswagen, so sein Credo, soll der größte, stärkste, beste Konzern der ganzen Branche werden, und das weltweit.

Lange genug mussten die Konkurrenten mit ansehen, wie Winterkorn und sein Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch bei diesem Projekt gut vorankamen. Absatz, Umsatz und Gewinn des VW-Konzerns steigen und steigen. MAN und Scania gehören schon zum Wolfsburger Reich, Porsche ebenfalls. Und es schien, als würde auch der japanische Hersteller Suzuki bald eingegliedert.

Doch zum Start der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) kam es am Montag vergangener Woche in Frankfurt am Main zum Knall. Osamu Suzuki, der 81-jährige Firmepatriarch, forderte die Scheidung von VW. Die Deutschen sollen den 19,9-Prozent-Anteil, den sie an Suzuki halten, verkaufen. Suzuki werde „nicht die zwölfte Marke des VW-Konzerns“.

Mit einem Schlag schienen Winterkorns Expansionspläne gescheitert. Auf den Spott der Konkurrenz musste der VW-Boss nicht lange warten. Peugeot-Chef Philippe Varin sagte: „Größe darf kein Selbstzweck sein.“ Bei den heimischen Mitbewerbern Daimler und BMW war die Schadenfreude nicht minder groß. Doch es kann gut sein, dass sich die VW-Konkurrenten zu früh freuen.

Denn Winterkorn lehnt das Scheidungsgesuch des japanischen Herstellers ab, nicht nur, weil der weit kleiner ist als die Deutschen (siehe Grafik). Vor allem ist VW der größte Aktionär von Suzuki – und will das auch bleiben. „Da wackelt der Schwanz nicht mit dem Hund“, sagt Winterkorn. Dann will er die Partnerschaft eben auf die harte Tour voranbringen.

Die Beteiligung an Suzuki gibt VW schon deshalb nicht auf, weil die Wolfsburger verhindern möchten, dass der ja-



Konzern-Chef Winterkorn (2. v. l.): „Da wackelt der Schwanz nicht mit dem Hund“

panische Hersteller mit einem anderen Partner kooperiert. Fiat-Chef Sergio Marchionne zum Beispiel hat bereits Interesse bekundet.

Und Suzuki kann jetzt zwar den Vertrag zur Zusammenarbeit mit den Wolfsburgern kündigen, den die Japaner zu Beginn der Partnerschaft mit VW geschlossen haben. Doch damit würde auch ein Passus ungültig, der vorsieht, dass VW seinen Anteil an Suzuki nur mit Zustimmung der Japaner erhöhen darf.

Die Folge: Die Wolfsburger wären frei, eine Mehrheit an Suzuki zu übernehmen – selbst gegen deren Willen. Ein VW-Top-Manager sagt: „Ich schließe diese Möglichkeit nicht aus.“

Winterkorn und Piëch sind hartnäckig. Auch bei anderen Beteiligungen wie MAN und Scania nehmen sie in Kauf, dass es viele Jahre dauert, bis die Zusammenarbeit in die Gänge kommt. Und ihre Pläne mit Suzuki waren viel zu groß, um sie nun schnell aufzugeben.

Suzuki ist vor allem auf Wachstumsmärkten wie Indien stark. Der japanische Hersteller versteht sich darauf, Kleinwagen sehr kostengünstig herzustellen. Suzuki kann die Autos zu niedrigen Preisen anbieten und dennoch einen ordentlichen Gewinn erwirtschaften. Eine Kunst, die

der VW-Konzern bislang nicht im gleichen Maß beherrscht.

Schon vor dem Einstieg hatte Winterkorn mit Osamu Suzuki besprochen, welche wichtige Position die Japaner einmal innerhalb des VW-Konzerns einnehmen sollen. Der Volkswagen-Konzern wollte die Autoentwicklung weltweit auf vier Zentren aufteilen. In Wolfsburg sollten die Kompaktautos konstruiert werden, bei Audi in Ingolstadt die Oberklasse-Fahrzeuge, bei Porsche in Weissach die Sportwagen und bei Suzuki in Japan die Kleinwagen.

Voraussetzung dafür wäre, dass VW die Mehrheit der Anteile an Suzuki übernimmt. Dies war, so berichten VW-Manager, von Beginn an so vereinbart.

In Japan aber gibt es einen wichtigen Gegenspieler, Yasuhito Harayama, ein Vizepräsident von Suzuki. Er stand der Verbindung mit VW stets skeptisch gegenüber und hat sie, wie VW-Manager berichten, nach Kräften boykottiert.

Gemeinschaftsprojekte habe der Suzuki-Manager gern hintertrieben. Es sei nicht um Kulturunterschiede zwischen Japanern und Deutschen gegangen, sondern nur darum, dass Suzuki seinem Partner keinen Einblick in die eigenen Entwicklungsarbeiten gewähren, umgekehrt aber alles von VW wissen wollte.

Die Beziehung wurde auch schwieriger, weil die Macht des VW-Kritikers Harayama innerhalb des Suzuki-Konzerns wuchs. Firmenpatriarch Osamu Suzuki zog sich aus dem Tagesgeschäft zurück.

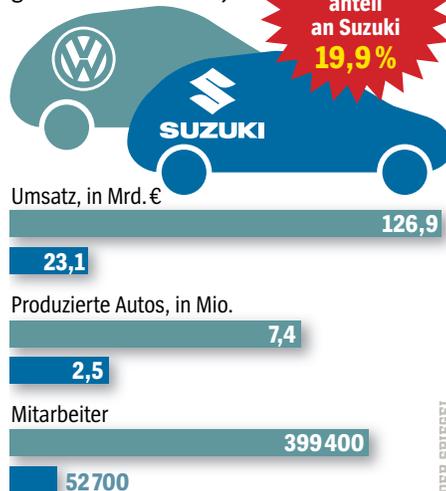
Vor drei Monaten legte Harayama die Axt an die Partnerschaft. Damals schloss Suzuki einen Vertrag für den Einkauf von Dieselmotoren nicht mit VW, sondern mit Fiat. VW-Manager sagen, Suzuki habe dem deutschen Partner nicht, wie im Vertrag vorgesehen, die Möglichkeit eines letzten Angebots für den Motorenvertrag eingeräumt.

Es sei wie bei einer Scheidung, sagt Osamu Suzuki: „Wir sollten uns anlächeln und uns sagen, dass wir nicht füreinander bestimmt sind.“

Mit einem Lächeln aber wird es kaum getan sein. VW hat Suzuki erst einmal wegen Vertragsverletzung verklagt.

Ungleiche Partner

Konzernzahlen im abgelaufenen Geschäftsjahr



* Mit Wolfgang Porsche, Osamu Suzuki und Ferdinand Piëch auf dem Genfer Autosalon am 1. März 2010.