

## Oczy świata motoryzacji zwrócone na Szanghaj

**Iserlohn / Szanghaj.** W ostatnich dniach branża motoryzacyjna z niecierpliwością spogląda na Chiny. W środę w Szanghaju rozpoczynają się najczęściej odwiedzane targi samochodowe na świecie. Dostawcy z Południowej Westfalii, tacy jak KIRCHHOFF Automotive, będą nie tylko obserwować, ale także będą obecni z własnymi stoiskami.

### Targi IAA są wciąż przed nami

„Wszyscy są reprezentowani na Auto Shanghai, przynajmniej jeśli prowadzą interesy w Chinach” - mówi Wolfgang Kirchhoff, szef działającej na całym świecie firmy z siedzibą w Iserlohn, która produkuje elementy nadwozia. Zaprezentowane zostaną najnowsze technologie spawania i klejenia oraz koncepcje lekkich konstrukcji producenta z regionu Sauerland. Zaprezentowany zostanie również dopracowany system usprawniający zarządzanie zderzeniami całego pojazdu. „Szczególnie w przypadku pojazdów elektrycznych zarządzanie ładunkiem różni się znacznie od zarządzania w pojazdach z silnikiem spalinowym” - wyjaśnia Kirchhoff. Mobilność elektryczna wyznacza tempo wzrostu na największym rynku sprzedaży na świecie, na którym sprzedaje się około 25 milionów pojazdów rocznie. Podczas gdy reszta świata dość desperacko walczy z wirusem Covid 19, wydaje się, że w Chinach życie wraca do normalności. Targi tej wielkości byłyby prawie nie do pomyślenia w innym miejscu na świecie. W porównaniu z ostatnim Międzynarodowym Salonem Motoryzacyjnym (IAA) we Frankfurcie dwa lata temu, Szanghaj miał o 25 procent więcej wystawców na 50 procent większej powierzchni i 75 procent więcej odwiedzających. „Chiny mają lepszą kontrolę nad pandemią” - przyznaje Kirchhoff. Pytanie, czy rzeczywiście ponownie na ruszające od środy targi przybędzie nawet milion odwiedzających, pozostaje wciąż otwarte. Kirchhoff uważa, że ważne są nie tylko same liczby. „IAA z pewnością wciąż prowadzi pod względem innowacji i znaczenia - przynajmniej jak na razie”. Zwłaszcza, że wśród wielu wystawców w Chinach jest również wielu producentów, którzy produkują dość proste samochody, które, gdyby ktoś miał wątpliwości, nie sprzedawałyby się w Europie. „Ale Chiny zdobywają bardzo dużo doświadczenia, zwłaszcza w dziedzinie elektromobilności” - mówi Kirchhoff. Wśród wielu nowych marek na rynku niektórzy są już klientami firmy z Sauerland. Nie należy myśleć o nich jako o start-upach garażowych. Są to raczej producenci z dużym zapleczem finansowym dzięki wsparciu rządu albo spółkom zależnym dużych, stabilnych finansowo korporacji.

### Nie chcemy wzrostu za wszelką cenę

Tak więc Kirchhoffowie również dostrzegają możliwości na rynku chińskim, ale bynajmniej nie stawiają w tym wyścigu na jednego konia. „Chcemy i nadal będziemy się rozwijać w Chinach, ale trzeba uważnie przyjrzeć się temu, co dzieje się w tym kraju. Nie chodzi tu jedynie o kwestie praw człowieka”. To państwo jest ogromną fabryką gromadzenia danych i nie tylko własną ludność, ale także firmy klasyfikuje według systemu punktowego. To, co obecnie może być zaletą w walce z pandemią, stwarza niebezpieczeństwo, zwłaszcza dla firm zagranicznych, że dojdzie do ujawnienia danych firmy bez wiedzy, co się dalej z nimi stanie. „Skorzystamy z naszych możliwości, ale z pewnością nie chcemy zbyt mocno uzależnić się od chińskiego rynku” - wyjaśnia Kirchhoff. Podczas gdy niektórzy producenci w branży już realizowali 40, 50 procent i więcej swojej sprzedaży w Chinach, firma z Sauerland celowo wyznaczyła sobie górną granicę w dolnym dwucyfrowym przedziale procentowym. Prawdą jest, że jeden z czterech ośrodków rozwoju na świecie znajduje się w Chinach (jeden w Ameryce Północnej i dwa w Europie). Ale technologie jutra i pojutrze będą nadal rozwijane tam, gdzie dotąd. Ponadto rynki w Europie i Ameryce są równie ważne dla Kirchhoff: „Nie można też zapominać o Indiach, innych krajach

azjatyckich i Afryce” - podkreśla prezes, który tym razem nie będzie osobiście w Szanghaju ze względu na restrykcyjne przepisy dotyczące kwarantanny. To z pewnością jest spory minus. Tym bardziej nie może się doczekać targów IAA, które po raz pierwszy w tym roku odbędą się we wrześniu w Monachium i mają być czymś więcej niż tylko wystawą samochodów. Są to raczej targi, na których mają zostać zaprezentowane koncepcje mobilności przyszłości. Kirchhoff jest przekonany, że pomimo wszystkich przepowiedni upadku, z pewnością nadal będziemy dysponować prywatnymi samochodami: „Ludzie nadal chcą być mobilni, co obejmuje również mobilność indywidualną”.

### **Skoncentrowanie na elektrykach**

Auto Shanghai otworzyło się dla prasy w poniedziałek. Od 21 do 28 kwietnia odwiedzający mogą zapoznać się z innowacjami około 1000 wystawców. W 2019 roku targi odwiedziło prawie milion zainteresowanych osób. W roku 2021 na targach obecni są wszyscy główni niemieccy producenci, tacy jak BMW, Grupa Volkswagen i Daimler, który przedstawia w pełni elektryczny kompaktowy model EQB, długą wersję nowej Klasy C i nowe czterodrzwiowe coupé CLS, co oznacza nie mniej niż trzy światowe premiery w Chinach.

Źródło: Iserlohner Kreisanzeiger 20.04.2021

## **Die Autowelt blickt nach Shanghai**

**Iserlohn/Shanghai.** Die Automobilbranche blickt in diesen Tagen gespannt nach China. Am Mittwoch startet in Shanghai die mittlerweile besucherstärkste Automesse der Welt. Südwestfälische Zulieferer wie KIRCHHOFF Automotive schauen dabei nicht nur zu, sondern sind mit eigenen Ständen dabei.

### **Noch hat die IAA die Nase vorn**

„Auf der Auto Shanghai sind alle vertreten, zumindest wenn sie in China Geschäfte machen“, sagt Wolfgang Kirchhoff, Chef des global agierenden Iserlohner Unternehmens, das Karosseriebauteile fertigt. Gezeigt werden die neuesten Schweiß- und Klebe-Technologien und Leichtbaukonzepte aus dem Sauerland. Ein weiterentwickeltes System, das das Crash-Management des Gesamtfahrzeuges verbessert, wird ebenfalls präsentiert. „Gerade bei Elektrofahrzeugen ist das Lastmanagement ein ganz anderes als bei Verbrennern“, erläutert Kirchhoff. Und Elektromobilität ist der Taktgeber für Wachstum auf dem mit rund 25 Millionen verkauften Fahrzeugen pro Jahr größten Absatzmarkt weltweit. Während der Rest der Welt mitunter verzweifelt gegen das Covid-19-Virus ankämpft, scheint in China bereits wieder Normalität Einzug zu halten. Eine Präsenzmesse in dieser Größenordnung wäre aktuell andernorts kaum denkbar. Im Vergleich zur letzten Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt vor zwei Jahren waren in Shanghai 25 Prozent mehr Aussteller auf 50 Prozent mehr Fläche bei 75 Prozent mehr Besuchern vertreten. „China hat die Pandemie besser im Griff“, erkennt Kirchhoff an. Ob tatsächlich wieder bis zu einer Million Besucher ab Mittwoch über das Messegelände strömen, sei dabei noch offen. Die reinen Zahlen allein seien auch nicht alles entscheidend, glaubt Kirchhoff. „Die IAA hat sicherlich mit Blick auf Innovationen und die Bedeutung immer noch die Nase vorn – noch.“ Zumal unter den zahlreichen Ausstellern in China auch eine Vielzahl Hersteller sei, die recht einfache Autos herstellen, die im Zweifel in Europa gar nicht zu verkaufen wären. „Aber, China sammelt gerade im Bereich der

Elektromobilität sehr, sehr viel Erfahrung“, so Kirchhoff. Unter den vielen neuen Marken auf dem Markt gehören auch einige bereits zu den Kunden der Sauerländer. Man darf sie sich nicht vorstellen wie Garagen-Start-ups. Vielmehr sind es meist Hersteller mit viel finanziellem Hintergrund, entweder durch staatliche Unterstützung oder „Spin-Offs“ großer, finanziell gesunder Konzerne.

### **Kein Wachstum um jeden Preis**

Auch Kirchhoffs sehen also auf dem chinesischen Markt ihre Möglichkeiten, setzen aber keineswegs vorbehaltlos alles auf diese Karte. „Wir wollen und werden in China weiter wachsen, aber man muss sich genau ansehen, was im Land geschieht. Das gilt nicht nur für das Thema Menschenrechte.“ Der Staat ist eine riesige Datensammelfabrik und stuft nicht nur die eigene Bevölkerung nach einem Punktesystem ein, sondern auch Unternehmen. Was aktuell bei der Bekämpfung der Pandemie ein Vorteil sein mag, birgt gerade für ausländische Unternehmen die Gefahr, Firmendaten preisgeben zu müssen ohne zu wissen, was damit passiert. „Wir werden unsere Chancen nutzen, aber wir wollen uns auf keinen Fall zu abhängig vom chinesischen Markt machen“, stellt Kirchhoff klar. Während in der Branche einige Hersteller bereits 40, 50 Prozent und mehr der Umsätze in China machten, haben sich die Sauerländer bewusst eine Obergrenze im niedrigen zweistelligen Prozentbereich gesetzt. Zwar ist eines von weltweit vier Entwicklungszentren in China (eins in Nordamerika und zwei in Europa). Aber die Technologien von morgen und übermorgen werden weiter in der Heimat entwickelt. Zudem sind die Märkte in Europa und Amerika für Kirchhoff genauso wichtig: „Auch Indien, andere asiatische Länder und Afrika darf man nicht vergessen“, betont der Vorstandsvorsitzende, der wegen der restriktiven Quarantäneauflagen dieses Mal nicht persönlich in Shanghai sein wird. Das sei sicherlich ein Manko. Umso mehr freut er sich auf die IAA, die im September dieses Jahr erstmals in München stattfinden soll und mehr als eine reine Autoschau sein will. Vielmehr eine Messe, die die Mobilitätskonzepte der Zukunft zeigen will. Kirchhoff ist überzeugt, dass dazu allen Unkenrufen zum Trotz ganz sicher auch weiter der eigene Pkw gehören wird: „Der Mensch möchte nach wie vor mobil sein, dazu gehört auch individuelle Mobilität.“

### **Schwerpunkt Elektro**

Die Auto Shanghai startete am Montag für die Presse. **Vom 21. bis 28. April** dürfen Besucher die Innovationen der rund 1000 Aussteller ansehen. 2019 kamen knapp eine Million Interessierte. 2021 sind **alle großen deutschen Hersteller** wie BMW, der Volkswagen-Konzern und Daimler, die mit dem vollelektrischen Kompaktmodell EQB, der Langversion der neuen C-Klasse und dem neuen viertürigen Coupés CLS gleich drei Weltpremieren in China zeigen.

Quelle: Iserlohner Kreisanzeiger 20.04.2021

## **The Automotive World Looks to Shanghai**

**Iserlohn/Shanghai.** The automotive industry is looking eagerly to China these days. Wednesday sees the start of what has become the world's busiest auto show in Shanghai. Suppliers from South Westphalia, such as KIRCHHOFF Automotive, will not only be watching, but will also be present with their own booths.

### **The IAA is still ahead**

"Everyone is represented at Auto Shanghai, at least if they do business in China," says Wolfgang Kirchhoff, head of the globally active Iserlohn-based company that manufactures body components. On display will be the latest welding and bonding technologies and lightweight construction concepts from the Sauerland region. A further developed system that improves the crash management of the entire vehicle will also be presented. "Especially with electric vehicles, load management is quite different from that of internal combustion engines," Kirchhoff explains. And electric mobility is setting the pace for growth in what is the world's largest sales market, with some 25 million vehicles sold annually. While the rest of the world is sometimes desperately fighting the Covid 19 virus, normality already seems to be returning in China. A trade show of this size would be almost unthinkable elsewhere. Compared to the last International Motor Show (IAA) in Frankfurt two years ago, Shanghai had 25 percent more exhibitors on 50 percent more space with 75 percent more visitors. "China has a better grip on the pandemic," Kirchhoff acknowledges. Whether actually again up to a million visitors starting from Wednesday over the fairgrounds stream, is thereby still open. Nor are the sheer numbers alone all that matters, Kirchhoff believes. "The IAA is certainly still ahead in terms of innovations and importance - for now." Especially since the numerous exhibitors in China also include a large number of manufacturers that produce quite simple cars that, in case of doubt, would not be sold at all in Europe. "But, China is gaining a lot, a lot of experience, especially in the field of electric mobility," Kirchhoff said. Among the many new brands on the market, some are already customers of the Sauerland company. You shouldn't think of them as garage start-ups. Rather, they are mostly manufacturers with a lot of financial background, either through government support or "spin-offs" from large, financially sound corporations.

### **No growth at any price**

So Kirchhoffs also see their opportunities in the Chinese market, but are by no means unreservedly putting all their eggs in this basket. "We want to and will continue to grow in China, but you have to take a close look at what's happening in the country. That doesn't just apply to the issue of human rights." The state is a huge data collection factory and classifies not only its own population according to a points system, but also companies. What may currently be an advantage in the fight against the pandemic poses the danger, especially for foreign companies, of having to disclose company data without knowing what will happen to it. "We will take advantage of our opportunities, but we certainly don't want to become too dependent on the Chinese market," Kirchhoff clarifies. While some manufacturers in the industry were already making 40, 50 percent and more of their sales in China, the Sauerland company has deliberately set itself an upper limit in the low double-digit percentage range. It is true that one of four development centers worldwide is in China (one in North America and two in Europe). But the technologies of tomorrow and the day after tomorrow will continue to be developed at home. In addition, the markets in Europe and America are just as important for Kirchhoff: "India, other Asian countries and Africa must not be forgotten either," emphasizes the CEO, who will not be in Shanghai in person this time due to the restrictive quarantine regulations. That is certainly a shortcoming. All the more reason for him to look forward to the IAA, which is to be held in Munich for the first time this year in September and aims to be more than just a car show. Rather, it is a trade show that wants to showcase the mobility concepts of the future. Kirchhoff is convinced that, despite all the prophecies of doom, this will certainly continue to include the private car: "People still want to be mobile, and that includes individual mobility."

### **Focus on electric**

Auto Shanghai opened to the press on Monday. From April 21 to 28, visitors may look at the innovations of the approximately 1000 exhibitors. In 2019, just under a million interested people came. 2021 are all major German manufacturers such as BMW, the Volkswagen Group and Daimler, which show with the all-electric compact model EQB, the long version of the new C-Class and the new four-door coupes CLS no less than three world premieres in China.

Source: Iserlohner Kreisanzeiger 20.04.2021