

O mundo automóvel de olhos postos em Shanghai

Iserlohn/Shanghai. As atenções do setor automóvel voltam-se para a China nestes dias. Quarta-feira assistir-se-á ao arranque daquela que se tornou na exposição automóvel mais movimentada do mundo em Shanghai. Fornecedores da Vestefália Sul, como a KIRCHHOFF Automotive, não estarão apenas a assistir, mas também marcarão presença com os seus próprios *stands*.

O IAA continua à frente

“Todos estão representados na Auto Shanghai, pelo menos, os que tenham negócios na China”, afirma Wolfgang Kirchhoff, presidente da empresa globalmente ativa com sede em Iserlohn que fabrica componentes para carroçarias. Em exposição, estarão as mais recentes tecnologias de soldadura e colagem e conceitos de construção leve da região de Sauerland. Será igualmente apresentado um sistema recentemente desenvolvido destinado a melhorar a gestão de colisões de todo o veículo. “Especialmente nos veículos elétricos, a gestão da carga é bastante diferente da dos motores de combustão interna”, explica Kirchhoff. E a eletromobilidade está a marcar o ritmo de crescimento naquele que é o maior mercado de vendas mundial, com cerca de 25 milhões de veículos vendidos anualmente. Enquanto o resto do mundo ainda está, por vezes, a combater desesperadamente o vírus da Covid-19, a normalidade parece já estar a regressar à China. Uma feira de comércio desta dimensão seria praticamente impensável em qualquer outro lugar. Em comparação com o último Salão Internacional do Automóvel (IAA) em Frankfurt há dois anos, Shanghai teve 25 por cento mais expositores em 50 por cento mais espaço, com 75 por cento mais visitantes. “A China tem uma melhor abordagem à pandemia”, reconhece Kirchhoff. Na realidade, mais uma vez com uma capacidade para receber a partir de quarta-feira até um milhão de visitantes nos recintos da feira, este número continua, ainda assim, em aberto. E o que mais importa não são só meros números, acredita Kirchhoff. “O IAA ainda está, sem dúvida, à frente em termos de inovações e importância – por enquanto.” Especialmente, uma vez que os numerosos expositores na China também incluem um grande número de fabricantes que produzem carros bastante simples, os quais, em caso de dúvida, não seriam, de modo nenhum, vendidos na Europa. “Mas a China está a ganhar muita, muita experiência, especialmente, no campo da mobilidade elétrica”, afirmou Kirchhoff. Entre as muitas novas marcas no mercado, algumas já são clientes da empresa de Sauerland. Não se deve pensar nelas como *start-ups* de garagem. Em vez disso, são maioritariamente fabricantes com um forte apoio financeiro, quer através de apoios governamentais, quer como *spin-offs* de grandes sociedades financeiras sólidas.

Contra o crescimento a qualquer preço

Assim, os Kirchhoff também veem as suas oportunidades no mercado chinês, mas não estão, de todo, a colocar sem reservas todos os ovos no cesto. “Nós queremos, e continuaremos a crescer na China, mas terá de se observar de perto o que está a acontecer no país. Isso não se aplica apenas à questão dos direitos humanos.” O estado é uma gigantesca fábrica de recolha de dados e classifica não só a sua própria população de acordo com um sistema de pontos, mas também as empresas. O que pode ser, neste momento, uma vantagem no combate à pandemia, coloca o risco, especialmente, para as empresas estrangeiras, de terem de divulgar dados empresariais sem saberem o que irá acontecer-lhes. “Tiraremos partido das nossas oportunidades, mas, certamente, não pretendemos tornar-nos demasiado dependentes do mercado chinês”, esclarece Kirchhoff. Embora certos fabricantes do setor já

estivessem a realizar 40, 50 por cento e mais das suas vendas na China, a empresa de Sauerland estabeleceu deliberadamente um limite máximo para si própria na gama de percentagens dos dois Algarismos. É verdade que um dos quatro centros de desenvolvimento a nível mundial é na China (um na América do Norte e dois na Europa). Mas as tecnologias de amanhã e de depois de amanhã continuarão a ser desenvolvidas em casa. Além disso, os mercados da Europa e América são igualmente importantes para Kirchhoff: "A Índia, outros países asiáticos e a África, também não podem ser esquecidos", salienta o CEO, que não estará, desta vez, presente em Shanghai devido às rigorosas normas de quarentena. É claro que isto é uma lacuna. Mais uma razão para estar ansioso pelo IAA, que deverá ter lugar em Munique pela primeira vez este ano em setembro e que aspira a ser mais do que uma mera feira de carros. Em vez disso, é uma feira de comércio que pretende exibir os conceitos de mobilidade do futuro. Kirchhoff está convencido de que, apesar de todas as profecias de desgraça, esta continuará certamente a incluir o carro privado: "As pessoas continuam a querer ser móveis e isso inclui a mobilidade individual."

Foco nos modelos elétricos

A Auto Shanghai abriu as portas à imprensa na segunda-feira. De 21 a 28 de abril, os visitantes podem observar as inovações de cerca de 1000 expositores. Em 2019, houve pouco menos de um milhão de pessoas interessadas. Em 2021, estão presentes todos os principais fabricantes alemães, como a BMW, o Grupo Volkswagen e a Daimler, que apresenta com o modelo compacto totalmente elétrico EQB, a versão longa do novo Classe C e o novo *coupé* de quatro portas CLS, nada menos do que três estreias mundiais na China.

Fonte: 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 Iserlochner 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