
Chery und Geely expandieren im Schatten der Opel-Schlote

Von Michael Kirchberger, cen

Mein Freund ist Raunheimer. Wer diesem Satz in Rüsselsheim in den Mund nimmt, provoziert. Zwischen den beiden Nachbarorten am Untermain gab es zumindest noch vor einigen Jahren eine innige Hassliebe, so etwa wie zwischen Frankfurt und Offenbach. Oder Düsseldorf und Köln. In ihrer auf die Einwohnerzahl bezogene Größe unterscheiden sich hier beide Orte erheblich. 14.800 Menschen leben in Raunheim, 66.000 dagegen in Rüsselsheim. Aber während die Wirtschaft in der Opel-Stadt nicht zuletzt wegen der anhaltenden Autokrise schwächelt, geht es in Raunheim aufwärts.

Nicht nur Speditionen und Logistik-Unternehmen schätzen den Standort aufgrund exzellenter Verkehrsanbindungen und der Nähe zum Rhein-Main-Flughafen, mittlerweile hat auch die Autoindustrie Raunheim entdeckt, dass trotz seiner weiterhin dörflichen Strukturen im Zentrum große Gewerbeparks mit klangvollen Namen wie Airport Garden oder Prime Park ausgewiesen hat und auch besiedeln konnte.

Raunheim öffnet sich für China

Vor allem chinesische Autohersteller haben jüngst am Untermain Quartier bezogen. Nach Chery hat es nun auch den Auto-Giganten Geely, der neben eigenen Automarken auch Volvo und Lotus im Portfolio hat, nach Raunheim gezogen. Die Gründe sind einleuchtend. Wenn Opel in der Nachbarschaft Stellen abbaut, können die Entwicklungs- und Designzentren der Chinesen auf hochqualifizierte Fachkräfte zurückgreifen. Außerdem ist die Nähe zum Frankfurter Flughafen ein gewichtiges Argument für den Standort. Der Airport macht das Reisen zwischen China und Europa zumindest in normalen Zeiten sehr einfach und komfortabel, seine Infrastruktur mit Hotels und Tagungszentren passt ausgezeichnet zum Anforderungsprofil eines Herstellers, der im einstigen Auto-Musterland Fuß fassen will. All dies haben auch schon die beiden koreanischen Unternehmen Hyundai und Kia genutzt, die bereits vor Jahren ihre Zentralen und Entwicklungszentren im Rhein-Main-Gebiet ansiedelten.

Bislang sind die Träume der Chinesen von der Eroberung des europäischen Marktes nicht mal im Ansatz in Erfüllung gegangen. Landwind, Brilliance oder Qoros scheiterten, auch mit dem urdeutschen Markennamen Borgward konnten die Frauen und Männer aus dem Reich der Mitte in der alten Welt nicht punkten. Im Handstreich lässt sich der Blumenstrauß Europa nicht gewinnen, diese Erkenntnis hat sich mittlerweile durchgesetzt. Also werden andere Wege beschritten. Chery etwa hat vor zwei Jahren ein europäisches Design-Center in ebendiesem Raunheim eröffnet. Man wolle den Markt in Ruhe studieren und ein Auto in Europa für Europa entwickeln, sagte uns damals Chefdesigner Kevin Rice im Interview.

Mach's wie Frank Sinatra

Geely scheint es da etwas eiliger zu haben. Nach dem vorübergehenden Quartier im angesagten Gewerbe-Ensemble Prime Parc errichtet sich der breit aufgestellte Konzern ein neues Entwicklungszentrum, das als Mosaikstein in weit verzweigten Forschungs- und Entwicklungs-Abteilung des Unternehmens die Einflüsse und Geschmacksrichtungen aus der Alten Welt beisteuern soll. Sprecher der Marke ist ein alter Bekannter der Branche. Frank Klaas, einst Redakteur beim Hessischen Rundfunk, dann PR-Direktor bei Opel und Jaguar, weiß, wie markig die Worte sein müssen, mit denen sich die bei uns weitgehend unbekannte Marke Geely Gehör verschaffen kann. „Ich zitiere da gerne Frank Sinatra aus seinem Song New York. ‚If You can make it there, You can make it everywhere‘ singt er da.

Und das ist der Grund, warum wir hier sind.

Die Kooperation mit Daimler steht

300 Ingenieure und Ingenieurinnen werden unter dem Geely-Dach in Raunheim arbeiten, wenn der Neubau im Areal Airport Garden Mitte 2021 bezogen wird. Ihre Aufgabe wird unter anderem die Kalibrierung von Fahrsicherheitssystemen bei Autos mit Elektroantrieb umfassen. Sie arbeiten außerdem an einer Konzern-Plattform, die Geely nicht nur selbst nutzen will, sondern sie auch anderen Autoherstellern zur Verfügung stellen wird, erklärt Frank Klaas. Dass Kooperationen die Dinge durchaus voranbringen können, haben auch die Chinesen erkannt. Gerade wurde gemeldet, dass Daimler die Produktion von Verbrennungsmotoren in großen Teilen nach China verlagern will. In Zusammenarbeit mit Geely. Der Chef des Unternehmens, Li Shufu, hält ohnehin zehn Prozent der Daimler-Aktien.

Verbrennungsmotor kein „altes Eisen“

Die Söhne und Töchter Maos sind also gar nicht so auf Elektromobilität fixiert, wie immer behauptet wird. Man sei sich bewusst, dass insbesondere in Ballungsgebieten die Ladeinfrastruktur an ihre Grenzen stoßen wird, so Frank Klaas. Das Augenmerk liege daher auf CO₂-neutralen Antrieben, und das können auch Verbrennungsmotoren sein, die mit synthetischen Kraftstoffen arbeiten. Oder eben Brennstoffzellen, die mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Da sei man völlig offen für andere Technologien, heißt es.

Klangvolle Namen aus der Automobil-Entwicklung

Die chinesischen Aktivitäten in Europa haben unterdessen nicht erst gestern begonnen. Schon seit geraumer Zeit betreibt Geely das China Euro Vehicle Technologie Center (CEVT) in Göteborg. Wo früher Volvo-Entwickler und Designer beschäftigt waren, arbeiten heute 3000 Ingenieure und Ingenieurinnen, die aus der ganzen Welt stammen. Klangvolle Namen finden sich hier, der frühere Opel-Entwickler Christian Kunstmann, der den Opel-Elektriker Ampera ersonnen hat, steht heute auf der Gehaltsliste der Chinesen. Und Franco Cimatti, ehemaliger Ferrari-Mann, kümmert sich um die Geschicke von Lotus, die Traditionsmarke gehört seit 2017 ebenfalls zu Geely. Aus dem Unternehmenssitz im britischen Hethel soll in naher Zukunft das erste SUV des Herstellers kommen, elektrisch angetrieben natürlich.

Li Shufu gilt überaus einkaufsfreudig. Eine der jüngeren Anschaffungen war der Hersteller, der einst als London Taxi firmierte und sich nun LEVC, London Electric Vehicle Company nennt. Heute kommen die Traditions-Droschken mit E-Motor und Range-Extender, aber immer noch mit klassischer Karosserie auf die Straßen. Neu ist außerdem die Marke Link&Co, die mit Volvo-Technik aber „anderem, jugendlicherem Design“ jüngere Käufergruppen ansprechen will.

Niemand hat die Absicht, ein Autowerk zu errichten

Die Nachricht, dass die Errichtung einer Produktionsstätte in Raunheim nicht völlig ausgeschlossen sei, schreibt Frank Klaas unterdessen einem Missverständnis zu. Man werde zwar eine bestens ausgestattete Werkstatt in Betrieb nehmen, aber eine Fertigung wird es nicht geben. Sehr wohl dagegen können Prototypen aufgebaut werden, die dann auf der deutschen Autobahn, vor allem aber auch auf der kurvenreichen Strecke der Nürburgring Nordschleife, perfektioniert werden können. Ein Autowerk am Main gibt es also weiterhin nur in Rüsselsheim. Vorerst zumindest. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Ein Kilometer bis Rüsselsheim: Raunheim.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Geely kann sich sehen lassen in Raunheim.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Chery in Raunheim: bescheiden.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Chery in Raunheim.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Chery-Design-Center in Raunheim.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Lync&Co- Zero Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lync&Co



Lync&Co Zero Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lync&Co



LEVC VN5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



LEVC TX (London Taxi) von Ioki.

Foto: Auto-Medienportal.Net/LEVC



Lotus Evija.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lotus



Volvo XC40 Recharge T5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volvo



Polestar 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GCOTY



Chery Exeed.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Chery