
Hyundai feiert 30-Jähriges mit einer sehr jungen Modellpalette

Von Walther Wuttke

Die Anfänge waren bescheiden. Vor 30 Jahren wagte sich ein koreanischer Hersteller mit einem zungenbrechenden Namen auf den deutschen Markt. Hyundai war für die deutschen Sprechwerkzeuge nur schwer zu vertonen, und auch die angebotenen Modelle luden nicht gerade zu einem genussvollen Schnalzer ein. 1991, in Zwickau lief der letzte Trabant vom Band, kam mit dem Pony ein technisch höchst einfach konzipiertes Automobil zu den damals 140 mutigen ersten Vertragshändlern.

„Damals hatten wir vier Lowtech-Fahrzeuge im Angebot, und heute sind es zehn High-Tech-Modelle“, blickt Hyundai Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller auf die Anfänge zurück. Inzwischen ist aus dem einst belächelten koreanischen Unternehmen eine Größe auf dem deutschen Markt geworden, und mit 1800 Mitarbeitern zudem der größte Arbeitgeber unter den Importmarken. Heute bieten 340 Vertragshändler mit 527 Standorten die Hyundai-Modelle an, was sich in einen aktuellen Marktanteil von 3,6 Prozent übersetzt.

Das vergangene Jahr war auch für die Partner des koreanischen Konzerns nicht leicht. „Wir hatten in den ersten Monaten sehr stark begonnen, doch dann kam die Pandemie“, erklärt Keller den Rückgang auf 105.000 Neuzulassungen nach 129.000 im Jahr 2019. Vor allem die Privatkunden erwiesen sich im vergangenen Jahr als Verkaufsstütze. In diesem Bereich erzielte die Marke einen Anteil von 4,3 Prozent. Für 2021 rechnet Keller mit einem Absatz wie im vergangenen Jahr.

Mit einer fast vollständig überarbeiteten Modellpalette können die Hyundai-Händler nun eines der jüngsten Programme anbieten. „95 Prozent unserer Modelle sind jünger als ein Jahr“, so Keller. Mit zwei Prozent konnte trotz der Corona-Beschränkungen die Händlerrendite im vergangenen Jahr stabil gehalten werden. In den kommenden Monaten stehen die Zeichen auf eine weitere Elektrifizierung des Angebots. Neben den Plug-in-Hybridversionen der beiden SUV Tucson und Santa Fe kommt der Ioniq 5 der gleichnamigen Submarke für vollelektrische Modelle auf den Markt. „Mit dem Modell bringen wir als erster Volumenhersteller die 800-Volt-Technik“, erklärt Keller. Das soll schnelles Laden garantieren. Die Markteinführung ist noch für diese zweiten Jahreshälfte angepeilt. Dank der konsequenten Konzentration auf alternative Antriebe „erreichen wir eine bessere CO₂-Bilanz als der Durchschnitt, sodass wir auch weitere sportliche N-Modelle auf den Markt bringen können“, blickt der Hyundai-Geschäftsführer in die Zukunft. Zu den Neuheiten gehört auch das neue kompakte SUV Bayon.

Als einziger Hersteller bietet die Hyundai-Modellpalette alle Antriebsformen – von Verbrennungsmotoren über die verschiedenen Hybridtechniken und vollelektrischen Lösungen bis zur Brennstoffzelle. Seit 20 Jahren forschen die Hyundai-Entwickler am Wasserstoffantrieb. Bis zum Jahr 2030 plant der Konzern, 700 000 Brennstoffzellen für die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten zu produzieren. In der Schweiz sollen bis zum Jahr 2025 1600 Brennstoff-Lastwagen im Einsatz sein. Aktuell überlegt das Unternehmen, das Angebot auf andere Länder auszuweiten. Im Segment der vollelektrischen Fahrzeuge strebt Hyundai einen globalen Marktanteil von zehn Prozent an.

Kurz vor den Schließungen im Handel hatte Hyundai seinen Online-Showroom fertiggestellt, der von den Interessenten sehr gut angenommen wurde. Rund 205.000 Menschen klickten auf das Angebot und ließen sich die dort ausgestellten Modelle

erklären. Bei Interesse werden sie an einen Händler in ihrer Nähe weitergeleitet. Zusammen mit dem Handel hat das Unternehmen sein Online-Angebot ausgedehnt und bietet nun über diesen Kanal Leasing- und Finanzierungsverträge an. Im Oktober begann außerdem ein Auto-Abo-Angebot für Kunden, die sich nicht endgültig binden wollen. Zurzeit beteiligen sich 200 Händler an diesem Vertriebsweg und bieten rund 1500 Fahrzeuge an.

Vorerst keine Rolle mehr spielen auf dem deutschen Markt für Hyundai leichte Nutzfahrzeuge. H-1 und H350 bleiben, nachdem sie vor einiger Zeit den zunehmend strengeren Abgasvorschriften zum Opfer gefallen sind, hierzulande zunächst ohne Nachfolger. Eine Rückkehr in das Segment will Jürgen Keller aber nicht kategorisch ausschließen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Jürgen Keller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Erster Ausblick auf den Ioniq 5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai
