

Vinfast

Der rote Flitzer aus Vietnam

Das asiatische Land baut seine erste eigene Automarke auf. Die Vinfast-Modelle und die Produktionsanlagen stecken voller deutscher Technologie.

Vinfast-SUV:
Neuvorstellung
auf dem Pariser
Autosalon.



Frederic Spohr Bangkok

Auf dem Pariser Autosalon, der am heutigen Dienstag seine Tore öffnet, wird es eine besondere Premiere geben: Es werden zwei ungewöhnliche Autos vorgestellt, aus einem Land, das bisher keinen Namen im Automobilbau hat. Vinfast heißt die Marke aus Vietnam. Am Messestand in Frankreichs Hauptstadt werden eine Limousine und ein SUV des neuen Herstellers zu sehen sein.

Hinter dem Debütanten steht einer der reichsten Männer Vietnams. Pham Nhat Vuong hat es mit seinem Konglomerat namens Vingroup zum Milliardenvermögen gebracht. Dass er es mit Vinfast in die Hallen des Pariser Autosalons schafft, hat er aber anderen zu verdanken: Ingenieuren und Technologie aus Deutschland und Herrn Vo, seinem umtriebigen Topmanager.

Die Vinfast-Modelle wurden von deutschen Maschinen gefertigt. Sie basieren auf den deutschen Modellen, bestehen zur Hälfte aus Teilen deutscher Firmen, und sie wurden von Arbeitern gebaut, die nach deutschen Standards ausgebildet wurden. Nur das Design ist rein italienisch - es kommt von der Automobilkone Pininfarina.

Das Vinfast-Projekt ist ein gewaltiger Erfolg für die deutsche Industrie: Die vietnamesischen Produktionsan-

lagen gelten als das derzeit größte Industrieprojekt der aufstrebenden südostasiatischen Volkswirtschaft. Insgesamt investiert der Mutterkonzern Vingroup rund 3,5 Milliarden Dollar. Nach Informationen aus Branchenkreisen fließt der Großteil davon zu deutschen Unternehmen.

Der Erfolg der Deutschen ist eine echte Überraschung. Denn in Vietnams Verkehr dominieren die Asiaten. Wer sich von Hanoi auf den Weg zur Vinfast-Fabrik macht, zunächst über die verstopften Straßen und schließlich über eine neue, aber beinahe leere Autobahn, dem kommen fast nur koreanische, chinesische und japanische Autos entgegen.

100 Prozent deutsch

Wer verstehen will, wie die deutsche Industrie die asiatische Dominanz durchbrechen konnte, muss bei einem zierlichen Herrn mit Zahnücke und schelmischem Lächeln nachfragen: Vo Quang Hue, dem Vizechef der Vingroup.

Herr Vo steht in einem kreisrunden Gebäude im Nordwesten Vietnams, das wie ein gerade gelandetes Ufo aussieht. Entwickelt haben es die Deutschen. „Architekturbüro Henn“, sagt Herr Vo und zeigt auf seinem Handy stolz, welche anderen Projekte Henn schon erstellt hat: BMWs Innovationszentrum München oder Porsches Designstudio Weissach.



Vo Quang Hue:
Der umtriebige
Vizechef
der Vingroup.

Auf dem Gelände tummeln sich zahlreiche deutsche Ingenieure, die Produktionsanlagen aufbauen. Die Presse kommt vom Anlagenbauer Schuler aus Mosbach bei Heilbronn. Eisenmann aus Böblingen liefert die Fahrzeugmontage-Linie, die schwäbische Grob Group die Motorfertigung. Dürr ist für die Lackiererei zuständig, die Roboter kommen von ABB Deutschland, Siemens vernetzt die Fabrik. „Die Fertigung ist fast zu 100 Prozent deutsch“, sagt Vo.

Nicht nur die: In einem Fortbildungszentrum direkt im Hauptquartier machen gerade 200 Vietnamesen eine Ausbildung, die von der Auslandshandelskammer zertifiziert worden ist. In der höchsten Stufe ist der Abschluss mit dem deutschen Industriemechaniker oder Kfz-Mechatroniker vergleichbar.

Natürlich erklärt die generelle Stärke des deutschen Autobaus, dass deutsche Firmen so viele Aufträge ergatterten konnten. Doch der Erfolg ist auch das Ergebnis einer Kettenreaktion, an deren Anfang Vo steht. „Ich sehe mich als Vermittler zwischen Deutschland und Vietnam“, sagt er.

Vo hat in Köln und Aachen studiert und anschließend Karriere bei BMW gemacht. Für die Münchner baute er auf der ganzen Welt Produktionen auf. Bis vor zwei Jahren arbeitete der 66-Jährige als Chef von Bosch in seinem ursprünglichen Heimatland.

Dann kam ein Anruf von Pham Nhat Vuong, dem Gründer der Vingroup. Der Unternehmer will Vietnam zu einem Automobilland machen, und Vo soll dies umsetzen. Er holte Lizenzen bei BMW für einen Motor und die Basisarchitektur der alten 5er-Reihe ein, auf denen beide Vinfast-Fahrzeuge nun aufbauen.

Weil die Basis des Autos ein BMW ist, kamen nicht nur deutsche Maschinenbauer, sondern auch deutsche Zulieferer ins Spiel. Bis zu 45 Prozent der Teile stammen von deutschen Unternehmen. Zulieferer ZF investiert rund 18 Millionen Euro in ein nahe gelegenes Werk. Es ist die erste Fabrik der Süddeutschen in Vietnam überhaupt.

Der Zeitplan für das gesamte Projekt ist eng. Schon im Sommer 2019 sollen die ersten Modelle vom Band laufen. Doch Vinfast geht schnell vor: Wo vor einem Jahr noch Meer war, ist

Stichwort

250 TAUSEND

Autos sollen in dem neuen Vinfast-Werk im ersten Jahr produziert werden. 2025 sollen es bereits eine halbe Million sein.

Quelle: Unternehmen

heute Land aufgeschüttet und Kräne haben riesige Hallen errichtet. Einen alten Friedhof hat man kurzerhand zur Seite geräumt, neben einer Fabrik liegen die Grabmäler wie umgeschossene Bowlingkegel.

Künftig will Vinfast nicht nur Benzinern bauen. Mit Siemens hat das Unternehmen eine Lizenzvereinbarung für den Antrieb von Elektrobussen abgeschlossen. Ingenieurdienstleister EDAG entwickelt zudem gerade einen Prototyp für das erste Elektroauto von Vinfast. Es soll bereits kommenden Jahr vorgestellt werden.

Branchenkenner geben den Vietnamesen durchaus Chancen - vor allem, weil diese stark auf internationale Partner setzen. „Mit der engen Kooperation mit BMW hat Vinfast einen großen Vorteil, zum Beispiel im Vergleich mit Proton“, sagt Titikorn Lertsirirungsun, Südostasien-Manager beim Beratungsunternehmen LMC Automotive. Proton, der vom malaysischen Staat ins Leben gerufene Autobauer, wurde nie zum erhofften internationalen Kassenschlager.

Auch Vinfast will seine Autos im Ausland verkaufen. Für den Erfolg wird das auch nötig sein. In der nun entstehenden Fabrik können in einem Jahr 250 000 Autos produziert werden. Das sind fast so viele, wie derzeit in Vietnam jährlich verkauft werden. 2025 sollen es bereits eine halbe Million Fahrzeuge sein.

Mit mindestens 175 PS Motorleistung dürften die Autos hochpreisig und für die meisten Vietnamesen unerschwinglich sein. Vinfast will erst in Paris bekanntgeben, in welche Märkte exportiert werden soll. Das Auto werde als vietnamesisches Auto vermarktet, kündigt der Konzern an. Man habe aber auch kein Problem damit, darüber zu reden, dass so viel deutsche Technik darin stecke.