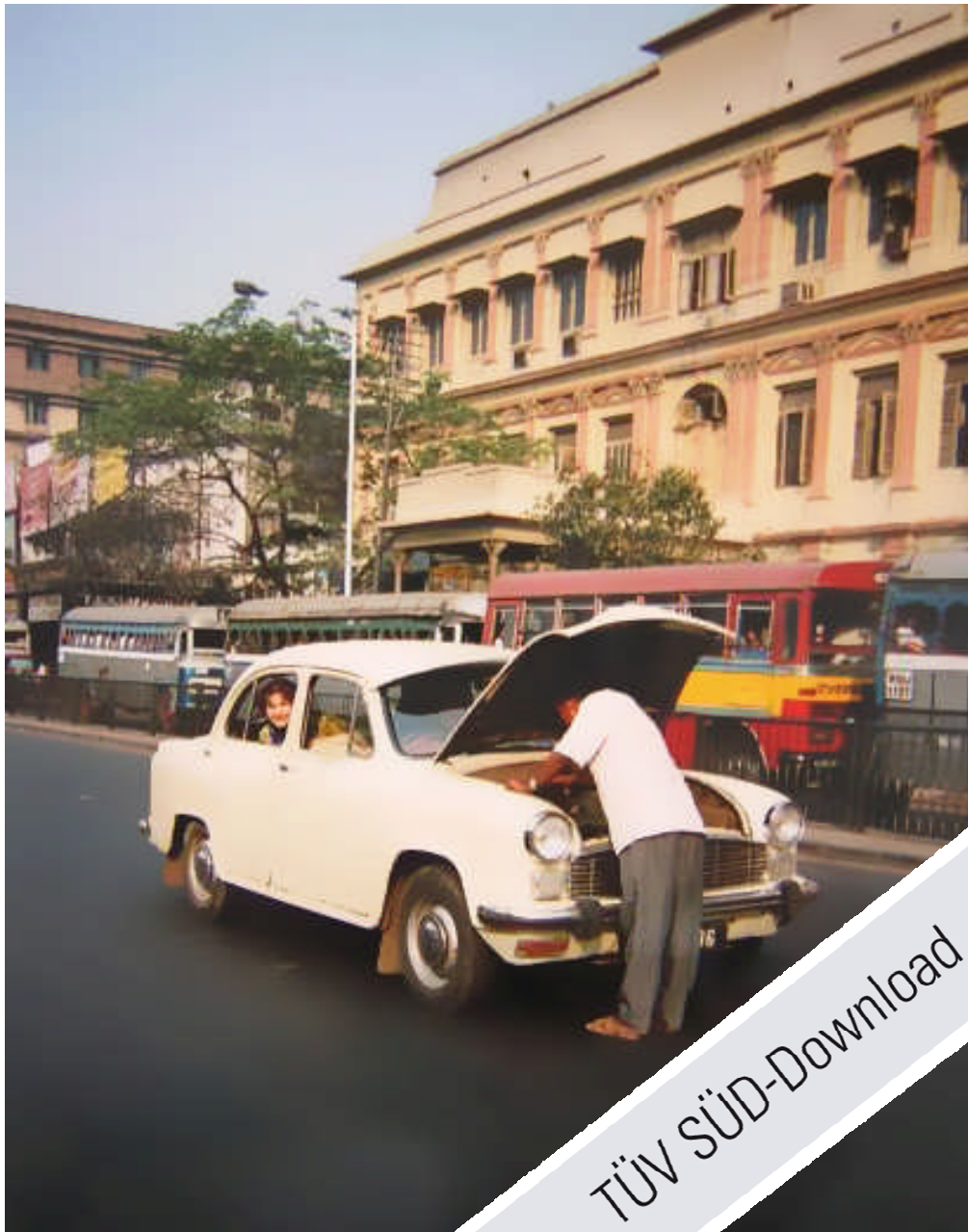




Mehr Sicherheit.  
Mehr Wert.



TÜV SÜD-Download

# Automacht Indien

Der Automarkt in Indien boomt –  
Nachhaltigkeit ist dabei eine große  
Herausforderung

TÜV SÜD Gruppe

TÜV®

exklusiv bei [www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)

## Der Inhalt in Kürze:

Indiens Mittelschicht fährt voll auf Autos ab – der Inlandsabsatz wird sich Prognosen zufolge bis 2015 verdoppeln oder sogar verdreifachen. Somit werden in dem asiatischen Boomland auch Straßeninfrastruktur, Kraftstoffqualität und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen immer mehr zum Thema. Um auch den Export von Autos anzukurbeln, setzt die indische Regierung immens auf Forschung und Entwicklung. Der nachfolgende Beitrag im TÜV SÜD Journal behandelt das Thema umfassend.

**Seite 2**  
**Der Boom in Zahlen**

**Seite 3**  
**Ehrgeizige Regierungspläne**

**Seite 4**  
**Wachstum bei Zertifizierungen**

# Indiens Weg zur Automacht

Indien ist dabei, sich zu einem internationalen Zentrum der Automobilindustrie in den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung (F&E) sowie Export und Konsum zu entwickeln. Antrieb hierfür sind die breiter werdende Verbraucherbasis, eine dynamische und sehr international ausgerichtete Automobilindustrie sowie die wachstumsorientierte Politik der Regierung.

**D**ie zunehmende Konsumorientierung in Indien ist heute unverkennbar. Die aufstrebenden Young Professionals (Akademiker und junge Berufstätige ohne Studium) des Landes verdienen mehr Geld und verabschieden sich von den Vorbehalten der älteren Generation gegenüber dem privaten Konsum. Ganz an westlichen Traditionen orientiert werden Dinge, die lange Zeit in Indien als Luxus angesehen wurden, zu einer alltäg-

lichen »Notwendigkeit«. Ein Beispiel dafür ist das Auto. In Indien, dem weltweit größten Markt für Zweiräder, haben immer mehr Menschen das Bedürfnis, in den Genuss der Annehmlichkeiten eines Autos und etwa einer Klimaanlage zu kommen. Und obwohl der einzelne Inder der Mittelschicht kein hohes verfügbares Einkommen haben mag, steckt in der indischen Mittelschicht allein aufgrund ihrer Größe eine enorme kollektive Kauf-

Schon heute ist es voll auf Indiens Straßen – zumindestens in den Großstädten wie hier in Mumbai (Bombay), mit über 13 Mio. Einwohnern eine der bevölkerungsreichsten Städte der Welt.



kraft. Laut Schätzungen der Unternehmensberatung McKinsey wird die indische Mittelschicht, die bereits heute beinahe so groß ist wie die gesamte Bevölkerung der Vereinigten Staaten, bis 2025 auf 583 Millionen anwachsen. Von entscheidender Bedeutung für das Konsumwachstum sind die verbesserten Möglichkeiten der Kreditfinanzierung. Die Finanzierung von Automobilkäufen in Indien ist heute ein lukratives Geschäft. Manish Mathur, Chef von A.T. Kearney am Standort Neu-Delhi, sagt, dass trotz allmählich steigender Zinsen »bei etwa 80 Prozent aller gekauften Autos heute normalerweise 80 bis 90 Prozent des Kaufpreises kreditfinanziert werden«. Angesichts solcher Bedingungen ist es nicht überraschend, dass der Automobilverkauf boomt.

Laut dem Verband indischer Automobilhersteller (Society of Indian Automobile Manufacturers) haben sich die jährlichen Verkäufe von Personewagen in den vergangenen fünf Jahren verdoppelt. Die Prognosen lassen darauf schließen, dass der Inlandsabsatz sich bis 2015 verdoppeln oder sogar verdreifachen wird, was einem Jahreswachstum zwischen zehn und 15 Prozent entspricht. Das sind Wachstumsraten, von denen die Unternehmen auf den gesättigten Märkten im Westen nur träumen können. Die westlichen Automobilhersteller haben sich daher dem Kampf der inländischen Hersteller in Indien angeschlossen, um die Nachfrage nach preiswerten Modellen zu befriedigen. Indien ist im Bereich Kleinwagen bereits zu einer Art Keimzelle für Forschung und Entwicklung geworden, da dort die Automobilhersteller um die Gunst von Millionen von Erstautokäufern buhlen.

### Größe ist entscheidend

Vijay Chandorikar, Chef des indischen Büros des Henley Center, einem Marktforschungsunternehmen mit Sitz in London, sagt, dass die beliebtesten Automodelle heute alle in der Kompaktklasse zu finden sind: der »Alto« und der »Swift« von Maruti/Suzuki, der Hyundai »Getz« und der »Indica« von Tata aus heimischer Produktion. »Angesichts des vergleichsweise niedrigen verfügbaren Pro-Kopf-Einkommens sind es natürlich die preisgünstigeren Autos, die sich am besten verkaufen«, sagt Vijay Chandorikar. »Und man kann sagen, dass es in den kommenden Jahren die Kleinwagen aus dem B-Segment sein werden, die das Wachstum wirklich ankurbeln.«

Da das Wachstum in der Automobilindustrie in den Vereinigten Staaten, Europa und Japan beinahe stagniert, investieren die ausländischen Hersteller verstärkt in Indien, um sich auf dem Kleinwagenmarkt ein Stück vom Kuchen zu sichern. Renault ging 2005 ein Joint Venture mit dem indischen Unternehmen Mahindra & Mahindra ein, um in Indien Produktion und Marketing seines »Weltautos« Logan aufzubauen, das zu einem



Preis von etwa 7.000 Dollar angeboten wurde. Zusammen mit Nissan investieren Renault und Mahindra nun in Indiens wohl zukünftig größte Automobilfabrik für Personewagen, die bis 2009 über 400.000 Einheiten produzieren soll. Toyota verstärkt ebenfalls seine Präsenz in Indien und kündigte vor kurzem an, die Produktionskapazität von 50.000 um mehr als das Zehnfache auf 600.000 erhöhen und bis 2015 einen Marktanteil von 15 Prozent erreichen zu wollen. General Motors, das sich seit seinem Markteintritt in Indien 1996 mehr auf Mittelklassewagen konzentriert hatte, orientiert sich nun auch in Richtung Kleinwagen. Der Chevy Spark von GM ist mit einem Preis von 7.200 Dollar ein Auto der Kompaktklasse, das laut CEO Rick Wagoner »einen großen Teil der Indien-Strategie« des Unternehmens ausmacht.

Die aggressivste Strategie im Kleinwagenbereich fuhr bisher der indische Automobilhersteller Tata Motors 2003 mit der Ankündigung seiner Pläne für ein nur 2.200 Dollar »teures« Auto, das es »Volksauto« nannte. Dieses Auto wäre mit Abstand das billigste aller Zeiten und könnte im Erfolgsfall das Ford Model-T der Entwicklungsländer im 21. Jahrhundert werden. Tata geht davon aus, dass sein »Volksauto« 20 Prozent der sieben Millionen Zweiradkäufer zu Autokäufern machen könnte. Das alleine würde die aktuellen jährlichen Automobilverkäufe mehr als verdoppeln. Tata muss seine Pläne vom »Volksauto« erst noch umsetzen, aber schon die bloße Idee eines Autos in dieser Preisklasse hat das Rennen um die Gunst der indischen Erstautokäufer weiter angeheizt. Die Markteinführung des viel beworbenen Logan liegt noch nicht allzu lange zurück und das Team Renault/ Mahindra erwägt bereits seinerseits ein 3.000-Dollar-Auto anzubieten.

### Wachstum ohne Grenzen?

Nichtsdestotrotz wird sich jeder, der die indischen Straßenverhältnisse kennt, vermutlich fragen, ob die indische Infrastruktur all diese Autos, so klein sie auch sein mögen, verkraften kann. Es ist kein Zufall, dass Renault seinen Logan für den indischen

Der Tata »Indica« wurde 1998 eingeführt und ist der erste Pkw, der vollständig in Indien produziert wurde. Heute ist er ein nationaler Verkaufsschlager.



Markt mit einer robusteren Federung ausgestattet hat. In ihrem Bericht über das indische Transportwesen äußert die Weltbank, dass »die meisten Straßen in Indien schmal und von schlechter Oberflächenbeschaffenheit sind und dass 40 Prozent der Dörfer in Indien keinen Zugang zu bei jedem Wetter befahrbaren Straßen haben«. Viele würden sogar so weit gehen zu sagen, dass die Straßen schon heute mit ihrer Last, einem bunten und dichten Gedränge von Transportmitteln aus dem 19., 20. und 21. Jahrhundert, überfordert sind, von einer möglichen Verdreifachung der Automenge ganz zu schweigen. Die Staubbelastung in den Stadtzentren ist laut Weltbank schon jetzt sehr schlimm und »die in den vergangenen zehn Jahren dramatisch um etwa 15 Prozent gestiegene Zahl von Automobilbesitzern hat die Geschwindigkeit zu Stoßzeiten in den Zentren großer Städte auf fünf bis zehn Kilometer pro Stunde reduziert«. Da drängt sich die Frage auf, wie diese Entwicklung weitergeht, wenn Unternehmen wie Tata, Renault, Toyota und GM ihre Absatzziele in den kommenden Jahren erreichen – unter 5 km/h ist man zu Fuß schneller!

Eine vor kurzem veröffentlichte Studie der indischen Automobilindustrie, die von IBM und dem Transportation Research Institute der University of Michigan durchgeführt wurde, warnt vor den ernst zu nehmenden Grenzen des Wachstums. Wenn die Stausituation, ganz zu schweigen von der Luftverschmutzung, auf den indischen Straßen sich verschlimmert, könnte das der Begeisterung der Konsumenten für das Auto einen Dämpfer verpassen. Gemäß der Studie wird die indische Regierung vehement eingreifen müssen, wenn die Automobilindustrie ihr Wachstumspotenzial voll ausschöpft. Für die Automobilhersteller gibt es in dieser Hinsicht gute Nachrichten. Das Wachstum der Automobilindustrie hat für die Regierung derzeit mit die höchste Priorität.

### Sehr autofreundliches Klima

Der Boom auf dem indischen Binnenmarkt und der ständige Zustrom von Investitionen aus dem Ausland, das technische Können und der Innovationsdrang der Inder sowie die allgemeine Begeisterung für das Automobil sorgen für ein überaus wachstumsfreundliches Klima in der indischen Automobilindustrie. Die Unterstützung der Regierung ist ebenfalls gegeben. Im indischen Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises hat

man erkannt, dass die Automobilindustrie über ein »sehr großes Potenzial zur Erhöhung des Beitrags der Produktion zum indischen Bruttoinlandsprodukt« verfügt. So real die Mängel in der Infrastruktur derzeit auch sein mögen und so sehr die Umweltschützer in Sachen Luftverschmutzung auch Alarm schlagen, die indische Regierung treibt die Sache weiter voran, und zwar »volle Kraft voraus«.

### Auto ist im Verkehrsmix »König«

Zumindest im Moment ist das Auto König. Während westliche Regierungen nach Wegen suchen, ihre Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren, treibt Indien den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur energisch voran. Statt die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, setzt man sich verstärkt für den Bau neuer Straßen, schnelleren Landerwerb und höhere private Investitionen ein. 2006 veröffentlichte die Regierung ihren ehrgeizigen Automotive Mission Plan (AMP), dessen Ziel es ist, den Beitrag der Automobilindustrie zum BIP bis 2016 zu verdoppeln, 25 Millionen neue Arbeitsplätze in der Branche zu schaffen und Indien »zum in Asien bevorzugten Standort für die Entwicklung und Herstellung von Automobilen und Autoteilen zu machen«.

Dieses hochgesteckte Ziel erscheint eher realisierbar, wenn man bedenkt, dass Indiens Automobilexporte in den vergangenen fünf Jahren jährlich um satte 40 Prozent gestiegen sind. Selbst auf europäischen Straßen sind die indischen Automodelle weiter verbreitet, als viele glauben. Der Alto von Maruti zum Beispiel wird in Europa als »Suzuki Alto« verkauft und ist ein in Italien sehr beliebter Kompaktwagen, der in den Niederlanden bereits 2003 einen Spitzenmarktanteil erreichte. Der Tata Indica ist in Europa aufgrund Tatas Partnerschaft mit Rover UK als »City Rover« bekannt. Und Hyundai, Indiens größter Autoexporteur, verkauft seine Modelle »Made in India« in wirklich jeden Winkel des westlichen Marktes.

Die Erschließung der Prestigemärkte Europa und Amerika ist für die Automobilhersteller weltweit nur noch eines von vielen strategischen Zielen. Der Boom in Indien ist der beste Beweis dafür, dass der Schwerpunkt des internationalen Automobilmarktes sich in Richtung Osten verschiebt. Der wichtigste Erfolgsfaktor für die indischen Unternehmen liegt im Moment direkt vor deren Haustür: Hunderte Millionen begeisterter Verbraucher pushen Automobilabsatz und Innovationen. ■

Arbeiter bei der Montage des »Weltautos« Logan in der Automobilfabrik von Renault/Mahindra in Nashik.



# Interview

mit Ishan Palit, Geschäftsführer von TÜV SÜD South Asia

## Die Wachstumszahlen für die indische Automobilindustrie sind unvorstellbar hoch. Was treibt diese Entwicklung an?

Das Wachstum der Automobilindustrie und aller mit ihr verbundenen Zulieferer und Dienstleistungsunternehmen ist ohne Zweifel phänomenal. Vor 15 Jahren musste ein Verbraucher, der ein beliebtes Auto kaufen wollte, mehrere Monate darauf warten. Er musste sogar im Voraus eine »Reservierungsgebühr« zahlen, um auf eine Warteliste gesetzt zu werden. Heute kann man einfach hingehen und an Ort und Stelle ein Auto kaufen. Der Autohändler kümmert sich um die Finanzierung, Zulassung und Versicherung sowie gegebenenfalls auch um die Finanzierung der Versicherung. In dieser Hinsicht hat sich eine Menge getan.

## Glauben Sie, dass dem Wachstum auch Grenzen gesetzt sind? Macht man sich zum Beispiel Sorgen um die Umwelt?

Ja, diese Sorgen gibt es. Und die Gesetze (Homologation) für Neufahrzeuge sind größtenteils ziemlich streng. Alle Neufahrzeuge müssen zum Beispiel die Emissionsanforderungen der Euro-III-Norm erfüllen. Das größte Problem ist der Zustand der Gebrauchtfahrzeuge, die älter als fünf Jahre sind. Es existiert zwar ein Gesetz zur Überwachung der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, aber das aktuelle System zur Überwachung der Sicherheit und Umweltverträglichkeit dieser Fahrzeuge ist unangemessen und ineffektiv.

## Wie sehen die Pläne der Regierung aus, um diesem enormen Wachstum durch angemessene Normen und Bestimmungen gerecht zu werden?

Es gibt zum Beispiel das National Automotive Testing and R&D Implementation Project (NATRIP), das Bestandteil des Automotive Mission Plan 2006-2016 ist. Dieses Projekt bildet die Grundlage für gesetzliche Bestimmungen und unterstützt gleichzeitig die Automobilindustrie dabei, international wettbewerbsfähig zu werden. Die Regierung hat sich zum Ziel gesetzt, der Autoindustrie einen Wettbewerbsvorteil im Bereich F&E zu verschaffen, indem sie Prüf- und Validierungsmöglichkeiten nach internationalem Standard gewährleistet. Darüber hinaus wird NATRIP die Regierung durch die Überarbeitung der Central Motor Vehicle Rules mit wichtigen Prüf- und Validierungsdaten versorgen, um den Herausforderungen des wachsenden inländischen Automobilbestands besser begegnen zu können.

## Diese verstärkte Betonung von Prüfung, Zertifizierung und F&E klingt ganz nach einem guten Betätigungsfeld für den TÜV SÜD.

Wir haben gut zu tun! Die indische Automobilindustrie orientiert sich global und die Welt kommt nach Indien. Daraus ergibt sich ein gewisser Standardisierungsbedarf, damit alle Beteiligten im Wesentlichen »die gleiche Sprache sprechen können«. Nehmen wir etwa die Produktion von Autozulieferteilen. Indien ist hier bereits einer der wichtigsten Exporteure. TÜV SÜD South Asia hat ein Prüfverfahren entwickelt, das sicherstellt, dass Autoteile, die in verschiedenen Montagestäten weltweit direkt ans Band gehen und eingebaut werden, frei von Mängeln sind. Ein weiteres Beispiel ist der Homologationsservice (zur Sicherstellung der Bestimmungskonformität), den wir den indischen Automobilherstellern wie etwa Tata Motors anbieten. Darin liegt für sie der Schlüssel zur Erschließung der internationalen Märkte. Und da auch immer mehr europäische Unternehmen versuchen, auf dem indischen Markt Fuß zu fassen, bieten wir diesen technische und administrative Unterstützung bei der Entwicklung und Prüfung ihrer Produkte vor deren Markteinführung in Indien an.

## Am Beispiel der indischen Automobilindustrie wird deutlich, dass gesetzliche Bestimmungen und Maßnahmen zur Qualitätssicherung die wirtschaftliche Expansion tatsächlich fördern können.

Fest steht, dass Faktoren wie Infrastruktur und Verbrauchervertrauen für die Nachhaltigkeit entscheidend sind, besonders bei einem Wachstum, wie wir es heute in Indien erleben. Und auch hier gibt es einiges zu tun. Die Kraftstoffqualität an der Zapfsäule ist zum Beispiel ein Thema. Wir haben das sogenannte »Pure for Sure«-Programm initiiert, das jährlich mehr als 4.500 Zapfsäulen hier in Indien überprüft, um sicherzustellen, dass der Kraftstoff nicht verfälscht wurde und die richtigen Mengen abgegeben werden. Und wir engagieren uns auch sehr stark im Bereich Straßeninfrastruktur, indem wir einen Qualitätssicherungsservice, wie zum Beispiel im Bereich Audit, Inspektion und Prüfung, für die NHAI (National Highway Authority of India) und die MSRDC (Maharashtra State Road Development Corporation) anbieten. Wir erwarten eine deutliche Zunahme der Nachfrage nach unserem Service angesichts des extrem hohen Investitionsbedarfs im Bereich Infrastruktur, der sich ergibt, wenn Indien ein Straßensystem aufbauen will, das für die zukünftig zu erwartende Menge an Autos ausgelegt ist.

info



Ishan Palit ist in Mumbai, Indien, geboren und hat die Titel Bachelor of Science und MBA in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus einen weiteren akademischen Grad der Wirtschaftswissenschaften an der London School of Economics erworben. Er ist ISO/TS 16949:2002 und ISO 9001:2000 Lead Auditor und hat mehr als 200 Quality-Management-Systemaudits in Unternehmen des Automobil- und Finanzdienstleistungssektors in Indien und anderen Ländern durchgeführt. Unter seiner Führung expandierte TÜV SÜD South Asia auf über 20 Standorte in ganz Indien und ist heute auch in Bangladesch und Sri Lanka vertreten.

TÜV SÜD-Download

exklusiv bei [www.tuev-sued.de](http://www.tuev-sued.de)

---

Redaktion  
TÜV SÜD AG  
Franz Billinger  
Westendstr. 199  
80686 München  
Telefon: +49 89 5791 - 2648  
Fax: +49 89 5791 - 2269  
[franz.billinger@tuev-sued.de](mailto:franz.billinger@tuev-sued.de)

© TÜV SÜD AG | 05-2008

TUV®

