

Wirtschaft

Auf dem Parkplatz der Geschichte

Die einst stolze britische Autoindustrie liegt darnieder. Die letzten Refugien drehen im Leerlauf.

Antonio Malony Longbridge

„Dem Lord seinen Sport“, hieß es in der High Time der britischen Autoindustrie. MG, Rover, Jaguar, Triumph, Lotus, Vauxhall, Sunbeam, Leyland, Austin, Morris, Aston Martin, Mini, Rolls-Royce und Bentley waren urbritische Weltmarken, der Stolz des Empire und der britischen „Craftmanship“. Heute ist keine dieser Marken mehr in Besitz der Inselbewohner. Rolls-Royce und Mini werden von BMW gesteuert, Bentley von Volkswagen. Jaguar, Land Rover und Aston gehören Ford, Vauxhall ist Opel, MG Rover nach China ausgewandert, Lotus wird von der malaysischen Proton Group geführt. Der Rest der Marken hat überhaupt das Zeitliche gesegnet.

Für Nick Matthews, Industrieanalyst der Warwick Automotive Group, liegt der Grund in Versäumnissen der britischen Wirtschaftspolitik seit den 60er Jahren. Die Briten seien in ihrem Stolz auf große, edle, sportliche und häufig nur in kleinen Serien gefertigte Autos der beginnenden Massenproduktion – vornehmlich aus Asien – voll ins Messer gelaufen. Falsche Steuerpolitik, Importzölle und wenig Veränderungspotenzial taten das Ihre. Die Fusion von Leyland Motors (Triumph, Rover und andere) und British Motors Holding (Austin, Morris, MG, Jaguar und andere) zu British Leyland sollte 1968 einen schlagkräftigen, großen Autokonzern als Antwort schaffen. Es kam anders: Zu viele Marken und Modelle, die sich gegenseitig Konkurrenz machten, unproduktive Werke und streitlustige Beschäftigte führten zu hohen Verlusten. 1974 wurde British Leyland in einem Verzweigungsakt verstaatlicht, 1979 unter Maggie Thatcher privatisiert, zerschlagen und abverkauft. Bis heute hat sich die britische Autoindustrie nicht mehr davon erholt. Eine Marke nach der anderen verschwand oder wurde ans Ausland verhökert. Sogar die Marke Leyland selbst – Synonym für den Untergang der britischen Autoindustrie – gehört heute dem US-Konzern Paccar, unter dessen Dach auch die LKW-Marken DAF, Peterbilt und Kenworth laufen. Matthews: „In der Autoindustrie ist für die Briten der Zug abgefahren.“

Britische Exzentrik

Dass nicht ganze Landstriche verödeten, in denen früher Autos gebaut wurden – die Rover-Fabrik in Longbridge galt in den 60er Jahren mit 250.000 (!) Mitarbeitern als größte der Welt –, hängt paradoxerweise genau mit der Konkurrenz zusammen, die den Untergang der Briten-Autos genutzt hat. Nissan, Toyota und Honda schlüpfen in die Lücke und etablierten eigene Autofabriken auf der Insel, mit „Lean Production“, hoher Produktivität und günstigen Produkten. Stephen Bayley, britischer Auto-Designer meint: „Die Briten haben schon immer besser Autos entwerfen als bauen können.“ Wie etwa das sagenhaft schöne Jaguar-Coupé XJS mit V12-Motor, das zwischen 1975 und 1991

konstruiert wurde, aber zu schwerfällig und fehlerlastig war. Trotz des hohen Reparaturbedarfs schaffte es Jaguar erst nach langem Zögern, von den britischen Inch auf die weltweit gebräuchlichen Zentimeter-Maße umzustellen. Das ist nur ein Detail, wie britische Exzentrik einer erfolgreichen Vermarktung entgegenstand. „Das verzweifelte Bemühen um die britische Identität, die Wehmut über eine verflossene Ära, die nostalgi-

schon Anwendungen“, meint Stephen King, Chefökonom der HSBC, „haben die Probleme gebracht.“ Jetzt gelte die Hoffnung bezüglich Investitionen und Beschäftigung gerade den „unsentimentalen“ ausländischen Investoren aus Japan, Deutschland, den USA und China.

Viel genuin Britisches hat die Autoindustrie der Insel nicht mehr zu bieten. Etwa die Morgan Motor Company, die sich in Familienbesitz von Charles Mor-

gan in dritter Generation befindet – und sich verkaufswillig zeigt. Oder TVR, eine private Sportwagenschmiede aus Blackpool, die 2004 aus finanzieller Not an den russischen Multimillionär Nikolaj Smolensky verkauft wurde und kurz vor dem Konkurs steht. London Taxi International, im Besitz der börsennotierten Manganes Bronze Holdings PLC, macht zwar Gewinne, kämpft aber mit sinkenden Absatzzahlen.

www.ecoplus.at

plus
eco

ecoplus. Das Plus für Niederösterreich

neuland zukunft

Wer einen idealen Unternehmensstandort sucht, hat viele Wege vor sich.
Oder einen einzigen: Nach Niederösterreich.



Alle reden vom One-Stop-Shop. Für Unternehmen, die ihre Zukunft in Niederösterreich planen, gibt es ihn bereits: ecoplus, die eine Adresse für alles. Von der Standortwahl bis zum schlüsselfertigen Betriebsobjekt, von Förderungen bis Genehmigungen, vom Technopol bis zu Wirtschaftsparks, von Clustern und Netzwerken bis zur Exportberatung. ecoplus hat die Informationen, die Sie benötigen und die Kontakte, die Sie brauchen. Und Niederösterreich hat das investitionsfreundliche und entscheidungsfreudige Klima, das im internationalen Wettbewerb heute gefragt ist. Darum kommen immer mehr Unternehmen zu uns – nicht nur aus Österreich. So viele Betriebe wie niemals zuvor haben sich in den vergangenen Jahren für Niederösterreich entschieden. Denn wer Neuland betritt, ist in Niederösterreich ganz zuhause.

ecoplus. Die Wirtschaftsagentur für Niederösterreich

