

# «Wir müssen schizophren handeln.»

**BOB LUTZ** Der GM-Manager tut, was er eigentlich nicht tun wollte: Er plädiert für höhere Benzinsteuern.

## MARTIN MINICH

Mit 74 Jahren tritt der Schweiz-Amerikaner Bob Lutz immer noch vital und überzeugend auf. Mit einer Karriere hinter sich, die trotz einiger Rostflecken einen einmaligen Glanz aufweist, kann es sich der Vice Chairman Global Product Development von General Motors auch erlauben, die eine oder andere unpopuläre Meinung zu vertreten.

Und so erlaubt er sich Fragen, die andere nicht zu stellen wagen. Beispielsweise zum Benzinpreis: «Wie sollen wir für 2015 planen, wenn die Gallone heute 1,70 Dollar kostet?» Das entspricht 50 Rappen pro Liter. Die sparsamen Cobalt und HHR würden bereits von Tahoe und Silverado verdrängt. «Im Sommer konnten die Händler nicht genug der Kompakten bekommen, heute bitten sie uns, keine mehr zu schicken, die Leute verlangen nach Trucks. Sogar der etablierte und allseits gelobte Prius steht auf Halde.»

Mit einem Benzinpreis auf höherem Niveau – dank höheren Treibstoffsteuern – könn-

ten die vernachlässigte Strasseninfrastruktur korrigiert und der öffentliche Verkehr als Alternative gefördert werden, sagt Lutz. Als Weltbürger weist er auf die weltweit übliche Besteuerung von rund 60% bei Benzin und Diesel hin, «während in den USA lächerliche 18 Cents ans Federal Government gehen».

**DUMMKÖPFE?** «Sehen Sie, die Leute sagten, wir seien bei GM unkompetente Dummköpfe, als wir vor drei Jahren nicht ausschliesslich auf die rentablen Trucks setzten. Jetzt sind wir stupid, dass wir nicht genug Kleinwagen, Hybride, Elektroautos, grüne Technologien anbieten.» Auch wenn derzeit wieder weniger Nachfrage da ist, muss Chevrolet den Spark, den Cruze und den Volt bringen, um Regierungsmandate zu erfüllen. «Wir müssen quasi schizophren sein. Aber Spartechnologien und der Volt sind auch erstens ökologisch und ökonomisch das richtige Vorgehen, zweitens gehen die Regierungsvorschriften weltweit auf CO<sub>2</sub>-Reduktion, und

## «Die Leute verlangen heute wieder nach Trucks.»

drittens kommt die Konsumentennachfrage wieder. Denn so schnell lässt sich ja die Produktion nicht von einem Produkttyp auf den anderen umstellen.»

Der schwierige Neuwagenmarkt im Dezember mit einem Minus von 36%, -31% für General Motors, ist laut dem Manager kein guter Indikator, wie es nach der Finanzspritze von der US-Regierung mit GM weitergeht. «Es ist einfach zu früh, abzuschätzen, wie es nach Ende März weitergeht.»

Das ist der Termin, wenn die Nationalbank die Fortschritte von General Motors und von Chrysler unter die Lupe nimmt und entscheidet, ob sie auf dem rechten Weg zur Rentabilität und in eine gesicherte Zukunft sind. Sollte der

dann amtierende Bankchef oder ein wahrscheinlich in den nächsten Wochen ernannter Ombudsmann für die Autoindustrie Warnsignale im Geschäftsgang entdecken, hat er die Kraft, die Überbrückungskredite von den Detroitern zurückzufordern. Das wäre ein garantierter Todesstoss und würde zum umgehenden Konkurs führen.

**HOFFNUNG OBAMA** Teil der Bedingungen für die Billigkredite für das Fortführen des Tagesgeschäfts war eine Analyse, wie GM bei weiter schwacher Neuwagennachfrage bestehen will. «Unsere Finanzexperten arbeiten an den verschiedenen Modellen, wie GM auch im 11-, sogar 10-Mio.-Markt überlebt. Aber auf die Dauer sind 10 Mio. – was für uns bei 22% Marktanteil nur 2,2 Mio. Verkäufe bedeutet – nicht möglich. Oder besser: Es würde ein radikales Umorganisieren bedingen, zehntausende verlorene Arbeitsstellen, mehr Fabrikschliessungen.»

Bob Lutz weiter: «Zunächst müssen sich die Hauptprobleme richten: fehlendes Konsumentenvertrauen und Kreditknappheit. Der Regierungswechsel wird sicher Änderungen in den Kreditbedingungen nach sich ziehen. Ich bin aber zuversichtlich, dass Präsident Obama mehr Verständnis aufweist und den Willen zur Hilfe hat. Er versteht auch, dass die amerikanische, aber auch die weltweite Wirtschaft in ganz extremer Gefahr schweben. Von vielen Republikanern mit ihrer (Laissez-faire)-Einstellung haben wir die

Signale bekommen, es sei ihnen egal, ob eine Firma oder gar eine ganze Industrie vor die Hunde geht.»

Der Schweizer Haudegen mit internationaler Karriere kann es sich nicht verkneifen, auf die Rechtfertigung für die Regierungsunterstützung hinzuweisen: «Schliesslich waren es die Vorschriften der Regierungen, die für viele der Probleme verantwortlich sind.»

«Die Politiker müssen sich auch klar werden, dass die Öffentlichkeit die Kosten mittragen muss, wenn wir als Hersteller finanziell unrentable politische Ziele unterstützen sollen. CO<sub>2</sub>-Minderung und Energieunabhängigkeit vom importierten Öl verursachen Kosten, die mit einem herkömmlichen Geschäftsmodell – dem Ver-

## «Das Projekt Volt ist sogar dem Zeitplan voraus.»

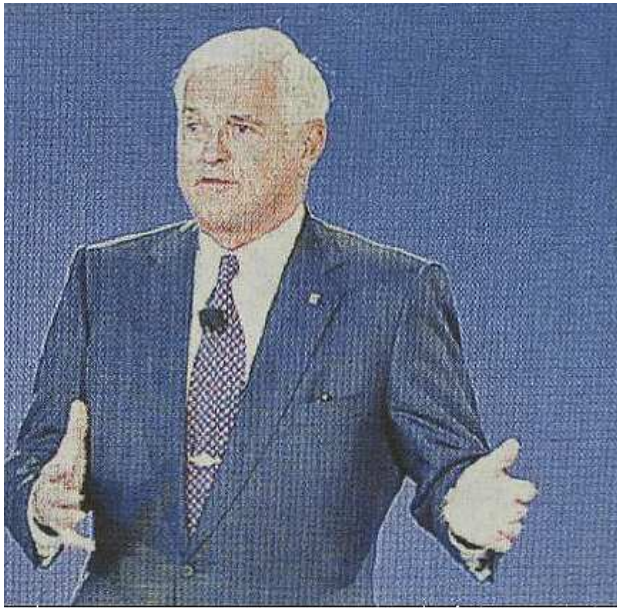
kauf der neuen Technologien zum Marktpreis – nicht wieder einzuholen sind.»

**IM ZEITPLAN** Im Dezember hatte GM den vielen Skeptikern der Elektrifizierung neue Munition geliefert, als sich der Spatenstich zum neuen Motorenwerk Flint (Michigan) verzögerte. Die moderne Fabrik soll den 1400-EcoTec bauen, der dem Chevrolet Volt als Generator zum Nachladen der Batterien dient. Lutz weist aber

jegliche Kritik von sich: «Das war eine technische Verzögerung, und das Projekt Volt ist sogar dem Zeitplan voraus. Wir können den EcoTec-Motor nämlich problemlos aus dem österreichischen Werk Aspern beziehen.» Früher eingeführt wird er aber nicht, die zusätzliche Zeit wird für mehr Tests und Abstimmungen verwendet. «Mit einem halben Jahr Verzögerung starten wir nach 2010 dann die Versionen für Opel, Vauxhall und Holden.»

Der in Detroit viel Aufsehen erregende Cadillac Converj auf der gleichen technischen Basis ist noch nicht für die Serie entschieden, die Einführung könnte aber in sehr kurzen 30 Monaten kommen, weil die Vorarbeit für den Volt geleistet ist. Dieser könnte dank «Cadillac-Prisen» auch von Anfang an profitabel verkauft werden, was für den Volt in den ersten acht Monaten nicht der Fall sein wird. Aber das Geschäftsmodell ist sehr vorsichtig kalkuliert, und die Batteriehersteller machen riesige Fortschritte in Kosten, Ladekapazität und Zuverlässigkeit. «Mit grösseren Stückzahlen stimmt der Profit schon sehr bald.»

Zu den Überlebenschancen der Konkurrenz will sich Lutz nicht äussern, aber die Behauptung von Chrysler, mit der Elektro-Entwicklung GM überholt zu haben, will er doch nicht stehen lassen: «Mal sehen, wie sie ihre Versprechen einlösen; wir haben zwei oder drei Jahre Vorsprung in der Entwicklung mit dem Volt, und man kann da keine Abkürzungen nehmen.»



Bob Lutz vor  
dem Cadillac  
Converj.  
Foto: Keystone

