

PSA und FCA: Eine Hochzeit aus guten Gründen

Von Jens Meiners, cen

Die Eignerfamilie Elkann-Agnelli hat es geschafft: Endlich ist Fiat-Chrysler unter die Haube gebracht. Erst vor wenigen Monaten war eine geplante Hochzeit mit Renault-Nissan gescheitert, weil der französische Staat im letzten Moment seine Stimme erhob.

Man darf davon ausgehen, dass PSA unter dem 50:50-Arrangement die Führungsrolle einnehmen wird – nicht zuletzt, weil die Franzosen das deutlich interessantere technische Portefeuille zu bieten haben. Dazu zählen wettbewerbsfähige Plattformen und Antriebe mit Diesel-, Otto- und Elektromotoren. Schon bei der Übernahme von Opel, die nun beinahe wie ein Testlauf wirkt, haben die Franzosen eine lange Zeit strauchelnde Marke im Rekordtempo neu aufgestellt.

Natürlich ist es nicht so, dass Fiat-Chrysler mit leeren Händen käme: Ja, es gibt ein Entwicklungsdefizit: Jahrelang wurden alternde Plattformen weitergezogen und die wachsenden Lücken im Programm nicht mit Eigenentwicklungen, sondern mit Kooperationsmodellen wie dem vom Mazda MX-5 abgeleiteten Fiat 124 geschlossen. Andererseits hat sich die abwartend-hinhaltende Taktik bei der Elektromobilität als kluger Schachzug erwiesen. Die Verluste mit den Stromern, die kein Kunde haben will, mussten andere Hersteller verbuchen.

Auf der Habenseite bietet Fiat-Chrysler starke Autos im oberen Leistungs- und Preissegment - und ein Portefeuille klangvoller Namen mit Wachstumspotential. Dazu gehören Alfa Romeo, Maserati und Jeep. Vielleicht bekommt auch Lancia wieder eine Zukunft. Vor allem aber besitzt Fiat-Chrysler Zugang zum nordamerikanischen Markt, den Peugeot vor fast 30 Jahren sang- und klanglos verlassen hat. Wirkliche Erfolge haben die Franzosen dort eigentlich nur in den frühen 80er-Jahren feiern können, als die von ihnen besonders gut beherrschte Dieselsechologie stark nachgefragt wurde.

Der Misserfolg in den USA hat das Selbstbewusstsein der Franzosen verletzt. Seit vielen Jahren bäugt PSA den US-Markt und betreibt dort eine kleine Repräsentanz; jetzt kann ein massiver Wiedereinstieg über das starke Chrysler-Vertriebsnetz erfolgen.

Fiat-Chrysler und PSA kennen sich gut: Es gab über die Jahre hinweg dauernden Kontakt zwischen den frischvermählten Konzernen. Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich: Seit 1978 entstehen bei der gemeinsamen Tochter Sevel in Süditalien die Transporter der Ducato-Reihe und ihre Schwestermodelle mit französischem Label.

Ein Gewinn ist die automobiler Hochzeit übrigens auch für die Niederlande: Der neue Konzern soll von Amsterdam aus gesteuert werden. Aus steuerlichen Gründen hatte der frühere Fiat-Chrysler-Chef Sergio Marchionne den Firmensitz kurzerhand dorthin verlegt. Holland und Autos? Einst war das Küstenland bekannt für Kleinwagen der Marke DAF. In Zukunft wird der viertgrößte Automobilkonzern der Welt von dort aus befehligt. Wenn die US-Behörden der Fusion zustimmen. Stolperstein könnte die PSA- Beteiligung am chinesischen Hersteller Dongfeng werden. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Chrysler Headquarter Detroit

Foto: Auto-Medienportal.Net



Detroit: Das Chrysler-Hauptquartier.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Manfred Zimmermann



Transporter-Werk Sevel von PSA und Fiat Chrysler in Italien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Transporter-Werk Sevel von PSA und Fiat Chrysler in Italien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



PSA-Plattform EMP2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



PSA-Konzernchef Carlos Tavares.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



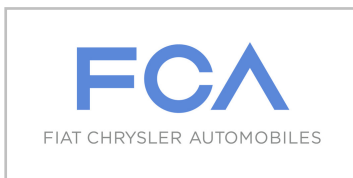
PSA-Bank.

Foto: Auto-Medienportal.Net/PSA



Chrysler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Chrysler



FCA Logo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat