

# FANCY CARS, FERRARI'S EN FILES

## NIEUWE CONSUMPTIEGOLF SPOELT OVER CHINA

ZOP, 5 november 1994

De "Derde Consumptiegolf" spoelt over China. En dat betekent dat het tijdperk van de individuele auto op het punt staat om aan te breken. Op dit moment praat de Ferrari Testa Rossa in Beijing's showrooms, komt er met elke Lufthansavvlucht naar Beijing een Mercedes 600 mee en doen Volkswagen en Chrysler goede zaken met hun joint-venturefabrieken. Hun klanten: snel rijk geworden prive-ondernemers, corrupte ambtenaren, staatsbedrijven en taxiondernemingen. Maar vanaf 10 november krijgt ook de Chinese arbeider een kans om zijn eigen vervoermiddel aan te schaffen.

(Door Jan van der Made)

CHANGCHUN (ZOP) Hua Fuli is zeventig jaar oud. Zijn carrière had hij gesleten in de ontwerpstudio's van China's grootste autofabriek First Automotive Works (FAW) in het Detroit van China, Changchun in de noordelijke provincie Jilin. Hua was een van de vaders van de Hongqi, de "Rode Vlag", het enorme monsternobiel voor staatsleiders. Per jaar werden er zo'n vijftig Hongqi's geproduceerd, maar die verdwenen in de garages van Zhongnanhai, het Chinese Kremlin.

"Toen het tegen mijn pensioen liep ben ik met wat collega-ontwerpers rond de tafel gaan zitten", vertelt Hua Fuli. Het bleek dat iedereen dezelfde frustratie koesterde: "we hadden ons hele leven lang gewerkt aan een auto die alleen door de staatsleiders wordt gebruikt. Maar China is toch een Volksrepubliek? Waarom kregen we nooit de kans om een auto voor het gewone volk te ontwerpen?" North Haishen Car was geboren.

"Het hebben van een eigen auto was vroeger iets verwerpelijks", aldus Li Weidong, samen met Hua Fuli directeur van North Haishen Car Ltd., een privé-onderneming in Changchun. Als je er alleen al aan dacht werd je beschuldigd van een "bourgeois leefstijl" en kon je worden vervolgd. Het vervoermiddel voor geprivilegieerde burgers was de fiets, de meesten liepen of reisden met het propvolle openbaar vervoer.

## AUTOMARKT VOOR PARTICULIEREN

Alles veranderde in 1979 met de hervormingspolitiek. Li Weidong: "Er vloeiden drie "consumptiegolven" over het land. In de eerste moest iedereen een horloge, een fiets en een naaimachine hebben. In 1984 steeg het inkomen en kocht men een kleurentv, een geluidsinstallatie en een koelkast. En in 1989 begon de derde golf". De wensen: een draagbare telefoon, een eigen huis en een auto. "Het probleem is alleen dat de inkomens geen gelijke tred hielden met de prijs van de producten van de "derde consumptiegolf", aldus Li.

Dat is het duidelijkst zichtbaar in de automarkt voor particulieren. Op dit moment zijn er acht grote fabrieken in China die personenauto's produceren. De grootste is Shanghai-Santana, een joint-venture met Volkswagen. Als grootste concurrent ontpopt zich de Volkswagen Jetta, die in Changchun samen met de FAW wordt geproduceerd en volgend jaar op een productie van 150.000 auto's per jaar mikt. Peugeot-Citroen heeft fabrieken in Wuhan en Guangzhou; Chrysler produceert de Beijing Jeep Cherokee in Beijing en Daihatsu heeft met de Charade een succesvolle joint venture in havenstad Tianjin. Bij elkaar hebben de fabrieken 1,8 miljoen personenwagens op de Chinese wegen gezet.

Volgens Klaus Wulf, de vice-president van FAW - Volkswagen in Changchun worden de meeste personenwagens afgenomen door staatsondernemingen, overheidsinstellingen of taxibedrijven. "De particuliere markt bedraagt minder dan 0,7% maar zal zeker groeien. De regering voert een bewust beleid om de spaarcenten van het volk naar zich toe te sluisen". Maar de goedkoopste joint-ventureauto is nog steeds rond de 25.000 gulden dus veel te duur voor een staatsarbeider met een

gemiddeld salaris van zestig gulden per maand. Op dit moment is slechts 1 op de 10.000 Chinezen in het bezit van een auto.

## PRET VOOR DRIE

Voor Li Weidong en Hua Fuli van North Haishen Car Ltd. ligt daar het gat in de markt dat moet worden opgevuld door de minigezinswagen sankoule "Pret Voor Drie" - voor de vader, de moeder en het ene kind, conform China's stricte geboortepolitiek. Prijs: 3000 gulden all in, mogelijk omdat, anders dan bij de joint-venture personenwagens, alle onderdelen in China werden vervaardigd zodat er geen invoerbelastingen hoeft worden betaald.

De "Pret Voor Drie", die op 10 november in productie moet gaan doet denken aan een marmot op vier wielen. De wielbasis is iets meer dan een meter het piepkleine koetswerk is twee en een halve meter lang en reikt niet hoger dan je middel. Er zit een 250 cc motor in die het geluid maakt van een opgevoerde brommer.

Volgend jaar hoopt North Haishen Car Ltd. drieduizend autootjes te produceren, en in 1996, na het uitbreiden van de productielijn, tienduizend. Burecratische obstakels vormen het enige probleem. Vanwege haar lage topsnelheid (zestig kilometer per uur) vinden de meeste steden dat de "Pret voor Drie" niet op de grote weg kan. De directeuren van North Haishen Car Ltd blijven optimistisch: "Iedereen zal onze "pret voor Drie" kopen. Fietsen zullen verdwijnen. De invasie van de "Pret voor Drie" komt via het fietspad".