

Die chinesische Kraftfahrzeug-Industrie

Obwohl das erste Automobil-Werk 1953 gegründet wurde, gab es bereits im 17. Jahrhundert einen „Feuerwagen“.



Der Pater Vertuest (Flämischer Jesuit) 1659 – 1688 war ein katholischer Missionar in China. Bei seinen Studien stieß er auf eine Legende, wo über einen Feuerwagen berichtet wurde. Auf diese Grundlage entwickelte er ein Dampfwägelchen, für eine Personenbeförderung war es zu klein. Hatte aber schon Ähnlichkeit mit einem Automobil aus den Anfängerjahren.

1958 begann in China die Kampagne *Der Große Sprung nach vorn*, zu deren Zielen es gehörte, den Rückstand Chinas zu den westlichen Industrieländern aufzuholen. Es begannen mehrere chinesische Werke, Personenkraftwagen für die zivile Nutzung zu konstruieren. Für das Segment der Mittelklasse entstanden 1958 in drei Werken, drei unterschiedliche Konstruktionen: Die in der Hauptstadt ansässigen Beijing Automobile Works (BAW) konstruierten die 4,1 Meter lange, mit einem luftgekühlten Heckmotor ausgestattete Limousine Jिंगgangshan, die wenig später durch den Wolga-Nachbau Dongfanghong BJ760 abgelöst wurde, bei FAW in der Mandschurei wurde der Dongfeng CA71 entwickelt, und die Shanghai Auto Works konstruierte eine viertürige Stufenhecklimousine mit der Bezeichnung Feng Huang.

Das Automobil-Werk „**BAW-Beijing Automobile Works**“ begann 1958 mit der eigenen Personenkraftwagen Produktion.

Das erste Modell war die kleine Jिंगgangshan Limousine mit einem 1,2 Liter großen Heckmotor, deren technisches Konzept dem VW Käfer nachempfunden war. Bis 1960 wurde der Kleinwagen produziert und vertrieben. 1960 präsentierte BAW die viertürige Limousine Dongfanghong BJ760, die formal und technisch dem sowjetischen GAZ M-21 Wolga entsprach und den Jिंगgangshan ablöste.



Der Dongfanghong („Der Osten ist rot“) war kein Erfolg. Es entstanden in zehn Jahren 100 bis 250 Exemplare. Auch die 1958 präsentierte Oberklasselimousine Beijing CB4 erreichte nur sehr geringe Stückzahlen. Ab 1964 konzentrierte sich BAW vorwiegend auf die Produktion des Geländewagens Beijing BJ212, der blieb bis 1984 im Programm. Mitte der 1970er-Jahre unternahm BAW noch einmal den Versuch, im Bereich der zivilen Personenkraftwagen Fuß zu fassen. 1974 stellte das Unternehmen mit dem Beijing BJ750 eine zeitgemäß gestaltete Limousine im Stil des Mercedes-Benz „Strich-Acht“ vor, die aber wiederum nur in dreistelligen Zahlen produziert wurde.

1987 fusionierte BAW mit Beijing Motorrad zur Automobile and Motorcycle United Company (BAM).

Die „**China FAW Group**“ wurde am 15. Juli 1953 gegründet. Die erste Fahrzeugfabrik war der Stadt Changchun und begann 1956 mit der Produktion des Lkw Jiefang CA-10. Eine Version des sowjetischen ZIS-150, der wiederum die im Zweiten Weltkrieg verwendete amerikanische International Harvester K-Serie kopierte.



Die wenigen für höchste Regierungsfunktionäre und Ministerien benötigten Personenwagen wurden aus Russland importiert.

Das Unternehmen nahm mit sowjetischer Unterstützung und einer Kopie des ZIS-150 als Jiefang CA-10 1956 die Pkw Produktion auf. 1958 kam eine Kopie des ZIL-157 als Jiefang CA-30. Es folgte ein Mittelklasse-Prototyp als Dongfeng CA71. Dieser entstand als Kopie des Simca Vedette Régence. In nur vier Tagen und Nächten entstand der Prototyp durch die Designer. Die komplette Karosserie wurde in Handarbeit gefertigt. Der Vierzylinder-Motor mit 1,9 Liter Hubraum wurde vom 190 Mercedes-Benz übernommen. Für die Herstellung wurden 7 Tage benötigt. Das Getriebe wurde von FAW selbst entwickelt. Die Bezeichnung Dongfeng (Ostwind) CA71 ergibt sich aus CA -China Automobile, der 7 Code für Pkw und die 1 für die erste Generation.

Mit einem Drachen auf dem Kühler wurde das Herkunftsland symbolisiert. Er verfügte über jeden erdenklichen Luxus, Radio, Warm- und Kaltluft usw. Mit 70Ps erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Weitere Daten: Eigengewicht von 1.230 kg, Verbrauch 9 – 10 Liter auf 100 km.

Nach 30 handgefertigten Fahrzeugen wurde das Projekt Dongfeng CA71 wieder eingestellt. Die mittelgroßen Limousinen als Dienstwagen oder Taxis wurde an die Shanghai Automobile and Tractor Company weitergegeben.



Nach der Einstellung des Dongfeng CA71 Projektes konzentrierte man sich auf die Lastwagen Produktion.

Der Wunsch des Zentralkomitees war, eine „Repräsentationslimousine“ zu fertigen. Von einem Chrysler Imperial C69 Baujahr 1955 wurde der Hongqi CA72 abgeleitet. Die Paradelimousine mit dem Namen Hongqi – „Rote Fahne“ – wurde von 1959 bis 1965 gebaut und es entstanden 198 Stück.

Der Hongqi CA72 hatte einen Leiterraum aus Stahl mit Kreuzverstreben. Vorn Räder an Querlenkern und Schraubenfedern einzeln aufgehängt, hinten eine Starrachse mit Blattfedern.

Die Prototypen hatten einen V8-Motor mit 5,3 Liter Hubraum. Mit der Serienfertigung 1960 wurde der Hubraum des Motors auf 5,6 Liter erhöht und leistete je nach 210 PS (155 kW) bis 223 PS (164 kW) bei 4400 U/min. Der wassergekühlte V-Motor hat zwei hängende Ventile pro Zylinder, die durch eine zentrale Nockenwelle gesteuert werden (OHV-Ventilsteuerung).

Ein klassischer Zylinderbankwinkel von 90 Grad und eine fünffach gelagerte Kurbelwelle. Die Gemisch Aufbereitung erfolgt mittels Vergaser. Ein Verkauf auf dem freien Markt fand nicht statt.

Das Nachfolgemodell Hongqi CA770 von FAW ist eine Repräsentationslimousine, die von 1965 bis 1981 produzierte wurde. Das Modell stand ausschließlich staatlichen Einrichtungen und der Führung der KPC zur Verfügung und wurde bis in die 1990er-Jahre hinein regelmäßig bei öffentlichen Veranstaltungen eingesetzt. Zahlreiche Details zu Technik und Produktion sind ungeklärt. Auf der Basis des CA770 entstanden die Modelle CA771, CA772 und CA773, die sich vom CA770 vorwiegend durch abweichende Längen unterschieden.

Der Hongqi CA770 wurde im FAW-Werk in Changchun (Mandschurei) in Handarbeit hergestellt. Die Produktion erfolgte nicht kontinuierlich. Vielmehr wurden, wenn entsprechender Bedarf bestand, jeweils stoßartig Kleinserien aufgelegt. Von 1965 bis 1981 fertigte FAW insgesamt 847 Exemplare des CA770.

Das Unternehmen „**Shanghai Auto Works**“ hat seinen Ursprung in einer 1920 gegründeten Autowerkstatt. 1958 begann die Produktion von Automobilen. Der Markenname lautete zunächst Fenghuang (gelegentlich auch *Phoenix* genannt) und ab 1964 Shanghai. Jährlich entstanden etwa 2000 bis 4000 Fahrzeuge. 1984 endete auch die Produktion des Modells bei Shanghai Auto Works, da die Produktionskapazitäten von Shanghai Volkswagen benötigt wurden.



Der Fenghuang ähnelte Modellen von Plymouth, mit einem Vierzylinder-Motor mit 78 PS. 1959 erschien eine Version mit Doppelscheinwerfern, dicken Stoßstangen und einem breiten Kühlergrill.

Der Shanghai SH 760 war das gleiche Fahrzeug wie der letzte Fenghuang, nur umbenannt. Sein Sechszylindermotor mit 2232 cm³ Hubraum leistete 90 PS. 1974 folgte der Shanghai SH 760 A mit überarbeiteter Front und Heck, der bis 1989 produziert wurde. Die letzten Ausführungen Shanghai SH 7221 und Shanghai SH 7231 entstanden bis 1993 bei Shanghai Shenlian Special Auto Works.

Die große Mehrheit der Bevölkerung fuhr jedoch weiterhin mit dem Fahrrad. Erst in den 1980er-Jahren kam die Pkw-Industrie in China so richtig in Schwung, und zwar durch das SAIC-Werk. Die SAIC Motor Corporation Limited (zuvor Shanghai Automotive Industry Corporation) wurde 1978 gegründet und ist der mit weitem Abstand größte chinesische Hersteller von Autos, Motorrädern und Autoteilen.

Seit 1979 hat die ökonomische Reform Chinas viele Veränderungen und Chancen für die ganze Industrie gebracht. Die heimische Autoindustrie entwickelte sich seither rapid. Die Produktion wird

heute nicht mehr nach Planwirtschaftsprinzipien durchgeführt, sondern orientiert sich immer mehr am aktuellen Marktbedürfnis.

Die chinesische Zentralregierung erleichterte in einem ersten Schritt die Markteintrittsbedingungen in den Automobilmarkt. In Folge wurden viele neue Automobilhersteller, beispielsweise Brilliance China Automotive Holdings, BYD Auto Corporation, Geely Auto Corporation und Chery Auto Corporation, in mehreren Provinzen in China errichtet. In einem weiteren Schritt erstellte die Zentralregierung einen sogenannten Förderungsplan für die Automobilindustrie, um technologische Innovationen zu fördern und die Produktqualität der im Inland produzierten Autos zu steigern. Demzufolge ist es nun auch ausländischen Autokonzernen erlaubt, in China zu investieren und sog Joint Ventures mit chinesischen Erzeugern aufzubauen. Ein Beispiel dafür ist die erfolgreiche Kooperation zwischen dem deutschen Autokonzern Volkswagen mit der FAW.



Der chinesische Automarkt entwickelte sich zügig in den vergangenen 25 Jahren.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 10.01.2024

Bilder ID:202402
© VOZ-Archiv