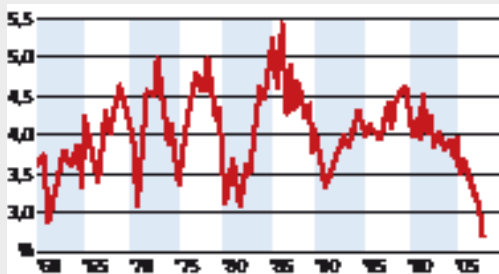


Investor-Info

Konsolidierung**Die Guten ins Töpfchen**

Die Autoindustrie leidet unter der Kaufzurückhaltung. Nun zeigt sich, wer seine Hausaufgaben gemacht hat. Denn vor Absatzrückgängen wurde lange gewarnt. Vor allem auf dem weltweit größten Markt, den USA. Diejenigen, die sich nicht gut vorbereitet haben, geraten schnell ins Schleudern – vor allem die US-Autobauer. (chb)

Ausgaben für Autos in den USA (anteilig am Eink. in %)

**Krisenherd GM****Auch Opel bittet um Staatshilfe**

Der Ruf nach Staatshilfe für die US-Autobauer ist unüberhörbar geworden. Die Demokraten versprochen schon umfassende Unterstützung für die Schlüsselindustrie. Die braucht **General Motors** dringend, um eine Insolvenz zu vermeiden. GM-Chef Rick Wagoner: „In den letzten ein, zwei Monaten haben sich die Dinge nochmals deutlich verschlechtert.“ GM und **Ford** hatten kürzlich Milliardenverluste fürs dritte Quartal bekannt gegeben. **Opel**, die hauptsächlich das Europa-Geschäft von GM ausmachen, baten vergangene Woche „vorsorglich“ um eine Staatsbürgschaft, sollte sich das Geschäft von Mutterkonzern GM weiter verschlechtern. (chb)

**Tiefe Schwelle
Autopapiere mit Airbag**

Autoaktien sind out. Seit Ausbruch der weltweiten Finanzkrise hat das Papier von Renault mehr als 50 Prozent seines Werts eingebüßt. BMW notiert rund 20 Prozent tiefer, die Daimler-Aktie verzeichnet seit Mitte September über 40 Prozent Verlust. Die Unsicherheit zieht satte **Gewinnrevisionen** nach sich. Bei Renault etwa wurden die Gewinnsschätzungen für 2009 um über 40 Prozent nach unten korrigiert.

Discountzertifikate bieten unserer Ansicht nach sicherheitsbewussten Anlegern eine gute Möglichkeit, jetzt mit **Risikopuffer** in die Branche zu investieren. Als guter Basiswert erscheint uns Daimler. Die Stuttgarter weisen als Premiumhersteller höhere Gewinnmargen auf als etwa der Massenhersteller Renault. Zudem ist die Abhängigkeit vom US-Markt geringer als bei BMW. Wegen der hohen **Schwankungen** am Aktienmarkt sind die Abschläge bei den Discountern derzeit besonders groß. Beim Papier der Citigroup (ISIN: DE000CG1NXD6) sind es fast 50 Prozent. Die Aktie darf somit bis zum Laufzeitende im Dezember 2009 um die Hälfte fallen, ohne dass Investoren Verlust machen. Bei Discountern gibt es den Kurswert in bar, falls der Aktienkurs zum Laufzeitende unterhalb eines sogenannten Caps liegt. Diese Schwelle entspricht zugleich der Höhe der maximalen Auszahlung. Im Falle des Citigroup-Papiers sind dies zwölf Euro. Aufs Jahr gerechnet sind somit maximal rund **20 Prozent Rendite** drin. Noch größer ist dieser Airbag beim Discounter von Goldman Sachs: Der Puffer beträgt hier über 63 Prozent. Die maximale Rendite liegt bei gut 15 Prozent (ISIN: DE000GS1K4X4). (bau)

von **Christiane Habrich-Böcker**

Wir befinden uns im Jahr 1 der Weltwirtschaftskrise. Alle leiden unter Depression. Alle? Nein! Ein von unbeugsamen Autobauern bevölkertes Dorf namens Rolle nahe Genf hört nicht auf, der Krise Widerstand zu leisten. Unbeirrt führen die PS-Manager eine neue Oberklassemarke in Europa ein.

Infiniti heißt das Luxuslabel, das zu Nissan gehört und im kommenden Jahr in Deutschland auf den Markt kommt. Zunächst gibt es vier Modelle. Die Einstiegslimousine kostet 40 000 Euro inklusive diverser außergewöhnlicher Extras wie sich selbst reparierender Lack. Das ist ein Kampfpriß im Vergleich zu deutschen Premiumautos. Jedoch, das Timing könnte schlechter nicht sein. Die Branche schlingert, eine Gewinnwarnung jagt die andere. Sogar Insolvenzen sind nicht mehr ausgeschlossen. Da drängt sich eine neue Marke, noch dazu eine hochklassige, in Europa nicht gerade auf.

Zudem könnte man annehmen, dass das Konglomerat Renault-Nissan gerade andere große Aufgaben zu lösen hat. Nämlich die bestehenden Volumenmarken durch die Krise zu lenken. Denen geht es, wie den Wettbewerbern, nicht gut.

Jüngst schockte der japanische Part mit einer Halbierung der Gewinnerwartung fürs laufende Geschäftsjahr. Begründung: der starke Yen und der um fast 50 Prozent eingebrochene Absatz in Europa und den Vereinigten Staaten.

Auch Renault, die am drittgrößten japanischen Hersteller zu 44,3 Prozent beteiligt sind, weist Krisensymptome auf. Die Franzosen ruderten bei der operativen Ertragsmarge für das laufende Jahr von 4,5 Prozent auf 2,5 bis 3,0 Prozent zurück und blieben auch fürs nächste Jahr verhalten. Carlos



Infiniti G 37: Mit Luxus made in Japan will die Nissan-Tochter in Europa punkten

Ein Japaner fährt vor

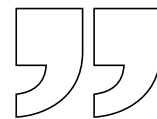
Die **Autobranche** steckt tief in der Krise, da führt Nissan seine Luxusmarke Infiniti in Europa ein. Konzernchef Carlos Ghosn über das seltsame Timing.

Ghosn, in Personalunion Chef von Renault und Nissan, wollte es per Sanierungsplan richten. 7500 Stellen sollten abgebaut werden. Doch Frankreichs Präsident Nicolas Sarkozy pochte auf eine Arbeitsplatzgarantie – der Staat ist mit 15 Prozent Großaktionär.

Erschwerend kommt hinzu, das auch Renaults bisheriger Erfolgsgarant, die rumänische Billigmarke Dacia, Brems Spuren zeigt. Wegen sinkender Nachfrage wurde ein mehrwöchiger Produktionsstopp beschlossen. Das Management korri-

gierte das Absatzziel von 310 000 Autos um 40 000 Stück für das laufende Jahr.

Auf Carlos Ghosn lasten nun hohe Erwartungen, die Zukunft auch ohne spektakulären Stellenabbau zu schultern. Man erwartet von dem Konzernlenker des fünfgrößten Autokonzerns der Welt nicht mehr und nicht weniger als eine Wiederholung des Nissan-Wunders, mit dem er 1999 den japanischen Traditionshersteller aus der Pleitegefahr fuhr. Was er nun plant, um die Krisenkarre aus dem Dreck zu ziehen, wie er über staatliche Hilfen denkt und wie er die Zukunft der Branche sieht, erklärte er im Interview.



Keine Krise dauert ewig

Carlos Ghosn



€uro am Sonntag: Die Absätze brechen weltweit ein. Welche Maßnahmen ergreifen Sie kurzfristig?

Carlos Ghosn: Wir handeln derzeit sehr vorsichtig. Bis sich die finanzielle und wirtschaftliche Situation wieder stabilisiert, legen wir besonderen Wert auf Kontrollen. Und sind sehr sorgfältig in unserem Umgang mit Geld. Das bedeutet, dass wir unsere Investitionen, die das Nichtkerngeschäft betreffen, runterfahren und so weit wie möglich unseren Operating Profit optimieren.

€uro am Sonntag: Was unternehmen Sie langfristig?

Ghosn: Auf lange Sicht werden wir unsere bestehende Strategie, die wir in unserm Strategiepapier Nissan GT 2012 skizziert haben, etablieren.

Keine Krise dauert ewig. Darum werden wir unsere Qualität, unser Design und unsere Technologie für die Zukunft weiterentwickeln. Damit wir, wenn die Turbulenzen beendet sind, bereit sind, unser Wachstum fortzusetzen.

€uro am Sonntag: Experten warnen schon lange vor dem Absatzrückgang in Westeuropa und den Vereinigten Staa-

ten. Reagierte die Industrie nicht schnell genug?

Ghosn: Es ist eine Tatsache, dass globale Unternehmen Schwierigkeiten haben, schnell auf die Anfänge von Trends in Märkten zu reagieren. Besonders Autobauer benötigen einige Zeit, um ihre globale Lieferkette zu justieren. Im derzeitigen Umfeld, denke ich, hat Nissan aber sehr schnell reagiert. Das Unternehmen ist gut für die aktuellen Herausforderungen gerüstet, und wir initiierten Maßnahmen, um das Unternehmen in der Krise zu schützen. Darum brauchen wir auch unsere langfristige Strategie nicht zu ändern, aber unsere kurzfristige Taktik ist ein aktives Management, um der herrschenden Lage zu begegnen.

€uro am Sonntag: Wie lange, glauben Sie, wird der Käuferstreik andauern?

Ghosn: Da kann man keine präzise Voraussage treffen. Aber wir glauben, dass es sich nicht um eine kurzfristige Krise handelt. Wir bereiten uns auf eine lange Periode der wirtschaftlichen Turbulenzen und des allmählichen Rückgangs in den Hauptmärkten vor. Wir bei Renault-Nissan glauben, dass die Krise noch 2009 und möglicherweise 2010 anhalten wird. Erst dann werden wir Zeichen eines nachhaltigen Aufschwungs sehen.

€uro am Sonntag: Wie verändert die Krise die Autoindustrie?

Ghosn: Die aktuelle Situation wird ohne Zweifel zu einer Konsolidierung führen. Aber ich denke nicht, dass viele Unternehmen das Risiko auf sich nehmen und für eine Kooperation Geld investieren. Ebenso wenig, dass Investoren einsteigen. Zumindest so lange nicht, bis die wirtschaftliche Krise beendet ist.

€uro am Sonntag: Tut die Einmischung der Politik in der Krise not?

Ghosn: Gelegentlich besteht die Notwendigkeit für Regierungen, in Zeiten der Krise schützende Aktivitäten zu entfalten. Um soziale Ungerechtigkeiten zu vermeiden oder weitere wirtschaftliche Schäden abzuwenden.

€uro am Sonntag: Glauben Sie, dass die beschlossenen EU-Hilfen sinnvoll sind?

Ghosn: Wenn Regierungen sich dazu entschließen, die Wirtschaft dadurch zu beleben, indem sie der Autoindustrie langfristige Darlehen mit annehmbaren Zinssätzen offerieren, denke ich, ist das eine gute Idee. Besonders wenn die Darlehen mit der Förderung von umweltfreundlichen Autos einhergeht. Autobauer tätigten sowieso schon langfristige Investitionen, um ihre Produktangebote mit mehr Umweltverträglichkeit zu versehen. Wird dabei noch finanzielle Unterstützung gewährt, erlaubt uns das die sofortige Umsetzung. Der Regierungsbeschluss ist ein wesentlicher Schritt für die Umwelt.

€uro am Sonntag: Trotz Finanzkrise hielten Sie im Oktober an der Einführung der Luxusmarke Infiniti fest. Wäre eine Verschiebung nicht sinnvoll gewesen?

Ghosn: Unser Plan, Infiniti in Europa einzuführen, wurde vor drei Jahren gestartet. Obgleich sich die finanzielle Situation geändert hat, glauben wir, dass wir mit Infiniti den europäischen Kunden etwas Besonderes anbieten können.

€uro am Sonntag: Und wie sehen Sie Infinitis Stellenwert langfristig?

Ghosn: Unsere langfristige Vision ist, eine glaubwürdige Premiummarke in Westeuropa zu etablieren. Unsere Priorität für die Marke lautet Qualität, nicht Quantität. Wir legen Wert auf profitables Wachstum und jagen nicht dem Volumen hinterher.

€uro am Sonntag: Glauben Sie, dass sich das teure Premiumsegment

der Krise in der Automobilindustrie entziehen kann?

Ghosn: Das Infiniti-Angebot bei der Einführung deckt mit vier Modellen und einer V6- und V8-Motorisierung drei Prozent des gesamten Premiumsektors ab. Wir positionieren uns mit dem aktuellen Angebot als Performancemarke und somit etwas isoliert von dem Absatzabschwung, der besonders das Mittelklassesegment betrifft.



Anzeige

COMMERZBANK 



Erstmals in Deutschland – Besicherte Zertifikate

Der Sicherungsschirm für Ihr Depot

	WKN	Basiswert	Basispreis	Kursschwelle	Rendite p.a.
Discount ^{Classic}	CB 885E	DJ Euro Stoxx 50	Pkt. 1.350,00	–	6,87 %
Discount ^{Classic}	CB 885A	DAX 30	Pkt. 2.800,00	–	7,18 %
Bonus ^{Classic}	CB 885J	DJ Euro Stoxx 50	Pkt. 3.000,00	Pkt. 1.700,00	12,36 %
Capped Bonus	CB 885L	DJ Euro Stoxx 50	Pkt. 3.200,00	Pkt. 1.400,00	16,78 %
Reverse Bonus	CB 885N	DAX 30	Pkt. 4.732,00	Pkt. 7.500,00	0,80 %

Stand: 12. November 2008; Bewertungszeitpunkt: 17. Juni 2010; Fälligkeitszeitpunkt: 24. Juni 2010; Den Prospekt erhalten Sie unter Angabe der WKN bei der Commerzbank AG, ZTB M 2.3.3, Neuenhauser, Kaiserplatz, 60261 Frankfurt a. M. oder unter www.zertifikate.commerzbank.de

Wählen Sie jetzt aus der ersten Produktpalette Besicherter Zertifikate in Deutschland das zu Ihrer Markteinschätzung passende Discount- oder Bonuszertifikat. Die neuen Besicherten Zertifikate der Commerzbank eignen sich auch für besonders sicherheitsorientierte Anleger. Denn Sie vereinen die vielfältigen Vorteile der Zertifikate mit dem vollständigen Ausschluss des Emittentenrisikos. Dies geschieht, indem bei einem Treuhänder Wertpapiere als Deckungsbestände, die mindestens dem Volumen der ausgegebenen Zertifikate entsprechen, hinterlegt werden. Diese Deckungsbestände werden auf täglicher Basis überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dadurch wird ein Höchstmaß an Aktualität und Sicherheit gewährleistet. Die als Treuhänderin fungierende Clearstream Banking AG, eine Tochtergesellschaft der Deutsche Börse AG, verfügt über große Erfahrung in der Sicherheitenverwaltung.

Internet: www.zertifikate.commerzbank.de

Hotline: 069 13 64 78 45

E-Mail: zertifikate@commerzbank.com

Kaufaufträge können Sie bei der Commerzbank oder bei Ihrer Hausbank aufgeben.