



PATENTIERT STATT KOPIERT

Die Forschung und Entwicklung der chinesischen Automobilindustrie zielt stark auf Smart Cars, also vernetzt, elektrifiziert und autonom fahrende Fahrzeuge – das zeigt die Flut von Patenten. Deutsche Mitbewerber sollten einen wachen Blick darauf haben.

- VON CHRISTIAN OTTO -



FOTO: SP-X/PETER MAAHN

Dreiste Plagiate wie die Evoque-Kopie von Landwind dürften abnehmen. Stattdessen gehen chinesische OEMs in die Technologie-Offensive.

Auf mancher internationalen Automobilmesse sieht man sie noch: dreiste Kopien westlicher Fahrzeugmodelle, die chinesische Hersteller unter neuen Namen lancieren. Doch wer die OEMs und Zulieferer im Reich der Mitte nur im Licht solcher plumper Design- und Komponentendiebstähle sieht, unterschätzt sie. Vielmehr zeigt die dortige Automobilbranche in den letzten Jahren eine

sich immer stärker ausprägende Innovationsstiefe.

POLITISCH GEFÖRDERT

Insbesondere Smart Cars, also Fahrzeuge, die vernetzt, elektrifiziert und zunehmend auch autonom fahren, sind in den Fokus chinesischer Unternehmen und Universitäten gerückt – gepusht von der Regierung in Peking.

Eine wichtiges Programm ist dabei das industrieübergreifende „Made in China 2025“. Der Anspruch der politischen Führung ist es, das Land von einer Werkbank für internationale Unternehmen zu einem globalen Innovationsführer zu entwickeln. Hierbei will die chinesische Regierung traditionelle Antriebskonzepte weitgehend überspringen und viel direkter auf die Themen Elektromobilität, Digitalisierung sowie

Vernetzung von Fahrzeugen setzen. Dahinter steckt zum einen die Erkenntnis, dass man bei den Verbrennungsmotoren den jahrzehntelangen Vorsprung der westlichen OEMs und Zulieferer nicht einholen kann. Zum anderen sieht Peter Nagel, geschäftsführender Gesellschafter der Marketingberatung ANP Management Consulting GmbH, aber die Überzeugung, „nicht alte Technik nachbauen zu wollen, die ohnehin in absehbarer Zeit ausläuft, sondern gleich auf zukünftige Technologien zu setzen“.

Für Nagel ist das sich beschleunigende F&E-Engagement auch belegbar: So zeigen Recherchen seines Unternehmens, dass in China – meist unbemerkt von westlichen Wettbewerbern – die Patenteingänge stark zugenommen haben.

IT-KONZERNE INVOLVIERT

So häufen sich gerade Patente um das Thema Smart Cars. Bei diesen Technologien arbeiten insbesondere Hersteller, Elektronikkonzerne und Universitäten zusammen. Unter anderem kooperieren Dongfeng mit Huawei, Chery mit Foxconn und der Wuhan University sowie SAIC mit Alibaba.

Die Zusammenarbeit von IT-Konzernen und OEMs könnte allerdings dazu führen, dass die Hersteller zu Auftragsfertigern degradiert werden: „Das ist denkbar, denn in China haben die IT-Konzerne viel Gewicht. Die CEOs der großen chinesischen Hightech-Unternehmen wie Alibaba, Tencent etc. sind sogar oft als Berater für die Regierung tätig“, so Nagel.

Diese Kooperationen erinnern an die USA. Doch Peter Nagel stellt Unterschiede fest: „In China wird die Zusammenarbeit oft staatlich forciert und koordiniert. Dadurch wird sie zum Teil effektiver als in den USA, wo sich individuelle Akteure zusammenraufen müssen. Auf der anderen Seite fehlt es aber noch an Erfahrung, die zum Teil durch Experten und Fachkräfte importiert wird.“ Das Geld für die Projekte kommt zum einen aus staatlichen Quellen und zum anderen von Großunternehmen und -investoren. Daneben sei laut dem Branchenkenner Nagel auch Venture Capital momentan stark im Kommen, also der Einsatz von Wagniskapital durch Beteiligungsgesellschaften.

UNTERSCHIEDLICHE SCHWERPUNKTE

Die meisten Patente für Smart Cars betreffen die E-Mobilität mit dem Schwerpunkt Batterietechnik und die Automatisierung mit den Hauptanwendungen auto-

→ ZAHL DER PATENTANMELDUNGEN 2015 NACH MÄRKTEN

	Batterietechnik	Autonomes Fahren	Assistenzsysteme
China	30.906	2.442	6.027
USA	11.245	1.783	2.363
Europa	5.377	633	1.206
Deutschland	2.825	164	967

China führt bei den Patentanmeldungen für automobiler Zukunftsthemen deutlich.

mes Fahren, Fahrerassistenzsysteme und Telematik. Während Batteriepatente hauptsächlich von Unternehmen angemeldet werden, kommen die Schutzrechte für das autonome Fahren und die Assistenzsysteme von den Universitäten. Nagel kennt den Grund für diese Arbeitsteilung: „Unternehmen und Universitäten haben unterschiedliche Schwerpunkte und Ressourcen. Autohersteller sind oft eher Praktiker, die Bestehendes wie beispielsweise die Batterietechnik verbessern wollen. An den Universitäten wird viel Neues erforscht und auch mehr experimentiert.“

Aus der Patentflut resultieren Risiken für deutsche OEMs und Zulieferer, die vor Ort aktiv sind: „Chinesische Patentinhaber setzen ihre Schutzrechte immer häufiger aktiv durch. Ausländische Unternehmen, die chinesische Patente verletzen, laufen Gefahr, von deren Inhabern auf Schadensersatz verklagt zu werden oder sogar eigene, spä-

ter angemeldete Patente zu verlieren. Dieses Risiko führt zu einer Blockade im wichtigen chinesischen Markt, es herrscht keine Ausübungsfreiheit mehr“, so der ANP-Geschäftsführer.

PATENTANALYSE NÖTIG

Um das eigene F&E-Budget effizient einzusetzen und Kosten für teure Verletzungsprozesse zu vermeiden, sollten laut Nagel deshalb deutsche OEMs und Zulieferer die hohe Zahl chinesischer Patente durchforschen. Erschwerend sei, dass praktisch alle Gebrauchsmuster und der größte Teil der Erfindungspatente nur in chinesischer Sprache vorliegen und nicht selten unter einem anderen Namen angemeldet werden. Wichtige Informationen bieten aber das Anmeldedatum chinesischer Automobilpatente, ihr Schutzzumfang, die Breite und Tiefe ihrer Ansprüche sowie Lücken, die genutzt werden könnten. Daraus ließen sich auch die Schwächen des eigenen Patentportfolios und rechtliche Risiken erkennen. Hier sieht sich der Berater als Partner für deutsche Unternehmen: „Deutsche OEMs und Zulieferer haben oftmals nicht die Manpower und die Tools, um derartige Recherchen und Analysen durchzuführen. Ganz zu schweigen von dem dafür nötigen, sehr spezifischen Fach- und Methodenwissen. Patentanalysen in chinesischer Sprache werden über ANP von unserem Partner Chinabrand durchgeführt, der sich auf Intellectual Property Services für China spezialisiert hat.“

Doch trotz aller Innovationsstärke ist sich Nagel gewiss: Die chinesischen Hersteller haben noch einige Hausaufgaben zu erledigen: „Gute Technologie alleine macht noch kein gutes Auto aus. Eine Aufholjagd à la Hyundai/Kia sehe ich im Moment noch nicht. Es sind viele Kriterien zu bedienen, um sich von den etablierten Playern im Markt zu differenzieren. Ein wichtiges Stichwort ist Perceived Quality, also die wahrgenommene Qualität. Hier haben deutsche OEMs noch einen großen Vorsprung.“

→ Hintergrund

Seit mehr als 10 Jahren bietet ANP Management Consulting dem globalen Automotive Markt fundierte Markt(potential)- und Wettbewerbsanalysen. Diese sollen den OEMs und Zulieferern helfen die richtigen Entscheidungen zu treffen und nachhaltige Strategien zu entwickeln. Die in Essen sitzende Gesellschaft hat 82 Mitarbeiter und verweist auf 450 Research-, Analyse- und Beratungsprojekte in mehr als 60 Ländern. Als Leistungen nennt ANP die Felder Market Research, Competitive & Market Intelligence, Strategieentwicklung & Transaktionsberatung für Automobilzulieferer sowie Benchmarking & Cost Engineering.