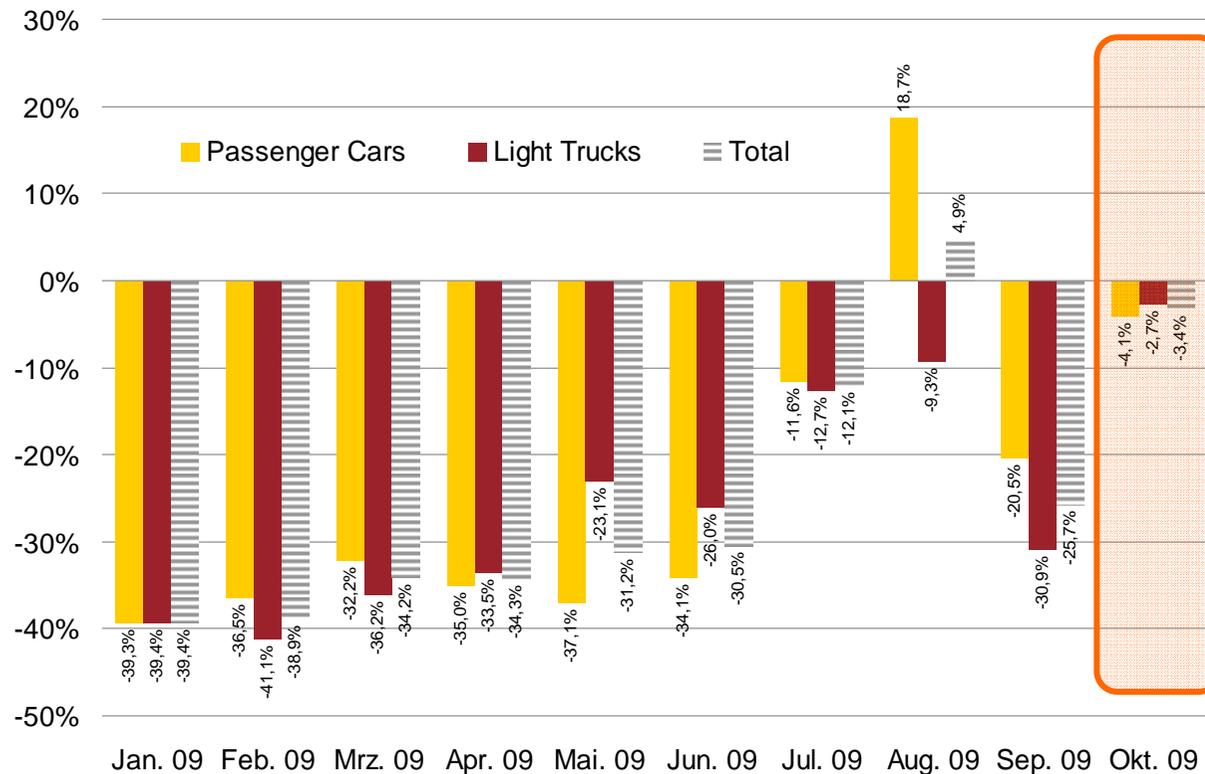


Monatsbericht Januar – Oktober 2009

Prof. Dr. Bernd Gottschalk
Geschäftsführender Gesellschafter
AutoValue GmbH

US-Markt: „Cash for Clunkers“ hat den Markt für Passenger Cars einmalig belebt. Oktober: Erste Anzeichen einer Trendwende?

% gegenüber Vorjahresmonat (Daily Sales Rates)



- Im August 2009 belebten Kaufanreize das Marktgeschehen einmalig.
- Im September verlief die Nachfrage nach Light Vehicles erneut rückläufig.
- Im Oktober 2009 wurde das Vorjahresergebnis – sowohl bei den traditionellen Pkws als auch bei den Light Trucks – nur geringfügig unterschritten.
- Eine Trendwende? Noch nicht!

Quelle: Ward's

Kräftiger Bestandsabbau bei allen großen Herstellern stützt den Markt.

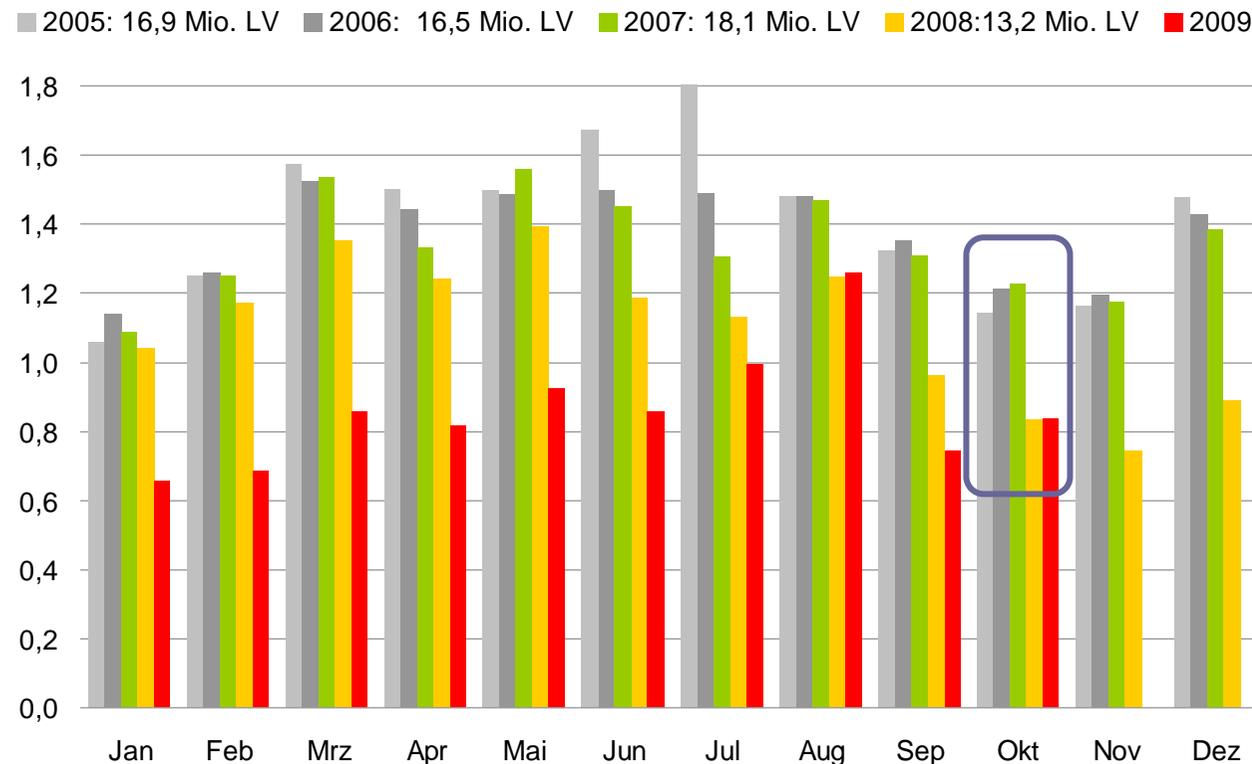
	Month-End Days' Supply				
	Oktober 2009	September 2009	Oktober 2008	Plus/Minus Prior	Year-Ago
Chrysler	68	56	113	12	-45
Ford	75	68	105	6	-31
GM	70	67	126	2	-57
U.S. BIG 3 TOTAL	71	65	116	6	-45
Honda	64	56	91	8	-27
Hyundai	85	68	115	17	-30
Isuzu	0	0	82	0	-82
Kia	85	68	115	17	-30
Mazda	76	61	117	15	-40
Mitsubishi	99	64	173	34	-74
Nissan	57	46	98	11	-42
Subaru	38	36	99	2	-61
Suzuki	112	84	158	28	-47
Tata*	104	93	108	11	-4
Toyota	44	36	78	8	-35
ASIA TOTAL	58	49	92	9	-35
BMW	28	22	30	6	-3
Daimler	50	50	78	0	-28
Porsche	134	95	118	39	16
Volkswagen	63	57	100	6	-36
EUROPE TOTAL	50	45	68	5	-18
TOTAL LIGHT VEHICLES	63	56	102	7	-38

Daily sales rate is sales volume divided by selling days in the period. Days' supply is inventory divided by DSR. Prior is the preceding month.
Light vehicles are cars and light trucks (GVW Classes 1-3, under 14,001 lbs.)

Source: Ward's AutoInfoBank

Geringfügiger Marktrückgang resultiert aus einem Basiseffekt. Der US-Markt befindet sich auch niedrigstem Niveau!

Verkäufe von Light Vehicles in Mio. Einheiten

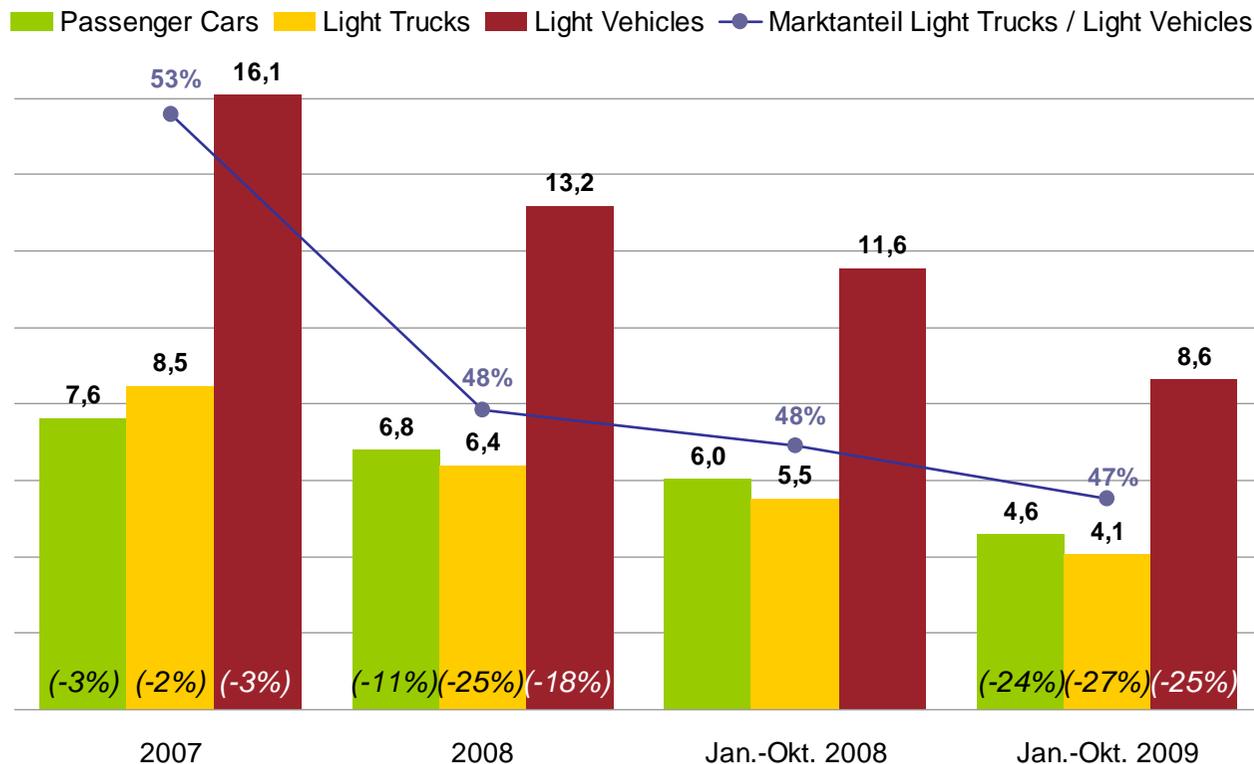


- Der verhältnismäßig geringe Marktrückgang im Oktober 2009 resultiert aus einem Basiseffekt.
- Spätestens seit Juni 2008 (-18%) hat sich der US-Markt stark abgeschwächt. Dieser Trend hat sich bis zum Jahresende verstärkt (Dezember 2008: -37%) und sich im Jahresverlauf 2009 weiter fortgesetzt.
- Die Verringerung des prozentualen Rückgangs ist dabei mehr auf das schwache Vorjahresergebnis, als auf ein nachhaltiges Anziehen der Nachfrage zurückzuführen.

Quelle: Ward's

Die Struktur der Nachfrage (Cars vs. Light Trucks) auf dem US-Markt hängt stark vom Benzinpreis ab und ändert sich strukturell nur langsam.

% gegenüber Vorjahr



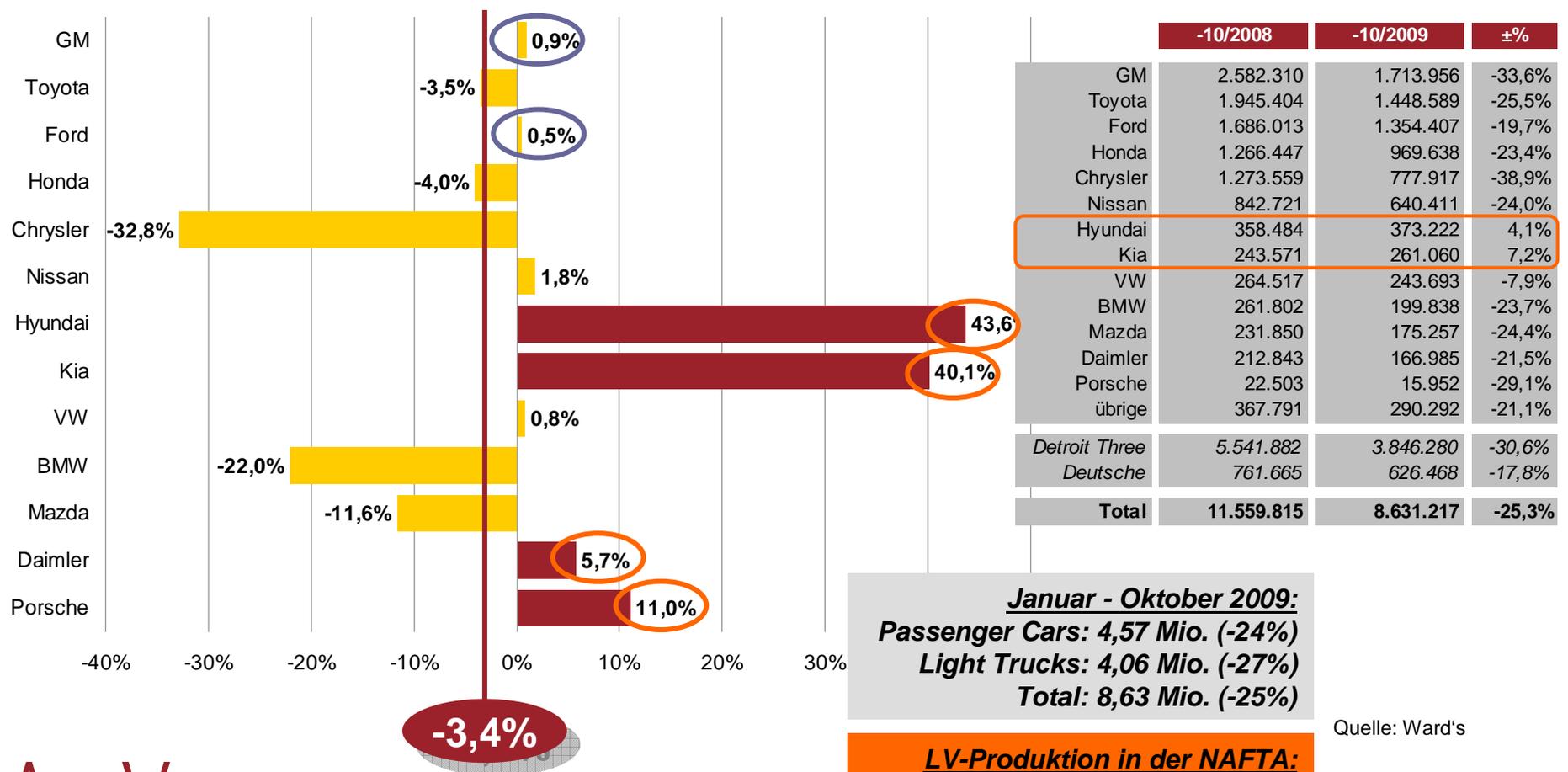
- Die Light Trucks haben spürbar an Marktanteil verloren.
- Bestritten sie 2007 noch über die Hälfte des Gesamtmarktes, (Höchststand 2004: 56%) entfielen 2009 nur noch 47% des Absatzes auf die Light Trucks.
- Seit 2002 hat sich der Benzinpreis in den USA von Jahr zu Jahr erhöht. Mit im Durchschnitt 326 cents/Gallon* erreichte er 2009 einen Höchststand. Gegenüber 2002 (135 cents/Gallon*) hat sich der Benzinpreis mehr als verdoppelt.

Quelle: Ward's

* Quelle: Energy Information Administration (U.S. All Grades Conventional Retail Gasoline Prices)

Die Koreaner sind nicht nur in China und Westeuropa, sondern auch auf dem US-Markt die Gewinner.

Oktober 2009 ggü. Oktober 2008 in % (Daily Sales Rates)



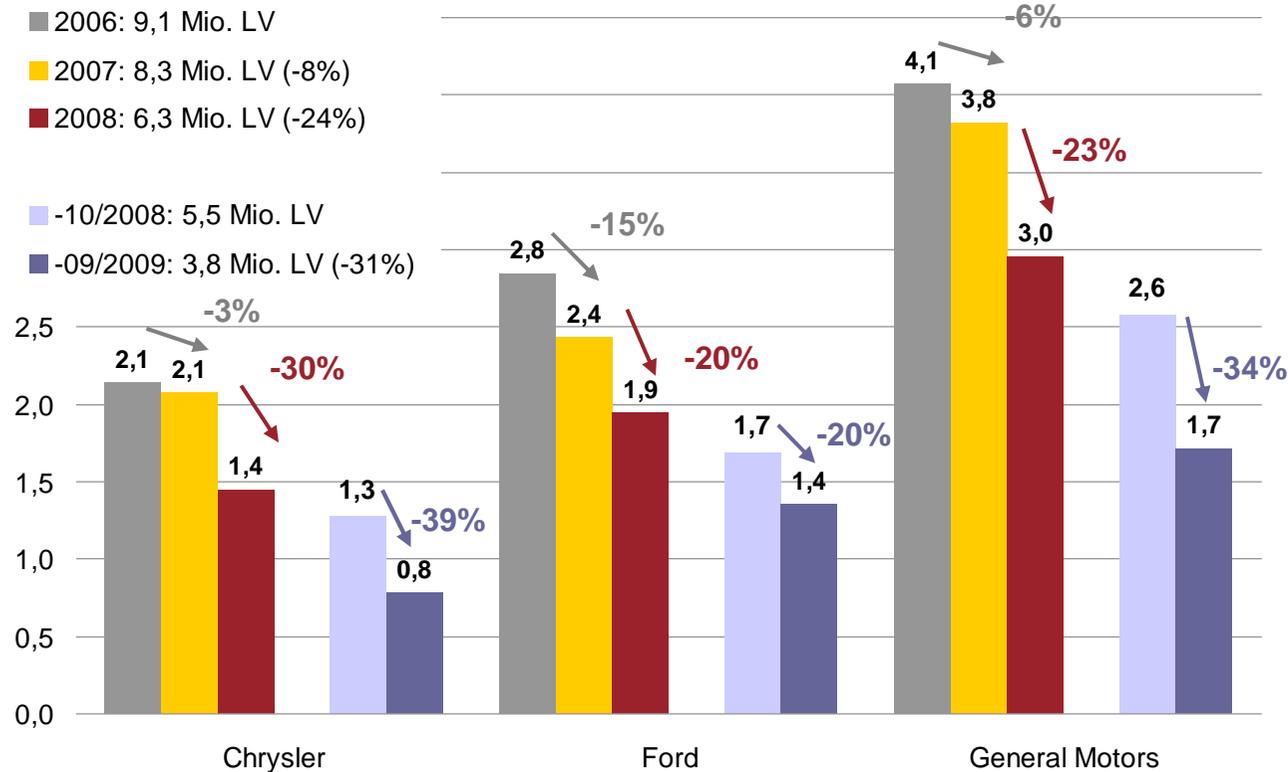
Januar - Oktober 2009:
Passenger Cars: 4,57 Mio. (-24%)
Light Trucks: 4,06 Mio. (-27%)
Total: 8,63 Mio. (-25%)

LV-Produktion in der NAFTA:
Jan. - Okt. 2009: 7,0 Mio. (-39%)

Quelle: Ward's

Die „Detroit Three“ stehen vor ihrer größten Herausforderung.

Absatz in Mio. Einheiten

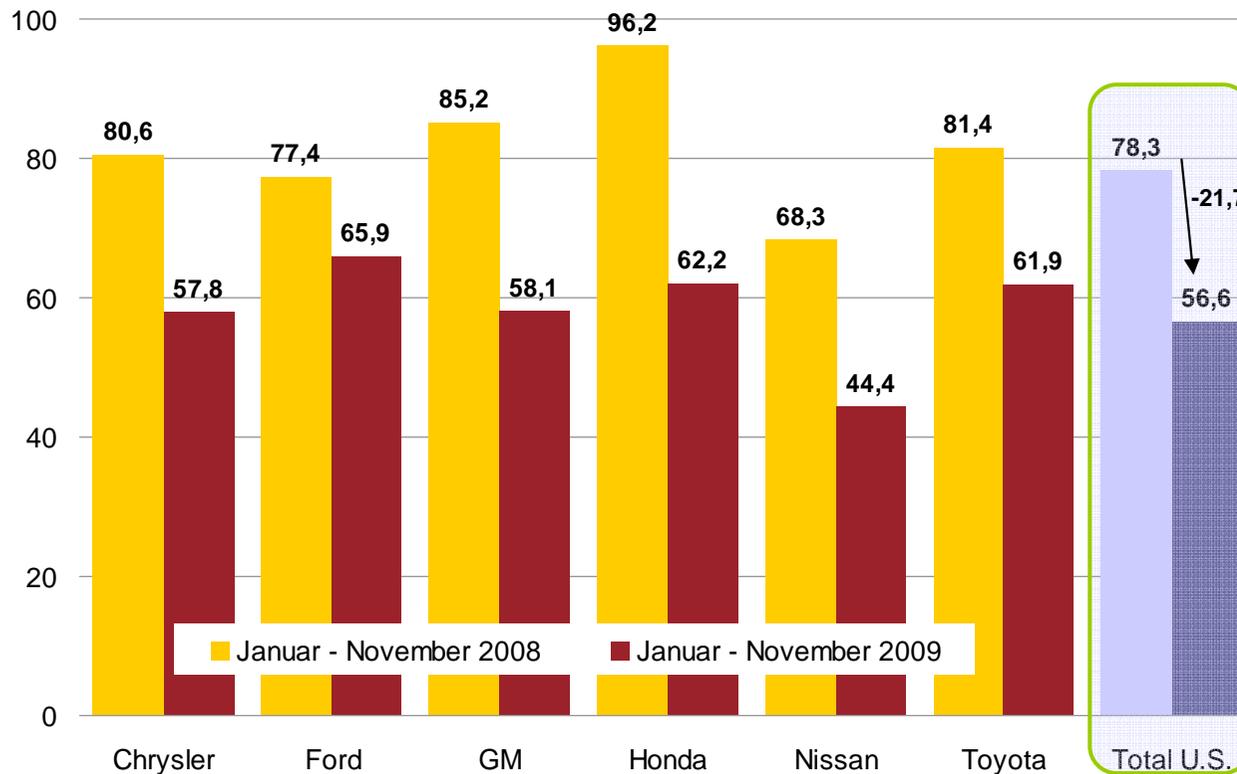


- In den letzten drei Jahren verloren die Detroit Three 2,7 Millionen an Light Vehicles auf ihrem Heimatmarkt.
- Ihr Marktanteil sank auf 49,3%, 2006 waren es 54,9% (-5,6%punkte).
- Von Januar bis Oktober 2009 schnitten sie mit einem Rückgang von 31% überdurchschnittlich schwach ab.
- Wie werden sich „New GM“ und „Fiat / Chrysler“ 2010 schlagen?

Quelle: Ward's

Die Kapazitätsauslastung in den US-Werken ist tief gefallen. Hohe Fixkosten belasten die Ergebnisse.

Production as % of available production capacity



Note: Data includes medium- and heavy-duty trucks. GM, Ford and Toyota include production for them by joint ventures.

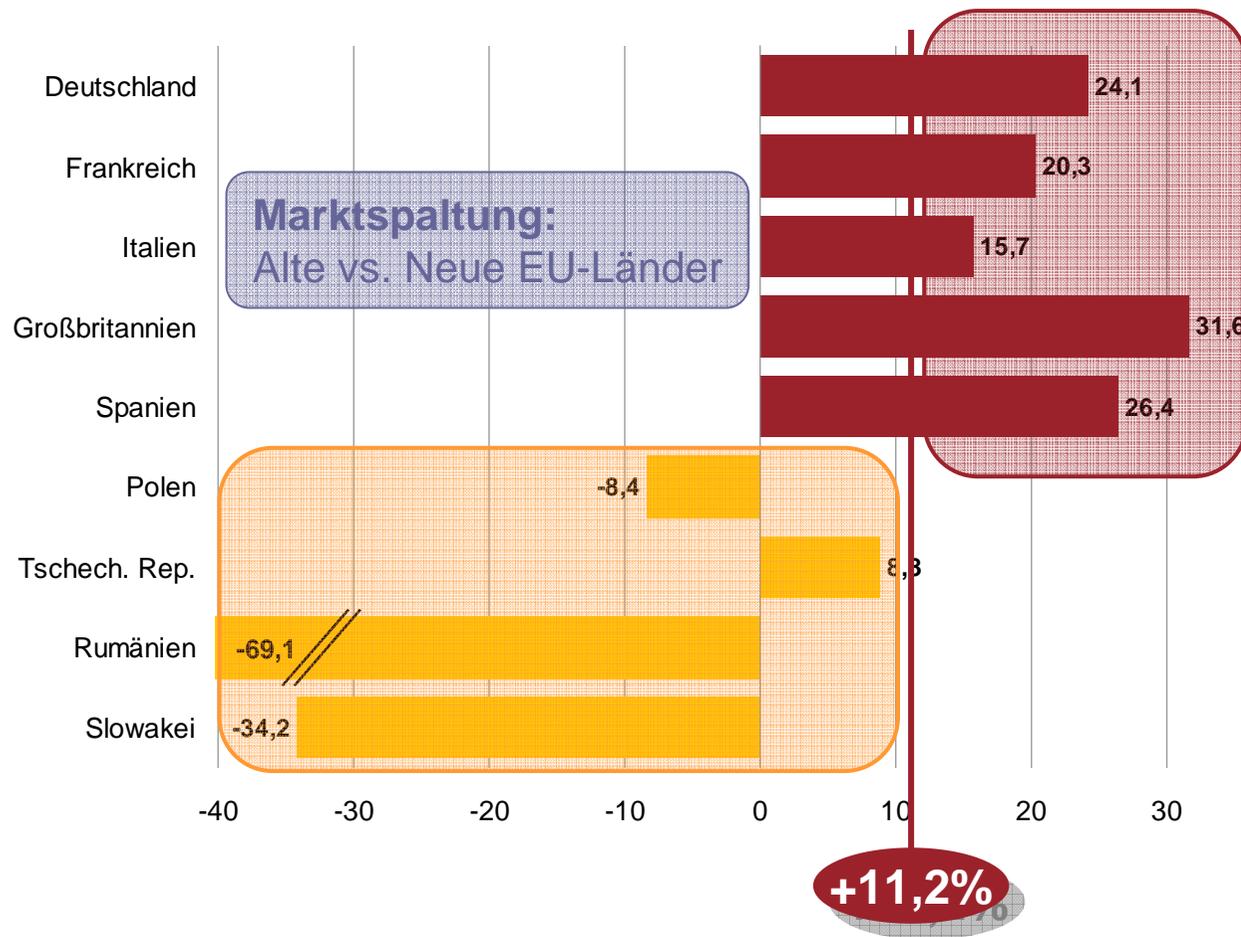
"% of Available Production" is forecast production as a percent of available straight-time capacity.

Available production is the amount of straight-time output each manufacturer can build for the stated period taking into account the number of shifts each plant typically works, and excludes normally scheduled holiday/vacation downtime and shutdowns for retooling.

Source: WardsAutoForecasts 8

Alte EU-Länder: Verschrottungsprämien stützen weiterhin den Markt (Oktober 2009: fünfte Absatzsteigerung in einem Monat in Folge) Neue EU-Länder: Ende der Talfahrt nicht in Sicht?

% Veränderung (Oktober 2009 / Oktober 2008)

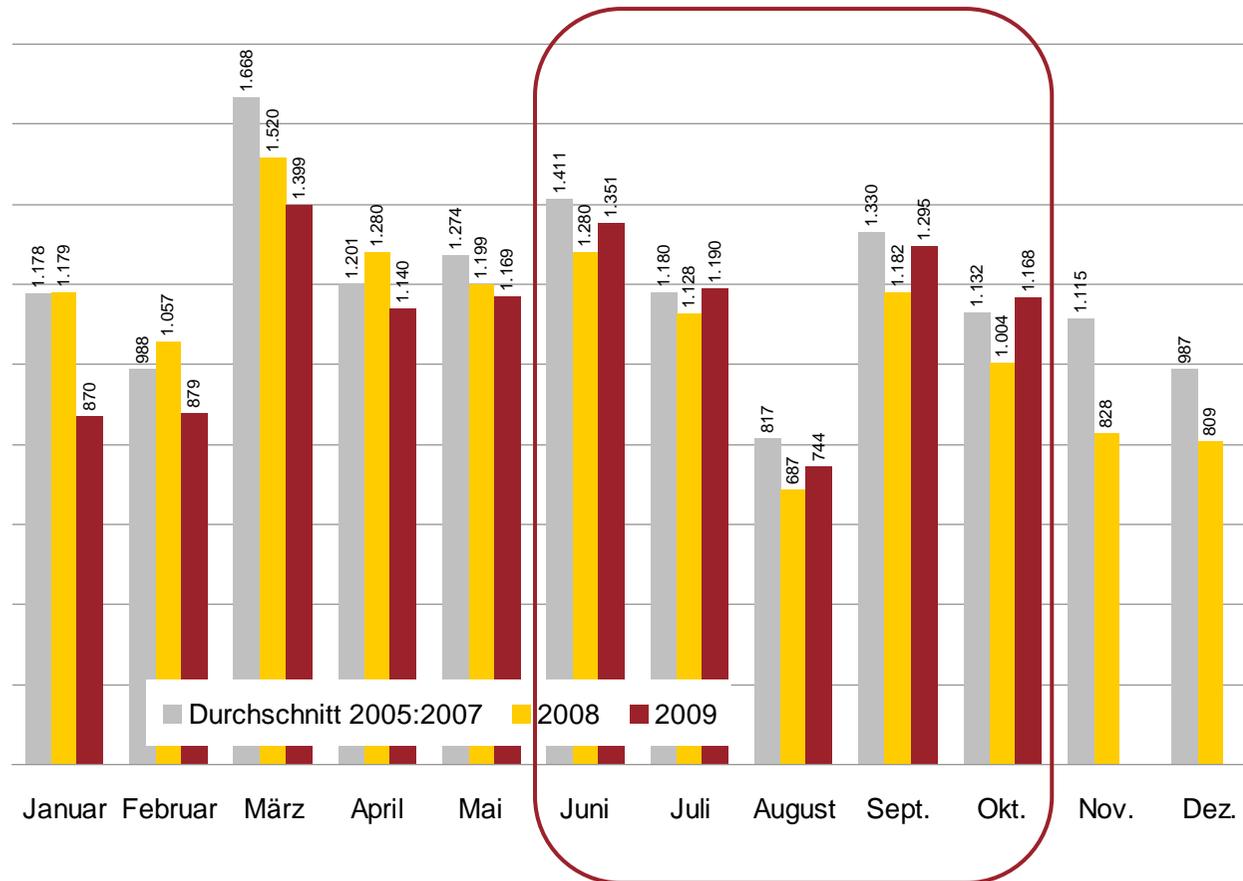


	Januar – Oktober 2008	Januar - Oktober 2009	+/-%
Deutschland	2.630.000	3.311.900	+26 %
Frankreich	1.750.700	1.823.900	+4%
Italien	1.880.600	1.807.800	-4%
Großbritannien	1.922.800	1.686.000	-12%
Spanien	1.025.700	775.400	-24%
Alte EU-Länder	11.515.700	11.210.200	-3%
Polen	263.200	264.800	+1%
Tschech. Rep.	122.000	131.900	+8%
Rumänien	252.900	96.200	-62%
Slowakei	58.900	66.800	+14 %
Neue EU-Länder	988.800	696.300	-30%
Europa*	12.852.800	12.206.400	-5%

Quelle: ACEA
* Europa: EU-27 + EFTA

Monatliche Absatzentwicklung in den Alten EU-Ländern.

Pkw-Neuzulassungen in Tausend Einheiten

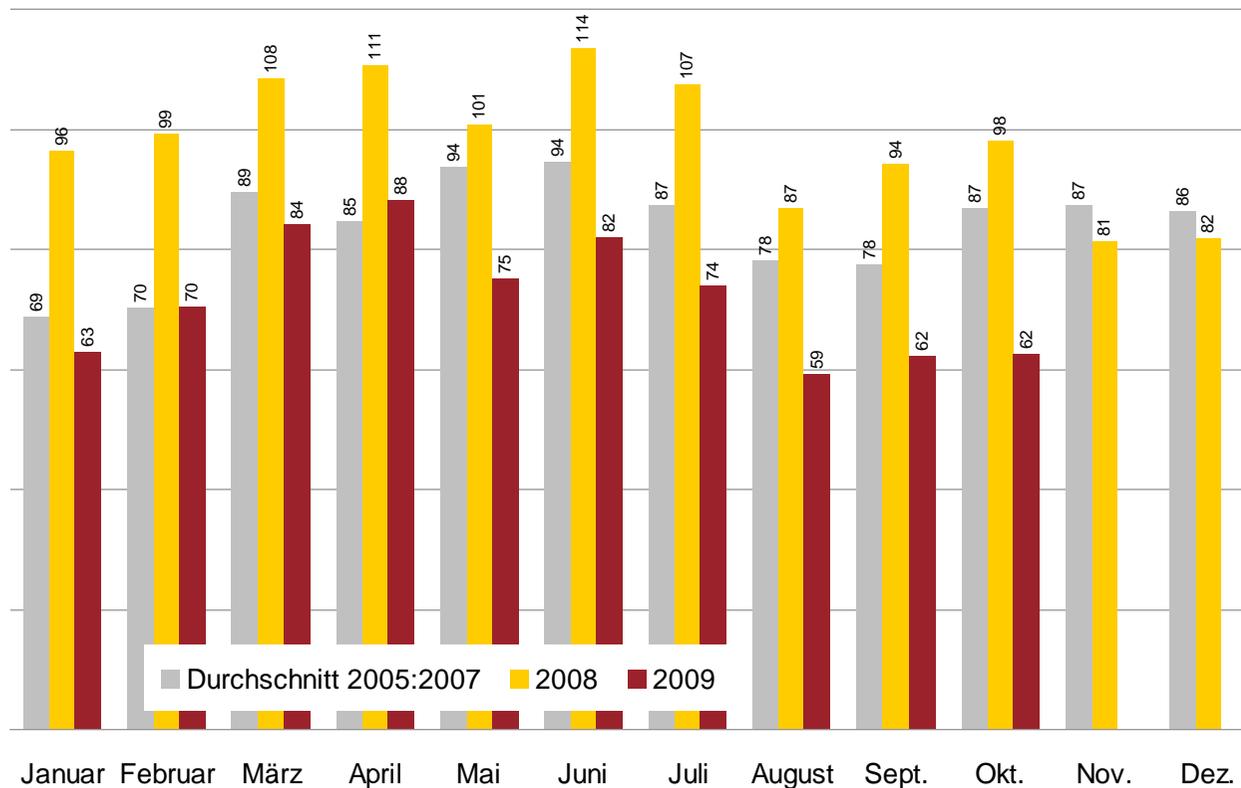


- Seit Juni 2009 hat sich die Marktentwicklung in den Alten EU-Ländern stabilisiert.
- Allerdings erfuhr der Markt massive Stützung durch Verschrottungsprämien in den Hauptmärkten.
- 2009 wird der positive UWP-Effekt auf 1,9 Mio. geschätzt.
- Die Nachhaltigkeit dieser Entwicklung muss aus heutiger Sicht noch mit einem Fragezeichen versehen werden.

Quelle: ACEA

Monatliche Absatzentwicklung in den Neuen EU-Ländern.

Pkw-Neuzulassungen in Tausend Einheiten

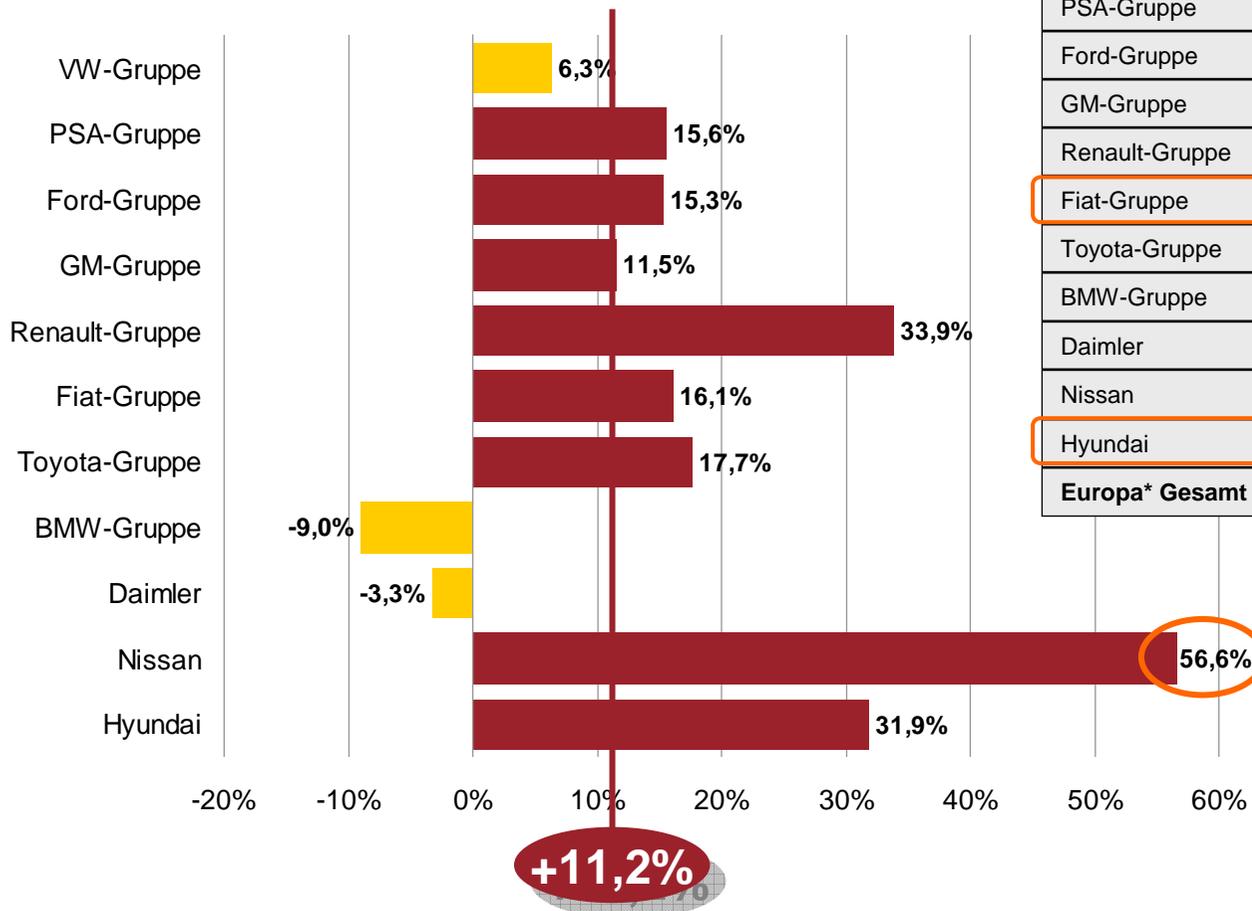


- Der Pkw-Markt in den Neuen EU-Ländern hat sich seit November 2008 von Monat zu Monat abgeschwächt.
- 2009 unterschreitet der Markt sowohl das 2008er Niveau, als auch das durchschnittliche Niveau der Jahre 2005 bis 2007.
- Vor allem Rumänien (YTD 2009: -62%) und Ungarn (YTD 2009: -61%) schlagen sich negativ auf das Marktergebnis durch.
- Der UWP-Effekt wird für 2009 auf 56 Tsd. Pkw geschätzt.

Quelle: ACEA

Italiener und Koreaner bleiben die Gewinner auf dem Europäischen Markt.

% Veränderung (Oktober 2009 / Oktober 2008)



	Januar - Oktober 2008	Januar - Oktober 2009	+/-%
VW-Gruppe	2.616.000	2.598.100	-0,7%
PSA-Gruppe	1.634.800	1.559.700	-4,6%
Ford-Gruppe	1.269.700	1.249.200	-1,6%
GM-Gruppe	1.233.500	1.101.200	-10,7%
Renault-Gruppe	1.124.600	1.094.400	-2,7%
Fiat-Gruppe	1.033.200	1.071.500	+3,7%
Toyota-Gruppe	680.300	622.500	-8,5%
BMW-Gruppe	714.300	592.700	-17,0%
Daimler	691.900	581.600	-15,9%
Nissan	299.200	297.900	-0,4%
Hyundai	231.300	287.400	+24,2%
Europa* Gesamt	12.852.800	12.206.400	-5,0%

Quelle: ACEA
* Europa: EU-27 + EFTA

Deutschland: Ein Boom in der Krise: Der Zulassungsschub durch die Umweltprämie kann den Produktionsrückgang nicht verhindern. Der Schwer-LKW-Markt ist noch immer im Tief.

Personenkraftwagen	2007		2008		Jan.-Okt. 2009	
	in Mio.	+/- %	in Mio.	+/- %	in Mio.	+/- %
Neuzulassungen	3,15	-9	3,09	-2	3,31	26
davon deutsche Marken	2,19	-9	2,16	-1	2,17	18
Export	4,30	11	4,13	-4	2,75	-23
Produktion	5,71	6	5,53	-3	4,12	-14

Nutzfahrzeuge	2007		2008		Jan.-Okt. 2009	
	in Tsd.	+/- %	in Tsd.	+/- %	in Tsd.	+/- %
Neuzulassungen	334,1	10	335,0	0	202,0	-29
bis 6 t	228,8	12	230,9	1	144,8	-26
über 6 t	99,8	6	98,2	-2	53,0	-39
Export	360,6	24	369,1	2	124,3	-62
bis 6 t	221,5	35	222,9	1	84,7	-58
über 6 t	131,7	11	138,3	5	34,8	-70
Produktion	504,3	20	513,7	2	199,0	-57
bis 6 t	300,9	28	300,9	0	134,2	-51
über 6 t	194,3	10	202,7	4	58,5	-67

Quelle: KBA, VDA

Die Umweltprämie greift massiv in die Marktstrukturen ein: Gewinner sind Importeure, Kleinwagen, Private und Otto-Pkw

	Januar - Dezember 2008			Oktober 2009			Januar - Oktober 2009		
	in Tsd.	+/- %	Marktanteil	in Tsd.	+/- %	Marktanteil	in Tsd.	+/- %	Marktanteil
Audi	251,4	0,8	8,1%	20,2	-15,5	6,3%	196,5	-5,6	5,9%
Seat	49,3	-6,7	1,6%	5,6	40,6	1,7%	62,2	47,1	1,9%
Skoda	121,3	2,2	3,9%	18,5	141,5	5,8%	171,6	67,6	5,2%
VW	615,2	1,1	19,9%	71,8	30,4	22,4%	694,6	33,6	21,0%
VW-Gruppe	1.037,2	0,7	33,6%	116,0	28,1	36,1%	1.124,9	28,9	34,0%
Mercedes	328,0	0,1	10,6%	25,8	-12,7	8,0%	237,2	-16,5	7,2%
smart	33,8	5,7	1,1%	2,9	-3,2	0,9%	28,8	-0,4	0,9%
Daimler	361,8	0,6	11,7%	28,6	-11,8	8,9%	266,0	-15,0	8,0%
BMW-Gruppe	284,8	-0,1	9,2%	22,2	-14,0	6,9%	218,4	-9,6	6,6%
Ford	217,3	1,6	7,0%	25,9	33,2	8,1%	252,8	38,6	7,6%
Opel	258,3	-9,5	8,4%	29,2	57,6	9,1%	298,6	34,5	9,0%
Porsche	16,2	-8,2	0,5%	1,2	1,6	0,4%	13,3	-9,1	0,4%
Deutsche Marken	2.175,6	-0,7	70,4%	223,0	18,7	69,4%	2.174,1	17,8	65,6%
Französische Marken	315,2	2,7	10,2%	39,7	43,9	12,4%	402,7	49,6	12,2%
Toyota	96,8	-27,0	3,1%	10,3	46,0	3,2%	122,8	44,2	3,7%
Japanische Marken	324,7	-12,6	10,5%	31,7	38,3	9,9%	367,7	29,8	11,1%
Hyundai	51,7	8,7	1,7%	5,1	32,5	1,6%	81,4	109,1	2,5%
Koreanische Marken	86,6	-2,8	2,8%	8,5	30,9	2,6%	129,8	90,3	3,9%
Italienische Marken	99,3	10,4	3,2%	12,5	54,1	3,9%	163,9	89,5	5,0%
Importeure insgesamt	914,5	-4,4	29,6%	98,1	38,3	30,6%	1.137,8	45,1	34,4%
Markt insgesamt	3.090,0	-1,8	100,0%	321,1	24,1	100,0%	3.311,9	25,9	100,0%

Premiumanbieter profitieren nicht von der Umweltprämie.

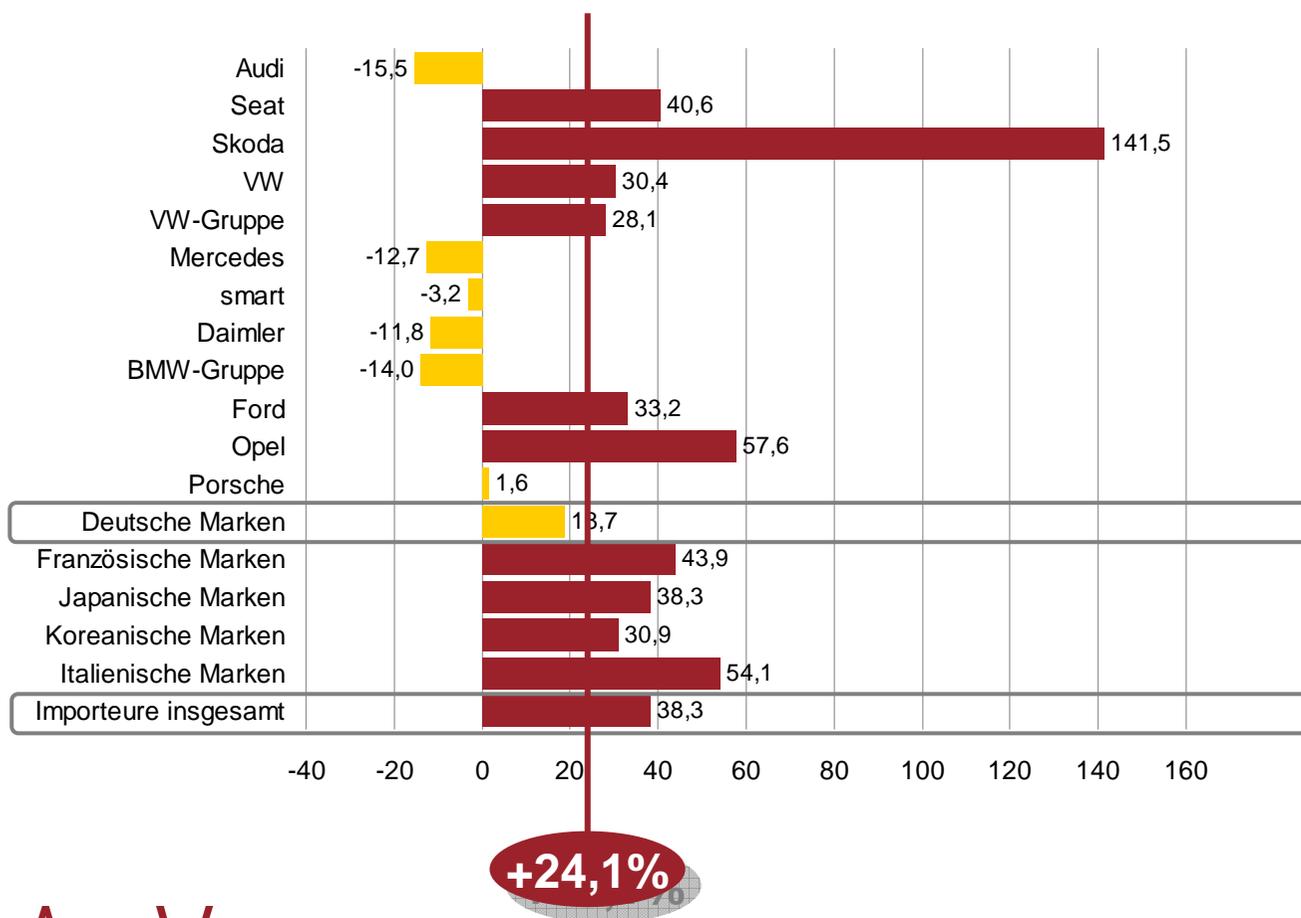
Massiver Marktanteilsverlust bei den Deutschen!

Importeure legen um 4,8 Prozentpunkte Marktanteil zu!

Quelle: KBA

Auch nach Beendigung der Umweltprämie bleiben die Volumenhersteller die klaren Gewinner auf dem deutschen Markt.

Oktober 2009 gegenüber Oktober 2008 in %



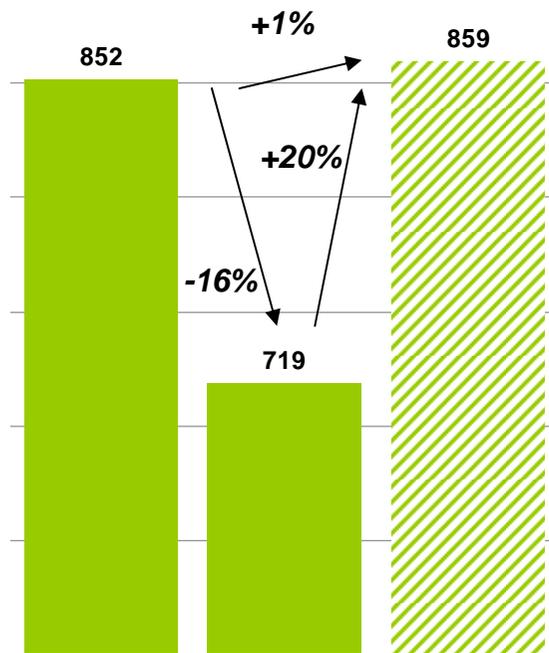
- Die Umweltprämie ist zwar seit dem 2. September 2009 ausgelaufen, aber aufgrund des bestehenden hohen Auftragsbestands ist auch nach Beendigung des Umweltprämie ein positiver Markteffekt zu verzeichnen.
- Dieser Effekt begünstigt weiterhin die Volumenhersteller. Die Importeure verzeichnen zwar stärkere Wachstumsraten, aber auch die deutschen Volumenhersteller können noch profitieren.

Quelle: KBA

Die voraussichtliche Entwicklung der PKW-Neuzulassungen des 4. Quartals 2009 gegenüber dem durchschnittlichen 4. Quartal vor und während der Krise.

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland

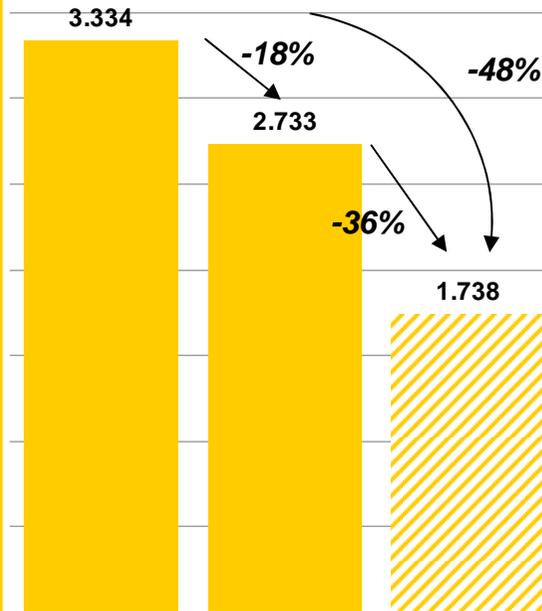
(in 1.000 Einheiten, *AutoValue)



Ø 4. Quartal	4. Quartal	4. Quartal
2005:2007	2008	2009*
= 3,3 Mio.	= 3,1 Mio. (-7%)	= 3,85 Mio. (+25%)

Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa

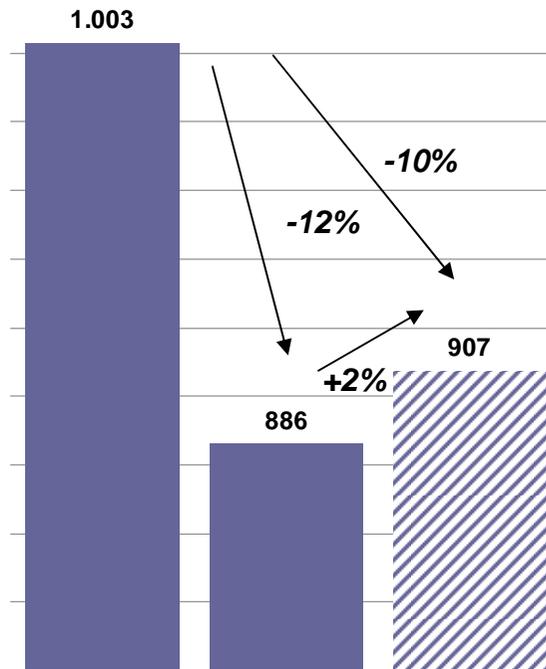
(in 1.000 Einheiten, **VDA)



Ø 4. Quartal	4. Quartal	4. Quartal
2005:2007	2008	2009**
= 14,7 Mio.	= 13,6 Mio. (-8%)	= 13,2 Mio. (-3%)

Pkw-Exporte aus Deutschland

(in 1.000 Einheiten, **VDA)



Ø 4. Quartal	4. Quartal	4. Quartal
2005:2007	2008	2009**
= 4,0 Mio.	= 4,1 Mio. (+3%)	= 3,3 Mio. (-20%)

AutoValue GmbH
www.autovalue.de

AUTOVALUE