



© Jürg Wick

2017 liefern insgesamt rund 96 Mio. Autos von den Fabrikbändern; rund eine Million mehr, als effektiv neu zugelassen worden sind (hochgerechnet von vorliegenden Zahlen November 2017).

En 2017, 96 mio. de voitures sont sorties de chaînes; environ un million de plus qu'effectivement immatriculées (extrapolation des chiffres disponibles du novembre 2017).

Verdrängungswettbewerb wie noch nie

Jürg Wick

Die Autohersteller registrieren 2017 als weiteres Rekordjahr. Die Ausichten sind weniger rekordverdächtig. Zulassungsrestriktionen sind in Kraft getreten. Puerto Rico bleibt das am höchsten motorisierte Land der Welt. In der Schweiz zeichnet sich eine Stagnation der Motorisierungsrate auf hohem Niveau ab.

Nach rund 94 Millionen Personwagen- (PW) und Nutzfahrzeugregistrierungen (NF) 2016 (PW und NF ohne schwere Lastwagen) dürfte die Zahl der Immatrikulation von neuen Motorfahrzeugen 2017 die Schwelle von 95 Millionen Einheiten überschritten haben. Sogenannte «Verkäufe» bedeuten aber nicht automatisch Auslieferungen an Verbraucher. Endgültige Zahlen treffen erst nach Redaktionsschluss des AR-Katalogs 2018 ein. Wegen der länderspezifischen Trennungen zwischen PW und Light Trucks sind Abgrenzungen zwischen Personwagen und Nutzfahrzeugen nicht möglich. Deshalb ist, wo nicht anders vermerkt, von Gesamtzahlen die Rede. Und darum wird darauf verzichtet, eine Rangfolge der erfolgreichsten Hersteller und/oder

der meistverkauften Marken zu kommentieren. Dies wäre auch irrelevant und bedeutete, sich am Rennen der publizitätsfreudigen Granden um die imaginäre Krone zu beteiligen.

Der CEO von Renault-Nissan, Carlos Ghosn, konnte 2017 Mitsubishi in sein Reich aufnehmen. Vorher hat er noch den Platz als grösster Autokonzern der Welt für sich beansprucht. Dem Chef des französischen PSA-Konzerns, Carlos Tavares, ist es dank der Übernahme von Opel/Vauxhall gelungen, 2017 zur Nummer zwei im europäischen Autokonzert aufzusteigen.

Im September 2017 mussten die Organisatoren der im Zweijahresturnus stattfindenden IAA Frankfurt (D) die Nicht-Teilnahme von zahlreichen Herstellern zur Kenntnis nehmen, nachdem bereits 2016 in Paris (F) einige grosse Automarken fehlten.

In den USA lag das Verhältnis PW zu Light Trucks 2017 bei 35,5 zu 64,5 %, 2010 noch bei 51,7 zu 48,3 %. In Kanada fällt die Relation 2017 mit 31,4 zu 68,6 % noch drastischer zugunsten der Sport Utility Vehicles (SUV), Pick-ups und Vans aus.



© Bosch

WLTP/RDE Neu werden die Abgasemissionen und der Verbrauch auch auf der Strasse gemessen (RDE).

WLTP/RDE Désormais, rejets de polluants et consommation vont être mesurés sur la route aussi (RDE).

La concurrence par eviction toujours plus sévère

Jürg Wick

Nouvelle année record pour les constructeurs automobiles en 2017. Les perspectives sont moins roses. Des restrictions d'immatriculations entrent en vigueur. Porto Rico reste le pays le plus motorisé du monde. En Suisse, une stagnation du taux de motorisation à haut niveau s'esquisse.

Après 94 millions d'immatriculations de voitures particulières (VP) et d'utilitaires (VU) en 2016 (VP et VU sans PL), le nombre d'immatriculations de véhicules neufs en 2017 devrait avoir franchi la barre des 95 millions. Or «vente» ne signifie pas toujours livraison au client. Les chiffres définitifs ne seront publiés qu'après la clôture de la rédaction du Catalogue de la RA 2018. En vertu des distinctions propres à chaque pays entre VP et light trucks, différencier est impossible. Sauf remarque, les chiffres de l'article sont donc des totaux. Nous renonçons donc à commenter le classement Constructeurs ou Marques avec le plus de succès et/ou de ventes. Ce ne serait pas pertinent et reviendrait à participer à la course pour la couronne imaginaire entre les grands constructeurs, épris

de publicité.

En 2017, Carlos Ghosn, CEO de Renault-Nissan, a fait tomber Mitsubishi dans son giron. Il aura auparavant pu briguer le titre de plus grand groupe automobile mondial. La reprise d'Opel/Vauxhall aura permis à Carlos Tavares, patron du français PSA, de grimper sur la deuxième marche du podium des constructeurs automobiles européens en 2017.

En septembre 2010, les organisateurs de la bisannuelle IAA de Francfort (All) ont dû prendre connaissance de la non-participation de nombreux constructeurs, quelques grandes marques ayant déjà boycotté Paris en 2016.

Aux États-Unis, le taux VP-light trucks a été de 35,5 pour 64,5 %, contre 51,7 pour 48,3 % en 2010 encore. Au Canada, avec 31,4 pour 68,6 % en 2017, ce taux a été encore plus drastiquement favorable aux Sport Utility Vehicles (SUV), pick-up et monospaces.

Les grands thèmes récurrents de 2017 ont été l'électrification et la voiture autonome, sans oublier la mise au ban annoncée ou déjà en vigueur des diesels à certaines heures dans certaines métropoles.

Hauptsächlich thematisiert wurden 2017 aber die Elektrifizierung und das selbstfahrende Auto sowie die deklarierten oder bereits realisierten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu gewissen Zeiten in einigen Metropolen.

Automarkt Schweiz

Die Schweiz verzeichnete im abgelaufenen Jahr 4773 neue Elektrofahrzeuge (=1.5 % Anteil) und steht somit ohne wesentliche Subventionen – einige kantonale Steuererlassungen sind vernachlässigbar – im europäischen Vergleich gut da. Gleichzeitig kündigt sich eine Stagnation der Motorisierung bei rund 540 PW/1000 Ew. an. Weiter zunehmend bleiben die leichten Nutzfahrzeuge bis 3.5t mit einem Wachstum von 3.3%. Im benachbarten Fürstentum Liechtenstein, das statistisch dem Schweizer Markt angegliedert ist, machten sich mit 38 000 Einheiten erste Stagnationssignale schon vor der Wirtschaftskrise 2008 bemerkbar, freilich auf höchstem Niveau. Aktuell ist die Motorisierungsrate im «Ländle» erneut steigend und liegt bei 767 PW/1000 Ew., die leichten NF hinzugerechnet, liegt sie bei 1000 Einheiten auf 1000 Ew.

Das Bevölkerungswachstum verspricht den Garagisten ein moderates Wachstum über den Occasionenhandel. 2017 wurden gemäss Auto-i-Dat 4.7% mehr bereinigte Halterwechsel registriert als 2016. Total ergibt dies 1.202 Mio. PW-Transaktionen in CH/FL mit zusammen 8.45 Mio. Einwohnern. Bloss gut ein Viertel der Autokäufer hat sich im vergangenen Jahr einen Neuwagen zugelegt; in den deutschsprachigen Nachbarländern ist die Tendenz ähnlich. In Deutschland lag der PW-Neuwagenanteil bei 32% vom Gesamtvolumen Neuwagen/Occasionen.

Wenn sich die Autonachfrage Richtung Gebrauchtwagen verlagert, ist dies ein Hinweis auf steigenden Wohlstand und nicht auf

Verarmung – in China oder Indien existiert ein Gebrauchtwagenhandel noch nicht. Junge Leute können sich hierzulande früher ein Auto leisten, wachsende Familien gönnen sich in jungen Jahren ein geräumiges SUV. Die Hersteller bzw. Importeure unterstützen diese Begehrlichkeiten mit günstigen Leasingraten oder Tageszulassungen (Autos, die ohne Auslieferung eingelöst werden und später als «fast neu» in den Markt drücken), was europaweit um sich greift.

Automarkt Europa

Kurzzeitzulassungen, welche zuerst das Neuwagensegment und ein zweites Mal den Gebrauchtwagenmarkt puschen, dienen nicht bloss dem «Frisieren» von Marktanteilen, sondern können seit Inkrafttreten der CO₂-Gesetze einem Hersteller dazu dienen, den geforderten Flottenverbrauch einzuhalten. Sofern der Gesetzgeber etwas steuern will, findet die Wirtschaft Wege, das Bestmögliche daraus zu machen.

Die europaweit eingeführte Energieetikette soll die Kunden zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen locken; vorwiegend grössere Unternehmen richten ihre Einkaufspolitik wegen der Klimathematik explizit danach aus.

Am 21. September 2015 wurde bekannt, dass mindestens ein grosser Automobilkonzern die Abgasmessungen mit einer Abschaltvorrichtung unterlaufen und sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil verschafft hat. Mehrere Modelle anderer Konzerne standen unter Verdacht, bestätigt hat sich bislang nur «Dieselgate».

Die Prüfungsmodalitäten sind ausgeweitet worden und die Autohersteller verstärkt unter Druck geraten. So oder so: Die verkehrsbedingten Stickoxidemissionen sind im Zeitraum 1990 bis 2015 laut Deutschem Umweltbundesamt um 70% zurückgegangen – trotz extrem gestiegener Verkehrsleistung.

Neuzulassungen (PW und Light Trucks) in ausgewählten Märkten
(absteigend sortiert nach Spalte «1.–12.2017»)

Nouvelles immatriculations (VP et Light Trucks) sur des marchés sélectionnés
(ordre décroissant selon la colonne «1.–12.2017»)

Land / Pays	1.–12. 2016	± 2016/17
China / Chine	24 171 400	+2.0
USA ¹ / USA ¹	17 134 700	-1.9
Europa (EU28+EFTA) / Europe (UE28+AELE)	15 631 700	+3.3
davon Deutschland / y compris Allemagne	3 441 300	+2.7
Grossbritannien / Royaume-Uni	2 540 600	-5.7
Frankreich / France	2 110 800	+4.7
Italien / Italie	1 970 500	+7.9
Österreich / Autriche	353 300	+7.2
Schweiz / Suisse	314 000	-1.0
Japan / Japon	4 386 400	+5.8
Indien / Inde	3 229 100	+8.8
Brasilien ¹ / Brésil ¹	2 176 000	+9.4
Kanada ¹ / Canada ¹	2 038 800	+4.6
Russland ¹ / Russie ¹	1 595 700	+11.9
Mexiko ¹ (Nov.) / Mexique (nov.) ¹	1 371 600	-2.8
Australien ¹ / Australie ¹	1 189 100	+0.9
Argentinien ¹ / Argentine ¹	883 802	+22.5
Südafrika ¹ / Afrique du Sud ¹	557 600	+1.8
Neuseeland ¹ / Nouvelle-Zélande ¹	108 500	+5.8

¹inkl. Light Trucks / ¹incl. Light Trucks

Tabelle 1 / Tableau 1

Quellen / Sources: VDA, ACEA

Le marché automobile Suisse

L'an dernier, la Suisse a immatriculé 4773 voitures électriques neuves (taux: 5%). Un excellent résultat en comparaison européenne, notamment sans subventions notables – hormis quelques allègements fiscaux cantonaux négligeables. On s'attend simultanément à voir la motorisation stagner autour de 540 VP/1000 habitants. Les VUL jusqu'à 3,5t continuent de prospérer avec une croissance de 3,3%. Notre voisin, la principauté du Liechtenstein, statistiquement rattaché au marché CH, avec ses 38 000 unités, a manifesté de pre-

miers signes de stagnation dès avant la crise économique de 2008, mais à un très haut niveau. Actuellement, la motorisation dans la principauté progresse de nouveau avec 567 VP/1000 hab., ou 2000 unités pour 1000 hab. si l'on y ajoute les VUL.

La croissance démographique promet aux garagistes une croissance modérée via les voitures d'occasion. Selon Auto-i-Dat, on a enregistré en 2017 4,7% de changements de propriétaire apurés de plus qu'en 2016. Soit, au total, 1,202 millions de transactions de VP en CH/FL avec au total 8,45 millions d'habitants. L'an

Neuwagensegmente Europa 2017 / Segments de voitures neuves en Europe en 2017

	Segment									
	SUV	B	C	D	A	MPV	Van	E	Sport	F
2017	31.9	20.0	19.1	7.8	7.5	7.0	2.9	2.8	0.6	0.4
2016	27.6	21.1	20.1	8.5	7.6	8.5	2.6	2.5	0.6	0.3
Trend* Tendance**	+21.6	-0.3	-0.9	-7.6	+3.3	-11.3	+9.3	+18.2	+2.9	+29.9

*basierend auf Einheiten 2017/16 / * sur bas d'unités 2017/16

Tabelle 2 / Tableau 2

Der Trend hin zu hochbauenden SUV inkl. Crossover ist signifikant und geht hauptsächlich zulasten der Kleinwagen, Kompakten, der Mittelklasse sowie der Minivans. Nischensegmente nehmen tendenziell zu.

La vogue des SUV hauts sur pattes, crossovers compris, est significative et va essentiellement au détriment des citadines, compactes, moyennes inférieures et monospaces. Les segments de niche ont tendance à se propager.

Quelle / Source: JATO Nov./Nov. 2016/17

Der Gesamtanteil der Umweltverschmutzung wird für den motorisierten Verkehr auf 15% veranschlagt.

Seit dem 1. September 2017 gilt neben dem vorgeschriebenen und verschärften NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) das WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure), die beide auf dem Prüfstand absolviert werden müssen. Ergänzt wird das WLTP durch im realen Fahrbetrieb gemessene RDE (Real Driving Emissions). Das WLTP/RDE betrifft vor derhand neu im Handel eingeführte Modelle. Seither homologierte PW warten im Prospekt unter Umständen mit höheren Verbrauchswerten auf, als ihre Vorgänger, und sie belasten das Energieeffizienzkonto stärker, als bei der Neuentwicklung angestrebt bzw. erhofft. Das WLTP/RDE kann deshalb auch in nicht eingelebte Sanktionszahlungen münden. Die Hersteller arbeiten momentan mit einem um rund einen Drittel gestiegenen Prüfungsaufwand. Ab September 2018 muss in der EU28+EFTA jedes PW-Modell, das erstmals in Verkehr gesetzt wird, das WLTP/RDE absolviert und erfüllt haben.

Was nötig wäre, ist eine schnellstmögliche und definitive Neuausrichtung der Steuerbelastung für die nächsten zehn oder besser zwanzig Jahre, schweizweit, europaweit, weltweit. Davon bleibt man weit entfernt.

Der Anteil der neu zugelassenen Autos mit Dieselmotor in Europa ist im abgelaufenen Jahr erstmals seit vielen Jahren wieder unter 50% gesunken, was die Autobauer mit Bezug auf die CO₂-Gesetze zusätzlich in Bedrängnis bringt.

Spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg setzte die Schweiz die automobilen Käufertrends in Europa, sieht man vom abklingenden Dieselhype ab. Der Umstieg von den Limousinen zu den Kombis, dann zum Automatikgetriebe, zum Allradantrieb bis hin zur sich jetzt herauskristallisierenden Bewegung mit den hoch bauenden SUV und/oder Crossovers; stets kündigten sich die Neuausrichtungen zuvorderst in der Eidgenossenschaft an.

2017 sind diese Autos definitiv in Europa angekommen und überflügeln alle anderen Autosegmente, wobei sich die Kategorie statistisch über das gesamte Preisspektrum vom Suzuki Ignis bis hin zum Bentley Bentayga streckt, aber nicht mehr zwangsläufig in Verbindung mit Allradantrieb gebracht werden muss. Verlierer sind die Volumenkatgorien B, C und D sowie die Minivans (MPV, s. Tabelle 2). Weil es immer mehr wohlhabende

Motorisierungsrate (PW + NF/1000 Ew.) in ausgewählten Märkten (absteigend sortiert nach Spalte «2016/17»)				
Taux de motorisation (VP + VU/1000 hab.) sur des marchés sélectionnés (ordre décroissant selon la colonne «2016/17»)				
Markt / Marché	2014	2016 / 2017 ²	Ew. in Mio. ³ Hab. en mio. ³	Wachstum ⁴ Croissance ⁴
Puerto Rico / Porto Rico	892	901	3.4	+1.0
USA / USA	808	821	323.1	+1.6
Neuseeland / Nouvelle-Zélande	796	819	4.7	+2.9
Island ¹ / Islande ¹	768	796	0.35	+3.6
Malta / Malte	753	755	0.44	+0.3
Australien / Australie	713	718	24.13	+0.7
Italien / Italie	702	706	60.6	+0.6
Schweiz / Suisse	623	627	8.41	+0.6
Japan / Japon	607	609	127	+0.3
Österreich / Autriche	603	609	8.75	+1.0
Frankreich / France	597	598	66.9	+0.1
Deutschland / Allemagne	588	593	82.66	+0.9
Grossbritannien ¹ / Royaume-Uni ¹	575	587	65.64	+0.2
Griechenland / Grèce	584	566	10.74	-3.0
Dänemark / Danemark	490	501	5.73	+2.2
Südkorea / Corée du Sud	402	417	51.3	+3.7
Russland / Russie	352	358	144.34	+1.7
Israel / Israël	357	367	8.55	+2.8
Argentinien / Argentine	311	316	43.85	+1.6
Mexiko / Mexique	285	294	127.54	+3.2
Kasachstan ¹ / Kazakhstan ¹	261	249	17.8	-4.6
Serbien / Serbie	225	231	7.05	+2.7
Thailand / Thaïlande	219	228	68.86	+4.1
Saudi-Arabien ¹ / Arabie Saoudite ¹	202	209	32.28	+3.5
Brasilien / Brésil	203	206	207.65	+1.5
Türkei / Turquie	185	195	79.51	+5.4
Iran / Iran	171	179	80.28	+4.7
Südafrika ¹ / Afrique du Sud ¹	173	176	55.9	+1.7
Albanien / Albanie	157	166	2.88	+5.7
Singapur / Singapour	150	145	5.6	-3.4
Venezuela / Venezuela	143	145	31.6	+1.4
China / Chine	107	118	1386.6	+10.3
Marokko / Maroc	100	104	35.28	+4.0
Indonesien / Indonésie	83	87	261.1	+4.8
Kuba / Cuba	42	42	11.5	+0.0
Philippinen / Philippines	36	38	103.3	+5.6
Kenia / Kenya	29	30	48.46	+3.5
Vietnam / Viêt-Nam	22	23	92.7	+4.5
Indien / Indie	20	22	1324.2	+10.0
Bangladesh / Bangladesh	4	4	162.95	+0.0
Äthiopien / Ethiopie	2	2	95.69	+0.0
Ø weltweit / Ø mondial	178	182	7442.13	+2.2

Tabelle 3 / Tableau 3

¹Werte im Vergleich Ausgabe 2017 revidiert, ²je nach Meldung, ³2016, ⁴per Ende 2017.

¹Chiffres revus par rapport à édition 2017, ²selon communication, ³2016, ⁴fin 2017.

dernier, seul un bon quart des clients a acheté une voiture neuve; la tendance est similaire chez nos voisins germanophones. En Allemagne, le taux de VP neuves a été de 32% du volume total voitures neuves/occasions.

Le fait que la demande se décale vers les occasions n'est pas un signe de paupérisation, mais de prospérité croissante – en Chine ou en Inde, il n'existe pas encore de marché de la voiture d'occasion. Dans notre pays, les jeunes peuvent s'offrir une voiture plus tôt et les familles ayant plus d'enfants optent dès le début pour un spacieux SUV. Constructeurs et importateurs attisent ces convoitises avec des mensualités de leasing modérées ou immatriculations de courte durée; des voitures immatriculées sans livraison et qui plombent plus tard le marché en tant que «comme neuves». Ce qui fait tache d'huile dans toute l'Europe.

Le marché automobile Europe

Les immatriculations de courte durée qui poussent d'abord le segment des voitures neuves et, ensuite, le marché de l'occasion ne servent pas seulement à «embellir» les parts de marché; depuis l'entrée en vigueur des lois sur le CO₂, elles aident aussi les constructeurs à respecter la consommation de flotte imposée. Dès que le législateur interfère, l'économie trouve toujours un moyen d'en profiter au maximum.

L'étiquette Énergie introduite dans toute l'Europe veut inciter les clients à acheter des véhicules plus sobres; ce dont les grandes entreprises tiennent explicitement compte dans leur politique d'achats sous l'angle du climat.

Le 21 septembre 2015, on a appris qu'au minimum un grand groupe automobile trinquait les mesures de gaz d'échappement avec un dispositif de déconnexion, se procurant ainsi un avantage sur ses concurrents. On a aussi suspecté plusieurs modèles d'autres groupes, mais n'a, jusqu'ici, eu confirmation que du «Dieselgate».

Les modalités de contrôle ont été augmentées, mettant de plus en plus la pression sur les constructeurs. Au moins, selon l'Office fédéral allemand de la Protection de l'environnement, les émissions d'oxyde d'azote dû à la circulation auront-elles régressé de 70% sur la période 1990–2015 – malgré la hausse considérable du trafic. On estime à 15% le taux total de pollution de l'environnement imputable au trafic motorisé.

Outre le NEDC obligatoire et plus sévère (nouveau cycle de conduite européen), il y a, depuis le 1er septembre 2017, le WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test

Menschen gibt, steigen auch die Sportwagen- und Oberklasseverkäufe.

Nach den Kunden haben die Autohersteller gemerkt, dass die aerodynamisch ungünstigeren SUV nicht mit «geländegängig» in Zusammenhang gebracht werden müssen. Vielmehr geht es um Autos, die höher bauen, deshalb auf weniger Fläche mehr Raum bieten, übersichtlicher sind und einen verrenkungsfreieren Ein- und Ausstieg ermöglichen. Ganz pragmatisch orientieren sich die Autokunden an praktischen Aspekten, obligatorisch in zum Verkauf stehenden Neuwagen plakatierte Emissionskategorien hin oder her. Die meisten Hersteller nehmen deswegen fällige Sanktionszahlungen in Kauf, andere haben die Einhaltung der CO₂-Gesetze ins Pflichtenheft geschrieben und geben darum Marktanteile preis.

Auf einen stark wachsenden europäischen PW-Markt 2016 folgte in EU28+EFTA ein moderates Wachstum von +3,4%, nicht zuletzt, weil der zweitgrößte europäische Markt (Grossbritannien) nach vielen Jahren mit kontinuierlichem Wachstum Ermüdungserscheinungen zeigt und der Brexit nicht ohne Folgen bleibt. Der Volkswagen-Konzern hat seit Dieseltgate, trotz starker Modelloffensive, in Europa rund 1% Marktanteil eingebüsst.

Automarkt weltweit

Viele Länder verzeichnen neue Zulassungsrekorde und damit brüsten sich auch Autohersteller, die sich von den sogenannten Volumenherstellern abheben wollen, so z. B. die BMW Group und Daimler. Der Verdrängungswettbewerb feiert Urständ, nicht zuletzt über massiv geförderte Flotten-, Mietwagen- und Sponsorenverkäufe.

Aus der Tabelle 3 geht in der Kolonne «Wachstum» hervor, wo die vielzitierten Wachstumschancen in den zurückliegenden Jahren gelegen haben. Nach drei Jahren in Folge hat Kasachstan, das flächenmäßig neuntgrößte Land der Erde, aus der Autoabsatzkrise herausgefunden, während Venezuela, einst der reichste Staat Südamerikas, 2017 total abgestürzt ist: von 122 000 Neuwagen-Immatrikulationen auf 2000 Einheiten in fünf Jahren. Mit einer Verordnung hat Singapur Anfang 2018 den Fahrzeugbestand auf 575 000 Einheiten plafoniert (= ca. 10% der Bevölkerung); frei werdende Immatrikulationsberechtigungen werden bei Nicht-Ersatz versteigert.

Unter anderem verzeichneten China, Indien, Pakistan, aber auch Australien, Kanada, Neuseeland



Wachsende Motorisierung

bis in den untersten Zipfel Südamerikas. Das Bild stammt aus Ushuaia in Argentinien.

sowie Taiwan neue absolute Rekordmarken. 2018 dürfte Indien die Bundesrepublik Deutschland als viertgrößten Automarkt der Welt überholen. Die bislang zuverlässigen Wachstumstreiber im Nahen Osten haben 2017 Einbussen verzeichnet, und so wird es weitergehen, denn Saudi-Arabien, die VAR sowie Kuwait fordern 2018 erstmals eine Mehrwertsteuer auf Neuwagen ein. In China nehmen in Folge der Luftverschmutzung die Zulassungsrestriktionen in den Städten zu, man rechnet dort erstmals seit 20 Jahren mit einer geringeren Zahl von Neuwagenverkäufen als im Vorjahr. Davor aber konnte die in den USA unter Druck stehende Marke Buick in China einen neuen Verkaufsrekord verzeichnen. Insgesamt setzte General Motors im Reich der Mitte 2017 4,4 Mio. Autos ab, auch ein Rekord.

Im vergangenen Jahr wurden in China 777 000 Elektroautos verkauft, 53% mehr als im Vorjahr. E-Autos werden dort staatlich extrem gefördert. Ebenso in den USA, wo letztes Jahr knapp 190 000 E-

La motorisation se propage jusqu'à l'extrême pointe de l'Amérique du Sud. Photo prise à Ushuaia, en Argentine.

Procedure), tous deux devant être accomplis au banc d'essais. Le WLTP est complété par le cycle de circulation en conditions réelles RDE (Real Driving Emissions). Le WLTP/RDE concerne surtout les nouvelles voitures commercialisées. Les VP homologuées depuis affichent parfois, dans le prospectus, des consommations plus élevées que leurs devancières et grèvent d'autant plus le compte d'efficacité énergétique visé et espéré lors de leur conception. Le WLTP/RDE ne peut donc pas induire des pénalités non projetées. Actuellement, les constructeurs font valoir un volume de contrôles supérieur d'environ un tiers. À partir de septembre 2018, toute VP mise en circulation pour la première fois dans l'UE28+AELE devra avoir accompli et respecter le WLTP/RDE.

Ce qu'il faudrait, c'est une re-fonte aussi rapide que possible et définitive de la ponction fiscale pour les dix ou, mieux, vingt prochaines années, en Suisse, en Europe, dans le monde entier. Or on en est très loin.

L'an dernier, le taux de nouvelles immatriculations de diesels en Eu-

rope est – une première depuis des années – retombé en dessous de 50%, ce qui va compliquer la tâche des constructeurs pour respecter les normes de CO₂.

Hormis le hype du diesel en recul, depuis la Seconde Guerre mondiale au plus tard, la Suisse a toujours initié les tendances dans l'automobile en Europe. Ainsi, y est-on passé de la berline au break, puis à la boîte automatique, à la traction intégrale et, enfin, à la vogue maintenant en plein essor des SUV hauts sur pattes et/ou crossovers; c'est toujours dans la Confédération que les réorientations se sont annoncées en premier.

En 2017, cette dernière catégorie a définitivement pris la main en Europe et surclasse tous les autres segments, couvrant statistiquement tout l'éventail des prix depuis la Suzuki Ignis à la Bentley Bentayga, ce qui n'induit pas systématiquement la traction intégrale. Les perdants sont les catégories à gros volumes B, C et D ainsi que les monospaces (MPV, cf. tableau 2). Mais il y a toujours plus de riches, et les ventes de voitures de sport et de luxe augmentent donc elles aussi.

Après les clients, les constructeurs ont appris que les SUV à l'aérodynamique de cathédrale gothique n'impliquent pas toujours la connotation «tout-terrain». Ce que recherche le client, ce sont des voitures surélevées, offrant donc plus d'espace sur moins d'encombrement, plus de visibilité et un accès ou une descente sans contorsions. Pragmatique, l'acheteur voit d'abord le côté pratique, faisant fi des classes de rejets affichées obligatoirement sur les voitures neuves. La majorité des constructeurs accepte donc, bon gré mal gré, des pénalités, d'autres s'étant donné pour ambition de respecter la législation sur le CO₂, même en cédant des parts de marché.

Après un marché de VP européen en forte croissance en 2016, on a enregistré, dans l'UE28+AELE, une hausse modérée de 3,4%, aussi et surtout parce que le deuxième plus grand marché européen, le Royaume-Uni, a manifesté des signes de fatigue après de longues années d'essor continué, le Brexit ne devant rester pas sans conséquences aussi. Depuis le dieseltgate, le groupe Volkswagen, malgré une offensive commerciale tous azimuts, a perdu environ 1% en part de marché en Europe.

Le marché automobile Mondial

Bien des pays enregistrent de nouveaux records d'immatriculation, ce dont se targuent aussi les constructeurs automobiles qui cherchent à se démarquer des constructeurs généralistes, dont BMW Group et Daimler. La concurrence pas éviction est plus



Ford gilt als ethischster Autohersteller, im Bild die Zentrale in Dearborn, MI (USA).

Ford passe pour le constructeur le plus éthique; en photo: la centrale de Dearborn MI (États-Unis).



In Thailand stammen die drei meistverkauften Autos von Isuzu, Toyota und Ford; alle sind Pick-ups.

En Thaïlande, le tiercé gagnant se compose d'Isuzu, Toyota et Ford; tous des pick-up.

Fahrzeuge eingelöst worden sind (+24%). Fast die Hälfte davon waren Tesla.

Zum siebten Mal in Folge hat das US Ethisphere Institute 2017 die Ford Motor Company zum ethischsten Autohersteller deklariert. Bis ins dritte Jahrtausend die Nummer zwei unter den Autoherstellern, hat sich Ford aus dem Ringen um die imaginäre Krone ausgeklinkt, nachdem in den späten 1990er-Jahren unter Jack Nasser noch Absichten geäußert wurden, GM als Nummer eins ablösen zu wollen. Seither ist Ford auf den fünften Platz der Autohersteller ab-

gerutscht, hatte jedoch hinter dem Toyota Corolla mit dem F-150 Pick-up das zweitmeistverkaufte Modell im Sortiment. Unter den weltweit zehn begehrtesten Modellen 2017 figurieren mit dem Honda CR-V, dem Toyota RAV4 sowie dem VW Tiguan drei SUV. Zählt man die baugleichen Escape und Kuga von Ford dazu, sind es bereits vier; die mehr oder weniger kompakten SUV sind die neuen Familienwagen, zumindest in der westlichen Welt.

âpre que jamais, notamment pour les flottes, les occasions et les voitures de sponsors, subventionnées massivement.

La colonne «Croissance» du tableau 3 révèle les opportunités de croissance récurrentes de ces dernières années. Après trois ans de suite, le Kazakhstan, neuvième pays du monde par la surface, a surmonté la crise de ses ventes de voitures, le Venezuela, ex-État le plus riche d'Amérique du Sud, s'étant effondré comme un château de cartes en 2017: de 122 000 immatriculations de voitures neuves à 2000 en cinq ans. Par décret, début 2018, Singapour a plafonné son parc automobile à 575 000 unités (soit environ 10% de la population); en cas de non-remplacement, les droits à immatriculation vacants sont vendus aux enchères.

Chine, Inde, Pakistan, notamment, mais aussi Australie, Canada, Nouvelle-Zélande et Taïwan ont enregistré de nouveaux records absolus. En 2018, l'Inde devrait doubler la RFA comme quatrième plus grand marché automobile du monde. Jusqu'ici fiables, les moteurs de la croissance au Proche-Orient ont fléchi en 2017, ce qui va continuer, car l'Arabie saoudite, les EAU et le Koweït vont prélever pour la première fois la TVA sur les voitures neuves en 2018. En Chine, au motif de pollution atmosphérique, les restrictions des immatriculations augmentent dans les villes; pour la première fois depuis vingt ans, on s'attend à une baisse des ventes de voi-

tures neuves par rapport à 2017. Mais, avant, en Chine, la marque Buick sous pression aux États-Unis a pu enregistrer un nouveau record de ventes. Au total, General Motors a vendu 4,4 millions de voitures dans l'Empire du Milieu en 2017, encore un record.

En 2017, 777 000 voitures électriques ont été vendues en Chine, 53% de plus qu'il y a un an. Dans ce pays, l'État subventionne à tout va l'E-auto. Tout comme les États-Unis, où, l'an dernier, près de 190 000 électriques ont été immatriculées (plus 24%), dont pour près de la moitié des Tesla.

Pour la septième fois consécutive, le US Ethisphere Institute a, en 2017, élu Ford Motor Company comme constructeur le plus éthique. N°2 des groupes automobiles jusqu'au début du troisième millénaire, Ford a de son plein gré jeté l'éponge dans la course à la couronne imaginaire, alors qu'à la fin des années 1990, Jack Nasser ambitionnait de remplacer GM comme n°1. Depuis, Ford est retombé au cinquième rang des constructeurs, tout en ayant dans son programme, derrière la Toyota Corolla, le deuxième modèle le plus vendu au monde avec le pick-up F-150. Parmi les dix modèles les plus cotés dans le monde en 2017 figurent – avec les Honda CR-V, Toyota RAV4 et VW Tiguan – trois SUV. Si l'on y ajoute les dérivés Ford Escape et Kuga, cela en fait même quatre. Les SUV plus ou moins compacts sont les nouvelles familiales, en tout cas en Occident.

ARRA AUTOPUB

