

ZUKUNFT DER AUTOINDUSTRIE



Thesen zu Status Quo und zur künftigen Entwicklung des brasilianischen Automobilmarktes

Brasilien belegte im Jahr 2024 den achten Platz der größten Automobilproduzenten weltweit und war zugleich der sechstgrößte Automobilmarkt mit einem Absatz von 2,48 Mio. Fahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, ANFAVEA 2025; Global Data 2025). Der brasilianische Automobilmarkt war während der COVID-19-Pandemie stark eingebrochen und hat das Vor-Corona-Niveau von über drei Millionen jährlich verkauften Fahrzeugen bislang nicht wieder erreicht.

Da Brasilien über keine eigenständigen, international wettbewerbsfähigen Automobilhersteller mit nationaler Herkunft verfügt, wird der brasilianische Automobilmarkt maßgeblich von internationalen Konzernen wie Stellantis, Volkswagen und General Motors dominiert. Diese Unternehmen sind seit Jahrzehnten mit eigenen Produktionsstätten im Land präsent und verfügen über ein gefestigtes Markenimage sowie über umfangreiche Erfahrungen im lokalen Markt. Sie bemühen sich sehr um die Belebung und Reaktivierung des lokalen Marktes, der mit einer Pkw-Dichte von lediglich 206 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner (Stand: 2025) im internationalen Vergleich noch erhebliches Wachstumspotenzial aufweist.

Vor diesem Hintergrund stellen sich die Fragen, wie sich der brasilianische Automobilmarkt künftig entwickeln wird, welche Rolle die Elektromobilität dabei einnehmen könnte und wie die zunehmende Konkurrenz durch chinesische Hersteller die Marktstruktur beeinflussen wird. Dazu vier Thesen¹.

¹ Die Thesen beruhen auf Diskussionen des Lehrstuhls für ABWL & Internationales Automobilmanagement der Universität Duisburg-Essen in Brasilien u.a. mit Managern eines deutschen Automobilherstellers, beim brasilianischen Automobilverband ANFAVEA und mit Kollegen an den Universitäten in São Paulo und Florianópolis.

These 1: Der brasilianische Automobilmarkt erholt sich – aber schleppend

Der brasilianische Markt befindet sich nach dem durch die Covid-19-Pandemie verursachten Einbruch in einem allmählichen Erholungsprozess. Er erholt sich – aber nur schleppend. Eine Rückkehr zum wirtschaftlichen Ausgangsniveau vor der Pandemie wird voraussichtlich erst gegen Ende der 2020er Jahre erfolgen. Für das Jahr 2035 wird in Brasilien ein Marktvolumen von ca. 3,4 Millionen Fahrzeugen prognostiziert (ANFAVEA 2025; Global Data 2025).

Trotz der aktuellen Herausforderungen gewinnt die brasilianische Automobilindustrie wieder an Dynamik, was insbesondere auf die anziehende Nachfrage auf dem argentinischen Markt sowie auf die steigende Exporte nach Mexiko und Kolumbien, zurückzuführen ist. Hingegen stagnieren die Integrationsbestrebungen im Rahmen der südamerikanischen Freihandelszone MERCOSUR (Mercado Común del Sur), der außer Brasilien auch Argentinien, Uruguay, Paraguay, Bolivien und Venezuela angehören. Zusätzliche Unsicherheiten ergeben sich durch die im August 2025 eingeführten erhöhten US-Zölle auf brasilianische Exporte sowie die von der brasilianischen Regierung erwarteten Gegenmaßnahmen in Form von Gegenzöllen.

These 2: Elektromobilität nimmt in Brasilien zu – aber nur langsam

Angesichts der noch unzureichend ausgebauten Strominfrastruktur und der geografischen Ausdehnung des Landes stellt Brasilien derzeit keinen relevanten Markt für Elektromobilität dar. Zwar gibt es bereits Elektrofahrzeuge in den großen Metropolregionen, zugleich bestehen jedoch erhebliche Defizite bei der Infrastruktur. Die Ladestationen sind häufig defekt, wurden beschädigt oder gestohlen, und es mangelt vielerorts an technischem Service sowie an zuverlässiger Wartung. In großen Wohnanlagen verhindert zudem das Fehlen individueller Stromzähler die Installation von privaten Wallboxen, was eine private Ladeinfrastruktur zusätzlich erschwert.

Vor dem Hintergrund der noch begrenzten Verbreitung der Elektromobilität dominieren in Brasilien weiterhin sogenannte Flex-Fuel-Antriebe, die sowohl mit Benzin als auch mit Ethanol aus heimischem Zuckerrohr betrieben werden können. Diese Technologie hatte zwischen 2015 und 2023 einen Anteil von über 90 % an den Pkw-Neuzulassungen. Trotz eines zunehmenden Marktanteils von Elektrofahrzeugen – laut Economist Intelligence Unit (2024) 4 % der Pkw-Flotte, laut ANFAVEA (2025) 9 % aller Fahrzeuge – gilt die Flex-Fuel-Technologie nach wie vor als der brasilianische Ansatz für eine klimafreundlichere Mobilität, die mit dem neuen „MOVER-Program“ der Regierung gefordert und gestützt wird.

Ein wesentlicher Vorteil dieser Antriebsform liegt in ihrer Kosteneffizienz: Die Steuerung des Kraftstoffgemischs erfolgt über einen sogenannten „Software Fuel Sensor“ (SFS), der mithilfe integrierter Sensoren automatisch das jeweils verwendete Kraftstoffverhältnis erkennt. Ein interner Algorithmus berechnet dabei kontinuierlich das ökonomisch günstigste Mischungsverhältnis, ohne dass zusätzliche Hardware-Sensorik erforderlich ist.

Zukünftig wird jedoch ein zunehmender Marktanteil sogenannter „brasilianischer Hybridfahrzeuge“ erwartet, die eine Kombination aus Elektroantrieb und Flex-Fuel-Technologie nutzen. Diese Antriebskonfiguration vereint die Vorteile der elektrifizierten Mobilität mit der in Brasilien etablierten Nutzung von Ethanol und bietet somit eine lokal angepasste, klimafreundliche Alternative zu rein batterieelektrischen Fahrzeugen.

These 3: Traditionelle Automobilhersteller geraten in Brasilien zunehmend unter Druck

Traditionelle (vor allem westliche) Automobilhersteller werden in den nächsten zehn Jahren mit sinkenden Marktanteilen zu kämpfen haben, da die Konkurrenz durch neue Marktteilnehmer, vor allem aus China zunimmt.

Neue Marken treten aggressiv in den brasilianischen Markt ein und zeichnen sich durch wettbewerbsfähige Preise in den Segmenten Economy und Non-Premium aus. Die neuen Wettbewerber nutzen modernste Technologien in Bezug auf fortschrittliche Konnektivität und Infotainment, um mit den etablierten Marken zu konkurrieren.

Die traditionellen Automobilhersteller in Brasilien produzieren nach wie vor vorwiegend kostengünstige, jedoch technologisch veraltete Fahrzeuge, mit zum großen Teil lokal gefertigten Komponenten. Diese Strategie orientiert sich am vergleichsweise niedrigen Pro-Kopf-Einkommen im brasilianischen Emerging Market und den Vorgaben der Regierung.

Der chinesische Hersteller BYD kritisiert dieses Geschäftsmodell und bezeichnete die etablierten Anbieter provokativ als „Dinosaurier“, die „soeben einen Meteor am Himmel gesehen haben“ (Schaal, 2025) – eine Metapher für das drohende Aussterben aufgrund technologischer Rückständigkeit und fehlender Innovationsdynamik.

These 4: Chinesische Hersteller: Unklare Perspektive, aber nicht zu unterschätzen

Die Selbstsicherheit chinesischer Automobilhersteller resultiert vor allem aus ihrem starken Marktwachstum in Brasilien. So sind die Verkaufszahlen von 42.000 Fahrzeugen im Jahr 2023 auf 120.000 im Jahr 2024 angewachsen, was einem Zuwachs von 187 % entspricht. Prognosen von GlobalData und ANFAVEA für das Jahr 2030 sehen die chinesischen Hersteller bei einem Absatz von nahezu 300.000 Fahrzeugen (GlobalData 2025; ANFAVEA 2025).

Dennoch werden chinesische Unternehmen häufig als „Ankündigungsweltmeister“ wahrgenommen. So will Chery wieder in Brasilien produzieren. Geely plant die Nutzung der Renault-Fabrik im Süden Brasiliens, an der das Unternehmen einen Anteil von 26,4 % hält, und vertreibt seit 2025 Geely-Fahrzeuge über das Renault-Vertriebsnetz. BYD beabsichtigt, in der ehemaligen Ford-Fabrik in Bahia eine Fahrzeugproduktion sowie Batteriefertigung aufzubauen, während Great Wall eine ehemalige Mercedes-Fabrik erworben hat.

Die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der chinesischen Hersteller auf dem brasilianischen Markt wird allerdings maßgeblich davon abhängen, inwieweit sie bereit und in der Lage sind, die gleichen Anforderungen zu erfüllen wie die etablierten Anbieter, insbesondere die Vorgabe eines lokalen Wertschöpfungsanteils (local content) von mindestens 70 %. Erst wenn diese Schwelle erreicht wird, kann sich zeigen, ob die chinesischen Neulinge tatsächlich nachhaltige Marktanteile gewinnen können. Bisher importieren viele Hersteller überwiegend vollständig oder teilweise zerlegte Fahrzeuge (completely knocked down – CKD bzw. semi-knocked-down – SKD) aus China, die unter Sonderkonditionen hinsichtlich Steuern und Zöllen eingeführt werden. Diese Vergünstigungen wurden von der Lula-Regierung allerdings nur vorübergehend gewährt, um Investitionen aus befreundeten BRICS-Staaten zu fördern und Innovationen in Brasilien zu begünstigen.

Literatur

ANVAFEA (2025): https://anfavea.com.br/site/wp-content/uploads/2025/06/DIGITAL-ANUARIO-2025ALT.CAP_.4_compressed.

Global Data (2025): Decode the future of the Automotive industry. <https://www.globaldata.com/industries-we-cover/automotive/>.

Schaal, S. (2025): Brasilien zieht Zölle auf E-Auto-Bausätze vor. In: Electrive newsletter vom 4.8.2025.