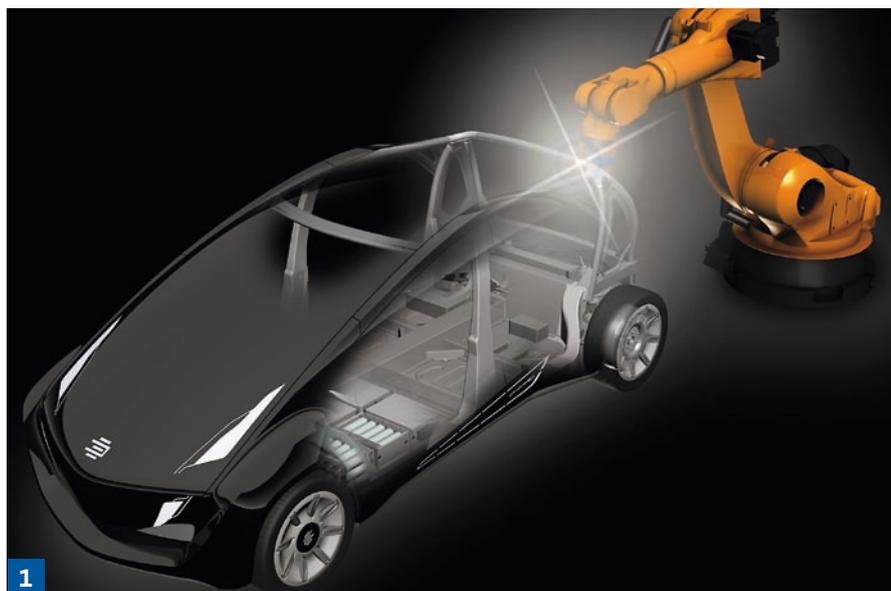


IM FOKUS: EDAG

Gute Chancen für das Geschäftsmodell

Seit über 40 Jahren im Geschäft, baut **EDAG** derzeit Kompetenzen im Bereich Elektromobilität auf. In Genf zeigte der Entwicklungsdienstleister aus Fulda, wie die Zukunft beim Bau von E-Vehikeln aussehen könnte – Produktionskonzept inklusive.



1) Know-how-Träger ‚Light Car - Open Source‘: Das Pkw- und Produktionskonzept von Edag und Partnern integriert unterschiedliche Technologien und verfügt über eine Space-Frame-Struktur, die speziell auf den Elektroantrieb ausgelegt ist. 2) Edag-Geschäftsführer (von links): CFO Rainer Bauer, CEO Jörg Ohlsen, COO Manfred Hahl. 3) Kleinserien-Fertigung bei Edag.

Bilder: Edag

Der Elektroantrieb bietet Designern und Entwicklern ein großes Potenzial, um wirklich neuartige Fahrzeugkonzepte umzusetzen und eine unverwechselbare Fahrzeuggestaltung von Elektrofahrzeugen für den Endkunden zu positionieren; ist Jörg Ohlsen, CEO und Sprecher der Edag-Geschäftsführung, überzeugt.

Auf dem Automobilsalon in Genf 2010 präsentierte der weltweit im Bereich Auto und Raumfahrt tätige Entwicklungsdienstleister seine technische Weiterentwicklung des viel beachteten Concept Cars ‚Light Car - Open Source‘.

Das im Vorjahr als Weltpremiere vorgestellte ‚Light Car‘ zeigte mit seinem innovativen Exterieurdesign und neuartigen Lichtkonzept ein eigenständiges Gestaltungskonzept für das Elektrofahrzeug von morgen. Zusammen mit acht industriellen Partnern setzte man nun

beim weiterentwickelten E-Konzept auf eine Space-Frame-Struktur, Leichtbauwerkstoffe und neueste Fügeverfahren. Das Gesamtgewicht des ‚Light-Car‘-Konzepts: 1 200 Kilo – inklusive eines Batteriepakets für bis zu 150 Kilometer Reichweite.

Zugleich existiert ein Produktionskonzept, um über eine skalierbare Plattform für kleine bis mittlere Stückzahlen Investitionskosten für Werkzeuge und Fertigungseinrichtungen zu minimieren.

E-Kompetenzzentrum gegründet

Derzeit schafft das Unternehmen aus Fulda ein Kompetenzzentrum Elektromobilität: Dort wird seit Jahresbeginn bestehendes Wissen für ganzheitliche und nachhaltige Mobilitätskonzepte gebündelt. Insbesondere der Know-how-Aufbau beim Ladesystem und im Batteriemangement hat hohe Priorität. Auch

dies soll bereits das Konzeptfahrzeug als Technologieträger demonstrieren.

„Wir müssen aufpassen, dass wir etwa beim Thema Elektromobilität nicht von den Asiaten rechts überholt werden“, erklärt Ohlsen. Bei Edag spreche man derzeit mit möglichen neuen Playern als Partner – etwa aus Indien, China oder auch Südafrika. „Darunter sind interessante Firmen, die teilweise gar nicht den Anspruch haben, mit der Entwicklung von Technologien oder Produkten Geld zu verdienen, sondern eher als Betreiber von Car-Sharing-Konzepten mit völlig neuen Bezahlmodellen“, so Ohlsen weiter. Als Keimzellen solcher Projekte sieht er vor allem asiatische Großstädte.

Auch wenn manches noch einige Zeit braucht: „Die nötigen Investitionen dafür scheut man derzeit – in Deutschland besonders.“ Aber Wachsamkeit sei geboten: „Asiatische Firmen bauen nicht auf

EDAG – ZAHLEN / DATEN / FAKTEN

bestehende Strukturen, sie können direkt in neue Technologien und Modelle investieren“, meint Ohlsen.

Und deutet die Richtung an, wenn er auf den sich ändernden Bedarf neuer Generationen verweist: „Die Jugend von heute sieht ein Auto für 25 000 Euro eher als eine Art Immobilie an.“ Neue Car-Sharing-Modelle, individuelle „Lego-Autos“, die man sich aus einzelnen Modulen zusammenstellt, seien gefragt.

Mittelfristig positiver Ausblick

„Für unser Geschäftsmodell erwarten wir 2010 ein weiterhin schwieriges Jahr mit leicht moderatem Wachstum“, prognostiziert der CEO. Das Umsatzniveau von 2008 werde perspektivisch erst 2011/2012 wieder erreicht. „Bezogen auf den Umsatz rechnen wir mit einer regional stark unterschiedlichen Entwicklung in den Märkten Europas oder der BRIC-Staaten.“ Mehr Antriebs- und zusätzlicher Bedarf an Karosserievarianten werde eine Vielzahl neuer Kooperationen entstehen lassen, die auch das Geschäft von Edag beeinflussen werden, prognostiziert Ohlsen.

Die Nachfrage nach Nischenmodellen werde Kooperationen mit OEMs vertiefen, erläutert er. „Vor dem Hintergrund, dass sich Hersteller stark auf Basisfahrzeuge und dazugehörige neue Technologien konzentrieren, sehen wir gute Chancen für unser Geschäftsmodell.“

Laut Ohlsen glaubt Edag an eine künftig intensivere Einbindung von der Produktentwicklung bis zu Produktionsanlagen, um signifikante Kosteneinsparung im Produktentstehungsprozess erzielen zu können. „Edag mit seiner Gesamtentwicklungskompetenz inklusive dem Anlagenbau sei dafür seines Erachtens optimal qualifiziert.“

Michael Kömpf/Andreas Gottwald ■

Unternehmenskennzahlen – Edag GmbH & Co. KGaA *

Gesamtleistung 2009	569,8 Mio. Euro	Beschäftigte 2009	5 840
Gesamtleistung 2008	712,5 Mio. Euro	Standorte	>35 in 21 Ländern
EBIT 2008	21,5 Mio. Euro	Umsatzanteile: rund 80% Automotive, 15% Aerospace, der Rest verteilt sich auf Schiene und erneuerbare Energien	
Eigenkapitalquote 2008	17,3%		

* Mit Wirkung zum 11.01.2008 wurde die EDAG Engineering + Design AG in eine Kommanditgesellschaft auf Aktien gewandelt.

Gründung:

1969 gründete Horst Eckard das Unternehmen unter dem Namen ‚eckard design‘ in Groß-Zimmern bei Darmstadt, im selben Jahr entstand die erste Niederlassung in Köln.

Konzern heute:

Die Edag Group konzipiert als weltweit größtes unabhängiges Entwicklungsunternehmen (Eigenwerbung) für die Auto- und die Raumfahrtindustrie serienreife Lösungen für die nachhaltige Mobilität der Zukunft. Das Leistungsangebot der Fuldaer deckt die Wertschöpfungskette vom Entwicklungsprozess über Anlagenbau und Kleinserienfertigung ab. Geschäftsfelder: Produktentwicklung, Produktion, Produktionssysteme.

Geschäftsführung:

Jörg Ohlsen, Geschäftsführer/CEO, Sprecher der Geschäftsführung Edag Group, Product Development + Production

Manfred Hahl, Geschäftsführer/COO, Manufacturing Equipment + Aerospace

Rainer Bauer, Geschäftsführer/CFO, Finance

Wettbewerber:

EDAGs Konkurrenten heißen etwa Atena, Bertrandt, CTE Automotive, Gruner Engineering, IAV GmbH, Karmann, Magna, PSW, Rücker oder Semcon Automotive (IVM).

Top-Kunden 2009:

Volkswagen (Gesamtleistung über 25 Prozent), Daimler (rund 14 Prozent), BMW (elf), GM (zehn), Airbus (acht), Ford (rund drei Prozent), Systemlieferanten (acht), sonstige (21 Prozent). Zwei Drittel der Gesamtleistung 2009 wurde in Deutschland erwirtschaftet, 20 Prozent im übrigen Europa, der Rest in Amerika und Asien.

Eigentümerstruktur:

Edag ist ein Tochterunternehmen der Aton-Gruppe (www.aton.de), die seit Februar 2006 sämtliche Edag-Stammaktien hält. Aton ist eine Vermögensverwaltungsgesellschaft, die dem Arzt, Investor und Unternehmer Dr. Lutz Helmig gehört, und die etwa am Stuttgarter Anlagenbauer Dürr eine Sperrminorität von 25,5 Prozent hält. gw

Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, AutoValue GmbH**Aktuell weniger Aufträge durch krisenbedingtes Insourcing**

In der jetzigen Konjunktursituation ist es verständlich, wenn die meisten Unternehmen auf Sicherung der Liquidität und Anpassung setzen. Edag tut das auch. Heute kann das Unternehmen aber froh sein, mit der Aton GmbH und Dr. Lutz Helmig einen kapitalstarken Eigentümer zu haben. Das gibt Sicherheit. Das sieht sicher auch die Region Fulda so, für die Edag so wichtig ist.

Der ostthessische Entwicklungsdienstleister ist gut aufgestellt, hat einen weltweiten ‚footprint‘ und eine Fähigkeit, in der Entwicklungsphase Produkt und Pro-

duktion bis hin zum ‚turnkey‘ ganzheitlich zu vernetzen, wie kaum ein anderer. Das schätzt der OEM, ob bei Pkw oder Nfz. Aber das Damoklesschwert des Insourcings schwebt über vielen Dienstleistern. Auch die Orderbücher sind merklich dünner geworden. Am besten baut man in Krisen seine Stärken aus. Das heißt, Technologiekompetenz schärfen, Führungskräfte an Bord halten, verlässliche Partnerschaft für den Großauftrag von Morgen zeigen und die Quadratur des Kreises schaffen: Restrukturieren und gleichzeitig in die Zukunft investieren.



Beurteilt exklusiv für AUTOMOBIL PRODUKTION die Lage führender Zulieferer: Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Geschäftsführer AutoValue und ehemals VDA-Präsident.