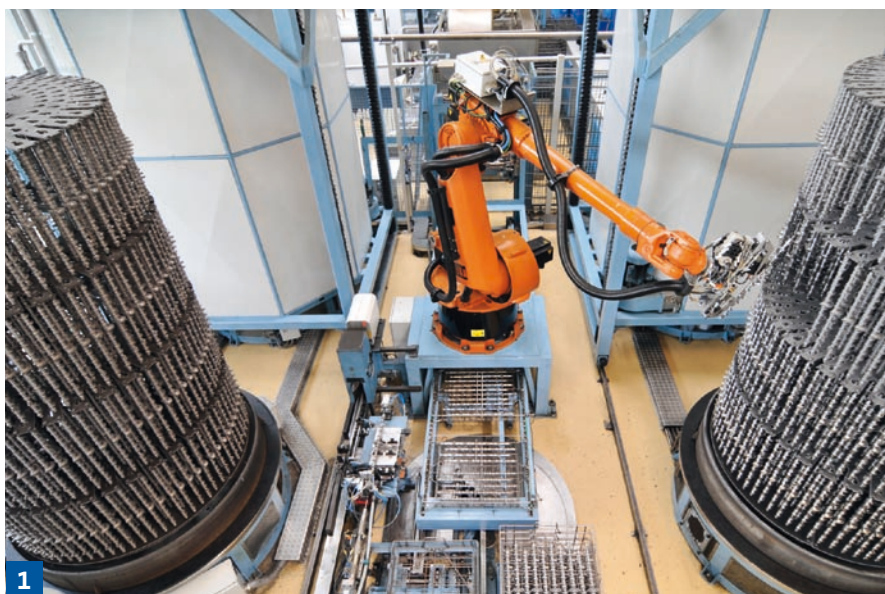


IM FOKUS: HIRSCHVOGEL

Alles aus einem Guss

Der Umform-Spezialist **HIRSCHVOGEL** ist ein weltweit operierender Automobilzulieferer im Bereich der Massivumformung und Zerspanung von Stahl und Aluminium sowie anschließender Bearbeitung. Doch die Veränderungen im Automobilbau erfordern ein flexibles Anpassen des Produkt-Portfolios.



1



2



3

Bilder: Hirschvogel

- 1) Chargieren der Plasmanitrieröfen mit Exzenterwellen.
- 2) Der Lamellenträger wird im Verteilergetriebe verbaut: Die Innenverzahnung im Topf sowie die Außenverzahnung am Schaft sind kalt umgeformt.
- 3) Im Stammwerk Denklingen fertigen rund 1 700 Mitarbeiter massiv-umgeformte Bauteile.

Angefangen hat alles ganz beschaulich. Vor 72 Jahren gründeten die drei Brüder Willy, Anton und Hans Hirschvogel im oberbayerischen Denklingen die Industrieschmiede ‚Hammerwerk Hirschvogel OHG‘. Das erste Umformaggregat ist ein gebrauchter Brettfallhammer, fünf Mitarbeiter erwirtschaften 1938 immerhin einen Umsatz von 26 000 Reichsmark.

Abgesehen von einer Zäsur nach Beendigung des zweiten Weltkriegs ging es mit dem Familien-Unternehmen stetig bergauf. Heute hat Hirschvogel 2 700 Mitarbeiter und beliefert das ‚Who-is-who‘ der Automobilindustrie.

Die Kernkompetenzen der Hirschvogel-Gruppe sind neben dem traditionellen Gesenkschmieden die Halbwarm- und Kaltumformung, das Aluminium-Schmieden und die Weiterverarbeitung der massivumgeformten Bauteile mittels spanen-

der und anderer Bearbeitungsverfahren bis hin zum einbaufertigen Zustand.

Indikatoren machen Mut

Der konsolidierte Jahresumsatz lag 2007 bei 525 Millionen Euro. Die Jahresproduktion belief sich auf 210 000 Tonnen Umformteile. 2008 konnte das Niveau mit 503 Millionen Euro bei einem Ausstoß von 192 000 Teilen in etwa gehalten werden. Im folgenden Jahr erwischte dann der Krisenhammer die bayerischen Umformspezialisten: Der Umsatz ging um 22,47 Prozent auf 390 Millionen Euro zurück. Der Output reduzierte sich um 25,53 Prozent auf 143 000 Tonnen.

Dieses Jahr soll es wieder bergauf gehen und der Umsatz auf 470 Millionen Euro steigen. Die Indikatoren machen zu Beginn des Jahres Mut, dass dieses Ziel erreicht werden kann: „Im ersten Quartal verzeichneten wir starke Um-

satzzuwächse gegenüber dem schlechten ersten Quartal 2009. Die Zuwachsraten lagen bei 80 Prozent“, freut sich Konzernchef Dr. Manfred Hirschvogel. Er betrachtet den momentanen Produktionsboom mit gemischten Gefühlen. Nach dem Einschnitt durch die Krise müssen die Umlaufbestände wieder aufgefüllt werden. Das heißt die Fertigung zusätzlich an. Im zweiten Halbjahr erwarten die Oberbayern eine Beruhigung. Einen neuerlichen Einbruch befürchtet der Zulieferer aufgrund des gestiegenen Exports der Premium-Marken nicht.

Positive Meldungen kommen auch aus China: Im Boom-Markt rechnet Hirschvogel 2010 mit einer Verdopplung der Umsätze. Deswegen wird das Werk in Pinghu (Shanghai) weiter ausgebaut. Mittlerweile wurden einige der handbetriebenen Anlagen aus Deutschland nach China verlagert. Fast schon diametral stellt sich das

Bild in Russland dar. Hier sind keine weiteren Investitionen geplant.

Trotzdem soll der Gesamt-Umsatz bis 2012 auf 700 Millionen Euro steigen. Das wäre fast eine Verdreifachung innerhalb von nur zehn Jahren: 2002 waren es noch 250 Millionen Euro.

Portfolio anpassen

Damit die Expansion nicht unkontrolliert wuchert, rief man 2009 die ‚Hirschvogel Holding GmbH‘ als Mutter aller Unternehmen der ‚Hirschvogel Automotive Group‘ ins Leben. Hirschvogel expandiert weiter und produziert demnächst weltweit an neun Standorten.

In Zukunft will man die Aluminium-Fertigung für Leichtbauteile weiter ausbauen. Diese Neuausrichtung ist eine weitere Konsequenz aus der Wirtschaftskrise: Der Dieselmotorbereich, für den Hirschvogel Einspritzpumpenteile liefert, brach überproportional ein. Auch das Downsizing der Motoren hat ganz handfeste Auswirkungen. Einerseits werden aufgrund der geringeren Zylinderzahl weniger Pleuel benötigt. Andererseits brauchen diese Motoren dafür im verstärkten Maße Ausgleichswellen.

Dementsprechend will Hirschvogel sein Portfolio anpassen. „Wir transferieren unsere Stärken in der Fertigungstechnik auch in den Automobilbau“, erklärt der Konzernlenker. Die Denklinger Forschungsabteilung tüftelt bereits an Rotorwellen für Elektromotoren. Weitere Innovationen sollen folgen.

Wolfgang Gomoll ■

ZAHLEN / DATEN / FAKTEN

Unternehmenskennzahlen – Hirschvogel Holding GmbH

| | | | |
|------------------------------|---------------|--------------------------|--------------|
| Umsatz 2009 | 390 Mio. Euro | Freier Cashflow | keine Angabe |
| Betriebsergebnis 2009 | positiv | Beschäftigte | 2 700 |
| Konzernergebnis 2009 | positiv | Davon Automotive | 99 Prozent |
| Umsatzprognose 2010 | 470 Mio. Euro | Eigenkapitalquote | 40 Prozent |

Gründung:

1938 gründeten die drei Brüder Willy, Anton und Hans Hirschvogel die Industrieschmiede ‚Hammerwerk Hirschvogel OHG‘.

Konzern heute:

Die ‚Hirschvogel Automotive Group‘ ist ein weltweit operierender Automobilzulieferer auf dem Gebiet der Massivumformung von Stahl und Aluminium sowie anschließender Bearbeitung. Neben Denklingen (gegründet 1938) gehören Tochterwerke in Marksuhl (‚Hirschvogel Aluminium GmbH‘, gegründet 2000), Schongau (gegründet 1999), Pinghu (China, gegründet 2005), Columbus/Ohio (USA, 1988) sowie die ‚Hirschvogel Eisenach GmbH‘ (1991) zum Unternehmen. Hinzu kommen eine 49-prozentige Beteiligung in Queimados (Brasilien, ‚Mahle Hirschvogel Forjas S. A.‘) sowie Joint Ventures: ‚Hirschvogel Kotani Poland‘ in Gliwice (Polen, 66 Prozent) und die ‚Kalyani India Pvt. Ltd‘ in Baranasi (Indien, 51 Prozent, beginnt Mitte 2010 mit der Produktion).

Konzernleitung:

Dr. Manfred Hirschvogel und Josef X. Baumeister

Wettbewerber:

Neumayer Tekfor, Hay, Seissenschmidt

Eigentümerstruktur:

Familie Dr. Manfred Hirschvogel (50,51 Prozent), Frank-Hirschvogel-Stiftung (36,67 Prozent), drei weitere Familiengesellschafter (12,82 Prozent).

Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Auto Value GmbH

Hirschvogel: Benchmark aus Oberbayern

Schmieden wissen derzeit kaum, was sie mehr beklagen sollen: die Folgen der Krise, die hohen Stahlpreise, die Unterauslastung, den Ergebniseinbruch und die tiefen Löcher in der Bilanz oder – jetzt, das Hochfahren der Produktion für Pkw, die begrenzte Verfügbarkeit von Stahl, die wieder wachsende Mittelbindung oder die Sorge, dass das 2. Halbjahr 2010 noch nicht gesichert ist. Hirschvogel meistert dieses Wechseltempo. Kaum ein Kunde, ob Hersteller oder Tier 1, der Hirschvogels Flexibilität und Liefertreue, die Konstruktion oder die Nähe zur Entwicklung nicht lobt. Ob Massivumformung kalt, halbwarm, warm, Stahl oder Alu – Hirschvogel beherrscht das! Und zwar weltweit, auch wenn man sich in China Schrammen geholt hat. Schmieden zu globalisieren ist leicht gesagt und schwer getan, vor allem schwer finanziert. Hirschvogel China kommt voran, in Brasilien ist das Joint Venture mit Mahle gut positioniert. Aber der Wettbewerb ist hart. Selbst Bharat Forge und Mahindra/Schöneweiss machen sich heute untereinander scharfe Konkurrenz. Hersteller, die eigene Schmieden haben, kennen ihre Kosten und deshalb sind die Preise im Markt generell „rock bottom“. Neumayer/Tekfor, Hay, Otto

Fuchs oder Sona, sie alle wollen ihre Kapazitäten zu auskömmlichen Preisen füllen. Hirschvogel ist Generalist und Globalist. Hirschvogel ist Benchmark, speziell bei Antriebswellen. Hirschvogel ist breit aufgestellt, kann Massivumformung für Pkw und Nfz, zerspannt oder nicht, Stahl oder Alu, für Daimler oder VW.

Ein bayerisches Familienunternehmen, das es zu Größe und Internationalität gebracht hat, den Wettbewerb als Herausforderung sieht und sich nach dem Kampf um die Auslastung in der Krise nun wieder auf den Kampf um Programmerfüllung und auskömmliche Preise nach der Krise widmen kann: Der Hirschvogel kann wieder fliegen!



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