

IM FOKUS: GETRAG

Nachfrage verhindert Kahlschlag

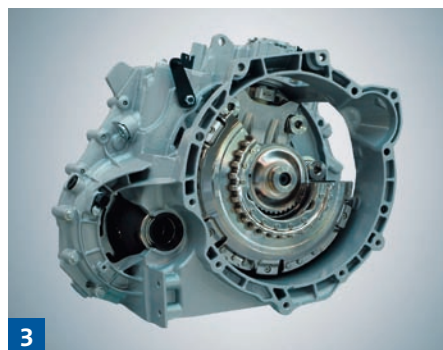
Der Schock saß tief: Getriebe- und Achs-Spezialist **GETRAG** hatte 2009 rund 23 Prozent Umsatz verloren, die Zahl der gebauten Getriebe fiel um 600 000 auf 2,6 Millionen. CEO Mihir Kotecha will die notwendige Restrukturierung aber ohne die Streichung von 700 Stellen voranbringen.



1



2



3

1) Montage der PowerShift-Getriebe im slowakischen Getrag-Werk Kechnec. 2) Beim Zusammenbau mechatronischer Getriebe-Einheiten herrschen Reinraumbedingungen. 3) Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe 6DCT250 für mittlere Front-Quer-Anwendungen: Komfort konventioneller Automaten mit Ansprechverhalten und Wirkungsgrad einer Handschaltung kombiniert.

Zu Jahresbeginn hieß es, der Konzern aus Untergruppenbach sei auf Partnersuche. Und die Tagespresse hatte auch schnell ausgemacht, wer zur Hochzeit in Betracht kam: Getrag-Eigner Tobias Hagenmeyer soll Gespräche mit dem österreichisch-kanadischen Zulieferkonzern Magna International in Sailach geführt haben, was Magna-Kreise bestätigten. Auch mit Joint-Venture-Partner Ford wurde geredet – der Hersteller hält bereits 50 Prozent an der gemeinsamen Getrag Ford Transmissions (GFT). Eine intensivere Zusammenarbeit mit dem Kunden BMW wäre ebenso eine Option, ausschließlich für die Bayern fertigt man Getriebe am Standort Rosenberg. Schon einmal gab es eine Minderheitenbeteiligung eines anderen Zulieferers an Getrag: Das Dana-Engagement wurde durch die Insolvenz des US-Konzerns abrupt beendet.

In die Krise brachte die familiengeführte Getrag, die traditionell keine Ergebnisse veröffentlicht, aber nicht allein die heftige Absatzkrise zwischen Ende 2008 und Ende 2009. Auch ein gescheitertes gemeinsames Geschäft mit Chrysler im Volumen von einer halben Milliarde Dollar trug dazu bei. Der Umsatz sank von rund 2,6 Milliarden Euro 2008 auf aktuell knapp zwei Milliarden Euro. Offen blieb, ob die Eigentümerfamilie nur eine Beteiligung abgeben oder das Unternehmen komplett verkaufen will.

Neuer Chef musste Brände löschen

Getrag CEO Mihir Kotecha, erst seit Jahresende 2009 als Nachfolger von Dieter Schlenkermann in Amt und Würden, hatte anfänglich alle Hände voll zu tun und musste Feuerwehr spielen. Im Dezember 2009 fielen am Konzernhauptszitz 115 Arbeitsplätze weg. Und im März

hieß es, weitere 700 Arbeitsplätze stünden zur Disposition, vornehmlich in deutschen Werken. Die Produktion in Ludwigsburg sollte Ende 2011 aufgegeben, und an den Standorten Untergruppenbach, Neuenstein und Bad Windsheim weiter angepasst werden – ein Schock für die gesamte Region.

Kotecha, in Nairobi geboren und britischer Staatsbürger, begründete die geplante Streichung im Frühjahr mit den Überkapazitäten in Deutschland, die der aktuellen Auftrags- und Marktlage angepasst werden müsse. Er argumentiert, Getrag muss es schaffen, manuelle Handschaltgetriebe auch bei deutlich niedrigerem Volumen zum richtigen Preis und zur richtigen Zeit zu verkaufen. Sonst schaffe man den Spagat auch nicht bei den viel komplexeren Doppelkupplungsgetrieben. Von letzteren könnte Getrag laut CSM-Schätzungen schon 2016 jedes

Bilder: Getrag

vierte produzieren, bei einem Gesamtmarkt von dann fast 5,8 Millionen Einheiten.

Kotecha sieht Getrag denn auch technisch gut aufgestellt: „Unser Portfolio, unsere Kompetenzen sind umfassender denn je. Mit unseren Powershift-Doppelkupplungsgetrieben und Voraussentwicklungsaktivitäten in verschiedensten Bereichen der Elektrifizierung von Antriebssträngen erfüllen wir die Marktanforderungen von heute und morgen.“

So sollen vom jüngst in Serie gegangenen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe 6DCT250 mit trocken laufender Kupplung bereits 2010 über 100 000 Einheiten, bis Ende 2011 über 400 000 Jahreseinheiten entstehen. Damit seien Verbrauchsabsenkungen um bis zu 20 Prozent gegenüber konventionellen Wandlerautomaten möglich. Entwickelt für Mittelklasse- und Kleinwagen, kommt das Getriebe zunächst in Renault Mégane und Scénic sowie im nordamerikanischen Ford Fiesta zum Einsatz. Es wird im italienischen Modugno sowie im mexikanischen Irapuato gebaut. Fünf- und Siebengang-Powershifts kommen 2013.

Das Anziehen der Konjunktur brachte Getrag in Schwung. So gab es zuletzt gute Nachrichten: Ein temporärer Verzicht auf Urlaubs-/Weihnachtsgeld ist vereinbart, ebenso Maßnahmen, um Abläufe in den Werken zu straffen und zu verschlanken. Dafür bleibt Ludwigsburg erhalten, bis Ende 2012 soll es keine betriebsbedingten Kündigungen geben. Das Management ist sicher: Diese Eckpunkte ermöglichen eine „nachhaltige Zukunftssicherung“. *Andreas Gottwald* ■

ZAHLEN / DATEN / FAKTEN

Unternehmenskennzahlen – Getrag

Umsatz 2009	~ 2,0 Mrd. Euro	davon Automotive	100 %
Standorte (mit FuE)	23	Gebaute Getriebe '09	2,605 Mio.
Konzernergebnis 2009	k. A.	davon DCT-Getriebe	~ 60 000
Mitarbeiter (Juni 2010)	12 700	Gebaute Achsen 2009	0,737 Mio.

Gründung:

Am 1. Mai 1935 wurde Getrag in Ludwigsburg von Hermann Hagenmeyer als Getriebe- und Zahnradfabrik Hermann Hagenmeyer AG gegründet. 1951 zur GmbH gewandelt, hat das in zweiter Generation familiengeführte Unternehmen seit 2002 den Hauptsitz im württembergischen Untergruppenbach, zwischen Heilbronn und Stuttgart.

Konzern heute:

Getrag ist ein führender Lieferant für Getriebe- und Antriebsstrang-Technologien. Nach eigenen Angaben der größte unabhängige Fahrzeuggetriebehersteller der Welt, ist Getrag mit knapp zwei Milliarden Euro Automotive-Umsatz die aktuelle Nummer 62 unter den 100 größten Autozulieferern weltweit. Produktschwerpunkte: (Schalt-, automatisierte Schalt- und Dual-Clutch-) Getriebe, eDrive (Hybrid-, E-Antriebe, Range Extender), Driveline (Differenziale, Allrad-Verteiler) und Komponenten.

Unter dem Dach der Getrag Corporate Group vereint sind 14 Einzelunternehmen mit 23 Standorten in Europa, Nordamerika und Asien. Dazu gehören etwa die Getrag Group mit dem Achsen- und Getriebe-Geschäft und 941 Millionen Euro Umsatz in 2009, das Joint Venture Getrag Ford Transmissions (933 Millionen Euro) sowie die regional agierenden Getrag Asia Pacific (143 Millionen Euro) und Getrag Americas (28 Millionen Euro). 1 100 der weltweit 12 700 Beschäftigten sind in der Produktentwicklung aktiv.

Konzernleitung:

Getrag Corporate Group Board: **Tobias Hagenmeyer**, President; **Mihir Kotecha**, CEO Getrag Group, Getrag FORD Transmissions, Getrag Asia Pacific; **Hans-Jürgen Förster**, CFO; **Friedemann Strasser**, All Wheel Drive Business.

Wettbewerber:

Hauptkonkurrenten sind neben den Getriebe-Werken der Autobauer ZF Friedrichshafen, die ‚captive suppliers‘ Aisin Seiki (Toyota-nah) und Jatco (Nissan-nah). gw

Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, AutoValue GmbH

Getrag: Gesellschaft im Umbruch

Boulevard-Journalisten würden die aktuellen Ereignisse bei Getrag vielleicht mit „Sand im Getriebe“ überschreiben, aber das trifft die Sache nicht. Natürlich ist Unruhe in Untergruppenbach, aber wo nicht? Wer Getrag kennt, der weiß, dass das Unternehmen sich selbst am meisten wünscht, wieder mit dem in den Schlagzeilen zu stehen, was es am besten kann: mit Handschaltgetrieben, automatisierten Schalt-, Doppelkupplungsgetrieben oder anderen Antriebsstrang-Systemen. Schließlich hat Getrag seinen exzellenten Ruf mit Innovationen aufgebaut. Nachrichten über Personalabbau, Verluste, Finanzierungssorgen oder Interessenten, die bei Getrag einsteigen wollen, würde man gerne der Konkurrenz überlassen. Aber in solchen Zeiten ist es gut zu wissen, was

Getrag wirklich darstellt und wie die Kunden zu Getrag stehen. Schließlich ist das Unternehmen nach Stückzahlen der größte unabhängige Getriebehersteller der Welt, lässt man einmal die Eigenfertigung der OEMs oder die ‚captives‘ beiseite. 2016 will man die Fünf-Millionen-Marke anpeilen. Getrag ist ein Schwergewicht. Die Kunden schätzen die Kompetenz der Entwicklung und die Qualität der Fertigung. Die Stückzahlen in den ersten Monaten des Jahres steigen rapide und machen – gut oder schlecht – einen Teil der geplanten Restrukturierung obsolet. Tobias Hagenmeyer und sein CEO haben bei der Neuausrichtung noch immer alle Hände voll zu tun, aber mit einem steigenden Markt wird alles einfacher. Damit kann Getrag wieder „hochschalten“.



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