

# IM FOKUS: GKN

## Die Briten machen die Welle

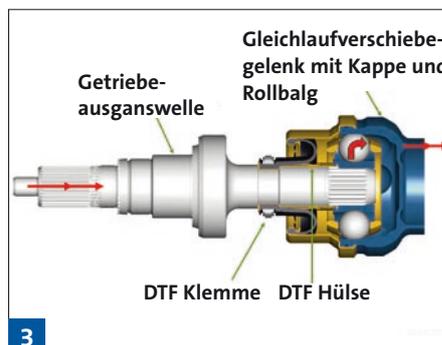
Der Konzern **GKN** ist größter britischer Autozulieferer und aktuell weltweit auf Platz 38 im Ranking der ‚Top 100 Automotive Suppliers‘ von AUTOMOBIL PRODUKTION. Seit über 250 Jahren aktiv, ist GKN heute Weltmarktführer für Driveline-Komponenten wie Antriebswellen.



1



2



3

Bilder: GKN

1) Antriebswellen aus dem GKN-Werk Mosel: In Deutschland unterhält GKN Driveline sechs Fertigungsstandorte sowie ein FuE-Zentrum in Lohmar. 2) Beispiel e-Axle: GKN Driveline entwickelt eine Baureihe elektrischer Antriebe für den Einsatz in E-Autos und zur Umwandlung konventioneller in Hybrid-Fahrzeuge. 3) DTF-Prinzip: Das Direct-Torque-Flow-Gelenk verbindet Getriebe oder Differential direkt ohne Flansch – Vorteile: kleiner, leichter, weniger Unwucht.

Sir Kevin Smith, Chef des britischen Luftfahrt- und Automobil-Zuliefererkonzerns GKN, wirkte bei der Vorstellung der Halbjahreszahlen recht zufrieden. Auch wenn sein Finanzchef William Seeger für die zweite Jahreshälfte 2010 eine um sieben Prozent geringere Autoproduktion als in der ersten Hälfte erwartet, stützen sich beide auf die Erwartung, dass die weltweite Autofertigung von 68 auf 71 Millionen Light Vehicles im laufenden Jahr zulegen wird.

Der Absatz der Briten hat immerhin konzernweit in den ersten sechs Monaten um 25 Prozent auf 2,7 Milliarden Pfund zugelegt, die Marge liegt aktuell bei 7,5 Prozent. Der Gewinn vor Steuern ist mit 175 Millionen Pfund wieder im Plus und die Nettoschulden von GKN sind um 75 Prozent gesunken. Der Ausblick auf wichtige Märkte ist trotz einiger Unwägbarkeiten insgesamt positiv.

Insbesondere im automobilen GKN-Kerngeschäft Driveline scheinen die umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen Früchte zu tragen: Zumindest erwartet Konzernlenker Smith weitere ‚Benefits‘ für die zweite Jahreshälfte und auch für 2011. GKN Driveline ist mit 18 000 Mitarbeitern an 49 Standorten in 31 Ländern der weltweit führende Anbieter von Antriebssystemen und Komponenten für die Kraftübertragung in Pkw und leichten Nfz. Der Umsatz des Geschäftsbereiches stieg immerhin im ersten Halbjahr um 45 Prozent auf 1,189 Milliarden Pfund. Und Driveline ist mit plus 82 Millionen Pfund auch wieder der größte Gewinnbringer der vier GKN-Kernbereiche. Dazu gehören noch Aerospace, Powder Metallurgy und Land Systems.

„Eine solche Entwicklung war vor wenigen Monaten noch nicht absehbar“, zeigt sich Dr. Helmuth Rohregger, Ma-

naging Director North Europe bei GKN Driveline, mit dem aktuellen Auftragsbestand „sehr zufrieden“. Er weiß allerdings auch, „dass die Märkte noch nicht stabil genug sind, um von einer dauerhaft positiven Entwicklung zu sprechen. Wir werden in Deutschland und Europa die Fahrzeugvolumen der Vergangenheit auf absehbare Zeit nicht erreichen.“

Anders in Asien, vorwiegend in China und Indien: „Dort erwarten wir ein anhaltend hohes Wachstum, welches sein Tempo wohl etwas verringern wird, aber dennoch signifikant bleibt.“ Daneben sieht er noch Wachstum in Brasilien.

Rohregger hält die breite Aufstellung für einen wesentlichen Vorteil von GKN: „Wir beliefern alle bekannten Automobilhersteller und haben Produktionsstätten in allen wichtigen Märkten weltweit. Dadurch können wir sehr schnell überall auf Kundenforderungen reagieren.“ Zu-

## ZAHLEN/DATEN/FAKTEN

## GKN plc. &amp; GKN Driveline

Umsatz 1. HJ 2010	2,701 Mio. £	Gewinnmarge 1. HJ	7,5%
Umsatz Driveline 1. HJ	1,189 Mio. £	Driveline-Marge 1. HJ	6,9%
FuE-Invest (Driveline)	57 Mio. £ (2009)	GKN-Standorte in	über 30 Ländern
Mitarbeiter	35 000	davon Automotive	18 000

Quelle: Unternehmensangaben

## Konzern-Gründung:

Die Ursprünge des britischen Konzerns Guest, Keen and Nettlefolds reichen bis 1759 zurück. Die im südwalisischen Dowlais entstandene Eisenhütte konnte umfangreiche Kohlenvorkommen auf ihrem Gelände nutzen und stieg Anfang des 19. Jahrhunderts zum weltweit größten Eisen- und Stahlproduzenten auf. Als AG mit Sitz in Redditch, Worcestershire, existiert GKN seit Juli 1900. Ab 1966 stieg man mit einer Übernahme in die Fertigung von Autoteilen ein. Die Gruppe feierte 2009 ihr 250-jähriges Bestehen.

## Unternehmen heute:

GKN beliefert die Luftfahrtindustrie und den Automobilbau. Über den Konzernbereich Driveline wurden die Briten maßgeblicher Zulieferer für Antriebswellen, 2002 hielt GKN einen Weltmarktanteil von 43 Prozent. Aktuell konzentriert man sich auf Wellen mit Gleichlaufgelenken für Light Vehicles, Sperrdifferenziale und Visco-Kupplungen sowie im Agrarsektor auf Antriebswellen und Traktoranbausysteme (Walterscheid). GKN Sinter Metals ist mit 16 Prozent Weltmarktführer bei der Produktion von Pulvermetallen. Emitec, GKNs Joint Venture mit Continental, fertigt komplette Katalysatoren und ist führend bei Metallträgern für Abgas-Kats und metallischen Dieselpartikelfiltern.

## Konzern-Management:

**Sir Kevin Smith**, Chief Executive; **Nigel Stein**, Divisional Chief Executive Automotive; **Marcus Bryson**, Divisional Chief Executive Aerospace; **Andrew Reynolds Smith**, Divisional Chief Executive Powder Metallurgy, OffHighway and Industrial Services; **William Seeger**, Finance Director; **Judith Felton**, Company Secretary.

## Wichtigste Automotive-Wettbewerber:

AAM, ArvinMeritor, BorgWarner, Dana, Denso, Delphi, Faurecia, Johnson Controls, Magna, Metaldyne, Midas, NGK, Tomkins, Wagon, Valeo, Visteon und ZF.

gw

dem ist Driveline bei E-Mobilität und auch beim Leichtbau etwa durch neu entwickelte Countertrack- und Cross-track-Gelenke im Markt aktiv.

Countertrack nutzt gegenläufig geöffnete Kugellaufbahnen; Crosstrack kombiniert die bekannten Vorteile gerader Kugellaufbahnen mit denen einer Reihe schräger Laufbahnen in einem Gelenk. Beide Gelenk-Konzepte kommen in Seiten- und Längswellen zum Einsatz.

Bei der Entwicklung elektrischer Antriebe, etwa für den Peugeot 3008 Hybrid4 (Leistung E-Motor: 27 Kilowatt, maximales Drehmoment: 200 Nm), ermöglicht die dort eingesetzte patentierte aktive Kupplungstechnik von GKN einen bedarfsweisen Allradantrieb. Ein Drehmoment bis 1 500 Nm konnten die Briten dort bereits auf die Hinterräder bringen. Einheiten, die bis zu 2 500 Nm erreichen, sind in der Entwicklung. Einige Varianten sollen 2012 in Serie gehen.

Audi setzt im neuen A8 nicht nur Seitenwellen der Briten ein, sondern als erster OEM im Quattro auch auf GKNs Direct Torque Flow (DTF). Das ermöglicht eine direkte, flanschlose Verbindung mit Getriebe/Differential zur Übertragung des Drehmoments von der Ausgangswelle auf die Kugelnabe des Gleichlaufgelenks. Mit DTF wird das Gelenk leichter, kleiner, die Unwucht geringer.

GKN Driveline entwickle sich zunehmend zum Anbieter kompletter Antriebssysteme, die man gezielt auf einzelne kundenspezifische Anforderungen zuschneidet, so Rohregger zur weiteren Stoßrichtung des Automotive-Bereichs im GKN-Konzern. *Andreas Gottwald* ■

## Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, AutoValue GmbH

## GKN-Management-Regel: „Keep-invest-divest“

„Knight of the British Empire“ ist eine der höchsten Auszeichnungen in England. Gäbe es eine solche Ehrung für Zulieferer, wäre GKN zweifellos „Knight of the British Suppliers“. Nicht weil der Hersteller von Antriebssystemen auch im Krisenjahr schwarze Zahlen schrieb, im ersten Halbjahr 2010 um 46 Prozent zulegte, der Gewinn explodierte, der Free Cash Flow stark positiv ist und der Konzern wieder Dividende zahlt. Nein, weil das Unternehmen eines der wenigen britischen Vorzeige-Unternehmen der einst so stolzen Autoindustrie geblieben ist. Woran liegt das? Ein Hedgefond könnte einen Konzern nicht straffer und schlanker führen. Die Management-Regel heißt „Keep-invest-divest“. Die Vorgaben sind hart, aber die dezentralen Freiheitsgrade hoch. Emitec beweist das. Man muss lange suchen, will man Fabriken mit höherer Produktivität oder besseren

Audits finden. Das Produktprogramm ist extrem sortiert; Weltmarktführerschaft in Wellen und Gleichlaufgelenken. Aus Mittelständlern, wie Walterscheid, hat GKN einen straff geführten, erfolgreichen Weltkonzern geschmiedet.

Was fehlt? Alte britische Tugenden mit modernem deutschen Industrieverständnis zu verbinden, das könnte Wachstum und ein noch strahlenderes Image schaffen. German Engineering, Innovationen, Technologien, die kurzfristig einmal die Marge reduzieren können, auch eine Investition in das Marketing am Standort Deutschland, würden GKN langfristig noch höheres profitables Wachstum bringen. Kraft- und Drehmomentübertragung ist GKNs Kerngeschäft. Wenn das Unternehmen künftig noch mehr Drehmoment auf die Straße kriegt, wird es vielleicht doch eines Tages ein „Knight“.



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