



Formel 1-Renner:
„Es gibt keinen Rennstall
mehr, der nicht Bauteile
von Pankl verwendet“

Pankl Racing

Neuer Schub

So viel Pech kann man gar nicht haben. Mal ist es eine defekte Zündkerze, mal eine lockere Radmutter, mal der Teamgefährte Mark Webber, der sich im Red-Bull-Boliden verkeilt. In der laufenden Saison klebt Deutschlands Formel-1-Ass Sebastian Vettel das Glück nicht gerade an den Reifen. Worauf sich der 23-jährige Heppenheimer indes verlassen kann, ist die schier unbändige Kraft seines rund 800 PS starken Motors, ein Aggregat, das mit High-Tech-Bauteilen des österreichischen Rennsportzulieferers Pankl Racing die Konkurrenz geradezu verbläst – vorausgesetzt, alles andere passt.

Ende der Eiszeit. Denn auch die Konkurrenz rast mit Titanpleueln, Antriebswellen oder Kolbenbolzen made in Austria über die Rennschleifen dieser Welt. „Inzwischen“, sagt Pankl-Chef Wolfgang

Der Formel-1-Zulieferer
braust der Krise davon.

Warum Sebastian Vettel
die Aktie kaufen würde

Plasser zu FOCUS-MONEY, „gibt es keinen Rennstall mehr, der nicht Bauteile von Pankl verwendet.“ Vettels Red-bull-Renner aber scheint das Know-how der Ösis zumindest in Sachen Höchstgeschwindigkeit am besten umzusetzen. Welches Potenzial die Ingenieure darüber hinaus aus dem Aggregat herauskitzeln können, zeigt sich in zwei Jahren. Dann ändert der Automobilweltverband FIA das Reglement. Ab 2013 verabschieden sich die Teams von den derzeit einheit-

lichen V8-Aggregaten und rollen mit individuell weiterentwickelten 4-Zylinder-Turbomotoren an den Start. „2005 wurde die Motorentechnologie quasi eingefroren“, beklagt Plasser die Folgen nach fünf Jahren. „Für uns lösten sich allein im Geschäft mit Pleueln rund 30 von zuvor 36 Millionen Euro Umsatz in Luft auf.“ Mit dem Beschluss der FIA springt nun auch bei Pankl der Turbo an. Bereits im kommenden Jahr machen sich die Renningenieure ans Werk. „Die massive Entwicklungstätigkeit der Motorenbauer bringt uns Wachstum für die nächsten drei Jahre“, freut sich Plasser.

Auch die beiden übrigen Sparten – das Geschäft mit Antriebsbauteilen für Hubschrauberrotoren (Aerospace) und Supersportwagen (Highperformance) – starten wieder durch. Nach neunmonatiger Durststrecke brachte das abgelaufene dritte Quartal einen Anstieg beim operativen Gewinn von 1,5 Millionen Euro und damit die Wende. Die Börse ahnte es wieder mal früher und schubste den

Aktienkurs binnen Jahresfrist um gut 50 Prozent nach oben (siehe Grafik rechts unten). „Im Vergleich zum Gesamtmarkt aber“, erklärt Analyst Gerald Walek von der Ersten Bank, „liegt das Papier noch klar zurück.“

Kein Wunder: Deutsche Zulieferer wie Conti oder Elring Klinger bringen es im Windschatten der boomenden Autokonjunktur längst wieder auf stattliche Gewinne. Pankl dagegen traf die Krise spät. Der Grund: Das Geschäft in der Aerospace-Sparte verläuft behäbig. „Die Produktion aufwendiger Militärhubschrauber zieht sich bis zu 15 Monate hin“, erklärt Plasser. „Was sich zu Beginn der Finanzkrise in der Produktion befand, wurde fertiggestellt – erst dann brachen die Orders ein.“ Kunden wie Sikorsky, Bell oder Eurocopter bauten Lagerbestände ab und erledigten zuvor ausgelagerte Arbeiten selbst. Die Roskur der Heli-Bauer kostete Pankl im vergangenen Geschäftsjahr ein Fünftel seiner Sparten Erlöse. In Zahlen: vier Millionen Euro.

Seit wenigen Wochen herrscht nun wieder Flugwetter. Die US-Regierung erhöhte den Verteidigungshaushalt um elf Prozent und winkte – gut für Pankl – alle Helikopterprogramme durch. Plasser meldet sogar Aufträge außer der Reihe. „Ab März 2011 liefern wir Bauteile für Sikorsky – ein Volumen von zwölf Millionen Dollar über 20 Monate.“

Noch krasser erlebte der Konzernlenker die Wende im Luxussegment. Auf der Kundenliste steht die Crème de la Crème des Automobilbaus. Federleichte Aluminiumschmiedeteile – kampferprobt im PS-starken Formel-1-Zirkus – wandern in Supersportwagen wie den 1,4 Millionen Euro teuren Bugatti Veyron oder Mercedes SLS AMG. „Noch im Frühjahr 2008 hatten die Hersteller Angst, nicht genügend Teile zu bekommen“, erinnert sich Plasser an fast schon dramatische Szenen beim Kundenbesuch. „Nur ein halbes Jahr später brach das Geschäft ein wie nie zuvor.“ Der Teileverkauf rauschte um 80 Prozent in den Keller. Bugatti etwa kürzte die Produktion seines Supersportlers von ursprünglich 100 Fahrzeugen pro Jahr um die Hälfte. Pankls Spartenumsatz sackte von zwei Millionen Euro pro Monat bis zum Höhepunkt der Krise auf 700 000 Euro ab.

„Krise abgehakt“. Seither geht es steil bergauf. „Die Autobranche hakt die Krise ab“, erklärte BMW-Vorstandschef Norbert Reithofer vorvergangene Woche und

richtet den Blick dabei vor allem nach China. Dort treibt der Wirtschaftsboom nicht nur die Absatzzahlen der Premiumbauer und Massenhersteller in neue Höhen. „Vermögende Chinesen und Russen ordern wieder Supersportwagen“, freut sich Plasser. Im dritten Quartal schoss der Umsatz bei Pankl auf 2,2 Millionen Euro pro Monat – zehn Prozent über Vorkrisenniveau. „2010 ist das zweitbeste Automobiljahr der Geschichte“, so der Manager. „Und 2011 wird das beste.“

Entsprechend optimistisch blickt der Pankl-Boss in die Zukunft. „Beim Umsatz landen wir Ende des Geschäftsjahrs auf dem Niveau des Vorjahrs.“ Heißt: rund 90 Millionen Euro. „Der Gewinn wird gegenüber dem Vorjahr zulegen.“ Und das, obwohl die Zahlen im ersten Quartal noch 30 Prozent schlechter ausfielen als zwölf Monate zuvor. Ein klares Indiz dafür, dass Pankl die Kurve kriegt. Für das Jahr darauf kündigt der High-Tech-Zulieferer bei einem Umsatzplus von fünf bis zehn Prozent steigende Gewinne an.

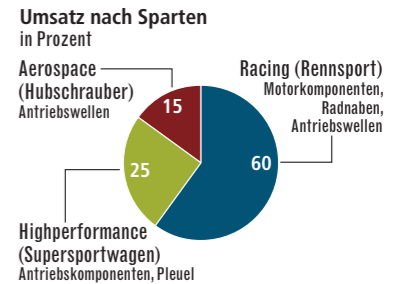
Pankls „Perle“. Die Weichen dafür stellte Pankl in der Krise. „Wir haben die ruhige Zeit genutzt, um Werke zusammenzulegen und Abläufe zu optimieren“, erklärt der Vorstandschef. Gleichzeitig eröffnete Pankl im März 2008 ein Werk in der Slowakei, „die Perle des Konzerns“, wie Plasser sagt. Während die Fabrik in Kapfenberg an die Teams der großen Rennserien liefert, rollen in der Slowakei hochwertige Serienteile für Straßensportwagen vom Band. Die Kompetenz der Österreicher ist bei den Motorenneulingen der Serienhersteller heiß begehrt – vor allem dann, wenn die Zeit bis zur Markteinführung eines neuen Modells drängt. „Entwicklungs-Know-how und Herstellung haben wir schon immer angeboten“, sagt Plasser. „Mit der hochmodernen Fertigung können wir die Komponenten jetzt aber auch dauerhaft zu konkurrenzfähigen Kosten herstellen und verkaufen.“

Vier Rennen bleiben Vettel noch, um seinen ersten Weltmeistertitel zu holen. „Das Wunderkind der Formel 1“, wie Rennzirkus-Chef Bernie Ecclestone den Heppenheimer beschreibt, bleibt gelassen. „In der Ruhe liegt die Kraft. Wir schieben keine Panik, sondern arbeiten ruhig weiter“, sagt Vettel. Ein Erfolgsmotto, das auch im Hause Pankl gilt. ■

JENS MASUHR

Starkes Formel-1-Geschäft

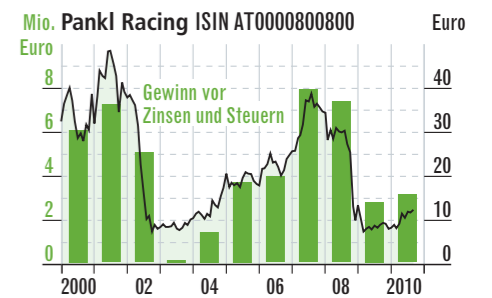
Die Formel-1-Sparte (Racing) ist mit 60 Prozent Anteil größter Umsatzbringer im Konzern. Dahinter folgt Highperformance (Supersportwagen) und Aerospace (Hubschrauber).



Quelle: Pankl

In schöner Eintracht

Ein Vergleich zwischen operativem Ergebnis und Aktienverlauf zeigt: Der Pankl-Kurs bildet exakt die Gewinnsituation im Unternehmen ab. Aktuell geht der Trend nach oben.



Quellen: Thomson Reuters Datastream, Pankl

Luft nach oben

Trotz der jüngsten Kursrally notiert die Aktie erst auf dem Niveau von Anfang 2009. Der breite Markt (ATX) legte 40 Prozent zu. Experten sehen Aufholpotenzial. Stopp: elf Euro.



Quellen: Thomson Reuters Datastream, Pankl