



1998 – 2008

Geschäftsbericht 2008



10 JAHRE HWA – EIN BLICK ZURÜCK

Eine Symbiose aus Sportgeist und High-Tech ist eng verbunden mit der erfolgreichen Firmengeschichte der HWA. Wir lieben schnelle Motoren als auch die Menschen, die sie beherrschen. „Faszination Rennsport“ und „Das Auto“ als wohl eines der überragenden Produkte menschlichen Erfindergeistes begleiten das Tun und Handeln eines kreativen Teams „auf den Straßen des Erfolges“ – lebensnah als auch im übertragenen Sinne.

Und wie im Motorsport gilt auch für die Firmenphilosophie: Wir schauen zukunftsorientiert nach vorn, ein Blick in den Rückspiegel bestätigt den Kurs, das richtige Lenken und Leiten.

KENNZAHLEN

in Mio. EUR	2008	2007	2006	2005
Umsatzerlöse	64,8	60,9	57,6	59,9
EBITDA	3,1	12,0	9,7	9,0
EBITDA-Marge (in %) ¹	4,8	19,7	16,8	15,0
EBIT	0,2	9,1	6,9	6,5
EBIT-Marge (in %) ¹	0,3	15,0	12,0	10,8
Nettoergebnis	-0,40	5,6	4,2	3,9
Ergebnis pro Aktie (in Euro) ²	-0,08	1,10	0,82	0,76

1) in Prozent der Umsatzerlöse

2) stichtagsbezogen

INHALT

Brief des Vorstands	Seite 02
Bericht des Aufsichtsrats	Seite 05
Interview	Seite 07
Aktie & Investor Relations	Seite 12
10 Jahre HWA AG – Ein Blick zurück	Seite 15
Lagebericht	Seite 39
Jahresabschluss	Seite 48
Anhang	Seite 54
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite 60
Termine 2009 _ Impressum	Seite 61

Liebe Aktionärinnen, liebe Aktionäre,

Ihr Unternehmen hat ein schwieriges Geschäftsjahr 2008 hinter sich gebracht. Wir haben unsere Ziele bei den Umsatzerlösen zwar weitgehend erreicht. Das Ergebnis nach Steuern rutschte jedoch erstmals in der Geschichte von HWA leicht in die Verlustzone. Insgesamt sind wir mit dem Verlauf und der Ergebnissituation 2008 nicht zufrieden. Diese Entwicklung ist für uns aber Ansporn zu neuen strategischen Überlegungen und gesteigertem Engagement im Geschäftsjahr 2009. Wir möchten Ihnen hier die wesentlichen Eckpunkte der Entwicklung 2008 vorstellen.

Erinnern Sie sich? Vor einem Jahr war die Welt noch in Ordnung. Heute gehören Bankenpleiten, staatliche Hilfsprogramme und notleidende Industrien, denen die Aufträge in großem Umfang wegbrechen, zur Tagesordnung. Wir waren zunächst sehr zuversichtlich für das Geschäftsjahr 2008. Das Jahr begann aussichtsreich, endete aber auch für uns turbulent.

Von der stark negativ tendierenden Marktsituation ab Herbst 2008 konnten wir uns nicht abkoppeln. Haben sich die Probleme in den ersten Monaten vornehmlich auf die Finanzmärkte beschränkt, so kam es ab dem zweiten Halbjahr zu einem schnellen Übergriff auf die Realwirtschaft. Unser Geschäft zeigte diese Entwicklung erst im November 2008. Die negativen Meldungen der Automobilindustrie färbten sich in der zweiten Jahreshälfte fast im Wochenrhythmus dunkler. Als Zulieferer der Automobilindustrie war die HWA AG unerwartet deutlich betroffen. Allerdings hat sich unser neues Sportwagenmodell im Fahrzeugsegment unabhängig von der Finanz- und Wirtschaftskrise mit dem Großteil der Einheiten ins neue Jahr verschoben. Nach derzeitiger Planung werden wir das Modell bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres komplett an den Auftraggeber ausliefern.

Ihr Unternehmen erzielte 2008 eine Umsatzsteigerung von 6,4 Prozent auf 64,8 Millionen Euro. Die Entwicklung der Ergebnissituation konnte jedoch damit nicht Schritt halten. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern und Abschreibungen (EBITDA) nahm von 12 Millionen Euro auf 3,1 Millionen Euro ab. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ging deutlich von 9,1 Millionen Euro auf 0,2 Millionen Euro zurück. Erstmals in der Geschichte des Unternehmens ist das Nettoergebnis mit minus 0,4 Millionen Euro negativ ausgefallen.



Hans-Jürgen Mattheis
Vorstandssprecher

Der Gewinn je Aktie betrug minus acht Cent nach einem Gewinn von 1,10 Euro je Aktie im Vorjahr. Für den deutlichen Rückgang des Ertrags gibt es zwei zentrale Gründe. Zum einen das Segment Automobilrennsport: Die HWA AG fungiert als Komplett Dienstleister für die Motorsportaktivitäten der Daimler AG in der Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM). Die im Verlauf der Rennsaison notwendigen höheren Aufwendungen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des HWA-Teams hat der Vertragspartner nur zum Teil erstattet. Die Investitionen haben sich jedoch rentiert. Wir konnten die Performance erheblich steigern und gewannen die Teamwertung der Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM). Zum zweiten kam es im Segment Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten, wie oben dargelegt, zu einer deutlichen zeitlichen Verschiebung zu produzierender Fahrzeuge in das Jahr 2009. Die Auslieferung des neuen Modells lag um 50 Prozent hinter der ursprünglichen Planung.

Das enttäuschende Finanzergebnis im Jahr 2008 und die aktuelle Situation in der Realwirtschaft haben zur Folge, dass wir Ihnen als unseren Aktionären keinen Dividendenvorschlag unterbreiten können. Die Ausschüttung einer Dividende wäre im derzeitigen wirtschaftlichen Umfeld unverantwortlich. Die Risikovorsorge für die HWA AG hat eindeutig Vorrang. Die mit der weltweiten Finanzkrise eingetretene Unsicherheit an den Kapitalmärkten hat 2008 auch die Aktie Ihres Unternehmens erfasst. Der Kurs büßte im Jahresverlauf über ein Drittel seines Wertes ein.

Das zweite Halbjahr 2008 und das laufende Geschäftsjahr werden sich den belastenden Einflüssen wie den weltweiten Turbulenzen der Finanz- und Wirtschaftskrise nicht entziehen können. Wir stehen 2009 vor neuen Herausforderungen. Ihr Unternehmen wird Maßnahmen zur effektiven Restrukturierung zügig umsetzen. Investitionen sind 2009 nur in sehr geringem Umfang erforderlich. Wenn der Wind noch rauer wird, sind auch weitergehende Kostenreduzierungen unumgänglich.

Angesichts eines gut gefüllten Auftragsbuches im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten sind wir für das Jahr 2009 verhalten zuversichtlich. Die Wirtschafts- und Marktlage bleibt aber weiterhin schwierig. Wegen zahlreicher Unwägbarkeiten und deren Auswirkungen auf den Automobilrennsport ist Zurückhaltung geboten. Unser Vertragspartner und manche Sponsoren der Rennserie DTM setzen in ihren Unternehmen strikte Kostensparprogramme um. Priorität hat in krisenhaften Zeiten bei der Mehr-



Gerhard Ungar
Vorstand

zahl der Unternehmen das Cash-Management. Ein positiver Cashflow und die Reduzierung der Bankverbindlichkeiten sowie die Rückkehr in die Gewinnzone sind deshalb vorrangige Ziele.

Auf mittlere Sicht sind wir weiterhin zuversichtlich: Mit einer nach wie vor gesunden Eigenkapitalquote, Kostensenkungen, strikter Kostenkontrolle, umfangreichem Know-how und höchstem Qualitätsniveau sind wir sicher, dass wir gestärkt aus der Krise hervorgehen. Fundament hierfür sind unter anderem unsere engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für deren großen Einsatz im Geschäftsjahr 2008 wir uns sehr bedanken.

Ihnen danken wir sehr herzlich für Ihr Vertrauen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns auch in den vor uns liegenden schwierigen Zeiten konstruktiv begleiten. Wir versichern Ihnen, dass wir alles unternehmen werden, um den Unternehmenswert der HWA AG wieder zu steigern.

*Affalterbach, im März 2009
Der Vorstand*



*Hans-Jürgen Mattheis
Vorstandssprecher*



*Gerhard Ungar
Vorstand*

Sehr geehrte Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2008 hat der Aufsichtsrat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und die Prüfung der Geschäftsführung des Vorstands sorgfältig und uneingeschränkt wahrgenommen. Dabei war er in alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen eingebunden. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in schriftlichen und mündlichen Berichten regelmäßig, umfassend und zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft, bedeutende Geschäftsvorfälle sowie die Ertragsituation, einschließlich der Risikolage und des Risikomanagements. Ich selbst stand in regelmäßigem Dialog mit dem Vorstand über spezielle Entwicklungen und Themen.

Aufsichtsratssitzungen und Inhalte

Während des Geschäftsjahres 2008 hat sich der Aufsichtsrat in vier Sitzungen über die aktuelle Lage der Gesellschaft informiert und mit dem Vorstand eingehend erörtert. Diese Aufsichtsratssitzungen fanden am 11. Februar, 23. Mai, 27. Juli und 25. November statt. Zu den Sitzungen war der Aufsichtsrat stets vollständig vertreten. Auch außerhalb der regelmäßigen Aufsichtsratssitzungen haben sich der Vorsitzende und Mitglieder des Aufsichtsrats in Gesprächen mit dem Vorstand ständig über die wesentlichen Geschäftsvorgänge informiert. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrats waren die Umsatz- und Ergebnisentwicklungen, die Investitionsplanung sowie die jeweilige Lage und weitere Entwicklung der Gesellschaft. Herausragendes Thema der Beratungen, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, war die Finanz- und Wirtschaftskrise und die Situation der Finanzmärkte mit ihren Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der vierten Aufsichtsratssitzung am 25. November wurde das Thema erneut umfangreich erörtert und als Konsequenz der Entwicklungen hat der Vorstand die Ziele für das Jahr 2008 revidiert.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Satzungsgemäß besteht der Aufsichtsrat aus sechs Mitgliedern. Mit Wirkung der Hauptversammlung am 23. Mai 2008 hat Frau Eva Maria Aufrecht ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt und ist aus dem Aufsichts-



Professor Jürgen Hubbert
Vorsitzender des Aufsichtsrats

rat ausgeschieden. Die Hauptversammlung hat Ayman Al-Abbasi als neues Aufsichtsmittglied gewählt.

Der Aufsichtsrat setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| ■ Professor Jürgen Hubbert | ■ Christian Wolff |
| Vorsitzender | ■ Ing. Willibald Dörflinger |
| ■ Hans Werner Aufrecht | ■ Rolf Krissler |
| stellvertretender Vorsitzender | ■ Ayman Al-Abbasi |

Abschlussprüfung

Entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung vom 23. Mai 2008 wurde der Wirtschaftsprüfer Dipl. oec. Joachim Lutz, Weilheim-Teck, beauftragt, den Jahresabschluss der Gesellschaft zu prüfen. Den vom Vorstand erstellten Jahresabschluss und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2008 hat der Abschlussprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

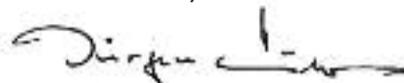
Jahresabschluss

Der Jahresabschluss und der Lagebericht lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vor. Sie wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats ausführlich besprochen. Der Abschlussprüfer hat an dieser Sitzung teilgenommen und über die wesentlichen Ereignisse seiner Prüfung berichtet. Er stand für ergänzende Fragen des Aufsichtsrats zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat dem Prüfungsergebnis des Abschlussprüfers nach eingehender eigener Prüfung zugestimmt. Er hat den Jahresabschluss am 27. März 2009 gemäß § 172 Satz 1 AktG gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat mit dem Vorstand dessen Vorschlag, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen und keine Dividende auszuzahlen, nach eingehender Diskussion zugestimmt.

Dank des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens für ihre tatkräftige Arbeit und Engagement im Geschäftsjahr 2008 seinen herzlichen Dank aus.

Affalterbach, im März 2009



Professor Jürgen Hubbert
Vorsitzender des Aufsichtsrats

INTERVIEW

Mit den Vorständen der HWA AG, Hans-Jürgen Mattheis und Gerhard Ungar sprach die Redaktion über 10 Jahre HWA AG und die Perspektiven des Unternehmens.

Herr Mattheis, Herr Ungar! 20 Jahre aktiv im Motorsport. 10 Jahre HWA AG. Welche Bilanz können Sie für sich sowohl im Motorsport als auch den sonstigen Aktivitäten des Unternehmens ziehen?

Mattheis: Unsere Bilanz nach 10 respektive 20 Jahren, sowohl aus sportlicher als auch aus unternehmerischer Sicht, kann sich durchaus sehen lassen. 1999 sind wir mit einem Umsatz von 36,4 Millionen Euro gestartet. Inzwischen haben wir einen Umsatz von über 60 Millionen Euro erreicht. Für einen Zeitraum von 10 Jahren ist das eine sehr solide Entwicklung und resultiert rein aus organischer Kraft. Ausgenommen das Jahr 2008, haben sich auch die Margen und der Gewinn in dieser Dekade sehr erfreulich entwickelt. 2007 erzielten wir den höchsten Gewinn in der Unternehmensgeschichte. Wir starteten mit dem Geschäftsbereich Automobilrennsport. Heute haben wir mit dem Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten ein solides zweites Standbein.

Ungar: Wir können auf viele sportliche Top-Resultate zurückblicken. Seit 1988 haben wir mit dem Team AMG-Mercedes allein in den Serien ITC, DTM und FIA GT fast 130 Rennen sowie 22 Meisterschaftstitel gewonnen. Das sind Fakten, die für sich sprechen.

Diese Erfolgsbilanz muss man vor dem Hintergrund der Entwicklung im Motorsport in den vergangenen 20 Jahren sehen. Die Struktur des Motorsports von 1988 hat mit den heutigen Bedingungen nichts mehr zu tun. Hier haben wir einen gewaltigen Sprung gemacht. Das geht über Personal, Konstruktion, Simulation und Berechnungen am Computer. Früher haben wir mehr mit Gefühl und aus dem Bauch heraus gearbeitet. Das funktioniert heute nicht mehr. Insgesamt ist alles viel professioneller geworden.

Welche Meilensteine waren für Sie in den zehn Jahren HWA AG einschneidende Erlebnisse?

Mattheis: Das war sicherlich der Start der neuen DTM im Jahr 2000. In den drei Jahren zuvor gab es diese Serie nicht. Daher war die Rückkehr der DTM für uns im Motorsport von hoher Bedeutung so kurz nach der Gründung der HWA. Ein weiterer Meilenstein für die Serie war sicherlich die Verpflichtung der ehemaligen Formel 1-Fahrer Jean Alesi, Mika Häkkinen und seit dem Jahr 2008 der Einstieg von Ralf Schumacher in die DTM.

Ungar: Im Serienbereich war der Bau des CLK DTM AMG ein Meilenstein. Das Auto haben wir in Eigenregie entwickelt – angefangen vom Konzept über die gesamte technische Entwicklung bis zur Produktion des kompletten Autos. Mit dem CLK DTM AMG hat sich die HWA erstmals mit einer Kleinserie von straßentauglichen Autos gezeigt. Das war ein Meilenstein, um das Grundgerüst für unser zweites Standbein Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten zu bilden. Unser neues Modell ist ebenfalls ein bedeutender Schritt, weil die Stückzahl gegenüber dem CLK DTM AMG doppelt so hoch ist.

Was ist aus unternehmerischer Sicht das besondere an der HWA AG, die so eng mit Rennsport, Sportautos und daher mit vielen Emotionen zu tun hat?

Mattheis: Die Kombination aus diesen Aspekten macht das Thema sehr attraktiv. Unser zweites Standbein ist ja aus dem Rennsport entstanden. Auf uns kamen immer wieder Besucher der Rennen zu, die einen Rennsportwagen gerne auf der Straße fahren wollen. Das war der Stein des Anstoßes sportliche Autos straßentauglich zu produzieren. Es ist faszinierend, wenn aus einem Geschäftsbereich ein neues Standbein entsteht, das ebenfalls viele Emotionen generiert. Der CLK DTM AMG ist vom sportlichen Gesichtspunkt aus ein tolles Auto und bereitet dem Fahrer viel Freude. Exakt solche Autos bieten riesige Emotionen – sowohl optisch als auch von der Fahrleistung. Nicht unerwähnt lassen möchte ich den Umbau der A-Klasse zur schnellsten und sportlichsten A-Klasse weltweit. Da schlägt das Herz einfach höher.

In der letzten Rennsaison musste verstärkt in die Performance der DTM-Rennsportwagen investiert werden. Wo haben Sie das Geld eingesetzt und konnten Sie nach diesen Aufwendungen eine Verbesserung erkennen?

Ungar: Ich nehme das Resultat der zusätzlichen Investitionen vorweg. Die Investitionen haben sich gelohnt und die Verbesserungen waren sehr deutlich zu erkennen. Am Jahresende waren wir auf dem gleichen Level wie der Gegner, der im Vergleich zu 2007 in seiner Entwicklung überproportional zugelegt hat. Zu Beginn der Rennsaison war dies nicht der Fall. Deshalb mussten wir schnell handeln. Grund dafür war schlicht, dass wir im Winter nicht ausreichend weiter entwickelt haben. Wir waren zwar besser als im Vorjahr, aber der Entwicklungsschritt des Wettbewerbers war deutlich größer. Das mussten wir gleich im ersten Rennen feststellen. Wir mussten nacharbeiten und weiter entwickeln. Während einer laufenden Saison ist das nicht so einfach, weil das Regelwerk der Serie viele Punkte festschreibt. Das betrifft vor allem große Teile der Aerodynamik, an denen wir gar nichts mehr machen konnten. Deshalb hatten wir andere Bereiche anzupacken. Beispielsweise im Motorumfeld, Radaufhängung, Federung, Dämpfung sowie kleinere Bereiche der Aerodynamik, die erlaubt sind. Das führte zu einer Verbesserung ab dem sechsten Rennen, ab dem wir konkurrenzfähig waren. Der Aufwand war umfangreich und kostete viel Geld. Für die neue Saison 2009 sind wir zuversichtlich, dass wir ab dem

ersten Rennen wettbewerbsfähig sind. Wir haben viele neue Ideen einfließen lassen und viel Zeit und Energie in die neuen Rennautos investiert.

Welche Gründe waren zudem dafür verantwortlich, dass im Jahr 2008 die ursprünglichen Ziele nicht ganz erreicht werden konnten?

Mattheis: Die höheren Investitionen für den Motorsport waren einer der Gründe. Wir mussten zusätzliche Ressourcen aufbringen und ausbauen. Der Aufwand für Testsimulationen hat sich wegen der notwendigen Performancesteigerung gegenüber der ursprünglichen Planung erheblich erhöht. Diese erhöhten Kosten und Investitionen hat der Vertragspartner nicht vollständig kompensiert. Das hat sich deutlich im Ergebnis der HWA AG niedergeschlagen. Zudem hatten wir im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten mit dem neuen Projekt ein gewisses Lehrgeld zu bezahlen. Die Vorgaben des Auftraggebers zu Zertifizierung und Qualität wurden ständig korrigiert, was zu zusätzlichem und ungeplantem Aufwand geführt hat. Das Projekt verzögerte sich und wir starteten erst im November mit der Auslieferung an unseren Auftraggeber. Deshalb haben wir 50 Prozent weniger Fahrzeuge ausgeliefert als für 2008 geplant. Aktuell liegen wir aber auf Kurs, und der Auftrag wird vollständig im Jahr 2009 abgearbeitet.

In 20 Jahren Motorsport haben Sie schon wirtschaftlich gute und auch schlechtere Zeiten miterlebt. Welche Auswirkungen auf Motorsport und Sportwagen erwarten Sie im derzeitigen Umfeld?

Mattheis: In den Jahren 1992/1993 hatten wir im Motorsport eine ähnliche Situation wie heute. Damals war es keine Weltwirtschaftskrise. Aber in der Automobilindustrie waren die Probleme groß. Es ging so weit, dass die AMG, die den Motorsport noch unter sich hatte, Kapazitäten abgebaut und auch Personal freigesetzt hat. In schweren Zeiten können wir solche Maßnahmen nicht kategorisch ausschließen. Es ist uns damals aber sehr schnell gelungen, rasch wieder an den normalen Geschäftsbetrieb anzuknüpfen. Bereits 1994 waren wir wieder auf Erfolgskurs. Das Thema Motorsport ist eng verbunden mit der Daimler AG. Die DTM ist aus heutiger Situation gesichert. Der Konzern setzt aber straffe Sparmaßnahmen um. Davon ist auch das Budget des Rennsports in der DTM betroffen. Wir reagieren darauf, indem wir aus dem Budget diverse Leistungen herausnehmen.

Die DTM fährt bereits in mehreren europäischen Ländern. Ist künftig auch ein Rennen außerhalb Europas geplant und wann ist mit dem Einstieg eines dritten Herstellers neben Mercedes-Benz und AUDI zu rechnen, der die Rennserie noch attraktiver macht?

Ungar: Wo die Rennen stattfinden, bestimmt unser Partner im Motorsport. Dort fahren wir. Der Markt wird bestimmen, wo die Rennen am attraktivsten sind. Wir waren schon

weltweit tätig und hätten nichts gegen Rennen außerhalb von Europa. Das Thema eines weiteren Herstellers ist für uns nicht relevant. Darum muss sich die Organisation der DTM kümmern. Aber die Frage taucht natürlich ständig auf. Ein dritter Hersteller schadet nicht. Doch auch ohne einen dritten Hersteller hat die Serie viel Potenzial. Die DTM beziehungsweise das Produkt muss ständig optimiert und spannender gemacht werden. Zum Beispiel über Renn-Formate, Qualifying-Formate oder Streckencharakteristik. Ob das Heil der Serie in einem dritten Hersteller liegt, oder der ganz große Pusch kommt, ist nicht gewiss. Was hat sich denn großartig negativ verändert, seitdem Opel ausgestiegen ist? Die Zuschauerzahlen sind gestiegen und medial hat sich die Reichweite der Serie weiter erhöht. Die Nascar-Serie in den USA hat übrigens seit mehr als 20 Jahren mit lediglich zwei Herstellern sehr gut funktioniert.

Was können Fans von Mercedes-Benz in diesem Jahr erwarten und hat die Finanz- und Wirtschaftskrise Auswirkungen auf die DTM?

Ungar: Unser Ziel ist es, die Meisterschaft in diesem Jahr zu gewinnen. Die Fans können sich wieder auf spannende Rennen und hart umkämpfte Siege freuen.

Mattheis: Auf das Event DTM scheinen sich die Auswirkungen der Wirtschaftskrise in Grenzen zu halten. Konsumenten sparen momentan eher an großen Ausgaben. Bereits für einen relativ geringen Betrag kann eine Familie das komplette Wochenende an der Rennstrecke verbringen. Das kleine Glück oder Erlebnis, wie ein Rennen live vor Ort, leisten sich Konsumenten auch in der Krise. Der Ticketverkauf für das Startrennen in Hockenheim läuft nach unserem Wissensstand sehr gut.

Im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten arbeiten Sie an einem neuen Modell für Ihren Kunden. Wie zufrieden sind Sie mit der Entwicklung des neuen Modells und welche Pläne haben Sie für ein Nachfolgemodell?

Ungar: Die Auslieferung des aktuellen Modells läuft inzwischen planmäßig. Wir selektieren ein Nachfolgemodell. Derzeit bewerten wir die Wirtschaftlichkeit unserer Ideen und bereiten die Fakten zur Präsentation auf. Mehr können wir an dieser Stelle noch nicht sagen.

Zu diesem Segment gehören auch die Vermietung und der Verkauf von Triebwerken für die Formel 3. Welche Entwicklung weist dieses Geschäft auf?

Ungar: Bis vor kurzem war dieses Geschäft noch sehr erfolgreich. Allerdings ist auch dieser Bereich nunmehr von der Wirtschaftskrise beeinträchtigt. Tatsache ist, dass es weltweit schwierig ist, Sponsoren zu finden. Kunden aus der Formel 3 haben aus diesem Grund

Mühe, die Autos mit Fahrern zu besetzen und zu finanzieren. Das Jahr 2009 wird zwar nicht schlecht verlaufen, aber nicht mehr auf Rekordniveau.

Seit der Gründung der HWA AG vor zehn Jahren haben Sie rund 40 Millionen Euro am Firmensitz in Affalterbach investiert. Über welche Basis und Infrastruktur verfügt das Unternehmen heute?

Mattheis: Das letzte große Investment war unser Neubau, mit dem wir die Fläche der HWA AG auf über 18.000 Quadratmeter Büro- und Werkfläche verdoppelt haben. Diese Kapazitäten reichen für die Serienfertigung von exklusiven Sportwagen aus. Technologisch sind wir so aufgestellt, dass wir das gesamte Equipment im Haus haben, um ein exklusives Serienauto zu produzieren.

HWA AG im Jahr 2018. Wie stellen Sie sich das Unternehmen in den nächsten 10 Jahren vor?

Mattheis: Es wäre schön, wenn wir die vergangenen 10 Jahre auf die kommenden 10 Jahre fortschreiben könnten. Aus heutiger Sicht klingt das sehr optimistisch. Angesichts der Krise müssen wir nun erst einmal das Geschäft stabilisieren und auch gewisse Prozesse besser absichern. In den nächsten 10 Jahren ist es unser Ziel, die Abhängigkeit von der Daimler AG zu reduzieren und auch Aufträge von anderen Kunden erhalten. Wir sind an dieser Stelle zu allem bereit: unsere Infrastruktur bietet uns die Möglichkeit, alles rund um das Auto zu bauen.

Ungar: Im Automobilrennsport gibt es für uns noch großes Potenzial. Speziell im Motorsport gibt es über die DTM hinaus noch Bereiche, die wir erschließen können. Das ist zum Beispiel der Kundensport. Wenn wir uns in den nächsten 10 Jahren im Rennsport noch breiter aufstellen, wäre das einerseits eine Stabilisierung des Geschäfts und andererseits für die HWA AG ein weiterer Wachstumssprung.

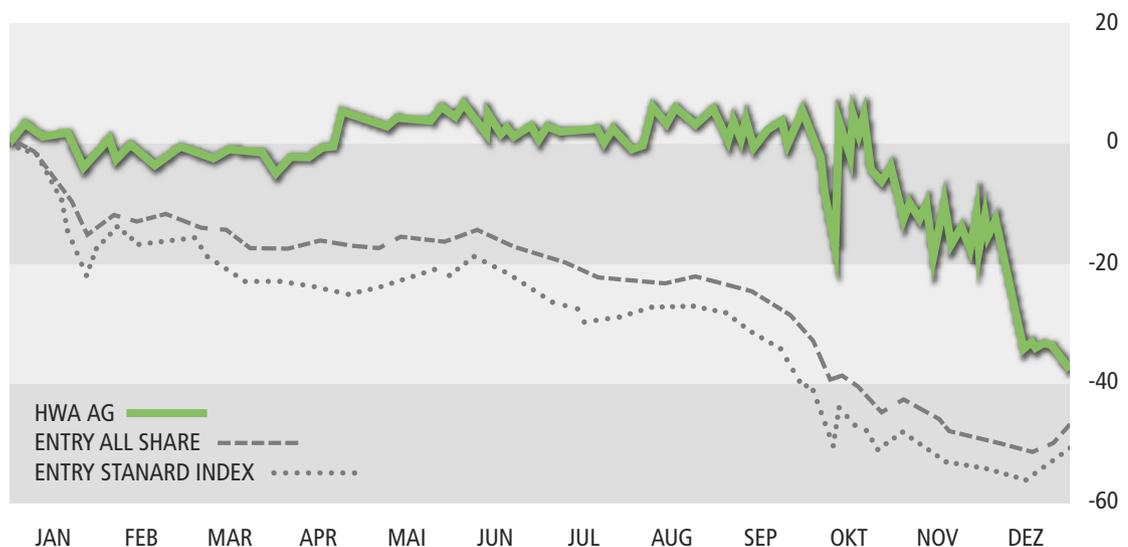
Herr Mattheis, Herr Ungar, herzlichen Dank für das Gespräch!

HWA AG AM KAPITALMARKT

Das Börsenjahr 2008 stand unter dem Einfluss der weltweiten Finanzkrise, die sich in der zweiten Jahreshälfte dramatisch verschärfte. Die Aktienmärkte zeigten bereits in der ersten Jahreshälfte eine hohe Volatilität. Von September an wirkte sich die Finanzkrise zunehmend stärker auf die Realwirtschaft aus. Die Unsicherheit der Stabilität des globalen Finanzsystems hatte Panikverkäufe und Kursstürze zur Folge. Milliarden schwere Rettungsaktionen der Regierungen für Banken und Industrie konnten die Flucht aus den Aktien nicht stoppen. Die Konjunkturerwartungen trübten sich im Laufe der zweiten Jahreshälfte weiter ein, die weltweite Rezession trat verstärkt in den Vordergrund. Die Effekte waren zuerst in den USA, dann auch in Westeuropa und Asien zu spüren. Der deutsche Leitindex DAX fiel 2008 um mehr als 40 Prozent, der MDAX verlor 43 Prozent. Der TecDAX büßte 48 Prozent ein und der SDAX rund 46 Prozent. Der Entry Standard-Index verlor 2008 über 51 Prozent und der Entry All-Share Index rund 45 Prozent. Die wichtigsten Leitindizes außerhalb Deutschlands verzeichneten ebenfalls erhebliche Einbrüche.

Die Aktie der HWA notiert an der Frankfurter Wertpapierbörse im Segment „Entry Standard“. Überdurchschnittlich entwickelte sich die Aktie der HWA AG in den ersten sechs Monaten des Jahres 2008 im Vergleich zu sämtlichen bedeutenden Indizes. Das Papier handelte in diesem Zeitraum in einer engen Bandbreite von 25 bis 27 Euro und erwies sich stabil. Im zweiten Halbjahr konnte sich die Aktie dem allgemeinen Abwärtssog nicht mehr entziehen. Die Entwicklung wurde volatil und die Aktie verlor deutlich an Wert.

KURSENTWICKLUNG (INDEXIERT ZUM ENTRY KURSINDEX)



Am 2. Januar 2008 lag der Eröffnungskurs bei 25,20 Euro, der Schlusskurs am 28. Dezember bei 17,00 Euro. Der Kursverlust der Aktie lag bei rund 33 Prozent. Der Jahreshöchstkurs lag bei 27,00 Euro und der Jahrestiefwert bei 15,70 Euro. Die Marktkapitalisierung fiel im Jahr 2008 von 128 Millionen auf 87 Millionen Euro.

Das Handelsvolumen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr leicht. Nach durchschnittlichen 1.957 Stücken pro Tag im Jahr 2007, betrug das Handelsvolumen in 2008 im Schnitt 1.675 Stücke pro Tag.

AKTIENKENNZAHLEN

Wertpapierkennnummer (WKN)	A0LR4P
ISIN	DE000A0LR4P1
Börsenkürzel	H9W
Handelssegment	Entry Standard (Teilbereich des Open Market) der Frankfurter Wertpapierbörse
Art der Aktien	Auf den Inhaber lautenden Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)
Grundkapital	5.115.000,00 Euro
Anzahl Aktien	5,115 Millionen Stück
Erstnotiz	19. April 2007
Erster Kurs	25,13 Euro
Designated Sponsor	Dresdner Kleinwort, Close Brothers Seydler AG, ICF Kursmakler AG

INVESTOR RELATIONS

Die Kommunikation mit institutionellen und privaten Investoren hat bei der HWA AG einen hohen Stellenwert. Mit unserer Investor Relations-Arbeit pflegen wir den kontinuierlichen und offenen Informationsaustausch mit allen Akteuren des Kapitalmarkts. Auf Roadshows und Kapitalmarkttagungen sowie in Einzelgesprächen präsentierte der Vorstand die Entwicklung und Strategie des Unternehmens. Investoren, Analysten und Vertreter der Wirtschaftspresse nutzten darüber hinaus die Möglichkeit, sich durch einen Unternehmensbesuch am Firmensitz in Affalterbach einen Einblick in die umfassende Entwicklungs- und Produktionsleistung zu verschaffen, um so ein besseres Verständnis für das Unternehmen zu gewinnen. Im Jahr 2008 nahm Close Brothers Seydler Research das Coverage für die Aktie der HWA AG auf.

Die Website www.hwaag.com bietet im Bereich Investor Relations Aktionären und Interessenten detaillierte Informationen rund um die Aktie der HWA. Dazu gehören Pressemitteilungen, Halbjahres- und Geschäftsberichte. Zudem besteht die Möglichkeit, sich auf einen E-Mail-Verteiler für künftige Unternehmensnachrichten setzen zu lassen.

HAUPTVERSAMMLUNG 2008

Am 23. Mai 2008 fand die erste ordentliche Hauptversammlung der HWA AG nach dem Börsengang im Jahr 2007 statt. Rund 70 Aktionäre haben sich in der Reitanlage im Rotland in Affalterbach eingefunden. Vom Grundkapital in Höhe von 5.115.000 Euro waren 4.629.375 Euro, entsprechend 90,51 Prozent, vertreten. Das große Interesse, vor allem auch der Kleinaktionäre, an unserer Gesellschaft freut uns sehr.

Im Einzelnen abgestimmt haben die Aktionäre über die Verwendung des Bilanzgewinns zur Ausschüttung einer Dividende von 0,75 Euro je Aktie (TOP 2), die Entlastung von Vorstand (TOP 3) und Aufsichtsrat (TOP 4), die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien (TOP 5), die Aufhebung des bestehenden und die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals nebst Satzungsänderung (TOP 6). Zudem fassten sie Beschluss über die Wahl von Wirtschaftsprüfer Joachim Lutz zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2008 (TOP 7) sowie über die Wahl von Ayman Al-Abbasi und Rolf Krissler in den Aufsichtsrat (TOP 8).

Die Anteilseigner stimmten der Ausschüttung der Dividende mit 100 Prozent der anwesenden Stimmen zu. Mit 100 Prozent wurde auch dem Vorstandssprecher Hans-Jürgen Mattheis und Vorstand Gerhard Ungar sowie dem kompletten Aufsichtsrat die Entlastung erteilt. Ebenfalls wurde die Ermächtigung zum Rückkauf eigener Aktien ohne Gegenstimme genehmigt. Der Aufhebung des bestehenden und der Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals nebst Satzungsänderung wurde zu 96 Prozent zugestimmt. Die Wahl von Wirtschaftsprüfer Joachim Lutz zum Abschlussprüfer wurde einstimmig erteilt. Ayman Al-Abbasi, Vertreter des Großaktionärs Nasser bin Khaled (NBK) Holding aus Qatar, wurde mit 99,99 Prozent in den Aufsichtsrat gewählt. Die Wiederwahl von Rolf Krissler in das Aufsichtsgremium erfolgte mit 100-prozentiger Zustimmung.

AKTIONÄRSSTRUKTUR PER 31. DEZEMBER 2008*

Circa 90% Vorstand, AR Hans Werner Aufrecht, Christian Wolff, Willibald Dörf-
 linger, Ayman Al-Abbasi (Vertreter des Großaktionärs
 NBK Holding), Hans-Jürgen Mattheis, Gerhard Ungar

Circa 10% Freefloat

Der Firmengründer Hans Werner Aufrecht, MarchSixteen Finance Services, vertreten durch Herrn Christian Wolff, Willibald Dörflinger über die Dörflinger Privatstiftung, Nasser Bin Khaled (NBK) Holding, alle im Aufsichtsrat vertreten, sowie der Vorstand halten circa 90 Prozent des Grundkapitals an der HWA AG. Die NBK Holding hat im Geschäftsjahr 2008 ihren Anteil von 25 Prozent auf knapp 28 Prozent ausgebaut.

*) Hinweis: Die HWA AG ist aufgrund ihrer Notierung im Entry Standard nicht verpflichtet, eine Angabe über die Aktionärsstruktur zu machen und erhält den Anteilsbesitz der entsprechenden Großaktionäre unverbindlich. Die Angaben sind entsprechend nicht verifiziert.



SCHNELL – PRÄZISE – EXKLUSIV

MÄRZ 2009

1998 – 2008:

Zehn Jahre
im Zeichen des
Rennsports und
exklusiver
Sportwagen

STETIGES WACHSTUM

HWA von Beginn
an ein profitables
Unternehmen

HOCHTECHNOLOGIE IM LUXUSSEGMENT

HWA ist Entwick-
lungspartner und
Hersteller für das
Premiumsegment
des Automobil-
markts

RENNSERIE DTM

HWA von Anfang an
erfolgreich im Motor-
sport der DTM



HWA – EIN STARKER PARTNER FÜR DIE INTERNATIONALE AUTOMOBILINDUSTRIE

Am Firmensitz im schwäbischen Affalterbach verfügt das Unternehmen über eine Produktionsfläche von insgesamt 18.500 Quadratmetern. Die HWA AG ist Komplettdienstleister im Bereich

Automobilrennsport in der DTM und im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten Entwicklungs- und Produktionsdienstleister für limitierte und luxuriöse Sportwagen.



1998

1999



GRÜNDUNG DER HWA AG

Die HWA entstand durch die Ausgliederung aus dem von Hans Werner Aufrecht 1967 gegründeten Veredelungsspezialisten Mercedes-AMG. Ende 1998 veräußerte Aufrecht die damalige AMG Motoren- und Entwicklungsgesellschaft mbH mehrheitlich an die Daimler AG.

Im Rahmen der Transaktion erfolgte die Ausgliederung des Bereichs Automobilrennsport. Er umfasste das heutige Team AMG-Mercedes in der DTM sowie Teile des Bereichs Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten. Sie wurden auf die von Hans Werner Aufrecht unter dem Namen H.W.A. GmbH gegründete Gesellschaft übertragen. Das Unternehmen nahm 1999 den Geschäftsbetrieb auf.

2000

BEGINN EINER NEUEN ÄRA – DIE DTM IST ZURÜCK

Die DTM ist das Markenzeichen der populärsten internationalen Tourenwagen-Rennserie, deren Geschichte in der Saison 1984 mit seriennahen Produktionswagen begann und 1996 in einer weltweit ausgetragenen Serie für Hightech-Tourenwagen gipfelte.

Nach einer dreijährigen Auszeit feierte die DTM im Jahr 2000 ein erfolgreiches Comeback. Die „neue“ DTM mit genauso spektakulären, aber wesentlich kostengünstigeren Tourenwagen konnte nahtlos an den Erfolg der „alten“ DTM anknüpfen. Heute gilt sie als „Königsklasse“ der Tourenwagen und ist einer der größten Sportevents in Europa.

Am Ende der Saison 2000 lagen auch drei Stars der „alten“ DTM vorne: Bernd Schneider, Manuel Reuter und Klaus Ludwig. Mit Schneider wurde der letzte Meister der „alten“ DTM auch der erste der „neuen“.

Beim Comeback des Tourenwagensports in Deutschland gehen acht von sechzehn Laufsiegen an Mercedes Piloten, davon sechs Doppelerfolge.

Organisiert und vermarktet wird die DTM von der ITR e.V. mit Sitz in Wiesbaden. ITR steht als Abkürzung für „Internationale Tourenwagen-Rennen“. Erster Vorsitzender der ITR ist HWA Gründer Hans Werner Aufrecht.







2001



HWA FEIERT DEN SIEG

Bernd Schneider wird zum dritten mal DTM Champion.

Nach dem erfolgreichen Comeback der DTM setzten Abt-Audi, Mercedes-Benz und Opel ihren Einsatz 2001 mit unverminderter Konzentration fort.

Sechs Fahrer teilen sich die Siege der zehn Rennen im zweiten Jahr der neuen DTM. Mercedes Pilot Bernd Schneider ist der erste Fahrer in der Geschichte der Meisterschaft, der seinen Titel erfolgreich verteidigt.



AM ANFANG STAND EINE VISION – AM ENDE DER MERCEDES-BENZ CLK-GTR LIMITED EDITION

Die über dreißigjährige Geschichte von AMG und HWA und die seit zehn Jahren bestehende Kooperation mit der Daimler AG haben schon viele automobiler Träume geboren und verwirklicht, auf der Straße, wie auf der Rennstrecke. Dennoch ist es unübersehbar, daß der Mercedes-Benz CLK-GTR Limited Edition in völlig neue Dimensionen vorstößt. In bisher unerreichte Sphären,



wo die Grenzen zwischen Rennwagen und Sportwagen zerfließen, wo mutige Visionen zur erlebbaren Realität werden, wo das theoretisch Denkbare zum technisch Machbaren wird. Mit 320 km/h Spitze gehört der CLK-GTR zu den schnellsten Straßensportwagen. Nach 9,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 200. Der CLK-GTR wurde in limitierter Auflage nur 25 mal gebaut.

TECHNISCHE DATEN

Zylinderzahl/-anordnung:
12-Zylinder 60°-V-Motor, 4 Ventile pro Zylinder

Hubraum cm³: 6898

Bohrung x Hub mm: 89,0 x 92,4

Nennleistung kW (PS): 450 (612) bei 6800 1/min

Nenn Drehmoment Nm: 775 bei 5250 1/min

Höchstdrehzahl: 7200 1/min

Verdichtungsverhältnis: 10,5

Gemischaufbereitung:
Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung





Wernigerode
Premium

AMG

FR Jean Alesi

Wernigerode

Pils

Wernigerode

Red Bull
Alfa Romeo
Alfa Romeo racing

KAISER BRAUEREI WERNIGERODE
Wernigerode



HWA GEWINNT NEUN VON ZEHN RENNEN

Der 201-fache Grand-Prix-Teilnehmer Jean Alesi erweitert das Fahreraufgebot.

Jean Alesi wechselte als erster Formel 1 Fahrer in die DTM. Von 2002 bis 2006 fuhr der Franzose mit sizilianischen Wurzeln in der DTM. Alesi hat mit vier Erfolgen mehr Siegerpokale gewonnen als alle anderen Grand-Prix-Piloten.

Jean Alesi stand bereits 2002 in seinem ersten DTM-Rennen auf dem Podium. Bis zum Finale lieferten sich Schneider und Teamkollege Albers ein dramatisches Duell um den Titel, das Schneider beim letzten Rennen in Hockenheim nur knapp für sich entschied. Für seinen vierten DTM-Titel, mit dem Schneider DTM-Geschichte schrieb, musste der Mercedes-Pilot extrem hart kämpfen.

2004

CLK DTM AMG – LÄSST DIE HERZEN AUTOMOBIL-BEGEISTERTER ENTHUSIASTEN HÖHER SCHLAGEN

Hightech aus dem Motorsport, rennstreckentypische Fahrdynamik, Aufsehen erregende Optik und höchste Exklusivität – so präsentiert sich der neue Mercedes-Benz CLK DTM AMG Cabriolet.

Mit seinem 428 kW/582 PS starken AMG 5,5 Liter-V8-Kompressormotor, dem neu entwickelten Sportfahrwerk, optional erhältlichen Sportreifen und der im Windkanal optimierten Aerodynamik realisiert das limitierte CLK DTM AMG Cabriolet Fahrleistungen der Extraklasse.

Der Hochleistungs-Sportwagen beschleunigt in nur 4,0 Sekunden auf Tempo 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 300 km/h (elektronisch begrenzt). Damit ist das neue Hochleistungsautomobil der schnellste offene Viersitzer der Welt.





MIKA HÄKKINEN STARTET IN DER DTM

Sieben Führungswechsel an der Tabellenspitze und ein aufregender Zweikampf um die DTM-Fahrerkrone – die DTM-Saison 2005 war dank eines engen Titel-Zweikampfes eine der spannendsten der Geschichte. Die Protagonisten an der Spitze: Mercedes-Benz-Pilot Gary Paffett und Audi-Mann Mattias Ekström. Mit 5:3 Siegen ging der Titel an Paffett, der nach der Saison als Testfahrer in die Formel 1 wechselte.

Im Jahr 2005 erweiterte Mika Häkkinen das Fahreraufgebot. Mika beendete seine elfjährige Formel-1-Karriere nach 166 Grand-Prix-Rennen Ende 2001. Mit dem Team McLaren Mercedes gewann er 20 Grand Prix und erzielte 26 Pole Positions. Er wurde zweimal Fahrerweltmeister und einmal Vizeweltmeister.

In seinem DTM-Debütjahr 2005 erzielte Mika im dritten Rennen in Spa seinen ersten DTM-Sieg. Er holte eine Pole Position und drei schnellste Rennrunden.

Nur ein DTM-Neueinsteiger, Jean Alesi, der 2002 in der DTM mit Mercedes-Benz debütierte, gewann in der neuen DTM seit 2000 genau so früh wie Mika Häkkinen.









SCHNEIDERS REKORD

Zum Auftakt am Hockenheim Ring am 9. April 2006 siegte im abwechslungsreichen Rennen souverän der deutsche Bernd Schneider und feierte seinen 40. DTM-Sieg seiner Karriere. Bernd Schneider konnte auch drei Wochen später am EuroSpeedway seinen 2. Sieg in Folge feiern.

Bruno Spengler ist der Gewinner eines turbulenten und packenden DTM-Ren-

nens auf dem Norisring. Zweiter und dritter wurden Bernd Schneider & Mika Häkkinen. Nach einer herausragenden Leistung landete Stefan Mücke im Vorjahreswagen auf dem vierten Platz und komplettierte den Vierfacherfolg für Mercedes-Benz.

Bernd Schneider, der erfolgreichste DTM-Pilot aller Zeiten holte sich auch 2006 den Meister Titel.



HWA STARTET DURCH – ERFOLGREICHES BÖRSENDEBÜT

Zur Finanzierung im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten sowie zur Beschleunigung des Wachstums vollzog die HWA AG am 19. April 2007 das Listing im Entry Standard der Frankfurter Wertpapierbörse. Der 1. Kurs auf dem Börsenparkett wurde mit 25,13 Euro festgestellt. Das entspricht einer Marktkapitalisierung von rund 128 Millionen Euro. HWA ist damit das erste börsennotierte Rennsportunternehmen Deutschlands.

Der Börsengang fand große Beachtung in den Medien. Unter Anwesenheit der HWA Rennfahrer Mika Häkkinen und Bernd Schneider, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Professor Jürgen Hubbert und Firmengründer Hans Werner Aufrecht sowie den Mitgliedern des Aufsichtsrats Christian Wolff, Willibald Dörflinger und Rolf Krissler, war das Börsendebüt ein voller Erfolg für die Gesellschaft.

Die von HWA gebauten Mercedes-Benz Fahrzeuge siegten im Jahr 2007 in sieben von zehn Rennen. Mika Häkkinen startet in der Saison 2007 zum dritten mal und verabschiedet sich mit dem Sieg in Mugello. In seinen drei Jahren in dieser Serie gehörte Häkkinen stets zu den Publikumslieblichen.







Bernd Schneider unter der Champagnerdusche während der Siegerehrung in Barcelona. Mercedes-Pilot Paul di Resta belegte im AMG Mercedes C-Klasse beim Lauf der DTM 2008 in Barcelona den ersten Platz. Bernd Schneider folgte hinter dem Audi-Pilot Timo Schneider auf Platz drei.



Wie Zauberei wirkt das Aufbocken der DTM-Autos beim Reifenwechsel. Das Team der HWA benötigt dafür nur zwischen 3 und 4 Sekunden.





Jamie Green bestritt 2008 sein viertes Jahr in Diensten von Mercedes-Benz in der DTM. Der 26-jährige Brite war über weite Strecken stärkster Mercedes-Benz-Fahrer.



Ralf Schumacher kämpft in seinem ersten DTM-Lehrjahr um jedes Tausendstel.



DTM BARCELONA 2008

Die DTM biegt langsam aber sicher auf die Zielgerade der Saison 2008 ein. Diese Spannung war beim neunten Lauf des Jahres auf dem Circuit de Catalunya deutlich zu spüren. Tabellenführer Timo Scheider hat erkannt, dass er fortan nicht mehr um jeden Preis gewinnen muss.

Aus dem Kreis der Verfolger kristallisiert sich Paul di Resta heraus, der alles daran setzt, den Tabellenführer aus dem Audi-Lager noch abzufangen. Mitten im Geschehen sicherte sich DTM-Rekordchampion Bernd Schneider seine 25. Pole-Position und fuhr im Rennen auf einen dritten Rang.

Nach vermeidbaren Aktionen haben sich zwei Titelaspiranten selber aus dem Favoritenkreis katapultiert: Jamie Green und Mattias Ekström. Paul di Resta schoss nach vorne und entschied im 19. Umlauf das Rennen zu seinen Gunsten.

2008

RALF SCHUMACHER BEGINNT DTM-KARRIERE

Nach 180 Grand-Prix Rennen seiner 11-jährigen Karriere in der Formel-1, startet Ralf Schumacher in der DTM. Er gewann in der Formel 1 sechs Rennen und wurde 2001 und 2002 mit BMW Williams jeweils Vierter der Fahrer-WM.

Ralf Schumacher ist der zweiterfolgreichste deutsche Grand-Prix Pilot nach seinem Bruder Michael. Nach seinem Wechsel in die DTM wurde er bei Fans und Medien rasch zu einem der beliebtesten Fahrer in der DTM 2008.

Seinen ersten DTM-Punkt holte Ralf Schumacher mit dem achten Platz bei extremen Witterungsbedingungen auf dem Nürburgring. Dort ging er als Siebter ins Rennen, sein bestes Qualifyingresultat. In Barcelona wurde er Siebter, sein bestes Rennergebnis der Saison.



Der ehemalige Formel-1-Rennfahrer Ralf Schumacher absolviert in diesem Jahr seine zweite DTM-Saison für Mercedes-Benz. In der nächsten Phase startet der Kerpener in einem aktuellen, siegfähigen Auto.



Die Tests in Mugello haben bewiesen, dass Ralf einen DTM-Tourenwagen auf Top-Niveau bewegen kann. Sein Ziel sind erste Podiumsplätze.





„Ralf wurde schon in seinem Premierejahr einer der Publikumsliebhaber“.



Spannung im Training – die Mannschaft von HWA beim Boxenstopp.





DTM-Kalender 2009

17. Mai	Hockenheimring Baden-Württemberg	(D)
31. Mai	EuroSpeedway Lausitz	(D)
28. Juni	Norisring	(D)
19. Juli	Circuit Park Zandvoort	(NL)
02. August	Motorsport Arena Oschersleben	(D)
16. August	Nürburgring	(D)
06. September	Brands Hatch	(GB)
20. September	Circuit de Catalunya	(E)
11. Oktober	Dijon	(F)
25. Oktober	Hockenheimring Baden-Württemberg	(D)

HWA AG
Benzstraße 8
71563 Affalterbach

Telefon +49 (0) 71 44 / 87 17-0
Telefax +49 (0) 71 44 / 87 17-100
info@hwaag.com
www.hwaag.com

LAGEBERICHT

Rechtliche und wirtschaftliche Verhältnisse der Gesellschaft im Jahre 2008	Seite 40
Konjunkturelle Lage	Seite 41
Geschäftsentwicklung und Ertragslage	Seite 41
Vermögens- und Finanzlage	Seite 42
Investitionen	Seite 44
Beschäftigte	Seite 44
Chancen und Risiken	Seite 45
Forschung und Entwicklung	Seite 46
Geschäftsverlauf und voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft	Seite 47
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2008	Seite 47

LAGEBERICHT

der HWA AG zum 31. Dezember 2008

1. RECHTLICHE UND WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE DER GESELLSCHAFT IM JAHRE 2008

Die Ende des Jahres 1998 als GmbH gegründete Gesellschaft, die 1999 den Geschäftsbetrieb aufnahm, hat mit Formumwandlungsbeschluss vom 4. Dezember 2006 die Rechtsform der Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft gewechselt. Der Formwechsel in die Aktiengesellschaft unter der Firma „HWA AG“ wurde am 15. Dezember 2006 in das Handelsregister Stuttgart eingetragen.

Seit dem 19. April 2007 werden die Aktien an der Frankfurter Wertpapierbörse im „Entry Standard“ gehandelt. Dieses Börsensegment gehört zum Open Market (Freiverkehr).

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist im Wesentlichen unverändert geblieben. Sie umfasst einerseits den Automobilrennsport und andererseits die Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen/ Fahrzeugkomponenten für das sportliche Premium-Segment der Automobilindustrie.

Die Teilnahme an der Rennsportserie Deutsche Tourenwagen-Masters (DTM) stellt weiterhin den Schwerpunkt im Rahmen des Geschäftsbereichs Automobilrennsport dar. Im Auftrag der Motorsportabteilung der Daimler AG wird das offizielle Rennteam von der HWA AG als „Team AMG-Mercedes“ geführt. Die HWA sieht sich hierbei als Dienstleister und übernimmt als Full-Service-Anbieter die komplette Entwicklung und den Aufbau der Rennfahrzeuge mitsamt Motoren sowie alle weiteren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb des Rennteams. Dazu zählen auch die Vorbereitung und Durchführung der Rennen für das Rennteam, die gesamte Organisation für den Rennbetrieb einschließlich der Betreuung und Einsatz der Rennfahrer sowie die Unterstützung weiterer Kundenteams, die mit von HWA aufgebauten Rennfahrzeugen an der DTM teilnehmen.

Im zweiten Geschäftsbereich Fahrzeuge/ Fahrzeugkomponenten führt die HWA AG mit ihrem rennsportspezifischen Know-how Entwicklungsaufträge aus. Zudem ist sie ein hoch spezialisierter Lieferant vor allem für das Premium-Segment der Automobilindustrie. Da-

neben hat sich die Rennmotorenentwicklung und –produktion einen hervorragenden Ruf erworben. So besteht neben der Vermietung von Rennmotoren ein Markt für deren Verkauf. Bedient werden Teams verschiedener Formel 3 Serien wie zum Beispiel der Formel 3 Euro Serie oder der Britischen Formel 3 Serie.

2. KONJUNKTURELLE LAGE

Das weltwirtschaftliche Wachstum betrug im Jahr 2008 lediglich 2,4 Prozent. An den positiven Wachstumstrend der vergangenen Jahre konnte in Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise nicht angeknüpft werden. In den Schwellenländern war das Wachstum mit sechs Prozent vergleichsweise hoch, jedoch konnten selbst hier die Wachstumsraten der Vorjahre nicht erreicht werden. In Japan lag das Wirtschaftswachstum mit minus 0,8 Prozent unter Vorjahresniveau und erzielte dadurch ein Defizit. Das reale BIP-Wachstum in Deutschland betrug im Berichtszeitraum 1,3 Prozent (2007: 2,5 Prozent).

Die weltweite Automobilkonjunktur erlitt im Jahr 2008 große Einbußen. Der globale PKW-Absatz ging um knapp fünf Prozent zurück. Das Wachstum in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas hielt weiter an, konnte den deutlich spürbaren Nachfragerückgang in Nordamerika, Westeuropa und Japan jedoch nicht kompensieren.

In Deutschland musste im Jahr 2008 erneut ein Rückgang der Neuzulassungen um 1,5 Prozent verzeichnet werden. Damit wurde der niedrige Vorjahreswert nochmals unterschritten. Angeschoben wurde diese Entwicklung im letzten Quartal 2008, da sich hier die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise negativ auf die Investitionen und den Konsum auswirkten. Der Nachfragetrend ging im Jahr 2008 hin zu Kleinwagen und auch die Sparte der Geländewagen hat mit plus drei Prozent steigende Zulassungszahlen aufzuweisen. Rückläufige Zulassungsquoten gab es im Bereich der Oberen Mittelklasse (minus 18,6 Prozent) sowie bei Sportwagen (minus 14,2 Prozent), wobei das Kraftfahrtbundesamt keine separate Statistik für die Premium-Sportwagen führt.

3. GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ERTRAGSLAGE

Die Umsatzerlöse im Jahr 2008 stiegen um 6,4 Prozent auf 64,8 Millionen Euro (Vorjahr: 60,9 Millionen Euro). Davon entfielen 56,7 Millionen Euro (Vorjahr: 54,6 Millionen Euro) auf Deutschland und 8,1 Millionen Euro (Vorjahr: 6,2 Millionen Euro) auf das Ausland. Der Umsatz im Bereich Automobilrennsport nahm zu. Dagegen ging der Umsatz im Bereich Fahrzeuge/ Fahrzeugkomponenten leicht zurück. Dies lag vor allem daran, dass ein Großteil der Fahrzeuge, die für den Verkauf im Jahr 2008 vorgesehen waren, in das Jahr 2009 verschoben werden musste. Die Auslieferung lag dadurch 2008 unter der ursprünglichen Planung. Das Leasing- und Verkaufsgeschäft mit Formel 3 Motoren entwickelte sich positiv.

Der Materialaufwand erhöhte sich um 47,8 Prozent auf 37,5 Millionen Euro. Der kleinere Teil der Erhöhung kommt aus dem Bereich Automobilrennsport. Nach der anfänglichen Überlegenheit von Audi in der DTM mussten erhebliche Test- und Entwicklungsmaßnahmen zusätzlich durchgeführt werden. Als Ergebnis konnte der Sieg in der Teamwertung errungen werden. Im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten mussten die Entwicklungstätigkeiten gegenüber der ursprünglichen Planung erhöht werden. Notwendig wurde dies, um unerwartete Probleme zu beheben, zusätzliche Zertifizierungsaufwände zu bewältigen und geänderte Kundenwünsche zu erfüllen. Zur Deckung der Personalspitzen wurden Zeitarbeitskräfte eingesetzt, deren Aufwand ebenfalls in dieser Position erscheint.

Der Anteil des Materialaufwands an der betriebswirtschaftlichen Gesamtleistung erhöhte sich von 40,7 auf 56,1 Prozent.

Die Personalkosten gingen um 4,2 Prozent auf 15,3 Millionen Euro zurück. Einen großen Anteil hat hier die ausbleibende ergebnisbezogene Prämienzahlung für das Jahr 2008.

Höhere Energie-, Betriebs- und Vertriebskosten haben zu der Erhöhung des sonstigen betrieblichen Aufwands geführt.

Die HWA hat 2008 mit 0,2 Millionen Euro ein positives EBIT erwirtschaftet. 2007 hatte das EBIT mit 9,1 Millionen Euro einen Anteil an der Gesamtleistung von 14,6 Prozent. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes oder Ergebnis vor Zinsen und Steuern) wird bei der HWA AG als operative Ergebnisgröße herangezogen und ergibt sich wie folgt:

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

IN MILLIONEN EURO (GERUNDET)

	2008	2007
Umsatzerlöse	64,8	60,9
Bestandsveränderung	0,2	-0,1
Sonstige betriebliche Erträge	1,9	1,6
Gesamtleistung	66,9	62,4
Materialaufwand	37,5	25,4
Personalaufwand	15,3	15,9
Abschreibungen	2,8	2,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11,1	9,1
EBIT	0,2	9,1

2007 konnte noch ein leicht positives Finanzergebnis erwirtschaftet werden. Durch erhebliche Vorfinanzierungslasten und zum Teil stark verzögerte Zahlungseingänge verringerte sich dieses Finanzergebnis 2008 auf minus 0,7 Millionen Euro. Zur Verringerung der Zinslast im kurzfristigen Bereich wurden temporär Geldmarktdarlehen aufgenommen.

Nach der Saldierung des Ertrags mit dem gesamten Aufwand verbleibt ein Jahresergebnis von minus 0,4 Millionen Euro gegenüber plus 5,6 Millionen Euro im Vorjahr.

4. VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme steigerte sich im Vergleich zum Vorjahr von 43,2 Millionen Euro auf 45,3 Millionen Euro. Der Anteil des Anlagevermögens wuchs von 47,8 auf 54,5 Prozent, wobei absolut gesehen ein Zuwachs von 4,2 Millionen Euro auf 24,7 Millionen Euro zu verzeichnen ist. Verantwortlich hierfür sind vor allem die Investitionen in den Neubau (siehe auch unter Punkt fünf Investitionen).

Wie im Vorjahr, so wurden auch 2008 Rennsportteile und Teile für den CLK GTR, die nicht mehr benötigt werden, abgewertet. Der notwendige Mehraufwand in der Entwicklung des neuen Modells bewirkte auch eine Verzögerung des Beginns der Produktion. Die abgeschlossenen Lieferkontrakte konnten nur teilweise an die geänderte Zeitschiene angepasst werden. Zudem gab es Lieferanten, welche die für die Automobilbranche geringe Stückzahl nur auf einmal wirtschaftlich sinnvoll liefern konnten. Dies führte zu einer Erhöhung des Bestandes an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen von 3,2 Millionen Euro auf 9,6 Millionen Euro. Eine Rückführung auf das vorherige Bestandsniveau wird vorerst nicht möglich sein, da Vorsorge für die Ersatzteilversorgung getroffen werden muss.

Der Bestand an fertigen und unfertigen Leistungen in Höhe von 0,7 Millionen Euro umfasst die am Bilanzstichtag teilmontierten Fahrzeuge. Der Vorjahresbestand mit 0,4 Millionen Euro wurde komplett abgerechnet.

Der Forderungsbestand aus Lieferungen und Leistungen erhöhte sich absolut um 1,7 Millionen Euro auf 7,5 Millionen Euro. Relativ zur Bilanzsumme nahmen die Forderungen von 13,4 auf 16,4 Prozent zu. Die Steigerung der sonstigen Vermögensgegenstände auf 1,7 Millionen Euro resultiert im Wesentlichen aus Steuererstattungsansprüchen.

Die Eigenkapitalquote verminderte sich von 61,8 auf 49,6 Prozent. Einen maßgeblichen Anteil am Rückgang der Eigenkapitalquote hatte die Dividendenzahlung im Mai in Höhe von 3,8 Millionen Euro. Dennoch ist die Eigenkapitalquote im heutigen Umfeld immer noch als überdurchschnittlich anzusehen.

Die Rückstellungen verminderten sich von 5,1 Millionen Euro auf 2,6 Millionen Euro. Steuerrückstellungen konnten fast vollständig aufgelöst werden. Sonstige Rückstellungen ver-

minderten sich von 4,3 Millionen Euro um 1,8 Millionen Euro auf 2,5 Millionen Euro. Der größte Teil der Veränderung bezieht sich auf die personalbezogenen Rückstellungen.

Dagegen erhöhte sich der Anteil der Verbindlichkeiten von 26,1 auf 44,8 Prozent. Somit erreichen diese 2008 20,3 Millionen Euro gegenüber 11,3 Millionen Euro im Vorjahr. Aufgrund des erhöhten Einkaufsvolumens nahmen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 3,2 Millionen Euro um 4,9 Millionen Euro auf 8,1 Millionen Euro zu.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit hat sich verschlechtert und beträgt nun minus 2,8 Millionen Euro gegenüber 8,5 Millionen Euro im Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Vorräte und der Forderungen zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit ist im Wesentlichen aufgrund der Investition in den Neubau negativ (minus 7,1 Millionen Euro gegenüber minus 3,8 Millionen Euro im Vorjahr), ebenso der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit infolge der Dividendenzahlung und Darlehens-tilgung (minus 4,3 Millionen Euro und im Vorjahr 2,3 Millionen Euro). Dies führte insgesamt zu einer Verschlechterung der Liquiditätssituation.

5. INVESTITIONEN

Die Investitionen in das materielle und immaterielle Anlagevermögen waren mit 7,1 Millionen Euro um 2,7 Millionen Euro höher als im Vorjahr mit 4,4 Millionen Euro. Herauszuhebende Positionen sind der Neubau der Produktions- und Lagerhalle mit 3,3 Millionen Euro, diverse Transportaufleger für den Bereich Automobilrennsport mit 0,6 Millionen Euro, Fräsmaschinen mit 0,8 Millionen Euro sowie verschiedene Server und Netzwerke mit 0,3 Millionen Euro.

6. BESCHÄFTIGTE

Im Durchschnitt waren im Jahr 2008 243 (Vorjahr: 223) Mitarbeiter inklusive der Vorstände beschäftigt:

Angestellte	102
Arbeiter	138
Auszubildende/Praktikanten	3

7. CHANCEN UND RISIKEN

Das Management setzt Instrumentarien ein, um Risiken möglichst frühzeitig erkennen zu können. Hierzu werden externe und interne Faktoren berücksichtigt.

Aus den originären Finanzinstrumenten wie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in der Bilanz ausgewiesen sind, können sich grundsätzlich Ausfallrisiken und Marktrisiken aus der Veränderung der Wechselkurse, Zinsen oder Marktpreise ergeben.

Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft bestehen aber nur zu einem sehr geringen Maß, da der weitaus größte Teil der Geschäfte in Euro abgewickelt werden. Zur Zinsoptimierung wurde ein kurzfristiges CHF-Darlehen aufgenommen, aus dem Währungsrisiken resultieren können.

Bei den von der Gesellschaft eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um ein Zinstauschgeschäft (SWAP). Daraus können sich Zins- und Währungsrisiken ergeben.

Aus der anfänglichen Subprimekrise in den USA hat sich eine weltweite Finanzkrise entwickelt, die vor allem seit der zweiten Jahreshälfte 2008 die Realwirtschaft erreicht hat. Das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern ebte ab und war zum Teil sogar rückläufig. Für 2009 wird für die meisten Industrieländer ein negatives Wirtschaftswachstum prognostiziert. Die Europäische Zentralbank EZB schätzt, dass eine Erholung 2010 allmählich eintreten wird. Aus dieser Instabilität heraus können die Konsumenten weiterhin verunsichert sein. Damit bestehen weitere Absatzrisiken. Unsicherheit kann durch die fortwährende Umweltdiskussion (Feinstaubbelastung, Ausstoß von CO₂) entstehen. Dass sich wesentliche negative Folgen hieraus im Segment der exklusiven Fahrzeuge ergeben, ist derzeit nicht vorherzusagen.

Das Hauptgeschäftsfeld ist nach wie vor die Durchführung des Rennsports als Auftragnehmer für die Daimler AG. Hier besteht eine Abhängigkeit von der Daimler AG. Das Management der HWA AG ist jedoch der Ansicht, dass sich dieses Risiko mittelfristig kontrollieren lässt, da ein enger und intensiver Kontakt zu den Entscheidungsträgern des Rennsports innerhalb und außerhalb der Daimler AG besteht und die zukünftigen Planungen weitgehend bekannt sind.

Ein zusätzliches Gefährdungsrisiko für die Deutsche Tourenwagen-Masters und damit für die HWA ergibt sich aus der Abhängigkeit von den Sponsoren, welche die Rennserie finanzieren. Einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der Deutschen Tourenwagen-Masters leisten die Medien. Das durch die Berichterstattung über den Rennsport ausgelöste öffentliche Interesse ist unverzichtbar. Insbesondere die Live-Berichterstattung des Fernsehens wie auch Aufzeichnungen sind geradezu Voraussetzungen für das Engagement der Automobilmarken, wie Sponsoren für den Bestand der Deutschen Tourenwagen-Masters.

Die Rennserie ist außerordentlich erfolgreich. Die teilnehmenden Automobilmarken schätzen die DTM als Marketinginstrument hoch ein. Die Sponsoren der Rennserie erfreuen sich über weiter hohe Zuschauerzahlen bei den Rennen und über die zum Teil sogar zunehmende Berichterstattung durch die Medien. Allein 2008 verfolgten mehr als 770.000 Zuschauer die Rennen an den Pisten. Die Live-Übertragungen im Fernsehen verzeichneten Zuschauerzahlen von durchschnittlich 2,01 Millionen pro Veranstaltung. Der durchschnittliche Marktanteil der Rennen lag dabei bei 11,4 Prozent. Die Berichterstattung in den Printmedien hat im Berichtsjahr deutlich auf eine durchschnittliche Auflagezahl von 184 Millionen pro Veranstaltung zugelegt. Die DTM ist in den Medien und bei den Zuschauern neben der Formel 1 als Rennsportserie etabliert und mit Ralf Schumacher konnte wieder ein prominenter „Zuschauermagnet“ gewonnen werden. Schwer absehbar sind aber die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise und dadurch auch das zukünftige Verhalten der Geldgeber der Rennserie. Derzeit geht der Vorstand aber davon aus, dass für diese der Nutzen noch überwiegt und somit die DTM weiterhin veranstaltet wird.

Das 2002 eingeführte Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001:2000 für die Entwicklung, Produktion, Wartung und Vertrieb von Rennfahrzeugen, Sonderfahrzeugen, exklusiven Sportwagen und Fahrzeugkomponenten wurde im Jahre 2008 rezertifiziert. Danach sind die internen Wertschöpfungsprozesse ausgerichtet, die einer ständigen Kontrolle und gegebenenfalls Verbesserung unterliegen.

Insgesamt haben jedoch die Risiken aufgrund der Auswirkungen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise zugenommen.

8. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

In allen Geschäftsbereichen verfügt die HWA AG über Ressourcen, die für die Entwicklung und Konstruktion von Rennwagen, Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten erforderlich sind. Dies beinhaltet computergestützte Fahrzeugkonstruktion mittels CAD und FEM sowie computergestützte Fahrzeugsimulationsprogramme.

Die gesamte Elektrik und Elektronik von Rennwagen, Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten kann entwickelt werden. Dies beinhaltet sowohl die Erstellung und Programmierung der Motorelektronik als auch die Anpassung von Kfz-Sensorik an die Auswertelektronik einschließlich der Entwicklung dazugehöriger Hardware.

Ferner ist das Unternehmen auch mit der gesamten Infrastruktur ausgestattet, die für die Erprobung und Wartung von Rennwagen, Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten und Motoren – sowohl im Betrieb als auch an der Rennstrecke oder beim Kunden – erforderlich sind.

Aus den bestehenden Ressourcen werden regelmäßig jährlich die DTM-Rennfahrzeuge entwickelt. Das gleiche gilt für die Motoren, die sowohl für die Formel 3 als auch für die

DTM weiterentwickelt werden. Im Bereich der Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten werden Entwicklungen im Auftrag Dritter durchgeführt.

9. GESCHÄFTSVERLAUF UND VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER GESELLSCHAFT

Der Einsatz der HWA AG in der DTM wird sich im Jahr 2009 gegenüber 2008 verringern. Die abgeschwächte konjunkturelle Lage macht es notwendig, die Kosten zu reduzieren, da auch die Refinanzierung über Sponsoren schwieriger geworden ist. Zur Kostenreduzierung tragen sowohl Änderungen des Veranstalters ITR bei, wie die Reduzierung der Anzahl der Rennen von elf 2008 auf zehn 2009 und die um einen Tag reduzierte Dauer der Rennwochenenden, als auch Kostenreduzierungen im Bereich der Entwicklung der Rennfahrzeuge und der Durchführung der Rennen. Zudem werden nur acht statt neun Rennfahrzeuge eingesetzt. Dies hat auch zur Folge, dass der Umsatz in dem Segment Automobilrennsport gegenüber 2008 geringer sein wird.

Im Bereich Fahrzeuge/Fahrzeugkomponenten wird der Umsatz gegenüber 2008 etwas zunehmen. Zwar wird das Volumen aus dem Bereich der Motorenvermietung und dem Motorverkauf in der Formel 3 trotz der größeren Konkurrenz voraussichtlich nur leicht abnehmen, aber durch den Verkauf des neuen Modells aus dem Sonderfahrzeugbau wird dieser Rückgang überkompensiert.

Dennoch wird das Jahr 2009 ein schwieriges Jahr werden. Zudem sind Prognosen im derzeitigen Umfeld mit hoher Unsicherheit verbunden. Durch die Investitionen in den letzten zwei Jahren ist die Fixkostenbelastung angestiegen. Auch im Bereich der hochpreisigen Sportwagen entsteht zunehmender Wettbewerb, was Druck auf die Margen ausübt. Das Auslaufen der Produktion des derzeitigen Modells 2009 bewirkt, dass wieder verstärkt Entwicklungsleistungen erbracht werden müssen, bei denen die HWA in finanzielle Vorleistung gehen muss. Vielversprechende Gespräche über ein solches Nachfolgeprojekt werden geführt, aber wann hieraus wieder entsprechende Cashflows entstehen, kann noch nicht abgesichert prognostiziert werden. Hier wird eine Zwischenfinanzierung mit Drittmitteln notwendig werden. Für die derzeitige Produktion wurden wohlweislich einige Zeitarbeitskräfte eingesetzt, die nach Auslaufen der Produktion in der zweiten Jahreshälfte 2009 kurzfristig freigesetzt werden können. Vor diesem Hintergrund können weitere personelle Maßnahmen wie Kurzarbeit nicht ausgeschlossen werden. Dies wird bei Bedarf in Betracht gezogen. Somit ist davon auszugehen, dass die Beschäftigtenzahl gegenüber dem Stand zum Jahresende 2008 abnehmen wird.

10. EREIGNISSE NACH ABLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2008

Nach Ablauf des Geschäftsjahres sind keine Ereignisse eingetreten, welche für die HWA AG von wesentlicher Bedeutung und einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten.

JAHRESABSCHLUSS

Gewinn- und Verlustrechnung	Seite 49
-----	-----
Bilanz _ Aktiva	Seite 50
-----	-----
Bilanz _ Passiva	Seite 51
-----	-----
Kapitalflussrechnung	Seite 52
-----	-----
Entwicklung des Anlagevermögens	Seite 53

Gewinn- und Verlustrechnung 2008

	EUR	2008 EUR	2007 TEUR
1. Umsatzerlöse	64.756.540,30		60.863
2. Erhöhung (Vj. Verminderung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	233.517,42		46
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.954.640,35		1.627
		66.944.698,07	62.444
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	22.467.225,24		16.677
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	14.999.520,56		8.668
5. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	13.104.000,13		13.905
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung davon für Altersversorgung EUR 19.092,70 (Vj. TEUR 18)	2.169.098,30		2.036
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	2.842.177,93		2.937
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	11.120.572,53		9.119
		66.702.594,69	53.342
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.646.121,93		1.775
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.332.493,36		1.739
		-686.371,43	36
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-444.268,05	9.138
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-315.170,25		3.494
12. Sonstige Steuern	276.177,43		36
		-38.992,82	3.530
13. Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)		-405.275,23	5.608
14. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		16.764.805,23	15.273
15. Einstellung in die gesetzliche Rücklage		0,00	280
16. Bilanzgewinn		16.359.530,00	20.601

Bilanz zum 31. Dezember 2008 _ Aktiva

	EUR	2008 EUR	2007 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
EDV-Software und Lizenzen		963.107,05	1.060
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke und Bauten	17.695.204,15		11.973
2. Technische Anlagen und Maschinen	1.778.310,22		1.201
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.051.025,45		2.850
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	240.214,40		3.406
		23.764.754,22	19.430
III. Finanzanlagen			
Sonstige Ausleihungen		0,00	167
		24.727.861,27	20.657
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.584.273,85		3.177
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	649.517,42		416
3. Geleistete Anzahlungen	40.375,01		0
		10.274.166,28	3.593
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.523.732,41		5.775
2. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	51.254,32		48
3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.692.012,42		1.203
		9.266.999,15	7.026
III. Wertpapiere			
Sonstige Wertpapiere		105.817,50	8.452
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		735.809,15	2.924
		20.382.792,08	21.995
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		223.719,39	567
		45.334.372,74	43.219

Bilanz zum 31. Dezember 2008 _ Passiva

	EUR	2008 EUR	2007 TEUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital		5.115.000,00	5.115
II. Gewinnrücklagen			
1. Gesetzliche Rücklage	489.010,98		489
2. Andere Gewinnrücklagen	500.000,00		500
		989.010,98	989
III. Bilanzgewinn		16.359.530,00	20.601
		22.463.540,98	26.705
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Steuerrückstellungen	31.000,00		828
2. Sonstige Rückstellungen	2.518.405,59		4.300
		2.549.405,59	5.128
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.616.337,75		7.442
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.053.345,61		3.192
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.651.742,81		627
davon aus Steuern EUR 1.564.522,63 (Vj. TEUR 458)			
		20.321.426,17	11.261
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		0,00	125
		45.334.372,74	43.219

Kapitalflussrechnung

alle Angaben in Mio. EUR (gerundet)	2008 Mio. EUR	2007 Mio. EUR
Jahresergebnis	-0,4	5,6
Abschreibungen auf Anlagen	2,8	2,9
Veränderungen Rückstellungen	-2,6	-1,8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen / Erträge	0,5	0,2
Cash flow nach DVFA/SG	0,3	6,9
Verluste / Gewinne aus Anlagenabgängen	0,0	0,0
Vorräte	-6,7	2,7
Kundenforderungen	-2,2	-0,8
Sonstige Forderungen und RAP	-0,1	-1,1
Lieferantenschulden	4,9	0,6
Erhaltene Anzahlungen	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten und RAP	1,0	0,3
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	-2,8	8,5
Einzahlungen aus Anlagenabgängen	0,0	0,6
Investitionen in das Anlagevermögen	-7,1	-4,4
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-7,1	-3,8
Auszahlungen an Unternehmenseigner	-3,8	0,0
Tilgung / Aufnahme Kredite (Saldo)	-0,5	2,4
Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	-4,3	2,4
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	11,3	4,2
Veränderungen des Geschäftsjahres	-14,1	7,1
Finanzmittelbestand am Ende der Periode	-2,8	11,3

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
	1.1.2008	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2008	1.1.2008	Zugänge	Abgänge	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	TEUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
EDV-Software und Lizenzen	2.339.496,58	289.710,59	0,00	0,00	2.629.207,17	1.279.580,76	386.519,36	0,00	1.666.100,12	963.107,05	1.060
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke und Bauten	17.437.168,16	3.432.270,32	0,00	3.194.821,37	24.064.259,85	5.463.842,45	905.213,25	0,00	6.369.055,70	17.695.204,15	11.973
2. Technische Anlagen und Maschine	7.173.246,20	984.340,49	0,00	149.700,00	8.307.286,69	5.972.599,15	556.377,32	0,00	6.528.976,47	1.778.310,22	1.201
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.000.255,94	2.165.790,60	172.006,73	61.034,73	11.055.074,54	6.149.775,92	994.068,00	139.794,83	7.004.049,09	4.051.025,45	2.850
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.405.556,10	240.214,40	0,00	-3.405.556,10	240.214,40	0,00	0,00	0,00	0,00	240.214,40	3.406
	37.016.226,40	6.822.615,81	172.006,73	0,00	43.666.835,48	17.586.217,52	2.455.658,57	139.794,83	19.902.081,26	23.764.754,22	19.430
III. Finanzanlagen											
Sonstige Ausleihungen	167.288,39	0,00	167.288,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	167
	39.523.011,37	7.112.326,40	339.295,12	0,00	46.296.042,65	18.865.798,28	2.842.177,93	139.794,83	21.568.181,38	24.727.861,27	20.657

ANHANG

Allgemeine Hinweise	Seite 55
Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Seite 55
Erläuterungen zur Bilanz	Seite 56
Sonstige Angaben	Seite 58
Gewinnverwendungsvorschlag	Seite 59
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	Seite 60

HWA AG _ Affalterbach

Anhang für 2008

ALLGEMEINE HINWEISE

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des AktG und der Satzung aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Erworbene *immaterielle Vermögensgegenstände* sind zu Anschaffungskosten bilanziert und werden, sofern sie der Abnutzung unterliegen, entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige Abschreibungen (3 bzw. 5 Jahre; lineare Methode) vermindert.

Das *Sachanlagevermögen* ist zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt und wird, soweit abnutzbar, um planmäßige Abschreibungen vermindert.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden nach Maßgabe der voraussichtlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Geringwertige Anlagegüter bis zu einem Wert von EUR 1000,00 werden entsprechend der steuerlichen Regelung über einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschrieben. Die Abschreibungen auf Zugänge des Sachanlagevermögens werden zeitanteilig vorgenommen.

Die Bestände an *Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen* sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips aktiviert.

Die *unfertigen und fertigen Erzeugnisse* sind auf der Basis von Einzelkalkulationen zu Herstellungskosten bewertet, wobei neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen und Sondereinzelkosten auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten berücksichtigt werden. Fremdkapitalzinsen sowie Kosten der allgemeinen Verwaltung wurden nicht aktiviert.

Alle erkennbaren Risiken im **Vorratsvermögen**, die sich aus überdurchschnittlicher Lagerdauer, geminderter Verwertbarkeit und niedrigeren Wiederbeschaffungskosten ergeben, sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen; das allgemeine Kreditrisiko ist durch pauschale Abschläge berücksichtigt.

Die **sonstigen Wertpapiere** sind mit ihren Anschaffungskosten angesetzt.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in der Höhe angesetzt, die nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Fremdwährungen wurden unter Berücksichtigung des Niederst- bzw. Höchstwertprinzips umgerechnet.

Erläuterungen zur Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im Anlagenspiegel dargestellt.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Hierin enthalten ist ein Disagio von TEUR 16.

EIGENKAPITAL, GENEHMIGTES KAPITAL

Das Grundkapital ist eingeteilt in 5.115.000 Inhaber-Stückaktien. Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 22. Mai

2013 einmalig oder mehrmalig um bis zu insgesamt EUR 2.557.500,00 (genehmigtes Kapital) gegen Bar- und/oder Sacheinlage zu erhöhen.

RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen wurden im Wesentlichen für Urlaubsansprüche, Jubiläumszuwendungen, Berufsgenossenschaftsbeiträge, Gewährleistungsansprüche, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie ausstehende Lieferantenrechnungen gebildet.

VERBINDLICHKEITEN

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben TEUR 1.689 eine Restlaufzeit von 2 bis 5 Jahren. TEUR 6.741 sind durch Grundpfandrechte gesichert. Die übrigen Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

	TEUR
Zahlungsverpflichtungen aus Dienstleistungs-, Miet- und Leasingverträgen	2.491
Bestellobligo	1.145

Die Verträge enden zwischen 2009 und 2015.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Zum 31. Dezember 2008 besteht ein Zins- und Währungsswap, der am 22. August 2006 abgeschlossen wurde:

	Zinssatz %	Bezugs- größe	Laufzeit	Marktwert TEUR
Zins- und Währungsswap	3,75	1.326 TEUR/		
	2,60	2.093 TCHF	31.12.2009	-87

Für den negativen Marktwert wurde eine Drohverlustrückstellung gebildet. Die Bezugsbeträge vermindern sich halbjährlich entsprechend der Verminderung der langfristigen

Bankdarlehen. Der Bewertung liegen allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (Black-Scholes, Heath-Jarrow-Morton) zugrunde.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse nach Regionen	2008		2007	
	TEUR	%	TEUR	%
Inland	56.662	87,5	54.637	89,8
Ausland	8.094	12,5	6.226	10,2
	64.756	100,0	60.863	100,0

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Bei den periodenfremden Erträgen handelt es sich im Wesentlichen um Erträge aus Anlageabgängen (TEUR 24) sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (TEUR 1.313).

SONSTIGE STEUERN

Die Aufwendungen für Vorjahre betragen TEUR 238 und betreffen Lohnsteuer sowie Steuerabzugsbeträge nach § 50a Abs. 4 EStG.

SONSTIGE ANGABEN

AUFSICHTSRAT

Prof. Jürgen Hubbert, Kaufmann	Vorsitzender
Hans Werner Aufrecht, Kaufmann	stv. Vorsitzender
Rolf Krissler, Steuerberater	
Christian Wolff, Kaufmann	
Eva-Maria Aufrecht	bis 23. Mai 2008
Willibald Dörflinger, Kaufmann	
Ayman Al Abbasi, Chief Financial Officer	ab 23. Mai 2008

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates betragen EUR 26.000,00.

VORSTAND

Hans-Jürgen Mattheis

Sprecher

Gerhard Ungar

MITARBEITER

Durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter:

Gewerbliche Arbeitnehmer 138

Angestellte 102

240

Auszubildende 3

243

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

Der Vorstand schlägt vor, den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Affalterbach, im März 2009

Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Ich habe den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der HWA AG, Af-falterbach, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buch-führung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Meine Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von mir durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Ich habe meine Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Ab-schlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresab-schluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich aus-wirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungs-handlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mög-liche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rech-nungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichpro-ben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrund-sätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Ich bin der Auffassung, dass meine Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für meine Beur-teilung bildet.

Meine Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach meiner Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse ent-spricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen ent-sprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebe-richt steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Weilheim/Teck, den 26. März 2009

Lutz
Wirtschaftsprüfer

Termine 2009

18. Februar 2009	Veröffentlichung vorläufiger Zahlen für das Geschäftsjahr 2008
April 2009	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2008
8. Mai 2009	Hauptversammlung der HWA AG in Affalterbach
18. August 2009	Veröffentlichung vorläufiger Zahlen für das 1. Halbjahr 2009
27. August 2009	Veröffentlichung des Halbjahresberichtes 2009

Impressum

Herausgeber

HWA AG

Investor Relations _ Press Relations

Benzstraße 8 _ 71563 Affalterbach _ Germany

Telefon: +49 (0) 71 44/87 17-279 _ Telefax: +49 (0) 71 44/87 18-111

E-mail: ir@hwaag.com

Bildnachweis

HWA AG, Daimler AG

© HWA AG 2009

1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005

2006 2007

2008

HWA AG
Benzstraße 8
71563 Affalterbach

Telefon +49 (0) 71 44 / 87 17-0
Telefax +49 (0) 71 44 / 87 17-100
info@hwaag.com _ www.hwaag.com