



**Enthüllung:**  
Uniwheels stattet auch Supersportwagen wie den 1260 PS starken Fahlke Larea GT1 S12 aus.

Uniwheels unterm Strich einen Gewinn von rund acht Millionen Euro. Schmid: „Wir schaffen drei bis fünf Prozent Produktivitätsverbesserung pro Jahr.“

Für den Mittelständler hatte der Ausflug auf den Anleihemarkt aber noch weitere Vorteile: „Die Anleihe hat uns professionalisiert“, sagt Finanzchef Karsten Obenaus. So lege Uniwheels etwa seine Zahlen nun nach internationalen Regeln vor. Da sei der Schritt für die Umformung in eine AG vor zwei Monaten nicht so groß gewesen. Ein Börsengang sei zwar vorerst nicht geplant. „Es zu können, aber nicht zu müssen ist ein beruhigendes Gefühl“, sagt Schmid, „aber ich schließe es auch nicht aus.“

Die Leichtmetallräder des Mittelständlers erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Die Pfälzer haben vor allem Premiumhersteller wie, Daimler, BMW und Audi als Kunden. Die teuerste Felge ist ein acht Kilo leichtes Schmiederad, kostet im Handel 1500 Euro und ist für einen Porsche. Uniwheels beliefert auch den Motorsport. Im Erstausrüstungsgeschäft sieht es sich als Nummer

drei in Europa hinter Borbet und Ronal, im Zubehörmarkt sogar auf der Spitzenposition. „Die vergleichsweise leichteren Aluminiumräder helfen, die vom Gesetzgeber geforderten CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erreichen“, bestätigt Autoexperte Stefan Bratzel. Auch um sich in der Modellvielfalt zu differenzieren, spielten die Räder für das Design der Fahrzeuge eine immer wichtigere Rolle. Sprunghaftes Wachstum sei aber nicht zu erwarten, auch wenn inzwischen Mittelklasse-Fahrzeuge mit Aluminiumfelgen ausgeliefert würden. Auch Schmid rechnet fest damit, dass die Stahlfelgen weiter verdrängt werden. Aluminium sei - trotz eigener Versuche mit Karbonrädern - zurzeit das beste Rädermaterial.

„Wir sind eigentlich ein relativ langweiliges Unternehmen“, sagt Schmid. „Wir wollen in Ruhe unser Geld verdienen und nicht abhängig sein.“ So mancher Anleger hätte sein Geld wohl viel lieber in ein langweiliges Unternehmen investiert, als es etwa mit einem Traumschiff zu versenken.

## UNIWHEELS FAMILIE UND UNTERNEHMEN

**Vater** Günter Schmid gründet mit einem Partner 1969 den Aluräderhersteller ATS, 1978 folgt die Zweitmarke Rial. Der „Felgenbaron“ liebt den Motorsport und wird bekannt durch seinen Formel-1-Rennstall von 1977 bis 1984 unter anderem mit den Fahrern Jochen Mass und Manfred Winkelhock. Dessen gelber F1-Bolide zierte noch heute den Eingang der Zentrale. 1986 verkauft er seine ATS-Anteile. ATS geht später unter Führung des Investors Tigerwheels insolvent. 1998 verkauft er Rial an seinen Sohn Ralf für 10,8 Millionen DM. Schmid stirbt 2005.

**Sohn** Ralf gründet mit 19 seine erste Firma für Sitzbezüge und scheitert. Auch sein BWL-Studium in Mannheim bricht er ab. Von 1989 an arbeitet er im väterlichen Betrieb. Nach sieben Jahren unter dem exzentrischen Senior steigt er aus und gründet 1996 seine eigene Firma Alutec. 2008 kauft er aus der Insolvenz die einst von seinem Vater aufgebaute ATS. Alle Marken schlüpfen unter das Dach der 2005 gegründeten Uniwheels. Der 47-jährige Selfmade-Unternehmer lebt mit Frau und vier Kindern in der Schweiz und auf Malta, wo auch seine Holding sitzt.

# Sanktionsgeschädigte vereinen sich

## Der Deutsch-Russische Wirtschaftsbund fordert Entschädigungen für Mittelständler.

**Christoph Schlautmann**  
Düsseldorf

**K**unden bekommen keine Kredite mehr und widerrufen Aufträge, Abnehmer zahlen ihre Rechnung nicht, Transporte bleiben an der Grenze liegen: Seit Beginn der Ukraine-Krise im vergangenen April erhielten deutsche Unternehmen teils mehr als 60 Prozent weniger Anfragen und Bestellungen aus Russland. Mindestens 7,2 Milliarden Euro, schätzt der Deutsche Industrie und Handelskammertag (DIHK), setzten deutsche Firmen bis zum Jahresende weniger in Russland um als 2013.

Die ersten mittelständischen Firmen hat dies jetzt veranlasst, sich zu einem Opferverband zusammenzuschließen. Seit dem Jahreswechsel macht sich der Deutsch-Russische Wirtschaftsbund in Hamburg für geschädigte Mittelständler stark, die unter den Wirtschaftssanktionen gegen Russland leiden. „Wir treten für kleine und mittlere Unternehmen ein“, sagt Verbandspräsident Hans-Dieter Philipowski, „die alleine von der Politik nicht wahrgenommen würden.“

den darf und was nicht, sehr allgemein gefasst wurden, greifen die Sanktionen breiter als beabsichtigt. Viele Hersteller sehen sich veranlasst, Lieferungen komplett einzustellen, um im Zweifel nicht gegen Sanktionsbestimmungen zu verstoßen.

„Vor allem im Maschinenbau ist die Unsicherheit groß“, berichtet Philipowski, der mit einer eigenen Firma im Anlagenbau tätig ist. Niemand wisse dort, ob die geordneten Produkte nicht schon vor der Auslieferung auf die Sanktionsliste wanderten.

Hinzu kommt, dass Russland im Gegenzug am 6. August 2014 ein Einfuhrverbot für Nahrungsmittel aus Ländern verhängte, die sich an den Sanktionen beteiligen. Damit ist auch die deutsche Nahrungsmittel- und Agrarwirtschaft betroffen.

Beim deutschen EU-Kommissar Günther Oettinger in Brüssel hat der 58-Jährige deshalb seine Sorgen schon vorgebracht. Dem Hamburger ist bewusst, dass es keinen Rechtsanspruch auf Entschädigung gibt, klein beigeben will er dennoch nicht. Schließlich sei auch die deutsche Landwirtschaft - wie zuletzt nach der Hochwasserkatastrophe im



**Hafen im russischen Sankt Petersburg:** Kaum noch Importe aus Deutschland.

Seit Gründung hat der Wirtschaftsverband bereits zwölf neue Mitglieder gefunden, weitere dürften rasch hinzukommen. Zumal sich die Sanktionen noch verschärfen können. Für den Fall, dass Russland weitere Aktionen zur Destabilisierung der Ukraine ergreift, forderte das Europaparlament Mitte Januar vom EU-Rat eine Ausweitung der restriktiven Maßnahmen.

Dabei ist die Lage schon jetzt angespannt. Mehr als 28 Prozent aller mittelständischen Unternehmen in Deutschland, ergab eine Umfrage der DZ Bank, sind vom Ukraine-Konflikt betroffen. Vor allem Mittelständler mit einem Umsatz von über 50 Millionen Euro fürchten demnach Einbußen. 40 Prozent von ihnen erwarten negative Auswirkungen, fünf Prozent sogar „deutlich negative“.

Ende Juli 2014 hatte der Rat der Europäischen Union beschlossen, die Ausfuhr von Anlagen und Maschinen für Erdölexploration und -förderung nach Russland zu untersagen. Weil aber die Bestimmungen, was geliefert wer-

Juni 2013 - mit hohen Beträgen entschädigt worden. In einem Soforthilfeprogramm hatte die Bundesregierung damals 100 Millionen Euro für „nicht rückzahlbare Zuschüsse“ zur Verfügung gestellt.

Der Vorstoß des Deutsch-Russischen Wirtschaftsverbands stößt nicht überall auf Zustimmung. Der Wirtschaftsclub Russland (WCR), in dem russlandorientierte Großunternehmen wie DB Schenker, Dürr oder Continental organisiert sind, hält die Entschädigungsforderungen für den falschen Weg. „Wir sollten besser darauf drängen, die Sanktionen rückgängig zu machen“, sagt WCR-Vorstand Uwe Leuschner. „Es gibt niemanden in der Wirtschaft, der sie für sinnvoll hält.“

Für gefährlich hält er dabei, dass sich die Kunden aus Russland künftig verstärkt nach China wenden - und damit für die heimische Wirtschaft endgültig verloren gehen. „Nur der Dialog zwischen Russland und Deutschland und persönliche Netzwerke“, glaubt Leuschner, „können das verhindern.“