
Aachener Start-up Ego sucht Schutz vor Gläubigern

Von Walther Wuttke, cen

Günther Schuh, Gründer des Elektro-Start-ups Ego (e.Go), zeichnet sich neben seinen akademischen Qualitäten vor allem durch zwei Eigenschaften aus: kaum zu bremsenden Optimismus und dazu das passende Charisma, mit dem er seine Mitmenschen zu überzeugen vermag. Der Professor für Produktionssystematik an der Technischen Hochschule Aachen wollte nicht weniger als den etablierten Automobilherstellern zuvorkommen, ein preiswertes E-Mobil für die Stadt entwickeln und in einer Fabrik in Aachen in Serie bauen.

Doch jetzt muss sich der „deutsche Elon Musk“, wie Schuh auch genannt wird, der wirtschaftlichen Realität beugen und hat deshalb für die e.Go mobile AG einen „Antrag auf Anordnung der Eigenverwaltung“ beim Amtsgericht Aachen gestellt. Hinter dem juristischen Wortmonstrum verbirgt sich ein Schutzschirmverfahren, das angeschlagene Unternehmen vor dem Zugriff der Gläubiger bewahrt – zeitweise.

Das Unternehmen gewinnt so drei Monate Zeit, um neue Geldgeber zu finden. Offensichtlich haben die aktuellen Investoren den Geldhahn (vorerst) zugedreht. „Unsere überwiegend strategischen Investoren haben uns bisher stark unterstützt und uns ermöglicht, als einziges Startup in Europa einen E-Pkw in Serie auf die Straße zu bringen. Jetzt haben sie verständlicherweise andere Prioritäten“, erklärt Professor Schuh.

Bis zum deutlich verspäteten Produktionsstart im vergangenen Jahr musste das Unternehmen immer wieder Rückschläge überwinden. So stoppte Opel im Jahr 2017 nach der Übernahme durch die französische PSA-Gruppe die Lieferung von Teilen, und auch andere Zulieferer stellten ihre Lieferungen zeitweise ein. Hinzu kommt aber auch, dass Hersteller wie die Volkswagen-Gruppe und Opel inzwischen preiswerte E-Mobile auf den Markt gerollt haben, die dem Ego Life deutlich überlegen sind.

Auch die Erhöhung der staatlichen Umweltprämie für Elektrofahrzeuge ohne den Herstelleranteil zu erlassen kam für E-Go zur Unzeit. Damit entfiel ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil des Unternehmens, und dadurch wurden die notwendig gewordenen Finanzierungsrunden deutlich erschwert. Die Corona-Krise schließlich unterbrach die Lieferketten.

Dennoch hat Schuh offensichtlich nicht seinen optimistischen Blick in die Zukunft verloren: „Ich bin jetzt einfach mal optimistisch, trotz Corona“, erklärte er im „Handelsblatt“. Trotz der aktuellen Situation plant Ego weiterhin mit einem starken Wachstum und rechnet im kommenden Jahr mit positiven Ergebnissen. Helfen sollen dabei unter anderem die Erträge aus einem CO₂-Zertifikate-Pool.

In der vor knapp zwei Jahren an einem Freitag, den 13., eröffneten Fabrik sollten im vergangenen Jahr 4000 Fahrzeuge gefertigt werden. Tatsächlich waren es nur rund 500. Viele Kunden, die den Stadtwagen blind geordert und eine Anzahlung hinterlegt hatten, mussten immer wieder getröstet werden. In den Planungen des Unternehmens waren zunächst 10 000 Exemplare pro Jahr vorgesehen. Bis zum kommenden Jahr sollten 30 000 Modelle die ehemalige Philips-Bildröhrenfabrik verlassen. Mit weiteren Modellen wie einem autonom fahrenden Elektrokleinbus Ego Mover und dem größeren E-Mobil Booster sowie zusätzlichen Fabrikationsstätten war schließlich eine Kapazität von 100 000 Fahrzeugen anvisiert.

Auf dem abgesagten Genfer Automobilsalon in Genf sollte das Sondermodells Ego Life

Cross vorgestellt werden. Zwei Wochen nach der geplanten Präsentation wurde in Aachen allerdings die Produktion vorerst eingestellt. Fast parallel dazu stellte die Deutsche Post die Herstellung des ebenfalls von Schuh entwickelten Zustellfahrzeugs Streetscooter ein.

Neben den Plänen, die Elektromobilität in die Stadt zu bringen, plante der Hobbypilot Günter Schuh auch, das Fliegen zu elektrifizieren. Das „Silent Air Taxi“ sollte in vier Jahren in Serie gehen und von einem elektro-hybriden Antrieb in die Luft gebracht werden. „Der Antrieb ist in 100 Meter Entfernung nicht viel lauter als eine Waschmaschine“, beschrieb Professor Schuh den Antrieb für das Flugtaxi. Wie beim Ego Life dachte er bereits in großen Dimensionen. „Wir wollen von unserem Silent Air Taxi pro Jahr einige hundert Exemplare produzieren.“

Mit seinen aktuellen Problemen ist Schuh nicht allein. Offensichtlich ist es doch nicht so leicht, außerhalb der Gruppe etablierter Hersteller in die E-Mobilität einzusteigen. Neben dem Aachener Unternehmen musste im vergangenen Jahr bereits das Münchner Start-up Sono Motors seine Interessenten um Spenden bitten und brachte so immerhin genügend Millionen Euro zusammen, um vorerst weiter bestehen zu können. Unterdessen fuhr Tesla einen neuen Rekord ein und setzte gegen den Trend im ersten Quartal 88 400 Modelle ab, was den Aktienkurs um zehn Prozent steigen ließ. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



E-Go 2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



R-Go Life Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/



E-Go Mover.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



E-Go-Fertigung mit automatischen, fahrerlosen Transportsystemen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/e.Go



Günther Schuh und unser Autor Walther Wuttke (links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Walther Wuttke