

Weekbericht 13-2-2023

Tijd voor een terugblik.

De koers is afgelopen vrijdag weer terug geweest op de low van begin dit jaar (\$ 1,14). Dit bij een koersdaling van \$ 1,37 naar \$ 1,17 in een week tijd.

De week daarvoor tikten we op vrijdag 6 februari voor de tweede keer nog tegen de \$ 1,41 aan maar het sentiment keerde onder andere veroorzaakt door nabeurs berichten van een nieuwe emissie van Liliium en dat Liliium insiders (2 van de 4 oprichters) een deel van hun aandelen hadden verkocht. Of dat door een gebrek aan geloof is in Liliium, of vanwege benodigde liquiditeit vanwege bijv. belastingverplichtingen, daar kunnen we alleen maar naar gissen.

De emissie was aan Liliium's toeleverancier Palantir. Die laat zich blijkbaar betalen voor haar diensten via een nieuwe aandelen emissie van Liliium van ruim 3 mln stukken op een koers van \$ 1,26. Ook bleek in de loop van de week dat Liliium zelf meedeed aan een aandelenemissie van Liliium's batterij ontwikkelaar Ionblox, wat circa \$ 8 - \$ 10 mln cash kostte bij een verondersteld belang van 25 - 30%.

De koers daalde dus in de afgelopen week fors naar eerst het niveau rond de steun van 1,30 (november emissie), om op donderdag nog even te hangen op 1,26 (niveau van de laatste emissie) om vervolgens snel weg te breken tot zelfs onder het niveau van rond 1,20 (waar we eerder nog wat steun hadden). Vrijdag daalde de koers zelfs naar 1,14 (stand per begin van dit jaar) om vervolgens te sluiten op 1,17.



We gaan zien of de 1,14 - 1,16 zone voor opvang zorgt, of dat die ook nog gebroken gaat worden. En we misschien zelfs de diepste low uit de geschiedenis van Liliium \$ 1,09 gaan opzoeken.

Zolang er onzekerheid is over het financieringsgat van 500 mln, zoals CEO Klaus Roewe meldde in de Stuttgarter Nachrichten op 29 januari 2023, zal de koers van Liliium zeker niet kunnen stijgen tot boven de 1,40-1,42 weerstand. Afgelopen december beweerde de inmiddels vertrokken CFO van Liliium Geoffrey Richardson dat cash door vooruitbetalingen bij verkopen en groene subsidies/leningen kon worden genereerd. Barclays reageerde toen al dat meer cash benodigd was door emissies en gaf een koersdoel af van \$ 1.

We zullen nu moeten wachten totdat ook Liliium een strategische partner krijgt uit de automotive sector. En Insiders gaan kopen. Net zoals bij Archer eerder gebeurde (zie hieronder bij alternatieven). Gesprekken daartoe zijn lopende volgens Klaus Roewe in de Stuttgarter Nachrichten:

Finanzierungslücke von rund einer halben Milliarde Euro

Um das zu schaffen, muss mit der Finanzierung aber erst noch eine andere Frage geklärt werden. Rund eine halbe Milliarde Euro sei die Finanzierungslücke bis einschließlich 2025 noch groß, räumt Roewe ein. Das gilt trotz jüngster Kapitalerhöhung, die 112 Millionen Euro gebracht hat. Woher das fehlende Geld kommen soll, kann Roewe noch nicht genau sagen, was die Finanzierung zur wohl heikelsten Hürde macht. Es gebe erste Einnahmen in Form von Vorauszahlungen für bestellte Liliium-Jets, sagt Roewe. Gut 600 solcher Bestellungen gibt es bereits, aber fast alle bislang ohne Anzahlung. Ausnahme ist ein Vertrag mit eVolare, einem britischen Hubschrauber- und Privatjetbetreiber, der Ende 2022 zehn Liliium-Jets geordert hat. Pro Stück kosten sie rund zehn Millionen Euro, wobei 20 bis 25 Prozent Anzahlung in der Luftfahrt branchenüblich sind. Große Summen kommen also über diesen Weg wohl nicht in die Kasse. „Wir müssen noch weiteres Kapital bekommen“, gesteht der Firmenchef und bringt dazu neue Investoren ins Spiel.

Die Geschäftsleitung bleibt trotz vieler Probleme optimistisch

Konkret wird er nicht, spricht aber von Flugtaxi-Herstellern und der Autoindustrie als potenziellen Partnern mit Synergiepotenzial. „Die Batterietechnologie, mit der wir fliegen, wird in ein paar Jahren in Elektroautos eingesetzt“, glaubt Roewe. Er verweist auf den US-Flugtaxikonkurrenten Joby und den dort eingestiegenen Autobauer Toyota als Beispiel für ein solches Bündnis.

„Wir führen intensive Gespräche in allen Kategorien“, sagt Roewe zum möglichen Einstieg eines strategischen oder auch anders gearteten Investors, der die Geldsorgen aus der Welt schaffen könnte. Klar ist auch, dass der mit Blick auf begrenzte Reichweite der derzeitigen Liquidität im Lauf 2023 gefunden sein müsste. Der Zeitplan für den deutschen Lufttaxi-Pionier ist von der Entwicklung über die Zertifizierung bis zur Finanzierung so eng wie anspruchsvoll.

Laten we hopen dat Porsche (of anders BMW / Mercedes / Audi) gaat instappen bij Liliium. Allemaal min of meer buurmannen van Liliium. Porsche heeft mijn voorkeur vanwege haar brand en omdat ze ook al aandeelhouders zijn van Customcells, het bedrijf waar Liliium waarschijnlijk haar batterijen op basis van de technologie van Ionblox zal laten produceren. Ja Porsche, dat zou een échte boost geven.

Alternatieven Tesla en Archer

We hadden beter in Tesla zélf kunnen beleggen, die na de klap van 70% daling in 2022 nu in 6 weken weer bijna is verdubbeld in koers. Liliium is dus nog niet het nieuwe Tesla. Sterker nog Tesla bleek het nieuwe Tesla.

Concurrent Archer (zie grafiek onderstaan) deed het veel beter dan Liliium, die steeg fors sinds 1 januari door 2 oorzaken:

1. FSA (Fiat Chrysler Automotive) stapte in begin januari als partner voor productie en als mogelijk aandeelhouder voor de toekomst en
2. Rond de koers van 2,60 bleken insiders bij te hebben gekocht en volgde er bewegingen naar 3,20 - 3,40. Inmiddels zijn die grotendeels weer ongedaan gemaakt en hangen we weer bijna in de buurt van die 2,60.

