CVC Südwest
commercial vehicle alliance
kaiserslautern

cvcnews|3·10

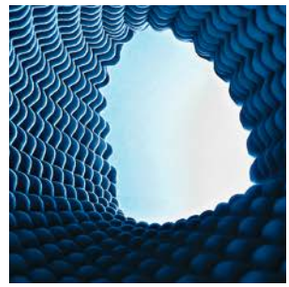
CVC Aktuell

Neue Technologien – Neue Produkte – Neue Märkte

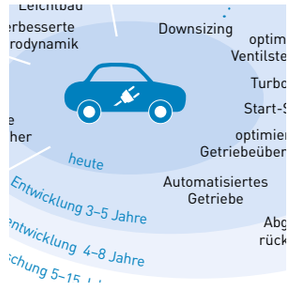
Technologien

Produkte

Neue Partner

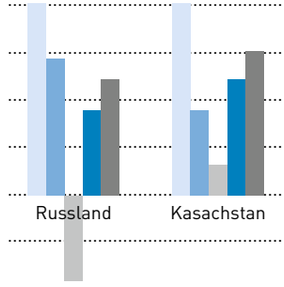


Partnernews

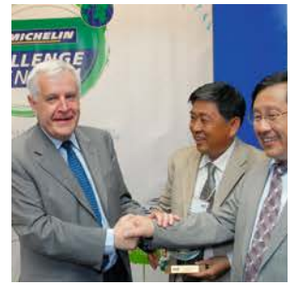


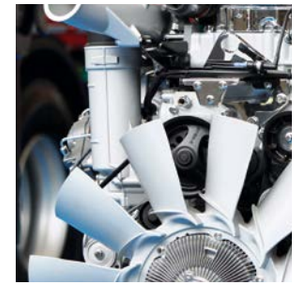
Veranstaltungen

Internationalisierung



Termine CVC-Kalender





CVC aktuell

Arbeitsschwerpunkte und Projektgruppen 2010 → 4
Untersuchung von Schraubensicherungen – Überraschende Erkenntnisse → 8

Neue Technologien – Neue Produkte – Neue Märkte

Neue Produkte

Ein Maximum an Komfort – Entspannt fährt man sicherer → 11

Neue Technologien

EDAG elektrifiziert die Nutzfahrzeugbranche – Die Zukunft fährt leicht und elektrisch → 14

Neue Partner

Problemlöser für alle Branchen – Mehr Komfort, weniger Gewicht → 18
Partner für anspruchsvolle Montage- und Prüfabläufe in der Fahrzeugproduktion – Know-how von der ersten Idee bis zur Realisierung → 20
Lösungsanbieter für individuelle Ansprüche – International führend in den Bereichen Fahrzeugbauteile und Befestigungstechnik → 22
Automobilbau leicht gemacht – Wirksamer Korrosionsschutz macht Magnesium zur nachhaltigen Alternative → 24

Partnernews

2020: CO_2-Flottengrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge (N1) – Eine Frage der Verantwortung → 26
Die Welt der Nutzfahrzeuge vorgestellt in bekannter Sachbuchreihe für Kinder – Faszinierendes über Lkw und Co → 28
20 Jahre Institut für Verbundwerkstoffe – Engagiert, international, erfolgreich – innovative Technologien für die Industrie → 30

Veranstaltungen

Aktivitäten des Commercial Vehicle Clusters im Rahmen der 63. IAA-Nutzfahrzeuge vom 23. – 30. 9. 2010 → 32
CVC-Symposium – »Innovativ Fahrt aufnehmen« am 23. September 2010 im Rahmen der IAA Nutzfahrzeuge im Convention Center → 36
CVC-Quartalsveranstaltung am 26. Oktober 2010 – Prozesse im Unternehmen und strukturierte Unternehmensentwicklung – Bausteine zum Unternehmenserfolg im Mittelstand → 38
CVC Jahrestagung 19.11.2010 – »Commercial Vehicle Industry – CO_2-optimiert und energieeffizient« → 40

Internationalisierung

Im Osten viel Neues! – Mittel- und Osteuropazentrum am Flughafen Hahn (MOEZ) stellt sich auf individuelle Bedürfnisse regionaler Unternehmen ein → 44

Termine

Termine 2011 – Veranstaltungen des Commercial Vehicle Clusters → 46
18. – 22. Mai 2011: 11. Challenge Bibendum Berlin Tempelhof – Drei Schlüsselthemen: sauber, sicher, vernetzt → 47
NUFAM – Die Nutzfahrzeugmesse im Süden Deutschlands – Gemeinschaftsstand des Commercial Vehicle Clusters mit CVC-Partnern aus dem Mittelstand auf der NUFAM in Karlsruhe → 48
Impressum → 50

CVC aktuell

Arbeitsschwerpunkte und Projektgruppen 2010

Projektgruppe Ausfallsicherheit/Robustheit

Die Projektgruppe hat den Vergleich von Zuverlässigkeitskennzahlen abgeschlossen. Die CVC-finanzierte Studie wurde vom Fraunhofer Institut für Wirtschafts- und Technomathematik, Kaiserslautern erarbeitet. Der Überblick über die Anwendbarkeit und Sinnhaftigkeit verschiedener Kennzahlen zur Beschreibung der Zuverlässigkeit und des Ausfallverhaltens verschiedener Systemtypen wird bis Februar 2011 allen CVC-Partnern als Download im internen Bereich der CVC-Homepage zur Verfügung stehen.

Ein zweites Thema, an dem in der Projektgruppe gearbeitet wurde, ist die praktikable Umsetzung der Normen ISO 26262 für die funktionale Sicherheit im Automobilbereich und ISO 25119 für die funktionale Sicherheit land- und forstwirtschaftlicher Maschinen. Der umfassende Bericht, Schulungsunterlagen vom Workshop am 17. Juni 2010 in Wörth und ein Praxisbeispiel aus der verteilten Entwicklung stehen auf der CVC-Homepage allen CVC-Partnerunternehmen zum Download zur Verfügung.

Beim Thema funktionale Sicherheit geht es um Risikoreduzierung durch fehlerbeherrschende und fehlervermeidende Maßnahmen. Es ist ein »Safety Case« aufzubauen und der Nachweis zu erbringen, dass keine Fahrlässigkeit vorliegt, aus der Ansprüche aus Produkthaftung abgeleitet werden könnten. Die Einstufungen in Gefahrenklassen sind im Entwicklungsprozess und beim Produkt vorzunehmen. Insbesondere die Einstufung in die Gefahrenklassen wird bei den Unternehmen derzeit teilweise kontrovers diskutiert, verbindlichere Hilfestellungen werden gewünscht. Die Fragen nach Kosten und Zeitaufwand für Entwicklung und Test bei angemessener Umsetzung der Sicherheitsnormen sind nach wie vor nicht gut abzuschätzen. Je nach Einstufung

kann der Mehraufwand zwischen 10 und 50 % liegen. Die Gruppe wird sich deswegen auch zukünftig weiter mit der Normenumsetzung auseinandersetzen, das Clustermanagement zusammen mit CVC-Partnern ein Schulungsangebot aufbauen. Ziel ist, Kurse für Qualitätsmanager mit einem entsprechenden Zertifikat anzubieten.

In 2011 wird sich die Projektgruppe mit den Themen Zuverlässigkeitsabsicherung bei Neuanläufen und der Erstellung einer Checkliste bei Reklamationen befassen.

Projektgruppe E-Mobility – Alternative Antriebskonzepte

Unter dem Lead der P3 Ingenieurgesellschaft mbH startete am 24. Juni 2010 eine CVC-Arbeitsgruppe, die sich mit Machbarkeiten, Chancen, Risiken und Geschäftsmodellen alternativer Antriebe für schwere Lastkraftwagen und Landmaschinen und sonstigen Nutzfahrzeugen beschäftigen soll. Die Arbeitsgruppe einigte sich in einem Folgeworkshop Anfang September darauf, seriennahe und übergreifende Themen (Bezug OEM und Zulieferer) zu bearbeiten. Aus der vertieften Themensammlung ergaben sich folgende Schwerpunktfragen:

- Welche Veränderungen werden im Antriebsstrang hinsichtlich Detail-/Komponentenstrategie stattfinden?
- Was muss bei der Hochvolt-Sicherheit von Komponenten und Systemen beachtet werden?
- Was für Auswirkungen hat die Elektrifizierung des Antriebsstrangs auf die Prozesse in der Produktion?

Daraus abgeleitet wurden zwei Unterarbeitsgruppen, die Anfang 2011 ihre Arbeit aufnehmen. Die Gruppe Gesamt- und Detailstrategie wird sich konkret mit dem Thema Umgang mit Hochvolt-Komponenten, Sicherheitsanforderungen etc. und Anforderungen an Batterien auseinandersetzen. Um mögliche Veränderungen auf Komponenten- und Systemebene durch die Einführung alternativer Antriebskonzepte abschätzen zu können, wird eine Studie erstellt werden, in der die Auswirkungen auf einzelne Komponenten und Aggregate dargestellt und Maßnahmen, die auf Produktseite vorzunehmen sind, vorgeschlagen werden. Diese Studie soll im 2. Quartal 2011 fertig gestellt sein. Die Gruppe Produktion wird sich mit Verfahren und Standards für Antriebsstrang- und Komponententests beschäftigen, Kostentreiber in der Fertigung/Montage von Komponenten alternativer Antriebe und Veränderungen im Fabriklayout identifizieren und am Thema Umgang mit Hochvolt-Komponenten arbeiten (Sicherheitsanforderungen und Handlingsgeräte, Qualifizierungskonzepte für Mitarbeiter).

Aus Projektgruppe Produktionsprozess wird Projektgruppe Prozesse und IT in Unternehmen

Die Projektgruppe befasste sich zuletzt mit dem Thema »robuste Prozesse im globalen Umfeld«. Die Gruppe hat Systemindikatoren für robuste Prozesse erarbeitet, die allen CVC-Partnern im Downloadbereich der CVC-Homepage zur Verfügung stehen.

Ausgelöst durch die Ergebnisse der CVC-Studie »Prozessbenchmarking für mittelständische Unternehmen – Verbesserung der Erfolgs- und Zukunftsfähigkeit im Mittelstand« wird die Projektgruppe stärker auf mittelständische Bedürfnisse ausgerichtet. Gearbeitet wird an den Themen:

- Vom Prozess zur integrierten ERP-Lösung (Erarbeitung einer Methodik zum Mapping der Prozesse unter Berücksichtigung von Change-Management)
- Methodik zur Darstellung des Informationsflusses entlang des Prozesses durch die beteiligten IT-Systeme (Schnittstellen)
- Richtlinien zur Erstellung eines Lastenheftes
- IT-Anforderungen in der Wertschöpfungskette bei hoher Varianz
- Strukturierte Unternehmensentwicklung

Projektgruppe Supply Chain Management

Das Thema Flexibilität wurde im Zuge der Krise erstmalig diskutiert und ist in der Projektgruppe als neues Schwerpunktthema gewählt worden. Dabei geht es der CVC-Arbeitsgruppe vor allem um Mengenflexibilität nach oben und unten. Die Anregungen, die von den Teilnehmern gemacht wurden, umfassten Fragestellungen zur Messung und Bewertung genauso wie etwa die Sicherstellung einer flexiblen Produktion oder die Rolle von Personal- und Personaleinsatzkonzepten. Leitfragen und Umsetzung in der Projektgruppe werden in folgenden Themenspektren bearbeitet:

- Beherrschung der Flexibilität: Welche Flexibilitätsmaßnahmen sind schon in den Unternehmen erfolgt (Maschineneinsatz, Werkzeuge, Notfallplan, Prognoseplanung in der Kette, Arbeitseinsatzmodell)?
- Vermeidung von im System enthaltenen Schwankungen: Wie können Flexibilitätsschwankungen vermieden werden, die durch die vertraglichen, kommunikativen, und produktionstechnischen Umsetzungen im SCM erzeugt werden (Kommunikationsformen, -zeitpunkte und -inhalte, vertragliche Regelungen, Kenntnisse und Informationen über jeweils kritische Teile etc.).

Projektgruppe Werkstoffe

Die Projektgruppe arbeitet an Themen, die zum einen Leichtbau, zum anderen die Effizienzsteigerung in Produkt und Prozess zum Ziel haben. Nach einem Jahr Arbeit hat die Gruppe eine BMBF-Skizze mit dem Thema »Multimaterialsysteme für gewichts- und kostenoptimierte Nutzfahrzeugkabinen« eingereicht und eine Vielzahl von Business to Business-Aktivitäten zu verzeichnen. Nachweislich konnten innovative Prozesse im Bereich Leichtbau beschleunigt werden.

Das Jahrestreffen der Projektgruppe am 10. September hat neue Themenschwerpunkte für die Arbeit in 2011 generiert:

- Werkstoffe und Materialien für Komponenten und Teile
- Fügetechnik
- Funktionen von Werkstoffen, Beschichtungen etc.
- Bauteil- und Produktkonzepte

Der Schwerpunkt des Interesses liegt in 2011 weiterhin beim Leichtbau und komfort- und ergonomieverbessernden Materialien. Auf ein Jahr mit fast reinen Kunststoffthemen wird ein Jahr folgen, in dem man sich auch stärker mit Metallen und deren Kombination mit Kunststoffen sowie Fügetechnologien beschäftigen wird.

Downloads für CVC-Partner

Als Download stehen allen Partnern des Commercial Vehicle Cluster zur Verfügung:

- **Untersuchung der Schnittstelle Kunde / Lieferant zur Sicherstellung zuverlässiger Produkte**
  (Studie, TU Kaiserslautern)
- **Praktikable Umsetzung der Normen zur funktionsübergreifenden Ausfallsicherheit (ISO 25119/ ISO 26262) – Verteilte und sichere Entwicklung nach ISO 26262**
  (Studie und Workshopmaterialien, ITK Engineering AG, Herxheim und Fraunhofer IESE, Kaiserslautern)
- **Kooperative, unternehmensübergreifende Lieferantenselbstauskunft und -audits**
  (Studie, Fraunhofer Institut für Produktionstechnologie, Aachen)
- **Checkliste Gespräch OEM / Tier 1 / Tier 2/...../Tier n**
  Um eine mittelfristige Bewertung zu ermöglichen, sind wir dankbar, wenn uns Erfahrungen mit dem Vorgehen mitgeteilt werden (Kontakt: info@cv-cluster.com).
- **Leitfaden Lieferantenselbstauskunft**
  Um eine mittelfristige Bewertung zu ermöglichen, sind wir dankbar, wenn uns Erfahrungen mit dem Vorgehen mitgeteilt werden (Kontakt: info@cv-cluster.com).
- **Checkliste Total Cost**
- **Checkliste Änderungsmanagement**
  Um eine mittelfristige Bewertung zu ermöglichen, sind wir dankbar, wenn uns Erfahrungen mit dem Vorgehen mitgeteilt werden (Kontakt: info@cv-cluster.com).
- **Zusammenfassung Ergebnisse Schraubensicherung: Statische und Dynamische Versuche**
- **Bewertungsmatrix robuste Prozesse**
  Um eine mittelfristige Bewertung zu ermöglichen, sind wir dankbar, wenn uns Erfahrungen mit dem Vorgehen mitgeteilt werden (Kontakt: info@cv-cluster.com).

CVC Projektgruppe »Produktionsprozess«

Untersuchung von Schraubensicherungen

Überraschende Erkenntnisse

Der CVC hat gemeinsam mit den Partnern Karl Berrang, John Deere, Evobus und dem Centrum für Produktionstechnik Kaiserslautern in einer Gegenüberstellung die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Prozesssicherheit von diversen Verfahren zur Schraubensicherung durchleuchtet.

Ziel der Untersuchung war es, einen Überblick zu verschaffen, inwiefern die Zuverlässigkeit und Qualität von Schraubenverbindungen gesteigert werden können, bei gleichzeitiger Reduzierung der anfallenden Kosten.

Maßnahmen, die das ungewollte Lösen oder Lockern einer Schraubenverbindung durch äußere Einflüsse (z. B. Vibration, Korrosion, etc.) verhindern sollen, werden in der Industrie als Schraubensicherung verstanden. Dies wird in der Regel durch zusätzliche Bauelemente, spezielle Formelemente oder Klebstoff realisiert. Solche Schraubensicherungen werden in der Montage öfter angewendet als vielen Produktionsverantwortlichen bewusst ist. Häufig werden die Schraubensicherungen nach dem Motto »mehr hilft mehr« eingesetzt, doch nun kommt die Studie des CVC auf überraschende Ergebnisse insbesondere was chemische Schraubensicherungen anbelangt.

Sowohl auf diese detaillierten Ergebnisse als auch auf eine »Management-Zusammenfassung« haben die Partner des CVC im gesicherten Download-Bereich Zugriff. Da in der Regel solche Schraubensicherungen in der Montage von Zulieferern und OEMs der Nutzfahrzeugindustrie eingesetzt werden, empfiehlt der CVC die Konstrukteure in den Partnerunternehmen mit den Ergebnissen der Studie zu konfrontieren!

Die Studie betrachtet Schrauben unterschiedlicher Größen (M8 und M16), mit unterschiedlichen Beschichtungen (Zinklamellenbeschichtungen Geomet 321 MOD, Galvanisch verzinkt A2G, Zink-Nickel ZnNi, etc.) auf zwei Verschraubungspartnern (Stahl und Guss) mit diversen Schraubensicherungen (flüssig klebend, mikroverkapselte Schrauben, Sperrzahnschrauben, etc.). Sie liefert konkrete Vergleichskennzahlen zu folgenden Punkten:

- Lagerfähigkeit von chemischen Schraubensicherungen
- Statische und dynamische Wirksamkeit
- Einfluss auf die Reibzahl
- Einfluss auf die Korrosionsbeständigkeit
- Wirtschaftliche Betrachtung der Alternativen

Lagerbeständigkeit

Insbesondere wurde hierbei die Lagerbeständigkeit stoffschlüssiger (klebender) Schraubensicherungen sowie der mikroverkapselten Schrauben anhand der Produktdatenblätter analysiert. In der Regel werden die per Norm vorgegebenen vier Jahre Lagerfähigkeit bei Raumtemperatur eingehalten.

Bei flüssig klebenden Schraubensicherungen ist darüber hinaus das genaue Haltbarkeitsdatum auf den einzelnen Behältnissen maßgebend, da die Gebindegröße einen Einfluss auf die Lagerbeständigkeit darstellt.

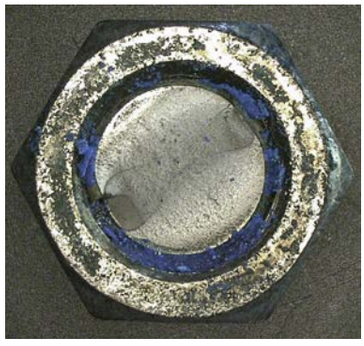
Statische Wirksamkeit

Die Wahl der Verschraubungspartner (ob Guss oder Stahl) hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Versuchsergebnisse. Darüber hinaus konnte festgestellt werden, dass die Versuche »ohne Schraubensicherung« ähnliche oder teilweise bessere Werte als die Versuche »mit Schraubensicherung« hinsichtlich der statischen Wirksamkeit aufweisen. Insgesamt wurden bei jeder Versuchsanordnung 10 Einzelversuche durchgeführt. Bei Ergebnissen mit einer großen Streuung der Werte wurde die Prozesssicherheit der Schraubensicherungen kritisch hinterfragt. Auffällige Streuungen wurden speziell beim Kleber Loctite 648 festgehalten. Dies wird auf die Verwendung eines Reinigungsmittels bei der flüssig klebenden Sicherung Loctite zurückgeführt. Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Mikroverkapselung Scotch Grip weniger Streuung bei den Einzelwerten aufweist als die Mikroverkapselung Precote 80 und demzufolge eine bessere Prozesssicherheit aufweist.

Dynamische Wirksamkeit

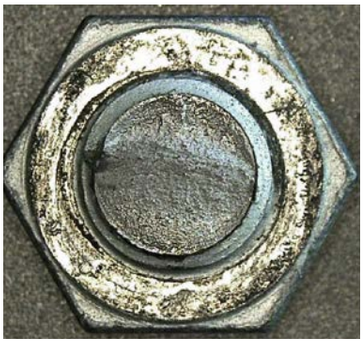
Grundsätzlich ist festzustellen, dass alle geprüften Schraubenverbindungen, welche einen geringen Abfall der Schraubenkraft bei allen Oberflächenbehandlungen und beiden Dimensionen bewirken, ein hohes Maß an Zuverlässigkeit zeigen.

Verlust der Vorspannkraft vor Dauerbruch bei verschiedenen Schraubensicherungen



M 16 – 10.9 A2G MK
20 % Verlust

M 16 – 10.9 flZnnc MK
20 % Verlust



M8 – 10.9 flZnnc MK
30 % Verlust

M 16 – 10.9 A2G Flüssigkleber
40 % Verlust

Die Tests zeigen, dass Abweichungen oder Streuungen nach Dimension oder Oberflächenbehandlung in der Praxis schwer beherrschbar sind. Der Umstand eines Dauerbruches (Abbildungen vorige Seite) kann hier nicht als negativ betrachtet werden, da dies auf die große wirksame Amplitude zurückzuführen ist, welche durch die Konzeption der Versuchsreihe bedingt war. Amplituden dieser Größe müssten ohnehin durch konstruktive Maßnahmen (z. B. Formschluss) aufgenommen werden. Im Detail zeigen die beiden untersuchten Mikroverkapselungen zuverlässige Ergebnisse und werden dadurch als wirksame Schraubensicherung bewertet. Die Loctite Produkte zeigen überraschenderweise eine große Varianz in der Wirkung. Dadurch wird diese Schraubensicherung als instabil bewertet. Die Sperrzahnschrauben Verbus Ripp zeigen bei der Größe M16 zuverlässige Werte, lassen jedoch bei der Größe M8 ein zuverlässiges Verhalten vermissen.

Reibzahl

Sowohl die klebenden Schraubensicherungen als auch die Mikroverkapselungen zeigen auf der Oberflächenbehandlung Zinklamellenbeschichtung Geomet 321 MOD ein gering streuendes und nahezu unverändertes Verhalten. Über die restlichen Oberflächenbehandlungen zeigt sich ein Anstieg der Reibzahl von 0,03 bis 0,05 bei gleichzeitiger größerer Streuung. Sperrzahnschrauben Verbus Ripp haben prinzipiell eine größere bauartbedingte Reibzahl.

Korrosionsbeständigkeit

Über der Oberflächenbehandlung galvanisch verzinkt A2G und Zink-Nickel ZnNi zeigen die Kleber und die Mikroverkapselung eine teilweise geringe Reduktion der Korrosionsbeständigkeit. Über der Oberflächenbehandlung Zinklamellenbeschichtung Geomet 321 MOD zeigen jedoch im Besonderen die Loctite Produkte eine starke Verminderung der Korrosionsbeständigkeit. Die daraus resultierende Erweiterung der Versuchsreihen um die Produkte Loctite 270/2701 und Loctite 243n ergab bei diesen Produkten eine geringe Verbesserung der Korrosionsbeständigkeit, jedoch war auch bei dieser Versuchsreihe eine deutlich geringere Korrosionsbeständig festzustellen.

Wirtschaftlichkeit

Die Studie bewertet und vergleicht anfallende Produkt- und Prozesskosten für die Beschaffung und die Anbringung der Schraubensicherung. Die wirtschaftlichen Betrachtungen unterscheiden sich deutlich, was zeigt, wie notwendig die fallspezifische Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer jeden Schraubensicherung ist. So sind z. B. bei flüssigen Schraubensicherungen abhängig von der im Prozess verarbeiteten Anzahl von Schrauben insbesondere die etwaigen Automatisierungskosten (z. B. automatische Dosiergeräte) nicht zu vernachlässigen. Auf der anderen Seite weisen z. B. bei Sperrzahnschrauben die Materialeinzelkosten hohe Kostensprünge von der Größe M8 auf M16 auf.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Studie einige aufschlussreiche Ergebnisse vorweist. Die Ergebnisse können dazu dienen, die Verfahren zur Schraubensicherung im eigenen Unternehmen zu überprüfen. Bei konkreten Fragen zu den Ergebnissen der Studie sowie bei weiterführenden Fragen stehen sowohl das CVC als auch die an der Studie teilnehmenden Partner gerne zur Verfügung.

Kontakt
Inhaltliche und technische Fragen:
Karl Berrang GmbH
Rudi Linhardt
Tel.: +49 621 878 61 37
rudi.linhardt@berrang.de

Koordination:
TU Kaiserslautern
Centrum für Produktionstechnik Kaiserslautern
Felipe Gómez Kempf
Tel.: +49 631 205 40 67
gomez@cpk.uni-kl.de

Commercial Vehicle Cluster - Nutzfahrzeug GmbH
Dr. Barbara Jörg
Tel.: +49 631 41 48 62 51
barbara.joerg@cv-cluster.com

Vorgehen: Untersuchung von Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Prozesssicherheit von unterschiedlichen Verfahren zur Schraubensicherung im Commercial Vehicle Cluster.
Ziele: Steigerung der Zuverlässigkeit und Qualität von Schraubenverbindungen bei Reduzierung der Kosten
Ergebnisse: Konkrete Kennzahlen zu

- → Lagerfähigkeit von chemischen Schraubensicherungen
- → statischer und dynamischer Wirksamkeit
- → Einfluss auf die Reibzahl
- → Einfluss auf die Korrosionsbeständigkeit
- → Wirtschaftliche Betrachtung der Alternativen

Chancen: Zugriff auf die Projekt-Dokumentation und auf die »Management-Zusammenfassung« (nur für CVC-Partner)
Sie konzipieren und montieren Schraubenverbindungen? Konfrontieren Sie Ihre Konstrukteure mit unseren Ergebnissen!

Grammer AG

Ein Maximum an Komfort

Entspannt fährt man sicherer

Der Bereich »Service & Parts« der Grammer AG präsentierte auf der IAA Nutzfahrzeuge 2010 in Hannover neben den bewährten Nachrüstsitzen für LKW und Busse noch mehr Zubehör und erweiterte Serviceangebote.

Die Grammer AG hat Fahrersitze zur Nachrüstung im Programm, die nach den neuesten ergonomischen Erkenntnissen innovative Lösungen bieten und für Entspannung im alltäglichen Stress von LKW- und Busfahrern und damit auch für mehr Sicherheit und Komfort sorgen. Für LKW-Fahrer ist es die bewährte Reihe »Route 66«, bestehend aus den Sitzen »Arizona«, »Amarillo« und »Chicago« und nach oben abgerundet durch den »Kingman«, den es mittlerweile in drei Varianten gibt.

Keep cool

Die neueste Version ist der »Kingman Klima High Performance«. Besonderes Feature ist die aktive Sitzklimatisierung. Denn eine angenehme Temperatur ist ein wichtiges Wohlfühl-Kriterium für den Fahrer. Bei Sitzen ohne Klimatisierung schwitzt der Fahrer aber trotz Klimaanlage im Kontaktbereich mit dem Polster. Das System der aktiven Sitzklimatisierung transportiert dagegen Körperfeuchtigkeit ab, so sitzt der Fahrer nie mehr durchnässt am Steuer. An kalten Tagen sorgt die Sitzheizung zudem für angenehme Temperaturen.

Wegweisend wie bei den anderen »Route 66«-Modellen ist auch hier der außergewöhnliche Schwingungskomfort, die durchdachte Ergonomie und die praktischen Funktionen, die für Schutz und Sicherheit am Arbeitsplatz des Fahrers sorgen. Dazu zählen der optimale Seitenhalt, die integrierte Kopfstütze und der ebenfalls in den Sitz integrierte Dreipunktgurt.

Den Rücken freihalten – auch im Reisebus

Ein Busfahrer muss jederzeit Herr der Lage sein und sich in unterschiedlichsten Verkehrssituationen zurechtfinden. Dafür braucht er einen Fahrersitz, der ihm im wahrsten Sinne den Rücken freihält. Der »Tourea High Performance« ist – genau wie sein »Schwestersitz« »Linea High Performance« – ein ergonomisch ausgereiftes Produkt, das von einem unabhängigen Institut, der Landesgewerbeanstalt Nürnberg (LGA), in Zusammenarbeit mit dem Ergonomie Institut München (EIM) zertifiziert wurde. Die Lendenwirbelstütze garantiert im Zusammenspiel mit der Seitenkonturanpassung eine spürbare Entlastung der Wirbelsäule und einen perfekten Seitenhalt in Kurven. Der Tourea ist serienmäßig mit einem 3-Punkt-Gurt ausgestattet. Optional ist er auch mit aktiver Sitzklimatisierung erhältlich.

Mehr Service rund um den Fahrerarbeitsplatz

Der Markt für Nachrüstung wird innerhalb des Grammer-Konzerns vom Bereich »Service & Parts« betreut, der in den vergangenen Jahren neu ausgerichtet und kontinuierlich ausgebaut wurde. Nicht nur der Sitz selbst steht hier im Blickpunkt, mit vielen Produkten und Serviceleistungen rund um den gesamten Fahrerarbeitsplatz hat Grammer hier seine Kompetenzen erheblich erweitert – und hat diese auf der IAA 2010 den Messebesuchern präsentiert. Schwerpunkte dieses Bereiches sind u. a. Produkte rund um das Thema »Whole Body Vibration«.

Alles im grünen Bereich?

In der EU sollen künftig auch Berufskraftfahrer vor gefährlichen Schwingungen an ihrem Arbeitsplatz geschützt werden. Die Richtlinie 2002/44/EG verlangt von allen Arbeitgebern, dass sie die Vibrationsbelastung ihrer Mitarbeiter kennen, erfassen und – falls erforderlich – Gegenmaßnahmen einleiten. Mit Movito D hat Grammer eine Lösung entwickelt, mit der gefährliche Schwingungen erfasst und analysiert werden können. Das kleine Gerät wird einfach am Fahrersitz angebracht, misst permanent die Vibrationsbelastung und weist somit bereits im laufenden Betrieb frühzeitig auf Gefährdungen hin. Sind die Werte im roten Bereich, ist es Zeit zu Handeln.

Diese Service-Option bietet Grammer unter dem Namen Movito S an. Geschulte Mitarbeiter kommen auf Wunsch in den jeweiligen Betrieb und nehmen dort eine erneute, genormte Messung vor.

Nun können die richtigen Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsbelastung ergriffen werden.

Werkzeugset spart Zeit, Kosten und Nerven

Bei der fachgerechten Instandsetzung oder Reparatur eines Sitzes in einer Werkstatt ist das richtige Werkzeug unverzichtbar. Die Fachleute von Grammer haben deshalb das Werkzeugset Praticco® entwickelt, mit dem auch schwer zugängliche Stellen am Sitz erreichbar sind. Das Set kann Mehrarbeit und damit effektiv Zeit sparen. Erhältlich ist das Zubehör speziell für die Sitze aus den Bereichen Truck und Bus.

Expertenwissen leicht vermittelt

Mit TrainingPro stellt Grammer ein neuartiges, videobasiertes System zur Verfügung, das die schriftlichen Bedienungs- und Reparaturanleitungen für die Sitze des Unternehmens ergänzt. Ob Einbau, Montage oder Instandsetzung – mit dieser CD wird das nötige Wissen selbst für komplizierte Vorgänge einfach und anschaulich vermittelt. Damit kann jede Fachwerkstatt einen Sitz so einbauen oder instand setzen, dass seine Funktionsfähigkeit auch im Sinne der EU-Richtlinie 2002/44/EG gewährleistet ist.

Das Know-how zum Kunden bringen

Zur Abrundung der neuen Serviceleistungen bietet die Grammer AG außerdem Reparaturschulungen an, die entweder beim Kunden vor Ort oder in der Amberger Firmenzentrale durchgeführt werden. Künftig werden solche Maßnahmen auch zum Thema Ergonomie angeboten, den Teilnehmern werden die umfassenden Einstellmöglichkeiten eines Grammer-Sitzes vermittelt. Auch dieses Know-how ist insbesondere vor dem Hintergrund der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Schwingungsreduzierung sehr wichtig.

Die Grammer AG, Amberg, ist spezialisiert auf die Entwicklung und Herstellung von Komponenten und Systemen für die PKW-Innenausstattung sowie von Fahrer- und Passagiersitzen für Offroadfahrzeuge (Traktoren, Baumaschinen, Stapler), LKW, Busse und Bahnen. Das Segment Seating Systems umfasst die Geschäftsfelder LKW- und Offroad-Sitze sowie Bahn- und Bussitze. Im Segment Automotive liefern wir Kopfstützen, Armlehnen, Mittelkonsolen und integrierte Kindersitze an namhafte PKW-Hersteller im Premiumbereich und an Systemlieferanten der Fahrzeugindustrie. Mit rund 7.900 Mitarbeitern in 23 vollkonsolidierten Gesellschaften ist Grammer in 17 Ländern weltweit tätig.

Die Grammer Aktie ist im S-DAX vertreten und wird an den Börsen München und Frankfurt, über das elektronische Handelssystem Xetra sowie im Freiverkehr der Börsen Stuttgart, Berlin und Hamburg gehandelt.

Kontakt
Grammer AG
Georg-Grammer-Straße 2
92224 Amberg
www.grammer.com

Ansprechpartner:
Ralf Hoppe
Tel.: +49 9621 66 22 00
Fax: +49 9621 66 322 00
ralf.hoppe@grammer.com

EDAG GmbH & Co. KGaA

EDAG elektrifiziert die Nutzfahrzeugbranche

Die Zukunft fährt leicht und elektrisch

Weltpremiere des Elektroantriebs EDAG EDpowerdrive und Vorstellung EDAG LightCab auf der 63. Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge in Hannover.

Auf der 63. IAA Nutzfahrzeuge präsentiert die EDAG Group mit dem elektrischen Antriebssystem EDpowerdrive ein Konzept, das speziell für den städtischen Zustellbetrieb entwickelt wurde. Mit dem modularen Elektroantrieb, der zusätzlich zu dem bestehenden Antriebsaggregat nachgerüstet werden kann, zeigt die EDAG Group Wege auf, wie das Thema Elektromobilität zeitnah im Alltagseinsatz umgesetzt werden kann. Mit dem Technologiekonzept LightCab stellt das weltweit größte unabhängige Entwicklungsunternehmen innovative Lösungen für Leichtbaukonzepte im Nutzfahrzeug-

bereich vor und präsentiert neue, effiziente Prozesse im Bereich des Anlagenengineerings und der Fertigung.

EDAG EDpowerdrive – effiziente Antriebslösung für den städtischen Verteilerverkehr

EDpowerdrive – immer »passend« motorisiert
Mit EDpowerdrive wird ein Elektroantrieb zum Nachrüsten in leichte Verteilerfahrzeuge präsentiert. Das modulare System wurde zielorientiert für eine Nutzung im städtischen Zustellbetrieb entwickelt und ermöglicht erstmals einen bivalenten Fahrzeugantrieb mit fossilen Brennstoffen sowie mit elektrischer Energie – letzteres unabhängig vom bestehendem Serienantrieb. Der im vorgestellten Trägerfahrzeug im Originalzustand belassene Dieselmotor garantiert einen höchst effizienten Einsatz auf Autobahnen und Bundesstraßen. Den abgasfreien und geräuscharmen Einsatz in Wohngebieten und Stadtverkehr übernimmt der neu entwickelte modulare elektrische Antrieb von EDAG.

EDpowerdrive – Die (effiziente) Kraft der zwei Antriebe
Die bestmögliche Effizienz des Antriebs resultiert aus dem intelligenten Konzept des Systems. Der Elektroantrieb funktioniert entkoppelt vom konventionellen frontbetriebenen Antriebssystem. Im Dieselbetrieb überträgt nach wie vor die Vorderachse die Kraft auf die Straße. Ein im Laderaum integriertes Batterie-Paket überträgt die angeforderte Energie über eine eigene Antriebseinheit auf die Hinterachse.

Die gleichzeitig realisierte kompakte Bauweise des Systems garantiert eine gute, verbliebene Zuladungskapazität. In Verbindung mit der zweiten Ausbaustufe »Second Shift« garantiert das System eine Energiekapazität für den 2-Schicht-Betrieb à 8 Stunden und schafft mit einer anvisierten Reichweite von bis zu 100 Kilometern und einer realisierbaren Höchstgeschwindigkeit von bis zu 65 km/h im reinen Elektrobetrieb einen überzeugenden Aktionsradius für den urbanen Einsatz.

Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal: Das im Trägerfahrzeug verwirklichte System wurde als Nachrüst-Kit konzipiert, welches innerhalb von zwei Arbeitstagen eingebaut werden kann. Die Möglichkeit der Rückrüstung des Trägerfahrzeuges in den gewohnten Serienzustand bleibt jederzeit erhalten. Somit wird ersichtlich, dass EDpowerdrive kein Hybridantrieb im herkömmlichen Sinn sein will. Im Unterschied zu bekannten Systemen hat der Fahrer des Fahrzeuges die Möglichkeit zur Selbstbestimmung des Antriebes. Durch einen kleinen Schalter am Armaturenbrett ist ein problemloses Umschalten auf die gewünschte Antriebsart jederzeit möglich und damit die größtmögliche Optimierung der Gesamtenergieeffizienz gewährleistet.

EDpowerdrive – die Antwort für geänderte Anforderungen des Verteilerverkehrs
Das System EDpowerdrive bietet eine Antwort auf die geänderten Anforderungen des modernen Verteilerverkehrs. Die Verteilzentren werden – auch bedingt durch gestiegene Lärm- und Platzanforderungen – verstärkt dezentral an Stadtrandlage angesiedelt. Der daraus entstehende Zubringer- und Verteilerverkehr in die Innenstädte und Wohngebiete steht konträr eines modernen Umwelt- und Verkehrsbelastungsgedanken. Hier bietet das System einen energieeffizienten Lösungsansatz, schon bei mittelgroßen urbanen Einsatzgebieten.

Interne Berechnungen zeigen anhand untersuchter anwenderspezifischer Fallbeispiele CO_2-Einsparungen von bis zu 70 % pro Arbeitstag beim zielorientiertem Einsatz beider Antriebssysteme. Auch auf

der Kostenseite überzeugt eine Einsparmöglichkeit von annähernd 50 % pro Arbeitstag.

Und, last but not least: Durch den geräuscharmen Antrieb ist eine zusätzliche Übernahme von Verteileraufgaben in Innenstädten und Wohngebieten auch nachts gewährleistet. Mit Blick auf einen erst in weiterer Zukunft realisierbaren Großserieneinsatz von reinen Elektrofahrzeugen betont dann auch Jörg Ohlsen (CEO & Sprecher Geschäftsführung EDAG Group), »dass mit EDpowerdrive eine hocheffiziente Brückentechnologie realisiert wurde, welche schon heute in Kleinserien zum Einsatz kommen könnte.«

EDAG LightCab – kosteneffizienter Leichtbau für die Zukunft des Nutzfahrzeuges

Auf der 63. IAA in Frankfurt präsentierte die EDAG Group mit dem innovativen Fahrzeugkonzept EDAG Light Car neue Technologien, Materialien und Fertigungsverfahren zum Thema »Leichtbau«. Diese Erfahrungen wurden synergetisch genutzt und erfolgreich auf die Branche Nutzfahrzeug übertragen. Die EDAG Group reagiert somit auf die wachsende Nachfrage der Nutzfahrzeugbranche nach mehr Energieeffizienz bei gleichzeitiger Erhöhung der Nutzlast mit neuen Ansätzen in der Fertigung von Nutzfahrzeugkabinenelementen.

EDAG LightCab – Energieeffizienz durch kosteneffizienten Leichtbau

Mit dem Technologiekonzept LightCab stellt das Unternehmen ein Kabinenkonzept für die Nutzfahrzeugindustrie vor, das mit den Schwerpunktthemen »Leichtbau« und »Modularität« konsequent auf Innovationen mit einem hohen Grad an Realisierungswahrscheinlichkeit setzt. Ein im Resultat besonders leichter Werkstoffmix aus partiell gehärteten höchstfesten Stahlblechen, Thermo Plastic Composities und Stahl-Dünnwandguss wird durch den Einsatz neuer, bewährter und weiterentwickelter Technologien erstmals ermöglicht. So sind erstmals im Nutzfahrzeugbereich ein kombinierter Einsatz von dünnwandigen Stahlfeinguss, lasergeschweißten und partiell gehärteten Rollprofilen sowie eine Verarbeitung von endlosfaserverstärkten Thermoplasten vorgesehen. Kombiniert mit neuen Fügeverfahren wie Kleben, Nieten, Schrauben und Laserlöten wird gleichzeitig die bewährte Festigkeit und Sicherheit garantiert. Mit dieser Kombination aus Leichtbau und Fertigungsverfahren sind partielle Gewichtseinsparungen bis zu 25 % realisierbar.

EDAG LightCab – Kosteneffizienter Leichtbau durch skalierbare Modularität

Das modulare Strukturkonzept von LightCab sieht eine Skalierbarkeit der Kabine in Höhe, Länge und Breite durch längenvariable Profile vor. Dies ermöglicht die parallele Planung und Realisierung einer gesamten »Kabinenfamilie«. Durch einhergehend stark reduzierte Werkzeuginvestitionen wirkt sich das Technologiekonzept spürbar positiv auf das Zeit- und damit auch auf das Gesamtinvest aus.

Die EDAG Group arbeitet als Entwicklungsspezialist und -generalist stetig daran, neue Leichtbau- und Effizienzpotenziale durch den Einsatz neuer Werkstoffe, Verarbeitungsverfahren und Antriebstechnologien zu erschließen. Mit dem Antriebskonzept EDpowerdrive und dem Leichtbaukonzept LightCab werden anwendungsspezifische Lösungsansätze in den Bereichen Elektromobilität und Leichtbau für die Nutzfahrzeugbranche präsentiert. Die EDAG Group unterstreicht mit dieser Kompetenzschau auf der IAA Nutzfahrzeuge 2010 ihr ganzheitliches Know-how als Entwicklungspartner für Fahrzeuge und Produktionsanlagen bis hin zur Umsetzung in der Kleinserie und dem Anlagenbau.

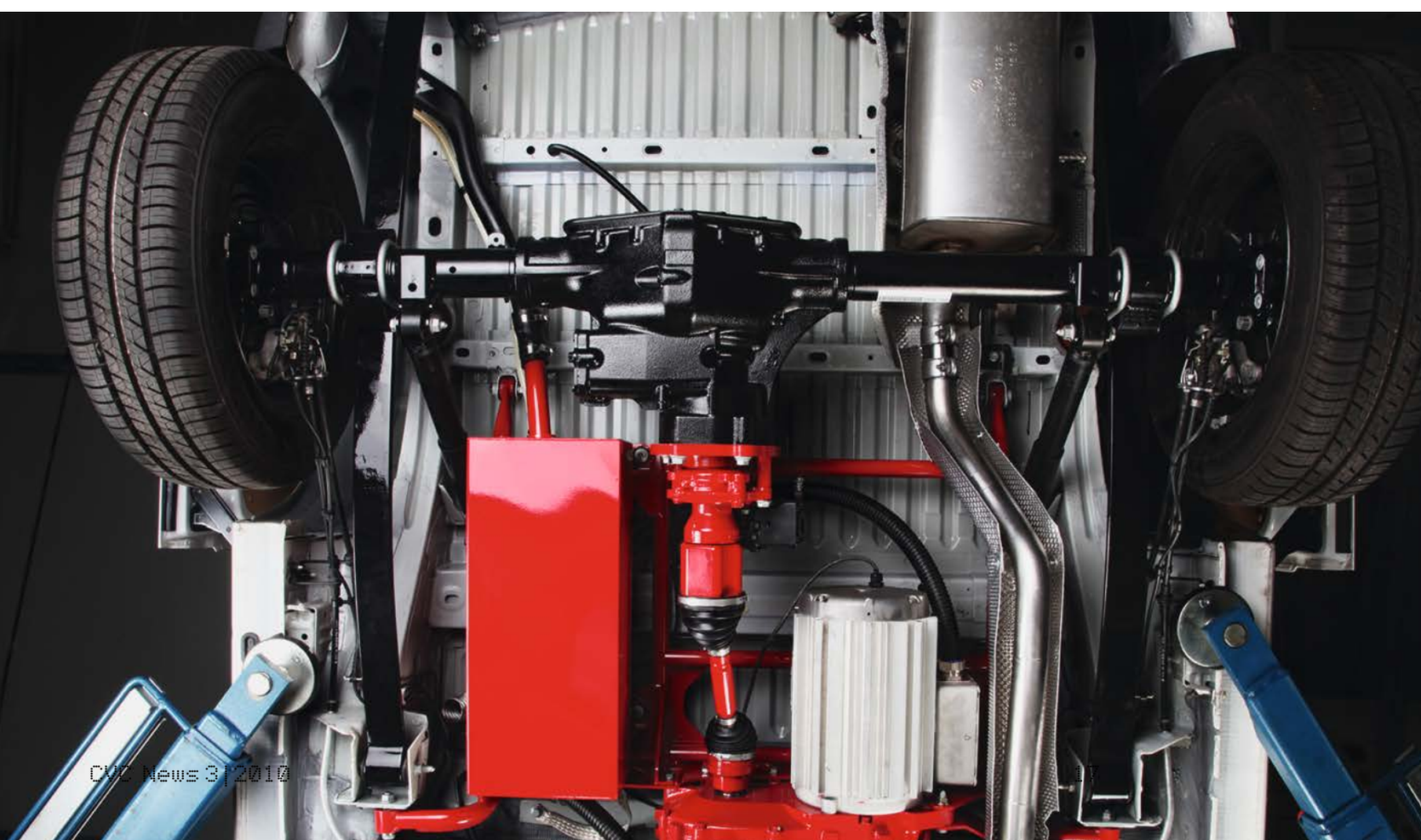
EDAG Group – Partner der internationalen Mobilitätsindustrie

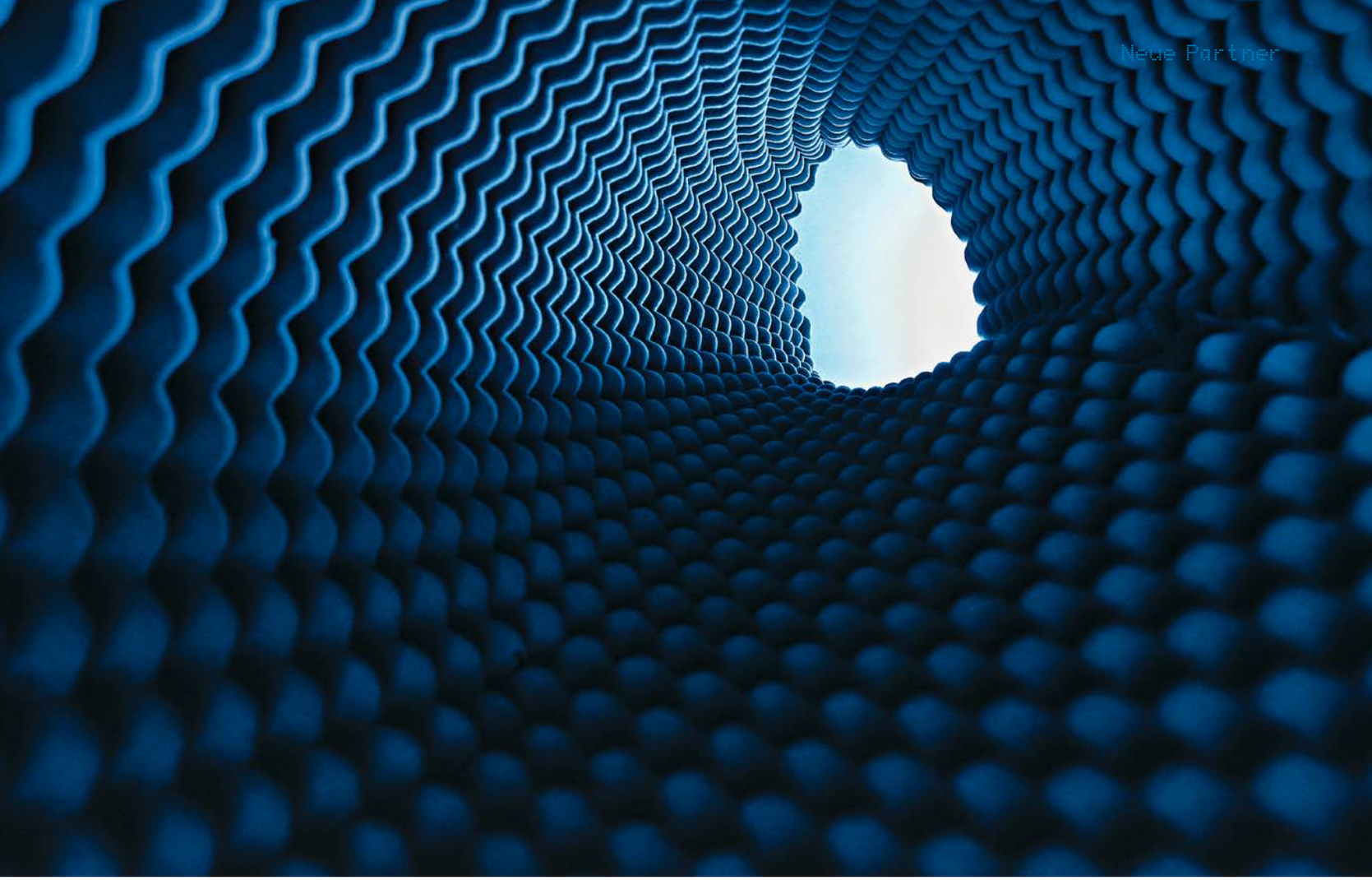
Als weltweit größter unabhängiger Entwicklungspartner entwickelt die EDAG Group serienreife Konzepte und Lösungen für die nachhaltige Mobilität der Zukunft. Die Entwicklung kompletter Module, Fahrzeuge, Derivate und Produktionsanlagen gehört ebenso zum Leistungsspektrum wie der Modell-, Prototypen-, Sonderfahrzeugbau und die Kleinserienfertigung. Über die Entwicklungsleistung hinaus bietet die EDAG Group die Realisierung kompletter Produktionsanlagen für den Karosserierohbau und der Fahrzeugmontage bis hin zu Kleinserien von Modulen und Fahrzeug-Sonderserien aus einer Hand.

Weltweit ist die EDAG Group an über 35 Standorten in 21 Ländern präsent. Das 1969 gegründete Unternehmen bietet mit seinen verzahnten Geschäftsfeldern serienreife und fertigungsoptimierte Lösungen. Die EDAG Group ist fokussiert auf die Automobil-, Luftfahrt-, Schienenindustrie sowie auf Anbieter »Erneuerbarer Energien«. In 2009 setzt der Konzern ca. 570 Mio. Euro um und beschäftigt weltweit über 6.200 Mitarbeiter.

Kontakt
EDAG GmbH & Co. KGaA
Reesbergstraße 1
36039 Fulda
www.edag.com

Ansprechpartner:
Christoph Horvath
Pressesprecher der
EDAG Group
Tel.: +49 661 600 05 70
Fax: +49 661 600 06 69
pr@edag.de





Carcoustics International GmbH

Problemlöser für alle Branchen

Mehr Komfort, weniger Gewicht

Carcoustics ist ein innovativer Problemlöser, der auf sechs Aufgabenfeldern (Polaritäten) leistungsstarke Lösungen für aktuelle Megatrends umsetzt. Das Know-how über Materialien und Technologien wird genutzt, um Produkte herzustellen, die den Kunden Mehrwert bieten.

1952 wurde Carcoustics, damals noch Illbruck GmbH, gegründet. Den Namen Carcoustics erhielt das Unternehmen erst 2001, als Illbruck seine Automobilsparte im Zuge eines Management-Buy-out verkaufte. Ab dem Jahre 2005 gab es dann unter Leitung von CEO Herr Dr. Schwibinger eine strategische Neuausrichtung. Carcoustics sollte nicht länger ausschließlich Lieferant für akustische Produkte im Automobil sein. Das Know-how bei thermischen und akustischen Aufgabenstellungen wurde auf den Industriebereich transferiert. Zusätzlich übernehmen die Lösungen von Carcoustics dabei oft Dichtfunktionen, reduzieren das Gewicht und versteifen Strukturen bei geringerem Bauraum. Entscheidende Schritte vorwärts hat Carcoustics auch im Bereich Bus und LKW getätigt.

Anwendungen

Wissen, was geht.

Carcoustics optimiert die Funktion automobiler Endprodukte, sei es bezüglich Geräusch- oder Temperaturverhalten, Größe, Gewicht, Dichtigkeit oder Stabilität.

Materialien

Wissen, womit es geht.

Bei Carcoustics verwendet man Materialien, deren spezifische Eigenschaften und Fähigkeiten man bis ins Detail kennt und anwendungsgerecht nutzt.

Technologien

Wissen, wie es geht.

Carcoustics beherrscht ein breites Spektrum unterschiedlicher Produktions-Technologien, die einzeln oder kombiniert eingesetzt werden.

Carcoustics bietet alles – von der Problemfindung, über die Entwicklung von Lösungen und die Musterfertigung, bis hin zur Serienproduktion: Somit hält man branchenübergreifend Lösungen bereit.

Gerade die Gebiete Komforterhöhung, Gewicht und Platzsparen sind wichtige Trends, deren Optimierung sich Carcoustics auf die Fahne geschrieben hat. Durch die ersten Schritte im Industriebereich in 2008 ist CC mittlerweile schon erfolgreich unterwegs in Märkten wie Heizung, Klima, Energie, Land- und Baumaschinen, Maschinenbau, Haushaltgeräte und vielen mehr.

Die Erweiterung von Aufgaben im Automobilbereich und die Erschließung neuer Märkte im Industriebereich hat dafür gesorgt, dass sich die CC-Gruppe dynamisch weiterentwickelt. Der Jahresumsatz wird im Jahr 2010 ca. 210 Mio. Euro betragen.

Die Branchenfindung erfolgt durch »Scoutingprozesse«, in deren Rahmen Probe- und Tiefbohrungen durchgeführt werden, um Potentiale aufzudecken.

Dabei orientiert sich das Unternehmen zusätzlich stark an den auf den Märkten vorherrschenden Megatrends. Denn hier ist viel in Bewegung und der Bedarf an Lösungen somit enorm. Der Mobilitätsmarkt ist ein Beispiel. So liegt der Fokus hier auf CO_2-Verbrauch, Leichtbau und steigendem Komfortbedarf, sowohl im Automobilbereich als auch im Bereich von LKW, Bussen, Bau- und Landmaschinen.

Carcoustics ist zuverlässiger und kompetenter Lieferant nahezu aller großen OEMs im Automobil-, LKW- und Busbereich. Auch im Industriebereich kann Carcoustics schon einige namhafte Hersteller zu seinen Kunden zählen.

Kontakt

Carcoustics
International GmbH
Neuenkamp 8
51381 Leverkusen
www.carcoustics.de

Ansprechpartner:
Thomas Mair
Tel.: +49 2171 90 04 00
Fax: +49 2171 90 04 99
tmair@carcoustics.com

Dürr Assembly Products GmbH

Partner für anspruchsvolle Montage- und Prüfabläufe in der Fahrzeugproduktion

Know-how von der ersten Idee bis zur Realisierung

Dürr Assembly Products GmbH, ein Unternehmen im Dürr Geschäftsbereich Balancing and Assembly Products (BAP), ist einer der weltweit führenden Hersteller von Anlagen, auf denen die führenden Fahrzeugproduzenten und zahlreiche Zulieferer weltweit ihre Autos und Module bauen und testen. Auch Hersteller ähnlich komplexer Produkte außerhalb der Automobilindustrie nutzen die Anlagen und das Prozess-Know-how der Dürr Assembly Products GmbH, um ihre Qualität zu steigern und Kosten zu senken.

x-wheel truck *d*, die Fahrwerkgeometriemessung für LKWs und Busse

x-road truck, der multifunktionale Roll-Brems-ABS-Prüfstand für LKWs und Busse

Am Standort Püttlingen in Deutschland und an den Produktionsstätten in Brasilien, Indien, China und USA arbeiten ca. 350 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist zertifiziert nach: ISO 9001, VDA 6.4, ISO 14001, ISO/IEC 17025 und verfügt über bedeutende Qualitäts- und Produktauszeichnungen der Automobilindustrie, den »Q1-Award« und »Henry Ford Technology Award 2008« von Ford, den »Extended Enterprise« der Daimler AG, den »Award of Excellence« der Volvo Car Corporation, die GOST-R Zertifizierung und metrologische Zertifizierung nach russischem Standard.

Die Anlagen, die in Püttlingen entwickelt und realisiert werden, decken im Wesentlichen zwei Bereiche ab: Montage und Prüfung in der Fahrzeugproduktion. Das Leistungsspektrum für die Nutzfahrzeug-Prüftechnik beinhaltet: Fahrwerkeinstellung »x-wheel«, Scheinwerfereinstellung »x-light«, kombinierte Roll-/Brems-/ABS-Prüfung »x-road«, Bremsprüfung »x-brake« und Elektronikprüfung »x-tronic«. Die von Dürr entwickelte Automatisierungssoftware »x-line« steuert Anlagen, führt den Bediener, visualisiert ihre Zustände und dokumentiert alle wichtigen Ergebnisse in MS-Office kompatiblen Formaten.

Ziel ist es, durch Innovationen und neue Systemansätze zur Optimierung der Wertschöpfungskette und damit zum Erfolg der Kunden beizutragen. Die innovative 3D-Prüftechnik »x-3Dprofile« für die Fahrwerkvermessung ermöglicht es, Zugmaschinen mit oder ohne Anhänger innerhalb kürzester Zeit berührungslos zu vermessen und den Qualitätszustand des Fahrwerks zu bestimmen.

Ein modularer Baukasten ermöglicht es, wirtschaftliche Lösungen anzubieten – von einfachen Standardanwendungen bis hin zu Sonderlösungen im Bereich großer Abmessungen, Belastungen und Leistungen.

Mit einer leistungsfähigen Mannschaft, innovativen Ideen, einer außergewöhnlichen Leistungspalette und im Verbund eines starken Technologiekonzerns ist Dürr Assembly Products GmbH ein attraktiver Partner für alle Branchen, bei denen es um Qualität und Wirtschaftlichkeit bei automatisierten Fertigungs-, Montage- und Prüfprozessen geht.

Kontakt
Dürr Assembly Products GmbH
Köllner Straße 122-128
66346 Püttlingen
www.durr-ap.com

Ansprechpartner:
Christoph Heintz
Produktlinienmanager Commercial Vehicle Testing (CVT)
Tel.: +49 6898 6 92 55 45
Fax: +49 6898 6 92 55 88
christoph.heintz@durr.com

Titgemeyer GmbH & Co. KG

Lösungsanbieter für individuelle Ansprüche

International führend in den Bereichen Fahrzeugbauteile und Befestigungstechnik

Mit mehr als einhundertjähriger Erfahrung gehört die Osnabrücker Unternehmensgruppe Titgemeyer heute zu den international führenden Unternehmen in den Bereichen Befestigungstechnik und Fahrzeugbauteile.

Über 500 qualifizierte Mitarbeiter entwickeln, produzieren und vertreiben den individuellen Kundenwünschen entsprechend sorgfältig geprüfte Produkte und Systemlösungen. Die Automobilindustrie sowie die Schienenfahrzeugindustrie, Fahrzeug- und Karosseriebau-Betriebe, Werften und der Flugzeugbau gehören ebenso wie zahlreiche weitere Industrie- und Handwerksunternehmen aus allen Branchen zu den Kunden von Titgemeyer.

Durch kontinuierliche Veränderung zum leistungsstarken Partner

Hervorgegangen ist das mittelständische Familienunternehmen aus der von Adolf und Fritz Titgemeyer 1901 in Melle gegründeten Eisenwarenhandlung »Gebrüder Titgemeyer OHG«. Während zu Beginn des 20. Jahrhunderts hauptsächlich Schmiede und Stellmacher zu den Kunden gehörten, belieferte Titgemeyer in den zwanziger und dreißiger Jahren zunehmend Fahrzeug- und Karosseriebauer. In den fünfziger Jahren bildete die Einführung des erfolgreichen POP-Blindniets die Grundlage für den zweiten Geschäftsbereich Befestigungstechnik, mit dem rasch weitere Märkte erschlossen werden konnten.

Aus den Anfängen von vor knapp 110 Jahren ist ein internationales Produktions- und Handelsunternehmen entstanden, das sich in seiner Struktur ebenso wie die zugehörigen Märkte kontinuierlich verändert hat. Der Wandel vom Nachfrage- zum

Angebotsmarkt verlangt auch vom Großhandel ein immer höheres Innovationstempo. Mit umfassendem Kundenservice, individueller Beratung, flexibler Produktion und termingerechten Lieferungen reagiert Titgemeyer auf die Ansprüche des modernen Marktes und wird auch weiterhin mit zeitgemäßer Produktionstechnik, Logistik und Lagerhaltung sowie der umfassenden Qualifizierung seiner Mitarbeiter in die Zukunft investieren.

Branchenübergreifendes Wissen

Titgemeyer sieht sich heute als Problemlöser mit hoher technischer Beratungskompetenz. Im Fokus steht gemeinsames Engineering mit dem Kunden mit dem Ziel der bestmöglichen Umsetzung. Titgemeyer konzentriert sich nicht auf den Vertrieb einzelner Produkte, sondern versteht sich als Dienstleister für die speziellen Bedürfnisse der unterschiedlichen Branchen. Neben den Standorten in Deutschland ist die Unternehmensgruppe in Skandinavien, Großbritannien, Tschechien, Österreich, Italien, Polen und weiteren Ländern mit Tochtergesellschaften oder Vertriebsbüros vertreten.

Im Bereich der Befestigungstechnologie umfasst das Lieferprogramm die Blindniettechnik, Gewindeträger, Schnellmontagesysteme sowie die Verarbeitungstechnologie hierfür. Auf Wunsch werden komplett automatisierte Arbeitsplätze entwickelt und in die Fertigungslinien der Kunden integriert. Als Systemanbieter ist Titgemeyer in der Industrie als Entwicklungspartner fest verankert und bietet für Befestigungslösungen auch eine kompetente Beratung vom Engineering bis hin zur Umsetzung in den Produktionswerken.

Typische Anwendungsbereiche, in denen aufgrund der technologischen Entwicklung immer neue Anforderungen entstehen, finden sich in Branchen wie der Automobilindustrie, der Solar- und Windindustrie, der Agrarindustrie wie auch der maritimen Wirtschaft oder dem schienengebundenen Verkehr. Neben der Befestigungstechnik befasst sich Titgemeyer zudem mit Fahrzeugbauteilen. Die Fertigung von Bausatz- und Pritschensystemen, Hubböden oder Schiebeverdecksystemen gehört ebenso zum Geschäftsbereich Fahrzeugteilebau wie die Produktion von Karosseriebauteilen, Dicht- und Klebstoffen oder auch die Fahrgestelltechnik. Das Know-how aus beiden Geschäftsbereichen wird bei Titgemeyer vereint, sodass für die Kundschaft der größtmögliche Nutzen des Gesamtportfolios transportiert wird.

Produkt- und Werkzeugentwicklung für optimale Prozessabläufe

Praktizierte Anwendungsberatung führt ständig zu neuen, weiterentwickelten Produkten, welche für spezielle Wünsche designt werden. Der HS-Schließringbolzen von Titgemeyer ist ein solches Produkt, das für viele Branchen ganz neue Möglichkeiten eröffnet. Angestoßen durch die Automobilindustrie konnte durch den Einsatz neuer Werkstoffe und Fertigungsverfahren die Performance des Standard-Schließringbolzen-Systems um ca. 70 % im Scherbereich erhöht werden. Diese Anforderung hätte unter Heranziehen der herkömmlichen Technologien den Einsatz größerer Durchmesser erfordert, im konkreten Fall wurde das Thema Leichtbau für den Kunden zusätzlich offensichtlich. Bei gleichzeitig steigenden Anforderungen für den Crashfall sowie Zunahme des Einsatzes von höherfesten Werkstoffen bietet dieser Befestiger zudem schlagkräftige Argumente im Vergleich zum herkömmlichen Schweißverfahren. Das Schließringbolzen-System leitet keine Wärme in die zu bearbeitenden Materialien ab, da es sich um ein Kaltfügeverfahren handelt – ein wesentlicher Vorteil in modernen Konstruktionen. Die Weiterentwicklung dieses Systems auf Applikationen für die Nutzfahrzeugindustrie ist bereits in Planung.

Die analytische Betrachtung der gesamten Prozesskette bis hin zur effektiven Prozesskontrolle ist ebenfalls Bestandteil des Systemgedankens von Titgemeyer. Modernste Werkzeuge für die Verarbeitung wie z. B. das TIOS H350 mit integrierter Prozesskontrolle werden selbst konzipiert und gefertigt und stehen für die konsequente Fortführung der erfolgreichen TIOS Control-Werkzeuge mit höchstem Qualitätsanspruch an Funktionalität, Auswertungsmöglichkeiten und Traceability.

Kontakt

Gebr. Titgemeyer
GmbH & Co. KG
Postfach 4320
49033 Osnabrück
www.titgemeyer.de

Ansprechpartner:
Bernhard Thünemann
Leiter Team Technik
Tel.: +49 541 5 82 21 01
Fax: +49 541 5 82 24 97
bernhardthuenemann@
titgemeyer.de

Benseler Beschichtungen GmbH & Co. KG

Automobilbau leicht gemacht

Wirksamer Korrosionsschutz macht Magnesium zur nachhaltigen Alternative

Für das T-Modell der E-Klasse von Mercedes Benz liefert Benseler nicht nur sein spezielles Know-how bei Magnesium-Beschichtungen, sondern unterstützt den Automobilbauer durch technisch anspruchsvolle Zusatzleistungen.

Als leichtester metallischer Konstruktionswerkstoff kombiniert Magnesium alle Vorzüge metallischer Werkstoffe mit einem sehr geringen Gewicht. Wegen seiner Anfälligkeit für Korrosion konnte es sich aber in der Vergangenheit gegen andere Leichtmetalle nicht durchsetzen. Neue Beschichtungsmethoden ebnen jetzt den Weg für das Leichtmetall.

In der Mercedes Benz-Baureihe S212, also dem T-Modell der E-Klasse, besteht beispielsweise die Rückwandtür aus Magnesium-Druckguss. Die Gewichtseinsparung von mehr als fünf Kilogramm gegenüber einer Ausführung aus Stahl senkt den Kraftstoffverbrauch und entlastet die entsprechenden Scharniere der Türe, die so weniger schnell verschleißen. Um Magnesium als Werkstoff überhaupt einsetzen zu können, ist ein wirksamer Korrosionsschutz Voraussetzung. Daher hat sich Daimler für Benseler Beschichtungen als Partner bei der Oberflächenbehandlung entschieden.

Das Unternehmen hat sich in diesem Bereich in den letzten Jahren den Ruf eines Spezialisten erworben, der den hohen Anforderungen der Automobilbauer, OEMs und wichtigen Zulieferern gerecht wird.

Partner für anspruchsvolle Beschichtungslösungen

Die Heckklappe der E-Klasse bearbeitet Benseler am Standort Kornwestheim. Dort hat der Beschichtungsspezialist eine speziell auf Magnesium-Druckguss ausgerichtete Linie aufgebaut, die aus mehreren Stufen besteht. Die Türen der E-Klasse erhalten im ersten Schritt eine Vorbehandlung, die für den späteren Korrosionsschutz eine wichtige Rolle spielt. Sie muss genau auf die anschließende kathodische Tauchlackierung (KTL) abgestimmt sein. Nur dann hält das Magnesium den harten Alltagsbedingungen mit Spritzwasser und anderen Umwelteinflüssen Stand, ohne zu korrodieren. Die anschließende KTL-Behandlung ist ein

umweltfreundliches Verfahren zur Beschichtung von Stahl-, Aluminium-, Gusseisen- und Magnesium-Legierungen. Sie dient als Grundierung für die folgende Pulverbeschichtung, die bei Benseler im klimatisierten Sauberraum mit vollautomatischen Sprühpistolen aufgebracht wird. Lackiert mit Decklack wird die Außenhaut der Rückwandtür bei Mercedes Benz in der Endmontage.

Gelebte Systempartnerschaft

Bei einem klassischen Lohnbeschichter wäre damit die Arbeit beendet. Was Benseler jedoch neben der Expertise bei Beschichtungen auszeichnet, ist die gelebte Systempartnerschaft. Wann immer es in die Logistikkette des Kunden passt, kann Benseler Ressourcen für die Weiterbearbeitung bereit stellen. Bei der E-Klasse von Mercedes Benz integriert Benseler beispielsweise technisch anspruchsvolle Montagearbeiten. Eine vollautomatische Roboterzelle bringt beim Zusammenfügen der Tür 17 Einzelteile wie Scharnierbleche und Nietmuttern auf die Rückwandtür auf. Der eigens dafür programmierte Roboter vermisst anschließend die Tür exakt auf etwaigen Verzug oder etwaige Passungenauigkeiten. Notwendige Nachbearbeitungen und Richtarbeiten übernehmen die Mitarbeiter von Benseler. Erst nach diesen zusätzlichen Arbeitsschritten liefert Benseler die Rückwandtür an Mercedes Benz.

Das Konzept passt: Ähnliche Projekte für weitere Modelle hat Mercedes Benz bei Benseler bereits beauftragt. Ausschlaggebend für den Erfolg ist auch die Nähe zum Kunden. Denn der Automobilhersteller liefert die Teile aus dem Werk in Esslingen-Mettingen in den nur 20 Kilometer entfernten Benseler-Standort Kornwestheim, von wo aus die Heckklappen nach der Bearbeitung dann direkt zur Montage ins ebenfalls nahe gelegene Werk nach Sindelfingen kommen. Von der Zusammenarbeit der kurzen Wege profitieren beide Partner auch im Vorfeld bei der Abstimmung. Benseler steht der Werkstoffentwicklung des Automobilproduzenten immer wieder mit Rat und guten Ideen zur Seite.

Benseler ist kompetenter Dienstleister und Partner für technisch anspruchsvolle Lösungen im Bereich der Beschichtung, Oberflächenveredelung, Entgratung und Formgebung von Serienteilen. Die Benseler Firmengruppe mit Sitz in Markgröningen bei Stuttgart besteht aus den drei Geschäftsbereichen Organische Beschichtungen, Zinklamellensystemen sowie Entgratungen.

Das Unternehmen entwickelt seine Kernprozesse stetig weiter, ergänzt sie um vor- und nachgelagerte Prozesse und pflegt Systempartnerschaften mit seinen Kunden. Benseler versteht daher die Bedürfnisse des Marktes und kann Lösungen mit Mehrwert anbieten. Acht Standorte in Deutschland stellen auch die räumliche Nähe zum Kunden sicher.

Die Benseler Firmengruppe erzielte im Geschäftsjahr 2009 einen Umsatz von rund 67 Millionen Euro mit knapp 700 Mitarbeitern. 2010 wird der Umsatz voraussichtlich bei über 90 Millionen Euro liegen. Derzeit sind rund 750 Mitarbeiter beschäftigt. Nachhaltigkeit und soziales Engagement prägen neben technischer Expertise das Handeln der Firmengruppe, die 2011 ihren 50. Geburtstag feiert.

Kontakt

Benseler
Beschichtungen GmbH
& Co. KG
Heinkelstraße 1–3
70806 Kornwestheim
www.benseler.de

Ansprechpartner:
Dr. Mathias Mühleisen
Tel.: +49 7154 17 87-6 00
Fax: +49 7154 17 87-6 99
mathias.muehleisen@
benseler.de

ika

2020: CO_2-Flottengrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge (N1)

Eine Frage der Verantwortung

Das Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen University, das eng mit der Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen (fka) kooperiert, führt im Bereich Strategie- und Prozessentwicklung regelmäßig Markt- und Technologiestudien zu aktuellen Themen in der Automobilindustrie durch.

Kontakt
Institut für
Kraftfahrzeuge
RWTH Aachen University
Steinbachstraße 7
52074 Aachen
www.ika.rwth-aachen.de
Tel.: +49 241 8 02 56 00
office@ika.rwth-aachen.de

Forschungsgesellschaft
Kraftfahrwesen mbH
Steinbachstr. 7
52064 Aachen
www.fka.de
Tel.: +49 241 8 86 10
info@fka.de

Ansprechpartner:
Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Lutz Eckstein
Dipl.-Kfm.
Ingo Olschewski
Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt. Ing.
Christian-Simon Ernst

Im Rahmen einer Studie für das BMWi wurden auf Basis einer technischen und wirtschaftlichen Bewertung mit Hilfe von Entwicklungsszenarien realistische CO_2-Zielwerte für leichte Nutzfahrzeuge (N1) bis 2020 ermittelt.

Die sich ändernden gesetzlichen Rahmenbedingungen setzen die Automobilbranche zunehmend unter Druck, die Emission ihrer Fahrzeuge zu senken. Als Reaktion wurde von den meisten Fahrzeugherstellern eine Selbstverpflichtung zur Reduzierung der CO_2-Emissionen im Jahr 1998 unterzeichnet und eine Vielzahl von technologischen Innovationen im PKW-Segment eingeführt, z. B. die Gestaltung besonders effizienter und umweltfreundlicher Fahrzeugmodelle.

Von legislativer Seite wurde auf europäischer Ebene beschlossen, diese Selbstverpflichtung bei Personenkraftwagen verbindlich für alle Hersteller in Form eines Gesetzes zur Regulierung des gesamten Flottenverbrauchs festzuschreiben. Diese Bemühungen werden nun auf die Klasse der leichten Nutzfahrzeuge N1 (bis 3,5 t) ausgedehnt. Ein erster Zielwert sieht dabei die Reduzierung auf 175 gCO_2/km bis zum Jahr 2016 vor. Langfristig wird ein Zielwert von bis zu 135 gCO_2/km im Jahr 2020 diskutiert.

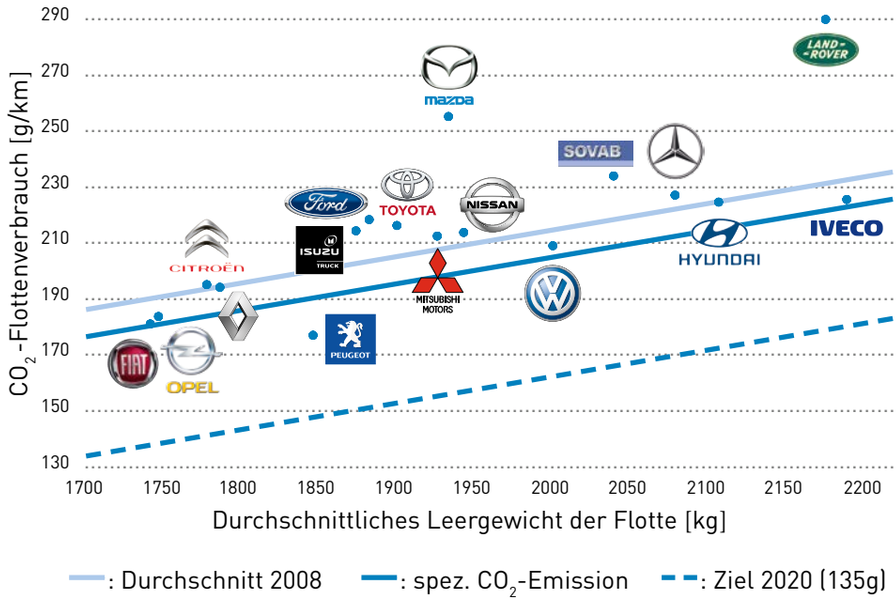
Der spezifische Flottenausstoß eines Herstellers von leichten Nutzfahrzeugen ergibt sich aus dem mit den Zulassungszahlen gewichteten Durchschnitt der CO_2-Emissionen aller in einem Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge der Klasse N1 eines Herstellers, bezogen auf das gewichtete Leergewicht. Der Vergleich der tatsächlichen CO_2-Emissionen mit dem auf das durchschnittliche Fahrzeugleergewicht bezogenen Emissionsgrenzwert veranschaulicht das Ausmaß der Anstrengungen, die ein Hersteller tätigen muss, um die geplanten Emissionsgrenzwerte einhalten zu können (oberes Diagramm).

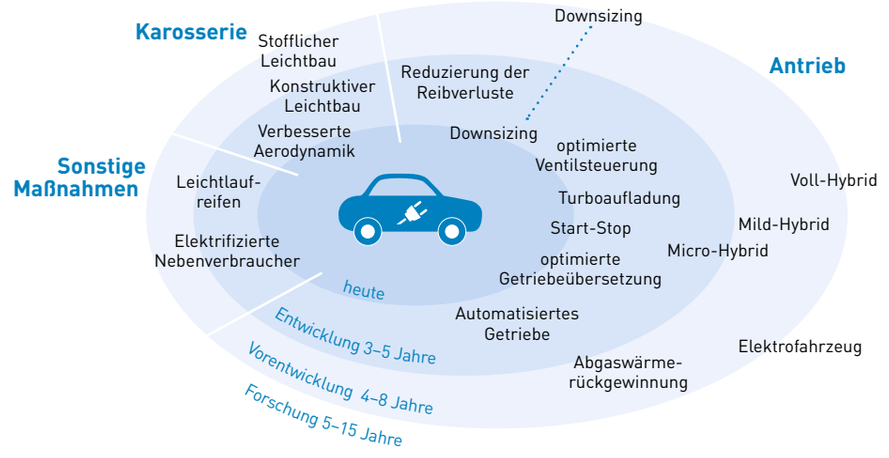
Im Rahmen der Studie werden die technologischen Optimierungsmaßnahmen hinsichtlich der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs für Diesel- und Otto-Motoren bei leichten Nutzfahrzeugen vorgestellt. Anschließend wird das technologische Potenzial mit den einhergehenden Kosten je Maßnahme bewertet. Die vorgestellten technologischen Maßnahmen werden zu Entwicklungsszenarien zusammengefasst, die das aggregierte Einsparpotenzial bewerten und in Kombination mit einer Analyse zu den benötigten Entwicklungszeiträumen einen möglichen Markteinführungszeitpunkt skizzieren. Diese Entwicklungsszenarien berücksichtigen automobiltechnische Handlungsfelder, z. B. den Karosserie-Leichtbau oder die Elektrifizierung des

Antriebsstrangs über die Stufen der Hybridisierung (Micro, Mild, Full), als Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Insgesamt eröffnen die Maßnahmen ein technologiebedingtes CO_2-Einsparpotenzial zwischen 6 und 19 %.

Durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs im Sinne einer Start-Stopp Automatik in Kombination mit weiteren Optimierungsmaßnahmen kann zu vergleichsweise geringen Kosten eine Kraftstoffeinsparung von 11–14 % im Zyklusverbrauch erzielt werden (unteres Diagramm). Angewandt auf den Flottenverbrauch bedeutet dies einen erreichbaren Grenzwert von 158–164 gCO_2/km, bezogen auf die Fahrzeugleermasse von 1.706 kg. Für das Jahr 2020 wird die Umsetzung eines Mild-Hybrids mit einer CO_2-Einsparung von ca. 15 % als technisch umsetzbar erachtet. Dies entspricht einem Zielwert von 156 gCO_2/km. Im Antriebsstrang müssen jedoch neue Komponenten, z. B. Batterien sowie Leistungselektronik oder Elektromotor, zusätzlich ins Fahrzeug integriert werden. Deshalb ist hier mit einem signifikanten Kostensprung von ca. 4.500 Euro je Diesel-Fahrzeug zu rechnen. Aufgrund der großen technischen Veränderungen, die mit dieser Entwicklungsstufe einhergehen, wird hier voraussichtlich ein Plattformwechsel notwendig. Die technische Umsetzung eines Full-Hybrids wird bis 2030 als durchführbar eingeschätzt. So lässt sich 2030 ein Zielwert von 148 gCO_2/km erreichen, was einer Kraftstoffeinsparung von 19 % entspricht. Unter der Berücksichtigung der aktuellen Kostenstrukturen wäre dieses Szenario jedoch nicht realistisch abbildbar, da hier ebenfalls ein Plattformwechsel notwendig würde und mit Mehrkosten von knapp 9.000 Euro zu rechnen wäre.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass bis 2020 durch die Einführung eines Mild-Hybrids in der nächsten Generation der Fahrzeuge ein durchschnittlicher Flottenverbrauch von 156 gCO_2/km technisch erzielbar wäre. Unter wirtschaftlichen Aspekten wäre jedoch ein optimierter Verbrennungsmotor mit Start-Stop-Automatik als deutlich kostengünstiger einzuschätzen.





Damit ließe sich bei deutlich geringerem Aufwand eine Kraftstoffeinsparung von 14 % bzw. ein Flottenverbrauchsgrenzwert von 158 gCO_2/km erzielen.

Die Vollstudie umfasst die nachstehenden Elemente:

- Produktlebenszyklen bei leichten Nutzfahrzeugen
- Analyse des Technologie-Entwicklungsstadiums und möglicher Serieneinführungstermine
- Marktentwicklung der leichten Nutzfahrzeuge
- Chancen für die Elektromobilität in der Klasse der N1-Fahrzeuge

Die Studie steht kostenfrei über die Homepage der fka (www.fka.de) zum Download zur Verfügung.

Wie kommt der Asphalt auf die Fahrbahn? Gut ist hier zu sehen, wie der Straßenfertiger den Kipper mit Rollen vor sich her schiebt.

Rücker GmbH

Die Welt der Nutzfahrzeuge vorgestellt in bekannter Sachbuchreihe für Kinder

Faszinierendes über Lkw und Co

Seit September 2010 ist der Band 129 der beliebten Kindersachbuchreihe »WAS IST WAS« des renommierten Tessloff Verlags aus Nürnberg im Buchhandel erhältlich. Er trägt den Titel »Lkw, Bagger und Traktoren«.

Der Verfasser des Buches ist der Geschäftsführer des CVC-Partner-Unternehmens, der Rücker GmbH aus Arbon. Jochen Seifert schätzte und sammelte – so wie viele Fans – schon als Kind diese ersten Wissensbücher. Ein »WAS IST WAS«-Buch seiner eigenen Kinder brachte ihn dann auf die Idee, sein Wissen über Nutzfahrzeuge fachlich präzise und dennoch einfach verständlich weiterzugeben.

Mit diesem Buch, das einen umfangreichen Einblick in die Welt der Lkw gibt und daneben auch die Land- und Baumaschinen sowie Spezialfahrzeuge in Ihrer Vielfalt beschreibt, verfolgt er zwei ihm wichtige Ziele:

- Zunächst möchte er eine Lanze für die faszinierende und überaus vielfältige Fahrzeuggattung Lkw brechen, die einerseits unser modernes Leben überhaupt erst in dieser Form ermöglicht und zu Unrecht und oft aus Unwissenheit heraus in der öffentlichen Wahrnehmung kritisiert wird.

- Weiter sollen dadurch junge Menschen schon frühzeitig für technische Inhalte, Hintergründe und Zusammenhänge interessiert werden, um den einen oder anderen Nachwuchsingenieur für eine Laufbahn in Richtung der gefragten MINT-Berufe zu motivieren.

»Wie reinigt ein Lkw sein Abgas?«
»Warum bremsen Lkw mit Luft?«
»Was ist ein Gigaliner?«
»Wozu gibt es die Lkw-Maut?«
»Gibt es beim Lkw grüne Antriebe?«
»Wie funktioniert ein Schreitbagger?«

Diese und viele weitere nicht alltägliche, aber umso interessantere Fragen werden in diesem Buch kompetent und anschaulich behandelt.

Auf der diesjährigen Buchmesse in Frankfurt wurde der Band erstmals vorgestellt. Begleitend dazu wurden Nutzfahrzeuge, speziell die Lkw im Rahmen eines interessanten und auch für Nichttechniker verständlichen Vortrags vom Autor dem jungen Publikum vorgestellt. Als Highlight »konstruierte« Rücker auf dem Messestand mit einer professionellen CAD-Workstation einen kompletten Kipper-Lkw. Die kinematisierten Bauteile und die anschließende CAD-Kamerafahrt durch das detaillierte Fahrgestell begeisterte das Publikum. Einige der jungen Messebesucher fragten schon mal vorsorglich nach einem Arbeitsplatz bei Rücker nach. Natürlich durfte auch ein kniffeliges Lkw-Quiz nicht fehlen. Der CVC-Gesellschafter, die Daimler AG in Wörth, stiftete dafür die Hauptpreise: Je eine exklusive Werkführung mit Lkw-Mitfahrt und Actros-Modell für die beiden Gewinnerfamilien.

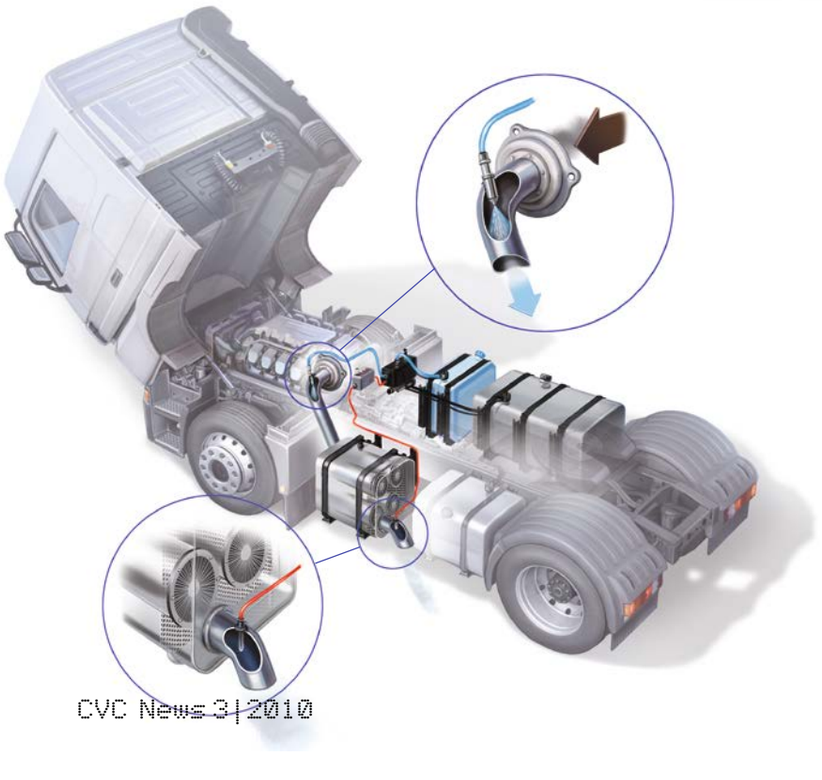
Weihnachten steht bald vor der Tür: Unter der ISBN-Nr.: 978–3–7886–1517–8 ist das vorgestellte Buch als Hardcover im Buchhandel erhältlich.

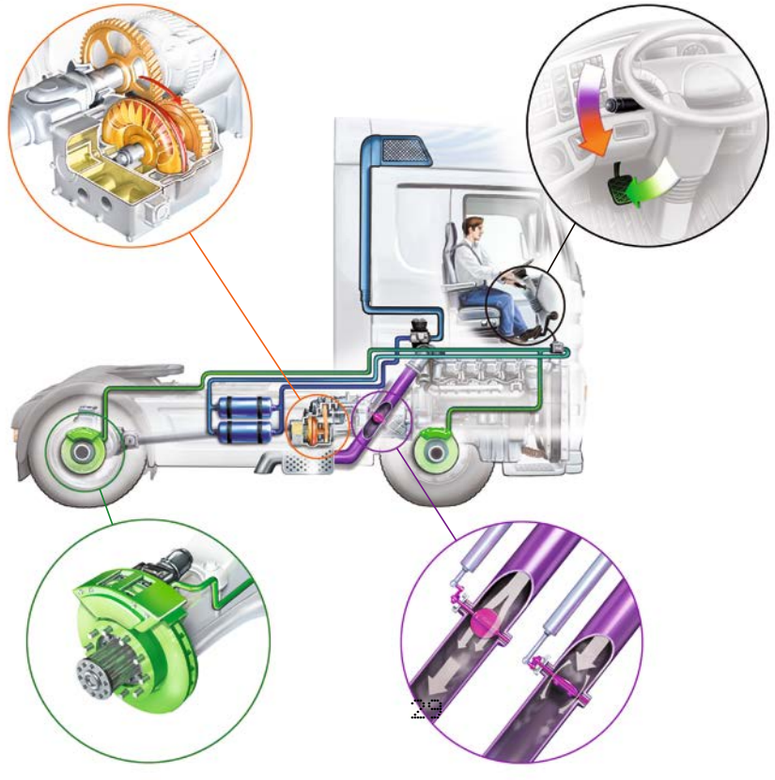
Kontakt
Jochen Seifert
Rücker GmbH
Schlossgasse 2
CH-9320 Arbon
www.ruecker.ch

Tel.: +41 71 447 36-12
Fax: +41 71 447 36-18
jochen.seifert@
ruecker.ch

Für saubere Abgase wird heute ein hoher technischer Aufwand getrieben. Hier wird eine SCR-Abgasreinigung erklärt.

Ein Lkw muss jederzeit sicher bremsen können. Illustrativ werden hier die drei Bremsanlagen einer Sattelzugmaschine beschrieben.





Vorführung der Roc-Tool-Technologie im IVW Technikum

Institut für Verbundwerkstoffe GmbH

20 Jahre Institut für Verbundwerkstoffe

Engagiert, international, erfolgreich – innovative Technologien für die Industrie

Das Institut für Verbundwerkstoffe GmbH (IVW) feiert dieses Jahr ihr 20-jähriges Bestehen. Anlässlich dieses Jubiläums fand am 16. und 17. November ein Festkolloquium mit über 100 Teilnehmern aus Wissenschaft, Forschung, Industrie und Politik statt. In zahlreichen Fachvorträgen, Diskussionen, Postershows und Laborvorführungen konnten sich die Teilnehmer über das Leistungsspektrum des IVW informieren.

Übergabe des Förderbescheids durch Staatsministerin Doris Ahnen an Prof. Breuer

Bereits am 4. November hatte die rheinland-pfälzische Staatsministerin Doris Ahnen bei ihrem Besuch am IVW allen Mitarbeitern Dank und Respekt für das in den letzten 20 Jahren erarbeitete hohe internationale Renommee ausgesprochen. Im Namen der Landesregierung überreichte sie dem neuen Geschäftsführer, Professor Dr.-Ing. Ulf Breuer, einen Zuwendungsbescheid über 1,7 Mio. Euro für die kommenden drei Jahre.

Als Eigentümer der IVW GmbH ermöglicht das Land Rheinland-Pfalz dem Institut damit den Ausbau der exploratorischen Arbeiten für verbesserte Verbundwerkstoff-Konstruktionen, neue Materialien und effizientere Verarbeitungstechnologien. Gleichzeitig wird die Etablierung eines Technologie-Transferteams ermöglicht, das als zentraler Ansprechpartner für industrielle Problemstellungen fungiert und dadurch die Ausweitung und Vertiefung der Kooperationen mit der Wirtschaft noch stärker vorantreiben wird.

In seiner Festansprache hob der Präsident der Technischen Universität Kaiserslautern, Professor Dr. Helmut Schmidt, sowohl das besondere Engagement des IVW in der Lehre als auch die weltweite Vernetzung mit internationalen Forschungskooperationen hervor.

Der Oberbürgermeister von Kaiserslautern, Herr Dr. Klaus Weichel, lobte die besondere und wichtige Rolle des Institutes für die Stadt und Region Kaiserslautern. Bis heute sind aus dem Institut bereits vier Ausgründungen mit über 100 neuen Arbeitsplätzen hervorgegangen.

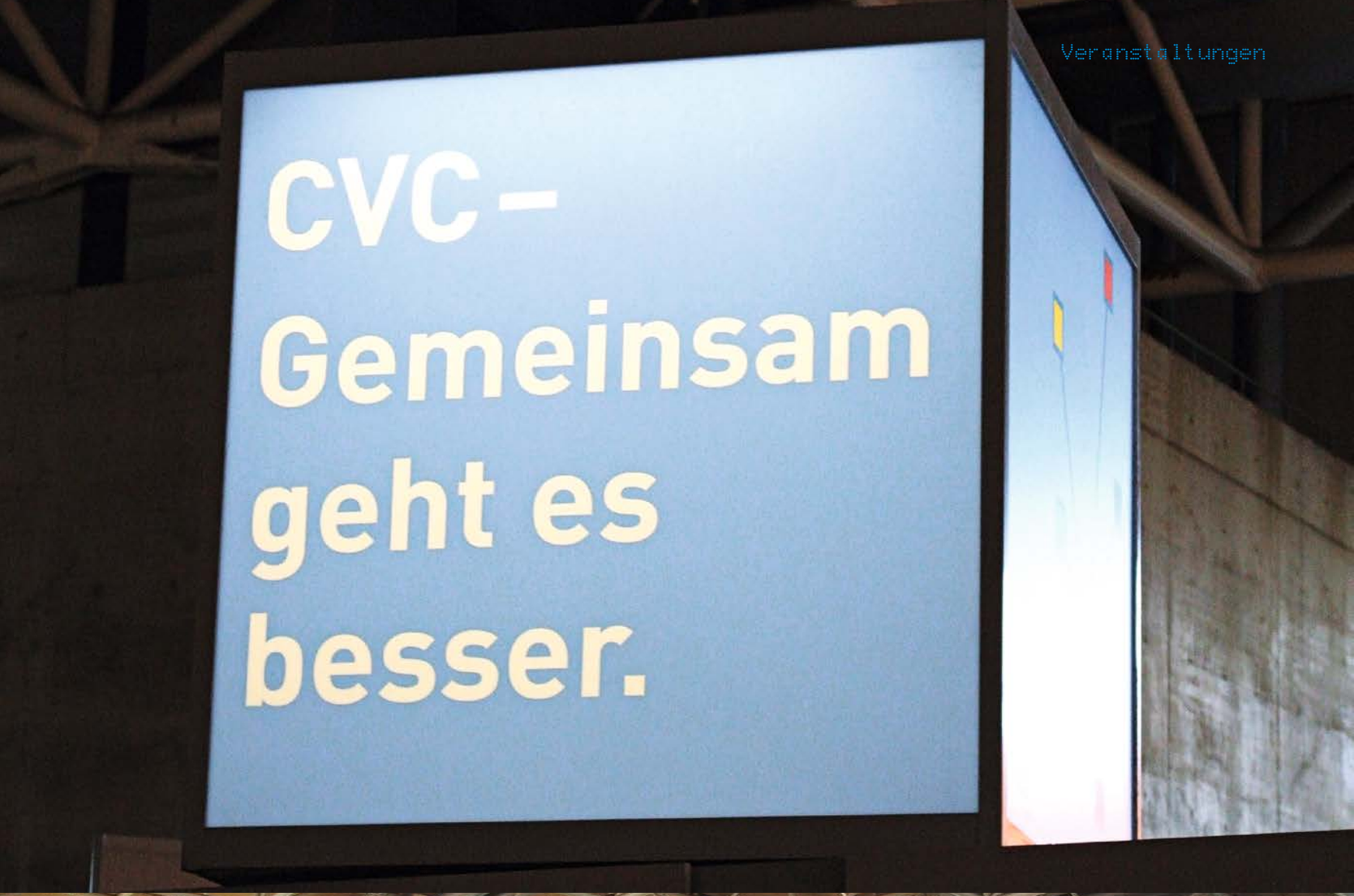
Das Institut für Verbundwerkstoffe arbeitet mit seinen 100 Mitarbeitern 2010 in 150 Projekten erfolgreich mit Industriebetrieben unterschiedlicher Branchen zusammen und erwirtschaftet damit Drittmittel in Höhe von 4,5 Mio. Euro. Die besonderen Stärken des Institutes liegen in der Bauweisenentwicklung, der Verarbeitungstechnik (u. a. Preform- und Injektionsverfahren, Fließpress- und Umformverfahren, Tapelegen, Verbindungstechnik), der Nanotechnologie für Funktionsintegration, der Tribologie und der Bauteilprüfung (statisch und dynamisch, einschl. Crashtests und Simulation).

Kontakt

Institut für Verbundwerkstoffe GmbH
Erwin-Schroedinger-Straße, Gebäude 58
67663 Kaiserslautern
www.ivw.uni-kl.de

Ansprechpartner:
Prof. Dr.-Ing. Ulf Breuer
Geschäftsführer

Dr.-Ing. Robert Lahr
Technologietransfer
robert.lahr@ivw.uni-kl.de
Tel.: +49 631 2 01 74 48
Fax: +49 631 2 01 71 99


CVC –
Gemeinsam
geht es
besser.

KIRCHH
itk
comlet
Embedded Engineering
WAYAND

CVC

IAA Nutzfahrzeuge 2010

Aktivitäten des Commercial Vehicle Clusters im Rahmen der 63. IAA-Nutzfahrzeuge vom 23.–30. September 2010

Die Premiere auf der IAA Nutzfahrzeuge kann als gelungen bezeichnet werden: Beim ersten CVC-Gemeinschaftsstand präsentierten neun mittelständische CVC-Partner ihre Innovationen und konnten wertvolle Kontakte knüpfen. Die Statements unserer Mitaussteller sprechen für sich:

Wir bedanken uns recht herzlich beim CVC-Team für die gute Planung, Abwicklung und Unterstützung des Projekts »IAA-Messestand«.

Karl Berrang GmbH

Der Gesamteindruck, was den Stand betraf, und die beteiligten Firmen, die darauf ausstellten, ist als sehr gut zu bezeichnen. Die Organisation seitens des Clusters war hervorragend. Es gab sehr viele Kontakte, die jetzt verfolgt werden. Ein Kontakt hat auf jeden Fall schon zu einem Angebot geführt und könnte eine Zusammenarbeit hervorrufen. Man kann den Messeauftritt als gelungen bezeichnen.

WWS Metallformen GmbH

Die Teilnahme der BOA Group hat sich auf jeden Fall gelohnt: Die Bindung zu unseren Kunden wurde gestärkt und unser Bekanntheitsgrad (insbesondere in Asien, Lateinamerika und Russland) hat deutlich zugenommen.

BOA BKT GmbH

Für die erste Teilnahme an der Nutzfahrzeug IAA waren wir sowohl mit der Quantität als auch mit der Qualität der Kontakte sehr zufrieden.
Die ersten positiven Termine im Nachgang sind bereits in die Angebotserstellung gemündet.

Comlet Verteilte Systeme GmbH

Wer regelmäßig als Aussteller an Messen teilnimmt, weiß, dass Vorbereitung, Durchführung und Nachbearbeitung einer Messe immer ganz besonders arbeitsintensiv sind. Daher war es einer der ganz großen Vorteile für uns als Mitaussteller, dass diese Arbeit inklusive einer vorbildlichen Betreuung vom CVC übernommen und koordiniert wurde. Auch innerhalb des Ausstellerteams gab es so gut wie keine Abstimmungsprobleme. Die Zusammenarbeit mit dem CVC und den anderen Mitausstellern kann durchweg als vorbildlich bezeichnet werden. Unsererseits zeigte sich im Verlauf dann doch das ein oder andere Verbesserungspotential, dies werden wir dann bei künftigen Messeauftritten im Vorfeld mit berücksichtigen, mit dem Ziel, eine noch höhere Effizienz erreichen zu können. Alles in allem aber: ein durchaus gelungener gemeinschaftlicher Auftritt!

WAYAND AG

Für unsere Firma war es absolut in Ordnung, gerade in diesem Rahmen auf der IAA vertreten gewesen zu sein. Ohne den Schirm des CVC wäre die Entscheidung schwieriger gefallen, in Hannover auszustellen. An dieser Stelle herzlichen Dank für die Organisation durch CVC.

Speziell für DBK war es äußerst hilfreich und von hohem Kundennutzen. Es waren interessante Gespräche bei uns am Stand, als auch bei unseren Kunden und Zulieferern – auch mal abseits in einem weniger geschäftlichen Rahmen. Wir sehen insgesamt die Messeteilnahme als Erfolg für unser Unternehmen und werden sicherlich die IAA NFZ-Messe in der engeren Auswahl auch für die nächsten Male halten.

DBK David+Baader GmbH

Die IAA Nutzfahrzeuge bot als internationale Veranstaltung eine gute Gelegenheit, den Bekanntheitsgrad der ITK Engineering AG weiter zu erhöhen. Durch die gemeinsame Präsentation mit dem Commercial Vehicle Cluster konnten wir neue Kontakte knüpfen und unser Netzwerk ausbauen.

ITK engineering AG

Unsere Eindrücke von der IAA Nutzfahrzeuge:

- Starker Globalisierungstrend bei Ausstellern und Besuchern
- Vielfältige Kontaktmöglichkeiten
- Wichtige Gespräche mit potentiellen Kunden
- Interessanter Meinungsaustausch mit Wettbewerbern
- Einfache Kontaktaufnahme zu neuen Lieferanten
- Sehr aufwändige Produkt- und Firmenpräsentationen
- Viele Schwellenländer sind »auf dem Sprung« zum Markt
- Überwiegend sehr kompetente Fachbesucher, aber:
- Wochenende gehört den »Jägern und Sammlern«
- Kollegiale Stimmung bei den Ausstellern

Unser Fazit: Ausstellen lohnt sich, jedoch an Wochenenden nur bedingt. Mithalten können KMUs nur in Gemeinschaft (z.B. im CVC).

EmiCo GmbH

Mit 272 Weltpremieren rund um das Thema Nutzfahrzeuge hat die 63. IAA Nutzfahrzeuge ihren Stellenwert als internationale Leitmesse eindrucksvoll unterstrichen. Die tolle Organisation und Betreuung auf dem CVC-Gemeinschaftsstand hat für uns maßgeblich zum Erfolg dieser Messebeteiligung beigetragen.

Motec GmbH

Ministerrundgang

Bei seinem Rundgang im Rahmen der 63. IAA Nutzfahrzeuge besuchte der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hendrik Hering am 23. September 2010 mehrere rheinland-pfälzische Unternehmen.
Auch am CVC-Gemeinschaftsstand war der Minister zu Gast und nahm sich Zeit für alle Mitaussteller. Danach informierte er sich am benachbarten Stand der Science Alliance Kaiserslautern über Forschungsprojekte der TU Kaiserslautern sowie das Fraunhofer-Innovationscluster Digitale Nutzfahrzeugtechnologie.

CVC

CVC-Symposium »Innovativ Fahrt aufnehmen« am 23. September 2010 im Convention Center

Das Symposium direkt im Anschluss an den Messerundgang des rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministers Hendrik Hering wurde von VDA-Geschäftsführer Klaus Bräunig eröffnet. Kern seines Vortrags war die Darstellung der spürbar verbesserten Situation im Nutzfahrzeugmarkt gegenüber 2009.

»Zulieferunternehmen und Fahrzeugherstellern ist es gelungen, trotz Krise auf einem weitgehend konvergierenden Weltmarkt wettbewerbsfähig zu bleiben«, so Bräunig zur aktuellen Lage. Die Herausforderungen für die Zulieferindustrie bestehen aus Sicht des Verbandes im Halten der Innovationskraft, der fortschreitenden Globalisierung und der Sicherung der Finanzierung. Einen erheblichen Beitrag zur Innovationskraft der Branche leistet nach wie vor die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie, die mit 75 % an der Wertschöpfung eines Automobils beteiligt ist.

Mit Rekordinvestitionen von 20,9 Milliarden für Forschung und Entwicklung im Jahr 2009 gehörte die Automobilindustrie trotz Krise zu den innovationsstärksten Branchen Deutschlands. Zunehmend schwierig gestaltet sich für den Mittelstand allerdings die Finanzierung von notwendigen Innovationen. »Finanzierungsalternativen zum bilateralen Kredit müssen erschlossen und die Eigenkapitalquote deutlich verbessert werden«, erläuterte Bräunig. Nur so könne die weitgehend mittelständisch geprägte Zulieferindustrie Innovationstreiber bleiben und sich gleichzeitig global aufstellen.

Der Wirtschaftsminister des Landes Rheinland-Pfalz Hendrik Hering beschäftigte sich in seiner Rede mit der Zukunftssicherung durch Innovationen in der Fahrzeugindustrie. Er hob die Innovationskraft von Netzwerken hervor und stellte auch die Bedeutung der Innovationspolitik der Bundesländer für den Innovationsprozess heraus. »Erfolgreiche Cluster wirken wie Magnete auf innovative Unternehmen«, so Hering. Der CVC als junges Cluster sei bereits auf dem richtigen Weg, wie die vor kurzem durchgeführte Evaluierung gezeigt habe.

Verkürzte Innovationszyklen, alternative Antriebssysteme, neue Wertschöpfungsmodelle und staatliche Regulierung erhöhen den Bedarf an Kompetenz- und Kooperationsmanagement für die Unternehmen. Dies stellte Frau Professor Marion Weissenberger-Eibl in ihrer Keynote »Innovation und vernetztes Arbeiten als Garant für Wettbewerbsfähigkeit« fest. Die zunehmende Anzahl von Kooperationen und Joint Ventures zwischen Unternehmen in der Fahrzeugzulieferindustrie seien eine Antwort, Kooperation und Wissenstransfer in Netzwerken eine Strategie zum Erhalt der globalen Wettbewerbsfähigkeit. Kooperation in Netzwerken sei für Unternehmen aller Größenordnungen von Vorteil und führe zu deutlich mehr Innovationen auch bei nicht forschungsintensiven Betrieben, erläuterte Weißenberger-Eibl am Beispiel der Evaluation des Cluster Automotive Bayern.

Das CVC-Symposium »Innovativ Fahrt aufnehmen« hat in seinen Beiträgen und der Abschlussdiskussion zum einen aufgezeigt, wie wichtig eine nachhaltige Innovationskultur für die globale Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen ist, zum anderen eingehend beleuchtet, ob und unter welchen Voraussetzungen die Zusammenarbeit in Netzwerken die Entstehung innovativer Produkte und Prozesse beschleunigen und die Entstehung eines von Kooperation geprägten Innovationsklimas in der Nutzfahrzeugindustrie begünstigen kann.

In der anschließenden Podiumsdiskussion, an der Hendrik Hering (Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz), Arndt G. Kirchhoff (Vorsitzender der Geschäftsführung/CEO der Kirchhoff Automotive GmbH), Jörg Ohlsen (Geschäftsführer/CEO der EDAG GmbH & Co. KGaA), Professor Dr. Marion A. Weissenberger-Eibl (Institutsleiterin Fraunhofer Institut für System-und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe), sowie Dr. Jörg Zürn (Vice President Truck Product Engineering der Daimler AG Stuttgart) teilnahmen, wurde intensiv darüber diskutiert, wie ein Netzwerk Innovationen befördern kann und welche Arten von Zusammenarbeit möglich sind.

Einigkeit herrschte darüber, dass zwar Ideen für Entwicklungsprojekte in Netzwerken erzeugt werden können, die Umsetzung und das Eingehen von Kooperationen dann aber den einzelnen Unternehmen überlassen bleiben muss.

CVC

CVC-Quartalsveranstaltung am 26. Oktober 2010

Prozesse im Unternehmen und strukturierte Unternehmensentwicklung – Bausteine zum Unternehmenserfolg im Mittelstand

Anlass für die Veranstaltung Prozesse im Unternehmen und strukturierte Unternehmensentwicklung war der Abschluss des CVC-Projektes »Prozessoptimierung in KMU's«, das Ende 2009 als Hilfe zur Bewältigung der Krise an das IBO-Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation an der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes beauftragt worden war.

Der Vorsitzende des CVC-Beirats, Professor Helmut Schulte, eröffnete die Veranstaltung mit dem Vortrag »Wertschöpfungsprozesse im Focus«. Zunächst beschrieb er die Begriffe Prozesse, Prozessanalyse und Prozessdesign und grenzte verschiedene Arten von Prozessen gegeneinander ab: in Unternehmen laufen betriebswirtschaftliche, technische, organisatorische und soziologische Prozesse. Alle zusammen wirken auf die Unternehmensentwicklung und bedürfen der ständigen Beobachtung und Verbesserung.

Am Beispiel des Produktionssystems zeigte Schulte, dass systematische Liefertreue ein geeigneteres Instrument zur Steigerung der Umsatzrendite ist als die reine Auslastung der Produktionsmittel (Ausnahme: extrem anlagenintensive Produktion). Die Basis zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Produktion sei die konsequente Analyse der Prozessketten und deren DV-technische Unterstützung. Sorgfältig abzuwägen sei, ob der Kontinuierliche Verbesserungsprozess mit vielen isolierten Einzelmaßnahmen oder die Neugestaltung der Produktion, Logistik etc. den geeigneteren Weg bei anstehenden Änderungen darstelle. Es sei wichtig, die Felder mit der größten Hebelwirkung im Prozess zu identifizieren und in den dann anstehenden Veränderungsprozess immer die Mitarbeiter einzubeziehen. Die Fertigungstiefe und der Verlauf der Wertschöpfung in der Produktion dürften dabei nicht vernachlässigt werden. Kennzahlen zur Leistungsmessung und zum Vergleich sollten nicht ohne Berücksichtigung der sachlogischen Verknüpfungen erfolgen. Abschließend erläuterte Schulte, warum es »nie ein Ende« im Bezug auf die Verbesserung der Wertschöpfungsprozesse geben kann.

Im zweiten Vortrag stellte Professor Ralf Oetinger die Ergebnisse der CVC-Studie vor. Die Auswertung der Stärken-Schwächen-Analyse der an der Studie beteiligten Unternehmen habe gezeigt, dass die Erfolgs- und Zukunftsfähigkeit der meisten beteiligten CVC-Partnerunternehmen recht hoch ist. Unterdurchschnittlich sind im Hinblick auf Marktpositio-

nierung, Kompetenzen, Prozesse, Produkte und Ressourcen die unterstützenden Prozesse und die IT-Struktur. Als Indikatoren einer erfolgreichen Unternehmensführung stellte er die Verlängerung der Wertschöpfungskette, die Bündelung von Know-How in gemeinsamer Vorentwicklung von Kunde und Lieferant sowie das bewusste Generieren von Innovationen heraus. Erfolgreiche Unternehmen schafften einen hohen Kundennutzen und orientierten sich an ihrer eigenen Strategie. In vielen Fällen besteht die Führungsstruktur erfolgreicher Unternehmen aus einem internen Kümmerer, der sich um die Leistungsfähigkeit bemühe und einem externen Kümmerer, dessen Aufgabe es sei, die Attraktivität des Unternehmens zu steigern.

Der Vortrag von Oetinger bildete den Einstieg in den Workshop »vom Prozess zur integrierten ERP-Lösung – IT-Anforderungen in der Wertschöpfungskette bei hoher Varianz«. Als Ziele für die Projektgruppe, die am 18. Januar 2011 ihre Arbeit aufnimmt, definierten Claus Holzapfel und Thomas Butterbach, beide IBO-Institut, die Erstellung von Richtlinien für ein ERP-Lastenheft unter Abbildung von Standardprozessen der Nutzfahrzeugindustrie sowie die Unterstützung bei Integrationsmaßnahmen. In der Diskussion wurden von den anwesenden Unternehmensvertretern folgende Punkte herausgearbeitet:

- die IT-Unterstützung der Prozesse ist nicht optimal und erlaubt viele Optimierungsansätze;
- das Thema muss allumfassend angegangen werden, ohne sich auf bestimmte Prozesse zu beschränken (Integration verlangt das Einbeziehen aller Funktionsbereiche und IT-Systeme);
- der Einstieg in die Optimierung und Integration der IT-Lösungen muss über die Prozesse erfolgen;
- die Rolle der Mitarbeiter und die (zukünftigen) Anforderungen der Kunden (bspw. beim Datenaustausch) müssen einbezogen werden.

Daraus abgeleitet wurden als Arbeitsthemen für die neue Projektgruppe:

1. Erarbeitung einer Methodik zum Mapping der Prozesse
2. Methodik zur Darstellung des Informationsflusses entlang des Prozesses durch die beteiligten IT-Systeme
3. Richtlinien zum Erstellen eines Lastenheftes
4. Diskussion zukünftiger Anforderungen an IT-Systeme und deren Verknüpfung über die Wertschöpfungskette

Den Abschluss der Veranstaltung bildete der Vortrag von Fistec AG Vorstandsmitglied Karl Friedrich Schmidt, der Eckpunkte einer erfolgreichen Unternehmensstrategie für KMU aufzeigte. Schmidt zitierte aus einer Mittelstandsstudie der TU Clausthal und der Haufe Akademie: Bei 90 % der Unternehmen sei eine Strategie vorhanden, bei nur 60 % sei sie aber schriftlich fixiert. Methoden der strategischen Planung wären Mittelständlern bekannt, genutzt würden sie aber kaum. In der Regel komme das Tagesgeschäft vor der Umsetzung strategischer Planung. Schmidt stellte ein Vorgehensmodell für Strategieentwicklung und –umsetzung vor, das die Grundlage für einen weiteren CVC-Arbeitskreis bildet, der Anfang 2011 zum Thema »Unternehmensstrategie für KMU« eingerichtet wird.

CVC

CVC-Jahrestagung 19. November 2010

»Commercial Vehicle Industry – CO_2-optimiert und energieeffizient«

Als rundum gelungen kann die CVC-Jahrestagung 2010 bezeichnet werden. Fast 150 Teilnehmer nahmen die Gelegenheit wahr, sich im Mercedes-Benz Motorenwerk in Mannheim über die Entwicklung des Nutzfahrzeugmarktes weltweit und speziell in den BRIC-Staaten zu informieren.

CO_2-Optimierung, Verbrauchsreduktion und alternative Antriebskonzepte waren die technischen Leitthemen der Veranstaltung. Wie jedes Jahr informierten die CVC-Projektgruppenleiter am Nachmittag über die Arbeiten und Themen in den fünf Arbeitsgruppen des CVC.

Die Besichtigung der Motorenproduktion und des Kompetenzcenters für emissionsfreie Mobilität bildete für mehr als die Hälfte der Teilnehmer den Einstieg in die Veranstaltung. Der Vortragsteil wurde von Hermann Doppler, Vice President Operations Engines Truck, Daimler AG, mit seinem Beitrag »Motor und alternative Antriebskonzepte – eine

Herausforderung der Zukunft« eröffnet. Doppler stellte zunächst den Produktionsstandort Mannheim der Daimler AG mit Gießerei, Motorenproduktion und EvoBus sowie dessen Historie vor. Von den drei Säulen der »Shaping Future Transportation« der Daimler AG griff Doppler die Vision vom emissionsfreien Fahren heraus.

Die Reduzierung der CO_2-Emissionen bezeichnete er als die große Herausforderung für das nächste Jahrzehnt. Da der Kraftstoffverbrauch ein differenzierendes Merkmal im Wettbewerb darstelle und etwa 35 % der Gesamtfahrzeugkosten ausmache, müsse der Hersteller kontinuierlich an der Effizienzverbesserung der Fahrzeuge arbeiten. Anhand der Verteilung der Energieverluste beim LKW zeigte er, dass die Potentiale für Optimierungen begrenzt seien. Als entscheidenden Erfolgsfaktor für die Zukunft bezeichnete er das Zusammenspiel aller Komponenten im Fahrzeug und die Weiterverfolgung von Konzepten der alternativen Antriebstechnologie ebenso wie die Optimierung in Verbrennungsmotoren. Anhand des Kompetenzzentrums für emissionsfreie Mobilität stellte er die Entwicklungen am Standort Mannheim im Bezug auf alternative Antriebstechnologie vor. Er betonte, dass der künftige Erfolg von alternativen Antriebskonzepten jedoch maßgeblich von ihrer Wirtschaftlichkeit abhängen werde.

Marius Baader, Leiter der Abteilung Statistik, Analysen und Prognosen beim VDA, Berlin zeigte die uneinheitliche Dynamik, mit der die Weltwirtschaft sich aus der Krise bewegt. Der BVL-Logistikindikator zeige zwar noch steil nach oben, aber steigende Rohstoffpreise, Abwertungsrallyes und die Entwicklung der Finanzmärkte weltweit könnten zur Abschwächung des Wachstums führen. Die internationalen Nutzfahrzeugmärkte bewegten sich ausschließlich aufgrund der Marktzuwächse in China über Vorkrisenniveau. Ausschließlich die hohe Export-Dynamik bei den schweren LKW induziere den Produktionsanstieg. Für Westeuropa prognostizierte er eine Absatzzunahme von 19 % in 2011, womit allerdings noch lange nicht das Absatzniveau von 2008 wieder erreicht werde. Im Inland bleibe die Finanzierungssituation beim Kunden ein Risiko, wobei die Absatzprognosen trotzdem nach oben korrigiert worden seien.

Auf die globale Betrachtung des VDA folgten Detailberichte über die Entwicklung der Wirtschaft und der Automobilmärkte in Brasilien, Indien und China. Den Einstieg übernahm Botschaftsrat Dr. Alexandre Barboza, der Chef der Handelsabteilung des brasilianischen Generalkonsulats in Frankfurt. Er hob den Zuwachs an sozialer Stabilität und Qualifikation in Brasilien heraus, der die Ansiedlung ausländischer Unternehmen extrem erleichtere. Zusätzlich habe Brasilien eine große Reserve an Anbauflächen, die sich für Rohstoffe zur Erzeugung alternativer Kraftstoffe nutzen ließen.

Jürgen Weingärtner, General Manager der Business Unit Technical Support der elringKlinger AG, Dettingen/Erms beleuchtete den indischen Fahrzeugmarkt, die Struktur der Hersteller, die Fahrzeugsegmente und die Volumina.

Hermann Doppler, Daimler AG

Indien sei der zweitgrößte Markt für Traktoren und der fünftgrößte Markt für Nutzfahrzeuge weltweit. Die Fahrzeugvolumina wären jedoch noch deutlich geringer als z. B. in China. Als Chancen für Zulieferer im indischen Markt stellte er heraus, dass Indien eine Demokratie sei und die Gesetzestexte in englischer Sprache verfügbar seien. Indien verfüge über eine hohe Anzahl von Ingenieuren und habe keine demografischen Probleme. Den Bedarf an europäischer Technologie, insbesondere im Bezug auf Abgasnormen, und an Straßeninfrastruktur bezeichnete er als hoch. Als Risiken führte er an, dass Indien vor allem volumenmäßig nicht mit China verglichen werden könne, die Verfügbarkeit von Industrieflächen eher begrenzt sei, die Währung nicht frei konvertierbar und die kulturellen Unterschiede sehr hoch seien.

Über den Wachstumsmarkt China informierte Ralf Marohn, Geschäftsführer der Far Eastern Beratungs- und Handelsgesellschaft mbH, Ludwigshafen. Marohn bezeichnete China als den größten Automobilmarkt der Welt und damit wichtigsten Absatzmarkt der Automobilkonzerne. Zudem bereite China den Technologiesprung im Bereich Antriebstechnik vor (Batterietechnik). Der Nutzfahrzeugmarkt habe in China stark zugelegt. Die Nachfrage nach mittelpreisigen Nutzfahrzeugen sei besonders stark angestiegen. Der Erwerb von Agrarmaschinen würde mit bis zu 40 % Zuschuss vom Staat gefördert. Der Boom übertrage sich auch auf die Zulieferunternehmen, die allerdings vor Ort produzieren müssten, um die local-content Auflagen zu erfüllen. Als problematisch bezeichnete Marohn die ähnlich wie in Indien nicht frei konvertierbare Währung und die fehlende Beteiligung der Chinesen an internationalen Abkommen, die den fehlenden Schutz beim Know-How-Transfer nach sich ziehe. Marohn verwies abschließend darauf, dass er in ein vom BMWI begleitetes Projekt der Entwicklung einer großen Industriefläche involviert sei.

Andreas Reuter, Leiter Projektmanagement der euro engineering AG, Neu-Ulm, übernahm die Einführung in den Technikblock mit dem Vortrag »Alternative Antriebskonzepte – der Einsatz von Wechselhybriden im Nutzfahrzeug«. Als Idee stehe hinter dem Konzept die Erhöhung der Fahrzeuglebensdauer ohne Verschlechterung der Emissionswerte, die flexiblere Fahrzeugnutzung und der Weg

Dr. Alexandre Barboza, Brasilianisches Generalkonsulat, Frankfurt/Main

zu neuen Geschäftsmodellen ohne einseitige Fixierung auf einen Energieträger. Die Funktionsweise des Wechselmoduls wurde am Stadtbus als serieller Hybrid mit Radnabenmotor erläutert.

Im Anschluss daran stellte Dr. Wolfgang Reuter, Vice President TENNECO Emission Control Europe, Edenkoben, Abgasnachbehandlungsstrategien zur Einhaltung der Euro VI- bzw. Euro IV-Emissionsgrenzwerte vor. Er betonte, dass insbesondere kosteneffiziente Abgasnachbehandlungssysteme gefragt seien. Derzeit liege der Schwerpunkt bei »Non Road«-Fahrzeugen auf einer Kombination von DPF und SCR. Tenneco entwickle derzeit mit der HC-LNC-Technik eine Alternative zur UREA-basierten SCR-Technologie.

Wie sich Verbrauchsreduktion durch optimierte Fahrwerkgeometrie erreichen lässt, berichtete Dr. Thomas Tentrup, Head of Product Line Development der Dürr Assembly Products GmbH, Püttlingen. Als Beispiele wählte er die Schrägstellung des Anhängers und die Achsfehlstellung der Einzelachsen in Zugmaschine und Trailer. Über berührungsloses 3-dimensionales Messen am Rad mit der Dürr-Technologie ließen sich die Messzeiten erheblich verringern. Zusätzlich könne das Nutzfahrzeug mit Anhänger und in 2 Positionen vermessen werden. Der Fahrwerkstand sei transportabel.

Den Abschluss der CVC-Jahrestagung stellten die Berichte aus den Projektgruppen des CVC dar, die sich in zwei Bereiche unterteilen lassen. Die Gruppen E-Mobility – alternative Antriebskonzepte und Werkstoffe: Funktionalität, Herstellkosten, Gewicht sind dem Bereich CO_2-Reduktion zugeordnet, einem strategischen Schwerpunkt der CVC-Arbeit. Mit der Zuverlässigkeit des Fahrzeugs beschäftigen sich die Arbeitsgruppen Ausfallsicherheit/Robustheit, Supply Chain Management und Produktionsprozess. Dieser zweite Schwerpunkt bestimmt seit 2006 die Clusterarbeit und hat bereits viele für CVC-Partnerunternehmen anwendbare Checklisten und Projektberichte generiert. Alle Projektgruppen des CVC werden von Vertretern aus der Industrie geleitet. Die wissenschaftliche oder Durchführungsbegleitung obliegt z. T. wissenschaftlichen Einrichtungen oder Instituten und dem CVC-Management.

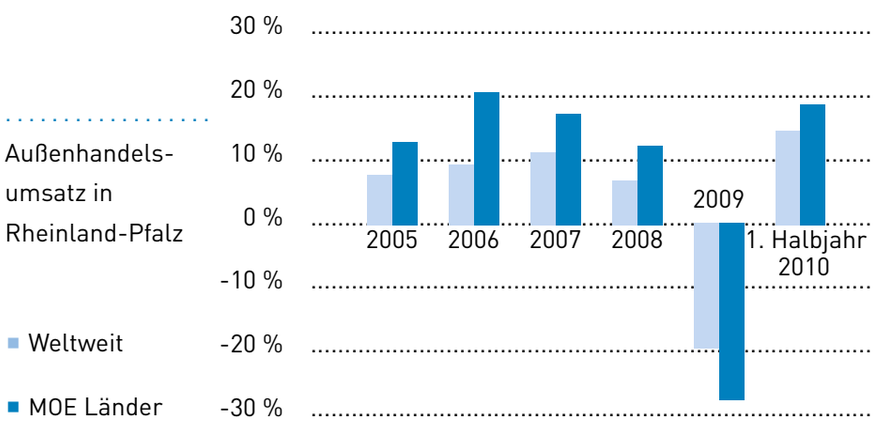
Mittel- und Osteuropazentrum Rheinland-Pfalz

Im Osten viel Neues!

Mittel- und Osteuropazentrum am Flughafen Hahn (MOEZ) stellt sich auf individuelle Bedürfnisse regionaler Unternehmen ein

Weltweiter Handel und grenzüberschreitende Investitionen gehören zu den wichtigsten Voraussetzungen für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Mit einer Exportquote von 49 % im Jahr 2009 gehört Rheinland-Pfalz zu den Spitzenreitern in Deutschland. Diese Position wird ganz wesentlich durch die engen Wirtschaftsbeziehungen zu den Ländern Mittel- und Osteuropas geprägt.

Nach sehr dynamischen Steigerungsraten im Außenhandel mit den MOE-Staaten in den Jahren von 2000 bis 2007 mussten 2008 und 2009 aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise starke Rückgange verzeichnet werden. Laut Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft wird der Warenaustausch zwischen Deutschland und den Ländern Mittel- und Osteuropas für das Gesamtjahr 2010 aber wieder einen zweistelligen Zuwachs erreichen. Für die exportorientierten Unternehmen in Rheinland-Pfalz lohnt sich daher der Blick gen Osten. Denn auch hier – vor der eigenen Haustür – findet man noch ungesättigte Märkte.



Um diese Wirtschaftsbeziehungen auszubauen und zu intensivieren hat das Land im Jahr 2006 das Mittel- und Osteuropazentrum Rheinland-Pfalz (MOEZ) geschaffen. Mit seinen mittlerweile zehn Kontaktstellen in den wichtigsten Wirtschaftsräumen Mittel- und Osteuropas verfügt das MOEZ über eine hervorragende Vernetzung in diese dynamischen Märkte. Dem MOEZ angegliedert sind darüber hinaus derzeit zwei Repräsentanzen aus Polen und Litauen sowie das Projektbüro »Wirtschaftskooperation Rheinland-Pfalz – Südosteuropa«.

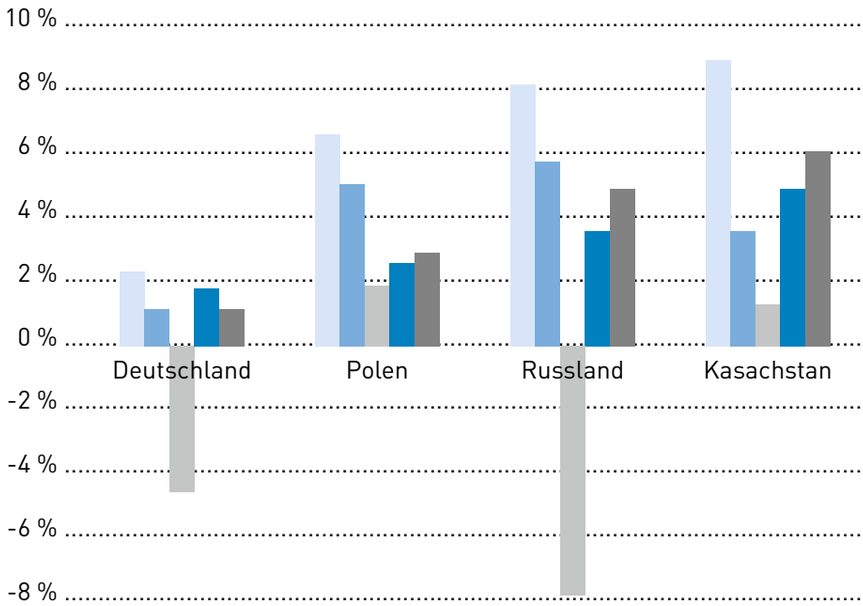
Als Landesgesellschaft zur Außenwirtschaftsförderung richtet sich das MOEZ primär an die mittelständische Wirtschaft in Rheinland-Pfalz. Interessierte Unternehmen erhalten fundierte und aktuelle Informationen über die wirtschaftliche und politische Situation auf den Zielmärkten Osteuropas sowie Unterstützung bei der Suche nach weiterführenden Kontakten. Das Zentrum bedient sich dabei der klassischen Formate der Außenwirtschaftsförderung: Wirtschaftsdelegationsreisen, Messen und Symposien. Diese Veranstaltungen bietet das MOEZ als Teil des Außenwirtschaftsprogramms des Landes Rheinland-Pfalz »Wir öffnen Märkte« an.

Sie eignen sich ideal für Unternehmen, die sich kostengünstig und effizient einen ersten Überblick über einen für sie neuen Markt verschaffen wollen. Unter Federführung des MOEZ werden im Rahmen dieses Programms im Jahr 2011 insgesamt vier Messen, drei Wirtschaftsreisen und drei Symposien in den MOE-Staaten stattfinden. Diese Veranstaltungen finden in verschiedenen Wirtschaftsräumen in MOE statt, in denen besondere Chancen und Potentiale insbesondere für klein- und mittelständische Unternehmen in Rheinland-Pfalz gesehen werden.

Im Angebot sind Veranstaltungen, wie die Internationale Maschinenbaumesse in Brünn (MSV), auf der das MOEZ schon seit mehreren Jahren vertreten ist. Aber auch Neues wie die Baumesse MOS BUILD in Moskau wird angeboten. Im Rahmen des Projektes »Wirtschaftskooperation Südosteuropa« wird das MOEZ an der Messe IEEE, mit dem Schwerpunkt Energieeffizienz & Erneuerbare Energien, in Sofia teilnehmen. In Kooperation mit dem Saarland ist ein Messegemeinschaftsstand in Moskau auf der Industrial Automation RUSSIA Ende September 2011 geplant.

Wirtschaftsreisen führen in Regionen mit besonderen Absatz- und Kooperationschancen, wie z. B. Kasachstan (Astana und Karaganda). Denn obwohl die internationale Wirtschafts- und Finanzmarktkrise die Volkswirtschaft Kasachstans stark getroffen hat, bleibt das ressourcenreiche Land für deutsche Firmen ein gefragter Partner. Vorgesehen ist weiterhin eine Wirtschaftsreise in den Ural (Jekaterinburg/Ufa), wo sich Erdölverarbeitung, Metallurgie und verarbeitende Industrie ballen. Diese Reisen werden branchenübergreifend angeboten.

Bei den Fachsymposien in Serbien und Rumänien hingegen stehen regenerative Energien bzw. Landtechnik und Ernährungswirtschaft im Fokus. Eine Vielzahl an Informationsveranstaltungen am Hahn sowie gemeinsam mit den Partnern vom Wirtschaftsministerium, der Investitions- und Strukturbank (ISB) oder den Kammern runden das Bild ab.



Brutto-Inlands-Produkte 2007 – 2011

Seit Beginn des Jahres hat das MOEZ einen neuen Geschäftsführer: Jörg Rathmann war Ende letzten Jahres gezielt vom Land auf diese Position eingeladen worden, um vor allem die Russlandkompetenz im MOEZ zu stärken. Rathmann war zuvor fast zehn Jahre in Zentralrussland tätig, er spricht russisch fast wie eine zweite Muttersprache. Als Wirtschaftsberater weiß Rathmann, dass man die Unternehmen individuell ansprechen muss. Folglich ist das Team vom Hahn jetzt viel im Land unterwegs, besucht Firmen, Wirtschaftsförderer, die Kammern.

Daneben bereitet das MOEZ derzeit einen »Exportführer Rheinland-Pfalz« in russischer Sprache vor. Er soll kaufkraftstarken Abnehmern in Russland, Kasachstan und anderen Ländern einen Überblick über die Unternehmen in Rheinland-Pfalz und deren Produkte geben. Der Exportführer bietet für das Mittel- und Osteuropazentrum zugleich die Chance, den direkten Kontakt zur einheimischen Wirtschaft zu vertiefen und auszubauen. Und dies ist eine wichtige Vorraussetzung dafür, dass die eingangs angesprochenen Chancen auf den osteuropäischen Märkten von noch mehr rheinland-pfälzischen Unternehmen genutzt werden können.

Kontakt
Mittel- und Osteuropazentrum Rheinland-Pfalz GmbH
Gebäude 890
55483 Hahn-Flughafen
www.moez-rlp.de

Ansprechpartner:
Jörg Rathmann
Tel.: +49 6543 50 94 30
Fax: +49 6543 50 94 40
info@moez-rlp.de

CVC-Kalender

Termine 2011

→ Veranstaltungen des Commercial Vehicle Clusters

14.–17. April 2011

NUFAM – Nutzfahrzeugmesse Karlsruhe

Gemeinschaftsstand mit CVC
(weitere Details in diesem Newsletter unter »Termine« sowie unter www.cv-cluster.com)

19.–20. Mai 2011

VDI – Wissensforum Nutzfahrzeuge

CVC als Aussteller, Steyr (Österreich)

CVC-intern

Projektgruppe Prozess und IT im Unternehmen – Auftaktveranstaltung
18. Januar 2011

Projektgruppe Ausfallsicherheit / Robustheit
Fraunhofer IESE, Kaiserslautern
24. Januar 2011

Projektgruppe Werkstoffe
Arbeit in Kleingruppen nach CVC-Jahrestagung

Projektgruppe Supply Chain Management
Ellenberger Automation, Kaiserslautern,
27. Januar 2011

Projektgruppe Prozesse und IT in Unternehmen
Start KW 3/4/5 2011

E-Mobility – Alternative Antriebe
Arbeit in Kleingruppen nach Workshop 2.9.2010

Terminkalender

18.–22. Mai 2011: 11. Challenge Bibendum Berlin Tempelhof

Drei Schlüsselthemen: sauber, sicher, vernetzt

Die 1998 ins Leben gerufene Veranstaltungsreihe entwickelte sich zu einer der wichtigsten globalen Plattformen der Automobilwelt, auf der sich Fahrzeughersteller, Ausrüster und andere Zulieferer technischer Lösungen, Energieversorger sowie Forschungsinstitute treffen.

Dabei werden für die anwesenden Meinungsbildner und Entscheidungsträger aus Politik und Wirtschaft sachliche Informationen erarbeitet, die es erlauben, sich mit den Möglichkeiten eines angepassten, umweltverträglicheren sowie einem noch sicheren und störungsfreieren Straßenverkehrs auseinanderzusetzen; sozusagen als Grundvoraussetzung, damit die Automobilwelt auch in Zukunft uneingeschränkt ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Rolle wahrnehmen kann. Rund 5000 Teilnehmer werden erwartet.

Saubere Mobilität
Welche technischen, wirtschaftlichen und gesetzlich realisierbaren Lösungen sind nötig, um eine bessere Energieeffizienz und die erforderliche Diversifikation der Energieträger zu fördern? Welche Maßnahmen sind prioritär anzupacken? Gemäß welchem Zeitplan sollen die Maßnahmen umgesetzt werden? Wie ist dies vereinbar mit dem weltweit wachsenden Fahrzeugpark?

Sichere Mobilität
Welchen Beitrag müssen hinsichtlich des von der UNO proklamierten Zehn-Jahresplans für die Sicherheit im Straßenverkehr (2011–2020) öffentliche und private Organisationen leisten? Wie erzielt man eine bessere Kompatibilität zwischen Fahrzeugen bei einem Crash? Wie lässt sich das Fahrzeuggewicht ohne Abstriche bei der Sicherheit reduzieren?

Vernetzte Mobilität
In Zukunft werden die Fahrzeuge noch stärker mit ihrer Umgebung vernetzt sein. Welchen Nutzen verspricht man sich bezüglich Verkehrsfluss, kombiniertem Güter- und Personenverkehr, Sicherheit im Straßenverkehr und Energieeinsparung?

Kontakt
Challenge Bibendum
www.challengebibendum.com

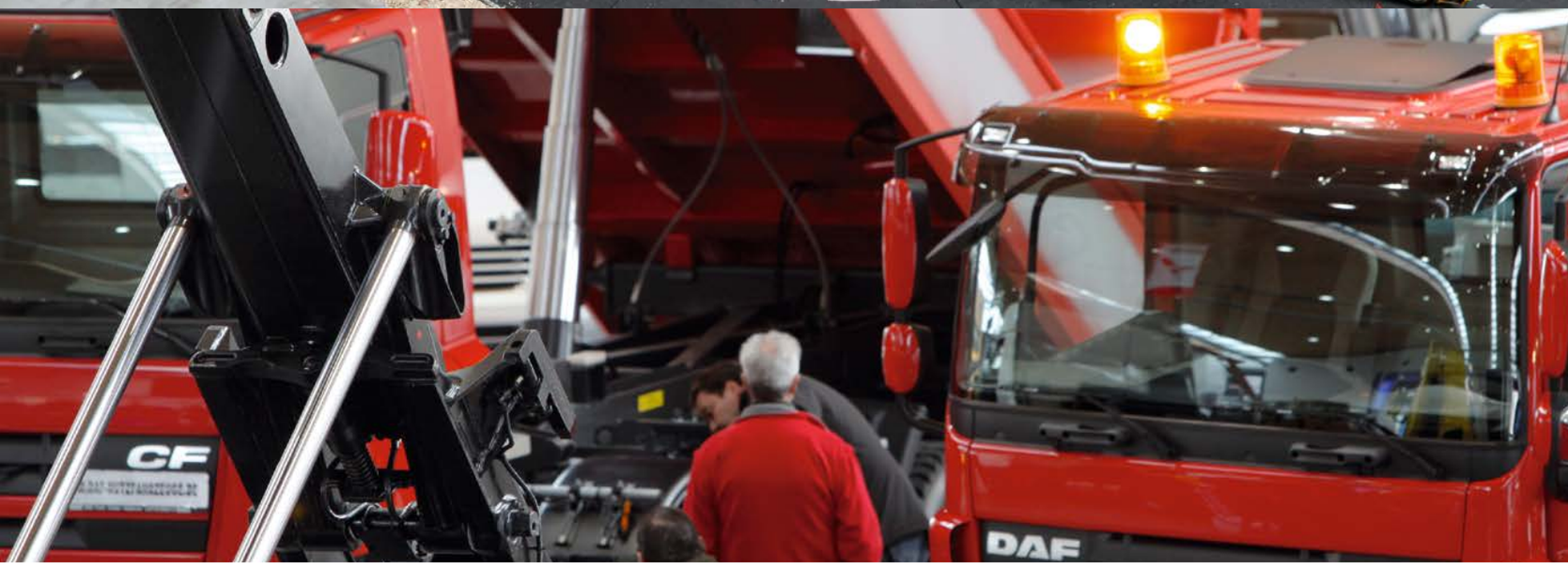
Tel.: +49 721 5 30 17 77
challengebibendum@michelin-online.de

Terminkalender

NUFAM – Die Nutzfahrzeugmesse im Süden Deutschlands

Gemeinschaftsstand des Commercial Vehicle Clusters mit CVC-Partnern aus dem Mittelstand auf der NUFAM in Karlsruhe

Die erfolgreiche Premiere des Gemeinschaftsstands auf der IAA Nutzfahrzeuge 2010 hat den Commercial Vehicle Cluster veranlasst, sich auch auf der NUFAM – der Nutzfahrzeugmesse im Südwesten Deutschlands – wieder gemeinsam mit Partnern aus dem Mittelstand zu präsentieren.



Nach dem großen Erfolg der 1. NUFAM im Jahr 2009 wird die Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH vom 14. bis zum 17. April 2011 zum zweiten Mal auf dem Messegelände in Karlsruhe Akteure der Nutzfahrzeugbranche zusammenbringen. Voraussichtlich 250 Aussteller werden sich auf den insgesamt 50.000 m² (davon 10.000 m² Freigelände) präsentieren. Der Branchentreffpunkt für Hersteller, Händler, Einkäufer und Nutzer von Nutzfahrzeugen zeigt vier Tage lang die neuen Nutzfahrzeugmodelle, Aufbauten und Anhänger sowie Zubehör und Dienstleistungen. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge sind alle relevanten Marken wie Mercedes-Benz, DAF, Iveco, Scania und Volvo vertreten.

Die NUFAM setzt 2011 einen Fokus auf den Ausstellungsbereich Anhänger, Auflieger und Aufbauten.

Viele Unternehmen haben sich bereits zu einer Messeteilnahme entschieden, wie beispielsweise Doll Fahrzeugbau, Frielitz Fahrzeugbau, Kraker Trailers, Legras Industries, Müller Mitteltal, Stas N.V. und Westa Fahrzeugbau.

Das Rahmenprogramm mit Berufskraftfahrerweiterbildungen, einem Telematiktag sowie Fachvorträgen und den Top-Trucker Fahrertagen am 15. und 16. April bilden weitere interessante Highlights der Messe.

Weitere Informationen unter www.nufam.de

Kontakt

Impressum:
Ausgabe 3,
Dezember 2010

Herausgeber:
Commercial Vehicle
Cluster-Nutzfahrzeug
GmbH

Europaallee 3–5
67657 Kaiserslautern
Tel. +49 631 41 48 62 50
Fax +49 631 41 48 62 59
info@cv-cluster.com
www.cv-cluster.com

Redaktion:
Dr. Barbara Jörg
Susanne Mörsdorf

Gestaltung:
zimmer. büro für
ehrliche werbung
www.ehrlich-werben.de

Wachstum durch Innovation – EFRE
RheinlandPfalz

Diese Veröffentlichung wurde von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und vom Land Rheinland-Pfalz kofinanziert.

Der Commercial Vehicle Cluster wird gefördert aus Mitteln der Europäischen Union.

Redaktionsschluss
CVC-Newsletter 1/2011:
18. März 2011

Für die Rechte an den verwendeten Bildern sind die jeweiligen Unternehmen verantwortlich.

Unsere Gesellschafter: Daimler AG + John Deere-Lanz Verwaltungs AG + Grammer AG + euro engineering AG + Kirchhoff Automotive GmbH + Land Rheinland-Pfalz

Unsere Partner: ADETE Advanced Engineering & Technologies GmbH + agiplan GmbH + Apparatebau Kirchheim-Teck GmbH + Bauer Kunststofftechnik GmbH + Benseler Beschichtungen GmbH & Co. KG + BOA BKT GmbH + Carcoustics Tech-Consult GmbH + comlet Verteilte Systeme GmbH + DBK David+Baader GmbH + Dürr Assembly Products GmbH + EDAG GmbH & Co. KGaA + Eichenauer Heizelemente GmbH & Co. KG + Ellenberger automation + EmiCo GmbH + EOS GmbH + EvoBus GmbH + Evonik Degussa GmbH + Fistec AG + Fraunhofer IESE + Fraunhofer IPT + Fraunhofer ITWM + Gebr. TITGEMEYER GmbH & Co. KG + Haldex Brake Products GmbH + Hörmann PressTec GmbH + IBO – Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation der HTW des Saarlandes + IHK – Industrie- und Handelskammer für die Pfalz + IMO-Institut GmbH + Industriepark Wörth GmbH + Institut für Fertigungstechnik, Universität Siegen + Institut für Kraftfahrzeuge Aachen (ika) + Institut für Verbundwerkstoffe GmbH + Intedis GmbH & Co. KG + ITK Engineering AG + ITT Cannon GmbH + Karl Berrang GmbH Mechanische Verbindungstechnik + KIT – Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Fahrzeugsystemtechnik + Licos Trucktec GmbH + Mahle Behr Industry Reichenbach/Vogtland GmbH + Metallwerk Sundern GmbH & Co. KG + Metokote Deutschland GmbH + Motec GmbH + Odenwald Chemie GmbH + P3 Group + Profilverbindungstechnik GmbH & Co. KG + Promens Hockenheim GmbH + Robert Seuffer GmbH + Rücker GmbH + Stadco Saarlouis Ltd. & Co. KG + Stadt Zweibrücken + TCG Herrmann Präzisionsdruckguss GmbH + Thermisol GmbH + Teetronic GmbH + ThyssenKrupp Umformtechnik GmbH + Vancom GmbH & Co. KG + Wayand AG + Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Germersheim mbH + Wirtschaftsförderungsgesellschaft Stadt- und Landkreis Kaiserslautern mbH (WFK) + WWS Metallformen GmbH + X2E GmbH + Xpuls business solutions GmbH + Zentrum für Nutzfahrzeugtechnologie Kaiserslautern

CVC Südwest

commercial vehicle alliance
kaiserslautern

Commercial Vehicle Cluster-
Nutzfahrzeug GmbH

Europaallee 3–5
67657 Kaiserslautern
Tel. +49 631 41 48 62 50
Fax +49 631 41 48 62 59

info@cvc-suedwest.com
www.cvc-suedwest.com

Wachstum durch Innovation – EFRE

RheinlandPfalz

Diese Veröffentlichung wurde von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und vom Land Rheinland-Pfalz kofinanziert.