CVC Südwest
commercial vehicle alliance
kaiserslautern

cvcnews|2·11

CVC Aktuell

...eratungsunternehmen die...
...öglichkeit, unseren Partn...
...urch Kosteneinsparungen...

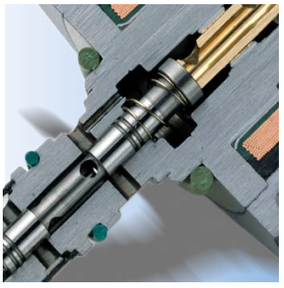
...Downloads f...
...CVC-Partner...

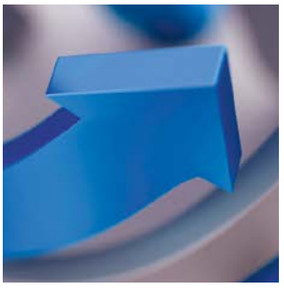
Neue Technologien – Neue Produkte Neue Märkte

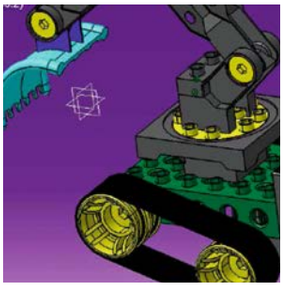
Technologien

Produkte

Neue Partner



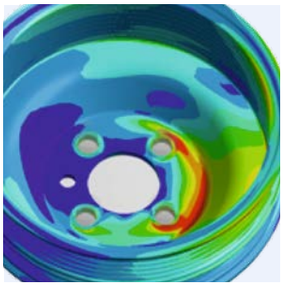




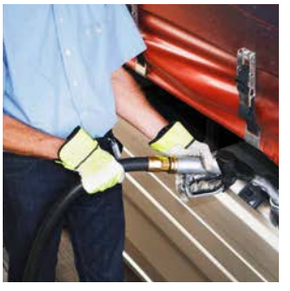
Partnernews

Veranstaltungen

Qualifizierung



Termine CVC-Kalender



CVC aktuell

Arbeitsschwerpunkte 2011 → 4
Änderung der Besetzung des CVC-Aufsichtsrates → 7

Neue Technologien – Neue Produkte – Neue Märkte

Neue Technologien

Pssst. Hier wird gearbeitet … – Neue Abfallsammelfahrzeuge mit reduzierter CO_2- und Lärmemission → 8

Neue Produkte

Neue Traktoren und Mähdrescher auf dem Weg zu neuen Leistungsdimensionen → 10
Schwere Lasten entspannt bewegen – Ein Sitz, der sich automatisch anpasst → 14
Kleine Schäume – große Wirkung mit innovativen Lösungen → 16

Neue Partner

Axel Gerock: Freelancer und Consultant → 18
Elektromagnetische Aktoren für Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen – Da ist Bewegung drin. → 20
Spezialist für den Straßenbau und Weltmarktführer in der Verdichtungstechnologie → 23
Markt- und Technologieführer in der europäischen Trailer-Nutzfahrzeugbranche –
Trailer-Herstellung in sieben Produktionsstätten → 26

Partnernews

ETIC unter neuer Führung – August Altherr ist neuer Leiter → 28
Neuer Standort für DBK David + Baader – 2012 Umzug ins neue Firmengebäude in Rülzheim → 29
Landessieger: Positionsbestimmungskomponente für eCall-Systeme mit Sonderauszeichnung → 32
Maschinenbauer: mit Elan und Optimismus in die Zukunft – VDMA Mitgliedertagung → 34
Wenn die IT nicht mehr zu den Prozessen passt → 36
Azubis go for Hollywood – Erfolgreicher Abschluss des Azubi-Recruiting-Video-Projekts → 42
Kom-K-Tec – Impulsgeber und Wachstumförderer → 45
Schweißzentrum TIME öffnet seine Pforten → 46
Mächtig unter Strom – Maßgeschneiderte Lösungen zur Elektromobilität → 48
Höchster Schutz vor Datendiebstahl – Rücker nach der neuen ISO 27001 zertifiziert → 50

Veranstaltungen

Technologie Exchange – Robuste und leistungsfähige Batterien → 52
CVC-Gemeinschaftsstand auf der NUFAM 2011 → 54
Zukunftsfähig durch Innovation – Vortragsveranstaltung gab wertvolle Impulse → 55
VDI Wissensforum Nutzfahrzeuge 2011 –
Commercial Vehicle Alliance Kaiserslautern unter gemeinsamer Flagge in Steyr/Österreich → 57

Qualifizierung

Schulungsangebot TIME → 58

Termine

»Effiziente Fahrzeuge und effiziente Produktion« – CVC-Jahrestagung am 3. November 2011 → 59
lastauto omnibus Zukunftskongress 2011 – Ausstellung, Vorträge, Workshops, Get-Together → 61
8. Internationale CTI-Konferenz Nutzfahrzeuge → 63
Termine 2011 – Veranstaltungen des Commercial Vehicle Clusters → 66
Impressum → 67

CVC aktuell

Arbeitsschwerpunkte 2011

Die im März diesen Jahres neu gewählte Landesregierung setzt neue Akzente in der Clusterpolitik und in der Arbeit des CVC: »Wir werden die Unterstützung von Clustern und Netzwerken sowie des Innovationstransfers stärken, bestehende Projekte fortführen und gegebenenfalls um neue Branchen in dem Bereich der Umwelttechnologien ergänzen. So soll zum Beispiel … der Bereich **E-Mobilität** im Rahmen des Commercial Vehicle Cluster (CVC) verstärkt werden« heißt es im Koalitionsvertrag.

Einen weiteren Schwerpunkt sieht Eveline Lemke, Ministerin für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung, in der **ressourcen- und energieeffizienten Produktion**. Ihr Vorschlag, sich dieser Thematik stärker im CVC zu widmen, ist bei allen Aufsichtsratsmitgliedern der CVC-Nutzfahrzeug GmbH auf positive Resonanz gestoßen. Stetig steigende Rohstoff- und Energiepreise zwingen alle CVC-Partner zur Umsetzung von effizienzsteigernden und energiesparenden Konzepten in der Entwicklung und der Produktion. Um die Schwerpunkte, die die einzelnen Partnerunternehmen in diesem Themenfeld setzen wollen zu erheben, wird die CVC-Geschäftsstelle nach der Sommerpause einen Fragebogen an alle Partner mit der Bitte versenden, ihre Schwerpunkte innerhalb der Auswahlthemen zu benennen.

An dem Thema E-Mobilität wird im Cluster seit Mitte letzten Jahres bereits gearbeitet. Mit einer Auftaktveranstaltung im Juni 2010 wurde die Arbeitsgruppe **E-Mobility – Alternative Antriebskonzepte** unter Leitung der P3 Automotive GmbH ins Leben gerufen. Verfahren und Standards für Tests von Hybrid-Komponenten, Qualifizierung der Mitarbeiter für Fertigung & Montage von Hybrid-Komponenten und -Fahrzeugen und der Vergleich mit den Herausforderungen und Lösungen im PKW-Bereich sind die Themen, mit denen sich die Untergruppe Produktion beschäftigt.

Darüber hinaus findet in Form von Veranstaltungen Technologie Exchange zu den Themen Speichermedien (s. Beitrag S. 52) und Nebenaggregate und -verbraucher statt. Über Diplomarbeiten wird derzeit der Entwicklungsstand bei der Elektrifizierung mobiler Arbeitsmaschinen und schwerer Nutzfahrzeuge sowie die Auswirkungen auf Komponenten und Systeme erarbeitet. Die Arbeitsgruppe soll künftig enger mit dem Zentrum für Nutzfahrzeugtechnik an der TU Kaiserslautern kooperieren, um dort vorhandene Konzepte zur Elektrifizierung von Nutz- und Sonderfahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen in ihre Arbeit mit einzubeziehen.

Aufgrund der guten Kooperation des CVC mit der Metropolregion Rhein-Neckar und dem Organisator des Kongresses »Lebenswelt Elektromobilität« am 9. und 10. September in Mannheim, der m:con GmbH, wurde dem CVC Patronat und Moderation der Arbeitsgruppe »Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen und Arbeitsgeräten« übertragen. In der Arbeitsgruppe werden voraussichtlich vier von fünf Impulsvorträgen von CVC-Partnern oder -Gesellschaftern gehalten (www.lebenswelt-elektromobilitaet.de).

Elektromobilität geht in der Umsetzung immer einher mit dem Thema **neue Werkstoffe und Materialien sowie Leichtbau**. Seit 2009 arbeiten im CVC Unternehmen und Wissenschaft unter der Leitung der EDAG GmbH & Co. KGaA an der Thematik. Regelmäßige Veranstaltungen und Workshops zu Leichtbau- und Werkstoffthemen rund um das Nutzfahrzeug haben ermöglicht, aus dieser Gruppe heraus auch Förderanträge auf Bundesebene zu formulieren. Die gemeinsame Arbeit und der regelmäßige Technologie Exchange eröffnen den Clusterpartnern Kooperationsmöglichkeiten über die vom CVC begleiteten Maßnahmen hinaus.

Der letzte Workshop der Arbeitsgruppe fand am 22. Juni 2011 im Kabinenwerk von John Deere in Bruchsal statt. Dr. Thomas Hollstein vom Fraunhofer IAO stellte den Teilnehmern die Trendstudie Leichtbau vor. Dabei wurde deutlich, dass effizienter Leichtbau ganzheitliche Ansätze benötigt. Da in der Studie sowohl Kunststoff-, CFK- als auch Stahl-, Aluminium- und Magnesiumlösungen mit den Konsequenzen für die Produktionstechnologie dargestellt wurden, erhielten die Veranstaltungsteilnehmer einen sehr guten Überblick über Leichtbaukonzepte. Auch der Bezug zur Elektromobilität wurde von Hollstein hergestellt. Prof. Dr. Bernd Engel, Universität Siegen, referierte über Umformen und Biegen verschiedener Werkstoffe. Dr. Ralf Polzin stellte das Technologie-Institut für Metall und Engineering GmbH, Wissen, mit den Schwerpunkten Simulation und Konstruktion, Fertigung und Produktion – hier insbesondere das am Institut vorhandene Know-how im Bereich der Schweißtechnologie, Engineering und Ausbildung vor. Henning Wiche, Institut für Schweißtechnik, ISAF, TU Clausthal informierte die Teilnehmer über Hochfrequenzschweißen für profilintensive Bauweisen.

Projektgruppenarbeit im CVC

Die Projektgruppe **Ausfallsicherheit / Robustheit** unter Leitung von Dirk Musser, Daimler AG, arbeitet zusammen mit dem Institut für Technologie und Arbeit (ITA) e.V. an der Technischen Universität Kaiserslautern am Thema Reklamationen. Die Diplomarbeit »Reklamationsbearbeitung in Kooperation zwischen Nutzfahrzeughersteller und Lieferant« wird bis Oktober fertig gestellt sein. Die Ergebnisse werden für alle CVC-Partner von Nutzen sein.

Die Projektgruppe **Supply Chain Management** unter der Leitung von Andreas Maier, John Deere, wird sich nach der Sommerpause mit dem Thema Fehlteile befassen. Fehlteile werden als Teile definiert, die zum benötigten Zeitpunkt nicht in der geforderten Menge und Qualität am richtigen Ort vorhanden sind (Negation von Just-in-time-Definition). Als Betrachtungsgegenstand hat die Gruppe fehlende, falsche und fehlerhafte Teile gewählt. Was die Vorgehensweise anbelangt soll der Materialflussprozess vom Vorlieferant bis zum Verbrauchsort sowie Markt/Kunde analysiert werden (Dimensionen: Menge, Qualität, Zeit).

Das Thema Flexibilität – Optimierung der Kosten von Flexibilität im Supply Chain Management ist abgeschlossen. Die Ausarbeitung der xpuls business solutions gmbh steht allen Partnern demnächst als Download zur Verfügung.

Projektgruppe Prozesse und IT in Unternehmen
Um mit Systemen effizient und kostensparend arbeiten zu können, müssen Unternehmen sich an bestimmte Standards halten. Eine Abweichung ist nur in begründbaren Ausnahmefällen sinnvoll, etwa wenn es um Alleinstellungsmerkmale des Unternehmens bzw. einen speziellen Kundennutzen geht oder Prozesse durch den Standard unwirtschaftlich werden. Eine Prozessanalyse sollte vorrangig bei kritischen Prozessen erfolgen. Dabei ist die Gruppe unter der Leitung von Harald Jordan, euro engineering AG, inzwischen bei der Erarbeitung von Richtlinien zur Erstellung eines Lastenheftes für die Auswahl eines IT-Systems angelangt. Die Projektgruppe erhält zu allen Punkten Input durch die wissenschaftliche Leitung, das Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation (Prof. Dr. Ralf Oetinger) an der HTW des Saarlandes. Die Mitglieder erhalten Tools, die sie im eigenen Unternehmen testen können. Ergebnisse und Fragen werden in der Gruppe vorgestellt. Ein Benchmark ist grundsätzlich möglich.

Einkaufsgemeinschaften

Bei der Bildung von Einkaufsgemeinschaften zeigte sich das Hauptinteresse der Mitglieder erwartungsgemäß bei den Sach- und Gemeinkosten, insbesondere Energie, Bürobedarf, Berufskleidung und Arbeitsschutz. Auch die Themen Abfallmanagement, Frachten/Logistik, Elektrozubehör und Verpackungen aus den Bereichen Dienstleistungen und Produktionsbedarf hatten einen hohen Rücklauf. Die Klöpfel Consulting GmbH, die für die CVC-Partner auf Wunsch die Einkaufsgemeinschaften betreibt, arbeitet gerade zusammen mit den Interessenten Strategien zur Realisierung aus. Der CVC bildet für diese Aktivitäten die Plattform und unterstützt Klöpfel Consulting ggf. in der Kommunikation mit den Partnern. Jedes interessierte Unternehmen entscheidet für sich, ob und wie weit es sich an dem Verfahren beteiligt. Das Interesse des CVC an der Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen liegt ausschließlich in der Möglichkeit, unseren Partnern Wettbewerbsvorteile durch Kosteneinsparungen zu verschaffen.

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)
- **Vergleich von Zuverlässigkeitskennzahlen** (Studie, Fraunhofer ITWM, Kaiserslautern)
- **Kooperative, unternehmensübergreifende Lieferantenselbstauskunft und -audits** (Studie, Fraunhofer Institut für Produktionstechnologie, Aachen)
- **Checkliste Gespräch OEM / Tier 1 / Tier 2 /..... / Tier n***
- **Leitfaden Lieferantenselbstauskunft***
- **Checkliste Total Cost***
- **Checkliste Änderungsmanagement***
- **Zusammenfassung Ergebnisse Schraubensicherung: Statische und Dynamische Versuche**
- **Bewertungsmatrix robuste Prozesse***
- **Prozess-Benchmarking in mittelständischen Unternehmen** (Studie, Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation der HTW des Saarlandes, Saarbrücken)*
- **Checkliste wichtige Fragen zur Anlieferqualität***
- **Optimierung von Kosten der Flexibilität in der Supply Chain***

*Um eine mittelfristige Bewertung zu ermöglichen, sind wir dankbar, wenn uns Erfahrungen mit dem Vorgehen mitgeteilt werden (Kontakt: info@cv-cluster.com).

CVC-Aufsichtsrat

Änderung der Besetzung des CVC-Aufsichtsrates

Wechsel zur Jahresmitte

Neue Mitglieder: Staatssekretär Ernst-Christoph Stolper und Jürgen Mayer

Der bisherige Aufsichtsratsvorsitzende Ministerialdirigent Hans-Georg Schneider wurde im Januar dieses Jahres durch Ministerpräsident Kurt Beck in den Ruhestand verabschiedet. Hans-Georg Schneider war Leiter der Abteilung »Wirtschaftsförderung, Europa, Außenwirtschaft, Tourismus« im rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium und hat die Gründung des CVC maßgeblich mit betrieben. Er nahm den Vorsitz des CVC-Aufsichtsrates von der Gründung der CVC-Nutzfahrzeug GmbH 2008 bis Mitte dieses Jahres wahr.

Sein Nachfolger im Aufsichtsrat ist Ernst-Christoph Stolper, seit Mai 2011 Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung in Mainz. Stolper war zuvor als Leiter der Abteilung Klima, Energie und Umweltwirtschaft im Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) des Landes Nordrhein-Westfalen tätig.

Nach über 36-jähriger Tätigkeit für das Unternehmen John Deere ist Rainer Riedel, seit Gründung der CVC-Nutzfahrzeug GmbH 2008 Aufsichtsratsmitglied im CVC, am 30. August 2011 in den Ruhestand getreten. Riedel, von Hause Ingenieur mit Schwerpunkten in den Bereichen Arbeitswissenschaft und Fertigungstechnik, begann 1975 seine Laufbahn beim weltweit größten Landmaschinenhersteller, sammelte Auslandserfahrung in Waterloo, Iowa (USA) und war unter anderem maßgeblich am Auf- und Ausbau des Fertigungsstandortes Bruchsal beteiligt. Nach seiner Berufung in die europäische Bereichsleitung nutzte John Deere Riedels breit gefächertes Know-how auf dem Gebiet der Fabrik- und Fertigungsplanung für die Weiterentwicklung der Konzernstandorte in Europa, Afrika, Nah- und Mittelost (EAME) und übertrug ihm 2008 die Gesamtverantwortung für die dem Bereich »Engineering Services« unterstellten Arbeitsgebiete. Dazu zählen neben der Planung von Fabriken und Produktionssystemen auch die Umsetzung von Qualitätsstandards, der Umweltschutz und das Bauwesen in den oben genannten Regionen.

Nachfolger Rainer Riedels im Commercial Vehicle Cluster wird Jürgen Mayer, der auf 30 Jahre Berufserfahrung bei John Deere zurückblicken kann. Mayer begann seine Laufbahn im Bereich der Arbeitsvorbereitung im Mannheimer Traktorenwerk und war danach als Fertigungsleiter und technischer Leiter in den John Deere Werken Bruchsal tätig, bevor er in die europäische Bereichsleitung berufen wurde, um in der Region EAME mit dem Aufbau des John Deere-Produktionssystems und der Einführung von Lean Manufacturing-Systemen betraut zu werden.

Die Clustergeschäftsstelle dankt Herrn Schneider und Herrn Riedel für ihr Engagement für den CVC. Herrn Staatssekretär Stolper und Herrn Mayer heißen wir im CVC-Aufsichtsrat herzlich willkommen.

VARIOPRESS DUALPOWER

FAUN Gruppe

Pssst. Hier wird gearbeitet …

Neue Abfallsammelfahrzeuge mit reduzierter CO_2- und Lärmemission

Die Zukunft der Entsorgung sind umweltfreundliche und geräuscharme Abfallsammelfahrzeuge. Faun Entwicklungsleiter Georg Sandkühler über erste Erfahrungen des ROTOPRESS DUALPOWER aus dem Revier.

Zufrieden blickt Faun-Entwicklungsleiter Georg Sandkühler auf die ersten drei in Serie gefertigten Hybridfahrzeuge ROTOPRESS DUALPOWER, als sie Anfang des Jahres in Reih und Glied vor dem Hauptgebäude stehen. Mittlerweile arbeiten die umweltfreundlichen Abfallsammler bei Nehlsen, in Darmstadt sowie in Offenbach. An sieben weiteren Fahrzeugen wird gerade in der Montage in Osterholz-Scharmbeck gearbeitet. Sie werden in wenigen Wochen an Krefeld sowie an die Firma Heinz in Moosburg geliefert.

Ziele erreicht

»Die Testfahrten in Deutschland, Frankreich und auch Großbritannien sind alle ohne nennenswerte Störungen abgelaufen. Wir befinden uns jetzt in der Serienfertigung und die Ergebnisse der ersten drei Fahrzeuge, die bereits im Einsatz sind, machen mich überaus zufrieden. Ich spreche viel mit den Betreibern und den Mannschaften. Die Teams auf dem Fahrzeug sind richtig glücklich. Ein großes Plus in Richtung Bediener-Komfort. Denn der ROTOPRESS DUALPOWER ist viel leiser, eine erhebliche Verbesserung zu konventionellen Fahrzeugen. Sie hören den DUALPOWER fast gar nicht.«

Dabei erlangt das Fahrzeug auch seine hohe Zuladung und arbeitet wie ein herkömmlicher ROTOPRESS. Auch die Betreiber zeigen sich wohlgesonnen. Das Fahrzeug erreicht in allen Einsätzen die vorher berechneten Kraftstoffeinsparungen, die bei mehr als einem Drittel liegen. Dem Thema CO_2-Einsparung wird weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen. Eine Minderung von durchschnittlich 33 % wird mit dem ROTOPRESS DUALPOWER erreicht.

New in 2011

Aktuelles Beispiel ist die Entwicklung eines Abfallsammelfahrzeuges mit Wasserstoffbrennstoffzellen-Antrieb. Mit der Berliner Firma Heliocentris Energiesysteme GmbH und dem Aufbautenhersteller Faun wurde – gefördert durch das Bundesverkehrsministerium – ein Fahrzeug für die Berliner Stadtreinigung (BSR) entwickelt, das deutlich leiser ist und bis zu durchschnittlich 33 % weniger Diesel verbraucht.

Im Juni 2011 ging das Fahrzeug bei der BSR in den Testbetrieb. Zwei Jahre lang wird das weltweit erste Brennstoffzellen-Müllfahrzeug in Adlershof, Friedrichshain und Lichtenberg unter Alltagsbedingungen eingesetzt. Mit diesem Praxistest soll demonstriert werden, dass er beim Laden genauso gut funktioniert wie konventionelle Diesel-Fahrzeuge, aber dabei null Kohlendioxid, null Stickoxid und auch null Feinstaub emittiert: Aus der Brennstoffzelle kommt nur noch Wasser.

»Der Dieselmotor des Fahrgestells wird nur noch zum Fahren gebraucht und wird beim Laden des Abfalls abgeschaltet. Die elektrische Energie für den Ladevorgang kommt aus einer Brennstoffzelle, die im Fahrzeug integriert wurde«, erläutert Dr. Johannes F. Kirchhoff, geschäftsführender Gesellschafter der Faun-Gruppe, das Prinzip. Ein nächster Schritt für Faun wäre dann die Implementierung des Fahrgestell-Antriebs. Dann wäre das erste Zero-Emission-Abfallsammelfahrzeug geboren.

ROTOPRESS FUELCELL

Die Erfahrungen vom ROTOPRESS DUALPOWER nutzend, gibt es ab Sommer 2011 den VARIOPRESS als DUALPOWER-Ausführung. Das Pressplattenfahrzeug wird ebenfalls mit einer Powerbox ausgestattet. Aufbau, Fahrgestell und Lifter werden elektrisch betrieben und nur für Überlandfahrten muss der Fahrmotor genutzt werden. Damit reagiert Faun auf Kundenabfragen und bietet Märkten mit verbreiteter Sack-Abfuhr ein umweltfreundliches und sparsames Fahrzeug mit niedriger Ladekante. Erstmalig war der VARIOPRESS DUALPOWER auf der Suisse Public in Bern zu sehen und die Resonanz der Kunden war großartig. Denn insbesondere das Argument der minimalen Lärmemission der Faun-Fahrzeuge mit DUALPOWER-Antriebsstrang überzeugt die kommunalen Entscheider, da diese Abfallsammelfahrzeuge im Früh-, Spät- und Mehrschichtbetrieb eingesetzt werden können.

Kontakt
FAUN Umwelttechnik GmbH & Co. KG
Feldhorst 4
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel.: +49 47 95 95 5-0
www.faun.com

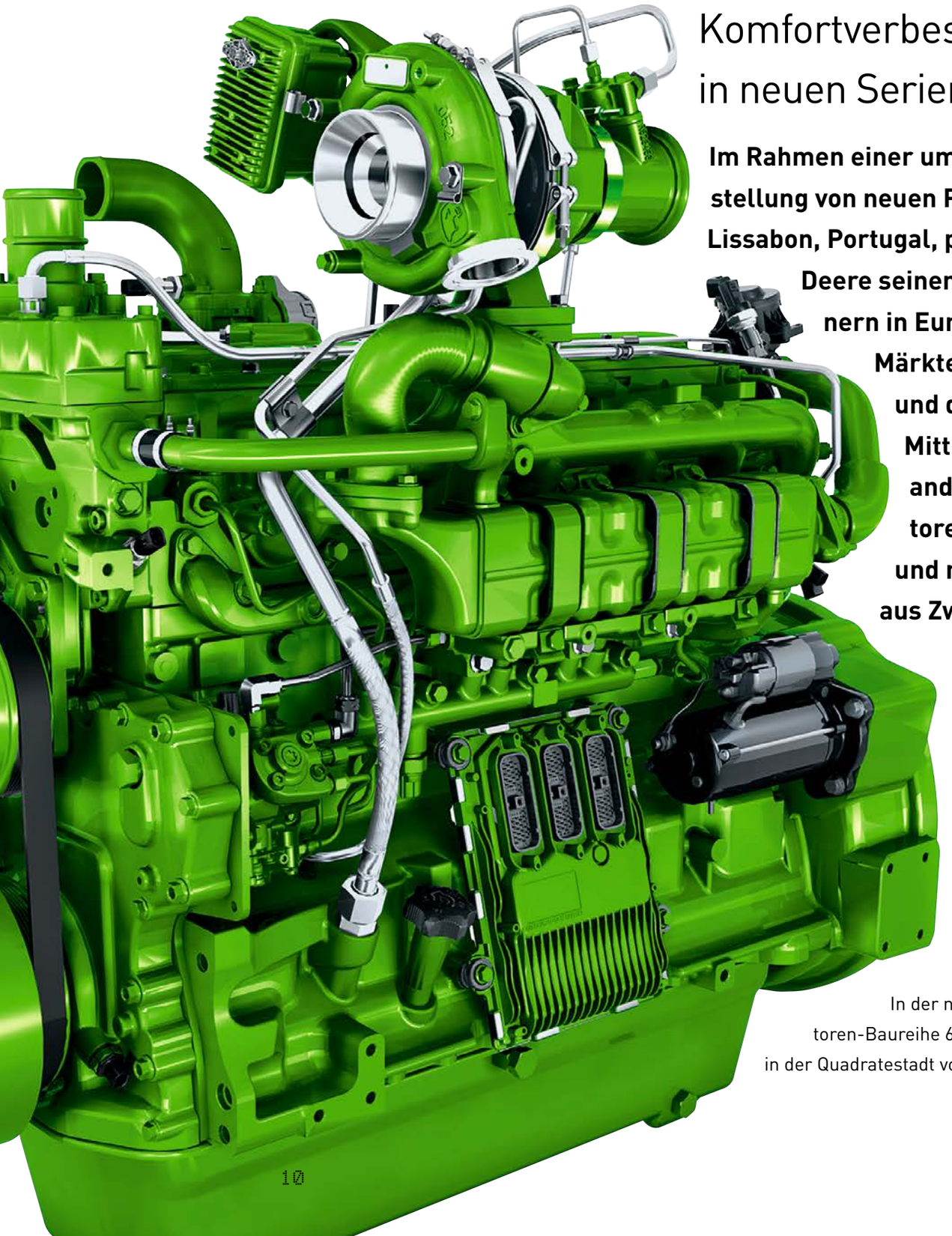
Ansprechpartnerin:
Claudia Schaue
Unternehmens-kommunikation
Tel.: +49 47 95 95 5-238
ClaudiaSchaue@faun.com

John Deere

Neue Traktoren und Mähdrescher auf dem Weg zu neuen Leistungsdimensionen

Komfortverbesserungen in neuen Serienmodellen

Im Rahmen einer umfangreichen Vorstellung von neuen Produkten in Lissabon, Portugal, präsentiert John Deere seinen Vertriebspartnern in Europa, den GUS-Märkten, in Nordafrika und dem Nahen und Mittleren Osten unter anderem neue Traktoren aus Mannheim und neue Mähdrescher aus Zweibrücken.



Dabei nutzte das Unternehmen den Einstieg in eine neue Motorentechnologie (Abgasnorm Euro IIIB) zu einer umfassenden Überarbeitung der bisherigen Baureihen, die weit über ein »Facelifting« hinausgeht.

In der neuen Mannheimer Traktoren-Baureihe 6R, die ab November 2011 in der Quadratestadt vom Band läuft, wird das

Leistungsniveau jetzt nochmals deutlich angehoben. Die in den Leistungsklassen von 170 bis 210 PS erhältlichen neuen 6R-Flaggschiff-Modelle verbinden Kraftstoffeffizienz und neuestes technisches Know-how miteinander. Beispiele hierfür sind die semi-aktive hydraulische Kabinenfederung, sehr gute Rundumsicht und integrierte, intelligente Agrar-Management-Systemlösungen (AMS). Mit einer maximalen Motorleistung von 240 PS mit Intelligentem Power Management (IPM) bei einem Fahrzeuggewicht von unter 8 t und einem Reifendurchmesser von 2,05 m ist das Spitzenmodell der Reihe, der 6210R, von seiner Konzeption her marktweit einzigartig. Darüber hinaus bietet die neue Serie 6R ein leistungsstärkeres Hydrauliksystem, integrierten Frontkraftheber und eine integrierte Frontzapfwelle.

Neue Motoren mit »GreenEfficiency« Technologie

Ihre Leistung beziehen die neuen 6R-Traktoren aus einem 6-Zylinder John Deere PowerTech PVX Motor mit 6,8 l Hubraum, der die strengen Schadstoffemissionsauflagen der Abgasstufe IIIB erfüllt.

Bei diesen sparsamen Dieselmotoren, die vollkommen auf Additive verzichten, wird die Motoreffizienz durch die Vierventiltechnik und die Hochdruck-CommonRail Einspritzung (HPCR) nochmals gesteigert. Gleichzeitig erzeugt der Turbolader mit variabler Verstellgeometrie (VGT) exakt den benötigten Ladedruck. Die gekühlte Abgasrückführung (EGR) mischt Abgase in einem bestimmten Mengenverhältnis mit zugeführter Frischluft und reduziert so die Stickoxidemissionen (NOx), was wiederum eine vollständigere Verbrennung ermöglicht. Zusätzlich gesteigert wird die Motorleistung durch eine innovative Ladeluftkühlung. Das NUR-Diesel-Konzept kommt durch den Diesel-Oxidationskatalysator (DOC) und Diesel-Partikelfilter (DPF) ohne AdBlue aus. Das Ergebnis ist ein spontan auf Lastwechsel reagierender, leistungsstarker und zugleich umwelt- und wartungsfreundlicher Motor.

Der neue 6R bietet mit seinen verschiedenen Getriebevarianten dem Kunden die Möglichkeit, den Traktor auf seine individuellen Anforderungen zuzuschneiden.

Die neue ComfortView Kabine des 6R bietet 20 % mehr Platz und damit mehr Fahr- und Bedienkomfort. Materialien, Verarbeitung und vorbildliche Ergonomie signalisieren Ausstattungsqualität auf PKW-Oberklassenniveau. Das neue Kabinendesign fällt durch sein eindrucksvolles Angebot an Ausstattungen auf: Neben integrierter Klimaanlagen- und Radiobedienung gehören dazu das leicht bedienbare Audio-System und Freisprecheinrichtung, Bluetooth-Schnittstelle mit SIM-Karten-Zugriff und ein videofähiges GreenStar 3 CommandCenter Display, wahlweise mit TouchScreen-Bedienung.

Eine neue Dimension bei der Getreideernte: Die neuen W- und T-Serie-Mähdrescher aus Zweibrücken

Die neuen W- und T- Serie-Mähdrescher aus Zweibrücken eröffnen Ackerbaubetrieben und Lohnunternehmen neue Leistungs-Perspektiven. Sie sind mit der branchenweit größten Abscheidefläche ausgestattet und verfügen dabei über einen glatten und direkten Gutfluss, der Korn und Stroh schonend behandelt. Mit ihrer neu entwickelten großen Fahrerkabine setzen diese Mähdrescher einen neuen Standard in Sachen Fahr- und Arbeitskomfort. Darüber hinaus verfügen sie über eine Reihe voll integrierter intelligenter Lösungen sowie über sparsame und leistungsstarke 6,8- und 9,0 Liter NUR-Diesel-Motoren der Abgasstufe Euro IIIB.

Die Bedienelemente der Kabine sind logisch und ergonomisch aufgebaut. Außerdem verfügt die um 30 % geräumigere Kabine über einen in vier Richtungen verstellbaren, luftgefederten Fahrersitz mit einstellbarer Beckenstütze für höchsten Komfort. Ein großer Beifahrersitz bietet viel Platz und kann, wenn er nicht benötigt wird, einfach in eine ebene Ablagefläche mit Platz z. B. für einen Laptop umgebaut werden. Bei Ausrüstung mit einer Videokamera ermöglicht das in die Armlehne integrierte GreenStar 3 Display die automatische Ansteuerung einer Kamera am Mähdrescher-Heck, am Korntank oder am Entleerrohr.

Die neuen W- und T-Serie-Mähdrescher arbeiten mit leistungsstarken 6,8 und 9,0 Liter John Deere PowerTech PSX-Motoren, die die Anforderungen der Abgasstufe IIIB erfüllen. Die NUR-Diesel-Aggregate kommen ohne Ad-Blue-Additive aus und sind mit in Serie geschalteten Turboladern ausgerüstet, verfügen über einen Zylinderkopf mit Vierventiltechnik, elektronische Motorsteuerung, gekühlte Abgasrückführung (EGR), um zur Stickoxidverringerung die Verbrennungstemperatur zu senken. Für die Abgasreinigung sorgt die Kombination aus Dieseloxidations-Katalysator (DOC) und Dieselpartikelfilter (DPF).

Insgesamt stehen drei Getriebevarianten für W- und T-Serie-Mähdrescher zur Verfügung: das 3-Gang-Getriebe mit elektrischer Schaltung und das ProDrive-Getriebe für die T-Serie-Mähdrescher bzw. ein manuelles 3-Gang-Getriebe und das 3-Gang-Getriebe mit elektrischer Schaltung für die W-Serie.

Die wahlweise an allen W- und T-Serie-Mähdreschern erhältliche HillMaster-Funktion kompensiert Hangneigungen von bis zu 15 % durch Anheben des gesamten Maschinenkörpers während der Arbeit. Zusammen mit dem Hangleistungssystem SlopeMaster können auf diese Weise Seitenhangneigungen von bis zu 22 % voll kompensiert werden.

Mit der HillMaster-Funktion liefert John Deere die größten Schüttlermähdrescher der Branche, die Hangneigungen kompensieren können.

Vom Schneidwerk bis zum Strohhäcksler – Ernte auf Leistung getrimmt

Die neuen John Deere W- und T-Serie-Mähdrescher können mit einer Vielzahl von Erntevorsätzen ausgerüstet werden, einschließlich der 600R Schneidwerke mit Schnittbreiten von 4,30 m bis 10,70 m. Für einen gleichmäßigen Schnitt sorgt der Messerbalken mit Planentenantrieb und vibrationsarmem Lauf. Ein alternativ erhältliches PremiumFlow Schneidwerk mit gleichmäßiger aktiver Erntegutförderung vom Messerbalken zur Einzugsschnecke ist für die Ernte von Lagergetreide besonders geeignet.

Während W-Serie-Mähdrescher mit einem konventionellen Schüttlersystem ausgestattet sind, arbeitet das Tangential-Druschsystem der T-Serie mit einer zweiten Trommel und anders verlaufendem Gutfluß durch die Maschine. Mit 2,8 und 3,6 m² aktiver Abscheidung an den 5- bzw. 6-Schüttlermaschinen gehören die T-Serie-Mähdrescher zu den durchsatzstärksten Schüttlermaschinen der Branche.

Beide Baureihen verfügen über eine maximale Korntank-Kapazität von 11.000 Litern. Das nur selten notwendige Abtanken lässt sich aus der neuen Kabine heraus bequem verfolgen.

Kontakt
Deere & Company
European Office
John-Deere-Straße 70
68163 Mannheim
Tel.: +49 621 82 90

Ansprechpartner:
Dr. Oliver Neumann
Manager, Public Relations & Brand Management
Tel.: +49 621 829-81 61
NeumannDrOliver@JohnDeere.com

Grammer AG

Schwere Lasten entspannt bewegen

Ein Sitz, der sich automatisch anpasst

Die Grammer AG hat auf der CeMAT 2011 den innovativen Premiumsitz Primo Evolution zur Nachrüstung von Schwerlaststaplern vorgestellt. Die herausragenden Merkmale: eine vollautomatische Gewichtseinstellung und das aktive Klimasystem.

Wenn Standardstapler nicht mehr ausreichen, um Gewichte oder große Transportvolumina zu bewältigen, kommen Schwerlast- oder Containerstapler zum Einsatz. Die robusten Kraftpakete mit ihrer modernen Technik sorgen in vielen Bereichen dafür, dass schwere Lasten präzise, sicher und effektiv transportiert werden können.

Genauso wichtig wie alle technischen Details aber ist auch der Arbeitsplatz auf einem solchen Schwerlaststapler. Die Fahrerkabine muss für diesen anspruchsvollen Job unter ergonomisch bestmöglichen Gesichtspunkten gestaltet sein.

Alle Bedienelemente sollen sich in optimaler Reichweite befinden – vor allem aber muss der Fahrer vor gesundheitsgefährdenden Vibrationen geschützt sein.

Unter diesem Aspekt hat Grammer für die Fahrer von Schwerlast- und Containerstaplern nun mit dem Primo Evolution eine neue Dimension an Sitz- und Bedienkomfort auf den Markt gebracht. Das wesentliche und einmalige Merkmal des neuen, für die Nachrüstung konzipierten Premiumsitzes: Seine außergewöhnlich niedrig aufbauende Federung wurde mit einer vollautomatischen Gewichtseinstellung kombiniert.

Fehleinstellungen sind ausgeschlossen

Ein Stapler wird im Laufe eines Tages häufig von mehreren Mitarbeitern genutzt. Bei jedem Wechsel sind bei einem herkömmlichen Sitz ein paar Handgriffe unumgänglich, um ihn auf die individuelle Konstitution des jeweiligen Fahrers einzustellen. Diese Herausforderung hat der Innovations- und Technologieführer Grammer mit dem Primo Evolution angenommen: Dank seiner Sensorik und Elektronik justiert sich der Sitz bei geringsten Gewichtsveränderungen automatisch nach und sorgt so immer für ein optimales Schwingungsverhalten, weil der maximale Federweg in jedem Fall garantiert ist. Fehleinstellungen, die auf Dauer zu gesundheitlichen Problemen beim Fahrer führen könnten, sind somit ausgeschlossen, Wirbelsäule und Bandscheibe werden effektiv entlastet, ein eigenes Bedienelement zur Regulierung der Gewichtseinstellung ist nicht mehr nötig.

Schwingungskomfort um 20 % verbessert

Aber nicht nur mit diesem innovativen Feature beweist Grammer, wie bequemes Arbeiten auf schwerem Arbeitsgerät heute aussehen kann. Denn das Komfort-Sitzoberteil des Primo Evolution ist zudem mit einem aktiven Klimasystem ausgestattet, das sowohl bei großer Hitze als auch bei Kälte für Entfeuchtung beziehungsweise für Beheizung sorgt. Die Sitzkissentiefen- und neigungseinstellung, die pneumatische Lendenwirbelstütze und die einstellbare Lehnenhöhe bieten ein Plus an Ergonomie und erhalten auf diese Weise die Leistungsfähigkeit des Fahrers. Die Niederfrequenzfederung mit 110 Millimetern Federweg verbessert den Schwingungskomfort gegenüber den bisherigen Luftfederungen um durchschnittlich 20 % und bietet damit auch einen optimalen Gesundheitsschutz im Hinblick auf die EU-Richtlinie 2002/44/EG, mit der Arbeitnehmer in Europa vor gefährlichen Ganzkörperschwingungen geschützt werden sollen. Die Richtlinie ist mittlerweile bereits in nationales Recht umgesetzt worden.

Mit dem neuen Primo Evolution unterstreicht Grammer einmal mehr seine Marktführerschaft in Sachen technisches Know-how. Der Sitz erfüllt problemlos die Festigkeitsanforderungen der europäischen Norm ISO 24135 für Stapler und außerdem die Anforderungen der DIN EN 13490 sowie der Spektralklassen IT 1, 2 und 3 für Gabelstapler.

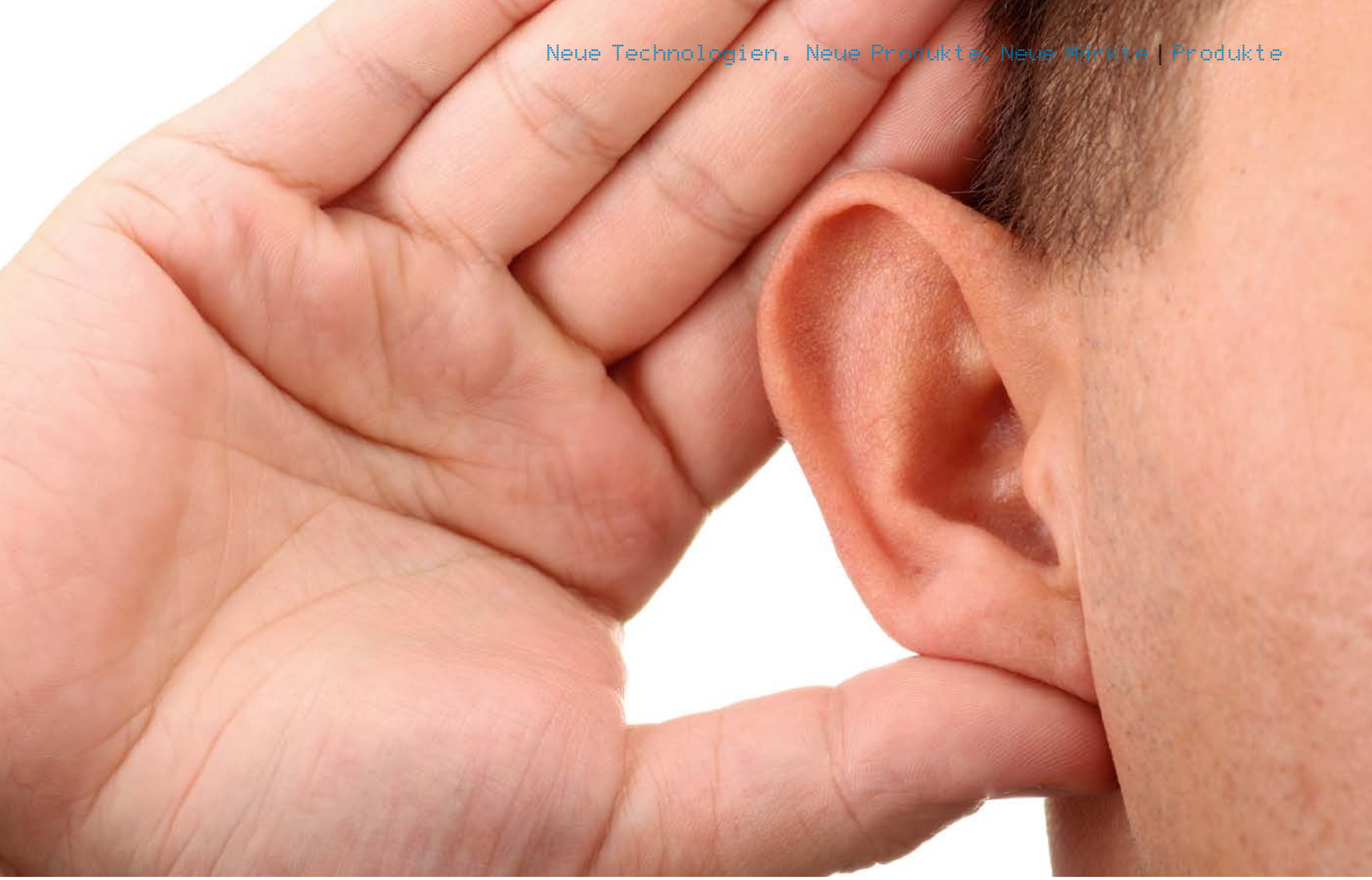
Die Grammer AG, Amberg, ist spezialisiert auf die Entwicklung und Herstellung von Komponenten und Systemen für die PKW-Innenausstattung sowie von Fahrer- und Passagiersitzen für Offroadfahrzeuge (Traktoren, Baumaschinen, Stapler), LKW, Busse und Bahnen. Das Segment Seating Systems umfasst die Geschäftsfelder 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 8.000 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



Odenwald-Chemie GmbH

Kleine Schäume – große Wirkung mit innovativen Lösungen

Odenwald ist es gelungen, einen wirkungsvollen Ansaugschalldämpfer für die Automobilindustrie zu entwickeln.

Odenwald kombiniert intelligent akustisch und thermisch wirksame Schaumstoffsysteme, um damit Eigenschaften wie hohe Schalldämpfung verbunden mit Gewichtsreduktion und optimierte Kosten zu erreichen.

Dieser Ansaugschalldämpfer ist im Ansaugtrakt eines Motors montiert und fungiert als Luftschallabsorber, der das Ansauggeräusch eines Motors deutlich reduziert. Und das mit halbem Gewicht – deutlich wirtschaftlicher als existierende Systeme.

Der Luftschallabsorber besteht aus einer mittels Vakuum-Tiefziehen hergestellten Außenschale aus Polyethylenschaumstoff (O.C.-Schwerschaum RG 400) und einer Innenlage aus Polyurethanschaum (O.C.-PREN RG 30 SE-Ether). Dieser Aufbau erzeugt ein akustisches Feder-Masse-System, da der einzigartige PE-Schaum eine hohe Dichte und eine geschlossene Zellstruktur hat. Der PUR-Schaum dagegen besitzt offene Zellen und kann somit als Absorber wirken.

Das System ermöglicht ein deutlich reduziertes Teilegewicht und stellt damit eine sehr wirtschaftliche Lösung dar. Das Know-how von Odenwald in der Forschung und Entwicklung mit eigenem Werkstoff- und Akustiklabor ist auf höchstem Stand. Die Abteilungen sind von zielgerichteter, praxisorientierter Innovationskraft geprägt, kundennahe und flexible Beratung erlaubt kurze Reaktionszeiten.

Die Entwicklungen und ständigen Neuerungen von Odenwald werden in eigenen Produktionsstätten und von Partnern auf allen Kontinenten qualitativ hochwertig umgesetzt. Ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem garantiert gleichbleibend hohe Qualität aller Produkte.

Durch Produkt Prototyping gewinnen die Kunden einen Innovationsvorsprung:

Dank schneller Umsetzung kreativer und einsatzgerechter Produktmuster sowie deren Weiterentwicklung bis zur Marktreife werden zukunftweisende technische Akzente gesetzt.

Odenwald-Chemie GmbH ist seit der Gründung im Jahr 1949 eine unabhängige Familiengesellschaft in Privatbesitz. Als kunststoffverarbeitendes Unternehmen bietet es seinen Kunden ein breites Produktportfolio für die vielfältigsten Einsatzbereiche.

Durch globale Aktivitäten mit Partnerschaften und Kooperationen auf allen Kontinenten ist Odenwald-Chemie GmbH weltweit vor Ort präsent und kann Kundenwünsche jederzeit schnell umsetzen. Mit eigenen Standorten und langjährigen Joint Ventures garantiert Odenwald-Chemie GmbH eine weltweite Teileverfügbarkeit. Man folgt den Kunden in deren Märkte mit dem Fokus auf China, Indien und Nord-Amerika.

Odenwald-Chemie GmbH ist für namhafte OEMs als Entwicklungslieferant tätig, das Spektrum reicht von der Aufgabendefinition bis zur serienreifen Anwendung. Maßgeblich ist eine konsequente Kundenorientierung.

Produkte von Odenwald-Chemie GmbH befinden sich sowohl in PKWs, als auch in Nutzfahrzeugen. Primär als Direktlieferant aber auch aus »zweiter Reihe« werden Fahrzeughersteller weltweit beliefert. Die Produktpalette reicht vom einfachen Stanzteil bis zum komplexen 3D-Formteil. Und das alles aus Schaum.

Die Hauptaufgaben:
- Dichten gegen Wasser, Staub, Zugluft
- Isolieren gegen Wärme, Kälte
- Akustische Maßnahmen und Komfortverbesserung

Zur Bearbeitung von Entwicklungs- und Konstruktionsaufgaben verfügt Odenwald-Chemie GmbH über moderne CAD-Systeme, wie CatiaV5 oder UG NX7.

Kontakt
Odenwald-Chemie GmbH
Ziegelhäuser Straße 25
69250 Schönau
www.odenwald-chemie.de

Ansprechpartner:
Michael Feist
Tel.: +49 62 29 70 82 53
Fax: +49 62 29 70 82 91
michael.feist@odenwald-chemie.de

Axel Gerock

Axel Gerock: Freelancer und Consultant

Mit dem Kunden. Für den Kunden.

Nach über 25 erfolgreichen Jahren in der Geschäftsleitung eines international agierenden Gießereiunternehmens hat sich Axel Gerock zielstrebig als selbständiger Berater etabliert.

Axel Gerocks Erfahrungsschwerpunkt ist der Vertrieb, die Vertriebsorganisation und Strategie – auch international. Über 500 % Umsatzsteigerung in einer der schwersten Branchen (Gießereiindustrie/Automobilzulieferer) innerhalb von 10 Jahren mit viel Gegenwind aus Osteuropa und Fernost sprechen für sich.

Restrukturierung und Sanierung sind Themen, die ihn in der Vergangenheit immer wieder forderten – besonders in 2008 und 2009 – und sein Interesse weckten.

Als erfahrener Praktiker unterstützt er heute Unternehmen, Chancen aktiv zu gestalten und in eine positive Zukunft zu steuern.

Die Analysen betriebswirtschaftlicher Kennzahlen stehen dabei weniger im Vordergrund, der Focus richtet sich auf Produkte, Kunden und Märkte. Mit dem Wissen aus seiner langjährigen Berufserfahrung, dem Rückschluss aus »Gestern«, der Bewertung des »Heute« und dem Ausblick auf »Morgen« entwickelt der Berater mit einem Team seiner Kunden Konzepte, die die Weiterentwicklung des Unternehmens deutlich fördern.

Sein Konzept ist der Dialog: Gerock ist bei seinen Kunden vor Ort. »Es sind die Führungskräfte und die Mitarbeiter, die ihren Markt und ihr Produkt am besten kennen. Meine Aufgabe ist es, mit ihnen gemeinsam mögliche Potenziale herauszuarbeiten, gemeinsam Maßnahmen zu definieren und – wenn gewünscht – deren Umsetzung zu begleiten.« Die Art der Unterstützung ist vielfältig. Er bietet Analysen und Gutachten, leitet Seminare und Workshops und ist als Interimsmanager tätig. Im Rahmen von Nachfolgeregelungen bzw. Unternehmenserweiterungen führt er anteilige Due Dilligence Prüfungen im Bereich Markt & Vertrieb durch, in Zusammenarbeit mit dem Steinbeis Transferzentrum (Herr Weiers) bietet er die Erstellung bzw. anteilige Erstellung von positiven Fortführungsprognosen an.

»Es ist mir wichtig, stets die finanziellen Ressourcen im Auge zu behalten. Eine Stunde reicht für ein kostenfreies Vorgespräch vollkommen aus, um auszuloten, ob eine Zusammenarbeit und in welchem Rahmen diese in Frage kommt. Meine Angebote sind alle im Baukastenprinzip aufgebaut, die Module einzeln buchbar.«

Dienstleistungen

- Analysen / Gutachten
- Workshops und Seminare
- Umsetzung & Begleitung von Maßnahmen
- Interimsmanagement

Schwerpunkte

- Markt & Produktfeldentwicklung für den Mittelstand
- heutige & künftige Alleinstellungsmerkmale
- Kompetenz, Produkt- & Kundenstrategie
- Wettbewerb

Marktauftritt und Marktpositionierung erfolgreich strukturieren

- gemeinsamer Marktauftritt von Entwicklung / Konstruktion und Vertrieb
- Teambildung intern (gemeinsame Projektbearbeitung & Kundenbetreuung)

Risikomanagement Märkte (Produkt, Vertrag, Gewährleistung)

- Qualitätsverträge & Folgekostenvereinbarungen
- Weitergabe von Entwicklungsrisiken an Zulieferer
- Schadensvermeidung
- Haftungs-/Schadensbegrenzung bzw. Risikominimierung

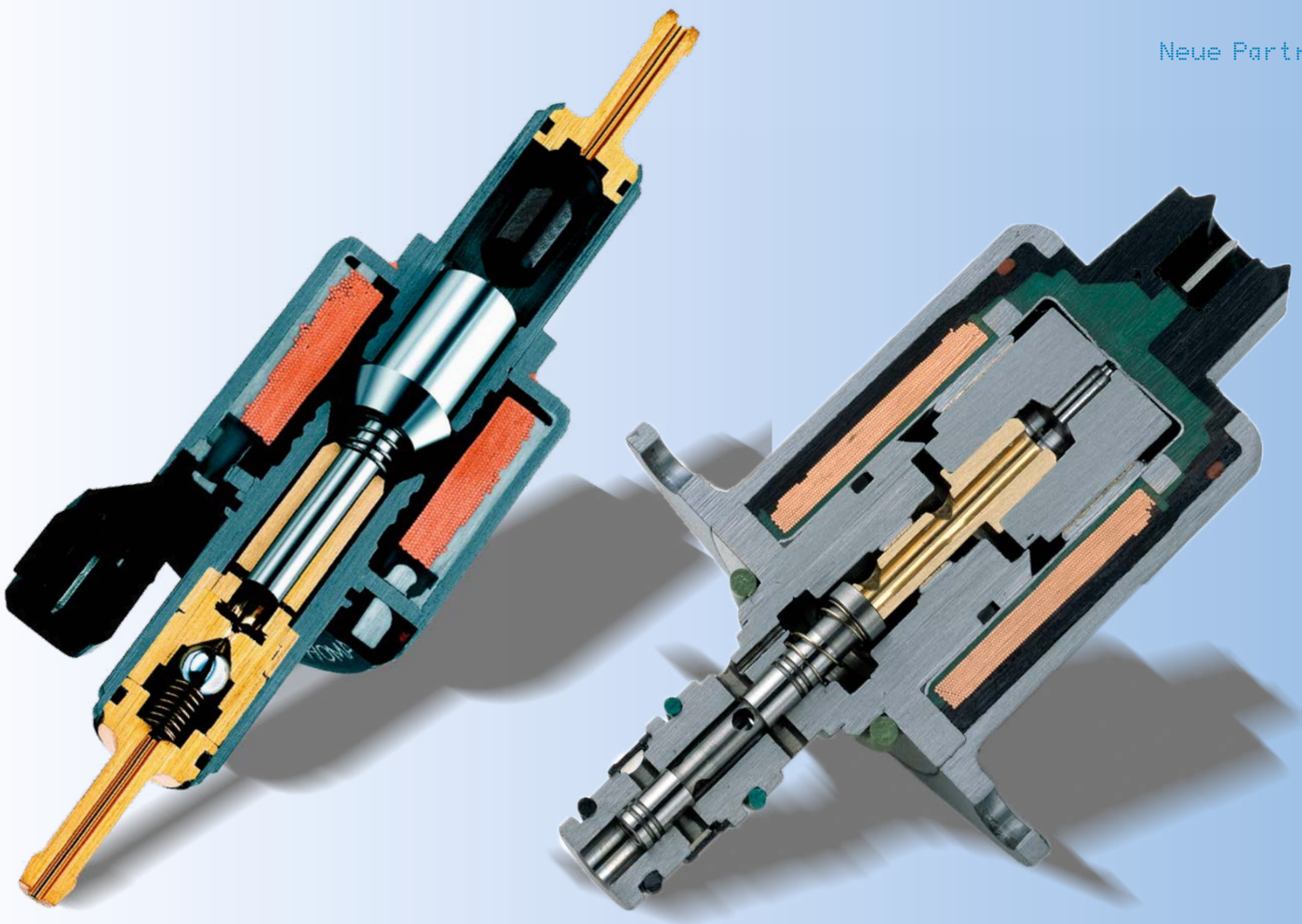
M&A / Nachfolgeregelungen (Due Dilligence Bausteine)

- Markt & Produktportfolio mit Verkaufs-/Einkaufsverträgen
- Cross Check hinsichtlich Private Equity
- Interimsmanagement

Insolvenzvermeidung

- Produkt-/Vertragsportfolio & Markt
- Fortführungsprognosen
- Interimsmanagement (Geschäftsleitung, Verkauf, Einkauf)

Kontakt
Axel Gerock
Goethestrasse 55b
76356 Weingarten
Tel.: +49 72 44 94 75 102
Mobil: +49 162 16 16 103
axel.gerock@gerock.org



Thomas Magnete GmbH

Elektromagnetische Aktoren für Nutzfahrzeuge und Arbeitsmaschinen

Da ist Bewegung drin.

Elektromagnetische Aktoren begleiten unbemerkt unseren Alltag. Sie treiben zum Beispiel Dosierpumpen in Standheizungen an oder verringern den Abgasausstoß von Fahrzeugen. Eine der neuesten Entwicklungen in diesem Bereich ist der GPS-gesteuerte Einsatz von Landmaschinen.

Ohne den Einsatz von elektromagnetischen Aktoren, die elektrische Signale in mechanische Arbeit umwandeln, wäre die zunehmende Automatisierung von Land- und Arbeitsmaschinen nicht möglich. Ein führender Hersteller dieser Elektromagnete ist die Thomas Magnete GmbH.

Hervorgegangen ist das Unternehmen mit Sitz in Herdorf im nördlichen Rheinland-Pfalz 1962 aus den Robert Thomas Metall- und Elektrowerken in Neunkirchen. Die ersten Elektromagneten wurden damals in Wäscheschleudern, Kirchenorgeln oder Hydraulikventilen verbaut.

Zu Beginn der Neunziger Jahre erkannte man bei Thomas die zunehmende Elektrifizierung in der Automobil- und Mobilhydraulikbranche und richtete sich stark darauf aus. Heute macht dieser Geschäftszweig 85 % des Gesamtumsatzes von 80 Millionen Euro im Jahr aus. »Wir sahen hier die Chance, unsere Produktstruktur neu aufzustellen und dadurch die Wertschöpfungskette wesentlich zu verbessern«, erklärt Dietrich Thomas, seit 1982 Geschäftsführer der Thomas Magnete GmbH und unter anderem verantwortlich für den Bereich New Business.

Mit modernen elektrohydraulischen Proportionalventilen sowie elektronischen Reglern für die Mobilhydraulik aus dem Thomas Baukasten können große Lasten maschinenbewegt gehoben, präzise positioniert sowie Kupplungen sanft gesteuert werden. Ob in Baumaschinen, Traktoren, Flurförderfahrzeugen, Forst- und Arbeitsmaschinen oder in Kranen – ihre Zuverlässigkeit beweisen die Ventile seit vielen Jahren unter härtesten Einsatzbedingungen. Die Qualität wird geschätzt: Im Jahr 2007 wurde das Proportional-Druckminderventil der Thomas Magnete GmbH von den Lesern der Fachzeitschrift »fluid« als Produkt des Jahrzehnts ausgezeichnet.

Der speziell bei Thomas entwickelte elektronische Regler UHC (Universal Hydraulic Control) ermöglicht zudem die optimale Ansteuerung der elektrohydraulischen Ventile in Arbeitsfunktionen und Fahrantrieben. Mit einem auf das Thomas System abgestimmten Joystick kann schließlich ein komplettes, hochentwickeltes, elektrohydraulisches Vorsteuersystem realisiert und geliefert werden.

Auch im Bereich der Abgasnachbehandlung entwickelt und produziert Thomas innovative Produkte. Auf dem Gebiet der thermischen Nachverbrennung sorgt eine elektromagnetisch angetriebene Hubkolbenpumpe (bzw. Mikrodosierpumpe) für die Reduzierung des Anteils von Kohlenmonoxid (CO). Dabei wird Dieselkraftstoff direkt in den Abgasstrom eingespritzt, so dass es zu einer Nachverbrennung der Abgase kommt und Kohlenmonoxid zu Kohlendioxid (CO_2) umgewandelt wird.

Für die Dosierung und Förderung von wässrigem Harnstoff (AdBlue) wurden spezielle Dosierpumpen entwickelt. Die SCR-Technologie mit AdBlue-Tank, SCR-Katalysator und Einspritzregelung hat sich bei nahezu allen großen LKW-Herstellern zur Erreichung der Euro-5-Abgasnorm durchgesetzt. Zum Einsatz kommen dabei sowohl elektromagnetisch angetriebene Membranpumpen als auch Hubkolbenpumpen.

Heute werden 10 % bis 15 % des Umsatzes in Forschung und Entwicklung investiert. »Eine unserer Hauptkompetenzen liegt in der Fähigkeit, neue Trends zu erkennen und uns danach auszurichten«, erklärt Thomas. Dadurch hat die Thomas Magnete GmbH die Wirtschaftskrise im Jahr 2009 gut überstanden. »Natürlich ging die Krise auch an uns nicht spurlos vorüber, aber wir haben uns inzwischen vollständig erholt«, so Thomas. Die Mitarbeiterzahl befindet sich derzeit auf einem neuen Höchststand von 350 Beschäftigten, davon ca. 100 allein in der Forschung und Entwicklung. Zudem ist für den Spätsommer 2012 die Eröffnung eines Neubaus geplant, durch den die Gesamtfläche der Thomas Magnete GmbH mehr als verdoppelt wird.

Mit inzwischen fünf internationalen Standorten, u. a. in den USA und Südkorea, etabliert sich das Unternehmen auch auf dem globalen Markt.

Kontakt
Thomas Magnete GmbH
San Fernando 35
Postfach 1220
57557 Herdorf
Tel.: +49 27 44 929 0
Fax: +49 27 44 929 290
info@thomas-magnete.com
www.thomas-magnete.com

»Ein gesundes Unternehmen ist zwar unser Ziel, aber kein Selbstzweck«, betont Dietrich Thomas. »Unser Selbstverständnis von einem zukunftsfähigen Unternehmen setzt sich in erster Linie aus zufriedenen Kunden und qualifizierten Mitarbeitern, flexiblen Unternehmensstrukturen, einem marktorientierten Vertrieb und höchster Produktqualität zusammen. Fundament unseres Unternehmens und daher auch meiner täglichen Arbeit im Umgang mit Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern ist dabei der christliche Glaube. Daraus leiten wir unsere Werte und Handlungsweisen ab und auch hier gibt uns der Erfolg recht.« Nicht umsonst wurde das Unternehmen mehrfach ausgezeichnet (u. a. International Best Factory Award 2005).

Die Fertigung der Produkte erfolgt im eigenen Haus. Die Hintergründe erklärt Dietrich Thomas so: »Damit bleibt die Qualitätskontrolle bei uns. Alles, was an den Kunden geht, kommt direkt von uns. Wir verantworten und kennen die Qualität unserer Produkte also bis ins Detail. Das ist wichtig für die Glaubwürdigkeit auf dem Markt und das Vertrauen unserer Kunden, ganz zu schweigen von den Synergieeffekten, die dadurch entstehen.«

Für die kommenden Jahre ist der weitere Markt- und Markenausbau vorgesehen. Die langfristigen Ziele werden jedoch nicht zugunsten kurzfristiger Erfolgsabsichten herunterpriorisiert. Dietrich Thomas setzt auf Nachhaltigkeit: »Ein schnelles Geschäft ist eben genau das – ein schnelles Geschäft. Man benötigt als Unternehmer einen langen Atem; allein die Entwicklung unserer Produkte nimmt oft mehrere Jahre in Anspruch. Investitionen sind nur dann klug, wenn man dabei das Ganze und vor allem die Menschen im Blick hat. Das ist unser Anspruch, der uns so erfolgreich gemacht hat und den wir deswegen auch weiter verfolgen werden.«

BOMAG GmbH

Spezialist für den Straßenbau und Weltmarktführer in der Verdichtungstechnologie

Gewappnet für die Herausforderungen der Zukunft

Seit über 50 Jahren ist der Baumaschinenhersteller BOMAG im wahrsten Sinne des Wortes Wegbereiter auf Baustellen in aller Welt, er gilt mit dem weltweit breitesten Produktprogramm an Verdichtungsmaschinen und seinen Messsystemen zur flächendeckenden Verdichtungskontrolle als Weltmarktführer in der Verdichtungstechnologie.

Zum Produktprogramm gehören Kleinmaschinen wie Stampfer oder Vibrationsplatten, Großmaschinen für die Verdichtung von Asphalt und Erde, Müllverdichter, Bodenstabilisierer und -recycler, Kaltfräsen und Straßenfertiger.

Das Stammwerk in Boppard ist die Zentrale der internationalen BOMAG Gruppe. Sechs Niederlassungen in Deutschland, elf eigenständige Tochtergesellschaften und über 500 Händler in über 120 Ländern gewährleisten den weltweiten Vertrieb der BOMAG Maschinen und deren Service. Eine dezentrale Maschinenproduktion weltweit in vier Fertigungsstätten – in Deutschland (Boppard), Italien (Alfonsine), USA (Kewanee) und China (Shanghai) – sowie Lizenz- und Kooperationspartner in Indien und Malaysia sichern den Bau von BOMAG Maschinen weltweit.

Technischer Fortschritt muss sich heute zentralen Herausforderungen stellen, die nicht mehr nur aus dem Umfeld von Leistungsverbesserung und Problemlösung stammen, sondern auch von Gesellschaft und Umwelt vorgegeben werden. Die Anforderungen an das, was ein Hersteller wie die BOMAG mit seinen Produkten und seinen Dienstleistungen leisten muss, werden immer vielfältiger. BOMAG hat deswegen für die Herausforderungen der Zukunft und die neuen Standards für technischen Fortschritt fünf zentrale Themenfelder definiert, die die Leitlinien für das Unternehmen bilden:

Essential. Economy. Ecology. Ergonomy. Evolution.

Der Begriff Essential definiert die wesentlichen Anforderungen wie Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit. Qualitätsmanagement und Qualitätssicherung sind elementare Komponenten für Wettbewerbsfähigkeit und Absatzpolitik. Nicht zuletzt deshalb wurde BOMAG als erster Hersteller der Branche bereits 1994 nach DIN ISO 9001 zertifiziert. Das heißt: starke Einbindung aller Mitarbeiter, Produktion auf höchstem Niveau und stetige Produktverbesserung in allen Bereichen; von der Entwicklung über die Herstellung, die Montage, den Vertrieb und den Service.

Economy bedeutet für den BOMAG Kunden, dass sich jeder Einsatz einer BOMAG Maschine oder Dienstleistung für ihn rechnen muss. Kostenbewusstsein, höchste Leistung, Effizienz und Service zählen hierzu. Und auch das Engagement für die Umwelt

ist eine Verpflichtung für BOMAG, zusammengefasst unter dem Themenbereich Ecology. In eine der modernsten Anlagen für die Pulverbeschichtung hat BOMAG schon 1997 unter ökologischen Gesichtspunkten investiert. Diese Art der Oberflächenbehandlung von Maschinenteilen erlaubt neben einer optimalen Ausnutzung der Rohmaterialien die hundertprozentige Verwertbarkeit des Lackpulvers. Es fällt kein Sondermüll an und – besonders wichtig – die Gesundheitsbelastung der Mitarbeiter wird weitestgehend reduziert.

Ein konsequentes Umweltmanagement beweist, dass Ökologie und Umweltschutz nicht nur Worthülsen sind, sondern in Boppard »gelebt« werden. So konnte in den letzten zehn Jahren das Abfallaufkommen kontinuierlich reduziert und die Recyclingquote auf über 90 % erhöht werden. Der Gewerbemüll ging von 1.600 t auf 200 t/Jahr zurück, durch konsequente Trennung konnten Wertstoffe gesammelt und veräußert werden und eine Rückgewinnungsanlage für Wasser wurde installiert. Zusätzlich zu der Pulverlackierung werden auch wasserlösliche Lacke eingesetzt und es wird kontinuierlich nach umweltfreundlichen Ersatzstoffen gesucht. Auch damit belegt BOMAG, dass sich Ökonomie und Ökologie ideal ergänzen, ebenso wie das Schaffen geeigneter Arbeitsbedingungen für den Menschen, die Grundvoraussetzung sind für gute Arbeit, zusammengefasst unter dem Begriff Ergonomy.

Besonderes Augenmerk legt BOMAG auf die Weiterentwicklung aller seiner Technologien – Stichwort Evolution. Das Unternehmen wurde auch deshalb 2008 und 2010 unter die 100 innovativsten Unternehmen des deutschen Mittelstandes gewählt. Denn BOMAG zeichnet sich auch durch seine Grundlagenforschung aus und das schon seit vielen Jahren. Schon seit Beginn der 1970er Jahre verfügt das Werk in Boppard mit seinem Forschungs- und Entwicklungszentrum über eine Einrichtung, die führend in der Branche ist. Hier wurde zum Beispiel in den 80er Jahren das BOMAG Mess- und Dokumentationssystem zur flächendeckenden Verdichtungskontrolle im Erdbau entwickelt.

Mit den VARIOCONTROL-Walzenzügen (BVC) wurde in den 90er Jahren ein System marktreif gemacht, das die Verdichtungsenergie automatisch an den Verdichtungs- und Verformungszustand des jeweiligen Bodens anpasst. Ein weiteres Highlight aus dem Forschungs- und Entwicklungszentrum war 2001 der ASPHALT MANAGER, mit dem sich die Verdichtung von Asphalt flächendeckend so messen und regeln lässt, dass der Deckeneinbau unter höchsten wirtschaftlichen und qualitätssichernden Aspekten ablaufen kann. Im schweren Erdbau wurden 2003 mit der Einführung der Polygonbandage völlig neue Maßstäbe gesetzt – wirtschaftliche Verdichtung wurde hiermit neu definiert. 2006 stieg BOMAG in den Markt der Kaltfräsen und Straßenfertiger ein und brachte seitdem kontinuierlich Jahr für Jahr neue Modelle und Innovationen wie beispielsweise die vollständig vibrationsisolierte Bedienerplattform bei BOMAG Kaltfräsen in den Markt.

Kontakt
BOMAG GmbH
Hellerwald
56154 Boppard
info@bomag.com
www.bomag.com

Schmitz Cargobull AG

Markt- und Technologie-führer in der europäischen Trailer-Nutzfahrzeugbranche

Trailer-Herstellung in sieben Produktionsstätten

Im münsterländischen Altenberge (Deutschland) liegen die Ursprünge der Schmitz Cargobull AG. 1892 als Schmiede gegründet, hat sich das Unternehmen zum umsatzstärksten europäischen Anhänger- und Auflieger-hersteller in der Nutzfahrzeugbranche entwickelt.

Der reiche Erfahrungsschatz, die konsequente Unternehmenspolitik und die intensiven Bemühungen um Problemlösungen für das Transportgewerbe haben den Namen Schmitz Cargobull zu einem Markenzeichen für Innovation, Qualität und Zuverlässigkeit werden lassen.

Schmitz Cargobull verfügt derzeit über sieben industrielle Fertigungsstätten. Absatzmärkte sind alle europäischen Länder, einschließlich Zentral- und Osteuropa, sowie der Nahe und Mittlere Osten. Mit über 4.500 Mitarbeitern und einem Umsatz von über 1,2 Mrd. Euro im Geschäftsjahr 2010/2011 (1.4.–31.3.) nimmt Schmitz Cargobull weiterhin die Stellung des europäischen Marktführers ein.

Das Unternehmen liefert Sattelkoffer für Lebensmittel im Trockenfracht- und Kühltransport-Sektor. Sattelpritschen und Sattelcurtainsider für »General Cargo« und gewerbliche Fertigwaren (Getränke, Papier, Stahl), Sattelkipper für Schüttgüter sowie Sattel-Containerchassis für intermodale Verkehre. Durch die Fokussierung auf qualitativ hochwertige, standardisierte Produkte im wachstumsstarken Sattelaufliegermarkt konnte der Marktanteil kontinuierlich gesteigert werden. Schmitz Cargobull hat im letzten Geschäftsjahr 2010/2011 über 36.000 Fahrzeuge produziert.

Insgesamt gehören sieben Produktionsstätten zum Schmitz Cargobull Konzern:

- In Deutschland:
  Altenberge und Vreden (Nordrhein-Westfalen),
  Berlin,
  Gotha (Thüringen),
  Toddin (Mecklenburg-Vorpommern),
- Panevezys (Litauen) und
- Zaragoza (Spanien).

Ein komplettes Paket an Dienstleistungen rundet das Unternehmensprofil ab:

- Cargobull Finance – Leasing und Mietkauf
- Cargobull Parts & Services –
  Service-und Ersatzteilwesen
- Cargobull Service Partner –
  Reparatur und Wartung
- Cargobull Telematics – Trailer-Telematik sowie
- Cargobull Trailer Store – Gebrauchtfahrzeughandel.

Als »Fabrik des Jahres« gekürt

Die Schmitz Cargobull AG hat mehr als 56 Mio. Euro vorrangig in den Kapazitätsausbau der sieben Werke investiert, um für weitere Wachstumsschübe gerüstet zu sein. Ziel ist es, Engpässe abzubauen und die Lieferzeiten zu verkürzen. Die Produktivitätssprünge und die konsequente Einführung des an der Toyota-Philosophie ausgerichteten Schmitz Cargobull Produktionssystems haben auch die Unternehmensberater von A.T. Kearney überzeugt. Sie kürten Ende 2006 das Werk Altenberge im Benchmark-Wettbewerb der Wirtschaftszeitung »Produktion« zur »Fabrik des Jahres« in der Kategorie »Hervorragende Produktionstechnik«.

Kontakt

Schmitz Cargobull AG
Siemensstraße 50
48341 Altenberge
www.cargobull.com

Ansprechpartner:
Dr.-Ing. Dirk Steinebach
Leiter Projektmanagement/Patentwesen
Tel.: +49 25 58 81 23 49
Fax: +49 25 58 81 22 14
dirk.steinebach@
cargobull.com

John Deere

August Altherr ist neuer Leiter des ETIC

Seit 1. Juni 2011 steht das europäische Technologie- und Innovationszentrum von John Deere unter neuer Führung.

Kontakt
Deere & Company
European Office
John-Deere-Str. 70
68163 Mannheim
Tel.: +49 621 829 0

Ansprechpartner:
Dr. Oliver Neumann
Manager, Public Relations & Brand Management
Tel.: +49 621 829-81 61
NeumannDrOliver@JohnDeere.com

Im europäischen Verbund wird er die Technologie- und Vorentwicklung von Produkten im Land-, Bau- und Forstmaschinenbereich vorantreiben, EU Förderprojekte auf dem Gebiet der Automatisierung betreuen und die Aktivitäten des ETIC im Rahmen der weltweiten Technologie-Entwicklung des Konzerns leiten. Zu seinem Aufgabengebiet gehört auch die Pflege von Kontakten zu Hochschulen und Forschungsinstituten.

Als leitender Mitarbeiter kehrt August Altherr zu seinen Wurzeln zurück: In Ramstein geboren, legte Altherr am Heinrich Heine Gymnasium 1979 sein Abitur ab und nahm anschließend ein Maschinenbaustudium an der TU Kaiserslautern auf, das er als Diplomingenieur abschloss. Seine ersten Sporen verdiente sich Altherr als Konstrukteur von Traktor-Getrieben in den John Deere Werken Mannheim. Nach einem Auslandsaufenthalt im Entwicklungszentrum Waterloo, Iowa, oblag Altherr seit 2004 die Entwicklung aller Traktoren der Baureihe 6000, die außer in Mannheim in Produktionsstätten in den USA, Mexiko, Brasilien und China gefertigt werden.

In seiner neuen Eigenschaft tritt Altherr die Nachfolge des bisherigen kommissarischen Leiters des ETIC, Prof. Dr. Peter Pickel, an, der sich künftig weiterhin Zukunftsentwicklungen widmen wird.

Der von Dr. Thomas Engel geleitete Bereich »Intelligent Solutions Group (ISG)«, der sich mit Entwicklungen der Präzisionslandwirtschaft befasst, wird weiterhin an die weltweite ISG-Organisation berichten.

DBK David + Baader

Neuer Standort für DBK David + Baader

2012 Umzug ins neue Firmengebäude in Rülzheim

Am 7. 5. 2011 fand der erste Spatenstich für die neue DBK Zentrale in Rülzheim statt. Damit schlägt David + Baader (DBK) ein neues, spannendes Kapitel in der DBK Geschichte auf.

Seit der Gründung im Jahre 1946 wurden am Hauptsitz in der Rheinstraße in Kandel Produkte entwickelt, Produktionsanlagen installiert, produziert, Anlagen wieder abgebaut und durch neue Anlagen und Produkte ersetzt.

Das alles versteckt vor dem Auge des vorbeifahrenden Betrachters (regelmäßig auch vorbeifahrender Besucher), aber in der direkten Nachbarschaft von Anliegern und »Naturliebhabern«, die den Lärm der Maschinen sowie den notwendigen Lieferverkehr bis hin zu Großkränen für die Industrieöfen immer wieder kritisch kommentiert haben.

War bis Ende 2008 noch ein weiterer Ausbau in Kandel geplant, wurde spätestens seit dem Erwerb der Lüdtke Elektronic im Herbst 2009 deutlich, dass ohne zusätzliche Produktionsflächen die Wachstumsziele nicht erreicht werden würden. In Kandel stieß dieser Wunsch nicht auf das erwünschte Echo.

Parallel zu aller notwendigen Internationalisierung galt und gilt das klare Bekenntnis der Eigentümerfamilie und der Geschäftsführung zum Standort Pamina-Raum und so war man glücklich in Rülzheim mit optimaler Anbindung an Nah- und Fernverkehr und mit einer Gemeindeverwaltung, die das Hauptanliegen – Arbeitsplätze in dieser Region zu schaffen und zu erhalten – aktiv unterstützt, ein Gelände gefunden zu haben, an dem die Wachstumspläne für die nächsten Jahrzehnte nahezu grenzenlos verwirklicht werden können. Es wurden 55.000 m² im Industriegebiet Rülzheim Nord erworben. Im ersten Bauabschnitt werden 8.500 m² Produktions- und Lagerflächen, sowie 3.000 m² Bürofläche und Parkplätze gebaut. Verschiedene Erweiterungsoptionen sind bereits mit eingeplant. Der Umzug ist für Mai 2012 geplant.

Tradition ist für DBK natürlich auch weiterhin wichtig, daher werden die Kollegen von David + Baader Ofensysteme diese am Standort Kandel weiterführen und ebenfalls ausbauen. Nach heutiger Planung wird spätestens 2013, nach Beendigung des ersten Rülzheimer Bauabschnittes in Kandel der Querbau in Angriff genommen, der den Ofenbau mit der Lackierkabine verbinden und damit gleichzeitig die wetterunabhängige Verladung der Öfen ohne externe Kranhilfen ermöglichen wird.

Im Neubau in Rülzheim werden passiv klimatisierte Büros weniger Energie verbrauchen. Das ganze Gebäude wurde umweltfreundlich konzipiert. 50 % der Heizenergie wird über die Geothermie abgedeckt, außerdem soll ökologisch produzierte Fernwärme genutzt werden. Ebenso wurde die Möglichkeit einer Installation von Solaranlagen auf dem Dach mit eingeplant.

Die geplanten 16 Millionen für den Neubau werden wahrscheinlich überschritten werden. Man hat in etwa 7 Meter Tiefe eine dicke, schwammige Schicht entdeckt, vermutlich ein ehemaliges Moor. Da es bei der Produktion von elektronischen Baugruppen aber um absolute Präzision geht, muss der Untergrund stabil sein. Dies wird durch Säulen, die eine austarierte Bodenplatte tragen werden, gewährleistet.

Die Planungen für den Umzug in der ersten Jahreshälfte 2012 laufen bereits jetzt auf Hochtouren. Wenn alles so läuft, wie das in den letzten Monaten gemeinsam mit allen Beteiligten geplant wurde, wird in ziemlich genau einem Jahr, am 12. 5. 2012, die offizielle Einweihung des neuen Hauptsitzes gefeiert.

Zur DBK Gruppe gehören weitere Tochterunternehmen in Frankreich, UK, Hong Kong, in den Vereinigten Staaten, Österreich, Tschechien, Schweden, China und Deutschland sowie zahlreiche Vertretungen im europäischen Ausland.

Portfolio

- Automotive Kraftstoffheizungen/Innenraumheizungen
- EMS Dienstleistung
- Industrial Heating – elektrische Heizkomponenten und -systeme
- Industrie Ofensysteme
- Power Applications – KFZ Leistungselektronik
- Heizsysteme für Weisse Ware

Mitarbeiter

Standort: 200
Deutschlandweit: 350
Weltweit: 650

Kontakt

DBK David+Baader GmbH
Rheinstr. 72–74
76870 Kandel
Tel.: +49 72 75 70 30
Fax: +49 72 75 70 32 49
info@dbk-group.de
www.dbk-group.de

Ansprechpartner
Annelie Herzog
Tel.: +49 72 75 70 31 74
a.herzog@dbk-group.de

comlet Verteilte Systeme GmbH

Landessieger Rheinland-Pfalz beim diesjährigen INNOVATIONSPREIS-IT

Positionsbestimmungskomponente für eCall-Systeme mit Sonderauszeichnung

Beim bundesweit ausgeschriebenen INNOVATIONSPREIS-IT 2011 hat das Zweibrücker Entwicklungsunternehmen comlet mit einer Positionsbestimmungskomponente für eCall-Systeme die Fachjury gleich zwei Mal überzeugt. Die mittlerweile weltweit patentierte Lösung erreichte in der Fachkategorie »Telekommunikation« den zweiten Platz und gewann zudem den INNOVATIONSPREIS-IT Rheinland-Pfalz.

Das Siegerprodukt ist ein Verfahren zur genauen Positionsbestimmung von Fahrzeugen. Der Veranstalter des INNOVATIONSPREISES-IT begründet die Prämierung mit den Worten: »Dieses ausgezeichnete Produkt hat die Jury besonders überzeugt und gehört damit zur Spitzengruppe aus 2.000 eingereichten Bewerbungen.« Eine 100-köpfige Fachjury aus Professoren, Wissenschaftlern, Experten und Fachjournalisten wählte die Sieger nach den Kriterien Innovationsgehalt, Praxisrelevanz und Eignung für den Mittelstand aus. Der Hintergrund der Entwicklung geht auf einen Beschluss zu einer Initiative der EU-Kommission zurück, wonach ab 2014 alle europäischen Kraftfahrzeuge mit einem automatischen Notrufsystem (eCall) ausgestattet sein sollen.

eCall-Systeme als Lebensretter

eCall-Systeme können bei einem Verkehrsunfall einen Notruf an eine Notrufzentrale senden und im besten Fall den genauen Unfallort übermitteln. Nach Ankündigung der geplanten Anforderung ist in der Automobilindustrie die Nachfrage nach möglichst präzisen Systemen gestiegen. Bis dahin erfolgte die Positionsbestimmung durch Auswertung von GPS-Daten und Radsignalen (ABS-Signalen). Die Radsignale präzisieren die Positionsbestimmung an den Stellen, an denen keine oder qualitativ ungenügende GPS-Daten zur Verfügung stehen, beispielsweise in Häuserschluchten oder Gebirgen.

Entscheidende Innovation

Hier hat comlet Verbesserungspotential gesehen und ein Verfahren konzeptioniert, das die genauere und flächendeckende Positionsbestimmung ermöglicht: Die Idee basiert darauf, hoch reduziertes Kartenmaterial im Zuge eines Map-Matchings zur genaueren Bestimmung hinzuzuziehen und die Datenlücken mittels GPS- und Radsignalen exakt zu füllen. Die Basis lieferte das Kartenmaterial, das in Navigationsgeräten verwendet wird. Der entwickelte Algorithmus bezieht zu den GPS- und Radsignalen also zusätzlich die Kartendaten mit in die Berechnung ein und erzielt damit präzisere Angaben.

Finale Schritte zur Marktreife

Das Verfahren ist insbesondere für Anbieter von eCall-Systemen interessant, da sie eine entscheidende Lücke in der Positionsbestimmung schließt. Zur absoluten Marktreife der Software gilt es nun noch einige Entwicklungsschritte voranzutreiben, für die comlet nach Partnern Ausschau hält.

Idealerweise handelt es sich dabei um Unternehmen, die Expertise in der Entwicklung von robusten Systemen im Automobil besitzen; schließlich geht es um eine essenzielle Komponente, die gerade bei einem Crash funktionieren muss – und somit entscheidend dabei helfen kann, Leben zu retten.

Kontakt

comlet Verteilte Systeme GmbH
Amerikastr. 27
66482 Zweibrücken
info@comlet.de
www.comlet.de

Ansprechpartner:
Steffen Fromm
Geschäftsführer
Tel.: +49 63 32 81 11 00
Fax: +49 63 32 81 13 15
steffen.fromm@comlet.de

Alois Kasper, Kasper Aufzüge | Jörg Becker, Hydac international | Karl Friedrich Schmidt, Fistec AG

Fistec AG

Maschinenbauer gehen mit Elan und Optimismus in die Zukunft

Mitgliedertagung des Landesverbandes Mitte im VDMA

»Der Maschinen- und Anlagenbau hat die schwerste Krise der Nachkriegszeit bewältigt und ist gestählt zu neuen Ufern aufgebrochen« – so der Vorsitzende Stefan Munsch in seinem Begrüßungsstatement auf der diesjährigen Mitgliedertagung der Region Mitte am 11. Mai 2011 im Kurhaus in Wiesbaden.

Allein im vergangenen Jahr konnte der Maschinen- und Anlagenbau die Produktion wieder um gut 9 % steigern. In Summe erwartet der VDMA für 2011 ein weiteres Produktionswachstum in der Größenordnung von 14 %.

Auf fast allen bedeutenden Märkten konnte die Branche zuletzt hohe Wachstumsraten erzielen. Dies gilt vor allem für Asien und Amerika: zum Beispiel plus 35 % in China, dem wichtigsten Zielland. Plus 19 % in den USA und plus 29 % in Brasilien.

Die hochaktuellen Vorträge von Dr. Jörg-Meinhard Rudolph mit dem Titel »Vor einer Neuaufteilung der Welt? – Ursachen und Folgen des Aufstieges der Volksrepublik China« und von Prof. Dr. Franz Walter zu der Thematik »Umstrittene Parteiendemokratie und neue Bürgerbeteiligung« zogen die Tagungsteilnehmer in ihren Bann und sorgten für eine spannende Diskussion.

Der Landesverband Mitte im VDMA zählt rund 400 Mitglieder aus den Regionen Hessen, dem Rheinland, der Pfalz und dem Saarland. Insgesamt beschäftigt die Branche in diesen Regionen fas 90.000 Mitarbeiter.

Parallel zur Mitgliedertagung fanden die Vorstandswahlen statt: Als Vorsitzender wurde Stefan Munsch, MUNSCH Chemie-Pumpen, Ransbach-Baumbach, in seinem Amt bestätigt. Stellvertreter sind Karl Friedrich Schmidt, Fistec AG; Gerhard Börner, MATO Maschinen- und Metallwarenfabrik Curt Matthaei, Mühlheim und Werner Klein, psb intralogistics, Pirmasens, die gemeinsam mit Stefan Munsch im Hauptvorstand des VDMA die Interessen der Region Mitte wahrnehmen. Die Geschäftsführung bleibt, wie in den vergangenen Jahren, bei Georg Berntsen.

Mit den Worten: »Mit unserer geballten Innovationskraft sind wir, die Unternehmen des Maschinen- und Anlagenbaus, die Garanten für eine nachhaltige Lebenswerte Zukunft!« schloss Stefan Munsch die gut besuchte Mitgliedertagung.

Aus »VDMA-Nachrichten« zum Forum Elektromobilität

Gebündelte Kompetenz

Das neue VDMA-Forum Elektromobilität bündelt VDMA-weit die Kompetenzen zur Elektromobilität. Eine erste Veranstaltung fand am 16. März 2011 in Frankfurt am Main statt. Im Fokus stand dort die Produktionstechnik.

Dem Maschinen- und Anlagenbau als Kern der deutschen Industrie stehen gewaltige Veränderungen bevor. Das Ziel einer marktfähigen Elektromobilität stellt einen der anspruchsvollsten technologischen Transformationsprozesse unserer Zeit dar. Dies bringt auch besondere Anforderungen an die Produktionstechnologien mit sich. Das VDMA-Forum Elektromobilität weitet die E-Motive-Aktivitäten aus und fokussiert auch die Produktionstechnik, um diese skalierbar zu konzipieren und die Produktionskosten zu beherrschen.

Forschung als Grundstein

Der Durchbruch bei der Elektromobilität hängt davon ab, wie erfolgreich Industrie und Wissenschaft zusammenarbeiten. Seit 2008 führen die Forschungsvereinigungen Antriebstechnik (FVA) und Verbrennungskraftmaschinen (FVV) ihre Forschungsaktivitäten für die Elektromobilität in der Initiative E-Motive zusammen. »Wir haben bereits frühzeitig agiert und die Entwicklung hybrider und elektrischer Antriebe entlang der gesamten Wertschöpfungskette industrieorientiert und branchenübergreifend vorangetrieben«, so Hartmut Rauen, Mitglied der VDMA-Hauptgeschäftsführung. Derzeit garantieren annähernd 100 Firmen, die in den projektbegleitenden Ausschüssen zu diesem Thema aktiv sind, eine industrienahe Forschung an den über 20 beteiligten Forschungseinrichtungen. Wie wichtig das Thema der Industrie ist, zeigt die engagierte Beteiligung. Am 12. Januar 2011 kamen 120 Teilnehmer zum Statustreffen der zwei laufenden Projektcluster zur Elektromobilität.

Kontakt
Fistec AG
Trierer Str. 10
66111 Saarbrücken
Tel.: +49 681 38 93 70
Fax: +49 681 311 37
info@fistec.de
www.fistec.de

Ansprechpartner:
Karl Friedrich Schmidt
Vorstand
Tel.: +49 681 38 93 70
k.f.schmidt@fistec.de

Ralf Oetinger – IBO – Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation, HTW des Saarlandes

Wenn die IT nicht mehr zu den Prozessen passt

Eine Situationsbeschreibung mit Lösungsansätzen

Es ist stets die gleiche Geschichte: Wenn es gut läuft, hat man keine Zeit für Veränderungen, weil Kundenaufträge bearbeitet werden müssen und wenn es schlecht läuft, hat man kein Geld, um notwendige Veränderungen zu bezahlen.

In diesem Dilemma befindet sich so mancher Mittelständler. Anpassungen, Umorganisationen und Prozessänderungen werden ad hoc erledigt, es entsteht ein Provisorium nach dem Anderen. Das Dumme daran: Nichts ist so beständig wie Provisorien, nichts auf Dauer so teuer.

Kann sich so etwas heute überhaupt noch jemand leisten? Solange die Anderen noch schlechter sind: Ja. Nur: Sie sind es schon lange nicht mehr. Aus technologisch hinterher hinkenden Schwellenländern sind ernsthafte, gut ausgebildete, leistungsbereite Mitbewerber geworden, die ihren Anteil am Markt einfordern. Ganze Entwicklungsprojekte werden zwischenzeitlich von östlichen Mitbewerbern übernommen. Wer da nicht in die Kostenfalle geraten will, muss sein Unternehmen strategisch neu ausrichten. Wettbewerbsvorteile durch Alleinstellungsmerkmale müssen geschaffen und weiter entwickelt werden. Keine Frage: Das kostet eine Menge Zeit und Geld und ist in Hochlohnländern nur zu machen, wenn die Effektivität stimmt.

Hier kommen die IT-Systeme ins Spiel.
Neben technischen EDV-Systemen zur Unterstützung von Konstruktion, Entwicklung, Simulation und Produktion sollen ERP-Systeme (Enterprise Resource Management) die kaufmännisch-organisatorischen Prozesse managen. Gut implementiert sind diese Systeme heute das informationstechnische Rückgrat eines Unternehmens.

Idealerweise bilden sie sämtliche Unternehmensprozesse im kaufmännischen Bereich ab und erlauben den Mitarbeitern, in einer gut integrierten Datenwelt zu arbeiten. Es gibt keine Mehrfacherfassungen oder manuelle Übertragung von Daten zwischen unterschiedlichen Systemen. Das ERP-System sammelt die Daten aus verschiedenen Unternehmensbereichen als zentraler Datenspeicher und stellt diesen einfach bedienbar zur Verfügung. Soweit die Theorie.

Nun zur Praxis. Speziell bei lange eingesetzten ERP-Systemen werden häufig zahlreiche Anpassungen vorgenommen. »Wir haben hunderte von Modifikationen im Laufe der Jahre entwickelt und können deshalb keine Releasewechsel mehr durchführen. Es wäre einfach zu zeitaufwendig und teuer«, heißt es dann allzu oft. Kein Wunder bei einer durchschnittlichen Verweildauer der ERP-Systeme von oft mehr als 10 Jahren in den Unternehmen.

Ein Großteil der heute eingesetzten Systeme stammt aus den 90er Jahren. Damals bildeten sie gerade einmal klassische Standardprozesse in Vertrieb, Beschaffung, Lagerwirtschaft und Produktion ab und übertrugen die Daten ans Rechnungswesen. Die Integration mit anderen Systemen steckte noch in den Kinderschuhen. CAD Schnittstellen zum Beispiel – heute Standard – wurden damals individuell entwickelt. Systeme aus dieser Zeit sind heute immer noch im Einsatz - allerdings erweitert um zahllose Modifikationen und ergänzt um Tabellenkalkulationsprogramme (Excel). In der Zwischenzeit stiegen die Anforderungen an die IT-Systeme. War der Jahrtausendwechsel noch eine Hürde, über die heute keiner mehr spricht, kamen Internetprozesse im B2B und B2C Geschäft hinzu, Collaborative Szenarien (z. B. Produktentwicklung über Unternehmensgrenzen), asiatische Schriftarten, die Einbeziehung mobiler Erfassungsgeräte mit Scannertechnologie, in jüngster Zeit die Einbindung von Smart Phones über Apps und vieles mehr.

Die meist mittelständischen Systemhäuser mussten gewaltige Entwicklungsaufgaben bewältigen. Nicht alle Unternehmen konnten das finanzieren und blieben auf der Strecke. In der IT-Branche erleben wir heute – zumindest im ERP-Sektor – eine Situation wie in den 30er Jahren bei der Automobilindustrie. Schillernde Namen von einst fielen der Konsolidierung zum Opfer. Heute gibt es noch einige wenige große Autobauer. Diesem Trend kann sich auch die IT-Branche nicht entziehen: Viele ERP-Anbieter schlossen sich zusammen, dieser Prozess ist noch immer in vollem Gange.

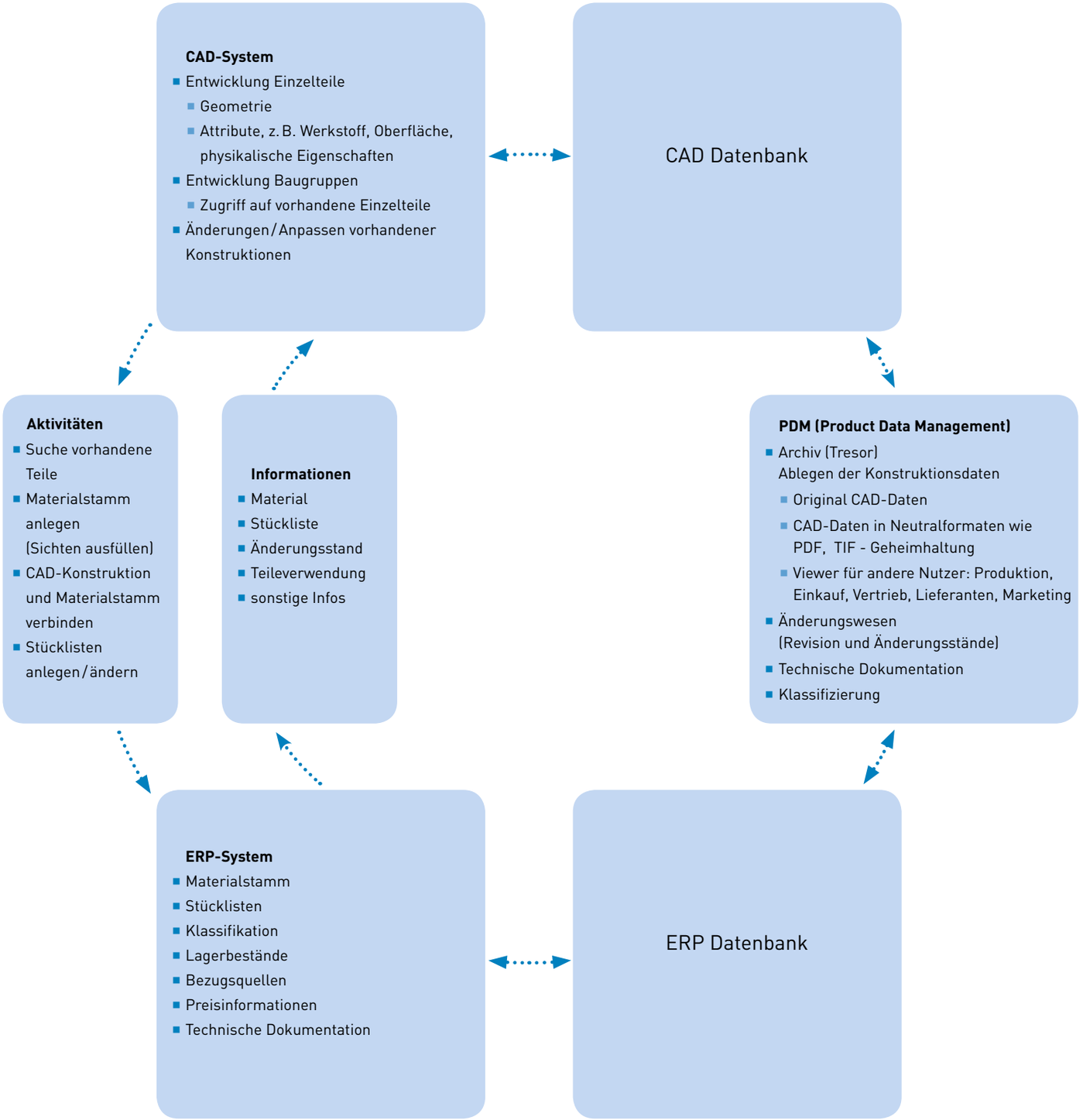
Angesichts einer Verweildauer der ERP-Systeme von 10-15 Jahren im Unternehmen sollte bei der Wahl eines IT-Partners auf jeden Fall auch die Frage nach Investitionsschutz gestellt werden. ERP-Projekte sind in der Regel zeitaufwändig und teuer – egal welches System man auswählt. Das liegt meist nicht an der Software, oft müssen zuerst die Prozesse geändert und bei den Daten aufgeräumt werden – Grundvoraussetzung für ein reibungslos laufendes IT-System. Beziehen sich die Projekte auf mehrere Standorte und sollen Synergien (z. B. gemeinsame Beschaffung) auch wirklich genutzt werden, kommt noch die Harmonisierung der Daten hinzu. Allerdings ist die Vereinheitlichung mitunter mühsam: Zugunsten eines größeren Nutzens müssen sich die Beteiligten oft von lieb gewordenen Gewohnheiten verabschieden und sich an den neuen Standard anpassen.

Heutige ERP-Systeme unterscheiden sich in ihrem Funktionsumfang deutlich von ihren Vorgängern. Anforderungen und Funktionsbreite haben deutlich zugenommen, die Systeme verfügen meist über Zusatzfunktionen zur Unternehmensplanung und Business Intelligence Komponenten zur Datenauswertung und -analyse. Schnittstellen zu gängiger Techniksoftware gehören genauso dazu wie eine Datenintegration in Office Systeme. Gleichzeitig haben die Hersteller technischer Software ihre Systeme weiter entwickelt. CAD-Systeme wurden sehr stark um Simulationsanwendungen und physikalische Auswertemöglichkeiten erweitert sowie mit PDM (Product Data Management) Funktionen ausgestattet. Dadurch können CAD-Systeme heute Produktstrukturen abbilden, die ehemals den ERP-Systemen vorbehalten waren. In der Fabrik stehen windowsfähige PCs, Fabriknetze sind auf allgemeinen Standards aufgebaut und mit Servern verbunden. Das ermöglicht, Produktionsdaten direkt aus der Maschinensteuerung herauszulesen und sie an ein ERP-System weiter zu geben. So können direkt aus der Steuerung Prozessdaten in ein ERP-System zurückgemeldet werden, Umgebungsbedingungen während der Produktion gemeinsam mit den Produkten dokumentiert werden. Die CIM Idee der 80er Jahre – damals mehr Konzept als Realität – ist heute durch eine Reihe von Standardisierungen machbar. Es bleibt die Frage, welches System in Zukunft welche Funktionen übernehmen soll und wo man sinnvoll die Daten ablegt.

Das ERP-System wird als zentraler Unternehmensdatenspeicher seine dominierende Rolle vermutlich auch in Zukunft behalten, bekommt jedoch Konkurrenz von anderen Anwendungen. Zu mächtig sind in der Zwischenzeit die technischen Programme geworden. Aufgrund ausgereifter Schnittstellen werden Funktionen immer mehr dort ausgeführt, wo die Anwender hauptsächlich arbeiten. Für eine Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung bedeutet das etwa, dass sie im Wesentlichen in ihrer CAD-Welt bleiben kann, die Produktdaten werden via Schnittstelle zwischen CAD und ERP ausgetauscht. Analoge Szenarien sind in anderen Unternehmensbereichen denkbar. Soweit die IT-Seite.

Wie sieht es im Unternehmen aus?
Nahezu alle Unternehmensbereiche sind komplexer geworden, die Qualitätsanforderungen wachsen bei gleichzeitig abnehmenden Stückzahlen, die Variantenvielfalt wird größer.

Hinzu kommen immer kürzere Entwicklungszyklen bei neuen Produkten. Die Produktentwicklung wird zum kritischen Erfolgsfaktor, diese Prozesse rücken unter dem Stichwort PLM (Product Lifecycle Management) in den Fokus von Standardisierung und Effizienzverbesserung. Der Trend nach Verringerung der Fertigungstiefe führt zu vermehrter Zulieferung von Teilen, Entwicklungsprojekte erfordern verstärkte Einbeziehung von Zulieferern (Stichwort: Collaborative Engineering). So fließt sehr früh Fachwissen der Lieferanten in die Entwicklung ein, Produkte können funktional besser oder kostengünstiger entwickelt werden. Nicht nur bei der Beschaffung, auch bei der Produktentwicklung kommt es verstärkt zur Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg. Prozesse werden komplexer, Schnittstellen verschieben sich nach außen, Koordination und Abstimmung werden



Integration CAD-PDM-ERP

aufwändiger. Zeitgleiche Verfügbarkeit von Daten, Abstimmung von Änderungen und die gemeinsame Information sind wichtig für effizientes Arbeiten zwischen den verschiedenen Akteuren.

Die beschriebenen Szenarien zeigen, wie sich Prozesse in den letzten Jahren verändert haben und auch in Zukunft noch weiter verändern werden.

Ideal und Wirklichkeit

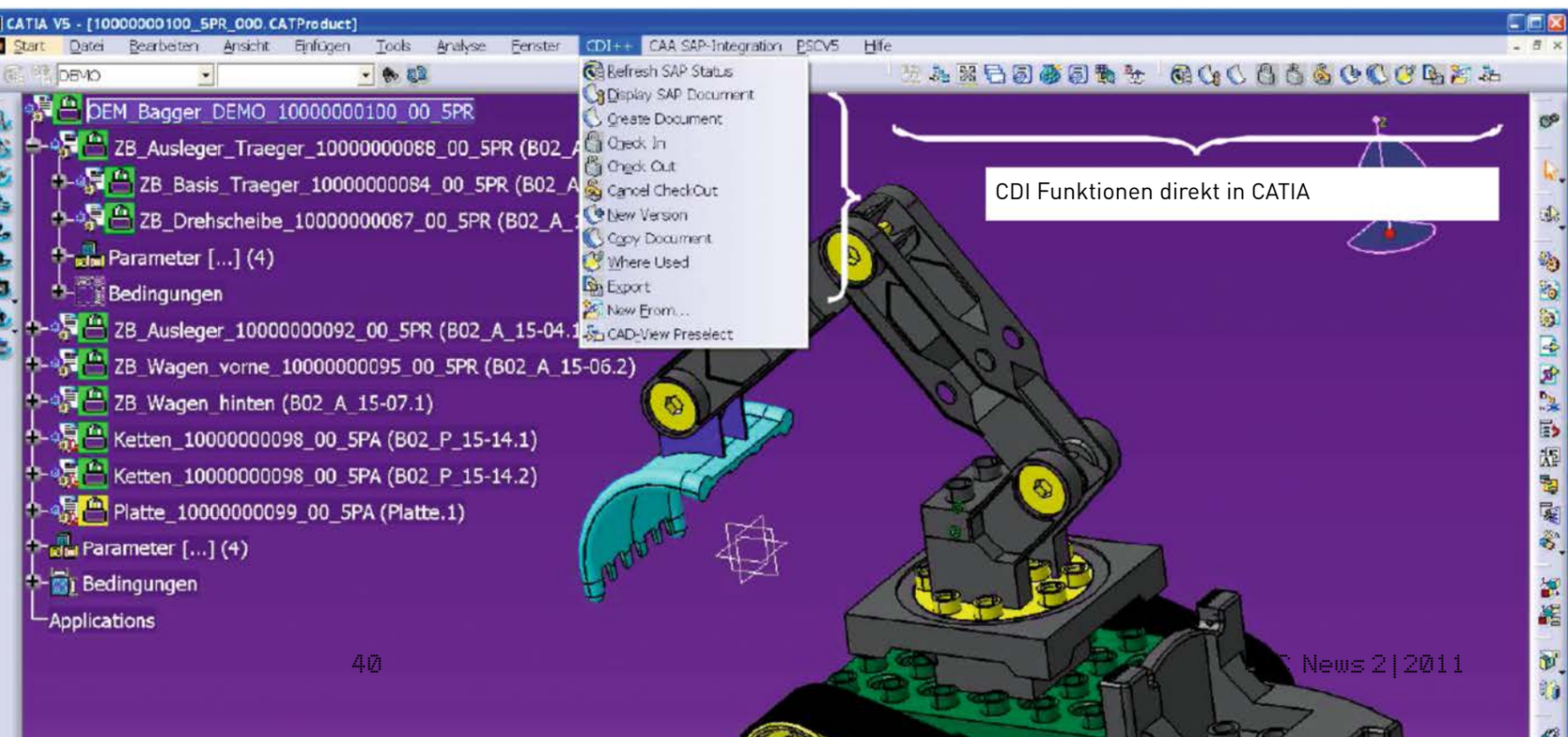
Der Idealfall: Prozess und IT-Systeme sind aufeinander abgestimmt. In der Realität hinkt die IT aber meist hinterher, es entstehen die eingangs erwähnten Provisorien, die sich jahrelang hartnäckig halten. Warum ist das so? Die strategische Bedeutung der IT-Anwendungen wird in den Unternehmen oft unterschätzt. Während der CIO in Großunternehmen in der Geschäftsführung mitredet, berichtet der EDV Leiter im Mittelstand oft noch dem kaufmännischen Leiter.

Die IT wird zu Recht als Tool gesehen, um die Organisation zu unterstützen. Nur werden die Systeme selten aus strategischen Überlegungen heraus weiter entwickelt, eher bestimmen taktische Notwendigkeiten das Geschehen: Realisiert wird, wenn es eben nicht mehr anders geht. Dabei entscheidet eine gut integrierte und eingespielte IT über Reaktionsvermögen und -geschwindigkeit einer Organisation und über die Qualität ihrer Informationen. Will man nicht alles auf eigene Kosten realisieren, setzt man Standardsoftware ein, allerdings ist man dann auf die Entwicklungsplanung der Hersteller angewiesen. In den seltensten Fällen ist es jedoch sinnvoll, Standardfunktionen individuell zu entwickeln und zu warten. Eigenentwicklungen können allenfalls bei erfolgskritischen Bereichen nützlich sein, wenn es gelingt, sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil zu erarbeiten.

Soll-Zustand und harter Alltag unterscheiden sich in mittelständischen Unternehmen oft dramatisch: Die Geschäftsprozesse haben sich weiter entwickelt, die eigen ERP-Welt bildet meist nur noch einen Teil ab. Die IT-Landschaft ist nicht mehr optimal auf das Unternehmen ausgerichtet, Eigenentwicklungen und Insellösungen nehmen zu. Die Kommunikationsprozesse sind schwerfällig und nicht mehr durchgängig. Dringend erforderliche Veränderungen können allerdings nicht mehr aus dem Tagesgeschäft heraus erledigt werden: Ein Blick auf den Gesamtprozess wird notwendig. Entscheidungen zur IT-Entwicklung entstehen aus den Prozessanforderungen von heute und morgen. Zwar betreibt man seit Jahren das EDV Geschäft im Hause, meist jedoch mit Fokus auf Technik und Administration. Keine Überraschung also, wenn das Know-how zur Entwicklung eines IT-Konzepts aus den Unternehmensprozessen heraus sowie zur anschließenden Umsetzung nicht im notwendigen Maße vorhanden ist.

Was tun?

Mittelständler sind gut beraten, sich durch externen Sachverstand zu verstärken. Hier lassen sich Kosten und Zeit einsparen und qualitativ bessere Ergebnisse erzielen. Da ERP-Systeme heute über eine sehr große Funktionsvielfalt verfügen, sind Produktpräsentationen für die Entscheidungsfindung erst dann hilfreich, wenn man wirklich weiß, was man benötigt. Generell gilt: Vertrieb, Beschaffung,



Quelle: Dassault

Produktionsabwicklung und das operative Geschäft wird von den meisten ERP-Systemen ohne Probleme abgedeckt. Die Spreu vom Weizen trennt sich bei den erfolgskritischen Prozessen.

Kritische Prozesse sind solche, die über Erfolg und Misserfolg im Unternehmen entscheiden. Darauf sollte bei der Prozessmodellierung und den daraus abgeleiteten Anforderungen besonders geachtet werden.

Dazu gehört die Produktentwicklung unter Einbeziehung von Zulieferern. Es geht um eine Vielzahl von Anforderungen, die durch Funktionen aus Projektmanagement, Dokumentenmanagement und Änderungsmanagement abzubilden sind. Als mittelständisches Unternehmen ist man üblicherweise an beiden Seiten involviert. Einerseits in Richtung OEM als mitentwickelnder Zulieferer, andererseits als Systemhersteller und Produktentwickler in Zusammenarbeit mit den eigenen Sublieferanten. Diese Funktionen sind bereits heute sehr wichtig, sie werden zukünftig noch wesentlicher, wenn die asiatische Welt verstärkt Produktentwicklungen vornimmt. Im Wettbewerb werden diejenigen Unternehmen gute Chancen haben, die in der Lage sind, komplexe Entwicklungen gemeinsam mit Zulieferanten effektiv zu managen und die daraus entstandenen Produkte schnell am Markt anzubieten.

Eine weitere Herausforderung kommt aus dem Qualitätsmanagement. Schon heute erwartet die Automobilindustrie eine lückenlose Teileverfolgung, bei der die JIS (Just in Sequence) Anlieferung nur der sichtbare Teil der Anforderungen darstellt. Andere Industrien übernehmen dies und erwarten zukünftig von ihren Lieferanten entsprechende Daten. Das ist wirtschaftlich nur möglich unter Einsatz geeigneter IT-Anwendungen wie sie etwa QS- und ERP-Systeme in Verbindung mit RFID ermöglichen.

Zusätzliche Anforderungen betreffen die Unternehmensplanung, die Kapazitätsplanung in den administrativen Bereichen und Fertigungssteuerung bei abnehmender Losgröße. Hinzu kommen Erfordernisse durch Internationalisierung speziell in Regionen mit anderen Schriften.

Die Auflistung zeigt, wie man mit der Informationsflut und der Funktions- und Datenfülle im Rahmen eines solchen Projektes umgehen kann. Im nächsten Schritt leitet man aus den im Detail modellierten kritischen Prozessen ein Pflichtenheft ab und wählt die Lösungsanbieter aus. Dabei wird nicht ein Systemhaus alleine ein solches Konzept realisieren können, da unterschiedliche Anwendungen zusammenspielen müssen. Der Trend geht deshalb weg vom Systemanbieter hin zum Lösungsanbieter, der in der Lage ist, analog eines Generalunternehmers im Bau, ein unternehmensspezifisches IT-Konzept mit Standardanwendungen aus ERP und anderen Anwendungen zu realisieren. Verfolgt man den hier beschriebenen Weg konsequent weiter, wird man eine IT-Landschaft aufbauen, die die Unternehmensziele konsequent und nachhaltig unterstützt. So sind wirtschaftliche und effiziente Unternehmensprozesse möglich – zum Vorteil der eigenen Wettbewerbsposition.

Abwarten oder handeln?

Was also tun bei vollen Auftragsbüchern und damit der nicht vorhandenen Zeit? Weiter das Rad schieben, weil man keine Zeit zum Aufsteigen hat?

Jetzt besteht die Chance, Veränderungen anzugehen und umzusetzen. Es ist mühsam, keine Frage. Aber es lohnt sich und es ist jetzt finanzierbar. Ein Unternehmen, das heute seine IT-Kompetenz verbessert und seine Prozesse mit den IT-Anwendungen in Einklang bringt, schafft sich eine nachhaltige Basis für die Zeiten, in denen die Aufträge nicht mehr so sprudeln wie heute. Dann hat man einen Vorsprung vor all denen, die sich nicht die Zeit genommen haben, aufs Rad zu steigen und immer noch schieben.

Kontakt
IBO – Institut für Industrieinformatik und Betriebsorganisation
an der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) des Saarlandes
Goebenstraße 40
66117 Saarbrücken
www.htw-saarland.de

Ansprechpartner:
Prof. Dr. Ralf Oetinger
Direktor IBO-Institut
Tel.: +49 681 58 67 264
oetinger@htw-saarland.de

Die Auszubildenden Franziska Alfes, Miriam Graetz und Ampdoulkerim Souleiman haben sichtlich Spaß beim Videodreh (v.l.n.r.)

KIRCHHOFF Automotive GmbH

Azubis go for Hollywood

Erfolgreicher Abschluss des Azubi-Recruiting-Video-Projekts

Acht Auszubildende der KIRCHHOFF Standorte Iserlohn und Attendorn beschäftigten sich seit April 2011 auf außergewöhnliche Art und Weise mit ihrem Arbeitsplatz und ihrem Unternehmen: in Blogs, Videos und Bildergalerien.

Dabei entstanden zwei komplett in Eigenregie der Azubis produzierte Videos. »Wir haben keine Vorgaben gemacht. Diese Videos sind authentisch und basieren auf der Eigeninitiative der Azubis«, betont Heiko Aland, Referent für Personalentwicklung, -marketing und Ausbildung.

5-Shot-Methode? Off-Text? Schnittszene? Viel Neues in drei Workshops

Medientrainer Benjamin Denes brachte den »Azubi-Reportern« zunächst in drei Workshops das notwendige Fach- und Methodenwissen für dieses Projekt bei. Die notwendige Video- und Audioausstattung stellte die Marketingabteilung bereit.

Und so ging es am 12. April mit den ersten Lektionen los: Was macht einen guten Blog aus? Was ist die »5-Shot-Methode«? »Off-Text«, »szenische O-Töne« und »Schnittszenen« waren schon bald keine Fremdwörter mehr und die Begeisterung aller Beteiligten war deutlich zu spüren: »Jedem hat die Arbeit Spaß gemacht«, sagt Ampdoulkerim Souleiman, Auszubildender Maschinen- und Anlagenführer im ersten Lehrjahr.

Projektfortschritte werden im Blog präsentiert

Neben den Arbeiten an den Videos – eines zum Thema »KIRCHHOFF Automotive als Familienunternehmen« und ein Kurzporträt über den Beruf des Werkzeugmechanikers – eröffneten die Azubis von Beginn an einen Internetblog. Hier präsentierten sie ihre Fortschritte und sorgten so für die Nachhaltigkeit des Projektes. Außerdem konnten sich Interessenten jederzeit über den Projektstatus informieren. Auch zukünftige Azubis sollen sich an die jetzigen Projektteilnehmer wenden können, um das Videoprojekt in einer kommenden Neuauflage fortführen zu können. Passend zu den fertigen Filmen entwickelten die Azubis zudem zwei Plakate mit Fotos einzelner Filmsequenzen und Motiven vom »Filmset«.

»Der Prozess ist wichtiger als das Produkt«

Neben der Fertigstellung der beiden Videos für die zukünftige Präsentation auf HR-Veranstaltungen zielte das Projekt vor allem auf den Ausbau eines kollegialen Gemeinschaftssinnes der Auszubildenden ab und festigte zugleich die Identifikation mit ihrem Arbeitgeber und Ausbildungsberuf.

Die Auszubildenden stammen aus verschiedenen Ausbildungsbereichen, was ein Zusammentreffen unterschiedlicher Interessen und Fähigkeiten zur Folge hatte. Der durch feste Termine entstandene Zeitdruck sowie die gegebene Eigenständigkeit bei Planung, Entwicklung und Dreh der Videos formte jedoch schnell ein homogenes Team aus den acht Jugendlichen. Sie lernten nicht nur, sich zu organisieren und vereinbarte Termine einzuhalten, sondern erwarben zudem diverse Soft Skills wie Teamfähigkeit, Kommunikation, Organisation, Kreativität, Flexibilität, Rücksichtnahme und Eigeninitiative. Heiko Aland stellt heraus, dass die Auszubildenden »sich selbst dokumentieren, sich selbst erfahren« können; und auch Andreas Heine, Leiter Kommunikation & Marketing, betont den Stellenwert des Gesamtprojektes: »Der Prozess ist fast wichtiger als das Produkt, denn durch die Arbeit der Azubis und durch die vielen Gespräche im Unternehmen wurden viele dazu animiert, über das Unternehmen KIRCHHOFF Automotive und seine Werte nachzudenken.«

Sevdet Muratowski prüft noch einmal die Kameraeinstellungen, bevor es heißt: »Klappe die nächste!«

Kontakt

KIRCHHOFF Automotive GmbH
c/o KIRCHHOFF Witte GmbH
Hegestück 40
58640 Iserlohn
Tel.: +49 23 71 211 00
info@kirchhoff-gruppe.de
www.kirchhoff-gruppe.de

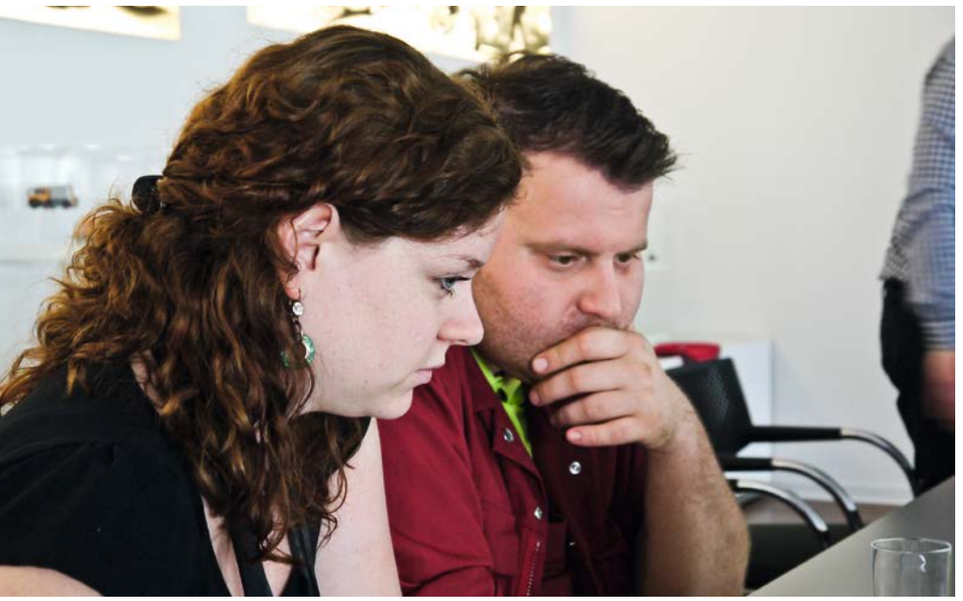
Ansprechpartner:
Andreas Heine
Leiter Kommunikation & Marketing
Tel.: +49 23 71 21 12 38
Fax: +49 23 71 21 12 12
a.heine@
kirchhoff-gruppe.de

Bild oben:
Malte Kusiek bereitet sich auf die nächste Szene im Video »Werkzeugmechaniker« vor

Bild unten:
Lena Harnischmacher und Sevdet Muratowski überlegen, wie die nächste Videoszene aussehen kann

CEO Arndt G. Kirchhoff ist gespannt, wie es weitergeht

Das gesamte Projekt wurde von den Auszubildenden sehr positiv beurteilt und sie betonten im Anschluss einstimmig, wie dankbar sie seien, dass sie an dem Projekt teilnehmen konnten. Auch über das ihnen entgegen gebrachte Vertrauen sowie über die anvertraute professionelle Ausstattung freuten sie sich sehr. Die Videos wurden als sehr gelungen bewertet; auch einige Verbesserungsvorschläge wie z. B. intensivere Kommunikation mit den Abteilungen und mehr verfügbare Zeit für das Üben mit den Bearbeitungsprogrammen wurden geäußert.



»Durch das Projekt haben wir unsere Ausbildung und KIRCHHOFF Automotive anders wahrgenommen. Durch die Videos und den Blog können wir uns auch nach Außen vermitteln. Das Team hat bewiesen, wie gut Zusammenarbeit funktionieren kann«, resümiert Miriam Graetz, Auszubildende Industriekauffrau und Duale Studentin.

Ende Mai präsentierten die acht Auszubildenden gemeinsam mit Projektleiter Heiko Aland und Andreas Heine dann erstmals ihr Projekt der Öffentlichkeit: Die fertigen Videos zeigten sie drei Vertretern des Iserlohner Kreisanzeigers, in dem anschließend auf einer ganzen Seite darüber berichtet wurde. Im Rahmen des »VDI-Tages« am 9. 6. 2011 in Iserlohn wurde das Projekt ebenfalls sehr erfolgreich vorgestellt. »Dabei war für uns die Vorgehensweise das Vorzuzeigende. Wir wären auch ohne fertige Videos zum VDI-Tag gegangen«, stellt Heiko Aland heraus.

Am 1. 7. 2011 empfing dann CEO Arndt G. Kirchhoff das junge Team, das stolz die Videos und die Projektergebnisse präsentierte. Arndt G. Kirchhoff war begeistert von den Ergebnissen: »Das ist eine große Leistung, das gefällt mir. Die Videos sind sehr schnell und mit vergleichsweise wenig Ausrüstung entstanden. Ich bin gespannt, wie es weiter geht und freue mich, dass ihr auf der bevorstehenden IAA im September auch ein bisschen was dreht.«

Zukünftig ist geplant, weitere Videos durch Auszubildende zu produzieren und in Form von Blogs über aktuelle Ereignisse, z. B. die IAA in Frankfurt, zu berichten. Der Blog kann unter www.azubiblog.kirchhoff-gruppe.de eingesehen werden, die Videos sind bei YouTube eingestellt.

IVW Institut für Verbundwerkstoffe GmbH

Kom-K-Tec

Impulsgeber und Wachstumsförderer

Das Kompetenznetzwerk Kunststoff-Technologie »Kom-K-Tec« wurde gegründet auf Initiative des Landes Rheinland-Pfalz, des Instituts für Verbundwerkstoffe und vier Unternehmen der Kunststoff-Branche. Seit September 2010 ist es aktiv und stärkt den Standort Rheinland-Pfalz im Hinblick auf die wirtschaftliche und technologische Leistungskraft der regionalen Unternehmen.

Kom-K-Tec ist flexibel auf die Anforderungen seiner Teilnehmer ausgerichtet und spricht sämtliche Akteure der Wertschöpfungskette innerhalb der Kunststoffbranche an. Eine aktive Beteiligung insbesondere kleiner und mittelständischer Unternehmen am Netzwerk wird angestrebt. Vorhandene Potenziale in Rheinland-Pfalz sowie in den angrenzenden Regionen werden genutzt, um die unternehmerischen Stärken weiterzuentwickeln und die Beschäftigung sowie das Wachstum der regionalen Betriebe und deren Kompetenzen zu sichern und auszubauen. Aktuell zählt das Netzwerk 37 Mitglieder, für die Kom-K-Tec gleichermaßen Projektinitiator, Sprachrohr und Informationsdienstleister ist. Dazu kooperiert man mit Hochschulen und verschiedenen Forschungseinrichtungen, Wirtschaftsförderern sowie anderen Netzwerken, wie beispielsweise dem Commercial Vehicle Cluster.

Bislang wurden u. a. neue »B2B«-Kontakte initiiert und aktive Kooperationen gestartet, darunter F&E-Kooperationen, für die öffentliche Gelder beantragt sind.

Umfangreiches Leistungsspektrum

- Generieren von Aufträgen und Mehrwert durch Zusammenführen neuer Kunden und Lieferanten
- Beantwortung von industriellen Fragestellungen durch Identifizieren und Vermitteln des optimalen Partners
- Information über neue Produkte, Kunden und Wettbewerber außerhalb der Landesgrenzen
- Operative Hilfe im Rahmen von Projektarbeiten für Neuentwicklungen in Instituten
- Link zu Zukunfts-/Schlüsselthemen unserer Gesellschaft durch öffentlich geförderte Projekte
- Vermittlung öffentlicher Unterstützungsmöglichkeiten und Zugang zur Förderung industrieller Entwicklungen
- Steigerung des Bekanntheitsgrades der KMU
- Ideenschmiede mit Transfer von Neuentwicklungen aus dem Universitäts- und Hochschulbereich in die Wirtschaft
- Bereitstellung von Fachkompetenz und Expertenwissen
- Vermittlung von Absolventen und qualifiziertem Personal mit speziellem Know-how

Dr.-Ing. Dietrich Rodermund im Gespräch mit Professor Dr.-Ing. Martin Böhle (TU KL, Lehrstuhl für »Strömungsmechanik und Strömungsmaschinen« SAM)

Kontakt

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

Ansprechpartner:
Dr.-Ing. Dietrich Rodermund
Netzwerkmanager Kom-K-Tec
Tel.: +49 631 201 72 49
Mobil: +49 172 69 82 790
Fax: +49 631 201 71 99
dietrich.rodermund@ivw.uni-kl.de

Das Schweißzentrum am TIME

Technologie-Institut für Metall und Engineering GmbH (TIME)

Schweißzentrum TIME öffnet seine Pforten

Beim Schweißen gehen F&E und Aus- und Weiterbildung Hand in Hand

Das Technologie-Institut für Metall und Engineering GmbH, abgekürzt TIME, bietet umfangreiches F&E- und Schulungsangebot für modernste Schweißtechnik.

Ab sofort bietet das Technologie-Institut für Metall und Engineering (TIME) mit Sitz in Wissen/Sieg ein umfangreiches Angebot an Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf dem Gebiet der modernen Schweißtechnik wie auch die dazu passenden Schulungen von schweißtechnischem Personal.

Das Leistungsangebot im Bereich Forschung und Entwicklung umfasst

- Durchführung, Beteiligung und Unterstützung bei Forschungs- und Entwicklungsvorhaben,
- Klärung wissenschaftlicher Fragestellungen,
- Verfahrensvergleiche und Machbarkeitsstudien,
- Fügeoperationen an verschiedenen Werkstoffen, Stoßgeometrien und Bauteilen,
- Prozessstudien zum mechanisch-technologischen Werkstoffverhalten als Folge der Schweißoperation,
- Förderung des schweißtechnischen Know-hows,
- Unterstützung bei schweißtechnischen Fragestellungen zu Produkt- und Prozessoptimierung,
- Recherche wissenschaftlicher Ergebnisse.

Abgerundet werden die Arbeiten auf dem Gebiet der F&E durch aktiven Technologietransfer in Form von Vortragsveranstaltungen, aktives Networking und das Initiieren von Forschungsvorhaben.

Innerhalb der Aus- und Weiterbildung gilt besonderes Augenmerk der ganzheitlichen Schulung auf dem Gebiet der Lichtbogenschweißverfahren mit reduziertem Wärmeeintrag. Schulungen werden sowohl für Planer und Konstrukteure wie auch für Schweißer durchgeführt. Hier können sich die Teilnehmer mit dem Potential moderner Schweißverfahren vertraut machen. So kommen zunehmend effiziente und effektive Schweißverfahren zur Anwendung. Das kostengünstige und ressourcenschonende Leichtbaupotential wird in allen Bereichen der Metallverarbeitung genutzt.

Für die Durchführung der Schulungen der konventionellen Schweißtechnik als Basis für alle weiteren Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen konnte die Schweißtechnische Lehranstalt der Handwerkskammer Koblenz als kompetenter Partner gewonnen werden. Sie bietet vielfältige Qualifizierungsmöglichkeiten und ein auf die Erfordernisse der Schweißer angepasstes Schulungsprogramm. Insgesamt stehen dazu 12 Schweißkabinen für die drei Verfahren MAG-Schweißen, WIG-Schweißen und E-Hand-Schweißen zur Verfügung. Des Weiteren sind noch vier weitere Schweißkabinen für das Gasschweißen verfügbar. Schweißerprüfungen werden nach verschiedenen Normen und allen gängigen Schweißverfahren abgenommen.

Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wurde interessierten Personen die Ausstattung wie auch das Angebot des Technologie-Institutes auf dem Gebiet der Schweißtechnik präsentiert. Bei einer angeschlossenen Fachveranstaltung informierten sich über 80 Teilnehmer über das umfangreiche Angebot. Begleitet wurde die Veranstaltung von einer Tischmesse von Unternehmern der Schweißbranche.

An Forschung- und Entwicklungsarbeiten interessierte Unternehmen erreichen Dr. Ralf Polzin unter +49 27 42 91 27 20.

An Mitarbeiterqualifizierung interessierte Unternehmen setzen sich mit Thomas Becker (+49 27 42 91 27 222) in Verbindung.

Kontakt
Technologie-Institut für Metall und Engineering GmbH (TIME)
Koblenzer Straße 43
57537 Wissen/Sieg
www.time-rlp.de

Ansprechpartner:
Dr. Ralf Polzin
Geschäftsführer
Tel.: +49 27 42 91 27 20
Fax: +49 27 42 91 27 222
info@time-rlp.de

vancom GmbH & Co. KG

Mächtig unter Strom

Maßgeschneiderte Lösungen zur Elektromobilität sorgen bei der vancom für nachhaltiges Wachstum

Premiere auf der MICHELIN CHALLENGE BIBENDUM 2011 in Berlin: Als Official Supplier versorgte die vancom die zahlreich vertretenen Elektrofahrzeuge zuverlässig mit dem notwendigen Ladestrom.

Zweieinhalb Jahre nach ihrer Gründung steht die vancom GmbH & Co. KG mit Sitz in Landau mächtig unter Strom: Fast alles dreht sich um Applikationen im Bereich alternativer Antriebe.

»Wir sind heute ein hochspezialisierter Problemlöser mit den Kernkompetenzen Thermomanagement, Hochvoltelektronik und Leichtbau«, erläutert der geschäftsführende Gesellschafter Michael Zeyen das Geschäftsmodell.

Die vancom unterscheidet sich nicht nur durch ihre besondere Ausrichtung von vielen Engineering-Dienstleistern. Tatsächlich setzt das Beratungsangebot lange vor dem eigentlichen Entwicklungsprozess an. In der Regel befasst sich die vancom im Auftrag der Kunden zunächst mit dem gesamten Marktumfeld. Bekanntermaßen wird die E-Mobilität von zahlreichen Faktoren beeinflusst, deren große Varianz eine sorgfältige Analyse im Vorfeld jeder Produktentscheidung unabdingbar macht. Dazu gehören weltweite Kundenbefragungen genauso wie gezielte Patentanalysen (freedom to operate). Die Spezialisten der vancom arbeiten dabei eng mit Fachabteilungen der Kunden zusammen.

Diese enge Zusammenarbeit erstreckt sich je nach Projektumfang über die gesamte Entscheidungskette bis hin zum Vorstand. Von dort kommt häufig auch der Anstoß zum Projekt. Am Ende gilt es, dem Kunden bei millionenschweren Budgetentscheidungen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und ihn auf dem Weg in die Elektromobilität längere Zeit zu begleiten.

Begleiten ist dabei durchaus wörtlich gemeint. An der Stelle, an welcher die klassische Unternehmensberatung aufhört, fängt für die vancom die Arbeit oft erst an. Hier kommt die Entwicklungskompetenz der vancom zum Tragen. Mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen Thermomanagement und Hochvoltelektronik, komplexen Simulations- und Berechnungsmöglichkeiten unterstützt das Team Fahrzeughersteller und Systemlieferanten insbesondere in der Vorentwicklungsphase. Dabei wird ausgesprochen interdisziplinär und weitgehend losgelöst von den klassischen Fachgruppen gearbeitet.

Mitunter erproben Kunden dabei völlig neue Entwicklungsabläufe, auch bei der Einbindung externer Partner. Hier kommt die ausgeprägte Netzwerkorientierung zum Tragen. Nicht zuletzt durch die intensive Arbeit in Clustern wie dem CVC und Verbänden wie dem ZVEI, dem Zentralverband der Elektrotechnik- und Elektronikindustrie, steht für nahezu jede Aufgabenstellung ein Netzwerkpartner zur Verfügung. Von großem Nutzen ist auch die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Forschungsinstituten. Derzeit laufen auf Initiative der vancom allein an der TU Kaiserslautern zwei Forschungsprojekte.

Da die Arbeit der vancom häufig strategisch sensible Fragestellungen aufgreift und Vertraulichkeit oberstes Gebot ist, hat sich das Unternehmen entschieden, neben den eigentlichen Beratungs- und Entwicklungsdienstleistungen mit einem eigenen Produkt auf den Markt zu gehen. Den Anstoß gab im letzten Jahr die Anfrage eines Großkunden, der für den Testbetrieb seiner E-Fahrzeuge eine spezielle Stromladeeinrichtung suchte, angepasst auf dessen CI und eingebunden in das unternehmenseigene Stromnetz.

Innerhalb von sechs Wochen, vom Designentwurf bis zur fertigen Auslieferung, entstand so mit einem Partnerunternehmen aus Rheinland-Pfalz eine maßgeschneiderte Lösung.

Ein gutes Jahr später verfügt die vancom mit ihrer zweiten Generation an Stromladesäulen bereits über ein modulares Baukastensystem, mit dem jederzeit individuelle Anpassungen möglich sind, sowohl bei der Hardware wie auch bei der Software. Dabei wird heute bereits der gesamte Bereich an AC-Lademöglichkeiten vom Schukostecker bis zum Typ 2, Mode 3, Stecker mit maximal 44 kW inklusive PWM-Kommunikation abgedeckt. Individuelle Serveranbindungen und Identifikationssysteme ergänzen das Angebot. Wie wichtig diese Flexibilität ist, zeigte sich auch auf der Challenge Bibendum.

Auf der diesjährigen eCarTec in München ist die vancom mit einem Stand (Halle A4, Stand 415) vertreten. Erstmalig wird dort einer breiten Öffentlichkeit das komplette Produktprogramm vorgestellt. Auch auf der IAA ist das vancom Ladesystem in Aktion zu sehen: Halle 3, Stand A 12.

Kontakt
vancom GmbH & Co. KG
Marie-Curie-Straße 5
76829 Landau
www.vancom.de

Ansprechpartner:
Michael Zeyen
Geschäftsführer
Tel.: +49 63 41 14 19 29 10
Fax: +49 63 41 14 19 29 29
m.zeyen@vancom.de

Michel Rollier, CEO der Michelin Gruppe, überreicht dem vancom Geschäftsführer Michael Zeyen die begehrte Challenge Bibendum Trophäe

Rücker GmbH

Höchster Schutz vor Datendiebstahl

Rücker bietet zertifizierte IT-Sicherheit nach der neuen ISO 27001

Das Rücker Kompetenzzentrum Nutzfahrzeuge in Arbon wurde im Juli 2011 als einer der ersten Entwicklungsdienstleister erfolgreich von Swiss TS nach der ISO 27001 (Informationssicherheit/ISMS) zertifiziert.

Die Kunden-, Lieferanten-, Produkt-, Unternehmens- und Mitarbeiterdaten zählen zu dem wertvollsten Kapital eines Unternehmens. Geraten sie in falsche Hände – oder sind sie nicht mehr verfügbar und konsistent – kann dies weitreichende geschäftsschädigende Auswirkungen haben.

Die moderne Informationstechnik hat den Datendiebstahl leichter gemacht – die Medien berichten fast täglich über neue Vorfälle. Aber um Informationssicherheit auf hohem Niveau zu gewährleisten, genügt es nicht, nur die IT-Systeme sicherer zu machen.

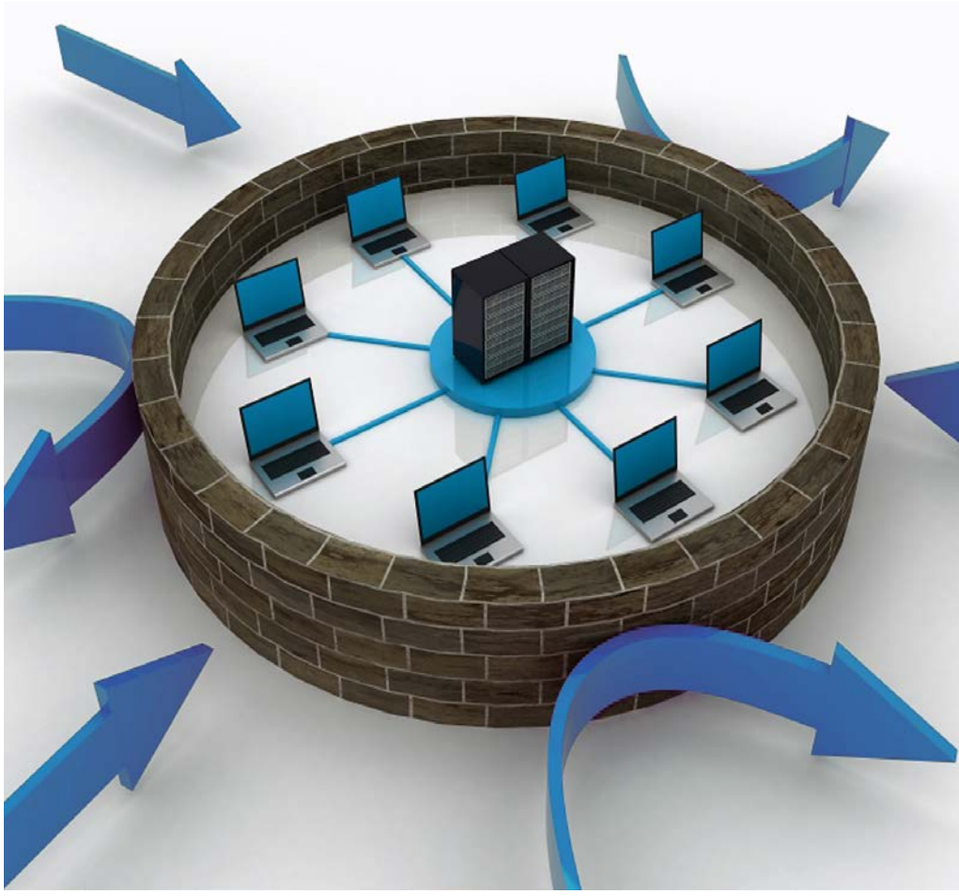
Die Sicherheit von sensiblen Informationen geht in erster Linie vom etablierten Workflow und von den Mitarbeitern aus. Hier hat Rücker – der Norm entsprechend – die Prozesse, die Qualifikation und das Bewusstsein der Mitarbeiter im Umgang mit Informationssicherheit beispielhaft aufgebaut und weiterentwickelt.

Was bedeutet das genau?

Die internationale Norm ISO 27001 Information technology spezifiziert die Anforderungen für Herstellung, Einführung, Betrieb, Überwachung, Wartung und Verbesserung eines dokumentierten Informationssicherheits-Managementsystems unter Berücksichtigung der Risiken innerhalb der gesamten Organisation. Die Norm differenziert Anforderungen für die Implementierung von geeigneten Sicherheitsmechanismen, welche an die Gegebenheiten der einzelnen Organisationen adaptiert werden sollen.

Dabei liegt der Fokus auf:

- Der Formulierung von anspruchsvollen Anforderungen und Zielsetzungen zur Informationssicherheit und deren Realisierung
- Der Definition und der Implementierung von Informationssicherheits-Managementprozessen
- Dem permanenten Management von potentiellen Sicherheitsrisiken
- Der Definition von permanenten Informationssicherheits-Managementtätigkeiten innerhalb der Organisation



Parallel hat Rücker in diesem Zusammenhang nicht unerheblich in assoziierte »State-of-the-Art« – Hard- und Software investiert (spezielle »Filer«, Sicherungssysteme, kryptographische Programme, Logger, ...).

Rücker Arbon reagiert mit diesem proaktiven Schritt auf steigende Anforderungen im Hinblick auf die Sicherheit der sensiblen Konstruktionsdaten seiner Kunden. Damit bietet der Dienstleister den Auftraggebern die derzeit umfassendsten und aktuellsten Prozesse und Technologien zum datentechnischen Schutz der beauftragten Entwicklungsprojekte und Arbeitspakete an.

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

CVC

Technologie Exchange 24. Mai 2011

Robuste und leistungsfähige Batterien – Voraussetzungen für E-Mobility bei mobilen Arbeitsmaschinen und schweren Nutzfahrzeugen

Die Veranstaltung fand auf Initiative der Projektgruppe Alternative Antriebe des Commercial Vehicle Clusters im John Deere Forum Mannheim statt.

Am 24. Mai fand auf Initiative der Projektgruppe Alternative Antriebe des Commercial Vehicle Clusters das Symposium »Robuste und leistungsfähige Batterien – Voraussetzungen für E-Mobility bei mobilen Arbeitsmaschinen und schweren Nutzfahrzeugen« im John Deere Forum in Mannheim statt.

Ziel der Veranstaltung war es, den derzeitigen Leistungsstand von Batteriesystemen und deren Einsatzmöglichkeiten im Rahmen der Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen zu diskutieren.

Der Eröffnungsvortrag wurde von Herrn Dr. Joachim Sobotzik (Supervisor, Vehicle Electrification, Mechatronics & Engine Electronics, Global Tractor Electronic Engineering) präsentiert. Ausgangspunkt war dabei die aktuell von John Deere entwickelte Lösung des JD 6030 E-Premium. Nebenaggregate und »Auxilliaries« werden mit elektrischer Energie versorgt,

eine effizientere Verteilung der Leistung damit gewährleistet. Zukünftig soll so auch die Umsetzung der Start-Stop-Funktion und die Glättung des Lastprofils erfolgen. Die Herausforderung liegt vor allem darin, dass die Leistungsspitze garantiert abrufbar bleiben muss, um ausreichend Sicherheit für den Betrieb zu gewährleisten. Darüber hinaus gilt es auch die hohen Anforderungen hinsichtlich Vibrationen, Schock, Staub und Temperatur zu meistern. Dr. Sobotzik endete mit dem Hinweis auf die lange Tradition der »Idee der Elektrifizierung« – bereits in den 50er Jahren gab es an einigen Landmaschinen fest montierte Generatoren.

Im Anschluss präsentierte Magnus Larsson (Volvo Technology AB, Göteborg) die Herangehensweise der Volvo Gruppe. Realisiert ist bereits ein Modul als Parallel-Hybrid, das sowohl den Antriebsstrang als auch die Hydraulik bedienen kann. Dabei wurden Ersparnisse von ca. 10 % nachgewiesen. Das langfristige Ziel, so Magnus Larson, ist allerdings die Realisierung eines Seriellen Hybriden für Antriebsstrang und Hydraulik. Hierzu bedarf es allerdings vor allem der weiteren Verbesserung der Batteriesysteme, um die Leistungs- und Haltbarkeitsanforderungen zu realisieren. Daher legt Volvo Technology einen Schwerpunkt auf die Analyse und Erprobung dieser Systeme. Ein entsprechendes Kompetenzzentrum wird derzeit aufgebaut.

Im folgenden Vortrag stellte Dr. Arnulf Latz (Fraunhofer ITWM, Kaiserslautern) das Simulationswerkzeug »Best« zur Darstellung von Batterie- und elektrochemischen Mikro- und Makrodesigns vor. Dabei verwies Dr. Latz auf die Bedeutung der Mikrostruktur einer Beschichtung, die die Eigenschaften einer Batterie und die Lebensdauer wesentlich beeinflussen. Um Potentiale in der technischen Entwicklung schneller nutzbar zu machen, wurde ein Tool entwickelt, mit dessen Hilfe das Verhalten der Beschichtung während eines Ladevorgangs simuliert werden kann. Somit können zukünftig alternative Mikrodesigns von Elektroden und Separatoren frühzeitig auf ihre Eigenschaften hin überprüft und Entwicklungszeit eingespart werden.

Abschließend stellte Markus Hackmann von der P3 Energy & Storage die Entwicklungen von Batteriesystemen dar. Die großen Herausforderungen in der Entwicklung von Lithium-Ionen Batterien sind die Senkung der Kosten (um Faktor 3), die Erhöhung der Lebensdauer (insbesondere kalendarische von 7 auf über 10 Jahre), die Entwicklung einer Schnellbeladung sowie die Lösung von Sicherheitsfragestellungen im alltäglichen Betrieb. Über das Testing von Batterien, die ideale Systemauslegung durch Anwendung einer eigens entwickelten Methodik zur Bewertung von idealen Batteriekonzepten aus Kunden- und Markensicht sowie über die Simulation von Stromnetzen um V2G-Problematiken arbeitet die P3 Energy & Storage eng mit Zulieferern und OEMs an der Lösung der Herausforderungen.

Ein Fazit der Veranstaltung war, dass die Entwicklung von Hybridsystemen vor allem an der Leistungsfähigkeit der Speichersysteme hängt. Dabei lässt sich festhalten, dass ein Trend hinsichtlich batteriegestützter Systeme erkennbar ist, so dass vor allem auf diesem Gebiet intensiv geforscht und entwickelt wird.

CVC

CVC-Gemeinschaftsstand auf der NUFAM 2011

Der Commercial Vehicle Cluster war auf der NUFAM 2011 mit 5 Partnern aus dem Mittelstand vertreten.

Gemeinsam mit der comlet Verteilte Systeme GmbH aus Zweibrücken, der CSS GmbH aus Rammelsbach, der Dürr Assembly Products GmbH aus Püttlingen, der Fistec AG aus Saarbrücken und der Promens Hockenheim GmbH präsentierte sich der CVC vom 14. bis zum 17. April auf einem Gemeinschaftsstand in Halle 1 der Karlsruher Nutzfahrzeugmesse. 284 Aussteller aus elf Ländern präsentierten auf der zum zweiten Mal stattfindenden Messe ein umfassendes Spektrum von den leichten bis hin zu den schweren Nutzfahrzeugen, Zubehör und Dienstleistungen. 16.300 Besucher, davon ein Drittel Fachbesucher, kamen in die Messe Karlsruhe, um sich umfassend über das Angebot zu informieren.

Das Einzugsgebiet der NUFAM hat sich im Vergleich zu 2009 deutlich erweitert: So kamen mehr Besucher aus dem benachbarten Ausland sowie aus einer Entfernung von mehr als 300 km. Beim Rahmenprogramm stießen die Themen Ladungssicherung und Telematik auf große Resonanz. Auch das CVC-Symposium am 14. April zum Thema »Zukunftsfähig durch Innovation« fand regen Anklang (siehe gesonderter Bericht).

Der CVC und seine Mitaussteller wurden durch das NUFAM-Projektteam hervorragend und mit viel persönlichem Engagement betreut, was die Atmosphäre am CVC-Gemeinschaftsstand positiv beeinflusste.

Die nächste NUFAM findet wieder 2013 in der Messe Karlsruhe statt.

NUFAM 2011

Zukunftsfähig durch Innovation

Vortragsveranstaltung gab wertvolle Impulse

»Seine Märkte verstehen und die Bedürfnisse seiner Kunden kennen, die technologischen Entwicklungen beobachten und aus all dem die richtigen Schlüsse ziehen« – das ist die Basis für dauerhaften Erfolg.

In der Veranstaltung »Zukunftsfähig durch Innovation« am 14. April 2011 im Rahmen der NUFAM – der Nutzfahrzeugmesse im Süden Deutschlands – wurden Ansätze aufgezeigt, wie sich Unternehmen zukunftsorientiert aufstellen können. Zum Einen wurde das Instrumentarium der strategischen Innovationsplanung vorgestellt. Dazu gehören das Umsetzen von der Idee bis zur Innovation genauso wie Wissensmanagement zur Unterstützung des Innovationsmanagements und Roadmapping als Methode der strategischen Innovationsplanung. Zum Anderen erfuhren die Teilnehmer in Praxisberichten, wie Wachstum durch Innovation erreicht wird und welche Methoden dabei zum Einsatz kommen.

Karl Friedrich Schmidt, Vorstand der Fistec AG, wies darauf hin, dass durch Innovation sehr hohe Renditen möglich seien. Innovative Unternehmen hätten EBIT-Margen von bis zu 10 %. In Deutschland sei zu beobachten, dass die Umsetzung von Innovation in Ingenieursleistung und innovative Produkte schwer falle. Innovationsprozesse seien sehr komplex, die Einflussfaktoren von Unternehmen zu Unternehmen verschieden. Unternehmen stünden aber immer mehr vor der Herausforderung, ständig innovieren zu müssen, um im internationalen Markt zu bestehen.

Die Kunst der Innovation liegt laut Schmidt im Managen des gesamten Prozesses: Innovationsziele und -strategien sind festzulegen, die notwendige Infrastruktur in Form einer Innovations- und Organisationskultur ist zu schaffen und die Umsetzung der Innovationsprozesse ist vorzunehmen, d.h. Projektierung, Innovationscontrolling und technologische Unterstützung. Er betonte, dass die Innovationskultur eine Lernkultur sei, die von der Mitarbeitermotivation abhängig sei. Innovationen seien nicht immer willkommen, da sie oft Veränderungen mit sich bringen. Deswegen komme es auf die Umsetzungsmethodik an, IT-Systeme könnten nur unterstützend herangezogen werden.

Dr. Daniel Jeffrey Koch vom Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) wies auf die Notwendigkeit der Innovationsplanung hin. Innovationen beruhten auf dem Identifizieren und Erkennen von spezifischen Unsicherheiten und dem daraus folgenden Handeln. Nach erfolgter Trendabschätzung und Konzeptfestlegung, basierend auf Forseights und öffentlich verfügbaren Studien, ließen sich mit Hilfe der Szenariotechnik Entscheidungsprozesse beschleunigen. Er plädierte für ein szenariobasiertes Roadmapping. Die Roadmaps selbst sind für Koch integraler Bestandteil der Balance Score Card. Das Fraunhofer ISI hat einen Leitfaden für KMU's zur Erstellung einer Roadmap entwickelt und untergliedert dabei in sechs Schritte, eingebettet in einen vor- und einen nachbereitenden Arbeitsgang: Roadmapping vorbereiten – Roadmapping planen – Ist-Situation analysieren – Markttrends abschätzen, Produktkonzepte entwickeln – Technologieentwicklung abschätzen – Roadmap erstellen – Folgeaktivitäten definieren. Koch unterstrich abschließend den Nutzen der strategischen Innovationsplanung, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen.

Auf die ausführlichen Konzeptvorschläge zur strategischen Innovationsplanung folgte ein Praxisbericht von Michael Englert, dem Gründer und Vorstand der ITK engineering AG. Er erläuterte, wie bei der ITK engineering AG Innovationsmanagement aufgesetzt und mit Unternehmenskultur gepaart wurde. Alle Mitarbeiter des Unternehmens sollen Ideen einspeisen können. Dazu wurde ein elektronischer Ideenspeicher geschaffen. Die Bewertung aller eingereichten Ideen erfolge durch »nebenamtliche«, fachlich kundige Innovationsmanager, danach erfolge der Abgleich mit der Geschäftsleitung. Für Themen, die mit den strategischen Zielen des Unternehmens übereinstimmen, werde ein Projektleiter festgelegt, der die Bearbeitung wie ein externes Kundenprojekt koordiniere. Ebenso werde dann ein festes Projektteam gebildet. Themen mit niedriger Priorität werden in Form von Arbeitspaketen in den Zielspeicher des Unternehmens gegeben. Parallel zur Auftragsarbeit könnten sie dort von Mitarbeitern in Form kleiner Arbeitspakete bearbeitet werden. Die Geschäftsleitung erhalte regelmäßig Feedback über den Stand der Projektarbeit.

Englert erläuterte, dass durch diese Form des Innovationsmanagements ein »Leerlauf« im Unternehmen vermieden werde. Auch könne jeder Mitarbeiter an zukunftsgerichteten Themen arbeiten, eigene Ideen einbringen und sich fortbilden. Dies passe zu dem prioritären Firmenziel einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit.

Abschließend erläuterte Rolf Klingebiel, welchen Beitrag Seniorexperten zur Beschleunigung von Innovationen leisten können.

CVA

VDI Wissensforum Nutzfahrzeuge 2011

Commercial Vehicle Alliance Kaiserslautern unter gemeinsamer Flagge in Steyr/Österreich vom 19.–20. Mai 2011

Der Commercial Vehicle Cluster (CVC), das Zentrum für Nutzfahrzeugtechnologie (ZNT) und das Fraunhofer-Innovationscluster Digitale Nutzfahrzeugtechnologie (DNT) traten beim VDI Wissensforum Nutzfahrzeuge 2011 erstmalig gemeinsam unter dem Label der Commercial Vehicle Alliance Kaiserslautern (CVA) auf.

Auf dem Gemeinschaftsstand in der dem Forum angegliederten Fachausstellung im Internationalen Veranstaltungszentrum Museum Arbeitswelt Steyr präsentierten die drei Institutionen ihre Arbeitsbereiche und knüpften wertvolle Kontakte.

In Kaiserslautern arbeiten in der Commercial Vehicle Alliance das Zentrum für Nutzfahrzeugtechnik an der Technischen Universität Kaiserslautern, das Fraunhofer Innovationscluster Digitale Nutzfahrzeugtechnologie und der Commercial Vehicle Cluster Südwest als Kooperationsplattform von mittelständischen Unternehmen, Konzernen und Wissenschaft erfolgreich zusammen. Die Zusammenarbeit umfasst neben Öffentlichkeitsarbeit in Form gemeinsamer Messeauftritte auch die Kooperation in technischen Fragestellungen, die Commercial Vehicle Technology School und die Vorbereitung einer internationalen Tagung alle zwei Jahre am Standort Kaiserslautern. Gemeinsames Ziel aller Akteure ist, die F&E-Kompetenz und das Qualifizierungspotenzial im Segment Commercial Vehicle Industry der Region Kaiserslautern auszubauen und zu vermarkten. Die geballte Standortkompetenz wurde 2010 durch die Eröffnung des internationalen Entwicklungszentrums für Software von John Deere mit 200 Mitarbeitern in Kaiserslautern bestätigt.

Technologie-Institut für Metall- und Engineering GmbH

Schulungsangebot TIME

Aus- und Weiterbildungsangebot des Technologie-Instituts für Metall- und Engineering GmbH

Kontakt
Technologie-Institut für Metall & Engineering GmbH
Koblenzer Straße 43
57537 Wissen / Sieg
Tel.: +49 27 42 91 27 2-0
Fax: +49 27 42 91 27 2-1
info@time-rlp.de

Ansprechpartner:
Dr. Ralf Polzin
ralf.polzin@time-rlp.de

Das Technologie-Institut für Metall- und Engineering GmbH mit Sitz in Wissen/Sieg, seit Anfang 2011 Mitglied im CVC, bietet ein umfangreiches Spektrum im Bereich Aus- und Weiterbildung. Die folgenden Schwerpunkte stehen dabei im Fokus:

- Regionale Aus- und Weiterbildung von Fachkräften
- Schweiß-Fachausbildung durch die Handwerkskammer Koblenz
- Praktika / Studienarbeiten / Diplomarbeiten / Bachelor- & Masterarbeiten
- Durchführung von Tagungen
- Informationsveranstaltungen zu neuen Technologien und Fördermöglichkeiten
- Europäisches Weiterbildungszentrum für Fügetechnik (geplant)

Mitarbeiterschulungen im Bereich Simulation und Konstruktion

- FEM-Schulungen
- Konstruktionsbegleitende Bemessung

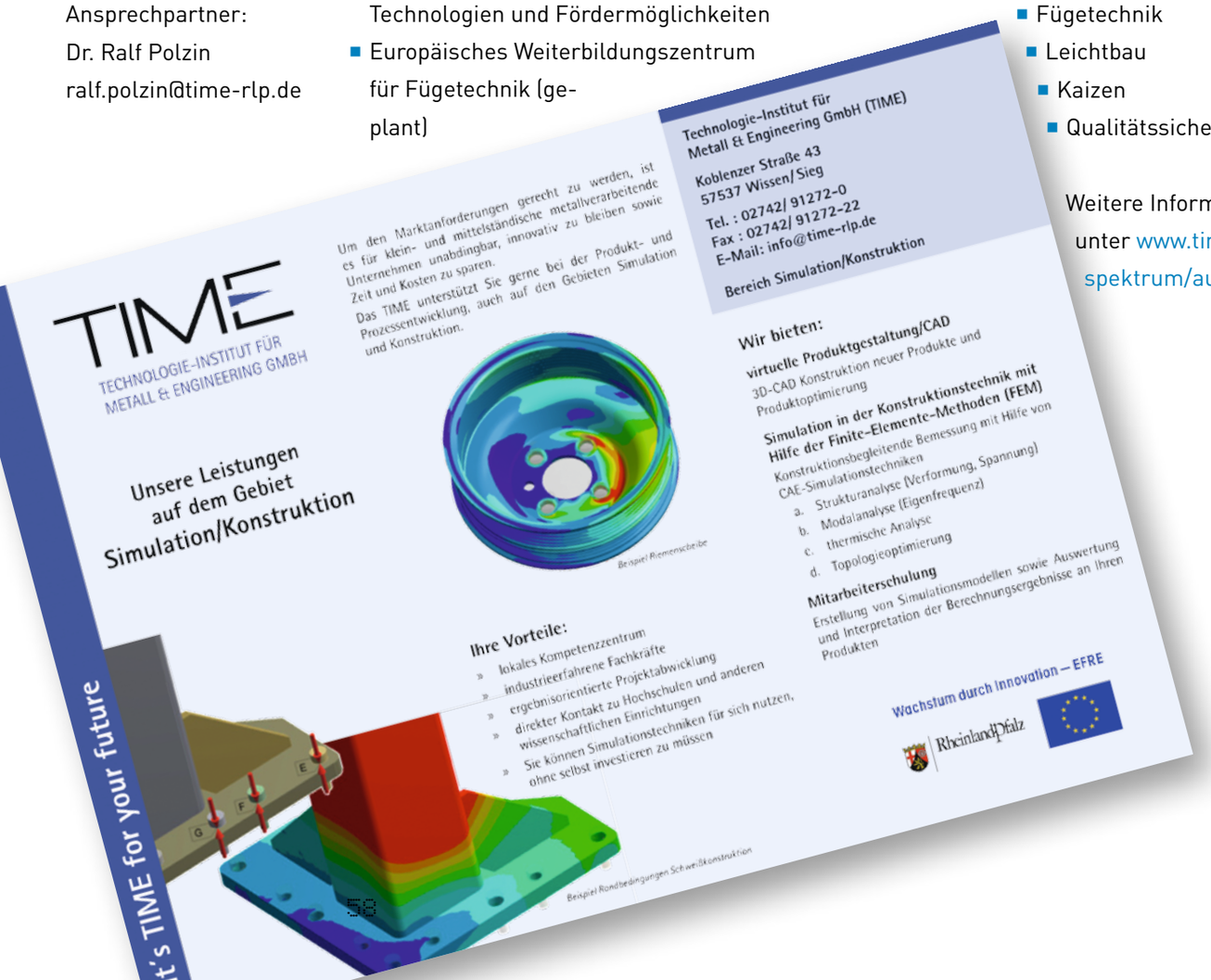
Mitarbeiterschulungen im Bereich Fertigung und Produktion

- Schweißerschulungen
- Robotertechnik
- Automatisierungstechnik

Seminare zu fachspezifischen Fragestellungen

- FEM-Simulation
- Werkstoffkunde
- Fügetechnik
- Leichtbau
- Kaizen
- Qualitätssicherung

Weitere Informationen finden Sie unter www.time-rlp.de/leistungsspektrum/aus-und-weiterbildung/



CVC-Jahrestagung 2011

»Effiziente Fahrzeuge und effiziente Produktion«

3. November 2011,
Daimler AG – Mercedes-Benz Werk Wörth

Mit dem Regierungswechsel in Rheinland-Pfalz wurde der Arbeitsschwerpunkt E-Mobility / alternative Antriebssysteme des Commercial Vehicle Clusters gestärkt. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt wird in Zukunft das Thema energie- und rohstoffeffiziente Produktion sein. Die Jahrestagung 2011 steht daher unter dem Motto »Effiziente Fahrzeuge und effiziente Produktion«.

Die Tagung widmet sich im ersten Block den neuen Schwerpunkten und damit verbundenen Leuchtturmprojekten des CVC. Der industrielle Repräsentant der CVC-Arbeitsgruppe E-Mobility/alternative Antriebskonzepte wird über den in 2011 durchgeführten Technologieexchange und erste Ansätze einer Roadmap berichten. Es folgt die Vorstellung des konzeptionellen Ansatzes des Zentrums für Nutzfahrzeugtechnik an der TU Kaiserslautern zu »Elektro-Mobilen Transport- und Arbeitsmaschinen«. Da die Auseinandersetzung mit neuen Werkstoffen und dem Leichtbau beim Thema E-Mobility nicht wegzudenken ist, sind zwei weitere Vorträge zum Schwerpunkt E-Mobility aus diesem Bereich eingeplant. Dabei wird der industrielle Repräsentant des Arbeitsschwerpunktes Werkstoffe auch über erste Projekte berichten, die im CVC auf den Weg gebracht worden sind. »Energie- und ressourceneffiziente Produktion – eine Herausforderung für die Zukunft« lautet ein weiteres Vortragsthema, das den Einstieg in die neuen Arbeitsschwerpunkte des CVC widerspiegelt.

Im zweiten Block der Veranstaltung stellen die industriellen Repräsentanten der CVC-Arbeitsgruppen zum Thema Zuverlässigkeit des Fahrzeugs ihre Arbeitsergebnisse in 2011 vor. Im Zeitalter der Elektromobilität bleibt Ausfallsicherheit und Robustheit eine besondere Herausforderung. Die Supply Chain wird sich bedingt durch neue Player in der Wertschöpfungskette verändern, die Prozesssicherheit wird auch bei hybriden Fahrzeugen ein Thema in der Produktion bleiben. Diese Aspekte werden die Repräsentanten der CVC-Arbeitsgruppen bei der Vorstellung der Arbeitsthemen für 2012 berücksichtigen.

Da die Perspektiven des Nutzfahrzeugmarktes für 2012 alle Veranstaltungsteilnehmer interessieren, haben wir auch dieses Jahr wieder Marius Baader, den Leiter der Abteilung Statistik, Analysen und Prognosen des VDA, zu Gast.

Im Gegensatz zu den bisherigen Jahresveranstaltungen verzichten wir mit Rücksicht auf die Kooperationsveranstaltung der 8. Internationalen CTI Conference Commercial Vehicles am 8. und 9. November 2011 in Mannheim auf die Beleuchtung von Auslandsmärkten und technischen Themen, die nicht direkt mit den Arbeitsschwerpunkten des CVC in Zusammenhang stehen. Stärker als bisher integrieren wir unsere Partner mit Vorträgen in die Veranstaltung, um damit das breite Fundament des Clusters und das vorhandene Expertenwissen nach außen sichtbar zu machen.

Die Veranstaltung findet am 3. November ganztägig im Kinosaal des Kundencenters des Mercedes-Benz Werkes Wörth statt. Die Möglichkeit, die Tagung wieder mit einer Werksbesichtigung zu verbinden, wird derzeit noch geprüft.

Weitere Informationen zur CVC-Jahrestagung finden Sie auf unserer Homepage unter www.cv-cluster.com.

lastauto omnibus Zukunftskongress

Das effiziente Nutzfahrzeug

Ausstellung, Vorträge, Workshops, Get-Together

Am 18. und 19. Oktober 2011 findet im Forum am Schlosspark in Ludwigsburg der erste Zukunftskongress der Zeitschrift lastauto omnibus statt.

Der Kongress führt hochkarätige Vertreter und Entscheidungsträger aus Transportwirtschaft, Fahrzeugindustrie, Wissenschaft und Politik zusammen. Gemeinsam diskutieren sie über die Zukunft moderner Nutzfahrzeuge. Was sind die Voraussetzungen für nachhaltige Transportlösungen?

Erstmals tauschen sich in einem solchen Rahmen Entwickler und Anwender über Wünsche, Kosten und Nutzen unterschiedlicher Effizienzmaßnahmen aus. Die begleitende Fachausstellung bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, sich über neue Produkte zu informieren.

Dienstag, 18. Oktober
Vortragsreihen

10 – 10.30 Uhr
Eröffnung
Steigende Diesel- und Fahrzeugpreise setzen die Branche unter Druck – Industrie und Transporteure auf der Suche nach Wegen aus der Kostenfalle
Begrüßung: Werner Bicker, Geschäftsführer, EuroTransportMedia Verlag
Ansprache: Dr. Kay Lindemann, stv. Geschäftsführer, Verband der Automobilindustrie (VDA)

10.30 – 12 Uhr
Vortragsreihe 1
Effiziente Motoren trotz Euro VI – Schadstoffe runter, Verbrauch rauf! – Dilemma ohne Ausweg?

13.15 – 14.45 Uhr
Vortragsreihe 2
Verlustarme Antriebsstränge – Die Summe macht's – automatisierte Getriebe, die gekonnter als der beste Fahrer schalten und bedarfsgerecht gesteuerte Nebenaggregate

15.15 – 16.45 Uhr
Vortragsreihe 3
Minimierte Fahrwiderstände – Zukunftsmusik oder realistischer Ansatz? – Fahrwiderstände lassen sich heute schon deutlich verringern, noch größere Reduktionen wären möglich, würde der Gesetzgeber sich bewegen

17 – 18.30 Uhr
Vortragsreihe 4
Hybrid- und Elektroantriebe – Wenn der magische Moment in Sicht kommt – unter welchen Bedingungen sich alternative Antriebe tatsächlich rechnen

ab 19.15 Uhr
Zusammenfassung des Tages mit anschließendem Branchentreff und Ausklang des Abends im Forum am Schlosspark

Mittwoch, 19. Oktober
Workshops

9.30 – 11 Uhr
Workshop 1
Betriebskosten richtig ermitteln – Kalkulation statt Bauchgefühl – so viel kosten LKW tatsächlich

11.30 – 13 Uhr
Workshop 2
Aus der Praxis – An Erfahrung reich – Flottenbetreiber berichten über eigene Tests und die Auswirkungen der Ergebnisse auf den Fuhrpark

14.30 – 15.30 Uhr
Workshop 3
Kosten und Nutzen technischer Innovationen. Fragen an die Referenten des Vortages

15.30 – 16 Uhr
Zusammenfassung des Tages

Zusammenfassung der Veranstaltung:
Prof. Dr. Karl-Viktor Schaller, Honorarprofessor, Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik – TU München

Weitere Informationen zum Programm, den Referenten, zum Veranstaltungsort sowie zur Teilnahme und Anmeldung finden Sie unter www.lastauto.de/zukunftskongress

Car Training Institute in Kooperation mit dem CVC

8. Internationale CTI-Konferenz Nutzfahrzeuge

8. und 9. November 2011,

Congress Center Rosengarten, Mannheim

1. Konferenztag

8.30 – 9 Uhr
Empfang mit Kaffee und Tee,
Ausgabe der Tagungsunterlagen

9 – 9.15 Uhr
Begrüßung durch CTI und Eröffnung durch den Vorsitzenden
Dr. Eduard Gerum, Vizepräsident Global R&D, Knorr Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

Die Herausforderungen des globalen Nutzfahrzeugmarkts

9 – 9.45 Uhr
Zukünftige Entwicklungen im Nutzfahrzeugbereich
Norbert Dressler, Partner, Roland Berger Strategy Consultants

9.45 – 10.15 Uhr
Spitzenprodukte innovativer Ingenieurdienstleister
Jochen Seifert, Geschäftsführer, Rücker GmbH

10.15 – 10.30 Uhr
Diskussion

10.30 – 11.00 Uhr
Pause mit Kaffee und Tee

Emerging Markets: Lessons Learned

11–11.30 Uhr
Die Zukunft der Automotive-Märkte Osteuropas – Perspektiven des Nutzfahrzeugmarkts
Eduard Kinsbruner, Projektleiter Automotive, Zoll und Zertifizierung, Transport und Logistik, Arbeitsgruppe »Sotschi 2014«, Russische Regionen, Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)

11.30–12 Uhr
Erfahrungen mit OEM-Anforderungen in den BRIC-Staaten
Walter Weiler, Geschäftsbereichsleiter Fahrzeug Engineering, Engineering Center Steyr GmbH & Co. KG

12–12.30 Uhr
Kapazitätssteigerung in Lieferkette und Rohstoffmanagement
Dr. Elmar Kades, Managing Director, AlixPartners

12.30–13 Uhr
Diskussion

13–14.15 Uhr
Gemeinsames Mittagessen

Netzwerke

14.15–14.45 Uhr
Kompetenznetze – ein Instrument zur Steigerung der globalen Wettbewerbsfähigkeit
Dr. Barbara Jörg, Geschäftsführerin, Commercial Vehicle Cluster Südwest GmbH

Fahrzeugkonzepte

14.45–15.15
Elektro-Nutzfahrzeuge für umweltfreundlichen und effizienten Transport im urbanen Raum
Fabian Krohn, Projektmanager, e-Wolf GmbH

15.15–15.45
Hybridtechnologie in LKWs – Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Ausblick für Daimler-LKW
Stephan Treusch, Leiter GR Alignment und Hybridnormierung, Daimler AG

15.45–16 Uhr
Diskussion

16–16.30 Uhr
Pause mit Kaffee und Tee

16.30–17 Uhr
Innovative Fahrzeugkonzepte: Trailer für den internationalen Güterverkehr
Dr. Jörg Ebert, Vorstand für Forschung und Entwicklung, Schmitz Cargobull AG

Reifentechnologie

17–17.30 Uhr
Nutzfahrzeugreifen als Beitrag zum optimierten Transportgeschäft und zum Umweltschutz
Hans-Bernd Korte, Vizepräsident Produktentwicklung und Industrialisierung, Nutzfahrzeugreifen weltweit, Continental Reifen Deutschland GmbH

17.30–18 Uhr
Diskussion

18 Uhr
Ende des ersten Konferenztages

Zum Ausklang des ersten Konferenztages lädt Sie CTI herzlich zu einem Abendessen ein. Nutzen Sie die entspannte Atmosphäre des Get-together mit Kollegen und Referenten, um wertvolle Kontakte zu knüpfen oder Ideen und Erfahrungen auszutauschen.

2. Konferenztag

8.30 Uhr
Empfang mit Kaffee und Tee

8.55–9 Uhr
Eröffnung des zweiten Konferenztages durch den Vorsitzenden
Dr. Eduard Gerum

Leichtbaupotenziale im Nutzfahrzeug

9–9.30 Uhr
Innovation trifft Produktion – der neue Motor OM471 im globalen Motorenverbund
Hermann Doppler, Vice President Operations Engines Trucks, Daimler AG

9.30–10 Uhr
Mehr Effizienz durch Gewichtseinsparung
Wie viel kann ein Systemlieferant dazu beitragen?
Svend Koch, Geschäftsführer,
SAF-HOLLAND Verkehrstechnik GmbH

10–10.30 Uhr
Das EDAG LightCAB – Innovationen, Produkt- und Fertigungsprozesse entlang der durchgängigen Prozesskette
Franz Lorey, Leiter Nutzfahrzeuge Produktentwicklung, EDAG GmbH & Co. KGaA

10.30–10.45 Uhr
Diskussion

10.45–11.15 Uhr
Pause mit Kaffee und Tee

11.15–11.45 Uhr
8.000 Jahre Umformung auf den Punkt gebracht – alphas forming
Wolfgang Kriegner, Leitung Bauteile & Komponenten, voestalpine Anarbeitung GmbH

Kraftstoffe und Maßnahmen zur Treibstoffreduzierung

11.45–12.15 Uhr
PBS – Pneumatik Booster System: Kraftstoffeinsparung durch Drucklufteinblasung
Dr. Manuel Marx, Leiter Produktlinie Engine Air Management und Leiter Entwicklung Kompressoren, Knorr Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

12.15–12.45 Uhr
Innovative Ansteuerungskonzepte für Kupplungen von geschalteten Nebenaggregaten schwerer Dieselmotoren
Peter Kurt, Leiter Vertrieb, Marketing und Strategischer Einkauf, LICOS Trucktec GmbH

12.45–13 Uhr
Diskussion

13–14 Uhr
Gemeinsames Mittagessen

14 Uhr
Ende der 8. CTI Konferenz »Nutzfahrzeuge«

Ab 14 Uhr Abfahrt der Busse vom Tagungszentrum zur exklusiven Werksbesichtigung im Mercedes-Benz NFZ-Motorenwerk Mannheim.
(Dauer ca. 2 Stunden). Weitere Informationen sowie die Anmeldung unter www.car-training-institute.com/trucks.

CVC-Partner erhalten Sonderkonditionen für die Teilnahme an der Tagung (1.449 statt 1.999 Euro). Darin auch enthalten sind die Verpflegung für beide Konferenztage, ein Abendessen am Ende des 1. Konferenztags sowie die Besichtigung des Motorenwerks von Daimler in Mannheim am Ende der Konferenz.

CVC-Kalender

Termine 2011 / 2012

→ Veranstaltungen des Commercial Vehicle Clusters

27. September 2011 – August 2012

Workshopreihe »Innovations- und Technologiemanagement«

Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), Karlsruhe

3. November 2011

CVC-Jahrestagung 2011

Mercedes-Benz Werk Wörth

- Neue Schwerpunkte und Kooperationen des CVC
- Vorstellung der CVC-Jahresarbeit und Ausblick auf 2012
- Keynote-Speeches
- voraussichtliche Werksführung im Mercedes-Benz Werk Wörth

Weitere Informationen unter www.cv-cluster.com

13.–15. März 2012

2. Commercial Vehicle Technology Symposium der Commercial Vehicle Alliance Kaiserslautern

TU Kaiserslautern

CVC-intern

Projektgruppe Prozesse und IT im Unternehmen
8. September 2011
Karl Berrang GmbH, Mannheim

Projektgruppe Ausfallsicherheit / Robustheit
19. September 2011
Mannheim

Projektgruppe Supply Chain Management
6. Oktober 2011
Panorama Hotel, Neustadt an der Weinstraße

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 + BorgWarner Turbo Systems GmbH + Carcoustics TechConsult GmbH + comlet Verteilte Systeme GmbH + CSS GmbH + CX-Ing. GmbH + Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Fahrzeugkonzepte + DBK David+Baader GmbH + Dürr Assembly Products GmbH + EDAG GmbH & Co. KGaA + Eichenauer Heizelemente GmbH & Co. KG + Ellenberger automation + EmiCo GmbH + EvoBus GmbH + Evonik Degussa GmbH + Fayat Bomag GmbH & Co. KG + Fistec AG + Fraunhofer IESE + Fraunhofer IPT + Fraunhofer ITWM + Gebr. TITGEMEYER GmbH & Co. KG + Axel Gerock + Hartmann-exact GmbH + Hörmann PressTec GmbH + Hübner 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 + ITA – Institut für Technologie und Arbeit e.V. + ITK Engineering AG + ITT Cannon GmbH + Karl Berrang GmbH Mechanische Verbindungstechnik + KIT – Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Fahrzeugsystemtechnik + Kömmerling Chemische Fabrik GmbH + LICOS Trucktec GmbH + Mahle Behr Industry Reichenbach / Vogtland GmbH + Metallwerk Sundern GmbH & Co. KG + Metokote Deutschland GmbH + Motec GmbH + Odenwald Chemie GmbH + Parsolve GmbH + P3 Group + Photonik-Zentrum Kaiserslautern e.V. + Profil Verbindungstechnik GmbH & Co. KG + Promens Hockenheim GmbH + Robert Seuffer GmbH + Rücker GmbH + Schmitz Cargobull AG + Stadco Saarlouis Ltd. & Co. KG + Stadt Zweibrücken + TCG Herrmann Präzisionsdruckguss GmbH + Technologie-Institut für Metall & Engineering GmbH (TIME) + Teetronic GmbH + Thermisol GmbH + Thomas Magnete GmbH + ThyssenKrupp Umformtechnik GmbH + Universität Koblenz-Landau + Vancom GmbH & Co. KG + Wayand AG + Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Germersheim mbH + Wirtschaftsförderungsgesellschaft Stadt- und Landkreis Kaiserslautern mbH (WFK) + WWS Metallformen GmbH + Xpuls business solutions GmbH + Zentrum für Nutzfahrzeugtechnologie Kaiserslautern

Kontakt

Impressum:
Ausgabe 2,
August 2011

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
Dipl.-Ing. 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 3/2011: 28. Oktober 2011

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

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.