

Autoland
Sachsen



Autoland Sachsen

Autoland Saxony

1/2009

VDA: „Wir werden besser
als andere aus dieser Krise
hervorgehen“

VDA: „We shall come out of
this crisis better than others“

Dem Elektroauto aus der
Nische heraushelfen

Getting the electric auto
out of the niche

Neuer
Dieselpartikelfilter
ist echter Sachse

„Made in Saxony“
– a new diesel
particulate filter

Kleiner, leichter,
besser:
Innovative Airbag-
Gasgeneratoren
aus Sachsen

Smaller, lighter,
better: innovative
airbag inflators made
in Saxony

Gefragt ist
die kooperative Fabrik

In demand
– the cooperative factory

Wirtschaft trifft
Wissenschaft
bei AMZ-Campus

Business meets
science at AMZ Campus

Im Artenschutz
eine Nische entdeckt

Discovery of niche in
species protection



Foto/Photo: Reichel

Sachsen ist eine automobiler Region mit Herz und Verstand, gastfreundlich, kompetent und innovativ.



In Sachsen werden seit über einhundert Jahren Automobile gebaut. Wir sind gern hier und arbeiten mit Menschen, die für Spitzenleistungen deutscher Ingenieure, für handwerkliche Exzellenz und ihren Teamgeist bekannt und anerkannt sind. Gemeinsam mit unseren Partnern entwickeln wir intelligente Ideen und bündeln regionale Kompetenzen in einem strategisch angelegten Netzwerk. Es ist unser Ziel, die automobiler Zukunft Sachsens aktiv mit zu gestalten. Dafür stehen wir mit dem Know-how unserer Belegschaft und mit unserer Begeisterung für moderne Automobile und Motoren. Mehr als 3 Millionen Volkswagen und 9 Millionen Motoren sind bis heute in Sachsen gebaut worden. Wir danken allen unseren Kunden für dieses Vertrauen. Damit das so bleibt, nehmen wir die Herausforderungen der Zukunft an, gemeinsam, jetzt!

Volkswagen Sachsen GmbH

08048 Zwickau

Telefon: 0375/550

Telefax: 0375/552300



Aus dem Inhalt – Some of the articles inside

VDA: „Wir werden besser als andere aus dieser Krise hervorgehen“ VDA: „We shall come out of this crisis better than others“	4–5	Airbag-Gasgeneratoren aus Sachsen: Kleiner, leichter, besser Airbag inflators „Made in Saxony“: Smaller, lighter, better	18–19	CBC2008: Mit Innovationen die Krise meistern CBC2008: Surviving the crisis through innovations	32
Das Jahr 2008 im Rückspiegel Retrospect 2008	6–7	Aus zündender Idee entstand neues Werk An „explosion“ of ideas results in a new plant	20–21	Gefragt ist die kooperative Fabrik In demand – the cooperative factory	38–39
		Neue Produkte erfolgreich in Fertigung integriert Successful integration of new products into manufacturing process	24–25	„Jetzt bewerben wir uns bei den Schülern“ „Now it’s we who are approaching the school-leavers“	40–41
Dem Elektroauto aus der Nische heraushelfen Getting the electric auto out of the niche	8–9	KWD: „Wir glauben an den Standort“ KWD: „We have confidence in the sector and in the location“	26–27		
Neuer Dieselpartikelfilter ist echter Sachse „Made in Saxony“ – a new diesel particulate filter	10–11			AMZ-Campus: Enger dran an der Forschung AMZ-Campus: Closer contacts to research	42–43
Führende Fahrzeugentwickler setzen weiter auf Automobilbaustandort Zwickau Leading vehicle designers continue to focus on Zwickau for automotive engineering	16–17	Westfalia Presstechnik: Keine Abstriche an der Entwicklung Westfalia Presstechnik: Zero cutbacks in developments	30–31	IAA 2008: Geballtes Know-how aus Ostdeutschland IAA 2008: Concerted know-how from East Germany	48–49

Anzeige/advertisement



Autoland Sachsen

Willkommen in Wolfsstuttbürgmünchengart!

Deutschlands automobile Oberklasse rückt zusammen. Nicht irgendwo, sondern in Sachsen, wo 100jährige Tradition im Automobilbau, ein engmaschiges Netz von Zulieferern und ein beispielhaftes Investitionsklima die Voraussetzungen für automobile Erfolgsgeschichten schaffen.

Ihr Weg nach Sachsen beginnt hier: www.autoland.sachsen.de

© www.wirtschaftsfoerderung.sachsen.de

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG SACHSEN

„Wir werden besser als andere aus dieser Krise hervorgehen“

VDA für Fortführung der Entwicklungsinvestitionen auf höchstmöglichem Niveau

„We shall come out of this crisis better than others“

VDA in favor of continuing development investments on the highest possible level

Der Pkw-Inlandsmarkt wird 2009 sein niedrigstes Niveau seit der Wiedervereinigung erreichen. „Für das Gesamtjahr gehen wir davon aus, dass das Neuzulassungsvolumen in Deutschland um die 2,9 Millionen Pkw liegen wird“, betonte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Anfang Dezember auf der VDA-Jahrespressekonferenz in Frankfurt.

Auch der Export und die Produktion werden deutlich rückläufig sein. „Die Automobilmärkte haben eine Talfahrt genommen, die in dieser Geschwindigkeit und Ausprägung noch nie vorher stattgefunden hat. Die Krise beschränkt sich nicht auf ein Land, sondern hat alle wichtigen Märkte weltweit erfasst. Angesichts des dramatischen Nachfragerückgangs im In- und Ausland fahren die deutschen Hersteller ihre Produktion derzeit ausnahmslos ‚auf Sicht‘ und passen ihre Kapazitäten an. Dies wird auch Auswirkungen auf die Beschäftigung haben“, so Wissmann.

Politik, Banken, Industrie müssen Verantwortung gerecht werden

„Jetzt geht es darum, dass alle Handelnden – Politik, Banken, Industrie – sich ihrer Verantwortung bewusst sind und einen guten Job machen. Wir alle sollten uns vor Schwarzmalerei hüten. Angst oder Panik sind keine guten Ratgeber. Und auch wenn diese Krise schwerer ausfällt als der letzte große Markteinbruch Anfang der 90er Jahre, so bin ich doch davon überzeugt, dass jeder Kon-

junkturzyklus ein Auf und ein Ab kennt – und dass die deutsche Automobilindustrie besser als ihre Wettbewerber aus dieser Krise hervorgehen wird“, sagte Wissmann. Die Branche benötige aber auch Rückenwind bei Innovation und Technologie: „Gerade in Zeiten der Krise darf eines nicht gekürzt werden: die Blutzufuhr zum Kopf!“, sagte Wissmann. Die Investitionen in Forschung und Entwicklung müssten daher auf dem höchstmöglichen Niveau weitergeführt werden.

Konjunktur in den letzten Monaten „abgekippt“

Der Markteinbruch wurde, so Wissmann, durch die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise ausgelöst: Während der Pkw-Inlandsmarkt bis August 2008 noch um zwei Prozent zulegen konnte, „kippte“ die Konjunktur in den letzten Monaten regelrecht ab. Man werde das Vorjahresniveau bei Neuzulassungen nicht erreichen und knapp unter 3,1 Millionen Einheiten liegen. Die aktuellen Auftragseingänge lassen keine Erholung erwarten, seit Juli sind die Bestellungen Monat für Monat rückläufig.

Ein ähnliches Bild zeigt der Export: Während im ersten Halbjahr die Ausfuhr noch leicht über dem Niveau des Rekordjahres 2007 lag, ging sie in der zweiten Jahreshälfte kräftig zurück; allein im November um minus 18 Prozent. Damit wird, so Wissmann, 2008 das Exportvolumen des Vorjahres von 4,3 Millionen Pkw nicht mehr erreicht, sondern zwischen 4,1 und 4,2 Millionen Einheiten liegen. Für das Gesamtjahr 2008 erwartet der VDA-Präsident ein Produktionsvolu-

men von rund 5,5 Millionen Pkw (2007: 5,7 Millionen).

Auch die internationalen Nutzfahrzeugmärkte befinden sich in einem zyklischen Abschwung, der durch die Finanzkrise noch verstärkt wird.

Die deutsche Automobilindustrie setze derzeit alles daran, die Wertschöpfungskette zu sichern. Insbesondere die schwierige Lage vieler Zulieferer führt dazu, dass Hersteller ihre Entwicklungspartner stützen. Dabei müssten allerdings auch die Geschäftsbanken und die Öffentlichen Banken – insbesondere die Landesbanken – ihrer gesamtwirtschaftlichen Rolle gerecht werden, forderte Wissmann. Der von der Bundesregierung aufgespannte „Rettungsschirm“ für den Finanzsektor diene ja in erster Linie dem Zweck, die Realwirtschaft mit den notwendigen finanziellen Mitteln auszustatten. „Es kann nicht sein, dass gesunde Unternehmen mit einem hochspezialisierten und einmaligen Produktportfolio in existenzielle Not geraten, weil die Geschäftsbanken ihre Kreditvergabe Richtlinien über die Maßen verschärfen oder gewährte Kredite mit erheblichen Zinsaufschlägen versehen“, unterstrich Wissmann.

Auch das restriktive Vorgehen der Warenkreditversicherungen gegenüber Zulieferern bereite Sorge. Wenn die Lieferkette aufgrund fehlender Kreditversicherungen reißen sollte, hätte das dramatische Auswirkungen auf den gesamten Automobilstandort Deutschland und die Beschäftigten in dieser Schlüsselbranche. Der VDA plädiert dafür, den „Rettungsschirm“ der Bundesregierung auch auf den Bereich der Kreditversicherer auszudehnen.



Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie. Foto: VDA
Matthias Wissmann, President of the VDA – Verband der Automobilindustrie.

Photo: VDA

Zulieferer sind Rückgrat der Automobilindustrie

Die Zulieferer seien das Rückgrat der Automobilindustrie. Auf sie entfällt 75 Prozent der Wertschöpfung im automobilen Bereich. Mit über 330.000 Beschäftigten allein in Deutschland haben die Zulieferer im vergangenen Jahr einen Umsatz von über 75 Milliarden Euro erwirtschaftet. Indirekt hängen eine Million Arbeitsplätze daran. Wissmann betonte: „Wenn Deutschland in diesem Bereich stark bleiben soll, müssen wir gemeinsam alles tun, um diese Schlüsselindustrie vor den Auswirkungen der Finanzmarktkrise zu schützen.“

In 2009, the domestic market for passenger cars will be at its lowest level since the re-unification of the two Germanys. „We are assuming a figure of 2.9 million new registrations for the whole year in Germany“, said Matthias Wissmann, president of the VDA Verband der Automobilindustrie at the beginning of December at the VDA annual press conference in Frankfurt.

Exports and production will also distinctly lower. „The automotive markets have taken a downslide, the speed and depth of which we have never experienced before. The crisis is not limited to one country only but has impacted all of the key markets abroad.

In view of the dramatic decline in demand at home and abroad, German manufacturers are currently planning only for the foreseeable future and adjusting their capacities accordingly; a strategy which will most certainly affect jobs“, explained Wissmann.

The government, banks and industry must meet their responsibilities

„The point is now that everyone involved – the politicians, the banks and the industry – is aware of his or her responsibilities and does a good job and all of us should be wary of painting too black a picture. Fear and panic are no good as advisors. Even if this crisis is more serious than the last major market collapse at the beginning of the Nineties, I am convinced that this economic cycle also has its ups and downs, and that the German automotive industry will come out of the situation better than its competitors“, remarked Wissmann. But the sector needs impetus in the form of innovation and technology. „Particularly in difficult times of crisis, one thing should not be reduced – and that is the supply of blood to the head!“ said Wissmann, meaning that that investments in research and development must continue at the very highest possible level.

Economic cycle has taken a downswing in recent months

According to Wissmann the collapse of the markets was triggered by the international financial and economic crisis. Although the domestic market for passenger vehicles increased by two per cent up to August 2008, the business situation went into decline in the past few months. It will not be possible to reach the level of the previous year regarding new registrations and the figure will probably be below 3.1 million units. Neither do current orders allow any recovery to be expected; since July the demand has dropped month by month. The exports picture is similar. Whilst exports were slightly above the record level of 2007 in the first six months, they dropped drastically in the second half of the year – minus 18 per cent alone in November. According to Wissmann it is therefore impossible to reach the export volume of the previous year which num-

bered 4.3 million passenger vehicles; the figures are expected to be around 4.1 and 4.2 million. The VDA president expects a production volume of around 5.5 million vehicles for the whole of 2008 (in 2007, it was 5.7 million). The international market for utility vehicles is likewise in a cyclic slump, fuelled even further by the financial crisis.

Currently, the German automotive industry is doing all it can to safeguard the value creation chain. The especially difficult situation of the suppliers has meant manufacturers supporting their development partners whereby however the commercial banks and the public banks – in particular the federal state banks – must fulfill their overall role in business, demanded Wissmann. The „emergency parachute“ initiated by the Federal government to save the financial sector serves in the first instance to provide the real economy with the essential financial means. „It cannot be, that a sound enterprise with a highly-specialized and unique product portfolio gets into difficulties because the commercial banks tighten up their credit award rules and regulations out of all proportion or slap on considerable interest rates to credits already granted“, underscored Wissmann. Restrictive procedures regarding advanced lending on goods to suppliers are also a matter of great concern. If the supply chain should break down because of a lack of assured credit that would have a dramatic impact on the whole of Germany as an automotive location and those employed in this key sector of our economy. The VDA is therefore in favor of the Federal government making the „emergency parachute“ available to credit insurers, too.

Suppliers are the backbone of the automotive industry

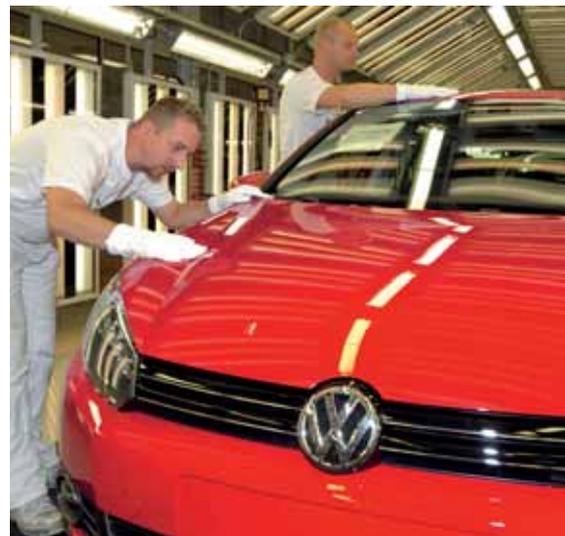
Suppliers are the backbone of the automotive industry, accounting for 75 per cent of value creation in the sector. With more than 330,000 people employed in this branch alone in Germany, suppliers generated more than 75 billion Euros. Indirectly, a million jobs are dependent on the industry. As Wissmann emphasized, „If Germany is to remain strong in this sector, all of us must do our utmost to protect this key industry from the impacts of the financial crisis“.

Die ersten Monate des Jahres 2008 nährten die Hoffnung, dass nach den Rekordwerten 2007 sich die Drehzahlen in der deutschen und damit auch der sächsischen Automobilindustrie nochmals erhöhen. Spätestens im Oktober war jedem Branchenkenner klar, dass die internationale Finanzkrise direkt auf die Automobilhersteller und alle in der Wertschöpfungskette Folgenden durchschlägt. Trotz dieses rezessiven Entwicklung am Jahresende und wenig zuverlässigen Prognosen für 2009 kann das „Autoland Sachsen“ auf ein Jahr mit vielen Höhepunkten zurückblicken.

Hauptaufgaben für die nächsten Jahre. AMZ hat unter Projektverantwortung der RKW Sachsen GmbH seit 1999 über 240 Projekte initiiert. Daraus werden die insgesamt beteiligten 949 Unternehmen mittelfristig zusätzlich rund 2,5 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaften und über 4000 neue Arbeitsplätze schaffen.

April: Rund 2,5 Millionen Fahrzeuge des VW-Konzerns hat die BMG Glauchau seit 1998 mit Hinterachsen und Radträgermodulen ausgerüstet, ein würdiger Anlass, um die erfolgreiche zehnjährige Partnerschaft mit der VW Business Unit Braunschweig zu feiern.

Juni: Für einen neuen elektrischen Stell-



Das Jahr 2008 im Rückspiegel

Januar: Die Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) ist in ihre dritte Phase gestartet, die bis 2012 andauert. Stärkung der Entwicklungskompetenzen, Ausbau der internationalen Geschäftsbeziehungen sowie Sicherung der notwendigen Fachkräfte lauten die



Peter Ortloff von der Ortloff Technologie GmbH Chemnitz gewann im Juni den IQ Innovationspreis Mitteldeutschland Automotive für einen neuen, sparsamen Kunststoffmotor.

Peter Ortloff from Ortloff Technologie GmbH Chemnitz won the IQ Innovation Award for Central Germany Automotive for his new, low-fuel plastic motor.

Foto/Photo: Tom Schulze

Motor aus Kunststoff ist die Ortloff Technologie GmbH Chemnitz mit dem IQ Innovationspreis Mitteldeutschland in der Kategorie Automotive ausgezeichnet worden. Dank Produktion in Stanz- und Spritzgusstechnik sowie höherem Wirkungsgrad werden enorme Einsparungen bei Herstellung und Energieverbrauch erreicht.

August: Die Fahrzeugfertigung Zwickau von Volkswagen Sachsen hat beim Produktionsstart für den neuen Golf VI ihre hohe Anlaufkompetenz unterstrichen.

September: Während einer Pressereise durch das „Autoland Sachsen“ erhielten Journalisten einen Einblick in die Innovationspotenziale der Zulieferer. Dazu gehört die Entwicklung eines mobilen Kommunikationsknotens auf der Basis eines Serien-Pkw. Diese leichte und bedienarme Applikation gilt ob ihrer Miniaturisierung als Weltneuheit. Entstanden ist sie in einem AMZ-Netzwerk.

November: Porsche zeigte erstmals offizielle Fotos des neuen sportlichen Viertürers Panamera. Die neue Baureihe wird in Leipzig produziert. Seine Weltpremiere erlebt der Panamera im Frühjahr 2009, die ersten Modelle kommen ab Spätsommer 2009 weltweit in den Handel.





Die VW-Fahrzeugfertigung in Zwickau war im Sommer 2008 Anlaufwerk für den neuen Golf VI.

The VW-Fahrzeugfertigung in Zwickau saw the startup of the new Golf VI in summer 2008.

Foto/Photo: Volkswagen



Dieser zum mobilen Kommunikationsknoten umgerüstete Serien-Pkw besticht durch seine Miniaturisierung und gilt damit als weltweit einmalig. Entstanden ist er in einem AMZ-Netzwerk.

The extremely small size of these vehicle series fitted out as a communication node is worldwide unique. It was developed in an AMZ network.

Foto/Photo: Reichel



Der Panamera, das neueste Mitglied der Porsche-Modellfamilie, kommt ab 2009 aus dem Werk Leipzig.

The Panamera, the latest member in the Porsche family will be produced in Leipzig from 2009.

Foto/Photo: Porsche

The first few months of 2008 fueled hopes that following the record year 2007 the figures for the German and thus for the automotive industry in Saxony would continue to rise. At the latest in October it was clear to everyone who had anything to do with this sector that the international financial crisis was having a direct impact on the vehicle manufacturers and all those along the value creation chain. In spite of this recessive development at the end of the year, and few reliable prognoses for 2009, the „Autoland Saxony“ can look back on a year of many highlights.

duction costs and energy consumption. August: With the commencement of production of the new Golf VI, the Fahrzeugfertigung Zwickau of Volkswagen Sachsen again displayed its high level of startup skills.

September: During a press trip through the „Autoland Saxony“, journalists were given an insight into the innovation potentials of the supply industry. These included the development of a lightweight, easy-to-use mobile communication node fitted into a series-made passenger vehicle. It was made in an AMZ network and is in view of its extremely small size, a world novelty.

Retrospect 2008

January: The AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen – Saxony-Automotive Supplier Network – commenced phase three which will continue until 2012. Strengthening development skills, expansion of international business relationships, and ensuring the availability of qualified personnel are its main tasks over the next few years. Under the project responsibility of the RKW Sachsen, AMZ has initiated more than 240 projects since 1999 enabling the 949 companies participating to generate an additional 2.5 billion Euros and to create more than 4000 new jobs.

April: Around 2.5 million vehicles of the VW Group have been fitted with rear axles and hub carrier modules made by BMG Glauchau since 1998, an occasion worthy of celebrating ten years of successful partnership with the VW Business Unit in Brunswick.

June: The Ortloff Technologie GmbH Chemnitz was awarded the IQ Innovation Prize for Central Germany in the „automotive“ category for its new electrical servo-motor made of plastic. Stamping and injection molding methods involved in its production has provided increased efficiency coupled with savings in pro-

November: Porsche showed the first official photos of the new sporty four-door Panamera, The new series will go into production in Leipzig. The Panamera will have its premiere in the spring of 2009; the first models will be on the world market from the late summer



Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk (M.) informierte sich über das Innovationspotenzial der Technologieplattform Magnesiumknetlegierungen.

Saxony's Minister for Economic Affairs and Labor, Thomas Jurk, (center) catching up on the innovation potential of the technology platform for forgeable magnesium alloys.

Foto/Photo: AMZ



Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk, Evonik Litarion-Geschäftsführer Dr. Hendrik Hahn und Li-Tec-Geschäftsführer Dr. Andreas Gutsch mit einer Lithium-Ionen-Batterie aus Kamenz (v. r.).
Foto: Reichel

*Saxony's Minister for Economic Affairs and Labor, Thomas Jurk, Evonik Litarion managing director, Dr. Hendrik Hahn, and Li-Tec chief executive, Dr. Andreas Gutsch, seen here with a lithium-ion battery made in Kamenz (from the right).
Photo: Reichel*

Dem Elektroauto aus der Nische heraushelfen

Lithium-Ionen-Batterie ist Schlüssel zum Erfolg Li-Tec aus Kamenz führend bei innovativer Technologie

Bevor die Vision vom emissionsfreien Straßenverkehr mittels Elektroauto Wirklichkeit werden kann, braucht es die richtige Speichertechnik. Herkömmliche Aggregate sind zu schwer, zu schwach und zu teuer. Die Lösung heißt Lithium-Ionen-Batterie. Intensiv an diesem innovativen Speicher wird in Kamenz bei Dresden gearbeitet. In der Li-Tec Battery GmbH Co. KG entstehen großformatige Lithium-Ionen-Zellen bzw. -Batterien. Ihr Kern ist ein spezieller Separator, der gleich nebenan bei der Evonik Litarion GmbH produziert wird. Er trennt in der Batterie Anode und Kathode, also Plus- und Minuspol, und verhindert so einen Kurzschluss. Gleichzeitig lässt er elektrische Ladungsträger passieren und sorgt dadurch für einen Stromfluss in der Zelle. Dank dieser Innovation sind die Lithium-Ionen-Batterien aus Kamenz besonders leistungsfähig, langlebig und sicher. Nach Expertenmeinungen aus dem Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie gehört Li-Tec zu den wenigen europäischen Herstellern, die in absehbarer Zeit größere Stückzahlen für den erwachenden Markt liefern können. Während die neuen Energie-

speicher momentan noch vorwiegend für industrielle Anwendungen vorgesehen sind, soll das Verhältnis bald zugunsten der Automobilindustrie kippen. „Wir wollen von Kamenz aus den europäischen Markt beliefern“, betonte Li-Tec-Geschäftsführer Dr. Andreas Gutsch. Die Batterieexperten intensivieren deshalb die Entwicklungen zur Lithium-Ionen-Technologie. „Wir bilden dafür in der Region einen guten Nukleus mit zahlreichen Hochschulen und Forschungsinstituten und nutzen die Kooperation mit der sächsischen Automobilzulieferinitiative AMZ“, bekräftigt der Geschäftsführer.

Die Innovation erschließt einen großen Markt: Prognosen zufolge wird sich der Umsatz mit Materialien für Lithium-Ionen-Batterien bis 2015 auf 3,9 Milliarden Euro fast verdreifachen. Die Entwicklung bietet zudem die Chance, einen Teil des in den letzten Jahrzehnten nach Ostasien abgeflossenen Batterietechnologie-Know-hows nach Deutschland zurückzuholen.

www.li-tec.de

Die Bundesregierung verfolgt ehrgeizige Ziele in Sachen Elektromobilität: Bis 2020 sollen eine Million am Stromnetz aufladbare Elektrofahrzeuge und so genannte Plugin-Hybrid-Fahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Dafür wird ein auf zehn Jahre angelegter Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität erstellt. Er zielt darauf, dass Automobilindustrie, Energieversorger, Wissenschaft und Politik ihre Kräfte bündeln und einen Katalog von Maßnahmen ergreifen, der von der Förderung der Batterieforschung bis hin zu Anreizen für die Markteinführung reicht. In Sachsen ist man der Bundesebene schon einige Schritte voraus. Hier wird bereits seit geraumer Zeit an dieser Herausforderung gearbeitet.



Tanken an der Steckdose: Der Golf TwinDrive kombiniert Elektro- und Verbrennungsmotor.

Foto: Volkswagen

Ökomobil kombiniert Brennstoffzelle und Elektromotor

Noch weiter in die Zukunft reichen die Entwicklungen, die das Team Fortis Saxonia der TU Chemnitz betreibt. Ihr Ökomobil „Sax 3“ legen sie darauf aus, mit umgerechnet einem Liter Benzin rund 3000 Kilometer zu fahren. Dafür werden Brennstoffzelle und Elektromotor in dem 40 Kilogramm leichten und rund drei Meter langen Sparauto kombiniert. Dass solche Leistungen möglich sind, haben sie bereits beim Shell-Eco-Marathon mit ihren Vorgängerfahrzeugen „Sax 1“ und „Sax 2“ bewiesen. www.fortis-saxonia.de

The Federal government is pursuing ambitious targets concerning electro-mobility. By 2020 it is planned to have a million vehicles which can be recharged on the mains as well as so-called plug-in hybrids travelling along the German highways and byways. To realize these objectives, it has set up a ten-year national development plan to look into the issue of electrically-driven vehicles. It is aimed at concerting the strengths of the automotive industry, energy suppliers, as well as the fields of science and politics to take measures covering the support of battery research through to incentives for the market launch. The state of Saxony, where work has already been going on to meet these challenges for a fairly long time now, is more advanced in the matter than the Federal level.



Mit umgerechnet einem Liter Benzin rund 3000 Kilometer weit fahren, dieses anspruchsvolle Ziel hat sich das Team Fortis Saxonia mit ihrem Ökomobil „Sax 3“ vorgenommen.

Foto: TU Chemnitz

Driving almost 3000 kilometers on the equivalent of just 1 liter of gas – the Fortis Saxonia team has proven it can be done with its eco-vehicle the „Sax 3“.

Photo: Technical University Chemnitz

Getting the electric auto out of the niche

Key to success is the lithium-ion battery – Innovative technology of Li-Tec from Kamenz has cutting edge

the battery, and also the plus and the minus poles to prevent fusing. At the same time, it allows electrical charge carriers to pass through and provide a flow of current in the cell. Thanks to this innovation, lithium-ion batteries made in Kamenz are particularly efficient, safe and have a long service life. According to experts from the Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie, Li-Tec is one of the few European producers who will be in a position to supply a large number of cells for to emerging market in the foreseeable future. Whilst currently this new type of energy storage is being used mainly for industrial application, it is thought that the situation will very soon change in favor of the automotive industry. „We are seeking to supply the European market from Kamenz“, pointed out Li-Tec’s managing director Dr. Andreas Gutsch which is why the battery specialists are intensifying their developments in lithium-ion technology. „Together with numerous universities and research institutes we form an excellent nucleus in the region and also make use of our cooperation with the

AMZ initiative for automotive suppliers,“ he added.

The innovation will open up a large market. According to forecasts, the turnover with materials for lithium-ion batteries will almost treble by 2015 to reach 3.9 billion Euros. The development also provides an opportunity to bring back to Germany a great deal of the expertise in battery technology which had been drained off to East Asia in the last decades.

www.li-tec.de

Eco-vehicle combining fuel cell and electric motor

Developments in which the Fortis Saxonia team is engaged reach even further into the future. Its eco-vehicle „Sax 3“ is designed to travel around 3000 kilometers on the equivalent of just one liter of gas. The vehicle which weighs just 40 kilograms and is about 3 meters long is equipped with a combination of fuel cell and electrical motor. It has already been proven that such performances are possible as the team as shown in the Shell Eco-Marathon with its precursor vehicle the „Sax 1“ and the „Sax 2“.

www.fortis-saxonia.de



Filling up from the power socket: the Golf TwinDrive is equipped with a combination of electrical motor and combustion engine.

Photo: Volkswagen

Before the vision of emission-free traffic in the form of electrically-driven vehicles can become reality, the developers must come up with the right power storage system. Conventional assemblies are too heavy, too weak and too expensive. The solution lies in lithium-ion batteries. At the Li-Tec Battery GmbH Co. KG in Kamenz near Dresden, the staff is working intensively on these innovative large-volume lithium cells, or batteries. The core of the battery is a special separator which is made by Evonik Litarion GmbH located directly next door. This separates the anode and the cathode in



Jörg Adler, Gruppenleiter Carbid-/Filterkeramik am Fraunhofer IKTS in Dresden, weist auf die variable Geometrie des neuen Dieselpartikelfilters. Foto: Reichel

Jörg Adler, Group manager for the Carbide-/Filter ceramic sector at Fraunhofer IKTS in Dresden, points out the variable geometries of the new diesel particulate filter system. Photo: Reichel

Neuer Dieselpartikelfilter ist echter Sachse

Innovative Abgasnachbehandlung Gemeinschaftsprojekt von CDC und Fraunhofer IKTS

„Made in Saxony“ – a new diesel particulate filter

Innovative exhaust treatment – joint project between CDC and Fraunhofer IKTS

Fahrzeuge im Heavy-Duty-Bereich wie Lkw und Busse oder im Off-Road-Segment wie Baumaschinen und Gabelstapler gehören zu den Hauptverursachern von Emissionen. Um die schädlichen Stoffe bis zu 99,9 Prozent aus dem Abgas herauszufiltern, braucht es Dieselpartikelfilter, die den harten Anforderungen nach Langlebigkeit und Zuverlässigkeit bei Nutzfahrzeugen gerecht werden. Während es bei Pkw-Motoren inzwischen befriedigende technische Lösungen gibt, sind diese im Nutzfahrzeugbereich noch rar gesät. Dem Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme Dresden (IKTS) und der Clean Diesel Ceramic GmbH (CDC) Großröhrsdorf bei Dresden ist die Entwicklung eines solchen Partikelfilters gelungen. Seit Mai 2008 wird er bei CDC produziert.

Die Partner haben eine High-tech-Keramik entwickelt, die den speziellen Anforderungen von Bau- und Schwermaschinen gerecht wird. Liquid Phase Sintered Silizium Carbid (LPS-SiC) ist ein Werkstoff, der bezüg-



CDC in Großröhrsdorf produziert seit Mai 2008 Dieselpartikelfilter. Foto: CDC

CDC in Großröhrsdorf has been making diesel particulate filters since May 2008.

Photo: CDC

lich Porengröße, Porengrößenverteilung und Porenvolumen speziell auf die Anwendung der Dieselpartikelfilter adaptiert wurde. Zudem ist ein modernes Konzept mit sehr variablen Filtergeometrien entstanden. Damit lassen sich ganz unterschiedliche Produkthanforderungen hinsichtlich Bauraumausnutzung und Filtergröße flexibel und kostengünstig ohne Nachbearbeitung umsetzen.

Der Einbau der Dieselpartikelfilter in der Erst- und Nachrüstung erfolgt zunächst bei Kunden der HUSS Gruppe, zu der die CDC Großröhrsdorf gehört. Diese nam-

haften Partner sind unter anderem Volvo, Caterpillar, JCB, Hatz Motoren, MCFE Gabelstapler, Jungheinrich und Iseki. Das bei CDC eingesetzte Material hat bereits den Zertifizierungstest in der Schweiz bestanden und ist ebenso vom TÜV zugelassen. Das System der motorexternen Dieselnacheinspritzung besitzt darüber hinaus die Allgemeine Betriebserlaubnis zur Erlangung der grünen Feinstaubplakette. CDC plant derzeit mit einer Jahreskapazität von ca. 40.000 Filtern. Seit Produktionsstart im Mai wurden 24 neue Mitarbeiter eingestellt.



Anchor Lamina



Partner für Werkzeugbau, Maschinenbau, Automobilindustrie

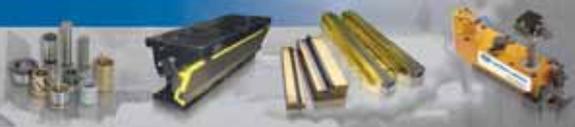
Sonderfertigung

Sonderplatten,
Stahlschweißkonstruktionen,
Säulenführungsgestelle,
Stickstoffedersysteme



Komponenten

Führungs-, Gleitelemente, Federn,
Keilschieber, Rollenschieber,
Gewindeformeinheiten,
Rollbiegeeinheiten



Pressenperipherie

Platinenlängsteileinrichtungen,
Stapeleinrichtungen,
Pressenapplikationen





PREISTRÄGER
GROSSER PREIS
DES MITTELSTANDES 2006



Anchor Lamina GmbH
An der Wiesenmühle 19
D - 09224 Chemnitz
Tel.: +49 (0)371/8 42 45- 0
Fax: +49 (0)371/8 42 45-50
e-mail: info@anchorlamina.de
www.anchorlamina.de

Heavy-duty vehicles such as trucks and buses or off-road vehicles such as construction machinery and forklifts are among the chief producers of harmful particulate emissions. The diesel particulate filters are needed to filter out up to 99.9 per cent of these pollutants from exhaust fumes and to meet the exacting demands placed on the vehicles regarding long service life and reliability. Whilst, in the meantime, satisfactory technical solutions have been found for passenger vehicles, they are few and far between when it comes to the utility sector. The Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme Dresden (IKTS) and Clean Diesel Ceramic GmbH (CDC) Großröhrsdorf near Dresden have succeeded in the development of a particulate filter system to deal with the problem. Since May, it has been in production at CDC.

The partners have developed a high-tech ceramic material which meets the special requirements placed on construction and heavy-duty

machinery. Liquid-phase sintered silicon carbide (LPS-SiC) is a material specially adapted for use in the DPF system regarding pore size, pore size distribution and pore volume. A modern design incorporating highly variable filter geometries has likewise been developed so that a large range of different product requirements regarding the full utilization of installation space and filter size can be implemented with flexibility and cost-efficiency without the need for rework. The DPF was first installed as original and retrofit equipment for customers of the HUSS Group to which CDC Großröhrsdorf belongs. Other reputed partners include Volvo, Caterpillar, JCB, Hatz Motoren, MCFE Gabelstapler, Jungheinrich and Iseki. The material used by CDC has already passed the certification test in Switzerland and is also approved by TÜV – the German technical supervisory association. Furthermore, this engine-external diesel post-injection system carries the General Type Approval required for obtaining the green Fine Particle Sticker. CDC is planning an annual capacity of approximately 40,000

filters. Since production commenced in May, 24 new employees have been recruited.

www.ikts.fraunhofer.de

www.cdc-filtration.com



Nachrüstfilter für Motoren bis 400 PS.

The filter system can be retrofitted into engines up to 400 PS.

Die IAV betreibt in Chemnitz einen der wenigen Prüfstände für Wasserstoffmotoren in der Branche.

Foto: IAV

In Chemnitz, the IAV operates one of the few test rigs in the sector for hydrogen engines.

Photo: IAV



Kompetenzen für Elektromotor ausbauen

Alternative Antriebe sind ein Schwerpunktthema im IAV Entwicklungszentrum Chemnitz

Das Chemnitzer Entwicklungszentrum des Berliner Engineeringdienstleisters IAV ist mit Vollgas unterwegs. Seit 2006 stieg die Zahl der Ingenieure und Techniker von reichlich 400 auf gegenwärtig rund 600. Ihr Know-how wird gebraucht, um anspruchsvolle Aufgaben im Automobilengineering zu realisieren.

Ein Schwerpunkt in Chemnitz ist die Motorenentwicklung. „Wir bilden hier die gesamte Bandbreite ab. Dazu gehören heute die entsprechenden elektronischen Motorsteuergeräte, ohne die keine Neuerung mehr möglich ist“, erläuterte Dr. Gerhard Maas, Leiter Powertrain Entwicklung, während eines Besuchs des sächsischen Wirtschaftsministers Thomas Jurk Ende September 2008.

Dr. Andreas Singer, Leiter des Entwicklungszentrums Chemnitz, betonte, das neben der Abbildung aller verbrennungsmotorischen Abläufe alternative Antriebe einen wesentlichen Schwerpunkt darstellen. „Hier decken wir das breite Spektrum von Hybrid über Gas bis zu Wasserstoff und Elektroantrieb ab.“ So betreibt die IAV in Chemnitz einen der wenigen Prüfstände für Wasserstoffmotoren in der Branche. Ebenso besitzt der Standort Equipment zum Test von Elek-

tromotoren. Aktuell entwickeln die Ingenieure neue elektronische Komponenten für Elektro- und Hybridfahrzeuge und führen sie zur Serienreife.

Die Kompetenzen im Bereich Elektrofahrzeug und Elektromotor weiter auszubauen, ist erklärtes Ziel. Die Planungen hierfür laufen, auch unter dem Aspekt, die Qualifizierung sowie Kooperation sächsischer Zulieferer für dieses Thema

zu fördern und Systemkompetenz im Freistaat aufzubauen.

Mit einem ähnlichen Technologieförderprojekt ist es der IAV vor rund zehn Jahren gelungen, ein Fuzzy-Entwicklungszentrum in Chemnitz anzusiedeln und daraus den heutigen Geschäftsbereich Fahrzeugelektronik zu entwickeln. Hier arbeiten die Ingenieure u. a. an Assistenzsystemen, welche den Autofahrer beispielsweise bei der Spurhaltung oder der Abstandsregelung unterstützen. Die Herausforderungen gerade im Bereich der alternativen Antriebe, aber auch bei der Effizienzsteigerung und umweltfreundlichen Auslegung otto- und dieselmotorischer Aggregate sowie in der Fahrzeugelektronik führen zu einem weiterhin guten Auftragsvolumen bei der IAV in Chemnitz. Inwieweit sich das ursprünglich geplante Wachstum von 15 Prozent für 2009 wirklich realisieren lässt, darüber wagt Dr. Andreas Singer angesichts der weltweiten Finanzkrise und ihrer Auswirkungen auf die Automobilindustrie keine Prognose. „Auf jeden Fall gehen die Planungen zur notwendigen Erweiterung des Standortes Chemnitz weiter. Eine Entscheidung dazu wird etwa zur Jahresmitte 2009 fallen, natürlich auch in Abhängigkeit von der dann aktuellen Situation“, sagt Dr. Singer.

IAV kurz und knapp

Die 1983 gegründete IAV ist einer der führenden Engineeringpartner der Automobilindustrie und beschäftigt weltweit rund 3700 Mitarbeiter. Das Unternehmen entwickelt interdisziplinär innovative Konzepte und Technologien für zukünftige Fahrzeuggenerationen. Die Kernkompetenzen liegen in serientauglichen Lösungen für alle Bereiche des Antriebsstrangs, der Elektronik und des Fahrzeugs. Neben den Entwicklungszentren in Berlin, Gifhorn und Chemnitz hat das Unternehmen weitere Standorte in Europa, Asien sowie Nord- und Südamerika.

www.iav.de



An der Entwicklung der Motorenfamilie für den neuen Mini waren die Ingenieure von der IAV Chemnitz wesentlich beteiligt.

Foto: Reichel

Engineers from IAV Chemnitz played a considerable role in the development of the engine family for the new Mini.

Photo: Reichel

Increased skills in electric motors

IAV Entwicklungszentrum Chemnitz - focus on alternative drive systems

The Chemnitz Development Center of IAV, providers of engineering services from Berlin is working at full throttle! Since 2006, the number of engineers and technicians employed in the company has risen from more than 400 to a current figure of about 600 whose collective knowhow is required to implement demanding projects in automotive engineering.

One of the Chemnitz special fields of work is the development of engines. „We represent the complete range, including electronic engine control devices without which innovation would be impossible“, explained Dr. Gerhard Maas, head of the power train development sector at the end of September when the company was visited by Thomas Jurk, Minister for Economics for Saxony

Site Manager, Dr. Andreas Singer as member of the IAV Board together with Dr. Maas emphasized that in addition to covering all processes connected with the combustion engine, alternative drive systems was a key issue. „We cover the whole range from hybrid to gas through to hydrogen and electric drive systems“. For example, in Chemnitz, IAV operates one of the few test rigs for hydrogen engines in the business. Also on site is equip-

ment for testing electric engines. Currently, the engineers are working on the development of a new electronic control device for electric and hybrid vehicles getting them ready for series production. It is the declared objective of the company to expand its skills in the sector of electric vehicles and electric engines. The plans also include supporting the qualifications of and cooperation with automotive suppliers in Saxony in this

IAV in a nutshell

The IAV which was founded in 1983 is among the leading engineering partners to the automotive industry and employs worldwide around 3,700 people. The company develops inter-disciplinary innovative concepts and technologies for future vehicle generations. Its core skills lie in solutions for all fields connected with power trains, electronics and vehicles suitable for series production. In addition to its development centers in Berlin, Gifhorn and Chemnitz, the company operates other locations in Europe, Asia and North and South America.

www.iav.de

field of applications and setting up a system of skills in the Free State of Saxony.

About ten years ago, the IAV also achieved success with a similar technological support project aimed at locating a center in Chemnitz for the development of fuzzy technology from which today's business sector of vehicle electronics has emerged. Here, engineers and others are working on an assistance system which will help the driver of the vehicle to stay in lane or to keep a safe distance from other vehicles.

Challenges especially in the sector of alternative systems, or efficiency augmentation and environmentally-friendly designs of gasoline and diesel-powered engines and vehicle electronics have led to a continued good level of order volumes at IAV in Chemnitz.

In view of the global financial crises and its impact on the automotive industry, Dr. Andreas Singer dares not make any forecasts as to whether the originally planned growth rate of 15 per cent for 2009 will be achieved or not. „In any case, our plans for the necessary expansions to the Chemnitz site go on. A decision will be taken around the middle of 2009, which will naturally depend on the current situation at that time“, explained Dr. Singer.

Brennstoffzellen-City

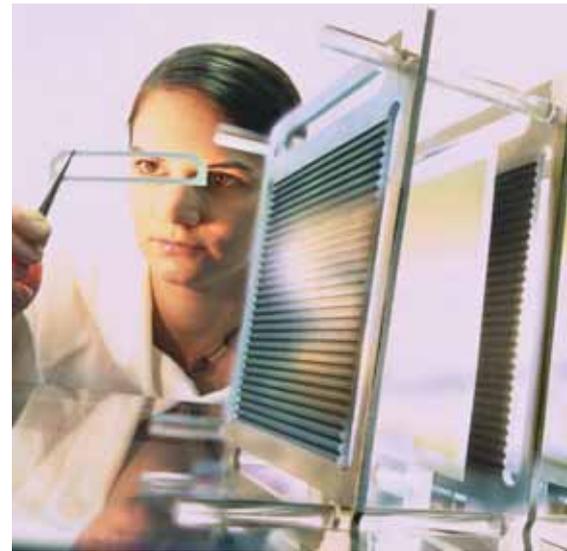
Dresden ist SOFC-Hauptstadt Europas

Dresden gilt als wichtigster europäischer Standort für sogenannte SOFC-Brennstoffzellen (= solid oxide fuel cell). Mit der Entwicklung und Produktion dieser elektrolytgestützten Hochtemperatur-Zellen sind in der Region rund 100 Mitarbeiter befasst. Sie bilden die komplette Wertschöpfungskette in diesem Bereich ab.

Den Grundstein hat das Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme IKTS in Dresden gelegt. Seit 1992 arbeiten die Wissenschaftler an diesem innovativen Thema. 1999 erfolgte unter Beteiligung des Instituts die Gründung der EBZ Dresden GmbH, einem der ersten Brennstoffzellensystemanbieter. 2003 begann die Kooperation mit H.C.Starck und Webasto zur Entwicklung von SOFC-

Stapeln für die Bordstromversorgung von Fahrzeugen. 2005 entstand aus dieser Kooperation die heutige Staxera GmbH, welche die Stacktechnologie kommerzialisiert hat und weltweit vertreibt. Nach einer Spin-in-Phase am Fraunhofer IKTS verfügt Staxera heute über eine eigene Entwicklungs- und Fertigungsstätte mit derzeit 18 Mitarbeitern. Das IKTS fungiert als primärer Forschungspartner. „Die Technologie ist nach heutigem Stand u. a. für Heizung und Stromversorgung in Caravans oder für die Warenkühlung in Lkw geeignet. In Pkw wird sie nicht vor 2020 Einzug halten. Sie geht einher mit der Batterieentwicklung und neuen elektrischen Antriebskonzepten“, informierte Staxera-Geschäftsführer Dr. Christian Wunderlich.

www.ikts.fraunhofer.de
www.staxera.de



Eine Energiequelle der Zukunft – die Hochtemperatur-Brennstoffzelle SOFC.

Foto: Fraunhofer IKTS

Anzeige/advertisement

VON DER IDEE ZUM SOP+
FROM CONCEPT TO SOP

Im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit
on behalf of the Saxony State Ministry of Economic Affairs and Labor

Projektträger: RKW Sachsen GmbH Dienstleistung und Beratung
Lead organisation: RKW Sachsen GmbH Service and Consulting

AMZ **Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen**
Saxony Automotive Supplier Network

Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen
RKW Sachsen GmbH Dienstleistung und Beratung

Annaberger Straße 240 · D-09125 Chemnitz
Telefon +49 371 5347-344 · Telefax +49 371 5347-294
E-Mail info@amz-sachsen.de · www.amz-sachsen.de

www.afes-in-metall.de · www.aiform-ag.com · www.aia-automation.com · www.anterior-world.com · www.amc-systeme.de · www.audacia-chemnitz.de · www.fes-pes.de · www.berg-plast.de · www.bertrandt.com
www.bfw-blechformwerke.de · www.brazinam-solutions.de · www.branel.de · www.caibim.de · www.carnet-gmbh.de · www.cawi-stanztechnik.de · www.slac.de · www.dietrich-wetzels.de · www.digades.com
www.dls-ag.com · www.dme-metall.de · www.dresden-elektronik.de · www.dualis-it.de · www.dusmann-service.com · www.ekt-thalheim-gmbh.de · www.ee-ag.com · www.falundkannenberg.de
www.finez.com · www.flexitex.de · www.frl-lorenc.de · www.fusionsystems.de · www.fomgmbh.de · www.gebrueder-katze.de · www.gillet.com · www.grupoartolin.com · www.heifatec.de · www.hoermann-he.de
www.hgm-gmbh.de · www.hugostahl.de · www.ibes.de · www.ima-dresden.de · www.imk-automotive.de · www.indakar.de · www.ch-glauchau.de · www.ise-automotive.com · www.jl-kunststofflackierung.de
www.control-e.de · www.kautasit.de · www.kiesehelm-gmbh.com · www.klaeger-plastik.de · www.ktsu.de · www.kunex.de · www.kuz-leipzig.de · www.laservorm.com · www.lim-automotive.de
www.log-ge.de · www.lts-affalter.de · www.markieren-antreiben.de · www.medusik-taucha.de · www.montara.de · www.misa-chemnitz.com · www.nups.de · www.novel.de · www.ois-gmbh.de · www.plauen-at.de
www.pegiform.de · www.pmi-automotive.de · www.polartherm.de · www.pio-beam.com · www.proconcept-engineering.de · www.portec.lu · www.qualitas-gmbh.de · www.quadantcomposites.com
www.rmk-group.de · www.scp-leipzig.de · www.schafer-gehause.de · www.schnelecke.de · www.sigma-chemnitz.de · www.silbitz-guss.de · www.sotec-chemnitz.de · www.smk-vfatak.com · www.somag.de
www.soennegroup.com · www.stemke-gmbh.de · www.stz-zwickau.de · www.sprteks-umformtechnik.de · www.stipsenkrupp-stahl-service-center.com · www.schoenherm-mu.de · www.umf-lu-freiberg.de
www.ulf.bi · www.ukm-gruppe.com · www.unicontrol.de · www.usk-utz.de · www.voniederne.biz · www.wsp-koffer.de · www.wetzels-znm.com · www.wscba.de · www.yacht-licconi.de · www.zelbna.de

Fuel Cell City

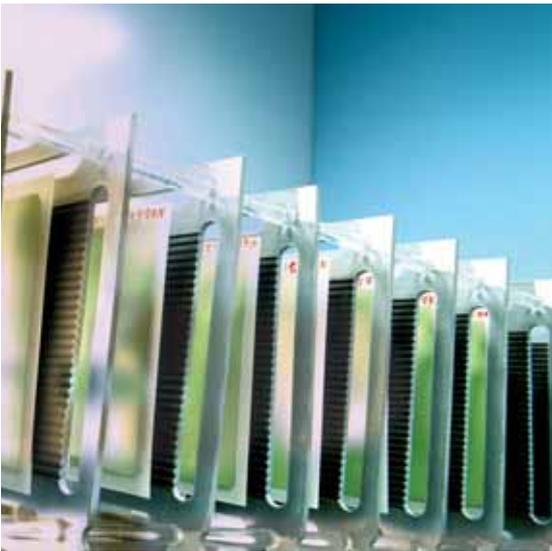
Dresden is the SOFC capital of Europe

Dresden is deemed to be the most important location for so-called SOFC's – solid oxide fuel cells. About 100 employees in the region are occupied with the development and production of these electrolyte-supported high-temperature cells covering the whole value creation chain in the sector.

The foundations were laid by the Fraunhofer-Institut für Keramische Technologien und Systeme IKTS in Dresden where scientists have been working on this innovation since 1992. The Institute also participated in founding the EBZ Dresden GmbH in 1999, one of the first companies to offer fuel cell systems. In 2003, cooperation commenced with H.C.Starck and Webasto in developing SOFC stacks to provide on-board power supply in vehicles. This coo-

peration led in 2005 to today's Staxera GmbH which commercialized the stack technology, selling it worldwide. Following a spin-in phase at the Fraunhofer IKTS, Staxera today has its own development and production units and a workforce of 18. IKTS functions as primary research partner. „The state-of-the-art technology is suitable for use in for example heating and power supply in caravans or for keeping goods chilled in trucks. It will not be put to use in passenger vehicles before 2020. It involves the development of a battery and new electrical drive concepts“, explained Dr. Christian Wunderlich, CEO at Staxera.

www.ikts.fraunhofer.de
www.staxera.de



A source of energy for the future – SOFC's – high-temperature fuel cells.

Photo: Fraunhofer IKTS

Anzeige/advertisement

24. – 27. Februar 2009



LEIPZIGER MESSE

Messen nach Maß!

Zwei Messen. Ein Besuch. Viel Erfolg.



DIE ZULIEFERMESSE
10. Internationale Fachmesse für Teile,
Komponenten, Module und Technologien

Z – Die Zuliefermesse

- international etabliertes Forum der Zulieferindustrie
- Präsentation innovativer Zulieferleistungen vor allem für die Automobil- und Fahrzeugindustrie sowie den Maschinen- und Anlagenbau
- Workshops und Businessmeetings für Lieferanten und ihre Abnehmer

www.zuliefermesse.de

intec

12. Fachmesse für Fertigungstechnik,
Werkzeugmaschinen- und
Sondermaschinenbau

intec

- größte Präsentation des Werkzeugmaschinenbaus 2009 in Deutschland
- Spiegelbild aktueller Trends und Entwicklungen der Branche
- High-Tech-Exponate der Spitzenklasse, interessante Detaillösungen und Dienstleistungsangebote
- thematisch begleitet von zwei internationalen Kongressen

www.messe-intec.de



Leipziger Messe GmbH, Messe-Allee 1, 04356 Leipzig, Germany, Tel.: +49 (0) (3 41) 6 78 - 80 90, info@zuliefermesse.de, info@messe-intec.de

Sie legten Ende September den Grundstein für eine neue Halle der Zwickauer Fahrzeugentwickler FES und Auto-Entwicklungring Sachsen: Dr. Hartmut Mangold, Staatssekretär im sächsischen Wirtschaftsministerium; Dr. Pia Findeiß, Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau; die Geschäftsführer Frank Weidenmüller und Ronny Tolliszus sowie der Landrat des neuen Landkreises Zwickau, Dr. Christoph Scheurer.

Foto: Frank Reichel



Führende Fahrzeugentwickler setzen weiter auf Automobilbaustandort Zwickau

FES und Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH: Gesamtinvestitionen von rund 15 Millionen Euro bis Ende 2009 – Zukunftsweisende Nutzung einer Industriebrache

Die FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen und die Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH bauen ihren Standort in Zwickau weiter aus. Ende September erfolgte im Beisein des Staatssekretärs im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Dr. Hartmut Mangold, die offizielle Grundsteinlegung für die Erweiterung. Weitere Gäste waren u. a. der Landrat des neuen Landkreises Zwickau, Dr. Christoph Scheurer, und die Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau, Dr. Pia Findeiß.

Der Hallenneubau ist Teil eines bis Ende 2009 geplanten Investitionsvorhabens im Gesamtvolumen von rund 15 Millionen Euro. Bis Ende März 2009 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein. Danach erfolgt die schrittweise Verlagerung der bisherigen Produktion in die moderne Fertigungshalle, die u. a. mit einer neuen 1200-Tonnen-Tryout-Pressen und einem zusätzlichen 5-Achs-Laserbearbeitungszentrum aus-

gerüstet sein wird. „Wir schaffen damit die notwendigen Kapazitäten für den Versuchsbau bei Kleinstserien. Gerade die Verknüpfung von Entwicklung und Fertigung trägt entscheidend bei, Entwicklungs- und Durchlaufzeiten zu verkürzen. Unsere Kunden honorieren das mit einem kontinuierlichen Auftragswachstum. Dabei geben auch regionale Partner maßgebliche Unterstützung bei der Projektbearbeitung“, erklären die Geschäftsführer Dr. Hartmut Kaul, Ronny Tolliszus und Frank Weidenmüller.

Entwicklungspartner renommierter Automobilhersteller

Die FES GmbH entstand 1992 aus der Entwicklungsabteilung des ehemaligen VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau und arbeitet im Verbund mit der 1997 gegründeten Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH als Entwicklungspartner für renommierte Automobilhersteller. Die insgesamt rund 600 Mitarbeiter

repräsentieren den größten sächsischen Ingenieurdienstleister für den Fahrzeugbau.

Investition in automobile Tradition

Die Nähe zum jetzigen Firmengelände war ein wesentlicher Faktor bei der Standortentscheidung für die neue Fertigungshalle. Außerdem wird mit der Investition auf dem ehemaligen Horch- bzw. Sachsenringareal bisher brach liegendes Industriegelände wieder belebt. „Für uns als mittelständisches Unternehmen ist Flexibilität ein wichtiger Wettbewerbsfaktor. Die gute Unterstützung durch das sächsische Wirtschaftsministerium und die enge Zusammenarbeit mit den Behörden des neuen Landkreises Zwickau sowie der Stadt Zwickau haben uns in dem Vorhaben bestätigt, weiter am Standort Zwickau mit seiner automobilen Tradition zu investieren“, bekräftigen die Geschäftsführer.

www.fes-aes.de



Dr. Hartmut Mangold, Secretary of State for the Ministry of Economics Saxony; Dr. Pia Findeiß, Lady Mayoress of the city of Zwickau; managing directors Frank Weidenmüller and Ronny Tolliszus and District Administrator of the new county of Zwickau, Dr. Christoph Scheurer are seen here laying the foundation stone of the new hall for the FES und Auto-Entwicklungsring Sachsen at the end of September.

Photo: Frank Reichel

Leading vehicle designers continue to focus on Zwickau for automotive engineering

FES und Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH: Total investments of around € 15 million to the end of 2009 – Forward-looking utilization of industrial wasteland

FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen and Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH are expanding their Zwickau site. At the end of September, Dr. Hartmut Mangold, Secretary of State in the Ministry of Labor and Economy for Saxony was able to witness the official laying of the foundation stone for the intended expansion. Other guests included the District Administrator for the new county of Zwickau, Dr. Christoph Scheurer, and the Lady Mayoress of the city of Zwickau, Dr. Pia Findeiß.

The construction of a new hall is part of the planned investment project to be completed by the end of 2009 and involving a total of about € 15 million. Construction work will be finished by the end of March 2009. This will be followed by a step-for-step re-location of the former production plant into the new hall where new equipment will include a new 1200-ton tryout press and an additional 5-axis laser processing center.

„This will allow us to create the capacities we need for trying out low-volume production. In particular, the linking of development and production will be a great contribution to achieving shorter development and throughput times. Continually increasing orders are proof of our customers' appreciation of our project work which is receiving significant support from regional partners“, explained the company's managing directors Dr. Hartmut Kaul, Ronny Tolliszus and Frank Weidenmüller.

Development partners to reputed vehicle manufacturers

The FES GmbH evolved in 1992 from the development department of the former nationally-owned enterprise VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau and networks with the Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH founded in 1997 as development partners to renowned vehicle manufacturers. With a workforce totaling

about 600 the company is the largest provider of engineering services for the vehicle engineering sector in Saxony.

Investment in automotive tradition

One of the main factors in deciding on the location of the new production hall was its close vicinity to the present company premises. Another factor was that the investment would breathe new life into the industrial premises of the former Horch and Sachsenring area. „For medium-sized companies like ours, flexibility is a major competitive factor. The excellent support provided by the Ministry for Economic Affairs and Labor in Saxony and close cooperation with the authorities in the new county of Zwickau and the city of Zwickau have provided reinforcement for our project of investing further in Zwickau with its automotive tradition as a site“, affirmed the managing directors.

www.fes-aes.de

Kleiner, leichter, besser

Innovative Airbag-Gasgeneratoren aus Sachsen

2001 nahm der japanische Automobilzulieferer Takata nach der 1996 erfolgten Ansiedlung in Elterlein seinen zweiten Standort in Sachsen in Betrieb. Seitdem entstehen in der Takata-Petri (Sachsen) GmbH in Freiberg Gasgeneratoren, die u. a. in Elterlein in Airbags eingebaut werden. Im April 2008 verließ der 30-millionste Generator das Werk.

Gestartet ist der Betrieb, dessen Ansiedlung mit Unterstützung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) erfolgte, mit einer Jahreskapazität von einer Million Gasgeneratoren. Gegenwärtig liegt sie bei 13,2 Millionen und werde im jetzigen Geschäftsjahr auch erreicht, informiert Werkleiter Gerhard Weber. „Wir hatten 2008 viele zusätzliche Abrufe und sind jetzt auf einem Planniveau im oberen Bereich. Natürlich spüren wir auch die Auswirkungen der Krise und steuern beispielsweise mit dem Abbau von Zeitkonten und einem innovativen Gleitzeitsystem gegen. Es besteht aber kein Anlass zur Panikmache“, betont der Manager, der zugleich die Verantwortung für den dritten sächsischen Takata-Standort in Döbeln trägt.

Dort werden ebenfalls Gasgeneratoren für Airbags gefertigt. Im Gegensatz zu den mit pyrotechnischen Gassätzen versehenen Produkten aus Freiberg sind diese mit Kaltgas gefüllt. Zurzeit wird ein neues Produkt für die Serienfertigung vorbereitet, das für Curtain-Airbags bestimmt ist. Diese Airbags seitlich am Dachhimmel entfalten sich wie ein Vorhang und verhindern insbesondere Kopfverletzungen bei einem seitlichen Aufprall oder einem Überschlag. „Sie müssen besonders klein, leicht und natürlich vor allem sicher sein. Diese Anforderungen verlangen anspruchsvolle Fertigungstechnologien. So werden die Generatoren erst mit Gas befüllt und dann zugschweißt. Es gibt zurzeit kaum vergleichbare Produkte in dem von uns realisierten Druckbereich“, betont Gerhard Weber.

Immer kleiner, leichter und besser lauten auch die Anforderungen an die in Frei-

berg hergestellten Gasgeneratoren für Fahrer-, Beifahrer-, Kopf- und Seitenairbags. Diese Ansprüche werden sowohl mit der Produktentwicklung als auch der Produktion realisiert. Takata investiert dafür in Freiberg kontinuierlich, in den vergangenen zwei Jahren waren es rund 13,4 Millionen Euro. Die Mittel flossen u. a. in hochmoderne Anlagentechnik, in der jeder Fertigungsschritt sofort auf Funktion und Qualität geprüft wird. Zwischen 150 bis 200 Daten pro Generator werden gespeichert. Darüber hinaus müssen die Produkte zahlreiche weitere Tests bestehen, ehe sie das Werk verlassen, denn Sicherheit ist oberstes Gebot. Kontinuierlich investiert Takata auch in die Weiterbildung der rund 320 Mitarbeiter im Werk Freiberg. Etwa fünf Prozent der Lohnsumme werden jährlich pro Beschäftigtem dafür aufgewendet. Diese Aktivitäten schlagen sich wiederum in der Qualität der Produktion und der Motivation der Mitarbeiter nieder. Für ersteres spricht, dass Takata die zulässige Quote von fünf Fehlern pro einer Million Teile unterschreitet. Beleg für die zweite Behauptung ist der Fakt, dass das Freiburger Werk einer der ersten deutschen Automobilzulieferer ist, der für seine Personalarbeit das Zertifikat „Investor in People“ erhalten hat.

www.takata-petri.com



Gasgeneratorenproduktion in Freiberg.

Fotos: Takata



Seit 2001 produziert Takata Airbag-Gasgeneratoren in Freiberg.

Since 2001, Takata has been making airbag inflators in Freiberg.

Smaller, lighter, better

„Made in Saxony“ – innovative airbag inflators



Inflator production in Freiberg.

Photos: Takata

Following the successful locating of its company in Elterlein in 1996, the year 2001 saw the second site of the Japanese automotive supplier Takata go on stream in Saxony. Since then inflators have been made at the Takata-Petri (Sachsen) GmbH in Freiberg which are then later installed into airbags in Elterlein. In April 2008, the 30-millionth inflator to be produced left the works.

The plant whose location was supported by the AMZ Automobilzulieferer Sachsen (an inter-company initiative of automotive suppliers in Saxony) commenced with an annual capacity of one million inflators. The figure of currently 13.2 million will, according to works' manager Gerhard Weber, be achieved in the

current business year. „In 2008, we had many additional call-off orders and have now reached the upper planned levels. Of course, we are feeling the impact of the financial crisis which we are counteracting by, for example, reducing the number of hours worked and introducing an innovative flexi-time system. But there is no reason for panic“, emphasized the manager who also is in charge of the third Takata site in Saxony in Döbeln which also produces inflators for airbags. Unlike the products from Freiberg which feature pyrotechnical gas sets, these are filled with cold gas. A new product is currently being prepared for series production and is destined for use in curtain airbags. These unfold from the roof liner and fall like a curtain to the side to prevent injury – especially to the head – if the vehicle is involved in a side impact collision or rolls over. „They must be especially small, light-weight and, most importantly, be safe. So the inflators are first filled with gas and then closed up in a welding process. At the moment, there are no comparable products in the pressure range we deal with“, pointed out Gerhard Weber.

Ever smaller, ever lighter and ever better – these are the demands placed on the inflators made in Freiberg when it has to do with airbags providing head or side protection for drivers and passengers; demands which are met in product development and production. For this purpose, Takata continuously invests in Freiberg – in the past two years around 13.4 million Euros. The money went into state-of-the-art plant engineering where each production step is immediately checked for function and quality. Between 150 and 200 items of data per inflator are stored. Furthermore, the products are subjected to further tests which they must pass before they are allowed to leave the factory – as safety is high on the list of priorities.

Takata likewise invests continuously in providing its 320 employees at the Freiberg works with ongoing and advanced training with about five per cent of the total sum for wages and sala-

ries being spent each year on each member of staff. Such measures are later reflected in the quality of the production as Takata is well under the permissible rate of five faults per million parts; as well as in employee motivation – confirmed by the fact that the Freiberg works was the first German automotive supplier to be awarded the certificate „Investor in People“ for its human resources activities.

www.takata-petri.com



Teamarbeit trägt zur hohen Qualität und Motivation der Mitarbeiter im Werk Freiberg bei.

Team work lies behind the high quality and motivation in the workforce at the Freiberg plant.



Im Werk Döbeln werden Kaltgasgeneratoren für Airbags produziert.

Cold gas inflators for airbags are made in the Döbeln plant.

Aus zündender Idee entstand neues Werk

SF Automotive Freiberg errichtete Treibsatz-Fertigung für Airbag-Gasgeneratoren und arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Erzeugnisse

Die SF Automotive GmbH & Co. KG Freiberg ist eine von neun Firmen, die seit 1999 im Zuge der Projektarbeit der sächsischen Automobilzulieferinitiative AMZ entstanden sind. Das Unternehmen hat eine Treibsatz-Fertigung für Airbag-Gasgeneratoren aufgebaut und liefert diese an das unmittelbar nebenan produzierende Werk der Takata-Petri (Sachsen) GmbH.

O bwohl die SF Automotive erst 2001 gegründet wurde, reicht ihre Geschichte bis ins 17. Jahrhundert zurück. Seit 1698 werden im Muldentale südlich von Freiberg explosive Stoffe hergestellt. Wurde das Schwarzpulver einst für den Silbererzbergbau gebraucht, kon-

Etwa zur gleichen Zeit suchte der japanische Takata-Konzern nach einem europäischen Standort für die Fertigung von Gasgeneratoren und deren Treibsätze und wurde auf die pyrotechnische Fabrik in Freiberg aufmerksam. Mit Unterstützung von AMZ konnte nachgewiesen werden, dass sowohl für die Treibsatz- als auch die Gasgeneratorenproduktion in Freiberg ökonomisch beste Bedingungen gegeben sind. Seitdem wachsen beide Werke kontinuierlich. Statt der prognostizierten 120 Arbeitsplätze und jährlich 6,5 Millionen Gasgeneratoren produzieren bei Takata heute rund 320 Mitarbeiter jährlich über 13 Millionen Generatoren. Mit diesem Tempo hält die SF Automotive Schritt, die ihre Belegschaft von anfangs

nicht so aggressiv, einfacher zu handhaben und vor allem kann er sicherheitstechnisch besser produziert werden“, beschreibt der Geschäftsführer die Vorteile des Produktes.

Erzeugnis- und Technologieentwicklung stehen bei SF Automotive immer auf der Tagesordnung. Dafür arbeitet das Unternehmen auch eng mit der TU Bergakademie Freiberg zusammen. Von dieser ältesten montanwissenschaftlichen Einrichtung der Welt kommt nicht nur Helmut Knöbel. Auch viele der bei SF Automotive arbeitenden Ingenieure haben dort studiert.

Zum Know-how gehört das passende Equipment. Ende 2008 wurde die Technikausstattung um zwei weitere Tabletten-



Vakuumtrockenschrank für Chemikalien.
Vacuum drying cabinet for chemicals.



Mischer für pyrotechnische Gassätze.
Mixer for pyrotechnical gas propellants.



Fertigungsautomat für Zündtabletten.
Automated production of squibs.

zentrierte man sich mit dem Niedergang dieses Zweiges hauptsächlich auf pyrotechnische Erzeugnisse. Die Weco produziert heute ein umfangreiches Sortiment an Feuerwerkskörpern. Der Hersteller dieser saisonalen Artikel suchte jedoch Ende der 1990er Jahre nach einem zweiten Standbein, welches Auslastung für das gesamte Jahr bringt. Die Automobilindustrie bot sich an. Hier eröffneten sich Möglichkeiten, das eigene Branchen-Know-how zu explosiven Stoffen für diese Industrie zu nutzen. Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie bearbeiteten die Freiburger ein Forschungsthema zu Gasgenerator-Treibsätzen.

rund 25 auf heute ca. 50 Mitarbeiter verdoppelt hat. Die ursprünglich reine Treibsatzproduktion in Form von Tabletten hat sich auf die Vormontage von Baugruppen ausgedehnt, berichtet Geschäftsführer Helmut Knöbel. „Der große Vorteil dieser Produktion sind die ganz kurzen und vor allem gefahreren Wege zum Kunden“, betont er.

Mit Takata und wieder unterstützt durch AMZ und die sächsische Technologieförderung arbeitet SF an der Entwicklung eines neuen Gassatzes für einen europäischen Kunden von Takata. Das Erzeugnis löst ein ähnliches Produkt aus Übersee ab. „Der neue Satz ist kostengünstiger,

pressen sowie Zubehör im Wert von rund einer Million Euro aufgestockt. Seit 2001 sind insgesamt rund vier Millionen Euro an Investitionen in das Unternehmen geflossen. Und es gibt weitere Pläne, u. a. für die Errichtung eines Firmenneubaus. „Damit rücken wir dann noch näher an das Takata-Werk heran und erhöhen den Hochwasserschutz, denn bei dem Jahrhunderthochwasser 2002 in Sachsen waren wir auch betroffen“, erklärt der Geschäftsführer und ergänzt: „Wie schnell sich diese Pläne realisieren lassen, hängt jetzt jedoch auch von der generellen Entwicklung der Automobilindustrie ab.“

An „explosion“ of ideas results in a new plant

SF Automotive Freiberg sets up production of propellants for airbag inflators and continues work on further product development

The SF Automotive GmbH & Co. KG Freiberg is one of nine companies established since 1999 as part of the project work of the AMZ an inter-company initiative of automotive suppliers in Saxony. The company has set up the production of propellants for airbag gas inflator units and supplies them to the Takata-Petri (Sachsen) GmbH located right next door.

Although the SF Automotive was not founded until 2001, its history goes back to the 17th century. Since 1698, explosives have been made in Muldentale, south of Freiberg. Originally, the gunpowder was needed for silver mining. As this use de-

clined, the main focus shifted to pyrotechnical products and today Weco produces a wide range of fireworks. However, at the end of the Nineties, the producers of these seasonal articles started to look round for another mainstay which would provide them with full capacity throughout the whole year. The answer was found in the automotive industry which opened up opportunities of putting its expertise in explosives to good use in this section of industry. Together with the Fraunhofer Institute for Chemical Engineering, the Freibergers began researching into propellants for airbag inflator units.

Around about the same time, when the Japanese Takata Group were looking for a location in Europe for the production of gas inflators and propellants they came across the pyrotechnical works in Freiberg. Backed by the AMZ, it was demonstrated that Freiberg offered optimal economic conditions for the production of propellants and inflators. And since then the works have continued to grow. Instead of the 120 jobs which were forecast and an annual production of 6.5 million inflators, Takata today employs around 320 people who turn out more than 13 million inflators each year.

SF Automotive followed suit and has

product. „The new propellant is more cost-efficient, less aggressive, simpler to handle and can be made more safely, seen from an engineering point of view“, said the CEO, describing the advantages of the product.

As product and technology developments are always on SF Automotive's agenda, the company cooperates closely with the Mining Academy of the Technical University Freiberg. Not only Helmut Knöbel comes from this oldest facility worldwide for mining, many of the engineers who work for SF Automotive studied here.

But expertise alone is not enough; the equipment to be used must also be right. At the end of 2008, additions to



Fertigungsautomat für Verstärkerladungen.
Automated production of squibs.



Rundlaufpresse für pyrotechnische Gas-satztabletten.

Rotary press for pyrotechnical squibs for gas propellants.

doubled its original workforce of 25 to today's figure of about 50. The original and sole production of squib-form propellants has been expanded to include the subassembly of components, reports CEO. Helmut Knöbel. „Our biggest advantage with this production is not only that distance to the customer is short, but that it is hazard-free“, he pointed out. Together with Takata and backed once more by the AMZ and its promotion of technology in Saxony, SF is working on the development of a new propellant for one of Takata's European customers. The product will replace a similar foreign

the machinery were made in the form of two further squib presses and accessories for around 1 million Euros. Since 2001, the company has invested almost 4 million Euros and there are further plans, which include the construction of new company premises. „These will place us closer to the Takata plant and give us more protection against flooding. The hundred-year flooding in 2002 in Saxony also hit us hard“, explained the managing director and added, „however, how quickly we can implement these plans depends on the general developments in the automotive sector“.

the machinery were made in the form of two further squib presses and accessories for around 1 million Euros. Since 2001, the company has invested almost 4 million Euros and there are further plans, which include the construction of new company premises. „These will place us closer to the Takata plant and give us more protection against flooding. The hundred-year flooding in 2002 in Saxony also hit us hard“, explained the managing director and added, „however, how quickly we can implement these plans depends on the general developments in the automotive sector“.



SF Automotive GmbH & Co. KG

Pulvermühlenweg
09599 Freiberg

Tel. +49(0)3731 20764101
Fax +49(0)3731 20764200
info@sf-automotive.com

Batterietechnologien und Sicherheitssysteme

In AMZ-Lounges erhalten Zulieferer Einblick in Entwicklungs-Road-Maps der nächsten Jahre

Antriebs- und Elektronikthemen stehen derzeit besonders im Fokus der Automobilentwickler. Die Endlichkeit fossiler Kraftstoffe, neue gesetzliche Regelungen zur Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit sowie gewachsenes technologisches Know-how sind hierfür wesentliche Treiber. Welche Themen Hersteller und Systemlieferanten in den nächsten Jahren dabei favorisieren, erfahren sächsische Automobilzulieferer u. a. in den speziellen Lounges der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ). Im zweiten Halbjahr 2008 konnten die Gäste mit Branchenexperten zur Entwicklung der Batterietechnologie und zu Sicherheitssystemen diskutieren.

Pierre Blanc, Geschäftsführer der Leclanché Lithium GmbH, Willstätt/Baden-Württemberg, zeigte auf, dass herkömmliche Batterietechnologien vor allem für den Betrieb von Konsumgütern ausgelegt seien und sich für Auto-Applikationen wenig eignen. Bei einem kurzen historischen Exkurs zur Batterieentwicklung im Auto legte er Vor- und Nachteile der verschiedenen Lösungen dar. Neben dem seit über 100 Jahren gebräuchlichen Bleiakku sei die Nickel-Cadmium-Batterie länger nutzbar, aber wenig für die Versorgung der heuti-



Batterieexperte Pierre Blanc von Leclanché Lithium.

Battery expert Pierre Blanc from Leclanché Lithium.

gen zusätzlichen Anwendungen im Auto geeignet. Nickel-Metall-Hybrid-Akkus werden beispielsweise im Hybridfahrzeug Prius eingesetzt, jedoch sei hierbei die Zyklusfestigkeit noch nicht hoch genug. Natrium-Batterien müssen immer auf hoher Temperatur gehalten werden und kommen u. a. bei Schwerlastfahrzeugen zum Einsatz, die rund um die Uhr laufen. Potenzial für den Pkw haben Anwendungen der Lithium-Ionen-Zellen. Leclanché Lithium besitzt Know-how für die Lithium-Polymer-Technologie, die auf einer langjährigen Entwicklung der

Fraunhofer-Gesellschaft basiert. Im Vergleich zu herkömmlichen Lithium-Polymer-Akkumulatoren weisen die Leclanché Lithium-Zellen eine große Zyklenfestigkeit bei hohen Temperaturen auf und sind somit langlebiger und sicherer als andere Akkus. Bis Autos mit reinem elektrischen Antrieb fahren, werden jedoch noch etwa sieben bis neun Jahre vergehen, prognostizierte der diplomierte Chemiker Blanc.

Das Thema Sicherheitssysteme stand im Mittelpunkt einer weiteren AMZ-Lounge. James Remfrey von der Division Chassis & Safety der Continental AG informierte über die ContiGuard-Entwicklungen. Darunter ist die Vernetzung aktiver und passiver Sicherheitssysteme sowie die Integration von Umfeldsensoren und Telematik zu verstehen. Autos mit ContiGuard können somit untereinander und mit der Infrastruktur kommunizieren und Sicherheitsinformationen austauschen. Als Beispiel nannte James Remfrey das System SensorFusion, bei dem der Bereich vor dem Fahrzeug durch Lasertechnik gescannt wird und in bestimmten Situationen ein automatisches Abbremsen herbeiführt. Was jetzt vor allem dazu dient, typische Unfälle im Stadtverkehr zu verhindern, soll mit ContiGuard auch für höhere Geschwindigkeiten zum Einsatz kommen.

Anzeige/advertisement

Starke Seiten
Der Marktplatz für
Ihre Präsentation

Marketingagentur Reichel

■ PUBLIC ● DESIGN ▲ ECONOMY

Kleinolbersdorfer Str. 6 • 09127 Chemnitz
Tel: 0371 7743510 • Fax: 0371 7743511

PUBLIC
DESIGN
ECONOMY

Battery technologies and safety systems

AMZ Lounges provide suppliers with insight into development road maps for the coming years

What with the finite nature of fossil fuels and new legal provisions regarding the environment and road safety, automotive developers are currently being pushed to use the engineering knowhow which they have gained over the years in drive systems and electronics. Manufacturers and suppliers from Saxony will be able to find out where they should focus in the coming years in the special Lounges set up by the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen – an intercompany initiative of automotive suppliers in Saxony. In the second half of 2008, guests there will have an opportunity to discuss the development of battery technologies and safety systems with experts from the sector.



James Remfrey stellte das Sicherheits-system ContiGuard vor.

James Remfrey seen here presenting the ContiGuard safety system.

polymer engineering based on developments made by the Fraunhofer Gesellschaft over many years. Compared with conventional rechargeable lithium-polymer batteries, the Leclanché lithium cells display greater cycle stability at higher temperatures and are thus safer and have a longer service life than other rechargeable batteries. However, it will be a further seven to nine years until a vehicle will have a purely electrical drive system, forecasts Mr. Blanc who is a graduate of chemistry. The topic of a further lounge session was safety systems. James Remfrey from the division of Chassis & Safety at Continental AG informed listeners about the ContiGuard developments which are to be seen as a networking of active and passive safety systems and the integration of environment sensor systems and electronic data transmission. Vehicles equipped with ContiGuard are therefore able to communicate with one another and the infrastructure, and exchange information regarding safety issues. James Remfrey named the SensorFusion system as an example whereby the area in front of a vehicle is scanned by means of laser and in certain situations, the vehicle is automatically braked. ContiGuard will therefore allow the motorist to drive at a higher speed but will also prevent typical inner-city road accidents.

Pierre Blanc, managing director of Leclanché Lithium GmbH, Willstätt/Baden-Württemberg pointed out that conventional batteries are designed mainly for operating consumer products and are little suited for applications in the automotive sector. In a brief historical digression into the history of battery development in vehicles, he presented the advantages and disadvantages of a variety of solutions. Compared with the rechargeable lead batteries which have been in use for more than 100 years,

nickel-cadmium batteries display a longer service life but are less suited as a source of supply for today's additional applications in vehicles. Although rechargeable nickel-metal hybrid batteries are installed in the Prius hybrid vehicles, the cycle stability is not yet high enough. Sodium batteries need to be kept at a high temperature and are used in heavy-duty trucks which are in operation around the clock. Lithium ions cells have a potential use in passenger vehicles. The Leclanché Lithium company has knowledge in lithium

Anzeige/advertisement

www.chemnitz-zwickau.de

Holen Sie sich den

Wachstumspreis 2009

Erstsendeschluss ist der 30. April 2009

KONTAKT:
 Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau GmbH
 Wolfgang Höhnel · Fon: 0375 27 21 590
 Max-Pechstein-Straße 3, 08056 Zwickau
 wolfgang.hoehnel@chemnitz-zwickau.de

ZUKUNFTSREGION
Chemnitz-Zwickau

Mit dem Wachstumspreis® der Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau werden besonders erfolgreiche Firmen und Unternehmerpersönlichkeiten der Region gewürdigt. Die vier Siegerfirmen erhalten als symbolische Auszeichnung eine Bronzestatuette und einen attraktiven Medienpreis. Damit unterstützt die Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau unternehmerische Initiative und Einfallstreue. Teilnahmeberechtigt sind alle inhabergeführten kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) aller Branchen mit Hauptsitz in der Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau. Der Inhaber muss über 50 Prozent der Geschäftsanteile besitzen.
 Wenn Sie teilnehmen möchten, reichen Sie bis 30. April 2009 (Datum des Poststempels oder der E-Mail) das ausgefüllte Grunddatenblatt (Download unter www.chemnitz-zwickau.de) sowie aussagekräftige Materialien zur Unternehmensdarstellung ein.

Neue Produkte erfolgreich in Fertigung integriert

2. BODY-IN-WHITE-Symposium mit hohem Praxisbezug Fahrzeugexperten präsentierten innovative Lösungen

Zahlreiche Lösungen für innovativen, hochqualitativen und dennoch kostenbewussten Karosseriebau beherrschten das 2. BODY-IN-WHITE-Symposium am 3. und 4. November 2008 in Dresden. Experten namhafter Automobilhersteller, Engineeringunternehmen, Systemlieferanten und weiterer Dienstleister trafen sich nach der gelungenen Premiere 2007 erneut, um das Spannungsverhältnis zwischen Kostendruck, Innovation und Qualität zu diskutieren.

Das vom RKW Sachsen e. V. veranstaltete Symposium zeichnete sich wiederum durch seinen hohen Praxisbezug aus, der sich in neuen Exponaten widerspiegelte. Dazu gehörten die mit dem EuroCarBody Award 2008 ausgezeichneten VW Passat CC und Audi Q5 genauso wie der zum Auto des Jahres gewählte Opel Insignia sowie der neue Ford und der VW Caddy Maxi. Am Beispiel dieser innovativen Karosserieentwicklungs- und -fertigungskonzepte demonstrierten die Referenten, wie es den Automobilherstellern im Verbund mit Anlagenbauern immer besser gelingt, neue Produkte in die bestehende Produktion zu integrieren.

Wie durch innovative Lösungen die Qualitätsprüfung von Laserschweißnähten verbessert und effektiviert wird, zeigten Ralf Albrecht und Jörg Renner von VW Sachsen auf. Mittels Thermographie werden insgesamt rund 90 Meter Schweißnähte an Golf-, Passat- und Bentley-Karosserien auf Festigkeit geprüft. Bisher setzte VW Sachsen die zeitintensive zerstörende Meißelprüfung dafür ein, die zwei Mal wöchentlich durchgeführt wurde. Mit der zerstörungsfreien Thermografie erfolgt die Prüfung täglich. Eine zeitnahe Prozessoptimierung, höhere Transparenz und weniger Schrottkosten sind wesentliche Effekte. Pro Jahr ergeben sich Einsparungen von knapp 800.000 Euro. Die mechanischen Komponenten, die Steuerungs- und

Automatisierungstechnik sowie das Prüfsystem haben die sächsischen Unternehmen K+L Elektrotechnik sowie InfraTec in einem AMZ-Netzwerk erarbeitet. Innovationen im Karosseriebau werden auch im VW-Werk Emden realisiert. Dazu gehört die Umrüstung der Laser-Großgeostation, die das Löten der unterschiedlichen Dachgeometrien von Passat Variant und CC in einer Anlage erlaubt. Ford hat mit dem neuen Fiesta das erste globale Auto des Automobilherstellers entwickelt. Ein Beispiel für Kosteneffizienz ist der Türrahmen, der von bisher zehn auf jetzt acht Bauteile reduziert wurde. Damit werden Investitionskosten von 50 Prozent eingespart. Mit dem Opel Insignia ist das neue Flaggschiff der Marke auf den Markt gekommen. Der Insignia gilt als Vorläufer für 22 folgende Derivate und soll weltweit im GM-Konzern produziert werden.

Eine Herausforderung bei Audi war die Integration des SUV Q5 in die A4-Fertigung. Gefordert waren u. a. systemgleiche Fügefolgen und -verfahren in Karosseriebau und Montage wie beim A4 Avant. Wesentliche Karosserieräume konnten aus dem Modulbaukasten übernommen werden. Die Integration des VW Caddy Maxi gelang im VW-Werk Poznan bei gleichzeitiger Erhöhung der Tagesstückzahl von 650 auf 700 Fahrzeuge. Prozessoptimierungen mit vorhandener Technik führten u. a. im Unterbau zu zwei Prozent mehr Anlagenverfügbarkeit.

Die Möglichkeiten der Robotertechnik für einen flexiblen Karosseriebau, die Parallelisierung von Produkt- und Produktionsanlagenentwicklung, die noch bessere Vernetzung von Herstellern, Zulieferern und Ingenieurbüros über Datenbank basierte Simulation und Offline-Programmierung sowie die Perspektiven des Multi-Material-Leichtbaus und die Nutzung von Kunststoff für die Türmodulfertigung standen weiterhin im Fokus der Vorträge und Diskussionen.

www.biw-symposium.com



Im Inneren des Internationalen Congress Centers Dresden als Rohbaukarosserie, vor dem Center als Fertigfahrzeug – die Teilnehmer des 2. BODY-IN-WHITE-Symposiums konnten alle Fahrzeuge genau in Augenschein nehmen.



Fachdiskussion direkt am Fahrzeug – ein Beispiel für den hohen Praxisbezug des vom RKW Sachsen e. V. veranstalteten BODY-IN-WHITE-Symposiums.

Fotos: Ina Reichel

Successful integration of new products into manufacturing process

2. BODY-IN-WHITE symposium with high level, practical orientation – Vehicle experts present innovative solutions



Inside the International Congress Center Dresden the body-in-white; in front of the Center, the finished vehicle – attendees at the 2. BODY-IN-WHITE Symposium had the opportunity of taking a close look at all the vehicles.



Experts seen here discussing the vehicle direct – one example of the highly practical nature of the BODY-IN-WHITE symposium organized by RKW Sachsen e.V.

Photos: Ina Reichel

Numerous solutions for innovative, high-quality and yet cost-conscious production of bodies-in-white were the dominating theme at the 2. BODY-IN-WHITE symposium held on November 3 and 4, 2008 in Dresden. Experts from reputed vehicle manufacturers, engineering companies, system suppliers and other service providers met following the successful premiere in 2007 again to discuss the balancing act between cost-pressure, innovation and quality.

The symposium which was organized by RKW Sachsen e. V. featured once more a high level of practical orientation reflected in the new exhibits. These included the VW Passat CC which won the EuroCarBody Award 2008, the Audi Q5, as well as car of the year the Opel Insignia, the new Ford and the VW Caddy Maxi. Using these examples of innovative in body-in-white development and production, the lecturers showed how much better it is for vehicle manufacturers to succeed in integrating new products into existing production processes if they network with the plant engineering companies. Ralf Albrecht and Jörg Renner from VW Sachsen showed how innovative solutions can lead to improved and effective quality control of laser-welded seams. A total of almost 90 meters of welded seams in the Golf, Passat, and Bentley bodies-in-white are inspected for stability using thermal imaging. In the past, VW Sachsen used to carry out a twice-weekly inspection using a chisel, a process which was destructive and time-consuming. The non-destructive thermal imaging method is now used daily to provide considerable real-time process optimization, higher transparency and reduced scrap costs. In all, the method leads to annual savings of almost 800,000 Euros. The mechanical components, the control and automation systems

and the test system were conceived by K+L Elektrotechnik and InfraTec from Saxony in an AMZ network. Innovative body-in-whites are also implemented in the VW works in Emden. These include a retrofit of the large-scale laser geo-station which allows a variety of roof geometries in the Passat Variant and CC to be soldered in one plant.

With the new Fiesta, Ford has developed its first global vehicle. One example of cost-efficiency is the doorframe which has been reduced from ten to now eight components and thus saves 50 per cent investment costs. Opel's new flagship, the Insignia, has also been launched and is seen as the forerunner to 22 subsequent derivatives which are to be produced worldwide by the GM Group. Audi was challenged in integrating the SUV Q5 into the A4 production. This required among other things a system-identical bonding sequence and procedure for bodies-in-white and an assembly like the one used for the A4 Avant. The company was able to take over a large part of the body periphery from the module construction set. The successful integration of the VW Caddy Maxi in the VW works in Poznan went hand in hand with an increase in the number of items per day from 650 to 700 vehicles. Process optimization using existing engineering on the carcass resulted, among other advantages, in a two per cent increase in plant availability.

Other topics on which the lectures and discussions focused included the possibility of using robotics for flexible production of bodies-in-white, the parallelization of product and production plant development, improved networking between manufacturers, suppliers and engineering offices via data-based simulation and offline programming as well as prospects of multi-material light-weight construction and the use of plastics for door module production.

www.biw-symposium.com

Gemeinsam starteten sie das neue Presswerk: die KWD-Geschäftsführer Rainer Menten und Konrad Laurer, der Aufsichtsratsvorsitzende der Schnellecke Group, Rolf Schnellecke, Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich und Nikolaus Külps, Vorstandsmitglied der Schnellecke Group und Vorstandssprecher der KWD Automotive (v. l.).

Seen here setting the new press into operation: KWD managing directors Rainer Menten and Konrad Laurer; chairman of the Schnellecke Group, Rolf Schnellecke, Saxony's Minister President Stanislaw Tillich and Nikolaus Külps, member of the Schnellecke Group board and spokesman for the KWD Automotive (seen from the left).



„Wir glauben an die Branche und den Standort“

KWD Radeberg weihte neues Presswerk ein – Investitionen von rund 16 Millionen Euro

In Zeiten des Abschwungs sich rechtzeitig für den nächsten Aufschwung zu rüsten – diese Einstellung prägte die Atmosphäre zur Einweihung der jüngsten Investition bei der Karosseriewerke Dresden GmbH. Das zur Schnellecke Group Wolfsburg gehörende Unternehmen im sächsischen Radeberg hat seine Produktionsfläche um 6000 Quadratmeter auf insgesamt 18.000 Quadratmeter vergrößert. Herzstück der neuen Halle ist eine neue sechsstufige Pressenstraße.

Der Hersteller von Strukturbauteilen für Karosserie, Fahrwerk und Sitz investierte 2008 rund 16 Millionen Euro in sein zweites Presswerk. „Wir werden damit die Erfolgsgeschichte von KWD fortschreiben. Wir glauben an die Zukunft der Automobilindustrie und des Standortes Radeberg“, betonte Geschäftsführer Konrad Laurer angesichts der im dritten Quartal 2008 weltweit einsetzenden Rückgänge in der Automobilproduktion. Er erinnerte daran, dass das heutige Unternehmen in seiner mehr als

hundertjährigen Geschichte schon einige Tiefen gemeistert habe und zu neuen Höhen emporgestiegen sei. Dazu gehöre das Wiedererstarken nach einem Konkurs in den 1930er Jahren genauso wie die Aufbauleistung des gesamten Teams nach dem Niedergang der DDR.

1994 hatte die Schnellecke Group KWD von der Treuhand übernommen. 1996 erfolgte die Errichtung des ersten neuen Presswerks. Die Modernisierung des Rohbaus schloss sich an. Seitdem hat sich das 390 Mitarbeiter zählende Unternehmen, das in der Tradition des Gläser-Luxuskarosseriebaus steht, als Hersteller von gepressten, gestanzten und geschweißten Komponenten für namhafte Marken wie Audi, Bentley, Mercedes, Porsche und VW etabliert.

„Wir werden künftig noch größere Flexibilität einfordern und die schwierige Zeit nutzen, um aus der Krise eine Chance zu machen“, betonte Rolf Schnellecke, Aufsichtsratsvorsitzender der Schnellecke Group. Mit Blick auf die sächsische Regierung gab er der Hoffnung Ausdruck, dass Stabilität und Vertrauen weiterhin wichtige Pfunde für die Zusammenarbeit mit der Wirtschaft seien.

Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich versicherte, dass die Staatsregierung als Partner den Betroffenen zur Seite stehe.



Prachtvolle Oldtimer erinnerten an die Zeit des Gläser-Karosseriebaus, in dessen Tradition KWD steht.

Splendid vintage cars recall the days of the Gläser-Karosseriebau, in whose tradition KWD operate.

www.kwd-dd.de



Die neue Pressenstraße ist das Herzstück der Produktionserweiterung beim Karosseriekomponentenhersteller KWD in Radeberg.

The new press line forms the core of the expansions made to the production hall of KWD, Radeberg, makers of body components.

„We have confidence in the sector and in the location“

KWD Radeberg officially opens new pressing plant – investments of almost 16 million Euros

In times of economic decline, getting ready in good time for the next upswing – a strategy which characterized the atmosphere during the official opening of the Karosseriewerke Dresden GmbH's latest investment. The company in Radeberg, Saxony which is a member of the Schnellecke Group Wolfsburg has augmented its production area by 600 square meters and now totals 18,000 square meters. The core of the new production hall is a new six-step press line.

owned enterprises. 1996 saw the installation of the first press unit followed by a modernization of the building shell. Since then, the company with its workforce of 390 has made a name for itself in the tradition of the Gläser-Luxuskarosseriebau with its pressed, stamped and welded components for reputed makes such as Audi, Bentley, Mercedes, Porsche and VW.

„We shall call for even more flexibility in the future and use these difficult times of crisis to generate opportunities“, empha-

sized Rolf Schnellecke, chairman of the Schnellecke Executive Board. With Saxony's government in mind, he expressed the hope that stability and trust would continue to be key factors for business cooperation.

Saxony's Minister President, Stanislaw Tillich, gave reassurance that the government would assist those partners affected.

www.kwd-dd.de

In 2008, the company which makes structural components for bodies, chassis and seats invested 16 million Euros in a second pressing unit. „In doing so, we shall be continuing KWD's successful history“, pointed out Konrad Laurer, managing director, in light of the worldwide decline in the auto-motive sector in the third quarter of 2008 and recalled that the enterprise had suffered many a setback in its 100 years of history and overcome them to go on to new heights. Such events included for example, recovery following bankruptcy in the Thirties and the efforts of the whole team to get the company running again after the fall of the German Democratic Republic. In 1994, the Schnellecke Group took over KWD from the Treuhand – a trust formed to privatize the then nationally-



Die Leipziger Auto Symphoniker zeigten, dass Pkw nahezu ein Orchester ersetzen können.

Fotos: Reichel

The Leipziger Auto Symphoniker demonstrate that autos can almost replace an orchestra.

Photos: Reichel

Neuer Panzerstahl schützt Fahrzeuge bei Beschuss

IndiKar Wilkau-Haßlau als Systemlieferant für Sonderfahrzeugprojekte bei Pkw- und Nutzfahrzeugherstellern etabliert – Projektentwicklung mit Unterstützung der Initiative AMZ



IndiKar-Geschäftsführer Ronald Gerschewski stellte den neuen, bei Beschuss schützenden Panzerstahl am Beispiel einer B-Säule auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008 vor.

IndiKar's CEO, Ronald Gerschewski, seen here demonstrating a B-column made in the new bullet-proof, armor steel at the utility vehicle trade fair IAA Nutzfahrzeuge 2008.

InKaS 7.0 multihit heißt ein neuer Panzerstahl, der Fahrzeuge bei Beschuss schützen soll. Entwickelt wurde er in einem sächsischen Technologieförderprojekt unter Führung der IndiKar Individual Karosseriebau GmbH Wilkau-Haßlau. Das Unternehmen der Farmingtons Group Georgsmarienhütte agiert seit fünf Jahren als Anbieter von Sonderlösungen für die Automobilindustrie am Markt.

Die Kompetenz erstreckt sich von der Materialentwicklung über die Prozessintegration von Sonderfahrzeugen, deren Individualisierung bis zur Erstellung von Prototypen, Fahrzeugstudien und Kleinserien von Karosserie- und Interieurbauteilen. IndiKar hat sich damit als Systemlieferant für Sonderfahrzeugprojekte bei verschiedenen Automobilherstellern im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich etabliert.

Der neuentwickelte Stahl kann im Dickblechbereich pressgehärtet werden. Mehrere Komponenten lassen sich ohne Schweißen in einer Baugruppe zusammenfassen. „Das spart Bauraum, Gewicht und Geld“, benennt IndiKar-Geschäftsführer Ronald Gerschewski wesentliche Effekte des neuen Werkstoffs und verweist auf das Muster einer B-Säule: „Im Vergleich zu etabliertem Material konnten wir das Produkt für einen deutlich günstigeren Preis fertigen. Mit diesem Argument ist es uns gelungen, einen neuen Auftrag zu generieren.“

Mit AMZ-Unterstützung gewünschte Effekte erreicht

Unterstützt wurde die Technologieentwicklung von der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ). Für Projektmanagerin Dr. Claudia Scholta sind dabei genau die Effekte eingetreten, welche AMZ erreichen will: „Innovationen in Wertschöpfung umzusetzen und damit Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, dabei begleiten wir sächsische Automobilzulieferer seit 1999.“ Die Entwicklung von IndiKar und weiteren Partnern ist eines von mittlerweile 242 Technologie- bzw. Kooperationsprojekten, die seit Gründung realisiert wurden. Sie tragen ein Potenzial von rund 2,5 Milliarden an zusätzlichem Umsatz sowie von mehr als 4000 neuen Arbeitsplätzen in sich. Die über 100 IndiKar-Mitarbeiter planen weitere Technologieentwicklungen, zum Teil auch wieder mit Unterstützung von AMZ. Neben dem Einsatz von Stahl und

Aluminium liegt der Fokus auf Faserverbundbauteilen, die für Strukturteile und hochdynamisch beanspruchte Beplankungen sowie Verkleidungen Anwendung finden. Das Thema alternative Materialien spielt auch bei großflächigen Panzerungsbereichen wie Dach, Stirn- und Rückwand eine Rolle. „Den Sonderchutz erhöhen und dabei Gewicht reduzieren, das hört sich nach Widerspruch an, ist aber genau der Weg, den wir mit unserem Know-how in der Material-, Bauteil- und Technologieentwicklung weiter beschreiten“, sagt der Geschäftsführer. Das Unternehmen investiert dafür in ein eigenes Material- und Versuchslabor mit Beschusskanal.

Erfüllung vieler Sonderwünsche ist gefragt

Zum individuellen Fahrzeugbau gehört darüber hinaus die Erfüllung vieler weiterer Sonderwünsche. „Ob Kühlfach, Minibar oder Panzerung – Ausstattungspakete abseits der Serienfertigung sind gefragt. Wir verstehen die Prozesse in der Automobilindustrie und setzen sie in Kleinstserien um. Darin liegt der Vorteil für unsere Kunden“, erklärt Ronald Gerschewski. Das Unternehmen aus Wilkau-Haßlau gehört zu insgesamt drei deutschen Firmen, die fertigungsintegriert Sonderlösungen für die Automobilindustrie realisieren.

Autos, in denen Know-how von IndiKar steckt, fahren beispielsweise Mitglieder europäischer Regierungen. Doch dieser Markt ist eher klein. „Vor allem in Russland und im arabischen Raum gibt es eine große Nachfrage nach Individualfahrzeugen. Die Ansprüche sind sehr hoch und meist ohne Kompromisse zu erfüllen. Wir sind mit unseren hochqualifizierten Mitarbeitern dafür gut gerüstet“, betont der Geschäftsführer.

Innovative armor steel protects vehicles under fire

IndiKar Wilkau-Haßlau well-established with manufacturers of passenger and utility vehicles as system supplier for customized vehicle projects – project development supported by the AMZ initiative

InKaS 7.0 multihit is the name of a new type of armor steel which protects vehicles under attack. It has been developed in the course of a technology promotion project under the management of IndiKar Individual Karosseriebau GmbH Wilkau-Haßlau. The company which is a member of the Farmingtons Group Georgsmarienhütte has been actively engaged in the market for five years providing special solutions for the automotive industry.

The company's skills range from material development to process integration and individualization of special-purpose vehicles, and include the creation of prototypes, vehicle studies and low-volume production series of body shells and interior components; skills which have made a name for IndiKar as system suppliers for special-purpose vehicle projects among various manufacturers of passenger and utility vehicles. The newly-developed steel can be press-hardened in thicker grades and several components can be combined into one assembly without having to be welded. „That saves construction space, weight and money“, said IndiKar's managing director, Ronald Gerschewski, illustrating the considerable benefits of the new material, using a B-column as an example. „In comparison to conventional materials we can make the product for a distinctly more favorable price; a factor which has won us a new order“.

Targeted benefits achieved – backed by AMZ

The development of this technology was supported by the AMZ Verbundinitiative Automobilzuliefer Sachsen (a network of automotive suppliers in Saxony). According to AMZ project manager Dr. Claudia Scholta, the AMZ has been supporting the automotive supply industry in Saxony since 1999 „helping it to turn innovation into value creation and the-

reby ensuring competitive ability“ and thus succeeded in getting exactly the benefits and effects it was meant to achieve. In the meantime, the development of IndiKar and other partners has been just one of 242 technology and cooperation projects which have been implemented since the founding of the AMZ; projects carrying a potential of around € 2.5 billion in additional turnover, not to mention 4000 new jobs.

The IndiKar workforce numbering over 100 is planning further technology developments some of them with the support of AMZ. Besides the use of steel and aluminum, the focus is on composite fiber components which can be employed in structural components, sheeting which is subjected to highly-dynamic stress, and as linings. Alternative materials play also a major role in large armored areas such as roofs, bulkheads and rear panels. „Increasing special-purpose protection and reducing weight at the same time sounds a bit paradox but it is exactly the path of expertise we continue to travel in developing materials, components and technologies“, explained the CEO. The company has invested in its own material and experimental laboratory which features a ballistic firing range.

Meeting many special wishes much in demand

Making customized vehicles involves having to meet a host of many special wishes. „Accessories and equipment outside of the serial production are much sought after – that could be a fridge, a mini-bar or armor plating. But we understand the processes used in the automotive industry and can implement them in low-volume production series for the benefit of our customer“, explained Ronald Gerschewski. The company from Wilkau-Haßlau is one of just three German enterprises which are able to implement production-integrated special-purpose solutions for the automotive



Auch Sonderfahrzeugprojekte im Nutzfahrzeubbereich werden von IndiKar realisiert.

Fotos: Frank Reichel

IndiKar can also handle projects involving special-purpose utility vehicles.

Photos: Frank Reichel

industry. Vehicles built using IndiKar knowhow are the preferred means of travel by many members of European governments, for example, although this market tends to be a small one. The great demand for individual vehicles comes mainly from Russia and the Arabian world where requirements are extremely high and must be met without compromise. „But our highly-qualified workforce is well equipped to deal with them“, emphasized the CEO.

www.indikar.com



Die Gäste des 1. Westfalia InnoDays beim Rundgang durch die Westfalia Presstechnik.
 Guests at the 1. Westfalia InnoDays seen here on a tour of the Westfalia Presstechnik site.



Die Geschäftsführer Mathias Schwarzendahl (l.) und Jens Mogdans stellten zum Westfalia InnoDay u. a. Vorhaben in der Materialentwicklung vor.

Keine Abstriche an der Entwicklung

Westfalia Presstechnik nutzt schwierige Situation in der Autobranche für eigenen „Fitnesskurs“

Im September 2008 vollendete die Westfalia Presstechnik GmbH & Co. KG Crimmitschau ihr erstes Firmenjahrzehnt. Das Unternehmen der Heitkamp & Thumann Gruppe ist seitdem von einem reinen Teilefertiger zum Entwicklungspartner für namhafte Automobilhersteller und Systemlieferanten gewachsen. Die Komponenten für Sitz, Karosserie und Fahrwerk sind in nahezu allen Automarken der Welt zu finden.

Seit dem Durchschlagen der internationalen Finanzkrise auf die Autoindustrie musste die Westfalia wie viele andere Zulieferer auch ihre Prognosen und Erwartungen für 2008 und 2009 korrigieren. „Wenn bei den Herstellern keine Fahrzeuge vom Band rollen, werden auch keine Zulieferungen gebraucht. Das schlägt sich natürlich bei uns nieder. Wir werden 2008 noch mit einem vernünftigen Umsatz abschließen, rechnen jedoch nach jetzigem Stand für 2009 mit mindestens 20 Prozent weniger“, informieren Mathias Schwarzendahl, Vorsitzender der Geschäftsführung, und Jens Mogdans, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing, zur Situation Ende 2008. Das 160 Mitarbeiter zählende Unternehmen nutzt die Zeit, um alle Prozesse, alle Kostenpositionen genau abzuklopfen,

Schwachpunkte zu erkennen und sich fit zu machen für die Zeit des nächsten Aufschwungs. Sortieren müsse man auch beim Personal, jedoch nicht nur mit Entlassungen. „Wir haben die Leiharbeit abgebaut und überlegen, die Arbeitszeitvolumina über einen bestimmten Zeitraum nach unten zu drehen. Entlassungen sollen nach Möglichkeit vermieden werden, denn wir haben einen Mitarbeiterstamm, den wir gern behalten wollen“, betonen die Geschäftsführer.

Keine Abstriche wird es bei der Westfalia Presstechnik in der Entwicklung geben. „Im Gegenteil“, unterstreichen Mathias Schwarzendahl und Jens Mogdans, „an dieser Front werden wir verstärkt wirken. Wir setzen interne Projekte auf, um besser zu werden, leiten Rationalisierungsmaßnahmen ab. Das gilt für die Entwicklungen im Produkt-, Technologie- und Servicebereich gleichermaßen, denn hier liegt die Zukunft. Damit können wir uns von osteuropäischen Standorten abheben.“

Noch viel Innovationspotenzial will das Unternehmen aus seinen Kernkompetenzen heraus erschließen. Dazu gehört neben den Stärken in den Prozessen sowie bei Maschinen und Betriebsmitteln das Material. Das wurde auf dem ersten Westfalia InnoDay im September deut-

lich. Die Westfalia Presstechnik hat sich auf die Umformung von hoch- und höchstfesten Stählen mit einer maximalen Blechstärke von drei Millimetern spezialisiert. Mindestens 80 Prozent aller Produkte weisen diese hohen Festigkeiten auf. „Nach vorn bringt uns hier die gute Zusammenarbeit mit Lieferanten wie ThyssenKrupp Steel oder Bilstein“, betont Jens Mogdans. Mit Bilstein ist es beispielsweise gelungen, die Belastung für eine Sitzschiene zu verdoppeln und gleichzeitig die Materialdicke von 2 auf 1,5 Millimeter zu reduzieren.

An solchen Innovationen, die gleichermaßen zur Gewichtseinsparung und Crashesicherheit im Auto beitragen, wird konsequent gearbeitet. Großes Potenzial sieht das Crimmitschauer Unternehmen in der Entwicklung der sogenannten X-IP-Stähle, die bei hoher Festigkeit gute Umformeigenschaften besitzen und sich durch eine beträchtliche Energieaufnahme auszeichnen. Auch wenn diese Werkstoffentwicklung noch im Forschungsstadium steckt und Probleme wie eine Wasserstoffversprödung am Endprodukt zu lösen sind, arbeitet der Crimmitschauer Umformspezialist gezielt auf den Einsatz dieses Materials hin.

www.westfalia-group.com



CEO's Mathias Schwarzendahl (l.) and Jens Mogdans presentations at the Westfalia InnoDay included projects in material development.



Fachsimpeln an den Metallkomponenten für Sitz, Karosserie und Fahrwerk.

Talking shop about metal components for seats, bodies and chassis.

Fotos/Photos: Westfalia Presstechnik

Zero cutbacks in developments

Westfalia Presstechnik combats the crisis in the automotive sector with its own „fitness program“

Im September 2008, Westfalia Presstechnik GmbH & Co. KG Crimmitschau could look back on its first ten years of company history. In this time, the company which is a member of the Heitkamp & Thumann Group has advanced from simply making parts and has become a development partner for reputed vehicle manufacturers and system suppliers. Their components for seats, bodies and chassis can be found in practically all of the auto brands around the world.

Since the international financial crisis hit the automotive industry, the Westfalia-like many other suppliers – have had to correct their forecasts and expectations for 2008 and 2009. „If the makers aren't turning out vehicles, then they don't need supplies, a fact which of course impacts us, too. We shall end 2008 still with a reasonably sound turnover, but in the light of the present situation, we reckon with a 20 per cent drop in 2009“, commented Mathias Schwarzendahl, Chairman of the Board of Managers and Jens Mogdans, managing director for Sales and Marketing on the situation at the end of 2008. The company and its workforce of 160 are making good use of the time to take a very close

look at all of its processes and cost items, to identify weak points and to get into shape ready for the next upswing. This includes sorting out personnel, but that does not simply mean dismissals. „We have cut the number of temporaries and are considering reductions in working hours over a certain period. We want to avoid dismissals wherever possible because we have a workforce we would like to keep“, emphasized the managing directors.

There will be no cutbacks at Westfalia Presstechnik where developments are concerned, „On the contrary“, emphasized Mathias Schwarzendahl and Jens Mogdans, „we will be increasing our efforts on this front. We shall be setting up in-company projects for improvement and from these we shall derive rationalization measures. That holds for developments in the product and service sectors, because this is where our future lies and this is what will give us a cutting edge over other European sites“.

The company is looking to generating a great deal of innovation potential from its core skills which include its strengths in materials and machining processes – a fact clearly demonstrated at the first Westfalia InnoDay im September. The Westfalia Presstechnik is specialized in

forming high-strength and highest-strength steels with a maximum sheet thickness of 3 millimeters. At least 80 per cent of all products display this level of high strength. „In this area, it is our excellent collaboration with suppliers like ThyssenKrupp or Bilstein which brings us forward“, remarked Jens Mogdans. For example, together with Bilstein, they have succeeded in doubling the load-bearing properties of seat runners and at the same time reducing the material thickness from 2 to 1.5 millimeters. There will be no let up in working consistently on innovations like these which contribute to weight reduction and crash safety in vehicles. The company from Crimmitschau envisages great potential in the development of so-called X-IP steels which in addition to featuring high strength have good forming properties and display considerable energy uptake. Although these material developments are still in the research stage and the problem of hydrogen-induced corrosion in the end product remains to be solved, the forming specialists in Crimmitschau are targeting their work on making this material fit for use.

Das 5. Chemnitzer Karosseriekolloquium befasste sich Anfang November 2008 mit aktuellen Entwicklungen in der Branche.

Foto: Reichel

At the beginning of November 2008, the 5th. Chemnitzer Karosseriekolloquium addressed current developments in the field of bodies.

Photo: Reichel



Mit Innovationen die Krise meistern

CBC2008: Neueste Entwicklungen in der Karosseriefertigung diskutiert

Surviving the crisis through innovations

CBC2008: discussions on the latest developments in body production

Mit Innovationen die Krise meistern – so lässt sich das Credo des 5. Chemnitzer Karosseriekolloquiums CBC2008 zusammenfassen, zu dem sich rund 170 Fachleute am 11. und 12. November trafen, um sich über neueste Entwicklungen in der Karosseriefertigung auszutauschen.

Wie können auch in der gegenwärtig schwierigen Weltwirtschaftslage kosteneffizient und umweltschonend Autos produziert werden? Antworten auf diese Schlüsselfrage gaben unter anderem der Škoda-Vorstand Reinhard Jung, der technische Direktor von Shanghai Volkswagen, Michael Oeljeklaus, und der Präsident von Volkswagen Indien, Jörg Müller. In den Vorträgen und Diskussionen äußerten sich die Teilnehmer über die derzeitige angespannte wirtschaftliche Situation in keiner Weise resigniert. Aus der Vielzahl der vorgestellten Innovationen entlang der gesamten Prozesskette der Karosseriefertigung lässt sich vielmehr ableiten, dass die deutsche Automobilindustrie einschließlich ihrer Zulieferer

optimistisch und gut gerüstet in die Zukunft blickt.

Das Vortragsprogramm wurde durch Präsentationen und praktische Vorführungen im produktionstechnischen Versuchsfeld des Fraunhofer IWU ergänzt. Vor Ort konnten die Teilnehmer die Herstellung von Nockenwellen live mitverfolgen oder die Effekte des Hochgeschwindigkeitsschneidens von Blechen und Rohren beobachten.

Das Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU plant das nächste Karosseriekolloquium für das Jahr 2011 wieder in Chemnitz.

Overcoming the crisis with innovations – that sums up the credo of the 5th. Chemnitzer Karosseriekolloquiums CBC2008 where around 170 experts met on November 11 and 12 to exchange information about the latest developments in manufacturing bodies.

How, in this current difficult worldwide economic crisis, can vehicles be cost-efficiently and environmental-compatibly produced? The answers

came from Reinhard Jung, member of the Škoda board, director of engineering at Shanghai Volkswagen, Michael Oeljeklaus, and the President of Volkswagen India, Jörg Müller. The participants in the lectures and discussions on the current difficult economic situation showed no signs of resignation. On the contrary, from the numerous innovations presented along the whole of the process chain of body constructions it could be seen that the German automobile industry and its suppliers were optimistic and were well equipped to tackle the future.

The program of lectures was supplemented by presentations and practical demonstrations in the production-engineering test fields at the Fraunhofer IWU where the attendees could see for themselves the actual production of camshafts or could observe the results of high-speed cutting of sheet metal and tubes.

The Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik IWU are planning to hold the next congress on bodies in 2011 in Chemnitz again.

Teamwork für Mobilität



- Sitzschienenprofile
- Großpressteile
- Chassis-Komponenten
- Schweißbaugruppen



- Transfer-, Folgeverbund-, Platinenschnitt- sowie Schwenkschnittwerkzeuge,
- CNC-Transfersysteme
- Metallbalgmaschinen
- Transferpressen



Präzision ist in der Automobilindustrie ein entscheidender Faktor. Um den hohen Anforderungen zu entsprechen, arbeiten Produzent und Werkzeugbau deshalb idealerweise eng zusammen. Westfalia Presstechnik setzt in dieser Hinsicht auf das Fachwissen und die Zuverlässigkeit des benachbarten Werkzeugbaus H&T ProduktionsTechnologie. Der Mehrwert: kurze Wege und optimale Synergieeffekte.

Westfalia Presstechnik und H&T ProduktionsTechnologie – Teamwork für Mobilität.



WESTFALIA
Presstechnik

Gewerbering 26
D-08451 Crimmitschau
Phone: +49 (0) 3762-940-0
Fax: +49 (0) 3762-940-100
info-wpc@westfalia-group.com
www.westfalia-group.com



H&T ProduktionsTechnologie GmbH

Gewerbering 26 b
D-08451 Crimmitschau
Phone: +49 (0) 3762-707-100
Fax: +49 (0) 3762-707-101
info@ht-pt.com
www.ht-pt.com

Wege zur optimalen Materialausnutzung

Anchor Lamina: Modulares Werkzeugkonzept zur Fertigung von Karosserie-Formplatinen



Platinenschneidwerkzeug von Anchor Lamina.
Sheet cutting tools made by Anchor Lamina.

Foto: Anchor Lamina
Photo: Anchor Lamina

Material- und Fertigungskosten einzusparen ist gerade in Zeiten explodierender Rohstoffpreise ein akutes Thema für den werkstoffintensiven Karosseriebau. Die Anchor Lamina GmbH aus Chemnitz bringt als Partner führender deutscher Automobilhersteller ihr Know-how in ein modulares Werkzeugkonzept ein, mit dem sich die Kosten für die Herstellung von Formplatinen deutlich reduzieren lassen.

Die Grundidee lautet, aus dem Coil-Blechband so viele Teile wie möglich zu schneiden. Status Quo ist die optimierte Anordnung von maximal vier gleichen Karosserieteilen. In Zukunft soll die Verschachtelung von vier unterschiedlichen Teilen möglich sein. Anchor Lamina setzt dieses Konzept beim Bau von Platinenschneidwerkzeugen um und bringt eigenes Know-how mit ein. „Ausgehend vom finalen Bauteil sowie der dafür notwendigen Rohplatte werden die Daten für eine optimale Platinenanordnung mittels CATIA V5 bestimmt. Ebenso fließen Aussagen zur jeweils kostenoptimalen Coilbreite in das Verfahren ein. Auch wird die verschachtelte Teileanordnung werkzeugseitig so aufbereitet, dass mit einem Hub möglichst viele Platinen geschnitten werden können“, erläutert

Geschäftsführer Wolfgang Neubert das Vorgehen.

Der innovative Sonderfertiger für den Werkzeug- und Formenbau trägt mit der Realisierung dieses Konzeptes bei, dass bei der Herstellung von Karosserie-Formplatinen beträchtliche Einsparungen erreicht werden. „Setzt man die positiven Effekte gleich 100, dann werden 66 Prozent durch die Verschachtelung erzielt, 21 Prozent resultieren aus Fertigungskostenreduzierung und 13 Prozent aus dem Coillbreitensprung“, informiert der Geschäftsführer. Er verschweigt nicht, dass diese Technologie zunächst auch höhere Investitionen in Werkzeuge und Pressenperipherie voraussetzt. „Letztendlich sind aber die Einsparungen größer als die zusätzlichen Aufwendungen“, betont er. Anchor Lamina sorgt darüber hinaus für weitere Effekte bei Konstruktion und Fertigung der Platinenschneidwerkzeuge. Die Ausführung in Plattenbauweise zeigt sich bereits optisch der Gussbauweise überlegen. Während das in Guss gearbeitete Werkzeug rund 900 Millimeter hoch ist, kommt die Stahlkonstruktion (Plattenbauweise) mit 400 Millimetern aus. Diese Platinenschneidwerkzeuge werden nach einem modularen System gefertigt, welche in der Regel bei 2260 x 1330 Millimetern beginnen und gegenwärtig bei 4700 x 2640 Millimetern enden. Das

Werkzeugkonzept ist flexibel aufgebaut, so dass über die Standardabmessung hinaus variiert werden kann.

Möglich wird diese Flexibilität durch weitere modulare Werkzeugkomponenten wie Aufbauplatten, Heberahmen, Platinausroller und Schneidmesser. Ebenso gehören Platinenlängsteleinrichtungen, Grundgestelle für die Pressenperipherie sowie Platinenstapeleinrichtungen zum Programm von Anchor Lamina. Das 1991 gegründete Unternehmen hat sein Know-how und seine Kapazitäten Schritt für Schritt ausgebaut. Neben Automobilherstellern und Zulieferern gehören Maschinen- und Anlagenhersteller sowie Werkzeug- und Formenbauer zu den wichtigsten Auftraggebern. Der Entwicklungspartner verantwortet innerhalb der kanadischen Anchor-Danly-Gruppe den Marktauftritt in Europa und bedient mittlerweile mehr als 400 Kunden in dieser Region.

Diese Präsenz zu festigen und zielgerichtet weiter auszubauen, ist erklärtes Unternehmensziel. Dafür hat Anchor Lamina beträchtlich in die Großteilebearbeitung investiert. Das Unternehmen bietet in Engineering und Produktion die komplette Prozesskette von der Konstruktion über die Fertigungsschritte Brennschneiden, Schweißen, Spannungsarmglühen, mechanische Bearbeitung und Montage bis hin zur Endprüfung an.

Kontinuierlich gewachsen ist auch die Belegschaft des innovativen Sonderfertigers. „Die Köpfe sind unser wertvollstes Kapital. Deshalb lassen wir in der eigenen Fachkräfteförderung nicht nach“, betont Geschäftsführer Wolfgang Neubert. Zu den rund 100 Mitarbeitern gehören elf Lehrlinge, die zum Zerspanungs- bzw. Werkzeugmechaniker ausgebildet werden. Berufsakademie-Studenten, Praktikanten und Diplomanden sammeln regelmäßig Praxiserfahrungen im Unternehmen. Know-how holt sich der Engineering-Partner darüber hinaus aus der Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen wie den Technischen Universitäten Chemnitz, Dresden und Freiberg.

www.anchorlamina.de

Maximum material utilization

Anchor Lamina: Modular tool concept for making sheets for body shells

When it comes to saving money on materials and production, the subject of material-intensive body shell constructions is in these in times of exploding raw materials prices a particularly acute one. As partners to leading automobile producers, Anchor Lamina GmbH from Chemnitz can implement its knowhow in modular tool concepts to cut costs in the making of shaped blank distinctly.

The basic idea is to cut as many parts as possible from the coiled metal strip. The status quo is an optimized arrangement of maximal the same four car body components. In future, it will be possible to make four different parts using an interconnected process. Anchor Lamina will be introducing its own expertise to implement this concept in the design of blank cutting tools. As CEO, Wolfgang Neubert explained, „CATIA V5 is used to determine the data for the best arrangement of the blanks according to the final component and the required blank. Information on the respective most cost-favorable coil width is likewise integrated into the process. The tools for the parts arrangement are also prepared so that as many blanks as possible can be cut in a single operation.“

Implementation of the concept by this innovative maker of special-purpose tools, molds and dies allows considerable savings to be achieved in the production of body shell blanks. According to the CEO, „If we equate the positive effects with 100, the interconnected process will generate 66 per cent, reduction in production costs 21 per cent and 13 per cent from the coil width range.“ He also makes no secret of the fact that this technology will require higher investments in tools and presses, but as he emphasizes, „In the end, the savings will be higher than our additional expenditure“.

Anchor Lamina also provides further benefits in the design and production of sheet cutting tools. The panel construction is optically already superior to cast tools which are around 900 mm high,



Die Einbaugestelle in Plattenbauweise werden modular gefertigt und sind auch über die Standardabmessungen hinaus variierbar.
Foto: Anchor Lamina

Panel-type modular-design installation racks can be made in dimensions outside of the standards.
Photo: Anchor Lamina

whereas the steel design (panels) is only 400 mm high. These sheet cutting tools are made according to a modular system which begins as a rule with 2,260 x 1,330 mm and ends currently at 4,700 x 2,640 mm. The tooling concept is flexible so that standard dimensions can be varied. This range of flexibility is provided by further modular tool components such as mounting plates, lifters, sheet rollers and trimmers. The Anchor Lamina range of products also includes units for handling longitudinal sheets, basic frames for the press periphery and sheet stacking units.

Since the company was founded in 1991, it has been augmenting its knowhow and capacities step-for-step. Its key customers include vehicle manufacturers and automotive suppliers, machine and plant producers as well as toolmakers, and die and mold makers. The development partner within the Canadian Anchor-Danly Group is responsible for marketing in Europe and serves currently more than 400 customers in the region. Anchor Lamina's professed objectives are to strengthen and further expand this presence and to do so it has made considerable investments in the machining of large-scale components. The

company's engineering and production services comprise the complete process chain from design to the production steps of flame cutting, welding, stress-free annealing, mechanical processing and assembly; right through to final inspections.

The workforce of this innovative maker of customized tools as likewise continuously grown. „The brains of our staff are our most valuable assets and that is why we do not let up when it comes to promoting and supporting our own qualified people“, emphasized CEO, Wolfgang Neubert. The staff of 100 includes eleven apprentices training to be cutting machine operators or toolmakers. The company also offers students from the vocational school, interns and students about to take their diplomas regular hands-on experience. Furthermore, cooperation with research institutions such as the Technical University Chemnitz, Dresden and Freiberg engineering partners ensures knowhow is always up to date.



Roboterzelle für Metallstrukturen für Hintersitze.
 Robot cells for metal structures for rear seats.



Investitionen in moderne Oberflächentechnik - Zink Lamellenbeschichtung im Tauchlackierverfahren.
 Investments in modern surface treatments – here galvanic coating using the dip-coat process.

Technologisches Know-how ins Produkt bringen

SCHERDEL Marienberg will weiter zum Entwicklungslieferanten wachsen

Integrating technological know-how into the product

SCHERDEL Marienberg set on becoming development supplier

Die SCHERDEL Marienberg GmbH gehört zu den führenden europäischen Herstellern von Komponenten für Fahrzeugausstattung und Technische Federn. Die Produkte sind in vielen Fahrzeug-Marken rund um den Globus zu finden.

Diese breite Basis hilft „ein Stück weit“, mit der Krisensituation umzugehen, sagt Ulrich Hoher, seit einem knappen Jahr Geschäftsführer des Unternehmens mit rund 850 Mitarbeitern. Seit Oktober 2008 hat auch der Zulieferer mit rapiden Auftragsrückgängen zu kämpfen. Wie das Jahr 2009 aussehen wird, darüber könne er keine verlässliche Aussage treffen. „Noch sehen die Zahlen für das erste Halbjahr gut aus, aber wir haben jetzt erlebt, dass Produkte über Nacht auf Null reduziert werden. Das Abrufverhalten ändert sich in einer bisher nicht gekannten Geschwindigkeit. Experten haben prognostiziert, dass es etwa zwei bis vier Jahre dauern wird, bis wir wieder in eine Aufschwungzone gelangen“, sagt der Geschäftsführer.

Umso wichtiger ist es, technisch-technologisch vorn zu bleiben. SCHERDEL Marienberg hat dafür in jüngster Zeit viel investiert, allein 2008 rund zwölf Millionen Euro. Das bedeutet eine Rekordsumme für den größten Standort der SCHERDEL Gruppe Marktredwitz, der fast 40 Prozent zum Gesamtumsatz von ca. 360 Millionen Euro im Jahr beiträgt. Die Mittel flossen u. a. in neue Feinstanz-, Beschichtungs- und Robotertechnik. „Wir können uns damit noch stärker als Entwicklungs- und Prototypenlieferant anbieten. Das fertigungstechnische Know-how ins Produkt zu bringen, sehen wir als Weg, um profitabel zu arbeiten und uns von Wettbewerbern abzuheben“, betont Ulrich Hoher.

Dass neben der Kostenstruktur auch Faktoren wie Qualität und Logistik stimmen müssen, zeigen Signale von Kunden, die ehemals nach Osteuropa ausgelagerte Produktion wieder zurückholen. „Wir sind hier bei einigen Projekten mit im Gespräch und rechnen uns gute Chancen aus“, informiert der Geschäftsführer. Generell habe man die neuen Märkte in

Richtung Osten im Blick und sondiere, welche Geschäftsmöglichkeiten sich dort ergeben.

Genauso schaut Ulrich Hoher auch auf potenzielle Partner direkt vor der Haustür. Als Mitglied im Automotive Cluster Ostdeutschland ist ihm der Informationsaustausch im Netzwerk wichtig, „Das ist eine wichtige Quelle, um einen Überblick über Firmen- und Branchenentwicklungen zu bekommen sowie Zugang zu Forschungseinrichtungen zu finden. Der Wissenseffekt zählt“, nennt er Gründe für das Engagement in diesem Verbund.

The SCHERDEL Marienberg GmbH is one of Europe's leading makers of components for vehicle equipment and technical springs – products which can be found in many makes of vehicles worldwide.

A wide basis of this nature helps „a great deal“ in coping with the present crisis, said Ulrich Hoher who has been managing the company and its workforce of 850 for just under a year.

Since October 2008, the supply company has been fighting a rapid decline in orders and just how 2009 will turn out is anyone's guess at the moment. „The figures for the first six months still look pretty good, but we have now experienced that the demand for products can drop down to zero over night. Call-off behavior is changing at a speed hitherto unknown and experts have forecast that it could take one to two years before we get back into an upswing environment“, explained the CEO.

It is therefore all the more important to retain that cutting edge in technical and technological issues. In recent times, SCHERDEL Marienberg has been investing in just that – around 12 million Euros – a record sum for the largest site of the SCHERDEL Group in Marktredwitz which contributes almost 40 per cent of the overall turnover of approximately 360 million Euros a year. The money was ploughed back into new fine blanking and coating systems and robotics. „We can now supply our customers with a greater range of development and prototype concepts. Incorporating our production engineering

knowhow into the product is our way of making sure our company remains profitable and keeps its cutting edge over its competitors“, emphasized Ulrich Hoher. Customers who in the past had outsourced production into East Europe are now returning as they have realized that cost structures alone are not the only factor but that quality and logistics also count. „We are taking part in some of the discussions and we think we stand a good chance“, remarked the CEO. In general, companies are observing closely the emerging markets in the east and sounding out the business opportunities there. And that is how Ulrich Hoher is looking at the potential partners on his doorstep. As a member of the Automotive Cluster for East Germany, he finds the exchange of information throughout the network important. „For me it is a major source of getting an overview of companies and developments in the sector as well as having access to research institutes. What counts, is the impact that knowledge can bring“, he said, explaining why he is a member of the network. www.scherdel.de



Neue 880-Tonnen-Feinschneidpresse.
A new 880-ton fine blanking press.

SCHERDEL

SCHERDEL Marienberg
GmbH

• **Komponenten für
Fahrzeugausstattung**

• **Technische Federn**

• **Oberflächentechnik**

• **Feinschneiden**

• **Folgeverbund- und Feinschneid-
werkzeuge**

• **Spezialmaschinen und Sonderlösungen**



Dörfelstr. 39
09496 Marienberg

Tel.: (0 37 35) 710-0
Fax: (0 37 35) 710-605

vertrieb@fwm.scherdel.de
www.scherdel.de

Dr. Werner Olle, Vorstand der Schnellecke Group AG & Co. KG und Sprecher des Kompetenzclusters Logistik im Automotive Cluster Ostdeutschland, erläuterte im Interview mit dem IAA-Fernsehen im September 2008 die Anforderungen an moderne Automobillogistik. Foto: ACOD

Dr. Werner Olle, chairman of the Schnellecke Group AG & Co. KG and spokesman for the Logistics Competence Clusters in the ACOD seen here in IAA-TV in September 2008 explaining the requirements made on modern automotive logistics. Photo: ACOD



Gefragt ist die kooperative Fabrik

Logistik steuert arbeitsteiliges Produktionsnetzwerk – Neue Märkte, neue Kundenanforderungen, neue Fertigungskonzepte sind Anforderungen an die Branche

Die Logistik hat sich zu einer Dienstleistung entwickelt, die weit über das Transportieren von Gütern hinausreicht. Sie ist zum wesentlichen Steuerungsinstrument für Produktionsprozesse geworden, die selbst eine immer höhere Arbeitsteilung aufweisen. Wegweisende Konzepte sind dabei in der Automobilindustrie entwickelt und realisiert worden.

Zu den Vorreitern der Sparte gehören die neuen Bundesländer. Vor allem in Sachsen haben sich nach 1990 namhafte Automobilhersteller mit Standorten auf der grünen Wiese angesiedelt und gemeinsam mit Zulieferern sowie den Logistikpartnern neue Wege in der Organisation der Arbeit beschritten. Die Konzepte integrieren verstärkt Wertschöpfung in die Logistik. „Diese Produktion in Partnerschaft, diese Zusammenarbeit in der kooperativen Fabrik ist eine wesentliche Herausforderung“, weiß Dr. Werner Olle, Vorstand der Schnellecke Group AG & Co. KG und verantwortlich für die Sparte Logistik. Er verweist auf weitere Trends in der Branche: „Dazu gehört der Gang auf neue Märkte nach Osteuropa. Dort muss Logistik unter ganz anderen Rahmenbedingungen aufgebaut werden als unter mitteleuropäischen Verhältnissen. Produktions- und Logistiksteuerung stehen dort noch am Anfang. Auch das Thema Transporteffizienz gewinnt weiter an

Bedeutung. Hier ist noch mehr Transparenz, mehr Monitoring in den Lieferketten notwendig.“ Die dritte große Herausforderung für die Logistik ergibt sich aus den neuen Anforderungen der Kunden. „Weiter wachsende Modellvielfalt, fortschreitende Modularisierung verlangen andere Konzepte als die Volumenproduktion“, so Dr. Olle.

ACOD vermittelt zwischen „Großen“ und „Kleinen“

Der Logistikexperte, der Anfang Dezember vom sächsischen Wissenschaftsministerium zum Honorarprofessor berufen wurde, sieht die Branche in Ostdeutschland auf einem guten Weg. Er weiß jedoch auch, dass die zumeist kleinen Firmen bestimmte Anforderungen nicht aus eigener Kraft erfüllen können. Eine wichtige Vermittlerrolle zwischen den „Großen“ und den „Kleinen“ nimmt der Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD) ein. Dr. Olle wirkt hier als Sprecher des Kompetenzclusters Logistik. Drei Arbeitsschwerpunkte hat sich der Ende 2007 formierte Cluster gegeben, um die Automobillogistik in den neuen Bundesländern weiterzuentwickeln: Innovationen generieren, kleine und mittelständische Unternehmen fördern sowie infrastrukturelle Maßnahmen begleiten und voranbringen.

Zwei deutlich innovationsbezogene Projekte sind im ersten Clusterjahr gestartet.

Das erste Thema ist der Aufbau eines Innovationslabors an der TU Chemnitz, in dem Entwicklungen in der technischen Logistik erprobt und vermittelt sowie innovative Planungskonzepte, z. B. unter Nutzung von Planspielen, entwickelt und getestet werden sollen. „Diese logistische Musterfabrik wird vom Wareneingang über die Kommissionierung auch unter Einsatz neuester Technologien wie Sprachsteuerung sowie der Nutzung moderner Flurförder- und Regaltechnik bis hin zur Schnittstelle mit der Produktion alle wesentlichen Prozesse abbilden und damit vor allem auch einen Beitrag zur Qualifizierung kleinerer Unternehmen leisten“, beschreibt Dr. Olle. In der Perspektive ist vorgesehen, damit auch die logistischen Anforderungen in Schwellenländern vorab zu simulieren und Technologien sowie Konzepte anzupassen.

Das zweite Projekt befasst sich mit der intelligenten Steuerung von Materialströmen mittels RFID-Technologie sowie mit der intelligenten Konstruktion von Transportbehältern. Letztgenanntes Vorhaben stellt vor allem die Modularisierung von Behältern und damit die Senkung von Investitionskosten im Bereich Verpackung in den Mittelpunkt.

Der Fortschritt beider Projekte sowie generell die Kompetenzen der neuen Bundesländer stehen in Mittelpunkt eines Logistikforums, das der ACOD zusammen mit dem Bundesverband Logistik (BVL) im Frühjahr 2009 durchführen wird.



Mit der Ansiedlung namhafter Hersteller wie Volkswagen in Zwickau (Foto) sind zugleich modernste Automobillogistikkonzepte in Ostdeutschland entwickelt und umgesetzt worden. Foto: Volkswagen

The locating of reputed vehicle manufacturers such as Volkswagen in Zwickau (photo) led to the development and implementation of state-of-the-art logistics concepts in East Germany. Photo: Volkswagen

In demand – the cooperative factory

Logistics control labor-sharing production network – demands on the sector include new markets, new customer requirements and new production concepts

The logistics sector today means services which go far beyond the simple transportation of goods. It has developed into a considerable control instrument for production processes which themselves feature an ever-increasing level of labor division for which the automotive industry has developed and implemented pioneering concepts.

The new Federal states are among the pioneers in the sector, particularly in Saxony where, since 1990, reputed vehicle manufacturers have set up shop on greenfield sites and together with automotive suppliers and logistics partners have broken new ground in organizing labor. These concepts include to a greater degree value creation in the logistics processes. „Production in partnerships is a form of collaboration in the cooperative factory which represents formidable challenges“, explained Dr. Werner Olle, chairman of the Schnellecke Group AG & Co. KG and likewise responsible for the Logistics department. He also points out other trends in the sector. „These include looking at East Europe for new markets where logistics must be set up under totally different circumstances than in Central Europe. Production and logistics control are at Square One over there. The issue of transport efficiency – where more transparency and increased moni-

toring in the supply chain is required – is also becoming more important“. The third great challenge for logistics lies in ever more sophisticated demands from the customers. „Increasing model diversity and progressive modularization demand other concepts than the ones used for volume production“, explained Dr. Olle.

ACOD mediates between the Big and the Small

In the opinion of the logistics specialist who was made an honorary professor at the beginning of December by the Ministry of Economics for Saxony, the sector in East Germany is on the right way. But he also knows that companies which are in the main small or medium-sized enterprises, are not able to meet certain requirements under their own steam. And this is where the Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD) comes in to mediate between the „Big“ and the „Small“, with Dr. Olle acting as spokesman for the logistics competence cluster. The cluster was formed at the end of 2007 to deal with three main issues which would contribute to further developing automotive logistics in the new Federal states: to generate innovations, to support SME's and to accompany and promote infrastructural measures.

Two projects of a distinctly innovative character were started in the first year

of the cluster. The first was the setting up of an innovation laboratory at the Technical University of Chemnitz in which technical logistics were to be tested and communicated. „This logistical model factory images incoming goods to picking using the latest technologies such as voice control, modern ground transportation and racking systems through to interfaces with the production of all key processes contributing mainly to qualifying smaller companies“, said Dr. Olle, describing the system. Perspective planning involves the advance simulation of logistics requirements in the emerging markets and adapting technologies and concepts.

The second project involves the intelligent control of material flows using RFID (radio frequency identification) and the intelligent design of containers. The latter project focuses mainly on the modularization of containers and thus the reduction of investment costs in the packing sector. The advancement of both projects and in general the skills in the new Federal states are the main topics of a logistics forum which will be held by the ACOD and the Bundesverband Logistik (BVL) in the spring of 2009.



Für VW Sachsen sowie 47 weitere Unternehmen wird die Lehrlingsausbildung realisiert.
Apprenticeship training has been implemented in VW Sachsen and 47 other companies.



Das Studium im Praxisverbund ist bei Firmen und Studenten gleichermaßen gefragt. Fotos: VW Bildungsinstitut GmbH

„Jetzt bewerben wir uns bei den Schülern“

VW Bildungsinstitut bietet mit Azubi-Marketing neue Dienstleistung für den Mittelstand

Die Volkswagen Bildungsinstitut GmbH hat ihr Leistungsspektrum in den vergangenen 18 Jahren kontinuierlich ausgebaut. Am 14. Dezember 1990 mit dem Auftrag gegründet, die Qualifizierung der Mitarbeiter bei Volkswagen Sachsen zu gewährleisten, realisiert sie darüber hinaus Aus- und Weiterbildungen für Unternehmen in der Region sowie Qualifizierungen für VW-Konzerngesellschaften in Polen, der Slowakei, Russland und Indien.

In diesem Jahr blickt das Unternehmen auf zehn bzw. 15 Jahre erfolgreiche Berufsausbildung an den Standorten Zwickau und Chemnitz zurück. 840 Lehrlinge werden gegenwärtig auf die Arbeitswelt vorbereitet. 350 davon sind Auszubildende bei der VW Sachsen GmbH. Der mehrheitliche Teil der Azubis wird für 47 regionale Unternehmen qualifiziert. Die Ausbildung erfolgt in 22 gewerblich-technischen Berufen, vorwiegend mit spezieller Ausrichtung auf den Automobilbau. Dass dabei modernste Inhalte dominieren, versteht sich für Geschäftsführer Dr. Uwe Horn von selbst. „Wir haben als Tochter des größten Automobilherstellers in Europa Zugang zu neuesten Technologien und Produktionsmethoden. Wir wissen beispielsweise, welche Technologien, Prozess- und Produktionsverfahren in zukünftigen Fahrzeugprojekten zum Einsatz kommen werden. Mit diesem Know-how-Vorsprung können wir eine hohe Qualität in der Qualifizierung garantieren.“

Neue Wege geht das VW Bildungsinstitut auch bei der Rekrutierung von Lehrlingen. „Wir drehen jetzt den Spieß um und bewerben uns bei den Schülern. Bei Schülerpraktika können sie in technische Berufe ‚hinein schnuppern‘. Wir bekommen ein aussagefähiges Bild von ihren Fähigkeiten und Einstellungen und sind damit in der Lage, unseren Kunden speziell in der Zulieferindustrie geeignete Bewerber anzubieten“, beschreibt Dr. Horn das Azubi-Marketing, das angesichts sinkender Schülerzahlen bereits auf großes Interesse stößt.

Anhaltend gut nachgefragt von den Fir-



Dr. Uwe Horn ist seit Mai 2008 neuer Geschäftsführer der VW Bildungsinstitut GmbH. Er leitet das Kompetenzzentrum für Qualifizierung, Personalentwicklung und Organisationsberatung gemeinsam mit Robert Stauf.

Dr. Uwe Horn has been the new managing director at the VW Bildungsinstitut GmbH since May 2008. He is head of the competence center for qualifying measures, personnel development and company consulting, working together with Robert Stauf.

men wird auch das vom Institut und der Westsächsischen Hochschule Zwickau ins Leben gerufene Studium im Praxisverbund, bei dem die Absolventen eine Doppelqualifizierung in Form einer Berufs- und einer Hochschulausbildung erhalten. Die Zusammenarbeit mit den Universitäten und Hochschulen in Chemnitz, Zwickau und Mittweida wird weiter ausgebaut. „Wir arbeiten aktuell an Programmen zur praktischen Schulung für Bachelor-Absolventen“, gibt Dr. Horn einen Einblick.

Das VW Bildungsinstitut als Kompetenzzentrum für Qualifizierung, Personalentwicklung und Organisationsberatung richtet den Fokus auch auf die berufsbegleitende Weiterbildung. „Innovative, auf Nachhaltigkeit orientierte Unternehmen haben erkannt, dass Investitionen in diesem Bereich trotz Krise unerlässlich sind“, so Dr. Horn. Das Institut sieht seine Kernkompetenz hier weiterhin im technischen Bereich. Darüber hinaus wird es auch dem vermehrten Bedarf für überfachliche Qualifikationen gerecht. „Wir sehen uns als Partner für die gesamte Kette des lebenslangen Lernens im Beruf. Jugendliche finden und qualifizieren, die Unternehmen unterstützen, attraktive Arbeitgeber zu sein und ihre Mitarbeiter immer auf dem neuesten Stand zu halten, so gelingt es, Menschen in der Region zu halten sowie Wachstum und Beschäftigung zu sichern“, ist Dr. Horn überzeugt.

www.vw-bi.de



*The Dual System is much in demand with both companies and students alike.
Photos: VW Bildungsinstitut GmbH*



Mit Schnupperkursen führt das VW Bildungsinstitut Schüler an technische Berufe heran. In so-called „taster courses“, the VW Bildungsinstitut introduce school-leavers to jobs in the engineering sector.

„Now it's we who are approaching the school-leavers“

VW Bildungsinstitut provides trainee marketing as a new service for SME's

The Volkswagen Bildungsinstitut GmbH has been continuously augmenting its range of services in the past 18 years. Founded on December 14, 1990 with the mission to ensure the qualifying of employees at Volkswagen Sachsen, it now carries out initial vocational training and extension studies for companies in the region as well as qualification measures for VW group companies in Poland, Slovakia, Russia and India.

This year, the company can look back on ten successful years of vocational training in Zwickau and fifteen in Chemnitz. Currently, 840 apprentices are being prepared for the working world; 350 of these in VW Sachsen GmbH. Most of the apprentices are undergoing training for 47 companies in the region. Training is provided in 22 industrial engineering professions most specifically oriented towards the automotive industry. According to Dr. Uwe Horn, there is no need to mention that the curriculum is state-of-the-art. „As a subsidiary of one of the largest vehicle manufacturers in Europe, we have access to the very latest technologies and production processes. For example, we know which technologies, process and production methods will be deployed in future vehicle projects – a cutting-edge knowhow with which we can ensure high-grade qualifications“.

The VW Bildungsinstitut is also taking a new approach to recruiting apprentices. „We are now turning the tables and it is we

who are going after the school-leavers. The kids can take part in hands-on work placements to get an idea what a job in industrial engineering can mean. And we get a first-hand look at their skills and attitudes and that enables us to offer our customers, particularly those in the supply sector, suitable applicants“, said Dr. Horn explaining the idea behind Apprentice Marketing – an idea which is already meeting with great interest in view of the ever-decreasing number of school-leavers.

The Institute and the West Saxony Uni-

versity of Zwickau have developed a course

for meta-disciplinary qualifications. „We see ourselves as partners in the whole chain of life-long learning for the job. Finding, and then qualifying, young people, providing support for companies in becoming attractive employers and keeping the knowhow of their employees up to the minute will mean that we can keep people in the region and ensure growth and jobs“, comments Dr. Horn, convincingly.



Modern innen wie außen – das Gebäude des VW Bildungsinstituts in Zwickau.

Contemporary architecture – inside and outside; the VW Bildungsinstitut premises in Zwickau.

versity of Zwickau have developed a course of studies which is a combination of vocational training and academic training at a university to provide double qualifications. The graduates of this dual system continue to be much sought after by companies. There are plans to expand collaboration with the universities in Chemnitz, Zwickau and Mittweida. „We are currently developing programs which will provide bachelor graduates with practical training“, explain-

ed Dr. Horn as an example. As a center of competence for qualifying measures, personnel development and company consulting, the VW Bildungsinstitut directs its focus on extra-occupational advanced training. „Innovative companies who have an eye on sustainability have identified how essential such investments are in this sector, in spite of the crisis“, remarked Dr. Horn, whereby the Institute continues to see its core competence in the engineering sector. Furthermore, this will also satisfy the increased demand

www.vw-bi.de

Enger dran an der Forschung

Wirtschaft trifft Wissenschaft bei AMZ-Campus

Seit ihrer Premiere im Dezember 2007 erfreut sich die Veranstaltungsreihe AMZ-Campus wachsender Beliebtheit. Die Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) bringt hier gezielt Zulieferer und Wissenschaftler universitärer sowie außeruniversitärer Forschungseinrichtungen in Sachsen zusammen, um gemeinsame Projekte anzuregen. Bei den Veranstaltungen im zweiten Halbjahr 2008 öffneten das Institut für Kraftfahrzeugtechnik (IfK) der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) und das Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) der TU Dresden ihre Türen.

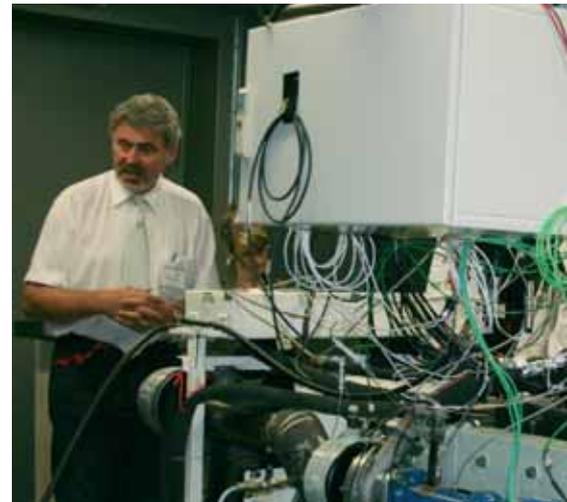
Einblicke in Entwicklungen zu alternativen Antriebskonzepten, zur Fahrzeugelektronik sowie zur Fahrzeugakustik gab es am IfK. Der international geschätzte Motor-Experte Prof. Dr. Cornel Stan sieht drei mögliche Szenarien bei alternativen Antrieben. Für Oberklasse-Pkw und SUV empfehlen sich Hybridlösungen. Für die Mittelklasse seien Kombinationen aus Diesel- und Ottomotoren interessant, die sich noch mit einer Brennstoffzelle koppeln lassen. Für Kompaktwagen bietet sich der elektrische Antrieb direkt am Rad an.

Prof. Matthias Richter, Fachbereich Elektrotechnik, Elektromagnetische Verträglichkeit/Nachrichtentechnik, zeigte auf, dass 90 Prozent aller Fahrzeuginnovationen in Verbindung mit Software ste-

hen. Die steigende Systemkompatibilität erfordere neue Prozesse, z. B. die modellbasierte Softwareentwicklung. Ebenso sei die Standardisierung eine wesentliche Aufgabe, um der Komplexität Herr zu werden. Dass Fahrzeuggeräusche Qualitäten aufweisen müssen, die zur jeweiligen Marke passen, erläuterte Prof. Dr. Wolfgang Foken, Geschäftsführender Direktor des IfK. Er zeigte auf, wie eine Soundqualität konstruiert werden kann. Der AMZ-Campus am ILK rückte das Thema Leichtbau in den Vordergrund. Institutsdirektor Prof. Dr. Werner Hufenbach stellte das Dresdner Modell des funktionsintegrativen Systemleichtbaus in Multi-Material-Design vor, das heute in der Fachwelt führend ist. Das ILK legt einen werkstoff- und produktübergreifenden Ansatz zu Grunde, der die gesamte Entwicklungskette vom Werkstoff über Konstruktion, Simulation, Fertigung, Prototyp, Test, Qualitätssicherung und Kosten umfasst. Mit dem Know-how der Mitarbeiter und einer hochmodernen Ausstattung an Prüftechnik werden Hochleistungsleichtbaukomponenten für den Straßen- und Schienenfahrzeugbau entwickelt, ebenso für Luftfahrt, Schiffbau, Maschinenbau bis hin zur Medizintechnik. Ein jüngstes Beispiel sind Pkw-Sitzschalen aus textilverstärktem Thermoplast, die 50 Prozent weniger Gewicht als vergleichbare Schalen aus Stahl aufweisen.



AMZ-Campus an der Westsächsischen Hochschule: Die Teilnehmer überzeugten sich vom modernen Equipment in den Laboren.



An einem der Motorenprüfstände am Institut für Kraftfahrzeugtechnik der Westsächsischen Hochschule Zwickau.



Echte Leichtgewichte: Dr. Frank Adam vom Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) zeigt Sitzschalen aus textilverstärktem Thermoplast.

A true light-weight: Dr. Frank Adam from the Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) seen here presenting a seat shell made of fabric-reinforced thermoplastic.



Die AMZ-Campus-Teilnehmer beim Rundgang durch das Press- und Extrusionszentrum des ILK in Dresden.

Fotos: Reichel

Closer contacts to research

Business meets science at AMZ Campus



The AMZ Campus at the Westsächsische Hochschule where participants were impressed by the modern laboratory equipment.



An engine test rig at the Institut für Kraftfahrzeugtechnik of the Westsächsische Hochschule Zwickau.



The AMZ-Campus attendees seen here touring the press and extrusion center at ILK Dresden.

Photos: Reichel

Since its premiere in December 2007, the AMZ Campus series of events have grown in popularity. The AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen – an inter-company initiative of automotive suppliers in Saxony – organize the Campus to bring suppliers and scientists from university and extra-mural research institutes in Saxony together to activate joint projects. At the event in the second half of 2008, the IfK Institut für Kraftfahrzeugtechnik (automotive engineering) at the WHZ Westsächsische Hochschule Zwickau and the ILK Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik (light-weight constructions and plastics engineering) at the University of Dresden opened their doors.

IfK provided an insight into the developments in alternative drive systems, vehicle electronics and vehicle acoustics. Professor Dr. Cornel Stan, an internationally acclaimed expert on motors, envisages three possible scenarios for alternative drive systems – for luxury-class vehicles the hybrid solution, for middle-class vehicles a combination of diesel and gas motors which can also be linked up to a fuel cell, and for compact vehicles an electric drive installed directly on the wheel.

Prof. Matthias Richter whose special expertise lies in electro-engineering, electromagnetic compatibility/communications

engineering pointed out that 90 per cent of all vehicle innovations are connected with software. Increased system compatibility requires new processes; e-g-model-based software development. Standardization is likewise a key task which must be achieved in order to master the degree of complexity. Prof. Dr. Wolfgang Foken, managing director of IfK explained that vehicle acoustics must feature qualities fitting the respective make and demonstrated how sound quality can be designed. The AMZ Campus at ILK placed the topic of light-weight construction in the foreground. The director of the institute, Prof. Dr. Werner Hufenbach presented the Dresden model of a function-integrative light-weight construction system in multi-material design which is leading today in professional circles. The ILK takes as a basis an inter-material and inter-product strategy which comprises the complete development chain from material to design, simulation, production, prototyping, testing quality assurance and costs. The knowhow of the workforce and state-of-art test facilities result in high-performance light-weight components for road and rail vehicles, for the aviation and shipbuilding industry, and for the mechanical and medical engineering sector. The latest examples are seat shells for passenger vehicles made of fabric-reinforced thermoplastics which are 50 per cent less in weight than comparable shells made of steel.



Zur modernen technischen Ausstattung des ILK gehört ein Hochgeschwindigkeits-Rotorprüfstand für Zyklen- und Berstversuche.

Part of ILK's modern engineering equipment includes a high-speed rotary test rig for cycle and rupture tests.

Autobegeisterung wecken

STZ und AMZ veranstalten Sommercamp in Zwickau

Das bundesweite Feriencamp rund um Job, Fun & Future geht im Sommer 2009 in seine dritte Runde. Der Veranstalter – die STZ Sächsisches Technologie Zentrum Zwickau gGmbH – richtet es noch stärker auf automobile Belange aus als in den Vorjahren. Unterstützt wird die Einrichtung von der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ).

Mit dem Camp wollen die beiden Ausrichter zwölf- bis 17-jährige Jugendliche verstärkt für technische Berufe in der Automobilindustrie interessieren. Branchenunternehmen in Sachsen erhalten Gelegenheit, sich in einzelne Projekte einzubringen, vor Ort potenzielle Auszubildende anzuwerben oder Programmhöhepunkte zu sponsern. „Das Sommercamp ist gerade für kleine

und mittelständische Zulieferern eine sehr gute Möglichkeit, sich außerhalb der normalen Rekrutierungswege wie Stellenanzeigen zukünftige Fachkräfte zu suchen. Über die Arbeit in den Kursen und Projekten sieht man ziemlich schnell, wer sich für welchen Beruf eignet“, ist AMZ-Managerin Dr. Claudia Scholta überzeugt.

Das Automobil-Camp gehört zu den ersten Vorhaben von ProfiSACHS. In dieser neuen sächsischen Fachkräfteinitiative arbeiten die Verbundinitiativen Automobilzulieferer, Maschinenbau, Bahntechnik und Technische Textilien sowie Erneuerbare Energien und Luft- und Raumfahrt gemeinsam daran, den sächsischen Mittelstand bei der strategischen Personalentwicklung zu unterstützen.

www.stz-zwickau.de
www.amz-sachsen.de



In automobile Berufe „hineinschnuppern“ können Jugendliche zum Sommercamp 2009 in Zwickau, das von STZ und AMZ organisiert wird. Foto: STZ

Anzeige/advertisement

SCHNELLECKE GROUP

... in Sachsen

Stärke durch
Vernetzung

- Logistik
- Produktion
- Transport

Zentrale Sachsen:
Büttenstraße 4
08058 Zwickau
Tel.: +49 / 375 - 27 11 500
Fax: +49 / 375 - 27 11 509

www.schnellecke.com



At the Summer Camp 2009 in Zwickau organized by STZ and AMZ, youngsters are given an opportunity to get initial hands-on experience of jobs available in the automotive sector. Photo: STZ

Sparking off enthusiasm for automobiles

STZ and AMZ organize summer camp in Zwickau

The nationwide holiday camp centered on Job, Fun & Future will be held for the third time in 2009 when the organizers – STZ Sächsisches Technologie Zentrum Zwickau gGmbH – will be taking the interests of the automotive sector into stronger consideration than in previous years. The event will be supported by an inter-company initiative of automotive suppliers in Saxony, the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen

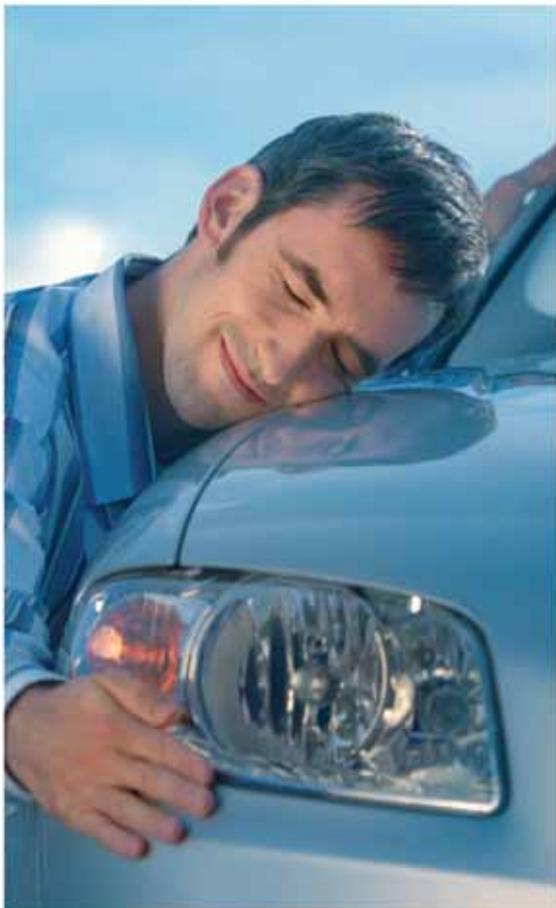
The two groups are organizing the camp with the aim of rousing and increasing the interest of 12 to 13 year-olds in engineering and technical careers in the automotive industry. And Saxon companies in the sector will have an opportunity to include projects for recruiting potential trainees on site or to

sponsor program highlights. „For SME's, the summer camp is an excellent opportunity for finding future skilled staff outside of the normal recruiting channels such as job advertisements. In the various courses and projects, it's possible quite early on to recognize who is suited for a particular training“, says AMZ manager, Dr. Claudia Scholta, convinced.

The Automobile Camp is one of the first projects of ProfiSACHS a new initiative of skilled workers in Saxony in which the initiative network of automotive suppliers, companies in the sectors of mechanical engineering, rail engineering, technical textiles, renewable energy, aviation and aerospace come together to support SME's in Saxony in strategic personnel development.

www.stz-zwickau.de
www.amz-sachsen.de

Anzeige/advertisement



Engineering with Passion

Leidenschaft – und der Anspruch, etwas zu bewegen; Das ist es, was uns antreibt. Die Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr ist mit über 3.000 Mitarbeitern an Standorten in Europa, Asien, Nord- und Südamerika einer der führenden Engineering-Partner der Automobilindustrie. Mit unserer Expertise in der Elektronik-, Antriebsstrang- und Fahrzeugentwicklung erhalten unsere Kunden aus einer Hand integrierte, serientaugliche Lösungen für das ganze Fahrzeug. Zu unseren Auftraggebern gehören alle namhaften Automobilhersteller und Zulieferer.

Mehr über die IAV erfahren Sie unter www.iav.com oder rufen Sie uns an: +49 371 2373-0
IAV GmbH, Kauffahrtei 25, 09120 Chemnitz

IAV GmbH
Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr



Die demografische Falle in eine demografische Chance umwandeln

ProfiSACHS unterstützt sächsischen Mittelstand bei strategischer Personalentwicklung



Prof. Dr. Michael Behr referierte zur demografischen Entwicklung und den sich daraus ergebenden Anforderungen an die Personalentwicklung in Sachsens Wirtschaft.

Prof. Dr. Michael Behr seen here talking about the demographic development and the resulting requirements for personnel development in Saxony's businesses.

Bis 2020 wird Sachsens Bevölkerung gegenüber 2006 um neun Prozent schrumpfen. Doppelt so stark reduziert sich dabei der Anteil der Erwerbspersonen im Alter zwischen 25 und 65 Jahren. Sachsen besitze jedoch alle Voraussetzungen, diese demografische Falle in eine demografische Chance umzuwandeln, betonte Prof. Dr. Michael Behr von der Friedrich-Schiller-Universität Jena auf der Auftaktveranstaltung zur neuen sächsischen Fachkräfteinitiative ProfiSACHS am 29. Oktober in Dresden. Zu den positiven sächsischen Rahmenbedingungen zählen ein leistungsfähiger industrieller Mittelstand, eine innovative Wissenschaftsinfrastruktur, die sich immer enger mit der Wirtschaft verdrahtet, sowie eine gute Fachkräftebasis.

Es sei nicht so sehr die Quantität, sondern vielmehr die Qualität der Fachkräfte, die schwer ersetzbar werde. In den nächsten zehn Jahren verlassen vor allem höher Qualifizierte den Arbeitsmarkt und gehen in Rente, betonte Prof. Behr, der seit reichlich einem Jahrzehnt die wirtschaftliche und Fachkräfteentwicklung in Sachsen

untersucht und prognostiziert. Der Freistaat habe wie generell die neuen Bundesländer weniger ein Struktur-, sondern vielmehr ein Image- und damit ein Fachkräfteproblem. Um weiterhin innovations- und damit wettbewerbsfähig zu bleiben, brauche es ein „generationensensibilisiertes Personalmanagement“ sowie „Koope-ration, Kommunikation, Information und Signalpolitik nach außen“. Das ist laut Behr notwendig, um eine intelligente Zuwanderungspolitik zu betreiben, um junge Menschen zum Bleiben zu bewegen und die älteren Erfahrungsträger in Unternehmen zu verankern. „Sie sparen viel Geld, wenn es Ihnen gelingt, sich als gute, attraktive Arbeitgeber in der Region darzustellen“, legte Behr den rund 120 Vertretern aus Wirtschaft, Bildung und Politik ans Herz.

Das Pilotprojekt ProfiSACHS setzt genau an diesen Themenfeldern an. Den sächsischen Mittelstand bei der strategischen Personalentwicklung zu unterstützen, lautet der Ansatz. Erstmals haben sich dafür die vier „gestandenen“ sächsischen Verbundinitiativen Automobilzulieferer, Maschinenbau, Bahntechnik und Technische Textilien verbündet, um diese Aufgabe gemeinsam zu realisieren.

Die noch relativ jungen Initiativen in den Bereichen Erneuerbare Energien sowie Luft- und Raumfahrttechnik sind bereits assoziiert. Die Verbundinitiativen bringen aus der Nähe zu den jeweiligen Branchen und Unternehmen ihre Kompetenzen bei der Produkt-, Prozess- und Technologieentwicklung ein. Parallel dazu werden die Anforderungen für eine vorausschauende Personalentwicklung und gezielte Qualifikationsangebote über den gesamten beruflichen Prozess definiert und in branchenübergreifenden sowie brancheninternen Projekten umgesetzt.

Erste Vorhaben wurden zur Auftaktveranstaltung vorgestellt. Dazu gehört ein Automobil-Fitness-Camp im Sommer 2009 in Zwickau, das zwölf- bis 17-jährigen Jugendlichen die Arbeitswelt und Berufschancen bei sächsischen Automobilzulieferern aufzeigen wird. Geplant ist weiterhin der Aufbau eines Studiengangs Bahntechnik an der Berufsakademie Bautzen, der im Herbst 2010 starten soll. Im Bereich der Technischen Textilien steht die Gewinnung von Studenten und Betreuung der Absolventen im Vordergrund. Die Maschinenbauer setzen in Zusammenarbeit mit der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) die begonnenen Studententage auf Fachmessen fort und arbeiten daran, Fachkräfteportale im Internet für diesen Bereich gezielter zu verlinken. Im Verbund aller Initiativen werden gemeinsame Messeauftritte u. a. zur KARRIERESTART im Januar 2009 in Dresden vorbereitet.

Die Projektverantwortung für ProfiSACHS hat im Auftrag des sächsischen Wirtschaftsministeriums die RKW Sachsen GmbH, Leadpartner ist AMZ. Ein Projektbeirat aus Vertretern der Industrie, der Verbundinitiativen, der Sächsischen Staatsministerien für Kultus, Wirtschaft und Arbeit, Wissenschaft und Kunst sowie der IHK, der Bundesagentur für Arbeit, der IG Metall und des Projektträgers RKW Sachsen GmbH begleitet die Arbeit von ProfiSACHS.

Changing the demographic problem into a demographic opportunity

ProfiSACHS supports SME's in Saxony in strategic personnel development

By 2020, the population of Saxony will have shrunk by nine per cent compared with the figures for 2006. The number of people in work between the ages of 25 and 60 will have dropped double that number. However, Saxony has all the prerequisites with which to convert this demographic problem into a demographic opportunity, emphasized Dr. Michael Behr from the Friedrich Schiller University in Jena at the kick-off event of the newly-established Saxon skilled workers initiative ProfiSACHS on October 29 in Dresden. Among the positive general conditions are high-performing small and medium-sized industrial businesses which are becoming ever more closely linked with the economy plus a solid basis of skilled personnel.



Podiumsdiskussion mit Lutz Voigtmann, Leiter der strategischen Kompetenzstelle ProfiSACHS, Prof. Dr. Michael Behr, Dr. Claudia Scholta von AMZ, Hansjörg Arnold von der Bahntechnik, Klaus Stapf von den Technischen Textilien und Matthias Pohl von VEMAS (v.l.).

Panel discussion with Lutz Voigtmann, head of the strategic competence ProfiSACHS, Prof. Dr. Michael Behr, Dr. Claudia Scholta from AMZ, Hansjörg Arnold from the rail engineering sector, Klaus Stapf from technical textiles and Matthias Pohl from VEMAS – Saxony's mechanical engineering network (seen from the left).

It is not simply a matter of quantity, but rather one of the quality of skilled personnel – people who are extremely difficult to replace. In the next ten years, highly-qualified people will be leaving the labor market and taking retirement, pointed out Dr. Behr who has been intensively studying and forecasting the development of businesses and skilled personnel in Saxony for the last ten years. The Free State, like in general all of the new Federal states, has a problem with its image – not its structure – and thus a problem with skilled labor. If it is to continue to be able to make innovations and thus remain competitive it needs a „personnel management which is sensitive to the issues of generation“, as well as „cooperation, communication, information, and it must send signals to the outside“. According to Dr. Behr, this is necessary to operate an intelligent migration policy which will entice young people to stay and bind older, experienced employees to the companies. „You will save a lot of money if you succeed in demonstrating to the region that you are a good and attractive employer“, recommended Dr. Behr warmly to the 120 representatives from business, education and politics.

The ProfiSACHS pilot project concentrates exactly on these topics. Supporting small and medium-sized companies in Saxony in their strategic personnel development is the approach. For the first time, four „well-established and successful“ network associations – automotive suppliers, mechanical engineering, rail engineering and technical textiles – have linked up to tackle the job together. The still relatively new initiatives for renewable energy, aviation and aerospace have already become associates. The network associations' close proximity to the respective sectors and companies means they can contribute their skills in the development of products, processes and technologies. Parallel to this, requirements for a far-seeing personnel development strategy and targeted qualification offers are defined to cover all vocational training process and implemented in both inter-sectoral and in-sectoral projects. The first project will be introduced in a kick-off event which will include an Automobile Fitness Camp in the summer 2009 in Zwickau and will offer 12-17 year-olds the chance to see the working world and the vocational opportunities available in automotive supply companies in Saxony.

Furthermore, there are plans to provide a course of studies in rail engineering at the Vocational Academy in Bautzen commencing in the fall of 2010. In the textiles sector, priority is given to recruiting students and coaching graduates. Together with the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen, the mechanical engineering sector will continue the Students Days begun at trade fairs and is currently working on preparing a more targeted linkup to an Internet portal for skilled labor. The network of all initiatives will be preparing for a joint appearance at the trade fair KARRIERESTART in January 2009 in Dresden.

RKW Sachsen GmbH has been commissioned by the Saxony Ministry for Economic Affairs and Labor to assume project responsibility for ProfiSACHS, lead partner is the AMZ. A project advisory council comprising representatives from industry, the network initiatives, the Ministries for Education, Economic Affairs and Labor, Science and Art; the Chamber of Commerce and Industry, the Federal Employment Agency, the trade union IG Metall and the project sponsors RKW Sachsen GmbH are supporting the ProfiSACHS in its work.



Blick auf den Gemeinschaftsstand des ACOD auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008.
A look at the joint booth of the ACOD at the IAA Nutzfahrzeuge 2008.



Die Erhardt Fahrzeugwerk Dresden GmbH stellte ihre Kompetenz für Fahrzeugaufbauten vor.

Geballtes Know-how aus Ostdeutschland

Überzeugende Präsentation zur IAA Nutzfahrzeuge im September in Hannover

44 Aussteller aus der ostdeutschen Automobilindustrie auf 837 Quadratmetern Standfläche – diese geballte Präsenz auf der Internationalen Automobil Ausstellung IAA Nutzfahrzeuge im September in Hannover zog an.

Bereits optisch ragte der Gemeinschaftsstand des Automotive Clusters Ostdeutschlands (ACOD) und des „Autoland Sachsen“ heraus:

Er war Blickfang in Halle 23. Genauso überzeugte er inhaltlich mit innovativen Lösungen von der Antriebstechnik über den Leichtbau bis zur Software für Logistikaufgaben.

Von der Kompetenz der ostdeutschen Unternehmen und Forschungseinrichtungen überzeugten sich u. a. VDA-Präsident Matthias Wissmann und VDA-Geschäftsführer Klaus Bräunig. Die Verbandsrepräsentanten würdigten den

Mehrwert, den der ACOD mit regionaler und überregionaler Clusterarbeit erreicht und sagten weitere Unterstützung zu. Der Gemeinschaftsstand wurde organisiert vom ACOD und von der Regionalkammer Zwickau der IHK Südwestsachsen. Letztgenannte Institution präsentiert bereits seit vielen Jahren das „Autoland Sachsen“ auf bedeutenden nationalen und internationalen Fachmessen.

www.acod.de



Gemeinsam für eine starke ostdeutsche Automobilindustrie: ACOD-Vorstand Jörg P. Blecher und ACOD-Geschäftsführer Dietmar Bacher (r.).

Acting jointly for a strong East German automotive industry: member of the ACOD board, Jörg P. Blecher and ACOD managing director, Dietmar Bacher (on the right).



Networking leicht gemacht – die Messepräsentation von ACOD und „Autoland Sachsen“ bot zahlreiche Möglichkeiten dafür.

Fotos: Reichel



The Erhardt Fahrzeugwerk Dresden GmbH demonstrated its skills in vehicle body-works.



*Kontakte knüpfen und pflegen - Atmosphäre zur Standparty.
Establishing and maintaining contacts – the atmosphere at an informal get-together.*

Concerted know-how from East Germany

Convincing presentation at IAA Nutzfahrzeuge in September in Hanover

The concerted presence of forty-four exhibitors representing the East German automotive industry pulled the crowds to their 837 square meter booth at the IAA International Automobile Exhibition in September in Hanover.

The joint booth of the ACOD Automotive Clusters Ostdeutschland and „Autoland Saxony“ alone

was already the eye-catcher in Hall 23. And what was on display was equally convincing – innovative solutions covering drive systems to light-weight constructions to logistics software. Among those who were impressed by the skills of East German enterprises and research institutes was VDA president Matthias Wissmann and VDA's managing director, Klaus Bräunig. The Association's representatives praised the added value which

had been achieved by the ACOD through regional and supra-regional cluster work and promised their continued support. The joint booth was organized by the ACOD and the Regional Chamber of Commerce and Industry for South-West Saxony. The latter institution has been representing the „Autoland Saxony“ for many years at important national and international trade fairs.

www.acod.de



ACOD and „Autoland Saxony“ showed numerous opportunities for making networking easy.

Photos: Reichel



Ihr Know-how für Sensoren im Bereich Lkw-Motoren stellte die AB Elektronik Sachsen in Hannover vor.

AB Elektronik Sachsen seen here presenting their skills in sensors for truck engines in Hanover.

Als „Türöffner“ bewährt

Automobilzulieferinitiative bringt Partner in Sachsen und Polen zusammen – „Sächsischer Abend“ fördert Kontakte

Die Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) agiert erfolgreich als „Türöffner“ für Auslandsgeschäfte der sächsischen Automobilzulieferer. Eine Form der Kontakthanbahnung und -pflege ist der „Sächsische Abend“ in Polen. Unter dem Motto „Eine europäische Autoregion trifft sich“ kamen am 11. September bereits zum dritten Mal seit 2006 Unternehmer beiderseits der Grenze auf Schloss Kraskow in der Nähe von Breslau zusammen.

Sächsische Firmenvertreter hatten dabei Gelegenheit, Manager führender Automobilhersteller und Systemlieferanten zu treffen, die in Polen Werke betreiben. Mit Volkswagen, Opel, Fiat, GM, MAN und Toyota sowie zahlreichen internationalen Systemlieferanten weist insbesondere die schlesische Grenzregion Polens zu Sachsen eine außerordentlich hohe Dichte an Hersteller- und Zulieferwerken auf. Dass diese detailliert und individuell vorbereitete Form der Geschäftsanbahnung auf dem „Sächsischen Abend“ positive Wirkung zeigt, belegen die Ergebnisse der 2007er Veranstaltung. Vier sächsischen Unternehmen ist der Geschäftseinstieg bei VW Motor Polska, VW Poznan, dem Sitzhersteller Sitech sowie dem polnischen Busproduzenten Solaris gelungen. „Darüber hinaus konnten weiteren Firmen aus

dem Freistaat über den ‚Umweg‘ der polnischen Töchter Kontakte zu den Muttergesellschaften in Westeuropa herstellen und dort zum Teil bereits in den Ausschreibungsmodus kommen“, zeigt AMZ-Projektmanagerin, Dr. Claudia Scholta, das nachhaltige Wirken dieser speziellen Kontakthanbahnung auf, die sich durch einen exklusiven Rahmen von der Atmosphäre anderer Kooperationsbörsen abhebt.

AMZ stellte auf dem diesjährigen „Sächsischen Abend“ zugleich innovative Automobilentwicklungen aus dem Freistaat vor wie Sportwagen von Melkus, das Ökosparmobil des Teams „Fortis Saxonia“ der TU Chemnitz und Rennwagen, mit denen sich Mannschaften der Westsächsischen Hochschule Zwickau sowie der Hochschule Mittweida am diesjährigen Formula-Student-Wettbewerb beteiligten. Außerdem zeigt das Unternehmen Dietrich Wetzl, wie textile Sticktechniken heute industriell auch für die Automobilindustrie eingesetzt werden können.

Die Verbundinitiative unterstützt die gezielte Geschäftsanbahnung weiterhin mit Lieferantentreffen und Workshops. Neben Polen konnten sächsische Zulieferer dadurch bereits erfolgreich in Österreich tätig werden. Aktiv begleitet AMZ gegenwärtig auch das Erschließen des russischen Automobilmarktes.

www.amz-sachsen.de



Kontaktpflege in stilvoller Atmosphäre – ein Erfolgsrezept für den „Sächsischen Abend“ von AMZ auf Schloss Kraskow bei Breslau.
Fotos: Ina Reichel



Dietrich Wetzl (l.) informierte, wie textile Sticktechniken in der Automobilindustrie Anwendung finden.



Die Vertreter des Sitzherstellers Sitech waren begeistert vom Wagen des WHZ-Racing-Teams. Representatives from seat producers Sitech were full of enthusiasm for the WHZ racing team's vehicle.



Dr. Knut Nevermann (l.), Staatssekretär im sächsischen Wissenschaftsministerium, beim Chemnitzer Team Fortis Saxonia.



Building up relationships in a stylish atmosphere – a recipe for success for the Sächsischer Abend organized by the AMZ at Schloss Kraskow near Breslau. Photos: Ina Reichel

Tried-and-tested „door-opener“

Automotive supply initiative brings together partners from Saxony and Poland – „Sächsischer Abend“ encourages contacts

The AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen – an inter-company initiative of automotive suppliers in Saxony successfully „opens doors“ to foreign business for automotive suppliers in Saxony. The „Sächsischer Abend“ (a Saxon evening) in Poland is one way of making and sustaining contacts. Under the motto „A European region gets together“, companies from both sides of the border met for the third time since 2006 at Schloss Kraskow near Breslau on September 11, 2008.

panies from the Free State were able to make contacts to the parent companies in West Europe indirectly through the Polish subsidiaries and some of came to be included in tenders“, said AMZ project manager, Dr. Claudia Scholta, explaining the sustained effect of this special type of initiating business contacts; one which with its exclusive surroundings and atmosphere stands out from other forms of cooperation forums.

At this year’s Sächsischer Abend, AMZ presented innovative automotive developments from the Free State such as the sports car from Melkus, the eco-friendly, low-fuel vehicle made by the Fortis Saxonia team from the Technical University of Chemnitz with which teams from the Westsächsische Hochschule Zwickau and the University of Mittweida took part in this year’s Formula Student competition. Dietrich Wetzel’s company demonstrated also how textile embroidery methods can be put to industrial use today in the automotive sector.

The network initiative supports targeted business contacts in the form of supplier meetings and workshops. Besides Poland, suppliers from Saxony have also been successfully engaged in Austria and currently, the AMZ is actively supporting the opening up of new automotive markets in Russia.

www.amz-sachsen.de



Dietrich Wetzel (left) seen here demonstrating how textile embroidery methods can be put to use in the automotive industry.

Representatives from companies in Saxony had the opportunity of meeting managers of leading vehicle manufacturers and system suppliers who operate businesses in Poland. With Volkswagen, Opel, Fiat, GM, MAN and Toyota as well as numerous system suppliers, the Silesian border region of Poland to Germany features an extraordinary high density of production and supply plants. Results of the 2007 event demonstrate that this detailed and individually prepared form of initiating business contacts at the Sächsischer Abend has a positive affect. Four companies from Saxony succeeded in coming into business with VW Motor Polska, VW Poznan, the seat manufacturer Sitech and the Polish omnibus manufacturer Solaris. „Furthermore, other com-



Dr. Knut Nevermann (l.), Secretary of State in the Ministry of Economics, Saxony seen here with the Fortis Saxonia team from Chemnitz.



Auch die Studenten der Hochschule Mittweida präsentierten ihr Formula-Student-Fahrzeug. Students from the University Mittweida also presented their Formula Student vehicle.

Die internationalste Schau in Leipzig

Zuliefermesse Z feiert 2009 zehnjähriges Jubiläum – Exposition hat sich als wichtiger europäischer Branchentreffpunkt etabliert



Zwei starke Frauen treiben die Entwicklung der Zuliefermesse in Leipzig voran: Dr. Deliane Träber (r.) und Kersten Bunke-Njengue mit dem Leipziger Oberbürgermeister Burkhard Jung beim Messerundgang.
Foto: Leipziger Messe

Two energetic ladies advance the development of the Supplier's Fair in Leipzig: Dr. Deliane Träber (r.) and Kersten Bunke-Njengue seen here with Leipzig's lord mayor making a tour of the Fair.
Photo: Leipziger Messe

Die Zuliefermesse Z feiert 2009 ihr zehnjähriges Jubiläum. Seit ihrer Premiere im Jahr 2000 hat sie sich als ein wichtiger europäischer Branchentreffpunkt etabliert.

Rate bei der „Geburt“ der Z stand die Überlegung, den meist kleinen Zulieferfirmen ein Forum zu geben. „Es fehlte bis dato eine eigenständige Messe für dieses Klientel, die deren Wesen widerspiegelt und ihre Interessen genau berücksichtigt. Aus der Veranstaltung heraus galt es eine Plattform zu schaffen, die den Zulieferern gezielt Kontakte vermittelt und zu Geschäften verhilft. Deshalb gibt es seit Anbeginn Kontaktforen. Später haben wir die Einkäufertage initiiert. Mit diesen bringen wir Anbieter und Nachfrager von Zulieferleistungen so effizient zusammen, wie es keine andere Zuliefermesse schafft“, fasst Dr. Deliane Träber zusammen. Die Geschäftsbereichsleiterin Indu-

striemessen hat gemeinsam mit der heutigen Projektdirektorin der Z, Kersten Bunke-Njengue, von Anfang an das Werden und Wachsen der Zuliefermesse gesteuert.

Zahl der Aussteller hat sich nahezu verdoppelt

Der Rückblick auf die bisherigen neun Veranstaltungen fällt überaus positiv aus. Mit rund einem Drittel ausländischer Aussteller ist die Z die internationalste Schau in Leipzig. Sie hat sich damit als eine wichtige Branchenmesse in Europa etabliert. Polen, Ungarn, die Slowakei und Österreich gehören zu den Ländern, die von Anfang an dabei sind. Ein Beleg für die Internationalität der Z ist, dass sie von zahlreichen Ländern in ihr Messerförderungsprogramm aufgenommen wurde. Die Zahl der Aussteller hat sich von anfangs 250 auf heute rund 450 nahezu verdoppelt. Kersten Bunke-Njengue weist auf eine Besonderheit der Messe hin:

„Hier präsentieren sich die Zulieferer verstärkt einzeln und nicht auf Gemeinschaftsständen, wie es bei vergleichbaren Messen gang und gäbe ist. Darauf richten wir auch die Organisation aus: Für kleine und mittlere Unternehmen wird alles so praktisch wie möglich angelegt.“

Mit der Entwicklung der Z ist auch die Rolle der Zulieferer immer deutlicher ins öffentliche Blickfeld gerückt. „In der Anfangszeit war deren Bedeutung in der Wirtschaft nicht vordergründig im Gespräch. Das änderte sich mit der Auslagerung von Fertigungsprozessen, getrieben durch die Automobilindustrie. Hinzu kam, dass sich Sachsen und das weitere Mitteldeutschland durch die Ansiedlung von Fahrzeugherstellern zu einer Automobilregion entwickelte. Das zog zunehmend Besucher und Aussteller aus Westdeutschland und Westeuropa an“, beschreibt Dr. Träber wesentliche Etappen der Z.

Wachsende Anziehungskraft im Verbund mit der intec

Eine weitere begann 2007 mit der parallelen Ausrichtung von Zuliefermesse und Maschinenbaumesse intec. „Dieser Verbund hat in nur zwei Jahren eine enorme Anziehungskraft entwickelt, was sich in einem lebhaften Messegeschehen widerspiegelt“, urteilt Dr. Träber. Wesentliche Gründe hierfür sieht sie in der wieder erstarkten Maschinen- und Automobil-Region Mitteldeutschland sowie in der stimmigen Messekombination, die von der Industrie gut angenommen wird.

Die Z wird im Verbund mit der intec ihre Funktion als „Drehscheibe“ zwischen Ost und West weiter ausbauen. Während heute Zulieferleistungen für den Automobil- und Maschinenbau dominieren, kann sich Kersten Bunke-Njengue künftig noch weitere, spezialisiertere Ausrichtungen vorstellen: „Der Leichtbau wird verstärkt ein Thema sein. Hier gibt es viele Kompetenzen in der Region. Auch die Energietechnik rückt deutlich ins Blickfeld.“

www.zuliefermesse.de

The most international show in Leipzig

Zuliefermesse Z celebrates its tenth anniversary in 2009 – the exhibition has become an important venue for the sector in Europe

The Zuliefermesse Z will be celebrating its tenth anniversary in 2009. Since its premiere in 2000, it has become a key venue for the sector in Europe.

The godfather present at the „birth“ of the Z was the idea of providing the supply companies which were, in the main, small companies, with a forum. „Till then there had been no trade fair for this group of clients to reflect their existence and to take their exact interests into consideration. The aim was to create a platform with this event which would provide contacts for the suppliers and help them to generate business. That is why there has been a contact forum from the very beginning, and later we initiated the so-called Purchaser Days to bring supply and demand in supplier services efficiently closer to one another as in no other suppliers' fair“, said Dr. Deliane Träber, in summary. As head of the business sector industrial fairs, she has been directing the becoming and the growing of the supplier fair right from the very beginning together with today's Z project director, Kersten Bunke-Njengue.

Number of exhibitors has almost doubled

A review of the previous nine events shows a very positive picture. With about a third of the exhibitors coming from foreign countries, the Z is the most international show in Leipzig. It has become established as an important fair in Europe for the sector with Poland, Hungary, Slovakia and Austria in from the beginning. Proof of its internationality is the fact that the Z has been included in the fair support programs in numerous countries. The number of exhibitors has almost doubled from the initial 250 to today's 450. „The suppliers appear more and more individually and not at joint stands as is customary in comparable fairs“, says Kersten Bunke-Njengue, pointing out the fair's special feature. „And that is how we direct the organization and make



Die Zuliefermesse Z ist die internationalste Exposition in Leipzig. Rund ein Drittel der Aussteller kommen aus dem Ausland. Im nächsten Jahr feiert die Schau ihr zehnjähriges Jubiläum.
Foto: Leipziger Messe

The Zuliefermesse Z is the most international fair in Leipzig. About a third of the exhibitors come from abroad. Next year, the Fair will be celebrating its tenth anniversary.

Photo: Leipziger Messe

everything as practical as possible for the small and medium-sized enterprises“.

As the Z has developed, so has the role of the supplier become increasingly known to the public. „At the beginning, they were not significantly at the fore of discussions in business. That all changed when manufacturing processes, driven by the automotive industry, were outsourced. On top of that, Saxony and other parts of Central Germany developed into automotive regions as more and more automobile manufacturers located here attracting increasing numbers of visitors and exhibitors from West Germany and West Europe“, said Dr. Träber, explaining the phases the Z had gone through.

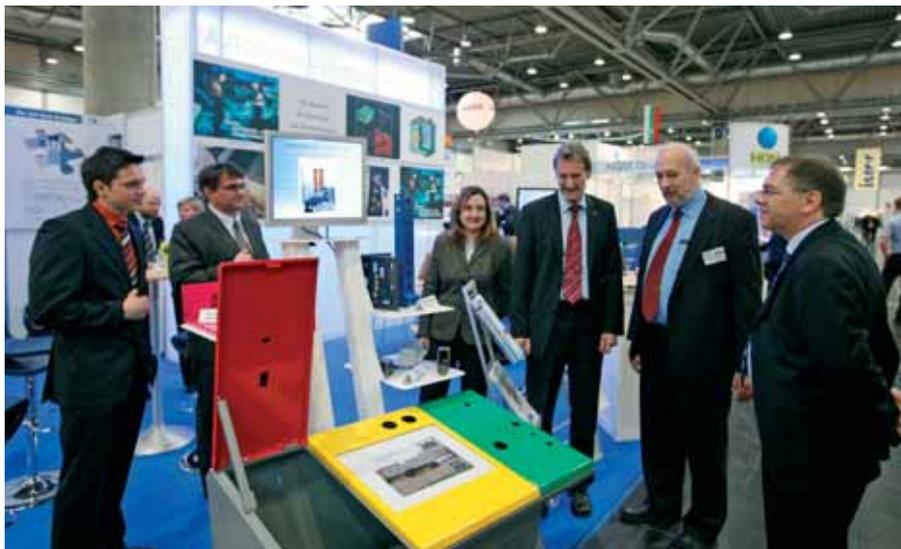
Networking with intec provides increased attraction

A further phase began in 2007 with a parallel supplier fair and fair for the mechanical engineering sector – intec.

„This network has developed an enormous attraction in just two years which is reflected in a lively fair events“, pronounced Dr. Träber. She sees the main reasons for this in the regained strength of the mechanical engineering and automotive region in Central Germany as well as in the coherent combination of fairs, a model which has met with great approval by the industry.

The Z together with intec aim to further expand their function as a platform between East and West. Whereas today's supply services are dominated by automotive and mechanical engineering sectors, Kersten Bunke-Njengue can envisage other specialized focuses in future. „Light-weight construction will become an increasingly key topic and we have many experts in the region. Energy engineering is another field which is increasingly coming to the fore“.

www.zuliefermesse.de



Das Netzwerk kunststoffverarbeitender Automobilzulieferer AMZK ist traditioneller Z-Aussteller. *The AMZK Netzwerk is a network of automotive suppliers of plastics and a traditional exhibitor at the Z.*



Polen gehört von Anfang an zu den Stammsausstellern der Z und wird sich auch 2009 mit einer umfangreichen Präsentation vorstellen. **Fotos: Leipziger Messe**

Jubiläums-Z kommt mit neuen Angeboten

Innovationsschau stellt Zuliefer-Know-how vor – Studententag zur Fachkräftewerbung

Die Z – Internationale Fachmesse für Teile, Komponenten, Module und Technologien begeht vom 24. bis 27. Februar 2009 ihr zehnjähriges Jubiläum. Etwa 450 Aussteller werden erwartet – vorwiegend Lieferanten für die Automobilindustrie und den Maschinenbau. Zusammen mit der parallelen Maschinenbaumesse intec präsentieren sich in Leipzig etwa 1200 Aussteller.

Die Z wartet in ihrem Jubiläumsjahr mit einigen neuen Angeboten auf. Sie legt besonderes Augenmerk auf die Innovationskraft ihrer Aussteller. Auf Anregung und mit Unterstützung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) wird erstmals eine Innovationsschau veranstaltet. Mit ihr soll das hohe Entwicklungspotenzial der Zulieferer verdeutlicht werden, deren Know-how sonst meist im Schatten von Finalprodukten steht. Darüber hinaus erhalten junge, innovative Unternehmen auf der Z erstmals eine eigene Plattform. Die Leipziger Zuliefermesse wurde in den Kreis der Expositionen aufgenommen, auf denen Auftritte junger, know-how-trächtiger deutscher Aussteller vom Bundeswirtschaftsministerium in besonderer Weise gefördert werden. Bedingung ist, dass diese Unter-

nehmen jünger als zehn Jahre sind, weniger als 50 Mitarbeiter und einem Jahresumsatz von höchstens zehn Millionen Euro haben. Für diesen erstmals vertretenen Gemeinschaftsstand liegen bereits zahlreiche Anmeldungen vor. Weil Innovationen kluger Köpfe bedürfen, kommt dem Thema Fachkräfte breiter Raum auf der Z zu. Der 2008 erfolgreich auf der intec durchgeführte Studententag für den Maschinenbau wird 2009 auf das Klientel beider Messen zugeschnitten. Am 27. Februar nächsten Jahres können zukünftige Ingenieure

AMZ-Special Polen

Die Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) setzt auf der Z 2009 ihre Veranstaltung „Unternehmer laden ein – Special“ fort. Während 2008 der russische Automobilmarkt im Fokus stand, widmet sich die Veranstaltung am 24. Februar 2009 der Automobilindustrie in Polen. Mit Experten werden Entwicklungen der OEM- und First-Tier-Standorte in der Nachbarrepublik diskutiert. Mehr Informationen unter:

www.amz-sachsen.de

Praxisluft auf Z und intec schnuppern. Für einen ermäßigten Messeintritt von vier Euro erhalten sie bei potenziellen Arbeitgebern in der Zulieferindustrie sowie im Maschinenbau Informationen zu Berufsperspektiven. Unternehmen aus diesen Branchen bekommen damit die Möglichkeit, gut ausgebildete Fachkräfte frühzeitig zu rekrutieren. Organisiert wird der Studententag von den Verbundinitiativen Maschinenbau Sachsen (VEMAS) und AMZ.

Zuliefernetzwerke sind Stammkunden auf der Z. Neben dem Automotive Cluster Ostdeutschland und den Automobilzulieferinitiativen der neuen Bundesländer nutzen auch kleinere bzw. spezialisierte Netzwerke die Möglichkeit der Präsentation in Leipzig. Das AMZK, Netzwerk Automobilzulieferer Kunststofftechnik Sachsen belegt erneut einen Gemeinschaftsstand und organisiert außerdem wieder den Themenblock Kunststofftechnik im Automobilbau im Ausstellerforum. Das Gießereinetzwerk Leipzig stellt u. a. die Möglichkeiten des Verbundes für die Berufsnachwuchsförderung in den Mittelpunkt. Umfangreiche Auslandspräsentationen kommen 2009 u. a. aus Tschechien, Polen, Russland, Rumänien, den Niederlanden, Italien und der Schweiz.



Poland has been a regular exhibitor at the Z from the very beginning and will be giving numerous presentations again in 2009.
Photos: Leipziger Messe



Zulieferer aus Rumänien zeigen 2009 erneut ihre Leistungskraft in Leipzig.

Suppliers from Romania will be demonstrating their service performance again in 2009 in Leipzig.

New offers at the Jubilee Z

Innovation fair presents supplier knowhow – Student Days allow recruiting of future skilled labor

The Z – International Trade Fair for parts, components, modules and technologies will be celebrating its tenth anniversary from February 24 through 27, 2009. Around 450 exhibitors are expected – mainly suppliers to the automotive industry and the mechanical engineering sector. All in all, around 1200 exhibitors will be presenting their companies and goods in Leipzig parallel with the intec trade fair for mechanical engineering.

In its anniversary year, the Z will be coming up with some new offers focusing in particular on the innovative strengths of its exhibitors. For the first time, there will be an innovation show initiated and supported by the intercompany initiative of automotive suppliers in Saxony; the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen. The aim is to illustrate the high level of development potential of the supplier companies whose knowhow normally is outshone by the end products. Furthermore, young and innovative enterprises at the Z will get their own platform for the first time. The Leipzig Suppliers's Fair has been admitted to the circle of fairs where young German exhibitors can display their prolific knowhow, enjoying the special support of the Ministry of Economics. The condition is that these companies must be younger than

ten years, employ fewer than 50 people and generate an annual turnover of, at the most, ten million Euros. Numerous applications for this joint booth have already been received. And because innovations depend on „brainpower“ the subject of qualified personnel has been allotted more space at the Z. The Student Days which were successfully held at the intec of 2008 for the mechanical engineering sector will be tailored to meet the requirements of visitors to both fairs in 2009. On February 27 next year, future engineers will have the opportunity at the Z and intec to get practical hands-on experience and for a reduced ent-

rance fee of just 4 Euros, potential employers in the supply industry and the mechanical engineering sector will provide them with information on career prospects. Companies in these two sectors are thus given the opportunity to recruit well-educated and qualified personnel early on. The Student Days will be organized Saxony's mechanical engineering network the Verbundinitiativen Maschinenbau Sachsen (VEMAS) and AMZ.

Supplier networks are regular attendees at the Z. Besides the ACOD Automotive Cluster East Germany and the automotive supplier initiatives in the new Federal states, smaller and specialized networks also use the opportunity to present themselves in Leipzig. The AMZK, Netzwerk Automobilzulieferer Kunststofftechnik Sachsen – a network of automotive suppliers of plastics engineering in Saxony, have once again set up a joint booth and have also again organized a block of topics regarding plastics engineering in vehicle production in the exhibitors' forum. The foundry network – Gießereinetzwerk Leipzig is focusing among other things on possible networks for promoting young professionals. Numerous presentations will be given by foreign companies, including those from the Czech Republic, Poland, Russia, Romania, the Netherlands, Italy and Switzerland.

AMZ-Special Poland

At the Z 2009, the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen will be continuing with its event „Companies extend invitations – Special“. In 2008, the focus was on the Russian vehicle market whereas the event on February 24, 2009 is dedicated to the automotive industry in Poland and experts will be discussing developments in OEM'S and first-tier locations in the neighboring republic. See for more information: www.amz-sachsen.de

Das neue VW-Werk in Kaluga steht mit auf dem Programm der Russlandreise von Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich im April 2009.

Foto: Volkswagen

The new VW works in Kaluga is one of the items on the Russia trip's agenda for Saxony's Minister President Stanislaw Tillich in April 2009.

Photo: Volkswagen



Russland bleibt im Fokus

Kontinuität in Wirtschaftsbeziehungen wird mit Unternehmerreise im April 2009 fortgesetzt

Russia remains in focus

Business representatives travel to Russia in April 2009 to sustain relationships

Russland hat für die sächsische Wirtschaft eine große Bedeutung erlangt. Das gilt vor allem für die hiesige Automobilindustrie inklusive ihrer Zulieferer und den Maschinenbau. Entwickelt haben sich diese Beziehungen nicht zuletzt dank der seit 2005 regelmäßig durchgeführten Reisen, welche die Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH (WFS) im Auftrag des Freistaates organisiert hat.

Diese Kontinuität und Nachhaltigkeit auch auf der politischen Ebene sind wesentliche Voraussetzungen für den geschäftlichen Erfolg in Russland – dies gilt ganz besonders auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Daher haben sich Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich und Wirtschaftsminister Thomas Jurk dafür entschieden, vom 20. bis 25. April 2009 gemeinsam mit Unternehmens- und Wirtschaftsvertretern nach Russland zu reisen. Stationen werden Moskau, Kaluga und die Republik Tatarstan sein. In Moskau stehen ausschließlich politische Gespräche an. Parallel dazu beginnt das Programm in Kaluga. Es ist vor allem für die Unternehmen interessant, die Lieferbeziehungen zum dortigen VW-

Werk aufbauen und aktiv an Konzepten der beruflichen Ausbildung arbeiten wollen. In Tatarstan werden sowohl Themen der Automobilzulieferindustrie, u. a. beim Nutzfahrzeughersteller KAMAZ, der Luft- und Raumfahrt, des Chemieanlagenbaus (Petrochemie) sowie der Etablierung eines Kompetenzzentrums für den Maschinenbau im Mittelpunkt stehen. Interessierte Firmen werden gebeten, ihre Anmeldung bis 30. Dezember 2008 an die WFS zu senden.

Russia has become a considerable factor for Saxony's economics, particular for the regional automotive industry, its suppliers and the mechanical engineering sector. Business trips to Russia organized by the WFS Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH on behalf of the Free State of Saxony have been taking place since 2005 and have contributed greatly to developing this relationship.

Continuity and sustainability – also at a political level – are key prerequisites for doing successful business in Russia – and this is particularly true in times of economic crisis. This is the reason why Saxony's Minister Presi-

dent Stanislaw Tillich and Minister for Economic Affairs and Labor, Thomas Jurk, have decided to travel to Russia from April 20–25, 2009 together with representatives from businesses and the economic sector. Their itinerary will include Moscow, Kaluga and the Republic of Tatarstan.

Talks in Moscow will be exclusively of a political nature. Parallel to this, the program in Kaluga will commence which is especially interesting for companies looking to set up supply relationships to the VW works there and wanting to have an active part in vocational training. In Tatarstan, the focus will be on topics such as the automotive supply industry at KAMAZ, makers of utility vehicles, aviation and aerospace, chemical plants (petrochemicals) and the setting up of a competence center for the mechanical engineering sector.

Any company interested is requested to register by December 30, 2008 with the WFS.

Kontakt/Contact:

Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH
Dr. Frank Hagen
fon 0351-2138170, fax 0351-2138119
e-mail: frank.hagen@wfs.saxony.de



Die Gäste aus China besuchten u. a. den Automobilzulieferer KTSN Kunststoffverarbeitung Sachsen in Pirna. Foto: KTSN

The guests from China visited among other companies the automotive suppliers KTSN Kunststoffverarbeitung Sachsen in Pirna. Photo: KTSN

Partnerschaftsbesuch

Chinesische Manager zu Gast in Sachsen

Partners pay a visit

Chinese managers guests of Saxony

Managers der Automobilindustrie aus der chinesischen Provinz Hubei waren Anfang November zu Gast in Sachsen. Bei Besuchen von Unternehmen und Forschungseinrichtungen informierten sie sich insbesondere über die Potenziale der sächsischen Automobilzulieferindustrie und des hiesigen Maschinenbaus und erörterten Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit. Auf reges Interesse stießen u. a. die Präsentationen von KTSN Kunststofftechnik Sachsen in Pirna, Weigl Aluminiumguss Bautzen, MBN Neugersdorf, FEP Fahrzeugelektrik Pirna, AB Elektronik Sachsen, STZ Sächsisches Technologiezentrum Zwickau, imk automotive Chemnitz, StarragHeckert Chemnitz sowie der Westsächsischen Hochschule Zwickau. Der Besuch fand im Rahmen des von der Wirtschaftsförderung Sachsen betreuten Partnerschaftsprogramms statt. Er wurde vom Bildungswerk der sächsischen Wirtschaft in Zusammenarbeit mit AMZ und der Verbundinitiative Maschinenbau organisiert.

Managers from the automotive industry in the Chinese province of Hubei were guests of Saxony in November. During visits to companies and research institutes they were able to check out in particular the potentials of the automotive industry and mechanical engineering sector in Saxony and to discuss opportunities for possible collaboration. Among other things, presentations given by KTSN Kunststofftechnik Sachsen in Pirna, Weigl Aluminiumguss Bautzen, MBN Neugersdorf, FEP Fahrzeugelektrik Pirna, AB Elektronik Sachsen, STZ Sächsisches Technologiezentrum Zwickau, imk automotive Chemnitz, StarragHeckert Chemnitz and the West Saxony University of Zwickau were met with great interest. The visit had been arranged by the business promoters Wirtschaftsförderung Sachsen as part of a partnership program it supports and was organized by the Bildungswerk der Sächsischen Wirtschaft, an educational institute for commerce and industry together with the AMZ and the VEMAS network initiative for the mechanical engineering sector.



Vertrieb • Service
Vermietung
Fahrerschulung
Spezialtransporte
Arbeitsschutzberatung

F.-O.-Schimmel-Straße 1
09120 Chemnitz
Telefon: 0371 52338-0
Telefax: 0371 52338-30

www.sander-foerdertechnik.de

Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich (l.) informiert sich bei Jörg Riehle, Geschäftsführer der ORIS Fahrzeugteile Hans Riehle GmbH, und Frank Riemer-Keller, Geschäftsführer der ORIS Fahrzeugteile GmbH Sachsen (r.), über die Produktpalette im sächsischen Werk.

Saxony's Minister President, Stanislaw Tillich (l.) is seen here talking to Jörg Riehle, managing director of ORIS Fahrzeugteile Hans Riehle GmbH, and Frank Riemer-Keller, managing director of ORIS Fahrzeugteile GmbH Sachsen (r.) about the range of products made in the works in Saxony.



ORIS bleibt in Sachsen auf Expansionskurs

Sechste Werkserweiterung seit 1992 – Mit Innovationen der Krise Paroli bieten

Seit 1992 produziert die ORIS Fahrzeugteile GmbH Sachsen in St. Egidien bei Chemnitz. Das Unternehmen der BOSAL-ORIS-Gruppe fertigt innovative Anhängenzugvorrichtungen mit wegschwenkbarem Kugelhals, Cabrio-Windstopps, Kinematikbaugruppen für Cabrio Coupés sowie weiteres Fahrzeugzubehör. Ende November 2008 nahm es die bereits sechste Werkserweiterung seit Gründung im Beisein des sächsischen Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich offiziell in Betrieb.

Mit der neuen, 3600 Quadratmeter großen Fertigungshalle hat sich die Produktionsfläche auf insgesamt 21.000 Quadratmeter vergrößert. Die Erweiterung mit einer Investitionssumme von 5,5 Millionen Euro war notwendig geworden, um die Kapazitäten für die nächsten Jahre zu schaffen. Geschäftsführer Frank Riemer-Keller verwies angesichts der aktuellen Krise in der Automobilbranche auf ein altes chinesisches Sprichwort: „Wenn der Wind der Veränderungen weht, bauen die einen Mauern und die anderen Windmühlen. Wir bei BOSAL-ORIS gehören zu den Machern, zu denen, die sich stets verändern und entwickeln. Die Orientierung am Markt, der Fokus auf die Kundenbedürfnisse sowie Innovation und

Mut, neue Wege zu gehen, das sind die Rezepte für den Erfolg.“

In den vergangenen vier Jahren wurde der sächsische Standort deutlich erweitert. Neue Maschinen und Anlagen gingen in Betrieb. Die Zahl der Mitarbeiter wuchs auf aktuell 280. Gleichzeitig ist es gelungen, neue, innovative Produkte zu entwickeln und mit vielen namhaften Automobilherstellern Langzeitlieferverträge abzuschließen. Die Produkte von BOSAL-ORIS gehören weltweit zu den

erfolgreichsten in ihrem jeweiligen Marktsegment. Stellvertretend hierfür nannte Frank Riemer-Keller die ORIS-MATIC Anhängervorrichtung mit Kugelhals, welcher bei Bedarf manuell, halb- oder vollautomatisch ein- und ausschwenkt.

Sachsens Ministerpräsident Stanislaw Tillich würdigte die Leistungen des Unternehmens, dessen Innovationskraft auch ein Erfolg für das Autoland Sachsen sei. Die jetzige, durch die weltweite Finanzkrise heraufbeschworene Situation werde dazu führen, dass sich die Innovationsgeschwindigkeit nochmals beschleunigt. Unternehmen wie ORIS seien dafür gut gerüstet. Das gelte generell für die Netzwerke in der sächsischen Automobilzulieferindustrie, die viel Potenzial besitzen, um am Auto der Zukunft mitzuwirken. Das werde von umweltgerechter Mobilität geprägt, die auf Elektroantrieb und Null-Emission setzt.

Der Ministerpräsident sagte, dass sich in den nächsten vier bis sechs Monaten entscheide, wer gestärkt und wer geschwächt aus der Krise hervorgehe und betonte: „Die Staatsregierung wird alles daran setzen, auch in Zukunft die allgemein notwendigen Rahmenbedingungen zur positiven Entwicklung der Industrie in Sachsen zu schaffen.“

Stichwort BOSAL-ORIS

BOSAL-ORIS ist ein Automobilzulieferer mit Stammsitz in Markgröningen/Baden-Württemberg. 640 Mitarbeiter an fünf Standorten in Deutschland, den USA, in Mexiko und Ungarn produzieren unter der Marke „ORIS“ Anhängervorrichtungen, Cabrio-Windstopps, Off-Road-Teile und liefern diese an die Erstausrüster der europäischen, amerikanischen und japanischen Automobilhersteller. Das Unternehmen erzielte 2007 einen Umsatz von 81 Millionen Euro. BOSAL-ORIS ist Mitglied der international agierenden BOSAL Gruppe mit Sitz in Lummen/Belgien.

www.oris-gmbh.de



Fachsimpeln mit Lehrlingen bei ORIS Sachsen. Das Unternehmen wird auch in Zukunft kontinuierlich ausbilden.

Fotos: Reichel

Talking shop with trainees at ORIS Sachsen. The company will continue to provide apprenticeships in the future.

Photos: Reichel

ORIS in Saxony still on the road to expansion

Sixth site expansion since 1992 – defying the crisis with innovations

Since 1992, the ORIS Fahrzeugteile GmbH Sachsen – a member of the BOSAL-ORIS Group – in St. Egidien near Chemnitz has been making innovative trailer hitches with detachable ball neck, windstops for convertibles, kinematik assemblies for cabriolet coupes and other vehicle accessories. At the end of November 2008, the sixth plant extension since the company's foundation was set on stream by Stanislaw Tillich, Minister President for Saxony.

With the new 3,600 square meter production hall, the production area now covers a total of 21,000 square meters. The investment in extensions amounted to 5.5 million Euros and was needed in order to create the capacities required in the coming years. Managing director, Frank Riemer-Keller quoted an old Chinese proverb in view of the current crisis, „When the wind of change is blowing, some build a wall and some build windmills. We at BOSAL-ORIS belong to the „doers“, to those who are constantly changing and developing. We direct our activities according to the market; we focus on customer requirements and show innovation and courage to travel down new paths – that is our recipe for success”.

In the past four years, there have been considerable extensions to the site in Saxony. New machines have been put into operation and new plants have gone on stream. The workforce has increased to a current figure of 280. At the same time, the company has succeeded in developing new and innovative products and has concluded long-term supply contracts with many reputed vehicle manufacturers. BOSAL-ORIS products are worldwide among the most successful in their respective segments. As just one example

Keyword BOSAL-ORIS

BOSAL-ORIS is an automotive supplier based in Markgröningen/Baden-Württemberg. A workforce of 640 people in five locations in Germany, the USA, Mexico and Hungary produce trailer hitches, windstops for convertibles, off-road components under the brand name of ORIS which are supplied to European, American and Japanese OEM's. The company generated a turnover of 81 Million Euros in 2007. BOSAL-ORIS is a member of the internationally-active BOSAL Group based in Lummen, Belgium.

Frank Riemer-Keller named the ORIS-MATIC trailer hitch featuring a detachable ball neck which can be swung in or out as required manually, semi-automatically or full-automatically.

Saxony's Minister President Stanislaw Tillich recognized the company's performance whose innovative strength has also contributed to success for the Autoland Saxony. The current situation brought on by the global financial crisis will speed up innovations and companies like ORIS are well-equipped to tackle them. That holds generally good for the networks in the automotive supply industry in Saxony who have a great deal of potential to contribute to the vehicle of the future which will be based on environmentally-friendly mobility in the form of electrical drive systems and zero emissions. The Minister President said that the next four to six months would be decisive as to who would gain in strength and who would weaken in the crisis and he emphasized „the government will do all its utmost to create the general conditions required in the future for the positive development in Saxony's industries“.

Erfolgreich arbeiten in Netzen

Buch „Automobile Netzwerkkompetenz“ bietet Anregungen über die Branche hinaus

Successful networking

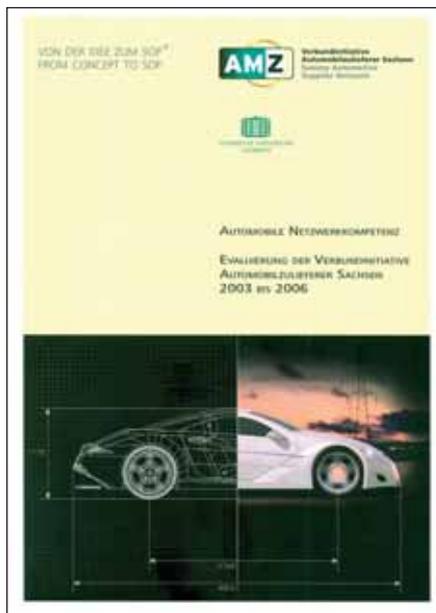
Tips for all industrial sectors in „Automobile Networking Skills“

Begriffe wie Netzwerk, Verbund oder Cluster werden immer häufiger gebraucht. Doch wann ist ein Netzwerk wirklich ein Netzwerk? Unter welchen Voraussetzungen sind solche Zusammenschlüsse erfolgreich? Welche Spielräume brauchen sie? Woran können und müssen ihre Wirkungen gemessen werden?

Antworten auf diese Fragen hält das Buch „Automobile Netzwerkkompetenz – Evaluierung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen 2003 bis 2006“ bereit. Wissenschaftler des Instituts für Betriebswissenschaften und Fabrikssysteme der TU Chemnitz unter Leitung von Prof. Dr. Egon Müller und Dr. Ralph Riedel haben Anspruch, Arbeitsweise und Resultate der Verbundinitiative AMZ analysiert und im genannten Werk zusammengefasst. Ein wesentliches Fazit ihrer Untersuchungen lautet: Netzwerke sind umso erfolgreicher, je innovativer ihr Gegenstand ist, je zielkunden- und ergebnisorientierter sie arbeiten.

AMZ praktiziert dieses Vorgehen seit Gründung 1999 und hat bisher mehr als 240 Projekte mit insgesamt fast 950 beteiligten sächsischen Zulieferern, Ausrustern sowie weiteren Dienstleistern für die Automobilindustrie ins Leben gerufen. Deren Erfolg ist messbar an steigenden Mitarbeiter- und Umsatzzahlen für die beteiligten Unternehmen. Die Mitwirkung in Netzwerken wird als ein Indikator für die positive Entwicklung identifiziert. Über 90 Prozent der in der Evaluierung befragten Firmen gaben an, dass die Projektarbeit in der Verbundinitiative einen mittleren bis starken Nutzen für sie besitzt.

Das 234-seitige Buch mit umfangreichem Zahlen- und Tabellenmaterial zur Automobilindustrie allgemein, zur Situation in Sachsen sowie zur Tätigkeit von AMZ ist ein Nachschlagewerk für all jene, die erfolgreiche Netzwerkarbeit leisten wollen. Es zeigt auf, dass dieses Ziel



Nachschlagewerk für Netzwerker.

Reference book for networkers.

von vielfältigen Faktoren abhängig ist und bietet Erkenntnisse sowie Erfahrungen aus der AMZ-Arbeit an, die Anregungen über die Automotive-Branche hinaus vermitteln.

Bibliographische Angaben:

Egon Müller/Ralph Riedel: Automobile Netzwerkkompetenz – Evaluierung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen 2003 bis 2006, 1. Auflage 2008, 234 Seiten, ISBN 978-3-00-024508-4, 25,00 Euro

Ever more frequent use is being made of terms such as network or cluster. But when is a network really a network? What are the pre-requisites for successful integration? How much free space do networks need? How can, and must, we measure their impacts?

The book entitled „Automobile Netzwerkkompetenz – Evaluierung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen 2003 bis

2006“ (*Automobile networking skills – Evaluation of the Saxony Automotive Suppliers' Network from 2003 to 2006*) has the answer. Scientists at the Institute for Economics and Factory Systems at the Technical University of Chemnitz under the leadership of Prof. Dr. Egon Müller and Dr. Ralph Riedel have analyzed the claims, working practices and results of the AMZ and summarized them in the above-mentioned work. One significant conclusion of their investigation was: the more innovative the object, the more successful a network is and the more the work is directed to target customers and results. AMZ has been practicing this procedure since its foundation in 1999 and so far has initiated more than 240 projects involving almost 950 suppliers, outfitters and other service providers for the automotive industry in Saxony. Its success can be measured in the increased number of employees and in turnover for the companies involved. Co-working in networks is identified as being an indicator for positive development. More than 90 per cent of companies included in the survey said that the project work in the network had brought them medium to significant benefits.

The 234-page book with comprehensive figures and tables on the automotive industry in general, on the situation in Saxony and on the activities of the AMZ is a reference book for all those who wish to practice successful networking. It demonstrates that such an objective depends on a multitude of factors and describes findings and experiences from the AMZ work, offering useful tips to other sectors outside of the automotive industry.

Bibliographic details:

Egon Müller/Ralph Riedel: Automobile Netzwerkkompetenz – Evaluierung der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen 2003 bis 2006, 1. edition 2008, 234 pages, ISBN 978-3-00-024508-4, €25.00

Produktionstechnik 2009

Mit Sonderteil Energie-
und Umwelttechnik

Mit technisch-technologischen
und wirtschaftlichen Trends
im Maschinenbau



Sichern Sie
sich Ihren
Platz im
Magazin bis
Januar 2009

☎ 0371 7743510 • mareichel@ma-reichel.de

Die Teilnehmer am Auftaktworkshop des ACOD-Kompetenzclusters Interieur erhielten bei einem Rundgang Einblicke in die Arbeit des Sächsischen Textilforschungsinstituts. Foto: Reichel

Attendees at the kickoff workshop held by the ACOD competence cluster for interior equipment seen here getting a closer look at the Sächsisches Textilforschungsinstitut during a tour of the premises.

Photo: Reichel



Sächsische Projektarbeit strahlt aus

Themenkreis Interieur bildet Kern eines ACOD-Kompetenzclusters

Project work in Saxony travels further afield

Interior equipment forms the heart of an ACOD competence cluster

Eine automatisierte Vordersitzmontage, der Einsatz von Abstandstextilien im Sitz sowie ein elektronischer Kunststoff-Stellmotor sind Projekte, die bisher erfolgreich von einem sächsischen Interieur-Stammtisch bearbeitet wurden. Jetzt strahlt diese Arbeit auf die anderen neuen Bundesländer aus.

Der von der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen (AMZ) geführte Themenkreis im Automobil-Regional-Cluster Südwestsachsen bildet den Kern des Kompetenzclusters Interieur im Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD). Die Kräfte bündeln, eine enge Kommunikation zu den Automobilherstellern sowie Systemlieferanten aufbauen und im Verbund marktfähige Innovationen entwickeln, nannte Dr. Claudia Scholta, AMZ-Projektmanagerin und Cluster-Sprecherin, als wesentliche Ziele.

Die Auftaktveranstaltung Mitte Oktober führte Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus Sachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt sowie Mecklenburg-Vorpommern am Sächsischen Textilforschungsinstitut (STFI) in Chemnitz zusammen. Der Ort war bewusst gewählt, denn im Mittelpunkt des Treffens standen die in Sachsen und Thürin-

gen konzentrierten Forschungskompetenzen für automobiles Interieur. Die Entwicklungen am STFI erstrecken sich vor allem auf den Einsatz von Vliesstoffen als Substitution für PUR-Schäume in Sitzen, als Abschirmung für elektronische Komponenten oder als Formteile aus Recyclingmaterial. Das TITV Textilforschungsinstitut Thüringen-Vogtland in Greiz besitzt Kompetenzen zur Integration von Mikrosystemen in technischen Textilien für den Fahrzeugbau. Das FILK Forschungsinstituts für Leder und Kunststoffbahnen Freiberg hat Know-how für Materialentwicklung sowie -prüfung und -charakterisierung bei Leder und Kunstleder.

An automated front seat assembly, the use of textile spacers in seats and electronic plastic servo-motors are projects which have been to date successfully dealt with by a team of regulars in Saxony. Their work now is having an effect in other new Federal states.

The field of applications managed by the AMZ Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen in the Automobile Regional Cluster for South-West Saxony forms the heart of the competence cluster for interior

equipment in the ACOD Automotive Cluster Ostdeutschland. According to Dr. Claudia Scholta, AMZ project manager and cluster spokeswoman, the main objectives of the cluster are to concert strengths, to set up close communication to vehicle manufacturers and system suppliers and to develop in the network marketable innovative products. The kick-off meeting in the middle of October brought companies and research institutes from Saxony, Thuringia, Saxony-Anhalt and Mecklenburg-West Pomerania to the STFI Sächsisches Textilforschungsinstitut in Chemnitz.

The venue was deliberately chosen as the focus of the meeting was placed on research skills for automotive interior equipment in Saxony and Thuringia. Developments at STFI concentrate mainly on the use of nonwovens as a substitute for PUR foam in seats, as shielding for electronic components or as molded parts made of recycled materials. The TITV Textilforschungsinstitut Thüringen-Vogtland in Greiz has skills in integrating micro-systems in technical textiles for the automotive sector. The FILK Forschungsinstituts für Leder und Kunststoffbahnen Freiberg has knowhow in the development, testing and characterizing of leather and artificial leather.



Eine Veranstaltung der:



13th INTERNATIONAL ANNUAL CONGRESS
OF AUTOMOTIVE INDUSTRY
IN THE MIDDLE OF EUROPE

13. INTERNATIONALER
JAHRESKONGRESS
DER AUTOMOBILINDUSTRIE
IN DER MITTE EUROPAS

Mit freundlicher Unterstützung:

24. und 25. März 2009

Termin-Vorankündigung

Automotive-Branche in Bewegung / Entwicklungen in der Automobilindustrie bieten großes Wachstumspotenzial

Visionen und Strategien der Automobilzulieferindustrie in Partnerschaft mit den OEM's

- Neues Denken für innovative Lösungen
- Von der Idee zum Produkt
- Partnerschaftsstrategien zwischen OEM's und Zulieferer
- Die deutsche (sächsische) Zulieferindustrie - Trends in Forschung und Entwicklung

Innovationen bei den Kraftfahrzeugen durch die Automobilindustrie für den Klimaschutz

- Umweltbeiträge der Zulieferindustrie
- Mit Umweltschutz Mobilität und Ökonomie vereinbaren
- Konventionelle sowie zukünftige Kraftstoffe und alternative Antriebskonzepte

Infrastruktur des Wissens - die sächsische Automobilzulieferindustrie im Wandel

- Personalstrategien
- Ideenmanagement
- Kooperationsstrategien
- Projektbezogene Optimierung

Die Wachstumsmärkte für Automobilhersteller und -zulieferer

- Wo produzieren: Osteuropa, China oder Indien?
- China: Eine Automotivemacht ist erwacht
- Osteuropa: Absatzmarkt für sächsische Zulieferer

Podiumsdiskussion:

- Automobilcluster - Notwendigkeit? - Nutzen?

Benchmarking Live: Werksbesichtigungen



Aus aktuellen Anlass:

Auswirkungen der globalen Finanzkrise auf die Automobilbranche

- Finanzkrise und daraus resultierende Auswirkungen auf die Zulieferindustrie
- Kreditmarkt für den Mittelstand? Möglichkeiten zur Krisenbewältigung? Wege aus der Kreditklemme? Liquiditätsengpässe vermeiden!
- Finanzierungsalternativen durch die Politik für den Mittelstand
- Marktveränderung-Orientierung auf neue Märkte und deren Erschließung

Der Kongress für die Kfz-Zulieferindustrie

Detaillierte Informationen erhalten Sie gerne von

Michael Stopp und Gudrun Mennecke

Tel.: 0375 814 2201, eMail: stopp@z.chemnitz.ihk.de + eMail: mennecke@z.chemnitz.ihk.de



Die AMI erwartet 2009 wiederum rund 290.000 Besucher. Foto: Leipziger Messe

The AMI is again expecting around 290,000 visitors. Photo: Leipziger Messe

Treibhäuser für Optimismus

AMI ist 2009 die Frühjahrsschau Nummer Eins AMITEC im nächsten Jahr wichtigste Kfz-Fachmesse in Mitteleuropa

Die Leipziger Messe Auto Mobil International (AMI) erwartet trotz eines schwierigen Branchen Umfeldes vom 28. März bis 5. April 2009 wieder etwa 500 Aussteller aus 20 Ländern, darunter über 40 Pkw-Marken mit rund 100 Modellpremierer. Der leichte Rückgang bei der gemieteten Ausstellungsfläche von sieben Prozent per Anfang Dezember 2008 wird von der AMITEC durch einen Zuwachs fast wettgemacht. Die Fachmesse für Fahrzeugteile, Werkstatt und Service vom 28. März bis 1. April ist 2009 die wichtigste Branchenschau in Mitteleuropa.

Messen seien Treibhäuser für Optimismus. Die AMI werde 2009 „so wichtig sein wie noch nie“, um Kaufanreize zu setzen und die Zurückhaltung beim Autoerwerb abzubauen, betonte Leipzigs Messechef Wolfgang Marzin zur Auftakt-Pressekonferenz Anfang Dezember 2008. Volker Lange, Präsident des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), unterstrich, dass die automobilen Absatzkrise in Deutschland keine Folge der Finanzkrise sei, sondern bereits seit der Mehrwertsteuererhöhung auftrete. Die Politik sei jetzt gefordert, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. Die halbjährige Steuerbefreiung wertete er als „halbherzig“. Das neue Urteil zur Pendlerpau-

schale ist für ihn ein Schritt in die richtige Richtung, doch es müsse noch mehr folgen, z. B. Abwrackprämien für den Ersatz von älteren Pkw durch Neuwagen bzw. neue Gebrauchte. Nur mit der Unterstützung des Staates könne jetzt die Kaufzurückhaltung durchbrochen werden. Dieser Rückenwind aus der Politik versetze die AMI noch besser in die

Premiere für AMI-Kongress

Premiere feiert am 31. März 2009 ein internationaler Kongress, der unter dem Thema „Antriebe. Mobilität. Innovationen – Was treibt uns morgen an?“ einen Blick in die technologische und ökologische Zukunft der Automobilbranche wagt. Unter Leitung des kürzlich zum „SAE Fellow“ ernannten Motorexperten Prof. Dr. Cornel Stan von der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) diskutieren Fachleute von Toyota, Honda, General Motors, Mitsubishi, Renault, Fiat, Volkswagen und Total Antriebskonzepte für verschiedene Automobilgattungen. Ausgerichtet wird die Tagung von Albert Berner, der Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen, der WHZ sowie dem VDIK.

Lage, Zeichen zu setzen zur Ankurbelung der automobilen Konjunktur.

Auch die Aussteller selbst nutzen das Medium Messe, um sich deutlich zu präsentieren. So haben Audi und Lexus ihre Flächen gegenüber 2008 erweitert. Alfa Romeo zeigt nach einjähriger Abstinenz wieder seine Modellpalette in Leipzig. Dagegen sagten der amerikanische Autobauer Chrysler, die GM-Tochter Saab und die bei Ford zum Verkauf stehende Marke Volvo ihren Auftritt ab.

Neben der AMI steht als starke Fachmesse die AMITEC. Rund 300 Aussteller werden das breite Spektrum an Werkstatt- und Tankstellenausrüstungen, Fahrzeugteilen, Abschlepp- und Bergungstechnik, Lagereinrichtungen, Fahrzeugpflege und -versorgung, Dienstleistungen für das Kfz-Gewerbe bis hin zu den Themen Umweltschutz, Recycling und Entsorgung präsentieren. Neben vielen bekannten Namen wie Würth, Berner, Kärcher, Delphi, Magneti Marelli oder Försch zeigen zahlreiche Erstaussteller ihr Sortiment. Dazu gehören der Federnhersteller Suplex, die Diagnoseanbieter Carsoft M.T.T. und PCI Kfz-Zubehör sowie der Werkzeughersteller Vulkan Lokring.

www.ami-leipzig.de
www.amitec-leipzig.de



Die AMITEC ist 2009 die wichtigste Kfz-Fachmesse in Mitteleuropa.

Foto: Leipziger Messe

The AMITEC is one of the most important automotive specialist fair in Central Europe in 2009. Photo: Leipziger Messe

Hothouses for optimism

AMI 2009 Number One Spring Fair AMITEC next year's most major automotive fair in Central Europe

In spite of the current difficult situation in the automotive sector, the Leipziger Messe's Auto Mobil International (AMI) is expecting 500 exhibitors from 20 countries who will be presenting more than 40 makes of vehicle and about 100 premiere models. The exhibition space hired as of December 2008 has dropped slightly by seven per cent but will be compensated for increase generated by AMITEC. The trade fair for vehicle components, workshops and services which is the most important of its kind for the sector in central Europe will be held from March 28 to April, 2009.

Trade fairs act like hothouses for optimism, The AMI in 2009 will „be important as never before“ and aims at providing incentives to purchase and getting rid of hesitation in buying a new vehicle remarked Leipziger Messe boss Wolfgang Marzin at the kick-off press conference at the beginning of December 2008. Volker Lange, President of the VDIK Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller – an association of international vehicle manufacturers – emphasized that the crisis in auto sales in Germany is not a consequence of the financial crisis but that this trend had already begun as VAT was increased. Politicians are now challenged to introduce additional measures. In his opinion,

the six-month tax relief was only a „half-hearted“ gesture. The latest decision on lump sum payments for commuters, he thinks, is however a step in the right direction, but others must follow e.g. a bonus to be paid for scrapping an old auto and replacing it with a new or used one. The consumer's hesitation to buy can only be broken with governmental support. An impetus of this nature from

Premiere of the AMI congress

March 31, 2009 will see the premiere of an international congress entitled „Drive systems, Mobility, Innovations – what will be driving us tomorrow?“ which dares to take a look into the technological and ecological future. Under the leadership of Prof. Dr. Cornel Stan of the Westsächsische Hochschule Zwickau (WHZ) – an expert on motors who was recently made an „SAE Fellow“ – specialists from Toyota, Honda, General Motors, Mitsubishi, Renault, Fiat, Volkswagen and Total discussed drive system concepts for various types of vehicles. The congress was organized by Albert Berner, the Verbundinitiative Automobilzulieferer Sachsen, the WHZ and the VDIK.

the state would place AMI in a more favorable situation in setting signs to boost automotive business.

The exhibitors themselves use the medium of a trade fair to show exactly what they are capable of. For example, Audi and Lexus have increased their booth space compared with 2008. After a year's abstinence, Alfa Romeo is once again showing its range of models in Leipzig. On the other hand, the American Chrysler, GM subsidiary Saab and Volvo which is up for sale from Ford have called off their appearances at the fair.

Next to the AMI, the AMITEC is the most major specialist fair. Around 300 exhibitors will be presenting their range of products and services including equipment for workshops and gas stations, vehicle components, equipment for towing and rescue operations, warehousing equipment, automotive maintenance and valeting products, services for the automotive trade right through to issues concerning the environment, recycling and disposal

In addition to many reputed names such as Würth, Berner, Kärcher, Delphi, Magneti Marelli or Försch, many exhibitors will be presenting their companies and products for the first time; among them Suplex, who produce springs, Carsoft M.T.T. who provide diagnoses, PCI with automotive accessories and toolmaker Vulkan Lokring. www.ami-leipzig.de
www.amitec-leipzig.de

Partner für das weltweit erste mobile Kryolaborfahrzeug: Netzwerkmanager Harald Fricke, der Geschäftsführer der RKB Reparatur und Karosseriebau GmbH Jürgen Schulz, der Vorsitzende der Fisch-Gen-Datenbank-Stiftung Alois Glienke, Tierparkdirektor Dr. Hermann Will, AMZ-Managerin Dr. Claudia Scholta und Metallbaumeister Sven Schürer (v. l.) Foto: Ina Reichel

Partners who worked on the world's first mobile cryo-laboratory were: network manager Harald Fricke, the managing director of RKB Reparatur und Karosseriebau GmbH Jürgen Schulz, chairman of the Fisch-Gen-Datenbank-Stiftung Alois Glienke, zoo director Dr. Hermann Will, AMZ manager Dr. Claudia Scholta and master metalworker Sven Schürer (seen from the left)

Photo: Ina Reichel



Eine Nische im Artenschutz entdeckt

Sächsische Sonderfahrzeugkompetenz fließt in weltweit erstes Kryolaborfahrzeug

Discovery of niche in species protection

Skills in special-purpose vehicles from Saxony go into world's first mobile cryo-laboratory

Impressum/Imprint

Herausgeber/Publisher:

Ina Reichel, Freie Journalistin
Kleinolbersdorfer Str. 6
09127 Chemnitz
Tel. +49(0)371-7743510
Fax +49(0)371-7743511
E-Mail: inareichel@ma-reichel.de
www.autoland-sachsen.com

Redaktion/Editor:

Ina Reichel, Freie Journalistin

**Anzeigenakquise/Satz/Layout
Advertising canvasser/typeset/
layout:** Marketingagentur Reichel

Übersetzung/Translation:

InterContext GmbH
Dolmetscher- und Übersetzerdienst
Tel. +49(0)371-6762122
Fax +49(0)371-671338
E-Mail: gfdkmbh@t-online.de

Druck/Printing:

Druckerei Willy Gröer GmbH & Co.
KG Chemnitz

Redaktionsschluss/Press date:

10. Dezember 2008

Natur- und Umweltschutz sowie moderne Technologien bedingen einander mehr denn je. Das haben die Partner des AMZ-Netzwerkes für Sonderfahrzeuge mit flexiblem Containersystem 2008 eindrucksvoll nachgewiesen.

Entstanden ist das weltweit erste mobile Kryokonservierungslabor zur Arterhaltung bei Amphibien auf der Basis eines 3,5-Tonnen-Transporters. Ende Oktober wurde das erste Fahrzeug an die Fisch-Gen-Datenbank-Stiftung übergeben. Die Partner lösten für diesen besonderen Einsatzfall Aufgaben, die über die Ansprüche eines „normalen“ 3,5-Tonnners weit hinaus gingen. So haben sie eine spezielle Nivellierungstechnik entwickelt, die es gestattet, das Fahrzeug und die im Inneren befindlichen Laborgeräte immer in der Waage zu halten, unabhängig von der Beschaffenheit der Wege, die der Wagen fährt. Mit der Realisierung dieses ersten Auftrages haben zugleich sächsische Mittelständler zusammengefunden, die bisher kaum für die Automobilindustrie tätig waren. Sie sind dabei, die Idee des flexiblen Kleincontainersystems auch auf andere Anwendungen zu applizieren.

The protection of the environment and nature and modern technologies are today more and more dependent on each other than ever – a fact impressively proven in 2008 by partners in the AMZ network for special-purpose vehicles with flexible container systems.

The world's first mobile cryo-laboratory has been developed on the basis of a 3.5 ton transporter for use in protecting amphibians. At the end of October, the first vehicle was handed over to the Fisch-Gen-Datenbank Stiftung – a trust set up to create a data base for fish genes. The partners were able to deal with this very special task; an application which went far beyond that of requirements for a „normal“ 3.5 tonner. For example, they developed a special leveling method which allows the vehicle and the laboratory equipment it contains to remain in balance regardless of the terrain along which the vehicle is traveling. Implementing this initial order brought together SME's in Saxony which hitherto had had hardly anything to do with the automtoive industry. They are now working on applying the idea of a flexible small container system to other uses.

Ihr Partner für **AUTOMOBILBAU & METALLVERARBEITUNG**



HQM Sachsenring GmbH, Zwickau



Härterei, HQM GmbH, Leipzig



Mess-, Prüf- u. Werkstoffzentrum GmbH,
Chemnitz



Laserlötanlage,
HQM Sachsenring GmbH, Zwickau



HQM Rohrleitungssysteme GmbH,
Tröbitz



HQM Automotive Chemnitz GmbH

Als starkes, stabiles und kompetentes Unternehmen ist die HQM Unternehmensgruppe sowohl im Bereich des Maschinen- und Anlagenbaus tätig als auch als Systemlieferant bei den deutschen Automobilherstellern anerkannt.

Kompetenzbereiche:

- Entwicklung, Herstellung und Montage von Fahrwerkskomponenten
- Herstellung von Karosseriebaugruppen
- Montage von Motoren- und Karosseriemodulen für den Pkw-Bereich
- Wärmebehandlung und Oberflächenveredlung
- Messdienstleistung/Werkstoffprüfung
- Rohrleitungssysteme
- Behältermanagement



www.hqm-gruppe.de



Konzept- und Gesamtfahrzeugentwicklung



Entwicklung Karosserie und Bordnetz



Entwicklung Fahrwerk



Versuchsbau



Versuch



Technische Dokumentation



ENTWICKLUNG INDIVIDUELLER MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Von der **Konzeptentwicklung** über den **Aufbau von Prototypenfahrzeugen** und der **Komponenten- und Gesamtfahrzeugerprobung** bis zur **Technischen Dokumentation** bieten wir Ihnen alles aus einer Hand.

Konzept Design
Erprobung Projektmanagement
Vorentwicklung Prototypenbau
Dokumentation

Engineering-Partner mit Gesamtfahrzeugkompetenz

580 Mitarbeiter stehen für Qualität und Erfahrung in ihren Fachbereichen.

**FES GmbH Fahrzeug-Entwicklung Sachsen
und Auto-Entwicklungsring Sachsen GmbH**

Crimmitschauer Straße 59
08058 Zwickau

Tel.: +49 (0) 375/56 60-0
Fax: +49 (0) 375/56 60-222
Internet: www.fes-aes.de