



Autoland Sachsen

Autoland Saxony

mit -Nachrichten

Blackstone Döbeln:
3D-gedruckte Disruption

Blackstone Döbeln:
3D-printed disruption
in Döbeln

Batterie-Rohstoffe
aus dem Erzgebirge

Raw materials for batteries
from the Erzgebirge

Wasserstoff: Chance für
sächsischen Vorsprung

Hydrogen: Chance for
progress in Saxony

AB Elektronik
Sachsen: Hightech
aus dem Tharandter
Wald

AB Elektronik
Sachsen: High-tech
from the Tharandt
Forest

„Das Lieferketten-
gesetz betrifft jeden“

“The Supply Chain
Act affects everyone”

Schnellecke: Wandel
als ständiger Begleiter

Schnellecke: Change is
a constant companion

25. Automobilkongress:
Echtes Markenzeichen
des Autolandes Sachsen

25th International Annual
Congress of the Automotive
Industry: A real hallmark of
Autoland Saxony



Abbildung: Marketingagentur Reichel



POWERING E-MOBILITY + AUTOMOTIVE

**Smart Solutions
for Automation,
Assembly, Welding
and Winding.**

aumann.com

Aumann ist Experte für automatisierte Fertigungsanlagen sowie Spezialmaschinen für die Mobilität und Technik von morgen.

Die Anforderungen an moderne, hochverfügbare Fertigungslösungen werden immer vielfältiger.

Im Bereich alternativer Antriebstechniken, wie Batterie-, Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie, bieten wir hochautomatisierte Lösungen für Ihre anspruchsvollen E-mobility-, Electronic- und Montageprojekte. Damit verfügen Sie über genau die Flexibilität und Vielseitigkeit, die Sie benötigen, um in Sachen Produktivität und Produktqualität auch für die Zukunft bestens aufgestellt zu sein.



Zukunftsfonds, und weiter?

Future fund and beyond?



Schon wieder die Autoindustrie! Angesichts des eine Milliarde Euro umfassenden Zukunftsfonds, den der Bund bis 2025 für die Branche bereitstellt, stöhnen andere Wirtschaftsbereiche auf. Ob der Vorwurf einer Vorzugsbehandlung berechtigt ist, soll an dieser Stelle nicht erörtert werden.

Schaut man auf die ca. 150 Milliarden Euro, die die Automobilindustrie bis 2025 aus eigener Tasche in neue Antriebe, Batterietechnik und Digitalisierung investiert, dann erscheint die eine Milliarde nur mehr wie der berühmte Tropfen auf dem heißen Stein. Dennoch setzt der Bund damit ein wichtiges Signal, dass Mobilität der Zukunft auch weiterhin Mobilität „Made in Germany“ sein soll. Mit dem Geld will die Politik vor allem den Transformationsprozess in der Zulieferindustrie fördern und Arbeitsplatzsicherung betreiben.

Vor dem Hintergrund der europäischen Klimaneutralitätsziele bis 2050, die der „Musterknabe“ Deutschland bereits 2045 erreichen will, ist das gut angelegte Geld, wenn Klimaschutz eng mit wirtschaftlichem Erfolg und sozialer Abfederung verknüpft wird. Dafür braucht es jedoch eine deutliche Verbesserung der Standortbedingungen. Der VDA wies jüngst darauf hin, dass Deutschland „eine gefährliche Kombination von höchsten Arbeitskosten weltweit in der Automobilindustrie, höchste Energiekosten, höchste Steuerlast für Unternehmen und Arbeitnehmer, langsame bürokratische Prozesse, schlechtes Internet“ hat. Die neuen Versprechen beim Klimaschutz müssen durch konkrete Maßnahmen in all diesen Bereichen begleitet werden. Die nächste Bundesregierung hat hier ein enormes Programm auf ihrer To-do-Liste stehen, das schnelles Handeln erfordert – egal, in welchem Farbenspiel sie daherkommt.

Not the automotive industry again! The billion Euro future fund that the Federal Government is providing for the industry between now and 2025 is leading to grumbling from other sectors of the economy. But this isn't the place to discuss whether the allegations of preferential treatment are justified or not.

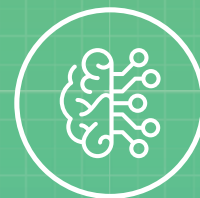
When you consider the approximately 150 billion Euros that the automotive industry will have invested in new powertrains, battery technology and digitalization from its own pocket by 2025, the billion Euro fund seems little more than a drop in the ocean.

Nevertheless, the fund sends an important signal from the federal government that mobility will continue to be “Made in Germany” in the future. The government is primarily hoping that the money will encourage the transformation of the supplier industry and promote job security. In light of Europe's objective of achieving climate neutrality by 2050, a target star pupil Germany hopes to deliver on as early as 2045, and if climate protection is closely linked to economic success and the social safety net, this will be money well spent. But it will require a significant improvement in local conditions. The VDA recently noted that Germany has “a dangerous combination of the world's highest automotive industry labor costs, the highest energy costs, the highest tax burdens for companies and employees, slow bureaucratic processes and poor internet connections”. The new climate protection promises need to be accompanied by specific measures in all of these areas. The next Federal Government has a huge to-do list here that requires quick action – regardless of which parties are in coalition.

Ina Reichel
Herausgeberin/Editor

Heute Mobilität von morgen denken

Wir entwickeln
**autonomes
Fahren**
in Chemnitz



www.fdtech.de

a member of
CADA

Aus dem Inhalt

Some of the articles inside

Dräxlmaier Leipzig und Metawerk: 10–11
Hochvolt-Batteriewerk in
Rekordzeit fertiggestellt
**Dräxlmaier Leipzig and Metawerk:
High-voltage battery plant
completed in record time**

FES und Framo: Kooperation 11
bei E- und H₂-Lkw
**FES and Framo: Cooperation on
electric and H₂ trucks**

„Fit for 55“: Herausfordernder 12–13
Fitnessplan
“Fit for 55”: Challenging fitness plan



Elektrifizierte leichte 16–17
Nutzfahrzeuge: Ein „schlafender
Riese“ erwacht
**Electric lightweight commercial
vehicles: A “sleeping giant” awakes**



Bosch: Neues Level der 18
Chip-Produktion
Bosch: New level of chip production

Partnerschaften für 20–21
Software-Kompetenz
Software expertise partnerships

CADA wächst weiter 21
CADA continues to grow

FEP: Die Farbe Orange 24–25
ist auf dem Vormarsch
**FEP: The color orange
is on the rise**

AMZ-Nachrichten 29–40
Informationen aus dem Netzwerk
Automobilzulieferer Sachsen
**News from the Saxony
Automotive Supplier Network AMZ**

Linamar: Neue Wege gehen 41
Linamar: Breaking new ground

Pierburg: Automotive- 42
Produkte adaptieren
**Pierburg: Adapting
automotive products**

Anzeige/Advertisement

Design – Bau – Service

für die Automobilindustrie



GOLDBECK Ost GmbH, Niederlassungen Sachsen

Zum Bahndamm 18
08233 Treuen
Tel. +49 37468 69-0
treuen-sachsen@goldbeck.de

Hamburger Ring 1
01665 Klipphausen
Tel. +49 35204 673-0
dresden-sachsen@goldbeck.de

building excellence
goldbeck.de



AKE: Moderner Neubau über und unter der Erde
AKE: Modern new build above and below ground

43 WEMA: Technologiepartner für vielfältige Schleifaufgaben
WEMA: Technology partner for a diverse range of grinding tasks

48 Auf innovERZ.hub den passenden Partner finden
Finding the right partner with innovERZ.hub

SITEC: „Unternehmen müssen sich ständig verändern“
SITEC: “Companies have to be constantly changing”

44–45



WESKO: Gute Aussichten für weitere Jubiläen
WESKO: A favorable outlook for further anniversaries

50–51

Zurück zu den Wurzeln: Audi wird wieder in Zwickau produziert
Back to the roots: Audi is once again to be produced in Zwickau

64–65



FMT: Die Zukunft der Produktion heißt Automatisierung
FMT: Automation is the future of production

46–47

SAM vernetzt Mobilitätsmacher von heute und morgen
SAM links major mobility players of today and tomorrow

56–57

Messe-Herbst im Zeichen von all about automation
Autumn trade fair is “all about automation”

66

Anzeige/Advertisement



FMT
ZUKUNFT AUTOMATISIEREN

ZUKUNFT automatisieren.

Lösungen zur Automatisierung Ihrer Produktion
mit den Komponenten vom Marktführer: Bosch Rexroth



FMT Flexible Montagetechnik GmbH



+49 (0) 3722 77780



info@fmt-utz.de · www.fmt-utz.de



In Döbeln baut die Blackstone Technology GmbH eine Fertigung für 3D-gedruckte Batteriezellen auf. Geschäftsführer Holger Gritzka zeigt ein erstes Produkt, das u. a. für Anwendungen in Flurförderzeugen vorgesehen ist.

Blackstone Technology GmbH is setting up production for 3D-printed battery cells in Döbeln. CEO Holger Gritzka presents one of the first products that will be used in various applications, including for industrial trucks.

Fotos/Photos: Ina Reichel



3D-gedruckte Disruption in Döbeln

Blackstone Resources revolutioniert Batteriezellfertigung und baut Produktion in Sachsen auf

3D-printed disruption in Döbeln

Blackstone Resources revolutionizes battery cell manufacturing and sets up production in Saxony

Auf das Gewinnen und Verarbeiten von Batteriemetallen hat sich die Blackstone Resources AG spezialisiert. Sein Material-Know-how nutzt das schweizerische Unternehmen, um die Batterietechnologie zu revolutionieren und Zellen auf völlig neue Art und Weise herzustellen. Bei der Suche nach dem optimalen Fertigungsstandort fiel die Wahl auf Sachsen.

Holger Gritzka, Geschäftsführer der Blackstone Technology GmbH, hat deutschlandweit nach dem passenden Standort gesucht und diesen in Döbeln gefunden. Hier wird seit Ende 2020 im ersten Schritt ein vorhandener Industriebau für die Produktion 3D-gedruckter Zellen umgestaltet. Der Geschäftsführer, der bereits seit 13 Jahren Erfahrungen im Bereich Batteriezellenfertigung besitzt und sich gut im Autoland Sachsen auskennt, lobt die schnelle und unkomplizierte Zusammenarbeit mit den Behörden auf Landkreis- und kommunaler Ebene. Das war eine wesentliche Voraussetzung, um ab viertem Quartal 2021 mit der Produktion zu starten.

„In unserem Fertigungsprozess kommen viele Vorteile zusammen“, betont Holger Gritzka und zählt einige auf: „Mit der disruptiven Blackstone-Technologie können besonders dicke Schichten erzeugt werden,

die mindestens 20 Prozent mehr Energie speichern als konventionell hergestellte Zellen. Während des Druckprozesses lassen sich zudem die einzelnen Schichten funktionalisieren.“

Flexibles Design für jeden Bauraum

Die Batteriezellen können außerdem flexibel designt werden und sind somit an unterschiedliche Bauräume anpassbar. Zudem werden bei der 3D-Druck-Herstellung etwa 30 Prozent an Invest- und 70 Prozent an Energiekosten im Vergleich zu herkömmlichen Verfahren eingespart. „Mit einem komplett anderen Herangehen an die Zellenproduktion und den daraus resultierenden Vorteilen haben wir Aufmerksamkeit in vielen Mobilitätsbereichen erzielt und Kunden gewonnen, die mit uns Batterien entwickeln wollen“, berichtet der Geschäftsführer.

Produkte für Stapler, Schiffe, Busse

In der ersten Phase fertigt Blackstone in Döbeln u. a. Zellen für Gabelstapler, für Hybridantriebe in Schiffen oder für Elektrobusse. Dazu gibt es bereits Vorverträge mit entsprechenden Herstellern, so auch mit der Triathlon Batterien GmbH aus dem sächsischen Glauchau, dem größten deutschen

Hersteller von Batteriesystemen für Flurförderzeuge.

Batteriezellen wie Halbleiter fertigen

Auch mit Automobilherstellern ist Blackstone in Kontakt. Für diese sind vor allem die Produkte interessant, die in Phase 2 entstehen: Festkörperbatterien. Hier entwickelt Blackstone mit Partnern aus Industrie und Forschung ein Verfahren zum schichtweisen Aufbau der Zellen in hoher Taktung. „Wir drucken Elektroden, die weder gewickelt noch gebogen werden müssen und streben eine hochproduktive Fertigung wie im Halbleiterbereich an“, erklärt Holger Gritzka. Blackstone Resources verzehnfacht die aktuelle Fertigungskapazität bis Ende 2022 auf 500 MWh/a. Nach Investitionen von rund 25 Millionen Euro hat das Unternehmen weitere 40 Millionen Euro gebunden und sichert damit das Projekt finanziell ab. Ebenso kündigt Blackstone Resources den Bau eines Entwicklungszentrums unmittelbar neben der Produktionsstätte an, dessen Finanzierung ebenfalls abgesichert ist. Momentan sind mehr als 40 Mitarbeiter an verschiedenen Forschungsinstituten und weiteren Standorten tätig. In Döbeln arbeiten zurzeit 14 Ingenieure. Ab 2022 kommen 24 gewerbliche Arbeitskräfte hinzu.



Blackstone Resources AG specializes in the extraction and processing of battery metals. The Swiss company is using its expertise in materials to revolutionize battery technology and manufacture cells in an entirely new way. In its search for the ideal production location, the choice fell on Saxony.

Holger Gritzka, CEO at Blackstone Technology GmbH, searched throughout Germany for the right location and found what he was looking for in Döbeln. As a first step in the process, work began here late in 2020 to convert an existing industrial building to the production of 3D-printed cells. The CEO, who has 13 years of experience in battery cell production and is well-acquainted with the automotive state of Saxony, is full of praise for the fast and uncomplicated cooperation with the authorities at district and municipal level. This was a crucial precondition for being able to kick off production from the fourth quarter of 2021. "Numerous advantages come together in our manufacturing process," Holger Gritzka emphasizes, going on to outline certain aspects: "With the disruptive Blackstone technology, particularly thick layers can be created that store at least 20 percent more energy than conventionally produced cells. During the printing process, the individual layers can also be functionalized."

Flexible design for any installation space

In addition, the battery cells can be designed flexibly, making them adaptable to different installation spaces. What's more, 3D print manufacturing saves about 30 percent in investment costs and 70 percent in energy costs compared with conventional processes. "With a completely different approach to cell production and the resulting benefits, we have attracted attention in many mobil-

ity sectors and gained customers seeking to develop batteries with us," the CEO reports.

Products for forklifts, ships and buses

In the initial phase, Blackstone's production in Döbeln will include cells for forklifts, for hybrid drive systems in ships and for electric buses. Preliminary contracts have already been signed with relevant manufacturers, including Triathlon Batterien GmbH from Glauchau in Saxony, the largest German manufacturer of battery systems for industrial trucks.

Manufacturing battery cells like semiconductors

Blackstone is also in contact with automobile manufacturers, for whom the products arising in the second phase will particularly be of interest: solid-state batteries. Together with partners in industry and research, Blackstone is developing a process for layer by layer at a high rate. "We print electrodes that need to be neither wound nor bent, and are aiming for high-productivity manufacturing, like in the semiconductor sector," Holger Gritzka explains. Blackstone Resources will increase its current production capacity tenfold to 500 MWh/a by the end of 2022. Following investments of around 25 million Euros, the company has committed a further 40 million Euros, thus securing the project financially. Blackstone Resources has also announced the construction of a development center directly adjacent to the production facility, the financing of which has also been secured. At present, more than 40 staff are employed at various research institutes and other locations. The 14 engineers currently working in Döbeln will be joined by 24 industrial employees as of 2022.

www.blackstoneresources.ch

3D-Druck gewinnt

Innovationspreis für Additive Drives

3D printing wins

Innovation prize for Additive Drives

Additive Drives aus Freiberg gewinnt den IQ Innovationspreis Mitteldeutschland 2021 in der Kategorie Automotive. Das Startup verkürzt den Entwicklungsprozess bei Elektromotoren von Monaten auf Wochen und nutzt für die Prototypenfertigung additive Technologien. Das Team integriert Erkenntnisse aus Formel-E-Anwendungen in kleinste Motoren. Das schafft bei gleicher Größe 45 Prozent mehr Leistung. Mit patentiertem Verfahren arbeitet Additive Drives bereits mit Partnern im Automobilbau und in der Raumfahrt zusammen.



Für Hair-Pin-Wicklungen generiert Additive Drives Versuchsmuster in wenigen Wochen.

Additive Drives produces test samples for hairpin windings in just a few weeks.

Foto/Photo: Additive Drives

Freiberg-based Additive Drives wins the 2021 IQ Innovation Prize Central Germany in the Automotive category. The startup has succeeded in shortening the development process for electric motors from months to weeks and uses additive technologies for prototyping. The team integrates findings from Formula E applications into the smallest engines, creating 45 percent more power with the same size. Additive Drives already works with partners in the automotive and aerospace industries with a patented process.

www.additive-drives.com

Batterie-Rohstoffe aus dem Erzgebirge

Primärmaterialien aus neuem Lithium-Bergwerk – Sekundärmaterialien von spezialisierten Recyclern

Raw materials for batteries from the Erzgebirge

Primary materials from new lithium mine – secondary materials from specialized recyclers

Mit dem weiteren Hochfahren der E-Fahrzeug-Produktion in Europa ist der Aufbau neuer Batteriezellenfabriken auf dem Kontinent geplant. Diese benötigen für die Fertigung Ausgangsstoffe wie Kobalt und Nickel, aber vor allem Lithium. Die Metalle kommen bisher meist aus Australien, Chile oder China. In absehbarer Zeit soll auch Lithium aus dem sächsischen Erzgebirge verfügbar sein. Zudem werden bereits recycelte Metalle aus Sachsen dem Markt wieder zugeführt.

Eine der größten Lithiumlagerstätten in Europa befindet sich im Osterzgebirge bei Altenberg-Zinnwald an der Grenze zu Tschechien. 2011 hat die heutige Deutsche Lithium GmbH Freiberg mit der Erkundung des Territoriums auf deutscher Seite begonnen. Seitdem wurden u. a. 23 Bohrungen mit bis zu 400 Meter Tiefe pro Bohrloch durchgeführt. Es erfolgten die Bergwerksplanung, die Entwicklung von Prozessen zur Gewinnung und Aufbereitung des Erzes sowie zur chemischen Herstellung der für die Batterieproduktion notwendigen Lithiumverbindungen.

Vorkommen für etwa 20 Millionen Fahrzeug-Batterien

Die Lagerstätte weist einen Lithiumvorrat von rund 125.000 Tonnen auf. Damit ist ein wirtschaftlicher Betrieb der Lagerstätte von mehr als 30 Jahren gewährleistet, teilt das Unternehmen auf seiner Internetseite mit. In mehreren physikalischen und chemischen Prozessen soll u. a. Lithiumfluorid gewonnen werden. Dieser Stoff ist Bestandteil des Leitsalzes im Batterieelektrolyt. Schätzungen gehen davon aus, dass man mit den sächsischen Lithiumvorkommen etwa 20 Millionen Fahrzeuge mit Batterien ausrüsten kann. Neben der Rohstoffgewinnung durch Exploration von Lagerstätten gewinnt das Recycling ausgedienter Lithium-Ionen-Akkus weiter an Bedeutung. Diese Batterien bringen im Durchschnitt etwa eine halbe Tonne auf die Waage – von ca. 250 Kilogramm bei



Im Altenberg-Zinnwalder Revier erschließt die Deutsche Lithium GmbH eine der größten Lithiumlagerstätten Europas.

In the Altenberg-Zinnwald region, Deutsche Lithium GmbH is tapping into one of the largest lithium deposits in Europe.

Foto/Photo: Marko Borrmann

einem Kleinwagen bis zu 700 Kilogramm bei einem Premium-Fahrzeug. 90 Prozent der darin verbauten Materialien lassen sich wiederverwerten. Ein europaweit führendes Unternehmen in diesem Bereich ist die Nickelhütte Aue GmbH. 2020 betrug die Ausbeute aus Batterien rund 140 Tonnen Nickel, 115 Tonnen Kobalt sowie 300 Tonnen Kupfer, die für eine Wiederverarbeitung genutzt werden. Weil mit der Zunahme von E-Autos auf den europäischen Straßen auch der Recyclingbedarf wächst, plant die Nickelhütte einen Kapazitätsausbau und will in den nächsten Jahren eine zweistellige Millionensumme dafür investieren. 2024 sollen die erweiterten Möglichkeiten für das Batterie-Recycling zur Verfügung stehen.

Ein weiteres sächsisches Unternehmen im Bereich Batterierecycling ist die Erlos Produktion und Montagen GmbH Zwickau. Erlos nutzt ein selbstentwickeltes und patentiertes Verfahren zur Li-Ionen-NMC-Akku-Verwertung. Die Akkus werden tiefenentladen und die hierbei gewonnene Energie wird in das Produktionsnetz zum Betrieb der Firmen-Anlagen eingespeist. Es folgt eine manuelle Demontage bis auf Zellebene. Dem schließt sich die teilautomatisierte Öffnung und Zerlegung der Zellen an. Hierbei können prismatische Zellen und Pouchzellen verarbeitet werden. An zwei Leachinganlagen werden die Anoden und Kathoden separat entschichtet und die Anodenmassen sowie vor allem die NMC-Kathodenmassen weiter aufgereinigt. Die Recyclingquote gibt Erlos mit mindestens 85 Prozent an.

As electric vehicle production continues to ramp up in Europe, plans exist to build new battery cell factories on the continent. These require raw materials such as cobalt and nickel, but above all, lithium, for production. So far, the metals mostly come from Australia, Chile or China, but lithium from Saxony's Erzgebirge region will also become available in the near future. In addition, metals from Saxony that have already been recycled will be returned to the market.

One of the largest lithium deposits in Europe is located in the eastern part of the Erzgebirge region in Altenberg-Zinnwald on the border with the Czech Republic. Deutsche Lithium GmbH Freiberg, as it is now known, began exploring the territory on the German side of the border in 2011 and has since carried out exploration work, including 23 drill holes with up to 400 meter depth per hole. This involved mine planning and the development of processes for extracting and processing the ore, and for the chemical production of the lithium compounds needed for manufacturing the batteries.



Die Nickelhütte Aue ist bereits heute einer der größten europäischen Recycler für Elektroautobatterien. Das Unternehmen investiert weiter in dieses Geschäftsfeld.

Nickelhütte Aue is already one of Europe's largest recyclers of electric car batteries. The company continues to invest in this business segment.

Foto/Photo: Erik Wagler

Deposit for around 20 million vehicle batteries

The deposit has a lithium reserve of about 125,000 tons. This guarantees economic operation of the deposit for more than 30 years, according to the company's website. In several physical and chemical processes, materials such as lithium fluoride, a component of the conducting salt in the battery electrolyte, are to be obtained. It is estimated that Saxony's lithium deposits can be used to equip around 20 million vehicles with batteries.

Besides the extraction of raw materials through the exploration of deposits, recycling of spent lithium-ion batteries is continuing to gain in importance. On average,

these batteries weigh around half a ton – from around 250 kilograms for a small car to 700 kilograms for a luxury vehicle. 90 percent of the materials used in them can be recycled. One of Europe's leading companies in this field is Nickelhütte Aue GmbH. In 2020, the yield from batteries for use in recycling amounted to around 140 tons of nickel, 115 tons of cobalt and 300 tons of copper. Because the increase in electric vehicles on Europe's roads is also driving the need for recycling, Nickelhütte is planning to step up its capacity and intends to invest a double-digit million sum for this purpose over the coming years. The expanded opportunities for battery recycling are to be available in 2024.

Another Saxon company in the battery recycling

sector is Erlos Produktion und Montagen GmbH Zwickau. Erlos uses a self-developed and patented process for Li-ion NMC battery recycling. The batteries are deep-discharged and the energy obtained in this process is fed into the production network to operate the company's systems. This is followed by manual disassembly down to cell level, followed in turn by the semi-automated opening and disassembly of the cells. This enables processing of prismatic and pouch cells. In two leaching systems, the anodes and cathodes are decoated separately and the anode masses and, above all, the NMC cathode masses are further purified. According to Erlos, the recycling rate is at least 85 percent.

Anzeige/Advertisement

30
Jahre Erfahrung in der automatisierten Produktion

3.000
gelieferte Produktionssysteme weltweit

300.000.000
gelieferte Bauteile und Komponenten

GENERATION E

PRODUKTIONSSYSTEME | SERIENFERTIGUNG

Hochvolt-Batteriewerk in Rekordzeit fertiggestellt

Enge Zusammenarbeit von Dräxlmaier, Metawerk, Goldbeck und der Stadt Leipzig zahlt sich aus

High-voltage battery plant completed in record time

Close cooperation between Dräxlmaier, Metawerk, Goldbeck and the city of Leipzig pays off

Hochvolt-Batteriesysteme für ein elektrisch betriebenes Premium-SUV wird der Automobilzulieferer Dräxlmaier in Leipzig fertigen. Die dafür notwendige Immobilie hat die Metawerk AG Anfang August nach nur fünfzehn Monaten Bauzeit an den Nutzer übergeben.

Auf dem rund 70.000 Quadratmeter großen Baufeld im Metawerk-Park an der B6 ist ein Hochtechnologie-Betrieb entstanden, der die führende Rolle des Autolandes Sachsen in der E-Mobilität weiter stärkt.

Metawerk hat als Investor, Projektentwickler und Gesamtkoordinator die Verantwortung für das Bauprojekt inne. Zur erfolgreichen Realisierung trug die gute Zusammenarbeit mit dem im Wettbewerbsverfahren nominierten und beauftragten Generalunternehmen Goldbeck Ost GmbH im Bereich der Bauerstellung, der technischen Versorgungseinrichtungen und der elektrotechnischen und elektronischen Ausstattung der Immobilie bei. Goldbeck ist für Metawerk ein bewährter Partner, wenn es darum geht, Immobilien wirtschaftlich, schnell und zuverlässig bei passgenauer Funktionalität zu erstellen. Ebenso hat die enge Abstimmung mit der Stadt Leipzig als Genehmigungsbehörde und mit allen weiteren öffentlichen Stellen für zügigen Baufortschritt gesorgt.

Besondere Herausforderung: Paralleler Aufbau von Gebäude und Produktionsanlagen

Besonders wichtig war die nahtlose Abstimmung mit den Verantwortlichen der Dräxlmaier-Group und den beteiligten Planungsunternehmen, denn bereits seit Mitte Januar 2021 läuft parallel zur Herstellung des Gebäudes der Aufbau der Produktionsanlagen in dem High-tech-Werk, die inzwischen einen hohen Fertigstellungsgrad erreicht haben. Dräxlmaier plant an seinem neuen Batteriestandort rund 180 moderne Arbeitsplätze in einer hochautomatisierten und digitalisierten Fertigung und Logistik.



Blick auf das neue HV-Batteriewerk von Dräxlmaier im Metawerk-Park Leipzig.

The new Dräxlmaier HV battery plant in Leipzig's Metawerk Park.

Foto/Photo: Metawerk

Für Metawerk-Vorstand Michael Müller zeigt das Beispiel, dass es bei einer transparenten Kommunikation und hoher Koordinationsleistung möglich ist, auch im heutigen Genehmigungsumfeld einschließlich aller erforderlichen Fachgenehmigungen vom Naturschutz bis zum Gewässerschutz, Brandschutz und einschlägigen weiteren Sicherheitsvorschriften komplexe Projekte in kürzester Zeit durchzuführen und abzuschließen. „Hochtechnologie findet nicht nur in der Industrie statt, sie findet im übertragenen Sinn auch in den Genehmigungs- und Realisierungsprozessen statt – und das ist gut so, damit Deutschland seine technologische Spitzenposition beibehalten kann“, betont er.

Im Metawerk-Park Leipzig an der B6 geht der Investor und Projektentwickler jetzt an das nächste Vorhaben, den Bau einer Multi-User-Halle mit rund 28.000 Quadratmeter Gesamtfläche, die bis Ende 2022 fertig-

gestellt werden soll. Auch hier wird auf Nachhaltigkeit gesetzt – mit dauerhaften Ansiedlungen und qualifizierten Vollzeitarbeitsplätzen.

Automotive supplier Dräxlmaier is to produce high-voltage battery systems for an electrically powered luxury SUV in Leipzig. Metawerk AG handed over the required real estate to the user at the beginning of August after just fifteen months of construction.

On the approximately 70,000-square-meter construction site in the Metawerk Park on the B6 federal highway, a high-tech plant has been built that further strengthens Saxony's leading role in e-mobility.

Metawerk is responsible for the construction project as investor, project developer

and overall coordinator. Close cooperation with Goldbeck Ost GmbH, the general contractor nominated and commissioned in the competition procedure, contributed to the successful realization of construction, technical utilities and the electrical and electronic equipping of the property. Goldbeck is a trusted partner for Metawerk when it comes to creating real estate economically, quickly and reliably with custom-fit functionality. Close coordination with the city of Leipzig as the authorization authority and with all other public agencies likewise ensured rapid progress in construction.

A particular challenge: parallel construction of building and production facilities

Seamless coordination with those responsible at the Dräxlmaier Group and the planning companies involved was particularly important, because since mid-January 2021, development of the production facilities in the high-tech plant, which have now reached a high degree of completion, has been running parallel to the construction of the building. Dräxlmaier is planning around 180 modern jobs in highly automated and digitalized production and logistics at its new battery site.

For Metawerk Chairman Michael Müller, the example shows that with transparent communication and a high level of coordination, it is possible even in today's authorization environment to carry out and complete complex projects in the shortest possible time, including all the necessary specialist permits from nature conservation to water protection, fire protection and other relevant safety regulations. "High technology doesn't just take place in industry, but also in a figurative sense in the authorization and implementation processes – and that's a good thing, enabling Germany to stay at the forefront of technology," he stresses.

In Leipzig's Metawerk Park on the B6 federal highway, the investor and project developer is now moving on to the next project, the construction of a multi-user facility with a total area of around 28,000 square meters, scheduled for completion by the end of 2022. Here too, the focus is on sustainability – with businesses locating here long-term and qualified full-time jobs.

www.meta-werk.de



Der E-Lkw-Spezialist Framo will in Zusammenarbeit mit dem Zwickauer Fahrzeugentwickler FES seine jährliche Fertigungskapazität deutlich ausbauen.

eTruck specialist Framo plans to significantly increase its annual production capacity in cooperation with Zwickau-based vehicle developer FES.

Foto/Photo: Framo

Kooperation bei E- und H₂-Lkw

FES und Framo vereinbaren Zusammenarbeit bei Nutzfahrzeugen

Cooperation on electric and H₂ trucks

FES and Framo agree commercial vehicle cooperation

In Zusammenarbeit mit der FES Fahrzeug-Entwicklung Sachsen Zwickau will der E-Spezialist Framo seine Kapazität bei elektrifizierten Nutzfahrzeugen steigern. Die Partner planen zudem einen gemeinsamen Wasserstoff-Truck.

Wichtig sei die Zusammenarbeit, um die Produktionskapazitäten zu schaffen, welche die Kunden in Europa verlangen, heißt es in einer Framo-Pressemitteilung. Weil Elektrofahrzeuge ihre Klimafreundlichkeit besonders in der Kurz- und Mitteldistanz ausspielen, sucht die Logistik-Branche nach wie vor nach einer wirtschaftlichen Lösung für emissionsfreie Schwertransporte auf der Langstrecke. Framo und FES wollen diese Lücke mit der Entwicklung eines Wasserstofftrucks besetzen. Framo ist als Branchenpionier ein innovativer Technologie-Entwickler und -Anwender rund um die E-Mobilität im Nutzfahrzeugbereich. FES verfügt über drei Jahrzehnte Erfahrung in der Gesamtfahrzeugentwicklung sowie im Bau von Vor- bzw. Kleinserien.

In cooperation with FES Fahrzeug-Entwicklung Sachsen Zwickau, electric specialist Framo plans to increase its eTruck capacity. The partners are also planning a joint hydrogen truck.

According to a Framo press release, the collaboration is important to create the production capacity that customers in Europe demand. Because electric vehicles are particularly climate-friendly over short and medium distances, the logistics industry is still looking for an economical solution for emission-free heavy transport over long distances. Framo and FES want to fill this gap by developing a hydrogen truck.

As a pioneer in its field, Framo is an innovative developer and user of technology for e-mobility in the commercial vehicle sector. FES has over three decades of experience in overall vehicle development and the construction of pre-series and small series.

www.fes-aes.de
www.framo-eway.com

Herausfordernder Fitnessplan

Geplante CO₂-Limits der EU im Programmmentwurf „Fit for 55“ beschleunigen die Schubumkehr zur Elektromobilität

Am 14. Juli 2021 hat die EU-Kommission im Rahmen des „Green Deal“ unter dem Titel „Fit for 55“ einen Programmmentwurf vorgestellt, der in der EU bis 2030 generell eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 vorsieht. Auf die Automobilindustrie kommen dabei weitreichende Konsequenzen zu, prognostiziert Prof. Dr. Werner Olle vom Chemnitz Automotive Institute (CATI).

Das Reduzierungsziel „55“ hat für die Hersteller von Pkw eine besondere Tragweite. Denn hier sollen in einem ersten Schritt die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis 2030 ebenfalls um 55 Prozent verringert werden, allerdings gegenüber dem Stand von 2021 (bislang minus 37,5 Prozent). Diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass der Verkehrssektor der einzige Sektor ist, der heute mehr Emissionen erzeugt als im Referenzjahr 1990.

„Fit for Zero“ in der Automobilindustrie

Gänzlich neu ist zudem eine geplante Vorgabe, die zur Erreichung übergreifender Klimaziele erstmals über den Zeithorizont bis 2030 hinausreicht. Und diese läuft für die Automobilhersteller auf „Fit for Zero“ hinaus. Denn die OEM sind gefordert, bereits ab 2035 die CO₂-Emissionen von Neuwagen auf Null zu bringen. Dies ist zwar formell kein Verbot von Verbrennern, doch dürften diese Flottenziele selbst mit optimierten Plug-in-Hybriden nur schwerlich zu erreichen sein.

Da letztlich regulative Vorgaben für Neuwagen zur Erreichung von Klimazielen nicht ausreichen, wird zusätzlich auch eine CO₂-Bepreisung für den Straßenverkehr vorbereitet, um durch einen schnelleren Umstieg auch die Emissionen des Fahrzeugbestands zu senken.

Stand heute ... und der weite Weg zum Ziel

Zur Erreichung der CO₂-Zielwerte 2030 ist bei den Neuzulassungen in Europa ein Anteil der voll- und teilelektrischen Fahrzeuge von ca. 65 Prozent erforderlich (BEV, FCEV,

PHEV). Die im Rahmen des CATI-E-Mobility Dashboard fortlaufend recherchierten Daten zur Markt- und Produktionsentwicklung von Elektroautos in Europa lassen für 2021 folgendes erwarten:

- in Europa: eine Neuzulassung von voll-elektrischen Batteriefahrzeugen (BEV) von mindestens einer Million Fahrzeuge (und zusätzlich ein identisches Volumen an Plug-in-Hybriden PHEV). Dies entspricht einem Anteil an den Neufahrzeugen von je acht bis neun Prozent.
- in Deutschland: Neuzulassungen von insgesamt mindestens 700.000 E-Autos (1. Halbjahr 312.000) und einen Marktanteil BEV/PHEV von insgesamt 25 Prozent (1. Halbjahr 22,5 Prozent) bei leichtem Übergewicht des Plug-in-Hybrid-Anteils
- Die prognostizierten Produktionsvolumina an BEV 2021 (in Europa eine Million, in Deutschland 420.000, in Sachsen 280.000 Fahrzeuge) werden durch CATI grundsätzlich bestätigt. Durch die auch im 2. Halbjahr noch fortdauernde Chip-Krise sind jedoch Minderausbringungsrisiken nicht auszuschließen.

Automobilhersteller arbeiten weiter an ihren Strategien und Zielen

Die Automobilhersteller haben die öffentliche Ankündigung der künftig zu erwartenden CO₂-Limits genutzt, um ihre Strategien und Ziele zu bestätigen, erneut anzupassen oder auch gründlich zu überholen. Die Strategietitel lauten: Accelerate (Marke VW), Reimagine (Jaguar Landrover), Electric only (Mercedes-Benz) und New Auto (VW-Konzern).

Beispiele der neuen Zielsetzungen der OEM (mit Datum der Ankündigung) sind:

- Jaguar/Landrover (15. Februar): Marke Jaguar ab 2030 100 Prozent BEV, Marke Landrover ab 2030 60 Prozent BEV
- Ford (26. Mai): ab 2030 in Europa 100 Prozent BEV, weltweit 40 Prozent
- Renault (30. Juni): ab 2030 Anteil BEV 90 Prozent, bis 2025 Anteil BEV/PHEV 65 Prozent
- Volvo Cars (30. Juni): ab 2030 100 Prozent BEV
- Stellantis (08. Juli): ab 2030 Anteil BEV/PHEV 70 Prozent, Marke Opel ab 2028 rein elektrisch



Mit den von der EU geplanten CO₂-Limits ist 2030 bei neu zugelassenen Pkw ein Anteil elektrifizierter Fahrzeuge von ca. 65 Prozent erforderlich

Foto: Volkswagen

- VW-Konzern (12. Juli): ab 2030 50 Prozent BEV weltweit – Konzernmarken: Marke VW ab 2030 70 Prozent BEV in Europa/Marke Audi ab 2026 sogar 100 Prozent BEV
- Mercedes-Benz (22. Juli): ab 2025 alle neuen Fahrzeugarchitekturen vollelektrisch, ab 2030 100 Prozent BEV
- BMW (12. August): bis 2025 weltweit ein Drittel BEV/PHEV, ab 2030 50 Prozent.

Brennstoffzellenfahrzeuge spielen mit Ausnahme von prototypen Technologieträgern und Kleinserien in den Planungen dieser Hersteller nur eine zu vernachlässigende Rolle. Passend zu den ca. 800 FCEV, die 2020 insgesamt im Pkw-Bereich in Europa (EU/UK) neu zugelassen wurden. Dieser Trend setzt sich auch 2021 fort: mit 340 FCEV zwischen Januar und Mai.

Technologieoffenheit ohne Chance

„Das regulativ vorgegebene Tempo zur Schubumkehr in Richtung Elektromobilität beendet – trotz aller anderslautender Bekenntnisse – damit auch definitiv die Chancen für eine Technologieoffenheit. Einziges Risiko bleibt der Kunde, der letztlich nur durch attraktive Produkt- und Nutzungsangebote zu überzeugen ist“, so das Fazit von Prof. Dr. Werner Olle.

Nächste CATI-Workshops für Automobilzulieferer mit Details zu Produkt-, Kapazitäts-, Volumen- und Standortplanungen der OEM finden am 7. und 8. September im Business Village Chemnitz statt.

Anmeldung erforderlich unter www.amz-sachsen.de/veranstaltung



With the CO₂ limits planned by the EU, an electric vehicle share of around 65 percent is required for newly registered passenger cars in 2030.

Photo: Volkswagen

On July 14, 2021, the EU Commission presented a draft program entitled “Fit for 55” as part of the Green Deal, calling for a general reduction of greenhouse gas emissions in the EU by 55 percent by 2030 compared with 1990. Prof. Dr. Werner Olle from the Chemnitz Automotive Institute (CATI) predicts far-reaching consequences for the automotive industry.

The 55 percent reduction target has special implications for passenger car manufacturers. In a first step, CO₂ emissions from new cars are also to be reduced by 55 percent by 2030, though in relation to the 2021 level (currently minus 37.5 percent). This proviso results from the transport sector being the only sector to generate more emissions today than in the reference year 1990.

“Fit for Zero” in the automotive industry

Also entirely new is a planned specification that for the first time extends beyond the horizon of 2030, in order to achieve overarching climate targets. And this boils down to “Fit for Zero” for automobile manufacturers, because OEMs are required to slash CO₂ emissions from new cars to zero as early as 2035. While this is not formally a ban on internal combustion vehicles, these fleet targets are likely to be difficult to achieve even with optimized plug-in hybrids.

As regulatory requirements for new cars are ultimately not sufficient to achieve climate targets, CO₂ pricing for road traffic is also

Challenging fitness plan

Planned EU CO₂ limits in the draft “Fit for 55” program accelerate the reverse thrust towards electric mobility

being prepared to additionally reduce emissions from the vehicle fleet by accelerating the changeover.

The status quo ... and the long way to go

To achieve the 2030 CO₂ targets, a new registrations share of all-electric and partially electric vehicles of around 65 percent is required in Europe (BEV, FCEV, PHEV). Data on the market and production development of electric cars in Europe, which is continuously researched as part of the CATI E-Mobility Dashboard, suggests the following for 2021:

- in Europe: new registration of all-electric battery-powered vehicles (BEV) totaling at least one million vehicles (plus an identical volume of plug-in hybrids PHEV). This corresponds to a share in new vehicles of eight to nine percent each.
- in Germany: new registrations totaling at least 700,000 electric cars
- (H1 312,000) and a total BEV/PHEV market share of 25 percent (H1 22.5 percent), with slight predominance of the plug-in hybrid share.
- CATI essentially confirms the forecast BEV production volumes for 2021 (one million vehicles in Europe, 420,000 in Germany, 280,000 in Saxony). However, risks of lower output cannot be ruled out given the chip crisis that will be ongoing in the second half of the year.

Automobile manufacturers continuing to work on their strategies and targets

The automobile manufacturers have taken the opportunity of the public announcement of future expected CO₂ limits to confirm, readjust or thoroughly overhaul their strategies and targets. The strategies are titled: Accelerate (VW brand), Reimagine (Jaguar Landrover), Electric only (Mercedes-Benz) and New Auto (VW Group). Examples of the OEM's new targets (with date of announcement) include:

- Jaguar/Landrover (February 15): Jaguar brand 100 percent BEV from 2030, Landrover brand 60 percent BEV from 2030
- Ford (May 26): 100 percent BEV in Europe from 2030, 40 percent worldwide

- Renault (June 30): 90 percent BEV share from 2030, 65 percent BEV/PHEV share by 2025
 - Volvo Cars (June 30): 100 percent BEV as of 2030
 - Stellantis (July 8): 70 percent BEV/PHEV share from 2030, Opel brand all-electric from 2028
 - VW Group (July 12): 50 percent BEV worldwide from 2030 – Group brands: VW brand 70 percent BEV in Europe from 2030/Audi brand even 100 percent BEV from 2026
 - Mercedes-Benz (July 22): all new vehicle architectures fully electric from 2025, 100 percent BEV from 2030
 - BMW (August 12): one-third BEV/PHEV worldwide by 2025, 50 percent from 2030.
- With the exception of prototype technology carriers and small series, fuel cell vehicles play only a negligible role in these manufacturers' plans, matching the approximately 800 newly registered FCEV in the passenger car sector in Europe (EU/UK) in 2020. This trend is continuing in 2021, with 340 FCEV between January and May.

Openness to technology stands no chance

“Despite all the avowals to the contrary, the pace set by the regulations for thrust reversal in the direction of electric mobility puts an end to any opportunities for openness to different technologies once and for all. The only risk remains the customer, who can ultimately only be won over by attractive product and usage offerings,” Prof. Dr. Werner Olle concludes.

The next CATI workshops for automotive suppliers with details on OEM product, capacity, volume and location planning will be held in the Business Village Chemnitz on September 7 and 8.

Registration required at
www.amz-sachsen.de/veranstaltung

Die Chance für einen sächsischen Vorsprung

Studie bescheinigt dem Freistaat gute Prognose für Wertschöpfung aus Wasserstoff

Chance for progress in Saxony

Study confirms good prognosis for the potential of hydrogen to create value in the state

Die Zahlen sind vielversprechend: Bis 2030 können sächsische Unternehmen mit Produkten und Leistungen rund um das Thema Wasserstoff ein Umsatzpotenzial von etwa 1,7 Milliarden Euro erschließen und ca. 4.800 Arbeitsplätze generieren. Diese Prognose treffen die Autoren der Studie „Wertschöpfungspotenziale von Wasserstoff für Sachsen“. Erstellt haben sie Fachleute der sächsischen Kompetenzstelle für Brennstoffzellen und grünem Wasserstoff HZwo e.V. und der TU Chemnitz.

Unterstützt wurde die Studie vom sächsischen Wirtschaftsministerium. Minister Martin Dulig betonte bei der Online-Ergebnispräsentation vor rund 140 Teilnehmern, dass Sachsen mit dem aufgezeigten Potenzial die Voraussetzung habe, beim Thema Wasserstoff jetzt einen Vorsprung zu erarbeiten und nicht Entwicklungen hinterherzulaufen. Die industriepolitische Dimension sei enorm und beschränke sich bei weitem nicht auf die Energiewirtschaft.

Den „Eisberg“ komplett nutzen

Das bestätigte Prof. Thomas von Unwerth. Der Direktor des Instituts für Automobilforschung an der TU Chemnitz und Vorstandsvorsitzende des HZwo e.V. ist einer der Autoren der Studie. Die energetische Wertschöpfungskette der Wasserstoffwirtschaft von der Erzeugung bis zur Nutzung könne als „Spitze des Eisbergs“ angesehen werden. Die Produktwertschöpfungskette geht deutlich tiefer und reicht von Energieanlagen- und Fahrzeugherstellern bis weit in die Zulieferindustrie. Allein ein Brennstoffzellensystem besteht aus über 2.000 Zulieferkomponenten. Vor allem in den Bereichen Sensorik/Leistungselektronik, Blech-, Metallguss- und Spritzgussteile sowie Sonderkomponenten können sächsische Automobilzulieferer punkten.

Die sächsischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen mit Wasserstoff-Wertschöpfungspotenzial konzentrieren sich im

Raum Chemnitz, Dresden, Görlitz und Leipzig. In Summe sind dies über 150 Akteure. 34 Prozent der 70 befragten Unternehmen geben an, bereits Umsätze mit Wasserstoff- oder Brennstoffzellentechnologien zu erwirtschaften. 91 Prozent gehen von ersten Umsätzen in den nächsten fünf Jahren aus, berichtete Prof. Uwe Götze, Leiter der ebenfalls an der Studie beteiligten Professur Unternehmensrechnung und Controlling sowie Prorektor für Transfer und Weiterbildung der TU Chemnitz.

Für Markthochlauf noch einige Stellschrauben drehen

Um von dem bis 2030 erwarteten Markthochlauf in Europa zu profitieren, müssen noch etliche Stellschrauben gedreht werden. Auf Basis der Studie hat der HZwo e.V. 14 Handlungsempfehlungen formuliert, die Geschäftsführer Karl Lötsch vorstellte. An vorderster Stelle stehen die Schaffung von Leuchtturmprojekten, der Aufbau einer spezifischen Tankstellenstruktur sowie das Halten bzw. Ausbauen der Wettbewerbsposition bei Schlüsseltechnologien wie sie Sachsen bereits bei Elektrolyseanlagen und Brennstoffzellen sowie deren Komponenten besitzt. Auch müssen Forschung, Entwicklung und Anwendung sowie der Ausbau erneuerbarer Energien weiter gefördert werden. Bis es möglich ist, Wasserstoff ausschließlich „grün“, also mit regenerativen Energien, zu erzeugen, braucht es in diesem Prozess Technologieoffenheit. D.h., auch „grauer“, „blauer“, „türkiser“ oder „pinkfarbener“ Wasserstoff wird bis dahin genutzt.

Mit „Leuchttürmen“ Nachfrage ankurbeln

Dennis Schulz von Linde Engineering Dresden begrüßte, dass das Thema Wasserstoff Fahrt aufnahme und nunmehr auch bei der sächsischen Landesregierung hohe Priorität besitze. Er verwies darauf, dass die Industrie „Wasserstoff schon gut kann“ und die avisierten Leuchtturmprojekte nicht nur for-

schungslastig sein dürfen, sondern Kompetenzen und Technologien entlang der gesamten Wertschöpfungskette zeigen und damit die Nachfrage ankurbeln.

Aus Sicht der sächsischen Automobilzulieferer unterstrich AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel die Entwicklung eines Nachfragemarktes. AMZ hat bereits aus einer eigenen Studie Potenziale von Wasserstoff für den Mobilitätssektor untersucht und sieht für kleine und mittlere Serien im Nutzfahrzeugbereich Chancen für sächsische Zulieferer. Die komplette Studie kann unter diesem Link heruntergeladen werden:

hzwo.eu/media/HZwo_Wasserstoffstudie-Sachsen_04-2021.pdf

The numbers are promising: by 2030, Saxon companies will be able to achieve a potential turnover of around 1.7 billion Euros and generate around 4,800 jobs with hydrogen-based products and services. So predict the authors of the study “Value creation potential of hydrogen in Saxony,” which was produced by specialists at the Saxon competence center for fuel cells and green hydrogen HZwo e.V. and Chemnitz University of Technology.

The study was supported by the Saxon Ministry for Economic Affairs. During the online presentation of the results, Minister Martin Dulig emphasized to the roughly 140 participants that with the indicated potential, Saxony now needs to get a step ahead, and not trail behind the latest developments. The implications for industrial policies are enormous and not limited to the energy sector, he added.

Using the “iceberg” to its full potential

This was reiterated by Prof. Thomas von Unwerth. As one of the authors of the study, the Director of the Institute for Automotive Research at Chemnitz University of Technology and Chairman of the Board at HZwo e.V. believes that the energy value creation



Die Botschaft ist eindeutig: Auf dem Gelände am Technologie-Campus Chemnitz entsteht das Hydrogen and Mobility Innovation Center (HIC). Mit dem Konzept bewirbt sich Chemnitz um das nationale Wasserstoffzentrum und gehört neben Duisburg und Pfaffenhausen zu den drei Finalisten in diesem Standortwettbewerb. Ende August sollte die Entscheidung vorliegen. Bei Redaktionsschluss war sie noch nicht bekannt.

The message is clear: the Hydrogen and Mobility Innovation Center (HIC) is being built on the Technology Campus in Chemnitz. Chemnitz has submitted this concept in its bid for the National Hydrogen Center, and is one of three finalists, alongside Duisburg and Pfaffenhausen, in the competition for the location. The decision will be announced at the end of August. It was not yet known at the time of publishing.

Foto/Photo: HZwo e.V. / Thomas Höppner (VideoVision)

chain of the hydrogen industry, from generation to utilization, could be regarded as the "tip of the iceberg." The product value creation chain runs much deeper, extending from energy plant and vehicle manufacturers well into the supplier industry. A fuel cell system by itself consists of over 2,000 supplier components. Saxon automotive suppliers stand to make gains especially in the fields of sensors/power electronics, sheet and cast metal parts, injection-molded parts, and special components.

The Saxon companies and research facilities with potential for value creation from hydrogen are concentrated in the Chemnitz, Dresden, Görlitz and Leipzig areas. In total, there are over 150 of them. 34 percent of the 70 surveyed companies claim to already generate revenue with hydrogen or fuel cell technologies. 91 percent expect to generate their first revenue within the next five years, according to Prof. Uwe Götze, Head of the Management Accounting and Control and Prorector for Transfer and Continuing Education at Chemnitz University of Technology, who was also involved in the study.

Fine adjustments needed before market ramp-up

In order to profit from the expected emergence of the market in Europe by 2030, a number of fine adjustments will have to be

made. Based on the study, HZwo e.V. has formulated 14 recommendations for action, which were presented by Managing Director Karl Lötsch. The most important of these are to create lighthouse projects, to establish a specific fuel station structure and to retain or advance the competitive position held by Saxony in key technologies, such as electrolyzer systems, fuel cells, and their components. There is also a need for funding of research, development, application and expansion of renewable energy. Until it is possible to generate hydrogen exclusively through "green" means, i.e. with renewable energy, the process will remain open to different technologies. This means that until then, "gray," "blue," "turquoise," or "pink" hydrogen will be part of the equation too.

Generating demand with lighthouse projects

Dennis Schulz of Linde Engineering Dresden welcomed the fact that hydrogen is gaining momentum and has been made a high priority by the Saxon government. He noted that the industry "already does hydrogen well" and indicated that the announced lighthouse projects should not only be research-intensive, but should highlight expertise

and technologies along the entire value creation chain and thereby generate demand. AMZ Network Manager Dirk Vogel emphasized the development of a demand market from the perspective of Saxon automotive suppliers. The AMZ has already examined the potential of hydrogen for the mobility sector in its own study, and foresees opportunities for Saxon suppliers in small and medium-scale serial production in the commercial vehicle segment.

The complete study can be downloaded at the following link: hzwo.eu/media/HZwo_Wasserstoffstudie-Sachsen_04-2021.pdf

Anzeige/advertisement

JETZT

PARTNER

innov **ERZ**.hub

WERDEN

Austausch. Vernetzung. Kooperation.

Ein „schlafender Riese“ erwacht

CATI-Studie belegt Trendumkehr bei elektrifizierten leichten Nutzfahrzeugen

A “sleeping giant” awakes

CATI study demonstrates trend towards electric lightweight commercial vehicles



Ein sächsischer Anbieter elektrischer leichter Nutzfahrzeuge ist Ari Motors aus Borna bei Leipzig.

Ari Motors from Borna, near Leipzig, is a Saxon provider of electric lightweight commercial vehicles.

Foto/Photo: Ari Motors

Im Pkw-Bereich hat das Jahr 2020 die Trendwende hin zur E-Mobilität eingeläutet. Im Segment der leichten Nutzfahrzeuge fristen E-Fahrzeuge mit einem Marktanteil von 1,2 Prozent in Europa noch ein Nischendasein. Ursachen und Perspektiven hat das Chemnitz Automotive Institute CATI, ein Geschäftsbereich des TUCed An-Instituts für Transfer und Weiterbildung an der TU Chemnitz, untersucht.

Leichte Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht kommen vor allem in den Bereichen Lieferdienste, Handel, Dienstleistungen, Baugewerbe, Handwerker, kommunale Betriebe zum Einsatz. Dadurch hat die Wirtschaftlichkeit der Nutzung allerhöchste Priorität. Faktoren wie Anschaffungspreis, Betriebskosten, Nutzungsdauer, Nutzraum, Nutzlast, Reichweite u.a. stellen – in Verbindung mit den infrastrukturellen Rahmenbedingungen – eine hohe Marktbarriere für den Einsatz elektrischer leichter Nutzfahrzeuge dar. Hinzu kommt, dass die bis 2020/2021 äußerst moderaten CO₂-Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge bislang keine Impulse für eine

Trendumkehr zu emissionsarmen Antrieben auslösen konnten. Bis heute dominiert der Dieselantrieb mit einem Anteil von mehr als 90 Prozent. Diese Schonfrist ist nun vorbei. Die jetzt durch die EU für 2025 und 2030 festgelegten Grenzwerte sind mit dem heutigen Antriebsmix nicht mehr zu erreichen. Die Hersteller reagieren: Die europäischen Automobilhersteller verdoppeln 2020/2021 ihr Modellangebot an elektrischen leichten Nutzfahrzeugen. Zudem betreten Newcomer und Startups diesen Markt. Letzteres gilt insbesondere für die USA und Großbritannien, wo junge Unternehmen wie Rivian und Arrival in ganz anderen Dimensionen über erforderliche Kapitalausstattungen verfügen, während in Deutschland der Pionier StreetScooter momentan keine gesicherte Zukunft hat.

2020 haben trotz der Branchenkrise die Neuzulassungen batterieelektrischer leichter Nutzfahrzeuge um 40 Prozent zugelegt, allerdings auf einem äußerst geringen Ausgangsniveau. Die CATI-Studie erwartet bis 2030 in diesem Segment ein jährliches Wachstum von 25 Prozent. Brennstoffzellen-Fahrzeuge spielen bislang unverändert kei-

ne Rolle. 2020 wurden europaweit 14 Fahrzeuge mit dieser Antriebstechnologie neu zugelassen; 2019 war es ein Fahrzeug.

Zur Überwindung der Marktbarrieren sind – so die CATI-Autoren Prof. Dr. Werner Olle und Dr. Daniel Plorin – drei technologische Trends von elementarer Bedeutung: Das sind zum ersten neue Plattform-Strukturen (Skateboard-/Rolling Chassis), die optimalen Nutzraum anbieten und durch Skalierbarkeit hohe Stückzahlen und damit Kostendegressionen zulassen; zum zweiten eine Modularisierung der Fahrzeugarchitektur und der Aufbauten, die zur Kosten- und Investitionsreduzierung beitragen (durch einen Anstieg von Gleichteilen sowie der Möglichkeit, die Anzahl Fahrzeuge bei Flottenbetreibern zu verringern) und zum dritten der Leichtbau im Fahrzeug und bei den Aufbauten, um Mehrgewichte aus neuen Antrieben zur Sicherung der Nutzlast zu kompensieren.

Die E-Mobilität hat bislang bei leichten Nutzfahrzeugen eine nur nachrangige Bedeutung. Dies wird sich allerdings dank der neuen regulativen Auflagen zu CO₂-Limits auch für dieses Fahrzeugsegment in den nächsten Jahren insgesamt intensiv verändern. Im „Fit for 55“-Programmmentwurf der EU ist eine Reduzierung der CO₂-Limits bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 2021 vorgesehen. Der Markt der leichten Nutzfahrzeuge ist als „schlafender Riese“ der E-Mobilität jetzt erwacht. Dies hat Auswirkungen auf Hersteller, Lieferanten und als Besonderheit bei Nutzfahrzeugen auf die Aufbauhersteller, von denen es europaweit 10.000 Unternehmen gibt.

Eine Kurzfassung der Studie gibt es unter:
cati.institute/studien

In the passenger car segment, 2020 signified a turning point towards e-mobility. In the lightweight commercial vehicle segment, e-vehicles still have a niche presence, with a market share of 1.2 percent in Europe. The Chemnitz Automotive Institute (CATI), a business division of the Chemnitz

University of Technology-affiliated TUCed Institute for Transfer and Continuing Education investigated the causes and future outlook.

Lightweight commercial vehicles with a permissible overall weight of up to 3.5 tons are used primarily for delivery services, retail, construction, municipal services, the trades, and other services. Accordingly, cost-effectiveness is the highest priority. Factors such as purchase price, operating costs, service life, usable space, payload, and range – in conjunction with basic infrastructure conditions – pose a high market barrier to the use of electric lightweight commercial vehicles. In addition, the extremely moderate CO₂ limits for lightweight commercial vehicles until 2020/2021 have not provided any incentive for a trend reversal towards low-emission drives. Until now, diesel drives have dominated, making up of more than 90 percent of all drives. This grace period has now ended. The new limit values defined by the EU for 2025 and 2030 can no longer be achieved with the mix of drives currently in use.

Manufacturers have responded: European

automobile manufacturers will double their offering of electric lightweight commercial vehicles in 2020/2021. There are also newcomers and startups entering the market. The latter applies in the USA and UK in particular, where a completely different landscape provides young startups such as Rivian and Arrival with the necessary capital resources, while in Germany, the pioneer StreetScooter faces an uncertain future.

In 2020, despite the crisis in the industry, new registrations of battery-powered lightweight commercial vehicles increased by 40 percent, albeit from a very low starting level. The CATI study forecasts an annual growth of 25 percent in this segment until 2030. Fuel cell vehicles remain almost entirely insignificant. In 2020, 14 vehicles with this drive technology were registered in the whole of Europe; in 2019, it was only one.

According to CATI authors Prof. Dr. Werner Olle and Dr. Daniel Plorin, three technological trends are of elementary importance in overcoming the market barriers. One is the use of new platform structures (skateboard/rolling chassis), which offer optimal payload and high unit quantities thanks to their scalability, enabling a downward trend in costs.

The second is modularization of the vehicle architecture and bodies, which helps to reduce costs and the required investment by increasing the number of common parts and providing fleet operators with the possibility of reducing the number of vehicles in their fleet. The third is lightweight engineering in the vehicle and bodies, to compensate for the weight added by the new drives and to ensure adequate payload.

So far, e-mobility has played a subordinate role in the lightweight commercial vehicle segment. However, thanks to new regulatory requirements regarding CO₂ limits, there will be intensive changes in the coming years. The EU's "Fit for 55" package plans to reduce CO₂ limits by 50 percent in comparison with 2021 by 2030. The market for lightweight commercial vehicles is the "sleeping giant" of e-mobility and is starting to stir. This will affect manufacturers, suppliers, and, as a particular condition of the commercial vehicle market, body manufacturers, of which there are 10,000 across Europe.

A summary of the study can be found at:
cati.institute/studien

Anzeige/Advertisement

Worldwide Automotive Competence

SCHNELLECKE
LOGISTICS



Transport Logistics



Supply Logistics



Packaging Logistics



www.schnellecke.com



Sequences



Module Assemblies



Welding Assemblies

Neues Level der Chip-Produktion

Bosch betreibt in Dresden Europas modernste Halbleiterfabrik

New level of chip production

Bosch begins operations at Europe's most advanced semiconductor factory, in Dresden

Bosch hat in Dresden Europas modernste Halbleiterfabrik eröffnet. Voll vernetzt, datengesteuert und selbstoptimierend nahm das Werk Anfang Juni 2021 ein halbes Jahr früher als geplant die Produktion von anwendungsspezifischen integrierten Schaltungen, sogenannten Asics, und Leistungshalbleitern auf. Gebraucht werden die Chips aus Dresden vor allem, um Fahrzeuge sicherer, effizienter und komfortabler zu machen.

Bosch-Chef Dr. Volkmar Denner betonte, dass nichts besser passe für die großen Herausforderungen der Welt als das neue Werk für kleine Dinge. Klimaschutz, Digitalisierung und die technologische Souveränität Europas brauchen Halbleiter. Der aktuelle Mangel an Mikrochips, der u.a. Autofabriken weltweit immer wieder zum Stillstand zwingt, unterstreicht die Bedeutung dieser winzigen Bauelemente, die zukünftig nochmals enorm wächst. Noch 1998 betrug der Wert der Mikroelektronik in einem Neuwagen laut ZVEI-Angaben 120 Euro. 2018 lag dieser Wert bereits bei 500 Euro, und 2023 wird er voraussichtlich 600 Euro übertreffen.

Das neue Werk bezeichnet Bosch als seine erste AIoT-Fabrik. AIoT steht für Artificial Intelligence of Things. Das bedeutet: In der hochautomatisierten Fertigung sind alle Maschinen und Prozesse dank Künstlicher Intelligenz (KI) über eine Datenzentrale voll vernetzt. Die KI-basierten Systeme erkennen frühzeitig Anomalien und Störungen im Fertigungsprozess, beschleunigen die Lernkurven und erhöhen stetig die Qualität. Auch in der Produktionssteuerung kommt KI zum Einsatz, um die Wafer zeit- und kostensparend durch bis zu 700 Prozessschritte an rund 100 Anlagen im Werk zu navigieren. Pro Sekunde werden umgerechnet 500 Textseiten, pro Tag 42 Millionen beschriebene Blätter an Daten erzeugt. Deren Auswertung erfolgt mit Hilfe intelligenter Algorithmen in Echtzeit.

Fast auf den Tag genau drei Jahre hat der Bau des neuen Werkes gedauert. Mit einer Milliarde Euro Kosten war es die bisher größ-



Hochautomatisiert und voll vernetzt werden in der neuen Bosch-Fabrik in Dresden anwendungsspezifische integrierte Schaltungen und Leistungshalbleiter produziert, die vor allem für Fahrzeuge der Zukunft gebraucht werden.

Highly automated and fully interconnected, the new Bosch factory in Dresden produces application-specific integrated circuits and power semiconductors, which will primarily be used in the cars of the future.

Foto/Photo: Bosch

te Einzelinvestition in der rund 130-jährigen Bosch-Geschichte.

Die ersten Halbleiter aus dem Dresdner Werk, das auf der 300-Millimeter-Technologie produziert, wurden in Elektrowerkzeugen des Unternehmens integriert. Ab September – und damit drei Monate früher als geplant – liefert die Fabrik Elemente für die Automobilindustrie. Aktuell sind 250 Mitarbeiter in dem Werk beschäftigt. Deren Zahl soll bis auf 700 anwachsen.

Bosch has opened Europe's most advanced semiconductor factory in Dresden. Fully interconnected, data-controlled, and self-optimized, the plant began production of application-specific integrated circuits (ASICs) and power semiconductors half a year earlier than planned in June 2021. The chips produced in Dresden will primarily be used to make vehicles safer, more efficient, and more comfortable.

Bosch CEO Dr. Volkmar Denner quipped that nothing is better suited to take on the big challenges of the world than this new plant for small things. Climate protection, digitalization, and the technological sovereignty of Europe all require semiconductors. The current shortage of microchips, which is bringing car factories and other businesses to a standstill worldwide, underlines the importance of these tiny components, which will continue to grow significantly in the future. According to ZVEI, as recently as 1998, the value of microelectronics in a new vehicle was 120 Euros. By 2018, this value had reached 500 Euros, and by 2023, it is expected to exceed 600 Euros.

Bosch has designated the new plant as its first AIoT factory. AIoT stands for Artificial Intelligence of Things. This means: thanks to artificial intelligence (AI), all the machines and processes in the highly automated production facility are fully interconnected via a data center. The AI-based systems detect anomalies and errors in the production process early on, accelerate the learning curves, and continuously improve quality. AI is also used in production management to navigate the wafers through up to 700 process steps on around 100 systems in the plant, saving time and money. The equivalent of 500 pages of text is generated every second, adding up to 42 million pages of data every day. They are evaluated in real time using intelligent algorithms.

The construction of the new plant took exactly three years, almost to the day. Costing one billion Euros, it is the biggest single investment to date in Bosch's 130-year history. The first semiconductors from the Dresden plant, which are 300 millimeters in size, were integrated in the company's electrical tools. From September onwards – three months earlier than planned – the factory will supply elements for the automotive industry. The plant currently has 250 employees. This is expected to increase to as many as 700.

Nach einem erfolgreichen Auftakt in 2019 lädt der HZwo e.V. Sie herzlich zur FC³ Fuel Cell Conference Chemnitz 2021 ein! Der Wasserstoffantrieb mit Brennstoffzelle erfüllt die modernen Mobilitätsansprüche nach niedrigen Emissionen und großen Reichweiten bei gleichzeitig kurzen Tankzeiten. Für den flächendeckenden Durchbruch gilt es, die Infrastruktur zur Wasserstoff-Versorgung und die Senkung der aktuell hohen Produktions- und Materialkosten voran zu treiben. Unter dem Motto „Saubere Antriebe. Effizient produziert.“ thematisiert die Konferenz die Aspekte der serientauglichen Brennstoffzellen und deren Antriebssystem sowie die effiziente Herstellung durch modernste Produktionsprozesse. Die Konferenz wird vom Innovationscluster HZwo und dem Fraunhofer IWU organisiert und findet im Carlowitz Congress Center Chemnitz statt. Sie spricht Wissenschaftler und Ingenieure an, um die neuesten Trends und Entwicklungen aus Forschung und industrieller Anwendung zu diskutieren.



Foto: HZwo



Foto: HZwo



Foto: HZwo



Foto: Jacob Müller

Auf einem Blick

Tag 1 – 23. November 2021

9:00 bis 16:00 Uhr

Fachvorträge und Plenarsession

Inhalte: Brennstoffzellensystem und -komponenten, Brennstoffzellen-Verdichter, Brennstoffzellensystem, Brennstoffzellenproduktion

18:30 bis 23:00 Uhr

Konferenzdinner

Ort: Kraftverkehr Chemnitz,
Fraunhoferstraße 60, 09120 Chemnitz

Tag 2 – 24. November 2021

9:00 bis 16:00 Uhr

Fachvorträge und Plenarsession

Inhalte: Wasserstoffantriebe, Elektrolyseure, Brennstoffzellenproduktion, Wasserstoffspeicher und Infrastruktur

Programmhilights

Internationale Fachvorträge zu Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien

Plenarsessions

- Ferry M. M. Franz, Direktor Toyota Motor Europe
 - Jörg Starr, Vorsitzender der Industrievereinigung Clean Energy Partnership (CEP)
 - Jorgo Chatzimarkakis, Generalsekretär des Hydrogen Europe, HZwo-Beirat
 - Kurt Christoph von Knobelsdorff NOW, Geschäftsführer der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH), HZwo-Beirat
 - Holger Kittelmann, Linde GmbH
 - Werner Diwald, Deutscher Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Verband
- und vieles mehr

Melden Sie sich bis 12. November 2021 an

- Onlineanmeldung: <http://hzwo.eu/veranstaltungen/fc3-2021/>
- Teilnahmegebühr: 790,00 € (für *Mitglieder und externe Referenten: 390,00 €)

Die Leistungen sind nach § 4 Nr. 22 Buchst. a UStG steuerfrei

*Als Mitglieder zählen die Vereinsmitglieder im HZwo e.V. und die Clustermmitglieder des Innovationsclusters HZwo beim Energy Saxony e.V.

Für Aussteller:

Ausstellungsflächen mit einer Größe von 6 m² stehen in begrenzter Zahl zur Verfügung.

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an uns.

Kontakt: Kristin Lötsch, Tel.: +49 371 531-31515, E-Mail: kristin.loetsch@hzwo.deu

www.hzwo.eu

Partnerschaften für Software-Kompetenz

Know-how sächsischer Unternehmen für automatisiertes Testen und Parken ist gefragt

Software expertise partnerships

Know-how of Saxon companies is in demand for automated testing and parking

Automobilhersteller und Systemlieferanten greifen bei der Kompetenzentwicklung im Bereich Digitalisierung zunehmend auf das Know-how junger Software-Unternehmen zurück. Dabei werden sie auch in Sachsen fündig.

Volkswagen und TraceTronic Dresden gründen Joint Venture neocx

Die Partner bauen eine sogenannte CI/CT-Factory auf, eine Plattform für das hochautomatisierte Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware und digitalen Funktionen. Dafür haben sie das Gemeinschaftsunternehmen neocx gegründet und halten jeweils 50 Prozent der Anteile.

Bei der Continuous Integration/Continuous Testing (CI/CT)-Factory handelt es sich um eine Plattform, die leistungsstarke Werkzeuge für das hochautomatisierte Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware und vernetzten Diensten bündelt. Volkswagen will so die Entwicklung digitaler Funktionen beschleunigen, u.a. bei „Over-the-Air“-Updates, die Besitzern von ID-Fahrzeugen aller drei Monate zur Verfügung steht. Zuvor werden die Neuerungen durch Lösungen von neocx integriert und getestet. Damit ist das neue Gemeinschaftsunternehmen ein elementarer Baustein im Entwicklungsprozess.

Continental beteiligt sich an Kopernikus Automotive Leipzig

Continental übernimmt eine Minderheitsbeteiligung am Leipziger Startup Kopernikus Automotive. Als Spezialist für autonome Fahrtechnologien entwickelt Kopernikus u.a. Lösungen für Infrastruktur-basiertes Rangieren und Manövrieren von Fahrzeugen. Neben dem Steuern von Fahrzeugen durch Fabriken stellt das Leipziger Unternehmen eine solche autonome Lösung auch für das Parken bereit. Damit kann jedes Parkhaus, jedes Hotel und jeder Flughafen kostengünstig ausgerüstet werden. Voraussetzung für den Einsatz der Lösung ist eine zusätzliche Fahrzeugfunktion (Central Motion Control), welche die von der intelligenten Infrastruktur vorgegebene Bahnkurve in die Ansteuerung der entsprechenden Aktuatorik umsetzt. Die hierfür benötigten Fahrzeugkomponenten sind ein Automatikgetriebe, eine elektrische Feststellbremse, eine elektrische Lenkunterstützung sowie eine intelligente Kommunikationseinheit. Diese sind bereits standardmäßig in vielen Fahrzeugen verbaut. Auf der IAA Mobility 2021 in München kann man vom 6. bis 12. September die Zusammenarbeit zwischen Continental und Kopernikus erstmalig in Aktion erleben. Mit weiteren Partnern demonstrieren sie das autonome Parken im IAA-Messeparkhaus.



Rocco Deutschmann, CEO der TraceTronic-Gruppe, und Axel Heinrich, VW-Leiter der Elektrik-/Elektronik-Entwicklung, bei der neocx-Gründungsveranstaltung in Dresden.

Rocco Deutschmann, CEO of TraceTronic Group, and Axel Heinrich, VW Head of Electronics Development, at the neocx foundation ceremony in Dresden.

Foto/Photo: Volkswagen

central Motion Control), welche die von der intelligenten Infrastruktur vorgegebene Bahnkurve in die Ansteuerung der entsprechenden Aktuatorik umsetzt. Die hierfür benötigten Fahrzeugkomponenten sind ein Automatikgetriebe, eine elektrische Feststellbremse, eine elektrische Lenkunterstützung sowie eine intelligente Kommunikationseinheit. Diese sind bereits standardmäßig in vielen Fahrzeugen verbaut.

Auf der IAA Mobility 2021 in München kann man vom 6. bis 12. September die Zusammenarbeit zwischen Continental und Kopernikus erstmalig in Aktion erleben. Mit weiteren Partnern demonstrieren sie das autonome Parken im IAA-Messeparkhaus.

Automobile manufacturers and systems suppliers are increasingly drawing on the expertise of young software companies to develop competencies in digitalization. And some of them have found what they are looking for in Saxony.

Volkswagen and TraceTronic Dresden found joint venture neocx

The partners are building what is known as a CI/CT factory, a platform for highly automated testing and integration of auto-

motive software and digital functions. To this end, they have established the joint venture neocx and each hold a 50 percent share.

The continuous integration/continuous testing (CI/CT) factory is a platform that brings together high-performance tools for highly automated testing and integration of automotive software and networked services. With this new technology, Volkswagen aims to accelerate the development of digital functions, such as over-the-air updates,



Continental und das Leipziger Startup Kopernikus Automotive arbeiten gemeinsam an Lösungen für das automatisierte Parken. Zur IAA im September in München stellen die Partner erstmals Ergebnisse vor.

Foto: Continental

which owners of ID vehicles receive every three months. The updates will first be integrated and tested using neoc solutions. The new joint venture is thus a key component in the development process.

Continental acquires stake in Kopernikus Automotive Leipzig

Continental has acquired a minority stake in Leipzig-based start-up Kopernikus Automotive. A specialist in autonomous driving technologies, Kopernikus develops solutions for infrastructure-based vehicle maneuvering. In addition to guiding vehicles through factories, the Leipzig-based company offers the same type of autonomous driving solution for parking. The solution is cost-effective and can be implemented in any parking garage, hotel or airport.

Vehicles must feature an additional function (Central Motion Control) in order to use the solution. This function transmits the path specified by the intelligent infrastructure to the relevant actuator controls. The vehicle components required for this are an automatic gearbox, an electric emergency brake, electric steering assistance and an intelligent communication unit, all of which already feature as standard in many vehicles.

From September 6 through 12, visitors to IAA Mobility 2021 in Munich will have the opportunity to see the collaboration between Continental and Kopernikus in action for the first time. The two firms and other partners will be demonstrating autonomous parking in the IAA exhibition parking garage.



Continental and Leipzig-based start-up Kopernikus Automotive are collaborating on autonomous parking solutions. The partners will present their results for the first time at IAA in Munich in September.

Photo: Continental

CADA wächst weiter

Netzwerk nimmt neuen Partner an Bord

CADA continues to grow

Network welcomes new partner



CADA hat mit der staff-eye GmbH erstmals einen assoziierten Partner aufgenommen. CADA-Vorstandsmitglied Karsten Schulze (l.) begrüßt staff-eye-Geschäftsführer Alexander Kovalenko.

For the first time in its history, CADA has appointed an Associated Partner, staff-eye GmbH. CADA Board member Karsten Schulze (l.) welcomes staff-eye Managing Director Alexander Kovalenko.

Foto/Photo: CADA

Die Chemnitz Automated Driving Alliance CADA nimmt mit der staff-eye GmbH erstmals einen assoziierten Partner an Bord. Dieser hat die Aufgabe, als Multiplikator für den Verein zu wirken und die Idee von CADA in Chemnitz und darüber hinaus verbreiten.

For the first time in its history, the Chemnitz Automated Driving Alliance (CADA) has appointed an Associated Partner: staff-eye GmbH will serve as a multiplier for the association and promote the idea of CADA in Chemnitz and beyond.

Hinter dem Kürzel CADA steht ein deutschlandweit einzigartiges Netzwerk im Bereich automatisiertes Fahren. Der technologische Fokus der fünf Kernpartner, alle ansässig in Chemnitz, liegt auf speziellen Lösungsbausteinen, die im Zusammenschluss eine durchgehende Softwarekette für das automatisierte Fahren liefern.

Als Associated Partner kann im CADA-Verband ein Technologieunternehmen agieren, welches nicht im Kernbereich der Hauptmitglieder tätig ist. Staff-eye bietet neben Consulting und Personalmanagement vor allem IT-Lösungen mit Hilfe Künstlicher Intelligenz und VR/AR-Technologien an. Damit ergänzt das Unternehmen ideal das bestehende CADA-Portfolio.

Gegründet wurde CADA im Juli 2019 durch Vertreter der Firmen Baselabs und FDTech. Inzwischen haben die Unternehmen Naventik, FusionSystems und Intenta das Netzwerk verstärkt.

CADA is Germany's only automated driving network. The technological focus of the five core partners, all of which are based in Chemnitz, is on special solution modules that together form a continuous software chain for automated driving.

A technology company that is not involved in the main members' core activities can operate within the CADA network as an Associated Partner. In addition to consultancy and HR management services, staff-eye primarily offers AI based IT solutions and VR/AR technologies. The company is therefore the perfect complement to CADA's existing portfolio.

CADA was founded in July 2019 by representatives of Baselabs and FDTech. Naventik, FusionSystems and Intenta have also since joined the network.

www.c-ada.de

Hightech aus dem Tharandter Wald

AB Elektronik Sachsen: Kompetenzzentrum für Temperatur-, Druck- und Flüssigkeitsqualitätssensoren

High-tech from the Tharandt Forest

AB Elektronik Sachsen: Center of excellence for temperature, pressure and fluid quality sensors

Sensorik für die Automobilindustrie ist seit 30 Jahren das Geschäft der AB Elektronik Sachsen GmbH in Klingenberg am Tharandter Wald. Das Unternehmen nahe Dresden gehört seit 2017 zur Sensing and Control Division von AVX, einem führenden Elektronikhersteller aus den USA, und ist dessen weltweites Kompetenzzentrum für Temperatur- und Drucksensoren sowie für Sensoren zur Qualitätsbestimmung von Flüssigkeiten.

Thorsten Bick leitet das sächsische Werk seit September 2020. Der Manager mit über 20-jähriger Erfahrung in der Automobilzulieferindustrie sieht „jede Menge gute Perspektiven“ für den Standort. Der Blick auf die Hallenlayouts belegt, dass aktuell jeder Quadratmeter für die Produktion genutzt wird. „Prozesskompetenz ist eine von vielen herausragenden Fähigkeiten der Belegschaft“, lobt Thorsten Bick die Arbeit der rund 540 Beschäftigten.

Kunde in China legt Wert auf Direktbelieferung aus Sachsen

Stark sind die Klingenberger im Bereich Abgastemperatursensorik für Pkw und Nutzfahrzeuge. Fertigungsleiter Christopher Hübner zeigt einen Hochtemperaturfühler, der jenseits von 800 Grad Celsius messen kann. „Das Produkt ist neu und für Benzinantriebe bestimmt“, erläutert er. Ende des Jahres nimmt für diese Sensorproduktion eine neue Fertigungslinie im Werk ihre Arbeit auf. „Wir beliefern von hier aus nicht nur europäische Standorte, sondern ebenso den chinesischen Markt. Das war ein ausdrücklicher Wunsch unseres Kunden“, betont der Werkleiter.

Jedes im Werk gefertigte Produkt wird auch im Werk entwickelt

Wie jedes Produkt aus dem Klingenberger Werk ist auch der Hochtemperaturfühler vor Ort entwickelt worden. „Wir bilden am Standort die komplette Wertschöpfungs-



Werkleiter Thorsten Bick und Entwicklungsleiter Aldo Bojarski.

Plant manager Thorsten Bick and development manager Aldo Bojarski.

Foto/Photo: AB Elektronik

kette ab, agieren von Anfang an mit eigener Entwicklung und Produktion sowie Einkauf und Vertrieb“, unterstreicht Thorsten Bick. Nicht nur mit der Verschärfung von Abgasnormen wird der Bedarf an Sensoren im Fahrzeug weiter steigen. Ebenso geht mit der Elektrifizierung ein Wachstum für diese Produktgruppe einher. Schon jetzt prognostiziert man in naher Zukunft einen Umsatzanteil von 25 Prozent. „Im gesamten Entwicklungsbereich ist das aktuell sogar jedes vierte Projekt“, verdeutlicht Aldo Bojarski. Der Entwicklungsleiter hat bereits im Vorgänger-Betrieb gearbeitet und zur Wende den Wandel hin zur Automobilsensorik mitgestaltet. Seitdem sind zahlreiche Sensor-Generationen durch seine Hände gegangen, mit denen Temperaturen und Drücke an vielen Stellen im Antriebsstrang sowie in Nebenaggregaten oder die Qualität von Flüssigkeiten, z. B. in AdBlue-Lösungen, überwacht werden.

Das in drei Jahrzehnten erworbene Know-how im verbrennungsmotorischen Bereich wird auch für elektrifizierte Fahrzeuge gebraucht und adaptiert, beispielsweise zur Kühlung der Batterie. „Wir sehen darüber

hinaus Anwendungsfelder für Sensorik nicht nur während des Fahrzeugbetriebs, sondern gleichfalls im Ruhezustand wie etwa beim Laden“, verweist Werkleiter Thorsten Bick auf weitere Wachstumspotenziale.

Bis 2035 wird sich die Hälfte des Produktspektrums verändern

Bis 2035 rechnen Thorsten Bick und Aldo Bojarski damit, dass sich die Hälfte des heutigen Produktspektrums ändert. Ingenieure und Facharbeiter für diese anspruchsvollen Aufgaben in Entwicklung und Produktion sind weiterhin gefragt. Rekrutiert werden sie u. a. in der eigenen Berufsausbildung sowie in der Zusammenarbeit mit sächsischen Hochschulen.

Erfreulicherweise sind immer mehr Frauen in technischen und Ingenieur-Berufen tätig, wie auch die aktuellen Diplomandinnen in der Entwicklungsabteilung beweisen, die den ohnehin hohen Frauenanteil in den technischen Bereichen und in der Produktion zusätzlich stärken.

Im Jubiläumsjahr steht für das Unternehmen ein wichtiger Schritt bevor. Bei allen

Firmen der AVX Gruppe wird zukünftig das Branding der Konzernmutter Kyocera-AVX den Namen und auch das Logo prägen. Ab Oktober 2021 wird aus AB Elektronik Sachsen GmbH die KYOCERA AVX Components (Dresden) GmbH.

AB Elektronik Sachsen GmbH in Klingenberg in the Tharandt Forest has been supplying sensor technology to the automotive industry for 30 years. The company, located near Dresden, has formed part of the Sensing and Control Division of AVX, a leading US electronics manufacturer, since 2017, and is its global center of excellence for temperature, pressure and fluid quality sensors.

Thorsten Bick has been at the helm of the plant in Saxony since September 2020. As a manager with more than 20 years of experience in the automotive supply industry, he sees "plenty of good prospects" for the site. A glance at the facility layouts shows that every square meter is currently being used for production. "Process expertise is one of many outstanding skills possessed by our workforce," declares Thorsten Bick, extolling the work of his 540 employees.

Customer in China values direct deliveries from Saxony

One of Klingenberg's strengths lies in exhaust gas temperature sensors for passenger cars and commercial vehicles. Production Manager Christopher Hübner points out a high-temperature sensor that can measure beyond 800 degrees Celsius. "This is a new product that is intended for gasoline engines," he explains. A new production line at the plant will start producing these sensors at the end of the year. "From here, we supply not only European locations, but also the Chinese market. This was an express request from our customer," the plant manager emphasizes.

Every product manufactured at the plant is also developed at the plant

Like all the products that leave the Klingenberg works, the high-temperature sensor was also developed there. "Our site covers the entire value creation chain – from the outset, we've undertaken our own development and production as well as purchasing and sales," Thorsten Bick stresses.

It is not only the tightening of emissions standards that will lead to ongoing increases in demand for in vehicle sensors. Electrification is also generating growth for this product group and is already forecast to account for 25% of sales in the near future. "In the development sector as a whole, it in fact currently represents one in four projects," Aldo Bojarski points out.

The Head of Development previously worked for the company's predecessor and helped shape the transition to automotive sensor technology around the time of German reunification. Since then, many generations of sensors have passed through his hands, monitoring temperature and pressure at numerous points in powertrains and ancillary units, and also the quality of fluids, for example in AdBlue solutions.

The expertise acquired by the company over three decades in the internal combustion engine sector has also been used and adapted for electric vehicles, for example for cooling the battery. "We see additional applications for sensor technology not only during vehicle operation, but also when the vehicle is at rest, for instance while it is charging," Plant Manager Thorsten Bick remarks, highlighting further potential for growth.

Half of the product range will change by 2035

Thorsten Bick and Aldo Bojarski anticipate that half of the current spectrum of products will have changed by 2035. There continues to be demand for engineers and skilled workers to take on these challenging development and production tasks. They are recruiting from the company's own vocational training program and also collaborating with universities in Saxony. Another pleasing development is that more and more women are working in technical and engineering professions, as evidenced by the number of female graduates currently in the Development department, who are increasing the already high proportion of women in the technical and production divisions.

In its anniversary year, the company is set to take an important step. The name and logo of all AVX Group companies will henceforward reflect the branding of Group parent Kyocera AVX. From October 2021, AB Elektronik Sachsen GmbH will be known as KYOCERA AVX Components (Dresden) GmbH.

www.abelektronik.com

Anzeige/advertisement



Werkzeug- und Formenbau

Spritzgussteile

Prüfadapter

WE CREATE CONNECTIONS



WESKO GmbH

Albert-Schweitzer-Str. 1

09366 Stollberg

Tel.: +49 (0) 37296 - 9228-0

✉ info@wesko-gmbh.de

🏠 www.wesko-gmbh.de

Effiziente Prozesse für Serienfertigungen in reproduzierbar höchster Qualität sind ein Markenzeichen der FEP Fahrzeugelektrik Pirna. Automatisierungslösungen kommen oft von Unternehmen aus der unmittelbaren Nachbarschaft, im Bild eine Anlage der EKF Automation Freital zur Fertigung von Sicherungsboxen.

Efficient processes for series production of the highest reproducible quality are a hallmark of FEP Fahrzeugelektrik Pirna. Automation solutions often come from companies in the immediate vicinity. The image shows a fuse box manufacturing system from EKF Automation in Freital.

Foto/Photo: Frank Reichel



Die Farbe Orange ist auf dem Vormarsch

Produkte der FEP Fahrzeugelektrik Pirna sind zunehmend in Hochvolt-Systemen zu finden

The color orange is on the rise

FEP Fahrzeugelektrik Pirna products can increasingly be found in high-voltage systems

Seit über 70 Jahren sorgen Produkte der heutigen FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG dafür, dass Autos gut und sicher funktionieren. Das „Rezept“ für langfristigen Unternehmenserfolg war und ist zu jeder Zeit gleich: sich immer wieder neuen Herausforderungen stellen.

Fuß gefasst in der internationalen Automobilindustrie hat die FEP in den vergangenen drei Jahrzehnten insbesondere mit innovativen Öldruckschaltern. Weil mit Zunahme elektrifizierter Fahrzeuge dieses Segment weniger nachgefragt wird, verstärkt das Unternehmen bereits seit einigen Jahren seine Aktivitäten in Richtung neuer Mobilität. Ausgebaut werden die Bereiche Steckverbindungen, Kontaktsysteme sowie Sicherungs- und Relaissträger. „Wir konzentrieren uns auf die Themen Energie- und Batteriemanagement sowie Bordnetzabsicherung und bieten Aggregate-Schnittstellen im Hochvolt-Netz. Die Farbe Orange als Ausweis für HV-Komponenten ist in unserer Produktion immer häufiger zu sehen“, informiert FEP-Geschäftsführer Guido Glinski. Die Neuprojekte haben beigetragen, dass nach den pandemiebedingten Einbrüchen das Geschäft seit viertem Quartal 2020 wie-

der gut hochfährt. „Jetzt werden wir jedoch durch die Verfügbarkeit bei Vormaterialien eingebremst, die zugleich mit enormen Preissteigerungen einher geht. Die Absicherung der Lieferketten ist aktuell eine der größten Herausforderungen“, betont der Geschäftsführer und verweist darauf, dass mit den neuen Serienanläufen auch mehr Lieferantenmanagement verbunden ist.

Entwicklungspartnerschaften mit Kunden ausbauen

Die nahezu 600 Mitarbeiter in Pirna verstehen sich auf die Gestaltung effizienter Prozesse von der Entwicklung und Konstruktion über den Werkzeugbau und die Kunststoffverarbeitung bis hin zur Baugruppenmontage. „Die Qualifikation und Motivation der Mitarbeiter, die hohe Prozesskompetenz und die hochautomatisierte Fertigung ermöglichen uns, in Deutschland wirtschaftlich zu produzieren. Dafür suchen wir in allen Bereichen Personal. Sowohl Berufserfahrene als auch Auszubildende sind bei uns willkommen“, sagt der Geschäftsführer und formuliert ein wesentliches Ziel: „Um die Wertschöpfung hier zu verstetigen, wollen und müssen wir Entwicklungskompetenz und

Innovationsmanagement weiter ausbauen. Wir wollen uns hier noch stärker als Partner unserer Kunden positionieren.“

Das Engineering aus Deutschland ist auch für das Geschäft im Ausland von Bedeutung, so am China-Standort von FEP und zukünftig auch in Mexiko. Für den Ausbau der Aktivitäten in Mittelamerika bringt Guido Glinski beste Erfahrungen mit, denn er hat bereits für einen anderen Zulieferer ein Werk dort langjährig geleitet.

For over 70 years, products made by FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG have been ensuring that cars operate safely and smoothly. The recipe for the company's long-standing success has remained constant: consistently rising to new challenges.

FEP has established itself in the international automotive industry over the past three decades, in particular with its innovative oil pressure switches. As demand in this segment declines due to the rise of electric vehicles, the company has been stepping up its activities in the new mobility segment in recent years, expanding

its activities in the plug connector, contact system, and fuse and relay carrier sectors. "We focus on energy and battery management and vehicle electrical systems security, and provide unit interfaces for the high-voltage network. The color orange – an identifier for HV components – is increasingly evident in our production," says FEP Managing Director Guido Glinski.

The new projects have helped to boost business since the fourth quarter of 2020, following the slump caused by the pandemic. "Though now we are facing challenges in the availability of input materials, and the huge price increases that go along with that. Securing supply chains is currently one of the biggest challenges," stresses the Managing Director, pointing out that the new series going into production have also necessitated increased supply chain management.

Expanding development partnerships with customers

The Pirna employees, who number almost 600, are good at designing efficient processes, from development and architecture

through toolmaking and plastics processing to component assembly. "The skill and motivation of our staff, our high levels of process expertise and our highly automated production mean we are able to manufacture our products cost-effectively in Germany. So we are looking to recruit in all areas of the company. We welcome both experienced applicants and apprentices," says the Managing Director, and emphasizes a key objective: "In order to consolidate value creation, we want and need to further enhance our development expertise and innovation management. We are keen to strengthen our position as a partner to our customers even further."

German engineering is also important for business abroad, including at FEP's site in China and its future site in Mexico. Guido Glinski brings outstanding expertise to the expansion of the company's activities in Central America, having previously managed another supplier's plant there for several years.



Die Farbe Orange weist Hochvolttechnik aus. Sie wird benötigt, um immer höhere Leistungen in Fahrzeugen abzusichern. Bei der FEP gewinnt dieser Produktbereich weiter an Bedeutung.

The color orange identifies high-voltage technology, which is required in order to secure ever-increasing power ratings for vehicles. This product segment is becoming increasingly important for FEP.

Foto/Photo: Volkswagen

www.fepz.de

Anzeige/Advertisement



Individuelle Automatisierungslösungen für Ihre Produktionsprozesse

Erreichen Sie mehr Effizienz und höchste Qualität mit den zukunftsfähigen, zuverlässigen und durchdachten Automatisierungslösungen von AKE-Systemtechnik.

Roboter- und Sonderanlagen

Batteriefertigungs- und Prüfsysteme

Fördertechnik

Vorrichtungen und Werkstückträger

AKE-Systemtechnik GmbH · Gewerbestraße 20 · 08141 Reinsdorf/Zwickau

www.ake-systemtechnik.com

„Das Lieferkettengesetz betrifft jeden“

Gießerei Löbnitz setzt auf Nachhaltigkeit und soziales Handeln als Teil der Unternehmensstrategie

Die GL Gießerei Löbnitz GmbH ist die erste klimaneutrale Eisengießerei Deutschlands. Das erzgebirgische Unternehmen produziert Gussformen für Press- und Stanzwerkzeuge, mit denen Karosseriekomponenten hergestellt werden. Es zeigt, wie ein nachhaltiges Wirtschaften in einer energieintensiven Industrie funktioniert.

Im Büro von Max Jankowsky schaut John F. Kennedy von der Wand. Das wohl bekannteste Kennedy-Zitat ist eine Richtschnur für den 28 Jahre jungen Geschäftsführer: „Fragt nicht, was euer Land für euch tun kann – fragt, was ihr für euer Land tun könnt.“ Gemeinsam mit seinem ebenfalls jungen Geschäftsführungs-Partner Jörg Kattermann setzt er konsequent auf Nachhaltigkeit. Aus Überzeugung und Verantwortung gegenüber kommenden Generationen.

Max Jankowsky leitet die erste klimaneutrale Eisengießerei Deutschlands.

Max Jankowsky is at the helm of Germany's first climate-neutral iron foundry.

Foto/Photo: GL Gießerei Löbnitz



„Der Klimawandel ist die größte Herausforderung für die Menschheit seit dem Ende der Eiszeit. Ein Weiter-So darf es nicht geben. Deshalb arbeiten wir nach den Prinzipien der Öko-Sozialen Marktwirtschaft als ressourcenschonenden Weg des nachhaltigen Wachstums“, sagt Max Jankowsky. Bisher stellen Kunden keine konkreten Forderungen zur Erfüllung von Nachhaltigkeitskriterien. „Aber sie fragen danach“, betont Jankowsky und ergänzt: „Die Arbeit nach Standards für gesellschaftlich verantwortliches Handeln ist schlicht und einfach ein Gebot unternehmerischen Wirkens, wenn man als Lieferant gelistet bleiben will.“ Das schließt Transparenz nach innen und außen ein. Insofern machen die Anforderungen aus dem Lieferkettengesetz, das 2023 zunächst ab einer Größe von mehr als 3000 Mitarbeitern greift, auch vor dem 85 Mitar-

beiter zählenden Betrieb nicht halt. „Jeder an der Herstellung eines Produkts Beteiligte muss dessen Kriterien erfüllen. Deshalb sollte sich jedes Unternehmen jetzt damit auseinandersetzen und die Themen angehen, die sich daraus ergeben“, rät Max Jankowsky, der sich u.a. auch als Mitglied im DIHK-Ausschuss für Umwelt und Energie sowie als Senator der Wirtschaft insbesondere für die Belange von energieintensiven KMU engagiert.

Technik-Investitionen und mehr

Das Analysieren, Überprüfen und Hinterfragen sämtlicher Prozesse und Verbräuche im Unternehmen ist auch der erste Schritt zu einer Nachhaltigkeitsstrategie. Dabei müssen die meisten Firmen nicht bei null anfangen, sondern können auf vorhandene Managementsysteme, etwa im Bereich Energie und Umwelt, aufsetzen. Ganz wichtig: Das Thema dürfe nicht bei einem Beauftragten „geparkt“ werden, sondern muss Chefthema und Teil der Unternehmensstrategie sein und jeden im Betrieb einbeziehen. Eine solche Bewertung decke immer auch Sparpotenziale bei Ressourcen und damit Kosten auf. Ebenso machen sich Investitionen in Nachhaltigkeit auf lange Sicht bezahlt. Neben kontinuierlichen technologischen und Prozessverbesserungen hat die Gießerei seit 2017 fünf Millionen Euro in moderne Entstaubungs- und Ablufttechnik investiert.

Freiwillige CO₂-Kompensationen

Darüber hinaus lassen die Geschäftsführer den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens ermitteln. Durch den Erwerb von ca. 2.000 Klimaschutzzertifikaten wurden die durch den Betrieb verursachten Treibhausgasemissionen für 2020 ausgeglichen. In diesem Jahr ist zusätzlich der Verbrauch des Brennstoffs Koks, mit dem der Schmelzofen betrieben wird, einbezogen worden. „Damit haben wir bereits weitere 7.000 Tonnen CO₂ freiwillig kompensiert“, versichert Max Jankowsky. Mit den Geldern werden u.a. Aufforstungsprojekte in Amerika und Asien unterstützt. Die Gießerei arbeitet an weiteren Themen, um Emissionen zu reduzieren bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen. Das sei jedoch leichter gesagt als getan. „Aus der politi-



Die Gießerei Löbnitz zeigt, dass ein nachhaltiges Wirtschaften in einer energieintensiven Industrie funktioniert.

Foto: GL Gießerei Löbnitz

schen Vogelperspektive Ziele zu formulieren ist die eine Seite, sie umzusetzen die andere. Je mehr man in konkrete Situationen hineinzoomt, umso deutlicher zeigen sich die Probleme der Energiewende“, sagt der Geschäftsführer und verweist auf den Schmelzbetrieb.

Politik-Ziele versus Situation vor Ort

Aktuell steht für den Prozess ein jährlicher Stromverbrauch von 2,7 Millionen kW zu Buche. Eine Umstellung von Koks- auf Elektroöfen würde den Bedarf auf etwa elf Millionen kW vervierfachen. „Abgesehen von einer Investitionssumme von fünf bis sechs Millionen Euro kann das die aktuelle Energie-Infrastruktur gar nicht leisten, unter den jetzigen Bedingungen wäre eine stabile Stromversorgung nicht gegeben. Dabei reden wir noch nicht einmal von erneuerbarer Energie“, verdeutlicht Max Jankowsky die konkrete Situation.

Unstrittig ist für ihn, dass in Sachen Klima und Nachhaltigkeit gehandelt werden muss. Ein Weg sei, eine Energie- und Industriepolitik auf einem vernünftigen europäischen Fundament aufzubauen und für faire Wettbewerbsbedingungen zu sorgen. „Klimaschutz verursacht mehr Kosten. Das ist wohl jedem klar. An der Verteilung der Belastungen wird sich entscheiden, ob Lieferketten in Deutschland bleiben oder auch nicht.“

www.giesserei-loessnitz.de

"The Supply Chain Act affects everyone"

Gießerei Löbnitz is committed to sustainability and socially responsible business practices as part of its corporate strategy



Gießerei Löbnitz shows how sustainable management can work in an energy-intensive industry.

Photo: GL Gießerei Löbnitz

GL Gießerei Löbnitz GmbH is Germany's first climate-neutral iron foundry. The company is based in the Erzgebirge region and produces molds for pressing and stamping tools used to manufacture body components. It shows how sustainable management can work in an energy-intensive industry.

John F. Kennedy gazes out from the wall of Max Jankowsky's office. The 28-year-old Managing Director takes one of Kennedy's most famous quotes as his guiding principle: "Ask not what your country can do for you – ask what you can do for your country". Together with his similarly youthful co-Managing Director Jörg Kattermann, he is absolutely committed to sustainability – as much out of conviction as out of a sense of responsibility to future generations. "Climate change is the greatest challenge humanity has faced since the end of the Ice Age. Maintaining the status quo is not an option. That's why our work is guided by the principles of an environmentally and socially responsible market economy; this is the way to conserve resources and achieve sustainable growth," says Max Jankowsky. Customers are not yet making specific demands for compliance with sustainability criteria. "But they are asking about it," stresses Jankowsky, adding: "Complying with standards for socially responsible corporate practices is a business requirement if you want to continue to be listed as a supplier,

it's as simple as that." This includes transparency both internally and externally. In this regard, the requirements of the Supply Chain Act, which will apply from 2023, initially to companies with over 3,000 employees, do not stop at the doors of the foundry with its staff of 85. "Anyone involved with product manufacturing must meet these criteria. So every company needs to get to grips with them now and address the issues they raise," says Jankowsky, who, as a member of the DIHK Committee for the Environment and Energy and a member of the Senate for Economic Affairs represents the interests of energy-intensive SMEs in particular.

Investing in technology and more

Analyzing, reviewing and questioning all processes and all consumption within the company is also the first step towards developing a sustainability strategy. Most companies do not have to start from scratch but can build on existing management systems, for instance relating to energy and the environment. The crucial thing here is not to "park" the subject with an agent, but to make it a core focus and part of the company strategy, involving every single person in the company. Furthermore, such appraisal always uncovers potential savings in terms of resources, and therefore costs. Investing in sustainability also pays dividends in the long term. In addition to continuous improvements to technology and processes, the foundry has invested 5 million Euros in cutting edge dust extraction and exhaust air technology since 2017.

Voluntary carbon offsetting

The Managing Directors also keep an eye on the company's carbon footprint. They offset the greenhouse gas emissions generated by the company in 2020 by purchasing around 2,000 climate protection certificates. Consumption of coke, which is used as a fuel to fire the melting furnace, was also included in last year's calculation. "That means we have already voluntarily offset an additional 7,000 tonnes of CO₂," says Max Jankowsky assures us. Among other things, the money is used to support reforestation projects in America and Asia.

The foundry is working on other issues in order to reduce emissions, and prevent them from being generated in the first place. However, that is easier said than done. "Formulating high level political goals is one thing, but delivering them is quite another. The more you home in on specific situations, the clearer the challenges of the energy transition become," says the Managing Director, highlighting the smelting shop.

Policy goals versus the situation on the ground

The smelting process currently consumes 2.7 million kW of power each year. Switching from a coke-fired to an electric furnace

Anzeige/advertisement

JETZT

PARTNER

innovERZ.hub

WERDEN

Austausch. Vernetzung. Kooperation.

would quadruple consumption to around 11 million kW. "Aside from the investment of five to six million Euros that would be required, the existing energy infrastructure cannot meet that demand. Under current conditions, it would not be able to provide a stable power supply. And that's without even mentioning renewable energies," clarifies Max Jankowsky.

What is beyond dispute, in his view, is that action needs to be taken on climate protection and sustainability. One possible way forward would be to set energy and industrial policy on a sound basis at European level and ensure fair competition. "Climate protection generates increased costs. That will be clear to everyone. Whether supply chains will remain in Germany or not will depend on how the burden of responsibility is shared."

www.giesserei-loessnitz.de

Energieeffizienz-Potenziale heben

SAENA zeigt Unternehmen nachhaltige Wege in der Fertigung und im Fuhrpark auf

Realizing energy efficiency potential

SAENA guides companies towards sustainable approaches in production and fleet management

Nachhaltigkeitsthemen wie energieeffizientes und emissionsvermeidendes Produzieren gewinnen an Bedeutung. In der Automobilzulieferindustrie entwickeln sie sich zunehmend zu bestimmenden Wettbewerbsfaktoren. Sächsische Unternehmen können bei der Gestaltung effizienter Prozesse in der Fertigung, im Fuhrpark und in der Gebäudeinfrastruktur auf die Unterstützung der Sächsischen Energieagentur – SAENA GmbH bauen.

Steigende Energiepreise, knapper werdende Rohstoffe und immer strengere Klimaschutzauflagen treiben das Thema Energieeffizienz. „Unternehmen müssen diese Herausforderungen bewältigen und dabei zu wettbewerbsfähigen Preisen produzieren. Wir zeigen mit unabhängiger Information und Beratung sowie mit der Vernetzung zu Partnern gangbare Wege für den sächsischen Mittelstand auf, damit die Firmen mit innovativen Lösungen und Strategien ihre Energieeffizienz nachhaltig verbessern. Dabei spielen wir die Erfahrungen und Bedarfe aus der Praxis in die Politik zurück, damit wirksame Förderanreize gesetzt werden“, beschreibt SAENA-Geschäftsführer Dr. Tilman Werner die Aufgaben der Landesenergieagentur.

Um Energie einzusparen, muss man seine Verbräuche kennen. Hier setzt der Sächsische Gewerbeenergiepass an. Zertifizierte Berater erstellen eine umfassende energetische Betriebsanalyse und wirtschaftliche Bewertung. Mehr als 280 sächsische Unternehmen haben diesen Pass bisher erworben und profitieren so auch von Förderboni des Freistaates. Potenzieren können die Firmen ihr Wissen in Energieeffizienz- und Klimaschutz-Netzwerken. Hier arbeiten die Partner im Ideen- und Erfahrungsaustausch an konkreten Einsparzielen pro Unternehmen. Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass die Ziele in der Regel übererfüllt wurden. Viel Potenzial bietet das Thema Abwärme. Mit verschiedenen Tools gibt die SAENA Handlungshilfe, um Prozesswärme zu vermeiden bzw. intern als auch betriebsübergreifend zu nutzen.

Beratung zu Energieeffizienz in Firmen ist eine SAENA-Leistung.

SAENA provides companies with advice on energy efficiency.

Foto/Photo: pixabay/MVOPro



Ein relativ neuer Schwerpunkt, der den Unternehmen bei der Erreichung von Energieeffizienz- und Dekarbonisierungszielen hilft, ist die Flottenelektrifizierung. Hier informiert und berät die SAENA zur Fuhrparkanalyse, um Elektrifizierungs- und Einsparpotenziale zu ermitteln. Speziell für diesen Bereich und ausschließlich für Nutzer aus Sachsen hat die Energieagentur eine digitale Plattform entwickelt, die Erfahrungsberichte, Fachwissen, Marktübersichten, Arbeitshilfen und verschiedenen Analyse-Tools bereithält und kontinuierlich ausgebaut wird. Zu erreichen ist das Portal unter:

www.saena-fuhrparkmanagement.de

Sustainability issues such as energy-efficient and low emission production are gaining in significance. In the automotive supplier industry, they are increasingly becoming decisive factors for competitiveness. When it comes to designing efficient processes for production, vehicle fleets and buildings infrastructure, Saxon companies can count on the support of the Saxon Energy Agency (SAENA).

Rising energy prices, ever scarcer raw materials and increasingly stringent climate protection requirements are bringing energy efficiency to the fore. „Companies have to meet these challenges while continuing to manufacture their products at competitive prices. We guide small and medium-sized companies in Saxony towards practicable approaches, providing independent information and advice and partner networking to enable them to deploy innovative solutions and strategies to improve their energy efficiency in the long term. We

then feed back on grass roots experiences and requirements to policymakers to enable them to provide effective incentives,” explains SAENA Managing Director Dr. Tilman Werner, outlining the regional energy agency’s core functions.

In order to conserve energy, you have to know how much you are consuming. This is where the Saxon Commercial Energy Performance Certificate (“Gewerbeenergiepass”) comes in. Certified advisers carry out a comprehensive energy audit and economic appraisal. More than 280 Saxon companies have already obtained the Certificate, and as a result are now also benefiting from special bonuses from the Free State. The companies can expand their expertise through energy efficiency and climate protection networks, where partners identify specific savings targets for each company by exchanging ideas and experience. Results to date show that the targets are usually exceeded.

Waste heat has significant potential. SAENA uses a range of tools to provide practical guidance on how to avoid process heat or to utilize it internally or across companies.

One relatively new focus that is helping companies to achieve energy efficiency and decarbonization targets is fleet electrification. Here, SAENA provides information and advice on fleet analysis to identify the potential for electrification and savings. SAENA has developed a digital platform specifically for this area, and exclusively for users from Saxony. The platform provides experience reports, expertise, market surveys, practical guidance and a variety of analytical tools, and is continually expanded. The portal can be accessed at

www.saena-fuhrparkmanagement.de

www.saena.de



-NACHRICHTEN

Informationen aus dem Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen (AMZ)
News from the Saxony Automotive Supplier Network (AMZ)



Auftakt zur „Revolution in der Autowelt“

AMZ-Lounge eröffnet am 12. Oktober 2021 den 25. Internationalen Automobil-Jahreskongress

The “Revolution in the auto industry” kicks off

AMZ Lounge opens the 25th International Annual Congress of the Automotive Industry on October 12, 2021

Unter dem Motto „Revolution in der Autowelt“ lädt am 12. und 13. Oktober 2021 der 25. Internationale Jahreskongress der Automobilindustrie nach Zwickau ein. Ebenfalls bereits seit vielen Jahren Tradition ist, dass der Kongress mit der AMZ-Lounge eröffnet wird.

Zur Lounge, dem Jahrestreffen der mehr als 160 AMZ-Mitglieder, wird Bilanz gezogen und die weitere Netzwerkarbeit diskutiert. Im Mittelpunkt stehen die Branchenthemen, die Hersteller wie Zulieferer gleichermaßen bewegen: Elektrifizierung der Antriebe, automatisiertes und vernetztes Fahren, Automatisierung und Digitalisierung der Produktion. Als Referent steht u.a. Dr. Jan Spies auf der Agenda. Er verantwortet den Bereich Planung und Produktionstechnik der Volkswagen AG. Von ihm erwarten die AMZ-Mitglieder z.B. Aussagen zum zukünftigen Verhältnis von In-house-Fertigung beim OEM und Outsourcing-Projekten für Zulieferer.

Im Panel „Zurück in die Erfolgsspur“ werden Vertreter von Automobilherstellern, Zulieferern, Dienstleistern und aus Forschungseinrichtungen die aktuellen Branchenherausforderungen aus den verschiedenen Blick-

winkeln erörtern. Ein Thema dabei wird die Zulieferindustrie in Rumänien und der Wettbewerb mit Osteuropa sein.

Gastgeber der AMZ-Lounge ist erneut die DRH Vermögensverwaltung GmbH in Zwickau.

Der Internationale Kongress der Automobilindustrie zieht an beiden Tagen rund 300 Gäste an. Veranstaltet wird er von Anfang an von der IHK Chemnitz. AMZ ist seit vielen Jahren Kooperationspartner.

Under the title “Revolution in the auto industry”, the International Annual Congress of the Automotive Industry will be welcoming guests to Zwickau on October 12 and 13, 2021. And as has been the tradition for many years, the Congress will open with the AMZ Lounge.

The Lounge – the annual meeting of the AMZ’s 160-plus members – is an occasion to take stock and discuss further networking. The focus is on industry topics of concern both to manufacturers and to suppliers: powertrain electrification, automated and networked driving, and automation and digitalization of production.

Speakers will include Dr. Jan Spies, who is responsible for planning and production technology at Volkswagen AG. AMZ members can expect to hear his views on issues such as the likely future relationship between OEM in house production and out-sourced supplier projects.

The “Back to Success” panel will see representatives of automobile manufacturers, suppliers, service providers and research institutes discussing current industry challenges from various perspectives. One topic for consideration will be the supplier industry in Romania and competition with Eastern Europe.

The AMZ Lounge is once again being hosted by DRH Vermögensverwaltung GmbH in Zwickau.

The International Congress of the Automotive Industry attracts around 300 guests on both days and has been hosted from its inception by the Chemnitz Chamber of Commerce and Industry (IHK). AMZ has collaborated with the IHK on the event for many years.

**Mehr Informationen/
For further information:
www.amz-sachsen.de**

Schwierige Situation, aber kein Kahlschlag

AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel und Andreas Wächtler zur Lage der sächsischen Automobilzulieferer

Difficult situation but no bloodbath

AMZ network managers Dirk Vogel and Andreas Wächtler on the situation of Saxony's automotive suppliers

Automobilzulieferer befinden sich seit geraumer Zeit im permanenten Stresstest: Branchenwandel, Corona-Pandemie, Materialverfügbarkeit und Materialpreise heißen aktuelle Herausforderungen. Wie sächsische Zulieferer damit umgehen und welche Unterstützung sie im Netzwerk erhalten, hat „Autoland Sachsen“ im Gespräch mit den AMZ-Netzwerkmanagern Dirk Vogel und Andreas Wächtler erfahren.

Wie geht es den sächsischen Automobilzulieferern aktuell?

Dirk Vogel: Erfreulicherweise ist der befürchtete Kahlschlag nicht eingetreten. Die allermeisten Unternehmen steuern mit Überlegung und Weitsicht durch diese schwierige Situation. Unsere Umfragen unter den 200 größten sächsischen Zulieferern mit insgesamt 52.300 Beschäftigten haben ergeben, dass rund 2.000 Mitarbeiter durch Schließung und etwa 1.200 Mitarbeiter durch den Verkauf von Standorten betroffen sind, wobei letztere meist ihren Arbeitsplatz behalten. Nicht alles lässt sich mit dem Wandel zur E-Mobilität oder Corona erklären. Unternehmen haben die Zeit auch genutzt, um Strukturen zu bereinigen und Geschäft an für sie günstigere Standorte zu verlagern.

In Sachsen sind die größeren Zulieferer meist Konzern-Werke. Sind diese stärker vom Wandel betroffen als hiesige Mittelständler?

Dirk Vogel: Sie sind anders betroffen, denn zu den allgemeinen Herausforderungen kommt noch der konzerninterne Wettbewerb hinzu. Das heißt, sie müssen Themen finden, mit denen sie Mehrwert generieren und den Standort zukunftsfest machen.

Kann AMZ hierbei helfen?

Andreas Wächtler: Eindeutig ja. Wir merken nicht zuletzt am Zulauf neuer Mitglieder aus diesem Segment, dass die Expertise unseres Netzwerks gefragt ist. Beispielsweise haben wir in unseren Informationsveranstaltungen zum Konjunkturprogramm Fahrzeugbau des Bundes auf die Hilfen aufmerksam gemacht,

die es zur Modernisierung der Produktion in Richtung innovativer digitaler Fertigungsketten gibt. Das eröffnet konzerngebundenen sowie inhabergeführten Unternehmen gleichermaßen Möglichkeiten, ihre Wettbewerbsfähigkeit am Standort zu festigen. Wir haben hierzu viele Anfragen erhalten und begleiten bereits erste Projekte. Als Mitgestalter des Transformationsdialogs im Bund haben wir zudem darauf gesehen, dass nicht nur Vorhaben im Pkw-Bereich gefördert werden, sondern zu Mobilität in ihrer gesamten Breite.

Das Konjunkturprogramm zielt auch auf anwendungsorientierte FuE-Projekte zu neuen Fahrzeug- und Systemtechnologien. Wie nutzt AMZ diese Möglichkeit?

Andreas Wächtler: Wir bauen gegenwärtig ein Konsortium auf, das Innovationen zum automatisierten elektrischen Fahren und zu modernem nachhaltigem Interieur in einen Technologieträger integrieren wird. Damit stellen wir sächsische Produkt- und Verfahrenskompetenzen auf Zukunftsfeldern der Mobilität vor. In Sachsen arbeiten rund 5.000 Experten an automatisierten Fahrfunktionen. Auch in den Bereichen Elektronik, Sensorik und Leichtbau inklusive des Recyclings von Materialien gibt es viel sächsisches Know-how. Vor allem kleine und mittlere Unternehmen werden ihre Innovationsstärke in diesem Projekt vorstellen.

Ein bedeutender Teil der sächsischen Zulieferer ist im sinkenden Segment verbrennungsmotorischer Antrieb zu Hause. Wie bewältigen diese Unternehmen den Wandel?

Dirk Vogel: Diese Zulieferer sind in der Tat am meisten von der Transformation betroffen. Wir haben in Studien mit dem Chemnitz Automotive Institute CATI und in Roadshows in Unternehmen bereits seit 2016 den Wandel zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs prognostiziert und Alternativen für das angestammte Geschäft präsentiert. Es gab viele Zweifel am Hochlauf der E-Mobilität. Doch nun ist er da. Wer sich bisher noch nicht bei

batterieelektrischen Fahrzeugen positionieren konnte, der sollte die Chancen nutzen, welche die nächsten Fahrzeuggenerationen bieten. Als Netzwerk zeigen wir detailliert die Strategien der Hersteller zu Standorten, Modellen, Stückzahlen und Komponenten auf.

Für welche weiteren Themen sensibilisieren Sie Ihre Mitglieder?

Andreas Wächtler: Ein Lieferantenkriterium wird zukünftig die CO₂-neutrale Produktion sein. Wir haben in einem ersten Workshop diskutiert, dass hier erhebliche Anforderungen auf die Unternehmen zukommen. Alle Automobilhersteller haben sich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens bekannt und wollen bis 2050 klimaneutral sein. Auf dem Weg dorthin sind strenge Meilensteine gesetzt, auch für die Zulieferer. Wir werden gemeinsam mit unseren Mitgliedern Strategien erarbeiten, wie diese Vorgaben zu erfüllen sind.

Vor Corona war die Verfügbarkeit von Personal ein Dauerthema. Wie ist es jetzt darum bestellt?

Dirk Vogel: Dieses Thema kommt massiv wieder hoch, wie viele andere Themen auch, die vor Corona die Branche beschäftigt haben. Die Unternehmen benötigen Fachkräfte, u.a. in Fertigung und Logistik. Damit ploppt auch eine weitere Aufgabe auf, die beim Abmildern von Personalproblemen hilft: die Optimierung von Prozessen, beispielsweise durch Automatisierung, um mannlöse Nachtschichten zu fahren. Hier können die Unternehmen mit Digitalisierung und Integration moderner Produktionstechnologien viel erreichen. Wir stehen als Partner bei der Initiierung und Begleitung solcher und weiterer Vorhaben gern zur Verfügung.

Automotive suppliers have been undergoing a permanent stress test for some time now. Current challenges include the trans-



Andreas Wächtler (l.) und Dirk Vogel leiten das Netzwerk Automobilzulieferer Sachsen AMZ.

Andreas Wächtler (left) and Dirk Vogel head up Saxon automotive supplier network AMZ.

Foto/Photo: Frank Reichel

formation of the sector, the coronavirus pandemic, the availability of materials, and material prices. "Autoland Sachsen" talked with AMZ network managers Dirk Vogel and Andreas Wächtler to find out how Saxony's suppliers are dealing with these challenges and what support they're getting from the network.

How's it going for Saxon automotive suppliers at present?

Dirk Vogel: Thankfully, the corporate bloodbath we all feared has not come about. Most companies are taking a thoughtful and far-sighted approach to surviving this difficult situation. Our surveys of the 200 largest suppliers in Saxony – representing a total of 52,300 employees – have shown that around 2,000 employees have been impacted by closures and around 1,200 by sales of sites, although most of the latter have kept their jobs. Not everything can be explained by coronavirus and the shift to e-mobility. Companies have used the time to streamline their structures and relocate their business to more affordable locations.

The biggest suppliers in Saxony are mostly plants run by large corporations. Are these more strongly impacted by the shift than medium-sized, local companies?

Dirk Vogel: They're differently impacted, because in addition to the challenges faced by everyone, they face competition within the corporation. This means they have to find areas that will enable them to generate added value and ensure sites are viable going forwards.

Can AMZ help with this?

Andreas Wächtler: Yes, definitely. We're noticing, thanks in large part to the new members arriving from this segment, that our

network's expertise is in demand. Our information events on the German federal stimulus package for vehicle construction, for example, have drawn attention to the assistance that's available for the development of innovative digital production chains to modernize production. This opens up opportunities both for corporate and for family-owned companies to solidify their competitiveness at the location. We've received a lot of inquiries on this, and we're already providing support to some initial projects. As part of the nationwide dialog on transformation, we have also seen that it is not only projects relating to private vehicles that are being encouraged, but rather mobility in general.

The stimulus package also targets applied R&D projects looking at new vehicle and systems technologies. How is AMZ harnessing this opportunity?

Andreas Wächtler: We're currently putting together a consortium that will integrate automated electric vehicle innovations with a cutting-edge sustainable interior in a single technology carrier. This will allow us to showcase Saxon expertise in products and processes for the mobility of the future. Around 5,000 experts are working in Saxony on automated driving functions. Saxony is also home to a great deal of expertise in electronics, sensor technology, and lightweight engineering, including materials recycling. Small and medium-sized companies in particular will be showcasing their innovative strengths.

A significant proportion of Saxon suppliers are tied up with the declining combustion engine powertrain segment. How are these companies managing the change?

Dirk Vogel: These suppliers are in fact the most impacted by the transformation. We

have been predicting the shift to powertrain electrification and suggesting alternatives for traditional businesses since 2016, in studies with the Chemnitz Automotive Institute CATI and in company roadshows. There was a lot of doubt about the ramping up of e-mobility, but now it's here. Any company that hasn't yet managed to position itself on the market for battery-electric vehicles should take advantage of the opportunities presented by the next generation of vehicles. As a network, we are highlighting detailed manufacturer strategies with regard to sites, models, batch sizes, and components.

What other issues are you bringing to your members' attention?

Andreas Wächtler: One criterion for suppliers in the future will be carbon-neutral production. We've held an initial workshop to discuss the considerable demands that companies will be facing. All automobile manufacturers have committed themselves to the goals of the Paris Agreement on climate change and are aiming for climate neutrality by 2050. Achieving this will involve strict milestones, including for suppliers. We'll be working with our members to develop strategies for how to meet the requirements.

Before coronavirus, the availability of personnel was an ongoing issue. What's the current situation?

Dirk Vogel: This issue is coming up again in a big way, like many other issues that were preoccupying the sector pre-coronavirus. Companies need skilled workers in production, logistics, and other areas. And this brings up another issue, one that helps address the personnel problem: process optimization, for example through automation, in order to run unmanned night shifts. It's an area where companies can achieve a lot through digitalization and the integration of cutting-edge production technologies. We're happy to help initiate and support these and other projects.

AMZ-Kontakt/AMZ-contact:
Dirk Vogel, vogel@amz-sachsen.de
Andreas Wächtler,
waechtler@amz-sachsen.de

Wie Elektromobilität Anforderungen in der Lieferkette verändert

Im AMZ-Arbeitsforum E-Mobilität kommen Erfahrungssuchende und Erfahrungsvermittelnde zum Austausch zusammen

How electric mobility is changing supply chain requirements

The AMZ E Mobility Work Forum brings together people looking for expertise with those who are willing to contribute it for discussions

Seit mehr als fünf Jahren stehen die Herausforderungen für Zulieferer und Dienstleister rund um Elektromobilität ganz oben auf der AMZ-Agenda. Mit Studien, Workshops sowie Projektentwicklung unterstützt das Netzwerk seine Mitglieder bei diesem Transformationsprozess. Das zeigt Wirkung, denn Unternehmen spielen ihr Wissen ins Netzwerk zurück.

AMZ-Netzwerkmanager Andreas Wächtler konstatiert, dass immer mehr Mitglieder Fuß fassen in der elektromobilen Wertschöpfungskette. „Sie teilen ihre Erfahrungen im Netzwerk und tragen bei, dass noch mehr an dieser Entwicklung partizipieren, die gerade in Europa mit hoher Dynamik erfolgt. Mit dem Arbeitsforum E-Mobilität haben wir eine Plattform geschaffen, auf der die Mitglieder den Trend reflektieren und bewerten.“

Ein Mitglied, das bereits über umfangreiche Erfahrungen für elektromobile Produktionsthemen verfügt, ist Exakt Systems. Das 2004 in Polen gegründete Unternehmen hat sich zu einem führenden Qualitätsdienstleister für Automobilhersteller und Zulieferer in Europa entwickelt. In Deutschland agiert es in Görlitz, Neubrandenburg, Wolfsburg und Zwickau.

Exakt Systems hat u. a. Wissen zur Qualitätskontrolle im Bereich Batterie für E-Fahrzeuge aufgebaut und prüft Teile und Komponenten für Batteriehersteller. Für einen großen deutschen Automobilbauer realisiert das Unternehmen Korrosionsschutz für Bauteile mit direktem E-Mobilitäts-Bezug. Die Auslagerung dieses Prozesses erfolgt unter Beibehaltung der ursprünglichen Lieferkette – Exakt Systems ist Schnittstelle zwischen Zulieferer und OEM-Kundenwerk und auch für die Logistik verantwortlich.

Zu den Arbeiten des Qualitätsdienstleisters

gehört mittlerweile ebenso das Modernisieren und Adaptieren von E-Fahrzeugen, die vor Auslieferung auf den neuesten digitalen Stand gebracht werden müssen. Ein solches Projekt wurde kürzlich in Belgien umgesetzt. Hier war das Batteriemanagementsystem nachträglich zu optimieren. Für die vielfältigen Aufgaben rund um E-Mobilität bauen die Mitarbeiter von Exakt Systems ihre Kompetenzen zielgerichtet aus, u. a. in der eigenen Quality Academy. Qualifizierungen stellen sie mit dem Erwerb entsprechender Zertifizierungen unter Beweis, beispielsweise für das Arbeiten mit Hochspannung.

„Das Beispiel Exakt Systems zeigt, wie der Wandel zur E-Mobilität das Anforderungsbild für Qualitätsdienstleister verändert und welche neuen Kompetenzen hier gebraucht werden. Ähnlich gestaltet sich das auch für andere Glieder der Lieferkette“, betont Andreas Wächtler. Er verweist darauf, dass AMZ dem Thema E-Mobilität weiterhin hohe Priorität einräumt. Erfahrungssuchende und Erfahrungsvermittelnde sind jederzeit willkommen.

For more than five years, the challenges facing suppliers and service providers regarding electric mobility have been right at the top of the AMZ agenda. The network provides studies, workshops and project development to support its members with this transformation process. Its initiatives are having an impact, because companies are feeding their knowledge back into the network.

AMZ network manager Andreas Wächtler observes that an increasing number of members are gaining a foothold in the electric mobility value cre-



Das Thema batterieelektrische Mobilität hat in der AMZ-Netzwerkarbeit weiterhin hohe Priorität.

Foto: Volkswagen

ation chain. „They are sharing their experiences with the network and helping more members to participate in this development, which is currently gaining momentum in Europe. The E Mobility Work Forum is a platform we've created to enable members to reflect on and evaluate the trend.“ One member that already has extensive experience of electric mobility production is Exakt Systems. The company, founded in Poland in 2004, has grown into a leading quality service provider for European automobile manufacturers and suppliers. It has German operations in Görlitz, Neubrandenburg, Wolfsburg and Zwickau.

Exakt Systems has built up expertise in quality control for electric vehicle batteries and tests parts and components for battery manufacturers. It provides a large German automotive manufacturer with corrosion protection for components used directly in e mobility. This process is being outsourced while maintaining the original supply chain – Exakt Systems acts as an interface between suppliers and the OEM customer's works and is also responsible for logistics. The role of quality service provider now also includes the modernization and adaptation of electric vehicles, which must be updated



The AMZ's networking activity is continuing to give high priority to battery electric mobility.

Foto: Volkswagen

prior to delivery to meet the latest digital standards. The company has recently implemented one such project in Belgium, where the battery management system had to be optimized at the end of the process.

Exakt Systems employees are expanding their expertise to enable them to tackle the diversity of tasks relating to e-mobility, including through the company's in-house Quality Academy. They are acquiring proven qualifications in the form of the relevant certifications, for instance for work with high voltages.

"The Exakt Systems example shows how the switch to e mobility is changing the demands placed on quality service providers and demonstrates the new competencies being used here. A similar picture is also emerging for other links in the supply chain," emphasizes Andreas Wächtler. He underlines that AMZ is continuing to give priority to e mobility issues. People looking for expertise and willing to contribute it are welcome at any time.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:
Andreas Wächtler
waechtler@amz-sachsen.de

Wettbewerbsfähigkeit stärken *Enhancing competitiveness*

AMZ fördert Kompetenzaufbau der Zulieferer

AMZ promotes competence building of suppliers

7. September 2021

Zusatztermin: 8. September 2021

Elektromobilitätsstrategien der Hersteller – BMW, Mercedes Benz, Opel, Ford
Der Workshop vermittelt detaillierte Einblicke in die Strategien dieser Hersteller sowie in deren Planungen zu Standorten, Fahrzeugen, Stückzahlen und Komponenten.

September 7, 2021

additional date: September 8, 2021

Manufacturers' electric mobility strategies – BMW, Mercedes Benz, Opel, Ford
The workshop provides detailed insights into the manufacturers' strategies, and into their planning on sites, vehicles, batch sizes and components

15. September 2021

Internationales Vertragsrecht

Der Workshop gibt Tipps zu Aspekten, die für die Ausarbeitung von internationalen Lieferantenverträgen von Bedeutung sind.

September 15, 2021

International contract law

The workshop provides tips on issues that are relevant to the preparation of international supplier contacts.

28. September 2021

PRAXIS Workshop Preisverhandlungen

Aufbauend auf dem Basis-Workshop zu schwierigen Preisverhandlungen vermittelt der Online-Praxisworkshop neues „Taktikfutter“ für Verhandlungen. Es gibt Hintergrund-Wissen und Tipps vom Verhandlungsexperten Hans-Andreas Fein. Firmenspezifische Fallbeispiele können im kleinsten Rahmen besprochen werden.

September 28, 2021

REAL WORLD price negotiations workshop

Building on the Basics Workshop on difficult price negotiations, the online practical workshop provides further tips on negotiating tactics, with background information and advice from negotiation expert Hans-Andreas Fein. Company specific case studies are discussed in small groups.

Mitglieder von AMZ sowie der Netzwerke automotive thüringen, MAHREG und ofraCar erhalten vergünstigte Konditionen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: www.amz-sachsen.de

Members of AMZ, as well as of the automotive supplier network automotive thüringen, MAHREG and ofraCar, can attend at a preferential price.

For further information and to register, please visit www.amz-sachsen.de



In Seminaren und Workshops fördert AMZ den Kompetenzaufbau bei Automobilzulieferern.

AMZ helps automotive suppliers build their expertise with seminars and workshops

Foto/Photo: Archiv Autoland Sachsen

Herzlich willkommen im Netzwerk

AMZ begrüßt neue Mitglieder und stellt sie kurz vor

AB Elektronik Sachsen GmbH

Das Unternehmen in Klingenberg am Tharandter Wald entwickelt und produziert innovative Temperatur-, Druck- und Qualitätssensoren für Flüssigkeiten und ist seit drei Jahrzehnten ein anerkannter Partner der Automobilindustrie. Heute gehört das 1991 gegründete Unternehmen zur AVX Gruppe mit Sitz in den USA und baut seine Marktposition auch im Bereich Elektromobilität stetig weiter aus. Auf derzeit 11.500 Quadratmetern Gesamtfläche bieten Produkt- und Prozessentwicklung inklusive Logistik, Muster- und Werkzeugbau sowie Testlabor und die hoch automatisierte Montagetechnik mehr als 500 Beschäftigten einen sicheren Arbeitsplatz.

www.abelektronik.de



Die AB Elektronik Sachsen GmbH begeht 2021 ihr 30-jähriges Bestehen.

AB Elektronik Sachsen GmbH is celebrating its 30th anniversary in 2021.

Foto/Photo: AB Elektronik

ILOS Industrie Logistik Service s.r.o.

Der tschechische Outsourcing-Spezialist verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in den Bereichen Baugruppenmontage, Oberflächenveredelung, PUR-Schäumen, Thermisches Verbinden, Nacharbeiten und Qualitätssicherung. Standorte befinden sich in Aš nahe dem bayerischen Selb und in Jirkov 70 Kilometer südlich von Chemnitz. Für die Automotive-Branche werden verschiedene Montagetätigkeiten, u. a. für Luftausströmer, Entlüftungsklappen sowie Verteilergehäuse, durchgeführt. Aufgrund der Nähe zu Sachsen kann ILOS sächsische Firmen bei Kapazitätsengpässen unterstützen. Mit der AMZ-Mitgliedschaft will das Unternehmen zudem seine Sichtbarkeit erhöhen, z. B. mit gemeinsamen Messebesuchen, und in der Zusammenarbeit Lösungen für die im ständigen Wandel befindliche Automotive-Branche finden.

www.ilos.cz

Selectrona GmbH

Mit Komponenten für Batteriemanagementsysteme und 48V-Technologie ist das Unternehmen bereits im Bereich der neuen Mobilität unterwegs. Der rund 390 Mitarbeiter zählende Spezialist für die Entwicklung und Fertigung hochkomplexer Metall-Kunststoff-Hybrid-Bauteile sowie ebensolcher Baugruppen mit elektronischen und mechanischen Komponenten ist in Sachsen am Hauptsitz in Dippoldiswalde-Reinholdshain

sowie in Schlottwitz vertreten. Einen weiteren Standort gibt es im tschechischen Košťany. Das Leistungsspektrum umfasst die gesamte Konstruktions- und Fertigungskette. Die AMZ-Mitgliedschaft möchte Selectrona u. a. nutzen, um sich im Wirtschaftsraum Ost sowie in Deutschland noch bekannter zu machen, neue Kontakte in der Branche zu knüpfen und aus den Veranstaltungen des Netzwerks Impulse für die eigene Weiterentwicklung zu gewinnen.

www.selectrona.com

STEMA Metalleichtbau GmbH

Mit heute mehr als 350 individuellen Trailer-Modellen gehört das Unternehmen zu den deutschlandweit führenden Herstellern universeller Pkw-Anhänger und innovativer Transportlösungen für den professionellen Einsatz sowie das Heimwerkersegment. 2021 begeht STEMA das 70-jährige Firmenjubiläum und kann auf 1,5 Millionen produzierte Anhänger zurückblicken.

www.stema.de

Professur für Mess- und Sensortechnik an der TU Chemnitz

Auf den Feldern Nanokompositsensoren, Impedanzspektroskopie, drahtlose Sensoren sowie Energiespeicher-Diagnose forscht die Professur. U. a. wurden auf Basis der Impedanzspektroskopie neue Ansätze zur Speicher- und Batteriediagnose entwickelt.

www.tu-chemnitz.de/etit/messtech

WEMA Glauchau GmbH

In der Tradition der 1909 gegründeten WOTAN-Werke entwickelt, konstruiert und produziert das Unternehmen Präzisions-schleifmaschinen. Darauf werden unter anderem Teile für alle Bereiche der Mobilität bearbeitet, so auch für Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge. Zum Produktportfolio gehören Außen-, Innen-, Universal- und Wälzlagerschleifmaschinen sowie Sonderlösungen. Mit der Technik aus Glauchau ist darüber hinaus auch das Schleifen von Flächen, Formen, Bohrungen und Gewinden möglich. Das Unternehmen bietet seine Maschinen und Services als Teil der weltweit agierenden NSH Group, deren Hauptsitz sich in Chemnitz befindet, auf allen Kontinenten an.

www.wema-glauchau.de

Wenzel Messtechnik Leipzig GmbH

Das Unternehmen offeriert mit einem Team aus qualifizierten Mess- und Servicetechnikern taktile sowie optische Messtechnik bis zur industriellen Computertomographie und verfügt über ein hochmodernes, zugangsüberwachtes Messzentrum. Kunden werden unterstützt bei der Programmierung von Messabläufen sowie Wartung und Reparatur ihrer Messmaschinen. Das Leipziger Unternehmen ist speziell für alle Maschinen der Wenzel Group als unabhängiger Servicepartner zertifiziert.

www.wenzel-leipzig.de

Welcome to the network

Saxony Automotive Supplier Network introduces its newest members



1,5 Millionen Anhänger hat STEMA in ihrer 70-jährigen Geschichte gefertigt.

STEMA has manufactured 1.5 million trailers over its 70-year history.

Foto/Photo: STEMA

AB Elektronik Sachsen GmbH

The company, based in Klingenberg in Saxony, develops and produces innovative temperature, pressure, and quality sensors for liquids and has been a recognized partner of the automotive industry for three decades. Today the company, which was founded in 1991, is part of the USA-based AVX Group and is continually expanding its market share, including in electric mobility. Over a total area of 11,500 square meters, its product and process development activities include logistics, prototypes, test laboratory, and highly automated assembly technology, providing secure employment for a workforce of over 500

www.abelektronik.de

ILOS Industrie Logistik Service s.r.o.

The Czech outsourcing specialist has more than 20 years' experience in component assembly, surface finishing, PUR foams, thermal bonding, reworking, and quality assurance. It has sites in Aš, close to Selb in Bavaria, and Jirkov, 70 kilometers south of Chemnitz, and carries out various assembly operations for the automotive industry, including for air outlets, ventilation flaps, and distributor housings. ILOS's proximity to Saxony allows it to support Saxon firms in the event of capacity constraints. By becoming a member of AMZ, the company is also eager to raise its profile, for example through joint visits to trade fairs, and to

collaborate on solutions for the constantly changing automotive sector.

www.ilos.cz

Selectrona GmbH

With its components for battery management systems and 48 V technology, the company is already active in the new mobility sector. The specialist in the development and production of highly complex metal and plastic hybrid components and similar assemblies with electronic and mechanical components has a workforce of around 390, a branch in Schlottwitz, and is headquartered in Dippoldiswalde-Reinholdshain, Saxony. It has a further site in Košťany, Czech Republic. Its range of services covers the entire design and production chain. Selectrona hopes to use its AMZ membership to become even better known in Germany and East European markets, make new contacts, and stimulate its own development through network events.

www.selectrona.com

STEMA Metalleichtbau GmbH

With more than 350 individual trailer models, the company is one of Germany's leading producers of universal passenger car trailers and innovative transport solutions for the professional and DIY sectors. STEMA celebrates its 70th anniversary in 2021 and can look back on production of 1.5 million trailers.

www.stema.de

Department of Measurement and Sensor Technology at Chemnitz University of Technology

The department is researching nanocomposite sensors, impedance spectroscopy, wireless sensors, and energy storage system diagnostics. Among other things, its work on impedance spectroscopy is laying the groundwork for the development of new approaches to memory and battery diagnostics.

www.tu-chemnitz.de/etit/messtech

WEMA Glauchau GmbH

The company designs, develops, and manufactures precision grinding machines in the tradition of WOTAN-Werke GmbH, which was founded in 1909. These machines are then used to manufacture parts for all mobility segments, including electric and hydrogen-powered vehicles. WEMA's product portfolio includes external, internal, universal, and roller bearing grinding machines as well as specialized solutions. Glauchau technology also makes it possible to grind surfaces, molds, holes, and threads. The company supplies its machines and services to all continents as part of the global NSH Group, which is headquartered in Chemnitz.

www.wema-glauchau.de

Wenzel Messtechnik Leipzig GmbH

With a team of qualified metrologists and service engineers, the company offers products and services ranging from tactile and optical measuring technology to industrial computer tomography and has a state-of-the-art, access-controlled measuring center. It assists customers with the programming of measurement procedures and with the maintenance and repair of their measuring machines. The Leipzig company is specially certified as an independent service partner for all Wenzel Group machines.

www.wenzel-leipzig.de

Neue Persönlichkeiten, neue Impulse

Experten aus der Industrie und Interessensvertreter der Wirtschaft verstärken den AMZ-Beirat

New people, new momentum

Stakeholders and industry experts in the industry join the AMZ Advisory Council

Ingo Bach, Schnellecke Logistics Sachsen

Ingo Bach folgt auf Ralph Hoyer als Geschäftsführer der sächsischen Schnellecke-Standorte und als AMZ-Beirat. Der Diplom-Ingenieur für Fertigungstechnik und MBA hat für Schnellecke und weitere Unternehmen Projekte im Ausland geleitet, bevor er 2017 die Schnellecke-Aktivitäten in Leipzig übernahm und seit Jahresbeginn 2021 auch die weiteren sächsischen Standorte leitet.

Ingo Bach is succeeding Ralph Hoyer as Managing Director of Schnellecke's Saxony sites and a member of the AMZ Advisory Council. He is a qualified production technology engineer, holds an MBA and managed a number of overseas projects for Schnellecke and other companies before taking over responsibility for Schnellecke's Leipzig operations in 2017 and other Saxon sites in early 2021.



Guido Glinski, FEP Fahrzeugelektrik Pirna

Guido Glinski hat zum 1. Februar 2021 die Funktion des Geschäftsführers bei der FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG übernommen. Der 54-jährige Diplom-Ingenieur für Kunststofftechnik folgt in diesem Amt und auch als AMZ-Beirat auf Peter Weber. Guido Glinski verfügt über 25-jährige Managementenerfahrungen in der Automobilzulieferindustrie. So hat er u. a. für einen Interieurhersteller ein Werk über viele Jahre geleitet und dabei deutlich ausgebaut.

Guido Glinski became Managing Director of FEP Fahrzeugelektrik Pirna GmbH & Co. KG on February 1, 2021. The 54 year old polymer technology engineer replaces Peter Weber in this role and on the AMZ Advisory Council.



Guido Glinski has 25 years of management experience in the automotive supplier industry and managed an interiors manufacturing plant for a number of years, expanding it significantly.

Christoph Neuberg, IHK Chemnitz

Christoph Neuberg ist stellvertretender Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Chemnitz. Mit seiner Berufung setzen AMZ und IHK die seit vielen Jahren bewährte Zusammenarbeit fort, die sich insbesondere auf die Bereiche Veranstaltungen und Markterkundungen erstreckt.

Christoph Neuberg is Deputy Managing Director and Director for Regional Policy at the Chemnitz Chamber of Commerce and Industry. His appointment represents a continuation of the long-standing partnership between AMZ and the Chamber of Commerce and Industry, particularly on events and market research.



Mario Schäfer, Pierburg Pump Technology

Mario Schäfer leitet seit 2017 das sächsische Werk Hartha der zum Rheinmetall-Konzern gehörenden Pierburg Pump Technology GmbH. Der 40-jährige gelernte Kfz-Mechaniker und diplomierte Maschinenbau-Ingenieur war bereits als Werksstudent bei Pierburg und hat nach dem Studium verschiedene Managementfunktionen ausgeführt. Den Austausch in Netzwerken sieht er als wichtigen Wissens- und Erfahrungsgewinn für alle Beteiligten.

Mario Schäfer has been managing Pierburg



Pump Technology GmbH's Hartha plant since 2017. The company forms part of the Rheinmetall Group. The 40-year old qualified automotive technology engineer has held a number of management positions since qualifying as a student trainee at Pierburg and believes that networks are an important forum for sharing knowledge and experience.

Udo Schleif, Linamar

Den Blick eines global tätigen Zulieferers mit Sitz in Übersee bringt Udo Schleif in den Beirat ein. Der Diplom-Ingenieur für Kfz-Technik mit einem Abschluss der Westsächsischen Hochschule Zwickau arbeitet seit 2002 für den kanadischen Linamar-Konzern. Seit 2018 trägt er Verantwortung für dessen europäischen Standorte, zu denen drei Werke in Sachsen gehören.

Udo Schiff brings the perspective of a global supplier based in a different country to the Advisory Council. The qualified automotive technology engineer studied at the Zwickau University of Applied Sciences and has worked for the Canadian Linamar Group since 2002. He has been responsible for the Group's European sites since 2018, including three plants in Saxony.



Das AMZ-Team freut sich auf die Zusammenarbeit mit den neuen Beiratsmitgliedern. Ein herzliches Dankeschön gilt den ausgeschiedenen Beiräten Ralph Hoyer, Peter Weber und Michael Stopp für ihre langjährige Mitarbeit.

The AMZ team is looking forward to working with the new Advisory Council members. Our heartfelt thanks go to Ralph Hoyer, Peter Weber and Michael Stopp for their many years of work on the Advisory Council.

Online flexibel und nachweisbar schulen

Pierburg-Werk Hartha hat mit AMZ-Unterstützung eine digitale Lernplattform aufgebaut

Online training: a flexible system with verifiable results

Pierburg factory in Hartha launches digital training platform with the support of AMZ

Nicht erst seit Corona meldet die Industrie verstärkten Digitalisierungsbedarf an. Vor allem bei wiederkehrenden Aufgaben in der betrieblichen Qualifizierung sehen Unternehmen Potenziale für ein effizienteres Arbeiten.

Im Werk Hartha der Pierburg Pump Technology GmbH wurde die jährlich notwendige Arbeitssicherheitsunterweisung im vierten Quartal 2020 erstmals digital durchgeführt. Die Mitarbeiter haben einen personalisierten Link erhalten und konnten an PC's in den Pausenräumen, am heimischen Laptop oder per Smartphone die Schulung zu einer für sie passenden Zeit absolvieren. Damit verbunden war eine Lernerfolgskontrolle. Deren Bestehen wird dokumentiert und ist somit für Arbeitnehmer wie Arbeitgeber nachweisbar.

„Die Inspiration zum Aufbau dieser Online-Schulungsplattform haben wir von der Auto_ID-Roadshow Anfang 2020 mitgenommen“, berichtet Personalleiterin Anja Otto-Ebermann. In dem von AMZ geführten Auto_ID-Projekt bauen Partner aus Industrie und Wissenschaft ein branchen- und regionalspezifisches Netzwerk „Digitales Lernen“ auf, das Automobilkompetenz, digitale Kompetenz und passgenaue didaktische Konzepte für unterschiedliche Zielgruppen miteinander verbindet.

Pierburg hat in puncto Online-Schulungen nicht bei null angefangen. In dem Unternehmen der Rheinmetall AG gab es diese Form der Wissensvermittlung bereits. „Das war bisher auf PC-Arbeitsplätze beschränkt. Wir sind jedoch ein Produktionsstandort und brauchen vor allem ein Format für gewerbliche Mitarbeiter. Das haben wir mit AMZ-Unterstützung etabliert“, erklärt Anja Otto-Ebermann.

Pierburg hat die Inhalte geliefert, die Auto_ID-Partner setzten sie didaktisch um. Entstanden ist eine Lernplattform, die einen Mix an Präsentationen, Videos und Tutorials enthält. „Unsere Erfahrungen zeigen, dass diese Form gut ankommt, weil man unab-



Digitale Weiterbildung gewinnt an Bedeutung. Im AMZ-Projekt Auto_ID erhalten Unternehmen Unterstützung für die praktische Umsetzung.

Digital training is becoming increasingly popular. The Auto_ID project provides companies with practical guidance on setting up online training platforms.

Foto/Photo: oberholster venita/pixabay.com

hängig von Ort und Zeit die notwendige Weiterbildung absolvieren kann und eine echte Rückkopplung bekommt. Das ist bei Schulungen im ‚Klassenraum-Format‘ nicht der Fall“, sagt die Personalleiterin und verhehlt auch nicht, dass einiges an Vorbereitungsarbeiten geleistet werden muss. „Wenn man den Grundstock hat, ist es jedoch um einiges einfacher, weitere Schulungen aufzusetzen“, betont sie und verweist darauf, dass weitere Themen bereits in Bearbeitung sind. Mit Hilfe von Auto_ID wurden seit 2018 fünf digitale bzw. hybride Schulungsprojekte umgesetzt. Weitere Unternehmen haben ihren Bedarf bereits angemeldet.

The industry's increasing trend towards digitization predates the COVID 19 pandemic. Companies see the potential of regular workplace training to promote greater efficiency.

The fourth quarter of 2020 was the first time Pierburg Pump Technology GmbH's Hartha plant used a digital platform to deliver its annual safety training. Employees used a personalized link to complete the training using their phone, home PC or the computers available in the break

room, at a time that suited them. Workers also undertook a test to assess their learning. The system keeps a record of employees who have completed the training, which can be accessed both by staff and the company.

“The inspiration for this online training platform came from the Auto_ID roadshow in early 2020,” says HR Manager Anja Otto-Ebermann. The Auto_ID project is headed up by the AMZ and brings together industry experts and scientists to develop a sector- and region-specific digital learning network that includes automotive expertise, digital competence, and tailor-made teaching for a range of target groups.

Pierburg did not have to start from scratch in setting up the training platform, as Rheinmetall AG already had a similar system in place. “The existing system could only be used at PC workstations. What we needed was a format that would work for employees in manufacturing and production roles. AMZ support helped us to develop that,” explains Anja Otto-Ebermann.

While Pierburg provides the training content, the Auto_ID partners can deliver it as they see fit. The training platform provides a mix of presentations, videos and tutorials. “People like this format because they can complete the required training at a time and in a place that suits them. The system also provides them with appropriate feedback. That's completely different from training in a traditional classroom format,” adds the HR Manager, who does not disguise the fact that quite a lot of preparatory work is still required. “Once you have that solid foundation in place, adding other training content is a lot easier,” Ms Otto-Ebermann emphasized, adding that Pierburg is already working on other training topics.

Five digital/hybrid training projects have been implemented with the help of Auto_ID since 2018. Other companies have already registered their interest.

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Ronny Wagler

wagler@amz-sachsen.de

Eine weltweit einzigartige Pilotanlage der Orbitalwickeltechnologie zur Fertigung komplexer Strukturbauteile ist Teil der Chemnitzer Leichtbau-Kompetenzen. Die Stadt gehört mit ihren Forschungseinrichtungen und Unternehmen zu einem führenden europäischen Leichtbau-Standort.

Chemnitz' expertise in lightweight construction includes a globally unique continuous orbital wrapping pilot system, which is used to manufacture complex structural components. The city's research institutions and specialist companies make it a leading European center for lightweight engineering.

Foto/Photo: Wolfgang Thieme



Den Leichtbau-Standort Europa stärken

AMZ koordiniert Internationalisierungsprojekt der Europäischen Leichtbau-Cluster-Allianz ELCA

Strengthening Europe's expertise in lightweight construction

AMZ coordinates European Lightweight Cluster Alliance (ELCA) internalization project

ELCA (European Lightweight Cluster Alliance) steht für das größte Leichtbau-Cluster Europas. Ziel ist, die Technologieführerschaft des Kontinents bei der Schlüsseltechnologie Leichtbau zu stärken. Dazu trägt ein Internationalisierungsprojekt unter Leitung des Netzwerks AMZ bei.

Unter der Dachmarke „Lightweight made in Europe“ arbeitet AMZ mit weiteren Netzwerken aus Frankreich, Italien, Polen und Spanien daran, europäische Leichtbau-Produkte und -Dienstleistungen auf Drittmärkten zu platzieren. Die ELCA-Partner haben vier Mobilitätsbranchen im Blick. Neben der Automobilindustrie sind das die Bahntechnik, die Luft- und Raumfahrt sowie der Schiffbau.

Zum Vorgehen informiert Dr. Katharina Schöps, verantwortlich für EU-Projektmanagement bei AMZ: „Im ersten Schritt analysieren wir erfolgversprechende Märkte, wobei die USA und Japan als reife Märkte sowie Indien und Regionen Lateinamerikas als weniger reife Märkte als Ausgangspunkt dienen.

Aufbauend darauf organisieren wir Sondierungsbesuche in den identifizierten Ländern und entwickeln schließlich die gemeinsame Internationalisierungsstrategie sowie die Roadmap zur Umsetzung.“ Damit soll eine europäische Leichtbau-Community geschaffen werden, die vor allem kleinen und mittleren Unternehmen Chancen eröffnet, in einer starken Gemeinschaft neue Geschäftsfelder zu erschließen. Eine erste Sondierungsreise – wenn auch digital – ist für Oktober in die US-amerikanische Auto-Region Detroit geplant. Physische Besuche werden für Januar 2022 nach Dubai und für März 2022 nach Ohio vorbereitet.

Bereits jetzt sind im ELCA-Netzwerk mehr als 400 Großunternehmen, fast 700 KMU sowie über 160 Forschungseinrichtungen aus elf Ländern vertreten.

The ELCA (European Lightweight Cluster Alliance) is Europe's largest lightweight construction cluster. Its aim is to strengthen the continent's position as a leader in the key technology of lightweight construction. The AMZ network is heading up an internationalization project to help with these efforts.

made in Europe“ to bring European lightweight construction products and services to third country markets. The ELCA partners are keeping an eye on four mobility sectors: aviation and aerospace, rail technology, shipbuilding and the automotive industry.

Dr. Katharina Schöps is responsible for EU project management at AMZ, and had this to say about the project: “The first stage involves analyzing promising markets: We're looking at mature markets like the USA and Japan, as well as less mature markets like India and regions in Latin America. We will then arrange exploratory visits to promising countries before developing a joint internationalization strategy and a roadmap for implementing it.” The aim is to create a strong European lightweight construction community that will give everybody, particularly SMEs, the opportunity to tap into new markets. An initial exploratory visit – albeit digital – to the Motor City of Detroit in the US is already scheduled for October. Face-to-face visits to Dubai in January 2022 and Ohio in March 2022 are also in preparation.

The ELCA network currently represents more than 400 large companies, just under 700 SMEs and over 160 research institutions across eleven countries.



AMZ is working with networks in France, Italy, Poland and Spain under the umbrella brand “Lightweight

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Dr. Katharina Schöps

schoeps@amz-sachsen.de



Chemnitz wird 2025 als Kulturhauptstadt Europas renommierte Veranstaltungen bieten, die über das reine Kulturthema hinausreichen. Dazu gehört die Ausrichtung der International Instrumentation and Measurement Technology Conference (I2MTC), eine der weltweit bedeutendsten Konferenzen im Bereich Sensorik. Wesentlichen Anteil daran, dieses Event nach Chemnitz und damit erstmals nach Deutschland zu holen, hat ein AMZ-Mitglied: die Professur für Mess- und Sensortechnik an der TU Chemnitz unter Leitung von Prof. Olfa Kanoun.

As a European Capital of Culture 2025, Chemnitz will host a number of prestigious events, some of which will go beyond culture per se. These will include the International Instrument and Measurement Technology Conference (I2MTC), one of the world's biggest sensor technology conferences. An AMZ member has played a crucial role in bringing the event to Germany for the first time: the Department for Measuring and Sensor Technology at Chemnitz University of Technology, headed up by Professor Olfa Kanoun.

Foto/Photo: Jacob Müller

Konkrete Anwendungen gefragt

AMZ-Workshop zu Mess- und Sensortechnik bei Li-Ionen-Batterien

Seeking real-world applications

AMZ workshop on measuring and sensor technology for Li-ion batteries

Forschungs- und Anwendungsaspekte zu Lithium-Ionen-Batterien waren Gegenstand eines AMZ-Workshops im Mai 2021.

Prof. Olfa Kanoun und Dr. Thomas Keutel von der Professur für Mess- und Sensortechnik an der TU Chemnitz berichteten u.a. zu Forschungen an der impedanzbasierten Batteriediagnose sowie am intelligenten Batteriegehäuse.

Für die Axxellon GmbH Glauchau, Elektronikentwickler im Bereich Hochleistungs-Lithium-Ionen-Akkumulatoren, sind die vorgestellten Möglichkeiten zur eingebetteten Impedanzmessung ein Weg, den es weiter zu verfolgen gelte, sagte Geschäftsführer Uwe Zimmermann. Das 26 Mitarbeiter zählende Unternehmen sucht kontinuierlich nach Innovations- und Kooperationsansätzen. Wichtig sind generell neueste Lösungen bei Sensorik und Messmethoden, die die Forschungsphase bereits hinter sich gelassen haben.

An AMZ workshop in May 2021 looked at the latest research on Li-ion batteries and practical applications for the technology.

Professor Olfa Kanoun and Dr Thomas Keutel from the Department for Measuring and Sensor Technology at Chemnitz University of Technology gave presentations on research into impedance-based battery diagnostics and intelligent battery enclosures, among other topics.

Axxellon GmbH Glauchau, which develops electronics for high-performance lithium-ion batteries, believes that embedded impedance-based methods are extremely promising, according to Managing Director Uwe Zimmermann. The company has 26 employees and is always on the lookout for innovations and new partnerships. Its focus is cutting edge sensor and measurement solutions that are already out of the research phase.

Wachstumsfeld Sensorik

Innovationscluster SenSa veröffentlicht Trendmonitor

Sensor technology: a growth sector

SenSa innovation cluster publishes trend monitor

Der globale Sensorik-Umsatz hat sich von 2010 zu 2020 auf mehr als 205 Milliarden Euro verdoppelt. Zum stärksten Abnehmer ist der Fahrzeugbau gewachsen – Tendenz weiter steigend. Zu diesen Ergebnissen kommt der Trendmonitor 2021 des Innovationsclusters Sensorik Sachsen SenSa, das von AMZ geführt wird.

Wesentliches Zukunftspotenzial für sächsische Akteure sieht das SenSa-Team in den folgenden acht Trends: flexible (inkl. organische) Sensoren, optische Sensoren, Miniaturisierung, neue Materialien (Nanomaterialien wie CNT, Graphen), Multisensorik, gedruckte Sensoren, Auswertelgorithmen/Big Data/Datensicherheit sowie Sensoren im Textilbereich.

Der komplette Trendmonitor kann heruntergeladen werden unter:

www.sensorik-sachsen.de/leistungen/

The global sensor technology market generated more than 205 billion Euros in sales in 2020, more than double the figure for 2010. The automotive engineering sector is now the market's biggest customer, and the trend is set to continue, according to the 2021 trend monitor published by the Sensorik Sachsen SenSa innovation cluster, which is headed up by AMZ.

The SenSa team see eight trends as offering significant potential for Saxony-based businesses: flexible (including organic) sensors, optical sensors, miniaturization, new materials (nanomaterials such as CNT and graphene), multi-sensor technology, printed sensors, analysis algorithms/big data/data security and sensors for the textiles industry.

The full trend monitor can be downloaded from:

www.sensorik-sachsen.de/leistungen/

AMZ-Kontakt/Contact to AMZ:

Heiko Morawiak

morawiak@amz-sachsen.de

Aus der partnerschaftlichen Zusammenarbeit gewinnen die Automobilzuliefernetzwerke AMZ Sachsen, automotive thüringen, MAHREG Automotive Sachsen-Anhalt und ofraCar Oberfranken übergreifende und belastbare Lösungsansätze für die aktuellen Herausforderungen der Automotive-Branche.

The partnership helps automotive supplier networks AMZ Sachsen, automotive thüringen, MAHREG Automotive Sachsen-Anhalt and ofraCar Oberfranken identify comprehensive and resilient approaches to the challenges currently facing the automotive sector.

Foto/Photo: pixabay/mohamed Hassan



Schwarmintelligenz entwickeln

Netzwerke aus Sachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt und Oberfranken vertiefen Zusammenarbeit

Developing swarm intelligence

Networks in Saxony, Thuringia, Saxony-Anhalt and Upper Franconia deepen their collaboration

Vom losen Austausch zur gezielten Zusammenarbeit – diesen Schritt gehen die Automobilzuliefernetzwerke AMZ Sachsen, automotive thüringen, MAHREG Automotive Sachsen-Anhalt und ofraCar Oberfranken.

Ein Ziel eint alle Partner, wie AMZ-Netzwerkmanager Dirk Vogel betont: „Letztendlich wollen wir mit allen Aktivitäten dazu beitragen, dass unsere Mitglieder wettbewerbsfähig bleiben und ihre Stärken weiter ausbauen.“

Die Netzwerke repräsentieren über 400 Zulieferer, Entwicklungsunternehmen und weitere Dienstleister der automobilen Wertschöpfungskette in Mitteldeutschland. „Sie verkörpern einen guten Branchenquerschnitt. Bei Umfragen und Monitorings, die wir seit diesem Jahr gemeinsam durchführen und weiterhin auch regional auswerten, erreichen wir eine größere Relevanz der Ergebnisse. Daraus können wir wiederum die richtigen Themen für die Netzwerkarbeit ableiten“, sagt Dirk Vogel.

Austausch findet auch in Seminaren und Workshops statt, welche die Netzwerke übergreifend und für ihre Mitglieder zu vergünstigten Konditionen anbieten. Dabei

tritt ein, was der AMZ-Netzwerkmanager als „Schwarmintelligenz“ bezeichnet: „Es werden zum Beispiel Lösungsansätze für bestimmte Probleme vorgestellt. Unternehmen erkennen daraus Optionen für ihr eigenes Handeln, die sie im Alleingang wahrscheinlich nicht gewonnen hätten. Ebenso nutzen sie die Chancen, zu kooperieren und gemeinsam neue Projekte zu entwickeln.“

The automotive supplier networks AMZ Sachsen, automotive thüringen, MAHREG Automotive Sachsen-Anhalt and ofraCar Oberfranken are transitioning from loose coordination to more targeted collaboration.

The partners all have one goal in common. „The point of everything we do is to help our members to stay competitive and go from strength to strength“, says AMZ network manager Dirk Vogel. The networks represent over 400 suppliers, development companies and other service providers throughout the automotive value creation chain in central Germany. „They cover a representative cross-section of the industry. We started working together on

surveys and monitoring the market this year. This will make our findings more relevant for everyone in the region, and highlight key areas for our networks to focus on“, says Dirk Vogel.

The networks are also hosting shared seminars and workshops, which their members can attend at a discounted rate. These promote what the AMZ network manager calls „swarm intelligence“. One company might present a solution for a specific problem. Another firm could then use that as a jumping-off point for improvements they might never have developed on their own. This approach also provides many opportunities for joint working on new projects.“

Mehr Informationen zu den einzelnen Netzwerken:

More information on individual networks:

www.amz-sachsen.de

www.automotive-thueringen.de

www.mahreg.de

www.ofracar.de

Neue Wege gehen

Linamar: E-Antriebe und nicht-automobile Branchen im Fokus – Verbrennertechnologie bleibt ein Feld

Breaking new ground

Linamar: Focus on electric drives and non-automotive sectors – combustion technology remains of interest

Seit 2003 hat der kanadische Automobilzulieferer Linamar drei Standorte in Sachsen aufgebaut. In zwei Werken in Crimmitschau und einer Fabrik in Reinsdorf fertigen rund 1350 Mitarbeiter klassische Antriebsstrang-Komponenten für namhafte europäische Pkw- und Nutzfahrzeughersteller. Mit dem Wandel in der Branche schlägt Linamar neue Wege ein.

Der rasche Kapazitätsaufbau in den 2000er Jahren folgte dem rasant wachsenden Bedarf der europäischen Automobilindustrie an moderner verbrennungsmotorischer Technik. Seit 2018 kehrt sich der Trend um.

Nicht erst seit diesem Zeitpunkt stellt man sich bei Linamar auf die Veränderungen ein, berichtet Udo Schleif im Gespräch mit der „Autoland Sachsen“-Redaktion. Der gebürtige Sachse begann 2002 als Projektmanager bei Linamar und verantwortet heute das Europa-Geschäft des Konzerns als Vizepräsident Manufacturing.

Dem Kapazitätsabbau im Bereich klassischer Antrieb begegnet Linamar mit dem Erschließen neuer Felder und dem Anpassen von Produkten. So können mit den vorhandenen Kompetenzen und Technologien ebenso Teile für die Elektrifizierung gefertigt werden. Das Thema Elektromobilität steht bereits seit einigen Jahren auf der Tagesordnung. 2015 nahm das McLaren Crimmitschau Tech Center seinen Betrieb auf. Es ist eines von fünf Zentren, dass dem zu Linamar gehörenden Entwicklungs-Spezialisten McLaren Engineering zugeordnet ist. Die 40 Mitarbeiter in Sachsen tragen die weltweite Verantwortung für Entwicklungen im Bereich Ventiltrieb und haben ihren Fokus auf E-Antriebssysteme gelegt. Sie realisieren Dienstleistungen von CAD über Simulation bis hin zu Prototypenbau und Versuch.

Darüber hinaus orientiert sich Linamar in Richtung nicht-automobiler Anwendungen. Dazu gehören alle Industriesegmente, in denen Metallbearbeitung und Montagen eine Rolle spielen. Chancen sieht Udo Schleif u.a. in den Branchen Energie- und Umwelttechnik. Hier sind bereits andere

Konzern-Standorte aktiv.

Nicht zu vergessen ist, dass neben dem Finden und Erschließen neuer Unternehmensfelder das angestammte Geschäft noch Potenzial bietet. Auch wenn der EU-Markt wohl einer der ersten ist, der sich von der Verbrennertechnologie verabschiedet, werden Nockenwellen und -module, Ausgleichswellen und -getriebe sowie Zylinderköpfe und Gehäuse Teile aus den sächsischen Linamar-Werken weiter gebraucht, nicht zuletzt für die Brückentechnologie Hybrid. Das Unternehmen deckt ein Produktspektrum ab, das Automobilhersteller teilweise noch selbst produzieren, aber zunehmend nach außen geben.

Canadian automotive supplier Linamar has established three sites in Saxony since 2003. At two plants in Crimmitschau and one factory in Reinsdorf, around 1,350 employees produce conventional powertrain components for renowned European car and commercial vehicle manufacturers. As the industry transforms, Linamar is breaking new ground.

The rapid growth in capacity in the 2000s followed the dramatic increase in demand for cutting edge combustion engine technology in the European automotive industry. Since 2018, the trend has reversed.

As Udo Schleif explains in an interview with Autoland Sachsen, Linamar had been adapting to the changes within the industry since long before this point. Schleif, a native of Saxony, joined Linamar in 2002 as a project manager, and is now responsible for the Corporation's European business as Vice President of Manufacturing.

Linamar is responding to capacity reductions in conventional drives by expanding into new business segments and adapting its products. This is allowing existing expertise and technologies to be used to produce parts for electrification. Electric mobility has been on the agenda for several years. The McLaren Crimmitschau Tech Center began

operations in 2015. It is one of five centers run by McLaren Engineering, Linamar's development specialist. The 40 employees in Saxony have global responsibility for the development of valve trains, and are focusing on electric drive systems, providing services ranging from CAD through simulation to prototyping and testing.

Linamar is also focusing on non-automotive application, including industry segments in which metal processing and fittings play a role. Udo Schleif sees opportunities in sectors such as energy and environmental technology. Other Corporation sites are already involved in these areas.

It is important to remember that, alongside the identification and development of new business segments, core business continues to offer potential. Although the EU market will likely be among the first to move away from combustion technology, there is continued demand for the camshafts, camshaft modules, balance shafts, balance shaft gears, cylinder heads and housing components produced at the Linamar plants in Saxony, not least for hybrid bridging technology. The company covers a spectrum of products that some automobile manufacturers are still producing themselves, but that are increasingly outsourced to other companies.

www.linamar.com

Autoland Sachsen
online

News auf Knopfdruck

www.autoland-sachsen.com

www.leichtbau-sachsen.de

Mit dem E-Newsletter von Autoland Sachsen bleiben Sie auf dem Laufenden. Jetzt anmelden!

Automotive-Produkte adaptieren

Pierburg-Werk Hartha: Neue Anwendungen für Brennstoffzellensysteme

Adapting automotive products

Pierburg plant in Hartha: New applications for fuel-cell systems

Elektrische Pumpen sowie Elektromotoren für vielfältige Anwendungen in Pkw und Nutzfahrzeugen werden im Werk Hartha der Pierburg Pump Technology GmbH produziert. Der rund 400 Mitarbeiter zählende Standort richtet darüber hinaus sein Produktportfolio auf neue Einsatzfelder aus.

Chancen sieht der Leiter des sächsischen Pierburg-Werkes, Mario Schäfer, beispielsweise im Bereich der Rechentechnik: „Unsere Kühlmittelpumpen erfüllen ihren Zweck nicht nur in Fahrzeugen. Sie können ebenso zur Kühlung für IT-Infrastrukturen wie Serverräume eingesetzt werden. Für die Industrialisierung der Pumpen sind wir ein erprobter Partner.“

Ein neues Feld eröffnet sich mit der Brennstoffzellentechnik. Das Team in Hartha fertigt erste Muster für Wasserstoff-Rezirkulationsgebläse, mit denen Kunden Versuche zur Vorbereitung einer Serienfertigung durchführen werden. Diese Komponenten spielen eine zentrale Rolle für die Funktion des Brennstoffzellensystems, indem sie den bei der Reaktion in der Zelle nicht verbrauchten Wasserstoff erneut dem Stapel zuführen. Das erhöht die Effizienz der Brennstoffzelle und verlängert ihre Lebensdauer. „Beim Kompetenzaufbau für dieses Thema haben wir mit den Netzwerken AMZ und HZwo gute Partner direkt in der Region“, betont Mario Schäfer.

Für das Beschreiten neuer Wege ist Flexibilität im Denken und Handeln eine wichtige Voraussetzung. Dass es den Beschäftigten im sächsischen Pierburg-Werk daran keinesfalls mangelt, stellen sie in den turbulenten Pandemie-Zeiten wieder unter Beweis. „Die aktuellen Zulieferprobleme im Halbleiterbereich machen eine normale, auf zwei bis drei Wochen ausgerichtete Produktionsplanung nahezu unmöglich. Wir müssen auf die Volatilität des Marktes reagieren. Da kommt es vor, dass in der Woche wenig, aber am Wochenende viel zu tun ist“, verdeutlicht Mario Schäfer die Situation und lobt die Belegschaft, die hier „ganz selbstverständlich mitzieht“.



Rund 400 Mitarbeiter sind im Werk Hartha der Pierburg Pump Technology GmbH beschäftigt.

The Pierburg Pump Technology GmbH plant in Hartha employs around 400 staff.

Foto/Photo: Rheinmetall

The Pierburg Pump Technology GmbH plant in Hartha produces electric pumps and electric motors for a wide range of applications in cars and commercial vehicles. The site, which employs around 400 staff, is also opening up its product portfolio to new applications.

Mario Schäfer, who heads up the Saxon site, sees opportunities in computing technology, for example: “Our coolant pumps do not just serve their function in vehicles. They can also be used to cool IT infrastructures, such as server rooms. We have a proven track record as a partner in the industrialization of pumps.” New prospects are opening up for fuel-cell technology. The team in Hartha is producing initial prototypes of hydrogen recirculation blowers, which customers will use for testing in preparation for series production. These components play a key role in the performance of the fuel-cell system by recirculating unused hydrogen from the reaction inside the cell into the stack, thus increasing the efficiency of the fuel cell and prolonging its life span. “The AMZ and HZwo networks have enabled us to find good partners here in the region to help build

competence in this field,” emphasizes Mario Schäfer.

Companies looking to blaze new trails have to think and act flexibly; this is an essential prerequisite. Proof that the staff at the Pierburg plant in Saxony have an abundance of these skills can be seen in their handling of the turbulent pandemic period. “The current supply problems in the semiconductor sector are making normal production planning within a time frame of two to three weeks almost impossible. We have to respond to the volatility of the market. This creates a situation where there is not a lot to do during the week, but a lot of work at the weekend,” explains Mario Schäfer, outlining the current situation and praising his staff, who are “absolutely playing their part”.

Moderner Neubau über und unter der Erde

AKE Systemtechnik setzt mit dem Partner Goldbeck nachhaltiges energetisches Konzept um

Modern new build above and below ground

AKE Systemtechnik implements a sustainable energy concept with partner Goldbeck

Im Gewerbegebiet Reinsdorf bei Zwickau wächst ein weiterer Gebäudekomplex in die Höhe. Hier entsteht der Neubau der AKE Systemtechnik GmbH Reinsdorf.

Aus dem unweit entfernten bisherigen Firmensitz ist das Unternehmen „herausgewachsen“, verweist der geschäftsführende Gesellschafter Uwe Schneider auf den steigenden Kapazitätsbedarf des seit 20 Jahren bestehenden Spezialisten für Prozessautomatisierung.

AKE ist mittlerweile eine feste Größe für flexible Fertigungstechnik in der Automobil- und Batterieproduktion und realisiert von der Planung und Konstruktion über die Montage und Programmierung bis zur Inbetriebnahme sowohl komplette Anlagen als auch Einzelprojekte wie Vorrichtungen, Fördersysteme oder Roboterfertigungszellen.

Mit dem Neubau erhält das Unternehmen rund 8.000 Quadratmeter Produktionsfläche, auf der mechanische und Elektro-Fertigung, Vorrichtungsbau sowie Inbetriebnahme konzentriert werden. Hinzu kommt ein 1.800 Quadratmeter großes modernes Büro- und Sozialgebäude.

Neben Funktionalität setzt AKE mit dem Neubau ebenso auf Nachhaltigkeit. Dafür passiert einiges über und unter der Erde. Für das Heizen und Kühlen des gesamten Gebäudekomplexes werden Erdsonden genutzt. 16 Bohrungen sind je 150 Meter tief in den Boden getrieben worden. Zur Stromversorgung trägt eine 300-kWp-Photovoltaikanlage auf dem Dach bei. „Für die Umsetzung dieses energetisch hochwertigen Konzeptes haben wir mit dem bauausführenden Unternehmen Goldbeck Ost einen innovativen und erfahrenen Partner an unserer Seite“, betont Uwe Schneider.

Im ersten Quartal 2022 soll der Neubau fertiggestellt sein. Für Juni ist dann der Umzug des rund 80-köpfigen AKE-Teams geplant. „Wir sind dann in der Lage, größere Projekte effizienter zu bearbeiten. Bisher wurde die Projektabwicklung aus Platzgründen auf mehrere Standorte verteilt“, benennt Uwe Schneider einen wesentlichen Vorteil des neuen Unternehmenssitzes.



Im Gewerbegebiet Reinsdorf bei Zwickau entsteht der neue Unternehmenssitz der AKE Systemtechnik GmbH. Gemeinsam mit den Bauexperten von Goldbeck wird dabei ein nachhaltiges energetisches Konzept umgesetzt.

The new company headquarters of AKE Systemtechnik GmbH is taking shape at the Reinsdorf industrial park near Zwickau. A sustainable energy concept is being implemented with the help of the construction experts at Goldbeck.

Foto/Photo: AKE Systemtechnik

A new building complex is gaining height in the Reinsdorf industrial park, the site of the new build for AKE Systemtechnik GmbH Reinsdorf.

The company has outgrown its previous headquarters nearby, explains Managing Partner Uwe Schneider, highlighting the increasing capacity requirements of the process automation specialist, which has a 20-year company history.

AKE is now an established name in flexible production technology for automobile and battery manufacturing, and provides both complete systems and individual projects, including fixtures, conveyance systems and robotic production cells, with involvement from initial planning and design through assembly and programming to commissioning.

With this new build, the company is gaining around 8000 square meters of production space, which will be home to mechanical and electrical production, fixture construction and commissioning. There will also be 1800 square meters of state of the art office and social space.

As well as functionality, AKE's new building also focuses on sustainability. Which is why things are happening both above and below ground. Geothermal probes are being used to heat and cool the entire building complex. 16 holes have been drilled deep into the earth every 150 meters, and a 300-kWp photovoltaic system on the roof contributes to the power supply. "In building contractor Goldbeck Ost, we have an experienced and innovative partner who will help make this high-quality energy concept a reality", says Uwe Schneider.

The new build is expected to be completed in the first quarter of 2022, and the relocation of the 80-strong AKE team is planned for June of that year. "We will then be able to process larger projects more efficiently. Up to now, project management has been split across multiple sites due to constraints on space", says Uwe Schneider, highlighting a key benefit of the new company headquarters.

„Unternehmen müssen sich ständig verändern“

Sitec Industrietechnologie Chemnitz: Kontinuierliche Transformation bewährt sich seit 30 Jahren

“Companies have to be constantly changing”

Sitec Industrietechnologie Chemnitz: Continuous transformation has been proving its worth for 30 years

Die Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau ist in den vergangenen drei Jahrzehnten mit der Automobilindustrie gewachsen. Daran hat die 1991 gegründete Sitec Industrietechnologie GmbH Chemnitz ihren Anteil. Der Spezialist für automatisierte Produktionssysteme und Serienfertigung mit rund 300 Mitarbeitern sieht auch zukünftig viel Betätigungsfeld für den Mobilitäts-Bereich. Und darüber hinaus.

Geschäftsführer Dr. Jörg Lässig plädiert für einen unaufgeregten, sachlichen Umgang mit dem Thema Transformation: „Ein Unternehmen ist ständig gefordert, sich zu verändern. Wir schauen immer, mit welchen Entwicklungen wir im Automotive-Geschäft erfolgreich sein können und wo darüber hinaus Chancen für uns liegen. Auf dieser Basis fällen wir Entscheidungen für die Ausrichtung des Unternehmens. Das ist ein normales strategisches Vorgehen.“

Im ersten Jahrzehnt unmittelbar nach der Wende habe man kaum die Möglichkeit gehabt, den Blick zu weit zu heben. Sitec hat sich damals auf Lasertechnologie fokussiert, sowohl im Anlagenbau als auch in der Teilefertigung, und mit den Produkten in der Au-

tomobilindustrie Fuß gefasst. Auch die Elektro- und die Medizintechnik gehören seitdem zum Branchenportfolio. Leistungen dafür werden ebenfalls kontinuierlich ausgebaut.

In der Brennstoffzellentechnologie bereits seit rund 15 Jahren aktiv

Bereits seit den 2000er Jahren beschäftigt sich Sitec mit der Brennstoffzellentechnologie. „Das ist für uns ein klassisches Thema im Maschinenbau und in der Teilefertigung“, betont Dr. Lässig. Vor allem für Brennstoffzellensysteme in stationären Anwendungen produziert Sitec seit 2012 Bipolarplatten als Laserschweißbaugruppen in Hunderttausender-Serien. Weil wasserstoffbasierte Elektroantriebe in Fahrzeugen sowie Brennstoffzellen für Elektrolyseure zunehmend eine Rolle spielen, skaliert das Chemnitzer Unternehmen seine Fertigung in Richtung Millionen-Stückzahlen hoch und treibt mit der Entwicklung einer Flex-Cell-Produktionslinie auch den eigenen Maschinenbau voran. Der Geschäftsführer verweist hierbei auf internationale Geschäftsanbahnungen in Europa und Asien. Zugleich wünscht er sich, dass die generell guten Ansätze in Sachsen zu

Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien konsequenter vom Forschungsstatus ins Geschäft transferiert und zu einem gewichtigen Wirtschaftsfaktor werden. „Wer A sagt, muss auch B sagen“, meint er.

Laserkompetenz für E-Antrieb

Von A zu B bei batterieelektrischen Antrieben ist Sitec bereits vor gut zehn Jahren gekommen. Dafür waren wiederum die Kompetenzen in der Lasertechnologie ausschlaggebend, aus denen das Unternehmen Know-how für das Laserschweißen von Kupfer entwickelt hat. Mit diesem Verfahren werden u.a. Komponenten für Batterie-Management, E-Motoren und Leistungselektronik bearbeitet.

Sitec ist mit seiner vorausschauenden Unternehmensentwicklung gut für die elektrifizierte Mobilität gerüstet. Dennoch geht die aktuelle Situation nicht spurlos am Unternehmen vorüber. „Die Entwicklung in der Automobilindustrie hat an Dynamik nochmals deutlich zugelegt. Märkte geraten durcheinander, Großunternehmen strukturierten um. Das spüren wir bereits seit 2019 im Maschinenbau. In diesem Bereich sind wir dabei, tragfähige Kundenstrukturen neu aufzubauen“, berichtet Dr. Lässig. Dazu wird auch – wenn es denn die Pandemie wieder zulässt – die internationale Arbeit weiter intensiviert. Sitec ist bereits in den für das Unternehmen wichtigen Märkten China und den USA vertreten.

Serienfertigung boomt

Erfreulich anders gestaltet sich die Situation in der Serienfertigung, in der Teile u.a. mittels eigenentwickelter Technologien und Maschinen der elektrochemischen Metallbearbeitung sowie der Laserbearbeitung wie Schweißen, Schneiden, Härten oder Mikrobearbeitung hergestellt werden. „Hier haben wir auch in den härtesten Corona-Zeiten durchgearbeitet und aktuell eine sehr gut gefüllte Pipeline. Unsere Wahrnehmung als Serienfertiger konnten wir in den



Auf dieser vollautomatischen Produktionslinie von Sitec wird intelligente Batteriesensorik gefertigt.

Intelligent battery sensors are manufactured on this fully automated Sitec production line.

Foto/Photo: Sitec

letzten Jahren deutlich verbessern“, betont der Geschäftsführer. Neben Komponenten für Airbags sowie weitere Sicherheits- und Interieurteile sind es nach wie vor Bauteile für den klassischen Antriebsstrang. „Das Thema wird uns noch lange begleiten“, ist Dr. Lässig überzeugt.

Die Serienfertigung hat Sitec zu einem eigenständigen Geschäftsfeld ausgebaut und bietet als Systemlieferant die komplette Kette von der Technologie- und Fertigungsprozessauslegung über die Herstellung bis hin zur Qualitätssicherung an. Zunehmend bringt das Unternehmen eigene Entwicklungsleistungen ein.

The Chemnitz-Zwickau economic region has grown with the automotive industry over the last three decades. And Sitec Industrietechnologie GmbH from Chemnitz has been playing its part in this since 1991. The automated production systems and series production specialist, which has around 300 employees, sees a great deal of activity ahead for the mobility sector. And other sectors, too.

Managing Director Dr. Jörg Lässig advocates a calm and objective approach to transformation: “Businesses are constantly challenged to change. We’re always looking for the developments that will help us succeed in the automotive sector, and for other opportunities. This is the basis on which we make the decisions that guide our company. It’s a standard strategic approach.”

In the first decade after Reunification, there was scarcely any opportunity to look ahead, he says. Sitec was focused on laser technology back then, both in plant engineering and parts production, and gained a foothold in the automotive industry with this technology. It has since added electrical engineering and medical technology to its portfolio, and is continually developing its services in these areas.

15 years of involvement with fuel cell technology

Sitec has been involved with fuel cell technology since the 2000s. “This is a standard aspect of mechanical engineering and parts production for us,” emphasizes Dr. Lässig. Since 2021, Sitec has been producing bipolar plates as laser welding assemblies in batches of hundreds of thousands, in particular for fuel cell systems in stationary applications. Because hydrogen based electro-



Serienfertigung von Bipolarplatten bei Sitec in Chemnitz. Das Unternehmen beschäftigt sich bereits seit den 2000er Jahren mit Brennstoffzellentechnologie.

Series production of bipolar plates at Sitec in Chemnitz. The company has been involved with fuel cell technology since the 2000s.

Foto/Photo: Sitec

drives are playing an increasing role in vehicles, as fuel cells are in electrolyzers, the Chemnitz company is scaling its production up to millions of units and is also pushing ahead with its own mechanical engineering, developing a flex cell production line. The Managing Director highlights budding international business relationships in Europe and Asia. He also hopes that the generally good approaches to hydrogen and fuel cell technologies in Saxony will be transferred more consistently from research to business and become a major factor in the economy. “You have to finish what you start,” he says.

Laser expertise for electric drives

Sitec had already started with battery powered electric drives a good ten years ago. Expertise in laser technology was again a pivotal factor, and the company developed this into expertise in the laser welding of copper. This process is used to produce components for battery management systems, electric motors and power electronics and others. Sitec’s forward thinking development has left it well equipped for electric mobility. However, the current situation has left its mark on the company. “Development in the automotive industry has once again picked up momentum. Markets are getting muddy, large companies are restructuring. In mechanical engineering, this has been happening since as long ago as 2019. We are in the process of recreating viable customer structures,” reports Dr. Lässig. Investment in

international work is also being further intensified – to the extent that the pandemic permits. Sitec is already represented in the key markets of China and the USA.

Series production is booming

The situation is gratifyingly different in series production, where parts are being produced amongst other things using in house technologies and machinery and electrochemical and laser machining such as welding, cutting, hardening and microprocessing. “We worked through even the hardest months of COVID-19 and currently have a very well stocked pipeline. We have succeeded in making significant improvements to our image as a series manufacturer,” says the Managing Director. Besides components for airbags and other safety and interior parts, the company continues to produce components for traditional powertrains. “These will be a long-term area of interest,” says Dr. Lässig confidently.

Sitec has developed series production into an independent business segment and as a systems supplier offers the entire chain of technology and production process designs, from production to quality assurance. The company is increasingly integrating its own development work.

Lösungen für effizienteres Produzieren mit Komponenten von Bosch Rexroth bietet FMT. Darüber können sich Interessenten u. a. zur Messe für Industriautomation all about automation am 22. und 23. September 2021 in Chemnitz informieren.

FMT provides solutions for more efficient production with Bosch Rexroth components. Anyone interested can find out more at the industrial automation trade fair, all about automation, on September 22 and 23, 2021 in Chemnitz.

Fotos/Photos: FMT



Die Zukunft der Produktion heißt Automatisierung

Produktionssysteme von FMT mit innovativen Komponenten von Bosch Rexroth

Automation is the future of production

FMT production systems with innovative components by Bosch Rexroth

Seit 1993 hat sich die FMT Flexible Montagetechnik GmbH Limbach-Oberfrohna zu einem der größten deutschen Bosch Rexroth-Vertriebspartner entwickelt. Die hohe Leistungsfähigkeit und Lösungskompetenz des sächsischen Unternehmens für industrielle Montage- und Automatisierungsanwendungen honorierte Bosch Rexroth Anfang dieses Jahres mit der Verleihung des Status „Certified Excellence Partner“ (CE-Partner).

Damit gehört FMT zu einem Netzwerk von rund 60 CE-Partnern in Deutschland, Österreich und der Schweiz, die dieses Qualitätssiegel in einem anspruchsvollen Zertifizierungsprozess erworben haben. Gewürdigt wird, dass die Partner innovative Komponenten für Montage-, Transfer-, Linear- und Schraubtechnik nicht nur mit technischer Expertise vertreiben, sondern damit kundenspezifische Applikationen für ein effizientes Produzieren entwickeln und herstellen.

FMT-Geschäftsführer Michael Enger verweist auf das Know-how der 55 Mitarbeiter, das neben dem Vertrieb ebenso Konstruktion, Steuerungstechnik sowie Montagekompetenz umfasst. Von der Beratung und

Konzeption über Projektierung und Realisierung bis zum Service bietet FMT Turnkey-Lösungen an. „Wir haben neben der Partnerschaft mit Bosch Rexroth die eigene Wertschöpfung kontinuierlich vertieft und wollen in diesem Bereich noch viel mehr erreichen. In der Automatisierung der Produktion sehen wir ein wesentliches Zukunftsfeld.“ Dieses Ziel verfolgt FMT gemeinsam mit dem Schwesterunternehmen URT Utz Ratio Technik GmbH Korb/Baden-Württemberg. Beide Firmen sind zusammen der größte Bosch Rexroth-CE-Partner für Montagetechnik in Deutschland.

FMT-Anlagen bewähren sich bereits vielfach in der Zulieferindustrie

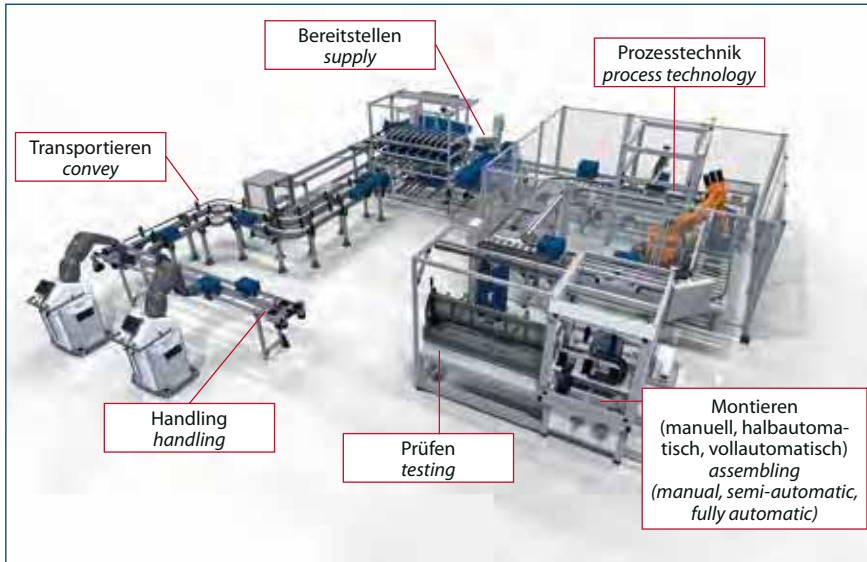
Produktionssysteme und Montageanlagen von FMT, die von flexiblen ergonomischen Handarbeitsplätzen bis zu vollautomatischen Fertigungslinien inklusive Prüftechnik reichen, bewähren sich bereits in vielen Branchen. In der Automobilzulieferindustrie werden damit beispielsweise Instrumententafeln, Mittelkonsolen oder Luftführungssysteme hergestellt. Auch für das Montieren von Batteriesystemen ist Technik aus Limbach-Oberfrohna im Einsatz. „Auf einigen

unserer Anlagen werden Module für E-Autos gefertigt. Wir konnten bereits vom Trend zur Elektromobilität profitieren, der in sächsischen Automobilwerken und bei deren direkten Zulieferern besonders ausgeprägt ist“, betont Michael Enger.

Neue Automobiltechnologien bieten viel Potenzial für Produktionstechnik

Aus der Automobilindustrie kamen auch die ersten Anzeichen für eine Wiederbelebung der Konjunktur nach den harten Corona-Einschnitten. „Der Wechsel vom Verbrenner zum E-Antrieb sowie neue Technologien wie autonomes Fahren bieten viel Potenzial für die Produktionstechnik. Wir sind als Ausrüster schon in einer frühen Phase der Produktentwicklung dabei, um maßgeschneiderte technologische Fertigungslösungen anzubieten“, sagt Michael Enger.

Für die Erfüllung dieses Anspruchs ist FMT immer auf der Suche nach qualifizierten und motivierten Konstrukteuren, Elektrikern, Monteuren sowie Vertriebsexperten. Auch Lehrlinge, u. a. für eine Ausbildung zu Mechatronikern, Industriemechanikern oder Industriekaufleuten, sind im Unternehmen willkommen.



Since 1993, FMT Flexible Montagetechnik GmbH Limbach-Oberfrohna has grown into one of German company Bosch Rexroth's largest sales partners. Bosch Rexroth recognized the Saxon company's high performance and solutions expertise in industrial assembly and automation applications at the start of the year, awarding it Certified Excellence Partner (CE Partner) status.

FMT thus joins a network of around 60 CE Partners in Germany, Austria and Switzerland, who have gained the quality mark after a demanding certification process. Value is placed on partners not only bringing technical expertise to the selling of innovative components for assembly technology, transfer and linear transfer technology and screwdriving technology but also on developing and manufacturing customer specific applications to promote efficient production. FMT Managing Director Michael Enger highlights the expertise of his 55 employees in design, control technology and assembly as well as sales. FMT provides turnkey solutions for everything from consultancy and design through planning and implementation to services. "Alongside our partnership with Bosch Rexroth, we have continually added our own value and we are keen to achieve much more in this field. We see production automation as a key area for the future." FMT is pursuing this goal in conjunction with its sister company URT Utz Ratio Technik GmbH in Korb, Baden Württemberg. The two firms together represent the largest Bosch Rexroth CE Partner for assembly technology in Germany.

FMT systems prove successful time and again in the supplier industry

Production and assembly systems from FMT, which range from flexible ergonomic manual work stations through to fully automated production lines including testing technology, are proving successful in many sectors, producing instrument panels, center consoles and air flow systems for the automotive supplier industry, for example. Limbach Oberfrohna technology is also being used to install battery systems. "Some of our systems are producing modules for electric vehicles. We have already benefited from the trend for electric mobility, which is especially pronounced in Saxon automotive plants and their direct suppliers," emphasizes Enger.

New automotive technologies – great potential for production technology

The automotive industry was also the first to show signs of economic recovery after the severe downturn resulting from the coronavirus. "The switch from internal combustion to electric engines, and new technologies such as self driving vehicles, have great potential for production technology. As equipment makers we are already involved in the early stages of product development aiming to provide customized technological production solutions," says Michael Enger. In order to meet this demand, FMT is constantly on the search for qualified and motivated designers, electricians, fitters and sales experts. The company also welcomes apprentices to train in sectors such as mechatronics engineering, industrial engineering and industrial business management. www.fmt-utz.de



Jetzt limitiertes
Gratisticket sichern!

Regionale Fachmessen für Industrieautomation

Endlich wieder echte Messen!
Erleben Sie die Qualität
persönlicher Kontakte und finden
Sie Ihren Lösungspartner.

chemnitz

22. + 23. sept 2021

messe chemnitz

automation-chemnitz.de

einladungscode: 2000



essen

27. + 28. okt 2021

messe essen

automation-essen.de

einladungscode: 2001



The Safest Place To Meet

by
EASYFAIRS

Technologiepartner für vielfältige Schleifaufgaben

WEMA Glauchau: Maschinen und Verfahren von kleinen Losgrößen bis zu vollautomatisierter Serie

Technology partner for a diverse range of grinding tasks

WEMA Glauchau: Machines and processes from small batches to fully automated series

Teile wie Wellen, Spindeln oder Zylinder werden antriebsunabhängig vom Pkw bis zum Bagger gebraucht. Für die Hersteller dieser Komponenten sind Präzision und Wirtschaftlichkeit in der Fertigung wesentliche Kriterien. Als Technologiepartner im Bereich Schleifen hat sich dafür die WEMA Glauchau GmbH etabliert.

Das mittelständische Maschinenbauunternehmen arbeitet in der Tradition der 1909 gegründeten Wotan-Werke Glauchau. Unter dieser Marke bringt es seine auf die Innen-, Außen- bzw. Komplettbearbeitung ausgelegten Schleifmaschinen auf den Markt.

Deutlich erweitert wurde die Reihe der universellen Außenschleifmaschinen. „Wir haben das Produktportfolio nach unten abgerundet und bieten mit der Wotan S3A sowie der Wotan S2A sehr kompakte Maschinen an, mit denen vielfältige Schleifaufgaben auch für kleinere Losgrößen kostenoptimal lösbar sind“, erklärt Geschäftsführer Ronald Krippendorf. Neben dem Schleifen von Außendurchmessern erlauben die Maschinen ebenso das Konturen-, Polygon- und Flächenschleifen. Auch eine Innenbearbeitung ist konfigurierbar.

Die WEMA Glauchau stellt ihre Anlagen auch zum Testen verschiedener Verfahren bereit, u.a. zur Bauteilfertigung für Elektro- und Wasserstoff-Antriebe. „Mit Kunden und weiteren Partnern ermitteln wir die jeweils optimalen Produktionsprozesse und sind für hiesige Zulieferer ein Standort für Technologieversuche sozusagen direkt nebenan“, betont der Geschäftsführer.

Dabei werden ebenso eine integrierte Qualitätskontrolle sowie periphere Automatisierungslösungen betrachtet und bei Bedarf bis hin zu einer vollautomatisierten Serienfertigung umgesetzt, die auch mannlos betrieben werden kann. Die durchgängige Fertigungskette inklusive eigenentwickelter bedienerfreundlicher Schleifsoftware wird



Mit der Wotan S3A bietet die WEMA Glauchau eine kompakte Maschine für individuelle Schleifoperationen bis hin zu einer vollautomatisierten Serienfertigung.

With the Wotan S3A, WEMA Glauchau provides a compact machine for everything from individual grinding operations through to fully automated series production.

Foto/Photo:
WEMA Glauchau

im Verbund der Niles-Simmons-Hegenscheidt Gruppe aus einer Hand realisiert. Die WEMA Glauchau ist Teil des international ausgerichteten Unternehmens mit Sitz in Chemnitz, das zu den 35 größten Werkzeugmaschinenherstellern der Welt gehört.

Parts such as shafts, spindles and cylinders are required for everything from passenger vehicles to excavators, regardless of drive system. Precision and profitability are key production criteria for the manufacturers of these components. WEMA Glauchau GmbH has become an established technology partner for the grinding sector.

The medium sized mechanical engineering company works in accordance with the traditions of Wotan Werke Glauchau, founded in 1909. It markets its grinding machines, which are designed for internal, external and complete machining, under this brand.

The range of universal external grinding machines has been significantly expanded. „We have extended our product portfolio downwards: The Wotan S3A and the Wotan S2A are very compact machines offering cost effective solutions for a diverse range of grinding tasks, including for smaller batch sizes“, explains Managing Director Ronald

Krippendorf. As well as grinding external diameters, the machines undertake contour, polygon and surface grinding, and can be configured for internal machining.

WEMA Glauchau also makes its plants available for the testing of diverse processes, including component production for electric and hydrogen motors. „We work with customers and other partners to identify optimal production processes and are a technology testing site that is directly next door to local suppliers, so to speak“, emphasizes the Managing Director.

The site provides for integrated quality controls, peripheral automation solutions, and can also be used for fully automated series production – which can run on an unmanned basis – where needed. The continuous production chain including in house, user friendly grinding software, is run under a single roof in co operation with the Niles-Simmons-Hegenscheidt Group. WEMA Glauchau forms part of this international company, which is headquartered in Chemnitz and is one of the 35 largest machine toolmakers in the world.

AUTOMOTIVE FORUM ZWICKAU

**25. INTERNATIONALER JAHRESKONGRESS
DER AUTOMOBILINDUSTRIE**

12. + 13. OKTOBER 2021 | ZWICKAU

REVOLUTION IN DER AUTOWELT

NEUE IDEEN – NEUE MOBILITÄT – NEUE WEGE

Standort Deutschland im Wettbewerb
Im Fokus: Chancenkontinent Afrika

Eine Veranstaltung der



in Zusammenarbeit mit



25
DAS JUBILÄUM

Schirmherrschaft:



Freistaat
SACHSEN

Schirmherr: Michael Kretschmer
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen



STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

Bundesverband
für Wirtschaftsförderung
und Außenwirtschaft
Global Economic Network



WWW.CHEMNITZ.IHK24.DE/AUTOMOBILKONGRESS2021



Gute Aussichten für weitere Jubiläen

Wesko GmbH ist in 20 Jahren zu gefragtem Partner für innovative Präzisionslösungen gewachsen

Zu einem Komplettanbieter für innovative Präzisionslösungen vom Prototyp bis hin zum serienreifen Teil ist die Wesko GmbH seit ihrer Gründung 2001 gewachsen. Die Leistungen bietet das Unternehmen aus dem erzgebirgischen Stollberg in drei Geschäftsbereichen an: Werkzeug- und Formenbau, Kunststoffverarbeitung sowie Prüftechnik.

Seit 2009 ist der heutige Geschäftsführer Michael Wiesehütter Teil der Wesko-Belegschaft. Damals war die Prüftech-

nick der mit Abstand kleinste Geschäftsbereich. Fünf Mitarbeiter betreuten dieses Feld. Auch war von einem automobilen Transformationsprozess kaum etwas zu spüren. Vielmehr kämpfte die gesamte Wirtschaft mit einer weltweiten Finanzkrise.

„Ähnliches zeichnet sich jetzt für die vor allem 2020 spürbaren Einschnitte durch die Pandemie ab. Wir werden wahrscheinlich schon in diesem Jahr wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen“, schätzt Michael Wiesehütter ein. Brems Spuren haben im Frühjahr Engpässe bei Stahl und Granulat hinterlassen. Durch viel Flexibilität in Einkauf und Produktion konnte Wesko jedoch Störungen oder gar Stillstände vermeiden. Die Themen der neuen Mobilität hat das Unternehmen bereits vor rund einem Jahrzehnt in Angriff genommen. Neben der

men die Auftraggeber u.a. aus der Elektrotechnik und dem Maschinenbau. Ebenso sind die optische Industrie und die Medizintechnik Branchen mit Potenzial.

Noch internationaler aufstellen

Zur Strategie der nächsten Jahre gehört, sich noch internationaler aufzustellen. Dafür hat das Unternehmen erste Schritte in Russland unternommen und im Juni die Rosmould besucht, eine Messe für Werkzeug- und Formenbau in Moskau. „Wir ha-



Foto links: Das Wesko-Team im Juni 2021 auf der Rosmould in Moskau. Mit dem Besuch der internationalen Messe für Werkzeug- und Formenbau hat das Unternehmen erste Schritte auf dem russischen Markt unternommen.

Photo, left: The Wesko team in June 2021 at Rosmould in Moscow. The company's attendance of the international exhibition for tool and mold making has enabled it to make initial inroads into the Russian market.

Foto rechts: Blick auf das Wesko-Gelände im Gewerbegebiet an der A72 in Stollberg. 2013 entstand der Firmenneubau mit einem ersten Hallenkomplex (links). 2020 wurde der zweite Komplex fertiggestellt.

Photo, right: View of the Wesko site in the business park on the A72 in Stollberg. The new company building and first hall complex (left) was completed in 2013. The second complex was constructed in 2020.

Fotos/Photos: Wesko



Prüftechnik boomt

Aktuell sorgt vor allem die Prüftechnik für Geschäft. „Hier profitieren wir vom Hochlauf der Elektromobilität und rüsten zurzeit insbesondere Batterieproduzenten sowie Prüfstandshersteller, die E-Antriebe testen, mit Präzisions-Adaptoren und Sondersteckverbindern aus. Wir haben die Zahl der Mitarbeiter in diesem Bereich in den letzten Monaten auf 25 zirka verdoppelt“, berichtet der Geschäftsführer. Auch in der Kunststoffverarbeitung und im Werkzeugbau zieht die Nachfrage wieder an. „Wir haben 2009 die Finanzkrise schneller durchschritten als ge-

Prüftechnik betrifft das auch die Kunststoffverarbeitung. Seit 2013 werden Serienteile für E-Fahrzeuge gefertigt.

Charmante Stückzahlen für KMU

Chancen sieht Wesko mit seinen Kompetenzen darüber hinaus zukünftig bei Brennstoffzellenkomponenten wie Bipolarplatten oder Dichteinheiten. „Dahinter stehen charmante Stückzahlen für KMU“, sagt der Geschäftsführer und verweist auf bereits laufende Aktivitäten. So ist das Unternehmen u.a. Mitglied im Innovationscluster HZwo und Partner im Technologieverbund SmartErz, um für neuartige Smart-Composite-Bipolarplatten eine effiziente Fertigungstechnologie zu entwickeln.

Mit dem Know-how-Ausbau will Wesko sein Leistungsspektrum erweitern und damit neue Kunden sowie neue Märkte erschließen. Neben der Automobilindustrie kom-

ben den Gemeinschaftsstand des Bundeswirtschaftsministeriums genutzt, um unsere Kompetenzen im Präzisions-Werkzeugbau für das Spritzgießen vorzustellen, denn dieses Feld ist in Russland noch nicht sehr besetzt. Wir konnten erste Kontakte knüpfen, u.a. für eine Handelsvertretung. Jetzt müssen wir dranbleiben, denn es braucht einen langen Atem, um auf dem Markt Fuß zu fassen“, betont Michael Wiesehütter. Weiteres Potenzial sieht er in Mittel- und Osteuropa sowie auch mit Unternehmen in Japan und Südkorea. Für einen japanischen Heißkanalhersteller übernimmt Wesko Vertrieb und Service in Europa.

Für die aktuell 140 Mitarbeiter gibt es weiterhin gut zu tun. Wesko hat kapazitätsseitig vorgesorgt und nach dem Firmenneubau von 2013 im Herbst 2020 einen zweiten Hallenkomplex in Betrieb genommen.

www.wesko-gmbh.de

A favorable outlook for further anniversaries

Over 20 years, Wesko GmbH has grown into a sought after partner for innovative precision solutions

Since its founding in 2001, Wesko GmbH has grown into a full-service provider of innovative precision solutions, for everything from prototype to series maturity. The company supplies its services from Stollberg in the Erzgebirge, across three divisions: tool making and mold construction, plastics processing, and testing technology.

Managing Director Michael Wiese-
hütter has been part of the Wesko
team since 2009. Back then, test-

emerging regarding the cutbacks brought about by the pandemic, above all in 2020. We will probably be back at pre-COVID levels again as early as this year," Wiese-
hütter estimates. The economic slowdown led to shortages of steel and granulate in the spring. However, by taking a highly flexible approach to purchasing and production, Wesko has been able to avoid disruption and standstills.

The company began to address new types of mobility as early as a decade ago, which has implications for plastics processing as

clude clients from electrical and mechanical engineering. The optical and medical technology sectors also have potential.

Becoming even more international

The strategy over the next few years includes establishing an even more international presence. The company has taken initial steps towards this in Russia by attending Rosmould, an exhibition for tool and mold making in Moscow. "We used the Federal Ministry of Economics' joint booth



Prüftechnik, u. a. für Komponenten der E-Mobilität, ist momentan ein besonders gefragtes Wesko-Produkt.

Testing technology, including for e mobility components, is currently Wesko's most sought after product.

ing technology was by far the smallest division, with five employees engaged in this activity. The automotive transformation process was almost unknown, too, since the entire economy was in the grip of a global financial crisis.

Testing technology is booming

Today, testing technology accounts for the lion's share of the business. "We're benefiting here from the ramp up of electric mobility and are supplying battery producers and test bench manufacturers – who are testing electric drives – with precision adapters and special connectors. In recent months we've almost doubled the number of employees in this division, to 25," the Managing Director reports. There is also renewed demand for plastics processing and tool making. "We came through the 2009 financial crisis more quickly than expected. A similar picture is

well as testing technology. It has been producing series parts for electric vehicles since 2013.

Attractive volumes for SMEs

Wesko also sees future opportunities for its skill set in fuel cell components such as bipolar plates and sealing units. "This is underpinned by attractive volumes for SMEs," says the Managing Director, highlighting activities that are already ongoing. These include the company's membership of the HZwo innovation cluster and its involvement as a partner in the Smart Erz technology association, with the aim of developing efficient production technology for novel smart composite bipolar plates.

Wesko's intention in expanding its expertise is to extend its range of services, thus gaining access to new customers and markets. Besides the automotive industry, these in-

to showcase our expertise in precision tool making for injection molding, which is a sector that has not yet taken off so strongly in Russia. We've made some preliminary contacts, including for a trade agency. Now we need to hang in there, because gaining a foothold in the market takes some staying power," stresses Michael Wiese-
hütter. He also sees potential in central and eastern Europe, and in companies in Japan and South Korea. Wesko is taking over operations and services for a Japanese hot runner manufacturer.

So the 140 employees will continue to have plenty to do. Wesko has made provision as far as capacity is concerned, having commissioned a second hall complex in autumn 2020 following the construction of the new building in 2013.

Der Wandel als ständiger Begleiter

Schnellecke Logistics Sachsen seit 30 Jahren erfolgreich in Glauchau Automobile Transformation führt zu weiterem Personalaufbau

Schnellecke aus Wolfsburg gehörte nach dem Fall der Mauer zu den ersten Unternehmen, die sich in Ostdeutschland wirtschaftlich engagierten. Aus der mutigen Entscheidung, ein stark sanierungsbedürftiges Industrieareal in Glauchau zu erwerben, hat sich seit 1991 kontinuierlich ein moderner Standort der Automobillogistik entwickelt, von dem aus das VW-Werk in Zwickau versorgt wird. Die in 30 Jahren gesammelten Erfahrungen sind für die heutige Schnellecke Logistics Sachsen GmbH die Basis, um engagiert neue Aufgaben anzugehen.

Glauchau war für die gesamte Schnellecke Gruppe richtungsweisend. An dem Standort wurden erstmals neue logistische Konzepte der Automobilindustrie, u. a. in der Sequenzierung und bei der produktionssynchronen Anlieferung von Teilen bzw. bei der Integration von Montagemonaten in den Logistikprozess, umgesetzt. Das Handhaben wachsender Leistungsumfänge sowie neuer bzw. veränderter Dienstleistungen steht seitdem auf der Tagesordnung. Geschäftsführer Ingo Bach beschreibt es als die „Stetigkeit des Wandels“, die wach hält sowie das Entwickeln und Umsetzen zukunftsfähiger Ideen befördert.

Herausforderung E-Mobilität

Einen grundlegenden Wandel gestaltet Schnellecke Logistics Sachsen seit 2019 aktiv mit: Der Umbau des VW-Werkes Zwickau zum reinen E-Auto-Produktionsstandort stellt auch den Logistiker vor neue Herausforderungen. „Die wachsende Modellpalette beim Kunden – seit November 2019 gab es in kurzer Folge vier Neuanläufe, zwei weitere folgen noch bis Ende dieses Jahres – geht einher mit steigenden Stückzahlen. Darauf haben wir uns mit veränderten Prozessen

und Strukturen, aber vor allem mit der Qualifizierung und Aufstockung unserer Belegschaft eingestellt“, betont Ingo Bach. Eine anfängliche Skepsis, welche Auswirkungen die Umstellung des Kunden auf E-Mobilität auch auf die externen Dienstleister hat, sei schnell einer Aufbruchstimmung gewichen. In diesem Jahr vergrößerte sich die für die Versorgung des Zwickauer VW-Werkes verantwortliche Schnellecke-Mannschaft um 100 auf über 800 Mitarbeiter. Im dritten Quartal 2021 sollen nochmals ca. 70 Arbeitskräfte hinzukommen; insbesondere Staplerfahrer sind gefragt.

Umfangreiche Qualifizierungen

Mit der bloßen Einstellung ist es nicht getan. Schnellecke hat parallel dazu ein umfangreiches Schulungsprogramm aufgesetzt, um beispielsweise Quereinsteiger zu Staplerfahrern zu qualifizieren oder Mitarbeiter, die bisher Montagetätigkeiten ausgeführt haben, zu Fachlageristen umzuschulen. Unterstützung gab es dabei auch vom Ausbildungszentrum FAW Zwickau.

Impfangebot für jeden Mitarbeiter

Großer Wert wird darüber hinaus auf ein gutes Betriebsklima gelegt. Ein attraktives Vergütungspaket gehört genauso dazu wie gute Arbeitsbedingungen und Gesundheitsfürsorge. So hat von Ende Mai bis An-



Schnellecke versorgt von Glauchau aus das Zwickauer Werk von Volkswagen Sachsen und bringt Teile und Komponenten zeit- und sequenzgenau an den jeweiligen Einbautakt.

Foto: Schnellecke

fang Juli jeder Mitarbeiter ein Angebot zur Corona-Schutzimpfung erhalten. Mehr als die Hälfte nahm es wahr.

Potenziale mit Digitalisierung heben

Der respektvolle Umgang miteinander ist die Atmosphäre, in der neue Herausforderungen gemeistert werden. „Für uns bedeutet das vor allem, Innovationen und Digitalisierungsprojekte umzusetzen, beispielsweise für dynamische Prozesssteuerungen. Wir wollen Abläufe immer weiter verbessern. Mit Digitalisierung können wir hier weitere Potenziale heben“, sagt der Geschäftsführer.

www.schnellecke.com

1991 übernahm Schnellecke das umweltbelastete Gelände des ehemaligen Spinnstoffwerkes Glauchau.

In 1991, Schnellecke took over the polluted site of the former Glauchau textile works.

Foto/Photo: Schnellecke





From its Glauchau plant, Schnellecke supplies parts and components to the Volkswagen Sachsen works in Zwickau, in time and in sequence for the relevant installation cycles.

Photo: Schnellecke

Schnellecke of Wolfsburg was one of the first companies to become economically active in East Germany after the fall of the Berlin Wall. Following the courageous decision to acquire the industrial site in Glauchau, which was in dire need of remediation, it has been transformed since 1991 into a state of the art automotive logistics site supplying the VW works in Zwickau. The experience gained over 30 years by Schnellecke Logistics Sachsen GmbH provides the foundations for its energetic approach to new tasks.

Glauchau pointed the way forward for the entire Schnellecke Group. The site was the first to adopt new

Change is a constant companion

30 years of success with automotive transformation in Glauchau for Schnellecke Logistics Sachsen leads to further workforce expansion

industry approaches to automotive logistics, including in sequencing, the synchronization of parts supply with production and the integration of module assembly into logistics processes. Since then, its priority has been to manage an increasing range of services and new or different services. Managing Director Ingo Bach describes this as "continuous transformation", which keeps the works on its toes and promotes the development and implementation of forward-looking ideas.

E-mobility challenge

Schnellecke Logistics Sachsen has played an active role in fundamental changes since 2019: The conversion of the VW Zwickau works to purely electric production location is also posing new logistics challenges. "The growing range of models for customers – since November 2019 we have had four new production starts, with two more coming by the end of this year – is accompanied by increasing quantities. We have adjusted to this by adapting our processes and structures, and above all through expanding our workforce and qualifications," emphasizes Ingo Bach. Initial skepticism about the impact of the client's conversion to e-mobility on external service providers quickly gave way to a sense of optimism, he says. This year the Schnellecke team responsible for supplying the VW Zwickau works has increased from

100 to 800. It is planned to add a further 70 workers in the third quarter of 2021; forklift drivers are particularly in demand.

Comprehensive qualifications

Hiring employees is not the end of the story. In parallel, Schnellecke has drawn up a comprehensive training program, to allow newcomers to qualify as forklift drivers and employees who previously worked in assembly to retrain as warehouse specialists. Support has been provided by the FAW Zwickau Training Center.

All employees offered vaccinations

In addition, great value is placed on a good working environment. This includes an attractive remuneration package, favorable working conditions and health care. Between late May and early July, every employee was therefore offered a vaccination against COVID-19, with more than half of employees taking up the offer.

Tapping into potential with digitalization

Treating one another with respect creates an atmosphere in which new challenges can be met. "For us, this means above all encouraging innovation and implementing digitalization projects, for example dynamic process control. We're keen to keep improving our processes. Digitalization enables us to tap into even more potential," says the Managing Director.

www.schnellecke.com



Das Areal wandelte sich zu einem modernen Standort der Automobillogistik und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in der Region.

The site was transformed into a state of the art automotive logistics location and is an important economic influence in the region.

Foto/Photo: Schnellecke

„Ein echtes Markenzeichen des Autolandes Sachsen“

25. Internationaler Jahreskongress der Automobilindustrie am 12. und 13. Oktober 2021 in Zwickau
Dr. Dieter Pfortner, Präsident der IHK Chemnitz, zu Historie, Hauptinhalten und Höhepunkten

“A real hallmark of Autoland Saxony”

25th International Annual Congress of the Automotive Industry on October 12 and 13, 2021 in Zwickau
Dr. Dieter Pfortner, President of the IHK Chemnitz, on the history, main content, and highlights

Was 1997 als regionale Zulieferkonferenz begann, hat sich zu einer deutlich über die Grenzen von Sachsen hinaus geschätzten Veranstaltung gemauert: So findet der Internationale Jahreskongress der Automobilindustrie 2021 bereits zum 25. Mal in Folge statt. Am 12. und 13. Oktober lädt der Jubiläums-Kongress erneut nach Zwickau ein. Dr. Dieter Pfortner, Präsident der veranstaltenden IHK Chemnitz, informiert zu Historie, Hauptinhalten und Höhepunkten des Ereignisses.

Die IHK-Regionalkammer Zwickau hat den Kongress vor 25 Jahren ins Leben gerufen. Welche Gründe spielten dabei eine Rolle?

Das Ziel war, eine Plattform in Sachsen zu schaffen, um Zulieferunternehmen miteinander ins Gespräch zu bringen, auch unter Einbeziehung politischer Entscheider sowie von Vertretern der Automobilhersteller. Dazu hat nicht zuletzt beigetragen, dass sich Volkswagen in Sachsen ansiedelte. Den hiesigen Unternehmen das nötige Wissen zu vermitteln, wie man sich als Zulieferer in der Branche aufstellen muss, war damals eine wesentliche Überlegung für die Etablierung der Veranstaltung.

Welchen Stellenwert besitzt der Kongress heute?

Während ähnliche Branchenformate in Deutschland nicht überlebt haben, ist aus der Konferenz ein echtes Markenzeichen des Autolandes Sachsen mit überregionaler Ausstrahlung gewachsen. Wir haben mittlerweile ein Niveau erreicht, dass Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft auf uns zukommen und Themen anbieten, welche die Branche bewegen. Nicht zuletzt ist es die offene, teilweise auch sehr konträre Diskussion auf dem Kongress, die Gäste anzieht.

Welche Themen werden auf der Jubiläumsveranstaltung diskutiert?

Angeichts des enormen Umbruchs in der

Branche stellen wir den Kongress unter das Motto „Revolution in der Autowelt“. Automatisiertes und vernetztes Fahren, digitalisierte Produktion sowie elektrifizierte Antriebe sind die großen Trends. Wir halten die Antriebsdiskussion offen und freuen uns auf Experten zu den Themen batterieelektrischer Antrieb, Wasserstofftechnologien und verbrennungsmotorische Mobilität, u. a. mit synthetischen Kraftstoffen. Zu diesen sowie den weiteren Trends werden Experten von Herstellern, Zulieferern und aus der Wissenschaft sprechen. International steht die Automotive-Branche in Südafrika im Fokus.

Welche aktuellen Herausforderungen beschäftigen die sächsischen Zulieferer zusätzlich zu den genannten Trends?

Das sind wie bei allen Unternehmen in der Branche die Versorgungssicherheit mit Rohstoffen sowie Elektronikbauteilen und die Preisentwicklung. Die Energie- und Rohstoffversorgung nachhaltig und bezahlbar sicherzustellen, ist eine Kernforderung der sächsischen Industrie- und Handelskammern. Darüber werden wir auf dem Kongress genauso sprechen wie über Nachhaltigkeit. Dass die gesamte Branche hier ihren Beitrag leisten muss, ist unbestritten. Wir plädieren jedoch für mehr Vernunft und weniger Hauruck-Aktionen.

Was ist an beiden Kongresstagen geplant?

Der 12. Oktober beginnt nun schon traditionell mit der Jahreslounge des sächsischen Automobilzulieferernetzwerks AMZ. Außerdem können die Kongressgäste an diesem Tag das VW-Werk Zwickau besuchen und sich über den Umbau zum ersten E-Mobilitätsstandort des Konzerns informieren. Der Tag schließt mit dem Galaabend im August Horch Museum ab. Der zweite Tag ist den Fachvorträgen und Podiumsdiskussionen im Zwickauer Rathaussaal vorbehalten. Darüber hinaus gibt es zwei wesentliche Neuerungen: Zum Galaabend verleihen wir

erstmalig den August-Horch-Ehrenpreis. Damit würdigen wir Persönlichkeiten bzw. Unternehmen, die sich besondere Verdienste um die Entwicklung der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer in Sachsen erworben haben. Außerdem gibt es am ersten Tag das Angebot, E-Mobilität selbst zu erfahren. Dafür stellen Autohäuser der Region auf dem Zwickauer Kornmarkt E-Modelle für Probefahrten bereit. Nicht nur die Kongress Teilnehmer, sondern auch Zwickauer Bürger können dieses Angebot wahrnehmen.

Wer sind die wichtigsten Unterstützer des Kongresses?

Wir haben im Verlauf der 25 Jahre zahlreiche Förderer und Sponsoren gewinnen können, die wesentlich dazu beitragen, die hohe Qualität zu halten. Dafür sage ich allen ein ganz herzliches Dankeschön. Hervorheben möchte ich das Engagement von Michael Stopp, der den Kongress vor 25 Jahren mit aus der Taufe gehoben hat und seitdem federführend organisiert, mittlerweile sogar aus seinem Ruhestand heraus. Ein weiterer Dank gilt unserem Kooperationspartner, dem Netzwerk AMZ. Die ersten Veranstaltungen waren sozusagen die Geburtshelfer für das 1999 entstandene Netzwerk, das den Gedanken der Branchenplattform verstetigt hat und mit viel Leben erfüllt.

2020 war der Kongress eine der letzten Präsenzveranstaltungen vor der Corona-Herbstwelle. Was passiert, wenn sich die Situation erneut zuspitzt?

Wir arbeiten an Konzepten, damit wir geimpfte, genesene bzw. negativ getestete Gästen vor Ort begrüßen können. Falls das doch nicht möglich sein sollte, bieten wir das Format online an. Wir hoffen jedoch nicht, dass es dazu kommt. Drücken Sie uns die Daumen.

Mehr Informationen und Anmeldung unter: www.chemnitz.ihk24.de/automobilkongress2021



Dr. Dieter Pfortner ist Präsident der Industrie- und Handelskammer Chemnitz. Seit 2018 übt er dieses Ehrenamt aus. In dieser Zeit hat der Wirtschaftsexperte mit rund 30 Jahren Erfahrung in der Zulieferindustrie das Format des Internationalen Jahreskongresses der Automobilindustrie wesentlich mit weiterentwickelt.

Dr. Dieter Pfortner is President of the Chemnitz Chamber of Commerce and Industry. He has held this honorary position since 2018. During this time, the business expert with around 30 years of experience in the supplier industry has played a key role in developing the format of the International Annual Congress of the Automotive Industry.

Foto/Photo: Kristin Schmidt/IHK Chemnitz

What began in 1997 as a regional supplier conference has grown into an event that is valued well beyond the borders of Saxony. In 2021, for example, the International Annual Congress of the Automotive Industry will be in its 25th consecutive year. On October 12 and 13, the anniversary congress will once again be held in Zwickau. Dr. Dieter Pfortner, President of the organizing Chamber of Commerce and Industry (IHK) Chemnitz, talks about the event's history, main content and highlights.

The Zwickau Regional IHK started the congress 25 years ago. What were the reasons behind it?
The aim was to create a platform in Saxony to bring suppliers together for discussion and involving political decision-makers and automobile manufacturer representatives. One of the main factors was Volkswagen's decision to locate in Saxony. Getting across to local companies how to position themselves as suppliers in the industry was a key reason for setting up the event back then.

How important is the congress today?

While similar industry formats have not survived in Germany, the conference has grown into a genuine trademark of the automotive stronghold of Saxony, and has national and international appeal. We have now reached a point where experts from science and industry approach us and propose topics that are of interest to the industry. Finally, visitors are attracted by the open – and sometimes also very controversial – discussion at the congress.

What topics will be discussed at the anniversary event?

In view of the enormous upheaval in the industry, we have given the congress the headline "Revolution in the automotive

world". Automated and networked driving, digitalized production, and electrified drives are the major trends. We are keeping the discussion open and look forward to hearing the views of experts on battery-powered electric drives, hydrogen technologies, internal combustion engine mobility, and synthetic fuels. Manufacturers, suppliers and experts from the scientific community will speak about these and other trends. Internationally, the focus is on the automotive sector in South Africa.

What are the current challenges facing Saxon suppliers besides the trends mentioned above?

As is the case for all companies in the industry, security of supply for raw materials and electronic components and trends in prices. Ensuring a sustainable and affordable supply of energy and raw materials is a core demand of Saxony's IHK. The congress will discuss this as well as the issue of sustainability. It is beyond dispute that the entire sector must play its part here. However, we would advocate more common sense and fewer rash decisions.

What is planned for the two days of the congress?

October 12 now traditionally begins with the annual lounge run by the Saxon automotive supplier network AMZ. On this day, congress guests will also be able to visit the VW works in Zwickau and find out about its conversion into the Group's first e-mobility site. The day will conclude with a gala evening at the August Horch Museum. The second day is reserved for technical presentations and panel discussions at Zwickau Town Hall. There are also two important innovations: At the gala evening, we will present the August Horch Honorary Prize for the first time. This award honors individuals or

companies that have made a special contribution to the development of the automotive industry and its suppliers in Saxony. On the first day, interested parties can also experience e-mobility for themselves, and so regional car dealerships will be making electric vehicles available for test drives at Kornmarkt in Zwickau. This experience can be enjoyed both by congress participants and by the Zwickau residents.

Who are the congress' key supporters?

Over the course of 25 years, we have gained many supporters and sponsors, who make a big contribution to maintaining the high quality of the event. I would like to say a very big thank you to all of them for this. I want to emphasize in particular the commitment of Michael Stopp, who was in at the beginning of the congress 25 years ago and has been in charge of organizing it ever since – even after his retirement. Further thanks go to our partner, the AMZ network. The first events acted as the midwife, so to speak, for the network that was created in 1999 and that has consolidated and invigorated the platform's thinking ever since.

The 2020 congress was one of the last in-person events before the coronavirus lockdown in the fall. What happens if the situation comes to a head again?

We are working on concepts that will enable us to welcome guests on site who have been vaccinated, who have recovered from the virus, or who have tested negative. If this is not possible, we will offer the format online. However, we hope that it will not come to that. Keep your fingers crossed for us.

Further information and registration at:
www.chemnitz.ihk24.de/automobilkongress2021

Direkt am Innenstadt-Campus der Westsächsischen Hochschule Zwickau wird SAM, das 4. Symposium Automotive & Mobility, am 7. Oktober 2021 stattfinden. Auf dem Kornmarkt werden dann Experten-Vorträge, Diskussionen sowie Aussteller-Präsentationen zu erleben sein.

The 4th Symposium for Automotive & Mobility will be held on October 7, 2021, directly on the University of Applied Sciences Zwickau city center campus on the Kornmarkt, with expert lectures, discussions, and exhibitor presentations.

Foto/Photo: Westsächsische Hochschule Zwickau



SAM vernetzt Mobilitätsmacher von heute und morgen

4. Symposium Automotive & Mobility lädt am 7. Oktober 2021 auf den Zwickauer Kornmarkt ein

SAM links major mobility players of today and tomorrow

The 4th Symposium for Automotive & Mobility welcomes visitors to the Zwickau Kornmarkt on October 7, 2021

Bereits zum vierten Mal bringt SAM, das Symposium Automotive & Mobility, die Fachkräfte der Zukunft mit den Branchenprofis von heute zusammen. Normalerweise wäre die Veranstaltung am 7. Oktober 2021 sogar die fünfte Auflage, doch coronabedingt musste SAM 2020 pausieren. Dafür wird es 2021 einige Neuerungen geben, die auch mit der Pandemie zusammenhängen.

So wird SAM erstmals komplett als Outdoor-Event auf dem Zwickauer Kornmarkt ausgetragen. Mit einer großen Bühne für die Expertenvorträge, mit Abstand lassenden Präsentationsflächen für Aussteller sowie mit einem umfassenden Hygienekonzept sorgen die Veranstalter vor, um SAM auch bei sich zuspitzenden Corona-Bedingungen durchführen zu können. Organisatoren sind wie bei den vorangegangenen Auflagen das Büro für Wirtschaftsförderung der Stadtverwaltung Zwickau und das Forschungs- und Transferzentrum e.V. (FTZ) an der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ). Darüber hinaus wird in diesem Jahr der Career Service der WHZ direkt einbezogen. Unternehmen können ihre

freien Stellen, Praktikumsplätze oder Themen für Diplom, Bachelor- bzw. Masterarbeiten vorab an den Career Service melden. Dieser steht als Ansprechpartner zwischen Studierenden und Unternehmen zur Verfügung, leitet die Stellen an die jeweiligen Fachbereiche weiter und wird zum SAM mit einem Infostand sowie als Vermittler präsent sein.

Gute Karriere mit WHZ-Ausbildung

Dass die Ausbildung an der WHZ ein gutes berufliches Sprungbrett in die Automotive-Branche ist, zeigt sich erneut im Vortragsblock. Erwartet werden an diesem Oktober-Nachmittag u. a. Referenten von Continental Automotive, e-trofit, ZF und Pendix. Sie stellen ihre Konzepte und Projekte von einer digitalisierten und nachhaltigen Mobilität der Zukunft vor und wollen dazu in den Austausch mit dem Publikum treten. Einige der heutigen CEO haben ihr berufliches Rüstzeug an der WHZ erhalten. Für den Keynote-Part haben die Veranstalter nach dem Musiker und Extremsportler Joey Kelly erneut eine Persönlichkeit gefunden, die auf den ersten Blick wenig mit der Bran-

che zu tun hat: Die erste Bundesliga-Schiedsrichterin Bibiana Steinhaus-Webb wird das Thema Mobilität aus einem anderen Blickwinkel beleuchten und verdeutlichen, was erfolgreiche Unternehmer vom Profifußball lernen können.

Viele Möglichkeiten zum Netzwerken

Vor, zwischen und nach den Vorträgen gibt es ausreichend Gelegenheiten für das persönliche Netzwerken sowie für den Besuch der verschiedenen Aussteller-Präsentationen. Mit dabei sind beispielsweise die FES GmbH, die Indikar GmbH, die InTech GmbH, das Fraunhofer-Anwendungszentrum für Optische Messtechnik und Oberflächentechnologien AZOM, die Modis GmbH, die Pendix GmbH, das WHZ-Racing-Team, die TU Chemnitz, NextH2O2 und IFZT. Weil SAM jetzt noch näher an den Innenstadt-Campus der WHZ heranrückt, können die Besucher bei Laborführungen das Fraunhofer AZOM oder das Zentrum Kraftfahrzeugelektronik von WHZ/FTZ kennenlernen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter:
www.zwickau.de/sam

Already in its fourth year, SAM (the Symposium for Automotive & Mobility) brings together the experts of the future with today's industry professionals. October 7, 2021 should have marked the event's fifth year, but SAM 2020 had to be postponed due to the Coronavirus. So in 2021, there will be a few pandemic related innovations.

For the first time, SAM will be a fully outdoor event at the Zwickau Kornmarkt. With a large stage for expert presentations, distanced presentation areas for exhibitors and a comprehensive hygiene strategy, the organizers are making sure that SAM can go ahead even if coronavirus conditions are worsening.

As in previous years, the event is being organized by the Office for Economic Development of the City of Zwickau and the Research and Transfer Center e.V. (FTZ) of the University of Applied Sciences Zwickau. The WHZ Careers Service will also be directly involved this year. Companies can register their job vacancies, apprenticeship places or degree, bachelor or Masters theses topics with the Careers Service in advance. This

service serves as a liaison point between students and companies, forwards the vacancies to the relevant departments, and will be present at SAM both as an intermediary and with an information stand.

Good careers with WHZ training

The presentations will once again make clear that training at WHZ provides a good stepping stone into the automotive sector. Anticipated speakers this October afternoon include representatives of Continental Automotive, e-trofit, ZF and Pendix, who will be presenting their ideas and projects for the digitalized and sustainable mobility of the future, and will be keen to discuss these issues with their audiences. Some of today's CEOs were trained at WHZ.

Following the appearance at the previous event of musician and extreme athlete Joey Kelly, the organizers have once again secured a celebrity for the keynote session, who might initially seem to have little to do with the sector. Bibiana Steinhaus-Webb, the first female referee in the Bundesliga, will consider the issue of mobility from a different angle, and explain what successful

companies can learn from the world of professional football.

A lot of networking opportunities

Before, during and after the talks, there will be lots of opportunities for personal networking and for visiting the various exhibits. Exhibitors will include FES GmbH, Indikar GmbH, InTech GmbH, the Fraunhofer Application Center for Optical Metrology and Surface Technologies AZOM, Modis GmbH, Pendix GmbH, the WHZ Racing Team, TU Chemnitz, NextH2O2 and IFZT. Because SAM is now even closer to the WHZ city center campus, visitors can go on laboratory tours to see the Fraunhofer AZOM or the WHZ/FTZ Center for Automotive Electronics.

For further information and to register, please visit www.zwickau.de/sam

Anzeige/Advertisement



Effiziente Fertigung vereinen wir mit Logistik und Lieferantenmanagement zu einem ganzheitlichen, wertschöpfenden Produktionssystem.

FEP



JETZT BEWERBEN!

Verbinde deine berufliche Zukunft mit unserer Mission!
www.fepz.de

Kolja Trautvetter von Trako-Werkzeuge Aue hat auf der Digitalplattform innovERZ.hub einen Forschungspartner für die Umsetzung einer Innovation gefunden.

Kolja Trautvetter from Trako-Werkzeuge in Aue found a research partner to help put an innovation into practice on the digital platform innovERZ.hub.

Foto/Photo: Regionalmanagement Erzgebirge



Auf innovERZ.hub den passenden Partner finden

Plattform fördert Kooperation im Mittelstand sowie zwischen KMU und Forschung

Finding the right partner with innovERZ.hub

Platform promotes collaboration in the mid-sized sector as well as between SMEs and research

Schneller, effizienter und ortsunabhängig zueinander finden – darauf zielt die neue digitale Plattform innovERZ.hub ab. Die Wirtschaftsförderung Erzgebirge und das Regionalmanagement der Region haben mit weiteren Partnern dieses Instrument geschaffen, damit sich der Mittelstand untereinander sowie mit wissenschaftlichen Einrichtungen besser vernetzen kann.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Unternehmen häufig auf der Suche nach Partnern mit Know-how und entsprechender Technologiekompetenz sind, um Innovationen kosteneffizient und zeitsparend umzusetzen. Dabei werden jedoch kleine und mittelständische Unternehmen in der „Nachbarschaft“ oft aufgrund fehlender Bekanntheit übersehen. Hier soll die Plattform innovERZ.hub einerseits Abhilfe schaffen. Das zweite Problem kleiner Unternehmen ist der fehlende Kontakt zu Forschungseinrichtungen. Deshalb soll die Plattform andererseits auch dazu dienen, einen niederschweligen Kontakt zu möglichen Partnern aus Forschung und Wissenschaft herzustellen, die gemeinsam Ideen praxisnah entwickeln oder Unternehmen in einem Innovationsprojekt begleiten.

Das Herzstück der Plattform – der Marktplatz – macht Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft mit ihren Angeboten sichtbar. Hier haben Unternehmen, Forschungsverbünde und wissenschaftliche Einrichtungen die Möglichkeit, Projektpartner für neuartige Produkte, Technologien oder Geschäftsmodelle zu suchen und zu finden. Um die Anbahnungen so einfach wie möglich zu gestalten, kommt der Marktplatz ganz ohne Anmeldung aus. Die offene Drehscheibe (Hub) für Innovationsvorhaben verzichtet auf das langwierige Anlegen von Firmenprofilen und ermöglicht so den Zugriff auf ein Netzwerk aus Experten und einer Vielzahl an Technologien. Ziel ist es, schnell und einfach die richtigen Umsetzungspartner für das eigene Vorhaben zu ermitteln.

Die Trako-Werkzeuge GmbH aus Aue hat per innovERZ.hub bereits erfolgreich einen Forschungspartner gefunden. Das Unternehmen stellt verschleißarme Zerspanungswerkzeuge für schwierig zu bearbeitende Werkstoffe wie CFK, Titan oder hochfeste austenitische Stähle her. In einem Projekt mit der Westsächsischen Hochschule Zwickau konnte das Unternehmen eine Leistungssteigerung von 233 Prozent bei der

Bearbeitung von Gasturbinenschaufeln im Vergleich zum Referenzwerkzeug realisieren.

Neben dem Marktplatz bietet die Plattform auch News, Know-how und Termine, die beim Innovieren und Netzwerken unterstützen. Darüber hinaus gibt es Informationen zu Fördermöglichkeiten, konkreten Ansprechpartnern für die Beratung und Unterstützung in verschiedenen Bereichen sowie Best-Practice-Beispiele.

Bringing businesses together more quickly, more efficiently and regardless of location – that's the aim of new digital platform innovERZ.hub. The region's economic development corporation (Wirtschaftsförderung Erzgebirge) and regional management have worked with other partners to create this tool, which aims to improve networking both within the mid-sized sector and between these businesses and scientific institutions.

Experience has shown that companies are often looking for expert partners with the appropriate technological competence in order to introduce innova-

tions in a cost- and time-efficient manner. But they frequently overlook small and medium-sized businesses in the locality because they are less well-known. This is one problem that the innovERZ.hub hopes to solve. The second problem for small companies is lack of contact with research institutions. So the platform also aims to facilitate low-threshold contact with potential partners from science and research, who will be able to collaborate on the development of practical ideas or provide support for innovation projects.

The core feature of the platform – the marketplace – allows users to view partners from business, science, and society together with the services that they can provide. This allows companies, research groups and sci-

entific institutions to search for and identify project partners for innovative products, technologies and business models. To make it as easy as possible to make connections, businesses do not need to register in order to use the marketplace. The open innovation projects hub means there's no need to create company profiles, which can be a tedious process, and enables users to access a network of experts and a range of different technologies. The aim is to help businesses find the right project partner quickly and easily.

Trako-Werkzeuge GmbH from Aue, Germany, has already successfully identified a research partner through innovERZ.hub. The company produces low-wear machining tools for hard-to-process materials such as

CRP, titanium and high-strength austenitic steels. In the context of a project with the University of Applied Sciences Zwickau, the company achieved a 233% increase in performance compared to the reference tool when processing gas turbine blades.

In addition to the marketplace, the platform provides news, expertise and events to support users with innovation and networking. There is also information on financial assistance, specific individuals to contact for advice and support on different issues, and examples of best practice.

www.innovorz.de

Anzeige/Advertisement



#HEAVYMETALLjob ist dein Ding?

MELEGHYAutomotive

heavymetalljob.de

Wir suchen unter anderem:

- Instandhalter (m/w/d)**
- Anlagenfahrer (m/w/d)**
- Qualitätsprüfer (m/w/d)**

und viele mehr für unser
#teammeleghy an unseren
Standorten **Gera** und **Reinsdorf**.

Mit Investition Volltreffer gelandet

Forscher der TU Dresden loten mit innovativer Pressentechnik von HTPT neue Umform-Wege aus

An investment that hits the mark

Researchers at Dresden University of Technology are exploring new forming methods with innovative press technology from HTPT

Entwicklungen für mehr Effizienz beim Umformen sind ein wesentliches Forschungsfeld am Institut für Fertigungstechnik der TU Dresden. Auf der Suche nach dem dafür passenden technischen Equipment wurden die Wissenschaftler um Prof. Alexander Brosius u.a. bei der H&T ProduktionsTechnologie GmbH (HTPT) Crimmitschau fündig.

Eine Servospindelpresse mit 2.300 kN Presskraft vervollständigt seit einiger Zeit die Versuchsfeldtechnik des Instituts. Der Wunschzettel für die Spezifizierung der Maschine war lang. „Im Prinzip haben wir nach der sprichwörtlichen ‚eierlegenden Wollmilchsaure‘ gesucht, nach einer Anlage mit großem Arbeitsvermögen, mit der wir verschiedene neue Vorgehensweisen beim Umformen erproben und vervollkommen können. Gemeinsam mit den Fachleuten von HTPT sind wir dem gewünschten Ideal ein gutes Stück nahegekommen“, sagt Prof. Brosius. Für das Team der von ihm geleiteten Professur für Formgebende Fertigungsverfahren waren vor allem Kriterien wichtig, die sich auf den ersten Blick zu widersprechen scheinen. Es sollte eine Presse sein, mit der einerseits viel Kraft kontinuierlich über einen langen Weg aufgebracht wird und mit der beispielsweise schwer umformbare Werkstoffe zu bändigen sind. Andererseits war gefordert, kleine Kräfte sehr feinfühlig zu dosieren sowie generell Positioniergenauigkeiten im Hundertstel-Millimeter-Bereich zu erreichen.

Überzeugt hat die Wissenschaftler letztendlich das Konzept der Spindelpresse mit Servoantrieb. Hochpräzise Servoachsen, eine innovative Sensorik und Regeltechnik und ein aus nur wenigen mechanischen Teilen bestehender Antrieb sorgen für eine der genauesten und dynamischsten Pressen, die auf dem Markt verfügbar ist. HTPT, ein Unternehmen der Heitkamp & Thumann Group, gehört zu den Vorreitern bei der Technologieentwicklung und bringt diese Anlagen seit rund 15 Jahren erfolgreich international zum Einsatz.

Prof. Alexander Brosius von der Professur für Formgebende Fertigungsverfahren der TU Dresden (l.) und Mike Gruner, Vertrieb Press & SystemTechnology bei der H&T ProduktionsTechnologie, an der neuen Servospindelpresse im Versuchsfeld der Professur.

Prof. Alexander Brosius from Dresden University of Technology's Forming Processes Department (left) and Mike Gruner, Sales Manager for Press & System Technology at H&T ProduktionsTechnologie with the new servo-driven screw press at the department's testing grounds.

Foto/Photo: Ina Reichel



Das Team um Prof. Brosius nutzt die Presse beispielsweise, um die Entwicklung zum schmierstofffreien Umformen weiter voranzutreiben. Makro- und mikrostrukturierte Werkzeuge heißt hierfür ein wichtiger Baustein. „Wir bringen nach ausgeklügelten Berechnungsmodellen Strukturen ins Werkzeug ein wie umlaufende Rillen und verkleinern so die Kontaktflächen zwischen dem umzuformenden Blech und dem Werkzeug. Das reduziert die Reibkraft und damit den Bedarf an Schmierstoffen. Die hohe Präzision der Presse ist ein wichtiges Glied im Gesamtprozess“, betont Prof. Brosius. Die Wissenschaftler haben bereits nachgewiesen, dass ein schmierstofffreies Tiefziehen möglich ist. „Interessenten aus der Industrie können sich bei uns gern davon überzeugen“, lädt der Professor potenzielle Anwender ein.

Auch für die Fertigung komplexer Hybridbauteile aus Metall und faserverstärktem Kunststoff bringt die Professur ihre Expertise ein. Mittels simulationsgestützter Prozessanalyse werden die Verfahrensgrenzen

für den kombinierten Textil-Blech-Umformvorgang ausgelotet. Für deren Erweiterung ist eine Umformmaschine, die sowohl große als auch kleine Kräfte in einem Prozess präzise handhaben kann, von Vorteil.

Das Zusammenspiel von Maschine, Werkzeug und Prozess weiter zu optimieren, steht bei jeder Forschungsaufgabe auf der Agenda. Um zukünftig schneller zu sein als der Prozess, ist die enge Zusammenarbeit mit den Pressenherstellern unabdingbar, um beispielsweise auf bestimmte Informationen der Maschinensteuerung zugreifen zu können. Auch hierfür ist HTPT der richtige Partner. Mike Gruner, Vertrieb Press & SystemTechnology bei HTPT, verweist auf das eigene Spezialistenteam für die Programmierung, das die Regeltechnik kontinuierlich weiterentwickelt. Gearbeitet wird daran, dass zukünftig die Presse auf verändernde Parameter und aktuelle Fertigungsbedingungen automatisch reagiert. Mit Prozessen, die sich mit Industrie 4.0 umschreiben lassen, wird so ein vorausschauendes Agieren möglich werden.

Developments designed to promote more efficient forming are a key area of research at the Institute of Manufacturing Science and Engineering at the Dresden University of Technology. The team of scientists around Prof. Alexander Brosius found the technical equipment they were looking for at H&T ProduktionsTechnologie GmbH (HTPT) in Crimmitschau, among other companies.

A servo-driven screw press with a pressing force of 2300 kN has been the final element in the institute's testing technology for some time. The machine specifications included a long list of requirements. "In principle, we were looking for the all singing, all dancing solution. A system with a large work capacity that we could use to test and perfect a range of new forming methods. With the help of the experts at HTPT, we've made considerable headway towards the ideal system," says Prof. Brosius. The team of researchers at the Forming Processes department he heads up placed particular importance on criteria that initially seemed contradictory. On the one hand, the press needed to apply great force continually over a long period and be capable of controlling hard-to-form materials, for example. On the other, it needed to measure small forces with a high degree of precision and achieve positioning accuracy within hundredths of a millimeter.

The scientist was ultimately convinced by a concept involving a spindle press and servo drive. High-precision servo axes, an innovative sensor system and control technology and a drive consisting of just a few mechanical components all come together to create one of the most accurate and dynamic presses available on the market. HTPT, a company in the Heitkamp & Thumann Group, is a pioneer in technology development and has been implementing these systems successfully all over the world for around 15 years.

Amongst other things, Prof. Brosius' team is using the press to advance the development of lubricant-free forming. Macro-structured and micro-structured tools are important components here. "We are also using ingenious calculation models to incorporate structures such as circumferential grooves into the tool, and this is helping us reduce the contact areas between the tool and the sheet being formed. This reduces the friction force and therefore the amount of lubricant required. The high precision of the press is a vital link in the overall process", explains Prof. Brosius. The scientists have

already proven that lubricant-free deep-drawing is possible. Issuing an open invitation to potential users, the researcher says, "Interested parties from industrial companies are welcome to come and see the benefits for themselves."

The department is also bringing its expertise to the production of complex hybrid metal components and fiber-reinforced plastic. Simulation-based process analyses are being used to investigate the limits of the combined textile sheet forming process. A forming machine that can handle both large and small forces within a single process with precision can help to expand these limits.

Further optimizing the interplay between machine, tool and process is a key aspect of all research tasks. In order to be quicker than

the process in the future, it is essential to work closely with press manufacturers, so as to be able to access particular information from the machine control unit, for example. And HTPT is the perfect partner here too. Mike Gruner, Sales Manager for Press & SystemTechnology at HTPT, highlights the in-house team of programming specialists who are continually developing the control technology. The team is working on enabling presses to respond automatically to changing parameters and current manufacturing conditions in the future. This type of proactive operation will be possible with processes that fall within the description of Industry 4.0.

Anzeige/advertisement



SAM
SYMPOSIUM
AUTOMOTIVE & MOBILITY

7. Oktober 2021 · ab 13:00 Uhr
Kornmarkt Zwickau

Netzwerken, Erlebnisausstellung,
Laborführungen und Kurzvorträge

KEYNOTE-VORTRAG VON
BIBIANA STEINHAUS-WEBB,
ERSTE DEUTSCHE BUNDES-
LIGA-SCHIEDSRICHTERIN

Alle Infos und
Anmeldung unter
ZWICKAU.DE/SAM

STADT ZWICKAU
AUTOMOBIL- UND
ROBERT-SCHUMANN-STADT

FTZ FORSCHUNGS- UND
TRANSFERZENTRUM E.V.
an der Westsächsischen Hochschule Zwickau

Westsächsische Hochschule Zwickau
University of Applied Sciences
HOCHSCHULE FÜR MOBILITÄT | UNIVERSITY FOR MOBILITY

Reibungslose Pendler-E-Mobilität

Partner im Projekt E-COM forschen zur Erreichung dieses Ziels

Im Projekt E-COM untersuchen mehrere Partner, wie Pendler problemlos individuelle E-Mobilität nutzen können.

Ein interdisziplinäres Forscherteam der Westsächsischen Hochschule Zwickau (WHZ) bearbeitet dabei führend die wissenschaftlichen Fragestellungen. Weitere Partner sind die Städte Zwickau und Dresden, VW Sachsen und die Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden.

Um als Pendler nahezu emissionsfrei elektromobil von Zwickau nach Dresden und zurück mit immer ausreichend geladenem Akku zu kommen, muss an der Strecke und an den Endpunkten die passende Infrastruktur vorhanden sein. Die sich daraus ergebenden technischen Herausforderungen zu analysieren und Lösungen zu finden, ist Aufgabe der WHZ. Dazu gehören Speicherintegration und Energiemanagement. An einer Pilotanlage des Projektes in Zwickau

wird eine Ladesäule entwickelt, welche bidirektional funktioniert. Das heißt, das Auto kann in zukünftigen Anwendungen nicht nur geladen, sondern auch wieder entladen werden. Elektrische Energiespeicher sind insbesondere für Schnell-Ladesäulen ein hochinteressantes Thema. Sie bieten sich an in Gebieten mit zu geringer Netzkapazität für Schnell-Ladesäulen.

Die Untersuchung des Nutzerverhaltens ist ein weiteres wichtiges Thema. Dazu gehören Strategien gegen Falschparker auf Lade-Parkplätzen sowie eine für die Nutzer unkomplizierte App, die auf einer umfangreichen Datenauswertung des Energie-, Reservierungs- und Abrechnungsmanagements basiert.

Mit der Inbetriebnahme der ersten Ladesäulen in Zwickau geht E-COM in die nächste Phase, in der die Daten aus dem Nutzerverhalten für eine künftig reibungslose Pendler-E-Mobilität ausgewertet werden.



Die erste öffentlich zugängliche Ladesäule, die im Projekt E-COM errichtet wurde, steht auf dem Parkplatz Mauritiusbrücke/Alter Gasometer in Zwickau. Ende Juli erfolgte die symbolische Übergabe im Beisein von Oberbürgermeisterin Constance Arndt, WHZ-Professor Mirko Bodach, WHZ-Mitarbeiter Kevin Steiner und Michael Mühlmeier vom Umweltbüro Zwickau.

Foto: WHZ

Anzeige/Advertisement

Kalender 2022 „Zurück zu den Wurzeln“

Einzelverkaufspreis (zzgl. Versand) **17,90 €**

GLEICH BESTELLEN!

Der Kreis hat sich geschlossen: Mit dem Elektro-SUV Q4 e-tron wird Audi wieder in Zwickau produziert.

Von 1909 bis 1939/1940 wurden Audi-Fahrzeuge in Zwickau hergestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Marke eine Renaissance in Ingolstadt. Nun ist Audi zurück in der Heimat.

Der **A3-Kalender 2022** stellt attraktive Vorkriegsmodelle vor und zeigt, dass Sachsen bei der Etablierung zukunfts-fähiger Mobilität ganz vorn fährt.

Bestellen Sie Ihr Exemplar oder machen Sie Autofans im Freundes- und Familienkreis eine Freude.

Marketingagentur Reichel
Tel.: 0371 7743510 • mareichel@ma-reichel.de
www.ma-reichel.de/kalender-2022

Marketingagentur Reichel
PUBLIC • DESIGN • ECONOMY



The first publicly accessible charging station set up under the E-COM project is located at the Mauritiusbrücke/Alter Gasometer car park in Zwickau. The symbolic handover took place at the end of July, in the presence of Mayor Constance Arndt, WHZ Professor Mirko Bodach, WHZ employee Kevin Steiner and Michael Mühmel from the Zwickau Environmental Office.

Photo: WHZ

Smooth e-mobility for commuters

E-COM project partners researching ways to achieve the goal

A number of partners in the E-COM project are investigating ways to make it easy for commuters to use individual e-mobility solutions.

An interdisciplinary team of researchers at the University of Applied Sciences Zwickau (WHZ) is leading the investigation of these issues. Other partners include the cities of Zwickau and Dresden, VW Saxony and the Dresden University of Applied Sciences.

Commuting from Zwickau to Dresden and back in an almost emission-free electric vehicle with a battery that always has enough charge requires the right infrastructure along the route and at the end points. And it's the job of WHZ to analyze the technical challenges this raises and find appropriate solutions, including storage integration and energy management. A project pilot plant in Zwickau is developing a bidirectional

charging station. This means that in future it will be possible not only to charge the car, but to discharge it too. Electrical energy storage systems are of particular relevance with regard to quick-charging stations, providing an alternative in areas with insufficient network capacity.

Investigation of user behavior is another key aspect of the research and looks at strategies to combat illegal parking at charging stations and an easy-to-use app based on the comprehensive evaluation of energy, reservation and billing management data.

With the first charging station going into operation in Zwickau, E-COM is moving to the next phase, which will involve evaluation of user behavior data to ensure trouble-free e-mobility for commuters in the future.

Anzeige/Advertisement

AM PULS DER AUTOMOTIVEN ZEITENWENDE.

**Zukunft
Automobil**

**Mittelstand
4.0**

**Digitaler
Wissenstransfer**

Chemnitz Automotive Institute

TUCed
AN-INSTITUT FÜR TRANSFER
UND WEITERBILDUNG

Chemnitz Automotive Institute
Ein Geschäftsbereich der TUCed GmbH
Business Village
Beckerstraße 13
09120 Chemnitz

Tel.: +49 371 243 51 25 12
Fax: +49 371 243 51 26 10
Mail: info@cati.institute
Web: www.cati.institute
Web: www.tuced.de

Das erste kompakte Elektro-SUV von Audi wird bei VW in Zwickau produziert. Damit kehrt die Marke an ihren Gründungsort zurück.

Audi's first compact electric SUV will be produced at VW in Zwickau, thus returning the brand to its roots.

Foto/Photo: Audi



Zurück zu den Wurzeln

Audi wird wieder in Zwickau produziert – Erstes Elektro-SUV der Marke rollt im VW-Werk vom Band

Back to its roots

Audi is once again to be produced in Zwickau – Brand's first electric SUV rolls off the production line at the VW works

Der 23. März 2021 hat das Potenzial für einen besonderen Eintrag im nun schon über 120-jährigen Kalender des Autoland Sachsen. An diesem Tag startete offiziell die Produktion des Audi Q4 e-tron. Damit kehrt die Marke an ihren Gründungsort zurück. Das vollelektrische Kompaktmodell ist das erste Elektro-SUV, das Audi an einem deutschen Standort fertigt. Der Q4 e-tron basiert auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB) des VW-Konzerns, der Plattform für zahlreiche vollelektrische Modelle des Automobilherstellers.

Der Audi Q4 e-tron fährt im Mehrmarkenwerk Zwickau von derselben Fertigungslinie wie der Volkswagen ID.4 sowie zukünftig ein weiteres Volkswagen-Modell. 1.400 Mitarbeiter von Volkswagen Sachsen fertigen hier nun in der Montage auch das kompakte Elektro-SUV, das dank der MEB-Architektur im Interieur Platz auf Oberklasse-Niveau bietet. Mehr als hundert Audi-Mitarbeitende haben gemeinsam mit ihren Volkswagen-Kollegen den Produktionsanlauf vorbereitet – von der Fertigungsplanung über die Technische Entwicklung bis hin zur Qualitätssicherung.

Mit dem Produktionsstart des Audi Q4 e-tron hat das VW-Werk Zwickau den Status eines Mehrmarkenstandorts erreicht. Neben den ID-Modellen von Volkswagen und dem Audi wird zukünftig auch der Cupra Born im sächsischen Werk gefertigt. Mit der Umgestaltung des Standorts Zwickau zur größten E-Auto-Fabrik Europas erfährt das Autoland Sachsen einen generellen Schub als Top-Region der E-Pkw-Fertigung. Wie eine jüngste Studie des Chemnitz Automotive Institute CATI festgestellt hat, ist Sachsen mit 114.000 produzierten E-Autos 2020 ein Spitzen-Standort in Europa. Diese „Pole Position“ wird weiter ausgebaut, denn für 2021 ist ein Volumen von rund 280.000 E-Fahrzeugen an den VW-Standorten Zwickau und Dresden sowie BMW Leipzig prognostiziert.

Geschichte in zwölf Bildern

Mit der Rückkehr von Audi nach Zwickau schließt sich ein Kreis, dessen erster Punkt bereits im Jahr 1904 liegt. Damals kam der Autopionier August Horch in die Muldestadt und begründete die Tradition des Standortes in dieser Branche. Nach einem Zerwürfnis mit der kaufmännischen Leitung

schied er aus seinen Horch-Werken aus und setzte seine Automobilentwicklungen ab 1909 unter dem Namen Audi fort. Auf diesem Fundament entwickelte sich eine prosperierende Automobilwirtschaft in der Region, die seit der Wende erneut einen deutlichen Aufschwung erfährt.

Einen Einblick in den traditionsreichen Automobilbau Westsachsens in zwölf großformatigen Bildern gibt ein Kalender in A3-Format, den die Marketingagentur Reichel für 2022 herausgibt. Vorgestellt werden attraktive Vorkriegsmodelle, die eng mit dem Geschehen in den Horch- und Audi-Werken verknüpft sind. Ebenso zeigt der Kalender, dass Sachsen bei der Etablierung zukunfts-fähiger Mobilität ganz vorn fährt.

Mehr Infos zum Kalender unter:
www.ma-reichel.de/kalender-2022/

March 23, 2021 is set to become a special day for the automotive stronghold of Saxony, whose history now spans more than 120 years. This is the day that production of the Audi Q4 e-tron officially started, thus returning the brand to its roots. The all-electric compact model is the first electric SUV to be manufactured by Audi at a

German site. The Q4 e-tron is based on the VW Group's modular e-drive system (MEB), the platform used by the automobile manufacturer for numerous fully electric models.

At the Zwickau multi-brand plant, the Audi Q4 e-tron is rolling off the same production line as the Volkswagen ID.4 – and shortly another Volkswagen model, too. Around 1,400 Volkswagen Sachsen employees are now working here on the assembly of the compact electric SUV, which provides luxury-class space thanks to its MEB interior architecture. Production start-up – everything from production planning to technical development and quality assurance – was prepared by over a hundred Audi employees together with their Volkswagen colleagues.

The start of production of the Audi Q4 e-tron means that the VW works in Zwickau has become a multi-brand site. In addition to the Volkswagen ID models and Audi, the Saxon works will soon also be producing the Cupra Born.

The transformation of the Zwickau site into the largest e-car factory in Europe helps Saxony on its way to becoming a leading region for e-car production. As a recent study by the Chemnitz Automotive Institute CATI found, Saxony is a preeminent location in Europe, having produced 114,000 e-cars 2020. This "pole position" is being further consolidated – because around

280,000 e-vehicles are forecast to be produced in 2021, at the VW sites in Zwickau and Dresden and at BMW in Leipzig.

History in 12 pictures

Audi's return to Zwickau closes a circle that started back in 1904, when car pioneer August Horch came here and started the tradition of the site's involvement with the sector. After a falling out with the management of the business, he left his Horch factories and continued his automotive developments under the name of Audi from 1909. This was the foundation for the development of a thriving automotive business in the region, which has again experienced a significant upswing since reunification.

A calendar in A3 format, which the Reichel marketing agency is publishing for 2022, provides an insight into the traditional automotive engineering of western Saxony. 12 large-format pictures show beautiful pre-war automobile models that have close links with events at the Horch and Audi works. The calendar also demonstrates Saxony's pioneering role in establishing sustainable mobility.

More info on the calendar at:
www.ma-reichel.de/kalender-2022



Audi ist zurück in Zwickau. Der Kalender zeigt anhand attraktiver Fahrzeuge, wie sich ein Kreis geschlossen hat.

Audi is back in Zwickau. The beautiful vehicles in the calendar illustrate the closing of a circle.

Grafik/Illustration: Marketingagentur Reichel



Beratung & Konzeption
Design & Programmierung
Hosting & Betreuung

Wir machen Internet!
Webseiten • Onlineshops • Datenbanken

**DIGITAL
CONNECT**
Internetmanufaktur

www.digital-connect.de

Messe-Herbst im Zeichen von all about automation

Chemnitzer Veranstaltung am 22. und 23. September 2021 mit 150 Ausstellern ausgebucht

Autumn trade fair is "all about automation"

Chemnitz event on September 22 and 23, 2021 fully booked with 150 exhibitors



News auf Knopfdruck

www.autoland-sachsen.com

www.leichtbau-sachsen.de

Mit dem E-Newsletter von Autoland Sachsen bleiben Sie auf dem Laufenden.

Jetzt anmelden!



Impressum/Imprint

Herausgeber/Publisher

Ina Reichel
Freie Journalistin
Kleinolbersdorfer Str. 6
D-09127 Chemnitz
Tel.: +49 (0) 371 7743510
E-Mail: inareichel@ma-reichel.de

Redaktion/Editor

Ina Reichel

Anzeigenakquise/Satz/Layout Adverting canvasser/typset/layout

Marketingagentur Reichel
Tel.: +49 (0) 371 7743510
E-Mail: mareichel@ma-reichel.de

Übersetzung/Translation

SprachUnion Chemnitz

Druck/Printing

Limbacher Druck GmbH

Redaktionsschluss/Press date

20. August 2021

Regional ausgerichtete, überschaubare Fachmessen aus der Easyfairs Gruppe wie die all about automation, die FMB sowie die Solids und die Maintenance bieten ab September wieder face-to-face Plattformen für den so wichtigen persönlichen Austausch.

Bei der all about automation (aaa) macht der neue Standort Wetzlar am 8. und 9. September 2021 den Auftakt. Weiter geht es mit der mit 150 Ausstellern ausgebuchten all about automation in der Messe Chemnitz am 22. und 23. September 2021. Für Nordrhein-Westfalen steht am 27. und 28. Oktober 2021 die all about automation in Essen auf dem Programm.

Tanja Waglöhner, Geschäftsführerin der Easyfairs GmbH, konstatiert eine merklich anziehende Nachfrage nach kurzfristig buchbaren Standflächen: „Einige renommierte Automatisierer ergreifen gerade jetzt die Möglichkeit, erstmals auf einer aaa mit dabei zu sein.“

Wie hoch der Kommunikationsbedarf zu Fachthemen ist, zeigt sich auch darin, dass der Vortragsbereich auf den Messen ausgebucht ist – trotz vielfältiger Möglichkeiten für Webinare und ähnlicher Formate. „Digitale Formate verdrängen Messen nicht. Sie unterstützen bei der Informationsbeschaffung, helfen bei der Marktübersicht und ergänzen sich optimal mit dem dann sehr individuellen Eins-zu-Eins-Kontakt auf der Messe. In diesem Sinne werden auch unsere aaa digital plus Initiativen als Verlängerung des realen Messegesehens ein integraler Bestandteil der aaa bleiben“, so Tanja Waglöhner.

The „Safest Place To Meet“ steht über dem Schutzkonzept der all about automation. Mit diesem zertifizierten Konzept werden die Messen für Besucher, Aussteller und Mitarbeiter kontrolliert und sicher durchgeführt. Wesentlicher Eckpfeiler für den sicheren Messebetrieb ist das 3-G-Konzept, das eine Messteilnahme nur für Geimpfte, Genesene oder Getestete vorsieht.

Mehr unter:
www.allaboutautomation.de

The Easyfairs Group's regional, medium sized trade fairs – such as all about automation, FMB and Solids and Maintenance – will once again be offering platforms for valuable in person discussion, starting in September

The trade fair all about automation (aaa) will kick off at the new Wetzlar site on September 8 and 9, 2021. The event will continue at Messe Chemnitz on September 22 and 23, 2021, which is fully booked with 150 exhibitors, and run in Essen, North Rhine-Westphalia, on October 27 and 28, 2021.

Tanja Waglöhner, Managing Director of Easyfairs GmbH, notes significantly increased demand for stands that can be booked at short notice: "Some renowned automation companies are only now seizing the opportunity to be part of aaa."

The high levels of demand for communication on specialist topics are also reflected in the fact that trade fairs' presentation areas are fully booked – despite the availability of a wide range of webinars and similar formats. "Digital formats don't displace trade shows. They help people acquire information, provide an overview of the market, and complement the highly personal, one-to-one contacts that can be made at trade fairs. With this in mind, our aaa digital plus initiatives will remain an integral part of aaa as an extension of the in person trade show experience," says Waglöhner.

The motto "Safest Place To Meet" highlights the all about automation's prioritization of safety. This certified concept means that trade fairs are monitored and ensure the safety of visitors, exhibitors, and employees. The essential cornerstone for safe trade fair operation is the 3-G concept, which allows only people who have been vaccinated, tested negative or recovered from COVID-19 to participate in the trade fair.

For further information:
www.allaboutautomation.de



Wir machen Standorte.

Technologie-Standort metaWERK Leipzig (Juli 2021)

Seit 23 Jahren sind wir Partner von Industrie und Logistik in Deutschland.

Wir konzipieren, entwickeln, investieren und bauen.

Partnerschaften im Risiko, in der Dynamik und am Erfolg tragen wesentlich dazu bei, das Niveau des Industrielandes Deutschland an der Spitze zu halten.

Daran arbeiten wir mit Engagement weiter.

ALLER ANFANG IST

FESzination



FES / AES

WWW.FES-AES.DE

Wir sind Engineering-Partner mit **Gesamtfahrzeugkompetenz** und arbeiten projekt- und prozessorientiert an **innovativen Fahrzeugkonzepten** sowie **zukunftsweisenden Antriebstechnologien**.

Über 800 Mitarbeiter (m/w/d) verwandeln automobiler Visionen in das, was technisch auf aktuellstem Stand möglich ist. Unsere Zukunft ist die **Leidenschaft für neue Ideen**. Damit setzen wir auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Fachbereiche, für stetes Wachstum und sichere Arbeitsplätze.

Von der Konzeptentwicklung über den Prototypenbau und die anschließende Erprobung bis hin zur Technischen Dokumentation stellen wir Ihnen die komplette Bandbreite der Entwicklungskompetenz gebündelt zur Verfügung.