

... *that moves!* 04/2005
Die onmotive-KundenInfo



„Planungen teils deutlich übertroffen“



Dipl.-Ing. Bernd Gilgen,
Regionalleiter onmotive

Full Speed oder gemächliches Expansionstempo: Wie ist 2005 für onmotive gelaufen? Darüber und über die Zielsetzungen für 2006 sprach *that moves* mit Regionalleiter Bernd Gilgen.

that moves: Wie zufrieden sind Sie mit 2005?

Gilgen: 2005 war für uns ein sehr gutes Jahr. Wir haben mit Stuttgart und München nicht nur zwei neue Niederlassungen am Markt etabliert, sondern auch die Zielsetzungen für die Neugründungen teils deutlich übertroffen. Am Standort Krefeld ist es uns zudem gelungen, die 2004 geknüpften Geschäftsbeziehungen zu intensivieren und uns dabei als Partner für längerfristige Projekte zu empfehlen.

that moves: Sie erwähnten Stuttgart und München. Wie fällt die Bilanz der neuen Standorte konkret aus?

Gilgen: In München wollten wir bis Ende 2005 mit fünf Mitarbeitern präsent sein. Tatsächlich sind hier bereits mehr als 20 Kräfte im Einsatz. In Stuttgart liegen wir mit zehn Mitarbeitern ebenfalls voll auf Kurs. Seit 1. Oktober verfügt die Niederlassung mit Bernd Hapke zudem über einen Leiter, der bis dahin bei der Ingenieurgesellschaft P+Z Engineering beschäftigt war und die Automotive-Szene in und um Stuttgart aus dem Effeff kennt.

that moves: Sind weitere Neugründungen in Planung?

Gilgen: Wir denken u. a. daran, uns im Großraum Nürnberg und Frankfurt zu etablieren. Dabei sind externe Zukäufe eine Option, die nach dem starken organischen Wachstum dieses Jahres verstärkt im Blickpunkt steht. Für den norddeutschen Raum ist außerdem mittelfristig

die Gründung mindestens eines Vertriebsstützpunktes geplant. Damit hätten wir unser Ziel, kurzfristig ein flächendeckendes Niederlassungsnetz entlang der Ballungsgebietsachse Hamburg–Rhein/Main–Stuttgart–München zu errichten, erreicht.

that moves: Ihre Pläne und Wachstumsziele für 2006?

Gilgen: Unser wichtigstes Ziel ist es, 2006 die 100-Mitarbeiter-Marke zu durchbrechen. Was die Aufgabengebiete anbelangt, wollen wir uns verstärkt den Bereichen Mess- und Versuchstechnik sowie Fahrzeugelektrik und -elektronik widmen. Aber auch in Projektleitungsfunktionen werden onmotive-Mitarbeiter häufiger als bisher anzutreffen sein.

Carrera-Bahn zu gewinnen!



Ich geb Gas, ich will Spaß ... Kein Problem! Gewinnen Sie mit onmotive die neueste Carrera-Bahn Evolution Pro-X in der Formel-1-Version mit einem Ferrari F2002 V10 und einem McLaren-Mercedes MP 4/17. Gesamtwert: 300 Euro. Liefern Sie sich mit Ihrem Gegenüber heiße Rennen voller spannender Überholmanöver. Die Steuerung erfolgt über das brandneue Carrera Wireless Set mit zwei Handreglern in Infrarot-Technologie für einen rundum kabellosen Spielspaß. Was Sie tun müssen? Loggen Sie sich ein unter www.onmotive.de/gewinnspiel (alternativ: E-Mail an gewinnspiel@onmotive.de) und schreiben Sie uns, was das wichtigste Ziel von onmotive im Jahr 2006 ist. Tipp: Seite 1 genau lesen! Einsendeschluss ist der 16.12.2005, alles Weitere auf der onmotive-Homepage!

TRW forciert innovative Technologien

„Safety first“. Nach diesem Motto hat sich TRW, Global Player der Automobilzulieferbranche, auf aktive und passive Sicherheitssysteme spezialisiert. Der Tier-1-Supplier mit Hauptsitz in Michigan/USA verfügt über weltweit 163 Produktionsstätten und erwirtschaftete 2004 einen Umsatz von 12 Mrd. US-Dollar. In Deutschland sind an 19 Standorten mehr als 12.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon rd. 400 im Tech Center Düsseldorf. Dirk Schulte (36), Chief Engineer Testlab: „Wir sind als weltweites Headquarter Engineering, Test & Validation für Fahrwerkskomponenten, hydraulische, elektrohydraulische und elektromechanische Lenkungen zuständig. Was bei uns entwickelt, im Detail konstruiert und getestet wird, geht anschließend weltweit in Produktion.“ Aktueller Entwicklungsschwerpunkt sind neben elektrischen Fahrwerkskomponenten auch elektromechanische Lenksysteme, die vom anhaltenden Trend zu mehr Fahrkomfort und Sicherheit profitieren. „Standardlenksysteme auf hydraulischer Basis wird es zwar auch in Zukunft geben. Allerdings sind verstärkt weitere elektronische Funktionen auf dem Vormarsch, z. B. Komponenten, die eine geschwindigkeitsabhängige Lenkungsunterstützung bieten.“ Im Fokus der Entwicklung stehen aber auch aktive Dämpfungssysteme



Chief Engineer Testlab Dirk Schulte mit einem Audi-/VW-Querlenker Schnittmodell eines Motor-Pumpen-Aggregates

bei Fahrwerkskomponenten. Zusätzliche Unterstützung bei seinen Engineering-Aufgaben holt sich das Tech Center Düsseldorf bei hoch spezialisierten Dienstleistern wie onmotive. „Das ist z. B. bei Produktionsspitzen, zusätzlichen Aufgaben in der Werkunterstützung der Fall oder beim Einkauf von Musterteilen“, so Diplomingenieur Dirk Schulte. Konstruktionsseitig wird sowohl mit Pro/ENGINEER als auch mit CATIA gearbeitet. „Im Versuch setzen wir anschließend eine Vielzahl von servohydraulischen Maschinen zur Validierung unserer Produkte ein, angefangen bei Komponenten- bis hin zu kompletten Achsprüfungen.“

Elektrischen Lenksystemen gehört die Zukunft

Studie erwartet in fünf Jahren Marktanteil von 70 Prozent in Europa.



Die elektrohydraulische Servolenkung wie das im Opel Vectra eingesetzte System von TRW lässt sich mit anderen Fahrzeugkomponenten vernetzen. Bilder: TRW



War bislang die hydraulische Servolenkung meistverbreitete Bauart in Personenwagen, prognostiziert die Unternehmensberatung Frost & Sullivan einen Boom für elektrische Lenksysteme. Bis 2010 sollen sie über 70 Prozent des Europamarktes ausmachen. Der Grund für diesen Technologiewandel liegt nicht nur in der Kraftstoffersparnis von 0,2 bis 0,3 Litern pro 100 Kilometer, die sich aus dem Wegfall der hydraulischen Pumpe respektive ihrer bedarfsgerechten Steuerung ergibt (Power on Demand); ebenso für den Einsatz intelligenter Elektronik spricht, dass sich so eine variable Lenkunterstützung realisieren lässt für komfortables Parken und stabilen Geradeauslauf bei schneller Fahrt. Doch der Horizont der Möglichkeiten spannt sich noch weiter — Beispiel Opel: Die adaptiven Stoßdämpfer des Vectra sind mit dem Motormanagement und der elektrohydraulischen Lenkung von Zulieferer TRW Automotive verknüpft. Auf Tastendruck reagiert der Motor spontaner aufs Gas, die Dämpfer gehen straffer ans Werk und die Lenkung spricht schneller an. Werden Bremse und Lenkung vernetzt, kann die Elektronik im Lenkrad Momente (Kräfte) erzeugen, die dem Fahrer in kritischen Situationen zeigen, wohin er lenken soll. Auf einseitig glatter Fahrbahn kann dies den Bremsweg erheblich verkürzen, darüber hinaus lassen sich mit entsprechender Umfeldsensorik praktische Einparkhilfen darstellen. Nochmals weiterentwickelte Lenksysteme parken das Auto bald ganz automatisch und assistieren dem ESP durch entsprechende Lenkeingriffe. Je nach konstruktivem Aufwand liegen die Systemkosten für eine elektrische Lenkung mit bis zu 300 Euro rund 50 Prozent über denen einer hydraulischen Lenkung. Zum Teil wird dies ausgeglichen durch gesenkte Entwicklungskosten, da sich für jede Package-Variante einer Baureihe allein durch Software das gewünschte Lenkverhalten realisieren lässt.

Der Autor: Michael Harnischfeger ist freier Journalist und Mitinhaber der Redaktionsagentur Textpool.

onmotive GmbH & Co. KG
Schützenstraße 13 » 51643 Gummersbach
Fon +49 2261 40582-0 » Fax +49 2261 40582-19
info@onmotive.de » www.onmotive.de

onmotive
engineering 