

Das Premium-Segment boomt wieder

## Wenn Luxus zum Leitbild wird

Gastkommentar von Manfred Jerzembek, Motorjournalist, Bad Malente



Mit 16 Zylindern und vier Türen: Bugatti-Limousine Galibier

„Luxus muss sein! Wenn die Reichen nichts verschwenden, verhungern die Armen“, brach bereits im 18. Jahrhundert der französische Schriftsteller Charles-Louis de Montesquieu eine Lanze für die Lust am Überfluss. Dessen Grenzen werden heutzutage, vor allem in Westeuropa, eher subtil gezogen: Nicht selten negieren ungeschriebene Etikette-Regeln den allzu demonstrativen Luxus.

### TERMINE

**10. & 11. November 2010**  
Lieferantentag bei Daimler AG  
AC-Partner präsentieren ihre Technologien  
Sindelfingen/Deutschland

**10. & 11. November 2010**  
Anmeldungen sind noch möglich

Haben oder Sein? Ein Philosoph wird diese Frage anders beantworten als ein aus dem Rikscha-Elend zu Wohlstand gekommener asiatischer Selfmademan. Aber nicht nur im Reich der Mitte, dem Land des Lächelns und drum herum gilt es als schick, das Erreichte mit nicht selten unverhohlenem naiven Stolz vorzuzeigen – je ärmer das Land, desto mehr ostentativer Reichtum zu Lande, zu Wasser und in der Luft, so der Eindruck.

Ebenso vielfältig wie die Vorlieben der Auto fahrenden Individuen sind die Angebote für das oberste Segment

### AUS DEM INHALT

#### AC-PARTNER

- Der hellste Stern am Ecodrive-Himmel: Seite 4
- Business-School der Universität Salzburg: Seite 4
- Stärkung durch Ergebnisverbesserung: Seite 5
- Carcoustics dämmt BMW und Audi: Seite 5

#### KOOPERATIONEN

- Fahrzeugtür aus Kunststoff-Sandwich: Seite 11

#### FACHTHEMEN

- Böllhoff verbindet mit RIVSET®Vario: Seite 10

#### INTERVIEW

- Audi AG: DI Heinz Hollerweger: Seite 14-15

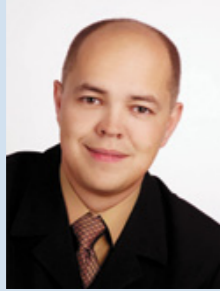
#### HEFTMITTE - ZUM HERAUSNEHMEN

- Automobilzulieferindustrie in Indien: Seite 8-9

EDITORIAL

Der Luxus steckt im Detail

Form und Design eines Autos bekundeten früher den Status seines Besitzers. Heute zählen nicht mehr optische Extravaganzen, sondern die in vielen Details versteckten technologischen Feinheiten. Motorentechnologie und das, was dem Plaisir und der Sicherheit des Fahrers und seiner Gäste dient, machen heute den Wert eines Autos aus.



Die hohe Spezialisierung unserer Zulieferfirmen ist mit Grund, dass viele oberösterreichische Teile und Technologien in der Premiumklasse verbaut werden. Z. B. ist Aluminium der AMAG in einigen Luxuskarosserien fixer Bestandteil. Die Sichtteile im Interieur von Greiner Perfoam und Burg Design gehören zur Spitzenklasse. Motoren aus Steyr bewegen viele High-Class-BMW. Alufelgen von Borbet gehören zum optischen Luxus und Audio Mobil sorgt im Innenraum für perfektes Info- und Entertainment. Das sind aber nur einige der erfolgreichen Oberösterreicher.

Einen besonderen Stellenwert haben derzeit elektronisch basierte Innovationen. Mehr als sieben von zehn Neuheiten in einem Auto kommen heute aus dem Bereich E/E. Hier besteht in Oberösterreich noch Aufholbedarf. Wir haben gute E/E-Unternehmen, die auch im automotiven Bereich Hervorragendes leisten können. Wichtig ist, dass sie die enormen Chancen im Automobil-Sektor erkennen. Adaptierungen bestehender Technologien für die Fahrzeugindustrie bringen oft schon den entscheidenden Durchbruch. Wie gesagt: Der Luxus steckt nicht in bahnbrechenden Neuheiten, sondern in den vielen kleinen Details.

Verpassen Sie nicht den Einstieg in diese neue Entwicklung!

Ihr  
  
 Thomas Eder  
 Cluster-Manager

exklusiver Mobilität. Das technisch Machbare wird durch diese Spitzenerzeugnisse repräsentiert und wirkt faszinierend. Ebenso wie die Gestaltungs-Fantasie der Designer, denn das automobilen Premium-Segment bot in allen Dekaden ein Abbild des sich verändernden Publikumsgeschmacks.

Boom-Markt China

Und das Publikum greift wieder zu: Die Analysten von PricewaterhouseCoopers erwarten in ihrem Frühjahrsgutachten für das laufende Jahr in China eine Pkw-Produktion von 13 Millionen Einheiten, zwei Millionen mehr als 2009. Die gesamte asiatische Region soll demnach 4,2 Millionen mehr Fahrzeuge produzieren als im Vergleichszeitraum. Davon profitieren die europäischen Traditions-Hersteller von Luxusfahrzeugen in besonderem Maße. Die großen Namen sind gefragt, höchste Qualität wird verlangt.

Kleine Stückzahl – großartige Technologie

Was grenzt das Top-Luxus-Segment von den Oberklasse-Fahrzeugen wie A8, S-Klasse oder Hochleistungs-Sportwagen ab? Einerseits die geringe Stückzahl, die sich sofort auch beim Preis regulierend bemerkbar macht. Fünf Lamborghini Gallardo vor dem Hotel de Paris in Monaco bringen eben rasch die Grenzen des Empfindens von Exklusivität zum Vorschein. Deshalb lassen sich alle Hersteller mit ihren Manufaktur-Ablegern auf das Versprechen ein, dem Kunden sein maßgeschneidertes, möglichst einzigartiges Fahrzeug



Edel, ästhetisch, europäischer Schick: Innenleben Bentley Mulsanne

vor die Tür zu stellen. Regulierend und Aufmerksamkeit fördernd wirkt jedoch auch der möglichst exklusive technische Anspruch: Hier sind es momentan die angekündigten superstarken Elektro-Sportwagen von Mercedes AMG und Audi, denen das Interesse in besonderem Maße gilt.

Bugatti: Exklusivität auf die Spitze getrieben

Noch in den 1980er Jahren verteidigten Zwölfzylinder-Motoren dieses technologisch untermauerte Zugsperd-Image. Dann konterte die unter Volkswagen-Regie wiederbelebte und zu neuem Glanz ge-

führte Edelschmiede Bugatti mit einem W16-Zylinder – momentan im Veyron Super Sport mit 882 kW/1200 PS, 1500 Nm Drehmoment und 434 km/h Spitzengeschwindigkeit das leistungsmäßig oberste Ende der Luxus-Fahnenstange unter den Serienfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

Bugatti: Kunstwerk auf Rädern, Vollblut, ästhetisches Monument der Moderne – kaum ein Superlativ reicht aus, den Mythos der Kreationen aus dem elsässischen Molsheim zu erklären. Erst vor kurzem wechselte ein Typ 57 SC Atlantic für mindestens 23 Millionen Euro bei einer Auktion im kalifornischen Auto-Mekka Pebble Beach den Besitzer. Die exakten Ziffern vor den vielen Nullen bleiben natürlich der Diskretion geschuldet. Lediglich zwei Exemplare des mit seiner charakteristischen Schweißnaht auf Motorhaube und Dach aufwartenden Atlantic existieren noch in fahrfertigem Zustand. Das Erfolgskapitel soll nun nach dem Sportwagen Veyron bald eine Limousine fortschreiben. 16 C Galibier heißt dieses Modell, dessen Achtliter-Sechszylinder im Gegensatz zur bislang favorisierten Turboaufladung hier mit einer zweistufigen Kompressoraufladung kombiniert wird. Rund 587 kW/800 PS gelten als Richtwert für das angestrebte Nennleistungs-Potenzial, der Geschwindigkeitsmesser, so kolportieren es die wenigen bislang zugelassenen Beobachter des Galibier-Projekts, reicht bis Tempo 390.



Opulent und auffällig: Veredler Mansory und der Rolls Royce White Ghost

Der Glücksfall Bentley

Spielt Bugatti im Volkswagen-Reich die Rolle der Super-Premium-Marke, reiht sich mit eher geringem Respektabstand (in Sachen Qualität gibt es bei den Herren Ferdinand Piëch und Martin Winterkorn ohnehin keine Kompromisse) Bentley ein. Das britische Erbe, mit Sport-Erfolgen in Le Mans in den 1920er Jahren ungleich dynamischer als die doch eher behäbigeroyale Rolls Royce-Aura, ist seit 1998 zu ungeahnten neuen Ehren gekommen. Der sportliche Continental GT brachte frischen Wind in die verstaubt vor sich hin repräsentierende Luxus-Liga. Was Bentley jetzt mit der

5,57 m langen Repräsentations-Limousine Mulsanne auf die Räder gestellt hat, ist ebenso beachtlich. Vom zeitlos-eleganten, eher auf minimalistisch denn prächtios getrimmten Design, über den edel und zurückhaltend sowie „very british“ anmutenden Innenraum bis zur V8-Biturbo-Motorisierung mit 377 kW/512 PS und 1020 Nm Drehmoment repräsentiert dieser Mulsanne das wohl Überzeugendste, was momentan im Edel-Segment zu haben ist. Serienmäßig ab Werk lautet der Eintrittspreis knapp 350.000 Euro. Die meisten Kunden, so der Erfahrungswert der vor allem zu äußerster Diskretion verpflichteten Werks-Betreuer, legen jedoch gut und gerne noch mal die Hälfte drauf – ganz so, wie es individuelle Veredelungs-Wünsche diktieren.

Ghost und Phantom – Rolls Royce für Schlossbesitzer

Rolls Royce geht - unter BMW-Regie - einen anderen Weg. Edel ja, auch. Aber auf andere Art als Bentley. Das Zusammenführen traditioneller und moderner Stilelemente scheint hier weniger im europäischen Empfinden zu wurzeln, sondern das aggressivere Luxus-Verständnis amerikanischer Geschmäcker zu suchen. Das neue Modell, der 5,40 m lange Ghost, ist nicht mehr unbedingt die Chauffeurs-Limousine wie der Phantom, aber er bleibt mit blockartigem Dominanz-Design dem vorgegebenen Stil-Code treu. Aus dem Veredler-Studio von Mansory kommt nun mit dem „White Ghost Limited“ eine auf drei Exemplare be-



Nur drei Exemplare: Rolls Royce White Ghost von Mansory

grenzte Mini-Serie. Den V12-Turbo bringen die Mansory-Techniker auf 469 kW/638 PS. Der Umbau kostet mehr als 140 000 Euro – zusätzlich zum Listenpreis des RR Ghost, im Bereich einer Viertelmillion Euro.

Ein schöner Brite kommt aus Graz

Bugatti, Bentley, Rolls Royce – einer fehlt noch unter den großen Namen! Es ist Aston Martin, von Fachleuten hinsichtlich Exterior-Design als momentan vielleicht stimmigste Sportwagen-Marke der Welt gepriesen. Aston-Chef Ulrich Bez hat sich dem Segment eines viertürigen Coupés mit Leidenschaft verschrie-



Gelber Stark-Stromer: Mercedes AMG SLS E-Cell

ben, herausgekommen ist der Aston Martin Rapide. Der Brite mit dem schönen Namen wird in Österreich gebaut – bei den bewährten Fertigungs-Spezialisten von Magna Steyr. Sein V12-Motor leistet 350 kW/477 PS und wer in der Rapide-Liga mitbieten möchte, sollte mit 220.000 Euro als Basis-Investment kalkulieren. Dafür erhält der stolze Besitzer einen Sportwagen, dessen hintere Türen von Designer Marek Reichmann so geschickt in die Linienführung integriert wurden, dass sie kaum auffallen. Ein größeres Lob kann es kaum geben.

Neue Spielweise für Elektro-Sportwagen

Diese Sorge haben die Väter des Mercedes AMG SLS E-Cell nicht. Im Gegenteil: der SLS will mit seinen Flügeltüren Aufsehen erregen, vom Ikonen-Image



Gutes aus Graz: Aston Martin Rapide

des 1954er 300 SL profitieren. Wie Audi, wo man den „E-tron“, ein R8-Derivat, für das Duell unter den starken Elektro-Sportwagen hochrüstet (230 kW/313 PS werden im Vier-Ringe-Reich momentan genannt), will auch AMG das Interesse an der neuen Technologie durch ein spektakuläres Fahrzeug anheizen. Die Schwaben bieten im SLS E-Cell-Prototyp 392 kW/533 PS, das maximale Drehmoment von 880 Nm steht E-Auto-gemäß ansatzlos aus dem Stand heraus zur Verfügung. Vier Sekunden für den Sprint bis Tempo 100 sind eine gewaltige Ansage und als Höchstgeschwindigkeit sind 250 km/h möglich – dann wird

abgeregelt. Um die Jahreswende 2012/2013 sollten beide E-Sportler verfügbar sein.

Prima Klima aus dem Dach

Als Beispiel für innovatives Wirken der Automobil-Zulieferer, das auch im Luxus-Segment für Impulse sorgt, sei ein Quantensprung im Bereich Fahrzeug-Klimatisierung genannt. Visteon arbeitet momentan an einer neuartigen, vertikal verlaufenden Luftströmung. Anstatt die Ausströmer in der Armaturenanlage sowie im Fond im Bereich der Mittelkonsole zu bündeln, erfolgt die Klimatisierung jetzt unter anderem durch großflächige Ausströmer im Fahrzeug-Dach. „Kalte Luft von oben, warme Luft von unten aufsteigend“ lautet das Entwicklungsziel. Zum Energiesparen trägt bei, dass die Anlage weitgehend dort den Luftstrom aktiviert, wo tatsächlich jemand sitzt. In-



Kühlung von oben: Visteons Vertikal-Klimaanlage

nerhalb von zwei bis drei Jahren, so kalkuliert Visteon-Entwicklungsleiter Rainer Heers, lasse sich diese Vertikal-Klimatisierung im Markt realisieren. Luxusfahrzeuge fanden und finden immer Beachtung. Sie sind Schaufenster in die Welt der Reichen aber auch in die technologische Zukunft, die dem gemeinen Volk noch einige (jedoch in den letzten Jahren immer kürzer werdende) Zeit vorbehalten sein wird. Das Premium-Segment boomt wieder, von dezent bis auffällig, – vor allem den asiatischen Märkten sei gedankt.

## 365 Tage-Fahrtraining:

## Der hellste Stern am Ecodrive-Himmel – eSave 3G macht's möglich

Das neue Kosten und CO<sub>2</sub> reduzierende System mit dem sperrigen Namen eSave 3G wurde in Deutschland entwickelt und erobert dort den Fahrzeugflottenmarkt. So wurden bei einem Top-Unternehmen der Kreislaufwirtschaft 25 Fahrzeuge damit ausgestattet und durchschnittlich eine Kraftstoff-Einsparung von drei Litern, Spitzenwerte bis zu zwölf Litern erreicht.

**Innovation für Fahrzeugflottenbetreiber, Leasingunternehmen und Versicherer**

Unwirtschaftliche, unangepasste Fahrweise wird vom eSave 3G, einem speziell entwickelten Minicomputer sofort bemerkt und angezeigt: akustisch und optisch. Individuell auf Fahrer und Einsatzzweck des KFZ eingestellt, werden Auslöseschwellen definiert und die gespeicherten Werte anschließend am PC ausgewertet. Wesentlich dabei ist, dass der eSave 3G nicht in die Elektronik des Fahrzeuges eingreift und dadurch Garantie- und Leasingbestimmungen nicht tangiert. Einbauen und ausbauen – beides ist einfach und wird von der Admin Solution GmbH, Linz, durchgeführt.

**Mit dem eSave 3G das Image verbessern**

Einsparungen gepaart mit reduziertem Unfallrisiko und freundlichem Fahrverhalten: Der ständige Lerneffekt des eSave 3G hinterlässt positive Spuren nicht

nur beim Kraftstoff-Verbrauch und beim CO<sub>2</sub> Ausstoß, auch bei den Wartungskosten wird eingespart, das Nervenkitzel des Fahrers weniger strapaziert und damit weniger Stress verursacht. Das bedeutet weniger Fehler und damit weniger Unfälle. Freundliche, entspannte Berufsfahrer wiederum wirken sich positiv auf den gesamten Verkehrsfluss aus – und hinterlassen eine Imageträchtige Visitenkarte.

Dazu Gottfried Hélène, GF der Österreicherin Admin Solution GmbH: „Die Einfachheit des Einsatzes in Kontext zum Nutzen ist wirklich überzeugend und einzigartig – technisch, finanziell und Image bezogen.“ Erste Gespräche mit Flottenbetreibern, Leasing- und Versicherungsunternehmen bestätigen diesen Eindruck.

Info: 0732-66 70 99 oder [office@admin-solution.at](mailto:office@admin-solution.at)


**Dienstleistungspaket**

- Bereitstellung der Minicomputer eSave 3G
- Einbau in die Fahrzeuge | - Mitarbeiterschulung
- Persönliches Konfigurieren |
- Datenauswertung | - Fahrerbetreuung | - Bereitstellung der ausgewerteten Daten über Web-Portal | - Zusätzliche Daten (z.B. Tankdaten) bei Einspielung berücksichtigen

**Internationale Management-Ausbildung auf höchstem Niveau**
**SMBS - die Business School der Universität Salzburg**

Die University of Salzburg Business School (SMBS) bietet seit dem Jahr 2001 nationalen und internationalen Führungskräften Executive Master- und MBA-Programme auf höchstem Niveau. Das garantieren mehr als 300 Top-Referenten aus Wissenschaft und Praxis.

Als Gütesiegel für die Qualität der Management-Ausbildung gelten in Fachkreisen neben der FIBAA-Akkreditierung (Foundation for International Business Administration Accreditation) auch die ständigen Evaluations- und Qualitätssicherungsverfahren sowie die hohen Anforderungen an die Vortragenden. „Unser Kredo ist, mit unseren Programmen hoch qualifizierte Führungskräfte aus dem In- und Ausland für ihre beruflichen Herausforderungen optimal zu rüsten. Mit unseren zahlreichen internationalen Kooperationspartnern aus Bildung und Wirtschaft kommen wir diesem Anspruch bestmöglich nach“, erklärt Dr. Gerhard Aumayr, kaufmännischer Geschäftsführer der SMBS.

**Begehrte postgraduale Ausbildungsprogramme**

Mehr als 1.500 Führungskräfte haben ein Masterprogramm der SMBS erfolgreich absolviert und mit dem akademischen Grad eines Masters of Business

Administration (MBA), Master of Business Law (MBL), Master in Training and Development (MTD), Master in Management (MIM) oder Master of International Business (MIB) abgeschlossen. Als Rechtsträger der Ausbildungen fungiert die Universität Salzburg und verleiht die akademischen Grade.

**Kooperationen mit Universitäten**

Die SMBS arbeitet eng mit der Uni Salzburg sowie mit nicht weniger als 70 weiteren Universitäten bzw. wissenschaftlichen Einrichtungen aus dem In- und Ausland zusammen. Die internationale Ausrichtung des Studienangebots der SMBS beruht aber nicht nur auf der Kooperation mit ausländischen Bildungsinstitutionen und Vortragenden aus aller Welt, sondern auch auf der Durchführung von Blockveranstaltungen beispielsweise in St. Gallen, London, Moskau, Shanghai und Toronto.

**Stabile Eigentumsverhältnisse**

Die SMBS ist im Besitz der Republik Österreich, des Landes Salzburg, der Universität Salzburg, der Akademie Urstein sowie der Bausparkasse Wüstenrot und des Malik Management Zentrums St. Gallen. Diese vielschichtige Eigentümerstruktur ist auch ein sehr gutes Beispiel einer hervorragend agierenden Private Public Partnership.

**SMBS - University of Salzburg Business School**  
Schloss Urstein, 5412 Puch bei Salzburg

[www.smb.at](http://www.smb.at)



Start der neuen Masterprogramme im Herbst 2010

**SynGroup**
**Stärkung durch nachhaltige Ergebnisverbesserung**

SynGroup Management Consulting wurde 1995 gegründet und ist heute eine der führenden Unternehmensberatungen für die Industrie. Der Fokus liegt auf praxisorientierter Beratung und hoher Umsetzungsstärke. Ziel ist die Stärkung der Wettbewerbsposition ihrer Kunden durch nachhaltige Ergebnisverbesserung. In den letzten fünfzehn Jahren wurden 500 internationale Projekte erfolgreich abgeschlossen. Mit Sitz in Wien und Büros in Deutschland, Großbritannien, Tschechien und Ungarn begleitet SynGroup ihre Kunden mit 50 Beraterinnen und Beratern nach Europa und in die ganze Welt.

**Branchenkompetenzen**

SynGroup arbeitet ausschließlich auf Basis fundierter Fakten. Die Beraterinnen und Berater verbinden langjährige Erfahrung mit umfangreicher Fachexpertise, die mit regelmäßigen Branchenanalysen und Managementumfragen erweitert wird. Sie kennen die Rahmenbedingungen, Marktchancen und Herausforderungen – lokal und global.

**Servicekompetenzen**

SynGroup unterstützt Schlüsselmitarbeiter ihrer Kunden vor Ort, um die Prozesse im operativen Tagesgeschäft nachhaltig effizienter zu gestalten. Aus dem breiten Methodenspektrum wählen die Experten die passenden Werkzeuge aus und geben den Kunden ein maßgeschneidertes Instrumentarium an die Hand.

**Strategie:** Erarbeitung einer aktuellen Wettbewerbsstrategie und deren Konsequenzen für das operative Tagesgeschäft nach dem Grundsatz „Process follows Strategy“.

**Markt:** Ausrichtung der Absatzorganisation und der internationalen Vertriebskanäle nach aktuellen Marktbedingungen und Verankerung des strategischen Verkaufs.

**Innovation:** Umsetzung von ergebnisorientierten Innovationsprozessen und Neuprodukt-Einführungen von der Ideenfindung bis zum Markterfolg.

**Corporate Finance:** M&A-Dienstleistungen und Beratung von Finanzinstitutionen (Due Diligence).

**Operations:** durchgängige operative Ergebnisverbesserung vom Customer Relationship Management über Lean Production zur effizienten Supply Chain.

**IT Implementierung:** Sicherstellung einer reibungslosen Abwicklung von IT-Systemeinführungen und Ausschöpfen von Optimierungspotenzialen.

**Informationen unter:** [office@syn-group.com](mailto:office@syn-group.com)  
oder Tel: 01 / 503 86 30



SynGroup: Fachexperten und fundiertes Branchenwissen sind die Grundlage der kompetenten Beratung.

[www.syn-group.com](http://www.syn-group.com)

**More Than Silence**
**Carcoustics dämmt BMW und Audi**

Die Carcoustics Austria Ges.m.b.H in Klaus/Vorarlberg hat Ende letzten Jahres einen Großauftrag zur Entwicklung und Herstellung von Schallsisolierungen für Motorraum und Türen des 3er und 1er BMW erhalten. Mit der Beauftragung der Schallsisolierungen für die nächste 3er Serie ist dies die vierte Generation, die seit 1988 in Klaus entwickelt und produziert wird.

Carcoustics Klaus hat aktuell die Serienentwicklung abgeschlossen und wird nächstes Jahr mit der Belieferung des 1er BMW beginnen. Ein Jahr später setzt dann die Umsetzung für den 3er Nachfolger ein. Somit wird Carcoustics die gesamte 1er und 3er Baureihe von BMW mit hochwirksamen Akustikteilen im Motorraum ausrüsten. Aufgrund hochmoderner Fertigungsanlagen kann Carcoustics das gesamte Volumen (ca. 800.000 Einheiten/Jahr) am Standort Klaus in Vorarlberg produzieren. Im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften kommen ausschließlich Materialien zum Einsatz, welche hinsichtlich des Gewichtes weiter optimiert werden konnten.

**Klaus ist Zentrum der Technologieentwicklung**

Klaus ist für Carcoustics kein gewöhnlicher Standort: Aufgrund der 34-jährigen Kompetenz im Bereich

Thermoforming ist Klaus seit vier Jahren DAS Technologiecenter für Thermoforming für die gesamte CC-Gruppe. Carcoustics/Klaus trägt die weltweite Verantwortung für die Technologie und koordiniert diese auch an anderen Standorten wie z.B. USA und Ost-Europa. In Klaus sind derzeit 205 Personen beschäftigt, die insbesondere die Hauptkunden BMW und Audi betreuen. Megatrends und die Bedarfe von neuen Märkten werden ebenfalls beobachtet. Leichtbau, neue Antriebe, Wärmemanagement, Lärm bekämpfung, Energie, Umwelt – sind nur einige Bereiche, in welchen sich Carcoustics neu aufgestellt hat.

**Die Lösungskompetenz von Carcoustics**

Carcoustics ist ein innovativer Mittelständler, der als ursprünglich reiner Automobilzulieferer auch erfolgreich in anderen Industriebereichen aktiv ist. Car-

coustics ist Spezialist für akustische und thermische Aufgabenstellungen. Zusätzlich übernehmen die Lösungen dabei Dichtfunktionen, reduzieren Gewicht, versteifen Strukturen bei verringertem Bauraum. Mit rund 1300 Mitarbeitern produziert Carcoustics in zehn in- und ausländischen Werken und vertreibt Produkte über eigene Vertriebsorganisationen. Der Jahresumsatz beträgt im Jahr 2010 ca. 200 Mio. Euro und entwickelt sich dynamisch.

[www.carcoustics.at](http://www.carcoustics.at)



Carcoustics bei der Schallsisolierung eines Getriebetunnels.

## Klüber Lubrication

# Hightech-Schmierstoffe machen Ideen mobil

Bei vielen Fahrzeugkomponenten spielt der Schmierstoff eine bedeutende Rolle. Wo immer Relativbewegungen zwischen sich berührenden Maschinenelementen auftreten, sorgen Spezialschmierstoffe für Verschleiß- und Reibungsreduzierung und beeinflussen die Funktion des Bauteils. Seit mehr als 80 Jahren forschen und entwickeln die Experten des Schmierstoffherstellers Klüber an neuen Schmierstoffkonzepten, die auf über 100 Prüfständen auf Herz und Nieren getestet werden.

### Klübersynth: Niedrige Reibwerte für Lenksysteme

Klübersynth LE 44-31 wurde speziell nach den Anforderungen für elektromechanische Lenksysteme (EPS) entwickelt und bietet sehr niedrige Reibwerte in Schneckengetrieben. Durch den guten Verschleißschutz trägt Klübersynth LE 44-31 dazu bei, dass die Schnecke gegen das Rad sehr hoch verspannt werden kann, sodass während der gesamten Lebensdauer möglichst kein Spiel entsteht. Ein hoher Wirkungsgrad ermöglicht darüber hinaus deutliche Energieeinsparungen. Das weiße Spezialschmierfett ist das Ergebnis

ausführlicher Bauteilprüfungen mit unterschiedlichen Kombinationen von Fettbestandteilen.

### Klübertop: Trockenschmierung durch Gleitlacke

Gleitlacke erzeugen nach dem Auftragen einen fest haftenden Gleitfilm, der den Verschleiß der Reibpartner reduziert, Geräusche minimiert und die Haptik verbessert. Die Produktserie Klübertop umfasst eine Vielzahl von Gleitlacken für unterschiedliche Anforderungen und Materialien.

Klübertop senkt die Reibung um bis zu 70 Prozent, reduziert die Streuung der Reibwerte und verfügt über eine hohe Abriebbeständigkeit. Das führt zu erhöhter Lebensdauer im Bauteil, geringerer Reibwärme, geringerer Emission von Verschleißpartikeln und zu verbesserter Bauteilperformance.

### Laufende Produktoptimierung

Mit maßgeschneiderten tribologischen Lösungen für seine Kunden trägt Klüber Lubrication dazu bei, Produkte zu optimieren, einen innovativen Vorsprung zu schaffen oder auszubauen, die Produktivität zu steigern und Kosten einzusparen. In allen Bereichen des Automobils werden Klüber-Schmierstoffe mit Freigaben nahezu aller Automobilhersteller und deren Zulieferer eingesetzt. Bewährt und in Serienanwendung sind Spezialschmierstoffe z.B. für Bremsen, Lenkungssysteme, Achsen, Motoren, Schaltungen, Kupplungen, Schösser, Fensterheber, Sitze, Sicherheitsgurte, Profildichtungen uvm.



Einer der Prüfstände bei Klüber Lubrication: FZG-Prüfstand

10.-11. November 2010

## 6. Ranshofener Leichtmetalltage in Bad Ischl

Die diesjährige Tagung widmet sich dem Thema „Mobilität im Wandel - Anforderungen an modernen Leichtbau und Leichtmetalle“ und auch diesmal legen die Organisatoren im LKR Leichtmetallkompetenzzentrum Ranshofen großen Wert darauf, dass alle Vorträge Premierencharakter haben.

Im Spannungsdreieck zwischen Emissions- und damit Verbrauchsreduktion, Kundenanforderungen an Sicherheit, Komfort und verbesserten Fahreigenschaften und selbstredend verringerten Kosten ist die Automobilindustrie besonders gefordert sich neu zu definieren.

### Leichtbau als Mittel zur Effizienzsteigerung

Alternative Konzepte im Antrieb erfordern mutige Lösungen. Die technischen Grenzen für Anwendungen

gen der Leichtmetalle werden dabei immer weiter ausgereizt. Themen wie gute Crasheignung und verbesserte Warmfestigkeit sind nur zwei der Fronten, an denen Aluminium und Magnesium mit alternativen Werkstoffen gemessen werden.

### Lösungswege

Die 6. Ranshofener Leichtmetalltage zeigen Lösungswege auf. Die Zusammenarbeit von Wissenschaftlern

mit Industriepartnern wird dabei besonders betont, der Weg von theoretischen Modellen hin zu praktischen Anwendungslösungen beleuchtet. Mobilität beschränkt sich nicht nur auf Automobile, sondern ist ein Bedürfnis, das alle Lebensbereiche umfasst. Auch diesem Aspekt tragen die Leichtmetalltage Rechnung. Hochrangige Vortragende von AMAG, Audi, BMW, Daimler, Georg Fischer, Porsche, Miba, Siemens, TU Wien, JKU, ETH Zürich etc. präsentieren Ihre neuesten Erkenntnisse. Die Teilnehmer erwartet somit eine spannende Diskussion über die neuen Herausforderungen an Werkstoffe, Herstell- und Verarbeitungsprozesse, sowie an die Auslegung und Gestaltung von Bauteilen.

### Infos zu Programm und Teilnahme:

[www.lkr.at/lmt2010](http://www.lkr.at/lmt2010)  
[www.ait.ac.at](http://www.ait.ac.at), [www.lkr.at](http://www.lkr.at)



10.-11. November 2010

## 6. Ranshofener Leichtmetalltage in Bad Ischl

## In zwei Teilen: Indiens neuer Luxus

# Wie der Kleinwagen Indien groß macht

Eine lebhaftige Metamorphose vom zweirad- zum vierradbetriebenen Menschen ist derzeit in Indien zu beobachten. Das weltweit zweitgrößte Herstellerland von motorisierten Zweirädern entdeckt das fast grenzenlose Potenzial des Kleinwagenmarktes und setzt im Bereich „Anfangsgehalt-Auto“ neue Maßstäbe. Die OEMs der Welt bearbeiten bereits mit Fleiß das Feld der neuen Möglichkeiten und nützen die guten Voraussetzungen des Personal-, Forschungs- und Produktionsangebotes der Inder.

Als neuer Markt ist Indien ebenso interessant, wie als Produktionsstätte mit ausgesprochen gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. Vom Zulieferer für die lokale Autoindustrie haben sich die Betriebe zum Haupt-Zuliefererzentrum Asiens entwickelt. Den nötigen Schwung brachten vor allem Investitionen von Weltmarken-Herstellern wie GM, Toyota, BMW, Audi, Volkswagen, Fiat, Ford, Daimler, Honda, Renault oder Suzuki.

### Große Auswahl – kleiner Preis

Die Bedürfnisse der Inder ändern sich mit steigendem Standard. Immer mehr wendet sich die Mittelschicht (über 550 Mio. Menschen) dem vierradrigen Vehikel zu. Die Annehmlichkeiten einer Klimaanlage oder von Transportraum sind vorrangig, Staus und (Park-) Platznot in den Städten zugunsten des Prestige-Objektes zweitrangig. Bei der Bedienung des indischen Marktes setzen die Produzenten deshalb vor allem auf kleine, günstige Fahrzeuge. Alleine die einheimischen Unternehmen TATA, Ashok Leyland, Mahindra und Bajaj werden zwischen 2010 und 2011 mehr als 50 neue Modelle lancieren. Darunter das billigste Auto der Welt, den TATA Nano für schlanke 2.200 USD (Auslieferung seit 2009). Aber auch Luxusautos

von Daimler, BMW oder Audi finden Absatz. 10.000 Premiummodelle zwischen 20.000 und 170.000 USD werden voraussichtlich 2010/2011 auf Indiens Straßen zugelassen. Und genau hier liegt das Verkaufsargument für Premiumfahrzeuge: Sie werden mit den meisten Straßenverhältnissen des asiatischen Subkontinents fertig, während die Billigmarken sich vornehmlich in den Städten bewähren.

### Der Kleinwagen-Luxus

Die beliebtesten Modelle in Indien sind derzeit der Alto und der Swift von Maruti Suzuki, der Hyundai Getz, der Renault Logan sowie Nano und Indica von TATA. Aber, der neue Luxus kostet: 80 Prozent aller gekauften Autos sind kreditfinanziert. In den kommenden Jahren rechnet man mit einem deutlichen Wachstum des B-Segments. Auf dieses Stück des Kuchens wollen die internationalen Hersteller nicht verzichten und finden sich scharenweise mit Produktionsstätten in Indien ein. Renault, Nissan und Mahindra investierten gemeinsam in Indiens größte Automobilfabrik für Personewagen, aus der jährlich 300.000 Stück rollen. Tendenz stark steigend.

### Familienbetriebe und ACMA

Die Beschaffungskette für Komponenten der Autoherstellung funktioniert in Indien hervorragend und preiswert, wenn auch China und Thailand mehr und mehr die Preise drücken. Indien erwartet, dass bis 2015 der Jahresumsatz dieser Industrie von derzeit 19 Mrd. auf 40 Mrd. USD wachsen wird. Alleine GM, VW und Fiat wollen jeweils für eine Milliarde Dollar pro Jahr in Indien einkaufen. Die Struktur der Zulieferfirmen ist allerdings stark fragmentiert. Circa 6300 kleine Familienbetriebe gibt es, die vor allem für den Ersatzteilemarkt produzieren. Dem gegenüber stehen etwa 600 finanzkräftige und technisch gut organisierte Zulieferer, die in der ACMA (Automotive Component Manufacturers Association of India) registriert sind.

### Wachstumsbeschleuniger Politik

Das beeindruckende 41-Prozent-Wachstum an Erlösen des größten indischen Herstellers Maruti Suzuki zeigt deutlich, wohin die Reise geht. Elf Prozent möchte Indien im Sektor Autoindustrie bis 2015 jährlich wachsen. Bis 2020 wird mindestens ein indischer Hersteller unter den Top-Sechs der weltweiten OEM rangieren. Joint Ventures mit Global Playern bringen Know-how und Geld ins Land und die Regierung unterstützt mit ambitionierten Programmen für Firmen-Neuansiedlungen, Forschung, Ausbildung und neue Infrastrukturen die Weiterentwicklung der Autoindustrie. Gerade im Bereich Kleinwagen ist Indien zur Keimzelle für Forschung und Entwicklung geworden.

### Zulieferzentren und Metropolen

Die Kräfte bündeln sich um die vier großen Zulieferzentren Delhi, Mumbai/Pune, Chennai und Kolkata. Im Norden und Osten (Delhi und Kolkata) finden sich hauptsächlich die asiatischen Hersteller wie Ashok Leyland, Honda, Hindustan Motors, Maruti Suzuki, TATA oder Yamaha. Im Westen und Süden (Mumbai/Pune, Nashik, Chennai) tummeln sich die amerikanischen und europäischen OEMs wie GM, Renault, Fiat, Piaggio, Skoda, Daimler Chrysler, Ford oder Volvo.

Im nächsten Heft: Trends und Chancen für Zulieferer in Indien. Positive Energie durch Yoga und „Going Green“.



# Automobilzulieferer in Indien, Teil 1 (Süd-Westen)

| Region Gujarat                                  | Stadt      |
|---|------------|
| 1 Atul Auto Ltd.                                | Rajkot     |
| 2 Banco Products (India) Ltd.                   | Baroda     |
| 3 Bhavani Industries                            | Rajkot     |
| 4 Electrotherm (India) Ltd.                     | Palodia    |
| 5 Engelhard Environmental Systems (I) Pvt. Ltd. | Bhuj Kutch |
| 6 FAG Bearings India Limited                    | Vadodara   |
| 7 Galaxy Bearings Limited                       | Rajkot     |
| 8 General Motors India Pvt Ltd.                 | Halol      |
| 9 Gujarat Metal Cast Ind. Ltd.                  | Vadodara   |
| 10 Harsha Engineers Limited                     | Ahmedabad  |
| 11 Precision Autowares Ltd.                     | Ahmedabad  |
| 12 Standard Radiators Pvt. Ltd.                 | Vadodara   |
| 13 Stork Rubber 10 10 Products Pvt. Ltd.        | Vadodara   |
| 14 Trelleborg Automotive India Pvt Ltd.         | Ahmedabad  |

| Region Maharashtra                       | Stadt            |
|--|------------------|
| 15 Abhishek Auto Industries Ltd.         | Pune             |
| 16 Anurang Engineering Co. Ltd.          | Aurangabad       |
| 17 Aurangabad Electricals Pvt. Ltd.      | Aurangabad       |
| 18 Autoline                              | Pune             |
| 19 Auto Window                           | Mumbai           |
| 20 Badve Engineering Pvt. Ltd.           | Aurangabad       |
| 21 Baijnath Plastic Products Pvt Ltd.    | Thane            |
| 22 Bajaj Auto Ltd.                       | Pune             |
| 23 Balu India                            | Mumbai           |
| 24 BCL Springs                           | Aurangabad       |
| 25 Bharat Forge Ltd.                     | Pune             |
| 26 Bombay Commercial Syndicate           | Mumbai           |
| 27 Brite Brothers Ltd.                   | Thane            |
| 28 Caltherm Thermostats Pvt Ltd.         | Pune             |
| 29 Ceekay Daikin Ltd.                    | Mumbai           |
| 30 Chandok Automotive Manufacturers Ltd. | Mumbai           |
| 31 Chaphekar Engineering Pvt. Ltd.       | Pune             |
| 32 Cooper Foundry Pvt. Ltd.              | Satara           |
| 33 Daimler Chrysler India Pvt. Ltd.      | Pune             |
| 34 Dali & Samir Engineering Pvt. Ltd.    | Pune             |
| 35 DGP Hindoday Industries Ltd.          | Pimpri Chinchwad |
| 36 Dhoot Transmission Pvt. Ltd.          | Aurangabad       |
| 37 Durovalves India Pvt.Ltd.             | Aurangabad       |
| 38 Dyna-K Automotive Stampings Pvt. Ltd. | Pune             |
| 39 Endurance Systems (India) Pvt. Ltd.   | Aurangabad       |
| 40 Enginotech Systems Pvt. Ltd.          | Pune             |
| 41 Electrica Engineers (India) Pvt. Ltd. | Mumbai           |
| 42 Fiat India Pvt. Ltd.                  | Pune             |
| 43 Force Motors Ltd.                     | Pune             |
| 44 Ford India Pvt. Ltd. Office West      | Mumbai           |
| 45 Gabriel India Ltd.                    | Pune             |
| 46 G B Rubber Products                   | Pune             |
| 47 GKN Sinter Metals Ltd                 | Pune             |
| 48 Gold Seal Engg. Products Ltd.         | Mumbai           |
| 49 Hindustan Composites Ltd.             | Mumbai           |
| 50 Honda Siel Cars India Ltd.            | Mumbai           |
| 51 Indian Diecasting Industries          | Pune             |
| 52 Indian Diecasting Industries          | Mumbai           |
| 53 Indo Schottle Auto Parts Pvt. Ltd.    | Pune             |
| 54 Industrial Electronics                | Mumbai           |
| 55 Industrial Rubber Products Pvt. Ltd.  | Mumbai           |
| 56 International Auto Ltd.               | Pune             |
| 57 Jaya Hind Industries Ltd.             | Mumbai           |
| 58 Jayashree Polymers Pvt. Ltd.          | Pune             |
| 59 Johnson Matthey India Pvt. Ltd.       | Taloja           |
| 60 Kalyani Brakes Ltd.                   | Pune             |
| 61 Keihin Panalfa Ltd.                   | Pune             |
| 62 Kemen Springs Pvt. Ltd.               | Pune             |

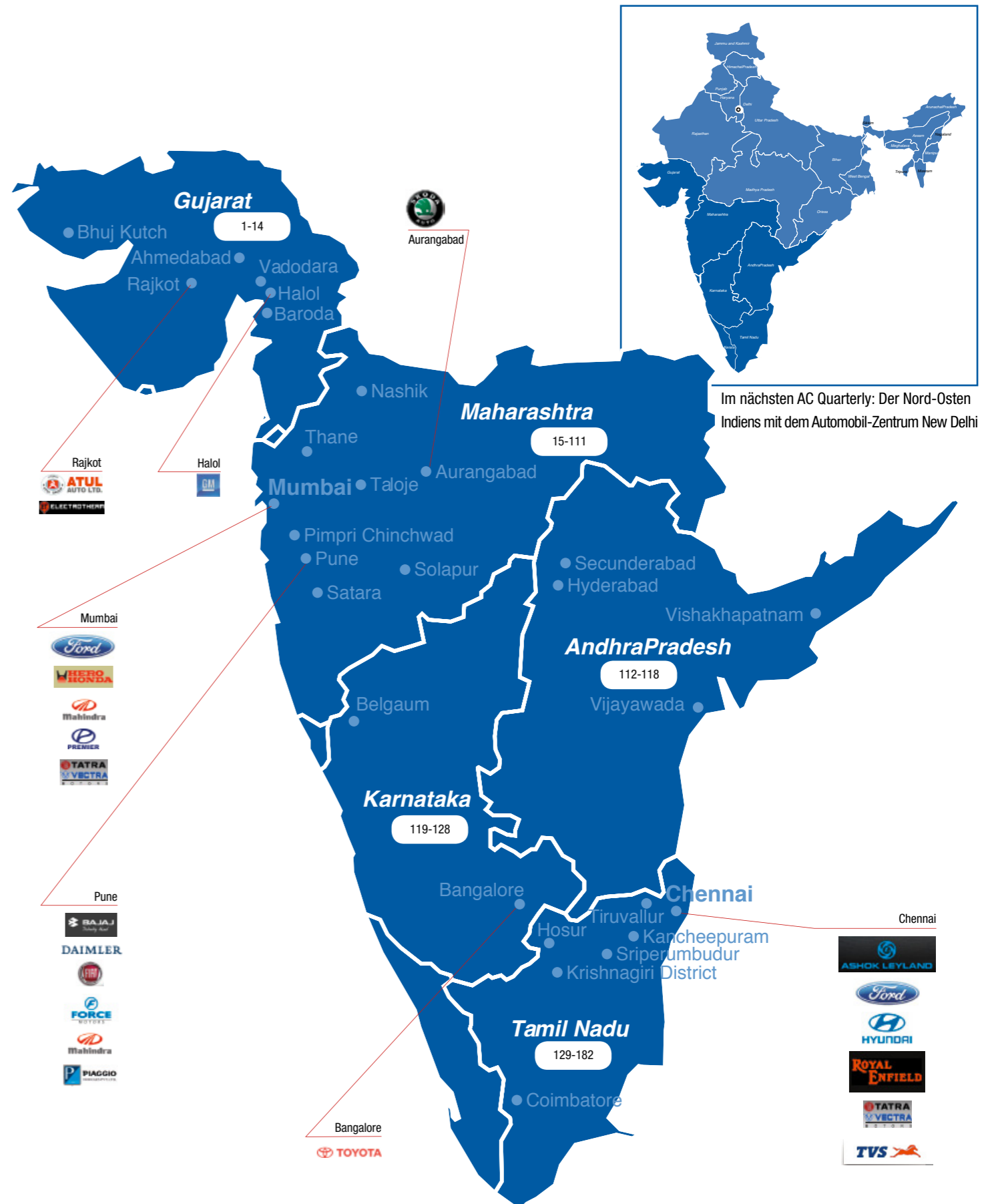
|  |            |
|--|------------|
| 63 Lumax Industries Ltd.                       | Mumbai     |
| 64 Luxite Industries Ltd.                      | Mumbai     |
| 65 Mahindra 2 Wheelers                         | Pune       |
| 66 Mahindra & Mahindra Ltd.                    | Mumbai     |
| 67 Mahindra Sona Ltd.                          | Mumbai     |
| 68 Mahindra UGINE Steel Company Ltd.           | Mumbai     |
| 69 Metal Form                                  | Mumbai     |
| 70 Milton Plastics Ltd.                        | Pune       |
| 71 Minda Huf Ltd.                              | Mumbai     |
| 72 Minda Stoneridge Instruments Ltd.           | Mumbai     |
| 73 M&M Machine Craft Pvt Limited               | Gurgaon    |
| 74 Mungi Bros.                                 | Nashik     |
| 75 National Engineering Industries Ltd.        | Pune       |
| 76 Nishan Automobiles                          | Mumbai     |
| 77 NRB Bearings Ltd.                           | Mumbai     |
| 78 Panse Autocomps Pvt. Ltd.                   | Pune       |
| 79 Paranjape Autocast Pvt. Ltd.                | Pune       |
| 80 Patodia Glass Industries Ltd.               | Pune       |
| 81 Piaggio Vehicles Pvt. Ltd.                  | Pune       |
| 82 Polybond India Pvt. Ltd.                    | Pune       |
| 83 Poona Shims Pvt. Ltd.                       | Pune       |
| 84 Prabha Engineering Pvt Ltd.                 | Mumbai     |
| 85 Precision Camshafts Limited                 | Solapur    |
| 86 Premier Ltd.                                | Mumbai     |
| 87 Remsons Industries Ltd.                     | Mumbai     |
| 88 Ring Plus Aqua Ltd.                         | Mumbai     |
| 89 Rojee-Tasha Stampings Pvt. Ltd.             | Pune       |
| 90 Saint-Gobain Sekurit India Ltd.             | Pune       |
| 91 Shutham Electric Ltd.                       | Pune       |
| 92 Simmonds Marshall Ltd.                      | Mumbai     |
| 93 Skoda Auto India Pvt. Ltd.                  | Aurangabad |
| 94 Sona Okegawa Precision Forgings Ltd.        | Pune       |
| 95 Sterling Tools Ltd.                         | Pune       |
| 96 Syndicate Exhaust Systems (P) Ltd.          | Mumbai     |
| 97 Taco Group                                  | Pune       |
| 98 Tatra Motors Ltd.                           | Mumbai     |
| 99 The Supreme Industries Ltd.                 | Mumbai     |
| 100 TVS Sundaram Brake Linings Ltd.            | Mumbai     |
| 101 Unique Suspensions Pvt. Ltd.               | Mumbai     |
| 102 Vaid Elastomer Processors Ltd.             | Mumbai     |
| 103 Varroc Engineering Pvt.Ltd.                | Aurangabad |
| 104 Vibrant Auto Components Pvt. Ltd.          | Mumbai     |
| 105 Vikrant- Tristar Auto Suspensions          | Mumbai     |
| 106 Visteon Automotive Systems India Pvt. Ltd. | Pune       |
| 107 Western Pressing Pvt Ltd.                  | Mumbai     |
| 108 Wire Rings                                 | Thane      |
| 109 XLO India Ltd.                             | Mumbai     |
| 110 Yeshshree Press Comp Pvt Ltd               | Aurangabad |
| 111 ZF Steering Gear (India) Ltd.              | Pune       |

| Region Andhra Pradesh                      | Stadt          |
|--|----------------|
| 112 Liners India Limited                   | Vijayawada     |
| 113 Samkrng Pistons and Rings Ltd.         | Hyderabad      |
| 114 Shriram Fuel Injection Industries Ltd. | Hyderabad      |
| 115 Sigma Freudenberg NOK Pvt. Ltd.        | Vishakhapatnam |
| 116 Sigma Corporation (India) Ltd.         | Hyderabad      |
| 117 Sri Ramadas Motor Transport Ltd.       | Secunderabad   |
| 118 Tyco Electronics India                 | Hyderabad      |

| Region Karnataka                              | Stadt     |
|---|-----------|
| 119 Aditya Auto Products & Engg. (I) Pvt.Ltd. | Bangalore |
| 120 Ashok Iron Works Pvt. Ltd.                | Belgaum   |
| 121 Bill Forge Private Limited                | Bangalore |
| 122 Demanik Enterprises                       | Bangalore |
| 123 DENSO Kirloskar industries Pvt. Ltd.      | Bangalore |

|   |           |
|---|-----------|
| 124 Fairfield Atlas Limited                   | Belgaum   |
| 125 Kongovi Electronics Pvt. Ltd.             | Bangalore |
| 126 Motor Industries Co. Ltd.                 | Bangalore |
| 127 TOYOTA BOSHOKU AUTOMOTIVE INDIA PVT. LTD. | Bangalore |
| 128 Toyota Kirloskar Motor Pvt. Ltd.          | Bangalore |

| Region Tamil Nadu                            | Stadt                |
|--|----------------------|
| 129 Accurate Products Corp. Pvt. Ltd.        | Chennai              |
| 130 Alpump Ltd.                              | Chennai              |
| 131 Arvin Exhaust India Pvt. Ltd.            | Kancheepuram         |
| 132 Ashok Leyland Ltd.                       | Chennai              |
| 133 Axles India Limited                      | Sriperumbudur        |
| 134 Bimetal Bearings Ltd.                    | Chennai              |
| 135 BorgWarner Morse Tec Murugappa Pvt. Ltd. | Tiruvallur           |
| 136 Brakes India Ltd.                        | Chennai              |
| 137 Caparo Engineering India Private Limited | Chennai              |
| 138 Deccan Radiators and Pressings Ltd.      | Coimbatore           |
| 139 Devendra Exports Pvt. Ltd.               | Chennai              |
| 140 Electromags                              | Chennai              |
| 141 Expansion Tools                          | Chennai              |
| 142 Fenner (India) Ltd.                      | Chennai              |
| 143 Ford India Pvt. Ltd. Office South        | Chennai              |
| 144 Harita Seating Systems Limited           | Chennai              |
| 145 Hyundai Motor India                      | Chennai              |
| 146 IM Gears Pvt. Ltd.                       | Chennai              |
| 147 India Japan Lighting Ltd.                | Chennai              |
| 148 India Nippon Electricals Ltd.            | Krishnagiri District |
| 149 India Pistons Ltd.                       | Chennai              |
| 150 Indoshell Mould Ltd.                     | Coimbatore           |
| 151 I P Rings Ltd.                           | Chennai              |
| 152 John Fowler (India) Ltd.                 | Hosur                |
| 153 Lucas-TVS                                | Chennai              |
| 154 Madras Engineering Industries Ltd.       | Chennai              |
| 155 Mando Brake System India Ltd.            | Kancheepuram         |
| 156 Nelcast Ltd.                             | Chennai              |
| 157 Nippon Thermostat (India) Ltd.           | Chennai              |
| 158 Pricol Ltd.                              | Coimbatore           |
| 159 Rajsriya Enterprises Pvt. Ltd.           | Hosur                |
| 160 Rane Brake Linings Ltd.                  | Chennai              |
| 161 Rane Engine Valves Ltd.                  | Chennai              |
| 162 Rane Group                               | Chennai              |
| 163 Rane (Madras) Ltd.                       | Chennai              |
| 164 Rane TRW Steering Systems Limited        | Chennai              |
| 165 Rangamma Steels and Malleables           | Coimbatore           |
| 166 Roots Industries Ltd.                    | Coimbatore           |
| 167 Royal-Enfield (Unit of Eicher Ltd.)      | Chennai              |
| 168 Southern Auto Castings Pvt. Ltd.         | Chennai              |
| 169 Stumpp, Schuele & Somappa Pvt. Ltd.      | Bengaluru            |
| 170 Sundaram Auto Components Ltd.            | Hosur                |
| 171 Sundram Fasteners Ltd.                   | Chennai              |
| 172 Super Auto Forge Ltd.                    | Chennai              |
| 173 Susira Industries                        | Chennai              |
| 174 Tatra Vectra Motors Ltd.                 | Hosur                |
| 175 Textek Electroniks Pvt. Ltd.             | Coimbatore           |
| 176 Tube Investments of India Ltd.           | Chennai              |
| 177 TVS Motor Company Ltd.                   | Chennai              |
| 178 TVS Rubber                               | Madurai              |
| 179 TVS Sundaram-Clayton Ltd.                | Chennai              |
| 180 Ucal Machine Tools Limited               | Chennai              |
| 181 Western Thomson (India) Limited          | Chennai              |
| 182 Wheels India Ltd.                        | Chennai              |



Unter [www.automobil-cluster.at](http://www.automobil-cluster.at) können Sie diese Karte als PDF downloaden. AC-Partner haben außerdem Zugriff auf die Produktliste der angeführten Unternehmen. Keine Gewähr auf die Vollständigkeit der Liste.

Porsche Panamera

# Böllhoff verbindet mit RIVSET® Vario

Die auf Fügetechnik spezialisierte Böllhoff Gruppe hatte von Porsche den Auftrag über zwölf komplette Stanznietssysteme des Typs RIVSET® Vario, betrieben mit 14 Verarbeitungsköpfen, erhalten. Im neuen Panamera, der jüngsten Porsche Baureihe zeigt Böllhoff, wie man Verbindungen der „vierten Dimension“ schafft.

Im Karosseriebau des Porsche Panamera kommen diese Verbindungen vorrangig im Vorderbau, aber auch im Hinterwagen und in der Heckklappe zum Einsatz. Speziell im Vorderbau werden hohe Anforderungen an die Crashperformance gestellt. Die kundenspezifisch zugeschnittene Lösung umfasst sowohl die Lieferung der Montagesysteme wie auch die der RIVSET® Stanzniete.



- 27% Magnesium
- 22% Aluminium
- 1% Kunststoff
- 20% gut umformbare Tiefziehstähle
- 24% höherfestes Stahlg
- 11% Mehrphasenstähle
- 10% höchsteste borlegierte Stähle
- 3% Eisenstähle

### Innovative Verbindungstechnologie im Leichtbau

Bei der Karosserieentwicklung des Panamera spielte die Gewichtsreduzierung eine große Rolle. Die Rohbaustruktur der Karosserie ist in Hybridbauweise aus unterschiedlichen Stahlwerkstoffen, Aluminiumwerkstoffen und Kunststoff hergestellt. Bei diesem innovativen Verfahren können unterschiedliche Materialien in einem einzigen Arbeitsgang ohne Vorlochoperation hochfest, sowie matrizenseitig gas- und flüssigkeitsdicht miteinander verbunden werden.

### Modular und voll automatisierbar

Die für Porsche entwickelten kundenindividuellen Stanznietssysteme zeichnen sich durch hohe Flexibilität aus. So können unter anderem über kompakte Versorgungseinheiten unterschiedliche Verarbeitungswerkzeuge betrieben und Niettypen verarbeitet werden. Die Stanznietsetzwerkzeuge sind dabei

sowohl stationär wie auch am Roboter im Einsatz. Die Prozessdaten mehrerer Stanznietsetzwerkzeuge werden auf einem zentralen Visualisierungsleitstand dargestellt, ausgewertet und entsprechend archiviert. Somit ist für den Kunden eine Dokumentation der Prozessdaten über den Produktionszeitraum gegeben. Speziell an die jeweiligen Kundenanforderungen wurden auch die Prozessüberwachungsoberflächen der Systeme abgestimmt.

### Weltweit größter Anbieter

Böllhoff ist weltweit der größte Anbieter von Stanznieten und Verarbeitungssystemen aus eigener Fertigung. Der Markenname RIVSET® bündelt das gesamte Know-how der Stanzniettechnik. Ein Netzwerk aus 42 Firmen an 33 Standorten in 21 Ländern sowie Vertretungen auf fünf Kontinenten sichern die Nähe zum Kunden.



# Kooperation: Haidlmair, Hammerschmid, Animation & Technik Fahrzeugtür aus Kunststoff-Sandwich

Drei Unternehmen im Automobil-Cluster haben die Zusammenarbeit gesucht und ein Produkt entwickelt, das für die Anwendung in der boomenden Elektromobilität bestens geeignet ist. Die gemeinsam entwickelte Fahrzeugtür aus dem neuartigen Werkstoff ist leicht, sicher und bald auch großserienfähig.

Aufbauend auf der Entwicklung des Kunststoffschäum-Sandwiches von Hammerschmid sollte die Fahrzeugtür mit Monowerkstoffelementen aus Polypropylen entwickelt und gebaut werden. Ziel des Projektes war die gesamte Entwicklung und Optimierung des Verfahrensprozesses für großflächige Sandwichbauteile.

### Schaumeintrag und Werkzeughandling

Der automatisierte Schaumeintrag in das Werkzeug mittels Roboter, das Werkzeughandling und die Herstellung einer hochwertigen Deckhaut standen im Vordergrund. Der bereits entwickelte Schaumproduktionsprozess erforderte ein neues Werkzeugkonzept, das in Zusammenarbeit mit Haidlmair ausgearbeitet wurde.

### Animiertes Konzept

Bei der Konzeption wurde in Zusammenarbeit mit Technik & Animation ein integriertes Pneumatiksystem geplant, mit dem die Fensterscheibe rotierend geöffnet und geschlossen und die Tür über einen Zylinder bzw. über aufblasbare Dichtungen verriegelt und geöffnet werden kann.

### Die Herausforderungen

Eine Herausforderung war die spezielle Gestaltung der mechanischen Komponenten in Bezug auf Design und Funktionalität. Die flächige Krafteinleitung

bei der 3D-Sandwichstruktur erforderte ein entsprechendes Umdenken.

Für Haidlmair bestand die größte Herausforderung bei der Werkzeugspannung für die CNC-Bearbeitung, in der allseitigen Bearbeitung der extrem dünnen Werkzeuge und den auftretenden Schwingungen. Die Herstellung der Fensterscheibe aus PMMA wurde zu einer interessanten Aufgabe, da kleine Radien schwierig herstellbar sind und bei Temperaturen über 150°C Blasen entstehen.

### Weitere Zusammenarbeit aufgrund der Ergebnisse

Die Zusammenarbeit basierte auf einem hohen Grad an Vertrauen der Partner zueinander und dadurch konnte das interne Know-how erweitert werden. Animation & Technik konnte viel Erfahrung im Bereich der PP-Sandwich-gerechten Konstruktion sammeln, die als Basis für zukünftige Entwicklungen mit 3D-Sandwich-elementen dienen. Die Beteiligten sind von der Zukunft der Sandwichbauteile voll überzeugt. Gegenwärtig werden gemeinsam Versuche zur rationalen Herstellung kleinformatiger 3D-Sandwich-teile für Großserien durchgeführt.

Nähere Informationen bei: Martin Graml, Automobil-Cluster, 0732-79810-5083



Links: Kunststoffgerecht konstruierte Fahrzeugtür. Rechts: Ergebnis dieses Projektes - eine Fahrzeugtür aus Polypropylen-Sandwichteilen



Dieses Projekt wurde mit Mitteln des Landes Oberösterreich gefördert.

## Woher die guten Ideen kommen

# Zulieferer tauschten sich aus

Wie wichtig ein funktionierendes Netzwerk für den Unternehmenserfolg sein kann, haben erst kürzlich zwei oberösterreichische Zulieferbetriebe beim Clusterkooperationsprojekt (CKP)-Infoabend des Automobil-Clusters festgestellt. Das Thema Leichtbau brachte nicht nur neue Ideen für die 25 Teilnehmer sondern auch einen konkreten Link zwischen dem LKR und Gruber&Kaja zum Thema faserverstärkte Druckgussteile. Auch eine neue ERFA-Runde wurde gegründet.

Gleich zu Beginn des CKP-Infoabends zum Thema Leichtbau entstand eine intensive Diskussion, angeregt durch Fragen zu den Bereichen Trends, Firmenstrategien, technische Lösungsansätze und was zur Umsetzung nötig ist. Fachliche Unterstützung kam dabei von Vertretern des Institutes für konstruktiven Leichtbau der Johannes Kepler Universität.

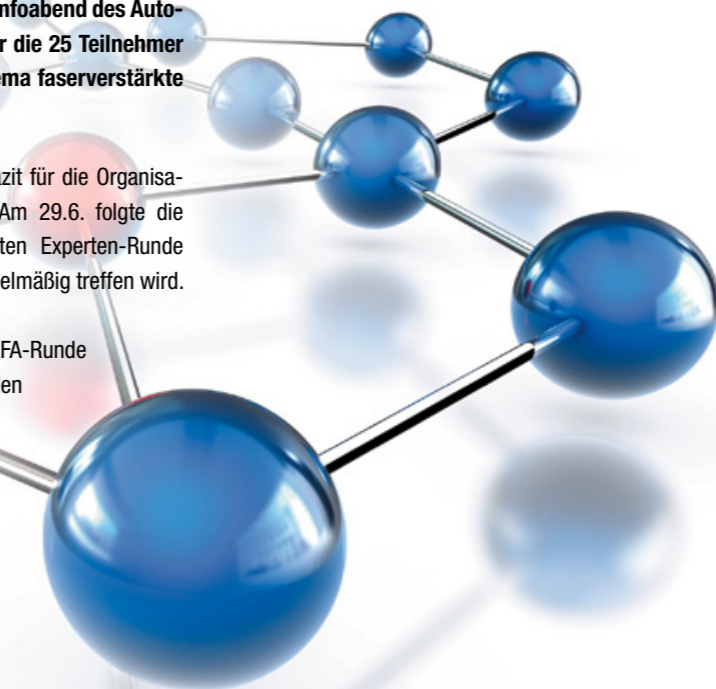
### Reges Interesse an Experten-Runde „Leichtbau“


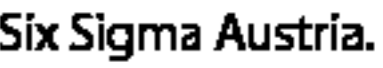
Nachdem sich die vier Themen „Verbindungstechnik“, „Alubauteile“, „Leichtbaustrukturen“ und „Konstruktion und Qualifizierung“ zur Weiterbearbeitung herauskristallisiert hatten, fanden sich die Teilnehmer zum vertieften Austausch von Erfahrungen und Lösungsansätzen zusammen. Bald wurde klar, dass eine regelmäßige Austausch-Runde enorme Vorteile

für die Firmen bringen kann. Fazit für die Organisatoren des Automobil-Clusters: Am 29.6. folgte die Kick-Off-Veranstaltung zur ersten Experten-Runde „Leichtbau“, die sich ab nun regelmäßig treffen wird.

Wenn Sie ebenfalls an dieser ERFA-Runde teilnehmen möchten, dann melden Sie Ihr Interesse bitte an bei: Martin Graml, Automobil-Cluster martin.graml@clusterland.at, 0732-79810-5083

**nächster Termin:**  
**28. Oktober 2010**  
**Ranshofen**







Qualifizierung · Erfahrungsaustausch · Wandel

**Six Sigma Austria.**

Mehr Qualität, Minus Durchlaufzeiten und weniger Kosten für Ihr Unternehmen.

- > Mitarbeiterqualifizierung
- > Lean Operations & Management
- > Werkzeuge zur Prozess- & Prozessoptimierung
- > Software für Entwickler und Operatoren
- > Arbeitsanleitungen im Team
- > Six Sigma / Otago für Six Sigma



www.six-sigma-austria.at



In Kooperation mit dem Automobil-Cluster

**FH OÖ F&E Kooperationsforum**

Die FH OÖ präsentiert aktuelles Forschungs Know-how aus dem Bereich energieeffiziente Mobilität.

**18.11.2010, 13.00-18.00 Uhr,**  
FH OÖ Campus Hagenberg

**Infos: [www.fh-ooe.at/tekooperationsforum](http://www.fh-ooe.at/tekooperationsforum)**

Award „Fabrik 2010“

## Gleich zwei Sieger aus dem Automobil-Cluster

„Fabrik 2010“: Unter diesem Titel wurden namhafte Produktions- und Industriebetriebe vom Fraunhofer-Institut Österreich über die gesamte interne Wertschöpfung einem dreistufigen Prüfverfahren unterzogen. Sieger des Wettbewerbs war heuer das BMW Motorenwerk Steyr.



Werkleiter DI (FH) Gerhard Wölfel und Produktionssystemleiter DI Clemens Euler-Rolle, BMW Motoren GmbH



Mag. Günter Klepsch - GF Senoplast, Karl Gollegger, GF Verbund Austria Power Sales GmbH, Ernst Rattensperger und Siegfried Lackner, Senoplast

BMW überzeugte die Jury mit der Durchgängigkeit, mit der am Standort Steyr Effizienzsteigerungspoten-

ziale identifiziert und realisiert werden. BMW-Chef DI (FH) Gerhard Wölfel hob bei der Preisverleihung seine

Beweggründe hervor, warum BMW sich in diesem Bereich so stark macht: „Unsere Vision ist, in Steyr das weltbeste Motorenwerk zu werden – das sind wir Dank unserer Mitarbeiter schon in vielen Bereichen. Der Titel „Fabrik 2010“ ist eine Bestätigung, dass wir auf dem richtigen Weg sind.“

### Sonderpreis Energieeffizienz für Senoplast

Das Gesamtkonzept von Senoplast hat die Jury vollends überzeugt. „Nichts wegzuerwerfen ist unsere Philosophie am Standort“, sagt Senoplast Betriebsleiter Ernst Rattensperger. So setzt der Betrieb auf seinen elf Produktionslinien Kunststoffabfälle wieder als Füllmaterial ein und beheizt das Gebäude mit der Abwärme aus der Produktion. Auf dem Firmengelände befinden sich auch ein Biomasse-Heizwerk sowie ein liebevoll revitalisiertes Biotop.

OÖ Exporttag am 4. November 2010

## „BRIC im Blick – Wachstumsmärkte im Fokus“

Die sogenannten „BRIC-Länder“ – Brasilien, Russland, Indien und China – bieten aufgrund der hervorragenden Wachstumsprognosen, der enormen Kaufkraft und der günstigen demografischen Entwicklung, künftig beste Exportchancen. Diese vielversprechenden Zukunftsmärkte stehen deshalb beim diesjährigen OÖ Exporttag am 04.11.2010 im Palais Kaufmännischer Verein Linz besonders im Mittelpunkt.

Der Exporttag bietet Ihnen einen umfassenden Überblick zu allen Fragen des Exports: über 30 Handelsdelegierte für persönliche und kostenlose Beratungsgespräche, interessante Workshops zu aktuellen Themen des Exports, hochkarätig besetzte Fachsymposien zu

wichtigen Märkten – BRIC, Nachbarländer, NAFTA (u.a. mit dem österr. VW-Chef in Mexiko) - und eine spannende Exporter's Night mit Top-Keynote-Speaker Dr. Frank-Jürgen Richter, spannenden Diskussionen sowie Loun- ges zum Netzwerken und Erfahrungsaustausch.



Besuchen Sie den OÖ Exporttag 2010 und profitieren Sie vom vielfältigen Informations- und Beratungsangebot! Anmeldungen und Infos ab sofort unter: [exporttag@wkoee.at](mailto:exporttag@wkoee.at), [www.exportcenter.at](http://www.exportcenter.at)



Die Menge macht den Preis

## Günstige Medienkooperationen für AC-Mitglieder

Zum wiederholten Mal konnte der Automobil-Cluster beste Konditionen für Medienauftritte seiner Partnerunternehmen verhandeln. Mit Automobilwoche, Automobil Industrie und Automobil Produktion ist auch im kommenden Jahr wieder eine Zusammenarbeit geplant.

Fachinformationen oder Inserate in deutschen Automobil-Fachzeitschriften zu platzieren, ist in der Regel für kleine Unternehmen kaum erschwinglich. Auch mittelgroße Betriebe leisten sich das selten. Das beinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den großen Unternehmen mit fetteren Werbebudgets.

### Die Menge macht den Preis

Durch unsere Initiative konnten Mengenrabatte mit den bedeutendsten Fachzeitschriften der Automobilbranche vereinbart werden. Sonderstrecken zu bestimmten Themen werden mit Beiträgen der AC-Mitglieder gefüllt. Voraussetzung ist, dass genügend Partner an einer solchen Sonderstrecke teilnehmen, damit der Mengenrabatt zum Tragen kommt.

### Ausgesuchte Themen

Wir suchen aus den geplanten Themenbereichen

der Fachzeitschriften passende Ausgaben, die eine größere Gruppe der AC-Partner ansprechen könnte, wie z.B. „nachhaltige Mobilität“, „IT in der Autobranche“, „Werkstoffe im Fahrzeugbau“, „Verbindungstechnik“, „Automation“, „Produktionsstraßen“ oder „Leichtbau“ und „Elektromobilität“.

Die Information geht an alle uns bekannten Kommunikations-Verantwortlichen der Partnerbetriebe. Ab einer Teilnahme von zwei Partnern können die Sonderstrecken zum günstigen Preis eingekauft und ein Rabatt von bis zu 25 Prozent an die Partner weitergegeben werden.

### Weitere Medienangebote im AC

Alle Medien- und Sponsormöglichkeiten, die Sie im AC für Ihre günstige PR-Planung nutzen können, finden Sie hier:

[www.automobil-cluster.at/Mediadaten](http://www.automobil-cluster.at/Mediadaten)

Wenn Sie ebenfalls Interesse an einer preisgünstigen Veröffentlichung im Rahmen einer AC-Medienkooperation haben, dann teilen Sie uns das bitte mit.

**Susanne Ringler:** 0043-732-79810-5087  
[susanne.ringler@clusterland.at](mailto:susanne.ringler@clusterland.at)

**Bettina Mayrhofer:** 0043-732-79810-5084  
[bettina.mayrhofer@clusterland.at](mailto:bettina.mayrhofer@clusterland.at)



Im Zielkonflikt von Komfort, Sicherheit und Elektromobilität

## Leichtbau in der Automobilindustrie

### Die Spielregeln ändern sich

Nur mit kostengünstig realisierbaren Veränderungen im Antriebsstrang werden die immer schärferen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte nicht zu erreichen sein. Und Elektrofahrzeuge kommen mit den heutigen Konzepten auf keine akzeptablen Reichweiten. Also?



### Die Autos müssen erheblich leichter werden

Das Thema ist nun auch bei den OEM angekommen - die Bereitschaft, in Leichtbau zu investieren, setzt sich durch.

### Die Zielkonflikte sind vorprogrammiert

Sicherheit und Komfort zählen zu den maßgeblichen Gewichtstreibern im Automobilbau. Die Kunden sind in diesen Feldern jedoch zu keinerlei Kompromissen bereit.

### Der richtige Zeitpunkt: 23./24. Nov. 2010

Vor diesem Spannungsfeld treffen sich beim »Würzburger Automobil Gipfel« die Experten, die über Art und Umfang von Leichtbau in den nächsten Fahrzeuggenerationen federführend entscheiden.

### Veranstalter

»Automobil Industrie«, Das Magazin für Führungskräfte im technischen und kaufmännischen Management im Automobilgeschäft.  
**carhs gmbh**, Der Experte für Automotive Safety.  
**NoAE Network of Automotive Excellence**

[www.wuerzburger-automobil-gipfel.de](http://www.wuerzburger-automobil-gipfel.de)

### Haben Sie gewusst, dass...

- ... bis 1988 alle Oberklasse-Limousinen ausschließlich über Heckantrieb verfügten?
- ... der Audi V8 die erste Oberklasse-Limousine mit Allradantrieb war?
- ... in den 90ern Dieselmotoren in der Oberklasse noch keine Rolle spielten? Lediglich Mercedes baute die S-Klasse mit Dieselmotor, allerdings nur für den Export in die USA.
- ... bei Oberklasse-Fahrzeugen die Motorleistung bei 150kW beginnt, bei Dieselmotoren bei 179 kW?
- ... die Verwendung von Aluminium im Fahrzeugbau über die Luxusklassen Einzug hielt?





## Im GESPRÄCH mit AUDI AG: DI Heinz Hollerweger, Leiter der Entwicklung Gesamtfahrzeug

Als geborener Linzer steht Heinz Hollerweger heute ganz oben im deutschen Ingolstadt. Als Leiter der Entwicklung Gesamtfahrzeuge bei Audi zeichnet er dafür verantwortlich, dass Baugruppen und Komponenten zu einem stimmigen, dem Markenimage entsprechenden und die Kunden begeisternden Ganzen werden. Seine Beurteilung der Trends und zukünftigen Entwicklungen erörtert er in einem Interview mit dem Manager des Automobil-Clusters, Thomas Eder.



Der gebürtige Linzer, DI Heinz Hollerweger, leitet bei Audi in Ingolstadt die Entwicklung Gesamtfahrzeug

**2008 war absatzstärkstes Jahr. Eine Million Premiumfahrzeuge wurden weltweit von Audi verkauft. 2009 waren es 50.000 weniger. Wie wird sich 2010/2011 entwickeln?**

Der krisenbedingte Einbruch war bei Audi deutlich kleiner, als bei den Mitbewerbern. Wenn das heurige Jahr weiter so gut verläuft, dann sollten wir wieder ein sehr ordentliches Betriebsergebnis abliefern können. Ich halte es für ein durchaus realistisches Ziel, in

2010 mit den weltweit verkauften Audi-Fahrzeugen im Premiumsegment wieder die Eine-Million-Marke zu überspringen.

**Wie lange wird das Segment der Luxusfahrzeuge in der heutigen Welt noch eine Rolle spielen? Und was wird den Luxus der zukünftigen Audi-Modelle ausmachen? Design oder Ausstattung?**

Für Luxus oder besser gesagt Premium gibt es immer

einen Markt. Wie dieser aussieht, ist aber stark regional abhängig. Luxus wird in Europa z.B. „sozial verträglicher“ werden. D.h. weniger optische Merkmale, aber dafür wertvolle technologische Eigenschaften.

1) Design ist durchaus ein Luxusmerkmal, aber mehr „dezent und Understatement“ werden bestimmend sein.

2) Die Technologie entwickelt sich von „Leistung“ hin zu „mehr Umweltorientierung“ und Nachhaltigkeit: Hierher gehören neben der weiteren Detailoptimierung sogenannter „konventioneller Technik“ wie TDI und TFSI sicher neue, verbrauchsmindernde Leichtbaukonzepte und alternative Antriebskonzepte wie Hybrid und Elektro oder später auch Brennstoffzellen mit Wasserstoff als Energieträger.

3) Infotainment und Multi-Media werden zum Genussfeld für Fahrer der Luxusklasse. Das Innenraum-Erlebnis durch Video- und Soundsysteme, elektronische Fahrerassistenten und edle Materialien und High-Quality-Accessoires wie z.B. Massagesitze bestimmen den Trend.

In China, wo der Markt für Luxusfahrzeuge derzeit besonders boomt, legt man deutlich mehr Wert auf „sichtbare“ Elemente. Luxus ist hier extrovertierter. Es gilt, den Status und Erfolg des Autobesitzers zur Schau zu stellen.

**Was lässt sich Audi für den europäischen Markt einfallen? Werden Kleinbauten in Europa zum Renner?**

Wir müssen unsere Entwicklungen immer auch an die regionalen Verhältnisse anpassen. Das gilt im besonderen Maße für die engen Megacities mit ihrem dichten Verkehr. Für schicke, kleine, urbane Autos ist, laut einer Marktanalyse von Audi, großer Bedarf vorhanden. Mit dem A1 bedienen wir genau dieses Segment. Wir positionieren unseren A1 als modernen, jugendlichen Stadtflyer mit einer Vielzahl von Individualisierungsmöglichkeiten. Denn das Sich-Abheben von anderen ist auch ein starker Trend, den wir sehen.

**Und welchen Stellenwert hat die E-Mobilität bei Audi?**

Der A1 wurde als Elektro-Ausführung A1 e-tron mit Range-Extender bereits in Genf präsentiert. Er ist so konzipiert, dass man eine Batterie gut integrieren kann. Aber nicht nur der A1 kann elektrisch gefahren werden. Der Audi e-tron, der sich optisch etwas an den R8 anlehnt, wird als echter Sportwagen in einer Kleinserie der erste vollelektrische Audi sein. Die Be-

zeichnung „e-tron“ wird in Zukunft eine Marke wie „quattro“ sein und bei den unterschiedlichen Audi-Modelle für den Elektroantrieb stehen.

**Der R8 e-tron ist für sein Design ausgezeichnet worden. Welche seiner Komponenten wurden speziell für die Anforderungen an E-Autos konstruiert?**

Wir haben beim Design des e-tron natürlich aus gutem Grund auf die leichte Audi Space Frame Konstruktion aus Aluminium des R8 zurückgegriffen. Die noch immer relativ großen und schweren Batterien lassen sich damit etwas besser integrieren. Wir betrachten unsere Entwicklungen immer gesamtheitlich. Gerade beim e-tron stecken wir besonders viel Arbeit in das Energiemanagement. Denn das beeinflusst maßgeblich die Reichweite und das ist einer der Hauptkundenwerte beim E-Fahrzeug.

**Audi bringt mit den Premiumfahrzeugen die besten Umsätze des VW-Konzerns. Will Audi sich das Image einer E-Marke überhaupt leisten?**

Der wichtigste Vorteil von E-Autos ist, dass sie lokal emissionsfrei fahren können. Die E-Mobilität ist dadurch technologisch, wirtschaftlich aber auch gesellschaftlich ein wichtiges Thema. Positiv finde ich, dass der Elektroantrieb wieder neuen Wind in die zuletzt schon sehr einseitig gewordene Technikdiskussion gebracht hat. Die vielen konkurrierenden Konzepte liegen wieder auf dem Tisch. Wir verfolgen mehrere Konzepte parallel wie z.B. Biofuel-Motoren oder die Optimierung des Verbrennungsmotors hin zum drei Liter-Auto. Elektroantrieb ist sicher ein guter Image-träger, wenn die Technologie ausgereift ist. Audi wird sich aber sicher nicht vorschnell mit einer Lösung ohne oder mit nur wenig Kundennutzen auf dem Markt präsentieren.

**Laut AUDI AG Vorstand Michael Dick sind E/E und Mechatronik unverzichtbare Schlüsseldisziplinen im modernen Auto. Heute hat jeder Fahrzeugteil bereits einen Kabelanschluss. Wie wichtig ist für Sie diese Entwicklung?**

Elektronik und Elektrifizierung sind in den letzten Jahren auch im Automobilbereich die Innovationstreiber geworden. Komfort (Bedienung), Umweltfreundlichkeit und zusätzliche Features wie Sound, TV, elektronische Vernetzung und autonomes Fahren sind Bereiche, in denen für die Elektrik- und Elektronikbranche riesiges Potenzial steckt. Die Zulieferer

müssen Mechatronik ins Repertoire aufnehmen. In allen Bauteilen ist heute E/E Kompetenz gefragt. Am wichtigsten sind in jedem Fall die Anforderungen an die Sicherheit und die Zuverlässigkeit.

**Ist der Leichtbau „Made in OÖ“ ein Thema bei Audi?**

Generell ist Österreich als potente Industrieregion bei Audi bekannt. Beispielsweise bekommen wir von der Voest hochwertige Bleche geliefert. Im Bereich Leichtbau haben wir in Neckarsulm ein eigenes Kompetenzzentrum, das sich mit dem Einsatz von Leichtbauwerkstoffen in Fahrzeugen des Premium-segments beschäftigt.

**Immer mehr Zulieferer betreiben intensive Entwicklungs- und Forschungsarbeit. Wie wichtig ist für Audi die Innovationskraft der Lieferanten?**

Ein einziger Ingenieur ist heute kaum in der Lage, alle Entwicklungen auf dem Markt zu überblicken. Ein Gesamtkonzept alleine zu entwickeln ist unmöglich. Ein Teil der Innovationskraft hat sich in der Tat zu den Zulieferern hin verlagert. Es werden also nur jene Zulieferer am Markt bestehen können, die auf ihrem Gebiet integrierte Lösungen anbieten können. Systemzulieferer sind für uns wichtig. Auch hier sind wir gleich wieder bei der Elektrik/Elektronik, die in den Systemen eine tragende Rolle spielt.

**Wie informieren Sie sich über die Innovationen? Welche Rolle spielen dabei die oberösterreichischen Betriebe und der Automobil-Cluster OÖ?**

In der Großserienproduktion spielen regionale Grenzen oder räumliche Nähe eine eher untergeordnete Rolle, denn z.B. Internetauktionen eröffnen uns den gesamten Weltmarkt. Die oberösterreichischen Zulieferer müssen sich dem internationalen Wettbewerb stellen. Aber man darf auch die gemeinsame Kultur nicht unterschätzen, denn 100-prozentige Verlässlichkeit ist in unseren Breiten schon ein gemeinsamer und sehr wichtiger Wert.

Auch für Spezialanfertigungen ist eine große Nähe zum Lieferanten von Vorteil. Damit ein Zulieferer sich gegenüber einem OEM gut positionieren kann, muss er technische Perfektion und gleichbleibend hohes Qualitätsniveau sowie Logistik und Liefertreue gewährleisten und sich und seine Produkte ständig weiterentwickeln. In der Zukunft wird die gesamtheitliche CO<sub>2</sub>-Bilanzierung zur Herstellung und Lie-



Hochkarätiger Gast auf der automotive.2009, der Jahreskonferenz des Automobil-Clusters: Der Visionär DI Heinz Hollerweger.

ferung von Bauteilen (Standortnähe) ein wichtiges Argument werden.

**Wie bekommt man als junges oder kleines Unternehmen bei Audi den „Fuß in die Tür“?**

Am besten positioniert sich ein Zulieferer durch Know-how, durch neue Ideen und Flexibilität. Natürlich bevorzugen wir bei sonst gleichen Randbedingungen bewährte Lieferanten, aber auch kleine oder neue Unternehmen haben durchaus eine Chance, für Audi zu liefern. Die Vorzüge bezüglich Kosten, Qualität, technischer Eigenschaften (z.B. Gewicht) und Innovationsgrad müssen jedoch transparent und klar erkennbar sein.

In vielen Fällen eignet sich als Einstieg am besten eine vorhandene Konstruktion, an der der Zulieferer seine Kompetenz gegenüber dem Serienlieferant demonstrieren kann. Das Standvermögen ist eine der wichtigsten Eigenschaften für einen guten Lieferanten. Wer beim ersten kleinen Problem gleich aufgibt und nicht nach Lösungen sucht, wird nicht überleben. Gemeinsame Lösungen lassen sich immer finden. Daran sind wir als OEM auch interessiert.

Danke für das Gespräch!

### Impressum

Der Automobil-Cluster ist eine Initiative der Länder Oberösterreich und Salzburg. Die Träger des Automobil-Clusters sind die Clusterland Oberösterreich GmbH und die Innovations- & Technologietransfer Salzburg GmbH. **Medieninhaber (Verleger) und Herausgeber:** Clusterland Oberösterreich GmbH, **Redaktionsadresse:** Hafnerstraße 47 – 51, 4020 Linz, Telefon: +43 732 79810 – 5084, Fax: +43 732 79810 – 5080, E-Mail: automobil-cluster@clusterland.at, www.automobil-cluster.at. **Für den Inhalt verantwortlich:** DI (FH) Werner Pammlinger, MBA, Redaktion: DI (FH) Thomas Eder, Mag. Susanne Ringler. **Grafik/Layout:** Agentur Timber, www.timber.at. **Bildmaterial:** Archiv Automobil-Cluster OÖ, Archiv Manfred Jerzemek, Six Sigma Austria, Admin Solution GmbH, smbs University of Salzburg Business School, Caroustics Austria GmbH, Syngroup Management Consulting GmbH, Audio Mobil Elektronik GmbH, Hammerschmid Maschinenbau GmbH, Böllhoff GmbH - Dienstleister Verbindungselemente, BMW Motoren GmbH, Senoplast Klepsch und Co GmbH, Mechatronik-Cluster, Export Center OÖ, Vogel Auto Media, Audi AG. **Cartoon:** Mag. Günther Kolb. **Gastbeiträge** müssen nicht notwendigerweise die Meinung des Herausgebers wiedergeben. Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr, eine Haftung ist ausgeschlossen.

CLUSTERLAND  
OBERÖSTERREICH GmbH ITG SALZBURG



**Veranstaltungen**

**22. September 2010** | VDA 6.3 – Neuerungen bei Prozessaudits Update zur 2. vollständig überarbeiteten Auflage  
GunsKirchen

**29. September 2010** | AC-Branchenfokus „Wirtschaftlichkeit meets Innovation - Beispiele für innovative Verfahren im Automobilbau“  
Marchtrenk

**04. - 06. Oktober 2010** | Delegationsreise „Automotive Slowakei“

**06. Oktober 2010** | Faserverstärkte Kunststoffe - Die Zukunft im Automobilbau  
Linz

**15. Oktober 2010** | Workshop „ISO 15504 - Automotive Spice“  
GunsKirchen

**19. Oktober 2010** | 4. Internationaler KVP-Branchentreff: „KVP im Office [und I oder I vs] Lean Administration“  
Linz

**20. Oktober 2010** | Workshop mit Bernie Sander – Kanadischer Idea-Trainer und Bestseller-Autor  
Linz

**04. November 2010** | OÖ. Technologie- und Einkaufsforum  
Messe Wels

**08.-09. November LG SE** | Betriebswirtschaftliche Basics für den Einkauf  
St. Florian

**15.-17. November LG EP** | Der Innovationsprozess/Ideenfindung und Kreativitätsmethoden  
Eferding

**17.-19. November LG VM** | Die Kunst des Wissens  
Marchtrenk

**22.-24. November LG PM** | Projektmanagementmethoden und -werkzeuge in automotiven Projekten  
Marchtrenk

**25. November 2010** | SimForum2011 Reagieren Sie noch, oder simulieren Sie schon? Logistische Systeme planen, verstehen und optimal betreiben  
Linz

**25.-26. November 2010** | LG QM + QM IA Regelwerke der Automobilindustrie  
Marchtrenk



**4. Internationaler KVP-Branchentreff am 19. Oktober in Linz**  
**Das bessere Büro – KVP im Office**

**Tipp:** Nutzen Sie den Frühbucherbonus bzw. lösen Sie ihren AC-Bildungsgutschein ein!

Wie findet man auf dem KVP-Weg zur Office Excellence und wie lassen sich Effizienzpotenziale identifizieren? Damit beschäftigen sich heuer die Experten und Teilnehmer des 4. Internationalen KVP-Branchentreffs am 19. Oktober in Linz.

Tipps und Tricks sowie Best-Practice-Beispiele von Bestsellerautor Bernie Sander (Innovation Transfer Inc., Kanada) werden die Besucher des 4. Internationalen KVP-Branchentreffs inspirieren, das Potential für effiziente Büroorganisation zu erkennen und auf höchstem Level auch umzusetzen. Die Firma vatron stellt bei einem Firmenrundgang das perfekte Bürokonzept mit „lean office“, „open office“ und „clean desk“ vor. Ebenso geben Unternehmen wie Volkswagen AG, MAN, Knorr Bremse, Acon Management Consulting, Robert Bosch AG, das KAIZEN Institute Austria und Wagner AG Waldstatt aus der Schweiz Einblick in Ihre Erfahrungen und Umsetzung von KVP im Office. Die Besichtigung der voestalpine Stahlwelt, aktuelle Studienpräsentationen sowie jede Menge Diskussionsmöglichkeiten und Netzwerken in der KVP-Lounge bilden den Rahmen der Veranstaltung.

Möglichkeit zu einem exklusiven 1-Tages-Workshop mit dem „Ideamanager“. Mit „Top Down und Bottom Up: Die PIT-Stop Methode der gesteuerten Ideengenerierung“ erarbeiten Sie gemeinsam mit dem Kanadier kreative Methoden zur Findung eleganter und effizienter Umsetzungsmöglichkeiten von KVP-Ideen im Arbeitsbereich Büro. Die Teilnehmerzahl für diesen Workshop ist begrenzt.

**Termin 4. Int. KVP-Branchentreff:**  
Dienstag, 19. Oktober 2010, 10.30 bis 19.30 Uhr  
voestalpine Gästehaus (Linz, OÖ)

**Termin Workshop Bernie Sander:**  
Mittwoch, 20. Oktober 2010, 09.00 bis 17.00 Uhr  
voestalpine Gästehaus (Linz, OÖ)

**Anmeldungen bitte bei Frau Bettina Mayrhofer:**  
bettina.mayrhofer@clusterland.at,  
0732-79810-5084

**Detailinformationen & Online-Anmeldung:**  
[www.automobil-cluster.at/kvp](http://www.automobil-cluster.at/kvp)

**Workshop mit Bernie Sander am 20. Oktober 2010**  
Für alle, die sich intensiver mit den Methoden von Bernie Sander auseinandersetzen möchten, bietet der Automobil-Cluster am 20. Oktober die einmalige



Hauptthema in der nächsten Ausgabe

„Beim Fahren sparen - effiziente Helfer“

Die Zeitschrift AC-quarterly können Sie kostenlos bestellen bei: Frau Bettina Mayrhofer, +43 732 79810-5084, [bettina.mayrhofer@clusterland.at](mailto:bettina.mayrhofer@clusterland.at)