

Mobility World by M Plan

» IAA

Besuchen Sie uns
in Frankfurt vom
15. bis 25.09.2011

HALLE 5.1/6.1
STAND A 04

02.2011

Bei bombierten Blechteilen ist Class-A-Qualität angesagt. Auf die Oberfläche projizierte Lichtlinien decken kleinste Welligkeiten auf – S. 4

M Plan-Premiere auf der IAA mit außergewöhnlichem Exponat – die Zukunft der Mobilität beginnt jetzt – S. 6

„Auto ist immer noch Mythos“

Exklusiv: Expertengespräch
über die Zukunft der Mobilität

MPLAN
mobility engineering

2 M Editorial
Willkommen bei M Plan auf der IAA!

3 M Inside
Expansion trotz Fachkräftemangel

4 M At Work
„Feintuning“ für Karosserieblechteile

5 M At Work
Permanente Qualitätsoptimierung

6 M Talk
„Auto ist immer noch Mythos“

8 M Passion
Entschleunigung im „Prokuristen-Mercedes“

9 M Scene
Giganten der Straße

10 M People
CATIA oder Pro/ENGINEER?

M Dates
Meet M Plan

11 M News
Kurz notiert

M Game
Schneefräse zu gewinnen!

M EDITORIAL

Willkommen bei M Plan auf der IAA!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Begriff Messe leitet sich vom lateinischen missa (= kirchlicher Festtag) ab und erinnert an mittelalterliche Märkte mit überregionaler Bedeutung. Zur Steigerung der Warennachfrage wurden sie meist mit einem von der Bevölkerung gutbesuchten kirchlichen Fest zusammengelegt.

Zwar ist es heute Konsens, in Sachen Messe die Kirche im Dorf zu lassen, doch spielen internationale Leitmesse als zentrale Branchen-Events nach wie vor eine wichtige Rolle. Das gilt vor allem für den Automobilbereich mit seinen trendweisenden Motorshows. Auf der wohl bedeutendsten und weltgrößten Messe der Automobilität, der IAA Frankfurt, ist M Plan in diesem Jahr (15.–25.09.) mit einem eigenen Stand vertreten (Übergang Halle 5.1/6.1, A 04). Ich möchte Sie ganz herzlich zu einem Besuch einladen und freue mich darauf, Sie dort begrüßen zu dürfen.

Informieren Sie sich in Frankfurt anhand einer spannenden multimedialen Präsentation, wie die neue M Plan* deutlich mehr Synergien im Bereich der Gesamtfahrzeugentwicklung realisiert. Und sprechen Sie mit uns darüber, wie wir auch Ihre Projekte durch eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit in den Geschäftsfeldern Produktentwicklung, Fertigungstechnik und Rohbauanlagen entscheidend voranbringen. Zentrales Thema an unserem Messestand ist die Verzahnung des Engineerings in der Produktentwicklung: von der Konzepterstellung und der Konstruktion über die Realisierbarkeit in der Fertigung bis zum Anlagen- und Vorrichtungsbau. Wie innovativ unser mobility engineering ist, belegt ein außergewöhnliches Exponat.

Aber auch wenn Sie als Absolvent, Young Professional oder Professional eine spannende berufliche Herausforderung suchen, ist der M Plan-Stand auf der IAA für Sie die zentrale Anlaufstelle. Machen Sie sich an modernen iPad-Terminals ein Bild von den Stärken der Arbeitgebermarke M Plan und studieren Sie an unserer Jobwall die aktuellen Stellenangebote. Natürlich stehen Ihnen unsere Personalprofis jederzeit für ein vertiefendes Gespräch zur Verfügung.

Also dann: Bis bald in Frankfurt ...

Herzlichst
Ihr

Bernhard Gilja
Geschäftsführer



*M Plan, onmotive und Car Engneer Services, die frühere Karmann Engineering Services, haben sich zum 01.04.2011 zu einem neuen starken Unternehmen zusammengeschlossen: der M Plan GmbH.

M INSIDE

EXPANSION TROTZ FACHKRÄFTEMANGEL

In fünf Monaten über 100 neue Fachkräfte eingestellt



M Plan-Vertriebsleiter Ralf Völlmert.

„Infolge der überstandenen Wirtschaftskrise sowie der Ereignisse der letzten Zeit forcieren OEMs und Zulieferer weiterhin ihre Effizienzbestrebungen.“

Der starke konjunkturelle Aufschwung in Deutschland hat das Thema Fachkräftemangel wieder verstärkt in den Blickpunkt gerückt. Auch und gerade in der Automobilindustrie. Zumal führende OEMs bekunden, in größerem Umfang Festeinstellungen vornehmen zu wollen. Ist damit eine neue Runde im Ringen um die besten Köpfe eingeläutet? Kommt es zu einem verschärften Wettbewerb, dem M Plan, einer der führenden deutschen Spezialisten im mobility engineering, Tribut zollen muss?

M Plan-Vertriebsleiter Ralf Völlmert sieht das anders: „Tatsächlich ist es so, dass man die Situation auf dem Arbeitsmarkt sehr differenziert betrachten muss. Infolge der überstandenen Wirtschaftskrise sowie der Ereignisse der letzten Zeit – Stichwort: Schuldenkrise der EU-Länder, Atomkatastrophe in Japan – forcieren OEMs und Zulieferer weiterhin ihre Effizienzbestrebungen. Dementsprechend werden Aufgaben im Rahmen der Gesamtfahrzeugentwicklung als komplette Arbeitspakete an Kompetenzträger wie M Plan vergeben. Jede Menge interessante Projekte für unsere Mitarbeiter sind die Folge.“

Dass M Plan von dieser Entwicklung überproportional profitiert, ist auch eine Konsequenz des im

April 2011 erfolgten Zusammenschlusses mit onmotive und Car Engneer Services, der früheren Karmann Engineering Services. Denn durch die damit verbundene fachbereichsübergreifende Verzahnung der Geschäftsfelder Produktentwicklung, Fertigungstechnik und Rohbauanlagen kann die neue M Plan für ihre Kunden zusätzliche Synergien realisieren. „Das erweiterte Portfolio“, freut sich Ralf Völlmert, „ermöglicht es uns, im partnerschaftlichen Zusammenwirken mit OEMs, Systemlieferanten und Zulieferern die Gesamtverantwortung für langfristig ausgerichtete Projekte zu übernehmen. Sei es in unseren Centers of Competence oder onsite im Rahmen einer Komplettabwicklung. Und natürlich unterstützen unsere Fachkräfte auch gezielt Kunden vor Ort.“

Passgenaues „Matching“

Das wissen auch Bewerber zu schätzen. Schließlich kann ihnen M Plan das bieten, was sie sich laut einschlägigen Untersuchungen am meisten wünschen: eine Festanstellung mit abwechslungsreichen, spannenden Projekten. Dazu kommen bei M Plan eine gezielte Weiterbildung in firmeneigenen Trainingscentern und der zur Gruppe gehörenden

ABLEacademy sowie attraktive Aufstiegsperspektiven in Technik und Vertrieb. Kein Wunder, dass M Plan in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres über 100 neue Fachkräfte einstellen konnte. Darunter auch zahlreiche hochspezialisierte Mitarbeiter.

Entscheidender als der Faktor Quantität ist jedoch das richtige „Matching“: der passgenaue Abgleich der personalen Kundenanforderungen mit den auf Mitarbeiterseite vorhandenen Kompetenzen. Für die optimale Auswahl einzelner Fachkräfte oder die passende Zusammenstellung kompletter Projektteams sorgen daher bei M Plan diejenigen, die den regelmäßigen, intensiven Kontakt zum Kunden pflegen und seine Bedürfnisse bestens kennen: die M Plan-Vertriebsspezialisten.

Fazit von Ralf Völlmert: „Als kompetenter Partner der Mobilitätsindustrie bietet M Plan OEMs und Zulieferern auch in Zukunft beste Voraussetzungen für die eigenverantwortliche Abwicklung anspruchsvoller Arbeitspakete. Trotz oder gerade wegen des oftmals beschworenen Fachkräftemangels ...“



Dipl.-Ing. Achim Strob, Leiter Fachteam Methodenplanung im Center of Competence Produktionstechnik.

„FEINTUNING“ FÜR KAROSSERIEBLECHTEILE M Plan-Fachteam bringt mittels Bombierung Projekte zur Serienreife

In der Automobilindustrie ist die Herstellung von Außenhautblechteilen ein äußerst kritischer Prozess. Denn sogenannte Einfallstellen (= kleinere „Dellen“) oder Welligkeiten in der lackierten Fläche sind für aufmerksame Endkunden durchaus erkennbar. Daher muss bereits in der Bauteilentwicklungsphase intensiv auf eine korrekte Gestaltung der Geometrien geachtet werden. Das M Plan-Fachteam Methodenplanung im Center of Competence Produktionstechnik in Bissendorf bei Osnabrück hat für einen OEM aus dem Oberklassebereich bei mehreren Projekten den Umformprozess verantwortet. Unter anderem im Bereich von Motorhaube und Türen.

Fachteamleiter Achim Strob: „Unsere Arbeit setzt in der Regel bereits in der frühen Phase der Bauteilentwicklung an, denn es geht darum, das Bauteil von der Geometrie her in Richtung einer optimalen Herstellbarkeit zu beeinflussen. So prüfen wir z. B., ob die Tiefe einer Griffmulde umsetzbar ist oder designbestimmende Charakterlinien tatsächlich herstellbar sind.“

Eine zentrale Aufgabe des Teams ist die Auslegung der Ziehanlage, denn nur über sie lässt sich die maximale Qualität der Oberfläche erreichen. Mit Hilfe der Umformsimulation werden optimale Spannungsverhältnisse erarbeitet. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der gleichmäßigen Ausstreckung des Blechs und den Laufkanten, die sich durch den Stempelkontakt markieren können.

Der reale Ziehvorgang in der Presse führt dennoch oftmals nicht zu den gewünschten Resultaten, da



Sogenannte „Zebrastrifen“ machen bei per Bombierung optimierten Blechteilen kleinste Welligkeiten oder Krümmungsänderungen erkennbar.

Einflüsse wie Reibung oder Blechdickenschwankungen das Ziehergebnis beeinflussen. So kann es sein, dass auf der Außenhaut die eingangs erwähnten kleinen Einfallstellen entstehen. Sichtbar gemacht werden sie mittels eines Abziehsteins oder durch eine Schwarzlackierung der Blechteile. Was folgt, ist ein anspruchsvolles „Feintuning“, das besondere Kompetenz und Erfahrung erfordert: die Bombierung, bei der notwendige Optimierungen der Blechteile vorgenommen werden. Diplomingenieur Achim Strob: „Anhand der Ziehteile und in Absprache mit den Werkzeugmachern definieren wir erforderliche Optimierungsmaßnahmen, wie z. B. eine Flächenänderung an der Griffmulde. Danach ist es unsere Aufgabe, die originale Bauteilgeometrie in CATIA V5 so zu bombieren, dass bei einem erneuten Ziehversuch keine Einfallstellen mehr entstehen.“ Hierfür ist eine GSO-Lizenz erforder-

lich, die speziell für diese Anwendung erworben werden muss.“

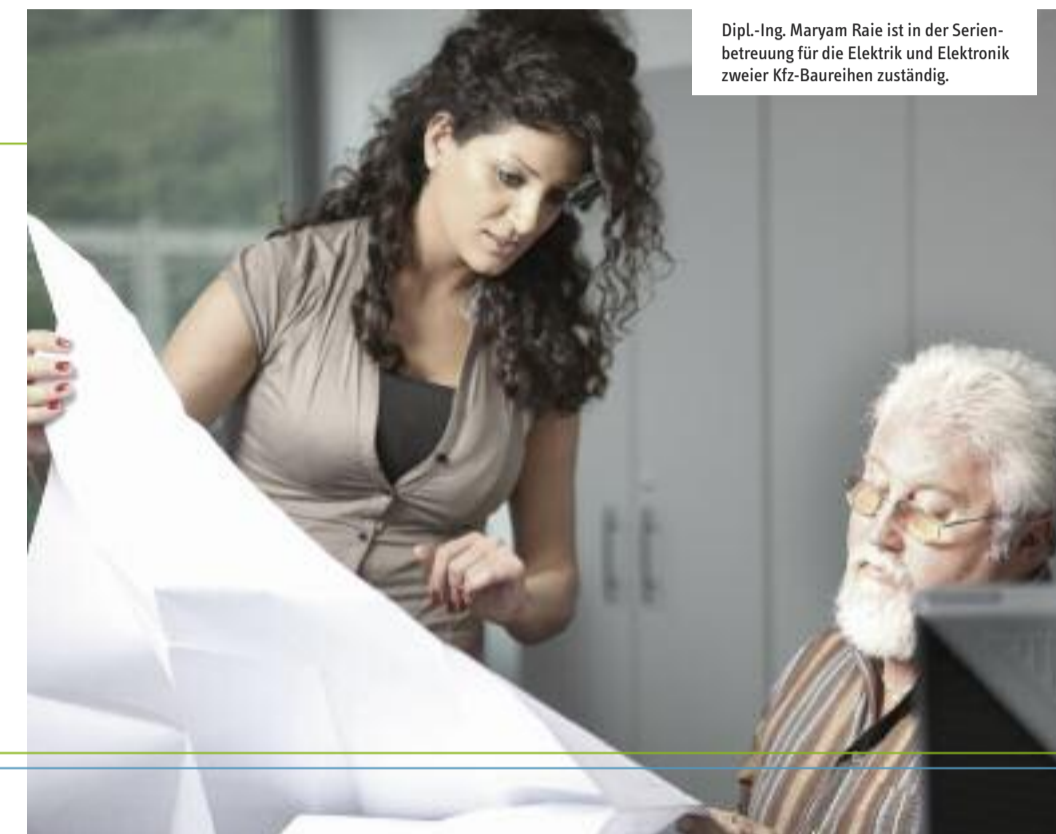
Da es sich bei der Flächenbombierung um eine hochqualifizierte Tätigkeit handelt und die Umsetzung für jede Geometrieänderung wieder neu zu entwickeln ist, können nur sehr erfahrene V5-Anwender diese Aufgabe durchführen: „Man muss den Blechumformprozess sehr genau kennen, das CAD-System beherrschen und über Erfahrung in der Class-A-Qualität verfügen.“



Apropos Class-A-Qualität: Die original Außenhautflächen werden in der Entwicklungsphase von Spezialisten, den sogenannten Strakern, erstellt. „Da ist es klar, dass die von uns bombierten Flächen wieder die gleiche Class-A-Qualität erreichen müssen“, so Fachteamleiter Achim Strob. Zur Prüfung der Oberflächen werden Lichtlinien in CATIA V5 auf die geänderten Bereiche projiziert. Anhand dieser „Zebrastrifen“ sind kleinste Welligkeiten oder Krümmungsänderungen erkennbar. Erst nach erfolgreich bestandener Prüfung der neuen

PERMANENTE QUALITÄTSMANAGEMENT

M Plan-Mitarbeiterin unterstützt OEM in der Serienbetreuung



Dipl.-Ing. Maryam Raie ist in der Serienbetreuung für die Elektrik und Elektronik zweier Kfz-Baureihen zuständig.

„Jede Mängelbeseitigung ist eine Art Kleinprojekt, für das ein klar definiertes Budget und genaue Terminpläne vorliegen. Meine Aufgabe ist es, das Ganze zu initiieren, zu steuern und zu koordinieren.“ Wenn Maryam Raie, Mitarbeiterin der M Plan-Niederlassung Stuttgart, von ihrer Tätigkeit im Serienbetreuungsteam eines renommierten OEM erzählt, wird sehr schnell deutlich, wie konsequent und systematisch hier Mängelbeseitigung erfolgt. Was vor allem an der besonderen Qualitätsphilosophie des Unternehmens liegt. Denn es sieht festgestellte Mängel nicht als reinen Schadensfall, sondern auch als Chance zur permanenten Qualitätsoptimierung. Aufgeteilt ist die zentral in die Entwicklung eingebundene Serienbetreuung nach Fahrzeugbaureihen sowie nach den Fachbereichen Antrieb, Fahrwerk, Karosserie und Elektrik/Elektronik. „Meine Zuständigkeit“, so Maryam Raie, „erstreckt sich auf die Elektrik und Elektronik von zwei Baureihen.“

Werden bei Tests oder im normalen Alltagsbetrieb Mängel wie eine Leistungsminderung des Motors festgestellt, setzt die 26-jährige Diplomingenieurin eine minutiös ausgelegte Prozesskette in Gang. Dabei steht zunächst die Ursachenforschung im Vordergrund, d. h., die Fahrzeuge der Baureihe werden im Hinblick auf schadhafte Bauteile untersucht. Ist die Fehlerquelle gefunden, geben entsprechende Laboruntersuchungen Aufschluss über die Mängelursache. „Diese kann konstruktiver Art sein oder im Fertigungsprozess begründet liegen, d. h., bei der Montage ist etwas nicht korrekt gelaufen.“

Manchmal ist aber auch ein bestimmtes Benutzerverhalten der Grund für eine Beeinträchtigung.

Und dann geht es bereits um die Frage aller Fragen: Wie kann auf effiziente Weise Abhilfe geschaffen werden? Maryam Raie und ihre Kollegen aus dem Serienbetreuungsteam steuern die nachfolgende Prozesskette: Sie setzen sich mit den zuständigen Entwicklern zusammen, sprechen mit den Verantwortlichen für die Produktionsprozesse oder initiieren die Entsendung von Qualitätsspezialisten, die bei den zuständigen Zulieferern tätig werden – je nachdem, wo die Fehlerquelle angesiedelt ist. Und selbst wenn Leistungsbeeinträchtigungen im

Benutzerverhalten ihre Ursache haben, gilt es, die Stabilität des Fahrzeugs insgesamt zu verbessern.

Enges Zeitfenster

Die Organisation und das Management all dieser Maßnahmen liegen in den Händen von Maryam Raie und ihren Kollegen: „Die Mängelbeseitigung muss innerhalb des allgemeinen Entwicklungsprozesses in Form standardisierter, systemgestützter Teilprozesse abgearbeitet werden. Das schließt die Dokumentation der Prozesse und der Änderungsumfänge ebenso ein wie die Hinterlegung der entsprechenden Genehmigungen und Freigaben.“ Schließlich wird auch bei der Mängelbeseitigung ein großes Rad gedreht: Je nach Fehlerquelle müssen Zeichnungen angepasst, neue Lieferpläne erstellt und Beschaffungsprozesse angeschoben werden, Komponentenqualifizierungen sind durchzuführen, und der Nachweis der Effizienz der Änderungsmaßnahme ist ebenfalls zu erbringen – um nur einige der möglichen Aufgaben zu nennen. Dazu gibt es für all dies ein enges Zeitfenster: „Wir haben für Optimierungen vom Auftreten des Mangels im Feld bis zum Serieneinsatz der Verbesserungsmaßnahme nur wenige Monate Zeit.“

Damit wird auch deutlich, worauf es bei der Arbeit von Maryam Raie ankommt: „Man muss permanent am Ball bleiben, kommunikativ sein sowie Organisationsgeschick und Fingerspitzengefühl besitzen. Dazu sollte man stets den technischen Hintergrund vor Augen haben und sich schnell in Prozesse einarbeiten.“



Für Maryam Raie ist jede Mängelbeseitigungsaktion eine Art Kleinprojekt.

„AUTO IST IMMER NOCH MYTHOS“

M Plan-Geschäftsführer Bernd Gilgen und Trendforscher Professor Peter Wippermann im Gespräch über die Zukunft der Mobilität



Bernd Gilgen: „Eindeutiger Trend zur multiplen Mobilität.“

Bernd Gilgen, geboren 1964, ist Geschäftsführer der M Plan GmbH. Der diplomierte Maschinenbauingenieur war u. a. bei der Schieferdecker GmbH & Co. KG, der Ericsson Deutschland GmbH sowie der onmotive GmbH & Co. KG in verantwortlicher Position tätig.

Welche gesellschaftlichen Aspekte werden die Mobilität der nahen und der mittelfristigen Zukunft bestimmen?

Bernd Gilgen: Die demographische Entwicklung zeigt, dass die Menschen in Deutschland verstärkt in die Städte und Ballungszentren ziehen, die gutausgebaute Nahverkehrsnetze besitzen oder entwickeln. Die Statistiken belegen, dass es immer weniger Zulassungen bei den 18- bis 25-Jährigen in den Städten gibt, da sie meistens nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Auf der anderen Seite gibt es den Trend zu Zweit- und Drittwagen. Der Freizeitaspekt der Automobilnutzung kommt immer stärker zum Tragen. Mobilität bedeutet für die Menschen nicht nur, energiesparend und umweltverträglich zu fahren, sondern auch gleichzeitig die persönliche Mobilität stärker an Freizeit- und Alltagsverhalten anzupassen. Die Fahrzeugvielfalt ist jedoch maßgeblich vom Nutzerverhalten abhängig: Für die Arbeit nimmt man die Limousine, für die Freizeit den Sportwagen, und für die Familie gibt es den Van bzw. SUV. Der Trend geht eindeutig zur multiplen Mobilität. Dadurch ergeben sich neue Geschäftsmöglichkeiten und Absatzmärkte für die Automobilbauer, die zukünftig noch vielfältigere Fahrzeugmodelle und -derivate anbieten werden. Umweltbewusstsein und Nutzerverhalten werden dazu führen, dass es mittel- und langfristig einen Mix aus Hybrid- und Elektrofahrzeugen auf den deutschen Straßen geben wird.

Professor Peter Wippermann: Die Einwohnerzahl in Deutschland nimmt seit Jahren stetig ab, womit auch die Zahl der potentiellen Käufer abnimmt. Gleichzeitig sinkt das Interesse der jüngeren Schichten, da sie eine geringere emotionale Bindung an das Auto haben. Das Auto wird immer mehr als Fortbe-

wegungsmittel angesehen, das man nicht mehr unbedingt besitzen muss. Daher werden sich die gerade anlaufenden Carsharing-Projekte in den Ballungszentren in den nächsten Jahren zunehmend verbreiten. Parallel wird in sieben Jahren die Altersschicht der über 60-Jährigen die größte Zielgruppe für die Automobilbranche darstellen. Diese altersbedingte Verschiebung der Käuferschichten bedingt die Entwicklung neuer Modelle. Im Moment bestimmen noch große, behäbige Autos das Stadtbild, was sich aber aufgrund der Infrastruktur und des gesellschaftlichen Bewusstseins verändern wird. In Zukunft wird man sich wohl auf kleinere und spritsparendere Modelle fokussieren.

Wie wird sich das Konzept Automobil in Zukunft entwickeln?

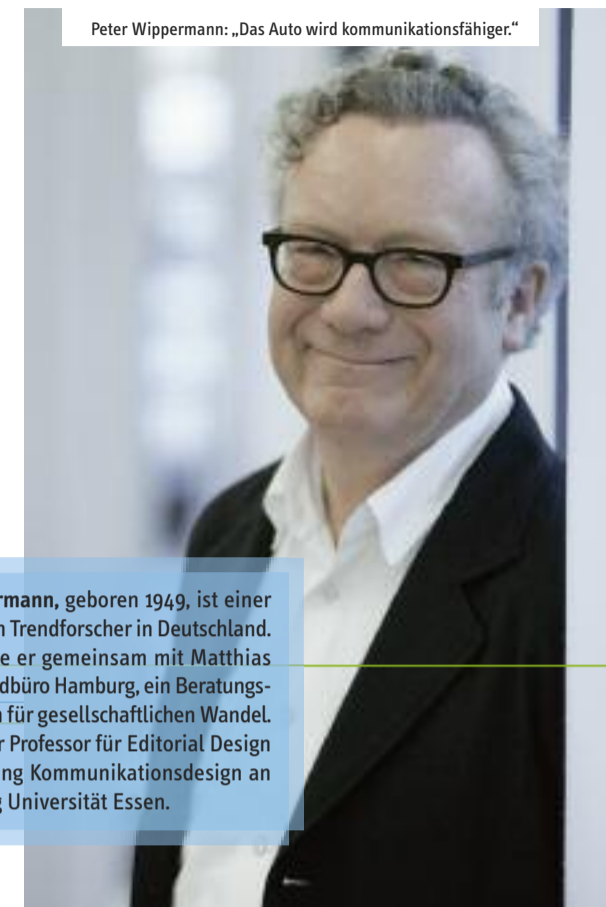
Gilgen: Aus unserer Sicht als mobility-engineering-Dienstleister wird die multiple Mobilität der Zukunft drei Entwicklungsaspekte zur Folge haben. Erstens: die bereits angesprochene Produktvielfalt. Zweitens: Emissionsverringering bei Verbrennungsmotoren sowie drittens: den Aspekt des Infotainments, auf den wir später noch eingehen werden. M Plan wird die zukünftige Entwicklung der Mobilität mit technischer Lösungskompetenz begleiten.

Zunächst gilt es festzuhalten: Verbrennungsmotoren sind das Kernelement der Mobilität, das es auch in den nächsten 25–30 Jahren noch geben wird. Hierbei lautet die Kernfrage: Wie senken wir bei Verbrennungsmotoren den Verbrauch sowie die Schadstoffemissionen in der Abgasnachbehandlung? Hierbei spielt nicht nur die weitere Entwicklung der Hybridantriebe eine bedeutende Rolle, auch der Leichtbau wird ein großes Thema sein.

Die Entwicklung von E-Autos wird vor allem im Bereich der Kommunalfahrzeuge und der kleineren E-Fahrzeuge weiter voranschreiten. Insgesamt geht es bei der E-Mobilität hauptsächlich um die Herausforderungen von Reichweite, Energiespeicherung sowie Thermomanagement: Wie werden die Akkus geladen? Wo „tanke“ ich mein Elektrofahrzeug auf? Wie können im Elektrofahrzeug die Scheiben entfrosten werden? Kurz gesagt: Wie bringen wir das Elektroauto auf die Straße?



„Der Trend geht eindeutig zur multiplen Mobilität und damit zu einer größeren Fahrzeugvielfalt“, konstatiert M Plan-Geschäftsführer Bernd Gilgen. Dabei kommt der Freizeitaspekt der Automobilnutzung immer stärker zum Tragen. Dass z. B. auch ein freizeitorientiertes, sportliches Fun-Car „grünen“ Ansprüchen gerecht werden kann, beweist ein von Master-Studierenden der Hochschule Osnabrück im Verbund mit M Plan entwickeltes und von der Firma SKT Stockel gebautes Road-Kart. Es kommt dank sparsamer Motorentechnik und Leichtbau mit sehr wenig Kraftstoff aus und überzeugt durch einen geringen CO₂-Ausstoß. Zu bestaunen ist der bis zu 117 PS starke Flitzer (Dreizylinder-Benzinmotor) am M Plan-Stand auf der diesjährigen IAA (Übergang Halle 5.1/6.1, A 04). www.road-kart.de



Peter Wippermann: „Das Auto wird kommunikationsfähiger.“

Peter Wippermann, geboren 1949, ist einer der führenden Trendforscher in Deutschland. 1992 gründete er gemeinsam mit Matthias Horx das Trendbüro Hamburg, ein Beratungsunternehmen für gesellschaftlichen Wandel. Seit 1993 ist er Professor für Editorial Design im Studiengang Kommunikationsdesign an der Folkwang Universität Essen.

Allgemein geht es nicht nur um das Automobil selbst, sondern auch um dessen Produktion und um seine Fertigung durch neue automatisierte Anlagen und Roboter. Dort sind wir als Dienstleister ebenfalls stark involviert.

Wippermann: Die Produktion wird zunehmend durch die Zulieferer übernommen, welche immer stärker in die Prozesse integriert werden. Hinsichtlich der Entwicklung der E-Mobilität bin ich der Meinung, dass diese flächendeckend nur über öffentliche infrastrukturelle Maßnahmen wie zum Beispiel durch Busse und Carparks eingeführt wird. Ich messe der individuellen Nutzung der E-Mobilität in naher Zukunft keine große Bedeutung bei. Dazu fehlt noch zum einen die Grundakzeptanz, zum anderen ist die Entwicklung noch nicht so fortgeschritten, um dafür im großen Maße Infrastruktur bereitstellen zu müssen. Ich bin generell skeptisch angesichts des Populismus, mit dem das Thema in letzter Zeit hochgekocht worden ist. Die weitgreifende Verlagerung auf den E-Antrieb ist für die Automobilproduzenten höchstens eine idealistische, die Weiterentwicklung von Hybridlösungen für Verbrennungsmotoren eine realistische Strategie.

Stichwort: Infotainment. Welche Rolle spielt die Entwicklung der Kommunikations- und Informationstechnologie in der Zukunft?

Gilgen: Das Konzept Auto kann nicht neu erfunden werden, aber das Automobil wird zukünftig noch kommoder für Fahrer und Insassen, um das Reisen entspannter zu machen. Es wird immer mehr auf die individuellen Bedürfnisse der Insassen zugeschnitten, vor allem in puncto Infotainment und passiver Sicherheitstechnik. Die Informationstechnologie wird zunehmend ein Teil des Automobils sein, sei es durch Head-up-Displays oder Bedienelemente, die mit mobilen Geräten vernetzt werden. Hierbei spielt sicher die Vernetzung über UMTS eine große Rolle: Auf der Fahrt in den Urlaub lässt sich beispielsweise vom Fahrzeug aus über UMTS auf den privaten Server zu Hause zugreifen, um bestimmte Wunschfilme auszuwählen, die man für die Fahrt nicht eingepackt hatte.

Wippermann: Ich sehe das genauso, die Optimierung des Fahrens hinsichtlich Sicherheit und Bequemlichkeit wird immer wichtiger. Das Auto wird kommunikationsfähiger, vor allem in Bezug auf die Steuerung des Verkehrsflusses, da das zunehmende Verkehrsaufkommen das Haupthindernis für das bequeme und individuelle Vorankommen ist. Man wird zukünftig zwischen der gefühlten individuellen Freiheit und dem bequemen, aber synchronisierten Vorankommen abwägen. Die flächendeckende Akzeptanz des Navigationsgeräts zeigt ja, dass die Autofahrer sich zunehmend durch intelligente Systeme und Fahrhilfen unterstützen lassen. Aufgrund der schnelleren Innovationsgeschwindigkeit der Kommunikations- und Informationstechnologie wird das Auto meiner Einschätzung nach konzeptionell zu den Kommunikationstechniken hinzuaddiert. Es wird spannend, zu beobachten, welche Markenallianzen es in Zukunft geben wird.

Wie sehen Sie die gesellschaftliche Akzeptanz? Ist das Auto überhaupt noch das Statussymbol Nummer 1 bei der deutschen Bevölkerung?

Gilgen: Die Markenpflege der Automobilbauer der vergangenen zehn Jahre hat dem Automobil enormen Auftrieb gegeben. Zum einen durch die Einführung von Premiumfahrzeugen, zum anderen durch die Senkung von Verbrauch und Emission. Das Auto ist weiterhin kein reines Transportmittel, sondern Mythos und Statussymbol. Es wird aus Emotionen und Leidenschaft heraus gekauft. Daher wird man auch in 30 Jahren noch sagen: „Einen Golf oder einen Porsche würde ich gern fahren!“

Wippermann: Das Auto ist nicht mehr so statusgebend wie in den letzten 40–50 Jahren. Die individuelle Freiheit wurde früher durch die Mobilität und damit durch das Auto definiert. Heutzutage, gerade bei den Jüngeren, sind Kommunikationsgeräte und Gadgets immer wichtiger geworden. Die individuelle Freiheit wird heute mit ständiger Erreichbarkeit und ständigem Zugang zu Daten und Informationen definiert. Ein Auto ist heutzutage leichter zu ersetzen als ein Smartphone, da dort alles enthalten ist, was einen Menschen sozial agieren lässt.

Hinzu kommt, dass die infrastrukturelle Entwicklung der Großstädte immer weniger autokompatibel ist und städteplanerisch eher auf einen Mix der Fortbewegungsmöglichkeiten gesetzt wird.

Vielen Dank für das Gespräch!

ENTSCHLEUNIGUNG IM „PROKURISTEN-MERCEDES“

Jochen Marx ist stolzer Besitzer eines Audi 100 S (C1)



Als stolzer Besitzer eines Audi 100 S, Baujahr 1969, kennt Jochen Marx, Personalreferent bei der DEUTZ AG, die besondere Historie dieses Fahrzeugs aus dem Effeff: „Audi NSU hatte das Modell heimlich entwickelt und damit den Mutterkonzern VW, der sich mit dem Erwerb der früheren Auto Union nur zusätzliche Montagekapazitäten für seinen Käfer sichern wollte, total überrascht.“ Geplant war zunächst, eine einmalige Auflage von 100.000 Fahrzeugen zu fertigen. Doch die Nachfrage erwies sich als so groß, dass bis 1976 vom ersten Modell mit dem Beinamen „Prokuristen-Mercedes“ weit mehr als 800.000 Einheiten produziert wurden. Eine Entwicklung, die letztlich den Erhalt von Audi als eigenständige Marke sicherte.

Genau wie die Modellhistorie des Audi 100 S hat sich bei dem gebürtigen Pfälzer auch die Geschichte seines automobilen Oldtimers ins Gedächtnis eingebrannt: „Ich habe das Fahrzeug 1999 als Student auf eine Zeitungsanzeige hin von den Erstbesitzern gekauft. Dabei handelte es sich um ein älteres Ehepaar, das ein Malergeschäft besaß und den Wagen von 1969 bis 1986 gefahren hatte. Weil sich der Erstbesitzer auch nach dem Erwerb eines neuen Automobils nicht von seinem Audi 100 trennen wollte, stand dieser bis zur krankheitsbedingten Aufgabe des Geschäfts 13 Jahre lang in einer Halle.“

Ein Glücksfall für den Käufer, wie sich bald zeigen sollte: „Das Fahrzeug wies zwar ein paar Stand-schäden auf, war aber ansonsten im Originalzustand recht gut erhalten. Zur Ausstattung gehörten u. a. der noch vorhandene Einfahraufkleber auf der Windschutzscheibe sowie ein aus der Originalhal-

terung herausnehmbares Transistorradio, das über die Autobatterie mit Strom versorgt wird.“ Der Motor selbst hatte rd. 96.000 Kilometer gelaufen. Und nachdem der Audi vor der Halle von einem kräftigen Regenguss „naturgewaschen“ worden war, wurde auch die unter einer dicken Staubschicht verborgene Originalfarbe sichtbar: Smaragdgrün. Viel verändert hat der diplomierte Betriebswirt seit

gutem Wetter und wenn dafür Zeit und Muße vorhanden sind: „Das Schöne an historischen Fahrzeugen ist, dass sie total entschleunigen. Man steuert viel gelassener und genießt die Fahrt ganz bewusst.“ Zumal auch die Reaktionen der übrigen Verkehrsteilnehmer durch die Bank positiv sind: „Leute, die vorbeifahren, hupen und halten anerkennend den Daumen hoch. Außerdem wird fast

TECHNISCHE DATEN

| | |
|------------------------|--|
| Baujahr: | 1969 |
| Motor: | wassergekühlter Vierzylinder-Ottomotor, 1,8 l Hubraum, 90 PS |
| Getriebe: | vollsynchronisiertes Viergang- Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit: | 162 km/h |
| Karosserieversion: | Stufenheck, viertürig |
| Sonderausstattungen: | keine, Originalzustand |



dem Ankauf nicht: „Ich habe die Standschäden beseitigen, den Kühler aufarbeiten und einen neuen Auspuff anbringen lassen.“ Dazu kamen vor kurzem zwei neue Stoßstangen, die von VW Classic Parts neu aufgelegt worden waren. Ansonsten blieb der Wagen unrestauriert. „Er ist zwar im Lack top gepflegt, hat aber seine Patina.“

Unterwegs mit seinem automobilen Schätzchen ist der für die Bereiche Produktion und mechanische Fertigung zuständige Personalreferent nur bei

immer der Weg freigegeben, wenn man die Spur wechseln will.“ Und so hat Jochen Marx in den zwölf Jahren seit dem Kauf seines Audi 100 S nur annähernd 10.000 Kilometer mit dem Oldtimer zurückgelegt – die aber dafür ganz entspannt im Hier und Jetzt. Im Übrigen stehen bei dem Automobil-Fan noch drei weitere Fahrzeuge in der Garage. Darunter ein Audi A4 für den Alltagsgebrauch sowie eine Mercedes S-Klasse aus dem Jahr 1986.



GIGANTEN DER STRASSE

TITAN baut übergroße Schwerlasttransporter und Sonderfahrzeuge

Dieser Firmenname ist Programm: So groß und „gewichtig“ wie die aus der griechischen Mythologie bekannten Titanen sind auch die von der TITAN Spezialfahrzeug GmbH gebauten Schwerlasttransporter und Sonderfahrzeuge. Das wird deutlich, wenn Albert Luithardt, einer der drei Geschäftsführer, das Fertigungsspektrum erläutert: „Wir bauen für Daimler auf Basis von Actros-Fahrgestellen Schwerlastzugmaschinen, die eine vierte Achse erhalten und so auf Zuggesamtwichte von 250 t kommen. Daneben fertigen wir auf Kundenwunsch übergroße Schwerlastzugmaschinen für Sondereinsätze. Dabei handelt es sich um Drei- oder Vierachser, die ein zulässiges Gesamtgewicht von 52 bzw. 64 t haben und Anhängelasten bis 1.000 t hinter sich herziehen können. Da die Achslasten für hiesige Straßenverhältnisse zu hoch sind, werden diese Fahrzeuge vorwiegend in den arabischen Raum oder nach Afrika geliefert.“ Abgerundet wird die Fertigungspalette u. a. durch dreiaxlige Ölfeldfahrzeuge für Nutzlasten von bis zu 50 t Gewicht, Fahrgestelle für Winterdienstgeräte sowie Feuerwehr- und Kommunalfahrzeuge.

Wie Albert Luithardt betont, versteht sich das in Backnang bei Stuttgart ansässige Unternehmen als Montagebetrieb: „Wir kaufen zu, was wir kaufen können, auch um die Kosten niedrig zu halten: Antriebsstrang, Achsen, Getriebe, Fahrerhaus etc.. Von

einem Walzwerk beziehen wir teilweise schon mit gelaserten Bohrungen versehene Rahmenprofile.“ Aufgebaut wird das Ganze dann in einem Zeitraum von sechs bis acht Wochen. „Dabei führen wir alle Arbeiten in Eigenregie aus, einschließlich der Integration der gesamten Elektrik und Elektronik sowie der Lackierung.“ Und noch eine Besonderheit kennzeichnet die Arbeit von TITAN: Die Konstruktion der kompletten Konfiguration erfolgt wie einst „in Handarbeit“ – ganz ohne modernes CAD-System: „Immer dann, wenn wir den Umstellungsprozess anschieben wollen, kommt ein eiliger Auftrag dazwischen. Aber auf kurz- bis mittelfristige Sicht werden wir die Einführung eines 3D-Systems in Angriff nehmen.“

1.400 PS Leistung

Auch aktuell ist TITAN wieder mit hochinteressanten Projekten befasst. So entstehen in Zusammenarbeit mit einem weiteren Spezialunternehmen



sechs Feuerwehrfahrzeuge, die im Bereich der neuen Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens stationiert werden. Um zeitliche Einsatzvorgaben erfüllen zu können, verfügen die vierachsigen Fahrzeuge über je zwei Antriebsmotoren. Diese treiben über ein Summiergetriebe alle vier Achsen des Fahrgestells an und bringen dabei eine Leistung von 1.400 PS auf die Straße. Sein bisher „gewichtigstes“ Projekt hat TITAN aber für RWE Power im Braunkohletagebau umgesetzt. Es handelt sich um ein Großfahrzeug, das als Multifunktionsgerät für die Wartung von Kohletransportbändern eingesetzt wird und ein Eigengewicht von 55 t hat.

Gefertigt werden die TITAN-Fahrzeuge von rd. 30 Mitarbeitern in zwei modern ausgestatteten Montagehallen am schwäbischen Standort Sulzbach. Hier soll in Zukunft der Bau von Schwerlastzugmaschinen für den Einsatz im außereuropäischen Raum noch intensiviert werden. Schon jetzt entfallen rd. 50 % der Fahrzeugproduktion auf Länder wie China und Russland, nordafrikanische Staaten und die Vereinigten Arabischen Emirate. Im Rahmen der geplanten Expansion setzt TITAN auch gezielt Know-how von mobility-engineering-Spezialisten wie M Plan ein. Albert Luithardt: „Externe Fachkräfte unterstützen uns bereits auf dem Gebiet der Elektronik sowie im Design-Bereich.“

„Ich bin bei meiner Analyse immer wieder auf Problematiken gestoßen, die eine sehr differenzierte Bewertung erforderten. Unterm Strich zeigten sich bei dem Vergleich einige auch für mich sehr überraschende Ergebnisse.“

Marcel Jacobs, Bachelor of Engineering.



CATIA ODER Pro/ENGINEER?

Marcel Jacobs führte eine vergleichende Untersuchung durch

CATIA, Unigraphics, Pro/ENGINEER & Co.: Immer noch ist es gängige Praxis, dass sich OEMs und Tier-1-Supplier mehr als eines CAD-Systems bedienen. Dabei wächst der Wunsch, eingeleist zu fahren. Nur: Welches der eingesetzten Systeme ist dafür bei Abwägung aller Vor- und Nachteile am besten geeignet? Um diese Frage schlüssig zu beantworten, sind vergleichende Untersuchungen mit einer klar nachvollziehbaren Systematik gefragt. Marcel Jacobs, Bachelor of Engineering und seit 1. April 2011 Mitarbeiter der M Plan-Niederlassung Wolfsburg, hat eine solche Analyse vorgenommen.

ließen sich die jeweiligen Stärken sowie bestimmte Schwächen beider CAD-Systeme bestimmen und bewerten.“

Wer jetzt den voreiligen Schluss zieht, dass es bei der Bachelor-Thesis um ein bloßes Abarbeiten der Thematik ging, liegt nach den Worten von Marcel Jacobs absolut falsch: „Ich bin bei meiner Analyse immer wieder auf Problematiken gestoßen, die eine sehr differenzierte Bewertung erforderten. Unterm Strich zeigten sich bei dem Vergleich einige auch für mich sehr überraschende Ergebnisse.“

Seit seiner Festanstellung ist der 27-jährige als CAD-Konstrukteur im Bereich Motorkühlungssysteme tätig. „Hier kann ich nicht nur bei spannenden Projekten mitarbeiten und eine Menge Erfahrung sammeln, sondern auch in direktem Kontakt mit dem Kunden Abstimmungen vornehmen. Eine ebenfalls sehr interessante Aufgabe.“ Abstand von seinem beruflichen Umfeld findet Marcel Jacobs beim Mountainbiking durch den Harz und bei der Betreuung seines erst wenige Monate alten Sohnes.

Anlass dafür war die Erstellung seiner Bachelor-Thesis: „Ich habe an der Hochschule Magdeburg-Stendal Maschinenbau mit Vertiefungsrichtung Konstruktionstechnik studiert und bei M Plan Wolfsburg die Möglichkeit erhalten, meine Abschlussarbeit durchzuführen. Dabei wurde ich durch intensives Mentoring optimal unterstützt.“ Thema der Bachelor-Thesis war eine vergleichende Untersuchung der bei Volkswagen eingesetzten CAD-Systeme Pro/ENGINEER, Wildfire 4, und CATIA V5. „Anhand eines vom OEM zur Verfügung gestellten CAD-Satzes habe ich in beiden Systemen einen Dämpferfilter nachgebaut und dabei sowohl die einzelnen Schritte als auch den gesamten Ablauf in identischer Weise durchgeführt. Auf diese Weise

Der in Schönebeck an der Elbe geborene Ingenieur hat den Automobilbereich von der Pike auf kennengelernt. Nach einer Ausbildung zum Kraftfahrzeugmechaniker und einer Weiterbildung zum Kraftfahrzeug-Servicetechniker entschloss er sich, noch den Bachelor-Studiengang Maschinenbau anzuhängen. Zum CAD-System Pro/ENGINEER kam dabei als Wahlfach über zwei Semester CATIA V5 hinzu. Detaillierte Erfahrungen mit beiden CAD-Systemen sammelte Marcel Jacobs bei Hausarbeiten während der Semesterferien und durch sein intensives persönliches Engagement. „Doch das wirkliche Praxis-Know-how habe ich erst bei den langjährig erfahrenen Mitarbeitern von M Plan in Wolfsburg erworben.“

M Plan-Niederlassung Köln mit neuer Leitung

Seit zehn Jahren am Standort erfolgreich

V. l. n. r.: Stellvertretender Niederlassungsleiter Björn Schaub, Account Manager Thomas Dick und Niederlassungsleiter Detlef März.



Personelle Veränderungen bei M Plan Köln: Der Elektrotechnikspezialist Detlef März wurde mit Wirkung vom 1. Juni 2011 zum neuen Niederlassungsleiter bestellt. Der gebürtige Essener startete seine berufliche Laufbahn als Produktmanager bei der Ziegler Informatics GmbH, wo er u. a. für die Entwicklung des Leiterplatten-CAE-Systems CADdy zuständig war. Anschließend wechselte er zum amerikanischen Softwarehaus Structural Dynamics Research Corporation, um als Key Account Manager das CAD-Produkt I-DEAS zu vermarkten. Dem Vertrieb blieb der heute 48-jährige Oldtimer-Fan auch bei seiner nachfolgenden, fast zehnjährigen Tätigkeit in der Engineering-Dienstleistung treu: Als Niederlassungsleiter bei euro engineering und später bei Brunel verantwortete er den Standort Köln und betreute dabei auch Kunden aus dem Automotive-Sektor.

Stellvertreter von Detlef März ist seit 1. Juli 2011 Björn Schaub. Der 36-jährige Diplomwirtschaftsingenieur mit den Schwerpunkten Produktionstechnik und Marketing/Vertrieb verfügt über mehrjährige Erfahrung als Systemingenieur und Projektleiter in der Automobilindustrie. Bei der Lear Corporation, einem namhaften Zulieferer für Innenausstattungs- und Sitzsysteme, war er im Bereich Bordnetzsysteme tätig. Danach wechselte er als Vertriebsingenieur in die Engineering-Dienstleistung. Bereits seit Frühjahr dieses Jahres unterstützt Thomas Dick die M Plan-Niederlassung Köln als Account Manager. Der 30-jährige Master of Science und Master of Business and Engineering war zuletzt für das System- und Softwarehaus ESG bei Volkswagen in Wolfsburg tätig. Sein Einsatzfeld erstreckte sich dabei auf die Steuergeräteentwicklung, vorwiegend im Bereich Testmanagement und Simulation.



Die M Plan-Niederlassung Wolfsburg kann in diesem Jahr auf ihr zehnjähriges Bestehen am Standort Heinenkamp zurückblicken. Gegründet wurde die Niederlassung im März 1998 mit vier Mitarbeitern. Im Mai 2001 erfolgte mit bereits 45 Mitarbeitern die Einweihung des eigenen Geschäftsgebäudes im Industriegebiet Heinenkamp. In den folgenden zehn Jahren hat sich der mobility-engineering-Spezialist M Plan kontinuierlich als Partner von Volkswagen sowie von Systemlieferanten und Zulieferern in der Region etabliert. Heute unterstützt die Wolfsburger Niederlassung ihre Kunden mit rd. 160 Mitarbeitern entlang der Wertschöpfungskette – von der Idee bis zum serienreifen Produkt.

Neu in Stuttgart



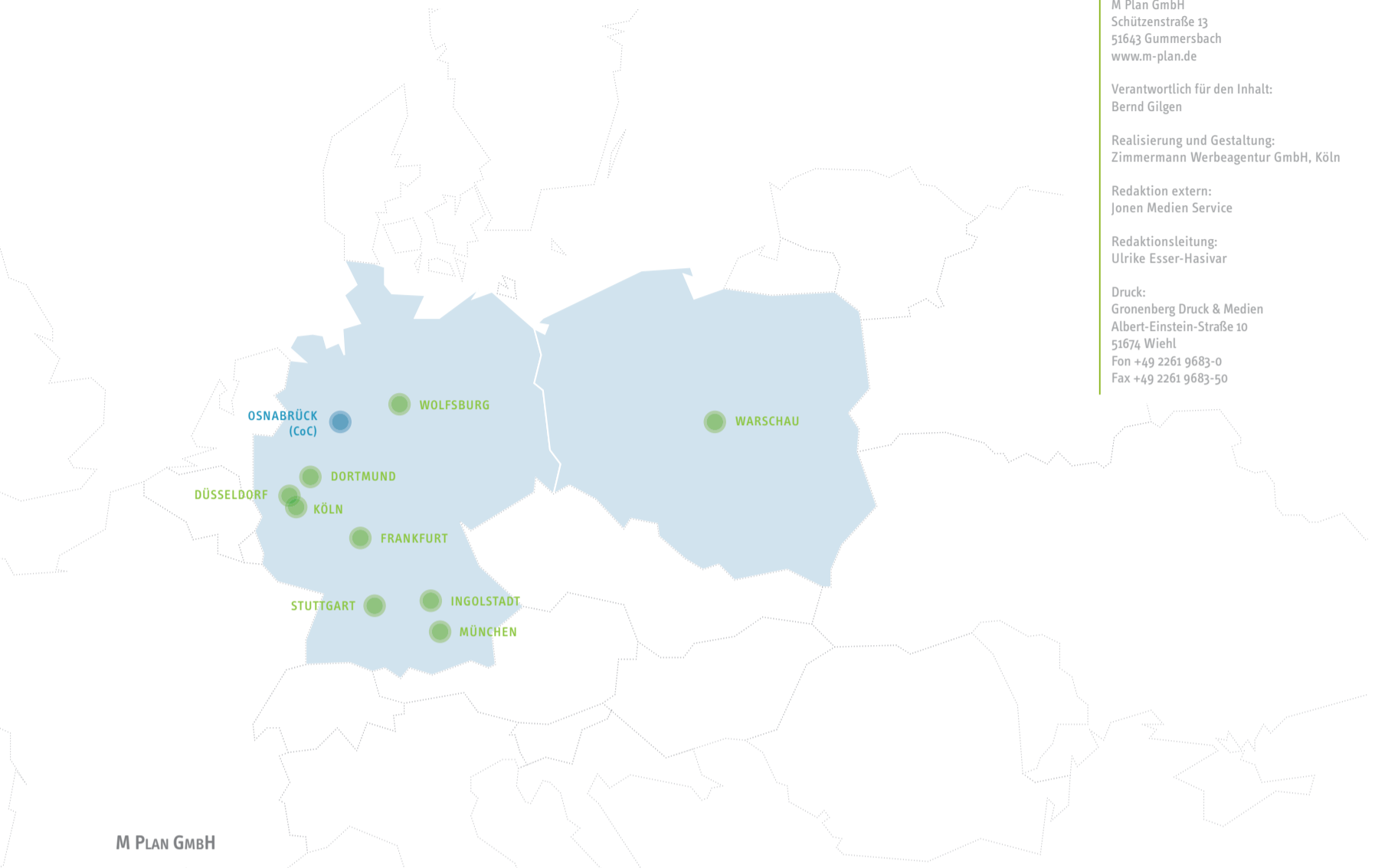
Seit 1. Februar 2011 verstärkt Denise Ullrich als Vertriebsassistentin das Team der M Plan-Niederlassung Stuttgart. Zu den Aufgaben der gebürtigen Backnangerin zählen die telefonische Kundenakquisition und -betreuung, die Bearbeitung von Anfragen sowie das Schreiben von Angeboten. Dazu kommt die Unterstützung des Bewerbermanagements inklusive der Vorbereitung von Bewerbungsgesprächen.

M GAME

Alter Schwede! Husqvarna-Schneefräse zu gewinnen.

Der nächste Winter kommt bestimmt – und mit ihm das lästige Schneeschippen. Sie wollen die weiße Pracht lieber auf bequeme Art und Weise räumen? Dann machen Sie mit bei unserem aktuellen Gewinnspiel und sichern Sie sich mit Fortunas Hilfe die leistungsstarke McCulloch-Schneefräse MSB 121E des schwedischen Outdoor-Spezialisten Husqvarna. Das handliche Gerät besitzt einen 230-Volt-Elektrostarter für ein zuverlässiges Anlassen auch bei sehr kalten Temperaturen, ist kompakt und räumt in kurzer Zeit Ihre Flächen bodennah sauber. Auswurfweite und -richtung sind stufenlos am Auswurfkanal einstellbar. Als Kraftquelle dient dem kompakten Schweden ein Viertaktmotor mit 4,6 kW/6,25 PS Leistung. Sie wollen nach dem Schneeräumen nie mehr klagen: „Ich hab Rücken!“? Dann klicken Sie sich ein unter www.m-plan.de/go/gewinnspiel und sagen Sie uns, auf welcher Messe M Plan erstmals als Aussteller vertreten ist. Kleiner Tipp: Aufmerksam das Editorial auf Seite 2 lesen. Einsendeschluss ist der 31.10.2011. Viel Glück!





M PLAN GmbH

ZENTRALE

Oskar-Schindler-Straße 3
 50769 Köln
 Fon +49 221 33734-0
 Fax +49 221 33734-190
 info@m-plan.de

SITZ DER GESELLSCHAFT

Schützenstraße 13
 51643 Gummersbach

Ab 01.10.2011
 Steinmüllerallee 2
 51643 Gummersbach

www.m-plan.de

NIEDERLASSUNG KÖLN

Oskar-Schindler-Straße 3
 50769 Köln
 Fon +49 221 33734-0
 Fax +49 221 33734-190
 koeln@m-plan.de

NIEDERLASSUNG DORTMUND

Stockholmer Allee 30 c
 44269 Dortmund
 Fon +49 231 475470-0
 Fax +49 231 475470-10
 dortmund@m-plan.de

NIEDERLASSUNG DÜSSELDORF

Holzstraße 2 (Media Tower)
 40221 Düsseldorf
 Fon +49 211 302346-0
 Fax +49 211 302346-10
 duesseldorf@m-plan.de

NIEDERLASSUNG FRANKFURT

Hanauer Landstraße 291
 60314 Frankfurt
 Fon +49 69 4305219-0
 Fax +49 69 4305219-10
 frankfurt@m-plan.de

NIEDERLASSUNG INGOLSTADT

Nürnberger Straße 34
 85055 Ingolstadt
 Fon +49 841 993540-0
 Fax +49 841 993540-29
 ingolstadt@m-plan.de

NIEDERLASSUNG MÜNCHEN

An der Steinernen Brücke 1
 85757 Karlsfeld
 Fon +49 8131 45436-0
 Fax +49 8131 45436-22
 muenchen@m-plan.de

NIEDERLASSUNG STUTTGART

Heilbronner Straße 362 (Nordtor-Plaza)
 70469 Stuttgart
 Fon +49 711 814708-0
 Fax +49 711 814708-22
 stuttgart@m-plan.de

NIEDERLASSUNG WOLFSBURG

Brandgehaege 24
 38444 Wolfsburg
 Fon +49 5308 5219-0
 Fax +49 5308 5219-15
 wolfsburg@m-plan.de

CENTER OF COMPETENCE (CoC)

Produktionstechnik
 Gewerbepark 18
 49143 Bissendorf
 Fon +49 5402 70-1300
 Fax +49 5402 70-1329
 produktionstechnik@m-plan.de

CENTER OF COMPETENCE (CoC)

Gesamtfahrzeug
 Gewerbepark 18
 49143 Bissendorf
 Fon +49 5402 70-2000
 Fax +49 5402 70-2019
 gesamtfahrzeug@m-plan.de