

Unternehmensgruppe Karmann

13. bis 23. September 2007

Halle 4.0 / Stand A 26

Frischer IAA-Auftritt: Karmann glänzt mit Technik und Design

Konzeptstudie VW Polo Cabrio macht Lust auf Open-Air-Feeling

- Cabrio-Spezialist Wilhelm Karmann GmbH schafft mit der Konzeptstudie viel Licht und Flexibilität im offenen VW Polo. Glas-Schiebedach, beleuchteter Innenhimmel, klappbare Rücksitzbank und zwei Kofferraumzugänge machen es möglich
- Frischer Messeauftritt: 2for1-Dachkonzept, ScaLight-Projekt und das Geschäftsfeld Spezialserie stellen Technikkompetenz und ressourcenschonende Verfahren in den Mittelpunkt

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – Das IAA-Leitthema „nachhaltige Mobilität“ definiert Automobilzulieferer Karmann getreu seiner Tradition als Cabrio-Spezialist mit einem offenen Kleinwagen-Konzeptfahrzeug. Der ver-brauchsarme Bestseller VW Polo hat dabei ein Dachsystem erhalten, das mit viel Licht und Flexibilität Lust auf das pure Cabrio-Vergnügen weckt. „Wir setzen zur IAA bewusst auf die technologische Kompetenz unseres Hauses“, sagt Peter Harbig, Sprecher der Geschäftsführung der Wilhelm Karmann GmbH. Mit dem 2for1-Dachkonzept, dem ScaLight-Projekt und dem neuen Geschäftsfeld Spezialserie werden weitere Themen präsentiert, die Material-, Werk-zeug- und Entwicklungsaufwand senken, ohne die Mobilität der Pkw einzuschränken und zudem aktiv zum Klimaschutz und damit einer „nachhaltigen Mobilität beitragen.

Es gehört zur guten Karmann Tradition, auf der IAA spektakuläre Fahrzeugkonzepte und Dachsysteme zu präsentieren. Erinnerung sei an das Sport Utility Cabriolet (SUC) von 2005. Und auch in diesem Jahr folgt der viersitzige offene Kleinwagen mit seinen einzigartigen Detaillösungen dem hohen Innovationsanspruch der Osnabrücker Ideenschmiede. Das neuartige Cabrio Overhead Protection System (COPS) von Karmann bietet einerseits hohe Sicherheitsstandards für die Insassen. Andererseits eröffnet es völlig neuen Spielraum für komfortable Lösungen auf der hinteren Sitzbank und bei der flexiblen Nutzung des Kofferraums. Im Softtop sorgt ein Glasschiebedach für Licht und Frischluft, das völlig unabhängig vom Verdeck funktioniert. Einmalig sind die vier 80 mal 8,5 Zentimeter großen Elektrolumineszenz-Folien im Innenhimmel. Sie sorgen bei geschlossenem Verdeck für ambientes Licht und die Innenbeleuchtung. Die 30 Zentimeter hohe Glasheckscheibe dient neben dem guten Blick nach hinten gleichzeitig als zweiter Zugang zum

Kofferraum. Ein leichter Druck auf die Unterkante des VW-Emblems und die Scheibe schiebt sich über das Verdeck nach oben. Kleine Gegenstände können so schnell ein- oder ausgeladen werden. Für größeres Gepäck oder sperrige Gegenstände gibt die Heckklappe im Zusammenspiel mit der flexiblen Heckscheibe ein für Cabrios außergewöhnlich großes Durchlademaß frei. Die umklappbare Rücksitzbank und eine tiefe Ladekante sind genauso kundenfreundlich wie der Wegfall störender Rohbaustrukturen.

„Mit dem Konzeptfahrzeug zeigen wir neue Wege auf, wie auch im Kleinwagen komfortable, alltagstaugliche Lösungen und hohe Sicherheitsstandards in offenen Autos verwirklicht werden können“, erklärt Peter Harbig. Das Cabriolet mit Softtop hat aus seiner Sicht auch im Kleinwagensegment eine hervorragende Perspektive.

2for1-Konzept für den Chrysler Sebring

Nach erfolgreicher Restrukturierung setzt vor allem der Geschäftsbereich Dachsysteme seinen Erfolgskurs fort. Nach mehr als 153.000 Dachmodulen im Jahr 2006 stieg die Produktion im ersten Halbjahr 2007 auf über 94.000 Einheiten. Allein für das neue Chrysler Sebring Cabrio – das als erstes viersitziges Cabriolet sowohl mit Softtop als auch mit Retractable Hardtop angeboten wird – wurden 2007 bereits mehr als 14.000 Dächer gefertigt. Am Sebring erprobte Karmann erfolgreich das 2for1-Konzept.

Softtops für das Audi A 4 Cabriolet, das Mercedes Benz CLK Cabriolet, das Ford Mustang Cabriolet und das VW New Beetle Cabriolet zählen ebenso zum Produktportfolio von Karmann wie das Glas-RHT des Renault Mégane CC und die Klappdächer von Nissan Micra C+C und Pontiac G6 Cabrio. Für den Produktionsstart neuer Dachprojekte befinden sich neben den Standorten Osnabrück, Puebla (Mexiko), Plymouth (USA) und Sunderland (UK), neue Tochtergesellschaften in Zary (Polen) und Yokohama (Japan) im Aufbau.

Als Dienstleister und Impulsgeber für die OEM bearbeitet die Unternehmensgruppe gemeinsam mit der Salzgitter AG das Entwicklungsprojekt ScaLight und stellt es erstmals zur IAA 2007 vor. Ergebnis ist eine skalierbare Basisstruktur für die Fahrzeugtypen Cabrio, Roadster und SUC (offener Geländewagen). „ScaLight ist ein Angebot an die Automobilindustrie, um in Zukunft Fahrzeuge leichter und sparsamer herzustellen“, sagt Peter Harbig. Besonders im Zuge der CO2-Debatte gewinne jede Möglichkeit zur Gewichtsreduzierung an Bedeutung.

Den Trend zur Individualisierung greift Karmann mit dem neuen Geschäftsbereich „Spezialserien“ auf. Am Referenzprojekt Spyder zeigt der Full-Service-Vehicle-Supplier seine einzigartige Leistungstiefe. Im Zusammenspiel von Prototypenbau, technischer Entwicklung, Betriebsmittelbau und Gesamtfahrzeugbau können die jeweils besten Lösungen für Spezialserien vom Unikat bis an die Schwelle der Großserienproduktion entworfen und zu marktgerechten Preisen umgesetzt werden. Abhängig von der Stückzahl müsse dazu zwischen Handarbeit auf der einen und hohem Automatisierungsgrad

auf der anderen Seite das richtige Verhältnis zwischen Werkzeugkosten und späterem Arbeitsaufwand gefunden werden.

Karmann setzt neue Schwerpunkte

Peter Harbig ist davon überzeugt, dass die Karmann-Unternehmensgruppe nach vollzogener Restrukturierung jetzt wieder auf dem richtigen Weg ist. Der um Sondereinflüsse bereinigte Umsatz der Unternehmensgruppe liegt in 2006 bei rund 1,5 Milliarden Euro. Für das laufende Geschäftsjahr wird erwartet, dass sich der Umsatz um 12 Prozent abflacht. Dieser Rückgang hat sich planmäßig durch die verminderten Stückzahlen im Fahrzeugbau ergeben, die sich alle in der zweiten Hälfte ihres Lebenszyklus befinden. Außerdem wurde der Rückgang im Fahrzeugbau teilweise kompensiert durch einen zusätzlichen Umsatz im Bereich Dachsysteme. „Dachaufträge in den USA und für das neue Werk in Polen sowie die Japan-Repräsentanz zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind“, sagt Harbig.

„Nach der Absatzflaute auf dem Heimatmarkt im ersten Halbjahr wird die diesjährige IAA in Frankfurt der ganzen Branche neue Impulse geben“, äußert sich Peter Harbig zuversichtlich. „Wir als Zulieferer stehen bereit, um auch im Bereich der nachhaltigen Mobilität als verlässlicher und innovativer Partner unseren Beitrag zu leisten.“

Konzeptfahrzeug 2007:

Viel Platz, Komfort und Sicherheit im VW Polo

Kleinwagen-Cabrio mit Glasschiebedach und leuchtendem Himmel

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – Offene Autos stehen weiterhin im Fokus der Autoentwickler. Dabei erhalten vor allem im Klein- und Kompaktwagensegment immer öfter die Retractable Hardtops (RHT) den Vorzug. Derweil zeigt Karmann auf Basis des Volkswagen Polo zur diesjährigen IAA ein Softtop-Cabriolet, das in Punkto Sicherheit, Komfort und Flexibilität der Dachkonstruktion neue Maßstäbe setzt: Ein Stoffverdeck mit Glasschiebedach, ein beleuchteter Innenhimmel, umklappbare Sitze hinten und eine weit zu öffnende Heckklappe sind die Highlights.

Grundlage für die völlig neue Cabrio-Flexibilität ist das Cabrio Overhead Protection System (COPS) von Karmann. Der Überrollbügel schützt nicht nur die Insassen beim Fahrzeug-überschlag besonders effizient: Mit COPS haben die Entwickler auch jene sperrigen Karosseriestrukturen abgelöst, die steile Rückbänke im Fond und kleine Heckklappen zur Folge haben, sowie ein Umlegen der Sitze unmöglich machen. Das Softtop mit Z-Faltung arbeitet ohne Verdeckkastendeckel und Gestängeklappen. Die Dachspitze übernimmt die Funktion des Verdeckdeckels. Das Verdeck ist auf einen größtmöglichen Innenraum optimiert. Eine tiefe Ladekante und vor allem der neuartige Heckscheiben-Mechanismus schaffen eine außergewöhnlich große Kofferraumöffnung.

Zum Öffnen der Heckklappe hebt sich die Scheibe mittels Kurzhub aus der Dichtung und gleitet nach oben über das Stoffverdeck. Die

Laderaumöffnung gewinnt dadurch zusätzlich 30 Zentimeter an Platz. Beim Schließen des Kofferraums fährt automatisch ein Rollo aus und schützt den Inhalt vor neugierigen Blicken. Gleichzeitig dient das Rollo als variable Verdeckwanne. Darüber hinaus fungiert die Heckscheibe auch als zusätzliche Kofferraumöffnung für kleinere Gegenstände. Ein leichter Druck auf den unteren Teil des VW-Emblems öffnet dabei die 30 Zentimeter hohe Scheibe unabhängig von der Heckklappe.

Die Flexibilität beim Verstauen größerer Gepäckstücke oder sperriger Gegenstände verdankt der Kofferraum dem COPS. Das modulare Überrollschutzsystem mit dem u-förmigen Bügel schafft eine großzügige Durchladeöffnung. Verglichen mit konventionellen Lösungen verringert sich zudem das Gewicht. Die Hintersitzanlage kann entriegelt und umgeklappt werden. Die Kopfstützen sind am Überrollbügel befestigt und schwenkbar, so dass sie beim Umklappen der Sitze nicht stören. Der Kofferraum des Cabrios wird insgesamt ähnlich flexibel nutzbar wie in herkömmlichen Pkw-Modellen. Die Größe des Kofferraums beträgt 148 Liter bei offenem Verdeck und 304 Liter bei geschlossenem Dach. Damit fasst der Kofferraum des Cabrios 34 Liter mehr als der des Basis-Modells.

Sitzkomfort und leichter Einstieg

Der Wegfall von sperrigen Rahmenstrukturen erhöht darüber hinaus den Sitzkomfort im Fond. Um auch den Einstieg für die Passagiere auf der hinteren Bank zu erleichtern, verfügt das Konzept-Fahrzeug über die „easy entry“-Funktion und zusätzlich werden die Fondscheiben beim Ein- und Aussteigen automatisch geöffnet.

Im Vergleich zum Basis-Fahrzeug haben die Ingenieure von Karmann die Außenhaut komplett überarbeitet. Dabei verlängerten sie das Heck um 130 Millimeter. Auch in der Breite wuchs der offene Polo um 40 Millimeter. Abgerundet wird der junge und sportliche Auftritt des VW Polo Cabriolets durch Design-Details im Front- und Heckbereich wie das mittig angeordnete doppelte Abgasrohr.

„Das Stoffverdeck hat wesentliche Vorteile gegenüber dem festen Klappdach“, sagt Peter Harbig, Sprecher der Geschäftsführung der Willhelm Karmann GmbH. Weniger Gewicht bedeutet weniger Kraftstoff-Verbrauch und somit auch ein geringerer CO₂-Ausstoß. Der geringere Platzbedarf für die Verdeckablage schont das Kofferraumvolumen. Und auch im Design lässt das Softtop wesentlich mehr Gestaltungsspielraum. Harbig: „Wir sind deshalb gespannt auf die Reaktion des Publikums in Frankfurt.“

Neben Karmann haben für die Reifen die Firma Yokohama mit dem Produkt Parada 215/40 R17 (Vgl. Anhang) und für die Felgen die Firma OZ Deutschland mit dem Produkt Michel-angelo 10 / 7.5 X (Vgl. Anhang) aktiv an der Entwicklung des Konzeptfahrzeuges mitgearbeitet.

2for1-Konzept:

Chrysler Sebring Cabriolet als Referenzprojekt

Karmann-Ansatz für variable Dachkonzepte beantwortet Glaubensfrage von Cabriofahrern

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – Stoffverdeck oder Stahlklappdach: Für Cabrio-Fans steht diese Frage bei der Suche nach dem passenden Fahrzeug oft ganz am Anfang und war genauso wichtig wie das Modell selbst. Mit dem neuen 2for1-Konzept von Karmann können Automobilisten diese Glaubensfrage getrost vergessen, denn variable Dachkonzepte ermöglichen bei demselben Fahrzeug sowohl den Aufbau von klassischen Stoffverdecken als auch die Montage von Retractable Hardtops (RHT).

Bei der Kaufentscheidung können sich Kunden also völlig los-gelöst von ihren Vorlieben in Bezug auf das Verdeck ausschließ-lich auf die Wahl des bevorzugten Modells konzentrieren. Die neu entwickelte Karmann-Technik sorgt anschließend dafür, dass das passende Verdeck für jeden Geschmack die Karosserie ziert. Erstes Referenzprojekt ist die Neuauflage des Chrysler Sebring Cabriolets. Anhand eines Karosserie-Modells zeigt Karmann im Rahmen der IAA den variablen Charme des Erfolgs-modells aus den USA mit Softtop oder Hardtop: Die verschie-denen Außenauftritte lassen sich mit echten Dachmodulen kinderleicht ausprobieren. Für das Chrysler Sebring Cabrio stellt das Stahlklappdach übrigens eine Premiere dar.

2for1-Konzept erschließt Synergien für OEM

Als Full-Service-Vehicle-Supplier erschließt Karmann mit dem neuen Design- und Fertigungskonzept erhebliche Synergien für OEM. Zum einen wird das Angebot der Fahrzeughersteller um ein weiteres Modell erweitert, was neue Käuferschichten erschließt. Zum anderen hält sich der finanzielle Aufwand für diesen Zuwachs im Modell-Portfolio im Rahmen, denn zu den größten Vorzügen des 2for1-Konzepts zählt die hohe Rate in der Gleichteil-Nutzung. Mit Ausnahme des Dachmoduls wird das gesamte Basismodell unverändert für beide Dachvarianten eingesetzt, und selbst bei den Dachmodulen sorgt das Konzept von Karmann dafür, dass rund 50 Prozent Gleichteile eingesetzt werden. Dazu gehören beispielsweise Rücklichter oder Mittel-streben. Lediglich der Verschlussmechanismus für den Kofferraumdeckel oder das elektro-mechanische System für die Verdeck-Automatik werden individuell der jeweiligen Dachkon-struktion angepasst. Die Basis dafür wird schon in der Konstruktion gelegt. Karmann nutzt sowohl die eigene Expertise der Technischen Entwicklung als auch des Gesamt-fahrzeugbaus: Bereits in einer frühen Entwicklungsphase werden die Fahrzeuge sowohl für die Montage von Stoff-verdecken als auch von Stahlklappdächern ausgerichtet. Auch in der Fertigung ist der zusätzliche Aufwand für die Montage gering. Sowohl Stoffverdeck als auch Stahlklappdach lassen sich als Baugruppe auf der selben Fertigungslinie und an der selben Fertigungsstation montieren. Bei einem Fahrzeug-Facelift ist das Karmann-Konzept für unterschiedliche Dachkonstruktionen sogar nachträglich in den Produktionsablauf integrierbar.

Aktuell 16 verschiedene Dachsysteme

Die Neuauflage des Chrysler Sebring Cabrios demonstriert zudem, dass Käufer die größere Auswahl nicht mit Komfort-einbußen bezahlen. Sowohl Stoffverdeck als auch Stahlklapp-dach verschwinden auf Knopfdruck vollautomatisch binnen weniger als 30 Sekunden im Kofferraum. Ist das Verdeck geschlossen, steht bei beiden Dächern ein Kofferraumvolumen von 369 Litern zur Verfügung; bei offenem Verdeck sind es 188 Liter. Eine große Heckscheibe eröffnet eine optimale Rundumsicht.

„Wir unterstreichen mit dem 2for1-Konzept unsere Markt-Position als Full-Service-Vehicle-Supplier“, sagt Peter Harbig, Sprecher der Geschäftsführung von Karmann. „Denn dieses Konzept verknüpft Know-how aus den Bereichen Entwicklung, Gesamtfahrzeugbau und Dachmodule.“ Das Ergebnis für die Hersteller ist eine größere Modellvielfalt zu niedrigen Kosten und das kommt letztendlich auch dem Autofahrer zu Gute. Weltweit gehört die Unternehmensgruppe zu den innovativsten Dachsystemherstellern. Derzeit entwickelt und produziert sie allein 16 verschiedene Verdecke – ein absoluter Spitzenwert.

Spezialserien:

Pilotprojekt Spyder folgen neue Anfragen

Vom Unikat bis an die Schwelle der Großserien-Produktion ist alles möglich

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – Der Trend zur Individualisierung bei der Kaufentscheidung für ein neues Fahrzeug ist ungebrochen. Immer mehr Autofahrer verabschieden sich von den klassischen Mittel- und Kompaktklasse-Segmenten und entscheiden sich für ein Nischenmodell. Mit dem jungen Geschäftsbereich „Spezialserien“ ist Karmann auf diese Entwicklung optimal vorbereitet: Das Know-how aus Prototypenbau, technischer Entwicklung, Betriebsmittelbau und vor allem aus dem Gesamtfahrzeugbau bildet die Grundlage für die Osnabrücker Unternehmensgruppe, um sogar Kleinstserien mit sehr geringen Stückzahlen zu marktgerechten Preisen zu produzieren.

„Als Full-Service-Vehicle-Supplier bieten wir unseren Kunden eine einzigartige Leistungstiefe“, sagt Peter Harbig, Sprecher der Geschäftsführung von Karmann. „Neue Projekte bei Spezialserien begleiten wir von der Entwicklung über die Teileproduktion bis hin zur Endmontage und Qualitäts-sicherung. Dabei passt die Bandbreite möglicher Stückzahlen praktisch zu jedem Projekt: Abhängig vom jeweiligen Modell können wir eine hundertprozentige Automatisierung wie im Rohbau des Mercedes-Benz CLK Cabriolets genauso realisieren wie eine rein manuelle Fertigung im Bereich der Spezialserie.“

Spyder: Option auf höhere Stückzahlen

Das erste Referenzprojekt von Karmann im Bereich der Spezial-serien ist ein Spyder. Der Rohbau für diesen Supersportwagen wird in Osnabrück weitgehend in Handarbeit gefertigt. Bislang passierten rund 150 Exemplare des klassischen Zweisitzers die abschließende

Qualitätskontrolle. Weitere 200 Modelle sollen folgen, doch die positive Marktresonanz eröffnet die Option auf höhere Produktionszahlen. Das Fahrwerk und auch die Karosserie des 400 PS starken Sportwagens bestehen fast ausschließlich aus Aluminium. Durch das superplastische Umformen – die Aluminium-Platinen werden bei einer Temperatur von 500 Grad nur mittels Luftdruck in ihre Form gepresst – und durch viel Handarbeit ist das Investment für die Produktionsanlagen und die Betriebsmittel extrem niedrig. Somit lassen sich auch sehr geringe Stückzahlen, beispielsweise für eine imagebildende Modellreihe einer Marke, zu markt-gerechten Konditionen entwickeln und fertigen.

Zwischen Prototypenbau und Gesamtfahrzeugbau

Der Ansatz für die Produktion einer Spezialserie bewegt sich abhängig von der Stückzahl in der Grauzone zwischen Prototypenbau und Gesamtfahrzeugbau. Die Übergänge sind dabei fließend, denn der Anteil der Handarbeit sinkt proportional zu einer steigenden Stückzahl. Im Gegensatz dazu verhalten sich der Grad der Automatisierung und der jeweilige Teilepreis gegenläufig. „Die Anfangsinvestitionen für die Betriebsmittel und der Teilepreis hängen untrennbar vonein-ander ab. Deshalb ist es für unsere Kunden ein riesiger Vorteil, dass wir wie beim Spyder die klassische Handarbeit ebenso beherrschen wie ein maximales Maß an Automatisierung bei Spezialserien an der Schwelle zu Großserien“, erklärt Martin Meyer, Leiter des Bereichs „Spezialserien“ bei Karmann.

Neben einer ausgefeilten Entwicklungs- und Produktionstechnik greift Karmann auf eine gewachsene Lieferanten- und Administrationsstruktur zurück, die bei vielen Automobilherstellern erst kostenintensiv für die besonderen Anforderungen einer Spezialserie aufgebaut werden müsste. Entsprechend groß ist das Interesse seitens der OEM: Dem erfolgreichen Spyder-Projekt folgten mehr als ein Dutzend weiterer Anfragen für Spezialserien und Nischenfahrzeuge.

ScaLight-Projekt:

Gemeinsame Entwicklung mit der Salzgitter AG

Skalierbare Basisstruktur senkt Aufwand, Gewicht und auch den Kraftstoffverbrauch

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – Die Salzgitter AG und die Wilhelm Karmann GmbH arbeiten gemeinsam an dem Entwicklungsprojekt ScaLight und stellen das Automobil-Konzept der Zukunft erstmals während der IAA in Frankfurt vor. Ergebnis ist eine skalierbare Basisstruktur für unterschiedliche Fahrzeugtypen, wie Cabrio, Roadster oder Geländewagen. Der Aufwand im Fahrzeugbau und das Gewicht der Pkw werden gesenkt.

Kunden stellen hohe, teilweise sogar fast gegensätzliche Anforderungen an die Automobilbauer und -entwickler: Autos müssen schick und leistungsstark sein, natürlich preiswert und - nicht erst in Zeiten der aktuellen CO2-Debatte - wenig Kraftstoff verbrauchen. Gleichzeitig werden höchste Komfortansprüche gestellt und die

Sicherheit steht ebenfalls weit oben auf der Agenda. In diesem Spannungsfeld haben die Stahlexperten der Salzgitter AG und die Automobilentwickler der Wilhelm Karmann GmbH über Jahre an neuen Stahlwerkstoffen und geeigneten Fertigungsprozessen und -verfahren geforscht.

Für das Projekt ScaLight (Scalable Lightweight Concept) nutzten die beiden Entwicklungspartner die im Zuge des Atlas-Spaceframe-Konzeptes erzielten Erkenntnisse. ScaLight schafft die Grundlage für eine wirtschaftlichere Rohbaufertigung unterschiedlicher Fahrzeugderivate. Hauptbestandteil des Konzepts ist die skalierbare Basisarchitektur, die auch marken-übergreifende Gleichteil- und Verblockungsstrategien zulässt. Schon mit der Atlas-Spaceframe-Konstruktion hatten die Partner Karmann und Salzgitter AG Gewichtsreduzierungen um etwa 20 Prozent bei gleichzeitiger Erhöhung der Steifigkeit der Karosserie erreicht. Die Kosten bei den Einzelteilen sinken dadurch um 15 bis 20 Prozent sowie bei den Werkzeugen um bis zu 30 Prozent.

Die Stahl- und die Autoentwickler haben im Zuge von ScaLight eine Basiszelle geschaffen, die auf vereinheitlichten Profil-komponenten beruht. Diese Profileile werden aus eigens dafür entwickelten Stählen hergestellt, die zu so genannten Tailor Rolled Blanks weiterverarbeitet werden. Diese „maßgeschneiderten Platinen“ werden je nach Belastungs- und Stabilitäts-anforderungen in unterschiedlicher Stärke gewalzt. Anschließend werden diese zu Rohren eingeformt und die Naht durch moderne Laserschweißverfahren zusammengefügt.

Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

„Wir machen den Automobilherstellern mit ScaLight ein Angebot, Fahrzeuge künftig leichter und sparsamer herzustellen“, erklärt André Kröff, Projektleiter ScaLight der Salzgitter AG. Die EU-Umweltminister hatten sich Ende Juni darauf verständigt, dass der CO₂-Ausstoß neuer Personenwagen ab 2012 im EU-Durchschnitt maximal 120 Gramm pro Kilometer betragen darf. Zurzeit liegt der Wert bei 162 Gramm. Die Umweltminister unterstützten den Vorschlag der EU-Kommission, dass allein die Hersteller durch verbesserte Fahrzeugtechnik den CO₂-Ausstoß bis 2012 auf 130 Gramm pro Kilometer absenken müssen. Die verbleibenden zehn Gramm sollen durch "zusätzliche Maßnahmen" erreicht werden, etwa den Einsatz von Biokraftstoffen.

Auch Peter Harbig, Sprecher der Geschäftsführung der Wilhelm Karmann GmbH, sieht erhebliches Potenzial in dem Entwicklungsprojekt: „Die durch ScaLight erzielte Gewichtsreduzierung kann einen wesentlichen Beitrag zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und damit des CO₂-Ausstoßes leisten.“

Die Karmann-Gruppe auf einen Blick

Firmensitz/Zentrale:

Karmannstraße 1
49084 Osnabrück

Deutschland

Standorte:

Osnabrück, Rheine (beide Deutschland),
Chorzow, Zary (beide Polen),
Vendas Novas (Portugal),
Sunderland (UK),
Puebla (Mexiko),
Plymouth (USA),
Sao Bernardo (Brasilien),
Yokohama (Japan)

**Vorsitzender des
Aufsichtsrates:**

Dr. jur. Jobst Wellensiek

Geschäftsführung:

Peter Harbig (Sprecher)
Wolfgang Hönen
Wilhelm Dietrich Karmann
Bernd Staschinski

Umsatz 2006:

€ 1,9 Mrd. (Karmann-Gruppe)

Mitarbeiter:

6.958 (Stand: 01.08.2007) Unternehmensgruppe Karmann

Erfolgreiche Restrukturierung

Karmann setzt neue Schwerpunkte

Frankfurt/Osnabrück, September 2007 – „Nach vollzogener Restrukturierung sind wir wieder auf dem richtigen Weg“, sagt Geschäftsführer Peter Harbig, der seit November 2006 als Sprecher des Managementteams fungiert. Dachaufträge in den USA und für das neue Werk im polnischen Zary sowie die Japan-Repräsentanz stehen für den erfolgreichen Strategiewandel.

Das robuste Wachstum im Geschäftsbereich Dachsysteme wird voraussichtlich die geringeren Umsätze im Fahrzeugbau nahezu ausgleichen. So wird die Produktion von Dachsystemen in 2007 auf rund 170.000 Einheiten ansteigen. Gleichwohl ist noch mit einem leichten Abflachen des Umsatzes um 11,8 Prozent zu rechnen.

Insgesamt stieg der Anteil der Tochterunternehmen am Umsatz der Karmann-Unternehmensgruppe weiter an. Allein die Umsätze von Karmann USA schlugen mit einem Plus von 47 Mio. Euro zu Buche. Nach dem Produktionsstart für das Pontiac G6 Cabriolet im

vergangenen Jahr wird sich mit den Serien-anläufen der Dachsysteme Chrysler Sebring Cabriolet und mit der Übernahme der Produktion für das Verdeck des Ford Mustang Cabrio im Jahr 2007 die Relation weiter verschieben. In Zary (Polen) sind für Ende 2008 die Serienanläufe für zwei Dachsysteme geplant. Der Unternehmensbereich Dachsystem soll mittelfristig einen Umsatz von 500 Mio. Euro erreichen. Die Abhängigkeit von Komplettfahrzeug-Projekten wird auf diese Weise weiter reduziert.

Starke Impulse werden künftig vom asiatischen Markt erwartet. Deshalb hat die Unternehmensgruppe 2006 in Yokohama (Japan) eine Repräsentanz eröffnet. Im Jahr 2008 wird das erste Dachsystem für einen japanischen Kunden in Japan produziert.

Bei der Fertigung von Gesamtfahrzeugen ging die Produktions-zahl 2006 von 54.547 Einheiten auf 48.120 Fahrzeuge zurück. Das Mercedes-Benz CLK Cabriolet (15.014 Einheiten) lag über der Langfristplanung. Die Produktion des Audi A4 Cabriolets am Standort Rheine verzeichnete nach einem Facelift mit 28.324 Einheiten sogar deutliche Zuwächse. Diese erfreuliche Tendenz setzte sich auch im ersten Halbjahr 2007 fort. Bis Ende Juni rollten mehr als 16.700 A4 Cabrios vom Band.

Die stark reduzierte Fertigung der beiden Chrysler Crossfire Modelle machten strukturelle Anpassungen im Fahrzeugbau am Standort Osnabrück unausweichlich. 540 Mitarbeiter aus dem Bereich Fahrzeugbau wechselten in eine Transfergesellschaft, die von Karmann, der Agentur für Arbeit und dem Land Niedersachsen finanziert wird. 30 Mitarbeiter nahmen einen Aufhebungsvertrag an. Zum Jahreswechsel wurde auch eine Lösung für die Verwaltung und die internen Dienstleister gefunden, die 140 Kündigungen zur Folge hatte. Auch diese Kollegen erhielten das Angebot, in die Transfergesellschaft zu wechseln. Insgesamt zählt die Karmann-Unternehmensgruppe derzeit 7.273 Mitarbeiter (Stand 30.6.2007).

Mit der Entwicklung und Karosseriefertigung von Spezial-fahrzeugen in besonders kleiner Stückzahl hat sich die Karmann-Unternehmensgruppe ein neues Geschäftsfeld erschlossen. Die Auslastung im Betriebsmittelbau sowie in der Technischen Entwicklung belegen die Qualität und Innovations-kraft sowie das Vertrauen der Kunden in die Unternehmens-gruppe.

Spezial-Textil-Tochter Heywinkel verkauft

Im Zuge der Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft hat Karmann im August die Julius Heywinkel GmbH an die Nord Holding Unternehmensbeteiligungsgesellschaft mbH aus Hannover verkauft. Die Spezial-Textilien-Tochter mit etwa 400 Mitarbeitern im niedersächsischen Bramsche und in Neugersdorf (Sachsen) erwirtschaftete 2006 einen Umsatz von rund 100 Millionen Euro.

Die aktuellen Modelle

Gesamtfahrzeuge:

Audi A4 Cabriolet: „Dauerbrenner“
schon mehr als 152.000 Mal gebaut

Mehr als 152.000 Mal ist das sportliche Audi A 4 Cabriolet seit dem Produktionsstart 2002 vom Band gerollt. Mit dem Facelift 2005 kletterte die Nachfrage noch höher als prognostiziert. Ein technisches Highlight ist das Akustikverdeck, das in punkto Lärm- und Wärmedämmung den Vergleich mit festen Dächern nicht scheuen muss. Der offene Viersitzer mit Allradantrieb überzeugt aber auch mit erstklassigen Fahreigenschaften und einem klaren Design die Kunden. Derzeit werden täglich 144 Einheiten im Werk Rheine produziert.

Der agile „Dauerbrenner“ überzeugt mit einer gelungenen Mischung aus Sportlichkeit und Komfort. Das serienmäßige, gefütterte und elektrohydraulische Stoffverdeck mit beheizbarer Glasheckscheibe verschwindet auf Knopfdruck. Es lässt dennoch 246 Liter Kofferraumvolumen (geschlossen: 315 Liter) und gewährleistet so volle Alltagstauglichkeit.

Mercedes-Benz CLK Cabriolet:
Sicherheit, Fahrspaß und Eleganz

Das Verdeck des CLK gehört zu den Technik-Highlights des Mercedes-Benz Cabriolets. Das Softtop öffnet sich voll-automatisch und verschwindet in nur 20 Sekunden nahezu geräuschlos hinter den Rücksitzen. Auch beim Schließen ist kein Handgriff nötig, denn der hydraulische Antrieb verriegelt das Dach am oberen Rahmen der Frontscheibe. Bei der Konzeption wie auch bei der Umsetzung arbeiteten Mercedes-Benz und Karmann eng zusammen.

Herausragende Positionen nimmt das CLK-Cabrio mit dem lieferbaren Achtzylindermotor, einem cW-Wert von 0,30 und dem mit 390 Litern klassengrößten Kofferraum ein. Im CLK-Cabrio reicht die Scheibe bis auf die Karosserie-Oberkante. Das dreilagige Verdeck schafft eine optimale Wärme- und Geräuschisolierung.

Die Torsionssteifigkeit der Karosserie setzt Maßstäbe. Die Sicherheit der Insassen wird durch einen sensorgesteuerten, automatischen Überrollschutz gewährleistet. Das Sicherheitspaket komplettieren Head/Thorax-Bags, Gurtstraffer und -kraftbegrenzer auf allen Sitzplätzen sowie eine kombinierte Schutzwirkung aus Windowbag und Sidebag.

Vier vollwertige Sitzplätze und die elegante Kombination aus Design, hochwertiger Technik und Fahrspaß zeichnen das Mercedes-Benz CLK Cabriolet aus. Im Karmann-Werk Osnabrück werden täglich 58 Fahrzeuge montiert.

Chrysler Crossfire Coupé:
Amerikanisches Kraftpaket

Markantes amerikanisches Design vereint der Chrysler Crossfire mit deutscher Spitzentechnik. Das reinrassige Sportcoupé entstand mittels

virtueller Entwicklungstechnik bei den Ingenieuren von Karmann in Rekordzeit und nach nur 18 Monaten startete die Serienfertigung.

Wahlweise stehen für das 3,2 Liter-Aggregat ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein Fünfgang-Automatikgetriebe zur Verfügung. Üppig wie die Leistung des Motors ist auch die Ausstattung des Chrysler Crossfire: Antiblockiersystem (ABS) und das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sowie Traktionskontrolle und vier Airbags machen die Fahrt im Sportcoupé von Chrysler noch sicherer.

Chrysler Crossfire Roadster:
Zweisitzer lädt zum Cruisen ein

Das klassische Roadster-Design und erstklassige Verarbeitung laden zum Cruisen im offenen Crossfire ein. Innerhalb von nur 22 Sekunden verwandelt sich der zweisitzige Hecktriebler in ein Cabriolet. Per Knopfdruck faltet und verstaut die Elektro-hydraulik das Textilverdeck unter der Kofferraumklappe hinter den Überrollbügel. Das ausdrucksstarke Design wird durch die Dachkonstruktion nicht beeinträchtigt. Große Hinterräder und Seitenschweller sowie das gedrungene Heck unterstreichen den sportlichen Charakter des offenen Sportwagens.

Matt silberne Überrollbügel ragen hinter Fahrer- und Beifahrer-sitz auf. Ledersitze, Infinity Modulus Audiosystem, eine Zwei-Zonen Klimaanlage sowie ein umfangreiches Sicherheitspaket gehören zur Serienausstattung.

Dachsysteme ohne Fahrzeugbau (Auswahl):

Chrysler Sebring Cabrio:
Drei Dachvarianten zur Wahl

Als erstes Cabrio lässt der Chrysler Sebring den Kunden die Wahl zwischen zwei Softtops aus Vinyl oder Stoff und einem in Wagenfarbe lackierten Retractable Hardtop, das sich auf Knopfdruck in den Kofferraum faltet. Auch beim Platz geizt das Cabrio mit 4,92 Metern Länge nicht. Diese Maße sorgen für eine elegante Silhouette und für Beinfreiheit im Fond.

Die Auswahl an Motoren ist ebenfalls üppig: Zur Wahl stehen ein 2,4-Liter-Motor mit 175 PS, ein V6-Aggregat mit 2,7 Litern Hubraum (190 PS) sowie ausschließlich für die USA auch ein 3,5 Liter Sechszylinder (240 PS). Dazu gibt es mit Blick auf Europa auch einen 2,0 Liter Diesel-Antrieb (140 PS). Neben Standards wie ABS, ESP, Klimaanlage und vier Airbags sind Neuheiten wie das Multi-Media-Center mit einer 20 Gigabyte Festplatte für Navigation, Fotos und Musik sowie die Fernbedienung für das Verdeck zu haben. Chrysler setzt mit dem neuen Modell darauf, an die Erfolge des Bestsellers anzuknüpfen. Der Vorgänger des offenen Sebring war über Jahre das meistverkaufte Cabrio in Nordamerika. Im ersten Halbjahr 2007 lieferte Karmann bereits mehr als 14.000 Dächer.

Nissan Micra C+C:
Spaßmobil für den Alltag

In der Gruppe der Kleinwagen-Cabrios setzt der Nissan Micra C+C mit dem Glaspanoramadach Akzente und verwöhnt den Fahrer auch an trüben Tagen mit einem Hauch von Open-Air-Feeling. In nur 22 Sekunden öffnet sich das elektrohydraulische Klappdach und lässt dennoch für diese Fahrzeugklasse erstaunliche 255 Liter Gepäckraum frei. Bei geschlossenem Dach stehen sogar 457 Liter Stauraum zur Verfügung.

Für das 2+2-sitzige Cabrio stehen ein 1,4-Liter- oder ein 1,6-Liter-Ottomotor mit 88 bzw. 110 PS zur Auswahl. Das von Karmann entwickelte Dachsystem steuert mit der sehr guten Geräuschisolierung einen weiteren Pluspunkt zum alltagstauglichen Spaßmobil bei. Mehr als 25.000 Dachsysteme sind seit dem Serienanlauf Ende 2005 im englischen Sunderland produziert worden.

Pontiac G6-Cabrio:

Größtes zweiteiliges Stahlklappdach der Welt

Im Frühjahr 2006 erweiterte Pontiac das Karosserieangebot des Sportwagens G6 um zwei weitere Varianten: Das G6-Coupé und das G6-Cabrio. Die Dachkonstruktion für das G6-Cabrio wurde von der Wilhelm Karmann GmbH entwickelt. Die Produktion läuft im neuen Karmann-Werk in Plymouth (Michigan). Das Stahlklappdach ist dabei eine Entwicklung der Superlative: Als größtes zweiteiliges Retractable Hardtop der Welt überspannt es vier vollwertige Sitzplätze im vorderen Bereich und im Fond. Mit einem Radstand von 2.852 Millimetern markiert der Pontiac G6 die Spitze in seinem Fahrzeug-Segment. Per Knopfdruck verschwindet das Stahlklappdach in weniger als 30 Sekunden im Kofferraum.

Angeboten wird der Pontiac G6 in zwei unterschiedlichen Varianten. Der GT wird von einem 3,5 Liter-V6-Aggregat mit 200 PS angetrieben. Die exklusivere Variante GTP hat einen 3,9 Liter-V6-Motor unter der Haube, der 240 PS leistet. Im Vergleich zur Limousine wurden ab der A-Säule nahezu alle Karosserieteile für die speziellen Anforderungen eines Cabrios modifiziert. Das Ergebnis: eine verstärkte Karosserie, die sich in punkto Steifigkeit und Crashesicherheit auf Augenhöhe mit der Limousine bewegt.

Bereits im Premierenjahr 2006 rollte der G6 knapp 20.000 Mal mit dem Retractable Hardtop von Karmann vom Band.

Renault Mégane CC:

Cabrio-Coupé mit französischem Charme

Cabrio-Fahrer müssen selbst bei geschlossenem Verdeck nicht auf das Open-Air-Gefühl verzichten. Für sie entwickelte der französische Automobilhersteller zusammen mit der Wilhelm Karmann GmbH das erste gläserne Retractable Hardtop. Das wetterfeste Dach ist elektrisch klappbar und verschwindet auf Knopfdruck im Heck des Mégane. Die beiden Module des Hardtops bestehen aus vier Millimeter dickem Infrarot-Filterglas und sorgen so für einen exzellenten Geräusch- und Klima-komfort. In nur 22 Sekunden verwandelt der elektrohydraulische Öffnungs- und Schließmechanismus das sportliche

Coupé vollautomatisch in ein Cabriolet. 2006 lieferte das Karmann-Werk Rheine mehr als 32.000 Dachmodule an die Renault-Fertigungslinien. Bis zur Jahresmitte 2007 summierte sich die Produktion bereits auf mehr als 17.000 Einheiten.

Volkswagen New Beetle Cabriolet:
Retro-Käfer mit Stoffverdeck und Blumenvase

Mit dem New Beetle Cabriolet setzt Volkswagen seit 2003 die Tradition des legendären Käfer Cabrios fort. In den USA hat der New Beetle sowohl als Coupé als auch als Cabrio bereits Kultstatus. Mit dem Stoffverdeck auf dem Heck und einer Blumenvase an der Armaturentafel erinnert der New Beetle an seinen berühmten Vorgänger.

Optisch am traditionellen Verdeck orientiert, verbirgt sich hinter dem Softtop ein High-Tech-Konzept der Spezialisten von Karmann. Innovative Falt- und Kinematiklösungen sowie die absolute Witterungsbeständigkeit zeichnen das Stoffverdeck aus. Nach der manuellen Entriegelung öffnet ein elektro-hydraulisches System das Verdeck in nur 13 Sekunden. Mit dem Faltdach auf dem Heck betont die Karmann-Entwicklung den Retro-Look des New Beetle Cabrio.

Karmann weltweit

Ausgewählte Standorte im Überblick

(Stand: 30.06.2007)

Wilhelm Karmann GmbH, Osnabrück, Deutschland

Fahrzeugbau, Entwicklung, Betriebsmittel, Dachsysteme
4.318 AN

Betriebsstätte Sunderland, Großbritannien

Produktion Dachsysteme
25 AN

Betriebsstätte Chorzów, Polen

Produktionssysteme
41 AN

Karmann-Rheine GmbH & Co. KG, Rheine, Deutschland

Fahrzeugbau
1.021 AN

Karmann U.S.A., Inc., Plymouth, Michigan, USA

Technische Entwicklung, Produktion Dachsysteme
330 AN

Karmann-Ghia Zary, Sp. Z o.o., Polen

Produktion Dachsysteme
18 AN

Karmann Japan Co., Ltd., Yokohama, Japan

Dachsysteme
11 AN

Karmann-Ghia do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo,**Brasilien**

Betriebsmittelbau, Presswerk, Fahrzeugbau

459 AN

Karmann-Ghia de México S. de R.L. de C.V., Puebla, Mexiko

Produktion Dachsysteme

245 AN

Karmann-Ghia de Portugal Lda., Vendas Novas, Portugal

Textilfertigung

268 AN

Produktionszahlen (Dachmodule)

	2006	06/2007
Audi A4 Cabriolet	28.301	16.743
Mercedes-Benz CLK Cabriolet	20.943	10.250
Chrysler Crossfire Roadster	3.258	1.402
Renault Mégane Cabriolet	32.402	17.688
VW New Beetle Cabriolet	30.009	17.431
Nissan Micra C+C	16.661	3.428
Pontiac G6 Cabrio	19.756	6.438
Chrysler Sebring Cabrio	(-)	14.012
Ford Mustang Cabrio	(-)	4.694
Britischer OEM für Premium de Luxe	2.036	2.708
gesamt	153.366	94.794