

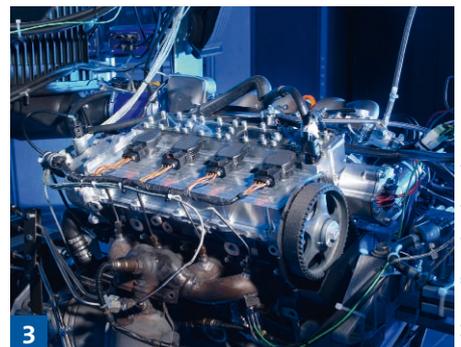
IM FOKUS: KOLBENSCHMIDT PIERBURG

Wachstumsmärkte im Visier

Mit Innovationen bei Abgasrückführung oder zur Reibreduktion auf Zylinderlaufflächen will das Unternehmen **VERBRENNUNGSMOTOREN** weiter optimieren. Aber auch eine Range-Extender-Studie ist auf der kommenden IAA 2011 zu sehen. Zudem treibt das Management die Internationalisierung voran.



1) Fertigung bei Pierburg S.A. im baskischen Abadiano: Unter anderem schon über 50 Millionen Abgasrückführungsventile produziert. 2) Thermische Spritzschicht für Zylinderlaufflächen: Serienstart gehonter, reibleistungsreduzierter Eisenbeschichtungen voraussichtlich 2014. 3) Vollvariabel: Versuchsmotor mit Univalve-Ventilsteuerung von Kolbenschmidt Pierburg auf dem Prüfstand – Teillastverbräuche konventioneller Otto-Sauger um bis zu zwölf Prozent verringert.



Bilder: Kolbenschmidt Pierburg

Mit einem Umsatz von knapp zwei Milliarden Euro 2010 hat der Automotive-Bereich von Rheinmetall das Krisenvorjahr mit einem Plus von 30 Prozent oder 460 Millionen hinter sich gelassen. Das war sogar mehr Zuwachs als die weltweite Autoherstellung, die nur um 24 Prozent zulegte. Damit sind Dr. Gerd Kleinert und sein Team fast wieder auf Augenhöhe mit den Kollegen aus dem Defence-Sektor des Düsseldorfer Konzerns. Und für das laufende Jahr könnten es sogar 2,1 Milliarden Automotive-Euro werden.

Nur beim EBIT ist die Kolbenschmidt Pierburg AG (KSPG) mit Sitz in Neckarsulm noch weit weg: Zwar erreichte man 2010 ein Rekordergebnis von 81 Millionen Euro – nach einem Verlust von 187 Millionen im Vorjahr. Aber der militärische Arm des Konzerns kam bei nahezu gleichem Umsatz fast auf das Dreifache.

Vorstandsvorsitzender Kleinert hat sich eine weitere Ergebnisverbesserung für 2011 zum Ziel gesetzt: 110 bis 130 Millionen Euro sollen es werden – das prognostizierte Marktwachstum und operative Verbesserungen sollen helfen.

Big durch BIC

Eine strategisch vorangetriebene Internationalisierung sowie Akquisitionen sollen ebenfalls dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Die Unternehmensleitung rechnet mit einem „continental shift“ von Europa und den USA in Richtung der Wachstumsmärkte Brasilien, Indien und China – kurz BIC. Deren Anteil könnte 2017 auf über ein Drittel der globalen Light-Vehicle-Motorenproduktion von dann rund 101 Millionen Einheiten steigen. Das wären 24,5 Millionen in China, 6,3 Millionen in Indien und 4,8 Millionen Einheiten in Brasilien, so die Pro-

gnose für 2017, auf die sich die Neckarsulmer stützen. „In Russland geht derzeit noch nicht so toll die Post ab“, meint Kleinert salopp. Und betont: „Wir müssen unsere Ressourcen konzentrieren.“

Das tut KSPG: Für den südamerikanischen Markt etwa wird der Standort Celaya in Mexiko derzeit um über 50 000 Quadratmeter erweitert. Ab Herbst 2011 sollen die heute knapp 500 Mitarbeiter am ursprünglichen Kolben-Standort neben elektrischen Wasserpumpen, Öl- und Vakuumpumpen zusätzlich Gleitlager fertigen. Die ziehen vom brasilianischen Standort um, der künftig verstärkt Wasser- und Ölpumpen bauen wird.

In Indien wird der Standort noch einmal um die Hälfte erweitert; an den sieben Standorten in China werden nun neben Zylinderköpfen, Motorblöcken und Kolben zunehmend Wasser-, Vakuumpumpen, Öl- und elektrische Pumpen, Alu-

ZAHLEN / DATEN / FAKTEN

miniumfelgen sowie Drosselklappenstutzen gefertigt. In Anting bei Shanghai entsteht als Joint Venture das größte Kolbenwerk im Konzernverbund. Der Standort wird ebenfalls verdoppelt und soll dann bis zu 17 Millionen Kolben jährlich produzieren.

Die Manager von Kolbenschmidt Pierburg nehmen bei den wichtigen Trends in der Antriebstechnologie, nämlich der Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors sowie den alternativen Antrieben, als wichtigste Treiber die Gesetzgebung wahr – also etwa Abgasnormen oder CO₂-Strafzahlungen. Als Wege zum Erreichen dieser neuen Verbrauchs- und Emissionsgrenzen sehen die Neckarsulmer neben Leichtbau und Downsizing noch viel Volumen bei der Variabilisierung der Nebenaggregate sowie, im Hinblick auf ein Erreichen von Euro VI beim Diesel, beim kombinierten Einsatz von Nieder- und Hochdruck-Abgasrückführungen. Leitwerk für die Fertigung solcher Ventile und Module, aktuell rund fünf Millionen jährlich, ist übrigens der Pierburg-Standort Abadiano bei Bilbao.

Folgerichtig setzen die Motorspezialisten auf Innovationen wie ihr vollvariables, elektromechanisches Ventilsteuerungssystem Univalve und entwickeln ihre Abgasrückführungsventile, Drosselklappen und elektrischen Abgasklappen weiter. Auch für die Reibleistungsreduzierung von Zylinderlaufflächen sind neue Beschichtungs- und Bearbeitungsverfahren in der Erprobung. Auf der IAA 2011 will man zudem zusammen mit FEV eine eigene Range-Extender-Studie vorstellen. *Andreas Gottwald* ■

Kolbenschmidt Pierburg AG

Umsatz 2010	1,982 Mrd. Euro	Umsatzprognose 2011	2,1 Mrd. Euro
EBIT 2010	81 Mio. Euro	EBIT-Prognose 2011	110-130 Mio. Euro
FuE-Ausgaben	126 Mio. Euro	Produktionsstandorte	über 30 Werke
FuE-Anteil am Umsatz	6,4%	Mitarbeiter	10 816

Quelle: Unternehmensangaben/gw

Die Kolbenschmidt Pierburg AG mit Sitz in Neckarsulm ist die Führungsgesellschaft des Rheinmetall-Unternehmensbereiches Automotive. Zu ihr gehören sechs autonome Geschäftsbereiche: KS Kolbenschmidt, Pierburg, Pierburg Pump Technology, KS Aluminium-Technologie, KS Gleitlager und Motor Service. Alle Bereiche verfügen derzeit über 50 Standorte weltweit. In den Bereichen Luftversorgung, Schadstoffreduzierung und Pumpen sowie bei der Entwicklung, Fertigung und Ersatzteillieferung von Kolben, Motorblöcken und Gleitlagern nimmt das Unternehmen nach eigenen Angaben Spitzenpositionen auf den jeweiligen Märkten ein. Die Produktentwicklung erfolgt in enger Kooperation mit renommierten Automobilherstellern. Das Unternehmen ist seit 1909 aktiv.



Geschäftsführung

Setzt auf Wachstumsmärkte: der Kolbenschmidt-Pierburg-Vorstand (von links): Peter Sebastian Krause, Personal und Recht, Vorsitzender Dr. Gerd Kleinert, verantwortlich für Strategie, Marketing, Operations, und Dr. Peter P. Merten, Finanzen/Controlling und IT.

Restrukturierung in Neckarsulm

Der größte Standort des Unternehmens ist Neckarsulm, wo Kolben und Alumotorblöcke entstehen. Neckarsulm ging 2009 durch die schwerste Krise seit Bestehen. 40 Prozent Umsatzeinbruch, von 394 auf noch 247 Millionen Euro, führten dazu, dass von vormals 2 200 Beschäftigten 600 in eine Personaldienstleistungsgesellschaft überführt wurden – und in 100 Prozent Kurzarbeit gingen. Der größere Teil von ihnen ist mittlerweile wieder normal beschäftigt, auch weil nichtprofitable Produkte gestoppt oder verlagert wurden. Künftig werden vor Ort keine Pkw-Kolben mehr gefertigt. Im ersten Quartal 2011 war Neckarsulm – auch dank steigender Marktnachfrage – wieder profitabel. gw

Kommentar von Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Autovalue GmbH

„Innere Qualitäten“

Die Mutter Rheinmetall erhält nicht selten von Analysten den Rat, sich von Kolbenschmidt Pierburg zu trennen und auf das Defence-Geschäft zu fokussieren. In der vergangenen Krise wurde überdeutlich, wer der arme und wer der reiche Onkel in der Familie ist. Konzernchef Eberhard aber blieb standhaft. Inzwischen sprudelt der Reichtum wieder kräftig aus der Automotive-Quelle. Das ist Balsam für das Neckarsulmer Management um Gerd Kleinert. Die eigenen Zielmarken werden derzeit regelmäßig übertroffen. Dabei wird in Analysen zu selten herausgestellt, welche Perlen die seit 1998 verschmolzenen Firmen Kolbenschmidt und Pierburg mit ihren fein sortierten Produktprogrammen sind. Ohnehin hat Kolbenschmidt Pierburg – abgesehen von strukturellen Veränderungen des Downsizings

bei Motorblöcken und Kolben – eine „innere Balance“, die in normalen konjunkturellen Phasen hohe Standfestigkeit gewährt: Pkw und Nfz, OEM-Geschäft und Aftermarket, Automotive sowie Non-automotive, organisches Wachstum und Akquisitionen, diversifizierter Umsatz nach Regionen und Produkten. Die Balance wird ergänzt durch „innere Ordnung“. Fein säuberlich getrennte Bereiche garantieren die in diesem Geschäft und bei dieser Konkurrenz nötige operative Transparenz und Eigenständigkeit. Pierburgs Pumpen haben mit Kolbenschmidts „pistons“ kaum etwas gemein. Zusammen aber können sie sich über eine „innere Qualität“ besonders freuen, die in diesen volatilen Zeiten nur wenige Zulieferer auszeichnet: Die Verschuldung muss man mit der Lupe suchen! Welch ein Asset!



Beurteilt exklusiv für AUTOMOBIL PRODUKTION die Lage führender Zulieferer: Professor Dr. Bernd Gottschalk, Geschäftsführer AutoValue und ehemals VDA-Präsident.