

**B**ereits seit seiner Kindheit ist Dieter Bohn, verantwortlich für Technical Information Pierburg Products bei der MSI Motor Service International GmbH in Dormagen, begeisterter Science-Fiction- (SF) und vor allem Perry-Rhodan-Fan. Alleine 2500 Heftröme und 900 SF-Taschenbücher sind im Besitz des diplomierten Ingenieurs, der bei der MSI verkaufunterstützende Unterlagen erstellt und als Projektleiter das Pierburg-Servicekonzept mit auf den Weg gebracht hat („Das Profil“ 5/2004).

Doch der 43-jährige Bohn sammelt nicht nur die mittlerweile zum Klassiker avancierten Hefte, sondern greift auch selber zur Schreib- und Zeichenfeder, verfasst galaktische Geschichten und malt Illustrationen, Comics sowie Risszeichnungen. Bei diesem Hobby kann der in Trier geborene Bohn seiner nahezu grenzenlosen Fantasie im wahrsten Sinne freien Lauf lassen.

Im Laufe der vergangenen Jahre trat jedoch das Schreiben von Science-Fiction-Kurzgeschichten immer mehr in den Vordergrund. Bei drei Storywettbewerben konnte Bohn sich mit seinen Geschichten platzieren. Und um seinen Schreibstil noch zu verbessern und sich der Kritik anderer Autoren zu stellen, nahm er an einem Schreibseminar

## Dieter Bohns . . . „Letzte Mahnung“

bei der Bundesakademie für kulturelle Bildung in Wolfenbüttel teil.

Es verwundert daher nicht, dass der sprachlich gewandte MSI-Mitarbeiter nun sein erstes Buch mit dem Titel „Letzte Mahnung!“ veröffentlicht hat. Dabei handelt es sich um eine Storysammlung seiner besten SF-Geschichten: „Futter für die Würmer“, „Zahlenspiele“, „Redox“, „triangulum artifex“, „Bavaria“, „Letzte Mahnung“ und „Eine ziemlich flache Geschichte“.

In der Kurzgeschichte „Futter für die Würmer“ geht es beispielsweise um die Schreckensversion eines in einem Loch gefangenen Astronauten, der befürchtet, bei lebendigem Leib den hungrigen Würmern zum Opfer zu fallen. Oder die raffinierte Krimi-Story „Zahlenspiele“, mit der Bohn den zweiten Platz des Kurzgeschichtenwettbewerbs „Marburg Award 2006“ gewann.

Sein außergalaktisches Hobby frönt Bohn bereits seit frühester Kindheit: „Ich war etwa drei Jahre alt, als ich zum ersten Mal das Raumschiff Orion aus der TV-Serie ‚Raumpatrouille‘ sah. Von da an war es um mich geschehen!“

Übrigens: Bestellt werden kann das Buch z.B. beim Verlag Romantruhe. [www.romantruhe.de](http://www.romantruhe.de) **akn**



Science-Fiction-Autor Dieter Bohn



Javier Egurrola (r.), Leiter der Business Unit Schadstoffreduzierung, und Osman Sari, Senior Manager Development AGR Pkw, mit einem elektromotorischen AGR-Ventil.

Business Unit Emission Control der Pierburg GmbH – weltweit erfolgreich aufgestellt

## Versierter Spezialist für die Schadstoffreduzierung

Osman Sari, Senior Manager Development für die Abgasrückführung bei Personenkraftwagen, erläutert das angebotene Leistungsspektrum: „Unser Angebot umfasst sowohl Lösungen für Otto- als auch für Dieselmotoren, für Personen- als auch für Lastkraftwagen, wobei das Abgasrückführventil (kurz: AGR-Ventil) in seinen verschiedenen Ausführungen stets unser absolutes Star-Produkt ist. Egal, ob pneumatisch, elektrisch oder elektromotorisch geregelt, egal, ob mit oder ohne Bypass, egal, ob mit oder ohne dem neuen Kühler – über sechs Millionen jährlich verkaufte Einheiten für die internationalen Automobilhersteller sprechen da eine ganz eindeutige Sprache. Von der robusten Universallösung bis hin zu Lösungen für höchste Ansprüche an Regelgenauigkeit und Dynamik können wir dem Kunden stets genau das bieten, was er braucht. Kombiniert er unsere AGR-Ventile zudem mit einem ebenfalls von Pierburg angebotenen Aluminiumkühler sowie Abgasklappen zur Steuerung der Druckdifferenz, ermöglicht ihm dies eine weitere deutliche Stickoxid-Senkung.“

Javier Egurrola, Leiter der BU Schadstoffreduzierung, ergänzt: „Doch nicht nur die Abgasrückführung ist eine probate Methode zur Schadstoffreduzierung, sondern darüber hinaus auch der Einsatz von Sekundärluftsystemen bei Ottomotoren. Mit ihnen wird durch das zusätzliche Einblasen von Luft in den Abgaskrümmen eine so genannte exotherme Oxidation der im Abgas befindlichen unverbrannten Kohlenwasserstoffe hervorgerufen, die zu einer deutlichen Reduzierung dieser Schadstoffe sowie des Ausstoßes von Kohlenmonoxid führt. Die bei der eben genannten Reaktion frei werdende Wärme hilft überdies dem nachgelagerten Katalysator, schneller seine Betriebstemperatur zu erreichen, die dieser zur weiteren Schadstoffreduzierung unbedingt braucht. Auch hierfür bieten wir selbstverständlich entsprechende Lösungen an.“

Dr. Holger Paffrath, Senior Manager Development für Sekundärluftsysteme, erläutert: „Neben unserer klassischen Standardvariante, einer durch ein verschweißtes Kunststoffgehäuse gegen Spritzwasser und Staub geschützten und von einem gekapselten Gleichstrommotor angetriebenen, geräuscharmen Sekundärluftpumpe (SLP), bieten wir seit 2003 auch eine großen- und schalloptimierte Kompakt-SLP an, mit der selbst großvolumige Ottomotoren oder Fahrzeuge mit begrenztem Bauraum mit ausreichender Sekundärluft versorgt werden können. Beide Pumpen sind sowohl für Motor- als auch Karosserieanbau geeignet. Für die Anbindung an die Karosserie bieten wir zudem noch ein modulares Verbindungskonzept aus Halter und Schwingelementen zur Vermeidung von Körperschallübertragungen an.“

Paffrath weiter: „Zur Vermeidung von Rückströmungen des Abgases in die Sekundärluftpumpe oder deren Umgebung sowie zur Vermeidung eines unkontrollierten Einströmens von Luft in das Abgassystem außerhalb des Sekundärluftbetriebs offerieren wir außerdem noch drei verschiedene Typen von Sekundärluftventilen: erstens das abschaltbare Rückschlagventil (ARV), das sich durch

geringen Druckverlust auszeichnet, zweitens unser vom Unterdruck unabhängiges Sekundärluftventil (SLV), das sich in Abhängigkeit des von der SLP erzeugten Systemdrucks selbst öffnet und daher auf eine elektrische Ansteuerung und die komplette Unterdruckverschlauchung verzichten kann, sowie drittens unser elektrisches Sekundärluftventil (ESV), das die Vorteile von ARV und SLV vereint und sich durch eine schnelle Öffnungs- und Schließzeit sowie eine hohe Öffnungskraft auszeichnet. Für zukünftig geforderte Diagnosemaßnahmen im Rahmen der OBD II (OBD = On-Board-Diagnose) bzw. EOBD (elektronische On-Board-Diagnose) kann das ESV auch mit einem integrierten Drucksensor ausgestattet werden.“

Der dritte Produktbereich schließlich beinhaltet die bereits erwähnten Abgas- geringen Druckverlust auszeichnet, zweitens unser vom Unterdruck unabhängiges Sekundärluftventil (SLV), das sich in Abhängigkeit des von der SLP erzeugten Systemdrucks selbst öffnet und daher auf eine elektrische Ansteuerung und die komplette Unterdruckverschlauchung verzichten kann, sowie drittens unser elektrisches Sekundärluftventil (ESV), das die Vorteile von ARV und SLV vereint und sich durch eine schnelle Öffnungs- und Schließzeit sowie eine hohe Öffnungskraft auszeichnet. Für zukünftig geforderte Diagnosemaßnahmen im Rahmen der OBD II (OBD = On-Board-Diagnose) bzw. EOBD (elektronische On-Board-Diagnose) kann das ESV auch mit einem integrierten Drucksensor ausgestattet werden.“

Der dritte Produktbereich schließlich beinhaltet die bereits erwähnten Abgas- geringen Druckverlust auszeichnet, zweitens unser vom Unterdruck unabhängiges Sekundärluftventil (SLV), das sich in Abhängigkeit des von der SLP erzeugten Systemdrucks selbst öffnet und daher auf eine elektrische Ansteuerung und die komplette Unterdruckverschlauchung verzichten kann, sowie drittens unser elektrisches Sekundärluftventil (ESV), das die Vorteile von ARV und SLV vereint und sich durch eine schnelle Öffnungs- und Schließzeit sowie eine hohe Öffnungskraft auszeichnet. Für zukünftig geforderte Diagnosemaßnahmen im Rahmen der OBD II (OBD = On-Board-Diagnose) bzw. EOBD (elektronische On-Board-Diagnose) kann das ESV auch mit einem integrierten Drucksensor ausgestattet werden.“

Nicht vergessen werden sollten, so Lösing weiter, die „AGR-Ventile für Nutzfahrzeuge, die bei Temperaturen von bis zu 180 Grad Celsius, umgeben von aggressivem Abgaskondensat und maximalen Druckerhöhungen von 1300



Gut aufgestelltes Produktportfolio: Dr. Karl-Heinrich Lösing (l.), Senior Manager Development AGR Lkw und Abgasklappen, und sein Fachkollege für Sekundärluftsysteme, Dr. Holger Paffrath, mit einer modernen Hochtemperatur-Abgasklappe.

klappen. Sie werden jedoch nicht nur im Rahmen der Schadstoffreduzierung, sondern darüber hinaus auch zur Steigerung des Fahrkomforts eingesetzt. Dr. Karl-Heinrich Lösing, Senior Manager Development für Lkw-AGR und Abgasklappen, erläutert: „Im Bereich der Schadstoffreduzierung kommen Abgasklappen z.B. in Verbindung mit so genannten DeNOx-Katalysatoren – also Katalysatoren zur Verringerung des Ausstoßes von Stickoxiden – zum Einsatz. Hier sorgt die Abgasklappe durch die temperaturabhängige Regelung der Abgaszufuhr dafür, dass der Katalysator möglichst stets im optimalen Wirkungsgradbereich arbeiten kann, was gleichzeitig auch dessen Lebensdauer deutlich verlängert.“

„Ein weiteres Einsatzbeispiel“, fährt der 58-jährige Abgasexperte fort, „ist die zur Einhaltung der künftigen Euro 5-Norm speziell im Diesel-Segment immer wichtiger werdende Niederdruck-Abgasrückfüh-

bar pro Sekunde, wirklich Schwerstarbeit leisten, um selbst Lkw und Bussen die Einhaltung aktueller und zukünftiger Abgasgrenzwerte zu ermöglichen.“

Javier Egurrola ergänzt: „Aber das, was uns wirklich von unseren Wettbewerbern unterscheidet, sind das in über 30 Jahren Marktpräsenz erworbene Know-how und die Erfahrungen unserer Mitarbeiter, die uns heute in die Lage versetzen, unterschiedliche Komponenten (z.B. AGR-Ventil mit Bypass bzw. neuem Kühler) zu integrieren und dabei neue innovative und gleichzeitig robuste Produkte zu schaffen, die höchsten Qualitäts- und Kundenanforderungen gerecht werden. Unser gesamtes Team sowie das tiefgreifende Wissen über unsere Produkte, die aktuellen und künftigen Emissionsminderungstechniken und nicht zuletzt über die Erwartungen und Bedürfnisse unserer Kunden – das ist der Kern, der uns von unseren Wettbewerbern abhebt.“

Für die Zukunft sieht sich die BU Schadstoffreduzierung entsprechend gut aufgestellt. Egurrola: „Der Vorteil einer eigenverantwortlichen Business Unit ist zunächst einmal der, dass sie für Design, Timing, Profit und Qualität im Gegensatz zu früher nun über den gesamten Lebenszyklus eines Produkts verantwortlich ist. Zum anderen ist der Bereich auf einen speziellen Produktsektor konzentriert und kann die Entwicklung zukünftiger Produkte der Abteilung für Advanced Engineering überlassen, was zu einer verbesserten Arbeitsteilung führt. Und schließlich arbeitet man in dieser Struktur heute nach einer globalen Vision, die bereits beim Gruppenleitfadens anfangt und sich bis zur globalen Koordination und Verzahnung aller Aktivitäten in den einzelnen Abteilungen bzw. Niederlassungen zur gemeinsamen Zielerreichung niederschlägt. All dies gibt uns die Kraft, den künftigen Entwicklungen guten Mutes entgegenzusehen und die Zukunft des Automobils aktiv mitzugestalten.“

Davon, wie diese Zukunft aussehen wird, hat Pierburg-Experte Lösing auch schon konkrete Vorstellungen: „Mit Sicherheit wird künftig der gesamte Bereich der Konzeptentwicklung und Simulation eine wesentlich stärkere Rolle in den Beziehungen zwischen Automobilhersteller und Zulieferer spielen. Aber auch die Anforderungen an die Flexibilität bei der Änderung des Designs sowie das Verständnis für das Gesamtsystem Motor bzw. das Gesamtsystem Auto dürften deutlich zunehmen.“ Fachkollege Sari ergänzt: „Unsere Kunden werden in Zukunft noch stärker als heute technische Unterstützung in der Design- und Testphase benötigen sowie einen von uns gestellten Anwendungingenieur als direkten Ansprechpartner an ihrem Standort.“

Dass sich die Business Unit Schadstoffreduzierung auch in ihrer Produktpalette schon ganz auf die künftigen Anforderungen und Schadstoffgrenzwerte eingestellt hat, zeigt ein Blick in die aktuelle Projektliste. Neben einer neuen Generation von AGR-Ventilen finden sich dort auch Projekte wie AGR-Ventile für Lastkraftwagen, für extra hohe Durchflussraten, mit integrierter Bypass-Funktion sowie für den Niederdruckbetrieb; hinzu kommt ein optimiertes Sekundärluftsystem.

Noch einmal Javier Egurrola: „Die neue BU-Struktur hilft uns nachhaltig bei der Realisierung unserer aktuellen und künftigen Performance-Ziele. Seit ihrer Einführung konnten wir bereits eine Produktivitätssteigerung von über 30 Prozent durch die dadurch bedingten Umstellungen im Prozesslayout und Materialfluss verzeichnen. Darüber hinaus konnten wir aufgrund einer verbesserten Null-Fehler-Produktionsrate (First Time Quality = FTQ) eine Verbesserung der OEE-Kennzahl (OEE = Overall Equipment Efficiency) von zum Teil mehr als 50 Prozent feststellen. Des Weiteren können wir gegenüber unserem Business Plan bereits einen Umsatzanstieg von 17 Prozent verbuchen. Wir sind sicher, mit dieser vielversprechenden Basis einen soliden Grundstein für unsere künftige Entwicklung zu haben und erwarten dementsprechend auch für die Zukunft eine solide und positive Geschäftsentwicklung. **Andreas Tümpen**