

Nachlese zum Mandat >Powershift für den „Porsche-Jäger“ <

Automotive

“Er habe noch nie erlebt, dass ein Entwicklungsprojekt in so kurzer Zeit so vollständig ins Positive gewendet wurde, Geschwindigkeit aufgenommen hat, die richtigen Themen aufgreift und konsequent weiterverfolgt!”

zitierte der Plattform-Leiter GETRAG den CEO des OEM Mercedes-AMG GmbH, Tobias Moers, nach dem Management-Meeting der Geschäftsführungen von AMG und GETRAG am 7.4.14

Fotos: Auto Bild bei Schweden-Erprobung 02/14
+ GETRAG 7DCL750 in Einbaulage

Übrigens: Markteinführung 2015



A-nolution Seite 8

Interim Programm-Management und Führung des Projektteams zur technischen Verbesserung und Stückzahlerhöhung eines Doppelkupplungsgetriebes (DCT) für Hochleistungs-Sportwagen ein halbes Jahr vor Markteinführung bei GETRAG (heute MAGNA Powertrain) in Untergruppenbach (2013-2014).

Führung des 12-köpfigen Projektteams und regelmässige Berichterstattung Projektfortschritt an GETRAG-Vorstand und Geschäftsführung & Projektleitung Mercedes-AMG GmbH für Zielfahrzeug AMG-GT.

Ursachenanalyse von technischen Problemen und Applikationen mit den Entwicklern beim OEM und GETRAG; Festlegen der Lösungswege.

Abstimmung der technischen Verbesserungen mit den Kunden (Mercedes-AMG und Ferrari), den Lieferanten und den Werken; Management der Produktion und Erprobungen verbesserter Teile mit den Werken und Entwicklungs Prüfständen. Finden der Potentiale, Bewertung und Umsetzung mit den Lieferanten und Werken zur Stückzahlsteigerung ein halbes Jahr vor SoP.

Reifegrad-Berichterstattung für Bauteile, Erprobungsträger und Dauerläufererprobung.

[nach oben](#)

PROGRAMMLEITUNG AGGREGATE & FAHRWERK NEUE ALLRAD-GENERATION

Ein innovativer neuer Allrad-Triebstrang "4matic" mit einem ins Automatgetriebe integrierten Verteilergetriebe wurde entwickelt für alle Mercedes-Benz PKW-Baureihen und den in Entwicklung stehenden GLK. Diese dritte "4matic" Generation löste ab 2006 mit der neuen S-Klasse einen von MagnaSteyr bezogenen Allrad-Triebstrang ab. Deutlich verbesserte Fahrdynamik wurde unter habhafter Einsparung von Bauraum, Gewicht, Treibstoff, Kosten und Bodengruppen-Varianten erreicht.



KENNDATEN:

Neuartige Technologie

Insourcing vorher fremdbezogener Komponenten in das Werk Untertürkheim

Werk und Entwicklungsbereich als Systemlieferant

Mittelbedarf € 45 Mio. incl. Entwicklung, Erprobung, Produktion und Werkzeugkosten

Erfüllung anspruchsvoller Leistungs- und Kostenziele

Einheits-Bodengruppe durch reduzierten Bauraum

PERSÖNLICHE LEISTUNG:

Leiter Aggregate und Fahrwerk im Markteinführungsjahr der S-Klasse (2006)

Leiter Aggregate und Fahrwerk für Baureihe GLK und die Folgefahrzeuge mit "compact allwheel powertrain"

Leiter Projektkoordination Entwicklung, Produktion, Logistik und Einkauf

Erfolgreicher Anlauf im Termin- und Budgetrahmen mit Zielkosten-Unterschreitung

[nach oben](#)

[<- zurück zu PROJEKTREFERENZEN](#)