

» Deutlich langlebiger und robuster «

Was unterscheidet ein Anzeige- und Bediensystem im Pkw von einem im Lkw? Welche unterschiedlichen Anforderungen haben OEM und Nutzer? Das Interview mit Michael Jendis, Leiter der Division Commercial Vehicle HMI von Preh gibt Antworten auf diese Fragen.

Seit wann beschäftigt sich Preh mit Produkten für Nutzfahrzeuge im On- und Off-Road-Bereich?

Im Bereich der Bedieneinheiten für Landtechnikanwendungen sind wir schon seit mehr als 30 und für On-Road-Nutzfahrzeuge seit etwa 25 Jahren aktiv. Diese Entwicklungen wurden bei Preh allerdings immer von der Unternehmensdivision Automotive mit übernommen. Vor vier Jahren hat das Unternehmen dann für diese Aktivitäten die separate Division Commercial Vehicle HMI gegründet, damit wir uns in diesem Segment zu 100 Prozent an den Anforderungen unserer Nutzfahrzeug- und Landmaschinenkunden ausrichten können.

Wie viele Mitarbeiter sind in der Division Commercial Vehicle HMI beschäftigt?

Wir haben mit etwa 20 Mitarbeitern begonnen und konnten die Anzahl in den vergangenen vier Jahren auf 70 in Entwicklung, Projektmanagement und Vertrieb erhöhen. Dabei muss man jedoch berücksichtigen, dass wir nur die Kerneinheiten der Entwicklung in unserer Division haben. Wenn wir beispielsweise Versuchslabor- oder Messtechnikressourcen benötigen oder Kompetenzen in Bezug auf das allgemeine Hardware-Layout nutzen möchten, arbeiten wir eng mit den Car HMI-Kollegen zusammen. Dennoch findet die eigentliche Entwicklung der Nutzfahrzeugprodukte mit eigenen Teams in Deutschland, China und Rumänien statt. Aktuell werden die Produkte in Deutschland, Rumänien und Portugal gefertigt.



Preh zeigt auf der IAA Studien für das Lkw-Cockpit der Zukunft.

Welche Strategie verfolgt Preh mit der Fokussierung der Nutzfahrzeugaktivitäten?

Das hat in erster Linie damit zu tun, dass die Kunden im Nutzfahrzeugbereich ganz spezifische Anforderungen haben. Für Entwickler ist es da oft schwer, sich bei dem einen Projekt um Hochglanzoberflächen für einen Premium-Pkw und bei dem nächsten um ein funktional robustes Schalterdesign für einen Truck zu kümmern. Mit unserer Division arbeiten wir entsprechend den Marktanforderungen mit Spezialisten in ihrem Segment. Dabei wollen wir unsere erfolgreichen Serienkonzepte aus dem Pkw in den Lkw-Markt übertragen. Natürlich machen wir auch Eigenentwicklungen für den Lkw-Markt, beispielsweise um spezielle, länger haltbare Lösungen für die hohen Anforderungen bei Commercial Vehicles zu entwickeln. Mit den Möglichkeiten, die wir dabei erarbeitet haben, befruchten wir dann natürlich auch wieder den Pkw-Bereich.

Und die produktseitige Strategie?

Dabei zielen wir ganz klar auf eine kundenübergreifende Plattformentwicklung. Bei Funktionsbauteilen wie einem Dreh-Drück-Steller sind Haptik und Optik die für den Kunden relevanten Eigenschaften, um eine markentypische Bedienerfahrung darstellen zu können. Die technische Basis ist aber nicht so wichtig, solange seine Packageanforderungen erfüllt sind. Wenn man dabei mehrere Kundenlösungen mit einem Grundkonzept darstellen kann, lassen sich Synergien heben. Das senkt einerseits die Einmalkosten, andererseits aber auch die Teilepreise. Zudem versuchen wir, mehr Zulieferumfang in einer Kabine zu generieren. Wenn wir das Cockpit mit drei oder vier statt nur einer Bedieneinheit ausrüsten, ermöglicht das ein hohes Maß an Gleichentwicklungsschritten. Das schafft auch Mehrwert für den Kun-

den, der beispielsweise bei Themen wie Haptik oder Harmonisierung von Bedienoberflächen den Koordinationsaufwand mit verschiedenen Zulieferern sparen kann.

Wo liegen die größten technischen Unterschiede zwischen Pkw- und Nutzfahrzeug-Anzeigesystemen?

Ein Hauptaspekt ist die Dauerhaltbarkeit und die Funktion über Laufzeit. Die Lebensdauernforderungen im Nutzfahrzeug sind deutlich höher als im Pkw. Das bringt einige der eingesetzten Materialien an ihre Belastungsgrenze. Daher nutzen wir einerseits die haltbarsten Materialien, die möglich sind, andererseits arbeiten wir mit einer Duplizierung von Funktionselementen. Zudem haben wir im Nutzfahrzeug ganz andere Anforderungen an die Optik und die Haptik. Im Gegen-



Auch im Lkw wandern die Funktionstasten ins Lenkrad.

satz zum Pkw, wo oft mit kleinen Schaltwegen gearbeitet wird, sind bei Nutzfahrzeugen eher eindeutige und robuste Schaltwege gefragt. Ein weiterer Aspekt ist die Verschmutzung des Cockpits.

Können Sie Beispiele für Produkte und Kunden von Preh im Nutzfahrzeugbereich nennen?

Im Truckbereich sind wir derzeit vornehmlich mit Multifunktionsschaltern vertreten, beispielsweise bei DAF, MAN und Daimler. Für John Deere liefern wir erhebliche Umfänge für die Kabinen der Fahrzeuge. Das geht vom Kombiinstrument über den Reversierschalter bis zu Klimabedieneinheiten und Schalterleisten. Bei Claas sind wir mit der zentralen Bedieneinheit für Traktoren, dem sogenannten C-Motion-Fahrhebel, und mit Kombiinstrumenten an Bord.

Wird die Steuerung über Wischbewegungen auch im Nutzfahrzeugcockpit Einzug halten?

Auf jeden Fall. Besonders wenn es um die Integration zusätzlicher Funktionen in die Lenkradschalter geht, bietet die Steuerung über das Wischen erhebliche Möglichkeiten einer Umsetzung auf kleinstem Raum. Das schafft wieder Platz für andere Funktionen, die dann ins Lenkrad wandern können, und das werden dann vornehmlich Assistenz- und autonome Fahrzeugfunktionen sein. Solche umfangreichen Bedienmöglichkeiten erhöhen einfach auch die Sicherheit, da die Hände am Lenkrad verbleiben können. ■



INFO

Michael Jendis (57)

studierte nach seiner Ausbildung zum Mechaniker Maschinenbau in Berlin. Nach Stationen bei Valeo und im Consultingbereich wechselte er 2005 zu Preh, zunächst als Verantwortlicher für den Landtechnikvertrieb, später als Leiter Vertrieb in Europa. 2014 übernahm Jendis die Leitung der Commercial Vehicle HMI Division von Preh.

Preh GmbH

Preh wurde im Jahr 1919 in Bad Neustadt a.d. Saale gegründet und gehört seit 2011 zur chinesischen Joyson-Gruppe. Zusammen mit der im Jahr 2016 erworbenen Preh Car Connect, bildet der Zulieferer die Automotive Electronics Sparte von Joyson und erzielte im Jahr 2017 einen Umsatz von rund 1,3 Milliarden Euro.

Die Entwicklungs- und Fertigungskompetenzen von Preh liegen besonders in den Bereichen Human Machine Interfaces für PKW und Nutzfahrzeuge, Infotainment- und Connectivity-Lösungen sowie Steuergeräten und Leistungselektronik für E-Mobility.

Weltweit tätig

Mit einer weiter wachsenden Mitarbeiterzahl sind aktuell mehr als 7 000 Mitarbeiter an den insgesamt zehn Standorten der Preh-Gruppe in Deutschland (Bad Neustadt, Dresden, Dippach) sowie weltweit (Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, USA, Mexiko und China) tätig.

Kundenstamm

Zu den Preh Kunden zählen weltweit renommierte Automobilhersteller, zum Beispiel BMW, Daimler, die VW Gruppe, Ford und GM. Zu den Kunden des Geschäftsbereichs Commercial Vehicle HMI zählen ebenfalls namhafte Nutzfahrzeughersteller, u.a. Daimler, DAF und MAN, sowie bei landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen CLAAS, Fendt und John Deere.



Preh GmbH

Schweinfurter Straße 5-9

97616 Bad Neustadt

Telefon +49 (0) 97 71/92-0

Web: www.preh.com

E-Mail: automotive@preh.de