



Der Dieselmotor ist die Lösung, nicht das Problem

Wenn eine jährlich erscheinende Publikation bereits zum sechsten Mal herauskommt, dann hat sie ihren Platz im Markt erobert und sich behauptet. Wenn dann auch noch der Umfang um etwa zehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr steigt, dann sind die Verantwortlichen auf den Erfolg etwas stolz. Dieser Erfolg ist und wird auch zukünftig nur gemeinsam mit unseren profunden Autoren aus der Industrie möglich sein, denen ich herzlich für Ihre Mitarbeit danke.

Im vergangenen Jahr hat sich sehr viel in der Automobilwelt geändert. Der Dieselmotor hat in der Öffentlichkeit an Reputation verloren. Das Verhalten von Volkswagen war unverantwortlich und für die gesamte Branche schädlich. Die Konsequenzen sind in voller Tragweite immer noch nicht absehbar. Allerdings war die Berichterstattung in vielen Publikumsmedien sowohl gedruckt als auch elektronisch sehr tendenziös und oft schlicht und ergreifend falsch. Da wurde wieder von den selbsternannten „Hütern des Guten“ voller Ideologie und Demagogie pauschal auf die Automobilindustrie und ihre Lieferanten eingeschlagen. Mir war als interessierter Zuschauer und Leser nicht klar, ob diese Fehlinformationen durch Unwissenheit verbreitet, oder ob bewusst und zielgerichtet gelogen wurde. Dabei ist der Dieselmotor in der CO₂-Diskussion nicht das Problem, sondern ein wichtiger Lösungsansatz.

Eine Konsequenz aus der Dieselfläre wird sein, dass das RDE-Messverfahren (Real Driving Emissions) jetzt wohl konsequent bei der Zertifizierung

von PKWs eingesetzt wird – bei Nutzfahrzeugen ist es bereits üblich. Wenn Sie mehr über RDE wissen möchten, die Autoren von ASAP und MBtech erörtern in ihren Beiträgen auf den Seiten 72/73 und 82/83 diese Technik. Darüber hinaus berichten unsere Autoren über viele Neuheiten im PKW- und Nutzfahrzeugsbereich, wie etwa erste Erfolge mit der 48-Volt-Technik oder hybride Lösungsansätze für Werkstoffe. Extreme Wege im Leichtbau zeigt Magna auf. Das Multimaterial-Leichtbaufahrzeug erreicht eine Masseneinsparung von 23,5 Prozent, das entspricht etwa 250 Kilogramm. Neben der Themenvielfalt haben wir in dieser Ausgabe wieder den Fokus auf den ausgewogenen Mix zwischen großen Megaspiegeln, dem wichtigen Mittelstand und den kleineren Spezialisten gelegt.

Ihnen, liebe Leser, wünsche ich eine anregende Lektüre und bedanke mich bei allen Autoren für ihre Mitarbeit am OEM Supplier. Wenn Ihnen die aktuelle Ausgabe gefällt, kann ich Ihnen heute bereits zusagen, dass Verlag und Redaktion zum Messeherbst des Jahres 2017 wieder eine Ausgabe von OEM Supplier planen. Ich lade Sie herzlich ein, in der nächsten Ausgabe als Autor mitzuwirken.

Jürgen Goroncy