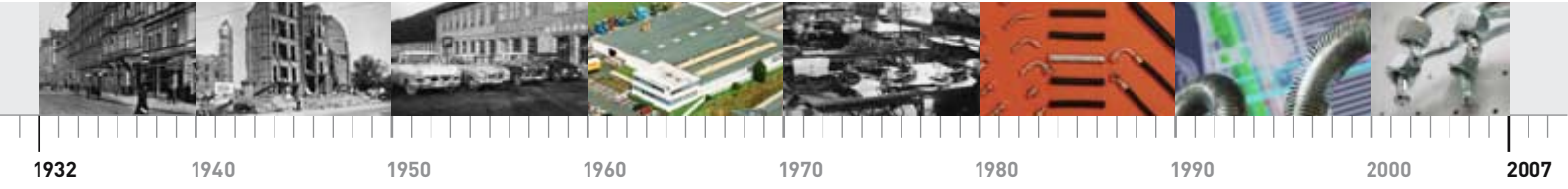


COHLINE®



75 Jahre COHLINE





vlnr: Wolfgang Cohnen, Hans-Joachim Cohnen, Gabriele Cohnen-Andres

*VEREHRTE GESCHÄFTSPARTNER,
LIEBE FREUNDE, LIEBE MITARBEITER,*

vor nunmehr 75 Jahren hatte Hans Cohnen die Idee zur Firmen-
gründung. Unsere Firmengeschichte verkörpert die Gedanken
der Selbständigkeit, der Kontinuität, der Flexibilität, der Nach-
haltigkeit und der Verantwortung für unsere Mitarbeiter und für
die Region unserer jeweiligen Standorte. Technische Innovatio-
nen, neue Produkte, Internationalisierung, motivierte Mitarbei-
ter und der unbedingte Einsatz der Familie für ihr Familienun-
ternehmen, richtige Entscheidungen zum richtigen Zeitpunkt
führten das Unternehmen in die heutige Zeit. Im Vordergrund
hierbei stand immer: COHLINE setzt auf Qualität statt Masse,
auf Innovationen und Wandel statt auf Beharrung. Dazu gehört
auch das Bewusstsein der Verantwortung gegenüber den Mit-
arbeitern, die das Bedürfnis nach einem sicheren Arbeitsplatz
haben, der jedoch Tag für Tag auf dem Weltmarkt neu behaupt-
et werden muss. Von etwa 3,3 Millionen aktiven Unternehmen
in Deutschland waren 2006 ca. 2,65 Millionen in Familienhand.
Dies macht deutlich, wie wichtig die Rolle der Familienunter-
nehmen in der deutschen Wirtschaft ist. Wir werden durch die
ständig verkürzten Produktzyklen vor immer neue Aufgaben
gestellt. Doch die Erfüllung der Kundenwünsche steht nach wie
vor im Mittelpunkt. Neue Ziele werden wir auch in Zukunft ver-
antwortungsvoll und optimistisch in Angriff nehmen mit der
Phantasie, Neugier und Motivation, die uns schon in der Ver-
gangenheit geleitet haben. Besonders bedanken möchten wir
uns bei allen Partnern und Freunden unseres Unternehmens
sowie den heutigen und den früheren Mitarbeiterinnen und Mit-
arbeitern. Sie alle haben uns in den vergangenen Jahrzehnten
unterstützt und wir freuen uns darauf, mit Ihnen gemeinsam
die Herausforderungen der Zukunft anzunehmen.

IMPRESSUM

Abbildungen:
Adam Opel GmbH (S. 4 unten), Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a. M.
(S. 5 oben, S. 6 oben), Alfred Prokesch: Knaurs großes Buch vom Auto,
1980 (S. 5 Mitte), akq images (S. 5 unten, S. 7 oben, S. 7 unten), Stadtarchiv
Dillenburg (S. 6 unten), ullstein bild (S. 9 oben links, S. 9 Mitte, S. 11 oben),
BMW Group (S. 9 oben rechts, S. 17 Mitte, S. 19 oben rechts), Audi AG (S. 11
unten rechts, S. 15 unten, S. 17 oben), Volkswagen AG (S. 13 oben), Daimler AG
(S. 13 unten, S. 14 unten, S. 17 unten, S. 19 oben links), alle übrigen:
COHLINE GmbH

Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:
COHLINE GmbH, Dillenburg
www.cohline.net

Text, Konzept und Redaktion:
Dr. Mechthild Hempe, Geschichtsbüro Reder, Roeseling & Prüfer, Köln
www.geschichtsbuero.de

Layout und Produktion:
Capersville Advertising, Gießen
www.capersville.de

1932-2007

Gründung 1932: Eine kleine Werkstatt und große Pläne

■ Etwas Eigenes machen – das treibt den jungen Angestellten Hans Cohnen an. Die Weltwirtschaftskrise ist überwunden, die Automobilbranche boomt. Cohnen sieht seine Chance: Er gründet im April 1932 die „Hans Cohnen Auto-Spezial-Erzeugnisse“. Mit einem Mitarbeiter repariert er in der Mainzer Landstraße in Frankfurt Glühkerzen und verkauft sie an Werkstätten und Händler.



Hans Cohnen (1904-1975) wurde geprägt durch die Erziehung von katholischen Ordensschwwestern und entschied sich zum Theologiestudium, das er aber nicht beendete. Stattdessen absolvierte er eine Ausbildung zum Reiseverkehrskaufmann. Er besaß Mut und kaufmännisches Geschick: Aus dem Handel mit „Auto-Spezial-Erzeugnissen“ machte er ein erfolgreiches Unternehmen.

Bald erweitert Cohnen sein Programm um Schläuche und Anschlüsse für Automobile. Das Geschäft blüht und bis zum Kriegsbeginn 1939 wächst die Belegschaft auf mehr als 40 Mitarbeiter.



LEICHTER UND SCHNELLER

Mit dem „Olympia“ baute Opel das erste deutsche Auto mit einer selbsttragenden Karosserie. Der Name leitete sich von den 1936 in Berlin stattfindenden Olympischen Spielen her.

Bewegung auf dem Automobilmarkt

■ Die Weltwirtschaftskrise sorgte für dramatische Veränderungen in der deutschen Automobilbranche. Die Gebrüder von Opel verkauften 1929 ihr Unternehmen an den amerikanischen Konzern „General Motors“ – zu einem für damalige Verhältnisse unglaublichen Preis von 120 Millionen Reichsmark. Die deutsche Öffentlichkeit reagierte mit heftiger Kritik. Doch der Marken-

name „Opel“ blieb erhalten und mit dem „Opel Olympia“ kam 1936 einer der erfolgreichsten Wagen dieser Zeit auf den Markt. Vier sächsische Autofirmen – Audi, DKW, Wanderer und Horch – gingen in den Krisenjahren einen anderen Weg: Sie schlossen sich 1932 zur „Auto Union AG“ zusammen, dem Vorläufer der Firma „Audi“.

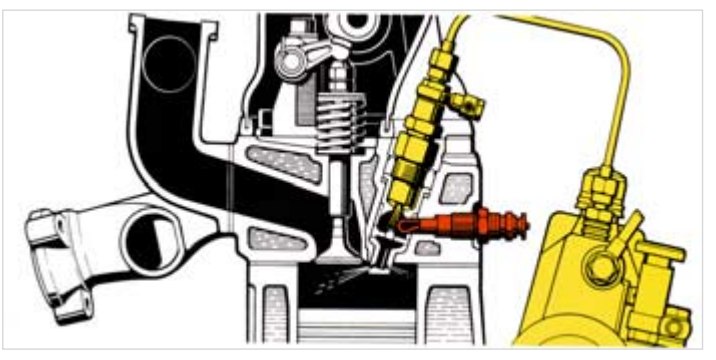


WOHNUNGEN, LÄDEN UND KLEINE WERKSTÄTTEN: MAINZER LANDSTRASSE IN FRANKFURT/MAIN UM 1930

Eine zündende Idee – Glühkerzen reparieren



Glühkerzen waren unentbehrliche Ersatzteile, jeder Dieselmotor brauchte sie zum erstmaligen Starten. Sie mussten aber ausgewechselt werden, sobald die Glühfäden durchbrannten. Hans Cohnen hatte eine bessere Idee: Er tauschte nur die Glühfäden aus. Die Reparatur war relativ einfach und dennoch lohnend. Durch sie sparten Auto- und Lkw-Fahrer viel Geld. ■



„Gebrochene Rohre“ – Praktische Tipps für Autofahrer

■ „Bei zerbrochenem Zuleitungsrohr für den Brennstoff: Vorsicht! Feuersgefahr!“ So warnte ein altes Handbuch für Autofahrer und gab Tipps zur Selbsthilfe: „Hat ein Fahrer einige

Stücke Gummirohre, und er sollte solche in den am Motor verwendeten Dimensionen stets bei sich führen, so kann er damit sofort die Verbindung der Rohrenden bewerkstelligen.“

1932

Der „Kraft durch Freude“-Wagen (1938) wurde als erschwinglicher „Volkswagen“ geplant. Tausende zahlten wöchentlich 5 Reichsmark auf ein Sparkonto ein, ohne je ein Auto zu bekommen. Das Volkswagenwerk baute seit Kriegsbeginn vor allem den „Kübelwagen“ für die Wehrmacht; die wenigen hundert KdF-Wagen, die bis Kriegsende entstanden, wurden von Parteifunktionären gefahren.



1940er-Jahre: Krieg und Neubeginn

■ Im Zweiten Weltkrieg fehlen Hans Cohnen Material und Mitarbeiter; er muss improvisieren. Die Situation spitzt sich 1944 zu: Frankfurt liegt im Bombenhagel und die Werkstatt ist in Gefahr. Schläuche, Verbindungen und Armaturen werden jedoch für die kriegswichtige Lkw-Industrie dringend gebraucht.

Die Behörden weisen Cohnen eine leer stehende Gerberei in Dillenburg zu. Mit drei Mitarbeitern verläßt er die wichtigsten Maschinen und Material in zwei Reichsbahn-Waggons und macht sich auf den Weg nach Dillenburg.

Bild rechts: Kriegszerstörungen in der Mainzer Landstraße in Frankfurt



Zufluchtsort Dillenburg

In Dillenburg wurde europäische Geschichte geschrieben: Hier plante Wilhelm von Oranien im 16. Jahrhundert den Aufstand der Niederländer gegen die spanische Herrschaft. Später wuchs das wirtschaftliche Gewicht der Stadt. Hütten und Metallbetriebe verarbeiteten das Eisenerz, das an Lahn, Dill und Sieg

gefunden wurde. Mit Rinden und Blättern der Wälder wurde außerdem Leder gegerbt. In der still gelegten städtischen Gerberei fand Hans Cohnen 1944 Zuflucht für sein kleines Unternehmen und blieb der Stadt bis heute eng verbunden. ■



Die Gerberei in Dillenburg in den 1960er-Jahren

1944



Der Opel „Blitz“: Seit 1930 baute Opel sein Lkw-Modell „Blitz“, das von der Wehrmacht im Zweiten Weltkrieg eingesetzt wurde. Die Lkws verschwanden aus dem Opel-Programm, der Blitz als Logo des Unternehmens blieb bis heute. ■

Fahrzeuge für den Wiederaufbau

■ Angesichts der vielen „beschädigten und wenig gepflegten Kraftfahrzeuge“ war nach dem Krieg „das Vorhandensein jeder einigermaßen leistungsfähigen Werkstatt für Herstellung für Autospezialerzeugnisse und für die Ausführung von Reparaturen dringend zu begrüßen“, schrieb der Regierungspräsident in Wiesbaden. Deshalb erteilte das Landeswirtschaftsamt Hans Cohnen 1946 eine Produktionsgenehmigung. Demnach stellte

er damals mit 15 Mitarbeitern „Schlauchbinder, Glühkerzen und Brennstoffleitungen“ her. Laut der Genehmigung hatte er die „Instandsetzung von Last- und Personenwagen für Reichsbahn, Reichspost und sonstige Behörden in Aussicht genommen sowie die Überwachungen der Fahrbereitschaften lebenswichtiger Betriebe“.

Präsenz zeigen

Auf der Exportmesse in Hannover (1947) präsentierte die deutsche Automobilindustrie zum ersten Mal nach dem Krieg ihre Produkte. Hans Cohnen nutzte diese Chance, um wieder ins Geschäft zu kommen. Auch bei der ersten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (1951) war er dabei. Bis heute zeigt COHLINE ihre Neuheiten regelmäßig auf der IAA und anderen Messen. ■



AMERIKANISCHE VORBILDER WAREN BEIM BORGWARD "HANSA" UNÜBERSEHBAR. MIT DIESEM 1949 ERSCHIENENEN MODELL MIT DER NEUEN PONTONKAROSSERIE BEGRÜNDETE HANS BORGWARD SEINEN INTERNATIONALEN ERFOLG.

1950er-Jahre: Vom Händler zum Zulieferer



■ Die ersten Jahre in Dillenburg sind schwer, aber Hans Cohnen arbeitet hart und hat Verkaufstalent. Er wendet sich nicht mehr nur an Händler, sondern knüpft direkte Kontakte zu den Automobilherstellern: 1950 liefert er Schlauchleitungen an Ford, wenig später an Porsche und Daimler-Benz. Die Nachfrage steigt

und Cohnen baut mit einfachen Schneide- und Umformmaschinen seine Produktion aus. Von Opel und VW bis zu Daimler-Benz und BMW – COHNEN-Leitungen finden sich in vielen deutschen Autos. Das Unternehmen wird zum etablierten Zulieferer.

Neue Technologien

Die Automobilindustrie stellte den Zulieferer COHNEN vor neue Aufgaben. Seit 1952 verwendete Daimler-Benz zunächst bei Rennwagen die Benzineinspritzung. Wegen des geringeren Verbrauchs und einer besseren Verbrennung setzte sich die Methode später in der Serienfertigung durch.

Das galt auch für den Dieselmotor: Lange nur ein Antrieb für Nutzfahrzeuge, wurde er seit dem Mercedes-Benz 190 D (1958) immer häufiger auch bei Pkws genutzt. ■

1952



COHNEN STEIGERT SEIT DEN 1950ER-JAHREN DIE PRODUKTION.

Automobil-Legenden: Isabella, Isetta und das Goggomobil

■ Die Wirtschaft kam wieder in Schwung und Borgward bot 1954 mit der „Isabella“ (Bild unten) das Auto zum Wirtschaftswunder: mit selbsttragender Karosserie und langlebigem Motor. Auch die Gestaltung des Wagens – die weichen Formen und der modern gestaltete Innenraum – sprach Autofahrer an.



Viele Deutsche sehnten sich zwar nach Mobilität, konnten sich aber nur ein Motorrad oder einen Kleinwagen leisten. BMW baute seit 1955 die „Isetta“ mit einem 250-Kubikcentimeter-Viertaktmotor mit 12 PS (Bild oben rechts). Dafür kostete die Isetta nur 2.850 Mark – deutlich weniger als der Volkswagen.

Die eiförmige Isetta mit der Fronttür traf allerdings nicht jeden Geschmack. Wer ein „richtiges Auto“ wollte, kaufte das Goggomobil der niederbayerischen Glas-Werke.

Dieser Kleinwagen hatte schon eine hydraulische Bremsanlage und erreichte Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 80 Stundenkilometern.

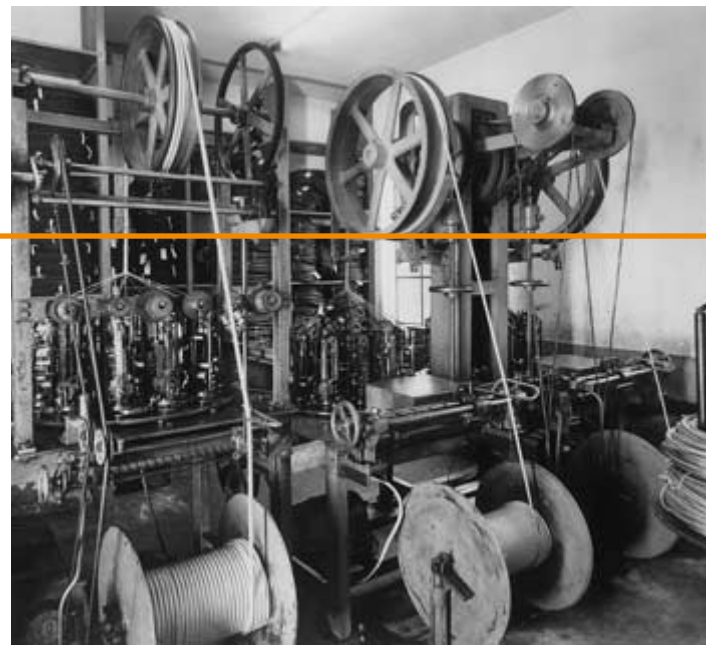


MIT KRITISCHEM BLICK:
1958 INFORMIERTEN SICH HANS COHNEN (MIT FLIEGE, LINKS) UND SEIN SOHN WOLFGANG (RECHTS) BEI EINEM HERSTELLER VON PRÄZISIONSROHREN ÜBER DIE FERTIGUNG.

1960er NEUER STANDORT IN MONTABOUR

1960er-Jahre: Neuer Standort in Montabaur

■ Schlauchware am laufenden Meter – die Anforderungen der Automobilindustrie steigen und COHNEN bietet in den 1960er-Jahren verschiedenste Leitungen. Neben Niederdruckleitungen fertigt Cohnen nun auch Hydraulikschlauchleitungen. Zu den Verbindungen liefert er die passenden Anschlüsse. Um alle Aufträge erfüllen zu können, kauft er Grundstücke und erweitert die Produktionsanlagen.



Ein neuer Standort: die Schwester in Montabaur

Das Unternehmen wuchs Anfang der 1960er-Jahre, doch in Dillenburg fehlte es an Platz und an Arbeitskräften. Wolfgang Cohnen richtete 1964 in Montabaur die neue Produktion ein. Acht Mitarbeiter fertigten mit einfachsten Maschinen zunächst nur Bremsleitungen. Bald verbesserte Cohnen die Ausstattung um

Biegemaschinen und Prüfstände; außerdem errichtete er neue Gebäude. Aus dem „Werk II“ wurde ein selbständiges Schwesterunternehmen von COHLINE mit inzwischen 260 Mitarbeitern. Dillenburg blieb die Zentrale, doch Montabaur wurde als Produktionsstandort mit Raum für Expansion immer wichtiger. ■



Die Produktion in Montabaur heute

„FAHREN IN SEINER SCHÖNSTEN FORM (PORSCHÉ) - AUS FREUDE AM FAHREN (BMW) - NUR FLIEGEN IST SCHÖNER (OPEL GT)“,
WERBESLOGANS DER 1960ER-JAHRE

Kultautos

Jaguar Typ E und Porsche 911

Viele Deutsche fuhren einen VW Käfer oder einen Ford Taunus (Ford warb wegen der Benzin sparenden Stromlinienform mit der „Linie der Vernunft“). Aber sie träumten von Kultautos, wie dem Jaguar Typ E (1961). Filme und Fernsehen machten ihn bekannt und schon nach wenigen Jahren gehörte er international zu den begehrtesten Sportwagen. Porsche stellte 1963 mit dem 911 ebenfalls einen neuen Sportwagentyp vor, der sich zum beliebtesten Longseller entwickelte. ■



Autos als Motor des „Wirtschaftswunders“

Die Zahlen sprechen für sich: 1957 produzierten die deutschen Hersteller mehr als 1 Million Autos, 1962 waren es schon 2,1 Millionen und 1969 3,3 Millionen (zum Vergleich jährliche Produktion heute: 5,4 Millionen Fahrzeuge). Die Automobilindustrie wuchs weit stärker als andere Branchen, beschäftigte viele Zulieferer und beflügelte die deutsche Wirtschaft. ■

Ein ehrgeiziges Projekt:

Die Ingenieure von NSU wagten 1967 mit dem Ro 80 ein Experiment. Das Auto überraschte mit einer schnittigen Form und einem Wankelmotor.



Umfangreiches Angebot – COHNEN-Katalog aus den 1960er-Jahren



1970er-Jahre: Einstieg in die industrielle Fertigung

■ Wolfgang Cohnen tritt 1970 die Nachfolge seines Vaters an. Der Vertrieb und die Fertigung werden effizienter: 1973 geht die EDV-Anlage in Betrieb, 1978 wird die erste CNC-Biegemaschine installiert – COHNEN entwickelt sich zum modernen Industriebetrieb.

Das Unternehmen fertigt Leitungen und neuartige Verbindungen. Dichtungen aus Aluminium ersetzen erstmals die Verbindungen von Stahl auf Stahl. COHNEN lässt seine Innovationen patentieren und stärkt damit seine Position als Zulieferer.



Wolfgang Cohnen:
Nach einer kaufmännischen Ausbildung trat er in den 1950er-Jahren in das Unternehmen ein. 1970 übernahm er die Nachfolge seines Vaters und sorgte für die weitere Expansion von COHLINE.

1970

Neue Wege im Vertrieb

■ Mit dem Sortiment wuchsen auch die Anforderungen an den Vertrieb. Ende der 1970er-Jahre richtete COHNEN die Abteilungen Industrie, Handel und Export ein. Das Unternehmen spannte ein bundesweites Netz von Vertretern, um das weit gefächerte Programm zu vertreiben. Einzelne Vertreter pflegten die Kontakte zu den Automobil- und Nutzfahrzeugherstellern und sorgten für eine individuelle Betreuung des Kunden.

Später übernahmen Vertragshändler auch Dienstleistungen für COHNEN, z. B. die Montage von Schlauchleitungen mit Hilfe von speziellen Starterkits. Inzwischen vertreibt COHLINE ihre Produkte europaweit über Vertragshändler.

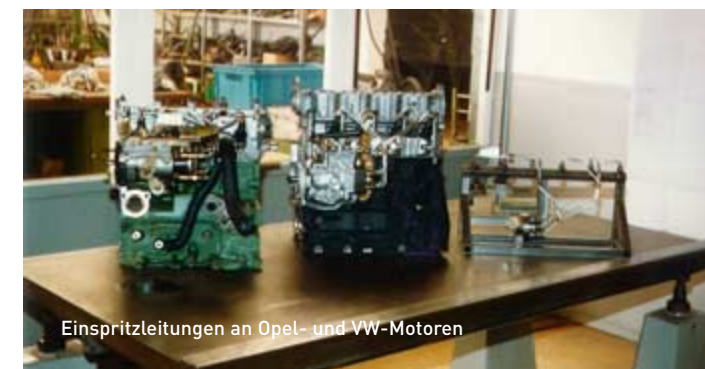
Bild rechts: Kundennähe – für COHNEN und seine Mitarbeiter selbstverständlich



Der neue „Volkswagen“:
Im Mai 1974 kam der Golf als Nachfolger des legendären Käfer auf den Markt. VW brauchte danach nur gut zwei Jahre, um 1 Million Exemplare zu verkaufen.

„Fahrvergnügen“ mit Leitungen von COHNEN

■ Die Automobilindustrie entwickelte immer mehr leistungsstarke Modelle für jedermann, wie den VW Golf GTI (1975). Diese Autos sollten „Fahrvergnügen“ bieten – ein Begriff, der zum geflügelten Wort wurde und bald auch im Englischen auftauchte. COHNEN lieferte die erforderliche anspruchsvolle Technik, z. B. Leitungen für K-Jetronic – eine kontinuierlich arbeitende Einspritzanlage.



Einspritzleitungen an Opel- und VW-Motoren

Krisenstimmung

Ölkrise: Die Zeit des unbegrenzten Wachstums ging 1973 schlagartig zu Ende. Fahrverbote und steigende Benzinpreise erschütterten die deutschen Autofahrer.

Auch die Automobilindustrie stand vor neuen Herausforderungen. Sie bemüht sich seitdem, Kraftstoff sparende und schadstoffarme Motoren zu entwickeln. ■



STAUNENDE GESICHTER: DER MERCEDES 450 SEL
WAR DIE SENSATION BEI DER IAA 1975.

1980er-Jahre: Leitungen und Verbindungen – Lösungen für die Automobilindustrie

■ Vom Allradantrieb bis zum Katalysator – die Automobilindustrie entwickelt sich rasant und stellt die Zulieferer vor neue Aufgaben. COHNEN verstärkt daraufhin Forschung und Entwicklung. Damit bahnt sich ein Umbruch an: Statt Aufträge der Hersteller auszuführen, entwickelt das Unternehmen eigene

Lösungen. Einspritzleitungen für besonders leistungsfähige Motoren und Leitungen für hydraulische Kupplungen gehören zu den Highlights dieser Jahre. Mehr als 300 Mitarbeiter stellen inzwischen Leitungen für Autos, Nutzfahrzeuge und Motoren, für Kraftstoffe, Hydraulik- und Bremssysteme her.



Produktionsstandort im englischen Manston

Internationale Perspektiven

1989 fiel die Mauer. COHNEN nutzte die Chancen in Osteuropa und erweiterte das Netz der Vertragshändler.

Außerdem errichtete das Unternehmen einen neuen Produktionsstandort im englischen Manston mit mittlerweile über 100 Mitarbeitern; er wurde 1990 eröffnet.



Umstrittener Katalysator

■ Er war das Gesprächsthema der Internationalen Automobilausstellung 1985: der Katalysator. Von Umweltschützern gefordert, um die Abgasbelastung zu senken, lehnten ihn die deutschen Autohersteller wegen der Wettbewerbsnachteile zunächst ab. 1985 präsentierten aber fast alle deutschen Autobauer Modelle mit geregelterm Dreiwege-Katalysator. Heute ist er gesetzlich vorgeschrieben.

Bild links: Leitungen und Verbindungen – Motorraum eines Mercedes-Benz E-Klasse Typ 230



Patentierete Innovation

Seit den 1980er-Jahren ließ COHNEN viele Innovationen als Patent anmelden. Mittlerweile bestehen Patente und Gebrauchsmuster für verschiedenste Entwicklungen:

- Angestauchter Rohrdichtkegel
- Rohrverschraubung, insbesondere für unter Druck stehende Leitungen
- Leitungsschelle
- Lösbare Schnellsteckverbindung
- Verbindungsvorrichtung
- Schlauchverbindungen
- Rohrverschraubung
- Pressverbindung
- Ringstutzenkupplung für Fluide
- Bauelement
- Steckkupplung
- Rohrhalterung
- Montagehilfe
- Kühler, insbesondere für Kraftfahrzeuge
- Steckverbindung für Rohrleitungen
- Rohrleitung
- Metallgeflechschlauch



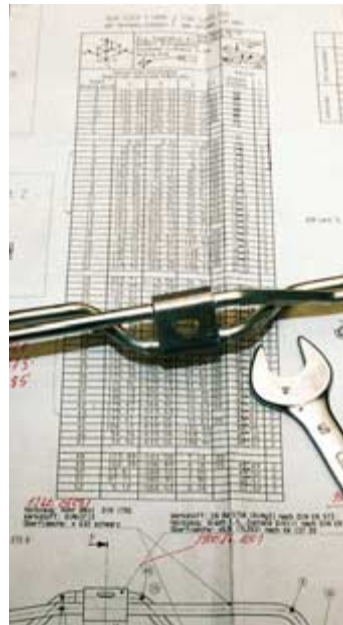
DER „UR“-QUATTRO: AUDI ENTWICKELTE DEN „AUDI QUATTRO“ - MIT DEN RENNERFOLGEN DES RALLYEFAHRERS WALTER RÖHRL BEKAM AUDI EIN VÖLLIG NEUES IMAGE.

1985

1990er-Jahre: Aus COHNEN wird COHLINE

■ Harte Zeiten brechen an. Die Automobilhersteller wollen die Kosten senken und setzen Zulieferer unter Druck. COHLINE nimmt die Herausforderung an und investiert in Rationalisierung und Automatisierung, aber auch in mehr Personal. Die

Mitarbeiter handeln zunehmend eigenverantwortlich – das steigert die Qualität. Moderne Prüfmethode und Fertigungsverfahren helfen, die Krise zu überwinden. COHLINE entwickelt sich zum Spezialisten für komplette Systeme.



Umstellung auf CAD.

*EIGENE ENTWICK-
LUNGEN - KOMPLETTE
SYSTEME: COHLINE
WANDELTE SICH IMMER
MEHR ZUM EXPERTEN
FÜR DIE ENTWICKLUNG
GANZER LEITUNGS-
SYSTEME.*



*KRAFTVOLLE LIMOUSINEN DER 1990ER-JAHRE:
AUDI 100 (C4), BMW 5ER (E 32)
UND MERCEDES-BENZ 600 SEL*



Neue automobile Trends

■ Bewegte Jahre für die Automobilbranche: Nach der deutschen Vereinigung stellte die ostdeutsche Marke „Wartburg“ 1991 ihre Produktion ein. Die westdeutschen Automobilhersteller erreichten dagegen Rekordergebnisse, vor allem wegen der großen Nachfrage in den neuen Bundesländern.

Sicherheit wurde immer wichtiger, Airbags und Antiblockiersystem setzten sich durch. Gleichzeitig wuchs die Lust auf leistungsstarke Fahrzeuge, wie die steigenden PS-Zahlen beweisen. Auf den Straßen tauchen immer mehr „Sports Utility Vehicles“ (kurz: SUV) und Roadster auf – die Lifestyle-Autos der Jahrtausendwende.



Arbeit in eigener Verantwortung

■ 1994 löste COHLINE die Zwischenkontrollen in der Produktion auf – seitdem prüfen die Mitarbeiter in Eigenverantwortung. 1995 folgte die „Inselfertigung“: Mitarbeiter produzieren, prüfen und verpacken ein Produkt. COHLINE überträgt Verantwortung, sorgt so für eine höhere Qualität der Produkte und macht die Arbeit interessanter.

Ein internationaler Name: COHLINE

■ Ein neuer Name brachte zum Ausdruck, dass COHNEN sich längst an den internationalen Märkten orientierte. „COHNEN“ bürgte seit Jahrzehnten für Qualität, das englische Wort „line“ für „Leitungen“ kam hinzu: Seit 1994 heißt das Unternehmen „COHLINE“.

1994

Fit für den Weltmarkt – mit neuem Logo und neuem Namen.



2007: Partner der Automobilindustrie

■ Von Anfang an dabei: COHLINE wird von den Automobilherstellern in die Vorentwicklung einbezogen. Das Know-how der COHLINE-Ingenieure und -Techniker ist gefragt. Individuelle Kundenbetreuung wird wichtiger als je zuvor. In enger Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern entwickelt COHLINE maßgeschneiderte Lösungen und fertigt innovative Leitungssysteme. Vom Zulieferer zum Partner: COHLINE blickt auf eine beeindruckende Entwicklung zurück.

menarbeit mit den Automobilherstellern entwickelt COHLINE maßgeschneiderte Lösungen und fertigt innovative Leitungssysteme. Vom Zulieferer zum Partner: COHLINE blickt auf eine beeindruckende Entwicklung zurück.

Qualität als oberstes Gebot

COHLINE erhielt für ihr Qualitätsmanagement die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 (1995). Weitere Zertifizierungen (TS 16949, DIN ISO 14001) folgten in den letzten Jahren, denn für COHLINE steht fest: Auch das Unternehmen selbst profitiert von wichtigen Anstößen durch das Qualitätsmanagement. COHLINE verfolgt eine Qualitätsstrategie: Effiziente Qualitätssicherungstechniken und entsprechende Instrumente gehören ebenso dazu wie klare Verantwortlichkeiten in allen Bereichen. Die Mitarbeiter denken qualitätsorientiert und werden durch entsprechende Schulungen weiter motiviert, um dem hohen Anspruch gerecht zu werden: **Fehler vermeiden statt Fehler beheben**, das ist der wichtigste Grundsatz zur Qualitätssicherung.



MERCEDES-BENZ CLK und BMW Z3 - MIT LEITUNGEN VON COHLINE



Ausbildung – Investition in die Zukunft

Junge Menschen fundiert auszubilden hat für COHLINE einen besonderen Stellenwert. Bereits seit 1945 werden Auszubildende beschäftigt. Neben Büro- und Industriekaufleuten erlernen heute Werkzeugmechaniker und technische Zeichner bei COHLINE ihre Berufe. Für das Unternehmen ist das Engagement für die Ausbildung auch eine Investition in die eigene Zukunft: Aus den Auszubildenden werden die qualifizierten Mitarbeiter von morgen.

COHLINE heute

700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vier Standorte (zwei in Deutschland, jeweils einer in England und den USA) – COHLINE ist heute als Familienunternehmen eine expandierende Unternehmensgruppe.

Der Leitungsspezialist liefert Produkte für Kraftstoff- und Servolenkungs-Anlagen, für die Motor- und Getriebeölkühlung. Brems- und hydraulische Kupplungsanlagen sowie Antrieb und Niveauregulierung sind weitere Anwendungsgebiete. Von Metallen wie Stahl, Messing oder Aluminium bis zu Kunststoffen und Elastomeren verarbeitet COHLINE verschiedenste Werkstoffe, auch in diversen Kombinationen.

Mit diesen Produkten hat das Unternehmen sich zu einem führenden Hersteller für Rohr- und Schlauchleitungssysteme entwickelt. Zu seinen Kunden zählen neben der Automobilindustrie zahlreiche Nutzfahrzeug-, Bau-, Landmaschinen- und Motorenhersteller sowie deren Systemlieferanten.

Mit einer motivierten Belegschaft und einer engagierten Geschäftsleitung geht COHLINE die Herausforderungen der Zukunft optimistisch an.



2007



COHLINE GmbH
Kasseler Straße 24 • D-35683 Dillenburg

Telefon: +49 (0) 27 71-3 99-0 • Telefax: +49 (0) 27 71-3 99-1 28
www.cohline.net