

Leichtbau-Gipfel 2015

Diskussion: Der Wert des Leichtbaus

11.03.15 | Redakteur: Thomas Günnel



Die Diskussionsrunde des diesjährigen Leichtbau-Gipfels in Würzburg beschäftigte sich damit, „Wie Sie in Leichtbau richtig investieren“. Moderiert von Ralf Anderseck von Prospecting Partners waren sich die Referenten einig: „Leichtbau ist etwas wert.“

Mit einem persönlichen Eindruck eröffnete Heinrich Timm, Mitglied des Vorstands CCEV die Diskussion: „Mein persönlicher Eindruck ist es, dass sich die Aluminium-Konzerne nicht sehr gut bemühen, ihre Technologien für Automotive-Anwendungen zu optimieren, hier sehe ich noch ein sehr großes Potenzial.“ Den Composites sagte Timm

Moderiert von Ralf Anderseck (l.) von Prospecting Partners beschäftigte sich die diesjährige Diskussionsrunde beim Leichtbau-Gipfel damit, „Wie Sie in Leichtbau richtig investieren“. (Foto: Stefan Bausewein)

für die nächsten fünf Jahre einen großen Fortschritt vorher. „Wenn wir auf die konkreten Prozesse schauen, haben sich Zykluszeiten in den vergangenen fünf Jahren von 30 Minuten auf fünf verringert – eine Minute ist nach aktuellen Projekten realistisch.“

Höhere Sensibilität gegenüber Leichtbau

Franz Storckenmaier von BMW stellte fest, dass in den vergangenen fünf Jahren eine Trendumkehr stattgefunden hat: „Fahrzeuge werden in großer Breite wieder leichter als ihre Vorgänger.“ Die Anforderungen seien indes nicht kleiner geworden – die Zulieferindustrie und die OEMs arbeiteten massiv an dem Thema. Das Bewusstsein,

effizient mit den Ressourcen und CO₂ am Fahrzeug umzugehen, habe stark zugenommen. Dem pflichtete auch Dr. Jürgen Wesemann, Ford Research & Advanced Engineering, bei. „Diese Einstellung hat etwa ab dem Jahr 2010 an Bedeutung gewonnen. Jetzt sieht man, dass sie Früchte trägt. Nachfolgemodelle werden trotz höherem Komfort und gesteigener Sicherheit nicht schwerer oder teilweise sogar leichter.“ Dr. Christina Hack, Brose Fahrzeugteile, ergänzte, dass die Sensibilität gegenüber Leichtbau gewachsen sei – vor allem die Erkenntnis, dass Leichtbau kein Ersatz von Werkstoff A durch Werkstoff B mit geringerer Dichte ist. Es gehört dazu, die richtigen Verfahren anzuwenden, um mindestens die Funktionalität der Vorgängerbauteile zu erreichen.“

Große Bandbreite an Werkstoffen

Dr.-Ing. Martin Hillebrecht von EDAG Engineering stellte dazu fest, dass die Bandbreite der eingesetzten Werkstoffe stark zugenommen hat. „Von einem konkurrierenden Leichtbau der vergangenen 20 Jahre, hin zu einem echten Mischbau – und auch im Ausblick auf Multimaterial-Systeme, an denen intensiv geforscht wird.“ In Deutschland gebe es ein exzellentes Zusammenspiel von Wissenschaft und Industrie, so dass viele Konzepte umgesetzt und industrialisiert werden können.“ Die Komplexität im Zusammenhang mit Mischbauweisen oder neuen Leichtbauweisen in Multimaterial-Systemen habe stark zugenommen. „Eine Mischbauweise ist undenkbar, ohne eine effiziente und wirtschaftliche und funktionierende Fügetechnik. Das sind Details, an denen sehr intensiv entwickelt werden muss. Das braucht Zusammenarbeit auch innerhalb der Wertschöpfungskette – und hier sind in den vergangenen Jahren Ansätze entstanden und diese werden sich weiterentwickeln.“

„In Know-how investieren“

Zusammenfassend erklärte Timm, dass es den einen OEM aus seiner Sicht nicht gebe. „Alle sind sehr stark mit Leichtbau beschäftigt und leichtbauinteressiert. Jeder habe andere Strategien, etwa Leichtbau mit Stahl oder Leichtbau unter wirtschaftlichen Aspekten. Die Zulieferer sollten sich bei ihren jeweiligen Hauptkunden auf deren Kernstrategie besinnen und seine Strategie in diese Richtung ausbauen. „In Know-how-Aufbau zu investieren ist für jeden Zulieferer auf jeden Fall ein ganz wichtiger Punkt.“

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt.
Sie wollen ihn für Ihre Zwecke verwenden?
Infos finden Sie unter www.mycontentfactory.de.

Dieses PDF wurde Ihnen bereitgestellt von [\[URL\]](#)