

METAV 2010

## Metallbearbeiter frühzeitig am Start



**Dr. Detlev Elsinghorst,** Präsident der Metav: „Bei der Metav 2010 haben die Aussteller die große Chance, mit ihren Innovationen frühzeitig am Markt zu sein. Da die Budgets für Investitionen bei den Kunden dann noch nicht vollständig verplant sind, haben sie

bei der Auftragsvergabe in jedem Fall einen wertvollen Vorsprung.“

Frankfurt am Main (ug) – Die nächste Metav wird vom 23. bis 27. Februar 2010 in Düsseldorf stattfinden. Mit diesem Termin bietet der VDW die erste Messeveranstaltung für die Metallbearbeitung zu einem sehr frühen Zeitpunkt im Jahr. Als zweite wichtige internationale Messe der Branche sieht der Verband die AMB. „2010 werden zwei wichtige internationale Messen für die Branche in Zentraleuropa stattfinden“, erläutert Dr. Detlev Elsinghorst, Präsident der Metav. „Bei der Metav als erster Veranstaltung haben die Aussteller die große Chance, mit ihren Innovationen frühzeitig am Markt zu sein. Da die Budgets für Investitionen bei den Kunden dann noch nicht vollständig verplant sind, haben sie bei der Auftragsvergabe in jedem Fall einen wertvollen Vorsprung.“

Die Metav, die Internationale Messe für Fertigungstechnik und Automatisierung, spricht die gesamte Investitionsgüterindustrie an. Vorrangig kommen die Fachbesucher aus dem Maschinen- und Anlagenbau sowie der Automobil- und Automobilzulieferindustrie. Die Metav als Schaufenster für die Fertigungstechnik in den geraden Jahren zeigt das komplette Spektrum für die industrielle Produktion. Angebotsschwerpunkte sind Werkzeugmaschinen für die Zerspanung und Umformung, Fertigungssysteme, Präzisionswerkzeuge, automatisierter Materialfluss, Computertechnik, Industrieelektronik und Zubehör.

Auf der Metav 2008 stellten mehr als 840 internationale Aussteller ihre Produkte und Dienstleistungen vor. Über 52.000 Fachbesucher aus 41 Ländern kamen nach Düsseldorf, 8% mehr als zur Vorveranstaltung.

## Für Automobilzulieferer lohnt sich der Leichtbau

Oberhausen (jk) – Wer auf Leichtbau-Werkstoffe setzt, zählt im Karosseriebau zu den Gewinnern in der Zulieferkette der Automobilindustrie. Davon ist man bei der ANP Management Consulting GmbH überzeugt. „Das Wachstumspotenzial für innovative Karosserie-Werkstoffe bewegt sich langfristig auf hohem Niveau“, stellt ANP-Geschäftsführer und Unternehmensberater Peter Nagel fest. Jedoch sollten sich Zulieferer nicht nur auf die Gewichtsersparnis konzentrieren.

Als ebenso wichtig werden Kriterien wie Funktionsintegration, Designfreiheit und Wirtschaftlichkeit angesehen.

Dabei stützt sich Nagel auf eine Marktstudie seines Hauses. Sie zählt eine Reihe von Kriterien auf, die von Werkstoffen im Karosseriebau zu erfüllen sind. Dazu gehören die Rezyklierfähigkeit, der Fußgänger- und Insassenschutz, die Online-Lackierfähigkeit sowie das niedrige Bauteilgewicht bei kostengünstiger Bauteilfertigung. Den idealen Leichtbau-Werkstoff, der alle Anforderungen abdeckt, gibt es jedoch nicht. So werden laut Nagel „in Zukunft primär Composite-Werkstoffe zur Anwendung kommen, etwa im Rahmen von Hybridbauweisen“. Dadurch wird der Kunststoffanteil bei Karosserien steigen. Einen ersten Schritt in diese Richtung sieht der ANP-Geschäftsführer in der Fertigung von Anbauteilen aus kurzfaserverstärkten Kunststoffen.

Der nächste Schritt ist die Verarbeitung von Faser-Verbundwerkstoffen. Bei diesen Werkstoffen fehlt es noch an Wirtschaftlichkeit. So ist eine Großserienfertigung erst in wenigen Fällen gelungen. Besonders bei Stückzahlen größer als 30.000 bis 50.000 Fahrzeugen im Jahr vermisst Nagel eine „wirtschaftliche Lösung“. Genau darin liegen jedoch für Rohbau-, Verfahrens- und Werkstoffspezialisten die Wachstumschancen als Automobilzulieferer. Dabei kommt nicht nur ihnen die fragmentierte Anbieterstruktur aufseiten



**Peter Nagel, Geschäftsführer der ANP Management Consulting GmbH:** „In Zukunft werden primär Composite-Werkstoffe zur Anwendung kommen.“

der Rohstoffe und Bauteile entgegen. Davon profitieren auch die deutschen Automobilhersteller: „als Vorreiter in der wirtschaftlichen Anwendung von Leichtbau-Werkstoffen“, spezifiziert der Unternehmensberater. Diese Rolle ermöglichen ihnen, Sicherheit und Komfort zu erhöhen, ohne bei Leistung und Gewicht der Fahrzeuge Marktanteile zu verlieren.

So setzt Audi verstärkt auf Aluminium- und Space-Frame-Bau-

weisen. BMW forciert die Mischbauweise bei Karosserieteilen wie Türen und Seitenwänden. Daimler forscht an der Weiterentwicklung von SMC- und CFK-Bauteilen. Dort treibt man auch den Werkstoffmix voran. Außerdem wird Porsche laut Nagel „seine Leichtbau-Kompetenz bei CFK sowie bei hoch- und höherfesten Stählen demnächst wohl mit VW teilen“. Um trotz Leichtbau wirtschaftlich zu bleiben, wurden vor zwei bis drei Jahren je nach Fahrzeug und Bauteilposition Mehrkosten von maximal 3 bis 5 Euro pro eingespartem Kilogramm Gewicht akzeptiert. Aktuell geht jedoch der ANP-Geschäftsführer davon aus, dass die Automobilhersteller in den Volumensegmenten kurz- und mittelfristig kaum noch Mehrkosten hinnehmen werden.

Das macht die Einschätzung künftiger Werkstoffanwendungen im Karosseriebereich schwierig. „Global betrachtet ist keine klare Strategie der Automobilhersteller bei den Karosserie-Werkstoffen erkennbar“, stellt Nagel fest. So bleibt abzuwarten, inwieweit sich Faser-Verbundwerkstoffe durchsetzen werden. Von dieser Unklarheit profitiert der etablierte Werkstoff Stahl. Er wird mittelfristig – so die Studie – im Karosseriebau dominant bleiben. Langfristig steigen jedoch die Chancen für Composite-Werkstoffe. Die Gründe dafür sieht Nagel in der Ausweitung der Modellvarianten und in der zunehmenden Bauteilmodularisierung.