
Innovativ und effizient: Wie Zulieferer VW aus der Krise helfen wollen

Von Guido Reinking

Innovationen zu niedrigen Kosten in hoher Qualität – wenn es nach Volkswagen geht, sollen Lieferanten das Unmögliche möglich machen. „Ohne Sie wird es nicht gehen“, sagte VW-Einkaufsvorstand Dirk Große-Loheide auf der Internationalen Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg. Denn 60 bis 70 Prozent der Teile eines Autos stellt VW nicht selbst her, sondern kauft sie bei Zulieferer ein. Bei anderen Autoherstellern sind es sogar 80 Prozent.

Doch VW muss die Kosten senken, wenn der Hersteller gegen Konkurrenten aus China oder den E-Auto-Pionier Tesla bestehen will. Gleichzeitig müssen aber Innovationen her, denn die neuen Wettbewerber holen auch technologisch auf – oder sind schon vorbeigezogen, wie Tesla bei der Fahrzeugsoftware oder BYD aus China bei der Antriebsbatterie. Also lädt VW regelmäßig nach Wolfsburg zur IZB ein, der größten Leistungsschau dieser Art weltweit.

Viele der 843 Aussteller aus 33 Nationen, die in Wolfsburg um VW-Aufträge buhlen, lassen sich auf den Kosten- und Innovationswettbewerb ein. Zum Beispiel in der Karosserieproduktion: Tesla hat mit dem Gigacasting vorgemacht, wie sich bei der Fertigung Milliarden einsparen lassen. Statt den Unterboden und die tragenden Teile des Autos aus dutzenden gepresster Blechteile zusammenschweißen, werden sie bei Tesla aus Aluminium in einem Stück gegossen. Vorder- und Hinterwagen sowie der Batteriebehälter in der Mitte kommen jeweils aus einer großen Spritzgussanlage und ersetzen das alte Blechpuzzle.

Eine Idee, die Volkswagen nicht nur kopieren, sondern auch verbessern will: „Große Fahrzeugteile in einem Stück zu gießen ist eine gute Sache. Das werden wir auch tun“, kündigt VW-Markenchef Thomas Schäfer beim traditionellen VIP-Rundgang an. Allerdings will Volkswagen die Nachteile des Gigacasting eliminieren, denn solche gegossenen Teile sind schwer zu reparieren und verhalten sich bei Unfällen nicht optimal: Statt die Aufprallenergie aufzunehmen, leiten sie den Stoß an den Innenraum weiter. „Das bekommen wir hin. Und reparieren lassen sich die Teile auch“, sagt Schäfer. Wie am Rande der IZB zu hören war, wird schon der VW ID2, das Elektroauto in Polo-Größe, gegossene Großteile bekommen, zum Beispiel für das Batteriegehäuse.

Schlechte Nachrichten für traditionelle Blechverarbeiter, wie das spanische Unternehmen Gestamp? Ulf Sudowe, verantwortlich für die Chassisproduktion bei Gestamp, sieht das nicht so. „Gigastamping statt Gigacasting“, lautet seine Antwort auf die Herausforderung, Karosserieteile künftig preiswerter herzustellen: „Zwölf bis 16 Teile können wir in einem Schritt umformen“, sagt Sudowe. So ließen sich die Fahrzeugseitenwand oder der Türrahmen in einem Stück fertigen. Damit würden Kosten reduziert, Energie und Gewicht gespart. Die gepressten Großteile sind gewichts- und crashoptimiert. Auch lassen sie sich gut recyceln, sagt Sudowe, denn: „Man sollte seinen Schrott schon kennen.“

Weiterer Vorteil: „Die Autohersteller können ihre Maschinen weiter nutzen.“ Beim Gigacasting müssen die Pressen durch riesige Spritzgussmaschinen ersetzt werden, was hohe Investitionen bedeutet. Gestamp fertigt Karosserieteile in weltweit 115 Werken, elf davon in China. Die Chinesen seien sehr interessiert an dem Thema.

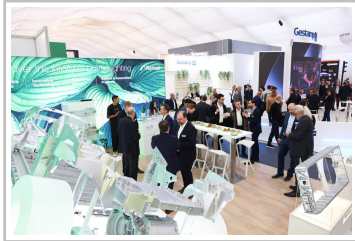
Der koreanische Autozulieferer Hyundai Mobis hat ebenfalls ein paar Ideen mitgebracht, wie im Auto der Zukunft Kosten eingespart werden können, ohne auf Innovationen zu verzichten. Er hat die Flut an Bildschirmen als Kostentreiber identifiziert: „Zwei oder drei Bildschirme einzubauen, oder einen großen, das kann weit über 100 Euro kosten“, sagt Geschäftsführer Axel Maschka. Stattdessen hat Hyundai Mobis gemeinsam mit dem deutschen Optik-Spezialisten Zeiss ein System entwickelt, das den unteren Teil der Windschutzscheibe als Bildschirm nutzt. Die nächste Generation der Head-up-Displays kann nicht nur wichtige Fahr- und Navigationsdaten anzeigen, sondern vor dem Beifahrer

Filme einspielen oder Videokonferenzen aufbauen – auf der gesamten Breite der Windschutzscheibe.

Auf bidirektionales Laden hat sich Cubos Technologies spezialisiert. Mit Solar-Link kann das Elektroauto als Stromspeicher aus für bestehende Photovoltaikanlagen verwendet werden. Scheint die Sonne, wird das Auto geladen. Bei Dunkelheit oder Stromausfall kann dann die Autobatterie das Haus mit Strom versorgen.

Eine Innovation für den Innenraum hat auch der amerikanische Zulieferer Gentex entwickelt. Die Sonnenblenden des Glas- und Spiegelspezialisten bestehen aus dimmbarem Glas. Damit verdecken sie nicht die gesamte Sicht des Fahrers zum Beispiel auf den Gegenverkehr oder auf Verkehrszeichen. Das stufenlos gedimmte Glas schützt dennoch vor Blendung durch die Sonne oder Reflexionen. „Die helleren LED-Lampen moderner Autos blenden den Gegenverkehr stärker als herkömmliche Scheinwerfer. Und wer wäre nicht schon von der tief stehende Sonne geblendet worden? Das zu vermeiden, ohne die Sicht des Fahrers zu sehr einzuschränken, ist ein echter Gewinn für die Sicherheit“, sagt Gentex-Marketingchef Craig Piersma. Als besonderer Clou verwandelt sich die gläserne Sonnenbleche auf Knopfdruck in einen Kosmetikspiegel. Eine Innovation, die sicher schnell den Weg in die Serie finden wird. (aum)

Bilder zum Artikel



Internationale Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Wolfsburg AG



Internationale Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Wolfsburg AG



Head-up-Display Smart Glass von Zeiss.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Zeiss



Internationale Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Wolfsburg AG



Der VW-Vorstand besucht die Internationale Zuliefererbörse IZB in Wolfsburg.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Wolfsburg AG
