

Pressebeleg: unser Service für die Kolleginnen/Kollegen in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (mehr...)

INTERVIEW

Dr. Michael Effing im KI-Gespräch / „Hybridmolding, SMC und Hochdruck-RTM werden sich durchsetzen“ / Composites Germany-Vorstandsvorsitzender sieht weiterhin großes Potenzial für Composites-Anwendungen



Dr. Michael Effing
(Foto: AMAC)

Dr. Michael Effing, Vorstandsvorsitzender der Wirtschaftsvereinigung **Composites Germany** (D-10117 Berlin; www.composites-germany.org) und der **AVK** (D-60329 Frankfurt; www.avk-tv.de) sowie Gründer und Geschäftsführer der **Advanced Materials Advisory & Consultancy GmbH** (AMAC, D-52074 Aachen; www.amacgmbh.de), gibt Antworten zu den aktuellen Trends im europäischen Composites-Sektor.

KI: Während der „IAA 2015“ gab es Meldungen von mehreren Unternehmen, die GFK-Projekte für Strukturteile zurückgestellt oder ganz aufgegeben haben. Wie deckt sich das mit der Aussage von Composites Germany, Composites seien eine Schlüsseltechnologie?

Effing: Das deckt sich nicht mit meinen Eindrücken. Ich habe selbst mit 15 AZL-Partnerunternehmen die IAA besucht. Und habe neben den bekannten BMW (i3/i8/7er) CFK-Bauteilen viele neue GFK-Anwendungen mit duromeren und thermoplastischen Matrixsystemen gesehen. Ein Beispiel ist Plastic Omnium mit Anwendungen im SMC-, Thermoplast- und RTM-Bereich. Hier ist vor allem der mit Hyundai entwickelte Stoßfängerquerträger zu nennen, hergestellt im thermoplastischen Pultrusionsverfahren. Dieser Träger ist um 40 Prozent leichter als die Stahlkonstruktion und zu akzeptablen Leichtbaukosten für die Großserienfertigung entwickelt. Diese Anwendung hat auch den „AVK-Innovationspreis 2015“ gewonnen. Weiterhin ist das so genannte High-Performance-SMC mit Glas- und/oder Carbon-Verstärkung im Aufwind.

KI: Trotz der Entwicklungssprünge der letzten Jahre sind faserverstärkte Kunststoffe bisher nur punktuell in der Automobilbau-Serienfertigung angekommen. Was hemmt den Fortschritt hier insbesondere?

Effing: Die BMW-Entscheidung, auf die Carbontechnologie zu setzen, hat der gesamten Branche enormen Auftrieb gegeben. Mit Composites in Kombination als Multimaterialsysteme sind die CO₂-Anforderungen zu erreichen. Jeder Werkstoff hat seine Vor- und Nachteile und damit auch seine Berechtigung im Portfolio des Automobilkonstruktors. Es gilt aber, den richtigen Werkstoff am richtigen Ort einzusetzen. Die Bauteilkosten sind dabei das erste Designkriterium. Die Fertigungstechnologie hat große Fortschritte gemacht. Alle großen Pressenhersteller wie etwa Cannon, Dieffenbacher, Engel, Fagor, KraussMaffei und Schuler haben Composite-Systeme im Angebot, obwohl diese heute weniger als 5 Prozent des Umsatzes repräsentieren. Jedes Unternehmen investiert jedoch weiterhin und wird schon auf der „K-Messe 2016“ die neuesten Anlagen präsentieren.

KI: Derzeit sind zahlreiche Materialien und Technologien am Start. Welche werden sich Ihrer Ansicht nach innerhalb der kommenden fünf Jahre durchsetzen?

Effing: Technologien wie thermoplastisches Hybridmolding (Spritzguss mit thermoplastischen Composite Einlegern wie Tapes und „Organosheets“), High-Performance-SMC (mit Glas-, Carbon- sowie UD-Verstärkung) und das High-Pressure-RTM sind meiner Meinung nach die vielversprechendsten Prozesse. Diese werden in vielen Fällen auch integrativ miteinander verknüpft. Glasfasern werden aus Kostengründen die wichtigste

Verstärkungsfaser bleiben.

25.09.2015 KI 2281 [232285-0]

© 2015 KI Kunststoff Information, Bad Homburg

Alle Rechte vorbehalten.

Zugang und Nutzung nur für KI-Abonnenten.

Es gelten die jeweils aktuellen Nutzungsbedingungen.

Druckdatum: 02.10.2015

Ref: fbm4dgrfijncbwrrequ1owz2

KIVBHI

URL: <http://www.kiweb.de/default.aspx?pageid=976543&docid=232285&key=vqdapfvhnm>