



KRÄMER+GREBE

Modell- und Werkzeugbau

GESPRÄCH MIT JEAN MARC SÉGAUD

Leiter Innovationsmanagement
und Vorausbau, Leichtmetallgießerei BMW



Die Leichtmetallgießerei des BMW-Werks in Landshut hat als einer der Vorreiter die Sandkernfertigung auf das neue umweltschonende Verfahren mit anorganischen Bindern umgestellt. Welche Rolle hat dabei die Werkzeugbaukompetenz von Krämer+Grebe gespielt?

„ Eine flächendeckende Umstellung von organischem auf anorganisches Bindersystem heißt, dass alle neuen Produkte mit der neuen Kerntechnologie sukzessiv entwickelt worden sind. Produktentwicklung ist mit hohem Flexibilitätsbedarf und effizientem Änderungsmanagement während des Produktentstehungsprozesses (PEP) verbunden. Zusätzlich ist eine absolute Zuverlässigkeit bei der Auslieferqualität und bei der Einhaltung von Terminen notwendig. Da die Umstellung nicht rückwärtskompatibel ist, gibt es keine „Back-up“-Lösung – es muss funktionieren.“

Bei Krämer+Grebe wissen wir das alles sehr zu schätzen. Wir arbeiten wirklich gut zusammen. Qualität, Termintreue und eine akzeptable Kostenstruktur – diese Faktoren sind wichtig. Natürlich hat ein hoher Service auch Einfluss auf die Kostenstruktur. Frau Grebe hat hier mit ihrem Team einen goldenen Mittelweg gefunden. „

Als Leiter Innovationsmanagement einer OEM Leichtmetallgießerei gestalten Sie maßgeblich mit an den Gussteilkomponenten der automobilen Zukunft. Welche Anforderungen kommen dabei auf den Werkzeugbau zu und welche Voraussetzungen erfüllt Krämer+Grebe hierbei?

„ In der Vorentwicklung wird mit unfertigen Daten gearbeitet. Wichtig ist die Bereitschaft, beherrschbare Risiken einzugehen und sich pro-aktiv mit Ideen an der Entwicklung zu beteiligen. Wir bei BMW sind sehr änderungsfreudig. Wo wir bislang in Cockpit und Karosserie geschweißt haben, wollen wir künftig großflächige und dünnwandige Bauteile erstellen. Das wird in Druckguss geschehen. Was die Zukunft bringt, wissen wir nicht. Genau deshalb ist die Schnelligkeit, mit der sich K+G auf andere Technologien vorbereitet, ein großer Vorteil. „

Der Werkzeugbauer K+G hat seine Fähigkeiten und das Equipment für den Bau von Druckgussformen permanent verbessert. Wie schätzen Sie die Marktchancen dazu in den kommenden Jahren ein?

„ Da gilt natürlich einiges von dem, was ich gerade gesagt habe. Druckguss ist aber nicht gleich Druckguss. Bei BMW werden alle Motorenkernbauteile in Kokillenguss mit anorganischen Kernen hergestellt. Dass heißt, dass wir die bis jetzt für Kurbelgehäuse eingesetzte Druckgusstechnologie für neuartige Komponenten anpassen werden. Die zukünftigen Bauteile werden großflächige, dünnwandige Strukturbauteile aus Magnesium und Aluminium für Karosserieanwendung sein. Das bedeutet größere Abmessungen der Werkzeuge, dafür aber eine geringere Komplexität. Deshalb wird die Bedeutung eines anwendungsnahen Stützpunktes deutlich steigen, damit im Falle von Reparaturen die Einsatzfähigkeit schnell wieder hergestellt ist.“

Insgesamt ist klar mit einem Wachstum im Bereich der Druckgussformen zu rechnen. Unser Bedarf an Komponenten wird deutlich steigen. „