

IM FOKUS: GESTAMP

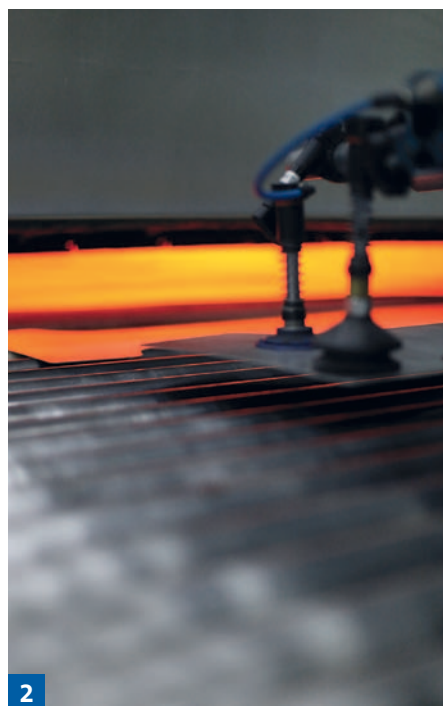
Abspecken – aber sicher

Die Trends in der Automobilindustrie setzen Zulieferer unter Druck. Allein schon bei der Sicherheit muss Leichtbau mit einer hohen Qualität vereinbart werden. Mit einem engen **FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSNETZWERK** ist das kein Problem. Umformspezialist Gestamp macht es vor.



1

1) Bernhard Osburg, Director der Business Unit Body-in-White (Karosserie), setzt auf eine enge Zusammenarbeit der globalen F&E-Zentren.
2) Im Bereich Karosserie wurde die neue Softzone-Technologie für die Warmumformung entwickelt. In einem Fertigungsschritt werden so verschiedene Materialeigenschaften kombiniert.



2

Bilder: Gestamp

In Sachen aktiver und passiver Sicherheit setzen Automobilhersteller neben Sicherheitsgurt und Airbag auf hochentwickelte Assistenzsysteme. Dabei sorgen nicht nur Hightech-Komponenten für eine sichere Fahrt, sondern auch die richtige Karosserie. Die aber muss stabil und leicht sein. Denn die Automobilhersteller achten auf jedes Gramm. Ein Kompromiss, der nicht leicht zu vereinbaren ist.

Der Umformspezialist Gestamp kennt das Problem und setzt einen klaren Fokus in der Entwicklung und Forschung: Schon seit Jahren wird an der Gewichtsreduktion beim Karosseriebau mit einer hohen Sicherheit und Qualität gearbeitet. Das ist der Job von rund 1 000 Mitarbeitern in zwölf F&E-Zentren und 100 Werken auf der ganzen Welt. Dafür investiert Gestamp jährlich einen hohen zweistelligen Millionenbetrag.

Die intensive Arbeit in der Entwicklung lohnt sich. In allen drei Bereichen des spanischen Unternehmens, in der Karosserie (Body-in-White, kurz BiW), im Fahrwerk (Chassis) und in der Mechanik (Mechanism), wurden in den letzten fünf Jahren neue Prozesse erarbeitet.

Anpassungsfähige B-Säule

Im Bereich BiW entwickelte Gestamp die Softzone-Technologie. Hier werden bei crashrelevanten Teilen in einem einzigen Fertigungsschritt verschiedene Materialeigenschaften individuell eingestellt. So zum Beispiel bei der B-Säule. Bestimmte Teile der Säule geben nach, um die Kraft bei einem Aufprall zu absorbieren; andere bleiben hart. Die neue Technologie bietet außerdem Vorteile für OEMs. Bernhard Osburg, Director der Business Unit BiW, erklärt: „Neben dem steigenden Sicherheitsanspruch spart

diese Technologie Gewicht und Kosten. Das sind zwei entscheidende Anforderungen.“ Im Bereich Chassis forschte das Unternehmen in den letzten Jahren weiter am Einsatz hochfester kaltumgeformter Stähle im Fahrwerk. Um auch hier Kosten und Gewicht zu sparen, wird die Prozess- und Methodenplanung noch intensiver in die Bauteilentwicklung integriert. Am Forschungszentrum in Bielefeld, dem größten F&E-Zentrum in diesem Bereich, wird außerdem der Einsatz von Carbonfasern in Fahrwerks- und Strukturbauteilen getestet.

Allgemein arbeiten Gestamps F&E-Zentren, die sich hauptsächlich in Westeuropa befinden, eng mit Einheiten in den USA, Asien oder Brasilien zusammen. Ihr dichtes Entwicklungs- und Forschungsnetz knüpfte die Spanier 2009 mit dem Zukauf des Automobilzulieferers Edscha. 14 neue Standorte und zwei

F&E-Zentren bauten das Produktportfolio von Mechanism extrem aus. Seither entwickelte Edscha ein Motorhaubenscharnier mit aktivem Fußgängerschutz. Bei einem Crash schnellt das Scharnier 80 Millimeter in die Höhe und schafft durch das Anheben der Motorhaube eine Abfederungszone. „Dadurch wird das Risiko von schweren Verletzungen, insbesondere Kopfverletzungen, stark reduziert“, erklärt Osburg. Daneben wurde ein einseitiger Spindeltrieb zum automatischen Öffnen und Schließen der Heckklappe gebaut.

Strategisches Wachstum

2011 baute Gestamp sein Produktportfolio im Bereich Chassis und vor allem in der Warmumformung weiter aus. Mit dem Kauf des „Metal Forming“-Bereichs (Umformtechnik) von ThyssenKrupp wurden 17 Werke und zwei F&E-Zentren übernommen. Die Entwicklungen resultieren vor allem aus der engen und globalen Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Spanier, besonders auch in der Umformtechnik. „Es findet ein kontinuierlicher Austausch zwischen unseren F&E-Einheiten statt. So haben wir einen umfassenden Blick über aktuelle Trends und Entwicklungen“, erklärt Osburg. Auch eine enge Verbindung zum Kunden ist wichtig. „Besonders im frühen Ent-

DAS UNTERNEHMEN IN ZAHLEN

Die Zahlen

Umsatz 2012	5,75 Mrd. Euro	Mitarbeiter weltweit	28 500
Standorte in Deutschland	8 (Umformtechnik, Griwe, Edscha)	Standorte weltweit	90 Standorte in Europa, Asien und Amerika
Website	www.gestamp.com		

Gestamp Automocion im Kurzprofil

Gestamp ist ein spanisches Unternehmen mit Hauptsitz in Madrid. Es entwickelt und forscht für die internationale Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie. Daneben arbeitet Gestamp auch an Erneuerbaren Energien. Der größte Bereich ist die Automocion, der aus drei Sparten besteht: Karosserie (Body-in-White), Fahrwerk (Chassis) und Mechanik (Mechanism).

Technologieportfolio

Warmumformung, Kaltumformung, Rollformen, Hydroformen, Schweißen und Zusammenbau, Patchwork Blanks, Laser-geschweißte Platinen, 3-D Laser-Remote-Schweißen, Zerspanung, Formpressen, Werkzeuge und Automatisierungszubehör

Produktportfolio

Bereich Karosserie: Außenhaut- und Strukturteile (Türen, Seitenwände, A- und B-Säulen); Bereich Fahrwerk: Rahmen-, Lenker-, Träger- und Achstypen, Bereich Mechanik: Scharniere, Pedal Boxen, Handbremsen, angetriebene Systeme und Plastik-Komponenten

wicklungsstadium gilt es, sich als Ansprechpartner zu positionieren und gemeinsam im Rahmen von Co-Development-Projekten den globalen Herausforderungen zu begegnen“, weiß Osburg. So

will Gestamp Partnerschaften in Asien und Amerika weiter vertiefen. Die starke Vernetzung funktioniert: Heute betreut Gestamp viele globale Projekte.

Felicitas Heimann ■

Kommentar von Professor Bernd Gottschalk, AutoValue

Die Neue Heimat hat das Geschäft beflügelt

Es ist gut zwei Jahre her, dass ThyssenKrupp seine Umformtechnik an Gestamp verkauft hat. Zeit, sich zu fragen, wo das Unternehmen nun besser aufgehoben ist. Im TK-Konzern von heute, der selbst noch mitten in der Neuordnung steckt, sind die traditionellen Aktivitäten aus Brackwede oder Ludwigsfeld kaum noch vorstellbar. So schnell geht das! Dabei ist mit dem CEO Egelkamp an der Spitze des Bereichs die personelle Kontinuität sogar noch erhalten geblieben. Gut so. Das spricht für Gestamp.

Die Kunden jedenfalls haben den Eigentümerwechsel nicht bestraft, denn Daimler hat Gestamp Umformtechnik die Lieferantenauszeichnung im Bereich „Chassis“ zuerkannt. Und gerade erst hat BMW einen Großauftrag in Brackwede platziert, der hohe Investitionen am Standort nach sich zieht. So soll für den VW Amarok der komplette Unterbau geliefert werden. Gut für die Mitarbeiter, möchte man meinen. Aber den Aufträgen folgen nicht nur Investitionen, sondern eben auch das Kostensenkungsprogramm „Fit for 2016“, das die Konzernspitze in Madrid verordnet hat. Der Konzernchef fordert „ein Signal der Beschäftigten“, und man ahnt, was gemeint ist: 40

Stundenwoche ohne Lohnausgleich, Wegfall von Pausen im Dreischichtbetrieb, mehr Leiharbeiter, und vieles mehr. Gestamp, das ist inzwischen klar, hat seine Konzern-Aktivitäten deutlicher auf den Bereich Automotive fokussiert als früher ThyssenKrupp. Deren ehemaliger TK-Automotive-Bereich fiel Stück für Stück auseinander.

Eine Fokussierung auf das Auto hilft. Selbst der Betriebsrat sagt, dass man ohne Gestamp die neuen Großaufträge von BMW und Volkswagen nicht erhalten hätte. Die „neue Heimat“ hat das Geschäft also beflügelt. Gestamp gilt in der Industrie als hochkompetent und mit seinen 33 000 Mitarbeitern an 120 Standorten weltweit als „Powerhouse“. Die Unternehmenstochter Umformtechnik wiederum ist heute hochkomplexen Anforderungen ausgesetzt. Das leisten Werke und Mitarbeiter, damals wie heute. Eine gute Rendite gehört aber auch zur Zukunftssicherung von Standorten, speziell im Hochlohnland Deutschland, das immer stärker im Wettbewerb mit anderen steht. Wenn diese Brücke von Leistung und Gegenleistung gebaut und tragfähig ist, sollte sich die Frage erübrigen, ob die neue spanische Heimat eine gute Heimat ist.



Beurteilt exklusiv für AUTOMOBIL PRODUKTION die Lage führender Zulieferer: Bernd Gottschalk, Geschäftsführer AutoValue und ehemaliger VDA-Präsident.