



Modular Line

Anschließen
und läuft
und läuft
und läuft ...

- › leistungsfähige Technologie
- › hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis
- › verlässlich kurze Lieferzeiten
- › kompetente Beratung
- › optimale Dienstleistungen und Services

www.single-temp.de

SINGLE Temperiertechnik GmbH
Ostring 17-19, 73269 Hochdorf, Deutschland
Tel.: +49 7153 30 09-0, Fax: +49 7153 30 09-50
E-Mail: info@single-temp.de

KOLUMNE

Quo vadis, Automobil?

Gedanken zu Veränderungen in der Zuliefererindustrie

Die Kunststoffindustrie hat vom Innovationsmotor Automobilindustrie die letzten Jahrzehnte profitiert. Die ständige Herausforderung nach Neuem und nach Effizienzsteigerungen beflügelte die Kunststoffhersteller, den Maschinenbau und die Kunststoffverarbeiter gleichermaßen. Doch verlieren wir tatsächlich den Vorsprung oder gar Anschluss, wie in zahlreichen Artikeln der Wirtschaftspresse und in Fachreferaten philosophiert wird?

Während in China und in den USA die Elektromobilität mit großen Schritten nach vorn treibt, beschäftigen sich die etablierten europäischen Automobilkonzerne „gefühl“ weiterhin vor allem mit den Verbrennern und der Bewältigung der mit dieser Motorentechnologie verbundenen Probleme und Skandale.

Mit den Begriffen „Hybridtechnik“ wird in erster Linie Toyota und mit „Elektromobilität“ Tesla verbunden – und nicht BMW, trotz i3 und i8. Die deutschen Marken sind hier global gesehen keine Leuchttürme mehr, da Tesla beim E-Auto bezogen auf Reichweiten vorn liegt und dies geschickt durch Medienpräsenz flankiert.

Auch beim „autonomen Fahren“ hat Tesla in Sachen „Sichtbarkeit in der Presse“ die deutschen Anbieter abgehängt. Google und Apple machen durch Konzepte von sich reden, die vor allem die durchgängige Verarbeitung von Daten für den Komfort der Fahrgäste nutzen wird. Die deutschen Marken haben ihre noch im Jahr 2015 vorhandene Vorreiterrolle nicht ausgebaut. Beim Begriff „Autonomes Fahren“ treten Continental und die Lkw-Sparte von Daimler zwar deutlich in Erscheinung. Assistenzsysteme, die Fahrzeuge sicherer machen und fehlende oder zu späte Reaktionen der Fahrer vermeiden, bis hin zu automatischen Einparksystemen, sind durchaus real. Hieran zeigt sich aber auch die Stärke der Europäer: Verbesserung des Bestehenden, Evolution statt Revolution. Beides ist natürlich für die mobile Zukunft nötig.


Die Revolution findet aber im Moment nicht in Europa statt. Die europäischen Autobauer zeigen seit vielen Jahren „Konzeptstudien“, jedoch wagten sie sich viel zu zögerlich an die Umsetzung. Zu reizvoll ist nach



wie vor der Schulterchluss mit der Mineralölindustrie. Die Gefahr, durch andersartige Konsortien abgehängt zu werden, ist real.

Aus meiner Sicht heißt das aber nicht, dass damit für die europäische Kunststoffverarbeitung und ihre globale Vernetzung die Welt zusammenbricht. Vielmehr verändern sich die Kunden und die Anforderungen. Die deutschen Automobilzulieferer sind heute im weltweiten Ranking der Top 10 mit Bosch, Continental und ZF bestens vertreten. Diese Konzerne passen sich der veränderten Situation sehr schnell an und werden den zukünftigen Marken lösungsorientiert weiter dienen – ob diese nun Daimler und VW oder vielleicht eher Tesla und Toyota heißen.

Durch die Verschiebung der Antriebsart vom Verbrennungsmotor zum eher elektrischen Antrieb ändert sich jedoch im Fahrzeug sehr viel. Zahlreiche heute gesetzte Themen wie Medienleitungen und Getriebe werden eine Nebenrolle spielen oder ganz wegfallen. Wichtiger werden die Themen der digitalen Vernetzung und des Komforts. Ob es dabei so viele Unterlieferanten braucht wie heute, ist zu bezweifeln.

Beraterseitig jedenfalls ist spürbar, dass sich immer mehr Unternehmen verstärkt mit weiteren potenziellen Standbeinen auseinandersetzen – und dies nicht nur aus Margengründen. 

Dr.-Ing. Arno Rogalla ist Interim Manager und Unternehmensberater in der Kunststoff verarbeitenden Industrie.

Kontakt: redaktion@k-profi.de