

Automobil-Kongress Fisita: Auf einem Studenten-Kongress wurden erste Kontakte geknüpft

Mobilität ist das zentrale Thema der Autoindustrie

VDI nachrichten, Echterdingen, 19. 9. 08, Fr –

1700 Teilnehmer aus 40 Ländern und 273 Vorträge, das waren die Eckdaten des diesjährigen Kongresses Fisita 2008 in München. Das Motto „The Future of Automobiles and Mobility“ sprach gleich drei entscheidende Punkte an: die Zukunft, das Auto und die Mobilität.

Die Mobilität, gemeint ist vorwiegend die individuelle Mobilität, kann laut Aussage der Veranstalter der Fisita, zu denen auch der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) gehört, auf absehbare Zeit nur mit dem Auto ermöglicht werden. Dass die Zukunft ganz vorn steht, bewies unter anderem der Student Congress, der parallel zum Hauptkongress lief, und natürlich auch dieses Mal die vorgestellten Innovationen.

Mit dem Student Congress wollte die Fisita (Fédération Internationale de Sociétés d'Ingénieurs des Techniques de l'Automobile) den Universitäten eine Plattform bieten, auf der sie sich international präsentieren und Studenten verschiedener Hochschulen miteinander diskutieren konnten. Einige der

jungen Leute stellten eigene Projekte vor, kamen so ins Gespräch mit den Teilnehmern des Kongresses. Es entstanden Kontakte, die bei der späteren Karriereplanung sicher von Vorteil sein können.

Daneben bot die Fisita für junge Ingenieure unter 35 Jahren ein zweiwöchiges Seminar an. Dieses hat eine Woche vor dem eigentlichen Kongress begonnen – mit qualifizierten Führungen durch die Hallen und Labors beispielsweise von Daimler, MAN oder der Technischen Universität München. Die zweite Woche verbrachten die Seminarteilnehmer bei den Kongressveranstaltungen. Das Ziel auch dieses Programms war es, den Kontakt der jungen Ingenieure mit der Automobilindustrie weiter zu fördern und auszubauen.

Thomas Weber, Daimler-Entwicklungsvorstand, vertritt die ernste Meinung, dass dies unbedingt nötig sei, da „die Welt sich in einem Krieg um qualifizierte“ befinde.

Fisita versucht einen Beitrag zu leisten, die Zukunft der Automobilindustrie zu garantieren. Diese Zukunft konnte man zum Teil in den Messehallen begutachten: Ein italienisches Ingenieursteam hat beispielsweise eine Art dreirädriges Motorrad mit Neigetechnik entwickelt, genannt E-Snake (deutsch: „elektrische Schlange“). Mit diesem Gerät sind nicht nur erstaunliche Fahrmanöver möglich: Angetrieben wird es von einem Lithium-Ionen-Akku, der sich einen Teil der abgegebenen Energie beim Bremsen zurückholt, was zu erstaunlichen Reichweiten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h führt. Die dritte Besonderheit ist in den Hinterrädern versteckt, in denen jeweils ein Elektromotor sitzt. Die beiden Aggregate erreichen eine Spitzenleistung von 5 kW bei 650 U/min, das Gesamtgewicht des Prototyps beträgt lediglich 162 kg.

Der Ausblick in die mittelfristige Zu-



Michael Paul, Vizepräsident der ZF Friedrichshafen AG, bemängelt die weltweit unterschiedlichen Umweltstandards. Foto: Fisita



Für Klaus Dräger, Entwicklungsvorstand BMW, ist „individuelle Mobilität ein Hauptelement unserer Gesellschaft“. Foto: Unkel

kunft verstellt nicht den Blick auf die Lösung aktueller Probleme, wozu die Automobilindustrie mit der Fisita 2008 ihren Beitrag leisten will. Das versucht sie zu erreichen, indem „Ingenieuren eine lautere Stimme verschafft wird“. So sieht das zumindest Christoph Huß, der für die nächsten zwei Jahre amtierende Präsident der Fisita.

Zu diesen Problemen gehören die Klimaerwärmung und die daraus resultierende Frage der Möglichkeiten und Notwendigkeiten des Individualverkehrs. BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Dräger fordert, dass „die CO₂-Ausstoß-Minderung nicht nur der Automobilindustrie aufgebürdet“ werden dürfe. Außerdem sei die „individuelle Mobilität ein Hauptelement unse-

rer Gesellschaft“. Damit spricht er aus, was auf der Fisita Konsens zu sein schien: Die Automobilindustrie hat durch neue Technologien auf diesem Gebiet bereits viel erreicht. Es werde aber ein „revolutionäres Konzept benötigt, das mit einer Vielzahl von kleinen Schritten langfristig große Umschwünge ergibt“, so Michael Paul, Vizepräsident der ZF Friedrichshafen AG.

Eines der größten Hindernisse, das die Automobilindustrie überwinden muss, sind die abweichenden Umweltstandards auf den großen Märkten USA, Europa und China. Dadurch ist es sehr viel aufwändiger, neue Technologien zu entwickeln. Dies wird verstärkt durch die gänzlich unterschiedlichen Erwartungen der Kunden auf den ver-

schiedenen Kontinenten. Die US-Amerikaner tendieren immer noch zu großen, hubraumstarken Kleinlastern, auch wenn deren Verkaufszahlen derzeit rückläufig sind, die Europäer verlangen ein Auto mit möglichst geringem Verbrauch und in Asien soll es auf jeden Fall preisgünstig sein. Allerdings zeigt die neuere Entwicklung auf dem USA-Autmarkt, dass sich angesichts steigender Rohstoffpreise die Kundenwünsche schnell ändern können, ganz im Gegensatz zu der vergleichsweise doch eher trägen Autoindustrie mit ihren langen Entwicklungszeiten.

ZF-Vizepräsident Michael Paul spricht auch für seine Kollegen, wenn er die Zulieferer zur beschleunigten Serienreife von Innovationen ins Gespräch bringt. Er ist der Meinung, dass die Zulieferer sinnvollerweise für bestimmte Komponenten ein Standardmodell entwickeln, das dann alle Autohersteller an ihre speziellen Wünsche und Anforderungen anpassen können. Dadurch seien sehr viel Geld und Zeit zu sparen, ein Vorteil, von dem alle profitieren könnten. Dieses Konzept scheint vielversprechend zu sein, denn die jeweilige Markenidentität wird dann vor allem von der individuellen Konfiguration abhängen.

Allein können es die Ingenieure natürlich nicht schaffen: „Um in die richtige Richtung gehen zu können, brauchen wir Unterstützung“, meint Thomas Weber. Gefordert ist also einmal mehr die Politik, die sich für die schon oft beschworenen international einheitlichen Standards einsetzen soll.

DAVID LÖH/BERND-W. KIESSLER
@www.fisita2008.com