

Bilanz des EAC 2013:**Aluminiumeinsatz im Automobil hat weiterhin großes Wachstumspotential**

Düsseldorf, 28.11.2013 - Zukünftige Leichtbaukonzepte im Automobilbau werden ohne den Werkstoff Aluminium nicht realisierbar sein. Darin waren sich die Teilnehmer des 3. European Aluminium Congress 2013 einig. Der Ende November 2013 vom GDA Gesamtverband der Aluminiumindustrie e.V. in Düsseldorf veranstaltete EAC war für Leichtbauexperten aus der internationalen Automobil- und Aluminiumindustrie der Branchen-Treffpunkt des Jahres.

Unter dem Leitthema "Aluminium Automotive Applications – Tomorrow's Design and Sustainable Performance" diskutierten über 200 Experten aus der Halbzeugindustrie, von Automobilzulieferer und OEMs wie Audi, BMW, Daimler, Ford, Honda oder Jaguar sowie Ausrüster aus Anlagenbau oder Oberflächentechnik über neue Entwicklungen von Aluminium im Automobilbau". Auf dem EAC 2013 wurden sowohl die unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten von Aluminium im Fahrzeubau vorgestellt als auch mögliche Weiterentwicklungen, die die Fahrzeuge der Zukunft noch leichter und energieeffizienter werden lassen.

Die Keynotes stellten dar, dass Aluminium im Automobil zu einem unverzichtbaren Werkstoff geworden ist: GDA-Präsident Heinz-Peter Schlüter zeigte in seiner Keynote „Automotive – the key market for the aluminum industry“ auf, dass der Einsatz von Aluminium im Automobil nach wie vor ausgezeichnete Wachstumspotenziale besitzt. „Unser Werkstoff hat den Zenit seiner Entwicklung noch längst nicht erreicht, aber längst unter Beweis gestellt, dass wirkungsvoller Leichtbau im Automobil untrennbar mit dem Werkstoff Aluminium verbunden ist“ sagte Schlüter.

Jürgen Bösselman von der DAIMLER AG - Mercedes-Benz Research and Development beschrieb in seiner Keynote "Body-in-White Lightweight Design at Mercedes-Benz; Effects on the Material and Assembly Concepts by the example of the new S Class" welche Auswirkungen der Karosserieleichtbau bei Mercedes-Benz auf Werkstoff- und Fertigungskonzepte hat.

Die „Ganzheitliche Betrachtung von effizientem Leichtbau“ stand im Mittelpunkt des Vortrags von Jean-Marc Ségaud von der BMW-Leichtmetall Gießerei Landshut. „Der revolutionäre Ansatz von neuartigen Karosseriekonzepten verursacht enorme strukturelle Investitionen im Rohbau. Bei allen Leichtbau-Anstrengungen im Karosseriebau sind die Umsetzbarkeit und deren Konsequenzen in der Gesamtprozesskette zu betrachten. Die evolutive Vorgehensweise der Materialsubstitution ermöglicht die weitere Verwendung von vorhandenen Rohbaustrukturen, schränkt aber das Leichtbaupotenzial ein“, so Jean-Marc Ségauds Fazit.

Michael Lough, Jaguar Land Rover Product Development, stellte „Die Aluminiumarchitektur des Range Rover und Range Rover Sport“ vor. Als erster Geländewagen welt-

weit besitzt der britische Luxusliner eine Vollaluminium-Karosseriestruktur, die deutlich leichter, leistungsfähiger und nachhaltiger als konventionelle Lösungen ist.

Dr. Christoph Haberling, Head of Environmental Products & Materials Technology bei der AUDI AG stellte in seinem Vortrag "Material Choice for Future Cars and its Impact on the Life Cycle Assessment" heraus, welchen Einfluss konsequenter Leichtbau mit modernen Mischbaustrukturen auf die gesamte Ökobilanz von zukünftigen Automobilen hat.

Bild: GDA e.V. / Behrendt & Rausch Fotografie

Ansprechpartner:

Georg Grumm
Information und Kommunikation

Gesamtverband der Aluminiumindustrie e.V.
Phone: + 49 211 47 96 160
E-mail: georg.grumm@aluinfo.de