

BAUKASTEN-STRATEGIE

Liebe Leserin, lieber Leser,

es ist eine Binsenweisheit, dass die Motoren in den vergangenen Jahrzehnten immer komplexer geworden sind und auch aktuell immer komplexer werden. Weitere CO₂-Einsparungen durch Downsizing und Elektrifizierung sowie die Euro-6-Norm für Fahrzeuge mit Dieselmotor – das sind nur einige Stichworte zu den derzeitigen technischen Herausforderungen. Und bei aller innovativen Technik gilt es nach wie vor, auch Kosten und Produktqualität im Blick zu haben.

Wo immer ich mit Fachleuten darüber ins Gespräch komme, fällt schon nach kurzer Zeit der Begriff des Baukastenprinzips als Lösungsansatz. Module, die flexibel kombiniert werden können, schaffen Freiräume für unterschiedliche technische Umsetzungen – frei skalierbar, von minimal bis maximal, vom Basisantrieb bis zum Hightech-Aggregat. Natürlich sind die Anschubinvestitionen für diese Konzepte gewaltig, bedeutet eine Modularisierung in der Regel doch eine komplette Neukonstruktion der Antriebsplattform oder zumindest eine aufwendige Anpassung aller Systeme und Komponenten. Das Sparpotenzial zeigt sich dann aber über die Produktionszeit. Modularität bedeutet hier neben großer Flexibilität auch hohe Stückzahlen, sprich günstige Massenfertigung innovativer Produkte bei hoher Qualität.

Da wundert es nicht, dass besonders die großen Mehrmarken-Hersteller voranpreschen, wie Volkswagen oder General Motors. Das Nachsehen könnten kleinere Hersteller haben, die nicht ausreichend Kapital für eine umfassende Umsetzung des Modulgedankens haben oder die trotz Baukastens keine ausreichend große Ein-

kaufsmacht bilden, um von den prinzipiellen Konzeptvorteilen profitieren zu können. Auch selektive Kooperationen bei einzelnen Projekten, wie sie von einigen Automobilherstellern aus Kostengründen derzeit vorangetrieben werden, erscheinen mir bei konsequenter Umsetzung des Baukastens künftig stark erschwert – zu sehr müsste man von seinen hausinternen Standards wieder abrücken, um mit den Produkten des Kooperationspartners kompatibel zu sein.

Ein Ausweg für die kleineren Marktplayer könnten herstellerübergreifende Modulstrategien sein, die entsprechendes Einkaufsvolumen repräsentieren. Ich empfehle, vorvoreingenommen darüber nachzudenken und sich über unternehmensinternes Hoheitsdenken hinwegzusetzen. Wie ist Ihre Meinung? Schreiben Sie mir diese doch per Mail an Richard.Backhaus@rb-communications.de oder nutzen Sie den Blog unter www.ATZonline.de.

Herzlichst, Ihr

Richard Backhaus

RICHARD BACKHAUS,
Stellvertretender Chefredakteur MTZ
Wiesbaden, 12. Juli 2012



ME
MICRO-EPSILON



HOCHAUFLÖSENDE INFRAROT-KAMERA

- Detektor mit 382 x 288 Pixel
- Messbereich von -20°C bis 1500°C
- Wärmebildaufnahme in Echtzeit mit bis zu 80 Hz
- Sehr gute thermische Empfindlichkeit mit bis zu 40 mK
- Erkennen von kleinsten Objekten im IR-Bild
- Kleinste Kamera in ihrer Klasse (46 x 56 x 90mm³)
Geringes Gewicht inkl. Optik (320 g)



IR-TEMPERATUR SENSOREN

- Messbereiche von -50°C bis 2200°C
- Serie CTlaser mit Laser-Justierung
- Temperaturbeständigkeit bis zu 250°C
- Erfassungszeit 1 ms
- Analog- & Digitalausgänge inkl. Profibus DP
- Spezielle Serien für Glasproduktion, Metallproduktion und Keramikherstellung

www.micro-epsilon.de

MICRO-EPSILON Messtechnik
94496 Ortenburg · Tel. 0 85 42/168-0
info@micro-epsilon.de