

Leichte Autos, leichte Flugzeuge

Werbung für starke Stoffe in der EU-Zentrale

Brüssel. Dass deutlich leichteren Fortbewegungsmitteln die Zukunft gehört – darüber sind sich hier eigentlich alle einig. Dass aber gerade die deutsche Textilindustrie eine Menge dazu beitragen kann, das Gewicht von Autos und Flugzeugen deutlich zu reduzieren: Das dürfte für viele der gut 100 geladenen Gäste denn doch ein echtes Aha-Erlebnis sein.

Und genau darauf hat es die Zukunftsinitiative Textil Nordrhein-Westfalen (ZiTex) an diesem Abend abgesehen, wie Projektleiter Detlef Braun sagt: „In der politischen Wahrnehmung hier in Brüssel wird die Textilindustrie eher stiefmütterlich behandelt – das wirkt sich dann natürlich negativ auf Forschungs- und Förderprogramme aus.“ Also sei die ZiTex zusammen mit der Landeswirtschaftsministerin Christa Thoben auf euro-



Teile aus der Flechtmaschine: So werden bei SGL Kämpfers Stoßfängerträger für ein BMW-Modell gefertigt.

Fotos: Werk, MWME NRW(2)

päischer Ebene angetreten, um zu zeigen, was die Branche für eine „zukunftsweisende Mobilität“ zu bieten hat.

Beispiel 1: Es ist schwarz, es ist rund und es ist ziemlich groß, ein Airbus-Bauteil namens „Druckkalotte“, das den Passagierraum des Flugzeugs nach hinten abschließt. Doch die sechs Meter hohe Struktur wiegt nur 250 Kilo!

„Weiter Weg zur Serienfertigung“

Möglich machen das moderne „Kohlenstofffaserverbundwerkstoffe“ (kurz „CFK“), wie Uwe Wappler erklärt, Werk-



Thomas Gries: „Fertigung von Großserien ist Zukunftsmusik.“

leiter beim Airbus-Zulieferer Saertex Stade. Dieses Material könnte irgendwann auch bei den Rumpff-Segmenten zum Einsatz kommen, schätzt er: „Wer hier die Nase vorn hat, baut in Zukunft die Flugzeuge.“ Bis dahin hätten Forscher und Konstrukteure aber noch gut zu tun – „es ist noch ein weiter Weg zur punktgenauen Serienfertigung“.

Beispiel 2: Dreidimensionale Textilien ergeben schon heute etliche Auto-Teile, die

leichter sind als ihre metallenen Vorgänger. Davon berichtet Professor Thomas Gries, Chef des Instituts für Textiltechnik der RWTH Aachen. So stammen die Stoßfängerträger des BMW M6 aus einer Umflechtmaschine der Firma SGL Kämpfers. Beim BMW M3 wiederum ist das Dach aus faserverstärktem Kunststoff.

Auch Gries betont allerdings: „Automatisierte Großserienproduktion ist noch Zukunftsmusik.“ Die dafür nötigen Taktzahlen seien bei den Fertigungsstraßen für das textilbasierte Material noch nicht erreicht. HOF



Uwe Wappler: „Wer hier die Nase vorn hat, baut in Zukunft die Flugzeuge.“