

Ende der Straße



Dieser Winter hat es uns wieder drastisch gezeigt: Von einem Auto erwarten wir mehr, als nur von A nach B gebracht zu werden. Es soll drinnen auch behaglich warm sein, wenn draußen die Kälte klirrt. Die Maschine hat nicht nur für den Vortrieb zu sorgen, sondern versorgt noch eine Vielzahl elektrischer Verbraucher – Licht, Sitzheizung, Enteisung, Entertainment und anderes mehr. Dass selbst modernen Fahrzeugen hier mitunter zu viel abverlangt wird, wissen die freundlichen Helfer des ADAC nur allzu gut.

Es wäre ein Irrglaube anzunehmen, Elektrofahrzeuge könnten eines Tages unsere heutigen Autos mit Verbrennungsmotor ablösen. Sie werden sich bestenfalls zum brauchbaren Zweitwagen oder reinen Stadtfahrzeug mausern. Darüber hinaus kann der Elektromotor nur als – durchaus sinnvoller – Zusatzantrieb dienen. Auf serientaugliche Wasserstoff-Autos werden wir noch länger warten müssen. Am Prinzip unserer Fortbe-

wegung wird sich so schnell also nichts ändern: Unter der Haube schnurrt weiter ein Verbrennungsmotor, dessen Kraft über eine Vielzahl von Zahnrädern immer kultivierter auf den Asphalt gebracht wird.

In der Automobilbranche sind enorme Umwälzungen im Gange. Eben weil an Benzin und Diesel in absehbarer Zeit kein Weg vorbei

»Weil an Benzin und Diesel in absehbarer Zeit kein Weg vorbei führt, werden die Aggregate mit allen technischen Möglichkeiten optimiert.«

führt, werden die Aggregate mit allen technischen Möglichkeiten optimiert. Ganz vorne rangieren dabei die Senkung des Spritverbrauchs und Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Vielerorts brummt die Produktion von Turboladern, von denen nach Möglichkeit gleich zwei pro Fahrzeug verbaut werden sollen – schließlich will niemand mit einem kleineren Motor künftig später in B ankommen.

Die Bilder vom x-millionsten Käfer, der blumengeschmückt vom Band rollt und dabei so aussieht wie die Millionen zuvor, sind Geschichte. Dutzende von Metern lange Transferstraßen, die über Jahre hinweg die gleichen Teile ausspucken, ebenfalls. Das sind Dinosaurier, auch wenn China die Transferstraße gerade mit langen Reihen menschlicher Helfer statt Roboterarmen neu erfindet. Neben der Produktivität ist heute vor allem Flexibilität gefragt. Unsere Werke brauchen dafür vor allem eines: neue Maschinen. Da wird einem doch warm ums Herz.

Manfred Flohr
Chefredakteur
m.flohr@verlag-henrich.de

TopSolid



Schluss mit halben Sachen!

METAV 2010
23. – 27. Februar Düsseldorf

HALLE 9 STAND D56

Mit TopSolid/Cam von Mieser Software können Sie die ganze Spitzkante der Programmierung moderner CNC-Fräzbearbeitung abdecken. Entschließen Sie sich für eine leistungsstarke Lösung auf Volumensize. Ergänzen Sie mit Funktionen wie Feature-orientierung, automatisierten Prozessen, integrierten Materialmanagement und Maschinensteuerung die Produktivität. Profitieren Sie von schneller und stolischer Programmierung keine Fräsen mit bis zu fünf Achsen einsetzen. Ob im Maschinenbau, Prototypenbau oder Werkzeug- und Formanbau: Bleiben Sie mit TopSolid/Cam auf dem Green.



www.AdeQuateSolutions.com



THE INTEGRATED
CAD/CAM/ERP SOLUTION

www.topsolid.de