

„WIR WOLLEN DIE OEM-DESIGNER INSPIRIEREN“



→ Zur Person

Torsten Förtsch, 45, ist seit Juni 2016 Leiter Forschung & Entwicklung (F&E) der Dr. Schneider Unternehmensgruppe. Er kennt das Unternehmen bereits seit fast 30 Jahren. Förtsch begann seine Laufbahn als technischer Zeichner und hat sich anschließend zum Maschinenbautechniker weitergebildet. Er war im Bereich F&E u.a. tätig als Konstrukteur, Entwickler, Resident Engineer in den USA und Belgien, Gruppenleiter sowie Leiter der Produktentwicklung für nahezu alle internationalen Kunden. Bereits 2014 hatte er neben seiner Funktion als Leiter Produktentwicklung stellvertretend die Leitung F&E inne.

BILD: DR. SCHNEIDER

Die Dr. Schneider Unternehmensgruppe hat mit zwei Innenraumstudien auf sich aufmerksam gemacht, ausgerichtet auf flexible Mobilitätskonzepte und ausgestattet mit Elektronik und Software. Torsten Förtsch, Leiter Forschung und Entwicklung, zum neuen Selbstverständnis des Interieurs-Zulieferers.

- DAS INTERVIEW FÜHRTE CHRISTIAN OTTO -

Dr. Schneider hat auf der IAA 2017 mit der kapazitiven Konsole, kurz „KaKon“, und auf der CES 2018 mit zwei Ablagesystemen für den Rinspeed Snap zukunftsweisende Ansätze präsentiert. Wie viel davon werden wir in der Serie sehen?

Unser Ziel ist es, alle unsere Ansätze kurz- oder langfristig in die Serie zu überführen. Das ist aber abhängig von den OEMs und deren Projekten. Das jeweilige System muss ja zur Fahrzeugklasse usw. passen. Aber wir sind sicher: Das ein oder andere System werden wir in einem Zeitraum von

eineinhalb Jahren in Serie fertigen. Sowohl auf der IAA als auch auf unseren Roadshows bei unseren Kunden haben wir auf diese Ansätze ein sehr positives Feedback erhalten. Und auch wenn nicht alles eins zu eins umgesetzt wird, stecken zukunftsweisende Konzepte dahinter, die wir in die Systeme des OEMs integrieren.

Die KaKon passt für den Premiumbereich im Individualverkehr. Das Ablagesystem wiederum ließe sich sehr gut in neue Mobilitätskonzepten integrieren. Zeigt sich hier die strategische Ausrichtung von

Dr. Schneider, die ganze Breite der Mobilität mit Produkten bedienen zu wollen?

Das ist der Grund, warum wir mit Rinspeed zusammenarbeiten. Wir wollen nicht nur verstehen, wie sich das Fahrzeug verändert, sondern wie sich die Mobilität überhaupt verändert. Zu Themen wie dem autonomen Fahren oder Carsharing wollen wir Antworten bieten. Bei den Produkten im Rinspeed können wir verschiedene Anwendungen in einem Modul darstellen, und die Systeme sind austauschbar – genau das passt zu den neuen Anforderungen. Denn hier sind je nach gewünschter Ausstattung kurzfristig Erweiterungen möglich. Diese Individualisierung – nicht unbedingt nur im Fahrzeug, sondern vor allem in der Mobilität – verfolgen wir intensiv.

Was bedeutet der erwartbar höhere Verschleiß in People Movern für die Materialauswahl?

Hier ist eine höhere Robustheit gefragt. Unsere Abteilung Werkstofftechnik ist immer auf der Suche nach neuen Materialien, die in unserem hauseigenen Labor getestet werden.

Bei der KaKon wurde das Drehrad nicht als Steller, sondern als feststehende Fläche mit Touch-Funktion umgesetzt. Ist es absehbar, dass Drehversteller und Knöpfe künftig keine Rolle mehr spielen?

Auch hier gilt: Es muss zum Hersteller passen. Wo die Touch-Bedienung mit OEMs diskutiert wird, gibt es unterschiedliche Ansätze, unterschiedliche Sichtweisen. Wir versuchen uns da breit aufzustellen. Wir planen bereits erste Konzeptprojekte mit OEMs, um Schalter durch kapazitative Touchflächen zu ersetzen. Das sind klassische Schalter, wie die fürs Licht, in den Türpaneelen oder in den Mittelkonsolen. Bei manchen Schaltern muss man Gesetzesvorgaben beachten, etwa beim Warnblinklichtschalter. Der muss in den verschiedensten Situationen funktionieren – schließlich geht es um Leib und Leben. In zwei bis drei Jahren werden wir weitere Touch-Elemente in den Fahrzeugen sehen. Diese werden sich dann ausweiten auf die größeren Flächen, sodass irgendwann der sehr dominante Dreh-Drücksteller wegfallen kann.

Die KaKon fällt vor allem wegen ihres futuristischen Designs auf. Muss man genau solch neue Designwege gehen, um die OEM-Kunden für sich zu gewinnen?

Wir bei Dr. Schneider haben schon immer den Fokus auf die Gestaltung von Oberflächen gelegt. Somit sind wir auch designgetrieben. Allerdings müssen wir in unseren Mustern eine neutrale Formensprache anwenden, da wir diese einem breiten Kundenstamm anbieten. Doch mit der neuen auffälligen Designanmutung möchten wir den OEMs einen zusätzlichen Impuls geben, wie man einen solchen Ansatz in ihre neuen Konzepte integrieren kann. Wir wollen immer darstellen, wie ein Endprodukt in einer neutralen und gleichzeitig künftigen Designsprache aussehen könnte. Damit verbunden sind die Themen Robustheit, Nachhaltigkeit und Leichtbau.

Übernehmen OEM-Interieurdesigner solche innovativen Vorlagen?

Wir haben nicht die Power, das Design eines OEMs zu verändern. Der hat seine DNA und seine Designphilosophie, die er sukzessive weiterentwickelt. Aber wir versuchen die Designer zu inspirieren und Fragen aufzuwerfen: Was können wir noch an Techno-

logien, an Designebenen und an Modulbauweisen kombinieren?

Für die Herstellung der KaKon, bei der Bauteile bis zu 40 Millimeter tiefgezogen wurden, kamen auch komplett neue Werkzeuge zum Einsatz. Wird dieses Verfahren nun in die Serie überführt?

Wir hatten uns bewusst entschieden, sehr seriennahe Werkzeuge zu bauen. Diese können auch auf Serienmaschinen und in einem Serienprozess laufen. Unser Ziel war es, die Grenzen erkennen zu können. Es ist noch nicht alles perfekt und genau wiederholbar. Aber wir sind mit den Ergebnissen sehr zufrieden und haben gerade intern ein weiteres Projekt namens KaKon 2 gestartet. Es läuft bis Ende des Jahres. Die angesprochenen 40 Millimeter können wir unseren Kunden noch nicht in Serie anbieten. Aber wir sind guter Dinge, bald auch diese extremen Formen in einer großen Produktionszahl darstellen zu können.

Für die KaKon entwickelte Dr. Schneider erstmals die Elektronik und die dazu gehörende Software mit. Fließen diese Fähigkeiten nun in neue Produkte ein? Wie groß könnte künftig der Anteil solch komplexer Systeme am Gesamtportfolio sein?

Die Entwicklung von Hard- und Software im Elektronikbereich wird auch bei uns weiter voranschreiten, und wir werden sie noch stärker in unsere Produkte integrieren. Dabei handelt es sich hauptsächlich um motorisch angetriebene Kinematiken. Eines unserer Ziele lautet, dass etwa 30 Prozent unserer Produkte Elektronik enthalten – von der einfachsten Beleuchtung bis zum Bedienelement mit Funktions- oder intelligenter Beleuchtung.

Die Elektronikabteilung bei Dr. Schneider wird gerade ausgebaut. Wie viele Mitarbeiter hat man schon gewonnen?

Unsere Elektronikabteilung ist in der F&E-Abteilung angesiedelt und umfasst mehr als ein dutzend Mitarbeiter. Alle bringen mehrjährige Erfahrung aus der Unterhaltungs- und Automobilelektronikindustrie mit. Sie können den kompletten Entwicklungsprozess abbilden – angefangen beim Engineering der Hardware und Software bis zum Testing und der Validierung. Viele dieser Entwicklungsthemen werden wir eigenverantwortlich bearbeiten. Wir verstehen das Thema Elektronik und können es mit unserem bisherigen Know-how aus Funktionsteilen und Blenden kombinieren. Im Partnerschaftsverbund werden wir dann die Produktionskette sicherstellen. <

5-7
JUNI
2018

MESSE
ERFURT

Bild: © Deutscher Zukunftspreis 2015



PROF. DR.-ING.
CLAUS EMMELMANN
FRAUNHOFER IPT

„Als einer der Pioniere engagiere ich mich seit 16 Jahren für die erfolgreiche Industrialisierung des 3D-Drucks. Seit diesem Jahr auch als Leiter des Fraunhofer Instituts für additive Produktionstechnologien in Hamburg. Ich schätze den wichtigen Beitrag sehr, den die Rapid.Tech + FabCon 3.D dazu geleistet hat, alle wichtigen Player im 3D-Druck zu vernetzen!“

C. Emmelmann

rapidtech-fabcon.de

MESSE
ERFURT