



Blechtrommler. Im Keller des FSI befindet sich die Anlage für Crash-Tests
LEODOLTER (2)

Blech ist nicht gleich Blech

Autohersteller, die bei ihren Modellen Treibstoff sparen wollen, setzen auf die Karosserie.

Die Fachpresse war sich einig: „erbärmlich“, „atemberaubend schlecht“ oder ganz einfach „versagt“ hieß es in Berichten, als der chinesische Autohersteller Brilliance seine Limousine BS6 zum Crash-Test schickte. Beim deutschen ADAC ist man glatt durchgefallen. Ein Mensch hätte bei einem schweren Unfall kaum eine Überlebenschance gehabt. An der Technischen Universität (TU) Graz weiß man, was es bedeutet, sich auf die Optimierung von Fahrzeugsicherheit zu konzentrieren. Am Frank Stronach Institut (FSI), das von der TU und Magna getragen wird, gibt es dafür eigene Institute.

„Die Karosserie von Autos wird einfach immer wichtiger“, sagt Ralf Kolleck, Vorstand des Instituts für Werkzeugtechnik und spanlose Produktion. Zum einen sei die Karosserie eine der wenigen verbliebenen Möglichkeiten, Treibstoff einzusparen. „Ein Drei-Liter-Auto könnte nie nur durch Einsparungen beim Motor hergestellt werden“, sagt Kolleck. So steht die Forschung und Entwicklung vor einem Dilemma. Die Karosserie muss leichter werden, um ihren Beitrag zur Treibstoffreduktion leisten zu können. Auf der anderen Seite soll sie maximale Sicherheit bei Verkehrsunfällen bieten. Know-how in der Verformungstechnik wird zum Lebensretter. „Am FSI steht die gesamte Prozesskette im Fokus“, sagt Kolleck. Das sei auch für die Ausbildung der Studenten von entscheidender Bedeutung. „Sie erhalten hier einen umfassenden Einblick“. Die Fragestellungen lauten etwa: Was sind mögliche Karosserie-Schwachstellen? Der EDV-gestützten Diagnose folgt das schrittweise Erarbeiten von Verbesserungen.

Die dafür notwendigen Werkzeuge können in den Labors und Werkstätten selbst hergestellt werden. In die Infrastruktur hat Magna rund sechs Millionen Euro investiert.

Bei Magna möchte man mit diesen Investitionen die Bedeutung der Ausbildung unterstreichen. „Das heißt aber nicht, dass alle Absolventen später bei Magna arbeiten müssen“, sagt Markus Tomaschitz von Magna International.

Das FSI ist in die Fakultäten Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften integriert. Ziel ist es, eine Verschmelzung zwischen Technik und Management zu bieten. „Diese Verbindung wird immer wichtiger, Techniker müssen heute auch am Verhandlungstisch überzeugen können“, erklärt Tomaschitz. Neben Grundlagenforschung arbeiten die Studenten an konkreten Projekten im Auftrag international tätiger Unternehmen. Bisher haben rund 2000 Studenten Lehrveranstaltungen am FSI besucht. **MANFRED NEUPER**

WIRTSCHAFT

MONTAG, 27. AUGUST 2007, SEITE 19

Blech ist nicht gleich Blech

Autohersteller, die bei ihren Modellen Treibstoff sparen wollen, setzen auf die Karosserie.

Die Fachpresse war sich einig: „erbärmlich“, „atemberaubend schlecht“ oder ganz einfach „versagt“ hieß es in Berichten, als der chinesische Autohersteller Brilliance seine Limousine BS6 zum Crash-Test schickte. Beim deutschen ADAC ist man glatt durchgefallen. Ein Mensch hätte bei einem schweren Unfall kaum eine Überlebenschance gehabt. An der Technischen Universität (TU) Graz weiß man, was es bedeutet, sich auf die Optimierung von Fahrzeugsicherheit zu konzentrieren. Am Frank Stronach Institut (FSI), das von der TU und Magna getragen wird, gibt es dafür eigene Institute.

„Die Karosserie von Autos wird einfach immer wichtiger“, sagt Ralf Kolleck, Vorstand des Instituts für Werkzeugtechnik und spanlose Produktion. Zum einen sei die Karosserie eine der wenigen verbliebenen Möglichkeiten, Treibstoff einzusparen. „Ein Drei-Liter-Auto könnte nie nur durch Einsparungen beim Motor hergestellt werden“, sagt Kolleck. So steht die Forschung und Entwicklung vor einem Dilemma. Die Karosserie muss leichter werden, um ihren Beitrag zur Treibstoffreduktion leisten zu können. Auf der anderen Seite soll sie maximale Sicherheit bei Verkehrsunfällen bieten. Know-how in der Verformungs-

Blechtrommler. Im Keller des FSI befindet sich die Anlage für Crash-Tests LEODOLTER (2)



DAS FRANK STRONACH INSTITUT (FSI)



Ralf Kolleck, FSI-Institutsvorstand Werkzeugtechnik

Im Sommer 2004 wurde diese in Europa bisher einzigartige Kooperation zwischen Wissenschaft, Ausbildung und Wirtschaft gestartet.

Das FSI (www.tugraz.at) wird von der TU Graz und Magna International getragen. Weitere Partner sind AVL, Böhler, Mahle und Miba.

Es gibt vier Lehrstühle (Fahrzeugtechnik, Fahrzeugsicherheit, Werkzeugtechnik und Production Science). Den Studenten von Maschinenbau, Wirtschaftswissenschaften und den Postgraduates wird auch Management-Ausbildung geboten.

technik wird zum Lebensretter. „Am FSI steht die gesamte Prozesskette im Fokus“, sagt Kolleck. Das sei auch für die Ausbildung der Studenten von entscheidender Bedeutung. „Sie erhalten hier einen umfassenden Einblick“. Die Fragestellungen lauten etwa: Was sind mögliche Karosserie-Schwachstellen? Der EDV-ge-

stützten Diagnose folgt das schrittweise Erarbeiten von Verbesserungen.

Die dafür notwendigen Werkzeuge können in den Labors und Werkstätten selbst hergestellt werden. In die Infrastruktur hat Magna rund sechs Millionen Euro investiert.

Bei Magna möchte man mit

diesen Investitionen die Bedeutung der Ausbildung unterstreichen. „Das heißt aber nicht, dass alle Absolventen später bei Magna arbeiten müssen“, sagt Markus Tomaschitz von Magna International.

Das FSI ist in die Fakultäten Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften integriert. Ziel ist es, eine Verschmelzung zwischen Technik und Management zu bieten. „Diese Verbindung wird immer wichtiger, Techniker müssen heute auch am Verhandlungstisch überzeugen können“, erklärt Tomaschitz. Neben Grundlagenforschung arbeiten die Studenten an konkreten Projekten im Auftrag international tätiger Unternehmen. Bisher haben rund 2000 Studenten Lehrveranstaltungen am FSI besucht. **MANFRED NEUPER**