

In Deutschland verwurzelt

Borbet zählt zu den führenden Herstellern von Leichtmetallrädern. Das Unternehmen ist ein Familienbetrieb und ein Global Player. Wir haben die Produktion „Made in Germany“ besucht.



Fotos: Borbet

Aus dem Sauerland in die Welt: Borbet gibt es seit 1962 und hat heute sieben Produktionsstandorte, fünf in Deutschland.

Seit Februar dieses Jahres agiert Borbet unter der neuen Leitung von CEO Burkhard Plett. Margot Borbet zieht sich aus dem operativen Geschäft zurück und widmet sich zukünftig Vorstandsaufgaben in der Borbet-Stiftung. Auch unter der neuen Leitung bekennt sich das Unternehmen zu seinen sieben Standorten, wovon sich fünf nach wie vor in Deutschland befinden.

Im Laufe der Zeit richtete sich der Fokus von Borbet zunehmend auf die Belieferung von Automobilherstellern. Heute gehen 95 Prozent der Leichtmetallräder direkt an die Auto-

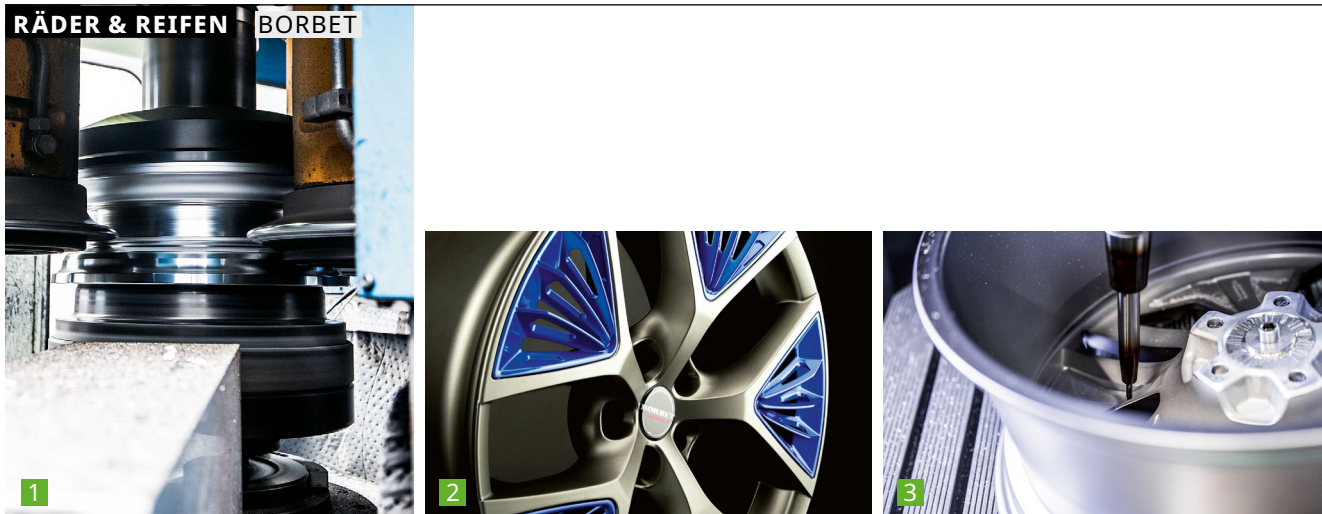
mobilindustrie. „Für uns zählt die Nähe zum Kunden, viele große Automobilmarken sitzen in Deutschland und den direkten Nachbarländern, deshalb sind diese Produktionsstandorte für uns strategisch enorm wichtig“, erklärt Burkhard Plett. Er betont aber auch, dass der Fachhandel weiterhin eine bedeutende Rolle für das Unternehmen spielt.

Klare Neuorientierung

Der Markt ist in den vergangenen Jahren nicht einfacher geworden. Während die Automobilproduktion und

-verkäufe in Europa rückläufig sind, drängen verstärkt Mitbewerber, beispielsweise aus Fernost und Nordafrika, in den Markt. Dazu kommen die derzeit schwierigen Rahmenbedingungen in Deutschland, die die Wettbewerbsfähigkeit belasten. „Wir stehen vor großen Herausforderungen und befinden uns mitten in einer klaren Neuorientierung, um unsere Position als Technologieführer wieder einzunehmen“, so der CEO.

Es ist eine große Aufgabe für die neue Geschäftsführung; schließlich ist der grundsätzliche Herstellungsprozess des Rads nicht kurzfristig ver-



- 1** Nach dem Guss durchlaufen die Räder das „Flow Forming“, bei dem das Felgenbett mittels Drückwalzen verdichtet wird. **2** Mehr Individualität, weniger Luftwiderstand: „Inserts“ dienen als farblicher und aerodynamischer Blickfänger. **3** Mittels „Performance Cut“ wird Material nachträglich entfernt, um damit weiteres Gewicht zu sparen.

änderbar. Die Herausforderung liegt darin, sich von der Masse abzuheben.

„Die Automobilhersteller erwarten, dass wir stetig neue Technologien und Innovationen anbieten und innerhalb der vorgegebenen Bauteileigenschaften wettbewerbsfähig umsetzen. Das gelingt nur mit innovativen Ansätzen, beispielsweise dem Tampondruckverfahren. Hier sind wir Vorreiter, weil wir in der Lage sind, sehr präzise drucken zu können.“ Borbet fertigt heute mehr als 2.000 verschiedene Raddesigns und setzt dabei auf modernste Fertigungs-Technologien mit höchstem Qualitätsanspruch.

Das Thema Nachhaltigkeit beginnt mit dem Einkauf der Rohstoffe aus geprüft nachhaltigen Produktionen und reicht bis zum prozentual anteiligen Einsatz von Sekundärmaterial. „Viele Kunden verlangen bereits, dass ein gewisser Anteil an Sekundärmaterial enthalten ist“, betont Plett.

Dabei handelt es sich zum einen um zugekauftes Material und zum anderen um Aluminium aus den verschiedenen Fertigungsschritten, hauptsächlich in Form von Aluspänen. Ein kleinerer Anteil stammt aus Rohlingen wie Einfahrteilen, die zur Sicherung der Qualitätsstandards benötigt werden.

Modernste Verfahren

Die Materialprüfung beginnt bereits mit einer stichprobenartigen Eingangskontrolle der gelieferten Legie-

rungen. „Im Bereich Entwicklungs-Engineering und Prüffelder sind wir sicherlich eines der führenden Unternehmen. Festigkeitsprüfungen und Untersuchungen des Materialgefüges werden auch schon während der Designphase und Räderentwicklung berücksichtigt“, berichtet der CEO.

In der Gießerei wird das Basisverfahren Niederdruckguss permanent weiterentwickelt, etwa durch unterschiedliche Kühlungstechnologien oder optimierte Angussverfahren. Diese Weiterentwicklungen ermöglichen es, komplexe Räder zu gießen, die mit dem klassischen Niederdruckgussverfahren allein nicht realisiert werden könnten.

„Das Größenwachstum bei den Rädern ist auch für uns eine Herausforderung. Unsere Produktion im Niederdruckguss ist im Standard bis 22 Zoll ausgelegt, einzelne Produktionsstandorte sind oder werden auch auf Räder bis 24 Zoll ausgelegt“, so Plett.

Leicht und stabil

Da bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben vor allem die Reichweite und daher jedes Gramm Gewicht und jeder Prozentpunkt Luftwiderstand eine Rolle spielen, rücken die Themen Gewichtsreduktion und Aerodynamik immer stärker in den Fokus. Durch den Einsatz modernster Verfahren und Materialien erreicht Borbet eine maximale Leichtbauweise, ohne dabei Kompromisse bei der Sicherheit

einzu gehen. Dazu setzt das Unternehmen auf innovative Technologien zur Gewichtsreduktion, beispielsweise Flow Forming, Undercut oder Performance Cut.

Beim Flow-Forming-Verfahren wird das Felgenbett durch Drückwalzen verdichtet, was zu einer geringeren Felgenbettstärke und einem reduzierten Gewicht bei höherer Stabilität führt. Beim Performance Cut werden die Flächen auf der Rückseite der Felge ausgefräst, um bei gleichbleibender Stabilität das Gewicht zu reduzieren. Dies ist insbesondere interessant bei flächigen Rädern zur Verbesserung der Aerodynamik, was wiederum zu Spritersparnissen führen kann.

Zur Optimierung der Aerodynamik gibt es zudem Montageanlagen zum Einbringen von Inserts. Das Undercut-Verfahren verhilft ebenfalls zu weniger Gewicht (weniger ungefederter Masse) bei gleichbleibender Stabilität. Dabei werden die Übergänge zum Felgenbett bearbeitet.

Auch im Bereich Individualisierung hat Borbet eine führende Position. So wurde im Werk in Thüringen ein modernes Druckzentrum errichtet, wo mittels Tampondruck farbliche Akzente gesetzt werden. Im Ringdruckverfahren wird das Felgenhorn hornumgreifend eingefärbt, sodass zahlreiche Farbcombinationen realisiert werden können. Weitere Individualisierungsmöglichkeiten bieten Techniken wie Glanzdrehen, Glanzfräsen oder das Laserverfahren. *Dieter Vähröder*