

Schnitzen am Auto der Zukunft

FAHRZEUGBAU Forscher in Niedersachsen prüfen Verwendungsmöglichkeiten von Holz

Trumpf des Werkstoffes ist seine Nachhaltigkeit. Womöglich ist Holz eine Alternative zum Stahl.

VON HEIKO LOSSIE

HANNOVER – Als Gottlieb Daimler 1885 an seinem „Reitwagen“ werkete und die Ära des Automobils begann, war Holz für den Bau des Vehikels das Material der Wahl. Heute dominiert der Stahl. Doch die hölzernen Motorkutschen könnten eine Renaissance erleben – zumindest was ihren Werkstoff anbelangt. Die Branche tüfelt ernsthaft daran, den Stahl um Holz zu ergänzen. Die am Freitag in Hannover beendete Ligna, die Weltleitmesse der Holzindustrie, lieferte erste Einblicke.

„Wir demonstrieren kurzzeitig, was man machen könnte“, berichtet Volker Thole, Fachbereichsleiter am WKI, ein auf Holzforschung spezialisiertes Fraunhofer-Institut (WKI) in Braunschweig. Für Holz im Autobau sieht der Experte sogar Chancen im tragenden Bereich, dort also, wo der Konkurrent meist Stahl ist. Der Trumpf des Werkstoffes sei seine Nachhaltigkeit, aber auch das Know-How der Holzindustrie.

Das Thema künftige Werkstoffe ist aktueller denn je. Deutschlands meistverkauftes Auto, der VW Golf, wog in seiner ersten Version etwa 800 Kilogramm. Der heutige Golf VII ist 50 Prozent schwerer. Technik, Sicherheit, Luxus und nicht zuletzt mehr Platz fordern Tribut – und das in Zeiten, wo die Abgaswerte der



Ganz aus Holz wie dieser vor einigen Jahren auf der Essen Motor Show gezeigte Ferrari werden Autos wohl nie sein. Forscher prüfen aber Verwendungsmöglichkeiten des Werkstoffes. BILD: DPA

Flotten gesetzlichem Spar-
druck unterliegen. Die Zau-
berformel daher: Weniger Ge-
wicht spart Sprit.

Eine der jüngsten Neue-
rungen für dieses Ziel steht
bei VW im Werk Wolfsburg, ist
groß wie ein Häuschen und
presst Stahl für den neuen
Golf. Die „Warmumformung“
macht Karosserieteile leichter,
lässt sie aber crachsicher. Den
Rohstoff dazu bieten etwa Ar-
celor-Mittal oder Thyssen-
Krupp. Ausgerechnet Buchen-
holz könnte die Lieferungen
der Stahlriesen schon bald er-
gänzen. Ein vom Bundesfor-
schungsministerium bis 2015
gefördertes Projekt lotet der-
zeit die Chancen dafür aus.

Mehrere Firmen, darunter
VW, das WKI und die Uni Kas-

sel arbeiten an dem Projekt.
Zunächst sollen Autoteile aus-
gemacht werden, für die Holz
infrage kommt – und dann
auch gebaut werden. Neben
bestehenden Einsatzchancen
etwa bei der Verkleidung im
Fahrzeuginnenen nennt Thole
die Schweller oder den Seiten-
aufprallschutz der Türen als
denkbare neue Anwendung-
felder. Die Herausforderung
sei es, mit Holzstückchen und
Kleber eine Faserstruktur zu
schaffen, die den gewohnten
steifen Schutz bietet und viel
Aufprallenergie schluckt.

Wer die Angst der Auto-
bauer vor Rost kennt, kann
sich die Gefahr beim Holz
ausmalen: Verrottung. Hoch-
wirksame Imprägnierverfah-
ren gebe es zwar, sagt Thole.

Doch die hätten ihre Kosten
und das Holz müsse am Ende
ja seine Wirtschaftlichkeit be-
weisen. Fern vom Risiko der
Feuchtigkeit könne Holz aber
seinen Trumpf Nachhaltigkeit
ausspielen. „Es ist schließlich
ein nachwachsender Roh-
stoff“, betont Thole.

Die Stahlkonzerne müssten
nun aber keine Konkurrenz
aus Buchenwäldern fürchten.
„Womöglich kommen wir in
dem Projekt auch zu dem
Schluss, dass mit Holz vieles
nicht geht“, meint Thole.
Auch der Projektpartner VW
warnt vor zu viel Euphorie.
Wegen der hohen Anforde-
rungen etwa bei Steifigkeit er-
scheine ein umfangreicher
Holzeinsatz derzeit noch un-
realistisch, heißt es bei VW.