

Das Blech aus Obertshausen

Stählerne Ideen erobern den Automobil-Zuliefermarkt

Es waren schwere Zeiten, in denen Werkmeister und Tüftler Philipp Schroth eine ordentliche Portion Selbstbewusstsein bewies. Aus Ideen zu Stahl und Blech gründete er vor genau 75 Jahren die Firma Herzing+Schroth (H+S), die bis zum diesjährigen Firmenjubiläum zu einem wichtigen Automobilzulieferer gereift ist.

„Damals wie heute ist Stahl als formbares Material die größte Herausforderung für unsere Kerntechnologie der spanlosen Umformtechnik“, sagt der heutige Geschäftsführer und Gründerenkel Steffen Schroth. Ausgangspunkt ist immer der Werkstoff Stahl, der als zwei bis sieben Millimeter starkes Blech auf Stufenpressen, Drückwalzmaschinen, Rollmaschinen und speziellen Stanz- und Lochautomaten verarbeitet wird. „Unsere Schwerpunkte liegen in der Großserienfertigung und den einzelnen Fertigungsstufen mit der Entwicklung der passenden Werkzeugtechnologie“, beschreibt Schroth das Know-how von H+S. Die Werkzeuge werden nach eigenen Standards konstruiert und dann entweder im eigenen Werkzeugbau oder

bei externen Werkzeugbauunternehmen hergestellt. Ergänzt werden die Umformverfahren durch mechanische Bearbeitungsprozesse, wie zum Beispiel Drehen, Laserschweißen, Lackieren oder Spezialverfahren in Vakuumöfen. Spezialisiert hat sich das Team von H+S auf rotationssymmetrische Präzisionsbauteile, die im Motor, Getriebe oder Differenzial von Kraftfahrzeugen eingesetzt werden.

Durch einen individuellen Produktentwicklungsprozess, der sich aus Design, Anwendungstechnik, Herstellung, Erprobung und Serienproduktion zusammensetzt, hat sich H+S zu einem wichtigen Entwicklungspartner für internationale Automobilhersteller wie Daimler, VW, Audi, Ford, Opel, Porsche, Renault und für große Systemzulieferer wie ZF, BorgWarner, LuK, Magna, Haldex entwickelt. Während in der Obertshausener Zentrale die Technologie entwickelt und vertrieben wird, befindet sich mit der Schroth Antriebselemente GmbH im thüringischen Ohrdruf eine reine Produktionsstätte. Neben den beiden automotiven Standorten werden in der Mühlheimer Helica Fördertechnik GmbH Schneckenflügel fürs Bohren, Fördern, Mischen, Dosieren und Zerkleinern entwickelt und gefertigt. Besonders stolz ist Firmeninhaber Schroth auf seine insgesamt rund 500 Mitarbeiter, die einen Jahresumsatz von etwa 65 Millionen Euro erwirtschaften: „Unsere Mitarbeiter stellen unser gesamtes Know-how dar und sind zugleich Motor unserer Innova-



Personalleiter Matthias Krug (l.), Geschäftsführer Steffen Schroth (2.v.l.), Ausbildungsleiter Thomas Link (2.v.r.) und Rudolf Drexler (r.) wollen den Ausbildungsbereich bei Herzing+Schroth weiter ausbauen.

tionen.“ Deutlich wird diese Firmenphilosophie im Bereich Ausbildung. „Derzeit bilden wir in Obertshausen 17 Werkzeugmechaniker, Zerspanungsmechaniker, Mechatroniker, Energieanlagenelektroniker und Maschinenschlosser aus. Bei der Ausbildungsmesse in Mühlheim waren wir im März erstmals beteiligt“, unterstreicht Schroth den gestiegenen Stellenwert der Ausbildung, der noch viel Potenzial berge, und fügt hinzu, dass „auch in Ohrdruf sechs externe Ausbildungen über die Volkshochschule absolviert werden und zahlreiche ehemalige Auszubildende heute in Führungspositionen arbeiten.“

Große Marktchancen ergeben sich durch die Entwicklung neuer Antriebskonzepte. „Doppelkupplungsgetriebe und intelligente Differenziale sind die Schlüsselwörter der Zukunft“, prognostiziert Schroth und sieht seine Entwicklungsabteilung gut vorbereitet: „Für solche Lamellenkupplungen entwickeln wir bereits Gehäuse oder auch Kolben.“ Schon heute beliefert H+S einen amerikanischen und weltweit operierenden Systemlieferanten mit Lamellenträgern für 400.000 Doppelkupplungsgetriebe im Großserieneinsatz. Im Vordergrund aller Neuentwicklung stehen laut Schroth unter anderem die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs durch die Minimierung von Verlustleistungen im Antriebsstrang und durch den Einsatz gewichtsoptimierter Bauteile sowie die Weiterentwicklung der hybriden Antriebskonzepte. „Dafür müssen hochfeste, aber dennoch umformbare Werkstoffe und Fertigungsprozesse entwickelt werden. Mit unserer Spezialisierung auf den zukunfts-trächtigen und recyclingfähigsten Werkstoff Stahl sind wir sehr gut aufgestellt.“

Fotos: Herzing+Schroth

Die Weiterentwicklung von Getriebekomponenten (Lamellenträger) für Anwendungen in Doppelkupplungsgetrieben.



Doppelkupplungsmodul, in dem die Lamellenträger (oben) montiert sind.

Das erste Doppelkupplungsgetriebe in Großserie (DSG von VW).