



FOTOS: MAT

Ingo Bitzer ist Diplom-Maschinenbauer und Geschäftsführer der MAT Transmission Division, zu der u. a. die Gießerei MAT Foundries Europe GmbH im saarländischen Neunkirchen gehört.

„Die letzte Meile wird noch lange nicht vollelektrisch funktionieren“

Ingo Bitzer ist neuer Geschäftsführer der MAT Transmission Division, einer Tochter der US-amerikanischen Gießereigruppe MAT Foundry Group Ltd. mit Gießerei und Bearbeitungsunternehmen in Europa und den USA. Im Verlaufe seiner Laufbahn war der gelernte Maschinenbauer in internationalen Positionen in Indien, Portugal und Japan und zuletzt als Geschäftsführer von Feinguss Blank in Riedlingen tätig. Im GIESSEREI-Gespräch nimmt Bitzer Stellung zur Elektromobilität, den coronabedingten Einbrüchen bei MAT sowie zur Zukunft des Eisengusses.

Sehr geehrter Herr Bitzer, Sie haben für viele Jahre die Blank-Gruppe in Riedlingen geleitet. Aktuelle Station Ihrer Karriere ist seit Anfang des Jahres die Gießerei- und Bearbeitungsgruppe MAT Foundry Group. Wie kam es zu dem Wechsel?

Die Unternehmensgruppe Blank hat sich in den letzten Jahren zu einem kompetenten Entwicklungspartner der internationalen Automobilindustrie für Fertigungskomponenten entwickelt. Die Kombination von Guss, mechanischer Bearbeitung und der Montage von Feinguss-Komponenten erreicht aber nur einen sehr begrenzten Kundenbedarf. Man könnte auch von einer Nischenanwendung sprechen. Dies auf Komponenten des Eisengusses zu

übertragen und in Applikationen der Antriebs- sowie Motorentechnik auszuweiten, ist die Herausforderung und Faszination, die mich im Rahmen der MAT Foundry Group begeistert.

Welche Gießereien und Bearbeitungsstandorte unterstehen Ihnen jetzt?

Die MAT Transmission Division, deren Geschäftsführung ich zum Januar 2020 übernommen habe, ist eine Business Unit der MAT Foundry Group Ltd. und vereint die Gießerei MAT Foundries Europe GmbH in Neunkirchen im Saarland und die Bearbeitungsstandorte MAT Machining Europe GmbH im hessischen Immenhausen, Präzisionstechnik Resources Altenburg GmbH im thüringi-

schen Altenburg, Schmidt Automotive GmbH im baden-württembergischen Westhausen-Lippach und im brandenburgischen Eberswalde sowie den amerikanischen Bearbeitungsstandort in Auburn, Alabama.

Kurz nach Ihrem Dienstantritt kam es im März zum Lockdown wegen der Corona-Pandemie. Wie gehen Sie mit der Situation an den Ihnen unterstellten Standorten um?

Zum Glück konnte und kann ich mich in dieser doch extremen Situation sehr auf mein Managementteam an den Standorten verlassen. Dank unserer modern aufgestellten IT-Infrastruktur konnten wir faktisch über Nacht viele Mitarbeiterinnen



Neben der Gießerei in Neunkirchen gehören noch eine Reihe von Bearbeitungsstandorten zur MAT Transmission Division.

MAT Holdings Inc. und MAT Foundry Group Ltd.

Mit Sitz in Poole (Großbritannien) ist die MAT Foundry Group Ltd. eine Tochtergesellschaft der mit Hauptsitz in Long Grove (Illinois/USA) ansässigen MAT Holdings Inc., die weltweit auf drei Kontinenten einen Jahresumsatz von ca. 2 Milliarden US-Dollar erwirtschaftet und über 16 000 Mitarbeiter beschäftigt.

Die MAT Foundry Group Ltd. ist mit weltweit sieben Gießereien, elf Standorten zur mechanischen Bearbeitung und einem Jahresumsatz von mehr als 500 Millionen Euro ein führender Hersteller von Produkten für die Automobilindustrie. Mit der Unterstützung von etwa 3000 Mitarbeitern werden jährlich 360 000 Tonnen mechanisch bearbeiteter Stahl- sowie Grau- und Sphäroguss für führende OEMs und Tier-1-Unternehmen der Branche produziert.

Den Kern des Unternehmens MAT macht die Produktion von Bremssscheiben in Tschechien und England sowie von Bremsbelagträgern u. a. durch die Frictiongroup in den USA aus. Im Gießereibereich richtet MAT sein Geschäft schon seit vielen Jahren auf die Antriebstechnik aus, sprich auf Differenzialgetriebe. Neu dazugekommen ist Schmidt Automotive aus Westhausen-Lippach. Schmidt Automotive konzentriert sich auf die Fertigung hochkomplexer Antriebs- und Verbrennungsmotorenbaugruppen und ist auf die Fertigung von Auswuchtmodulen, Nockenwellen, Ausgleichswellen und Zahnrädern spezialisiert.

und Mitarbeiter von zu Hause aus arbeiten lassen. Wir haben sofort regelmäßige Videokonferenzen und Abstimmungstermine des Managementteams der MAT Transmission Division vereinbart, die wir auch heute noch täglich durchführen.

Trotz Lockdown und einem Auftragsrückgang von teilweise bis zu 90 Prozent haben wir unsere Kundenverantwortung wahrnehmen können und die Belieferung sichergestellt. Wie die meisten deutschen Unternehmen haben wir die Möglichkeit der Kurzarbeit genutzt und werden diese – soweit nötig – auch weiterhin nutzen, um in dieser schwierigen Lage die wirtschaftliche Situation zu überwinden. Dank der guten und globalen Aufstellung der MAT-Gruppe konnten wir bisher Schwankungen in den einzelnen Bereichen gut ausgleichen. Allerdings ist die Gesamtexposition unseres Unternehmens zum Automotive-Bereich bei uns sehr hoch und das macht uns das Leben aktuell nicht leicht.

Sie sagten ja, dass sich trotz Rückgang um teils 90 Prozent die Lage nun wieder ausgeglichen hat. Wie ist die Situation aktuell?

Wir hatten zwei Standorte, die im April tatsächlich nur 10 Prozent der Budgetwerte erreicht haben. Nach aktuellen Zahlen sind wir hier wieder bei 70, 80 Prozent angelangt – weit höher als wir erwartet haben. Wir sind aber vorsichtig. Es handelt sich voraussichtlich um einen Rückstau beim Bedarf, der jetzt aufläuft, weil die Fördermöglichkeiten durch das Konjunkturpaket feststehen.

Wie beurteilen Sie das Konjunkturpaket der Bundesregierung?

Die durch die Bundesregierung beschlossenen Konjunkturpakete zur Unterstützung der Wirtschaft kommen in unserer Realität nicht zu 100 Prozent an. Wir können lange nicht alle Lohnkosten auffangen und auch bei der Liquiditätshilfe aus dem Sonderprogramm der KfW gibt es sehr große Unterschiede zwischen dem, was auf politischer Ebene beschlossen wurde und faktisch durch die jeweiligen Finanzpartner umgesetzt werden kann.

MAT hat sich für das Thema Eisenguss in der Vergangenheit immer stark gemacht. Ihre Position hierzu?

Das Thema Eisenguss, insbesondere im Umfeld von Deutschland und Europa, ist seit Jahren stark umkämpft. Es herrschen deutliche Überkapazitäten im Markt und die Verfahren sowie die Produkte geraten dadurch immer stärker unter Druck. Fir-

men, die erfolgreich in diesem Bereich sein wollen, müssen somit eine Erhöhung der Wertschöpfung erreichen, sei dies durch Ausweitung der mechanischen Bearbeitung oder Montage und Integration in Gesamtbaugruppen.

MAT verfolgt dies seit Jahren sehr erfolgreich an verschiedenen Standorten weltweit und kann somit komplette Fertigungskomponenten aus einer Hand anbieten. Dabei kommt uns insbesondere die komplette Integration der Herstellverfahren in Abstimmung mit den Anforderungen an die Bauteile der Kunden zugute. Auch in Richtung additiver Fertigungsverfahren ist in den letzten Jahren vieles passiert, jedoch wird die Effizienz des Eisengusses für Großserien nicht schlagbar sein.

Wie stellt sich die Integration in Gesamtbaugruppen, also die sogenannte Funktionsintegration, bei MAT dar?

Bearbeitung von Fahrzeugbauteilen in der MAT Machining Europe GmbH im hessischen Immenhausen.



Wenn man als Entwicklungspartner Fertigungskomponenten anbieten kann, sollte man diese Kompetenzen auch aufbauen. Dann geht es nicht nur darum, wer die Kilos, also den Guss bereitstellen darf. Diese Gesamtintegration über Fertigungskomponenten wird künftig für alle Produkte wichtig sein. Dazu gehören Baugruppenmontage, Einzelteilbearbeitung und Rohteilherstellung, wobei wir intern hauptsächlich Guss fertigen, extern aber auch Schmiedeteile dazukaufen. Ich nenne Ihnen ein Beispiel: Wir bearbeiten derzeit Getriebe an zwei Standorten und wollen die Fertigung nun in Richtung Montage weiterentwickeln. Über die unterschiedlichen Standorte können wir Kernkompetenzen, etwa Fügen oder Schweißen, einbringen und so schlussendlich Fertigungskomponenten montieren.

Um hier die richtige Balance zu finden, ist es für mich als neuer Geschäftsführer wichtig, schnell die Kernkompetenzen des eigenen Hauses zu erkennen.

Stichwort E-Mobilität: Mittlerweile macht sich Tesla mit seiner Gigafactory in Berlin/Brandenburg für Europa startklar und VW startet im September mit der Markteinführung des ID3. Wie reagiert MAT Europe auf die Entwicklungen im Bereich E-Mobilität?

Ein Schwerpunkt der MAT Transmission Division ist der Getriebebereich, insbesondere die Produktion von Differenzialgehäusen. Diese kommen sowohl in elektrisch angetriebenen Fahrzeugen als auch bei Hybridfahrzeugen und Verbrennungsmotoren zum Einsatz. Unser Portfolio umfasst außerdem die Produktion von Komponenten für Bremssysteme. Auch Bremsen werden nach wie vor in allen Bereichen benötigt.

Die Technologie der Hybridfahrzeuge ist nach wie vor auf dem Vormarsch, eine Technik, die meiner Einschätzung nach noch längerfristig auf dem Markt vertreten sein wird.

Auch der Commercial Vehicle-Bereich, sprich: die Nutzfahrzeuge, werden noch längere Zeit nicht über batterieelektrische Fahrzeuge abgedeckt werden können. Es gibt hier noch keine vernünftigen Elektro- oder Hybridansätze. Auch in diesem Bereich ist MAT sowohl von der Bremsen-, als auch von der Getriebe- und Motorenseite sehr gut aufgestellt. Die letzte Meile wird noch lange nicht vollelektrisch funktionieren.

Wo genau liegen bei einem Eisengießer wie Ihnen weitere Potenziale im Bereich E-Mobilität?

Einiges habe ich ja schon aufgezählt. Wir sind jetzt schon bei den elektrifizierten



Einfüllen von Gusseisen mit Kugelgraphit in eine Vergießeinrichtung in der MAT Gießerei in Neunkirchen. Zur MAT Foundry Group gehören weltweit sieben Gießereien.

Plattformen dabei, etwa beim E-Golf. Das Getriebe – also sozusagen die Hardware – ist eigentlich beim E-Fahrzeug nicht so anders wie beim Verbrenner. Wir fertigen Differenzialgetriebe für den E-Golf und den E-up, der momentan in aller Munde ist, weil er von der Kaufprämie am meisten profitieren kann. Die Getriebe sind etwas mehr in Richtung Drehmoment und weiteren Bedürfnissen des Elektromotors ausgerichtet. Allerdings wird die Komplexität bei E-Motoren geringer und der Eisenguss ist für den Einsatz im Elektromotor angesichts der Notwendigkeit zum Leichtbau nicht gerade prädestiniert. Heute wie in der Vergangenheit gibt es aber weiterhin die Möglichkeit, sich mit einem modernen Gussteil erfolgreich einzubringen.

Hat der reine Verbrenner ausgedient?

Ich komme ja selber aus der Verbrennerwelt. Feinguss Blank hatte sehr viel mit Turbomotoren zu tun, bei denen es in den letzten zehn Jahren einen starken Boom gab. Ein hoch aufgeladener effizienter Dieselmotor bringt auf der Langstrecke weiterhin Vorteile gegenüber elektrisch angetriebenen Fahrzeugen oder dem Hybrid. Der Teil, der die Vielfahrer anbelangt, wird demnach noch sehr lange auch durch Verbrenner gedeckt werden.

Wie stehen Sie zur Additiven Fertigung?

Wir haben viele Untersuchungen durchgeführt, was das Thema additive Verfahren angeht. Diese Verfahren werden ihre Daseinsberechtigung haben. Sobald es aber um die Serienfertigung geht, wird man an den Gießverfahren nicht vorbeikommen. Bei der additiven Fertigung handelt es sich daher für mich um ein ergänzendes Verfahren, das nicht in Konkurrenz zum Gießen steht.

Wie schätzen Sie die weitere Entwicklung der Coronakrise ein und wie sind die MAT-Standorte gerüstet, wenn die Krise andauern sollte?

Wenn man die weltweite Situation betrachtet, können wir froh sein, dass die COVID-19-Pandemie in Deutschland bislang die Menschen, die Wirtschaft und – aus unserer Sicht – die deutschen MAT-Standorte nicht so stark betroffen hat wie befürchtet. Durch mehrere redundante Standorte in unterschiedlichen Bundesländern sind wir auch für die noch kommende schwierige Zeit gut gerüstet und werden weiterhin unsere Kundenverantwortung erfüllen. Dennoch dürfen wir den Corona-Virus nicht auf die leichte Schulter nehmen. Er wird uns sicher noch lange Zeit begleiten.

Der Wechsel von der Feinguss- in die Gusseisenwelt ist in gewisser Hinsicht eine Gratwanderung. Wie haben Sie ihn wahrgenommen und wie schätzen Sie die Zukunft ein?

Für mich als Newcomer in der Gusseisenwelt gilt es zunächst einmal bei Themen, mit denen ich betroffen bin, zuzuhören und auch Neues zuzulassen. Ich habe bei meinem jetzigen Wechsel wahrgenommen, dass es einen stark vorbestimmten Status quo gibt. Und das Gießen ist ja auch eines der ältesten Verfahren überhaupt. Ich glaube nicht, dass diese Verfahren irgendwann ausgedient haben. Es liegt aber an uns, was wir daraus machen. Wir sollten pragmatisch und flexibel in die Zukunft gehen. Die Uhr kann nicht mehr zurückgedreht werden. Wir müssen schauen, was wir können und was wir wollen.

www.matfoundrygroup.com