



Die richtige Balance von „Form, Fit and Function“ beim NX-Einsatz im Interieurbereich

Umfassende Unterstützung bei der Entwicklung mechatronischer Systeme (rechts)



„NX als Investition in die Zukunft verstehen“

Die Migration von Catia V5 auf NX ist etwas ganz Besonderes, meint Andreas Schäfer, Senior Director Marketing bei Siemens PLM Software, im Gespräch mit der Redaktion.



Bild: Siemens

Herr Schäfer, welchen Stellenwert misst Siemens PLM Software dem Daimler-Projekt „PLM 2015“ bei?

Wir sind sehr froh und natürlich auch stolz, Daimler von unseren Lösungen überzeugt zu haben. In der Tat, es ist ein immens wichtiges Projekt, dem unser Management bis hinauf zum Vorstand sehr große Aufmerksamkeit schenkt. Sie müssen wissen, dass Daimler ebenso ein wichtiger Kunde für andere Lösungen aus dem Hause Siemens ist. Auch auf Seiten von Daimler wird das Projekt als strategisch eingestuft. Trotz des Umfangs von „PLM 2015“ und der ambitionierten Zielsetzung ist das Projekt „in time, in budget“ und liegt vor dem ursprünglichen Zeitplan. Es wurden bereits viele Milestones erreicht und Erfolge erzielt, und seit diesem Jahr geht es mit Vollgas, nämlich dem weltweiten NX-Rollout in den vier Geschäftsbereichen (Mercedes-Benz Cars, Vans, Daimler Truck und Buses) in Richtung Zielgerade.

Eine enge Beziehung zu Daimler hat ja bereits zuvor durch die weltweite Smaragd-Installation sowie die breitgefächerte Nutzung von JT bestanden.

Doch ist der Charakter dieser aktuellen Zusammenarbeit anders. Denn bei der Einführung von NX war von Anfang an klar, dass es für Daimler kein hauseigenes NX geben würde, so wie bei Smaragd, das

eine durch Daimler angepasste Version von Teamcenter ist. Jeder Verbesserungswunsch für NX, der uns von Daimler ins Stammbuch geschrieben wird, wird, nach dem er in unseren Produkten umgesetzt wurde, auch allen anderen Kunden zur Verfügung gestellt. Wir nutzen also auch dieses wichtige Feedback im Rahmen unserer strategischen Entwicklungskooperation, um die NX-Stärken im Automobilbereich kontinuierlich weiterzuentwickeln. Übrigens attestieren uns auch andere Automotive-OEMs wie GM, Fiat, Chrysler, Nissan, Mazda und andere, dass NX sehr stabil und performant läuft und sich leicht und günstig anpassen lässt.

Natürlich gibt es einige NX Add-ons für Daimler-spezifische Prozesse, spezielle Bibliotheken, wie ein harmonisiertes Startpart. Zulieferer können nähere Informationen dazu über das Daimler „SupplierPortal & Engineering Service“ mit Verlinkung auf unsere Web-Seite abrufen. Hierzu gehören auch Trainings, die in enger Abstimmung mit Daimler geboten werden.

Wer gibt nun im Markt den Takt bei der Umstellung auf ein neues Release vor? Zuvor hatten sich andere große NX Kunden bei der Einführung eines neuen Releases ganz schön Zeit gelassen. Das ist durchaus richtig, insbesondere im Falle der Einbindung in große internationale Konzerne. Daimler indes hat sich einen sehr



Bilder: Siemens PLM Software

ambitionierten Zeitplan verordnet und adaptiert die neuen Releases sehr schnell, wobei die neuen Versionen dennoch sehr detailliert getestet werden. Mit anderen Worten, man geht hier sehr professionell vor.

So wie es aussieht und mehrfach vom Kunden kommuniziert wurde, gelingt es, bereits Ende März 2015 die vollständige Umstellung auf NX abzuschließen. Dies ist eine enorme Leistung, wenn man bedenkt, dass andere Konzerne für die Ablösung einer unternehmensweit im Einsatz befindlichen Software gut zehn Jahre ansetzen. PLM 2015 jedoch sieht eine Frist von weniger als fünf Jahren vor. Und wir sprechen dabei von insgesamt 6 000 Anwendern.

Wie lange hat es beim aktuellen Release von NX gedauert?

Wir haben beispielsweise NX 9.0.1 im Februar dieses Jahres auf den Markt gebracht, und bereits im Juni wurde diese Version bei Daimler produktiv geschaltet. Aktuell ist der Einsatz von NX 9.0.2 geplant. Wir reden also folglich von Monaten und nicht mehr wie früher von ein bis zwei Jahren.

Welche Besonderheiten gibt es im Siemens-PLM-Portfolio für die Automobilindustrie insgesamt?

Zum einen ist es die moderne, sehr stabil laufende, aber auch flexible Systemarchitektur von NX. Bei uns gibt es keine Systembrüche zwischen verschiedenen Releases. So lassen sich beispielsweise Daten von zehn oder fünfzehn Jahre alten NX-Versionen in der aktuellen Version ohne Probleme aufrufen.

Des Weiteren haben wir stets großen Wert auf hybride Modellierung und Methodik gelegt. Bei der Modellierung bietet NX verschiedene Wege an: Es wird nicht strikt zwischen Volumenkörpern und Flächen unterschieden; wir sprechen von Solid Bodies oder Sheet Bodies, die mit ähnlichen Verfahren erzeugt werden können. Mit NX und der Synchronous Technology kann der Anwender – je nach Use-Case – das Beste beider Welten nutzen und so die Power des parametergetriebenen Feature-Modelings mit der Geschwindigkeit und Flexibilität historienfreien Modellierens kombinieren. So werden beispielsweise auch beim historienfreien Modellieren die Arbeitsschritte ausreichend im Modell dokumentiert, um spätere Änderungen zu erleichtern. Eine weitere Stärke von NX ist der performante Umgang mit großen

Baugruppen und die Möglichkeit, durchgängige Prozessketten für die Automobilindustrie umzusetzen. Wissensbasierte Templates dürfen in der Aufzählung natürlich auch nicht fehlen. Auch die sehr leistungsfähigen Simulationswerkzeuge unterstützen unsere Kunden beim Engineering. Hier haben uns der Merger mit SDRC und die Übernahme von I-Deas sehr geholfen. Diese CAE-Stärken haben wir auf die performante NX-Plattform portiert und dafür viel Lob erhalten – etwa mit NX Motion für die Mehrkörpersimulation, bei der zum Beispiel die Gelenkkkräfte komplexer Kinematiken ermittelt werden, die als realistische Grundlage für FEM-Berechnungen dienen können.

Wie ist es um die CAM-Anbindung bestellt?

NX ist ja gerade für die durchgängige CAD/CAM-Anbindung einschließlich Werkzeug- und Formenbau bekannt. Daimler setzt zum Beispiel auf diese Durchgängigkeit im Betriebsmittel- und Vorrichtungsbau. Dort wird die Assoziativität zwischen Bauteil und Werkzeug genutzt. Hier ist man mit NX bereits heute sehr weit, wie gerade im Juli das Auto-Supplier-Seminar in Bremen mit zwei Keynote-Beiträgen des dortigen Daimler-Werks eindrucksvoll gezeigt hat.

Welche Bedeutung messen Sie JT bei?

Eine sehr große, schließlich ist NX sehr eng mit JT verzahnt. JT-Daten können in NX importiert und beispielsweise über die Synchronous Technology bearbeitet werden – und natürlich auch leicht exportiert werden, um dieses wichtige ISO Format in Downstream-Prozessen zu verwenden.

Welche Botschaft an die Zulieferer haben Sie?

Zusammenfassend sind wir natürlich sehr stolz, dass schon viele große OEM-Kunden von Catia nach NX gewechselt sind. In Zusammenarbeit mit Daimler haben wir in allen Domänen die typischen Anwendungsfälle analysiert und drei Funktionsumfänge für NX zusammengeschnürt. Hierzu gehören ein sogenanntes Entry Bundle, ein Engineering Bundle und ein Advanced Engineering Bundle. Ergänzend dazu steht ein Teamcenter Client Bundle zur Verfügung.

Das Entry Bundle ist eine sehr umfangreiche Einstiegslösung, die die Freiformflächen-Modellierung, das Arbeiten mit PMIs, die Baugruppen-Modellierung, Blechteil-Erzeugung, Zeichnungsableitung und Renderings erlaubt – inklusive diverser Schnittstellen, versteht sich.

Und welchen Funktionsumfang hat das Engineering Bundle?

Zum einen natürlich jenen, den die Einstiegslösung aufweist. Hinzu kommen spezielle Funktionen für die Fahrzeugentwicklung, etwa für den effektiven Umgang mit sehr komplexen Baugruppen oder für die Modellierung von ästhetisch sehr anspruchsvollen Freiformflächen. Das Advanced Engineering Bundle bietet darüber hinaus neben prozessspezifischen Spezialfunktionen für den Karosseriebau zusätzliche Module für Schweißbaugruppen, Verkabelungen, Leitungen und Advanced Simulation für anspruchsvolle FEM-Berechnungen einschließlich NX Nastran.

Diese drei Software-Pakete gibt es jeweils in zwei Ausprägungen: einmal in einer ausschließlichen Variante für Daimler-Projekte und einmal in einer allgemeinen Automobilzulieferer-Version. Letztere ist für Zulieferer interessant, die für andere OEMs wie Opel, Nissan oder Fiat arbeiten. Die Preisgestaltung ist sehr attraktiv, weil sie wesentlich günstiger sind, als wenn man den jeweiligen Funktionsumfang in Form von Einzelmodulen erwirbt. Dabei haben wir sehr auf eine transparente Lizenzpolitik geachtet, die wir gemeinsam mit unserem Kunden erarbeitet haben.

Vielen Dank für die Stellungnahme!

Interview: BERNHARD D. VALNION