




Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Hamburg University of Applied Sciences



Master of Science
Fahrzeugbau



SIE WOLLEN NOCH TIEFER IN DEN FAHRZEUGBAU EINSTEIGEN? WILLKOMMEN IN HAMBURG!

Sie haben in Ihrem Bachelor- oder Diplomstudium die Grundlagen des Fahrzeugbaus oder eines vergleichbaren Studiengangs erworben und wollen nun mehr davon? Schauen Sie sich die nächsten Seiten an – Sie werden merken, dass Sie bei uns an der richtigen Adresse sind.

Die Fahrzeugindustrie ist und bleibt einer der wichtigsten und innovativsten Industriezweige – nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Die Nachfrage nach individueller Mobilität steigt nach wie vor und verlangt nach immer neuen Konzepten. Deshalb ist es unerlässlich, dass die Absolventinnen und Absolventen dieses Studiengangs nicht nur den Stand der Technik beherrschen. Sie müssen vor allem in die Lage versetzt werden, nach neuen Lösungen zu suchen und ressourcenschonende,

kostengünstige, aber dennoch kreative und spannende Produkte zu entwickeln.

Das Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau der HAW Hamburg geht auf die im Jahr 1896 gegründete Wagenbauerschule zurück. Was nützt Ihnen diese Tradition? Wir verfügen aufgrund unserer großen Zahl von Absolventinnen und Absolventen über ein hervorragendes Netzwerk in allen Positionen und Bereichen der Automobilindustrie. Werden Sie Teil dieses Netzwerks. Unsere Lehrenden kommen aus der Praxis. Sie waren zum größten Teil lange Jahre in der Automobilindustrie tätig, bevor sie an unsere Hochschule kamen.

Der Studienort Hamburg ist unvergleichlich und bietet Ihnen neben dem Studium eine Vielzahl von Freizeitmöglichkeiten. Unser Campus liegt direkt im Herzen Ham-

burgs. Die HAW Hamburg ist mit ca. 16 500 Studierenden die drittgrößte Fachhochschule Deutschlands. Die Fakultät Technik und Informatik ist mit ca. 160 Professorinnen und Professoren und knapp 6000 Studierenden größer als manche andere Hochschule. Das Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau kann mit seinen 45 Professorinnen und Professoren ein sehr gutes Betreuungsverhältnis für die ca. 1400 Studierenden im Bachelorstudiengang und die ca. 250 Studierenden im Masterstudiengang bieten. Doch Größe ist kein Selbstzweck! Neben der Qualität unserer Ausbildung und der Fachkompetenz unserer Lehrenden ist die Nähe zwischen Lehrenden und Lernenden entscheidend – und die wird uns in unseren Studiengangevaluationen von den Studierenden immer wieder bescheinigt.



INHALT

Aufgrund der Bedeutung des Studiengangs Fahrzeugbau für den Automobilstandort Deutschland wurde dem Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau eine Übergangsquote vom Bachelorstudium in das Masterstudium von 70 % eingeräumt, sodass auch für exzellente Studierende anderer Hochschulen gute Chancen bestehen, einen Studienplatz bei uns zu erhalten.

Mit dem erfolgreichen Abschluss des Masterstudiums erhalten Sie den akademischen Grad Master of Science (M. Sc.). Sie verfügen damit über eine hervorragende Voraussetzung für Ihren Berufseinstieg in die Automobil- und Zulieferindustrie. Darüber hinaus haben Sie bei Interesse und Eignung die Möglichkeit, eine Promotion an Ihr Studium anzuschließen.

- 4 Was erwartet Sie?
- 6 Pflichtmodule und übergreifende Wahlpflichtmodule
- 10 Wahlpflichtmodule Antrieb und Fahrwerk
- 13 Wahlpflichtmodule Karosserieentwicklung
- 16 Was bietet der Abschluss?
- 17 Zulassungsvoraussetzungen
- 18 Kontakte und Adressen

WAS ERWARTET SIE?

Unser Studiengang besteht aus zwei Phasen. In der ersten Phase haben Sie innerhalb von zwei Studiensemestern die Möglichkeit, Ihr Wissen über die Fahrzeugtechnik in Vorlesungen und Laboren zu vertiefen. Im dritten Studiensemester fertigen Sie Ihre Abschlussarbeit (Master Thesis) an. Dies findet in der Regel in einem Unternehmen der Automobilindustrie oder in einem unserer Forschungsprojekte statt.

Vorlesungsphase

In der zweisemestrigen Vorlesungsphase belegen Sie mindestens zehn Module mit jeweils vier Semesterwochenstunden und sechs Credit Points (CP). Drei Pflichtmodule sind Ihnen vorgegeben und mindestens sie-

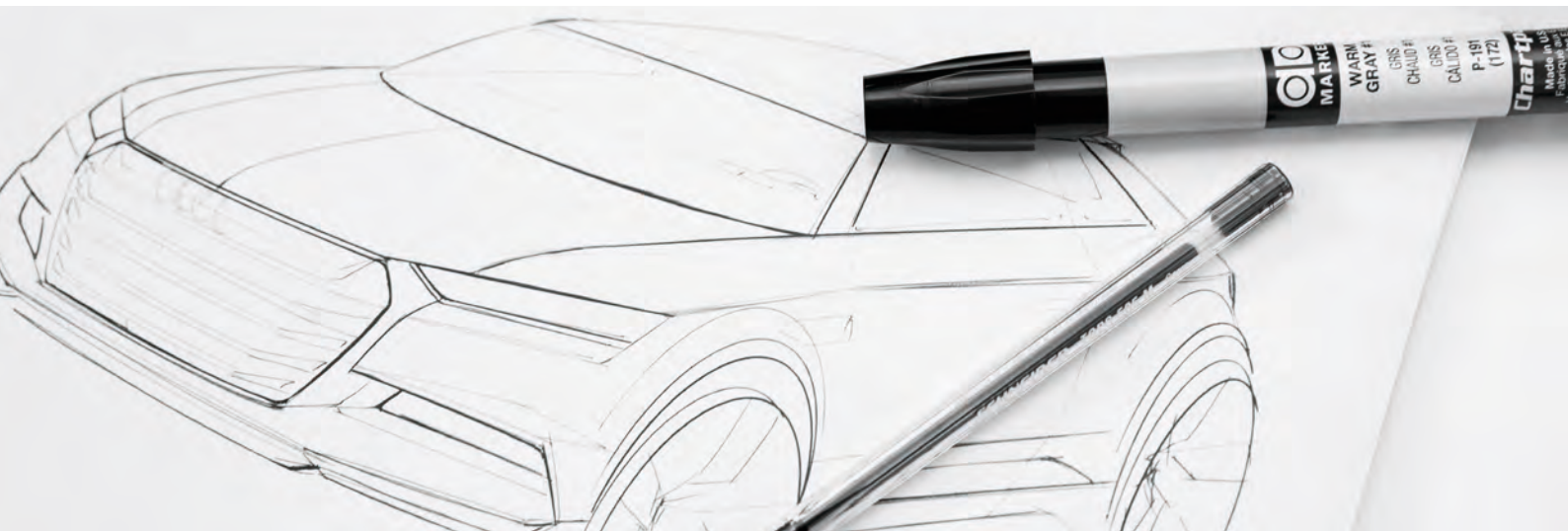
ben weitere Wahlpflichtmodule können Sie aus zwei umfangreichen Katalogen auswählen. Sie haben dabei die Möglichkeit, Ihren Masterabschluss in der Vertiefungsrichtung Antrieb und Fahrwerk, in der Vertiefungsrichtung Karosserieentwicklung oder übergreifend ohne Vertiefung zu erhalten. Es bestehen also viele Wahlmöglichkeiten zur Gestaltung Ihres Masterstudiums.

Die Inhalte der Module orientieren sich neben den ingenieurwissenschaftlichen Grundlagen am Produktentstehungsprozess eines Kraftfahrzeugs. Unsere Lehrenden verfügen über ein breites Fachwissen, die meisten kommen aus einer verantwortungsvollen Position bei den Automobilherstellern oder Zulieferbetrieben. Die studienbegleitenden Aufgaben stammen in der Regel

direkt aus der Automobilindustrie und folgen den Anregungen der Fahrzeughersteller und -zulieferer.

Abschlussarbeit (Master Thesis)

In dieser Phase fertigen Sie innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten Ihre Master Thesis an. Die Professorinnen und Professoren sind bei der Vermittlung der Aufgabenstellung wie auch beim Finden eines späteren Arbeitsplatzes in der Industrie behilflich. Es gibt aber auch sehr spannende Forschungsprojekte, in die Sie sich mit Ihrer Abschlussarbeit einbringen können.





PFLICHTMODULE UND ÜBERGREIFENDE WAHLPFLICHTMODULE

Im Folgenden werden unsere Module kurz inhaltlich beschrieben. Für weitergehende Informationen finden Sie auf unserer Website das Modulhandbuch sowie die Prüfungs- und Studienordnung zu diesem Studiengang (www.haw-hamburg.de/ti-ff/studium).

Pflichtmodule

Systems Engineering

An Beispielen aus der Automobilindustrie bietet diese Lehrveranstaltung eine Einführung in Denkweisen und Methoden für die anforderungsgerechte Entwicklung komplexer Systeme. Im begleitenden

Teamprojekt werden Verhalten und Struktur eines Fahrzeugsystems analysiert und mit der disziplinneutralen Systemmodellierungssprache SysML beschrieben.

Management in der Produktentwicklung

Diese Vorlesung beschäftigt sich mit quantitativen Verfahren zur Beurteilung von Managementmethoden, mit persönlichkeitspsychologischen Aspekten der Personalauswahl in der Entwicklungsteambildung und mit quantitativen Methoden des Zeitmanagements.

Projekt im Master

Das Projekt beinhaltet das selbstständige Bearbeiten einer konstruktiven, experimentellen oder theoretischen Aufgabe in der Fahrzeugtechnik, wobei erhöhte Anforderungen an den Einsatz wissenschaftlicher Methoden und die Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse gestellt werden.

Aus den folgenden Katalogen der übergreifenden Wahlpflichtmodule und der schwerpunktspezifischen Wahlpflichtmodule müssen jeweils mindestens zwei Module ausgewählt werden.

Pflichtmodule und übergreifende Wahlpflichtmodule	1. u. 2. Semester		3. Semester	
	SWS	CP	SWS	CP
Systems Engineering	4	6		
Management in der Produktentwicklung	4	6		
Projekt im Master	4	6		
Wahlpflichtmodul 1	4	6		
Wahlpflichtmodul 2	4	6		
Wahlpflichtmodul 3	4	6		
Wahlpflichtmodul 4	4	6		
Wahlpflichtmodul 5	4	6		
Wahlpflichtmodul 6	4	6		
Wahlpflichtmodul 7	4	6		
Master Thesis				30
Summe	40	60		30



**Schwerpunktübergreifende
Wahlpflichtmodule im
Studiengang Fahrzeugbau**

	SWS	CP
Akustik	4	6
Klimatisierung	4	6
Berechnung von Faserverbundwerkstoffen	4	6
Fertigungstechnologie für Faserverbundwerkstoffe	4	6
Computational Fluid Dynamics	4	6
Fahrzeugaerodynamik	4	6
Betriebsfestigkeit im Fahrzeugbau	4	6
Strukturoptimierung	4	6
Mehrkörper- und Struktur- dynamik im Fahrzeug- und Flugzeugbau	4	6

Übergreifende Wahlpflichtmodule

Akustik

Der akustische Komfort und der Sound eines Fahrzeugs sind Eigenschaften, die vom Fahrer und den Fahrzeuginsassen direkt erlebt werden und den Gesamteindruck des Fahrzeugs stark prägen. Aus diesem Grund wird seitens der Automobilindustrie bei der Fahrzeugentwicklung sehr viel Aufwand betrieben, um dem Fahrzeug einen charakteristischen und angenehmen Sound zu geben. Diese Vorlesung führt in die Grundlagen der Akustik ein und vermittelt erste Einblicke in die Fahrzeugakustik.

Klimatisierung

Fahrzeuge sind aufgrund der Komfortansprüche heute im Regelfall mit Klimaanlage ausgestattet. Im Hinblick auf die Herausforderungen der Elektromobilität gehen die Aufgaben der Klimatisierung zukünftig weit über das Maß der Fahrzeugasträumkonditionierung hinaus und bilden eine Einheit mit dem Thermomanagement. Ausgehend von den Behaglichkeitsparametern und den meteorologischen Randbedingungen sowie den Kenntnissen über das Verhalten feuchter Luft sind die zu kompensierenden Lasten zu bestimmen und die notwendigen Auslegungsparameter für Klimaanlage zu definieren.



Berechnung von Faserverbundwerkstoffen

In diesem Modul werden die Grundlagen der nicht linearen Strukturberechnung behandelt. Eine Einführung in zwei numerische Methoden der Mechanik (FEM, Ritz-Verfahren) bildet die Basis zur Veranschaulichung der Theorie anhand einfacher Beispiele. Einen Schwerpunkt bildet die Schubdeformationstheorie erster Ordnung. Sie dient zur Berechnung von Querschubspannungen und ermöglicht eine genaue Festigkeitsvorhersage für geschichtete Flächentragwerke.

Fertigungstechnologie für Faserverbundwerkstoffe

Die Eigenschaften von Faserverbundbauteilen sind untrennbar mit den jeweiligen Herstellungsverfahren verbunden. Die Vorlesung Fertigungstechnologie für Faserverbundwerkstoffe gibt einen Einblick in die wesentlichen Verfahren zur Herstellung von Faserverbundwerkstoffen. Im Labor zu

dieser Vorlesung können die Studierenden ausgewählte Verfahren auch praktisch kennenlernen. Insbesondere werden hier die Autoklavtechnik und das Injektionsverfahren demonstriert.

Computational Fluid Dynamics

Die computergestützte Strömungssimulation ist neben dem experimentellen Versuchswesen eine sowohl im industriellen Umfeld als auch in der Forschung etablierte Methode zur Berechnung und Beurteilung von Strömungsvorgängen. Gegenstand der Vorlesung sind die Grundlagen der computergestützten Strömungssimulation. Ausgehend von den fluiddynamischen Grundgleichungen werden Diskretisierungsverfahren, Lösungsverfahren für algebraische Gleichungssysteme, die Gittergenerierung, die Turbulenzmodellierung, Randbedingungen und die parallelisierte Strömungssimulation behandelt. Die praktische Umsetzung der einzelnen Verfahren erfolgt in Übungen mit einer kommerziellen Simulationssoftware.

Fahrzeugaerodynamik

Was sagt der c_w -Wert eines Fahrzeugs eigentlich aus? Ist ein Vollheckfahrzeug aerodynamisch schlechter als ein „Fast Back“? Wie werden Windkanalversuche durchgeführt? Welche Auswirkungen hat die Aerodynamik auf die Fahrleistungen? Diese und andere Themen sind Gegenstand der Fahrzeugaerodynamik.

Betriebsfestigkeit im Fahrzeugbau

Das Fach Betriebsfestigkeit behandelt die allgemeinen Grundlagen zur Strukturauslegung von dynamisch beanspruchten Bauteilen und Fahrzeugen. Dabei werden die theoretischen Grundlagen und Fachbegriffe, aber auch die in der Praxis relevanten Verfahren behandelt. Die Studierenden sind damit in der Lage, die Betriebsfestigkeit von einfachen technischen Strukturen zu bestimmen.

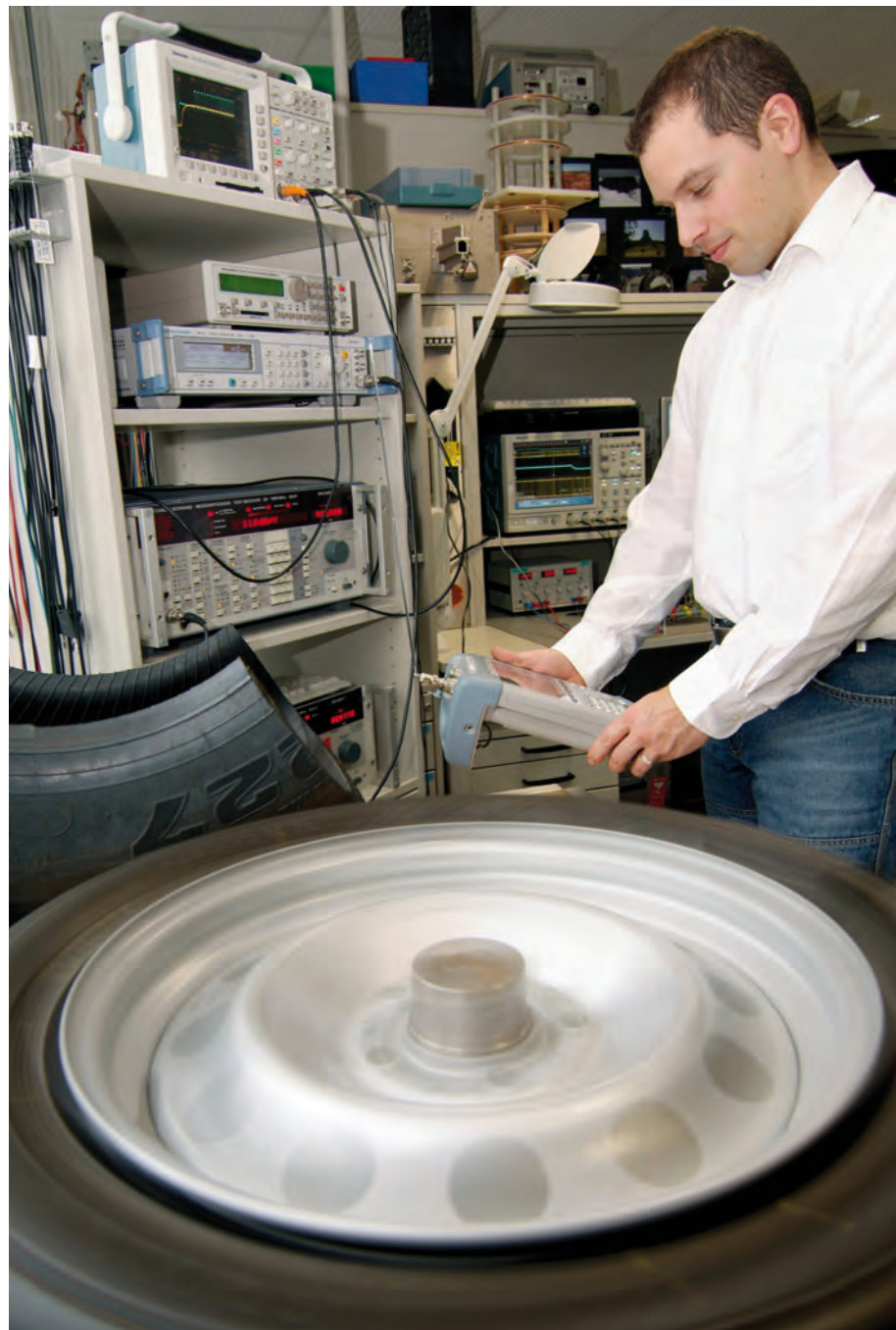


Strukturoptimierung

Die Vorlesung führt in die Methoden der angewandten Strukturoptimierung für die „bestmögliche“ Auslegung und (Form-) Gestaltung mechanischer Strukturen ein. Wichtige Aspekte sind eine geeignete Strukturmodellbildung, eine robuste Optimierungsmodellbeschreibung sowie ein effektiver Einsatz mathematischer Optimierungsalgorithmen. Ausgewählte Problemstellungen werden rechnergestützt bearbeitet und in Form eigenständig durchgeführter Projekte untersucht.

Mehrkörper- und Strukturodynamik im Fahrzeug- und Flugzeugbau

Wie alle technischen Systeme sind auch Fahrzeuge und Flugzeuge Schwingungen unterworfen, deren Auswirkungen bei Entwicklung, Konstruktion, Betrieb und Instandhaltung zu berücksichtigen sind. Hierzu müssen die Schwingungen einerseits richtig analysiert und beurteilt und andererseits durch geeignete Maßnahmen gezielt beeinflusst oder sogar unterdrückt werden. Deshalb werden Methoden der Schwingungsanalyse vermittelt, mit denen ein Schwingungsproblem lokalisiert, identifiziert und beurteilt werden kann. Darüber hinaus werden die grundlegenden Phänomene linearer und ausgewählter nicht linearer Schwingungssysteme sowie die infrage kommenden Maßnahmen zur Vermeidung oder Bekämpfung unerwünschter Schwingungen erläutert. Die jeweils zur Veranschaulichung herangezogenen Beispiele werden dabei mit numerischen Hilfsmitteln behandelt.



WAHLPFLICHTMODULE ANTRIEB UND FAHRWERK

Dieser Studienschwerpunkt behandelt zwei für das Fahrgefühl des Fahrzeugs maßgeblich verantwortliche Aspekte.

Der Antrieb, d. h. der Motor und das Getriebe, muss den Zielkonflikt zwischen den Kundenanforderungen an die Längsbeschleunigung und der Bereitstellung der dafür erforderlichen Energie bewältigen, unabhängig davon, ob die Energie durch fossile Brennstoffe oder über alternative Konzepte bereitgestellt wird.

Das Fahrwerk ist entscheidend verantwortlich für die Fahrsicherheit, den Fahrkomfort und die Fahrdynamik eines Fahrzeugs. Je nach Markt und Marktsegment können hierfür sehr unterschiedliche Konstruktionen und Abstimmungen erforderlich sein.

Zunehmend erhalten die Kunden die Möglichkeit, ihr Fahrzeug per Knopfdruck mit einer sportlichen, einer komfortablen oder einer energieschonenden Charakteristik zu versehen. Aus dieser steigenden Vernetzung zwischen Antrieb und Fahrwerk ergibt sich eine Vielzahl von Aufgaben in der Konstruktion, der Berechnung und der Abstimmung – einer der spannendsten Arbeitsplätze in der Fahrzeugindustrie.

Empfohlene Wahlpflichtmodule für den Studienschwerpunkt Antrieb und Fahrwerk

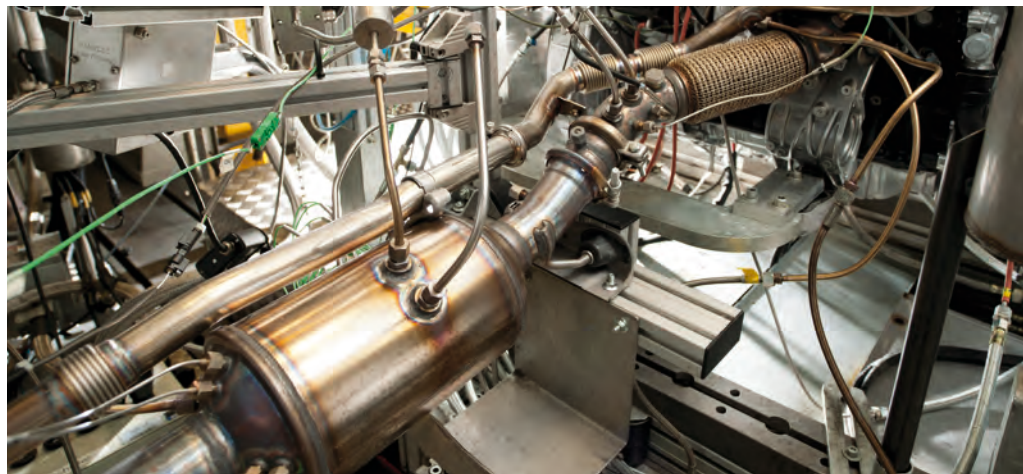
	SWS	CP
Aktive Systeme in der Fahrwerktechnik	4	6
Simulation in der Fahrwerktechnik	4	6
Versuchstechnik im Fahrwerk mit Labor	4	6
Motormanagement und Applikation	4	6
Statistische Versuchsplanung (DoE) und Simulation	4	6
Alternative Antriebe und Kraftstoffe	4	6

Aktive Systeme in der Fahrwerktechnik

In fast allen Fahrzeugsegmenten sind heute aktive Fahrwerksysteme zu finden. Anhand aktueller Beispiele wird vermittelt, was bei der Entwicklung eines solchen mechatronischen Systems beachten werden muss, wie die einzelnen Systeme vernetzt werden und welche Aufgaben sie in den Fahrzeugen übernehmen.

Simulation in der Fahrwerktechnik

Eine Fahrzeugentwicklung ohne Simulation ist heute nicht mehr vorstellbar. Anhand kommerzieller Simulationssoftware lernen Sie, was bei der virtuellen Fahrwerkentwicklung von der Modellbildung bis zur Interpretation der Ergebnisse zu beachten ist und welche Fragestellungen Simulation lösen kann und welche nicht.





- ▲ Im Fahrzeuglabor testen die Studierenden selbst das Fahrverhalten bei verschiedenen Manövern.

◀ Motorenprüfstand im Fahrzeuglabor.

Für Messungen am Fahrzeug und an Komponenten steht ein vielseitig ausgestattetes Fahrzeuglabor zur Verfügung. ▶



Versuchstechnik im Fahrwerk mit Labor

Nach einer kurzen Einweisung in die Prüfstand- und Messtechnik führen die Studierenden in Kleingruppen eigenständig Versuche im Bereich der Fahrwerktechnik durch. Sie gewinnen dadurch nicht nur Kenntnisse der Versuchsdurchführung und -auswertung und der Möglichkeiten und Grenzen moderner Prüfstand- und Messtechnik, sondern erlangen auch vertiefte Einsicht in die jeweiligen Themengebiete der Versuche.

Motormanagement und Applikation

Die Vorlesung ermöglicht den Studierenden, sich einen Überblick über das Motormanagement und dessen komplexe, miteinander verknüpfte Funktionen zu erarbeiten. Zusätzlich werden die wichtigsten Applikationstätigkeiten vermittelt und an konkreten Anwendungsfällen aus der Praxis angewendet.

Statistische Versuchsplanung (DoE) und Simulation

Gegenstand dieser Vorlesung sind die Grundlagen der statistischen Versuchsplanung und die Anwendung in der Erstellung von Versuchsplänen und in der

Modellbildung. Zusätzlich wird an praktischen Beispielen der Einsatz der statistischen Versuchsplanung im Applikationsprozess geübt.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe

In diesem Modul werden die Studierenden befähigt, das Potenzial von alternativen Kraftstoffen im Verbrennungsmotor und von alternativen Antriebskonzepten in Straßenfahrzeugen zu erkennen und die unterschiedlichen Antriebskonzepte in verschiedenen Fachgebieten in der komplexen Einheit Fahrzeugantrieb zu analysieren und zu bewerten.



WAHLPFLICHTMODULE KAROSSERIEENTWICKLUNG

Der Studienschwerpunkt Karosserieentwicklung fokussiert den Produktentwicklungsprozess. Der Bedarf an Karosseriebauingenieurinnen und -ingenieuren in der Automobilindustrie ist sehr groß. Unsere Absolventinnen und Absolventen kommen besonders in der frühen Phase der Automobilentwicklung, z. B. im Design-Engineering, im Package oder in der Konzeptentwicklung, zum Einsatz. Die drei Kerngebiete Fahrzeugdesign, Karosseriekonstruktion und Strukturauslegung bzw. -berechnung prägen den Schwerpunkt.

Aktuelle Systeme und Komponenten

In dieser Vorlesungsreihe halten wöchentlich wechselnde Referenten aus der Industrie Vorträge zu vorher festgelegten Themen. In den Vorträgen werden aktuelle Fragestellungen aus der Karosserietechnik behandelt. Den Studierenden bietet sich so die Möglichkeit, die erworbenen Grundkenntnisse zu vertiefen und praktische Anwendungen kennenzulernen.

Strak (Vertiefung)

Von der Designidee zur technisch und ästhetisch perfektionierten Sichtflächendefinition: In einer Projektarbeit werden der Aufbau und die ganzheitliche Gestaltung des Exterieurs und Interieurs mit ICEM Surf erlernt. Dabei wird der Flächenaufbau mit Formfindung, Proportionen, Licht- und Krümmungsverläufen, Visualisierung und Entwicklungsprozesssteuerung anhand praxisnaher Aufgaben durchgeführt.



Empfohlene Wahlpflichtmodule für den Studienschwerpunkt Karosserieentwicklung

	SWS	CP
Aktuelle Systeme und Komponenten	4	6
Strak (Vertiefung)	4	6
Karosseriekonzepte und Fahrzeuginterieur	4	6
Simulationsbasierte Karosserieentwicklung	4	6
Konstruktion von Baugruppen der Karosserie mit verteilten Aufgabenstellungen	4	6
Package und Ergonomie	4	6

Karosseriekonzepte und Fahrzeuginterieur

Mit der Entwicklung eines Fahrzeugkonzepts werden Aufbauart und Konzepte für Karosserie und Interieur mit ihren möglichen Alternativen analysiert und bewertet. Anforderungen von Design, Ergonomie, Markt, Herstellung, Materialien, Gewicht, Aerodynamik, Funktion und Sicherheit werden dabei in ihren Einflüssen auf die Fahrzeugeigenschaften einbezogen.

Simulationsbasierte Karosserieentwicklung

Numerische CAE-Methoden wie die Finite-Elemente-Methode (FEM) sind ein wesentlicher Bestandteil des Karosserieentwicklungsprozesses. In dieser Lehrver-

anstaltung werden die Kenntnisse über Simulationsmethoden für unterschiedliche Anwendungsfelder wie Statik, Dynamik, Crash, Akustik oder Fertigungssimulation sowohl theoretisch als auch in der praktischen Anwendung vertieft. Hierzu wird ein aufwendigeres Simulationsprojekt aus dem Karosserieentwicklungsprozess selbst bearbeitet.

Konstruktion von Baugruppen der Karosserie mit verteilten Aufgabenstellungen

In diesem Seminar werden in enger Zusammenarbeit mit der Automobilindustrie Konstruktions- und Entwicklungsmethoden systematisiert und optimiert. An aktuellen Aufgabenstellungen werden in Teams von

vier bis acht Studierenden Fragestellungen wie z. B. die Interaktion zwischen Berechnung und Konstruktion bei der Auslegung einer Pkw-Dachstruktur aus Faserverbundwerkstoffen mit dem Ziel der Verbesserung des Produktentwicklungsprozesses untersucht.

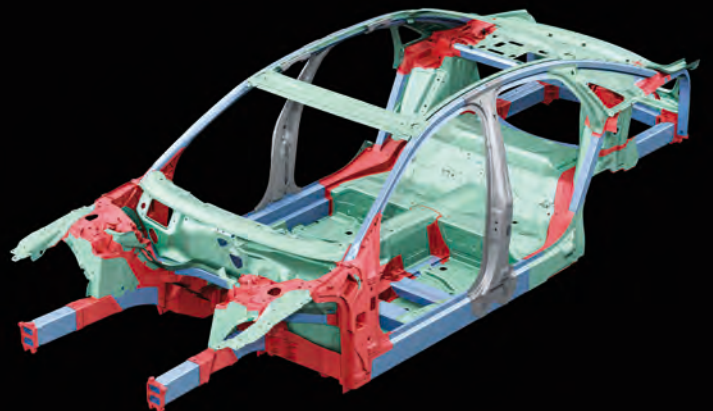
Package und Ergonomie

Ausgehend von Fahrzeugeigenschaften als Zieldefinition wird ein Gesamtfahrzeugkonzept wettbewerbsorientiert um den Menschen herum entworfen. In einer Projektarbeit werden Fahrzeugarchitektur, Funktionen und Maßkonzept festgelegt und mit den Bauräumen für einen optimalen Sitz-, Bedien-, Sicht- und Nutzkomfort dimensioniert sowie Zielkonflikte gelöst.





- ▲ Die renommierte Lehre der Karosserieentwicklung an der HAW wird im Masterstudiengang u. a. durch das Class-A-Surfacing ergänzt.



WAS BIETET DER ABSCHLUSS?

Die Berufsaussichten unserer Absolventinnen und Absolventen sind hervorragend. Deutschland ist ein Land des Automobils, gerade mit dem Masterabschluss haben Sie besonders gute Aussichten, einen Arbeitsplatz bei den attraktivsten Arbeitgebern der Automobilindustrie zu finden.

Allein im Bereich Karosseriekonstruktion steht in Deutschland den jährlich ca. 80 Absolventinnen und Absolventen ein Angebot von ca. 1500 Arbeitsplätzen zur Verfügung. Die Chancen stehen damit gut, die Hochschule bereits mit einem Arbeitsvertrag zu verlassen.

Im Folgenden sind nur einige der möglichen Einsatzorte für unsere Absolventinnen und Absolventen bei den Fahrzeugherstellern, Lieferanten und Dienstleistern der Automobilindustrie genannt:

Übergreifend

- › Versuchsingenieure/-ingenieurinnen (Erprobungsfahrten und Prüfstandtests in der Komponenten- oder Gesamtfahrzeugentwicklung)
- › Berechnungs- und Simulationsingenieure/-ingenieurinnen (z. B. Betriebsfestigkeit, Crash, Fahrdynamik)
- › Verantwortliche für Fahrzeugsicherheit (Fahrzeugabsicherung für gesetzliche Anforderungen, Entwicklung der aktiven und passiven Sicherheit)
- › Projekt- und Teilprojektleitung in der Fahrzeugentwicklung

Schwerpunkt Antrieb und Fahrwerk

- › Motorkonstruktion und Applikation
- › Aggregatelagerung
- › Fahrwerkkonstruktion und -abstimmung
- › Entwicklung, Test und Absicherung von Fahrerassistenzsystemen und Systemen der aktiven Sicherheit

Schwerpunkt Karosserieentwicklung

- › Studioingenieure/-ingenieurinnen (Schnittstelle Kraftfahrzeugdesign/Serienkonstruktion)
- › Konzeptentwickler/-innen (Auslegung eines Gesamtfahrzeugs)
- › Serienkonstruktore/-konstrukteurinnen (z. B. Module und Bereiche der Karosserie, Verglasung, Interieur, Leuchten, Anbauteile, Türen und Klappen)



ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN

Unser Masterstudiengang setzt als konsekutiver Studiengang auf unserem siebensemestrigen Bachelorstudiengang auf. Als Voraussetzung für eine mögliche Zulassung müssen Sie ein siebensemestriges Studium (210 CP) in einem vergleichbaren Studiengang mit einer Abschlussnote von 2,5 oder besser nachweisen. Bei Abweichungen von den Voraussetzungen oder einer größeren Nachfrage entscheidet eine Auswahlkommission über die Zulassung.

Sie können sowohl zum
Sommersemester (Bewerbungszeitraum 01.12.–15.01.)
als auch zum
Wintersemester (Bewerbungszeitraum 01.06.–15.07.)
Ihr Masterstudium bei uns beginnen.

Details zu Ihrer Zulassung und Ihrer Bewerbung sowie weitere Informationen zu Ihrem Masterstudium finden Sie auf der Internetseite www.haw-hamburg.de/studium/master.html.



KONTAKTE UND ADRESSEN

Anschrift der Hochschule ►

Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Fakultät Technik und Informatik
Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau
Berliner Tor 9
20099 Hamburg

www.haw-hamburg.de/ti-ff

Bei inhaltlichen Fragen zum
Studiengang Fahrzeugbau am
Department Fahrzeugtechnik und
Flugzeugbau ►

Studienfachberater Fahrzeugbau
Prof. Dr.-Ing. Dirk Adamski

dirk.adamski@haw-hamburg.de

Bei allgemeinen Fragen zum
Masterstudium an der
HAW Hamburg ►

Zentrale Studienberatung
Stiftstraße 69
20099 Hamburg

zentrale.studienberatung@haw-hamburg.de

Bei Fragen zur Zulassung zum
Masterstudium an der
HAW Hamburg ►

Studierendensekretariat
Stiftstraße 69
20099 Hamburg

master-application@hv.haw-hamburg.de

IMPRESSUM

Herausgeber

Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau
Prof. Dr.-Ing. Dirk Adamski
Studienfachberater Fahrzeugbau
www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Adamski | dirk.adamski@haw-hamburg.de

Redaktion, Produktion

Redaktion *mobiles*, Fabrice Windus
Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Department Fahrzeugtechnik und Flugzeugbau
Berliner Tor 9, 20099 Hamburg
www.mobiles.de | info@mobiles.de

Lektorat

Büro für Lektorate und Übersetzungen, Dieter Schlichting, Hamburg, www.ds-lektorat.de

Bildnachweis

nmcandre – Fotolia.com: Titel | Paula Markert: 2, 3, 17 | Audi AG: 4, 5 u., 15 li. und u. re.
Continental AG: 5 o. li. und o. re., 9, 11 o. li., 12, 16 | Volkswagen AG: 7, 15 o. re.
Daimler AG: 8, 10, 13, 14 | Dirk Adamski: 11 o. re. | Ina Nachtweh: 11 u.

Druck

creo Druck & Medienservice GmbH, Bamberg

Urheberrecht

Nachdruck, elektronische Veröffentlichung und sonstige Vervielfältigung, auch auszugsweise, sind nur mit einer schriftlichen Genehmigung der HAW Hamburg gestattet.

1. Auflage, Juli 2015
5000 Exemplare



▶ www.haw-hamburg.de/ti-ff

