

# Tailored Blanks senken Kosten

**ROHBAUTÜREN** standen im Zentrum einer Benchmarkstudie von ThyssenKrupp. Sie geriet zu einer Argumentationshilfe für Tailored Blanks.

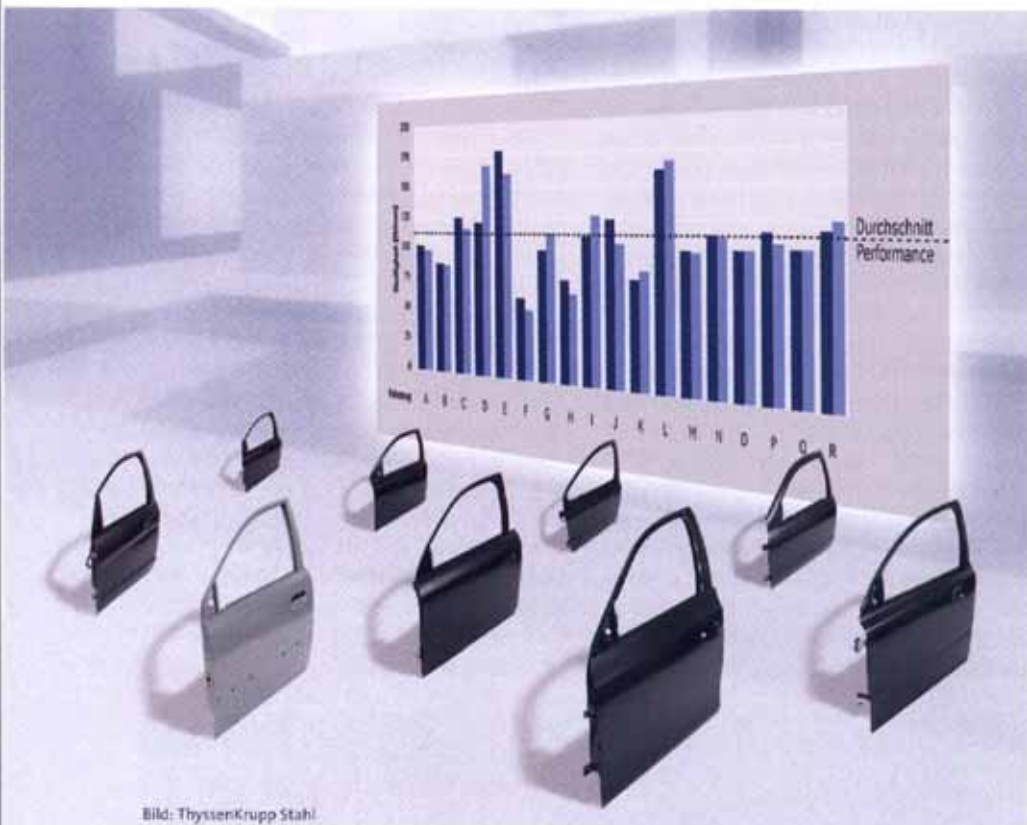


Bild: ThyssenKrupp Stahl

Eine Rohbau-Autotür kostet im Durchschnitt 45 Euro. Ihre durchschnittliche Steifigkeit beträgt etwa 110 Newton pro Millimeter und das Gewicht liegt im Mittel bei etwa 14 Kilogramm pro Quadratmeter. Doch damit ist es mit den Gemeinsamkeiten schon vorbei.

Dies belegt eine Vergleichsstudie, die von der ThyssenKrupp Tailored Blanks GmbH gemeinsam mit der Division Auto der ThyssenKrupp Stahl AG erarbeitet wurde. Dabei wurden nicht nur Konzepte und Bauformen betrachtet, sondern auch Funktionalitäten und das Performanceniveau. Zudem wurde ein Kostenvergleich mit für alle Türen gleichen Randbedingungen durchgeführt.

In einem ersten Schritt unterzogen die Ingenieure sämtliche Türen umfangreichen physikalischen Tests. Dazu zählten die Türabsenkung, das Überöffnen sowie die Fensterrahmen- und Brüstungssteifigkeit. Die Lastdefinition

wurde an die Lastenhefte der OEM angelehnt.

Zur Kostenanalyse wurde für jede Tür eine individuelle Rohbauplanung durchgeführt, die auf Basis identischer Randbedingungen zu einer Vergleichbarkeit der Herstellkosten führt. Dabei zeigte sich, dass ‚einfach‘ gebaute Türen mit wenigen Bauteilen wie Tailored Blanks tendenziell kostengünstiger herstellbar sind als vergleichbare, bauteilintensivere Türen mit ähnlicher Performance.

## Teure Türen bringen nicht immer die besten Gesamtergebnisse

Doch nicht nur das: „Aufwendig und teuer konstruierte Oberklasse-Türen schnitten in der Addition der Einzelergebnisse nicht unbedingt besser ab, als die einfach konstruierten Türen von Kleinwagen“, berichtet Lukas Korves, Leiter Verkauf bei ThyssenKrupp Tailored Blanks.

Als Besonderheit bezeichnet Korves, dass die Ingenieure Wege gefunden hätten, die unter verschiedensten fertigungstechnischen Rahmenbedingungen und im Rahmen diverser kalkulatorischer und konstruktiver Konzepte entstehenden Bauteile miteinander vergleichbar zu machen.

Dadurch sei eine Transparenz entstanden, die den einzelnen Hersteller in die Lage versetze, unter Berücksichtigung seiner spezifischen Rahmenbedingungen Optimierungspotenziale zu erkennen. Korves: „Viel besser als ein im Computer Aided Design entworfenes Konzept für die ideale Rohbau-Tür ist der Blick auf Mitbewerber, die ähnliche Konzepte verfolgen, dabei aber zu Ergebnissen kommen, die man selber auch erreichen möchte.“

Ein Jahr hat das Türen-Benchmark-Projekt gedauert. Gegenstand der Un-

**Türenbenchmark 2006: ThyssenKrupp Tailored Blanks hat 18 Rohbau-Türen untersucht. Die Ergebnisse sollen Kunden für die Optimierung ihrer Entwicklungskonzepte zur Verfügung gestellt werden.**

tersuchung war das Metallgerippe einer Rohbautür einschließlich der Serienscharniere und der Fangbänder, die Türen beim Überöffnen sichern. Die getesteten Marken reichen von Audi bis Volvo, aber auch außereuropäische Hersteller wie Nissan, Honda, Toyota und Kia wurden unter die Lupe genommen.

Bei den Belastbarkeits- und Steifigkeitstests konnten die Türen-Benchmarker auf die Unterstützung der Bertrand AG zurückgreifen, die an ihrem Münchener Standort einen Prüfstand zur Verfügung stellte.

Korves ist darüber hinaus die Erkenntnis wichtig, dass ein Türenkonzept, bei dem ein Tailored Blank verwendet wird, im Benchmark am besten abschneidet. Allerdings sieht er den eigentlichen Nutzen des Benchmark in einer verbesserten Know-how-Basis, von der die Kunden schon in der Entwicklungsphase profitieren. hlo