



# Technischer Produktdesigner Technische Produktdesignerin

Fachrichtung Produktgestaltung und -konstruktion

**Betrieblicher Musterauftrag**  
**„Konstruktive Erstellung von Design- und  
Konstruktionsdaten eines Tankdeckels“**



Deutscher  
Industrie- und Handelskammertag

DIHK – Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
Telefon: 030 20308-0  
Telefax: 030 20308-1000

Stand: April 2013

## Vorbemerkung

Im Jahr 2011 wurden die Ausbildungsberufe der Konstruktionsbranche neu geordnet. Im Ergebnis wurde der bestehende Ausbildungsberuf zum Technischen Produktdesigner und zur Technischen Produktdesignerin neu zugeschnitten. Er nahm weiterhin auch Inhalte der Technischen Zeichner aus der Holztechnik sowie der Maschinen- und Anlagentechnik auf. Die übrigen Qualifikationen der Technischen Zeichner wurden im neuen Ausbildungsberuf zum Technischen Systemplaner und zur Technischen Systemplanerin verordnet und am 28. Juni 2011 im Bundesgesetzblatt in einer gemeinsamen Ausbildungsordnung mit den Technischen Produktdesignern veröffentlicht.

In einigen Fachrichtungen wurde dabei das „Variantenmodell“, bekannt aus den industriellen Elektro- und Metallberufen, verordnet. Der Betrieb hat dabei die Wahl zwischen zwei gleichwertigen Prüfungsformen: dem betrieblichen Auftrag und einem Prüfungsprodukt (welches einem betrieblichen Auftrag entspricht). Die Aufgabenstellungen für das Prüfungsprodukt werden bundesweit einheitlich von der IHK Region Stuttgart PAL erstellt. Die Aufgabenstellung für den betrieblichen Auftrag wird hingegen vom Auszubildenden vor der Durchführung dem Prüfungsausschuss zur Genehmigung vorgelegt. Erfahrungsgemäß treten gerade in der Einführungsphase neuer Berufe mit einem betrieblichen Auftrag Unsicherheiten bei Auszubildenden, Ausbildern, aber auch Prüfern auf. Fraglich ist, welches Niveau ein betrieblicher Auftrag haben muss, damit er genehmigt werden kann. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus betrieblichen Praktikern und Mitarbeitern der IHKs haben sowohl für die Technischen Produktdesigner als auch die Technischen Systemplaner exemplarische Musteraufträge entwickelt, durchgeführt und dokumentiert.

Diese Handreichung soll eine Hilfestellung für alle Beteiligten bieten und dazu beitragen, die neuen Konstruktionsberufe zum Erfolg zu bringen.

Michael Assenmacher  
DIHK e. V. im März 2013

### **An dieser Handreichung haben mitgewirkt:**

Rolf Arnold, Brochier Anlagen- und Rohrtechnik GmbH  
Manuela Ballarin, Samson AG  
Eugen Brenner, Voith GmbH  
Frank Brochhausen, IHK Aachen  
Christoph Eckart, YIT Germany GmbH  
Martin Eckmann, IHK Nürnberg für Mittelfranken  
Marcus Gompelmann, Berufskolleg für Technik Düren  
Steffen Koci, IHK Region Stuttgart PAL  
Tobias Kuhn, MBtech Group GmbH & Co. KGaA  
Ursula Mattes, B.Braun – Aesculap AG & Co. KG  
Dirk Reinartz, Anneliese Mertes GmbH  
Robert Röder, IHK Frankfurt am Main

Redaktion: Michael Assenmacher DIHK e.V.

<b>IHK</b> Abschlussprüfung Teil 2 - Winter 2013	Berufsbezeichnung: Technische/-r Produktdesigner/-in
<b>Antrag auf Genehmigung  des betrieblichen Auftrags</b>	Fachrichtung: Produktgestaltung und -konstruktion

**Titel des betrieblichen Auftrags:** Konstruktive Erstellung von Design- und Konstruktionsdaten eines Tankdeckels

Antragsteller/-in (Prüfling)	Ausbildungs-/Praktikumsbetrieb
Vor- und Familienname: Max Mustermann  Prüflingsnummer: 0815  Anschrift: Musterstraße 8  PLZ: 08150                      Ort: Musterstadt  Tel-Nr.: 0815 4711  E-Mail: max@mustermann.de	Firma: Musterbetrieb Muster GmbH  Pate/Patin für den betrieblichen Auftrag: Mario Muster  Anschrift: Musterweg 15  PLZ: 08115                      Ort: Musterstadt  Tel-Nr.: 0815 4713  FAX-Nr.: 0815 4714  E-Mail: muster@musterbetrieb.de

**Beschreibung des betrieblichen Auftrags**

Beschreiben Sie kurz und in verständlicher Form Ihren betrieblichen Auftrag. Beschreiben Sie dabei den Ausgangszustand, das Ziel der Arbeit, die Rahmenbedingungen (Arbeitsumfeld), die Aspekte der einzelnen Phasen und die wesentlichen Tätigkeiten. Zum Nachweis kommt insbesondere die Erstellung oder Änderung eines 3D-Datensatzes in Betracht. Geben Sie die zu benötigende Zeit an, die voraussichtlich bei der Durchführung des Auftrags entstehen wird.

<b>Ausgangszustand, Ziel, Rahmenbedingungen:</b>
<p>Zur Erstellung eines Tankdeckels wird ein Teilbereich einer Seitenwand als Scan (Punktwolke aus Abtastung eines Designmodells) zur Verfügung gestellt.</p> <p>Ziel ist es, den Teilbereich der Seitenwand in DESIGN_123 als CAD-Designdaten (Class-A-Flächen) zu erstellen. Weiterhin muss eine selbst erzeugte Kontur für den Tankdeckel (Kurven) in die erzeugten CAD-Designdaten eingepflegt werden. Aus den erstellten Daten soll in CAD_123 der Tankdeckel (mit eventueller Formtrennung) und die dazugehörige Fuge erstellt werden.</p> <p>Auch soll das Modell für weitere Deckel wie z. B. eine Abschleppöse oder eine Scheinwerferreinigungsanlage anwendbar sein. Alle dafür notwendigen Parameter sind zu erstellen und in den Datensatz einzuarbeiten.</p>

<b>Planung:</b>	<b>Stunden</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- zu Beginn wird der betriebliche Auftrag analysiert und die Vorgehensweise strukturiert</li> <li>- wichtige Informationen, Dokumente sowie CAD- und Design-Daten werden zusammengestellt und angefordert</li> <li>- zur Übersicht des zeitlichen Rahmens wird ein Projektplan erstellt</li> </ul>	8
<b>Konzeption/Entwurf</b>	<b>Stunden</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Untersuchung der Fugenthematik an den verschiedenen Lagen</li> <li>- Erstellung einer Liste der zu verwendenden Parameter und Einstellwerte</li> <li>- Untersuchungen/Recherche der verschiedenen Deckel</li> <li>- Formfindung für Tankdeckel, verschiedene Lösungsvarianten</li> </ul>	13
<b>Ausarbeitung:</b>	<b>Stunden</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung des Teilbereichs der Seitenwand in DESIGN_123 unter Berücksichtigung der Strak-Standards</li> <li>- Aufbau und Parametrisierung der Fuge und des Deckels in CAD_123</li> <li>- Vorbereitung der Umgebungsgeometrie zur Veranschaulichung des Umfeldes</li> </ul>	34
<b>Dokumentation/Präsentation:</b>	<b>Stunden</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dokumentation zur Veranschaulichung der einzelnen Arbeitsschritte</li> <li>- Vorbereitung einer Präsentation zur Vorstellung des betrieblichen Auftrags vor dem Prüfungsausschuss</li> </ul>	6

**Angabe der CAD-Software:** CAD\_123 3D / DESIGN\_123

**Angabe Präsentationsmittel:** Beamer / CAD-fähiges Notebook / Metaplan / Anschauungsbeispiele

**Hinweis:**

Musterstadt

18. Oktober 2013

Max Mustermann

Ort:

Datum:

Unterschrift Antragsteller/-in (Prüfling)

**Wir bestätigen, dass die Durchführung des betrieblichen Auftrags in unserem Unternehmen gewährleistet ist. Die in der Dokumentation dargestellten Inhalte des betrieblichen Auftrags dürfen im Rahmen von Präsentation und Fachgespräch dem Prüfungsausschuss dargestellt werden. Das Merkblatt zum Antrag des betrieblichen Auftrags wurde zur Kenntnis genommen.**

Musterstadt

19. Oktober 2013

Mario Muster

Ort:

Datum:

Unterschrift Pate/Patin für den betrieblichen Auftrag

Mario Muster

0815 4713

Name:

Telefon:

**Geplanter Durchführungszeitraum nach Genehmigung:**

von: 10. Dezember 2013

bis: 23. Dezember 2013

**Nur vom Prüfungsausschuss auszufüllen:**

Der betriebliche Auftrag ist

genehmigt

genehmigt unter Vorbehalt  
(Auflagen siehe unten)

abgelehnt  
(Begründung s. u.)

Musterstadt

20. Oktober 2013

Peter Prüfer

Ort:

Datum:

Unterschrift Prüfungsausschuss

**Bei Ablehnung bzw. Genehmigung unter Vorbehalt:**

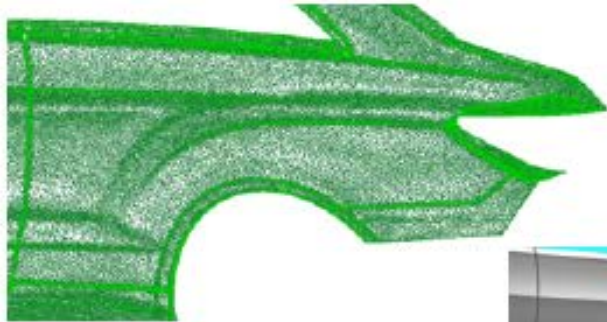
<b>IHK</b> Abschlussprüfung Teil 2 - Winter 2013	Berufsbezeichnung: <b>Technische(r) Produktdesigner/-in</b>
<b>Entscheidungshilfe für die Zulassung des betrieblichen Auftrags</b>	Fachrichtung: <b>Produktgestaltung und -konstruktion</b>

Vor- und Familienname: Max Mustermann		Prüfungsnummer: 0815	
Aufgaben	Teilaufgaben	Beschreibung	Zeitaufwand (in h)
<b>Planung</b>  Arbeitsaufträge analysieren, Informationen beschaffen, technische und organisatorische Schnittstellen klären, Methoden des betrieblichen Projektmanagements anwenden	Betrieblichen Auftrag analysieren und Daten vorbereiten	Inhalte der Aufgabenstellung analysieren, entsprechende Vorgabedaten aus den CAD-archiven zusammenstellen und Datenstruktur festlegen	6
	Projektplan erstellen	Anlegen eines Auftrags durch VID, Fertigungstermin mit AV absprechen	2
		Warenbeschaffung klären (Einkauf)	
	<b>Konzeption/Entwurf</b>  Lösungsvarianten entwickeln und skizzieren und unter gestalterischen, technischen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten bewerten und auswählen	Recherche / Benchmark	Internetrecherche, Vergleich von Datensätzen vorheriger Baureihen
Fugenthematik		Wissenstand über Erstellung und Entwicklung von Fugen/-bildern erweitern	2
Parameterliste erstellen		Entwicklung der Liste mit den notwendigen Beziehungen und Einstellwerten	6
Lösungsvarianten entwickeln		Verschiedene Lösungsvarianten mit Hilfe von Entwurfsskizzen entwickeln;	3
		eine Variante mit einem Bewertungswerkzeug herauskristallisieren	

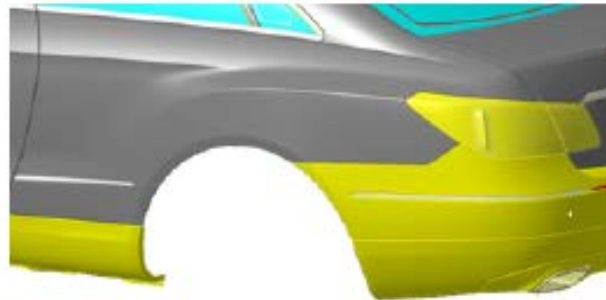
	<b>Aufgaben</b>	<b>Teilaufgaben</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Zeitaufwand (in h)</b>
<b>Anarbeitung</b>		Nachverdatung Seitenwand	Erstellung der Designdaten auf Basis des gegebenen Scans	10
		Konstruktion der Tankdeckeldaten und der Fugenthematik	Konvertierung der erstellten Strak-Daten; Konstruktion in CAD_123	14
		Entwicklung der Parametrisierung	Entwicklung des Variantenmodells in CAD_123	10
		parallel hierzu: Renderings erstellen und berechnen	Auskonstruierten Datensatz für Renderings visualisieren	
	<b>Dokumentation/Präsentation</b>	methodisch konstruieren, insbesondere funktions-, fertigungs-, beanspruchungs- und prüferecht, dazu einen 3D-Datensatz sowie technische Dokumente anfertigen, Berechnungen, Simulationen und Animationen durchführen	Dokumentation	technische Dokumentation und Ablage
			Unterlagen für Arbeitssicherheit bereitstellen	
			Projektmappe für Prüfung vorbereiten	
			Bilder und Animationen erstellen; eigene Bewertung des Ergebnisses	2
				61
				max. 70 Stunden



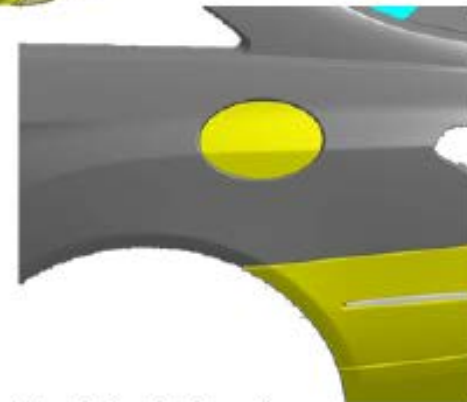
## Anlage Antrag Betrieblicher Auftrag Max Mustermann



Scan als Vorgabe



Flächenerstellung in  
DESIGN\_123



Tankdeckel und  
Abstellungen der  
Seitenwand in CAD\_123

<b>IHK</b> Abschlussprüfung Teil 2 - Winter 2013	Berufsbezeichnung: Technische/-r Produktdesigner/-in
<b>Dokumentation</b> <b>Deckblatt</b>	Fachrichtung: Produktgestaltung und -konstruktion

**Titel des betrieblichen Auftrags:** Konstruktive Erstellung von Design- und Konstruktionsdaten eines Tankdeckels

Antragsteller/-in (Prüfling)	Ausbildungs-/Praktikumsbetrieb
Vor- und Familienname: Max Mustermann  Prüflingsnummer: 0815  Anschrift: Musterstraße 8  PLZ: 08150                      Ort: Musterstadt  Tel-Nr.: 0815 4711   E-Mail: max@mustermann.de	Firma: Musterbetrieb Muster GmbH  Pate/Patin für den betrieblichen Auftrag: Mario Muster  Anschrift: Musterweg 15  PLZ: 08115                      Ort: Musterstadt  Tel-Nr.: 0815 4713  FAX-Nr.: 0815 4714  E-Mail: muster@musterbetrieb.de

Musterstadt                      23. Dezember 2013  
\_\_\_\_\_  
Ort:                                      Datum:

**Max Mustermann**  
\_\_\_\_\_  
Unterschrift Antragsteller/-in (Prüfling)

Musterstadt                      23. Dezember 2013  
\_\_\_\_\_  
Ort:                                      Datum:

**Mario Muster**  
\_\_\_\_\_  
Unterschrift Pate/Patin für den betrieblichen Auftrag

<b>IHK</b> Abschlussprüfung Teil 2 - Winter 2013	Berufsbezeichnung: Technische/-r Produktdesigner/-in
<b>Erklärung</b>	Fachrichtung: Produktgestaltung und -konstruktion

<b>Vor- und Familienname:</b> Max Mustermann	<b>Prüfungsnummer:</b> 0815
--	-----------------------------

Ich versichere durch meine Unterschrift, dass ich den betrieblichen Auftrag und die dazugehörige Dokumentation mit den praxisbezogenen Unterlagen selbstständig in der vorgegebenen Zeit erarbeitet habe. Alle Stellen, die ich aus Veröffentlichungen entnommen habe, wurden von mir als solche kenntlich gemacht.

Ebenso bestätige ich, bei der Erstellung der Dokumentation meines betrieblichen Auftrags weder teilweise noch vollständige Passagen aus Aufträgen übernommen zu haben, die bei der prüfenden oder einer anderen IHK eingereicht wurden.

Musterstadt

23. Dezember 2013

**Max Mustermann**

Ort:

Datum:

Unterschrift Antragsteller/-in (Prüfling)

Ich habe die obige persönliche Erklärung zur Kenntnis genommen und bestätige, dass der betriebliche Auftrag einschließlich der dazugehörigen Dokumentation mit den praxisbezogenen Unterlagen im Rahmen der vorgegebenen Zeit in unserem Betrieb durch den Prüfling angefertigt wurde.

Musterstadt

23. Dezember 2013

**Mario Muster**

Ort:

Datum:

Stempel/Unterschrift Pate/Patin für den betrieblichen Auftrag

## Konstruktive Erstellung von Design- und Konstruktionsdaten eines Tankdeckels



Max Mustermann  
Geb. 25.09.1987  
Musterstraße 8  
08150 Musterstadt

Technischer Produktdesigner  
Musterbetrieb Muster GmbH

Prüflingsnr. 0815

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Planung</b>	<b>Seite</b>
1.1. Aufgabenstellung	1/15
1.2. Ziel	1/15
1.3. Aufgabenliste / Projektplan	2/15
1.4. Vorgaben / Daten	2/15
1.5. Zusatzbedingungen	2/15
<b>2. Entwurf</b>	
2.1. Entformungs- und Fugenuntersuchung an verschiedenen Lagen	3/15
2.1.1. Frontstoßfänger	3/15
2.1.2. Heckstoßfänger	3/15
2.1.3. Seitenwand	4/15
2.1.4. Maßkonzeptskizze	4/15
2.2. Benötigte Parameter	5/15
2.3. Recherche verschiedener Tankdeckelformen (Benchmark)	6/15
2.3.1. Marke A-Modelle	6/15
2.3.2. Modelle anderer Hersteller	6/15
2.3.3. Auswertung des Benchmark	7/15
2.4. Positionierung und Formfindung des Tankdeckels	7/15
2.4.1. Positionierung	7/15
2.4.2. Formfindung (Skizzen)	8/15
<b>3. Realisierung</b>	
3.1. Grundlagen DESIGN_123 und CAD_123	9/15
3.2. Aufbau eines Teilbereiches der Seitenwand	9/15
3.3. Erstellung der Tankdeckelkontur / Entformungsrichtung	11/15
3.4. Aufbau des Tankdeckels als Template in CAD_123	12/15
3.5. Nutzbarkeit des Templates für andere Deckel	14/15
<b>4. Dokumentation</b>	
4.1. Fazit	15/15
4.2. Anlagen	

# 1. Planung

## 1.1. Aufgabenstellung

### Konstruktive Erstellung von Design- und Konstruktionsdaten eines Tankdeckels mit automatisierter (parametrisch gesteuerter) Fugen und Deckelerzeugung

Aufgabe war die Umsetzung eines Tankdeckels für einen gegebenen Ausschnitt einer Seitenwand, die im Rahmen des betrieblichen Auftrags erstellt werden muss. Die Erstellung erfolgte im Programm CAD\_123<sup>1</sup>. Zum Umfang der Aufgabe gehörten eine anfängliche Analyse sowie eine Definition des gesamten Arbeitsumfangs. Notwendige Informationen mussten recherchiert und Untersuchungen zum Thema Fugenbild erstellt werden.

Die Form und die Position des Tankdeckels sollte auf der Seitenwand selbst gewählt werden. Um dies zu realisieren, musste das Straken<sup>2</sup> der Seitenwand anhand einer Scanvorgabe mit Hilfe des Programms DESIGN\_123<sup>3</sup> erfolgen.

Abschließend wurde eine Dokumentation zum späteren Aufzeigen einzelner Arbeitsschritte und eine Präsentation zur Vorstellung des betrieblichen Auftrages vor dem Prüfungsausschuss erstellt.



## 1.2. Ziel

Ziel war es, einen parametrisch<sup>4</sup> gesteuerten Tankdeckel zu erstellen, welcher auch für andere Deckel am Fahrzeug verwendet werden kann. Des Weiteren sollte ein Design für den Tankdeckel sowie eine dazu gehörige Designfläche anhand eines Scans erstellt werden. Außerdem soll die automatische Generation des Tankdeckels als Solid und den Fugen realisiert werden.

Als Ergebnisse sind folgend die zu erstellenden CAD-Daten gelistet:

- Designfläche auf Basis eines Scans (DESIGN\_123)
- Designkontur des Tankdeckels mit Entformungsrichtung<sup>5</sup> (DESIGN\_123)
- Tankdeckel und die dazu gehörige Seitenwand mit Mulde (CAD\_123)

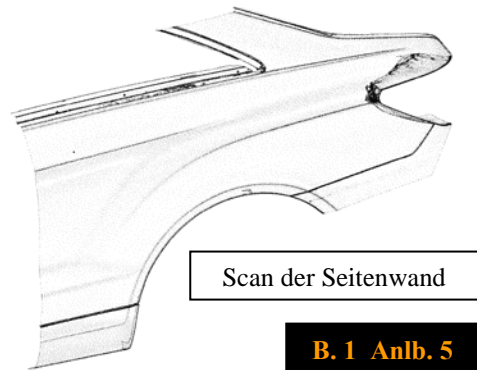
**Begriffe mit einer Hochzahl „<sup>4</sup>“ werden im Glossar (Anhang 1) erklärt.**

### 1.3. Aufgabenliste / Projektplan

Siehe **Anlage Nr. 1** für die Aufgabenliste und **Anlage Nr. 2** für den Projektplan

### 1.4. Vorgaben / Daten

- Datenvorgabe war ein Flächenscan von einer Seitenwand einer Fahrzeugbaureihe (**Bild B.1**). Außerdem wurden mehrere Konstruktionsdaten gestellt, um an ihnen die geforderten Untersuchungen durchzuführen.
- Die Konstruktion soll über Parameter jederzeit veränderbar sein.
- Maßvorgaben vom Kunden, z. B. Materialstärke, Entformungswinkel<sup>6</sup>, Radien
- Überlegungen zur Materialauswahl des Tankdeckels:
  - **kostengünstige Fertigung**,
  - **Chemikalienresistenz**, da er mit Benzin in Berührung kommt, welches eine Chemikalie auf organischer Basis ist (aber auch andere chemische Einflüsse müssen mit berücksichtigt werden),
  - geringes Gewicht, um somit **Gewicht einzusparen**,
  - **vielfältige Formgebung**, um dem Design viel Freiraum zu bieten.



Diese Punkte sprechen für die Materialengruppe der **Kunststoffe**. Kunststoffe wie PE-HD (Polyethylen High Density) haben all diese Eigenschaften und sind somit für die Materialauswahl des Tankdeckels geeignet.

### 1.5. Zusatzbedingungen

- Da es teilweise erforderlich ist, eine variable Abstellung an dem Tankdeckel vorzusehen, muss diese Option mit in das Template integriert werden.
  - Das hat folgenden Hintergrund: Es kann durch die designbedingte Form des Tankdeckels und somit auch von der Fuge zu aerodynamischen Problemen (Luftverwirbelungen) kommen. Diese können Ursache für negative akustische Fahrgeräusche sein und sollen so minimiert werden.
- Der Tankdeckel soll zur Windgeräuschminderung mit einem Überstand an der hinteren Kante des Tankdeckels (entgegengesetzt der Fahrtrichtung) von ca. **0,5 mm** gegenüber der Seitenwand nach außen versehen werden (dies ist ein Erfahrungswert).
  - Wie bei der variablen Abstellung am Tankdeckel hat auch diese Maßnahme den Hintergrund, die Aerodynamik zugunsten der Akustik zu verbessern.

**B. 4 Anlb. 5**

Hinweiskästen wie dieser verweisen auf ein detaillierteres Bild in den Anlagen (**B.** - steht für Bild; **Anlb.** - steht dabei für Anlagenblatt).



## 2. Entwurf

### 2.1. Entformungs- und Fugenuntersuchung an verschiedenen Lagen

#### 2.1.1. Frontstoßfänger

Ergebnis der Untersuchung des Abschleppsendeckels (ASÖ-Deckel) war, dass die Fugenbreite ein konstantes Maß von **0,9 mm** aufwies.

Sowohl die Entformung des Deckels wie auch die des Frontstoßfängers betragen beide jeweils **3°**.

Als Ergebnis für den Deckel der Scheinwerferreinigungsanlage (SRA-Deckel) stellte sich ein Fugenmaß von **1,3 mm** heraus, welches nur an der unteren Kante mit **1 mm** nicht gehalten wurde. Daraus schließe ich, dass es teilweise möglich sein muss, eine unterschiedliche Fugenbreite zu generieren. Da dies aber einen erhöhten konstruktiven Aufwand beinhaltet, werde ich aus zeitlichen Gründen von einer Realisierung absehen.

Die Entformungsuntersuchung zeigt, dass der Deckel mit **1°** entformt wurde. Da die Aufnahme in dem Frontstoßfänger gestanzt wurde, ergibt sich folglich hier ein Entformungsmaß von **0°**.

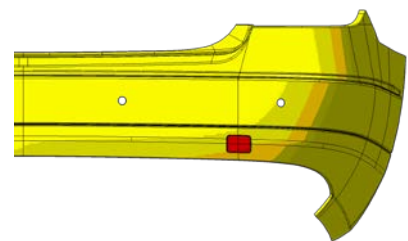
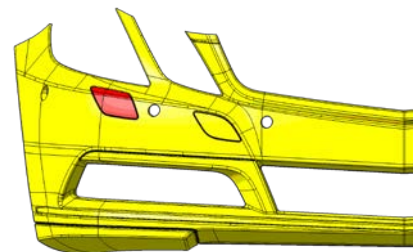
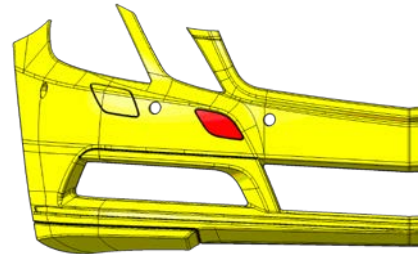
**Die Fugenuntersuchung für die Deckel des Frontstoßfängers ist in Anlage 6.1 zu finden (Die dort gezeigten Bilder entsprechen nicht den hier symbolisch dargestellten). Bilder zur Entformungsuntersuchung befinden sich in Anlage 7.1.**

#### 2.1.2. Heckstoßfänger

Die Untersuchung an dem Heckstoßfänger für die Fugenbreite zwischen ASÖ-Deckel und Heckstoßfänger ergab ein Maß von **0,6 mm**.

Die Entformung wies ein Maß von **3,25°** für jeweils ASÖ-Deckel als auch für die Aufnahme im Stoßfänger auf.

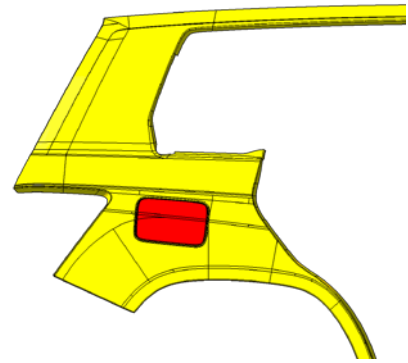
**Die Fugenuntersuchung für den ASÖ-Deckel des Heckstoßfängers befindet sich in Anlage 6.2 (Die dort gezeigten Bilder entsprechen nicht dem hier symbolisch dargestellten).**





### 2.1.3. Seitenwand

Als letztes untersuchte ich einen Tankdeckel in der Seitenwand eines SUV (Sports Utility Vehicle). Hier zeigten sich deutliche Unterschiede in den Maßen. So ist jede Fuge mit einem unterschiedlichen Fugenmaß versehen: Ursache dafür können die sehr stark voneinander abweichenden Entformungswinkel sein. So schwankt das Maß der Fuge von **2,4 mm** bis **3 mm**.



Bei der Entformung gibt es, wie eben schon beschrieben, starke Abweichungen in der Seitenwand.

Diese Information führte zu dem unter Punkt **1.5 Zusatzbedingungen** erwähnten Zusatz der variablen Abstellungen, um unterschiedliche Entformungswinkel zu ermöglichen.

Die Entformung des Tankdeckels beträgt konstante **3°**.

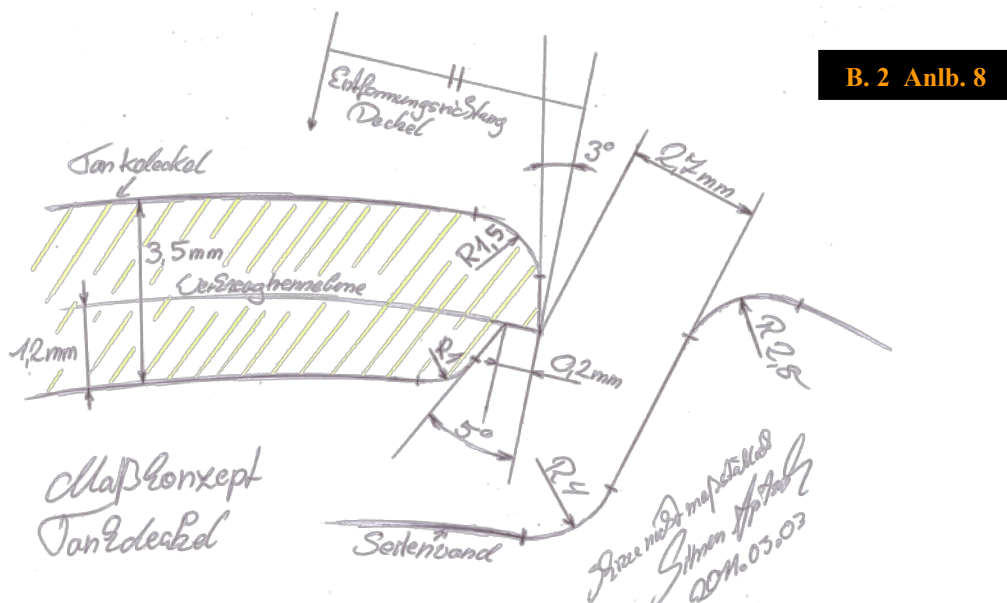
**Die Fugenuntersuchung für den Tankdeckel der Seitenwand ist in Anlage 6.3 zu finden (Die dort gezeigten Bilder entsprechen nicht dem hier symbolisch dargestellten).**

**Bilder der Entformungsuntersuchung für Heckstoßfänger und Seitenwand sind in Anlage 7.2 abgebildet.**

### 2.1.4. Maßkonzeptskizze

In Anlehnung an die Fugen- und Entformungsuntersuchung sowie den vom Kunden bereitgestellten Maßen erstellte ich ein grobes Maßkonzept als Grundlage für meine spätere Konstruktion in CAD\_123.

Die ungefähren Abmaße der Tankklappe belaufen sich auf eine Breite von ca. **220 mm** und eine Höhe von ca. **150 mm**.

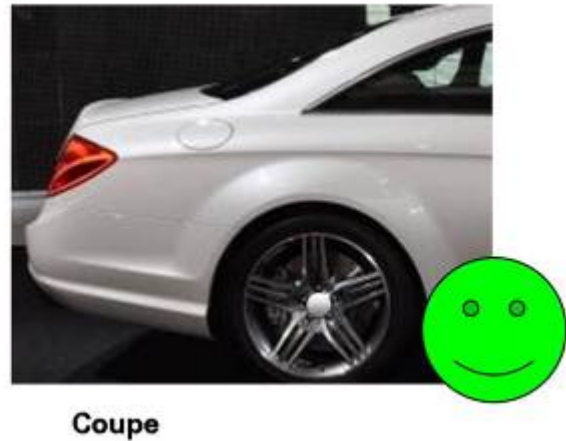




## 2.3. Recherche verschiedener Deckelformen (Benchmark)

Um eine grundsätzliche Idee darüber zu erhalten, wie Tankdeckelformen gestaltet werden können, habe ich im Vorfeld der Designfindung ein Benchmark über verschiedene Tankdeckelformen erstellt. Dieser Vergleich diente mir als Grundlage für meine späteren Designskizzen und Überlegungen, die in das endgültige Design mit eingeflossen sind.

### 2.3.1. Benchmark Marke A



Deutlich wird, dass Marke A nur zwei Tankdeckelformen verwendet. Eine innerhalb des Konzerns favorisierte Form ist die **quadratische Form** (wie links bei dem Cabriolet zu sehen). Die andere ist die **ovale Tankdeckelform**, welche sich ästhetischer in die aktuell verwendete, sehr fließende Designsprache integriert.

### 2.3.2. Modelle anderer Hersteller



Der zweite Vergleich anderer Fabrikate zeigt, dass auch hier häufig die **quadratische Form** verwendet wird, gerade bei Marke B und C. Auffallendes Detail beim Coupé ist, dass der Tankdeckel an der hinteren Kante dem **Verlauf der Abschlusskante** des Heckfensters folgt und so sich harmonisch ins Design des Fahrzeugs einbindet. Marke D verwendet bei den von mir ausgewählten Modellen einen **kreisrunden** Tankdeckel.

**Bilder zum Benchmark der Fahrzeuge von Marke A sind in Anlage 9.1 zu finden, für die anderen Hersteller in Anlage 9.2.**

### 2.3.3. Auswertung des Benchmarks

Aufgrund des Vergleichs innerhalb der Modellpalette hatte ich mich schon direkt nach dem Vergleich der Modelle gegen die quadratische Grundform entschieden, da sie einfach nicht zur klassisch-eleganten Formsprache des Coupés passen würde.

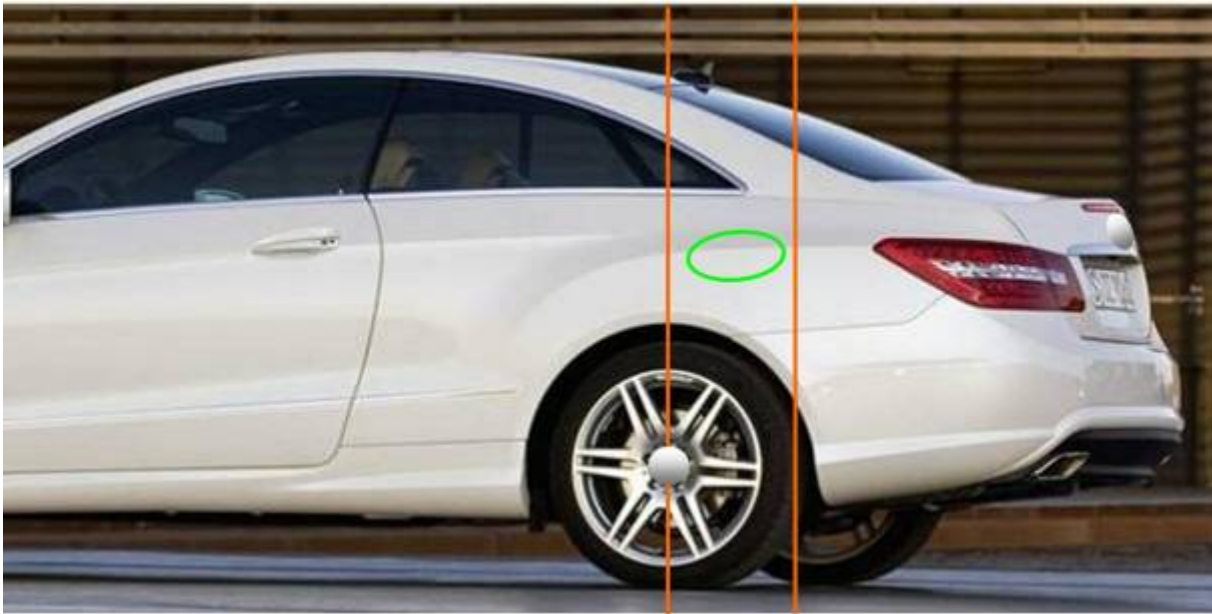
Im zweiten Vergleich sagte mir am meisten der Tankdeckel des Coupés zu, da dieser versucht, die Formsprache des Wagens widerzuspiegeln.

Deshalb habe ich zum einen die Form des Coupés, zum anderen auch die des Ovals ausgewählt, um sie später bei den Skizzen zu verwenden.

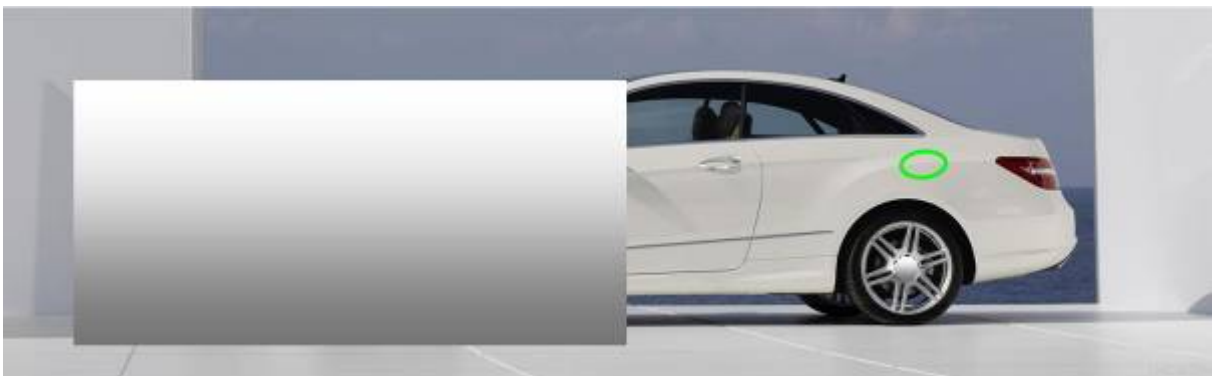
## 2.4. Positionierung und Formfindung des Tankdeckels

### 2.4.1. Positionierung des Tankdeckels

Die Positionierung des Tankdeckels erfolgte über die visuelle Festlegung auf der Seitenwand des Marke A-Coupés.



Die beiden **vertikalen Achsen** gehen zum einen von dem Radnabenmittelpunkt aus und zum anderen von der C-Säule zentriert. Sie bilden optisch einen Anfangs- und Endbereich, in dem ich den **Tankdeckel** positionierte.



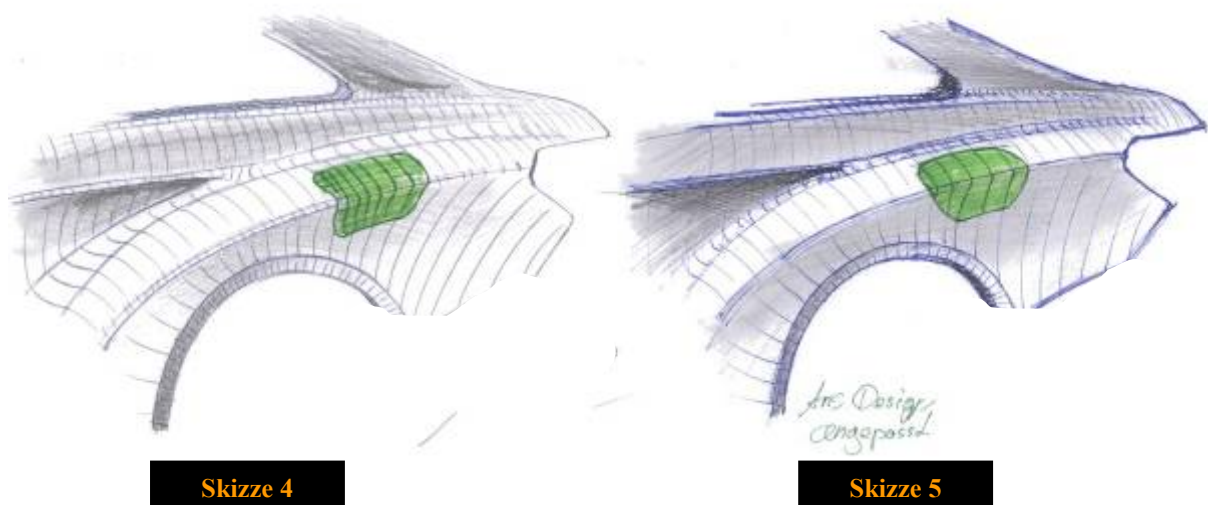


## 2.4.2. Formfindung (Skizzen)

Die Formfindung des Tankdeckels geschah in Anlehnung an das Benchmark. So skizzierte ich vorerst drei Varianten (**Skizze 1-3**), von denen ich dann die mir optisch am meisten zusagende ausgewählt habe.



**Skizze 2** hat somit die Grundlage für zwei weitere Skizzen **4** und **5**. Diese Skizzen lehnen sich an die Grundidee des aus dem Benchmark vom Marke B-Coupé festgestellten Konzepts der Designlinienaufnahme in die Form des Deckels an.



Am Ende entschied ich mich für die **Skizze 5**. Sie bindet sich am Harmonischsten in die Designlinie der Designdaten der Seitenwand ein, nimmt Stilelemente wie die der markanten Designlinie im Radkasten mit auf und wirkt im Gesamtbild am Stimmigsten.

Da die Formensprache der Designflächen sehr fließend, fast organisch ist und keinerlei geradlinige, technische Strukturen aufweist, wäre auch eine Kante wie in der **Skizze 4** zu sehen ist, störend. Sie würde als „Fleck“ betrachtet werden, da sie auf eine unangenehme Weise den Fokus des Betrachters auf den Tankdeckel ziehen würde. Da der Tankdeckel aber ein Funktionselement ist, sollte er unauffällig ins Design mit einfließen, sodass die Silhouette der Seitenansicht in ihrer Form nicht gestört wird. **Skizze 5** erfüllt genau diese Designansprüche und ist deshalb die ideale Lösung.

**Die Skizze 5 ist in Anlage 10 zu finden (Die anderen nicht gewählten Skizzen werden nicht mit in den Anlagen aufgeführt).**

## 3. Realisierung

### 3.1. Grundlagen DESIGN\_123 und CAD\_123

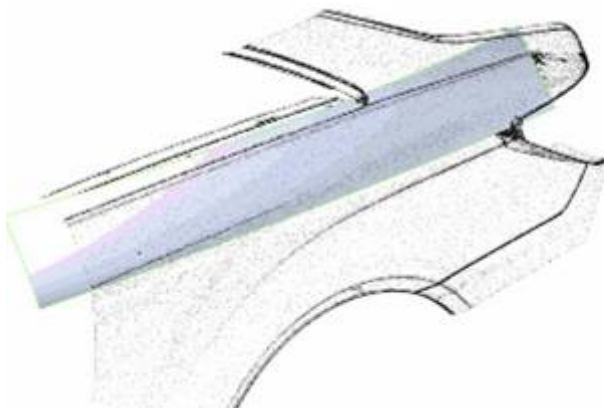
Bevor ich zur Erklärung meiner Konstruktionen in DESIGN\_123 und CAD\_123 komme, will ich in diesem Abschnitt einige grundlegende Unterschiede zwischen den beiden Programmen erläutern, um verständlich zu machen, warum man diese beiden Programme zur Lösung benötigt.

DESIGN\_123 ist ein CAS-Programm (Computer Aided Styling), welches zur Erstellung von sichtbaren Flächen im Interieur und Exterieur dient. Es entstehen also keine Konstruktionsmodelle mit Volumen, sondern einzig und allein Freiformflächen, die das Design des Produkts wiedergeben. Diese werden auf Grundlage von Konstruktionsdaten, Scans von Modellen oder anderen Vorgaben erstellt und unter Berücksichtigung von Anforderungen aus dem Konstruktionsbereich, wie z. B. der Entformbarkeit entwickelt.

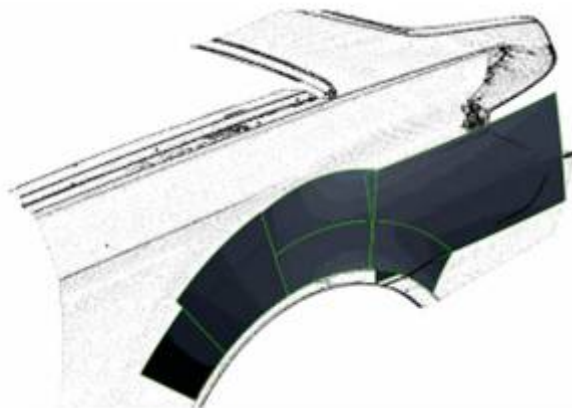
CAD\_123 ist ein CAD-Programm (Computer Aided Design), das zur Erstellung dreidimensionaler Modelle genutzt wird. Das Programm kann aus 2D-Konturen und anderen mathematisch bestimmten Geometrien komplexe 3D-Modelle erstellen, welche man anhand der mathematischen Hintergrundinformation (z. B. Volumen) untersuchen kann. So kann die Masse von Bauteilen im Vorfeld virtuell bestimmt werden. Anders als DESIGN\_123 ist CAD\_123 ein assoziatives Programm (mit Verbindungen innerhalb der Konstruktionen): Die Konstruktion ist nachvollziehbar und baut aufeinander auf. So können Änderungen leicht in den Strukturbaum eingebracht werden. Das ist bei DESIGN\_123 nicht möglich, da es keine Zusammenhänge der Konstruktion im Speicher hinterlegt.

### 3.2. Aufbau eines Teilbereiches der Seitenwand

Bevor ich mit dem Nachbau des Teilsegments der Seitenwand begonnen habe, habe ich mir Gedanken zu dessen Aufbau gemacht. Unter Beachtung der "Strakgrundlagen" überlegte ich, welche Flächen wichtig sind und wie sie sich am besten generieren lassen. So überlegte ich mir, welche Hauptflächen ich brauche, um sie so miteinander zu kombinieren, dass am Ende ein relativ exakter Nachbau der Seitenwand entsteht.

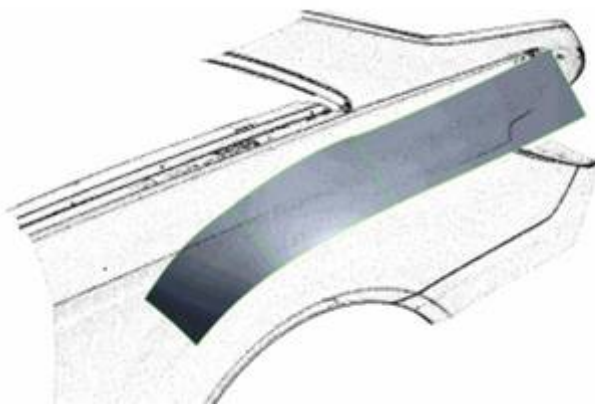


**Bild 3**

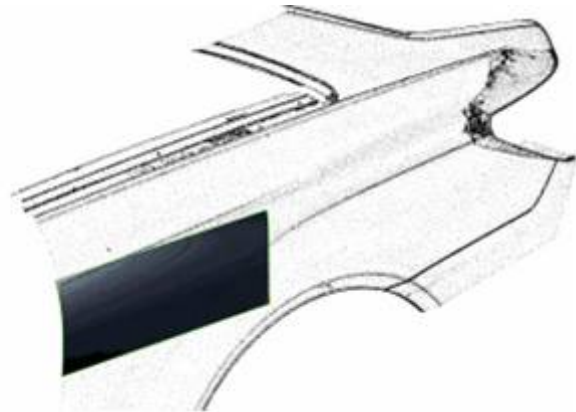


**Bild 4**

Grundsätzlich erstellte ich alle Flächen aus Kurven, die ich dem Scan annäherte. So erstellte ich zuerst die Fläche in **Bild 3** und anschließend den Flächenverband rund um den Radlauf **Bild 4**.

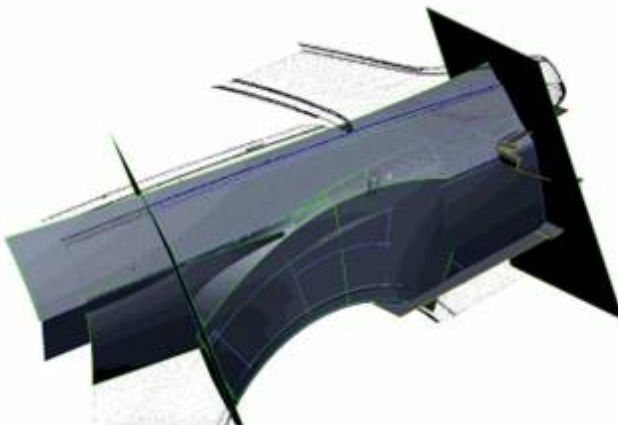


**Bild 5**

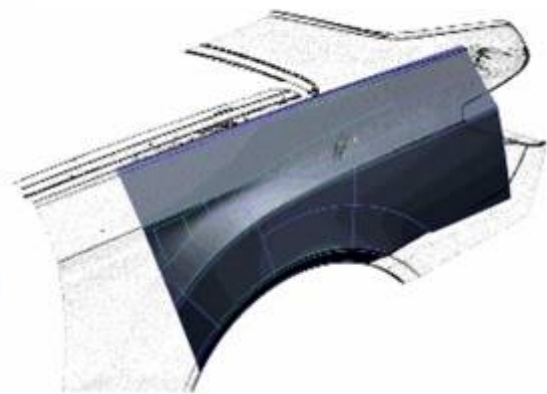


**Bild 6**

Danach erstellte ich die Flächen für die Radkastenverprägung, welche hier im **Bild 5** zu sehen sind. Nun fehlte nur noch eine Hauptfläche, um mit dem Verrunden der Flächen beginnen zu können: die Fläche, welche im **Bild 6** zu sehen ist.



**Bild 7**



**Bild 8**

Im **Bild 7** sind alle erstellten Flächen zu sehen, die letztendlich erzeugt wurden, um den Teilbereich der Seitenwand nachbilden zu können (einige Flächen im Bild 7 wurden nur zum Beschnitt genutzt).

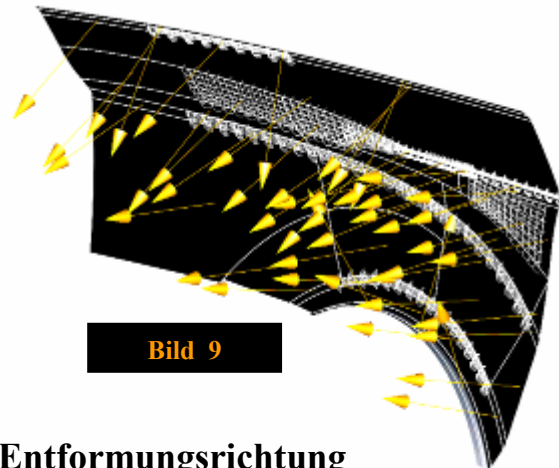
Im **Bild 8** ist der fertige Flächenverbund in DESIGN\_123 zu sehen. Hier wurden bereits alle Flächen miteinander verrundet und anschließend auf einander angeschlossen, um einen harmonischen Flächenverlauf zu erhalten, dieser ist besonders durch den Einsatz von Highlights<sup>8</sup> zu erkennen.

Somit war die Seitenwand fertig für den Export nach CAD\_123. Dazu musste der Flächenverbund vorher aber noch gruppiert werden, um damit eine Zuordnung der Flächen in CAD\_123 zu erhalten: Die Flächen werden direkt mit Ordnerstrukturen in CAD\_123 erstellt, je nach Zuordnung einzelner Flächen und Elemente in DESIGN\_123 zu einer Gruppierung.

Ein anderer wichtiger Punkt, der noch zu berücksichtigen ist, ist die Überprüfung auf Lücken und auf Tangentenstetigkeit<sup>9</sup>, da es später in CAD\_123 zu massiven Problemen kommen könnte, falls noch Lücken oder Tangentenunstetigkeiten im Flächenverbund vorhanden wären (so sollten Lücken nicht größer als **0,001 mm** sein und die Tangentenstetigkeit nicht über **5 Minuten** liegen).

Zum andern musste der Flächenverbund noch ausgerichtet werden, weil jede Fläche eine Ausrichtung besitzt.

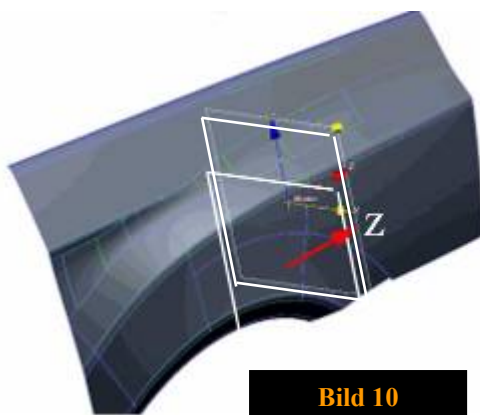
Dies ist entscheidend für einen Flächentausch, da ein Flächenverbund mit unterschiedlicher Ausrichtung (Invertierung) bei späteren Funktionen Komplikationen mit sich bringen kann (**Bild 9**).



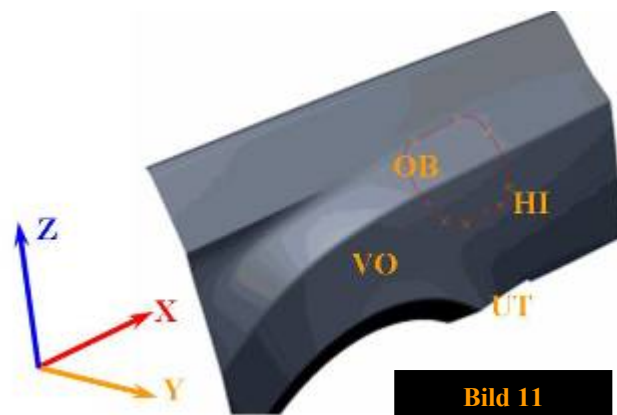
**Bild 9**

### 3.3. Erstellung der Tankdeckelkontur / Entformungsrichtung

Bei der Erstellung der Tankdeckelkontur in DESIGN\_123 erstellte ich mir an der zuvor durch Skizzen definierten Position eine Ebene, die **tangential** (**Bild 10**) zur Seitenwand liegt. Sie dient gleichzeitig auch als Entformungsrichtung mit ihrer **Z-Achse**.



**Bild 10**



**Bild 11**

Auf Basis dieser Ebene konstruierte ich die auch ebenfalls durch Skizzen definierte Kontur des Tankdeckels. Hierzu wurden vier Kurven erstellt. Die Kurven **OB** und **UT** (**Bild 11**) wurden im Verlauf an den Radkasten angepasst und haben einen Abstand von **150 mm** zueinander (an der weitesten Stelle), die beiden Kurven **VO** und **HI** sind Teilelemente eines Kreises mit dem Durchmesser **220 mm**. Somit ist auch die Größe der später in CAD\_123 konstruierten Mulde in der Seitenwand definiert. Anschließend wurden die Kurven mit einem krümmungsstetigen<sup>10</sup> Radius verrundet, oben mit **80 mm** und unten mit jeweils **50 mm** Radius.

Wie bei dem Flächenverbund der Seitenwand musste ich auch hier die Kontur auf Lücken und Tangentenstetigkeit überprüfen. Die Gruppierung der Kurven, als auch die Ausrichtung dieser wurden ebenfalls wieder vorgenommen, um später ein sauberes Ergebnis in CAD\_123 zu erhalten.



### 3.4. Aufbau des Tankdeckels als Template<sup>11</sup> CAD\_123

Wie bei der Konstruktion in DESIGN\_123 ist es auch in CAD\_123 unerlässlich, sich im Vorfeld der Konstruktion Gedanken zu machen, gerade weil sich diese vorkonstruktiven Gedanken deutlich zum Ende der Konstruktion bemerkbar machen. Sie sparen einerseits viel Zeit und vor allem auch Ärger.

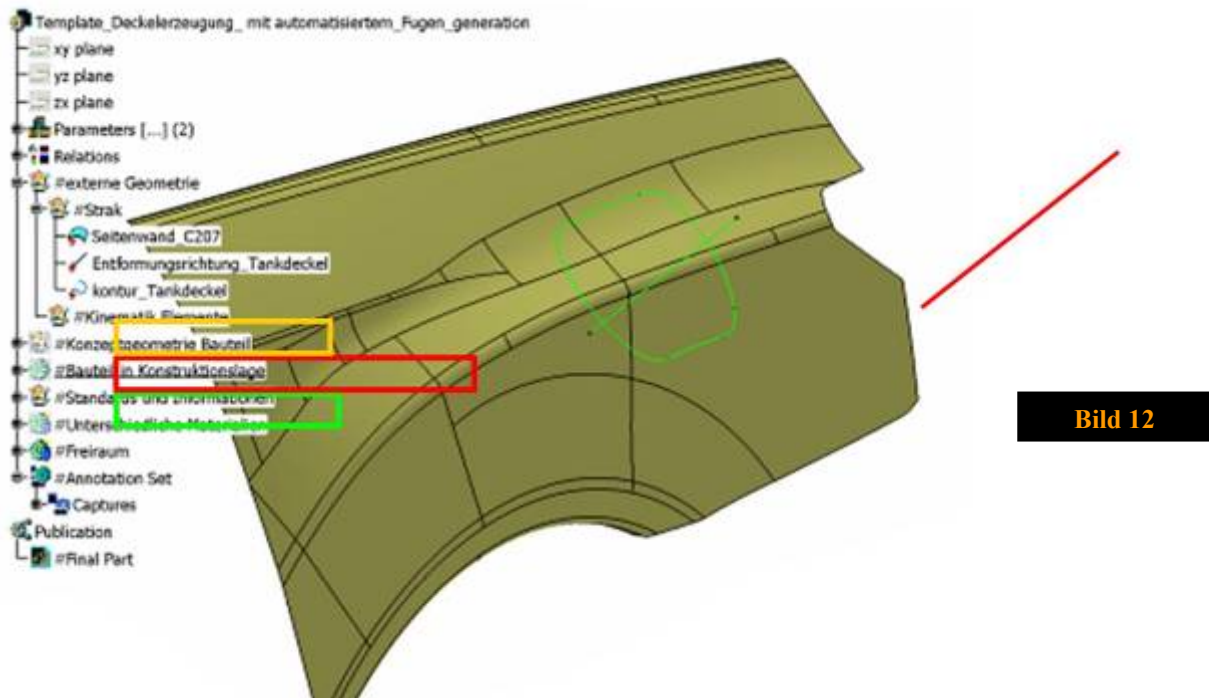
CAD\_123 ist ein Programm mit Strukturbaum<sup>12</sup>, somit baut es auf Abhängigkeiten unter den einzelnen Funktionen auf. Sind diese nicht logisch durchdacht, kommt es zu Fehlern bis zur Funktionsunfähigkeit des Datensatzes des Bauteils.

So fertigte ich mir eine Liste mit der Reihenfolge der nötigen Funktionen an. Dies hilft, die Zusammenhänge der späteren Parametersteuerung besser aufzubauen.

Da die Flächen der Seitenwand und die Kurven der Tankdeckelkontur ohne eine Verbindung (sie liegen alle als Einzelement vor) nach CAD\_123 von DESIGN\_123 konvertiert werden, müssen diese erst einmal miteinander zu einem Flächenverbund und einer geschlossenen Kontur verbunden werden. Diese beiden geometrischen Daten werden zusammen mit der Entformungsrichtung der Aufbereitung in einem extra Part, das eigentliche Template, als Geometrie ohne Referenz kopiert (in den Ordner der externen Geometrie).

Bei der späteren Konstruktion ist alles von diesen drei Eingangselementen (**Bild 12**) abhängig. Deshalb ist die zuvor erwähnte Ausrichtung in DESIGN\_123 enorm wichtig, da sie bei einem Austausch dieselbe Richtung aufweisen müssen, um nicht das Template zu irritieren, da viele verwendete Funktionen richtungsabhängig sind.

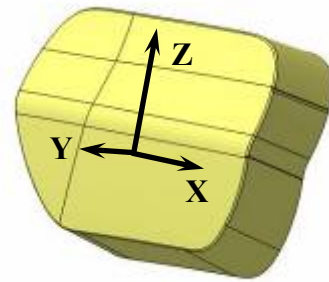
Die Konstruktion des Bauteils (Templates) erfolgt ausschließlich im Flächendesign in CAD\_123, da dieses eine höhere "Update-Stabilität"<sup>13</sup> bietet.



**Bild 12**

**Schritt 1:** Ich begann damit, die Eingangsfläche, in meinem Fall die Seitenwand, durch einen Beschnitt mit der Deckelkontur auf das Nötigste zu reduzieren, da es bei komplexeren Flächen später zu Störungen bei den Funktionen kommen kann.

**Schritt 2:** Der zweite Schritt war es, die äußere Hälfte des Tankdeckels aufzubauen. Dazu erstellte ich ein Offset<sup>14</sup> der zuvor erstellten reduzierten Designfläche nach innen (Richtung -Y), um das Maß des **Offset Designfläche > Werkzeug-trennebene (WZTE) Parameters**. Auf diese Fläche konnte ich nun meine Kontur des Deckels in Richtung der Entformung projizieren. Daraus konnte ich eine Abstimmung erstellen, welche zuvor aber um das Maß der Fugenbreite nach innen verschoben wurde, um so die spätere Fugenbreite zu gewährleisten.

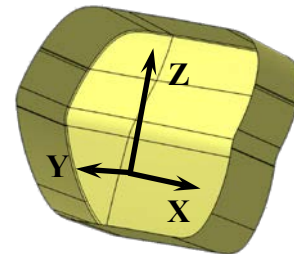


**Bild 13**

→ Ergebnis war eine Frontfläche mit der Abstimmung zum Fahrzeuginneren hin (**Bild 13**)

**Schritt 3:** Der nächste Schritt war der Aufbau der inneren Hälfte des Deckels. Dies geschah wie bei der vorderen Hälfte, nur in umgekehrter Richtung.

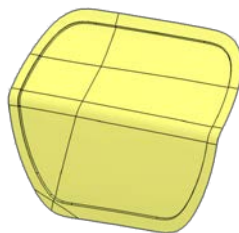
→ Ergebnis war die innere Fläche mit Abstimmung (**Bild 14**)



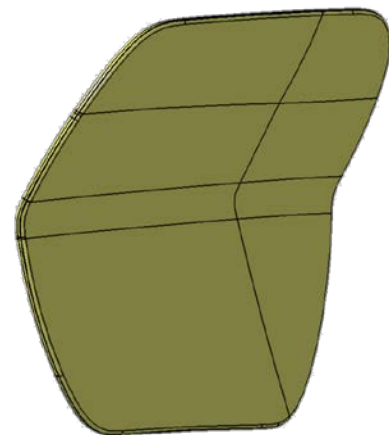
**Bild 14**

**Schritt 4:** Im nächsten Schritt wurde die Werkzeugtrennebene mit der inneren Fläche (aus Schritt 3) verbunden (**Bild 15**). Danach habe ich diesen Flächenverbund mit der vorderen Hälfte (aus Schritt 2) verbunden.

→ Fertiger Deckel mit allen Maßen und Parametern (**Bild 16**)



**Bild 15**

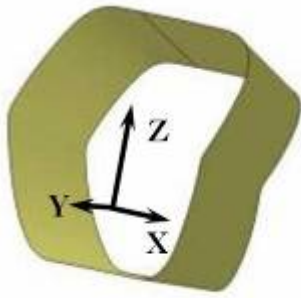


**Bild 16**

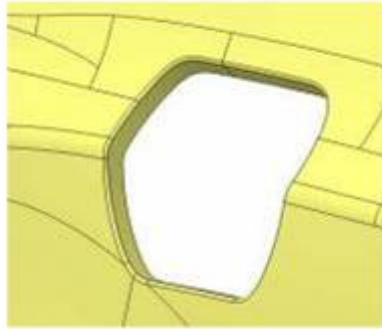
**Schritt 5:** Im fünften Schritt baute ich den Flächenverbund in der Designfläche auf, der zur Aufnahme des Deckels dient. Der Aufbau ist identisch; es wurde wieder über Durchdringungen und Abstimmungen eine Innenkontur erstellt (**Bild 17**). Diese verband ich mit der Designfläche (**Bild 18**). Den Schluss machte die innere Deckfläche der Mulde des Deckels, sie wurde auch noch mit eingebracht.

→ Fertiger Flächenverbund der Designfläche (**Bild 19**)

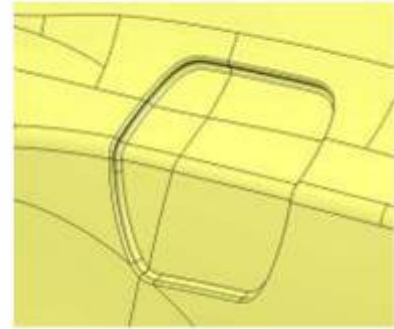
**Hinweis: Bild 17-19 auf der nächsten Seite oben abgebildet**



**Bild 17**



**Bild 18**



**Bild 19**

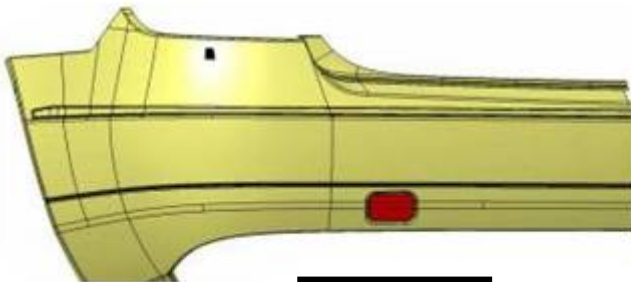
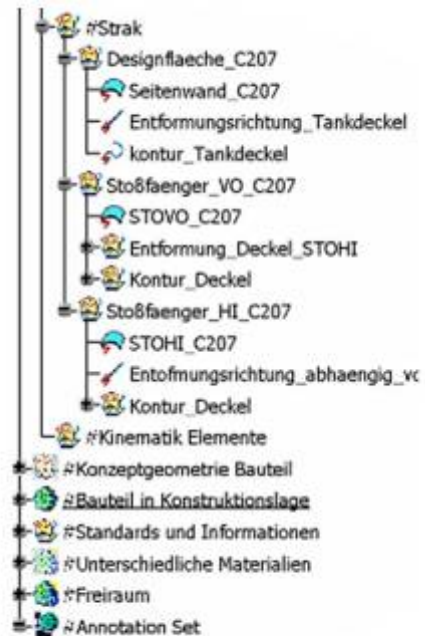
### 3.5. Nutzbarkeit des Templates für andere Deckel

Eine weitere Anforderung meines betrieblichen Auftrages war es, dass mein Template auch reibungslos für andere Deckel am Fahrzeug funktionieren soll.

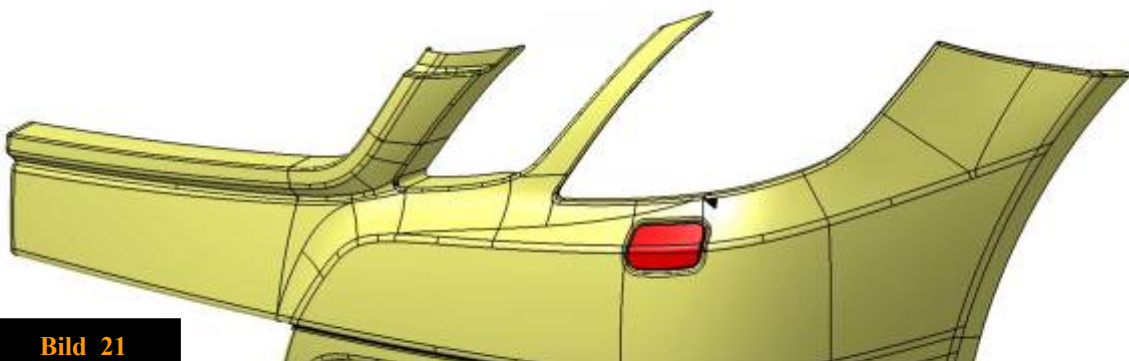
Dazu habe ich einen separaten Konstruktionsstand mit mehreren Input-Geometrien erstellt. Durch einen Tausch dieser Geometrien können verschiedene Deckel erzeugt werden.

So lassen sich zusätzlich zum Tankdeckel noch drei weitere Deckel vom Template generieren: zwei Deckel in dem Frontstoßfänger und einer im Heckstoßfänger.

**Bild 20** zeigt einen Abschleppösendeckel und im **Bild 21** ist ein Deckel einer Scheinwerferreinigungsanlage zu sehen.



**Bild 20**



**Bild 21**

## 4. Dokumentation

### 4.1. Fazit

Fast neun Tage sind vergangen und ich denke, ich kann mit gutem Gewissen sagen, dass ich mein bestmögliches gegeben habe, um den mir gestellten betrieblichen Auftrag zu erfüllen. Es hat mir viel Freude bereitet, ihn zu bearbeiten, aber auch den Ernst des richtigen Arbeitslebens vermittelt. So ist es schwierig, alle seine Gedanken, die einem zum Auftrag einfallen und zu seinem Konzept so zu priorisieren, dass man zeitlich nicht in Nöte gerät. So musste ich mich selber zurückhalten und lernen, die zur Verfügung stehende Zeit optimal zu nutzen, ohne einen qualitativen Verlust innerhalb meiner Ausarbeitung hinzunehmen. Das war die größte Hürde an dem gesamten betrieblichen Auftrag, aber ich glaube ich habe einen guten Kompromiss zwischen erbrachter Leistung und vorhandener Zeit erreicht.



**Bild 22**



## 4.2 Anlagen

1. Glossar
2. Quellenverzeichnis
3. Aufgabenliste
4. Projektplan
5. Bild 1 Scan Seitenwand
6. Fugenuntersuchung
  - 6.1. Frontstoßfänger
  - 6.2. Heckstoßfänger
  - 6.3. Seitenwand
7. Entformungsuntersuchung
  - 7.1. Frontstoßfänger
  - 7.2. Heckstoßfänger ; Seitenwand
8. Maßskizze
9. Benchmark verschiedener Tankdeckel
  - 9.1. Modelle von Marke A
  - 9.2. Modelle von Marke B, C und D
10. Skizze des endgültigen Designs



## Anlage 1 Glossar

**1. CAD 123:** ist ein computergesteuertes Konstruktionsprogramm (CAD - Computer Aided Design) zur Erstellung von dreidimensionalen Modellen

**2. Straken:** bedeutet eine Fläche in einem CAS-System so aufzubereiten, dass sie den Designanforderungen (im Automobilbau Glass A) gerecht wird.

**3. DESIGN 123:** ist ein computergestütztes Gestaltungsprogramm (CAS - Computer Aided Styling). Es dient der virtuellen Entwicklung von Designoberflächen, wie den Exterior-Flächen im Automobilbau.

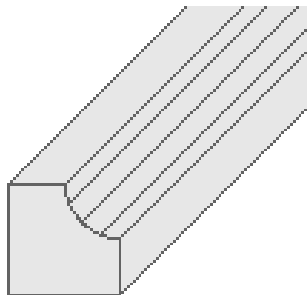
**4. Parametrischer Aufbau:** Parameter sind Steuergrößen, die in der Konstruktion angewendet werden, um Maße und Maßstrukturen schneller und besser beeinflussen zu können.

**5. Entformungsrichtung:** Sie ist ein Vektor, sie hat eine bestimmte geometrische Richtung, in der das gefertigte Teil entformt wird. Sie gibt somit die Verfahrrichtung der Werkzeughälften einer Fertigungsanlage an (Kunststofffertigung z. B. Spritzgießen).

**6. Entformungswinkel:** Dieser gibt an, wie groß der Winkel zwischen der Entformungsrichtung und einer Außenfläche des Bauteils ist.

**7. Hohlkehle:** Eine Hohlkehle ist ein Radius, der eine Wölbung nach innen von der Betrachtungsfläche aufweist.

Hier im Bild zu sehen:



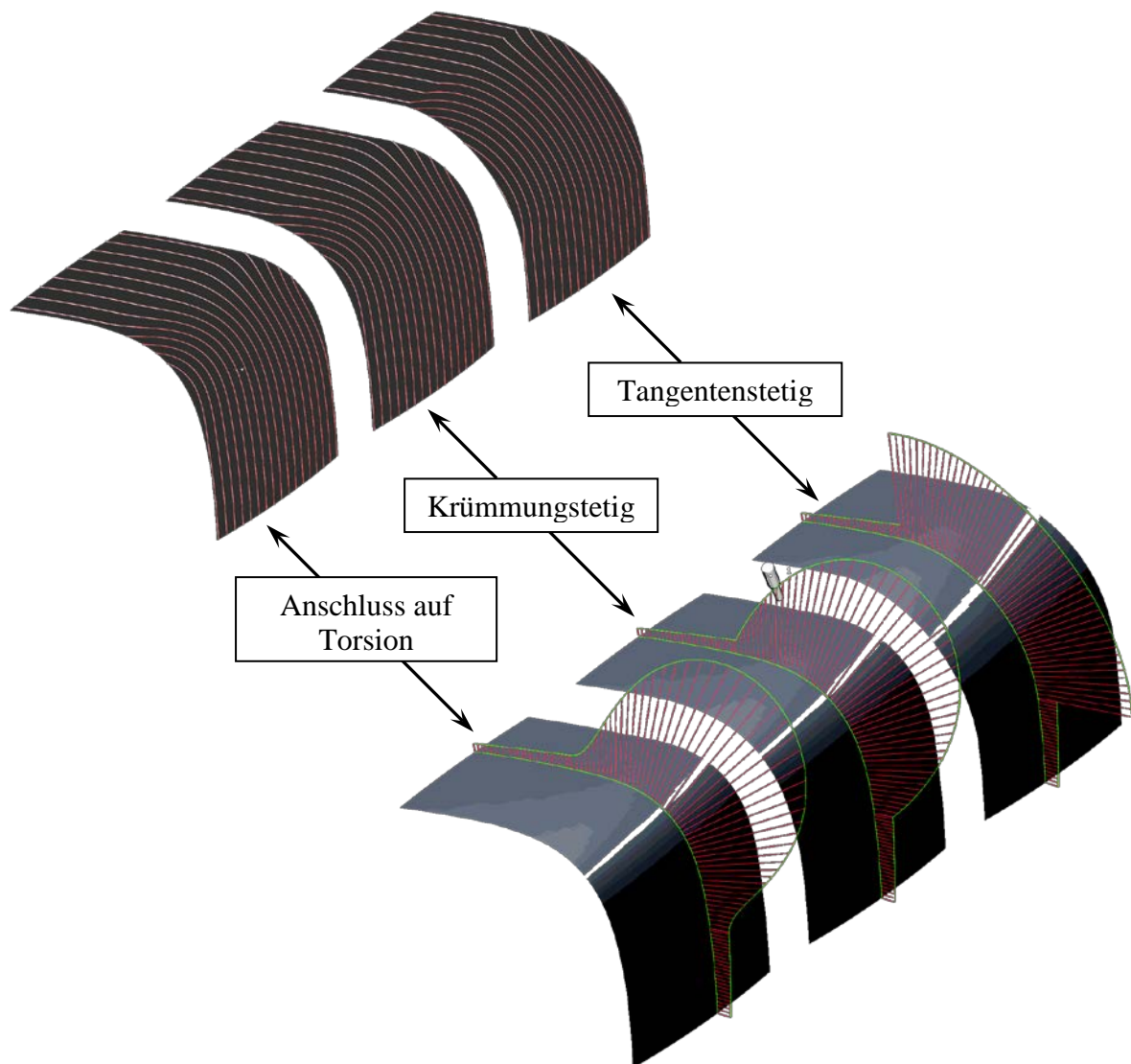
**8. Highlights:** Sind Lichtverläufe auf Flächen, anhand dieser Lichtverläufe lassen sich Flächenunebenheiten und Beulen erkennen.

### **9. und 10. Tangenten- und Krümmungsstetigkeit:**

Bei der Tangentenstetigkeit ist der Anschluss zweier Kurven oder Flächen genau in einem Punkt gleich. Dies zeigt dann bei der Krümmungsanalyse einen plötzlichen Sprung in der graphischen Analyse.

Bei Krümmungsstetigkeit wird der Verlauf der Fläche oder der Kurve weitergeführt, das heißt der Verlauf folgt am Beispiel eines Kreises der Kontur dessen, nimmt also dessen Radius an.

**Bilder zur Erklärung auf der nächsten Seite**



**11. Templates:** Sind fertige Schablonen für die Konstruktion von bestimmten Bauteilen, welche sich in ihrem Aufbau nicht groß unterscheiden, sondern nur in ihrer Form. So nutzt man eine vorgefertigte Konstruktion und füllt sie nur noch mit wenigen Daten, um anschließend ein Bauteil generieren zu können.

**12. Strukturbaum:** Ist ein Baumdiagramm zum Aufzeigen und Nachvollziehen von Abhängigkeiten der in einer Konstruktion verwendeten Funktionen.

**13. Update Stabilität:** Änderung des vorhandenen Geometriestandes ohne Komplikationen, das heißt alle Funktionen sind eindeutig abhängig und lassen sich so ohne Probleme durch Änderungen mit abändern.

**14. Offset:** Ist eine parallele Verschiebung eines geometrischen Elements.

## Anlage 2 Quellenverzeichnis

Internet:

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

[www.netcarshow.com](http://www.netcarshow.com)

Schriftliche Form:

Betriebliche Unterlagen zu Fugenmaßen und zu Maßen von Tankdeckeln.



## Anlage 3. Aufgabenliste

### Analyse des BA / Erstellung einer detaillierten Aufgabenliste

#### Phase 1 Planung:

1. Analyse des BA
2. Einholen von Informationen und Daten (Vorgaben)
  - 2.1. Scan der Seitenwand einholen
  - 2.2. Informationen und Daten zum Fugen- und Maßkonzept zusammenstellen
3. Paralleler Beginn der Dokumentation
4. Erstellung eines Projektplans

#### Phase 2 Entwurf:

- 1.1. Untersuchung von Maß- und Fugenkonzepten an unterschiedlichen Lagen am Fahrzeug  
z. B.: Deckel Abschleppöse
- 1.2. Erstellung einer Liste der benötigten Parameter und dessen Werte in Anlehnung an die Maß- und Fugenuntersuchung
- 1.3. Recherche verschiedener Deckelformen (Benchmark)
- 1.4. Formfindung und Positionierung des Tankdeckel durch Skizzen

#### Phase 3 Realisierung:

1. Erklärung von DESIGN\_123 Standards anhand von Screenshots einer Krümmungsanalyse an mehreren Flächenverbänden (Anhang verschoben)
2. Aufbau der Seitenwand anhand der Scanvorlage und den gegebenen Standards
3. Erstellung der Tankdeckelkontur in DESIGN\_123 mit der dazu gehörigen Entformungsrichtung
4. Parametrischer Aufbau des Tankdeckels und der Fuge in CAD\_123 als Template
5. Generierung mehrerer Vorgabeflächen zur Veranschaulichung der Nutzbarkeit des Templates in einer Präsentation

#### Phase 4 Dokumentation:

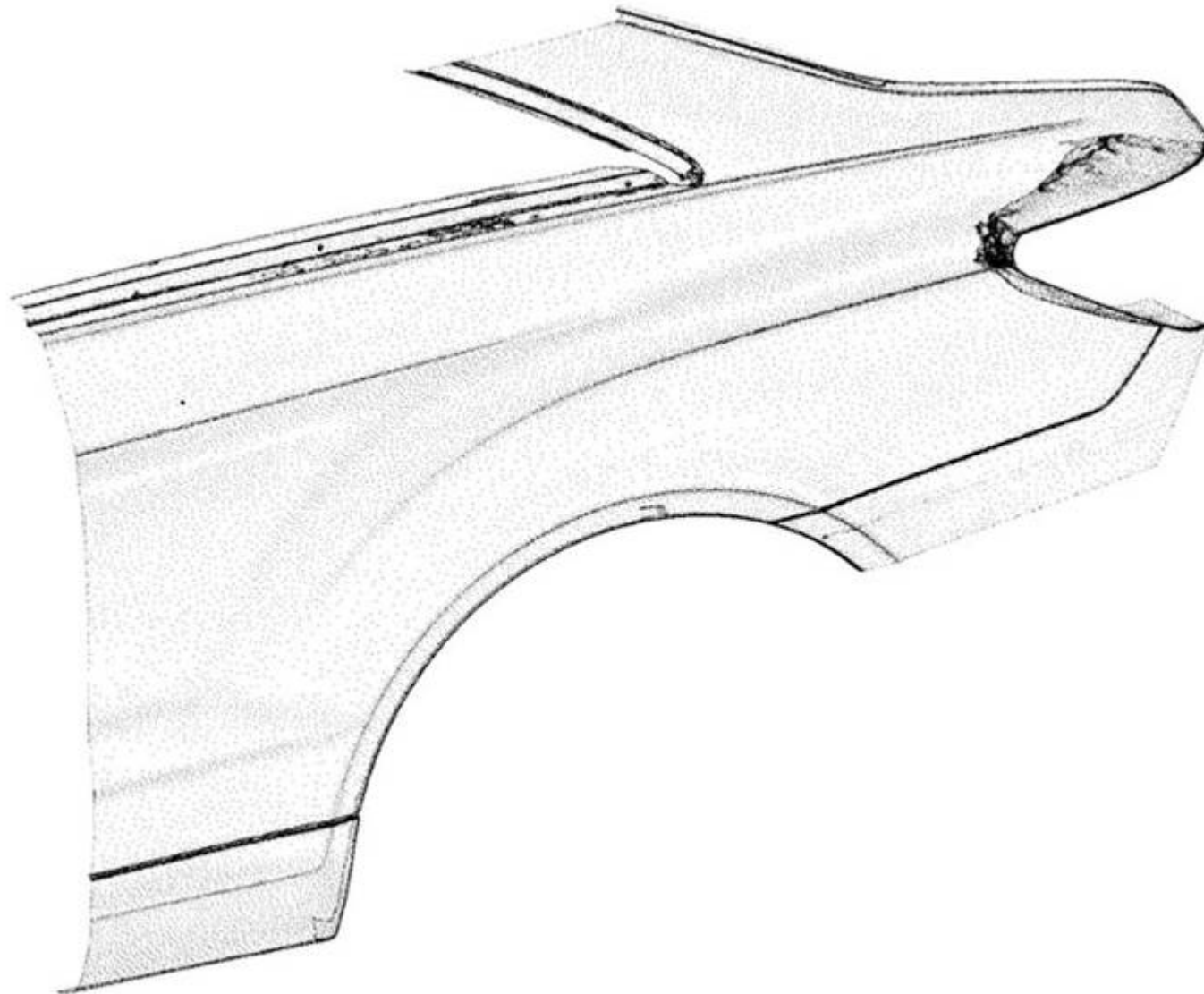
1. Zusammentragen der gesammelten Informationen und Daten zum Erstellen einer Dokumentation
  - 1.1. Aufbau/Gestaltung des Deckblatts
  - 1.2. Gliederung
  - 1.3. Vorwort
  - 1.4. Erläuterung der Aufgabenstellung
  - 1.5. Aufbau und vorgehensweise (Phase1)
    - 1.5.1. Vorgaben
      - 1.5.1.1. Daten
      - 1.5.1.2. Informationen zu den Maßen
    - 1.5.2. Projektplan
  - 1.6. Konstruktion (Phase 2+3)
    - 1.6.1. DESIGN\_123 Grundlegende Standards
    - 1.6.2. Aufbau der Fläche dokumentieren
    - 1.6.3. Aufbau der Kontur dokumentieren
    - 1.6.4. CAD\_123 - erläutern
    - 1.6.5. Konstruktion des Templates erörtern
  - 1.7. Fazit
2. Aufbau einer eigenständigen Präsentation (aufbauend auf den Informationen aus der Dokumentation)

# Anlage 4 Projektplan

Aufgabe	Tage	Dauer in Stunden	DI	MI	DO	FR	MI	DO	FR	MI	DO
			10.12.2013	11.12.2013	12.12.2013	13.12.2013	18.12.2013	19.12.2013	20.12.2013	13.02.2013	14.03.2013
<b>Planung</b>		8									
Analysieren der Aufgabenstellung		1									
Einholen der benötigten Daten		2									
Erstellen der Aufgabenliste		2									
Klären der tech. Vorgaben		2									
Erstellung des Projektplans		1									
<b>Entwurf</b>		10									
Maß- und Fugenkonzpte		2									
Parameterliste und Abhängigkeiten erstellen		1									
Formfindung und Positionierung des Tankdeckels		5									
Recherche für weitere Verwendungszwecke		2									
<b>Konstruktionsphase</b>		34									
Grundlegende Thematiken von DESIGN_123 erklären		2									
Aufbau der Seitenwand in DESIGN_123		20									
Aufbau des Tankdeckel Templates in CAD_123		10									
Erstellung mehrerer Anschauungsmodelle		2									
<b>Dokumentation</b>		16									
Erstellen der Dokumentation		10									
Erstellen der Präsentation		6									

Die farblich gekennzeichneten Flächen sind nur symbolisch und entsprechen nicht dem eigentlich Zeitverhältnis.

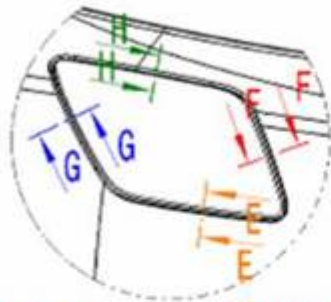
Anlage 5 Bild 1 (Flächenscan Seitenwand Vorgabe (DESIGN\_123))



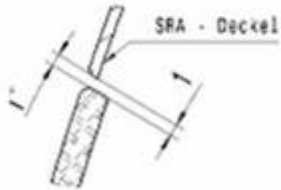
# Anlage 6.1 Fugenuntersuchung 1-3 ( Coupe Frontstoßfänger)

## Detailansicht 1

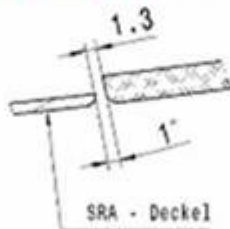
Scheinwerfer-  
reinigungsanlage  
(SRA - Deckel)



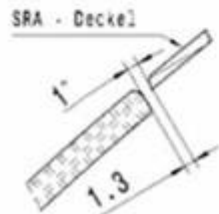
### Schnitt E-E



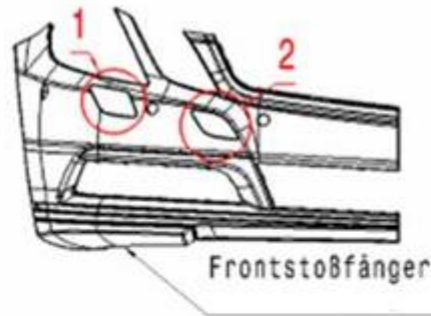
### Schnitt F-F



### Schnitt G-G



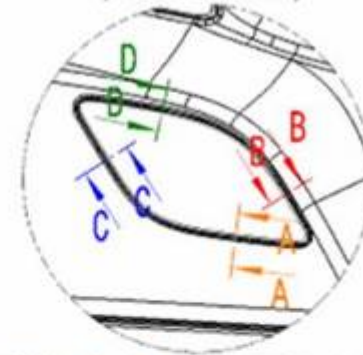
### Schnitt H-H



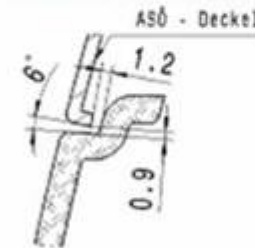
nicht gekennzeichnete Bauteile in  
den Schnitten sind Elemente des  
Frontstoßfängers

## Detailansicht 2

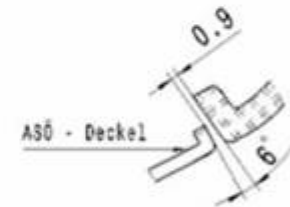
Abschleppöseendeckel  
(ASÖ - Deckel)



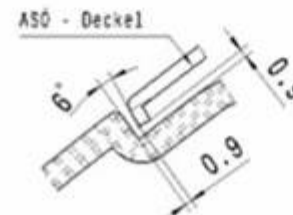
### Schnitt A-A



### Schnitt B-B



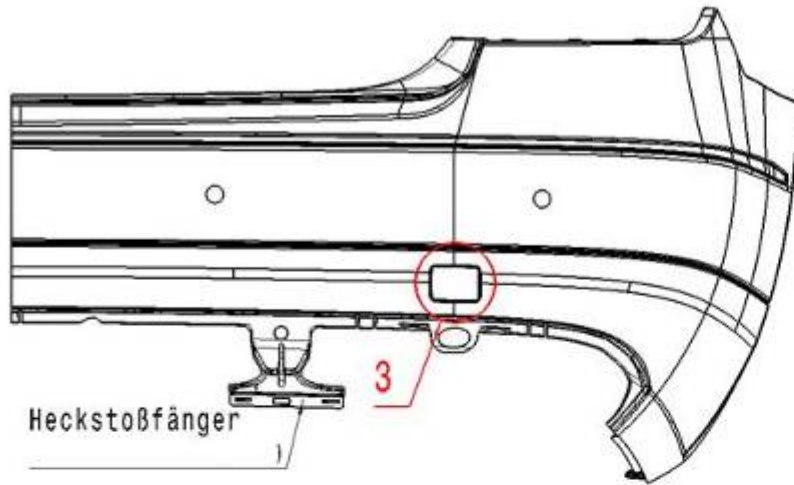
### Schnitt C-C



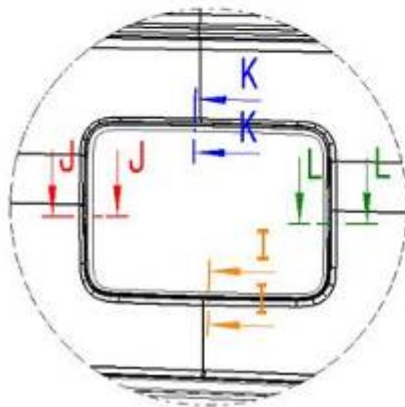
### Schnitt D-D



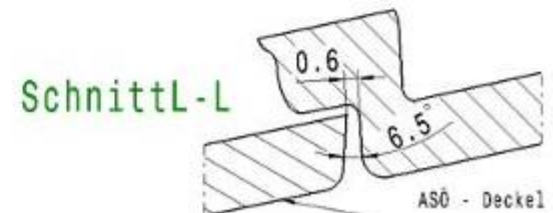
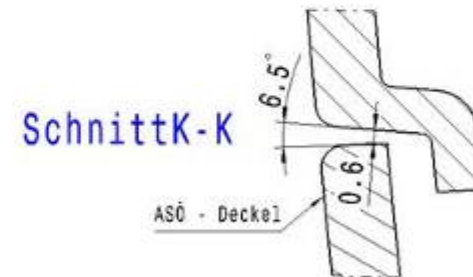
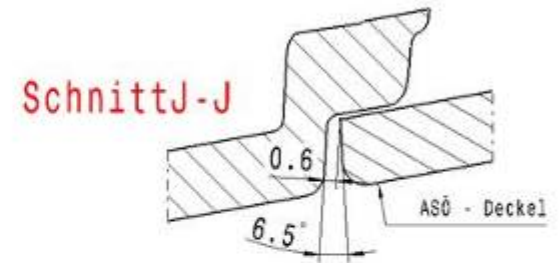
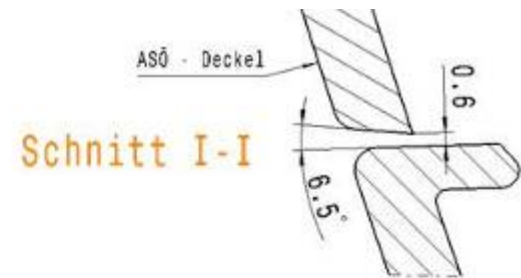
## Anlage 6.2 Fugenuntersuchung ( Coupe Heckstoßfänger)



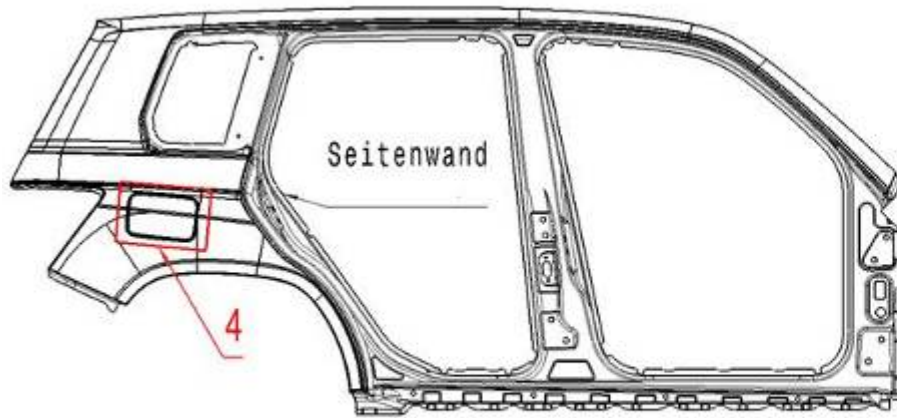
**Detailansicht 3**  
Apschleppösendeckel  
(ASÖ - Deckel)



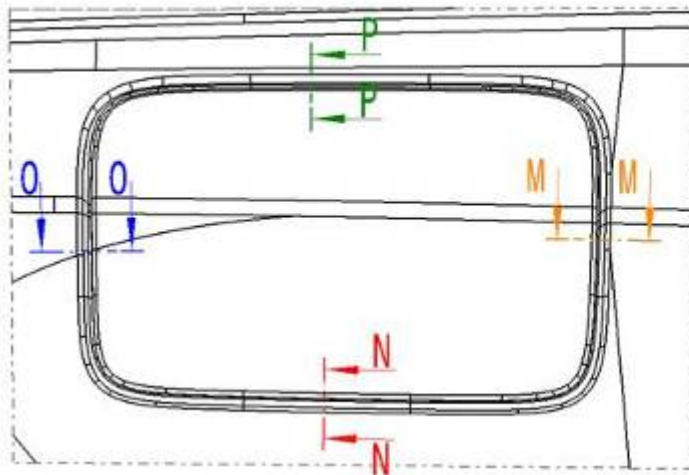
nicht gekennzeichnete  
Bauteile in den Schnitten  
sind Elemente des  
Heckstoßfängers



# Anlage 6.3 Fugenuntersuchung (SUV Seitenwand)

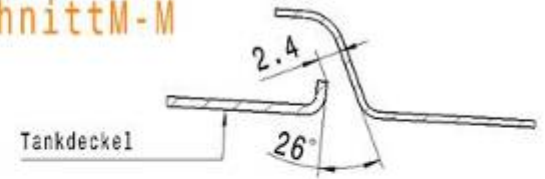


**Detailansicht 4**  
Tankdeckel

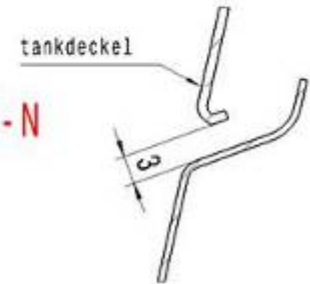


nicht gekennzeichnete Bauteile in den Schnitten sind Elemente der Seitenwand

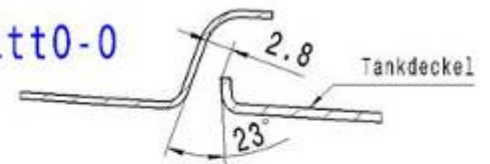
**SchnittM-M**



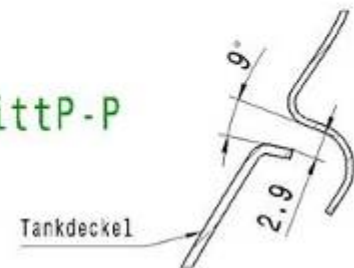
**SchnittN-N**



**SchnittO-O**



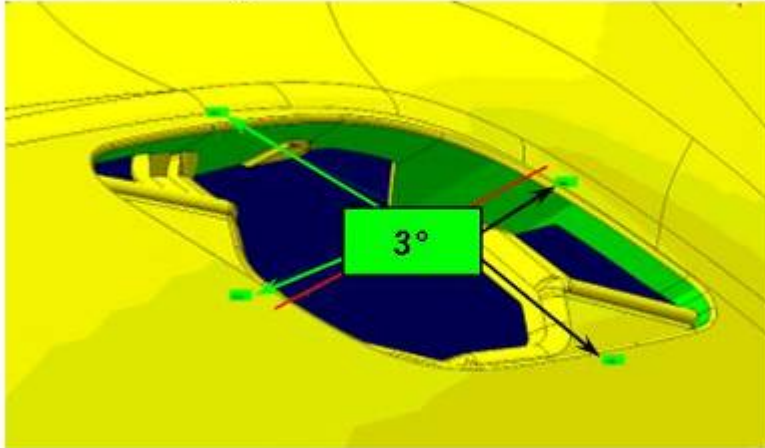
**SchnittP-P**



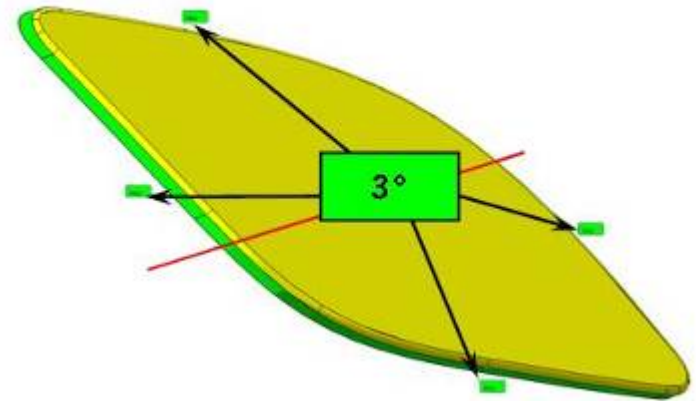


# Anlage 7.1 Entformungsuntersuchung ( Coupe Frontstoßfänger)

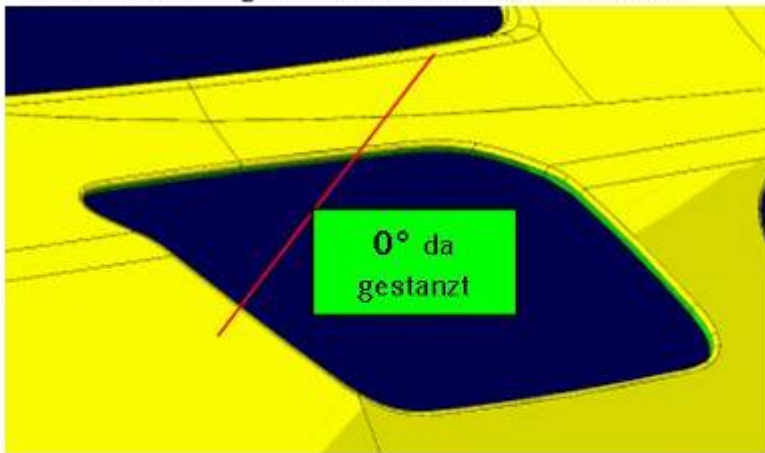
## Frontstoßfänger Aufnahme ASÖ - Deckel



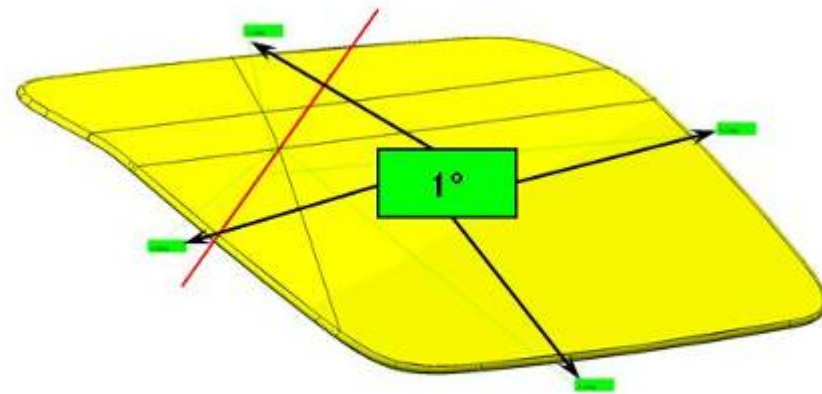
## Abschleppöseendeckel (front)



## Frontstoßfänger Aufnahme SRA - Deckel



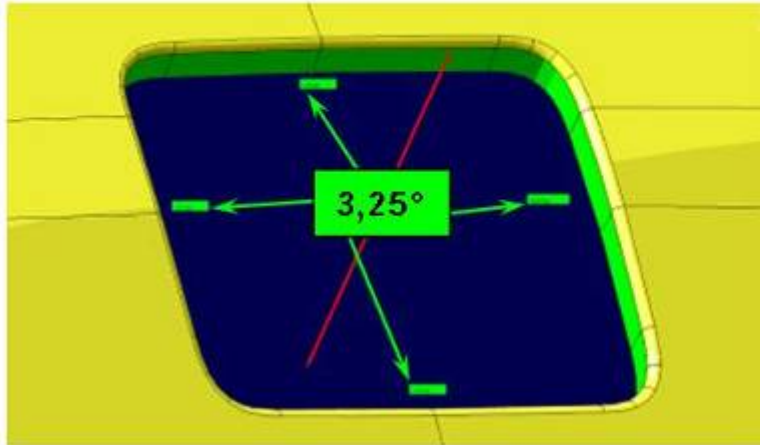
## Scheinwerferreinigungsanlagendeckel



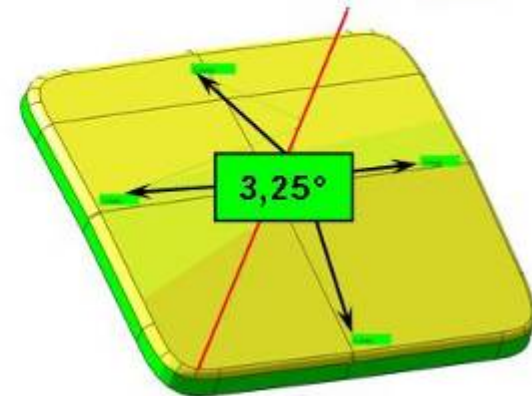
— Entformungsrichtung

## Anlage 7.2 Entformungsuntersuchung (Heckstoßfänger; Seitenwand)

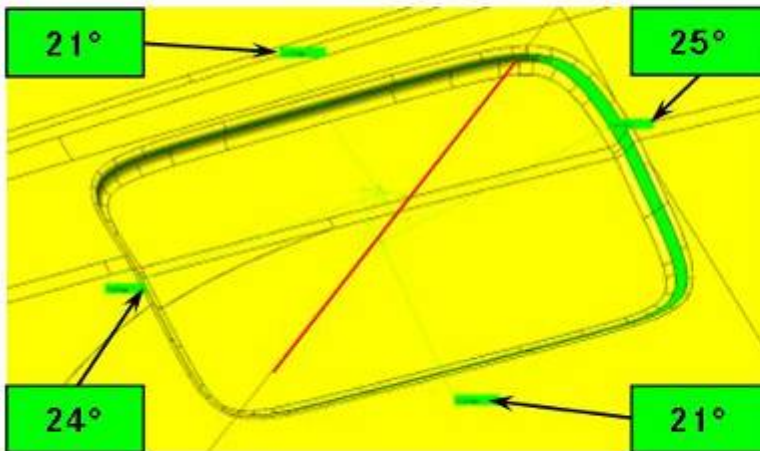
### Heckstoßfänger Aufnahme ASÖ - Deckel



### Abschleppöseendeckel (heck)

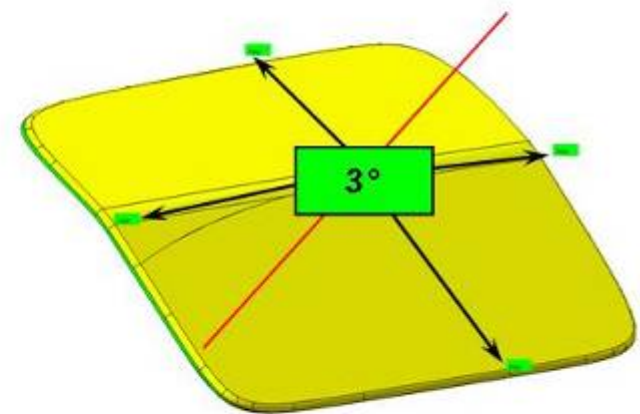


### Seitenwand Tankdeckelmulde



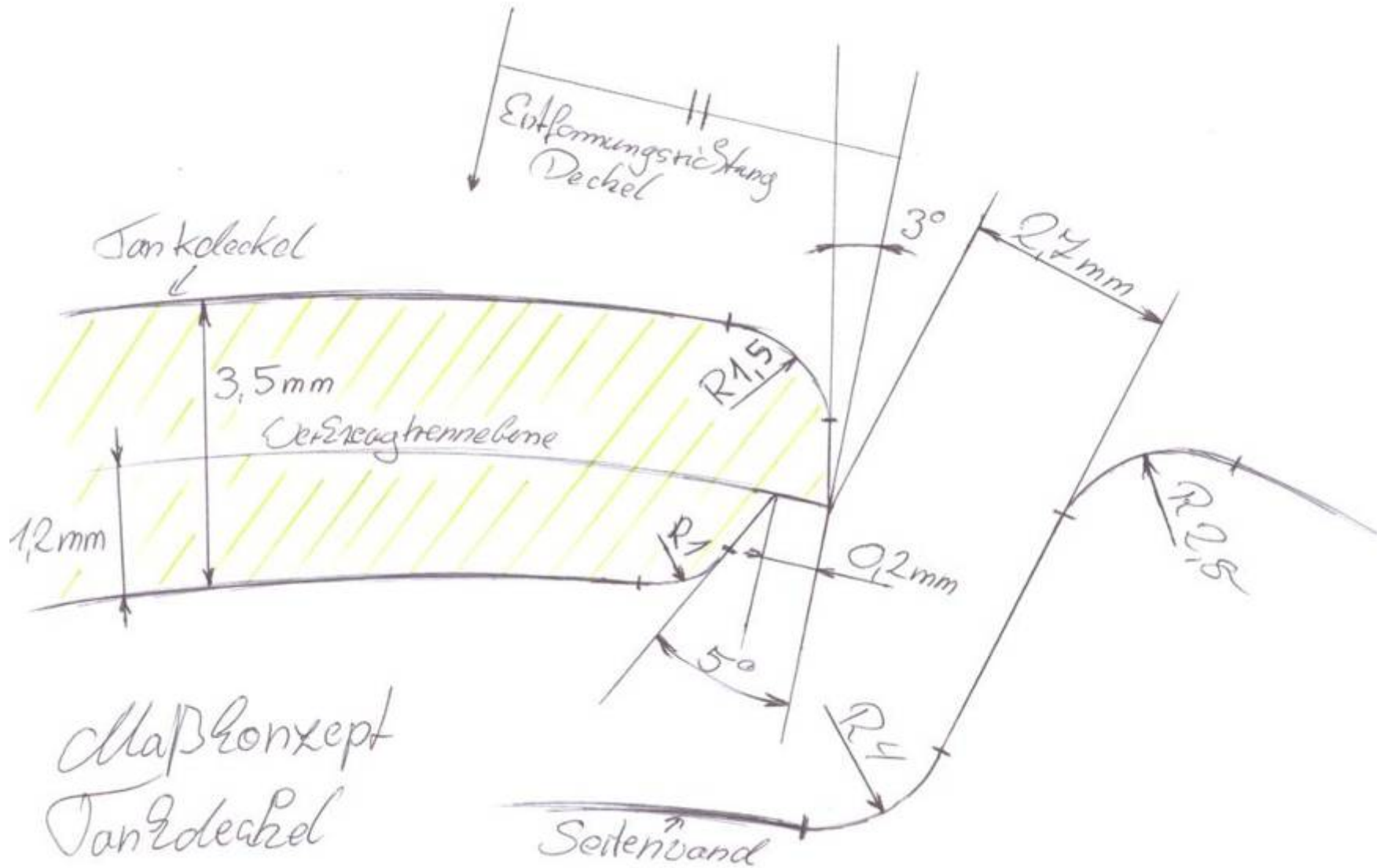
 Entformungsrichtung

### Tankdeckel





Anlage 8 Bild 2 (Maßkonzeptskizze Tankdeckel)



## Anlage 9.1 Benchmark (Recherche verschiedener Tankdeckelformen)

Marke A Modell 1



Marke A Modell 2



Marke A Modell 3



Bei den Modellen von Marke A werden zwei Formen von Tankdeckeln häufig verwendet.

Zum einen die **quadratische** Form mit abgerundeten Ecken, zum anderen eine **ovale** Tankdeckelform.

MB A Modell 4



Marke A Modell 5



Marke A Modell 6



## Anlage 9.2 Benchmark (Recherche verschiedener Tankdeckelformen)

Marke B Modell 1



Marke B Modell 2



Marke B Modell 3



Andere Hersteller wie z.B. Marke B und C greifen auch zu der einfachen geometrischen Grundform eines **Quadrates**.

Marke D hat während dessen eine andere sehr klassische Tankdeckelform, den **Kreis**. Beim Marke B Modell 3 hingegen hat man die **Designsprache** des Fahrzeugs versucht auch mit der Form des Tankdeckels wieder zu geben.

Marke C Modell 1



Marke D Modell 1



Marke D Modell 2





Anlage 10 Skizze des endgültigen Designs des Tankdeckels

