

25 Jahre TROCELLEN

Erfolgsstory eines Produktes

Zuerst einmal darf auch ich mich dafür bedanken, daß so viele heute zu der Jubiläumsfeier gekommen sind.

Herr Klein hat schon alle begrüßt, trotzdem möge man mit erlauben, daß ich noch einige Personen der ersten Stunde besonders nenne und vorstelle, die bereits aus dem Arbeitsleben ausgeschieden sind.

- Herr Dr. Behr, der zusammen mit Herrn Laubenberg das Produkt aus der Wiege gehoben hat.
- Da ist zuerst einmal Herr Decker, damaliger Verkaufsbereichsleiter und Vorgänger von Herrn Klein. Er hat bis Ende 1983 die Geschicke TROCELLEN geleitet. Mit den Herren Schubert, Michels und Zimmermann, die ausschvirten um das Material zu verkaufen.
- Herr Reinkemeyer, den viele noch kennen, und der der erste Fertigungs- und Entwicklungsleiter von TROCELLEN war. Später, wie Sie alle wissen, Geschäftsbereichsleiter, für mehrere Produkte. Nachfolger in der Fertigung war dann übrigens Herr Fuhrmann.

- Herr Dr. Bepler, der die ganzen physikalischen Grundsatzuntersuchungen an TROCELLEN gemacht hat.
- Herr Meurer, Ihnen auch noch allen bekannt als ehemaliger Obermeister in der Verschäumung.
- Herr Ceranski zusammen mit Herrn Simmerkus als Meister, die für die Technik zuständig waren.
- Und last not least Herrn Kühnel, der für die TROCELLEN-Ansätze zuständig war.
- Daß TROCELLEN ein Erfolgsprodukt werden könnte, hat man damals selbstverständlich erhofft, vielleicht auch erahnt, aber sicher war man seiner Sache nicht.
Wohl war man sich auch damals schon darüber einig, daß die Polyolefine als Kunststoffe eine gute Zukunft haben.
- So kam dann über Bayer, als Generallizenznehmer, das Produkt von Furukawa in Japan zu uns, der damaligen Dynamit Nobel.
- Man nannte es TROCELLEN mit den Silben:

TRO	für Troisdorf
CEL	für Zelle
LEN	für Polyethylen.

- Da man sich durch vorangegangene Marktstudien darüber im Klaren war, daß es sich um ein vielseitig anwendbares Produkt handelte, wurde eine schlagkräftige Entwicklungsgruppe gegründet.
- Ich hatte das Glück, so darf man wohl sagen, daß ich diese Gruppe zuerst unter der Leitung von Herrn Dr. Becke und später Herrn Reinkemeyer übernehmen durfte.
- Es macht natürlich Spaß, mit einem neuen Produkt zu beginnen, insbesondere da dann doch die Erfolgserlebnisse, die wir alle brauchen, näher beieinander liegen, als bei bereits eingeführten Produkten.
- Die Gruppe hatte zeitweise bis zu 10 MA.
- Es wurden 2 Schwerpunkte bearbeitet:
 1. TROCELLEN für den Automobilbereich
 2. TROCELLEN für den Isoliersektor (Rohrisolierung)
Sportsektor und allgemeine Anwendung.
- Zuerst wurden die Bearbeitungsmöglichkeiten von PE-Schaum bearbeitet.

Auch da stellten wir fest, daß durch die vielfältigen Eigenschaften eine breite Palette an Bearbeitungsmöglichkeiten gegeben war.

Nur kurz erwähnen möchte ich:

sehr gute Kaschierbarkeit mit vielen Materialien
sehr gute spangebende Bearbeitbarkeit
sehr gute spanlose Bearbeitbarkeit
wie Pressen und Vakuumformung

- Besonders die Möglichkeiten der Kaschierbarkeit und die Verformbarkeit nach dem Vakuumstreckverfahren sahen wir als große Vorteile an und wir stürzten uns im wahrsten Sinne des Wortes auf dieses Thema.
- Da zu diesem Zeitpunkt der Kunststoff immer mehr Eingang in die Automobilindustrie fand, sahen wir auch hier mit Recht unsere Zukunft.
- An Schwerpunktthemen wurden bearbeitet:
 - Formteppiche
 - Himmel
 - Trennwand (hinter dem Rücksitz)
 - Kofferraummatten
 - sowie ganze Sitzschalen und Abdeckteile für den
Rücksitz
- Ich weiß nicht mehr genau den Zeitpunkt, aber den ersten Kontakt hatten wir damals mit der Firma FIAT in Italien.
- Ich weiß noch gut, als der damalige Geschäftsbereichsleiter, Herr Dr. Dahlmüller uns hier in der Entwicklung zusammenrief

und uns dazu verdonnerte, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes Teile für den FIAT 132 zu entwickeln.

- Ich habe hierüber noch einige Fotos gefunden und ich möchte sie Ihnen einmal kurz zeigen.
 - Da ist zuerst einmal der Formteppich aus TROCELLEN mit Teppichkaschierung. Es war die Zeit als die Formteppiche begannen, die Gummimatten zu ersetzen.
 - Dann der Fertighimmel, der den damals üblichen Spriegelhimmel ersetzen sollte.
 - Die Hutablage.
 - Und eine Trennwand zwischen Rücksitz und Kofferraum, damals ein Formteil aus verpreßtem Jutevlies.
- Wir schafften es in relativ kurzer Zeit (ca. 5 Monate) die notwendigen Formen zu bauen und die Teile zu fertigen.
- Am 12.4.1973 war dann unsere große Präsentation bei FIAT in Turin.
- Ich weiß noch gut, wir wurden damals von FIAT sehr gelobt aufgrund der umfangreichen Neuentwicklungen, aber zu einem Auftrag kam es so schnell nicht, wir hatten uns dies doch ein bisschen zu einfach vorgestellt.

- Aber der Anfang war gemacht, wir hatten bereits eine große Palette an Mustern, mit denen wir auch bei den anderen Automobilherstellern vorstellig werden konnten.
- Wir haben natürlich bei diesen Reisen viel erlebt und eine Anekdote möchte ich Ihnen nicht vorenthalten, die wir in Frankreich und direkt in Paris erlebt haben.
 - verschwundenes Fahrzeug mit Muster
- Bis es dann aber zum ersten Auftrag kam, so muß ich sagen, es hat doch relativ lange gedauert, manch einer zeigte sich schon ungeduldig, aber wir hatten Standvermögen und Ausdauer (was man heute nicht mehr so oft findet). Allerdings muß auch gesagt werden, daß wir mit unserem PVC-Schaum TROVIPOR damals soviel Geld verdienten, um das junge TROCELLEN zu subventionieren.
- Nun waren damals noch in den Fahrzeugen die schweren, unhandlichen und stark riechenden Gummimatten; so auch bei dem FORD Granada.
Die Matte im Granada wog alleine 3,7 kg und auch schon 1973/74 suchte man Wege Gewicht und damit Treibstoff einzusparen. (Denken Sie an die erste Energiekrise, die wir 1973 hatten)
- Die ersten Kontakte bezüglich Kofferraummatten hatten wir mit FORD bereits im Oktober 1972 (Köln Merkenich).

- Man zeigte von der Seite FORD großes Interesse und nach ersten Angebotsabgaben kam es im November 1973 zu einem Entwicklungsauftrag.
- Ich will es kurz machen, aber bis zur Nullserie und Entscheidung für TROCELLEN dauerte es immerhin noch knapp 2 Jahre.
- Die entgeltliche Entscheidung fiel am 3.7.1975. Ausschlaggebend war die große Gewichtseinsparung von 3 kg im Vergleich zur Gummimatte (Energiekrise).
- Die Produktion, zuerst mit Handbeschnitt, lief dann im Januar 1976 an.
- Vorausgegangen war auch hier ein harter Preiskampf und ich vergesse nicht, als Herr Reinkemeyer ganz aufgeregt mittags bei mir im Büro erschien und mir mitteilte, wir kriegen den Auftrag nur, wenn wir noch einmal 0,50 DM/pro Matte nachlassen.
- Der ursprünglich kalkulierte Preis von DM 7,69 war bis auf DM 5,61 gesunken.
- Aber es hat sich gelohnt.
Die Granadamatte war der Türöffner und machte den Weg frei für die Taunusmatte. Der Taunus wurde in einer wesentlich höheren Stückzahl (bis 2000 Stück/Tag) als der Granada hergestellt.

- Der Startschuß fiel im April 1975, mit der Serienbelieferung wurde dann im Mai 1976 begonnen.
- Vorher und auch während des Produktionszeitraumes mußte eine Menge technischer Probleme gelöst werden, die heute einfach erscheinen, uns aber doch damals einiges an Kopfschmerzen bereiteten
- Ich denke einmal an das Stanzen, drei-dimensional, damals noch nicht üblich. Ein erstes Stanzwerkzeug wurde von Röder & Spengler gebaut.
- Dann mußte die Matte später mit einer Ronde verstärkt werden (Bereich Reserverad).
- Daß war damals als TROCELLEN'er schon europaweit dachten, sehen Sie daran, daß wir für die Belieferung von FORD in England bereits im Oktober 1978 eine Produktionsstätte in England, Northampton aufbauten.
- Ich sagte vorher schon, die Kofferraummatte war der Türöffner und so erreichten wir auch bei FIAT das ersehnte Ziel, eine Kofferraummatte für den FIAT 131 entwickeln und ab November 1977 mit der Belieferung beginnen zu dürfen.
- Natürlich lief nicht alles glatt, die FIAT-Matte war vom Gewicht etwas zu leicht geworden und so mußten wir, Herr Janshen und ich am Tage vor Hl. Abend 1977 bei FIAT antanzen und eine kräftige Reklamation in Empfang nehmen.

- Es war übrigens die Zeit als die Schaumanlage 2 anlief, wo wir Probleme hatten und das Material nicht in der gewünschten Qualität gefertigt werden konnte.
- Aber wir haben auch diese Hürde überwunden, so daß die Kofferraummattenproduktion für FIAT nach unserem Werk Telamin in Anzio bei Rom ausgelagert werden konnte.

- Ich will es kurz machen.

Unsere Kofferraummatten wurden ein Renner und es werden bis heute Matten, einschl. Abdeckungen für Radkästen, Rücksitz und Klimaanlage für folgende Fahrzeuge gefertigt.

(RADL)

Zusammenstellung

FORD Granada

FORD Taunus/Cortina

FORD Orion

FORD Apollo Seitenteil

FORD Fiesta mit Dammteil

FORD Sierra mit Textilkaschierung

FIAT 131

FIAT Kofferraum verschiedene Ausführungen bei Telamin

AUDI 80 Normalausführung

AUDI 80 Coupe

AUDI 80 USA

AUDI 80 USA Coupe

AUDI 80 Seitenteile (Diverses)

AUDI 80 Quattro Seitenteile

AUDI 80 Allrad Europa

AUDI 80 Allrad Europa mit Anhängerkupplung

AUDI 80 Taxi

Daimler Benz Fondboden 2 Ausführungen

Daimler Benz Ladeboden

Daimler Benz Armlehnenpolster

Karmann Scirocco Seitenteile

Renault L42 (R9)

Renault B37 (R11)

Renault B29 Rückitzabdeckung (R25)

VW Jetta Radkastenabdeckung

VW Golf Radkastenabdeckung

VW Golf Abschottung Kühlgebläse Rechts- und Linkslenker

VW Jetta Abschottung Kühlgeblkäse

VW Passat Abschottung

VW Golf Abdeckung Klimaanlage

DAF Dämmteile

VOLVO 343 Radkasten

- Wie Sie sehen, eine stattliche Anzahl an Formteilen, die im Laufe der Zeit gefertigt wurden.

- Ich habe mal den besten Monat aus unseren Unterlagen herausgesucht. Es war der Oktober 1990. Ist also noch gar nicht so lange her.
Da haben wir 84,5 t Formteile abgeliefert, was alleine dafür eine Produktionsmenge von ca. 150 t Schaum entsprach.

- Mit der steigenden Zahl an Formteilen mußte natürlich auch die Schaumkapazität ausgebaut werden.
Wie Sie wissen hatten wir hier am Standort, einschl. der kleinen Anlage 1, 4 Schaumanlagen.

- Aber jedes Produkt hat einmal seine beste Zeit oder Scheitelpunkt. Der war eben bei den Formteilen 1990.

- Danach wurden die Auskleidungsteile im Kofferraum immer mehr durch Textilverkleidungen ersetzt und so mußten wir immer mehr von unseren Formteilen Abschied nehmen.

- Aber eines kann man heute mit Gewißheit sagen, ohne die Formteilmfertigung wäre TROCELLEN nie dahin gelangt, wo wir uns heute nach 25 Jahren befinden.

- Aber kommen wir jetzt zu den anderen Anwendungsgebieten.

- Bereits im Oktober 1972 wurde eine kleine Spaltmaschine angeschafft.

- Darüberhinaus wurde die kleine Schaumanlage 1 bereits so umgebaut, daß man TROCELLEN-Rollenware in-line bei der Schaumproduktion kaschieren konnte.
Ein Verfahren, das zuerst durch seine Einfachheit besticht, sich aber später durch den höheren Personaleinsatz und geringe Kaschiergeschwindigkeit als unwirtschaftlich herausstellte.
- Dann hatten wir festgestellt, daß TROCELLEN sich mit vielen anderen Materialien kaschieren läßt und so wurden bereits im Juni 1976 eine Plattenkaschierung gekauft, die es zuließ, daß wir Plattenware bis zu 140 mm Dicke und 3 m Länge fertigen konnten.
- Wie bereits anfangs erwähnt, hatten wir große Hoffnung auf das Thema Rohrisolierung gesetzt und so wurde bereits Anfang 1975 dieses Thema innerhalb der damaligen BKE intensiv bearbeitet.

Es wurden eigene Anlagen entwickelt, gebaut und an unsere Lizenznehmer verkauft.

Die Rohrisolierung war ebenfalls ein Anwendungsgebiet, welches sich sehr positiv entwickelte und auch heute noch ein Einsatzgebiet von TROCELLEN ist.

- Kommen wir nun zu einem ebenfalls großen Anwendungsgebiet, die Camping- oder Isomatten.

Die erste Matte wurde bereits auf unserer Anlage 1 in-line ab

Mai 1977 gefertigt.

Damals habe ich gedacht, jetzt muß doch bald jeder eine Matte haben, aber man vertut sich da doch sehr leicht. Jeder weiß, wie gut wir heute ausgelastet sind, wenn nur? ca. 1.000.000 Matten (ca. 250 t) gefertigt werden.

Ich habe selber einmal ausgerechnet, wenn jeder Chinese (ca. 1,1 Milliarden) 1 Matte, in sagen wir mal 3 Jahren, kaufen würde, so wären 90 Anlagen voll ausgelastet.

Ich hoffe, daß es in Asien dazu kommt und wir mit unserer Campingmatte ebenfalls Erfolg haben

- Ich will es kurz machen, im Bereich der Allgemeinen Konfektionierung waren wir ebenfalls sehr erfolgreich. Der erfolgreichste Monat hier war der Juni 1989, wo in einem Monat fast 78 t abgeliefert wurden.
- Heute haben wir für den Konfektionierbereich einen Partner, die Fa. Overath gefunden.

Ich hoffe, daß wir, unterstützt durch die Kreativität der Fa. Overath, wieder zur alten Hochform zurückfinden.

- So meine Damen und Herren, ich möchte Ihnen anhand der Zeittafel kurz noch einmal aufzeigen, wie sich die Schaumkapazitäten entwickelt haben.
- siehe Tafel

- Ich hoffe, ich habe Sie nicht zu sehr beansprucht, möchte mich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken und zum Abschluß auch bei all denen, im Namen unseres Unternehmens, die am Erfolg des Produktes TROCELLEN mitgearbeitet haben und noch arbeiten.

Ich wünsche dem Produkt noch mindestens weitere 25 Jahre mit dem Ruf für die Zukunft:

TROCELLEN WELTWEIT