

Studium Generale: Besuch des Mercedes Benz-Werks in Düsseldorf

Wo Autos Hochzeit halten

Die Automobilindustrie hat in Deutschland lange Tradition und nach wie vor einen hohen Stellenwert. Die Montage im eigenen Land steht für hohe Qualität. Am Standort Düsseldorf montiert Mercedes Benz den neuen Kleintransporter Sprinter NCV 3. Eine Werksbesichtigung im Rahmen des Studium Generale gab den Studierenden der CBS einen Einblick in die automatisierte Fahrzeugfertigung.

Während einige Tage zuvor Bundeskanzlerin Angela Merkel die Ford-Werke in Köln besucht hatte, startete Prof. Dr. Evers im April mit einer Gruppe Studierender in Richtung Düsseldorf. Ziel der Exkursion waren die Mercedes Benz-Werke an der Rather Straße. Noch vor den Werkstüren bereitete uns Prof. Dr. Herbert Evers auf den Höhepunkt unserer Besichtigung und das Herzstück jeder Automobilfertigung, die Hochzeit, vor: »Dann werden Sie heute auch das Hochzeitsbett sehen«, verkündete er geheimnisvoll. Was genau es damit auf sich hat, sollten wir erst später erfahren.

Drei Produktionsstandorte betreibt Mercedes in Deutschland. Im Düsseldorfer Werk hat man sich auf die Montage von Nutzfahrzeugen spezialisiert. Seit 2006 wird hier der Kleintransporter Sprinter zusammengebaut. Täglich liefern 270 Lkw Motoren, Getriebe und andere Teile an und sorgen dafür, dass weitere 280 Lkw das Werk täglich mit fertigen Sprintern verlassen können. Denn jeden Tag werden im Drei-Schicht-Betrieb rund 650 Autos montiert. Im Optimalfall heißt das, jedes Fahrzeug passiert jede Montagestation für genau 97 Sekunden. Der hohe Automatisierungsgrad der Anlagen sorgt dabei für gleichbleibend hohe Qualität, die zusätzlich durch manuelle Begutachtungs- und Kontrollstationen gesichert wird.

Nach einer theoretischen Einführung in die Geschichte und einer Übersicht über die Produktpalette von Mercedes Benz im Allgemeinen sowie die des Düsseldorfer Werks im Speziellen, starteten wir – ausgerüstet mit Schutzbrille und Kopfhörer – zu einer rund 4 km langen, aber äußerst kurzweiligen Besichtigungstour. Im Bereich Rohbauproduktion erklärte uns Dr. Markus Havighorst, unser Werksführer und Leiter IT-Management Auftragsabwicklungsprozess, dass die gesamte Produktionslinie im Fischgrätmuster angeordnet sei. Das heißt, die Karosserie passiert auf dem Förderband eine mehr oder weniger gerade Strecke, während von den Seiten Teile angeliefert und montiert werden. Hier ist die Produktion zu 98 Prozent automatisiert. Die Roboter, die hier die Hauptarbeit verrichten, nannte Dr. Havighorst liebevoll »die Robbies«. Ganz nebenbei gab er uns auch gleich ein paar praktische und grundlegende »Überlebenstechniken« für die Montagehalle mit auf den Weg: Das Anlehnen an die Fahrstuhlwand sei strengsten verboten, denn »das ist ein Lastenfahrstuhl – und der ist hinten offen.« Abgestürzt ist dank dieser Info zum Glück niemand.

Als auf dem Förderband zwischen den Sprintern plötzlich einige VW-Transporter, Dodges und Freightliner auftauchten, waren wir doch ein wenig irritiert. »Es ist längst nicht mehr wirtschaftlich, nur eine Marke auf einer Anlage zu produzieren«, erklärte Dr. Havighorst. Eine Kooperation bringe eine höhere Auslastung der Produktionsstraße und damit eine Win-Win-Situation für alle beteiligten Unternehmen. Wie ähnlich sich die unterschiedlichen Marken dabei sein dürfen, entscheidet jeder Hersteller individuell. Dr. Havighorst: »Die Freightliner sind dem Mercedes sehr ähnlich. Bei VW hingegen hat man Wert darauf gelegt, dass sich das Design unterscheidet.« Zudem verfolge man mit Dodge und Freightliner eine gezielte USA-Strategie: Da Mercedes in der Kategorie Personenwagen in den USA ein besonders hohes Image genießt, werden keine Mercedes-Nutzfahrzeuge in die USA geliefert. Diese Lücke füllen dann die beiden amerikanischen Marken.

Für Staunen sorgte auch die Information, dass es die fertig montierten amerikanischen Fahrzeuge gerade mal bis zum Düsseldorfer Hafen schaffen. Dort werden sie wieder in Einzelteile zerlegt, verschifft und in den USA erneut montiert. Der Grund: Die Zölle auf die Einfuhr unfertiger Produkte sind wesentlich geringer als die auf Fertigprodukte. Die Zerlegung im Düsseldorfer Hafen sei dabei immer noch wesentlich günstiger, als eine Sondermontage für die amerikanischen Modelle zu starten, so Dr. Havighorst.

Und dann war es endlich soweit: Wir wurden Zeuge der Hochzeit, die uns Prof. Dr. Evers am Morgen angekündigt hatte. Und damit lüftete sich auch das »Geheimnis«: Mit Hochzeit bezeichnet man in der Automobilbranche die Zusammenfügung von Antriebsstrang, Karosserie und Motor, den Teil der Montage also, der die zentralen »Organe« des Fahrzeugs vereint. Die Hochzeit ist somit das Herz der Montage. Ein spannender Moment auch für uns Gäste!

Vor dem Ausbildungszentrum entdeckten wir zum Abschluss noch eine echte Rarität: einen Sprinter Pick-up, der von den Auszubildenden des Betriebes entworfen und als Einzelstück produziert wurde. Auch wenn dieses Exemplar wohl nie in Serie das Band verlassen wird, einen besseren Beweis für die Kreativität und Innovationsfreude der Automobilindustrie hätten wir nicht finden können.