

Produktionsanlauf: Bremen und das hohe C

Von Peter Schwerdtmann

Das war auch eine Premiere: Einen Produktionsanlauf mit Presse hatte Andreas Kellermann, der Leiter des Mercedes-Benz-Werks in Bremen noch nicht erlebt. Aber die neue C-Klasse ist das Brot- und Butter-Auto des Konzerns. Da ist jeder große Bahnhof willkommen, auch das erste tatsächlich für einen Kunden gebaute Auto. Und allzu viele Sorgen wegen des Anlaufs vorlaufenden Kameras musste sich Kellermann nicht machen, denn seit Dezember schon rollen neue C-Klassen über das Band. Das übt ungemein.

Die neuen C-Klassen-Limousinen, die in der Halle 9 des Werks montiert werden, reihen sich ein in die Perlenkette der T-Modelle, des C-Klasse-Coupés und des GLK, obwohl die Neuen auf einer komplett neuen Plattform und mit einem deutlich höheren Anteil an Aluminium und hochfesten Stählen gebaut werden und zum Teil auch neue Fügetechniken und bei einigen Komponenten einen anderen Ablauf des Einbaus am Band erfordern.

Kellermann und seine Mannschaft zeigen sich beim Rundgang spürbar stolz auf das Ergebnis ihrer Planungs- und Umbauarbeiten. Die Planung dauerte mehr als drei Jahre und der Umbau der Produktionsanlagen erfolgte bei laufendem Betrieb, also in einem voll ausgelasteten Werk. Nur einmal – über Weihnachten – standen die Bänder längere Zeit still, weil zwei neue Stationen integriert werden mussten. Insgesamt haben die Umstellung der Produktion und das Hochfahren der Kapazitäten rund eine Milliarde Euro gekostet. Jetzt rollt alle 70 Sekunden ein Fahrzeug vom Band, mehr als 300 pro Schicht. Gearbeitet wird in drei Schichten.

Nun läuft's also in Bremen. Hoffentlich – wie bei unserem Gang durch die Halle 9 – ohne Störungen, 96 Prozent der Kapazität wollen die Kellermänner nutzen. Aber auch dann, wenn dieses Ziel erreicht ist, wird die Arbeit an der neuen C-Klasse für die Produzenten und Planer weitergehen. Denn das Unternehmen wird bei der C-Klasse zum ersten Mal ein neues Auto auf vier Kontinenten hochfahren. Außer in Bremen sollen innerhalb von

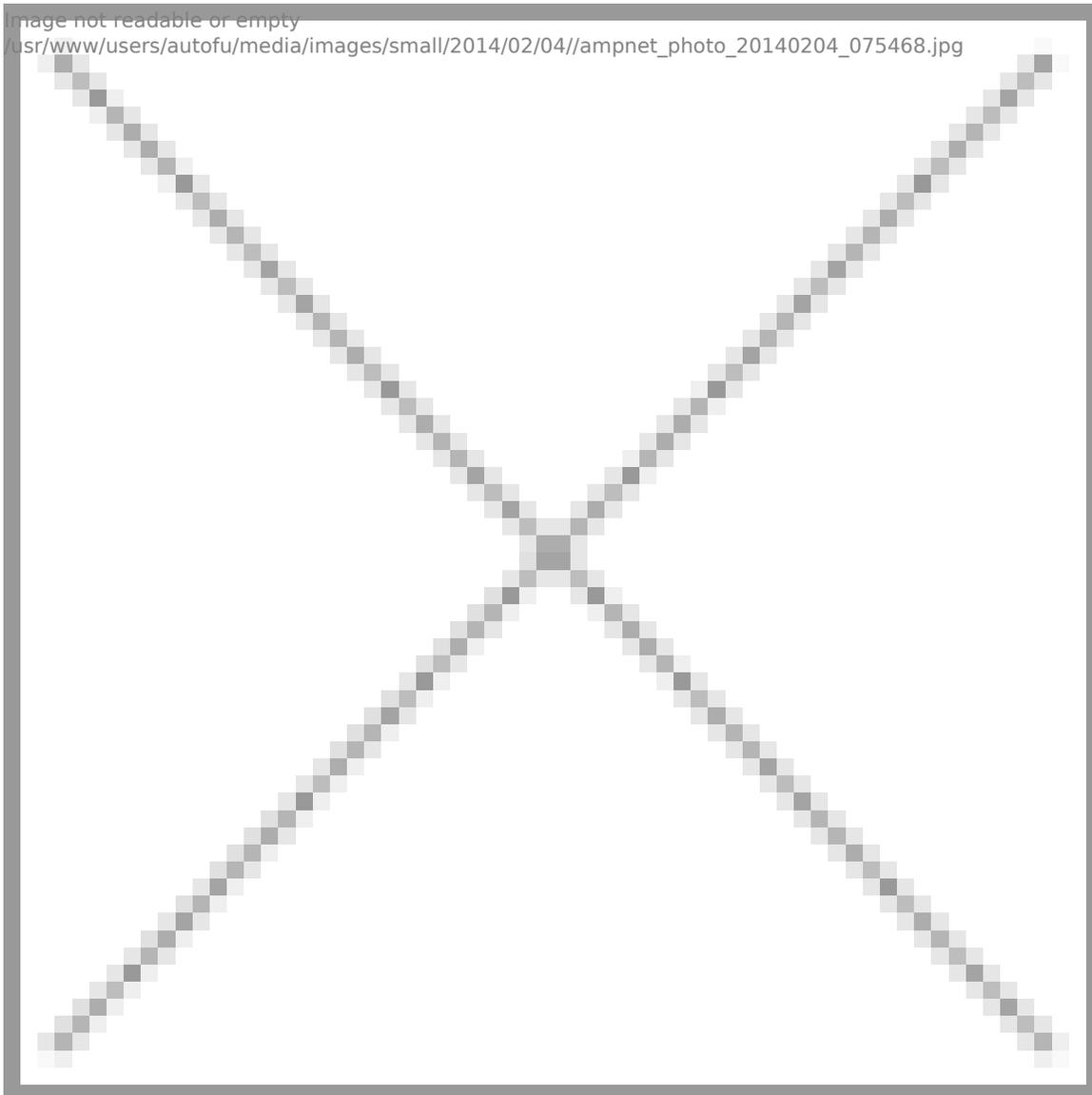
sechs Monaten C-Klassen auch im südafrikanischen East London, in der chinesischen Hauptstadt Peking und in Tuscaloosa in den USA von den Bändern rollen – alle in der gleichen Qualität. Dieses Projekt zu steuern fiel dem Standort Bremen an dem Tag zu, als der Vorstand entschieden hatte, das Werk in Bremen sei das Kompetenzzentrum für dieses Modell und alle seine Derivate.

Die Bremer sind sich sicher, dass die Nähe zur Luft- und Raumfahrttechnologie am Standort Bremen bei der Kompetenzzentrum-Entscheidung der Stuttgarter eine Rolle gespielt hat, zum Beispiel beim Umgang mit dem Fügen von Aluminium und Stahl. Das ist keine leichte Aufgabe, zumal dann, wenn es um kurze Taktzeiten geht. Amerikaner nennen solch technische Herausforderung gern „rocket science“, und Raketentechnik gibt es in Bremen reichlich. Mit den Kollegen bei Airbus habe man sich intensiv ausgetauscht. Man selbst habe etwas über die Fügetechnik gelernt und die Flugzeugbauer etwas über große Stückzahlen und Prozesse.

8,5 Millionen C-Klassen, die ihre Laufbahn als Mercedes-Benz 180 und dem Spitznamen „Baby-Benz“ begonnen haben, konnten die Stuttgarter bisher verkaufen. Offenbar soll die Zahl rasanter wachsen als in der Vergangenheit. Dafür spricht die Verteilung der Produktion auf vier Kontinente und der Ausbau in Bremen. Dass dies alles so läuft wie geplant, darf man aus der Zahl von 36 Sonderschichten schließen, die für dieses Jahr in Bremen schon vorgesehen sind. Also sind sich alle sicher, dass der Neue ein großer Erfolg wird. Sie selbst nennen die C-Klasse „Stern des Nordens“.

Wenn alle Schulungsmaßnahmen der Kollegen aus den anderen C-Klasse-Werken abgeschlossen sind und die drei zusätzlichen Werke ebenfalls laufen, bleibt das Kompetenzzentrum aktiv. „Nach dem Anlauf ist vor dem Anlauf“, zitiert unser Werksführer Sepp Herberger nicht ganz wörtlich. Und er zeigt nach oben. Dort hängt – sorgsam verpackt und ganz unauffällig – die Rohkarosse des nächsten T-Modells. Aber das kommt erst 2015. (ampnet/Sm)

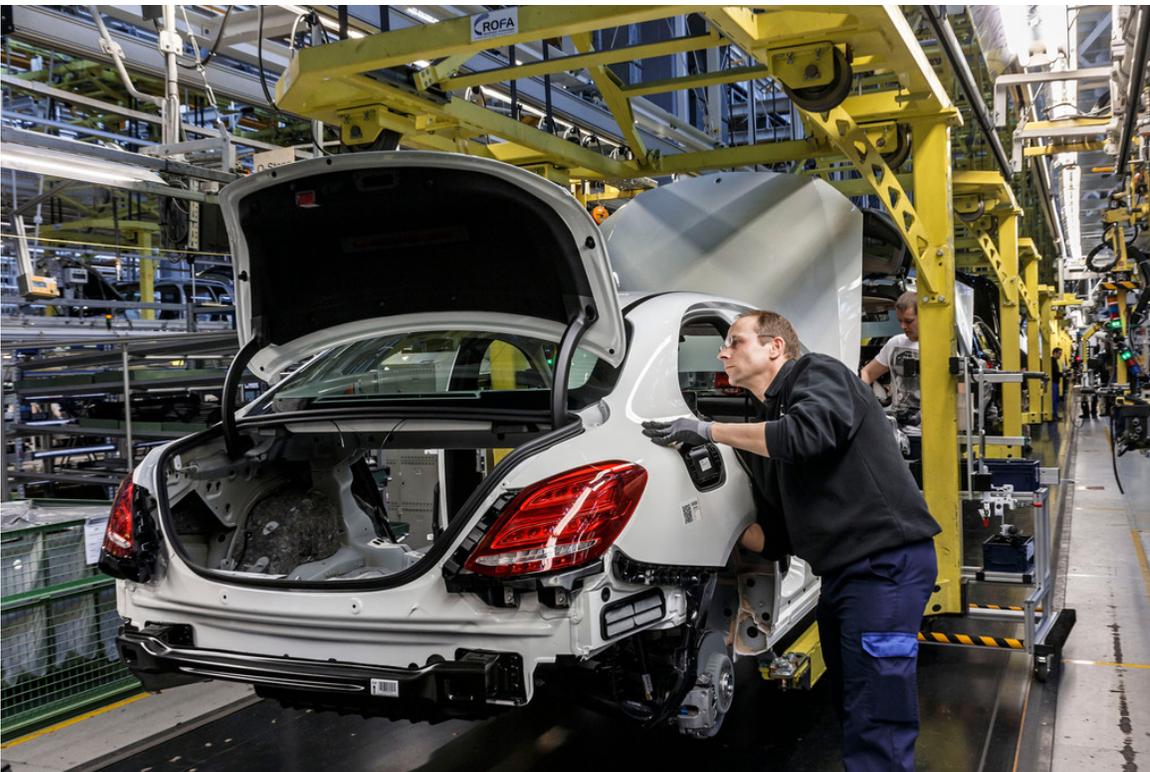
Bilder zum Artikel



Produktionsanlauf der C-Klasse in Bremen.



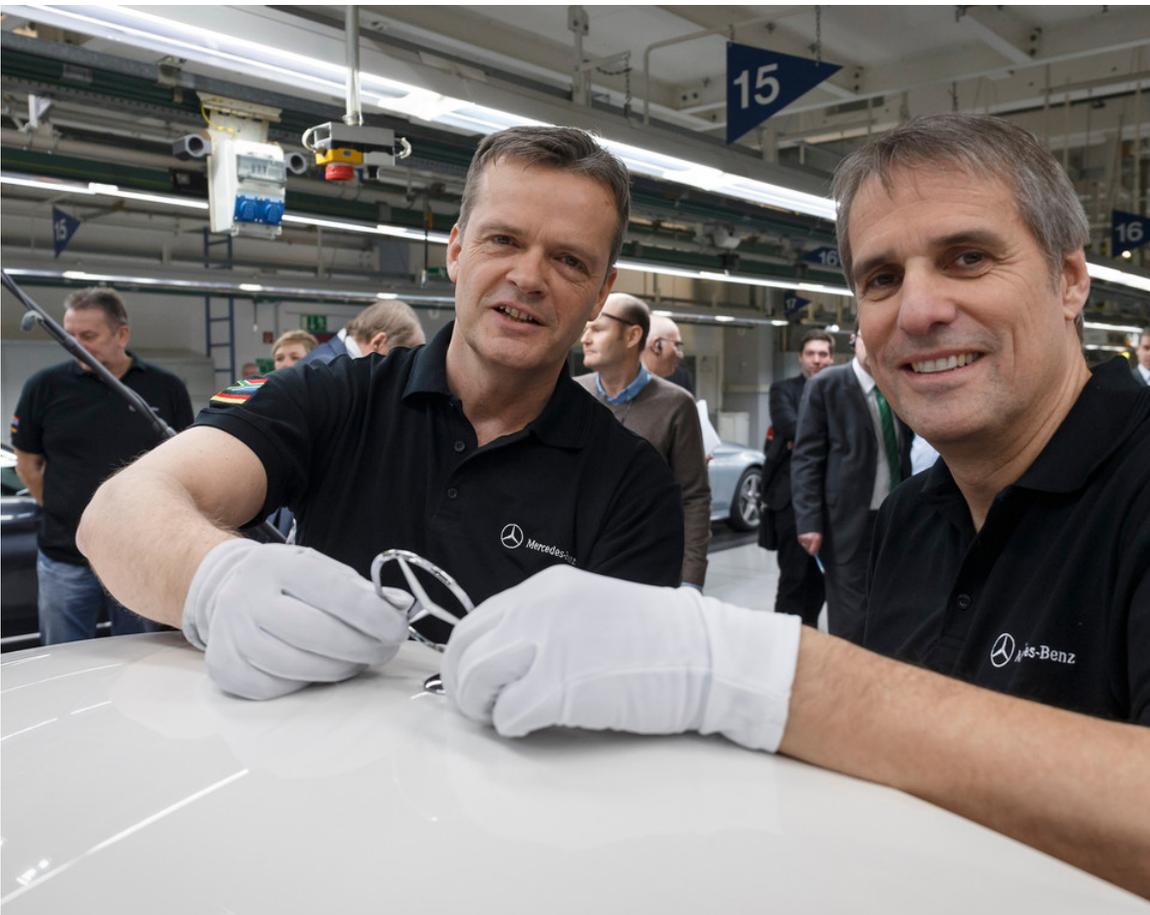
Produktionsanlauf der C-Klasse in Bremen: Das Dach wird erst sehr spät im Produktionsablauf auf die Karosserie geklebt.



Produktionsanlauf der C-Klasse in Bremen.



Produktionsanlauf der C-Klasse in Bremen.



Produktionsanlauf der C-Klasse in Bremen: Für die Montage des Sterns am ersten Fahrzeug für einen Kunden waren zuständig: Markus Schäfer, der neue Produktions- und

Einkaufsvorstand von Mercedes-Benz (links) und Personalvorstand Wilfried Porth.
