

Medientyp:	Tageszeitung	Auflage:	388191
Veröffentlichungsdatum:	30.09.2011	Verkaufte Auflage:	346856
Seite :	26	Verbreitete Auflage:	363799
		Reichweite:	1080000

**SERIE INDUSTRIESTADT DÜSSELDORF (3)**

# Wo der Sprinter vom Band fährt

In Derendorf entstehen aus **14 100 Einzelteilen** Daimler-Transporter. Jeden Tag laufen hier bis zu 700 Fahrzeuge vom Fließband. Um manche Arbeiten kümmern sich inzwischen Roboter, für die Montage ist aber immer noch menschliche **Fingerfertigkeit** gefragt. Ab Oktober wird die Taktzahl erhöht.

**VON ARNE LIEB UND ANDREAS ENDERMANN (FOTOS)**

111 Sekunden im Sprinterwerk: Markus Tilly (48) nimmt eine Windschutzscheibe und schaut, ob sie unbeschädigt ist. Dann greift er einen der meterlangen Gummiringe, die hinter ihm auf einem Ständer lagern, und drückt ihn rundum auf die Kante des Glases. Er geht um die Scheibe herum und versichert sich, dass das Gummi überall richtig angepresst ist. Anschließend hievt er die Scheibe auf das Band. Den Rest übernehmen die Maschinen. Ein meterhoher Roboterarm greift die Scheibe, säubert sie und trägt Kleber auf. Ein zweiter Roboter setzt sie in die Karosserie des Sprinter-Transporters. Gleich dahinter wartet das nächste Fahrzeug, das nun nach vorn gezogen wird – die Arbeit beginnt von vorn. Die nächsten 111 Sekunden, das ist die Taktzeit in der Montage, starten.

## 700 Fahrzeuge am Tag

Der Einbau der Scheibe ist einer von vielen Arbeitsschritten, mit denen im Düsseldorfer Werk die Mercedes-Transporter entstehen. Bis zu 700 Fahrzeuge werden hier am Tag produziert. Kaum irgendwo sonst in Düsseldorf kann man so anschaulich industrielle Fertigung erleben: Die Fahrzeuge kommen in Einzelteilen, die von rund 600 Lieferanten gebracht werden. Aus den 14 100 Teilen, die ein Sprinter enthalten kann, werden Stück für Stück Autos zusammengesetzt.

Im Düsseldorfer Werk wird die Karosserie verschweißt und lackiert, werden die Türen eingesetzt, das Cockpit zusammengebaut und die Sitze montiert. Im Herzstück der Montage, der sogenannten „Hochzeit“, werden Karosserie und Fahrwerk verschraubt. Am Ende des Fließbands sind aus den Bauteilen fahrbereite Transporter geworden.

Die Auto-Produktion in Düsseldorf hat eine lange Tradition. 1950 begann die Auto-Union GmbH, an der Rather Straße Fahrzeuge zu bauen. 1958 bis 1962 übernahm Daimler-Benz das Werk. Seit 1995 werden die Sprinter gebaut. Trotzdem wussten viele Düsseldorfer nicht, dass Mercedes in der Landeshauptstadt auch ein Werk betreibt, meint Daimler-Sprecher Sebastian Michel. „Viele Taxifahrer wollen mich zu einer Niederlassung fahren, weil sie das Werk nicht ken-

nen.“ Deshalb beteiligt sich Mercedes mit einer Führung an der Nacht der Industrie. Sie ist bereits ausgebucht.

Die ersten Schritte der Montage gehören den Maschinen. In der 2006 fertiggestellten Rohbau-Halle verschweißen rund 500 Roboter per Laserstrahl Boden, Seitenteile und Dach. Es ist ein futuristischer Anblick, wie sich hier lange Reihen von Greifarmen bewegen, wie die Sprinter-Gestelle zwischen den Etagen hoch und herunter gezogen werden und die Funken beim Schweißen fliegen. Die Roboter übernehmen diese Arbeiten, da sie präziser als Menschen sind. „Der Rohbau ist der schwierigste Teil der Produktion, denn man kann hinterher nichts mehr korrigieren“, sagt Betriebsingenieurin Anika Schulte. Die Techniker sind mit dem Fahrrad unterwegs, um schnell an die richtige Stelle in der rund 70 000 Quadratmeter großen Halle zu kommen, wenn es ein Problem gibt.

Wenn die Maschinen das Gestell montiert haben, ist aber menschliche Fingerfertigkeit gefragt. Die Arbeiter verschrauben und verkleben in der Montagehalle die Einzelteile oder drücken sie in die Halterung. Rund 6500 Menschen arbeiten im Sprinterwerk. Die meisten, etwa 5000, kümmern sich um den Zusammenbau.

Ein Fahrzeug wird nur gefertigt, wenn es bereits einen Kunden gibt. Welches Fahrzeug der genau wünscht, erfahren die Arbeiter von einem Beipackzettel. Die Sprinter werden in Hunderten Variationen gebaut, in verschiedenen Höhen, Längen und Ausstattungen. Weil die Arbeitsschritte dadurch unterschiedlich sind, ist Flexibilität gefragt. „Die Montage von Transportern ist deshalb weniger automatisiert als von Pkw“, sagt Betriebsingenieurin Schulte.

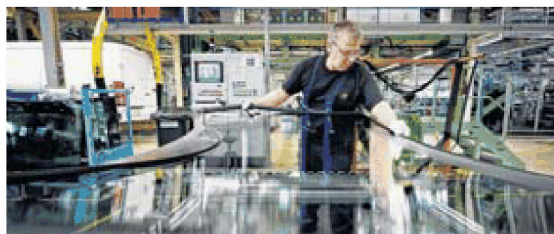
Nachdem das Sprinter-Werk im Krisenjahr 2009 auf Kurzarbeit umstellen musste, spricht Mercedes derzeit von einer guten Auftragslage. Ein Zeichen dafür ist, dass das Werk die Taktung erhöht. Ab Oktober wird die Zeit pro Schritt auf Vorkrisenniveau gesenkt. Markus Tilly und die Roboter werden dann wieder alle 101 Sekunden eine Windschutzscheibe anbringen.

## INFO Industrie erleben

Für 20. Oktober laden Unternehmen zur **Langen Nacht der Industrie**. Die Nachfrage nach Touren war allerdings größer als das Angebot. Auch für die Führung durch das Sprinterwerk gibt es bereits keine Plätze mehr. Zum **50-jährigen Bestehen** im kommenden Jahr soll es aber vielleicht wieder eine Gelegenheit geben.



Arbeiter **verschrauben** das Cockpit in einem Sprinter.



Markus **Tilly** arbeitet in der Montage. Er bringt die Dichtungsgummis an Windschutzscheiben an.



Roboter verschweißen die Teile der Karosserie. Rund 500 sind für den **Rohbau im Sprinterwerk** im Einsatz.