1983 Ein neuer Stern geht auf

Die Mercedes-Kompaktklasse wird im Geschäftsjahr 1983 der „Renner“. Im Jahr 1983 übernehmen knapp 110.000 Kunden ihren „Baby-Benz“. Mehr als die Hälfte davon sind Neukunden, so dass der kleine Mercedes zusätzliche Wachstumspotentiale erschließt. Der Druck auf das Werk Bremen, die Produktion schnellstmöglich hochzufahren, ist enorm.

Ursprünglich umfasst die Baureihe 201 nur die Typen 190 und 190 E. Im Herbst 1983 wird die Modellpalette durch die Typen 190 D und 190 E 2.3-16 erweitert. Der 190 D hat einen vollkommen neu entwickelten Dieselmotor, der 72 PS leistet. Ab September 1983 erreicht die Kompaktklasse auch den US-Markt. Exportiert werden mit dem 190 D 2.2 und dem 190 E 2.3 zwei modifizierte Modelle, die im Inland nicht lieferbar sind.

Die Baureihe 201 wird 11 Jahre lang deutsche Automobiltechnik prägen. Eine revolutionierende Neuerung ist die Raumlenker-Hinterachse, bei der jedes Hinterrad von fünf unabhängigen Lenkern geführt wird.

Der Anlauf einer neuen Baureihe ist im Automobilbau an sich schon ein schwieriges Unterfangen. In Bremen vervielfachen sich die Herausforderungen: Ein neues Auto, eine neue Fabrik, neue Fertigungsanlagen und –technologien sowie viele neue Mitarbeiter.

Die Belegschaft im Werk Bremen erhöht sich im Laufe des Jahres um rund 1.300 Mitarbeiter auf knapp 7.900 – das sind über 3.000 Mitarbeiter mehr als Ende 1977. Die vor dem Ausbau zugesagte Beschäftigungsentwicklung ist damit weit früher erreicht als geplant.

Seit Anfang Februar arbeitet sich die „Anlaufmannschaft“ aus Bremen direkt im Werk Sindelfingen ein. Über unterschiedliche Zeiträume von bis zu zwölf Wochen lernen sie die Arbeitsgänge im Schwesterwerk und geben dann in Bremen ihr Wissen an die Kollegen weiter. (intern 3/84, S. 6ff)

Als im März 1980 das neue Bildungszentrum eingeweiht wurde, hatte man schon für eine Erweiterung vorgesorgt. Wegen des enormen Facharbeiterbedarfs wird schon drei Jahre später die zweite Baustufe abgeschlossen. Die nutzbare Fläche verdoppelt sich fast auf rund 7.500 m². Ab Herbst haben 383 junge Leute in 16 Berufen einen Ausbildungsplatz. So viel wie noch nie.

Der erste 190er rollt nicht im Nordwerk vom Band, sondern in der Halle 3. Hier ist für ein knappes halbes Jahr die Pilotfertigung untergebracht. Vorn rechts im Bild der Produktionschef Günter Lenz.

europaweiten Markteinführung im Mai nächsten Jahres stößt Mercedes-Benz erstmals in das Segment der sportlich-kompakten Kombi-Fahrzeuge vor.

Wie sich im Laufe der Jahre die Fertigungstechnologie verändert hat, lässt sich im Rohbau besonders anschaulich nachvollziehen. In verschiedenen Aufbaustufen setzen Roboter über 5.000 Schweißpunkte und geben der Karosserie die notwendige Stabilität. Die Kombination dieser Roboter mit vollautomatischen Vielpunktschweiß-Anlagen trägt zu Fertigungssicherheit und gleich bleibend hoher Produktqualität bei. Ein exakter Rohbau ist der Schlüssel zur Fertigungsqualität des gesamten Fahrzeugs schlechthin.

Doch Roboter sind inzwischen längst mehr als reine Handhabungsgeräte für Punktzangen. Sie sind hochflexible Geräteträger, die völlig selbstständig kleben, clinchen und schweißen. Sie löten und handhaben riesige Karosserieteile bis hin zu ganzen Seitenwänden und Böden.

An 15 Jahre Baugeschichte im Holter Feld erinnert im Oktober eine Fotoausstellung im Bürgerhaus Hemelingen. Bei aller Würdigung der Aufbauleistung kommen jedoch auch Schattenseiten der Ansiedlung zur Sprache: Die mangelhafte Verkehrsberuhigung. Jahrelange Auseinandersetzungen mit Politikern und Anwohnern, Demonstrationen, Blockaden zerren an den Nerven. Der Ortsamtsleiter bringt es auf den Punkt: „Politiker, lasst endlich das Lamentieren, fangt an mit dem Tunnel.“ Doch es sollte noch dauern.

Programmiertes Team: In Reih‘ und Glied erwarten die Roboter im Rohbau die Karosserien der C-Klasse. Jeder ist auf das Setzen bestimmter Schweißpunkte programmiert. Bei Bedarf wechseln sie auch automatisch die Schweißzangen.

Gruppenbild mit Roadster: Im Juli haben die Rohbauer den ersten SLK (intern R 170) zusammengebaut. Der Stolz auf den neuen Sportwagen ist ihnen anzusehen.

1999 Vorbereitungen auf die neue C-Klasse

Neue Ausbaustufe: Centerleiter Gerhard Möller (links) und Betriebsratsvorsitzender Udo Richter legen den Grundstein für eines der modernsten Presswerke der Welt - die neue Halle 5. Im Hintergrund (links) der neue Werkleiter Martin Karr.

Wieder bestimmen die Bauarbeiten das Bild auf dem Werksgelände. Das Werk bereitet sich auf die neue Baureihe der C-Klasse (intern: W 203/C 209) vor. Durch große Änderungen in der Anlagen- und Fördertechnik entstehen in der Montagehalle 9 Großbaustellen. Mehrere Bereiche ziehen in eine eigens dafür errichtete Leichtbauhalle nördlich der Halle 9 um.

Für die neue C-Klasse entsteht eine völlig neue Fertigungsanlage mit 650 Robotern in der nach Süden erweiterten Rohbauhalle 7. Bisher beförderten Shuttles die Rohbauteile und Untergruppen auf Förderbändern zu den Robotern, die sie dann zusammenschweißen. Die neue Generation der Roboter kann mehr: Einige positionieren sich in Fertigungsinseln zur Gruppenarbeit– beispielsweise für den Zusammenbau der Heckdeckel, Motorhauben oder Türen. Sie schweißen, bohren, kleben und übergeben nach getaner Arbeit die Teile an den einarmigen Kollegen.

Einen besonderen Tag erleben 50.000 Mitarbeiter und ihre Familien und Bekannten am 3. Juli. Der „Zukunftstag“ sollte kein

Abbruchstimmung: Einst war es das Vorzeigeobjekt der Halle 9 - die Boxenfertigung. Wo seit 1986 fahrerlose Transportfahrzeuge über Induktionsschleifen dahinschwebten, schieben vor dem Jahreswechsel 1998/1999 Mitarbeiter die Karosserien in die Boxen. Eine Übergangslösung vor dem Abbau des innovativen Fertigungssystems. Mit der alten C-Klasse verschwindet auch die Boxenfertigung.