

PRODUKT FÜR DIE ZUKUNFT



NILG

Unternehmen der Mercedes-Benz AG



PROJEKTTEAM

LIEBE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER!

In unserer Welt werden die wichtigsten Dinge nicht von Maschinen, sondern von Menschen bewegt.

Das haben wir in den letzten 27 Monaten bewiesen. Wir sind zur Verwirklichung gemeinsamer Zukunftsziele in der Lage, komplizierte Dinge zu bewegen und uns flexibel auf neue, uns unbekannte Wege einzulassen. Ohne Ihre engagierte und zuverlässige Mitarbeit, die wir oft bis an die Grenzen der Belastbarkeit nutzen durften, hätten wir unser Projekt - den VARIO - nicht in so kurzer Zeit verwirklichen können.

Am Anfang dieses Projektes stand ein neuer Triebstrang. Dann kamen nach und nach die Scheibenbremsen hinten, die Vollluftfedern und viele andere Aggregate hinzu. Letztendlich entschlossen wir uns, zusätzlich ein modernes, aggressiveres Facelift vorzunehmen, um - abgesehen von der Technik -

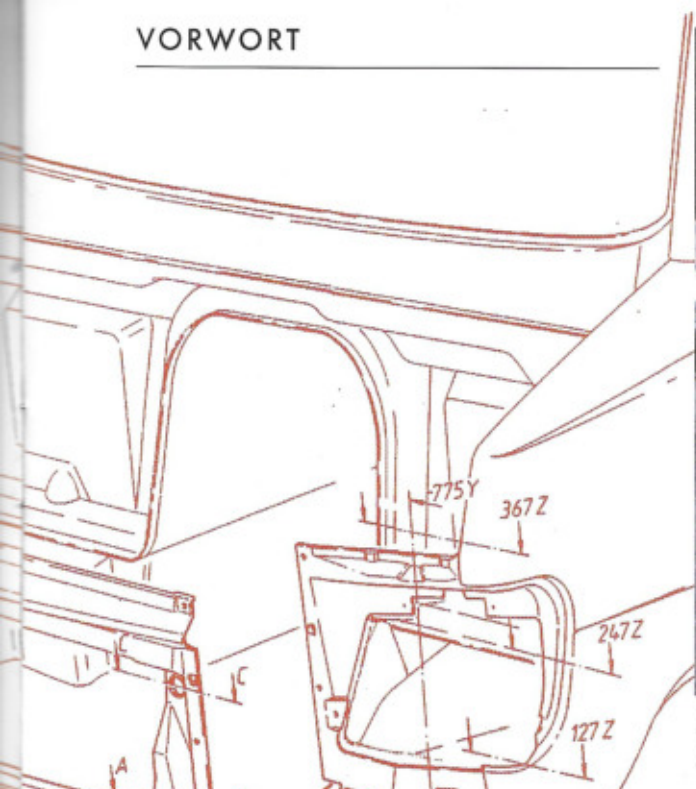
den Kunden auch optisch ein neues Fahrzeug zu präsentieren. Aus 600 geplanten wurden so sehr schnell 2800 Neuteile. Gleichzeitig wurde die Anzahl der T2-Teile um 26% reduziert.

Alle Bereiche unserer Unternehmen NLG und EGL haben prozessorientiert in SE-Teams, in der Entwicklung, Produktionsplanung und -vorbereitung, im Einkauf und der Materialbeschaffung, in der Qualitätssicherung und im Kundendienst und vor allem in der Produktion viele schwierige Probleme gelöst. Inzwischen sind mehr als 100 VARIO vom Band gelaufen.

Ganz besonders für unser Produkt gilt der Leitspruch unserer Sparte Transporter Europa: **"Wir leben von und mit Veränderungen"**. Denn, wer in der Lage ist, ein zentrales Problem seiner Kunden sichtbar besser zu lösen als andere, wird seinen Erfolg

VARIO





MULTIPLIKATORENGRUPPE
MITARBEITER PLANUNGSWERKSTATT

nicht mehr verbinden können. Ein Fahrzeug besteht nicht nur aus der von Kundenwünschen abgeleiteten Neukonstruktion. Ist die Entwicklung fertig und sind die ersten Fahrzeuge beim Kunden, kommen diese erneut mit Ideen und Wünschen zu uns. Das bedeutet für uns, ständig an der Verbesserung unseres Produktes zu arbeiten.

So z.B. durch neue Sonderausstattungen, wie das automatische Schaltgetriebe und den Airbag. Hier sind Ihre Ideen zur Verbesserung und kostengünstigeren Produktion des VARIO gefragt. Die Voraussetzungen, unsere hochgesteckten Ziele zu erreichen, haben wir in sehr kurzer Zeit mit dem VA-

RIO geschaffen.

Das verdanken wir besonders der kreativen Mitarbeit aller Mitarbeiter im Unternehmen, vor allem aber dem Projektteam und der Multiplikatorengruppe. Dafür möchten wir Ihnen herzlich danken.

Im Februar haben wir Ihnen in einer Broschüre das neue Produkt vorgestellt. Jetzt wollen wir von den Menschen berichten, die es mit dem VARIO geschafft haben, unser Ziel zu behaupten, international Marktführer im Segment Großtransporter in der Transporterbranche in Europa zu sein.

Ihr Geschäftsführungsteam

Paulin Bacher Mertzluft Tönnesmann Albrich

Dr. Paulin

Bacher

Mertzluft

Tönnesmann

Albrich



VARIO

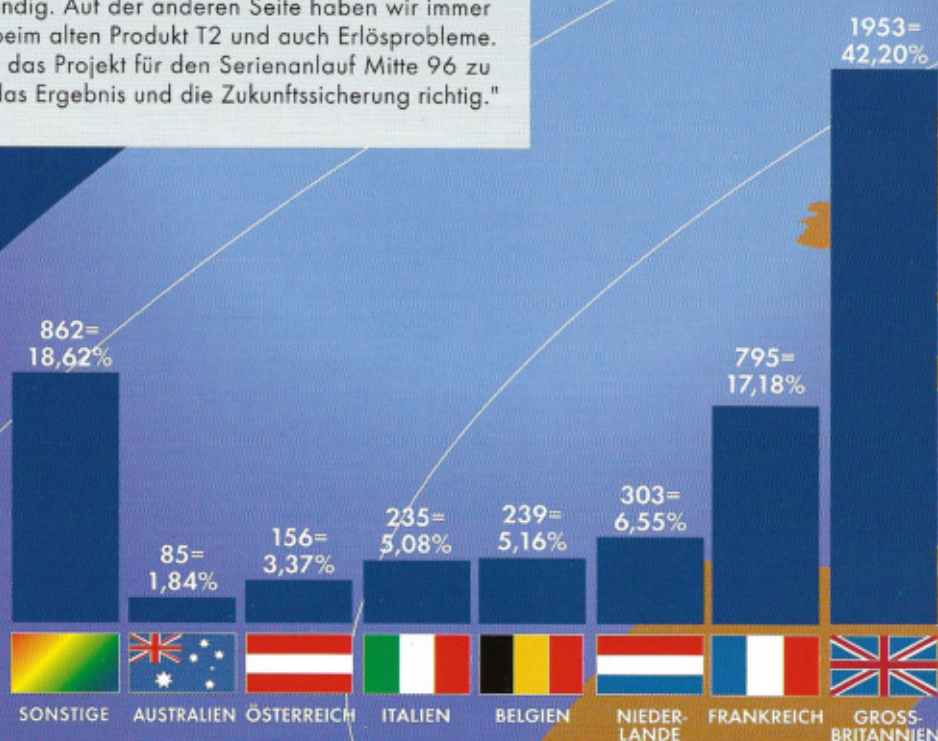


DIETMAR BACHER
Projektleiter VARIO

„W elche Auswirkungen das Projekt insgesamt auf die Sicherung des Standortes und die wirtschaftliche Situation der Unternehmen hier hat, ist die eigentliche Kernfrage. Um mit einem positiven Ergebnis diese Kernfrage zu lösen, haben wir bewußt den extremen Projektablauf mitgetragen und enorme Anstrengungen auf uns genommen. Wir erreichen mit diesem Fahrzeug eine bedeutende Ergebnisverbesserung und damit das eigentliche Ziel.“

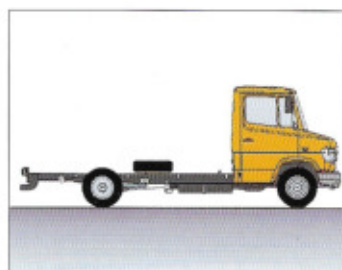
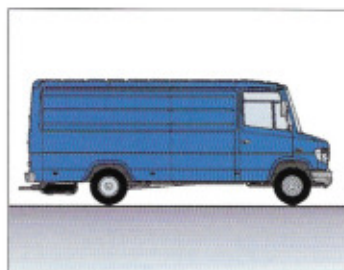
Wir haben gemeinsam die kritischsten Momente der Projektentwicklung, wie die in der Mitte des vergangenen Jahres, als wir den Freigabetermin haben schwinden sehen, gemeistert. Das macht zuversichtlich. Bewältigt haben wir das Projekt nur, weil wir vom ersten Tag an offensiv versucht haben, über alle Dinge offen zu kommunizieren und bei jedem Verständnis für den Gesamtablauf zu wecken. Auf der einen Seite war der Projektablauf, trotz der hohen Belastung der Mitarbeiter, in allen an der Produktentwicklung beteiligten Bereiche aus Marktsicht zwingend notwendig. Auf der anderen Seite haben wir immer mehr Programmkürzungen beim alten Produkt T2 und auch Erlösprobleme. Deshalb war der Entschluß, das Projekt für den Serienanlauf Mitte 96 zu positionieren, mit Sicht auf das Ergebnis und die Zukunftssicherung richtig.“

VARIO



Aufteilung des T2-Exportmarktes 1995

Der Exportanteil beträgt 44,23% des gesamten Absatzes



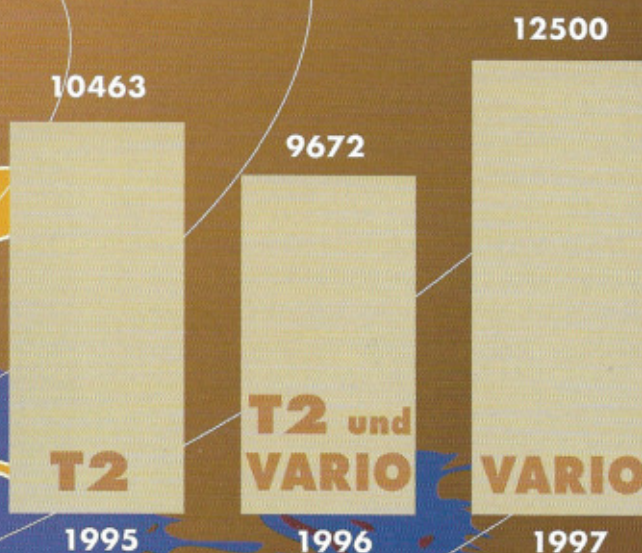
„**A**us Sicht der Produktionsentwicklung war der Gesamtprozeß eher wie ein Ritt auf der Kanonenkugel.

Ich möchte mich beim gesamten Team, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit bedanken. Die Arbeit im Projektteam war oft kontrovers. Wichtig ist, daß die Vielfalt der Meinungen immer diskutiert wurde und das wir die Probleme im Endeffekt gelöst haben. Das hat geholfen, die kritischen Momente im Projektablauf zu bewältigen.

Bis zuletzt haben wir um die Verbesserung des VARIO in der Produktvorbereitung gekämpft. Das Ergebnis, der neue VARIO, ist da und kann sich sehen lassen. Bei aller Problematik der Entwicklung, der Zusammenarbeit und des Lernprozesses überwiegt das Gefühl des Erfolges. Wir haben es geschafft, den Serienanlauf planmäßig zu starten.

Der Serienanlauf des T2 wird bereits im September 1996, drei Monate früher als geplant, auslaufen. Der Markt zwingt uns dazu. Das ist schon wieder eine große Herausforderung an unsere Leistungsbereitschaft, da der Serienhochlauf des VARIO deutlich schneller vonstatten gehen muß. Und das, ohne Abstriche an der Qualität zuzulassen.

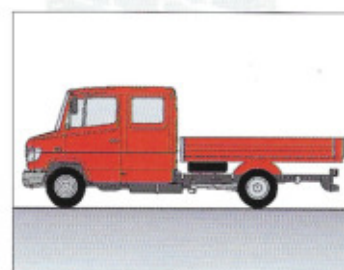
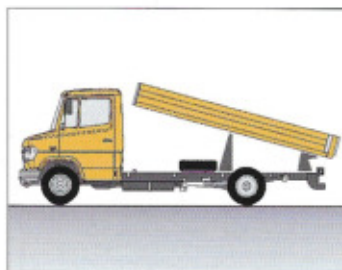
Wir haben viel in der vergangenen Zeit gelernt. Das ermöglicht uns jetzt, mit diesem reichen Erfahrungsschatz, das Projekt LTC noch besser zu positionieren! Das ist für uns eine neue Herausforderung; eine Pause wird es nicht geben!“



Entwicklung der Produktion 1995 - 1997

Die Marktprognosen ermöglichen eine realistische Produktionsplanung

VARIO





DIRK SEVERIN
Produktcontrolling

„Vergleicht man das Entstehen des Sprinter und des LKN mit einer Projektlaufzeit von fünf bis sechs Jahren mit der von uns gebrachten extrem kurzen Entwicklungszeit des VARIO von 27 Monaten, so stellt das bei Mercedes-Benz ein Novum dar. Wir haben mit einem enormen Aufwand eine Aufgabe bewältigt, auf die wir alle stolz sind. Deshalb großes Lob an meine Mitarbeiter, die Leistungsstärke bewiesen und fleißig gearbeitet haben. Ich bin zu der Überzeugung gekommen, daß wir neue Projekte mit unserem Team noch besser bewältigen werden.“

Während des Projektlaufes entstanden völlig neue Erfordernisse und Notwendigkeiten. So die Themen Steuerkreis, Lieferantenüberwachung und Preisfestlegung. Diese Erfahrungen sind für uns sehr nützlich. Bei den Kostenzielen gibt es noch einige Schwierigkeiten zu bewältigen. Bei den Neuteilen ist das Ziel erreicht, und die Kosten wurden um rund 26% reduziert. Bei den Altteilen ist da noch einiges zu leisten. Unsere Aufgabe besteht jetzt darin, durch Ausschöpfung aller Potentiale eine mögliche Verfehlung des Kostenzieles zu kompensieren.“

VARIO

Die Vorbereitungen für den VARIO, welche 1994 begannen, wurden im Programm M.I.T. zusammengefaßt. Der Begriff bedeutet: Mitarbeitermotivation, Information und Training.

- **MOTIVATION**, um ein hohes Maß an Identifikation mit dem neuen Produkt und dem Werk sowie einen schnellen sowie hochwertigen Produkthanlauf zu erreichen.
- **INFORMATION**, um schnell Sachinformationen über neue Inhalte, neue Technik und neue Abläufe zu vermitteln. Das trifft auch für die Vermittlung von Marketinginformationen sowie über die Entwicklung von Kommunikationsstrukturen im Unternehmen zu.
- **TRAINING** um die Qualifizierung von Mitarbeitern der Produktion zu Multiplikatoren mit einem hohen Trainingszustand abzusichern.





DETFEL LUDWIG
PT2 (Pre-Sales)

„Das Wichtigste ist die Einstellung zur Arbeit. Man sollte nicht warten, bis eine Aufgabe gestellt wird, sondern vorausschauend sich auf die Arbeit einstellen. Man muß die Arbeit sehen. Das vereinfacht vieles in der Zusammenarbeit. Vielleicht sehe ich die kritischen Momente in der Arbeit durch die "PT2-Brille". Es war schon schwierig, einen VARIO darzustellen, der in der Codierung Ähnlichkeiten mit dem T2 aufweist, aber grundsätzlich von der Code-Liste her unterschiedlich ist.“

Wir standen nach 27 Monaten harter Arbeit kurz vor dem Hitzepol. Wir sagten uns, wenn wir den Hitzepol überstanden haben, das heißt den Serienanlauf des VARIO, dann geht es uns wieder besser. Aber wir waren trotz aller Probleme zuversichtlich. Das verdanken wir nicht zuletzt besonders den älteren Kollegen, welche bereits mehrere Anläufe hinter sich gebracht haben.

Für unser neues Produkt sehe ich gute Chancen auf dem Markt. Das ist begründet durch ein neues flexibles Fahrzeugkonzept, ein erweitertes Komplettdienstprogramm, die Reduzierung des Anschaffungspreises, die Entwicklung neuer Sonderausstattungen und Baumuster sowie Branchenlösungen für Aufbautenhersteller ab dem Werk.“

Parallel zu den genannten Aktivitäten entstanden während der Null- und Pilotserie bereichsübergreifende Problemlösekreise auf Funktions- und Mitarbeiterebene. Mit Hilfe dieser Arbeitsform war es für Führungskräfte, Spezialisten und Mitarbeiter möglich, sich schnell und flexibel über Themen und funktionspezifische Gegebenheiten auszutauschen. Darüber hinaus wurde sehr effektiv ein gemeinsames Verständnis über die zu erfüllenden Aufgaben entwickelt.

Hier wurden positive und negative Erkenntnisse diskutiert und diese für die Vorbereitung des Hauptserienanlaufes genutzt. Aufgrund der Ergebnisse in den Problemlösekreisen und den daraus entstandenen Fragestellungen, konnten wir mit den Mitarbeitern einen nützlichen Dialog führen.

VARIO





ECKART PASLACK
Konstruktion

„Die Welt würde nicht vorwärtsbewegt werden, wenn es keinen Veränderungsprozeß gäbe. Aus diesem Grund müssen wir ständig an Verbesserungen arbeiten. Deshalb gibt es eine letzte Änderung an diesem Fahrzeug erst mit dem Auslaufen des Produktes. Wir haben mit einem bestimmten Entwicklungsstand begonnen zu produzieren und engagieren uns nun auf wichtige Modernisierungen in den kommenden Jahren. Das betrifft bis 1998 die Entwicklung des ASG-automatisierten Getriebes, des GPS-Zielführungssystems, eines Erdgasmotors und des Airbags.“

Alles Dinge, welche uns helfen, die notwendigen Produktionszahlen zu sichern. Ich bin überzeugt davon, daß wir auf dem richtigen Weg sind.

Es kommt jetzt darauf an, gemeinsam die schwierigen Probleme zu meistern, welche mit der Materialbeschaffung, der Fahrzeugmontage und der Qualitätssicherung zusammenhängen. Wir haben dieses Fahrzeug nach der Fertigung einer Pilotserie auch termin- und qualitätsgerecht in die Hauptserie gebracht. Jetzt ist es notwendig, daß wir in der Entwicklung schon weit über die jetzigen Ziele hinausdenken müssen, um mit den gemachten Erfahrungen das nächste Projekt des LTC noch besser zu bewältigen. Das ist letztendlich für uns standort-erhaltend.“

WAS SOLLTE BEIM NÄCHSTEN PROJEKT VERBESSERT WERDEN?

„Beim nächsten Projekt ist es unbedingt erforderlich, daß zu Konstruktionsbeginn ein Lastenheft vorliegt, nach dem gearbeitet werden kann. Das war leider nicht so und hat uns Zeitverlust eingebracht.“

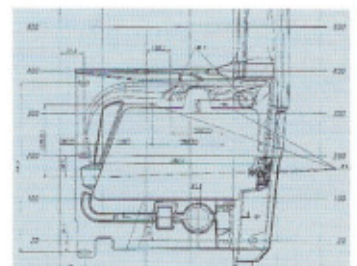
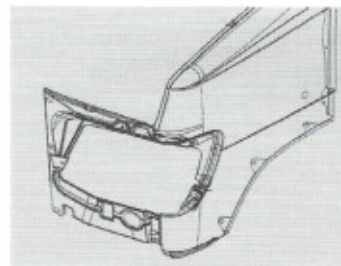
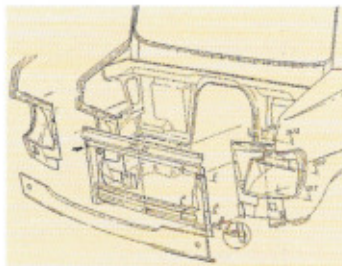
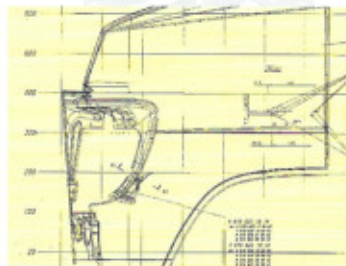
Auf alle Fälle sollte die SE-Teamarbeit verstärkt werden und in jedem Fall müssen wir in prozeßorientierten Gruppen arbeiten. Das heißt, von Beginn der Entwicklung an sollten alle, die an der Fertigung des Fahrzeuges beteiligt sind, in den Entwicklungsprozeß eingebunden werden. Dabei muß besonders auf die Entwicklung eines guten Teamgeistes hingearbeitet werden.

Besonders brauchen wir kritische Köpfe. Die sind zwar unbequem, regen aber sehr zum Nachdenken an. Aber gerade das Nachdenken über berechnete Kritik führt in den meisten Fällen zu besseren und günstigeren Lösungen.“

ECKART PASLACK



VARIO





Dr. BERND FRANKE
Versuch

„Wenn eine Aufgabe gestellt wird, sollte man nicht zuerst danach fragen was nicht geht, sondern nach Lösungsmöglichkeiten suchen. Nur mit dieser Einstellung können solche hohen Anforderungen, wie sie bei der Entwicklung des VARIO gestellt wurden, bewältigt werden. Im Leben ist es immer so, daß bei hohen Forderungen und der Erkenntnis über deren Wichtigkeit bis zum letzten Mitarbeiter, besondere Kräfte mobilisiert werden. Diese helfen dann sehr bei der Überwindung von kritischen Situationen.“

Kurze Entwicklungszeiten erfordern einen hohen Grad an paralleler Problembearbeitung und damit eine größere Anzahl Prüfteile und Prototypfahrzeuge. Die anfänglich bestehenden Probleme wurden dabei durch eine wesentliche Erweiterung des Versuchsfahrzeugumfanges gelöst.

Bis zum Serienanlauf gab es für uns noch sehr viel Arbeit. Die Lastenheftparameter wurden zwar in allen wesentlichen Punkten erfüllt, aber mit der Sommererprobung unter Extrembedingungen in Spanien mußten wir noch den letzten Nachweis über den Reifegrad der Baugruppen bringen. Die Erwartung, mit einem guten Ergebnis die Erprobungen abzuschließen, wurde nicht enttäuscht. Wir haben erreicht was wir wollten.“

WAS SOLLTE BEIM NÄCHSTEN PROJEKT VERBESSERT WERDEN?

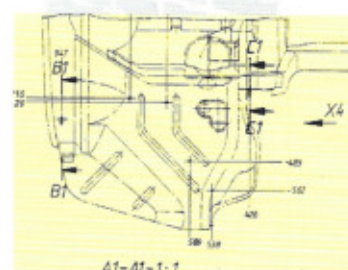
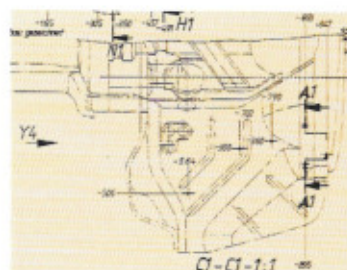
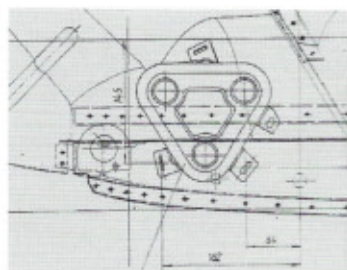
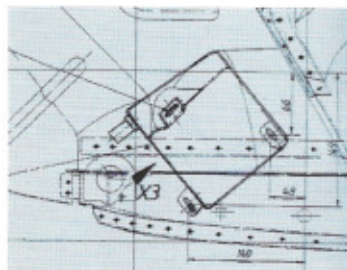
„Ich arbeite gerade am nächsten Projekt - dem LTC. Wir haben im neuen Projekt absolut darauf geachtet, daß der Freigabetermin mindestens 18 Monate vor Beginn des Bandablaufes der Hauptserie festgeschrieben wird. Wir müssen im Werk für geordnete Verhältnisse sorgen. Was wir beim VARIO-Projekt versäumt haben müssen wir jetzt besser machen.“

DIETMAR BACHER

„Wir werden eine reale Entwicklungsplanung, in die die Erfahrungen aller Beteiligten aus der Entwicklung des VARIO einfließen sollten, zur Voraussetzung beim Themenstart machen. Die Engstellen, welche mit viel Aufwand korrigiert wurden, sollen nicht mehr auftreten. Wir werden mit dem gleichen Engagement das neue Projekt angehen.“

Dr. BERND FRANKE

VARIO





VOLKER BORNKESSEL
Produktion

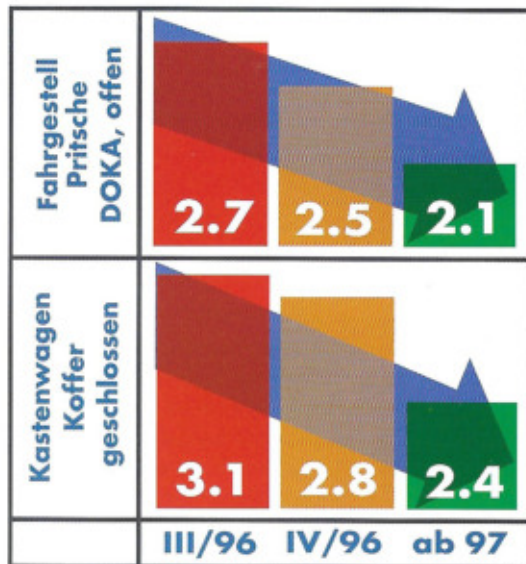
„Eine neue positive Erfahrung haben wir in der Produktion mit dem Einsatz der Multiplikatoren gemacht. Hier wurden neue Wege in der Umsetzung von Theorie in die Praxis beschritten. Wir sind sicher, daß der Erfolg nicht ausbleibt. Unsere Arbeit am VARIO hat eigentlich erst im September 1995 begonnen, wobei die kritischen Momente mit Beginn der Pilotserie eintraten. Wir sehen den VARIO als einen gemeinsamen Erfolg, denn wir wissen, was an Neuem unter der Haube steckt.“

Wir dürfen natürlich den Anlauf des VARIO nicht mit dem Anlauf des T2 und LN2 vergleichen, denn das war eine normale Verlagerung der Fahrzeugproduktion. Die brenzlige Materialsituation hatten wir aber gemeinsam. Wir hatten damals nicht die richtige EDV-Unterstützung und mußten vieles zu Fuß machen. Heute haben wir die Systeme, aber die Dokumentation ist noch teilweise unvollständig, und deshalb machen wir auch wieder vieles mit Sondereinsatzbesprechungen und Sonderlösungen zu Fuß. Ein großes Problem stellte das Thema "Erfassung der Teilesituation" dar. Ohne die Bildung der Einsatzgruppe Logistik, die sich aus Konstruktion, Planung, PLW und Materialdisposition zusammensetzte, wäre dieses Thema schlichtweg in die Hosen gegangen. Ich denke, daß wir unseren Weg gefunden haben und freuen uns am gemeinsamen Erfolg.“



VARIO

PRODUKTAUDITZIELE FÜR DEN SERIENHOCHLAUF DES VARIO





THOMAS MEIBERT
Produktionsplanung

Die extrem kurze Entwicklungszeit des VARIO erforderte viel Transparenz der einzelnen Aktivitäten in den Gruppen des Entwicklungsteams. Die Projektmitarbeiter begannen mit ihrer Arbeit nicht zeitversetzt, sondern arbeiteten parallel an den Teilprojekten. Man muß also im Interesse der eigenen Arbeit immer über den Stand der Arbeit im anderen Bereich im Bild sein. Das geschah mit einer konsequenten Projektorganisation und viel Teamgeist, dem übrigens die sachlich geführten Auseinandersetzungen nur genutzt haben.

Der VARIO geht also ab Juli in Serie, welche mit Typenerweiterungen ab Oktober fortgesetzt wird. Das betrifft komplizierte Baumuster, Rechtslenker, Busse, Feuerwehrfahrzeuge usw. Konstruktive Veränderungen werden uns das nächste halbe Jahr noch begleiten. Gefolgt von weiteren speziellen technischen Änderungen des VARIO. Planmäßig sollte die Produktion des letzten T2 im Dezember auslaufen. Wir wissen, daß das Auslaufen einer Produktion vom Markt bestimmt wird. Das wird für den T2 doch schon im September dieses Jahres geschehen. An dieser Stelle möchte ich mich beim Projektteam und bei allen Mitarbeitern, für ihren Beitrag und die gute Zusammenarbeit bedanken."

UNSERE TRANSPORTER ZEICHNEN SICH DURCH QUALITÄT, WIRTSCHAFTLICHKEIT, SICHERHEIT, UMWELTFREUNDLICHKEIT UND INNOVATIVE TECHNIK AUS.

DIESER TEIL UNSERER VISION VERPFLICHTET UNS, SCHNELL EINE HOHE UND STABILE QUALITÄT IN DER PRODUKTION ZU ERREICHEN. WIR WERDEN UNSEREM RUF GERECHT WERDEN UND DIE MARKTEINFÜHRUNG DURCH EIN AUSGEREIFTES PRODUKT BESCHLEUNIGEN. DAS BEDEUTET FÜR UNS, MIT FLEISS, UMSICHT UND ENGAGEMENT DIE ERFORDERLICHEN STÜCKZAHLEN ZU PRODUZIEREN.

VARIO





HANS-PETER
ROTTENBILLER
Qualität/Kundendienst

„Uns war von Anfang an klar, daß wir einen sehr kurzen Zeitablauf für die Projektgestaltung haben. Aber die eine Seite ist das Wissen um eine Sache und die andere Seite ist das unmittelbare Erleben. Und da sieht alles doch etwas anders aus. Das Erleben war nicht nur für mich sehr anstrengend und mit Streß verbunden. Natürlich gab es Auseinandersetzungen und Diskussionen zum Thema. Die führten naturgemäß zu Spannungen im Team. Das angenehme war aber, daß wir eine sachliche Basis gefunden haben und wie Herr Bacher es formulierte, sehr diszipliniert im Umgang miteinander waren. Schließlich ging es nicht um die Person, sondern um die Sache. Jedenfalls ist es erfreulich, wenn man im nachhinein feststellt, daß jeder das Beste gegeben hat. Ein schwaches Glied dazwischen und wir wären nicht so weit gekommen. An dieser Stelle möchte ich noch etwas zur Rolle der Familie bei einer derartigen Unternehmung sagen. Ohne das Verständnis und die Unterstützung meiner Frau wäre es für mich zeitweise schwierig geworden. Das ist anderen ebenso ergangen. Herr Dr. Paulin sagte auf der Neujahrsfeier zum Jahreswechsel, daß vieles nur geleistet werden kann, wenn die Familie mitspielt.“



VARIO

„Ohne Zweifel können wir auf das Erreichte stolz sein. Wir haben auch im Vergleich mit Anläufen in anderen Werken recht gut abgeschnitten. Wir müssen aber dabei bedenken, daß wir im Vergleich zu anderen großen Werken doch ein Vorhaben besser und schneller auch das Teamwork besser ausgemotiviert schneller auftauchende besonders an die kritische Stelle bei Beginn versucht wurde, doch hier und Vordergrund zu schieben. Als dann es keinen, der nicht seine Interessen hätte. Sicherlich war die Terminleiste Puffer eingebaut und hatten keine wie andere, alle paar Monate den herausgegeben. Wir haben uns stur diesen auch abgerechnet. Rückblickend kann ich sagen, daß es doch einige Reserven gibt, die wir noch nicht einmal alle ausgeschöpft haben. Wir können mehr. Wir müssen beim nächsten Anlauf nur verstehen, unsere Potentiale richtig zu nutzen.“



Ich denke hierbei der Bildung des Projektteams, als zu Beda erst einmal eigene Interessen in den aber die Probleme größer wurden, gab dem gemeinsamen Ziel untergeordnet außerordentlich kritisch. Wir haben keine Reserven geplant. Wir haben auch nicht Terminplan kritisiert und einen neuen an unseren Terminplan gehalten und Horst Rahn, Projektkoordinator





BERND WAGENKNECHT
Logistik

„Als erfolgreich kann man das Projekt VARIO erst dann betrachten, wenn die Markteinführung positiv verlaufen ist. Das heißt, erst dann, wenn die Qualität unserer Leistungen stimmt, die Kunden das Fahrzeug annehmen und kaufen. Die Zusammenarbeit würde ich allerdings schon jetzt als erfolgreich bezeichnen, obwohl in den Anfängen unserer Projektarbeit die eine oder andere Schwierigkeit gemeistert werden mußte. Aufgrund der doch sehr kurzen Zeitleiste standen wir unter enormen Druck und mußten daher die meisten Prozessschritte parallel bearbeiten. Von Anfang an sind wir hier mit hoher Motivation und Begeisterung an das Projekt herangegangen. Wir, das heißt für mich nicht nur das Projektteam, sondern auch die Mitarbeiter aller beteiligten Bereiche. Im Projektteam selber wurden auftretende Probleme kritisch, zum Teil sehr kontrovers, jedoch ziel- und lösungsorientiert bearbeitet. Dies erforderte von jedem Einzelnen eine verständnisvolle, offene und interdisziplinäre Zusammenarbeit. Am Ende konnten wir mit dieser Arbeitsweise die wesentlichen Projektziele erreichen. Bei künftigen Projekten sollten wir frühzeitiger entsprechende Steuerungs- und Controllingssysteme einsetzen und die Abhängigkeiten der einzelnen Teilprozesse stärker beachten.“



Die NLG/EGL hat am Sonnabend, den 16.6.1996, bei strahlendem Wetter, Ihre Mitarbeiter und deren Familien zum Mitarbeitertag eingeladen. Ungefähr 3000 Mitarbeiter und deren Familien sind der Einladung gefolgt und haben bei Bier und Country-Musik ausgiebig das 5-jährige Bestehen der NLG/EGL gefeiert. Manch einer fühlte sich beim Rodeoritt an die harte Arbeit der letzten Jahre erinnert. Eine weitere Attraktion war der Balanceakt mit dem T2-Showtruck auf der Truckerwippe. Hier kam es auf Feingefühl in den "Füßen" aber auch auf eine gehörige Portion Selbstbewußtsein an. Selbstverständlich wurde auch an die Kinder, quasi der Firmennachwuchs, gedacht. Für sie standen jede Menge Spielgeräte, wie eine Gocart-Bahn, eine Hüpfburg, Bastelstände und vieles mehr zur Verfügung. Es wurde geschwätzt, getrunken, gegessen, gelacht, geschminkt und getanzt. Alles in allem war dieser Tag eine runde und sehr gelungene Sache, die von allen Beteiligten sehr gerne wiederholt werden möchte.

VARIO





GUDRUN KRÜGER
Betriebsrat

„Für mich waren die positiven Dinge in der Projektgestaltung die Bewältigung der kurzen Zeitabläufe sowie der neuen Projektorganisation. Die Schaffung der Gruppe der Multiplikatoren aus den geeignetsten Mitarbeitern und das Weitergeben ihres Wissens an ihre Kollegen, entweder direkt oder als Schulung auf den parallel entstandenen Lerninseln hat sich ausgezeichnet bewährt. In Zukunft müssen noch einige wichtige Dinge im Hinblick auf die Einbindung der Mitarbeiter in die Projektgestaltung beachtet werden. Das betrifft in erster Linie mehr Hintergrundinformationen über

Zusammenhänge bevorstehender Arbeitsaufgaben und was sehr wichtig ist, die offene und ehrliche Klärung von Unklarheiten. Das sollte mit entsprechenden Lösungsansätzen, selbstverständlich ohne Ressortdenken, erfolgen. Für den erfolgreichen Start unseres VARIO wünsche ich mir recht hohe Verkaufszahlen.

Dabei gibt es einen ursächlichen Zusammenhang zwischen hohen Verkaufszahlen, unserer Qualitätsarbeit sowie der Liefertreue. Es ist schon selbstverständlich, daß da alle gefordert sind. Große Erwartungen setze ich allerdings auf den Vertrieb, der uns auf dem Fahrzeugmarkt den Weg ebnet. Wir wünschen dazu viel Erfolg.“

AUS UNSERER GESCHICHTE:

- 1965 Anlauf des W50 in Ludwigsfelde
- 1988 Serienanlauf des IFA-LKW L60
- März 1990 Modernisierung des L60 mit Mercedes-Benz-Fahrerhaus
- Sept. 1990 Einstellung der Produktion des L60
- Dez. 1990 Bis 1990 Produktion der W50 und L60 mit 60 Grundvarianten und mit mehr als 240 länderspezifischen Ausführungen
- Febr. 1991 Gründung der NLG und EGL, Produktion des Mercedes-Benz-LKW vom Typ LK
- Sept. 1991 Produktion des Mercedes-Benz-Transporters vom Typ T2
- Dez. 1993 Bis Jahresende Produktion von 42.095 Fahrzeugen beider Typen
- Jan. 1994 Übernahme der NLG und EGL zu 100% durch die Mercedes-Benz AG
- Juli 1994 Einstellung der Produktion des Mercedes-Benz-LKW vom Typ LK
- April 1996 Anlauf der Pilotserie des VARIO
- Juli 1996 Serienanlauf des VARIO



Die traditionelle Frühbesprechung in der Produktion





Dr. KEN-PETER PAULIN
Geschäftsführer

„Der VARIO-Serienlauf ist für die Zukunftssicherung unseres Standortes das wichtigste Projekt der vergangenen Jahre. Der Markt zwingt uns zu einer extrem kurzen Anlaufphase für den VARIO und einen extrem schnellen Auslauf für den T2. Eine Vielzahl von Schwierigkeiten treten tagtäglich auf und müssen kurzfristig gelöst werden. Dadurch „knirscht es manchmal kräftig im Gebälk“ und die eine oder andere harte Diskussion ist nicht zu vermeiden. Mich stimmt die Art und Weise der Problembewältigung optimistisch.“

Jeder weiß, daß wir mit einem gelungenem Serienanlauf, mit einer bestmöglichen Produktqualität von Beginn an die Voraussetzungen zur Positionierung des VARIO auf dem Markt für die nächsten 5 bis 6 Jahre schaffen. Gleichzeitig qualifizieren wir uns für den neuen LTC. Dazu gehört unbedingt eine entsprechende Marketing- und Kommunikationsoffensive, um die wir mit dem Spartenvertrieb hart ringen. Erste erfreuliche Ergebnisse liegen auf dem Tisch. Die Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gingen oft über das normale Maß hinaus. Dafür gilt allen meine Hochachtung und mein Dank. Ich wünsche unserem VARIO und damit uns allen Erfolg sowie das Quäntchen Glück der Tüchtigen.“

ANDERE ÜBER UNS:

Firma AUWÄRTER:

„Die Luftfederung ist genau die richtige Komfortfederung für unsere Busse. Das hat mich sofort dazu veranlaßt, im August weitere 15 Fahrzeuge zu bestellen.“

Firma MIESEN:

„Wir sind froh bei Ihnen jetzt schon einen VARIO in der Pilotserie bauen lassen zu können. Entscheidend bei Neuanläufen bzw. einer Weiterentwicklung ist, mit den Anwendungsfällen, z.B. im Rettungswagenbereich, präsent zu sein. Die Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Ludwigsfelde ist gut.“

Firma REISEMOBILBAU WOLFEGG:

„Der Mercedes-Benz VARIO bleibt für den Reisemobilbau das Basisauto“.

Offizielle Premiere hat der VARIO auf der IAA in Hannover vom 21. bis 29. September 1996

VARIO





NUTZFAHRZEUGE LUDWIGSFELDE GMBH
ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT FÜR
KRAFTFAHRZEUGTECHNIK LUDWIGSFELDE MBH

POSTFACH 51, 14961 LUDWIGSFELDE

Redaktionsteam: Dr. Ralph Steger, Martina Müller

Druck: 3. Seite 28. Vorstand: geschäftsf.