

**FLEXIBILITÄT & WIEDERVERWENDBARKEIT
DIE SCHLAGKRAFT DER ZUKUNFT**


I N T E R V I E W

 Dipl. Ing.
Horst Wildbolz

*Leiter Produkt-/ Prozessmanagement,
Produktparte "Daimler SEC",
Magna Steyr, Graz*

Sie sind in Graz bei Magna Steyr für die Planung der E-Klasse-Produktion verantwortlich. Herr Wildbolz, mit welcher Erwartungshaltung sind Sie hierher gekommen?

Wir betreiben in Graz für die Mercedes-Baureihe die Produktion der 4Matic-Fahrzeuge und haben mit der Firma Schenck schon einige Projekte gemeinsam durchgeführt. Unsere Erwartungshaltung für diese Veranstaltung war einerseits zu sehen, was es am Markt aktuell Neues gibt und andererseits in Erfahrung zu bringen, welche Technologien die verschiedenen anderen OEMs im Einsatz haben und welche Erfahrungswerte sie mit der Firma Schenck haben.

Was fanden Sie bisher besonders interessant?

Ganz interessant war bereits die gestrige Abendveranstaltung. Wir konnten bereits mit ersten Gesprächen beginnen. Für mich war es heute hoch interessant zu erfahren, dass gerade die neue Möglichkeit, die Prüfstationen in das Band zu integrieren, bereits bei einigen OEMs in Umsetzung ist.

Was sind Ihrer Meinung nach die derzeit dringendsten Probleme der Automobilhersteller?

Das ist einfach auf den Punkt zu bringen: Reduzierung der Investitionskosten bei Erhöhung der Flexibilisierung. D.h. es reicht heute nicht mehr, 1, 2 Plattformen über ein Band zu fahren, sondern man muss schon davon ausgehen, dass man in der Lage ist x oder y Plattformen über ein Montageband zu führen, d.h. **maximale Flexibilität bei minimalen Invests**. Und das bei kürzestmöglicher Umbau-, Umrüst- bzw. Verlagerungszeit.

Flexibilität heißt demnach für Sie auch, dass ein Mix verschiedener Fahrzeugtypen auf einem Band gefertigt werden kann?

Bei unserer Aufgabenstellung bei Magna Steyr in Graz, als Lieferant für OEMs Gesamtfahrzeuge zu produzieren, trifft es uns vielleicht

**FLEXIBILITÄT & WIEDERVERWENDBARKEIT
DIE SCHLAGKRAFT DER ZUKUNFT**

noch eine Spur stärker als den OEM selber. Wir müssen in der Lage sein, auf Anforderungen **kurzfristig zu reagieren und neue Produkte frisch ins Band zu bringen**, zusätzlich zu bestehenden, im Auftrag befindlichen Produkten.

Zurück zur Flexibilität: Spielt es dabei eine Rolle, dass die Produkte von Schenck besonders flexibel sind, sprich einfach an neue Modelle anzupassen sind?

Das ist genau die Schlagkraft, die wir in Zukunft von einem Anlagenhersteller erwarten. Gerade Schenck hat das schon in unserem konkreten Fall, der Installation der 4Matic E-Klasse in Graz gezeigt, wo wir die Einsatztermine gegenüber dem Planungsstand um ein halbes Jahr vorziehen mussten.

Und da muss ich sagen: Komplimente an die Firma Schenck, die gemeinsam mit uns dieses halbe Jahr so weggesteckt hat, dass wir einen hochzufriedenen DaimlerChrysler als Kunden gewinnen durften.

Was schätzen Sie noch an Ihrem Lieferant Schenck?

Wir haben uns in der Zusammenarbeit mit der Firma Schenck immer wohl gefühlt und tun das noch immer, weil Schenck ein sehr breites Spektrum an Fachkompetenz hat, egal welche Probleme anstehen, ob es sich um Fördertechnik-, um Befüll-technik- oder Prüfstandsprobleme handelt. Die Firma Schenck ist in der Lage, in kürzester Zeit mit qualifizierten Fachleuten aufzuwarten, ein Zeichen, dass **Flexibilität** nicht nur als Schlagwort besteht, sondern auch **gelebt** wird.

Welche Vorteile sehen Sie durch die Einbettung von Schenck in den Dürr Konzern?

Wir selbst haben als Planungsverantwortliche, da wir die Lackieranlage nicht in unserer Sparte haben, ausschließlich mit Schenck gearbeitet. Der ganze Konzern allerdings, ist in der Lage, ein Turn Key Projekt von A - Z abzuwickeln, von der Planung bis zur Fahrzeugauslieferung. Und das ist sicher auch ein Element hinsichtlich der Steigerung der Flexibilität.

Welche Leistungen sind für Sie bei der Auswahl von Anlagen besonders wichtig?

Die heutigen Anforderungen sind Zeit und Geld, also kürzestmögliche Realisierungszeit, geringstmögliche Investitionen. Was mir am Vortrag schon positiv aufgefallen ist, Schenck geht an ein Thema so heran, dass eine Variantenmatrix gezeigt wird. Das ist gerade heute, da es weniger Greenfields, aber mehr Brownfields, sprich mehr Umbauten gibt, ein wesentliches Element. Wenn ich heute eine bestehende Struktur, Halle, oder Installation habe, und geringstmöglich investieren und trotzdem die Anforderungen des Marktes abdecken möchte, ist die Frage: Wie geht man an das Thema heran? Schenck hat das