



Mercedes-Benz

Ansprechpartner:  
Sebastian Michel

Telefon:  
+49 711 17-41560

**Presse-Information**

Datum:  
18. April 2012

## **Großes Jubiläum: 50 Jahre Mercedes-Benz Transporterwerk Düsseldorf – die Geschichte**

- **Die Vorgeschichte: Der spannende Weg zu Mercedes-Benz**
- **Die sechziger Jahre: Aufschwung unter dem Stern**
- **Die siebziger Jahre: Das zentrale Transporterwerk**
- **Die achtziger Jahre: Zwei Baureihen unter einem Dach**
- **Die neunziger Jahre: Der T2 geht, der Sprinter kommt**
- **Das neue Jahrtausend: Rekorde, Krise, neuer Schwung**
- **Jubiläumsjahr 2012: mehr Mitarbeiter, mehr Kapazität**

Düsseldorf – Rund 3,5 Millionen Transporter in 50 Jahren, eine ungewöhnliche Vorgeschichte, Rekordzahlen, Wirtschaftseinbruch und erneuter Aufschwung – hinter dem Werk Düsseldorf steht eine spannende Geschichte. Die Vergangenheit hat das Transporter-Leitwerk von Mercedes-Benz erfolgreich gemeistert, auf die Zukunft ist es bestens vorbereitet.

### **Die Vorgeschichte: Der spannende Weg zu Mercedes-Benz**

Der Standort Düsseldorf hat ein ungewöhnliches Stück deutscher Wirtschafts- und Industriegeschichte geschrieben. Ende der vierziger Jahre gründen ehemalige Vorstände und leitende

Mitarbeiter der einstigen sächsischen Auto Union ihr enteignetes Unternehmen in der jungen Bundesrepublik Deutschland neu.

Seite 2

In Düsseldorf übernehmen sie ein weitgehend zerstörtes Industriegelände des Technologie- und Rüstungsunternehmens Rheinmetall-Borsig und bauen 1950 in nur wenigen Monaten eine Pkw-Fertigung auf. In den nächsten Jahren laufen hier bis zu 60.000 Autos im Jahr vom Band.

Doch dem Unternehmen fehlt es aufgrund seiner kurzen Geschichte an Substanz. 1958 übernimmt die damalige Daimler-Benz AG die Auto Union und führt sie als Tochterunternehmen weiter. Schon bald fällt die Entscheidung, die Produktion der Auto Union auf ein neu erbautes Werk in Ingolstadt zu konzentrieren. Gleichzeitig sucht Daimler-Benz nach Kapazität für die eigene Fertigung.

Die Entscheidung liegt nahe: Die Marke mit dem Stern zieht im April 1962 in Düsseldorf ein. Wenige Jahre später wird Daimler-Benz die Auto Union an Volkswagen abgeben. Das Werk Düsseldorf aber bleibt im Konzern. Im Zuge dieser Rochade wird bald darauf auch das Werk Vitoria im spanischen Baskenland in den Besitz von Daimler-Benz gelangen, heute die Heimat von Mercedes-Benz Vito und Viano.

### **Die sechziger Jahre: Aufschwung unter dem Stern**

Im Frühjahr 1962 übernimmt das Stuttgarter Unternehmen nicht nur ein Werk, sondern auch rund 4.000 Mitarbeiter. Um ihre Beschäftigung zu sichern, werden unterschiedliche Produktionen nach Düsseldorf verlagert. Kernstück sind der Transporter L 319 – bisher Werk Sindelfingen – und der davon abgeleitete Minibus O 319 aus Mannheim. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Lenkungen (Stuttgart) für die Pkw und Nutzfahrzeuge mit dem Stern. Hinzu kommen ein kompakter Dieselmotor, Achsen und Schaltungen.

Der in Düsseldorf neu angesiedelte L 319 ist ein handfester und belastbarer Großtransporter mit 3,6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Unter der rundlichen Karosserie mit einer kühn geschwungenen, modischen Panorama-Windschutzscheibe stecken blattgefederte Achsen sowie ein Dieselmotor mit 37 kW (50 PS) oder ein Benziner mit 50 kW (68 PS). Schnell pendelt sich die Fertigung bei rund 15 000 Transportern und Minibussen im Jahr ein, eine Verdoppelung gegenüber der Produktion an den früheren Standorten.

Anfang 1967 gehen in Düsseldorf die Nachfolger an den Start. Sie tragen nach der inzwischen im Unternehmen üblichen Nomenklatur aus Tonnage und Motorleistung die Bezeichnungen L 406 D (Dieselmotor) und L 408 (Benziner). Abgeleitet davon wird der Minibus O 309. Aufgrund der etwas komplizierten Bezeichnung und eines fehlenden Namens für die Baureihe werden die Großtransporter während ihrer langen Laufbahn nach ihrer Herkunft auch als „Düsseldorfer Transporter“ oder kurz „Düsseldorfer“ bezeichnet.

Ihr Markenzeichen ist erneut eine besonders strapazierfähige Bauweise. Die äußere Form ist von den typischen klaren Linien der sechziger Jahre und einer angedeuteten Kurzhaube gekennzeichnet. Der „Düsseldorfer“ schlägt ein: 1969 steigt die Jahresfertigung auf knapp 27 000 Fahrzeuge, im Vergleich zum Vorgänger fast eine Verdoppelung.

### **Die siebziger Jahre: Das zentrale Transporterwerk**

Anfang der siebziger Jahre konzentriert sich das Werk auf die Herstellung von Transportern und Lenkungen, die weiteren Komponenten werden verlagert. Die Lage des Werks in der Landeshauptstadt Düsseldorf bedeutet Verantwortung: Bereits 1972 setzt das Werk einen Arbeitskreis für Umweltschutzfragen ein. Zwei Jahre später wird die Energieerzeugung von Braunkohle auf Erdgas umgestellt und eine erste Planstelle für Umweltschutz eingerichtet.

Nach dem Auszug der Komponentenfertigung ordnet das Werk die Fertigung von Transportern und Lenkungen neu. Der Düsseldorfer Transporter reicht ab 1974 bis 6,5 Tonnen Gesamtgewicht. Drei Jahre später steigt die Motorleistung auf bis zu 96 kW (130 PS) auf Basis eines Sechszylinders mit 5,7 Liter Hubraum. Ebenfalls 1977 fertigt das Werk den 300.000ten Transporter, dazu die sechsmillionste Lenkung.

In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts wächst das Werk durch Zukäufe. Auch wird eine neue Lackieranlage gebaut. Große Dinge stehen bevor: Der Vorstand hat für den gesamten Konzern eine Neustrukturierung der Fertigung beschlossen, genannt langfristige Produktionsordnung. Die Aussichten für Düsseldorf sind bestens: Das Werk Bremen, seit der Übernahme von Hanomag-Henschel zehn Jahre zuvor ebenfalls Transporterwerk, wird zu einem Standort für Pkw-Fertigung umgewidmet. Die Transporter aus Bremen werden nach Düsseldorf verlagert, das Werk im Rheinland damit zum zentralen Transporterwerk von Mercedes-Benz bestimmt.

### **Die achtziger Jahre: Zwei Baureihen unter einem Dach**

Ein Bremer wird zum Düsseldorfer: Im Werk Bremen wird seit 1977 der Transporter T1 gefertigt. Mit Kurzhaube, schräger Fensterbrüstung und einer klaren Formgestaltung ist er stilbildend. Zunächst zwischen 2,55 und 3,5 Tonnen Gesamtgewicht angesiedelt, beginnt das Werk Düsseldorf 1980 mit der Fertigung von neuen schwereren T1-Modellen mit 4,6 Tonnen Gesamtgewicht. In den Folgejahren verlagert man auch die Fertigung der anderen Modelle von Bremen nach Düsseldorf.

Dort wird Platz geschaffen: Das Werk erwirbt 200.000 Quadratmeter Gelände, die mächtige Montagehalle 150 wird gebaut, 1983 der erste Industrieroboter eingesetzt, 1984 mit weiteren Stufen die Vergrößerung der Lackieranlage abgeschlossen. In diesem Jahr fertigt das Werk mit 52.368

Fahrzeugen erstmals mehr als 50.000 Transporter, hinzu kommen 665.600 Lenkgetriebe.

Seite 5

1986 wird das Automobil, erfunden von Carl Benz und Gottlieb Daimler, 100 Jahre alt. Das Werk Düsseldorf feiert auf seine Weise: Der neue Großtransporter T2 löst nach fast 20 Jahren den Klassiker namens Düsseldorfer ab. Die Optik des Kurzhaubers lehnt sich an den klaren Stil des aus Bremen eingewanderten T1 an. Jedoch stammen die wesentlichen Komponenten des Fahrerhauses aus dem Lkw-Programm – der T2 profitiert bereits von einem Baukastenkonzept. Mit 3,5 bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht bildet der neue T2 mehr denn je die Klammer zwischen Transporter und Lkw. Die Motorisierung konzentriert sich auf Vierzylinder-Dieselmotoren zwischen 53 kW (72 PS) und bald 100 kW (136 PS).

1989 schließt das Werk Düsseldorf das ereignisreiche Jahrzehnt mit einer umfassenden Modellpflege des T1 ab. Insgesamt haben seit 1962 rund 900.000 Transporter den Standort verlassen.

### **Die neunziger Jahre: Der T2 geht, der Sprinter kommt**

Die runde Zahl von einer Million Transportern erreicht das Werk Düsseldorf am 14. Mai 1990. Ebenso verlässt die 15.000.000ste Lenkung das Werk. An große Zahlen wird sich das Werk im Laufe dieses Jahrzehnts gewöhnen. Zunächst aber bringt es für den Standort einschneidende Veränderungen. Im Rahmen der deutschen Wiedervereinigung ist das Werk Ludwigsfelde bei Berlin zum Konzern gestoßen. Es wird 1991/92 zur neuen Heimat des T2, der nach knapp 90.000 Exemplaren aus Düsseldorf auszieht und das Werk wechselt.

Nach 30 Jahren im Daimler-Konzern keine einfache Zeit für Düsseldorf. Aber die Perspektive ist trotzdem hervorragend, denn gleichzeitig wächst der Nachfolger des T1 heran: Mit einer neuen Lackieranlage und neuen Rohbau- und Montagelinien startet Ende 1994 in Düsseldorf die Fertigung des Sprinter.

Der neue Transporter ist das erste Nutzfahrzeug von Mercedes-Benz mit einem Namen anstelle des nüchternen Zahlencodes. Mit zunächst 2,6 bis 4,6 Tonnen Gesamtgewicht passt der Transporter exakt ins Raster seines Vorgängers, ist jedoch in weitaus mehr Karosserievarianten zu bekommen. Der Sprinter macht seinem Namen alle Ehre: Die Dieselmotorisierung setzt von Beginn an mit zunächst bis zu 90 kW (122 PS) für Transporter seiner Größe neue Maßstäbe.

Bereits 1996, im ersten vollen Produktionsjahr, durchbricht der Sprinter mit 103.711 Exemplaren eine Schallmauer und führt das Werk zu einem neuen Allzeitrekord. Er wird in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter gesteigert.

Mit neuen Lackierverfahren steigert das Werk Effizienz, Umweltfreundlichkeit und Qualität gleichermaßen. Vor allem im Rohbau kommen zunehmend Industrieroboter zum Einsatz. Parallel zum Start des Sprinter deutet sich ein weiterer Umschwung an: Die Fertigung der Lenkungen wird in eine eigenständige Gesellschaft ausgegliedert und später abgegeben.

### **Das neue Jahrtausend: Rekorde, Krise, neuer Schwung**

Das Werk Düsseldorf und der Sprinter eilen von Rekord zu Rekord. Die Nachfrage ist so groß, dass im September des Jahres 2000 mit der Nachtschicht eine dritte Schicht eingeführt wird. Die Produktion steigt mit diesem Schritt auf mehr als 500 Sprinter pro Tag. Das bedeutet im Jahr 2001 knapp 140.000 Sprinter.

Fortlaufende Modellpflege hält den Transporter frisch – und ebenso das Werk. Steigern im Jahr 2000 Dieselmotoren das Leistungsvermögen des Transporter auf bis zu 115 kW (156 PS), wächst das ohnehin vorbildliche Sicherheitsniveau zwei Jahre später durch die Serieneinführung des Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP nochmals. Die Leistungsfähigkeit des Werks legt durch eine neue Decklackanlage und zusätzliche

Gelände südlich des bisherigen Areals weiter zu. Im November 2003 produziert das Werk Düsseldorf den einmillionsten Sprinter.

Parallel dazu beginnen Schritt für Schritt bereits die Vorbereitungen für den Nachfolger. Eine neue Rohbauhalle, ein neues Lager, Umbau der Montagehalle bei vollem Betrieb, neu eingerichtete Prototypenlinien – die Vorbereitungen auf den Sprinter der zweiten Generation sind umfangreich.

Mit knapp 150.000 Exemplaren erreicht der Sprinter I in seinem letzten vollen Produktionsjahr 2005 zehn Jahre nach dem Start nochmals einen Allzeitrekord. Zusammen mit den Vorserienmodellen des Nachfolgers produziert das Werk Düsseldorf sogar erstmals 150 000 Transporter im Jahr.

Im Januar 2006 geht der neue Sprinter NCV3 ins Rennen. Er deckt eine Spanne von 3,0 bis 5,0 Tonnen Gesamtgewicht ab. Die Motorleistung reicht mit dem einzigen Sechszylinder dieser Fahrzeugklasse nun bis 135 kW (184 PS). Die Kombination aus freundlicher Optik, hohem Fahrkomfort und einem unübertroffenen Sicherheitsniveau machen auch diesen Sprinter auf Anhieb zum Maßstab seiner Klasse.

Die überaus große Nachfrage nach dem Transporter hat zu einer Umstellung geführt: In Düsseldorf laufen nun die geschlossenen Ausführungen Kastenwagen und Kombi vom Band, in Ludwigsfelde die offenen Baumuster wie Fahrgestelle und Pritschenwagen.

Im Werk sind inzwischen mehr als 500 Industrieroboter im Einsatz. Auf dem südlichen Werksgelände ist ein Lieferantenpark für eine zweit- und sequenzgenaue Zulieferung eingerichtet worden.

Der neue Sprinter übertrifft sogar den großen Erfolg seines Vorgängers: Ab 2007 pendelt sich die Produktion in Düsseldorf bei mehr als 150.000 Einheiten pro Jahr ein. Im Mai 2008 produziert

das Werk Düsseldorf den dreimillionsten Transporter. Die Finanzkrise und der folgende scharfe Wirtschaftseinbruch führen 2009 jedoch fast zu einer Halbierung der Fertigung. Mit Kurzarbeit in der Produktion, Arbeitszeitverkürzung in der Verwaltung und vielen weiteren Maßnahmen gelingt es jedoch, die Stammebelegschaft zu halten.

Trotz der schweren Krise investiert Mercedes-Benz in den Sprinter: Im Frühsommer 2009 erhält er eine komplett neue Motorengeneration mit bis zu 140 kW (190 PS) Leistung. Dank neuer BlueEFFICIENCY-Technik sowie neuen Getrieben sinkt gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch. Eine erneut verfeinerte Technik steigert nochmals das ohnehin vorbildliche Sicherheitsniveau.

### **Jubiläumsjahr 2012: mehr Mitarbeiter, mehr Kapazität**

Die herausragenden Eigenschaften des Mercedes-Benz Sprinter und die anspringende Konjunktur lassen die Stückzahlen wieder anschwellen. Im Laufe des Jahres 2010 kann die Kurzarbeit beendet werden. Im Jahr 2011 klettert die Fertigung wieder auf mehr als 150.000 Exemplare. Jetzt werden bereits vor der Krise geplante, aber jedoch zurückgestellte Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität umgesetzt. Bis zum Jahresende klettert die Gesamtproduktion des Werks auf über 3.500.000 Transporter.

Im Jubiläumsjahr beschäftigt das Werk Düsseldorf rund 6.600 Mitarbeiter. In Bau ist ein neues, aufgrund drastisch reduzierter CO<sub>2</sub>-Emissionen besonders umweltschonendes Blockheizkraftwerk, welches im Sommer dieses Jahres eingeweiht wird. Anstehende Übernahmen von Gelände und Gebäude der bisherigen Lenkungsfertigung geben dem Standort neue Perspektiven. Das Transporter-Leitwerk von Mercedes-Benz startet bestens vorbereitet in die Zukunft.

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet  
verfügbar:

**[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com)** und **[www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)**