

Der neue Touran – Volkswagens Hoffnungsträger

Gestern präsentierte der Autobauer die neue Generation des Kompaktvans. Die Produktion startet im Mai in Wolfsburg.

Von Hendrik Rasehorn

Wolfsburg. Im VW-Pavillon in der Wolfsburger Autostadt wurde gestern Mittag der neue Touran rund hundert Motorjournalisten aus ganz Europa vorgestellt. Den Familienvan lobte Volkswagen-Vorstandschef Martin Winterkorn als „tragende Säule für die Marke Volkswagen und das Werk Wolfsburg“.

Seit 12 Jahren wird der alte Touran nahezu unverändert – von zwei Facelifts abgesehen – im VW-Stammwerk gebaut. 1,9 Millionen Autos wurden insgesamt ausgeliefert. „Der Touran ist Deutschlands unbestrittene Nummer eins bei den Kompaktvans. Ich bin überzeugt, die neue Generation wird daran nicht nur anknüpfen, sondern neue Maßstäbe setzen“, sagte Winterkorn.



„Der Touran ist eine tragende Säule für die Marke Volkswagen und das Werk Wolfsburg.“

Martin Winterkorn, VW-Vorstandschef

Im Spätsommer soll der neue Touran auf den Markt kommen. Die Serienproduktion im Werk Wolfsburg startet bereits am 25. Mai.

Als Schlüssel für den Erfolg nannte der VW-Chef den Modularen Querbaukasten (MQB). Diese Baukastenstrategie ermöglicht den Einsatz von mehr gleichen Bauteilen in den Fahrzeugen bei weniger Kosten. Dadurch soll sich die Rendite für das Unternehmen verbessern.

2014 lieferte Volkswagen zwei Millionen Fahrzeuge aus, die auf MQB-Basis hergestellt wurden. 2016 sollen es schon vier Millionen und 2018 mehr als sieben Millionen Einheiten sein, kündigte Winterkorn an. „Die Baukastenstrategie wird sich nicht nur technologisch, sondern auch wirtschaftlich bezahlt machen“, betonte er.

Was bietet der Touran? Winterkorn zählte auf: mehr Raum, weniger Gewicht, mehr Leistung bei rund 20 Prozent weniger Verbrauch, stärkere Motoren, verbesserte Aerodynamik, mehr Komfort, mehr Sicherheit, Infotainment und digitale Vernetzung. „Der Touran ist ein VW auf der Höhe der Zeit“, sagte er.

Jens Hermann, Leiter des VW-Werks Wolfsburg, muss mit seiner Mannschaft nach dem Golf 7 nun den zweiten Anlauf stemmen. „Jeder Anlauf ist eine spannende Herausforderung. Das Werk Wolfsburg ist in jedem Fall gut vorbereitet“, betonte er gegenüber unserer Zeitung.

Die ersten Umrüstarbeiten in



VW-Chefdesigner Klaus Bischoff erläutert die Formensprache des neuen Touran.

Fotos: Hendrik Rasehorn



Benzingesprache: Jens Hermann (links), Leiter des Werks Wolfsburg und VW-Vorstandschef Martin Winterkorn.



Blick in den Laderaum des neuen Touran.

WER LIEFERT WAS?

Produziert wird der Touran in Wolfsburg. Viele Komponenten für die neue Generation kommen aus den VW-Werken in Braunschweig und Salzgitter.

Das Motorenwerk Salzgitter liefert die 1,2-Liter-Benzinmaschine mit 110 PS (81 kW) sowie die 1,6-Liter- und 2,0-Liter-Dieselmotoren mit 110 PS (81 kW) beziehungsweise 150 PS (110 kW).

Das Komponentenwerk Braunschweig liefert für den neuen Touran Vorder- und Hinterachse, die Lenkung einschließlich Kugelgewindetrieb und Zahnstange, Feder- und Dämpferbein, Alu-Schwenklager, Federlenker, Bremsscheiben und Radträger.

Einige Komponenten werden direkt in Wolfsburg hergestellt – unter anderem der Tank, die Seilzugschaltung für das Schaltgetriebe, Antriebsgelenkwellen sowie Stahlräder.

der Produktion hätten bereits im Frühjahr 2014 begonnen. Für den neuen Touran seien alle Produktionsprozesse überprüft worden. Hermann: „Das beginnt damit, dass wir ganz neue Teile verbauen. Dies bedeutet wiederum, dass die

Logistik neu aufgestellt werden muss. Für den neuen Touran haben wir außerdem die modernsten Produktionsanlagen weltweit installiert.“

Hermann bestätigte, dass die Vorbereitungen für die Nachfolge-

generation des Tiguan bereits laufen. „Vor wenigen Wochen hat der Bau der Nullserie begonnen, also die Fahrzeuge, die noch vor der Vorserie hergestellt werden. In eineinhalb Jahren könnte auch die Serienproduktion des Tiguan

starten“, sagte der Werkleiter. Gestern gehörte seine Aufmerksamkeit jedoch ganz dem neuen Touran. „Ich bin überzeugt, dass dieses Auto genauso beliebt sein wird wie sein Vorgänger“, sagte Hermann.

„Bis 2020 wollen wir unsere Batterie-Produktion verdoppeln“

Thorsten Jablonski, Leiter des VW-Werks Braunschweig, spricht im Interview über neue Produkte, Kosten und Perspektiven.

Braunschweig. Das VW-Werk Braunschweig spielt in der Komponentenstrategie des Autobauers eine zentrale Rolle. Das Werk liefert wichtige Komponenten wie Achsen und Lenkung auch für die neueste Generation des Touran. Über die Entwicklung des Werks sprach Leiter Thorsten Jablonski mit Andreas Schweiger.

Herr Jablonski, die Marke Volkswagen muss ihre Kosten senken, um profitabler zu werden. Inwieweit berührt diese Vorgabe das Werk Braunschweig?

Unser Werk hat natürlich auch Vorgaben innerhalb des Effizienzprogramms erhalten. Um diese Erwartungen zu erfüllen, haben wir unser Kostenverbesserungsprogramm „Fit für die Zukunft“ gestartet. Wir sind also bereits mitten in der Umsetzung.

Wie haben Sie die Kosten gedrückt?

Wir haben zum Beispiel die Effektivität unserer neuen Anlagen verbessert. Dabei ging es um Personaleinsatz und Produktionsvolumen pro Schicht. Wir haben zudem unser neues Blockheizkraftwerk in Betrieb genommen. Dadurch können wir 50 Prozent des von uns benötigten Stroms und der von uns benötigten Wärme produzieren. Vorher haben wir die Energie zu fast 100 Prozent eingekauft. Wir werden das Kostenverbesserungsprogramm in diesem Jahr fortsetzen.



Thorsten Jablonski, Leiter des VW-Werks Braunschweig.

Foto: Peter Sierigk

ZUR PERSON

Thorsten Jablonski ist 45 Jahre alt, verheiratet und Vater dreier Kinder.

Der Maschinenbau-Ingenieur begann 1994 bei Volkswagen als Volontär und durchlief im An-

schluss diverse Stationen bei VW.

Seit 2012 ist Jablonski Chef des VW-Werks Braunschweig und Leiter des Geschäftsfelds Fahrzeugwerk.

Mit welchen Inhalten?

Allein durch die Eröffnung des neuen Logistikzentrums in Harvesse sparen wir Fracht- und Personalkosten sowie Mieten für die bisherigen 13 Lager in Millionenhöhe.

Das Werk Braunschweig ist seit 2007 sowohl räumlich als auch personell enorm gewachsen. 2007 be-

schäftigte das Werk 5500 Mitarbeiter. Wie viele sind es aktuell?

Bei uns arbeiten einschließlich der Leiharbeiter derzeit 8700 Menschen.

Planen Sie weiteren Personalaufbau?

Einen langfristigen Anstieg der Beschäftigung erwarte ich nicht.

Wir haben ein Niveau erreicht, das wir nun halten wollen. Wir beliefern zu 90 Prozent Werke in Deutschland und Europa.

Sie haben in den vergangenen Jahren die Strategie verfolgt, immer mehr technisch anspruchsvolle Komponenten zu fertigen und dafür weniger anspruchsvolle abzugeben. Verfolgen Sie diese Strategie weiter?

Ja, neue Technologien bieten immer die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit des Werks zu beweisen und auszubauen. Und natürlich haben wir in Braunschweig die Kompetenz für diese Technologien.

Welche Produkte sind neu in Braunschweig, welche geben Sie ab?

Wir haben zum Beispiel einen Kugelgewindetrieb für die elektrische Lenkung in Braunschweig entwickelt, den wir selbst fertigen – für den Modularen Querbaukasten. Diese Komponente ist technisch anspruchsvoll, weil das Lagerspiel sehr eng ist. Wir gehen an die Grenze des technisch Machbaren. Ist das Lagerspiel zu groß, klappert die Lenkung. Ist es zu klein, ist die Lenkung zu gefühllos.

Trennen werden wir uns aus wirtschaftlichen Gründen von der Fertigung von Cockpit-Trägern und von Fußhebelwerken.

Sie bauen Batterien für den E-Up und den E-Golf. Wie entwickelt sich

die Batterie-Fertigung?

Die Batterieproduktion für E-Up und E-Golf ist gut angelaufen, alles verläuft plangemäß. Wir werden in diesem Jahr zusätzlich die Produktion von Batterien für den Plug-in-Hybrid Passat starten. Bis 2020 wollen wir unsere Batterie-Produktion verdoppeln. Das gilt auch für elektrische Lenkungen, von denen wir allein im vergangenen Jahr 2,1 Millionen hergestellt haben.

Soll das Werk erweitert werden?

Das ist schwierig, weil kaum noch Fläche zur Verfügung steht. Derzeit gibt es allerdings Überlegungen, unsere Produktionsstätten am Hafen in Braunschweig aufzustocken.

Das heißt, Volkswagen investiert weiter in Braunschweig?

Und zwar kräftig – in neue Technologien und in neue Infrastruktur. Bis 2019 werden in Braunschweig 490 Millionen Euro investiert.

Am Braunschweiger Flughafen wurde gerade das Niedersächsische Forschungszentrum Fahrzeugtechnik eröffnet, in Wolfsburg entsteht mit der Open-Hybrid-Lab-Factory eine Forschungsfabrik für den Leichtbau. Werden Sie mit beiden Einrichtungen zusammenarbeiten?

Unbedingt. Es gibt mit der Open-

Hybrid-Lab-Factory bereits ein Projekt. Dabei sollen Kunststoff und Metall miteinander zu einem Leichtbauprodukt verbunden und im Fahrwerk eingesetzt werden. Es geht uns in der Zusammenarbeit aber nicht nur um technische Entwicklungen. Wir sind bestrebt, unter den jungen Entwicklern Mitarbeiter für uns gewinnen.

In den einzelnen Werken wurden für unterschiedliche technische Fragestellungen Kompetenzzentren aufgebaut. Das Werk Braunschweig verfügt über ein Schweiß-Kompetenzzentrum. Woran arbeiten Sie derzeit?

Auch bei unserer Schweiß-Kompetenz spielt der Leichtbau eine große Rolle. So entwickeln wir zum Beispiel ein Schweißverfahren zum Verbinden unterschiedlicher Materialien wie Stahl und Aluminium. Außerdem arbeiten wir an einem automatischen Verfahren zur Schweißnahtprüfung.

Eine Terrordrohung hat zur Absage des Braunschweiger Karnevalsumzugs geführt. Spielt das Thema Sicherheit für Sie nun eine größere Rolle, zum Beispiel auf Betriebsversammlungen?

Ja, unsere Werkssicherheit schaut nun noch genauer hin. Es gibt genaue Anweisungen. Unabhängig davon war die Stimmung nach der Absage des Umzugs bei unseren Mitarbeitern sehr verhalten. Viele sind Mitglied in einem Karnevalsverein.