

Simplify your Quality

Das 21. VDA QMC Gipfeltreffen fokussierte auf Vereinfachung

Das 21. Gipfeltreffen der Automobil-Qualitätsmanager fand im November in Berlin statt. Etwa 140 Qualitätsexperten und -experten folgten der Einladung des VDA QMC und diskutierten aktuelle Herausforderungen der deutschen Autoindustrie. Beschleunigte Digitalisierung, der Einsatz künstlicher Intelligenz und schneller drehende Märkte zwingen zum Überdenken nahezu aller Prozesse – das anspruchsvolle Ziel heißt Vereinfachung.

Thomas Funck

VDA-Präsidentin Hildegard Müller betonte: „Ein starkes Qualitätsmanagement ist heute wichtiger denn je!“ Die Lieferketten stünden unter enormen Druck, schon der Ausfall von Steuerchips könnte die Produktion zum Stillstand bringen, wie Nexpria jüngst demonstrierte. Der neue Protektionismus durch Schutzzölle wie jenen der USA sei für den globalen Handel nicht förderlich. Und auch die EU mit ihrem überbordenden Regularismus bremse die Wirtschaft aus, statt sie zu unterstützen. Die EU sei gut im Setzen von anspruchsvollen Zielen, aber den Weg dorthin zeige sie nicht auf. „Wir gewinnen Kunden nicht durch Verbote“, gab Müller mit Blick auf das avisierte Verbrenner-Aus zu bedenken.

Sie ist sicher: „Diversität und Qualität gehören zusammen, wenn wir die Transformation der Automobilindustrie erfolgreich gestalten wollen.“ Dieser Meinung sind auch die Initiatorinnen des jüngst gegründeten VDA-Expertinnen-Netzwerks.

Simplifizierung tut Not

Michael Neuheisel, Leiter Konzernqualität bei Continental, ging auf die zunehmende Komplexität ein. Diese werde getrieben durch schneller drehende Märkte und die rasante Entwicklung von Elektronik und Software. Menschen fühlten sich dadurch häufig überfordert und reagierten mit Prokrastination, dem extremen Aufschieben von wichtigen Aufgaben.

Er verwies auf die VDA-Bände, deren Gesamtumfang er auf etwa 2500 Seiten schätzt. Die Lesezeit entspreche etwa drei-



© Reinhart & Sommer Fotografen

mal „Herr der Ringe“ oder allen Folgen von „Star Trek“. In der Simplifizierung sieht er daher ein lohnendes Ziel und ein anspruchsvolles zugleich.

Kundenzufriedenheit ist eine harte Währung

Dr. Andreas Krepp, Leiter der Qualitätssicherung VW PKW und Brand Group Core Volkswagen, rief dazu auf, Qualität neu zu denken. Denn der Qualitätsbegriff habe sich verändert. Heute gehe es nicht mehr um Spaltmaße, sondern um Usability und darum, die Kundenerwartungen zu erfüllen. Krepp formulierte es so: „Kundenzufriedenheit ist unsere tägliche Währung“

Und dazu gehöre auch das Lernen aus Kundenfeedback. Ein Beispiel hierfür gab er mit dem Golf 8, der bei den Kunden nicht besonders gut ankam. Als zu kompliziert in der Bedienung wurden Touch-Flächen am

Lenkrad oder Menüs des zentralen Touchscreens empfunden. Deshalb sei man wieder zu den bewährten Schaltern und Drehreglern zurückgekehrt.

Darüber hinaus ist Krepp überzeugt, dass Haltung, Kultur und Vertrauen für die Wahrnehmung von Qualität entscheidend sind.

Q-Dimension Laden mangelhaft

Julia Müller, Project Manager E-mobility Charging Skoda, berichtete über die Bemühungen des VDA um Qualität in der Ladeinfrastruktur. Sie sprach ein Thema an, das jeder E-Autofahrer kennt: die mangelnde Preistransparenz unter den Ladestations-Providern.

Während jede Tankstelle mit großen Leuchttafeln die aktuellen Preise auf den Zehntelcent genau anzeigt, sucht man an Ladesäulen vergeblich nach entsprechen-



Michael Neuheisel, Leiter Konzernqualität bei Continental, ging auf die zunehmende Komplexität und die notwendige Simplifizierung ein.

© Reinhardt & Sommer Fotografen



Stefan Bücke, Geschäftsführer des VDA QMC China, gab einen Einblick in den chinesischen Automarkt. ©Reinhardt & Sommer Fotografen



Dr. Andreas Krepp, Leiter der Qualitätssicherung VW, hält Kundenzufriedenheit für eine harte Währung. © Reinhardt & Sommer Fotografen



Azra Mladjen, Leiterin Qualitätssicherung Volkswagen China, sprach von China als Fitness Center für deutsche Autohersteller. © Reinhardt & Sommer Fotografen

den Informationen. Die Kilowatt-Preise schwanken von Provider zu Provider ganz erheblich und böse Überraschungen bei der Abrechnung sind keine Seltenheit.

Die gute Nachricht: Der VDA hat eine Projektgruppe „Ökosystem Laden“ ins Leben gerufen, die sich dieser Probleme annehmen und Lösungen vorschlagen soll. Die Erkenntnisse werden in einen VDA-Rotband einfließen und hoffentlich zur Regelung des aktuellen Wildwuchses beitragen.

Deutsche OEMs bauen nach China die meisten E-Autos

Um E-Autos ging es auch in einem Überblick zu aktuellen Zahlen des VDA, den Dr. Manuel Kallweit, Leiter der Abteilung Economics im VDA, vorstellte. Er wies darauf hin, dass die deutsche Autoindustrie derzeit der zweitgrößte Produzent von E-Autos nach China ist. Allerdings zeigt eine VDA-Studie, dass weiterhin viel Überzeugungsarbeit für E-Autos notwendig ist. 60 Prozent der Deutschen würden aktuell kein E-Auto kaufen, für 22 Prozent käme es in Frage und

17 Prozent sind unentschieden. Nur 2 Prozent der Befragten besitzen bereits ein E-Auto.

Die Produktion von Autos in den klassischen europäischen Herstellerländern ist seit Jahren rückläufig. Während der Corona-Pandemie aber ist sie regelrecht eingebrochen und hat sich seither nicht mehr deutlich erholt. Den gegenwärtigen Stand könne man als „new normal“ bezeichnen.

China bleibt ein attraktiver, aber schwieriger Markt

Stefan Bücke, Geschäftsführer des VDA QMC China, gab Einblick in einen der größten Automärkte weltweit. Dieser befindet sich momentan ebenfalls in einer schwierigen Phase, eine Marktbereinigung der weit über 20 chinesischen Autohersteller stehe bevor. Zudem habe es jüngst Unfälle mit brennenden chinesischen E-Autos gegeben, was auf ernste Qualitätsprobleme hinweise.

Azra Mladjen, Leiterin der Qualitätssicherung Volkswagen China, erklärte: „China bleibt ein attraktiver Markt und ist ein Fit-

ness Center für deutsche Autohersteller.“ Der viel zitierte „China Speed“ sei kein Kompromiss für Qualität als Grundwert. Dennoch sei Geschwindigkeit wichtig. Deshalb habe die Konzernleitung entschieden, dass VW China selbstständig handeln könne, um Prozesse an den China Speed anzupassen.

Ähnlich sah das auch Lin Miao, Leiter Qualitätsmanagement von Bosch China. China sieht er als Labor, in dem es auf Speed und Anpassung ankommt. Chinesische Zulieferer würden schnell wachsen und sich international vernetzen. Auch die Regierung nehme starken Einfluss und reagiere etwa auf die Brände von E-Autos mit strengen Sicherheitsstandards für Batterien.

Miao berichtete, dass chinesische OEMs allesamt VDA-Standards nutzen. Chinesische Spiegel-Projektgruppen wirken deshalb bei der Entwicklung neuer VDA-Standards mit. Mut machte er mit der Äußerung: „Made in Germany hat in China noch immer einen hohen Wert. Und die Entwicklungskompetenz liegt noch immer in Europa.“ ■