

Der Kreisverband BGL der CSU- Seniorenunion besucht AUDI in Ingolstadt

Betriebsbesichtigungen sollten nach der Vorstellung der Vorstandschaft der CSU- Senioren die Leistungsfähigkeit, die Wirtschaftskraft sowie die soziale Bedeutung der heimischen Unternehmen vermitteln. Diese Mal wurde der Begriff "heimisches Unternehmen" nicht ganz so eng gefasst, denn es ging über gut 200 km Autobahn nach Ingolstadt zu den Audi- Werken.



Der "Betrieb" ist eigentlich eine eigene Stadt mit über 37 000 Mitarbeitern, angesiedelt auf 2,7 Millionen Quadratmetern und durch den Eisenbahnstrang in eine Nord- und eine Südhälfte geteilt.

Und in der Südhälfte befindet sich das Audi- Forum, eine Kommunikationsplattform, in der die CSU- Senioren empfangen wurden. Perfekt organisiert konnten die Besucher in zwei Kleingruppen einen Teil der Fertigungsstraße für den A3 besichtigen. Eine kompetente Mitarbeiterin informierte über die "Geburt" der Blechteile: Aus verzinkten Stahlblechrollen, die 30 Tonnen wiegen, werden mit schweren Stanzen Blechteile herausgeschnitten und in Pressen mit der Kraft von über 7000 to "geschlagen", das heißt in Form gebracht. So entstehen die Teile der Rohkarosserie, die mit insgesamt ca. 5000 Schweißpunkten miteinander verbunden werden. In Ingolstadt werden pro Tag 870 A3- Limousinen hergestellt. In der Fertigungsstraße hängen die Blechteile, die jetzt ein Auto werden sollen und werden im 87,5- Sekundentakt von einem Bearbeitungsschritt zum nächsten weitergereicht. In jedem dieser Takte wird geschraubt, eingeklinkt, eingesetzt oder geklebt. Was für die Besucher ultimativ perfekt und nicht mehr verbesserbar aussieht, unterliegt dem "KVP". Hinter diesem Kürzel verbirgt sich der "Kontinuierliche Verbesserungs- Prozess": Mitarbeiter werden mit Prämien belohnt, wenn sie einen praktikablen Verbesserungsvorschlag für die Produktion einbringen. Ein KVP aus dem Jahr 2013 konnte direkt beobachtet werden: Ein 14- fach Schrauber, mit dem der Unterboden sekundenschnell an der Karosserie befestigt wird, ersetzt 14 einzelne Schraubvorgänge. Die Besucher waren fasziniert von der Geschwindigkeit und der Präzision, mit der Roboter Front- und Heckscheiben einklebten und mit der die "Hochzeit", die Vereinigung von Karosserie und Fahrgestell

stattfand. Beim Lenkrad- Einbau stehen 19 verschiedene Lenkräder zur Auswahl und bei den Rädern sind es 14 verschiedene Felgen. Es gibt den A3 in vielen Farben und Sitzausstattungen, mit vielen Motorvarianten, mit Rechts- oder Linkssteuerung und unendlich vielem Sonderzubehör.

Wahrscheinlich wissen die Ingenieure bei Audi selbst nicht, wie viele Varianten sie alleine von diesem Modell anbieten. Und alle werden auf derselben Straße gefertigt. Das klingt wie Zauberei. Des Rätsels Lösung ist zweigeteilt: Zum Einen bekommt jede Autobestellung einen Code, der elektronisch an jede Bearbeitungsstation mitläuft. Dort wird auf einem Monitor die exakte Anweisung für diesen Arbeitsschritt gezeigt. Zum Anderen werden die benötigten Teile über ein ausgeklügeltes Logistik-System "just in time" an der jeweiligen Bearbeitungsstation angeliefert.

Am Ende der Straße konnten die Besucher den spannenden Augenblick erleben, wie das soeben "geborene" Fahrzeug die ersten Meter mit eigenem Antrieb zurück legte.

Kein Wunder, dass beim anschließenden Mittagessen im Restaurant des Audi- Forums lebhaftest diskutiert wurde.

Der Nachmittag wurde dem AUDI- Museum gewidmet.

Die Besucher kamen mit dem Lift in den dritten Stock und konnten dort oben eine Zeitreise starten, die von den Anfängen des Automobilbaues und dem Vater aller Audis, August Horch, bis zu den technologischen Raffinessen des ausgehenden 20. Jahrhunderts führte. Horch entstammte einer alten Schmiedefamilie und erlernte selbst zunächst das Schmiedehandwerk. Von 1888 bis 1891 studierte er und arbeitete von 1891 bis 1899 als Maschinenbauingenieur unter anderem bei Carl Benz in Mannheim.

1899 gründete August Horch das Unternehmen *Horch & Cie* in Köln-Ehrenfeld und baute 1900 sein erstes Automobil. 1904 verlagerte er das Unternehmen nach Zwickau. Bald kam es zu Meinungsverschiedenheiten mit dem Aufsichtsrat. Anfang 1909 verließ Horch im Streit das Unternehmen.



Horch Tonneau, Baujahr 1903.

Mit seinen befreundeten Investoren Paul Fikentscher und dessen Neffen Franz gründete er in Sichtweite der Zwickauer Horch-Werke ein zweites Unternehmen, die *August Horch Automobilwerke GmbH*, die am 16. Juli 1909 ins Handelsregister der Stadt Zwickau eingetragen wurde. Daraufhin kam es mit seinem vormaligen Unternehmen wegen des Markennamens *Horch* zum Rechtsstreit, den August Horch in letzter Instanz verlor. Ein Sohn Franz Fikentschers erfand als Konsequenz aus dem Rechtsstreit den Markennamen „Audi“; das ist die Übersetzung von "horch!" (audi = höre! = horch!) ins Lateinische.

Das "museum mobile" zeigt nicht nur die Geschichte des Automobilbaues, sondern auch die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und umwälzenden Veränderungen des 20. Jahrhunderts. Und es macht deutlich, dass Deutschlands Ruf als Auto- Nation zurückzuführen ist auf die Visionen, das Genie, die Zähigkeit, Ausdauer und Verbissenheit von Männern wie Benz, Daimler, Diesel, Maybach oder August Horch.