



1500 Audis täglich

In Kooperation mit Audi organisierte **derreha**treff für seine Leser eine barrierefreie Besichtigung der Produktionsanlagen des Unternehmens in Ingolstadt. Die Teilnehmer erhielten die Gelegenheit zu einem Blick hinter die Kulissen einer Automobilproduktion, die zu den modernsten weltweit zählt.

Keine Frage – Audi fährt auf der Überholspur. Die Fahrzeuge mit den markanten vier Ringen auf dem Kühlergrill sind gefragter denn je. Seit mehr als zehn Jahren steigert das Unternehmen die Zahl der verkauften Fahrzeuge kontinuierlich. In mehr als vierzig Märkten weltweit erzielte Audi im abgelaufenen Geschäftsjahr historische Rekordwerte bei den Auslieferungen. 924.085 gefertigte Fahrzeuge stellen eine Steigerung von 14,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr dar. Mehr als die Hälfte dieser Fahrzeuge wird in Ingolstadt produziert. Entsprechend beeindruckend nimmt sich in Zahlen aus, was es braucht, um Tag für Tag 1.500 Neufahrzeuge vom Band rollen zu lassen.

Auf dem knapp 200 Hektar großen Firmengelände am Rande der Stadt produzieren 31.000 Mitarbeiter im Dreischichtbetrieb die Modelle A3 und A4 sowie Karosserien für die Modelle TT Coupé und TT Roadster. Die genutzte Fläche beherbergt nicht nur die reine Produktion, sondern auch die Technische Entwicklung, ein eigenes Windkanalzentrum, ein hochmodernes Elektronik-Center, umfangreiche Testeinrichtungen wie Rollenprüfstände und Klimakammern, kurz – alle Einrichtungen, mit denen Prototypen auf Herz und Nieren getestet werden können, schon bevor sie ihre ersten Straßenkilometer absolviert haben.

Räumlich angegliedert an das eigentliche Werk ist das so genannte Güterverkehrszentrum. Auf einem über 75 Hektar großen Areal produzieren dort Zulieferer einzelne Fahrzeugkomponenten, die über kurze Wege just in time an die Produktionsstraßen geliefert werden. Nicht zuletzt unter Umweltschutzaspekten bringt diese räumliche Nähe klare Vorteile. Die erforderlichen Transporte können in Anbetracht der kurzen Distanzen mit Elektrozugmaschinen durchgeführt werden, die rund um die Uhr über eine witterungsgeschützte,

415 Meter lange Brücke Material vom Güterverkehrszentrum zum Audi-Werk transportieren.

Anzeige



Zawatzky macht mobil –

auto ADAPT
for you independent
www.autoadapt.de

Lassen Sie Ihr Auto bei einem **der Marktführer** für **behindertengerechte Fahrzeugumrüstung** umbauen!

Gerne stehen wir Ihnen für eine **persönliche Beratung inklusive Probefahrt** zur Verfügung.

- Kfz-Anpassungen bei Mobilitätseinschränkung für alle Kfz-Typen
- Fahrschule

mobilcenter®
Zawatzky

☎ **Servicepartner:**
Braunschweig: 0531/37 30 78
Augsburg: 0821/9 10 33
Dresden: 0351/8 49 29 33
Weitere Servicepartner auf Anfrage

☎ **Rufen Sie uns an!**
Tel.: 06226/92 17-0
Fax: 06226/92 17-92

www.mobilcenter.de

Bemannsbruch 2-4 • 74909 Meckesheim • info@mobilcenter.de



Insgesamt 19 Personen nahmen an der Werksbesichtigung teil



Jetzt wird's bunt: Informationen zum Thema Lack

Die von **de:reha:treff** und Audi organisierte Werksbesichtigung führte direkt an die Brennpunkte des Geschehens. Spätestens beim Passieren der gewaltigen Hydraulikpressen, die mit einer Kraft von über 7.000 Tonnen flache Bleche zu Karosseriekomponenten formen, bewährten sich die Kopfhörer, über die die Teilnehmer drahtlos mit Informationen zu den einzelnen Produktionsschritten versorgt wurden. Ganze sechs Stanzvorgänge braucht es, um aus einem flachen Blech ein Karosserie Seitenteil zu formen, das mit etlichen weiteren größeren und kleineren Blechen schließlich eine komplette Karosserie bildet. Diese besteht im Falle eines A3 aus mehr als 3.000 Einzelteilen, die größtenteils ohne Zutun von Menschenhand von Industrierobotern zusammengefügt werden. Lasermessstationen überprüfen dabei zwischen den einzelnen Produktionsschritten die Einhaltung der eng gesetzten Fertigungstoleranzen.



Die Werksbesichtigung vermittelte den Teilnehmern interessante Ein- und Durchblicke

Praktisch kein Fahrzeug, das vom Band läuft, gleicht dem anderen. Schon von den ersten Produktionsschritten an begleitet deshalb eine unscheinbare kleine Kunststoffbox das, was später einmal als fertiges Auto vom Band rollen soll, auf dem Weg durch die einzelnen Fertigungsabschnitte. Rechts- oder Linkslenker? Automatik oder Schaltgetriebe? Standheizung, Klimaanlage, Navigationssystem, Lederaus-

stattung? Alle Detailinformationen sind im Transponder gespeichert und werden den Arbeiterinnen und Arbeitern am Band elektronisch übermittelt. So rollt schließlich exakt das Auto vom Band, das Wochen zuvor bei einem Händler irgendwo auf der Welt bestellt worden ist. Die letzten Meter in der Fertigungsstraße legt jeder „neugeborene“ Audi mit Motorkraft zurück. Letzte Station im Produktionsprozess ist eine Zapfanlage, in der jedes Fahrzeug mit dem entsprechenden Kraftstoff befüllt wird, bevor ein Mitarbeiter zum ersten Mal den Zündschlüssel dreht und das Neufahrzeug in einer Wartezone neben dem Band zum Weitertransport parkt.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Begriff „Mobilität“ für Rollstuhlfahrer eine ganz besondere Bedeutung hat. Insofern ist für sie auch der eigene, auf ihre Bedürfnisse angepasste PKW ein spezielles Stück Freiheit. Einsteigen, den Zündschlüssel drehen, losfahren – das ist selbstverständlich, und man muss nicht unbedingt wissen, was genau sich dabei unter der Motorhaube tut. Aber den Werdegang eines Fahrzeuges hautnah zu erleben, vom flach in die Presse laufenden Karosserieblech bis zum fertigen Fahrzeug, das aus eigener Kraft die ersten Meter in Richtung Transporter zurücklegt – das vermittelte den Teilnehmern an der Werksbesichtigung einen Eindruck davon, wie viel komplexe Technik es braucht, um dieses Stück Freiheit auf die Räder zu stellen.

Werner Pohl



Foto: Werner Schneider

Aha, das wird also mal ein Audi:
Mehr als 3.000 Einzelteile bilden die Karosserie.



Foto: AUDI AG

1.500 Fahrzeuge rollen in Ingolstadt täglich vom Band und warten auf ihren Weitertransport in alle Welt

Horch ... Da kommt ein Audi!

Foto: Sven Starbeck



Eine Horch-Kühlerfigur

Das Wortspiel hat der Automobilkonstrukteur August Horch selbst erfunden. 1899 hatte er seine erste Autowerkstatt gegründet, 1901 verließ bereits der erste Horch das „Werk“. Es waren höchst anspruchsvolle 12-Zylinder, die später den Ruf der Marke ausmachten. Nur Wirtschaftsmagnaten, Politiker und Stars konnten sich die Edelkarossen mit dem bekrönten H leisten. Jedoch verließ August Horch im Jahre 1909 aus innerbetrieblichen Gründen seine Firma und gründete eine neue. Und weil sein erstes Unternehmen weiterlebte und so sein Familienname als Firmenname bereits vergeben war, entschloss sich der geniale Konstrukteur, den Namen einfach ins Lateinische zu übersetzen. So ward ein wohlklingender Name für Horchs neue Automarke gefunden: Audi! Audi, na hör mal! Eine dicke Eins stand herausfordernd als Markenzeichen auf den neuen Kühlerdeckeln.

Aber auch die zweite Firma lief wohl wirtschaftlich nicht so gut, wie gewünscht, die Stückzahlen – und damit die Renditen – waren nicht so hoch, wie die Geldgeber sich das gewünscht hätten. Es kam ja auch die Zeit der Weltwirtschaftskrise. Die Sächsische Staatsbank drängte deshalb im Jahre 1932 darauf, dass sich die großen sächsischen Automobilwerke zu einer Union vereinigten. Und so wie es mit uns Deutschen nach dem Krieg bergauf ging, als wir uns mit den andern Europäern erst zur Montanunion und dann weiter bis zur Europäischen Union vereinigten, so ging es auch den Autowerken Horch, Audi, DKW und Wanderer, nachdem sie sich zur Auto-Union zusammengeschlossen hatten. Besonders die Rennwagen der Auto-Union, die der junge Ferdinand Porsche konstruierte, machten Furore: Bernd Rosemeyer und Tazio Nuvolari hießen die Asse, die die AU-Boliden damals steuerten. Und Bernd, der Sonny-Boy, wurde damit 1936 sogar Europameister! Sein Tod bei einer Probefahrt 1938 auf der Autobahn mit über 400 km/h war fast ein nationales Desaster ...

Leicht, griffig, schnell.
SpeedAir – der perfekte
Saalsportreifen.

therollingpeople.com

SCHWALBE



Ein Audi Typ E 21/78 PS/hp von 1923, restauriert und ausgestellt im "Musée National de l'Automobile (Mülhausen/Mulhouse, France)."

Dann kam der zweite Weltkrieg, alle Werke der Auto-Union mussten kriegswichtiges Material herstellen, alle Werke wurden kräftig ausgebombt und nach dem Krieg von



den Russen ziemlich demontiert. Sowohl im Osten als auch im Westen entstanden Nachfolger der verschiedensten Art. Die vormaligen Werkstätten edelster Cabriolets und Pullmann-Limousinen der Nobelmarke Horch in Zwickau mussten nun unter dem Markenzeichen VEB Traktoren für den Sozialismus bauen, landwirtschaftliche Geräte, Lastwagen, während die vormaligen Audiwerke wenigstens weiterhin Autos bauen durften, allerdings auch etwas anderer Art als vor dem Krieg, nämlich den berühmt-berüchtigten Trabant ...

Die erste der durch vier Ringe am Bug als Teil einer Vierer-Union gekennzeichneten vier Marken, die den Sprung in den Westen schaffte, war DKW, das kleine Wunder. Schon 1949 begann man in Ingolstadt mit den Plänen für die Fertigung eines Zweitaktmotorrades, der RT 125, später

kam dann in Düsseldorf ein Zweigwerk für die Automobilproduktion dazu, für den 3=6. Der Wagen hieß deshalb so, weil sein Dreizylinder-Zweitaktmotor so geschmeidig war wie ein Sechszylinder mit dem üblichen Viertakter. Aber weder die Motorräder noch die Autos konnten an die alten Vorkriegsverkaufserfolge anknüpfen, bis im Jahre 1969 dann die westliche Auto-Union sich des im wahren Sinn des Wortes etwas anrühigen DKW-Zweitakters entledigte und sich mit den Neckarsulmer NSU Motorenwerken zur „Audi NSU Auto Union AG“ verband. Das war der Durchbruch und richtig steil bergauf ging es dann, als 1985 der Sitz des zum Volkswagen-Konzern gehörenden Unternehmens von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt wurde. Seither heißt die Firma „Audi AG“ und schreitet von Erfolg zu Erfolg.

In Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Bratislava (Slowakei), São José Dos Pinhais (Brasilien) und sogar schon in Changchun (China) werden Audi-Fahrzeuge gebaut, und die Verkaufszahlen steigen ständig

nach oben. Jeder kennt die derzeitige Fahrzeugpalette mit dem Hai-fischmaul. Es sind die jungen, aufstrebenden Unternehmer, die bevorzugt diese Marke fahren. Hat nicht sogar der letzte Bundeskanzler ..?

Uns vom [derheatreff](#) interessiert vor allem, dass die feine Marke besonders viel für Menschen mit Behinderungen anbietet: Ra-

batt, Extraausstattungen, Fahrertraining, Sonderbetreuung. Wer sich einen neuen Audi kauft, kann ihn in Ingolstadt oder Neckarsulm selbst abholen und darf sich vorher die Geburt eines Audi anschauen.

Prof. Dr. Reinhardt Rüdell

