

## VW F&E Ingenieur – Report - VW Car Development – Inside View

( Übersetzung aus dem Spanischen ( mit Internet Übersetzern ) - Fehler vorbehalten! )

Ich schätze, viele von Ihnen kennen diesen alten Beitrag, der ursprünglich 2006 im Forum des Club Touran erstellt und auch von Forocoche aufgegriffen wurde.

Es ist das Zeugnis aus erster Hand von einem F&E-Mitarbeiter der Volkswaguen, der sehr detailliert erklärt, wie die Marke im Inneren funktioniert. Es ist ein großartiges Werk, aber ich denke, es ist so gut, dass es sich lohnt, sich daran zu erinnern und diejenigen unter Ihnen, die noch nicht die Chance hatten, es zu lesen, darüber zu informieren.

- [RSI BEETLE](#)
- [CUP MILLENNIUM BEETLE](#)

Der Bericht in dem spanischen Forum (<https://www.clubvwtiguan.com>)

"Schauen Sie mal: Ich durchstöbere dieses Forum seit etwa zwei Monaten (wenn der Teufel nichts zu tun hat, tötet er Fliegen mit dem Schwanz) und ich bin jetzt wie lange Vollmitglied? ... zwei Wochen? Und jetzt tue ich es gerade wieder und sehe auch, dass, obwohl Sie alle einen VW haben (oder haben wollen oder dabei sind, einen zu haben), und obwohl viele von Ihnen technisches Wissen haben, einige von Ihnen eine etwas seltsame Vorstellung davon haben, wie VW die Dinge handhabt. Deshalb fallen vermutlich in manchen Threads über bestimmte Probleme der Marke, der Ingenieur der das Teil entworfen hat und die Mutter die es zur Welt brachte, beim Lesen von einem Esel .

Nun... Ich bin ein F&E-Ingenieur bei VW, genau genommen für Karosseriebau. Ich denke, wenn ich Ihnen ein wenig erklären würde, wie die Dinge dort drinnen ablaufen, hätten Sie eine ganz andere Sichtweise auf Ihr Auto, auf uns und auch auf VW. Vorsicht! Ich sage nicht, dass Ihre Meinung nicht besser wäre! Aber ich bin sicher, es wäre anders.

Deshalb habe ich auch auf die Gefahr hin, dass es niemanden interessiert (oder dass mein Chef mich erwischt) beschlossen, Ihnen ein paar Dinge zu erklären. Sie können es so auffassen, als ob Sie plötzlich jemanden kennen, der die Familie Ihrer Frau SEHR gut kennt und Ihnen tausendundeine Sache über ihre Familie erzählen kann.

Sicherlich sind viele dieser Dinge den meisten gut bekannt. Ich bin sicher, es gibt einen Seat Arbeiter in dem Forum, der sagen wird: "So machen wir das in Martorell Seat Fabrik in Spanien nicht! Nun, ich spreche aus täglicher Erfahrung. In einigen Bereichen bin ich nicht sehr geschickt (wie zum Beispiel im Marketing), aber ich habe eine Idee von Allem.

Nun, und damit beginne ich, werde ich darüber schreiben, was passiert, wenn Sie in die Werkstatt gehen und die Bestellung für einen neuen VW unterschreiben. Der Teil, der im Autohaus passiert, ich bin sicher, dass es hier Leute gibt, die das jeden Tag tun. Was ich Ihnen sagen kann, ist, dass Ihr Auftrag für das Werk beginnt, wenn das Marketing den Produktionsauftrag für die Sequenzierung freigibt. Wenn Sie den Teppich aus dem Kofferraum heben, oder bei vielen Autos auch in den Handbüchern, sehen Sie ein weißes Etikett mit einer Abfolge von Zahlen und Buchstaben in Gruppen von jeweils drei Buchstaben. VW nennt das PR, und es ist die DNA Ihres Autos. Die PR definiert das Auto bis ins kleinste Detail. Farbe, Motor, Reifen... Alles wird mit der PR festgelegt. Wenn das System die PR (das Sammeln Ihrer Anweisungen, Marketinganweisungen und Produktionsplanungsanweisungen) abgeschlossen hat, ist Ihr Auto "geboren".

Die Produktionsplanung stellt eine alle 15 Tage aktualisierte Sequenz von PKN, von Autos, zusammen. Sie setzt sich aus den Bestellungen von Kunden, Fuhrparks, Händlern und anderen zusammen. Wenn noch Kapazität frei ist, füllt das Marketing die Sequenz mit den PRs die statistisch gesehen am meisten verkauft werden auf, um sie im Bedarfsfall bereitzuhalten. Ziel ist es, einen Vorrat für etwa drei Monate zu haben. Eine mittelgroße Anlage kann etwa 400 Autos pro Schicht produzieren. Die Anzahl der Schichten pro Tag und die Anzahl der Tage pro Woche ändern sich häufig, um den Bestand zu regulieren. Es gibt auch Zeiten, in denen kein Bestand vorhanden ist. In anderen Fällen überschreitet der Bestand sechs Monate und Sie müssen zu einer anderen Beschäftigungs Regelung übergehen.

Die Sequenz wird in das SAP Software System hochgeladen und an die Lieferanten verteilt. Vor einiger Zeit, im technologischen Paläolithikum ( vor zwanzig Jahren ), lagerte die Fabrik alle Komponenten für alle möglichen Versionen des fraglichen Autos, und als das Auto an der Station vorbeikam, wo man z.B. die Räder einsetzte, schaute der Vorarbeiter auf den PR, der am Fenster hing, und rief "Ninyo!!! Nimm einen Satz 205/55R16-er heraus und stelle ihn auf Imola!!! Das war vorher... nun wird im Moment in dem Ihre Bestellung in das System hochgeladen wird von SAP die Bestellungen nach dem berühmten "Just-in-time"-Verfahren an die Lieferanten verteilt.

VW lagert nun die Lieferungen für ein oder zwei Stunden Fertigungszeit auf derselben Linie. Lieferanten oder Logistikunternehmen wie Exel bringen die Dinge fast zur gleichen Zeit und in der gleichen Reihenfolge in das Werk, in der sie montiert werden. Wenn Ihr Auto also beigefarbene Ledersitze hat, gibt es an der Station, an der die Sitze angebracht werden, eine Schlange von Sitzen in allen Farben und Polsterungen, aber Johnson Controls (der Lieferant Ihrer Sitze) hat sie bereits in eine Reihenfolge gebracht, so dass Ihre Sitze in der ersten Reihe sind, wenn Ihr Auto dort vorbeikommt. Wenn man sieht, wie das funktioniert, wirkt es wie Magie.

Aber Just-in-time macht es schwierig, die Reihenfolge zu ändern, weil so viele Unternehmen beteiligt sind. Wenn also jemand eine Bestellung storniert, dann werden nicht die anderen Bestellungen eine Position vorrücken, sondern es wird ein neuer Käufer für genau dieses schon in Produktion befindliche Auto gefunden werden. Wenn Sie zufällig einige Tage vorher beim Händler waren und dasselbe Modell bestellt haben, können Sie das Auto deshalb vielleicht auch viel früher erhalten. Auf jeden Fall hat Ihr Auto einige Tage nach der Unterzeichnung der Bestellung ein Datum, eine Stunde und eine Minute der Herstellung.

Wenn der große Tag kommt, fängt alles an, wenn der Boden Ihres Autos auf die Produktions Linie gesetzt wird. Die Montage des Autos beginnt, wofür in der Regel 30 Stunden benötigt werden. Von diesen 30 Stunden werde ich Ihnen an einem anderen Tag erzählen..."

"Am Anfang der Blechstraße wird der Boden Ihres Autos (der zuvor produziert wurde) auf der Kette abgelegt.

-Start, um Seiten, Wasserkasten (wo die Wischermotoren hinkommen), Hutablage (wo die hinteren Lautsprecher bei einem Auto wie dem Bora hinkommen), Radkästen usw. hinzuzufügen, bis die Karosserie fertig ist.

-Die Kotflügel, Türen und Abdeckungen (Motor und Kofferraum) werden mit Robotern in einem separaten Schacht montiert. Alle Lücken zwischen den Blechen werden mit Messingschweißnähten geschlossen, und die gesamte Karosseriebaugruppe wird inspiziert, um festzustellen, ob etwas vergessen wurde.

-Die Türen und Deckel werden aufgestellt und die Kotflügel auf provisorische Stützen gesetzt und in die Lackiererei geschickt. Die Lackiererei ist der heiligste Ort auf der gesamten Etage: Niemand darf sie betreten. Während dieser Arbeit, müssen alle einen antistatischen weißen Overall tragen, wie die weißen Männer in Colon. Das Ziel ist es, die Fusseln, den Staub, die Verunreinigungen fernzuhalten. Um dort zu sein muss auch ICH um Erlaubnis bitten und einen sehr überzeugenden Grund nennen. Und ich bin kein normaler Angestellter.

-Die Karosserie ist auf einem Schlitten montiert und taucht in die Behandlungstanks ein: Entfetten, Desoxidieren, Neutralisieren, Elektrophorese, Waschen und Grundieren. Es wird inspiziert, getrocknet, Gummistopfen werden in alle Abflüsse eingesetzt, die Unterbodenbeschichtung und Isolierung wird in den Motorraum eingespritzt und es wird an die Linie weitergeleitet, wo Farbe und Lack aufgetragen werden. Mindestens elf Schritte, um alles optimal zu versiegeln & schützen. Nach dem Lackieren gehts zum Aushärten & der Lack wird eingebrannt. Einige Schaumstoffblöcke, die während der Konstruktion der Karosserie angebracht wurden, dehnen sich durch die Hitze aus (Schaumstoff) und füllen alle Hohlräume (wie die vorderen Streben), um den Lärm, die Luft und das Wasser aus dem Auto fernzuhalten.

-Wenn der Wagen den Ofen verlässt, fährt er durch einen mit Leuchtstoffröhren ausgekleideten Tunnel, in dem eine Gruppe von Qualitätsprüfern mit Handschuhen den Wagen aus allen möglichen Blickwinkeln betrachtet und versucht, jeden möglichen Fehler, ein Haar, einen Kratzer, einen Bereich mit Farnebel usw. zu finden. Wenn dieser Schritt geschafft ist, wird Wachs in alle Hohlräume gespritzt, um Windgeräusche und Korrosion zu reduzieren (ich habe in diesem Forum von Leuten gelesen, die sich beschwerten, dass ihr Auto neu ist und Fett ausläuft. Darum geht es, und das ist normal, wenn es neu ist), und es wird durch einen Tunnel in die Halle transportiert, wo die letzte Phase der Montage stattfindet, die etwa vier Stunden dauert.

Das Fließband ist der berühmteste Teil der Fabriken. Alle Monteure, die hier so monoton vor sich hinarbeiten arbeiten müssen darum bitten, durch jemanden (den Joker) ersetzt zu werden, wenn sie auf die Toilette gehen wollen. Nun, es stimmt, dass ihre Arbeit langweilig ist, aber sie müssen nicht viel nachdenken. An jeder Station hängt deutlich sichtbar ein Dokument mit Fotos und Diagrammen (The Detailed Assembly Procedure: PDM), das detailliert erklärt, was hier getan wird. Die Abbildungen der Gebrauchsanweisung und des ELSA sind von hier übernommen. Und die Wahrheit ist, dass sie gar nichts denken! Ich erinnere mich an eine schöne Anekdote, als wir den SEAT Cordoba SX gebaut haben: Eine der Sachen, die wir verändert haben, war das Gehäuse und der Radkasten, um einige Luftleitbleche an den Bremsen anzubringen. Nach einigen Wochen war dieses auch schon zur Bestellung möglich und ich kaufte, meiner Tradition folgend, ein solches Model. Nach meiner Inspektion stelle ich fest, dass es die Luftleitbleche nicht hatte! Ich ging also an diesem Nachmittag an die Linie und schaue, was dort passiert. Es stellt sich heraus, dass die Deflektoren wie geplant die Linie erreichen. Der Lieferant bringt seine Palette pünktlich und stellt dafür Gebühren in Rechnung, aber die vorherige Palette bleibt unangetastet und er muss sie zurücknehmen. Es stellt sich heraus, dass sie das MDP für die Montage dieses Teils verloren haben. Sie wurden instruiert, wie sie es einbauen sollen, aber wenn es kein MTO gibt, montiere ich nichts!

- Bei der Ankunft werden die Türen zerlegt und an ein separates Montageband gebracht.
- Gurtzeug, die Bodenmatte, die Sitzschienen und der Airbag-Sensor sind montiert.
- Das Auto wird umgedreht und die Kraftstoffleitungen, Bremsleitungen, Auspuffhalterungen und Radkästen werden unten am Boden verlegt.
- Das gesamte Armaturenbrett wird in einem Arbeitsgang montiert.
- Innenverkleidung, die Sitze, die Gummidichtungen.
- Das Transportband der Linie hochgezogen und unter dem Auto wird in sekundenschnelle die komplette hintere Aufhängungs- und Bremsbaugruppe und die vordere Baugruppe, bestehend aus Motor, Getriebe, Vorderradaufhängung, Bremsen, Lenkung und Hilfsrahmen, in einem Prozess angebracht, der "die Hochzeit" genannt wird.
- Das Frontend, Kühler, Lüftern, vorderem Querträger und Scheinwerferträger, wird montiert.
- Vorder- und Heckscheibe werden beide verklebt.
- Die Flüssigkeiten sind gefüllt, darunter fünf Liter eines speziellen Benzins, um das Anfahren in den Lagern zu erleichtern und den Rauch in der Anlage zu vermeiden.
- Lenkrad, Kotflügel, Räder und Scheinwerfer werden aufgesetzt.
- Das Auto trifft auf die Türen, die von einem anderen Fließband kommen. Es ist wichtig zu beachten, dass alle Metallteile zusammen lackiert wurden und nicht austauschbar sind. Die Kunststoffteile (Stoßstangen, Spiegel, Zierleisten, Griffe...) werden bereits vom Lieferanten lackiert, deshalb ist die Farbe genau gesehen nicht wirklich ganz genau dieselbe.
- Ein Inspektor steigt mit einem Com\*\*\*\*tor ins Auto, und liest erst mal den Strichcode auf der PR und programmiert alle die Elektronik des Autos einschließlich ECU, Schlüssel, Airbags ...
- Das Auto wird dann gestartet (beim ersten Mal!) und man aktiviert laut einer weiteren Checkliste alle Fahrzeugkontrollen und notiert pro Test ob er bestanden oder abgelehnt wurde.
- Der "TRIM " wird installiert: Logos, Aufkleber, Verkleidung, Verzierungen...

Denken Sie daran, dass die Linie nicht anhält, der Wagen sich langsam bewegt und die Bediener Dinge zusammenbauen, wobei sich der Wagen immer bewegt, neben ihm hergeht oder auf ihm fährt. Wenn jemand keine Zeit hatte, etwas zusammenzubauen (selten), hat das Auto einen Defekt (nicht so selten), oder sie haben etwas nicht zusammengebaut, weil sie das Teil nicht hatten oder das Teil defekt war, wie z.B. einen fleckigen Sitz (viel häufiger), wird dem Auto eine Warnung an die Windschutzscheibe gehängen, aber der Ablauf hält nicht.

Am Ende der Linie holt ein Fahrer das Auto aus dem Band, welches dieses transportiert, stellt es auf die Prüfrollen um Leistung und Bremsen zu testen, und los geht der letzte Test: Der Nummer-Acht-Zählpunkt. Dort, neben der Ausgangstür der Halle, befindet sich eine Gruppe von Inspektoren, gekleidet in einem grünen Gewand mit einem weiß gestickten **Q** und Bögen mit roten runden Aufklebern.

Diese Leute (der Alptraum des Schichtführers der Linie) sehen sich das Auto von innen und außen an und bekleben das Auto mit den Aufklebern, die die Punkte angeben, die nachgebessert oder "überarbeitet" werden müssen. In meinen guten Zeiten in Mexiko mit dem New Beetle trug jedes der Autos nach dem Passieren von Count Point Number Eight im Durchschnitt **200 rote Aufkleber**.

Im der nächsten Beschreibung werden Sie sehen, dass mit den Autos gemacht wird, die nachbearbeitet werden müssen, und die auf den mehr oder weniger sechs Kilometern, die zwischen den Tests und dem Transport zurückgelegt werden müssen, bis sie das Lager erreichen".

"Wenn das Auto den Zählpunkt Nummer Acht passiert, gibt es zwei mögliche Wege: Entweder es geht direkt auf die Gleise für die Rollversuche, oder es geht zum Nacharbeitsraum, wo alle roten Punkte entfernt werden müssen. Dass die vordere Abdeckung (die Haube) nicht zentriert ist? Sie wird mit etwas "Überredung" und einige H.st.z.s. mit einem Gummihammer an ihren Platz gebracht.

Das Dach hat ein Loch aus der Zeit, als die Antenne installiert wurde? Dann wird das Auto mit einer riesigen Rolle Plastik bedeckt; aus dem Plastik wird ein Stück herausgeschnitten, das den zu überarbeitenden Bereich freilegt, die Farbe wird mit einem Drahtrotaflex entfernt (und die Kataphorese, und der Druck, und die Zinkschicht... und der Rest des Schutzes, hahaha), es wird mit einer Pistole neu lackiert und eine tragbare Infrarotlampe wird angebracht. Ein bisschen Wachs, und in einer Stunde ist es bereit, Ihr Glück mit den PQ-8-Inspektoren erneut zu versuchen. Aber schnell! So dass der Nacharbeitsraum nicht voll von Autos und Menschen ist wie eine Autobahn bei der Evakuierung von Katrina, und dass es Platz für den Nachstrom an Autos gibt, die zurückgewiesen ankommen!

Sagen wir, Ihr Auto hatte Glück. Nur geringfügige und häufige Details wie der Abstand (der Raum zwischen zwei Teilen) eines Innenteils, der nicht konstant ist, oder die Bündigkeit (Ausrichtung) des Kofferraumdeckels mit der Seite sind nicht perfekt, ist Ihr Auto in zehn Minuten wieder fahrbereit. Der Inspektor gibt den Wagen frei und der Fahrer bringt ihn (Reifenquietschen eingeschlossen) zur Teststrecke. Eine Rundfahrt (kein Rundkurs), bei der das Auto über Rillen, durch Schlaglöcher, unebene Fahrbahn, asymmetrisch... fährt, wobei der Fahrer wie mit einer Antenne auf alle Geräusche im Auto, Vibrationen des Lenkrads usw. achtet. Dann geht es zum Wassereintrittstest, der zwar sehr glamourös klingt, aber ein Waschtunnel ohne Seife ist, bei dem viel Wasser auf das Auto regnet. Sensoren im Teppichboden warnen, wenn Feuchtigkeit in das Auto gelangt. VW unternimmt große Anstrengungen, um diesen speziellen Punkt sicherzustellen. Wenn alles passt, geht das Auto zurück zu den Inspektoren und sie bringen einen Aufkleber an der Windschutzscheibe an, grün mit einem weißen Q. Dies ist Ihr Reisepass fürs Verpacken. Eine Armee von Packern wird zum Auto kommen und es mit weißem, selbstklebendem Plastik abdecken. Das Auto kann sechs Monate auf dem Lager verbringen, aber wenn man es kauft, will man es wie neu sehen, also decken sie strategisch die Frontverkleidung, das Dach usw. ab. Sie bringen Protektoren an den Reifen an, Schaumstoffblöcke an den Türen und der Fahrer fährt dann wie ein Blitz auf den Parkplatz und dann mit dem Bus zurück zur Linie, um in ein anderes Auto zu steigen.

Sporadisch müssen einige Autos eine Probefahrt durch die Fabrik machen. Normalerweise sind es etwa zehn bis zwanzig Kilometer. Sie werden nie wissen, ob einer dieser Fahrer eine Fahrt mit Ihrem Auto gemacht hat, denn wenn er zurückkommt, wird der Kilometerzähler wieder auf Null gestellt (Das ist ohne Probleme möglich - und viele Händler tun es auch -, wenn es weniger als hundert Kilometer sind). Dann bleibt es dort auf Lager und wartet darauf, dass es von einer "Patentante" (Transportwagen) weggebracht wird.

Lassen Sie mich von jemandem aus den Autohäusern etwas klarstellen:

Ihr Auto ist bereits auf Lager. Der Händler muss das Auto erst kaufen, um es bei uns herauszubekommen. In der Regel haben diese eine Vereinbarung mit einer Bank: Die Bank kauft das Auto, behält aber die Unterlagen. Ein Logistikunternehmen hat dann sieben Tage Zeit, das Auto in Ihre Stadt zu bringen, egal ob diese 100 oder tausend Kilometer entfernt ist. Wenn es eintrifft, behält die Bank es unter ihrer Kontrolle. Der Händler muss dann bezahlen! Andernfalls kann der Händler das Auto weder zulassen, noch bewegen, noch irgendetwas anderes! Der Papierkram ist in der Bank, und diese berechnen Ihnen für jeden Tag, den diese dort sind, Zinsen. Deshalb sind sie heutzutage so nett zu Ihnen. Sie wollen, dass alles so schnell wie möglich erledigt wird.

Nicht alle Autos, die produziert werden, gehen an die Kunden. Von dem Teil, den das Marketing verwendet, um die Sequenz auszufüllen (die Modelle, die eine größere Nachfrage haben, obwohl sie im Moment keinen Käufer haben), haben einige von ihnen beim Eintritt in die Montagelinie ein Etikett angebracht, das sie als Testwagen identifiziert. Diese Unglücklichen haben ein intensives und kurzes Leben vor sich, in vielen Fällen, wenn sie direkt von der Linie in das Technische

Zentrum geschickt werden, wo wir ungeduldig auf sie warten. Wenn man wissen will, wie stark etwas ist, muss man es zwingen, bis es bricht, richtig? Aber wenn etwas gut ist, kann es lange dauern, bis es zerbricht! Nun, ich habe es bereits mit einigen wenigen (mehr als fünfzig) getan. Am nächsten Tag werde ich über Dinge wie langlebige Autos, den Hydropuls und andere Methoden sprechen, die wir anwenden, um wirklich zu sehen, wie lange es dauert, bis ein VW kaputt geht. "

"Nun: Und dann schicken sie uns einige Autos für unsere Folterolympiade. Diejenigen unter Ihnen, die in Barcelona, Zaragoza oder Valladolid leben, wo es eine Autofabrik gibt, haben vielleicht an einer Ampel angehalten und sehen einen Typen neben sich, der mit einem seltsamen Auto fährt. Auf den Sitzen, mit den Sicherheitsgurten angeschnallt, trägt er einige Wasserflaschen mit der Form des Oberkörpers einer Person, ohne "Beine", und anstelle des Kopfes hat er den Stöpsel. Es ist ein Auto von Dauer, beladen mit den "Puppen". Jede enthält 75 Liter Wasser.

Oh, das harte Leben der Fahrer! Dieses Huhn, das mit seinen Freunden an der Bar sitzt, sagt (weil es stimmt), dass er ein Testfahrer ist. Seine Arbeit besteht darin, acht Stunden am Tag in einem Ibiza ohne Klimaanlage zu verbringen und Kilometer mit seinem Auto zurückzulegen. Kilometer in der Stadt. Ein anderes Mal sieht man sie in einer Karawane vorbeiziehen, fünf oder zehn, alle zusammen, mit Antennen auf dem Dach. Jeden Tag, Barcelona-Zaragoza und zurück oder so ähnlich. Autobahnkilometer, Autos für Dauertests. In der Anlage haben wir sie zu Dutzenden! Von allen Modellen, mit allen Ausführungen. Mit einem gelben Aufkleber mit einem D auf der Windschutzscheibe. Wir haben auch Dienstwagen ohne Nummernschilder, die das Werk nicht verlassen dürfen und mit denen wir zur Linie, in die Cafeteria, auf die Toilette gehen, bis sie auseinanderfallen.

Wir haben Funktionswagen, die organisierte Fahrten machen (die Rückkehr nach Spanien, hahaha), in die wir Geräte einbauen, die wir testen wollen. Sie haben einige neue Spiegel? Dass Sie auf einen neuen Kotflügel umsteigen und sehen wollen, ob er Lärm macht oder ob er bei Regen das Auto schmutziger macht? Dass Sie sehen wollen, ob dieser Fensterschalter komfortabler ist als der alte? Sie schauen wo ein funktionierendes Auto steht! Sie füllen den Papierkram aus, schnappen sich einen Mechaniker und geben ihm den Schlüssel. Einer Ihrer Ingenieure steigt mit einem Laptop, der an das Bordnetz angeschlossen ist (sie machen bei jeder Fahrt viele Tests auf einmal), und schlucken Meilen. Und kein Sightseeing, eh? Ich will Sie auch schnell wieder zurück, aber Sie haben noch viel zu tun! Sie sehen also, wie Autos alt werden, und was funktioniert und was nicht. Und wenn sie zurückkommen, müssen sie einen Bericht ausfüllen, in dem alles genau beschrieben wird.

Aber das braucht Zeit! Man kann nicht 300.000 km in einer Woche zurücklegen, sondern es geht darum die Lektionen zu lernen, bevor das Modell in Rente geht. VW löst das unter anderem mit dem Hydropulse. Man nimmt ein Auto aus Zählpunkt 8 heraus, stellt es auf eine Plattform, die unter jedem Rad einen Hydraulikzylinder hat. Einem Computerprogramm folgend, trifft der Hydropuls zufällig auf die Räder des Autos und simuliert so etwas wie einen Ziegenpfad mit 80 Km pro Stunde zu fahren. Es ist wirklich beeindruckend, das zu beobachten! Man nimmt ein New Beetle Cabrio mit Ledersitzen, CD-Wechsler, beheiztem Lenkrad... es springt wie verrückt in alle Richtungen. Der Lärm ist unbeschreiblich, und alle 25 Stunden hält man an, um zu sehen, wie der Test verläuft.

Nach drei Tagen beginnt die Karosserie zu reißen. Aber man will nicht so schnell fertig werden, also setzt man einen Schweißpunkt in den Riss, damit er sich nicht weiter ausbreitet. Und Sie starten die verdammte Maschine wieder. Die Sitze werden immer lockerer (mal sehen, ob der Wechsel auf die Rücksitze mit einem Hebel statt mit diesem unausstehlichen Rad genehmigt wird), die Windschutzscheibe zerbricht (diese Karmann-Leute halten es für eine gute Idee, das Frontglas als Teil des Rahmens zu verwenden. Hoffen wir, dass die Besitzer dieses Modells langsam und auf der Autobahn fahren), die Spiegel fallen ab (wir müssen sie noch kleiner machen????), und Sie geben ihm weiterhin Canya. Nach 180 oder 200 Stunden bricht das Auto schließlich in der Mitte. Nun... Es war schön, solange es dauerte! Ein Gabelstapler nimmt das Auto heraus und bringt es so, wie es ist, mit CD und allem, zum Verdichter und verwandelt es in eine Metallschaufel, die zur Herstellung von Bewehrungsstäben schmilzt. Oder zu etwas Anderem ?

Absolut jedes Kunststoffteil, das in das Auto eingebaut wird, muss, abgesehen von den spezifischen Anforderungen an seine Funktion, einen Klimatest bestehen, bei dem es ein Jahr trockener Hitze (Kalahari-Wüste) und ein weiteres Jahr feuchter Hitze (Florida) ausgesetzt ist und trotzdem ohne Verformung oder Farbveränderung in ein neues Auto eingebaut werden kann. Alle Kunststoffteile im Fahrgastraum müssen außerdem einen Antibeschlag-Test bestehen, der zeigt, dass die Menge des freigesetzten Weichmachers minimal ist. Mach den Baumwolltest!!!!!! Reiben Sie die Innenseite Ihrer Windschutzscheibe mit einem Kleenex ab. Das Kleenex bleibt schwarz: Es ist der Weichmacherdampf, den das Armaturenbrett unter der Sonne abgibt und der sich auf der Windschutzscheibe ablagert. Jetzt versuchen Sie einen Picachu: Ha-ha-ha! Sie brauchen einen Scheuerschwamm! All diese krebsartigen M..rd. gehen in Ihre Lungen und Sie merken es nicht einmal.

Was machen wir mit all diesen Lektionen, die wir lernen? Was macht die Marke, wenn ein Problem auftritt, das mehrere Benutzer betrifft? Nun, dieser ganze Prozess (die Änderungsvorschläge, die Aekos usw.) ist eine andere Geschichte".

"VW nimmt die Frage der Qualität sehr ernst. Dies sind keine leeren Worte, die benutzt werden, um den Kunden im Geschäft zu überzeugen und ihm "das Fahrrad zu verkaufen". Wenn ich von Qualität spreche, meine ich nicht das Wort, das normalerweise anstelle von "Preis" verwendet wird (die Qualität dieses Autos ist höher als die meisten dieser Autos) oder um eine Preiserhöhung zu rechtfertigen. Ich meine zum einen (wie ich an meiner Bürowand sagte), die Dinge beim ersten Mal richtig zu machen. Auf der anderen Seite, die Dinge richtig zu machen, ohne den Preis zu erhöhen. Ich war schon bei anderen Autoherstellern (und vielleicht auch später, wenn sie gut bezahlen, hahahahaha!), und wenn man zu VW kommt, lernt man als erstes, was man nicht tun darf.

-Beispielsweise ist es nicht erlaubt, den Imperial (die Innenverkleidung des Daches) auf offensichtliche Weise zu befestigen. Alle Clips müssen unsichtbar sein.

-Z.B. müssen alle Schrauben versteckt werden, aber man kann keine Kappen verwenden, um sie zu verstecken!

-Zum Beispiel ist die Verwendung von PVC oder Urethan im Innenraum des Autos eingeschränkt. VW verwendet für die meisten Innenräume Polypropylen gemischt mit Talkum, um sie gas- und geruchsfrei und unempfindlich gegen Sonnenlicht zu machen und ihnen ein rutschiges Gefühl zu verleihen. Deshalb findet man bei VW auch nie diese "flauschigen" Armaturenbretter und Volants oder diese kalten Hartplastik-Innenräume.

-Beispielsweise sollten die Schweißnähte der Karosserie nach Möglichkeit verdeckt werden. Schauen Sie sich die B-Säule Ihres Autos an (die Metallsäule, die zwischen den Türen verläuft): Dort gibt es keine Schweißnähte. Das liegt daran, dass wir die Seite des Autos in einem Stück stanzen, was viel teurer ist, so dass wir den sichtbaren Teil nicht aufschweißen müssen. Das sehen sie nicht bei der Konkurrenz.

-Es gibt Hunderte von Details, die unbemerkt bleiben, und doch wurden sie speziell mit Blick auf die Qualität entwickelt. Und ich kann Ihnen versichern, weil es zu meinen Aufgaben gehört, dass alles getestet und erprobt wird, um sicherzustellen, dass es funktioniert.

Aber nichts ist perfekt! Sobald ein neues Modell auf den Markt kommt und die Anlage in voller Produktion ist, hat unsere F&E-Arbeit im Wesentlichen zwei Aspekte: Bereich Wartung, Forschung und Fehlerbeseitigung.

Ein Automodell kann nicht länger auf dem Markt bleiben, ohne sich zu verändern (und, wenn möglich, zu verbessern!), deshalb arbeiten wir auf der Grundlage dessen, was wir "Modelljahr" nennen. Zum Beispiel arbeiten wir gerade am Touran MY'07 (Modelljahr 2007), der nach dem Sommer auf den Markt kommen wird (nachdem das Sommermarketing eine Werbeversion - genannt "Touran Carnival" - auf den Markt gebracht hat, um die MY'05-Teilelager loszuwerden. Autos zu verkaufen, indem man eine Aufarbeitung von Resten macht, wird "Aktionsmodell" genannt, aber darüber werde ich ein anderes Mal sprechen), und wir bereiten einige Überraschungen vor und setzen die gelernten Lektionen um. Das sind vielleicht 60% der Arbeitsbelastung, die wir haben.



Der andere Teil, Untersuchung und Fehlerbehebung, beginnt, wenn wir einen Fehlerbericht von einem Händler erhalten. Wenn der Fehler im Rahmen der Garantie behoben wird und der Kunde keinen Anspruch erhebt (auf die Marke! Wenn er beim Händler einen Anspruch erhebt, wissen wir nicht einmal davon.), geht er in die Statistik ein, und wenn VW wegen der Garantie für diesen Teil Geld verliert, wird dieser Lieferant wahrscheinlich in eine "B"- oder "C"-Bewertung gehen und demnächst sehr viel Geld verlieren.

Wenn der Kunde sich beschwert, unterstützt der Kundendienst den Händler bei der Suche nach einer Lösung. Wenn After Sales sieht, dass sich die Ausfälle wiederholen, erstellen sie einen Fehlerbericht für uns. Sobald wir den Fehler bestätigen, MÜSSEN wir eine Lösung finden. Wenn ich nicht innerhalb einer angemessenen Frist einen Änderungsvorschlag (wir nennen sie "Aeko", für die deutsche Abkürzung) einreiche, fängt mein Chef an, meiner Abteilung im Haushalt des nächsten Jahres Punkte abzuziehen, und wird höchstwahrscheinlich einen Ersatz für mich finden!

Wenn der Fehler ein sicherheitsrelevantes System (wie z.B. das Fahrwerk oder ABS...) beeinträchtigt oder einen dauerhaften Schaden am Fahrzeug oder eine Verletzung der Insassen (Feuer, etc...) verursachen kann, wird die Lösung sofort in allen Fahrzeugen umgesetzt. In den Überprüfungen (Sie wissen es also gar nicht) oder das Aufrufen aller Autos zur obligatorischen Überprüfung. Dies ist kostspielig und schadet dem Image der Marke, was auch immer sie sagen, deshalb wird es nur dann getan, wenn es unerlässlich ist. Ich war an zwei Rückrufaktionen beteiligt, und ich kann Ihnen versichern, dass es sich um ein Erdbeben handelt, das die gesamte Marke erschüttert. Einer davon ist zum Beispiel für eine Epidemie von über fünfzig Bränden im New Beetle, die durch einen Knick im Metallgehäuse der Batterie verursacht wurden. Sie war bereits zweimal modifiziert worden, weil sie das positive Kabel durchtrennt hatte. Wir hatten bereits zwei Vorschläge gemacht, ihn auf Kunststoff umzustellen, aber er bestand den Crashtest nicht (die Batterie flog raus). Um einen Alarm ( Hysterie ) zu vermeiden, sagten sie, es war die Klimaanlage... Hahahaha. Die Dinge des Lebens.

Wenn es die Sicherheit nicht beeinträchtigt, VW aber Geld verliert, müssen wir gegen die Uhr arbeiten, um eine Lösung zu finden, damit der Kundendienst die Teile tauschen kann. Wie ich schon sagte, Sie selber wissen es nicht einmal.

Wenn VW kein Geld verliert (sagen wir, es ist ein Fehler, der sich mit geringer Häufigkeit wiederholt), wird er im nächsten MY modifiziert. Wenn Sie das Auto haben und es keine Panne hat, gut. Wenn Sie einen Fehler haben und Sie eine Garantie haben, tauschen sie Ihr Teil gegen das neue aus. Wenn Sie den Fehler haben und Sie keine Garantie haben, J.D.S.

Wenn Ihr Auto nur selten Ausfälle hat oder sogar neu ist, reparieren sie es im Rahmen der Garantie, aber sie sagen uns kein Wort. Es sei denn, wir entdecken den Fehler selbst in unseren Test- oder Dauerlaufautos (oder in meinem eigenen Auto!).

Nach dem Verkauf erhalten wir von Zeit zu Zeit eine Statistik über alle Aktionen, die die Händler im Rahmen der Garantie geltend machen. Es ist Teil meiner Aufgabe, diese Informationen zu analysieren und auszuwählen, welche wir im Einzelnen untersuchen werden. Wenn zum Beispiel die TDi's die Räder auf unregelmäßige Weise abnutzen... Nun, es beeinträchtigt die Sicherheit nicht. Und VW verliert kein Geld. Und obwohl sie zu den Top 100 gehört, ist sie bei weitem nicht häufig. Aber es ist sehr offensichtlich und es wird viel darüber gesprochen, deshalb steht es auf meiner Liste als untersucht und gelöst. Ihr Händler sollte es repariert haben. Zum Beispiel, wenn der Kastendeckel auf dem Armaturenbrett ein Geräusch macht... Es ist sehr verbreitet. In unseren Autos der neuesten Generation beschwerten sich die Fahrer ständig. Einige steckten ein gefaltetes Stück Papier in den Verschluss, um ihn zu verschließen. Aber unsere Kunden beschwerten sich nicht! Also bitten wir den Händler, etwas zu tun, aber wir ermitteln nicht. Es gibt Hunderte von Themen zu untersuchen. Die letzte: Die hinteren Türdichtungen scheuert die Farbe auf dem Türrahmen unten ab.

Bei VW befinden wir uns, wie man sagt, in einem Prozess der kontinuierlichen Verbesserung. Jeder (der Direktor, die Sekretärin, die Putzfrau) kann Vorschläge zur Verbesserung der Autos, des Verfahrens zur Herstellung der Autos oder zur Einsparung von Geld machen. Und damit es nicht auseinander fällt, gibt es für jeden Vorschlag, der präsentiert wird, eine Belohnung in Metall. Der Trick dabei ist, dass sie Ihnen nur dann Geld für die Unterbreitung von Vorschlägen geben, wenn diese Frage nicht in Ihre Zuständigkeit fällt. Sonst würde ich mit den Belohnungen mehr Geld verdienen als mit meinem Gehalt! Die 17500 Mitarbeiter dieses Werks ertränken uns also jede Woche mit Vorschlägen, und wir müssen jeden einzelnen bewerten. Einige von ihnen (sehr wenige, hehehe... Wir müssen die wichtigsten erst machen) sind einfach großartig. So wie eine, die 16500 Dollar gekostet hat, um vorzuschlagen, dass die Autos mit nur drei Schrauben an jedem Rad hergestellt werden sollten. Wenn das Auto in den USA ankommt, sagte er, stecke der Importeur eine Diebstahlschutzschraube in jedes Rad. Die Schraube, die er entfernt, wird gezogen. Jede Schraube kostet 0,3 Dollar. Wir verkaufen dort eine halbe Million Autos pro Jahr.  $500.000 \times 0,3 \times 4 = 600.000$  Dollar pro Jahr, die wir sparen, ohne irgendetwas zu tun!

Nun, jetzt werde ich Ihnen von ein oder zwei Fehlern erzählen, die ich bearbeiten musste:

- Als sie mich zur Einführung der New Beetle-Linie nach Mexiko brachten, fand ich einen grossen Müllhaufen vor. Die Qualität der Produktion war so schlecht, dass die Autos eine Abweichung von einem zum anderen von etwa vier Millimetern aufwiesen. Das hat uns große Probleme mit dem Radlauf bereitet. Beispielsweise waren die Scheinwerfer lose von den Kotflügeln oder die hintere Stoßfängerabdeckung und die Kofferraumklappe nicht fluchtend ausgerichtet. Als sie versuchten, die Stoßfängerabdeckung mit dem Deckel und den Seiten auszurichten, ließ sich die Tür nicht schließen! Also haben wir den Verstellbereich des Antiblockiersystems (der Bolzen, der in den Querbalken geht) vergrößert und ihn fixiert. Das dachten wir zumindest.
- Nach ein paar Wochen erhielten wir einen Bericht über Pannen bei etwa Dutzenden von Autos auf dem Lager, die, als sie zu den Transportlastwagen gebracht werden mussten, keine Ladung in der Batterie hatten. Die Elektriker waren bereits verrückt geworden, als sie vergeblich versuchten, den Leckstrom zu finden, bis er im Gespräch mit einem Lagerwächter bemerkte, dass er das Fernlicht auf der Leitung angelassen hatte. Warten Sie einen Moment! Das Kofferraumlicht kann nicht ein- oder ausgeschaltet werden! Was passiert, ist, dass der Deckel nicht richtig schließt und man nicht auf den Schalter trifft und das Licht nicht ausgeht... Was können wir tun?
- In drei Tagen haben wir verschiedene Schalter ausprobiert, wir haben Ergänzungen in den Deckel getan, um das Licht auszuschalten, aber nichts... Der Spielraum / das Mass war sehr groß, und obwohl in einigen Autos der Platz zu groß war, war er in anderen zu klein! Am Ende kam der Chefelektriker mit der Lösung: Wir werden die Autos ohne die Glühbirne produzieren und dieselbe im Handschuhfach aufbewahren! Wenn das Auto beim Händler eintrifft, werden wir es dort während der Vorabkontrolle im Kofferraum installiert. Die Besitzer eines New Beetle werden ihn nicht wochenlang ungenutzt parken lassen, wie wir es auf dem Lager tun. Die Wahrscheinlichkeit einer vollständigen Entladung der Batterie ist aus diesem Grund gering. Gesagt und getan, so war es. Und keine leeren Batterien mehr auf dem Lager.
- Heute ist das alles geregelt. In zwei Jahren haben wir die Qualität der Karosserie auf das gleiche Niveau wie die anderen Modelle der Marke gebracht, und es gibt einen Schaltkreis, der das Licht vom Kofferraum trennt, wenn die Batterie unter 11 Volt sinkt. Aber ich weiß nicht, was die Autobesitzer gesagt haben. Vielleicht haben sie nie bemerkt, dass ihre Kofferraumlichter nie ausgegangen sind, hahahahaha.
- Ein weiteres Mysterium, das mich fast drei Monate lang in den Wahnsinn trieb, begann mit einem Schauer von Beschwerden (die von Kunden wie Ihnen stammen, damit Sie wissen: Beschwerden von Kunden, die sich darüber beschwerten, dass die Fahrer & Befahrerscheiben ihrer Autos nicht mit der gleichen Geschwindigkeit hochgingen. Ich ging ins Lager und überprüfte sie selbst. Es stimmte: Bei einigen Autos war das rechte Fenster etwa 25% langsamer. Ich rief den Lieferanten, Meritor, an, und dieser schwor auf seine Töchter, dass die Teile an beiden Türen genau gleich seien, auf der gleichen Linie und von den gleichen Leuten hergestellt. Wenn es ein Problem mit der Qualität gibt, sagte er, sollte es beide Türen zufällig betreffen.

Nein: Es betrifft nur die richtigen Türen. Was zum Teufel geht hier vor sich?

Wir haben alles versucht! Und wenn Sie die Tür ausgetauscht haben, haben die Komponenten gut funktioniert! Dann ist es die Tür. Wir haben Dutzende von Türen vermessen, bevor wir sie zusammengebaut haben, und sie waren alle gleich. Und wir haben sie später im Lager getestet.



Und das Problem war immer noch – also setzte ich mich eines Tages an Station, wo die Türmodule zusammengebaut werden. Denken Sie daran, dass die Türen zusammengebaut werden, ohne am Auto montiert zu sein. Sie hängen an einem Träger von zwei in zwei, der eine mit dem Rücken zum anderen, so gedreht, dass der innere Teil nach außen zeigt. Zwei Monteure, einer auf jeder Seite, platzieren den Motor, setzen das Glas ein und testen die Funktion durch Einstecken eines Steckverbinders, der ein Amperemeter trägt. Wenn der Motor zu viel Strom verbraucht, liegt das daran, dass die Glasführungen zu fest sitzen. Dann, um sie ein wenig zu öffnen, nehmen Sie einen Gummihammer (das universelle Leihenwerkzeug), schlagen Sie so auf das Glas und versuchen es dann noch einmal.

In der Regel ist damit das Problem gelöst, und wenn Sie nicht schon einen Staubsauger dabei haben, der das Glas aufhebt, wenn Ihnen der Hammer aus der Hand gleitet. Sie schlagen ja nur gegen das Glas, wenn es zu schwer geht. Aber ich stelle fest, dass der Monteur der betroffenen Türen Seite nie auf das Glas schlägt. Ehhhhh?????

Also frage ich ihn: Hallo! Warum benutzen Sie nie den Hammer? Sind alle Ihre Türen in Ordnung, oder was? Und der Typ sagt: -Nein!!! Einige von ihnen sind ganz schlecht, aber es ist Monate her, dass jemand den Hammer verloren hat, und wir warten darauf, dass der Aufseher uns einen neuen besorgt!

Dieses Mal gab es nur eine Geldstrafe. Aber ich erinnere mich, dass 1999 sechs leitenden Angestellten und neun Mitarbeitern die Verträge gekündigt wurden, weil ein Golf IV mit einer Tür auf der einen und zwei auf der anderen Seite am Fließband ankam. Der erste, der das bemerkte, war der Monteur der Innenverkleidung..."

"Wenn die Zeit gekommen ist, wird der Auftrag zur Erneuerung des Touran erteilt werden. Der Entwurf neuer Modelle ist ein langwieriger Prozess. Nicht so sehr wegen der Zeit, die es dauert, zu entwerfen oder zu validieren, sondern weil die Chefs Monate brauchen, um zu entscheiden, was sie wollen. Ein neues Modell birgt ein Risiko von dreihundertfünfzig Milliarden Peseten (was beim Wechselkurs ein Chorrional von Euro sein muss) und etwa vier Jahren Arbeit, und niemand will die Schuld dafür übernehmen. VW entwirft grundsätzlich in Deutschland, in Simi Valley - Kalifornien, in Barcelona und in Puebla - Mexiko, und bei jedem neuen Projekt konkurrieren diese Zentren miteinander. Zuerst präsentieren sie Renderings (mit Markern angefertigte Zeichnungen), dann mit Photoshop erstellte Illustrationen.

Wenn den Chefs gefällt, was sie sehen, fragen sie nach Tonmodellen (eine Art synthetischer Schlamm) im Maßstab 1:4. Normalerweise präsentiert jedes Zentrum vier oder mehr Variationen desselben Konzepts. Wenn sie drei Finalisten auswählen, bitten sie Sie, das Modell in Originalgröße herzustellen. Die Tonmodellierer sind Künstler, wirklich großartig in ihrem Beruf, und mit ihren Händen und einigen Stücken Metallstreifen formen sie das Auto nach einer Skizze und einigen 2-D-Schnitten in echter Größe. Dann nehmen sie Gegenformen aus dem Ton ab und stellen damit die Teile der Fiberglaskarosserie her. Der Tonprozess wird mit dem Inneren wiederholt. Alle Teile sind auf einem verstellbaren Rahmen (der eine Lenkung, aber keine Aufhängung oder einen Motor hat) montiert und werden auf einer Messe präsentiert. Dies ist als "Concept Car" bekannt. Natürlich präsentieren sie nicht das, was ihnen gefällt, sondern etwas Ähnliches, um zu sehen, was die Leute in Foren wie diesem sagen. Wenn alles gut geht, wird ein Modell genehmigt, und dann geht es an eine andere Gruppe von Menschen, die das tun, was man "Machbarkeit" nennt. Man muss ein echtes Auto machen, kein Showcar, und es erfordert sehr erfahrene Leute (sozusagen ohne falsche Bescheidenheit...), um die Teile des Designs zu identifizieren, die zu vernünftigen Kosten in Serie produziert werden können und welche nicht. Eine weitere Gruppe, die in den frühen Phasen des Designs beteiligt ist, ist die Ergonomieabteilung. Ich bin sicher, dass Sie alle diese Schwarz-Weiß-Zeichnungen gesehen haben, die die Silhouette einer Person im Inneren des Wagens zeigen, mit Abmessungen an allen Punkten im Fahrgastraum. Diese Zeichnung wird das "Paket" des Autos genannt. In dieser Zeichnung geben wir an, in welcher Position wir alles in Bezug auf einen Fixpunkt, nämlich das Hüftgelenk des Fahrers, positionieren werden. Es gibt eine Tradition unter den Automarken, nach der wir das ganze Bündel austauschen, als wären es Karten, um uns gegenseitig zu studieren. Das hat zur Folge, dass man, wenn man einen VW hat und in einen Ford einsteigt (ich weiß, ich weiß..., selbst scherzhaft klingt es hässlich...), nicht bei jedem Gangwechsel nachschauen muss, wo der Hebel ist. Die Sache, dass die Dinge dort sind, wo man sie erwartet, nennt sich prädiktive Ergonomie, und genau das habe ich mehrere Jahre lang bei Nissan gemacht. Ich kann mehr darüber schreiben, wenn Sie wollen, aber es wird dann wohl viel zu viel, hahaha).

Das Tonmodell wird gescannt, und die Strak-Abteilung ( unter Verwendung eines Programms namens ICEM-Surf ) generiert die endgültige Form des Autos in einem Com\*\*\*\*dora, der bis zur kleinsten Ecke definiert ist und bis zum Serienauto unverändert bleibt. Nun, dann bauen wir Metallmodelle. Wir arbeiten Seite an Seite mit den Zulieferern, um die Ausrüstung des Autos zu entwickeln und die Prototypen fertigzustellen. Diese werden nach Deutschland geschickt, und dieselben Manager des VW-Konsortiums fahren sie und testen sie und geben ihre Kommentare mit Anweisungen, was ihnen gefällt und was ihnen nicht gefällt.

So wars an einem solchen Tag: Ich mag das Armaturenbrett dieses neuen Polomodells nicht... Ich mag dieses Auto wirklich, aber nicht das Armaturenbrett. Ich möchte, dass Sie den im Ibiza fahren. Von den beiden Fahrern , die den Ibiza fahren (einer hart und einer weich), möchte ich den weichen, der von einem Zulieferer namens Lignotock in Valencia hergestellt wird. Ähm... Das Armaturenbrett ist fast 30 mm breiter... Er passt nicht zwischen die A-Säulen (die Metallsäulen an der Seite der Windschutzscheibe)... Wir müssen wieder anfangen... Wie Sie meinen, Herr Piech! Aber sicher, Herr Piech! Ihr Wunsch ist mir Befehl, Herr Piech! (@#\$%^&\*!!)

Wenn sie das endgültige Modell genehmigen, unterbreiten die Produktionswerke ihre Angebote für den Bau des Autos. Hier liegt das Geld, denn jedes Werk ist wie ein Subunternehmer, der das Auto herstellt und es an VW verkauft (der es wiederum an Sie verkauft) für die Kosten plus etwa 14% Gewinn. Dort gibt es eine Menge Geld, und die Werkekratzen sich die Augen aus und schlafen mit jedem, den sie brauchen, um das Projekt mit nach Hause zu nehmen. Es ist ähnlich wie bei der Bezeichnung des olympischen Veranstaltungsortes: Sie legen einen Plan vor, mit Hostessen und Ballons. Es gibt einen Countdown. Sie öffnen einen Umschlag.

Und der Gewinner ist ... Puebla, Mexiko!!! und dann fangen alle an zu weinen. Diejenigen, die verlieren, weil sie verlieren. Und diejenigen, die gewinnen, weil sie übertrieben haben, als sie ihr Angebot gemacht haben, und jetzt werden sie j.d.r. gehen, aber gut, wenn sie nicht erfüllen, was sie versprochen haben, dann wird eine Mini-Anlage gebaut (die Pilotanlage) und hundert Autos werden hergestellt. Und aus diesen werden die besten ausgewählt und an die Chefs geschickt. Dies sind die KAF-Wagen, die Musterwagen für die obersten Chefs des Konsortiums. Sie benutzen sie, um zur Arbeit zu gehen, Brot zu holen, sie leihen sie ihren Frauen, ihren Enkeln, ihren Lieben... Und dann kommen sie und geben Ihnen einen Klaps auf die Hand für all die Dinge, die Sie falsch gemacht haben, für die Dinge, die sie nicht mögen, und für die Dinge, von denen sie wollen, dass Sie sie ändern. Und dann geben sie grünes Licht für die Produktion. Von diesem Tag an gibt es einen Countdown bis zur SOP, dem Tag, an dem das Werk mit der Herstellung von Autos beginnen muss.

Zu diesem Zeitpunkt werden die "Spionagefotos", die der VW selbst durchsickern liess, um "den Ofen anzuheizen" und Interesse zu wecken, an die veröffentlicht, obwohl das Auto maskiert ist (mit mattschwarzem Plastik überzogen) und man nicht einmal die Kartoffel sehen kann. Drei Monate vorher beginnen sie mit der Herstellung von Autos zum Üben. Es ist die 00-Serie, fünf oder zehn pro Tag. Dann, einen Monat vor der SOP, beginnt die 0-Serie, und die Produktion erreicht etwa 40 Stück pro Tag. Die Presseautos werden produziert, und dann sieht man sie in den Zeitschriften: "Wir haben den neuen Golf ausprobiert". Unnötig zu sagen, dass diese Pressewagen von Hand fertiggestellt und eine Woche lang überarbeitet werden, bis sie perfekt sind. Und der große Tag kommt: Niemand ist bereit, und sie können es nicht sein. Niemand: Weder die Redakteure noch die Lieferanten, niemand kann seine Arbeit richtig machen, bevor nicht ein wenig gedreht wurde. Die Qualitätsprüfer haben nicht die Hände, um so viele rote Punkte auf die Autos zu setzen, und für die Nacharbeitshalle, die im Dreischichtbetrieb arbeitet, werden zusätzliche Mitarbeiter eingestellt. Jeden Tag werden Liter Super-Glue verbraucht, um Defekte zu verbergen und die Inspektion zu bestehen, und Mechaniker bekommen Arme wie der Schwarzenegger, vom vielen arbeiten mit dem Hammer.

Ich kann Ihnen nicht raten ein neues VW-Modell zu kaufen wenn es gerade erst auf dem Markt erschienen ist, aber ich kann Ihnen definitiv raten, NIEMALS, WIE AUCH IMMER HÖREN SIE MICH? Kaufen Sie NIEMALS ein Auto (natürlich auch nicht von der Konkurrenz!), wenn es gerade erst auf dem Markt erschienen ist. Ich weiß nicht, ob ich das erklären kann..."

"Ich weiß nicht, ob Sie schon vom VW New Beetle RSi gehört haben?"

Die Sache ist die, ich kann Ihnen aus erster Hand ein oder zwei Dinge darüber erzählen, wie dieses Modell hergestellt wurde.

Sehen Sie, man hatte gerade den NB (den New Beetle) auf den Markt gebracht, und die Marketingabteilung hatte das Gefühl, dass sie etwas Spektakuläres brauchten, um den Verkauf in Europa zu unterstützen. Das brauchten sie mit Sicherheit! Nicht, weil sie Geld verloren hätten, sondern weil das Werk das Auto für 14.000 Dollar herstellte und VW es in den USA für 25.000 verkaufte und die Käufer nahmen es ihnen auch so ab. Aber in Europa verkauften sie sich mit den angepassten Preisen schlechter als eine Schallplatte von Yola Berrocal .

Wir hatten ja bereits eine "billige" Version fertiggestellt ( was auf Spanisch bedeutet, dass weniger als das Wesentliche verbaut wurde - und wir entfernten alles mögliche um den Preis zu senken, wie Sonnenbrillenhalter, Sitz oder Lenkrad Heizung, aktiver Innenspiegel, Computer ... Sogar der One-Touch-Fensterheber! - und es sah immer noch nicht gut aus.

Die Idee war also, eine limitierte Serie vom New Beetle ( NB ) auf den Markt zu bringen, um einen Werbepokal im Stil des Clio-Cup mit einem sportlichen und machohaft aussehenden und einem starken Motor zu erschaffen.

Ups, wir haben uns die Hände gerieben: So etwas darf man nicht oft machen!

Später kann man sehen, dass sie ihre Meinung änderten und beschlossen, dass es nicht nur ein sportliches Auto sein sollte, sondern echt ein Luxusauto wurde, weil sie es Persönlichkeiten und Berühmtheiten schenken wollten, darunter auch unserem König. Daher wurde auch die Limited Series in Numbered Series geändert. Egal, was es kostet, sagten sie.

Das ist unser Ding sagten wir! Wir werden den leistungsstärksten Motor einsetzen, der in den Golf eingebaut werden kann (weil der NB, laut Meinung mancher Leute ein verkleideter Golf ist ), und wir werden den 4Motion einsetzen, und das Volk wird ausflippen! Hahahaha... Wir konnten nicht damit beginnen, einen neuen Boden zu entwerfen, so dass die einzige Möglichkeit darin bestand, den Golf Syncro-Boden zu verwenden. Aber der Boden des Golf Syncro ist höher, und dieser Wagen soll niedriger sein!

Ach... Der neue Boden war auch breiter... Was als Modifikationsprojekt begann, wurde zur kompletten Neugestaltung eines Autos, das wir innerhalb eines Jahres produzieren mussten! Um es breiter zu machen, haben wir die Front- und Heckscheibe, das Dach verändert. Letztendlich verblieben nur noch die Türen und einige andere Teile vom Standard-NB.

Verbreiterte Kotflügel zur Abdeckung der Räder. XXL-Seitenschweller, um die Höhe des Bodens zu verdecken, und neue Stoßstangen Abdeckungen bis zum Boden. Aber bei den dynamischen Einlässen (den Lufteinlässen in den Kotflügeln) bestanden die Konstrukteure darauf, einen möglichst offenen Grill zu verwenden, und wenn man sich bückte, kam natürlich der ganze Kuchen zum Vorschein, dass der Wagen von unten hohl war. Lösung? Eine Abdeckung dahinter zu setzen, so dass man, wenn man durch die Gitter schaut, alles schwarz, schwarz sieht. Eine Epidemie von Aluminiumteilen im Inneren und das war's!

Und das Auto kommt heraus. Und wir sind im Fernsehen. Und wir feiern viel. Es ist ein Projekt, das ich sehr liebe, weil ich vier Monate lang vierzehn Stunden am Tag, sechs Tage in der Woche mein Leben dafür gegeben und geschuftet habe, aber die Arbeit trotzdem genossen habe. Es gibt nicht viele Projekte dieser Art.



TOP

Und dann geben sie einen dem Emir von Dubai. Und dieser Typ, der sagt, er will viele mehr. Aber dass das Auto zu unbequem und zu leistungsstark ist. Und wenn eines meiner Kinder gerade die Milch bekommt und wenn eine meiner Frauen ihr Kind wegen dem durchschütteln des Autos verliert? Nein: Ich möchte, dass sie genauso aussehen wie der RSI, aber mit einem vernünftigeren Motor und einer komfortableren Federung. Und kein 4x4, da Dubai nur aus Asphalt besteht.

Sagen wir, mit dem 1,8T-Motor und sie werden darauf abfahren!. Ich werde jedem meiner Kinder / Verwandten an meinem Geburtstag eines schenken, also brauche ich **ACHTZIG** davon. Scheuen Sie keine Kosten!

Als wir im Technischen Zentrum die Nachricht hörten, dachten wir, wir träumen. Aber als der Direktor für Forschung und Entwicklung uns anrief, sahen wir, dass er es ernst meinte.

Kommen Sie - machen wir die Kotflügel, die Seitenschweller und weiteres auf die Standard - New Beetle. Ein Alptraum, denn jetzt war der Boden der Standard-NB zu NIEDRIG! Also mussten wir die Federung anheben und andere Halter herstellen. Alle notwendigen Teile wurden Stück für Stück überarbeitet und die Pilotanlage der NB wurde wieder in Betrieb genommen. Wir stellten die achtzig Autos her, packten sie in Container und brachten sie in die Vereinigten Arabischen Emirate. Und für sechs Millionen Dollar bekamen die 80 Kinder / Verwandten der 80 Kinder des Emirs von Dubai ( ich werde eines Tages Emir sein müssen ) einen echten VW in Kleinserie.

Ende

