

Hier fährt der Chef noch selbst

Mythos Abnahmefahrt: Endkontrolle zur Serienfreigabe durch Vorstände zwischen Produktverbesserung und Medieninszenierung

THOMAS GEIGER
AUTOMOBILWOCHE, 19.5.2014

MÜNCHEN. Die Ingenieure sind nervös. Die Scherze sind ein bisschen derber, das Lachen ist lauter als sonst – die Stimmung ist aufgekratzt. Unter der aufgesetzten Lockerheit kann man die Anspannung förmlich greifen. Denn die Mannschaft im fernen China er-

wartet hohen Besuch aus der Heimat: Ulrich Hackenberg, Chef der Entwicklung bei Audi und Koordinator im VW-Konzern, ist gekommen, um neuen Modellen bei einer Spritztour mit den Prototypen auf den Zahn zu fühlen.

Die eigenwillige Atmosphäre erinnert an einen Betriebsausflug. Doch so locker, hemdsärmelig und nahbar sich die Topmanager

hier geben, so ernst und konzentriert sind sie bei der Sache: „Abnahmefahrt“ heißt das Procedere, bei dem gestandene Manager zappelig werden wie Schuljungen am Tag der Prüfung. „Kurz bevor endgültig die Produktion beginnt, vergewissern wir uns dabei, dass die Autos auch so produziert werden, wie wir sie mal entwickelt haben“, sagt Hackenberg und setzt sich hinters Steuer.

Bataillon der Fugenfühler

Wie ein Bataillon der Fugenfühler streichen er und seine Kollegen über Karosserienähte und die Spalten zwischen den Kunststoffteilen im Innenraum. Sie lauschen genau, ob Dichtungen quietschen oder der Wind mehr als nötig pfeift, fingern an den Sonnenblenden, benutzen jeden Schalter und fühlen tief in den Sitz hinein, ob er auch wirklich nirgends drückt und zwickt.

Solche Fahrten sind vor allem bei den deutschen Herstellern gang und gäbe, und dafür reisen nicht nur die Entwicklungsvorstände um die Welt. Allein im VW-Konzern gibt es mindestens zweimal im Jahr eine große „Vorstandsfahrt“, bei der Konzernchef Martin Winterkorn und seine Markenvorstände zur „Heißland-erprobung“ in eine afrikanische oder amerikanische Wüste oder zum Wintertest an den Polarkreis fliegen. Bei BMW oder Mercedes sieht es nicht anders aus.

Dieses Ritual der Abnahmefahrt ist ein wichtiges Element nicht nur der Fahrzeugentwicklung, sondern der ganzen Unternehmenskultur, sagt Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive an der Fachhochschule der



Abnahmefahrt: Solche Touren sind vor allem bei den deutschen Autoherstellern seit vielen Jahren fester Bestandteil der Fahrzeugentwicklung.

Wirtschaft in Bergisch Gladbach: „Einerseits können einzelne Details tatsächlich durch Chefs mit hohem technischen Sachverstand noch verbessert werden“, ist der Automobilwirtschaftler überzeugt. Viel wichtiger sei aber die symbo-

„In den Abnahmefahrten drückt sich eine hohe Wertschätzung für das Produkt aus.“

Stefan Bratzel,
Leiter Center of Automotive

lische Bedeutung: „In den Abnahmefahrten der obersten Führungsebene drückt sich eine hohe Wertschätzung für das Produkt aus, die wiederum eine Strahlkraft auf die gesamte Entwicklungsabteilung ausübt und höchst motivierend wirken kann.“

Dass es für die Herren Winterkorn, Zetsche & Co. Wichtigeres

zu tun geben könnte, als mit Prototypen im Konvoi durch die Wüste oder über Eisseen zu fahren, lassen die Experten nicht gelten: „Der Stratege steht mitten im Leben, nur am Schreibtisch sitzen ist gefährlich“, sagt Franz-Rudolf Esch von der European Business School (EBS) in Wiesbaden. „Neue Autos zu testen ist eine Investition in die Langzeitqualität und in die erfolgreiche Umsetzung der Mehrmarkenstrategien. Es ist Arbeit an der Basis.“

Allerdings haben die Abnahmefahrten mittlerweile auch eine Außenwirkung: „Freilich will diese Liebe zum Automobil auch medial inszeniert sein“, räumt Experte Bratzel ein. „Denn so tragen Vorstandsfahrten auch zur Markenbildung bei.“

Trotzdem glaubt der Automobilprofessor nicht an arglistige Täuschung: „Wo alles nur gespielt wird, bleibt es am Ende auch dem Kunden nicht verborgen, der dann früher oder später mit den Füßen abstimmt.“

Autonom im Grenzbereich

Auf den Testgeländen der Fahrzeughersteller ist der Autopilot längst alltäglich

MÜNCHEN. Autonomes Fahren ist zwar einer der großen Technologietrends dieser Dekade. Doch bis die Elektronik auf der Straße tatsächlich das Steuer übernimmt, wird es nach einhelliger Meinung noch viele Jahre dauern.

Auf den Testgeländen der Autohersteller sieht das ganz anders aus. Weil viele Fahrmanöver während der Entwicklung monoton, belastend oder gar gefährlich sind, gehört der Autopilot dort seit Jahren zum Alltag. Egal ob bei Ford im belgischen Lommel oder bei Mercedes in Sindelfingen: Wenn es brenzlich wird, wenn Prototypen über Marterstrecken geschleucht werden oder wenn es auf exakt reproduzierbare Ergebnisse ankommt, lassen die Entwicklungsingenieure immer öfter Roboter und Rechner statt Testfahrer ans Steuer.

Bei Ford zum Beispiel sind bereits seit 15 Jahren Fahrroboter im Einsatz. Die Kölner schätzen dabei vor allem die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Ford in den USA nutzt zudem Maschinen statt Menschen, wenn es um den Test der Dauerhaltbarkeit von Prototypen geht. Endlose Fahrten auf Kreisbahnen oder stundenlange

Schlagloch-Strapazen wollen die Amerikaner ihren Mitarbeitern so ersparen.

Der Arbeitsschutz steht auch bei Mercedes im Vordergrund: Vor allem die sogenannten Misuse-Versuche, also Fahr-situationen, in denen das Rückhaltesystem nicht aktiviert werden darf, es aber eine große physische Belastung für den Fahrer gibt, werden immer öfter mit Fahrrobotern absolviert, berichtet Entwicklungsvorstand Thomas Weber.

Zudem haben die Schwaben für die Entwicklung ihrer Assistenzsysteme sogar eigene Roboter-

fahrzeuge konstruiert, die als selbstfahrende „Targets“ eingesetzt werden und andere Verkehrsteilnehmer simulieren sollen.

Ersetzen können die Roboter den Testfahrer aber bis auf Weiteres noch nicht. „Auf absehbare Zeit kann nur ein Mensch die notwendige Rückmeldung geben, um auch das letzte Quäntchen an Meinung in die Entwicklung einfließen zu lassen. Das viel zitierte Popometer ist hier noch immer ein Gradmesser für den Erfolg“, sagt Matthias Schollmaier, der das Opel-Testcenter in Dudenhofen leitet.

Thomas Geiger



Fahrroboter: Wenn es auf exakt reproduzierbare Ergebnisse ankommt, lassen Entwicklungsingenieure gern Roboter und Rechner ans Steuer.