

Schleuder-Trauma

Nach langem Zögern bringt Audi dem ungestümen TT per ESP Manieren bei – um das Trauma vom Ausbrecher-König endlich loszuwerden. Wir verfolgten die Aktion.

Der Audi TT sollte für viele Autofahrer ein Traumwagen sein. Doch wegen eklatanter Fahrwerksschwächen geriet der Traum für Erstkäufer und den Hersteller zum Trauma. Mit der größten Nachrüstaktion in der Automobilgeschichte versucht Audi, das leidige Thema endgültig aus der Welt zu schaffen. Die bösen Kratzer am Image wegzupolieren hat seinen Preis: Rund 170 Millionen Mark kostet der Rückruf von insgesamt 44000 TT, die vor dem Serieneinbau des elektronischen Stabilitäts-Programms (ESP) in Kundenhand gelangten. Von der anfänglichen Verharmlosung der TT-Problematik (AUTO ZEITUNG kritisierte das TT-Fahrwerk bereits im September 1999) ist Audi längst abgerückt und macht Nägel mit Köpfen. Die ESP-Nachrüstung ist Chefsache – Einkaufsvorstand Erich Schmitt kümmert sich persönlich um die Hauruck-Aktion: „Eine Umrüstung bei den Händlern wäre zu riskant gewesen, wir wollen den hohen Qualitätsmaßstab aus der Produktion verwirklichen.“ Um dies zu

erreichen wird ein gigantischer Aufwand betrieben: Innerhalb von drei Wochen war die Lagerhalle F geräumt und zu einer 12000 Quadratmeter großen Werkstatt umgebaut. Hier arbeiten in drei Schichten etwa 700 Mitarbeiter, verteilt auf neun Fertigungs-Inseln. Der Grund für das anstelle einer Fließbandlinie bevorzugte Inselkonzept klingt einleuchtend: „Auf diese Weise können wir Teileverwechslungen der einzelnen Fahrzeuge ausschließen“, erläutert Erich Schmitt.

Der reguläre Ablauf der Nachrüstung geht folgendermaßen vonstatten: Der Eigner eines Audi TT bringt seinen Wagen zu seinem örtlichen

Händler und erhält dort für die Dauer des Umbaus ein Ersatzfahrzeug. Der Händler nimmt die Verbesserungen am Fahrwerk vor. Es bekommt neue Stoßdämpfer mit härterer Druck- und weicherer Zugstufe, geänderte Stabilisatoren und eine modifizierte Querlenkeraufhängung. Diese Maßnahmen bewirken, dass der TT den Kurvenbereich zwar früher erreicht, aber heckseits die Haftung nicht mehr so abrupt verliert wie zuvor.

Nach dieser Prozedur geht der TT mit einem Transporter auf die Reise nach Ingolstadt. Dort durchläuft er zunächst eine gründliche Eingangsprüfung. Alles wird genau protokolliert – von Steinschlag und

ESP-Nachrüstung in Zahlen

Betroffene Fahrzeuge: ca. 44000 Stück.
Tägliche Umrüstung: 250 Fahrzeuge in Ingolstadt, 75 Fahrzeuge in Győr, Ungarn.
Umrüstdauer: ca. 4 Stunden pro Fahrzeug.
Mitarbeiter: 700 in Ingolstadt, 150 in Győr, Ungarn.
Investitionen: ca. 70 Mio. Mark für Fahrwerksteile und Spoiler, ca. 100 Mio. Mark für Infrastruktur und Arbeitskräfte.
Kosten pro Fahrzeug: ca. 4000 Mark.



Außerlich das einzige Zeichen der ESP-Nachrüstung: Der Spoiler wird am Kofferraumdeckel montiert.

Die Stationen der TT-Nachrüstung von der Abgabe beim Händler ...



Für die Umrüstdauer von ca. zehn Tagen erhalten die TT-Besitzer vom Händler einen Ersatzwagen.

Schürzenjäger: Für die Arbeiten im Motorraum bekommt der TT eine Schutzabdeckung übergezogen.



Luft raus: Der einmal geöffnete Bremskreislauf wird hier von Luftbläschen befreit.



Spezielle Werkzeugkästen ersparen die Teilesuche. Das verschlankt den Arbeitsprozess erheblich.



Bis das ESP-Signal im Cockpit leuchtet (Pfeil), sind die Einheit für die Messgrößen und Baugruppen für den Steuer- sowie Regelvorgang einzupflanzen.



Der TT wird auf dem A3-Serienband geprüft wie ein Neuer.

Fotos: Stefan Sauer

„Die Fahrzeuge verlassen das Werk in einer besseren Qualität als vorher“

Kratzern bis hin zu Flecken in den Polstern und allen anderen Gebrauchsspuren, die ein nicht mehr fabrikneues Auto aufweisen kann. Diese Kontrollen haben zwar mit der ESP-Umrüstung nichts zu tun, erfüllen aber dennoch einen guten Zweck: „Die Fahrzeuge verlassen das Werk in einer besseren Qualität als vorher“, betont Ralf Brinker, der zuständige Werkleiter.

Nach dem Eingangs-Check wandern die TT zu den einzelnen Montage-Inseln. Dort sind Teams für den Gesamtumbau verantwortlich. Rein äußerlich unterscheiden sich die ESP-bewehrten Audi lediglich durch den Heckspoiler von den ungezähmten Kollegen; gut 20 Prozent der Besitzer verzichten übrigens der Optik zuliebe auf den kleinen Flügel.

Unter der Blechhaut erfolgen erhebliche Eingriffe: Das Motorsteuergerät muss einem Exemplar mit ESP-Funktion weichen. Der einfache Lenkradrückstellung macht einem Übertragungsmodul Platz. Sensoren für Gierraten (Drehbewegungen um die Hochachse), Beschleunigung und



Die Holperstrecke dient der akustischen Prüfung. Jedes leise Klappern wird registriert.

Lenkwinkel werden installiert und verkabelt. Bremskraftverstärker und Hydroaggregat in größerem Format kommen zum Einbau, weil im Falle eines Falles der Druckspeicher für ABS plus ESP ausreichen muss. Im Cockpit verraten nur der ESP-Schalter und die Kontrollleuchte im Drehzahlmesser, dass der Audi TT nun auf der sicheren Seite ist.

Damit ist die Prozedur aber noch nicht beendet: Jeder überarbeitete TT muss aufs

Endkontrollband für Neuwagen, damit die TT nach der Heilkur das Qualitätsniveau der Frischlinge besitzen.

Auf dem Prüfstand absolviert jeder kurierte TT Vollbremsungen und Beschleunigungen. Ferner wird nicht nur der Lack mittels Speziallicht kontrolliert und ausgebessert, sondern alles von Kopf bis Gummifuß peinlichst genau gecheckt. Dieses Fitnessprogramm durchlaufen derzeit in Ingolstadt arbeitstäglich rund

250, im ungarischen Győr etwa 75 Fahrzeuge.

Der TT-Halter nimmt sein vom Alb befreites Traumaauto beim Händler wieder in Empfang, gibt den Leihwagen zurück und zahlt 650 Mark für die Umrüstung aus der eigener Tasche. Dafür tauscht er ein nahezu ladenfrisches und sicheres Auto ein.

Bis Oktober will Audi sämtliche TT nachgearbeitet haben.

Michael Küster
mkuester@ko.hbv.de

... bis zur Endkontrolle im Werk und Rückgabe an den Besitzer

Erst wenn alle Qualitätsprüfungen geschafft sind, wird der TT verladen ...

Bei der Kurvenfahrt im Freien wird die Sensorik per Messgerät geprüft.



... und vom Händler mit gezähmtem Fahrwerk zurückgegeben.