

räder, Hinterachsen usw. usw. entstehen. All diese Einzelteile gehen dann je nach der Größe der Produktion auf Karren oder Spezialtransportvorrichtungen zur Montage. Wir kommen damit zu dem Teil der Automobilfabrikation, der auch für jeden Laien interessant ist. Hier sehen wir parallel die Fertigstellung aller Einzelaggregate, die dann später zum kompletten Fahrgestell zusammengefügt werden. Die Montage findet, wieder abhängig von der Serienhöhe, auf Montagetischen, -Wagen oder Laufbändern statt. Bei der Fertigstellung auf Montagewagen finden wir schon wieder die eigentliche Fließarbeit, d. h. die Wagen durchlaufen eine Montagestraße, an denen die einzelnen Arbeitsplätze stationenweise verteilt sind. Jeder Arbeiter hat an den Motoren immer nur einige bestimmte Montagearbeiten vorzunehmen und dann wandert der Motor bereits zum nächsten Arbeitsplatz. Je größer die Produktion, desto weniger Arbeiten hat jeder an den einzelnen Motoren auszuführen. Die Montagestraße ist in der Regel so eingerichtet, daß in der Mitte die Motoren auf ihre Montagegestelle geführt werden und von den Seiten gehen die an Werkischen vormontierten Einzelteile zu. Einen solchen Montagewagen zeigt unser Bild 6. Auf dem rechten Wagen der Abbildung ist das Motorgehäuse stabil und schwenkbar aufgehängt, so daß alle Arbeiten ausgeführt werden können. Auf dem linken Wagen befinden sich alle Teile des Motors, die nun nach und nach eingesetzt werden (es ist das also noch keine Fließarbeit in dem obengenannten Sinn). Im nächsten Bild sehen wir die Getriebemontage. Hier durchläuft der Montagewagen die Montagehalle und enthält am Ende das völlig fertige Getriebe, das von hier, ebenso wie der Motor, zum Einlaufstand geht. Alle Triebwerksteile und besonders der Motor müssen ja, ehe sie in das Fahrgestell eingebaut werden, allein und zusammen einen Einlauf- und Bremsstand passieren. Hier erfolgt auch eine sorgfältige Abhorchung durch Spezialisten, da es nur so möglich ist, auch die kleinsten unnötigen Geräusche festzustellen und ihre Ursachen zu beheben. Erst wenn die Triebwerksteile völlig einwandfrei arbeiten, werden sie dem Hauptmontageband zugeführt.

Unabhängig von den Triebwerksteilen ist der Rahmenbau und die Vormontage der kleineren Aggregate wie Steuerung, Vorderachse, Bremsen usw. Die einzelnen Rahmenträger werden meist von Spezialfabriken bezogen. Wir finden aber auch schon in einigen der bekannten deutschen Automobilfabriken große Spezialpressen, die die einzelnen Rahmenteile drücken. Von hier gehen sie dann in die Nieterei zum Zusammenbau. Der nackte Rahmen wird dann entweder sofort mit einem Schutzlack gespritzt, oder er geht direkt in die Vormontage und wird dann erst nach dem Einbau der Federn, Achsen, usw. lackiert. Die Vormontage kann wieder auf Wagen oder am Bande vorgenommen werden. Eine reine Bandmontage sehen wir in Bild 7. Von diesem Band geht dann der Rahmen durch die Lackiererei oder direkt in die Hauptmontage, die auch wieder auf Wagen, wie in der Abbildung 8, oder auf dem Band stattfinden kann. Hier werden alle besonders montierten Aggregate durch Spezialkrane oder Rollbahnen der Hauptmontagestraße zugeführt, und zwar immer an der Stelle, wo das Fahrgestell gerade das betreffende Teil benötigt. So kann man bei einer größeren Serienfabrikation fast neben einem nackten Fahrgestell einhergehen und verfolgen, wie dies bei Durchlaufen der Hauptmontagebahn