

39. Folge: Volvo 164 E

**Automobilbau:
Maloche für Millionen
am Fließband. Bis
1974. Da erfand Volvo
die Gruppenarbeit
neu. Damit glückliche
Arbeiter gute Autos
bauen. Wie den
Volvo 164, Honeckers
unverfänglichen
Nobel-Hobel**

Die Plattform ist fünf bis sechs Meter lang und an die drei Meter breit. Sie kann zwei Meter hoch steigen und bis zu 90 Grad zur Seite kippen. Batteriebetrieben bewegt sie sich zwischen drei bis 30 Meter in der Minute vorwärts oder 15 Meter pro Minute seitwärts.

Die Plattform ist kein Wunderding. Und doch produziert sie mehr Gesundheit, mehr Kompetenz und Wissen, mehr Freude an der Arbeit als jemals zuvor. Ach ja, und Autos produziert sie auch.

Eine Serie von Jörg Wigand,
Dokumentation Ingo Seiff,
Fotos Ulrich Sonntag

Große, kantige Autos. Ein bißchen hochbeinig, mit Stoßstangen wie wulstige Lippen. Autos mit schweren Tresortüren, heimeligen Veloursitzen. Und dem Charme eines fachlich-sachlichen Funktionärs, für den das solide Grundlinienspiel des fehlerlosen Björn Borg Maß aller Dinge im Tennis ist.

Maß aller Dinge in der Automobilproduktion war das fehlerlose, aber stinklangweilige Fließband. Seit dem 6. Oktober 1913 von Henry Ford verwendet, um schneller und billiger mehr Autos herzustellen.

Nie zuvor, notierte der amerikanische Schriftsteller Upton Sinclair, hatte es „ein derartiges Mittel gegeben, um die Arbeit zu beschleunigen. Man braucht nur einen Schalter zu drehen, und schon schufteten 1000 Männer schneller.“

Die Folge des Fließbandes war, daß von zunächst 12,5 Arbeitsstunden für die Chassis-



sis-Montage einer Tin Lizzy die Zeit auf knapp die Hälfte reduziert werden konnte. Wofür immer weniger Arbeiter gebraucht wurden.

Die zudem immer weniger verstanden, was sie da eigent-

lich taten: menschliche Roboter an vorbeiziehendem Material. Das konnte doch wohl nicht alles sein.

War es aber. 61 Jahre lang. Bis 1974 die Schweden eine Alternative für das Fließband



Jürgens Photo

Von glücklichen Arbeitern gebaut, von Funktionären des Arbeiter-und-Bauern-Staats geschätzt: Volvo 164 als Dienstlimousine von Ex-DDR-Chef Erich Honecker



Die Oberklasse im Visier

Markentreue 80 Prozent: Volvo hatte in den 70er Jahren zufriedene Stammkunden. Um Aufsteiger zu halten, wurde das Modell 164 gebaut: längere Haube als der Vorgänger, schwerer Reihen-Sechszylinder, Mercedes im Visier

Der Anfang vom Ende

KURSPIEGEL

Autos, die Geschichte(n) machten



Quadratisch, eckig, gut

Als Aerodynamik noch ein Fremdwort war: Karosserie wie eine Kathedrale. Bug mit markant hohem Kühlergrill, Heck der 140er-Baureihe, Stoßstangen wie Trittbretter



Foto: Lennard Larsson

Neues Mekka des Automobilbaus
Alle Welt schaute nach Schweden. Am 8. Februar 1974 begann das neue Volvo-Werk in Kalmar zu brummen. Ohne Fließband, mit selbstfahrenden Montagebühnen. Und Menschen, für die Automobilbau wieder zum Hand-Werk wurde

erfanden: jene kippende, auf- und absteigende Plattform, an der jeweils 20 Frauen und Männer in Gruppenarbeit den Volvo 164 E herstellten. Und dabei entdeckten, daß mit dem Fließband ihre kreativen Fähig-

keiten immer nur fortgeschwemmt worden waren.

Gruppenarbeit war das neue Zauberwort. Gruppenarbeit anstelle der „production-line“ von Ford – also Menschen, die in Eigenregie beispielsweise

einen ganzen Motor herstellen und nicht nur Teile davon.

Menschen, die ihr eigenes Arbeitstempo beeinflussen können. Gemeinsam essen,

Weiter auf Seite 89

des Fließbands

KURSPIEGEL

Autos, die Geschichte(n) machten

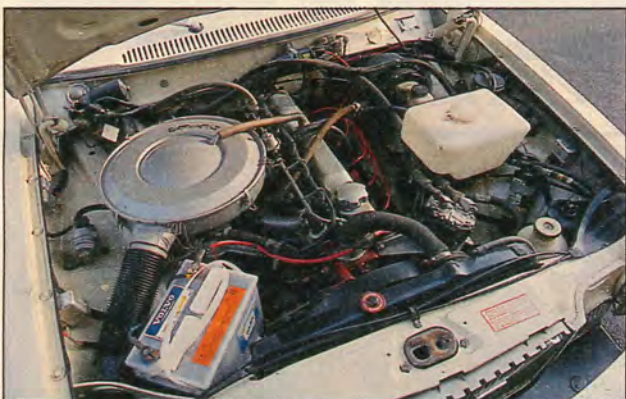
Rauh, aber herzlich

Starrachse hinten: Der 164 ist keine Sänfte. Dafür hat er Scheibenbremsen rundum, Servolenkung und auf Wunsch auch Automatik



Auf Nummer Sicher

Lampenwischer für gutes Licht, Warnlichter im Cockpit: Volvo auf Nummer Sicher. Elektrische Fensterheber und Klimaanlage gab's meist nur für Exportmodelle



Sechs Richtige im Volvo

Wurde zum meistverkauften Sechszylindermodell Schwedens: 164 mit Dreiliter-Einspritzer

Der zeitgenössische Testbericht

Aus „Teknikens Värld“ vom Oktober 1974: Zum Vergleich angetreten sind die Modelle Mercedes-Benz 280 S, BMW 3.0 Si, Jaguar XJ6 und das einzige existierende schwedische Prestige-Fahrzeug, der Volvo 164 E.

Der Volvo geht serienmäßig mit Sechszylinder und Servolenkung ins Rennen. Okay, das ist sicher nicht zu verachten, aber von der Anmutung her bleibt er immer noch ein Mittelklassefahrzeug mit einer etwas gehobenen Ausstattung...

Ein Vorteil ist der günstige Preis. Ein teures Auto verursacht normalerweise hohe Unterhaltskosten, aber da ist der Volvo eine Ausnahme. Der Wertverlust ist beim 164 während der ersten 10 000 Kilometer ähnlich hoch wie bei den Klassengegnern. Doch dann erweist er sich als wertbeständiger. Kurz: Für Käufer, die viel Wert auf Preis, Platzangebot, günstigen Verbrauch und Wiederverkaufswert legen, ist der Volvo mit Sicherheit der beste der vier Testkandidaten.

ausruhen und arbeiten. Menschen, die wieder zu selbstverantwortlichen Hand-Werkern werden.

Es war eine Sensation, was da im neu aufgebauten Volvo-Werk von Kalmar geschah. Es war eine Sensation, daß man 1974 schließlich doch noch – 78 Jahre nach der Erfindung des Automobils – an den Menschen in der Produktion gedacht hatte.

Und es war eine Sensation, daß es schließlich doch eine Chance gab – für die Humanisierung des Arbeitsplatzes und die Überwindung der auf die Spitze getriebenen Arbeitsteilung.

Schlagartig fiel der Krankenstand bei Volvo um ein Drittel. Schlagartig wurde zu 20 Prozent weniger blaugemacht. Schlagartig stiegen Moral und Qualität. Schlagartig erhöhte sich die Produktivität um 15 Prozent.

Und aus aller Welt strömten die Automobilmanager nach Kalmar, um mit eigenen Augen die Revolution zu bestaunen. Dann fuhren sie nach Hause zu ihren Werken in Ingolstadt, Turin, Detroit, Paris und Stuttgart, um auch dort – zumindest in großen Teilen – das Fließband zu humanisieren.

Denn wie nichts über die Milch von glücklichen Kühen geht, geht auch nichts über Autos von glücklichen Arbeitern. Folge: Heute sind in Deutschland nur noch 20 Prozent aller Automobilwerker mit klassischer Fließbandarbeit beschäftigt.

Der glückliche Volvo 164 wurde schließlich rund 150 000mal verkauft. Und 150 000mal erklang dabei das Lied vom braven Schweden, der zwar vom Glamour seiner Konkurrenten Mercedes 280 S, BMW 2500 und Jaguar XJ6 weit entfernt war, nicht aber von deren technischem Standard.

Mit dem war das klassische Repräsentationsfahrzeug für all diejenigen geschaffen, die

das Sein dem äußeren Schein vorziehen: quadratisch, praktisch, gut.

Außerlich nur durch den pompösen neuen Kühlergrill von seinem Vorgänger 144 (bis 1968 gebaut) zu unterscheiden, bot der 164 unter der Haube nun einen Sechszylindermotor mit 145 PS bei einem Hubraum von drei Litern.

Doch wichtiger als alle Fahrleistungen erschien Volvo der Sicherheitsaspekt. Macht die Technik Mucken, schlägt eine Warnlampe Alarm. Vergißt man, sich anzugurten, mahnt mit strenger Hartnäckigkeit ein rotes Blinklicht: Fasten seat belts!

Klar, daß ein solches Auto Leuten wie Erich Honecker und seinen Führungskader-Brüdern in der Ex-DDR gefiel. Wollten doch auch sie bei kleinsten Störungen im Inneren ihres Apparats sofort gewarnt werden. Zudem wäre ein Repräsentationsfahrzeug vom Klassenfeind wohl auch unpassend gewesen.

Der Volvo 164 E aber stammte aus den Händen jener glücklichen, kreativen Menschen,

wie Honecker sie auch in seinem Arbeiter-und-Bauern-Paradies vermutete.

Daß dort jedoch auch über 1974 hinaus meist nur inhalts- und sinnentleerte Arbeit, die

Technische Daten

Volvo 164 E, Jahrgang 1974. Von 1973 bis 1975 produziert, in dieser Ausführung 50 218mal verkauft. Technik: Sechszylinder-Reihenmotor, 2978 cm³, 145 PS. Höchstgeschwindigkeit 193 km/h. Neupreis im Jahrgang 21 650 Mark, Preis 1992 rund 12 000 Mark. Eigentümer: Juglien Hammer, Volvo Persanvagnar AB, Kalmarwerken, Box 600, S-39126 Kalmar

Trennung von Denken und Tun, die Norm war, kriegte er nicht mit. So begann die Humanisierung des Arbeitsplatzes DDR erst ab 1990. Ein schmerzhafter, langer Prozeß. Doch hoffentlich nicht so lang wie der Weg vom Fließband zur Gruppenarbeit.

Nächste Woche: DeLorean DMC 12



Flügel tür auf zum Auto-Krimi: der verrückteste Konstrukteur der Welt

VORSCHAU

Nächste Woche lesen Sie

- **Evergreen-Elfer**
Der neue Porsche 993 Zum letzten Mal ein Facelift: der 911 des Jahrgangs '94. Flacher, breiter, stärker. Trotzdem ganz der alte?
- **Konjunktur-Krise**
Eine Stadt am Tropf Schweinfurts Schwäche: total abhängig von der Autoindustrie. Und die kränkelt. Szenen aus einer Stadt, deren Motor stottert
- **Gesichts-Gutachter**
Raser unter der Lupe Typ Raser oder Rentner: Ein Humanbiologe liest im Gesicht von Verkehrssündern. Radarfoto reicht. Mehr schlecht als recht?
- **Kompakt-Koffer**
Die Stufenheck-Basis Vier Türen, viel Platz, kleiner Preis: Mazda 323 LX, Ford Orion CL, Opel Astra GL, Renault 19 RN, VW Vento CL. Vergleich