

# Automontage Schinznach AG



## Produktionsmethoden der Alten und der Neuen Welt

Das Automobil-Montagewerk der AMAG in Schinznach Bad zu besuchen, bringt eine angenehme Enttäuschung mit sich: eine Enttäuschung allerdings nur für den, der rauchige Fabrikhallen und lärmigen Hochbetrieb erwartet hatte — eine angenehme Überraschung jedoch für alle, die Qualitätsarbeit und stille Zuverlässigkeit zu schätzen wissen. Wer den Schinznacher Betrieb nur vom Vorbeifahren kennt und meint, es handle sich lediglich um eine Art Umschlagsplatz für fertige Automobile, ist auch nicht vollständig im

Bild. Deshalb sei nun kurz geschildert, was eigentlich in den zweckmäßig erweiterten Gebäulichkeiten der früheren Zementfabrik bei Schinzuach-Bad zwischen der Bahnlinie und der Hauptstraße Baden-Aarau vor sich geht: Drei hauptsächlichliche Arbeitsvorgänge laufen hier, von den Ingenieuren und Chefs der AMAG überwacht und koordiniert, nebeneinander her.

Im ersten Fall funktioniert Schinznach tatsächlich als Umschlagsplatz, nämlich was den Import der Marken VW und

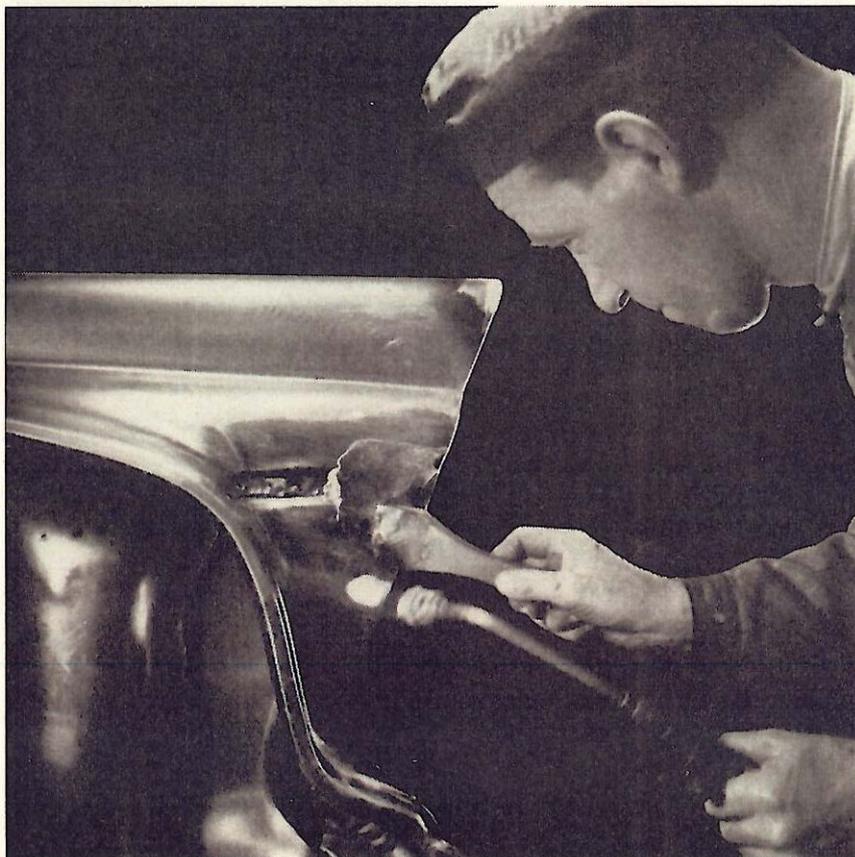
Porsche aus Deutschland anbetrifft. Die bunten Wagen treffen auf zweistöckigen Spezial-Bahnwaggonen ein, werden überprüft, einreguliert, in einigen Details den schweizerischen Vorschriften angepaßt und gleich an die Vertreter und Kunden geliefert. Das eindruckliche Ersatzteillager für diese Marken befindet sich ebenfalls (allerdings nur noch für kurze Zeit) hier.

Auch aus Uebersee kommen einzelne Automobile «ganz» in Schinznach an, nämlich die Luxusmodelle der verschiedenen Marken des Chrysler-Konzerns. Diese werden nach der langen Fahrt auf Herz und Nieren geprüft und äußerlich auf Hochglanz gebracht. Das ist das zweite Arbeitsgebiet des Schinznacher Betriebs. Die Schweizer sind bei allen Automobilproduzenten als besonders anspruchsvolle Käufer bekannt — und wenn ein Schweizer gar einen Luxuswagen ersteht, dann duldet er auch nicht den kleinsten Kratzer im Lack und nicht die geringste mechanische Unstimmigkeit. Um ganz sicher zu gehen, nehmen deshalb die Leute in Schinznach jeden fertig aus den USA eintreffenden Wagen nach dem Prinzip «doppelt genäht, hält besser» in die Kur: Sie spritzen die Karosserie (was eine Demontage aller Zierteile nötig macht) noch einmal genau im gewünschten Farbton, nehmen Türschlösser oder Fenstermechanismen zur Kontrolle auseinander und überprüfen so ziemlich alles, was sich überhaupt prüfen lässt. Das macht pro Wagen einen Arbeitsaufwand von über tausend Franken aus...

### «Meccano» für Erwachsene

Das Interessanteste in Schinznach ist natürlich das eigentliche Montagewerk, wo die in den USA serienmäßig hergestellten Einzelteile der Marken Plymouth und Dodge zu fertigen Automobilen zusammengesetzt werden. Wie gesagt, geht diese Arbeit nicht in lärmigen Fabrikhallen vonstatten — man hat vielmehr den Eindruck, in einer großen Karosserie-Werkstatt zu sein, die zufällig nicht einzelne Spezialmodelle, sondern mehrere

Mit Sorgfalt und Weichlot füllt dieser Arbeiter die Fugen zwischen den elektrisch verschweißten Karosserieblechen aus.  
Photo: AMAG/Groebli



Wagen gleicher Art mit handwerklicher Gediegenheit baut. Der Vergleich mit dem «Meccano» stimmt nur halb: Wohl kommen die Einzelteile in großen Kisten verpackt (elf Kisten enthalten die Bestandteile für zwölf fertige Wagen) an und können mit scheinbar spielerischer Selbstverständlichkeit zusammengepaßt werden, doch gibt es kein Pröbeln und keine Zufallskonstruktion. Dafür bieten die bis ins letzte rationalisierten Fertigungsmethoden der Amerikaner und die Gründlichkeit der Schweizer Garantie.

Die AMAG ist nämlich nicht ein unselbständiger «Ableger» der amerikanischen Riesenfirma, sondern sozusagen deren Geschäftspartner. Das zeigt sich u. a. darin, daß die Montagelehren nicht fertig aus der Stammfabrik bezogen, sondern in Schinznach anhand von eigenen oder Werkplänen und entsprechend den hiesigen Arbeitsmethoden hergestellt werden. Die Kosten dafür betragen bei kleinen Modellwechseln (wie z. B. dieses Jahr) rund 35 000 Franken, bei großen Modellwechseln etwa das Doppelte.

Auch das amerikanische Motto «Time is money» wird hier anders ausgelegt, nämlich in dem Sinne, daß ein Produkt um so wertvoller wird, je mehr wertvolle Zeit man auf seine Herstellung verwendet. So herrscht denn in Schinznach nicht ein Akkord-, sondern ein ausgesprochen «gemütliches» Arbeitstempo. Das hat zur Folge, daß die vielen Detailarbeiten, deren Qualität Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit entscheidend beeinflusst, mit handwerklicher Zuverlässigkeit ausgeführt werden. Die Belegschaft von rund 150 Mann montiert auf diese Weise im Tag «nur» sechs Wagen; seit Beginn der Montage im Jahre 1949 entstanden in Schinznach insgesamt 7166 Automobile.



Der Höhepunkt der Montage: Karosserie und Chassis finden sich zusammen, um vereint und leise über die schweizerischen Straßen zu rollen. 2 Photos: AMAG/Walther

Der Umstand, daß etwa 35 % der Belegschaft gelernte Facharbeiter, 60 % angelernte und nur 5 % ungelernete Arbeitskräfte sind, zeigt den handwerklichen Charakter des Betriebs: Jeder Mann kann viele und verschiedenartige Arbeitsoperationen ausführen und hat deshalb eine viel lebendigere Beziehung zu seiner Tätigkeit als einer, der am Fließband tagaus, tagein dieselben paar Griffe tut, deren Sinn und Zweck er vielleicht gar nicht kennt. Dieses angenehme Arbeitsklima und die großzügigen Sozialleistungen der AMAG bewirken, daß der Per-

sonalwechsel bei einem Durchschnittsalter von 33 Jahren auf unter 50 % gesunken ist.

#### «Wagen auf Maß» für die Schweiz

Die in Schinznach montierten Automobile unterscheiden sich nicht nur punkto «Finish», sondern auch in verschiedenen Ausrüstungsdetails von hundertprozentigen «Amerikanern». Sie weisen dreimal so viele Punktweißstellen und zwei Lackschichten mehr auf und haben auch (was den Schweizer Straßen ein schlechtes Zeugnis gibt) größere Stoßdämpfer und verstärkte Sitzpolster. Die mindestens 15 % an Schweizer Material, die zur Erlangung günstiger Zollansätze bei der Montage der Wagen mitverwendet werden müssen, kommen in Form von überdimensionierten Kühlern, von Akkumulatoren, Reifen, Polsterfedern usw. zum Einbau. Der höhere Gesteuergspreis der Schweizer Produkte (rund tausend Franken pro Wagen) wiegt zwar die beim Zoll gemachten Einsparungen fast auf, und dazu kommt die ironische Tatsache, daß in den USA die transportfertig verpackten Einzelteile für ein Auto mehr kosten als ein auf dem Fließband montierter fertiger Wagen — weil eben das Verpacken teure Handarbeit ist.

Daß es trotzdem richtig ist, amerikanische Automobile in der Schweiz zu montieren, zeigt sich auf verschiedene Weise: Fachleute aus Detroit geben immer wieder ihrem Erstaunen über den deutlich höheren Qualitätsstandard der in Schinznach montierten Wagen Ausdruck, und bei der Marke Plymouth liegen die schweizerischen Verkaufsziffern ganz bedeutend über den amerikanischen Vergleichszahlen von Konkurrenzmarken.

Einem Weihnachtspaket für Riesen gleichen die Holzkisten, in denen die verschiedenen Bestandteile sorgfältig verpackt aus den USA ins Montagewerk Schinznach kommen.

