

**SEHEN
HÖREN
BESSER KÖNNEN**



**Übergabe-Durchsicht
VOLKSWAGEN 1200**

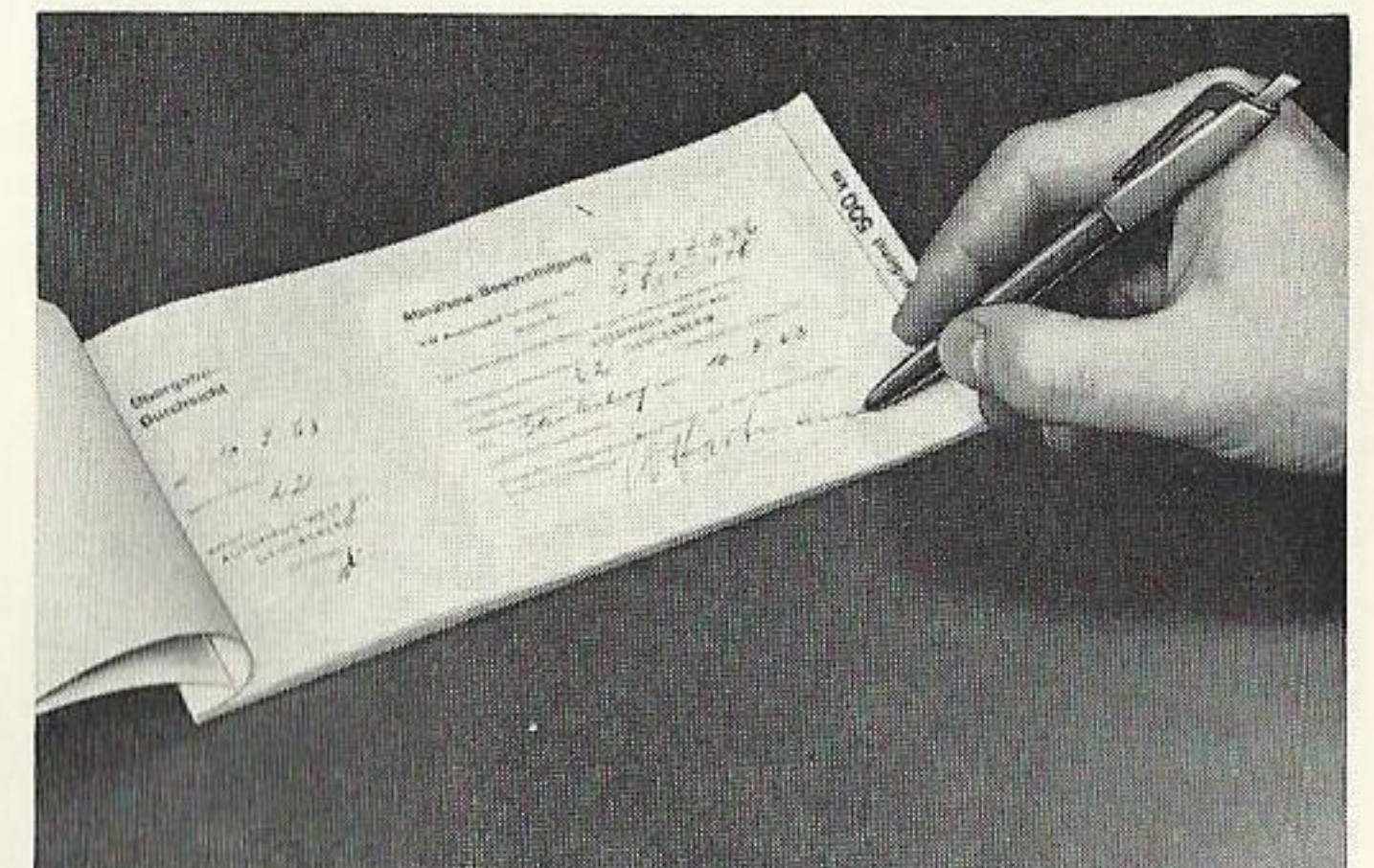
Diapositiv - Serie Nr. 21

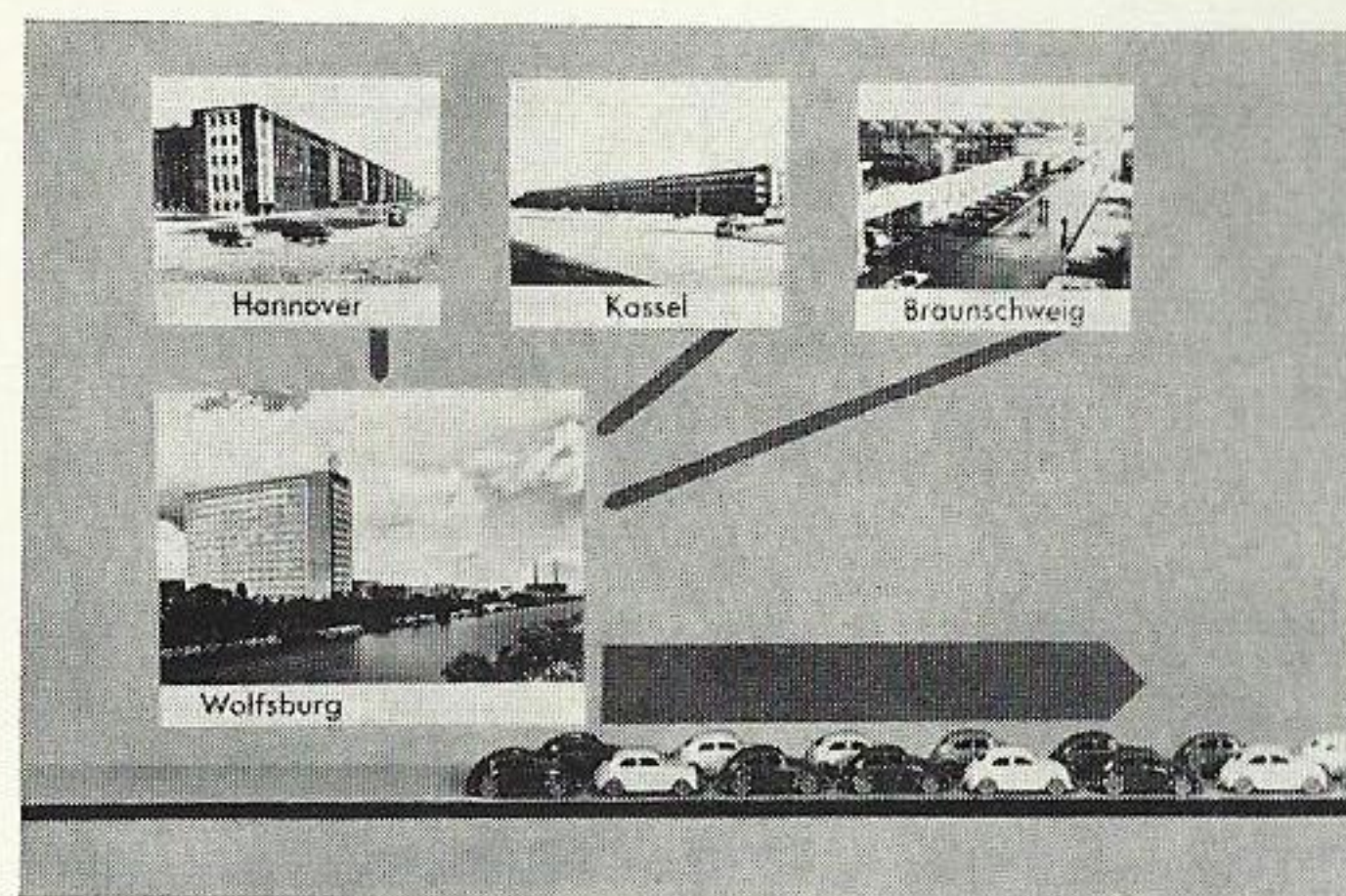
ÜBERGABE - DURCHSICHT - VOLKSWAGEN 1200

21/1 Mehrere tausend Volkswagen werden täglich in aller Welt ihren erwartungsvollen Käufern übergeben. „Wie aus dem Ei gepellt“ muß der neue Wagen dastehen, wenn sein Besitzer Schlüssel und Wagenpapiere in Empfang nimmt. Auch sollte man nie versäumen, die Stunde der Wagenübergabe zu einer kleinen Feier zu machen. — Aller Aufwand aber ist umsonst, alle schönen Gesten sind schnell vergessen, wenn der Wagen nicht auch „innerlich“ untadelig ist und er nicht von Stund an bis ins kleinste zuverlässig funktioniert.



21/2 Wer den Volkswagen gewählt hat, ist von seiner Qualität und Zuverlässigkeit überzeugt. Darauf vertraut der Kunde, wenn er ohne zu zögern die Abnahmebescheinigung unterschreibt und damit bestätigt, seinen Wagen in „einwandfreiem Zustand“ übernommen zu haben. Sie, meine Herren, die Sie mit der Übergabe-Durchsicht betraut sind, tragen in diesem Augenblick mit an der Verantwortung dafür, daß es auf den ersten 500 Kilometern durch Kleinigkeiten keine ärgerliche, peinliche Enttäuschung gibt. Von Ihrer Sachkenntnis und von Ihrer stets gleichbleibenden Sorgfalt hängt es sehr wesentlich ab, ob das Vertrauen des Kunden zum Volkswagen und zum Volkswagen-Kundendienst zu Recht besteht.



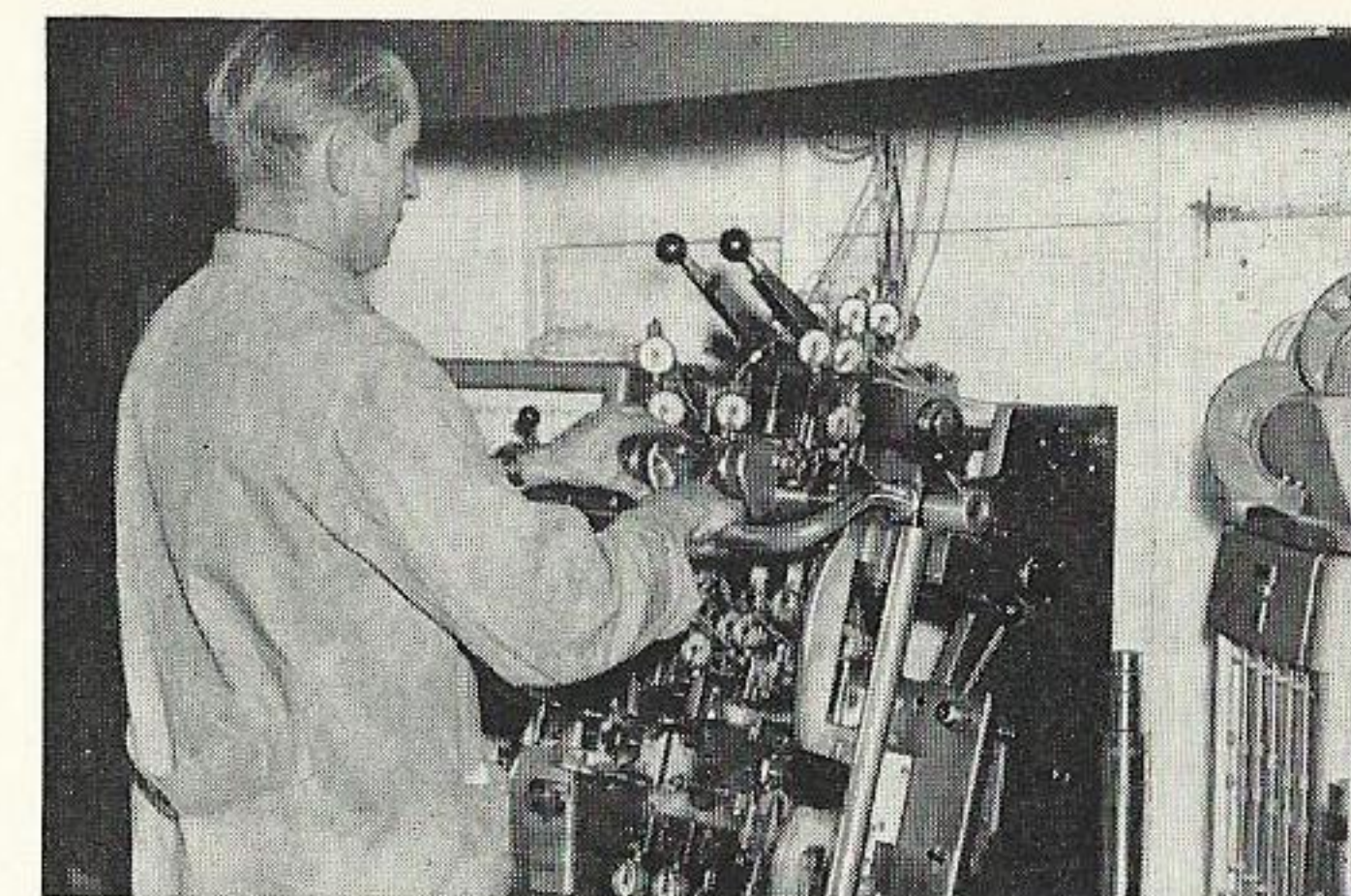


21/3 Noch immer gilt der Volkswagen als Wertmesser für Qualität. Es wäre ein Irrtum anzunehmen, daß die gesteigerte Produktion die Möglichkeit nähme, den einzelnen Wagen so gut zu machen wie früher. Es ist genau umgekehrt! Bei wachsender Produktion sind die Ansprüche an die Präzision unausweichlich immer größer geworden. Der Zwang zu genauester Beachtung kleinster Toleranzen war nie größer als heute. Nirgendwo ist eine Automobilproduktion weitgehender auf modernste maschinelle Fertigung und Automation umgestellt, nirgendwo wird mit mehr Sorgfalt, Umsicht und Eifer gearbeitet, als in den vier Werken Wolfsburg, Hannover, Kassel und Braunschweig, die gemeinsam den Volkswagen 1200 fertigen.

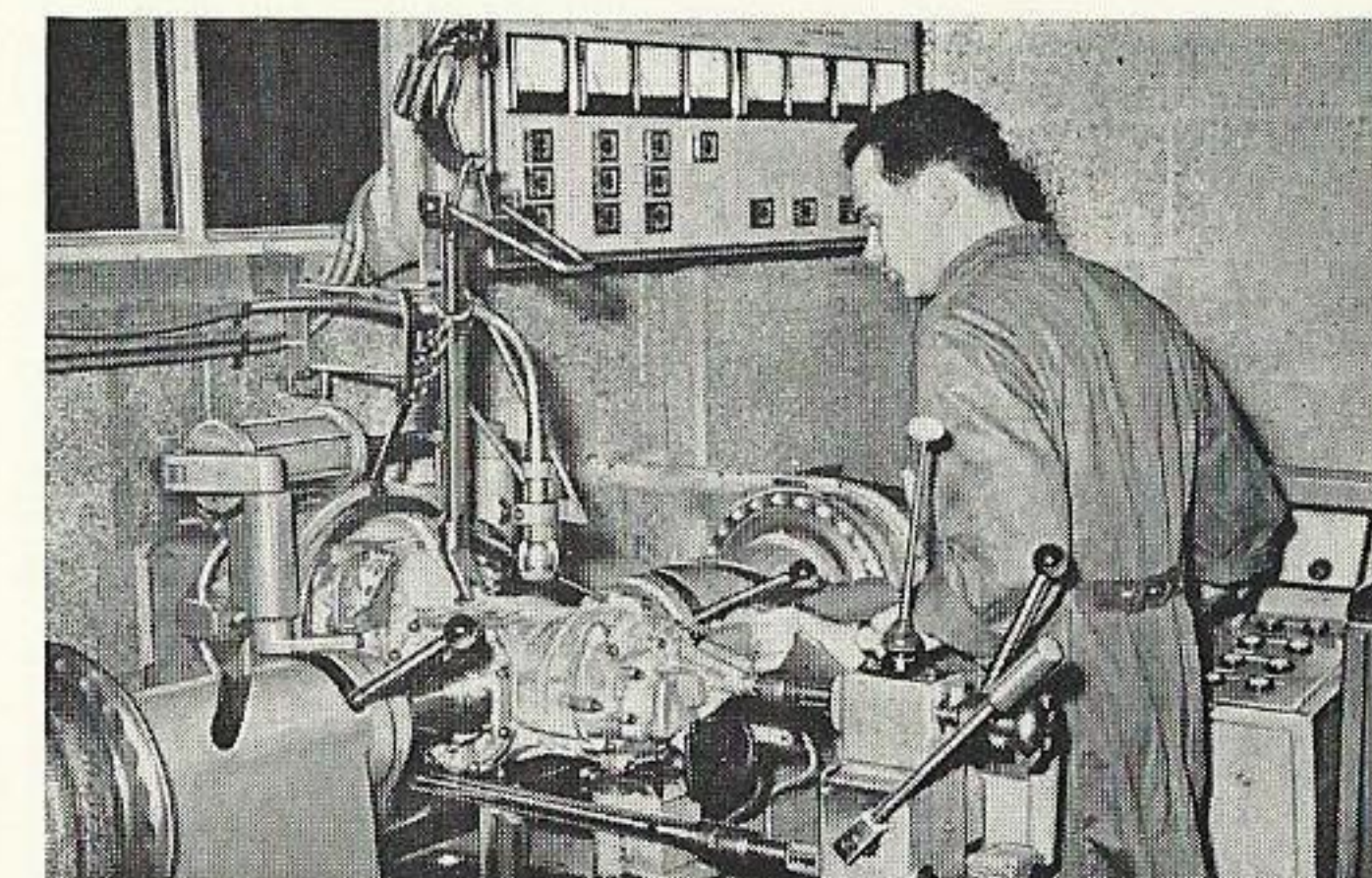


21/4 Einige wenige Bilder aus der Tätigkeit der auf über 5000 Angehörige angewachsenen Inspektion mögen Beispiel sein für viele andere Kontrollvorgänge, die die Fertigung vom Eingang des Rohmaterials und der Kaufteile bis zum Ablauf der fertigen Wagen von den Bändern in lückenloser Kette begleiten. Hier ein Bild aus der Eingangsinspektion für Kaufteile: Einwandfreie Glühlampen leuchten auf, wenn sie mit hochfrequentem Strom beschossen werden. Defekte Lampen reagieren nicht und werden ausgesondert. Ein verblüffend einfaches, aber wirkungsvolles Prüfverfahren, das man auch einmal zuverlässigen Hilfskräften übertragen kann.

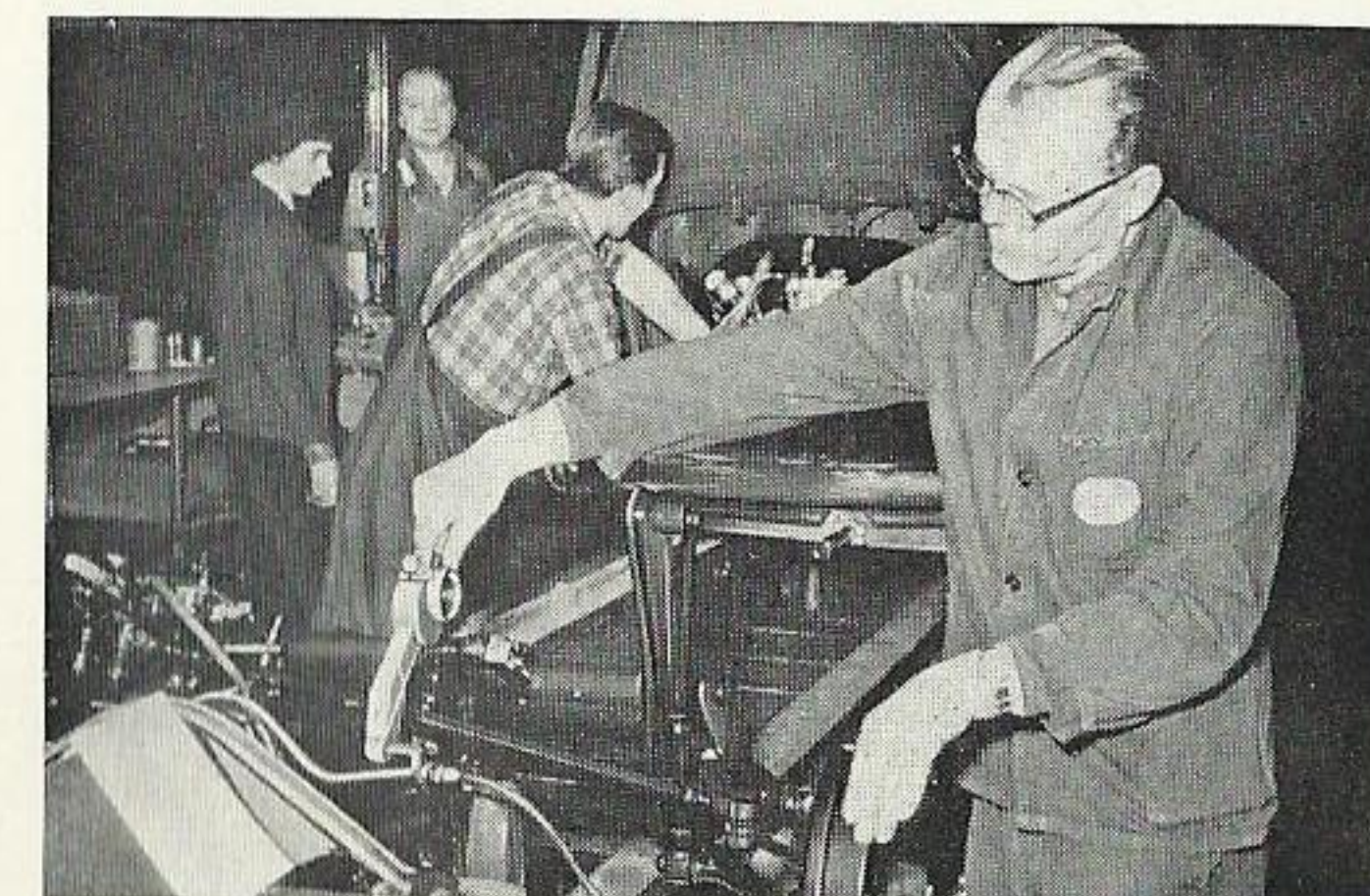
21/5 Im Gegensatz dazu verlangt die hier gezeigte Kontrollmessung einer Kurbelwelle den erfahrenen Fachmann. Sechs dieser sogenannten Fertigmessgeräte stehen im Motorenwerk Hannover. In drei aufeinanderfolgenden Arbeitsstufen werden insgesamt 48 Meßstellen abgetastet und die Kurbelwelle dabei auf Schlag, Breite und Durchmesser der geschliffenen Lagerstellen geprüft. Der Ausschlag der Meßuhren wird auf dem daneben befindlichen Pult durch das Aufleuchten grüner und roter Lämpchen ausgewertet: Nur wenn alle Lichter grün zeigen, wird die Welle zum Einbau freigegeben.



21/6 Hier stehen wir in einer der 34 Abhörkabinen für fertige Getriebe im Werk Kassel. So wie hier wird jedes Getriebe, bevor es nach Wolfsburg oder Hannover geht, auf Funktion, vor allem aber auf geräuschlosen, schwingungsfreien Lauf geprüft. Das geschulte Ohr des Inspektors wird dabei noch durch ein Mikrophon unterstützt, das auf elektronischem Wege die Schwingungsfrequenzen auf Anzeigeinstrumente überträgt. Sie sehen das Mikrophon dicht über dem Getriebegehäuse.

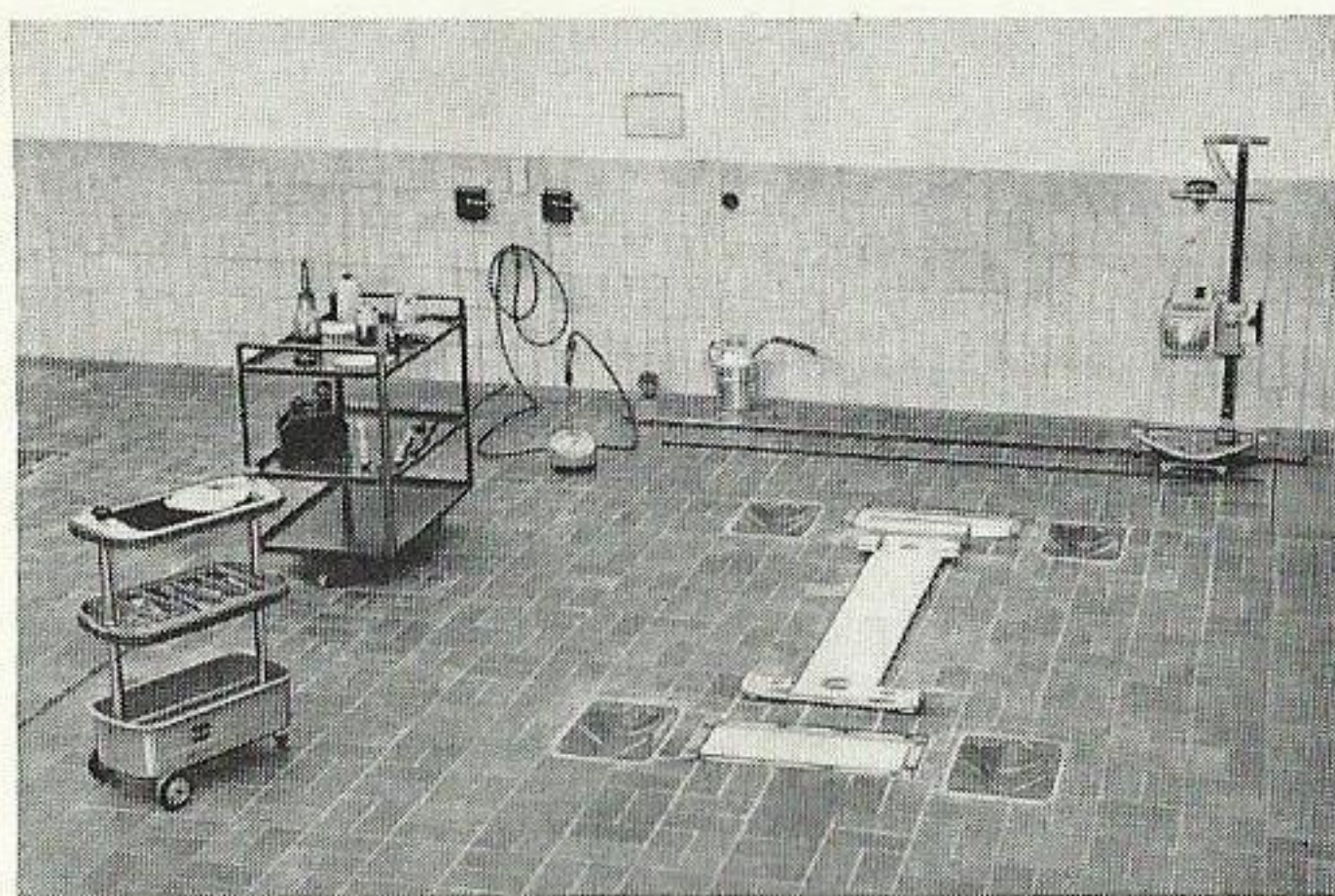


21/7 Haben wir soeben an zwei Beispielen gesehen, daß die Inspektion in der Fertigung sogar elektronisch arbeitende Prüfmaschinen einsetzt, um selbst kleinsten Maßabweichungen auf die Spur zu kommen, so bedient man sich am Fertigmontageband meist des Drehmomentenschlüssels, wenn es darum geht festzustellen, ob wichtige Schraubverbindungen am Fahrgestell richtig sitzen. Dieser Mann prüft beispielsweise, ob die Überwurfmutter der Bremsleitung vorschriftsmäßig mit 1,5 bis 2,0 mkg angezogen wurden.



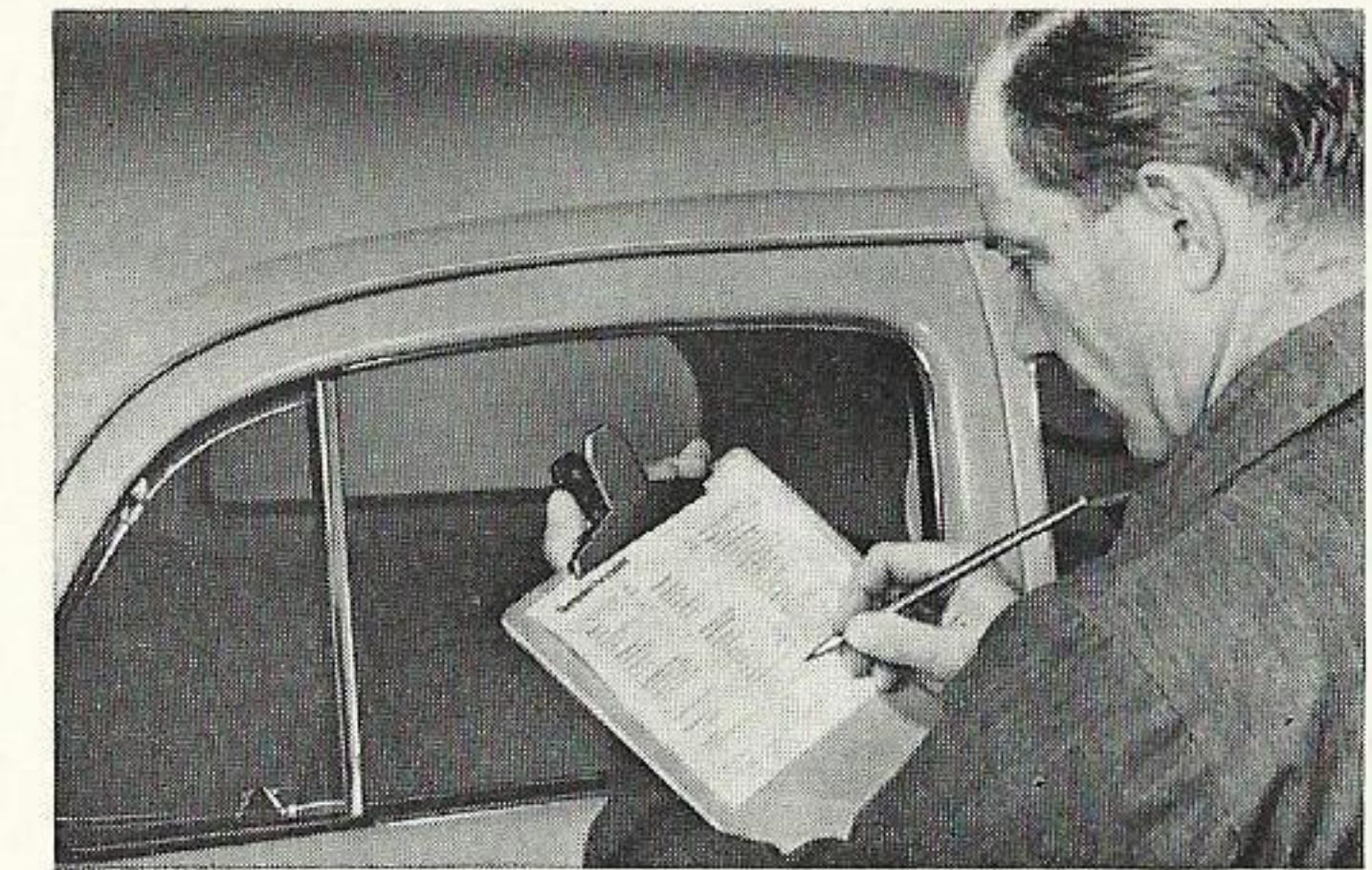


21/8 Die Endabnahme-Inspektion macht von ihrem Recht und ihrer Pflicht, nur einwandfreie Wagen durchzulassen, unerbittlich Gebrauch. Entdeckt das geschulte Auge des Inspektors einen Mangel am Lack oder an der Ausstattung, geht der Wagen in die Nachreparatur zurück. Ein Wagen, der hier sein i. O. bekommt, ist fertig zur Auslieferung an den Händler. Warum aber kann trotz vielfacher, gewissenhafter Kontrollen auf eine nochmalige Durchsicht des Wagens vor Auslieferung an den Kunden nicht verzichtet werden? Erstens sind es technische Gründe, wie wir im Verlauf der Dia-Reihe sehen werden; einige Abschlußarbeiten können aus Transportgründen erst beim Händler erfolgen — das ist der zweite Grund. Drittens ist auch die sorgfältigste Produktion trotz aller Mechanisierung letzten Endes Menschenwerk. Menschen machen Fehler. Das ist am Fließband nicht anders als bei Ihnen in der Werkstatt. Auch Inspektoren können daher einmal etwas übersehen. Zweck der Übergabe-Durchsicht ist es daher nicht zuletzt zu verhüten, daß ein nicht ganz fehlerfreier Wagen in die Hand des Kunden kommt.



21/9 Die Übergabe-Durchsicht hat vieles mit dem Wartungsdienst gemeinsam. Der zweckmäßige Arbeitsplatz ähnelt daher dem Wartungsdienststand: Neben der Hebebühne, der Werkzeugausrüstung, den verschiedenen Ölen, Pflege- und Reinigungsmitteln müssen ein Reifenfüllgerät und ein Scheinwerfereinstellgerät vorhanden sein.

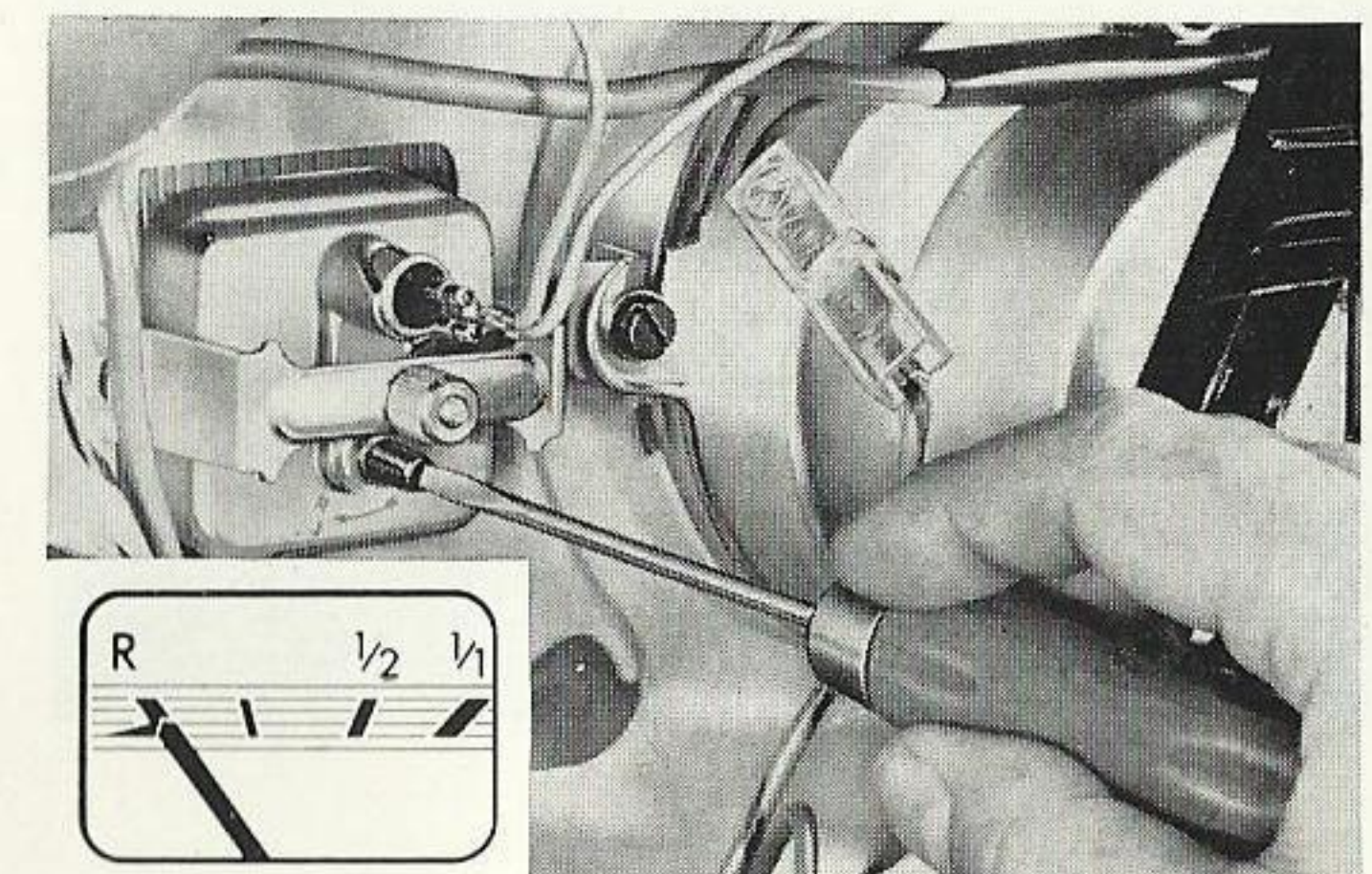
21/10 Zunächst noch ein Wort zur Reihenfolge der einzelnen Arbeiten: Die technischen Gegebenheiten verlangen zwar eine bestimmte Folgerichtigkeit, doch ist auch hier Spielraum vorhanden. Es kann daher den VW-Betrieben überlassen bleiben, den für sie geeigneten Ablauf des Programmes in gewissen Grenzen selbst zu bestimmen. Die Aufstellung im KD-Heft soll in dieser Hinsicht nur ein Beispiel geben. Wichtig ist nur, daß kein Punkt ausgelassen wird. Anhand der folgenden Bilder wollen wir uns nun ansehen und anhören, worauf es bei der Übergabe-Durchsicht besonders ankommt.

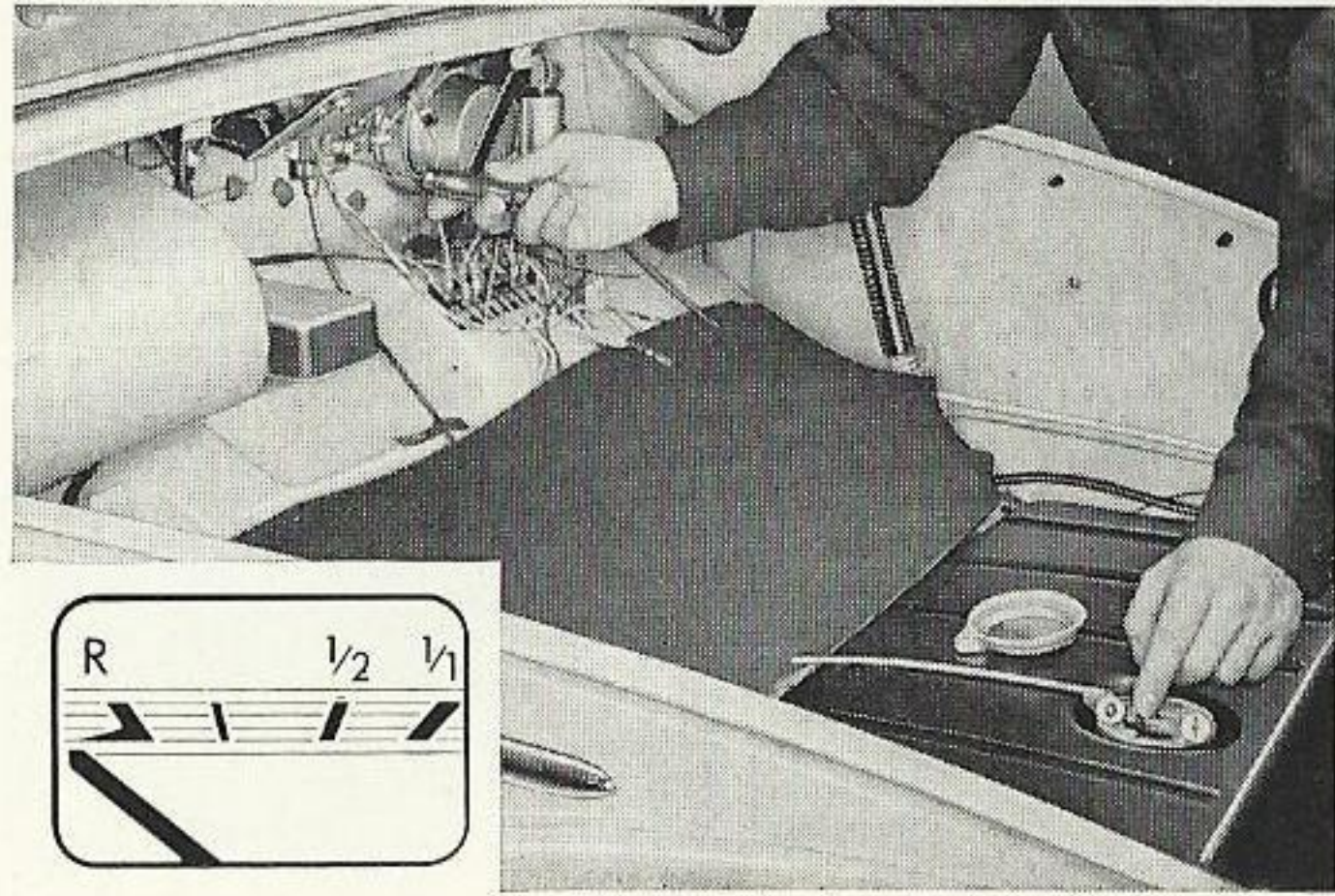


21/11 Fast immer wird der Wagen vor Beginn der Durchsicht aufgetankt. Hierbei haben wir bereits Gelegenheit zu einer wichtigen Kontrolle: Das Prüfen des Kraftstoffmessers. Voraussetzung ist natürlich, daß der Wagen gerade steht. Für den Fahrer gehört der Kraftstoffmesser später zu den am häufigsten beachteten Instrumenten. Der Kunde muß sich unbedingt darauf verlassen können, daß bei R noch mindestens fünf Liter Reserve vorhanden sind. Der Tankwart sollte uns also ein Zeichen geben, wenn fünf Liter durchgeflossen sind. Steht die Nadel dann nicht genau über dem dicken Reservestrich, müssen wir das Instrument einstellen.

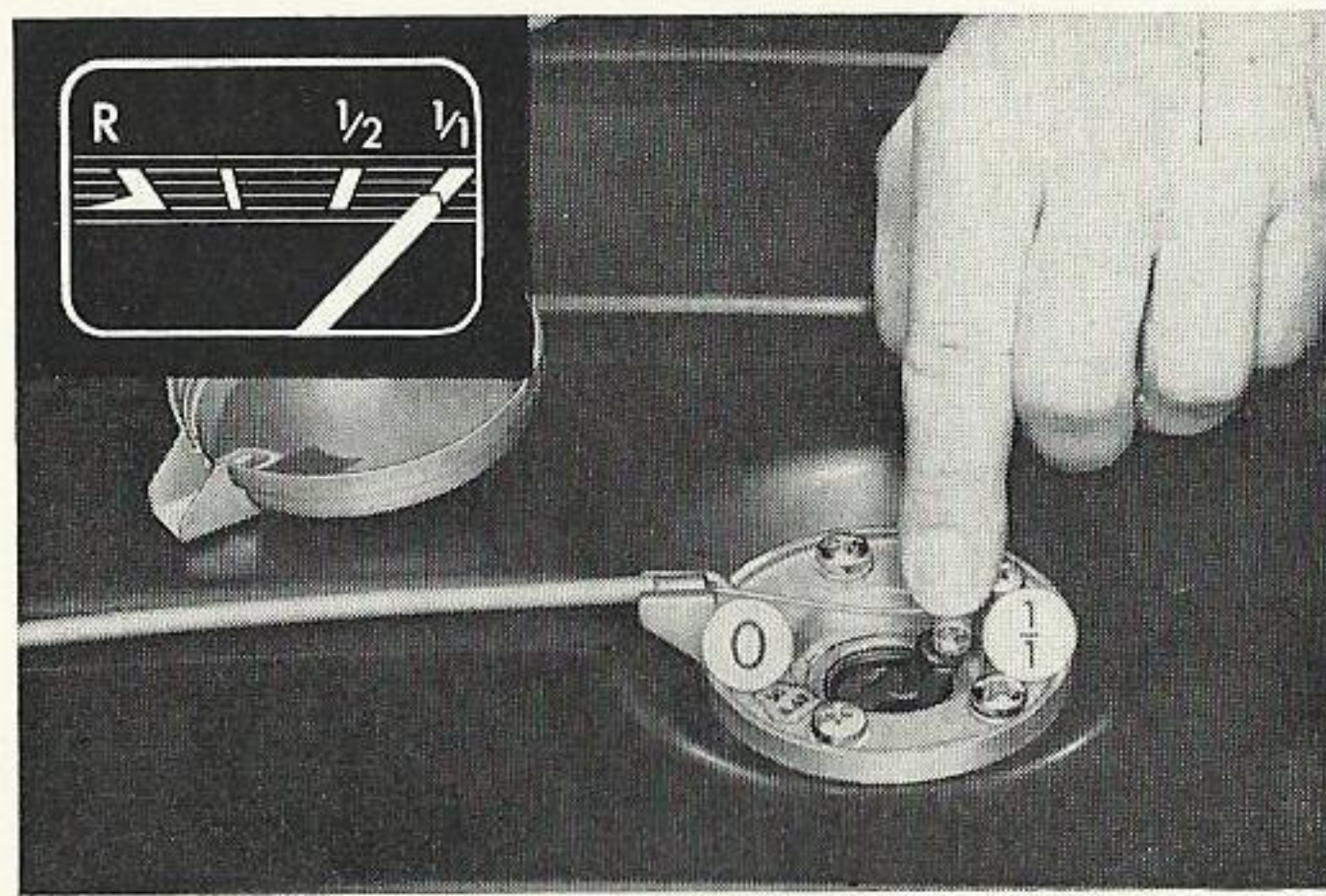


21/12 Wir schrauben die Schutzwand der Schalttafel ab. Mit dem Schraubenzieher stellen wir nun den Zeiger an der hinten am Gehäuse befindlichen geschlitzten Rändelschraube genau auf den R-Strich ein. Ein Helfer muß im Wagen das Instrument dabei beobachten. Wie man die richtige Anzeige des Kraftstoffmessers bei unbestimmter Tankfüllung kontrolliert, zeigen wir Ihnen auf dem nächsten Bild.



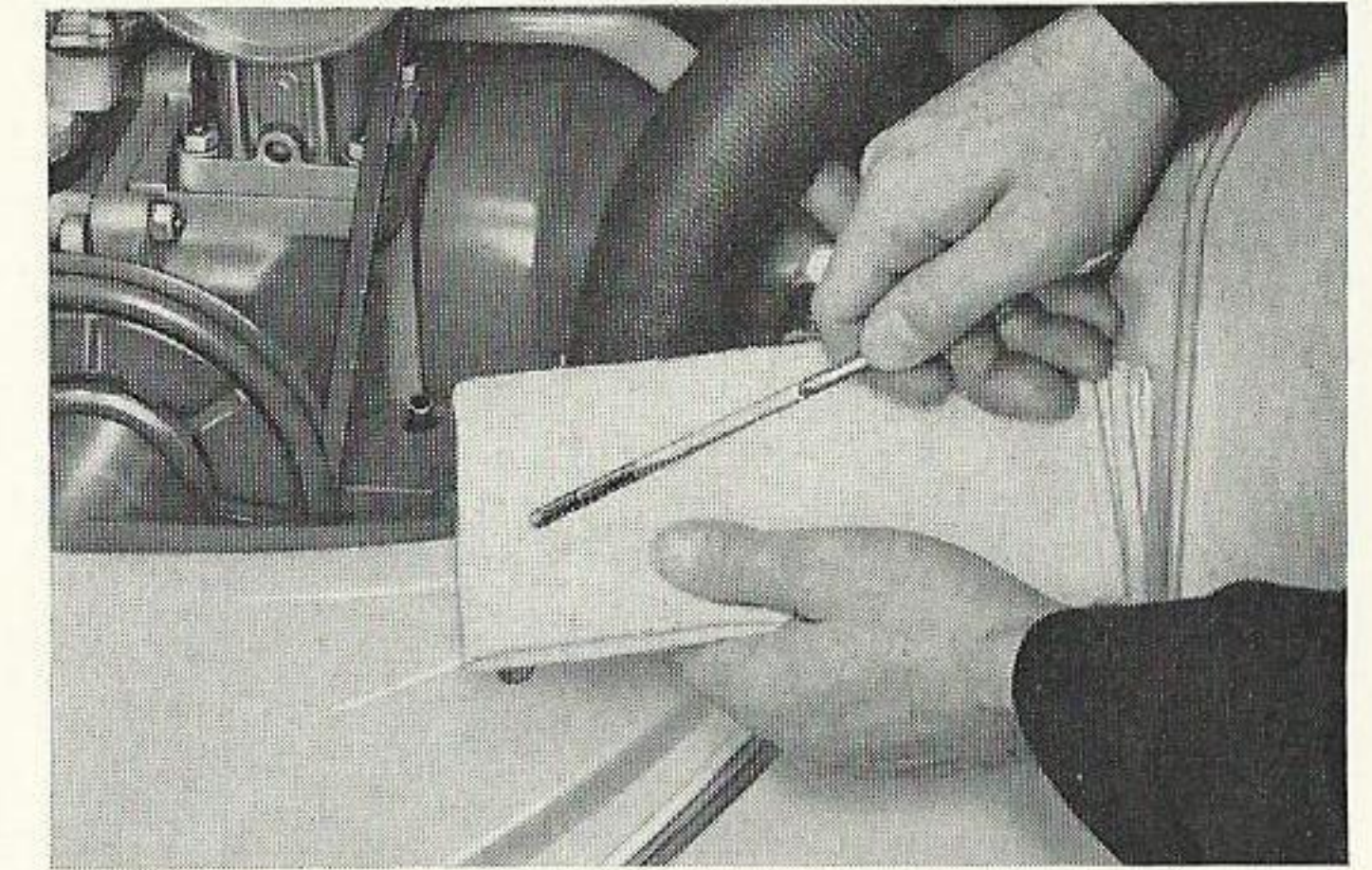


21/13 In diesem Falle müssen wir zunächst noch die Auskleidung des Kofferraumes und den Schutzdeckel des Kraftstoffgebers am Behälter entfernen. Im Wagen beobachtet wieder ein Helfer das Instrument. Wir drücken den Arm des Schwimmers in die Leerstellung, die hier mit Null bezeichnet ist und drehen die Einstellschraube langsam links herum, bis sich der Zeiger deutlich in Richtung R bewegt hat. Nun drehen wir die Schraube wieder zurück, bis der Zeiger an der auslaufenden Spitze des Reservezackens steht.

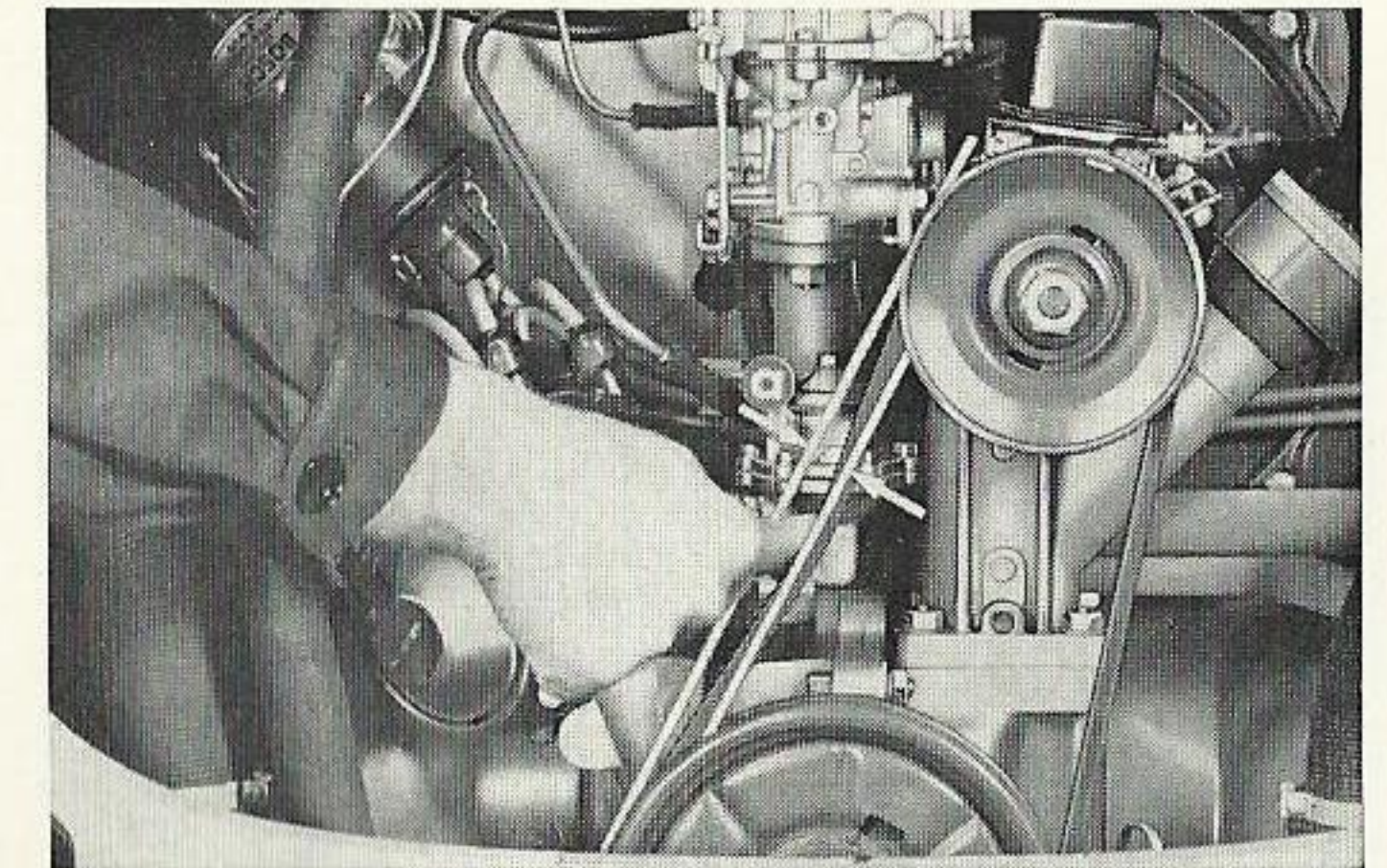


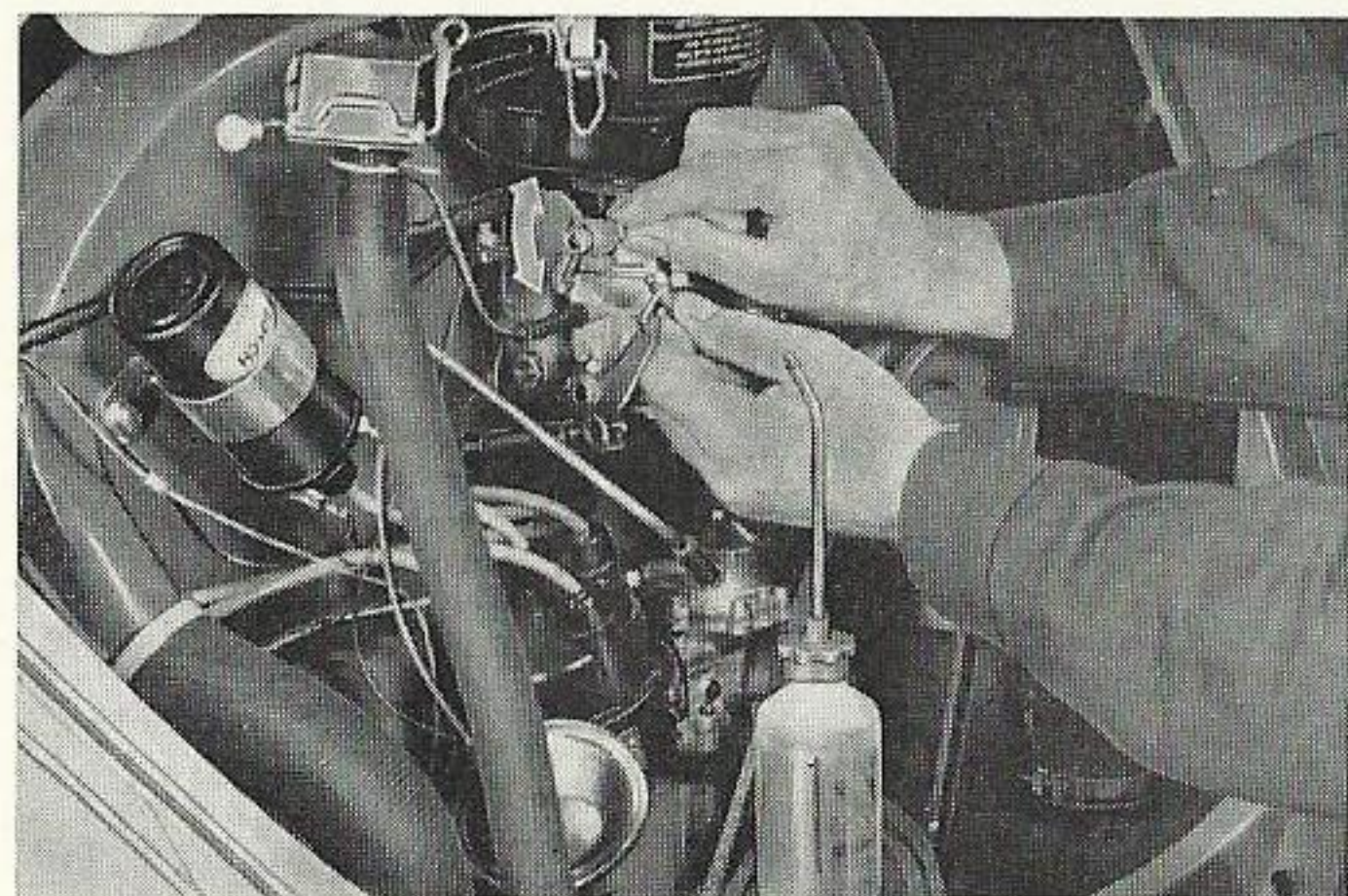
21/14 Wenn wir nun den Schwenkarm des Schwimmers bis zum Anschlag nach vorn drücken, haben wir ihn in die Lage gebracht, die er bei vollem Behälter einnehmen wird. Diese Stellung ist auf dem Bild mit 1/1 markiert. Jetzt muß der Zeiger des Instrumentes im Wageninnern ebenfalls im Bereich der 1/1-Marke — also auf „voll“ — stehen. Auf einen auf diese Weise justierten Kraftstoffmesser kann sich der Kunde später wirklich verlassen, da er jede Kraftstoffmenge mit ausreichender Genauigkeit anzeigen wird.

21/15 Wir fahren den Wagen nun auf den Arbeitsplatz und prüfen als erstes, ob genügend Schmieröl im Motor ist. Im Werk werden alle neuen Motoren bekanntlich seit längerer Zeit mit 2,5 Liter Öl befüllt. Am Meßstab muß sich der Ölspiegel also nahe der Maximum-Marke abzeichnen. Geringfügige Unterschiede sind ohne Bedeutung. Schmieröl nachzufüllen brauchen wir erst dann, wenn der Ölstand die Mitte zwischen den beiden Marken deutlich unterschreitet. Wir nehmen dann ein Marken-HD-Öl einer der Jahreszeit entsprechenden Viskosität oder ein Mehrbereichsöl. Ein zu geringer Öl-vorrat kann aber auch auf eine Undichtigkeit hindeuten. Wir müssen daher später bei angehobenem Wagen prüfen, ob sich Ölaustritt irgendwo am Motor bemerkbar macht.



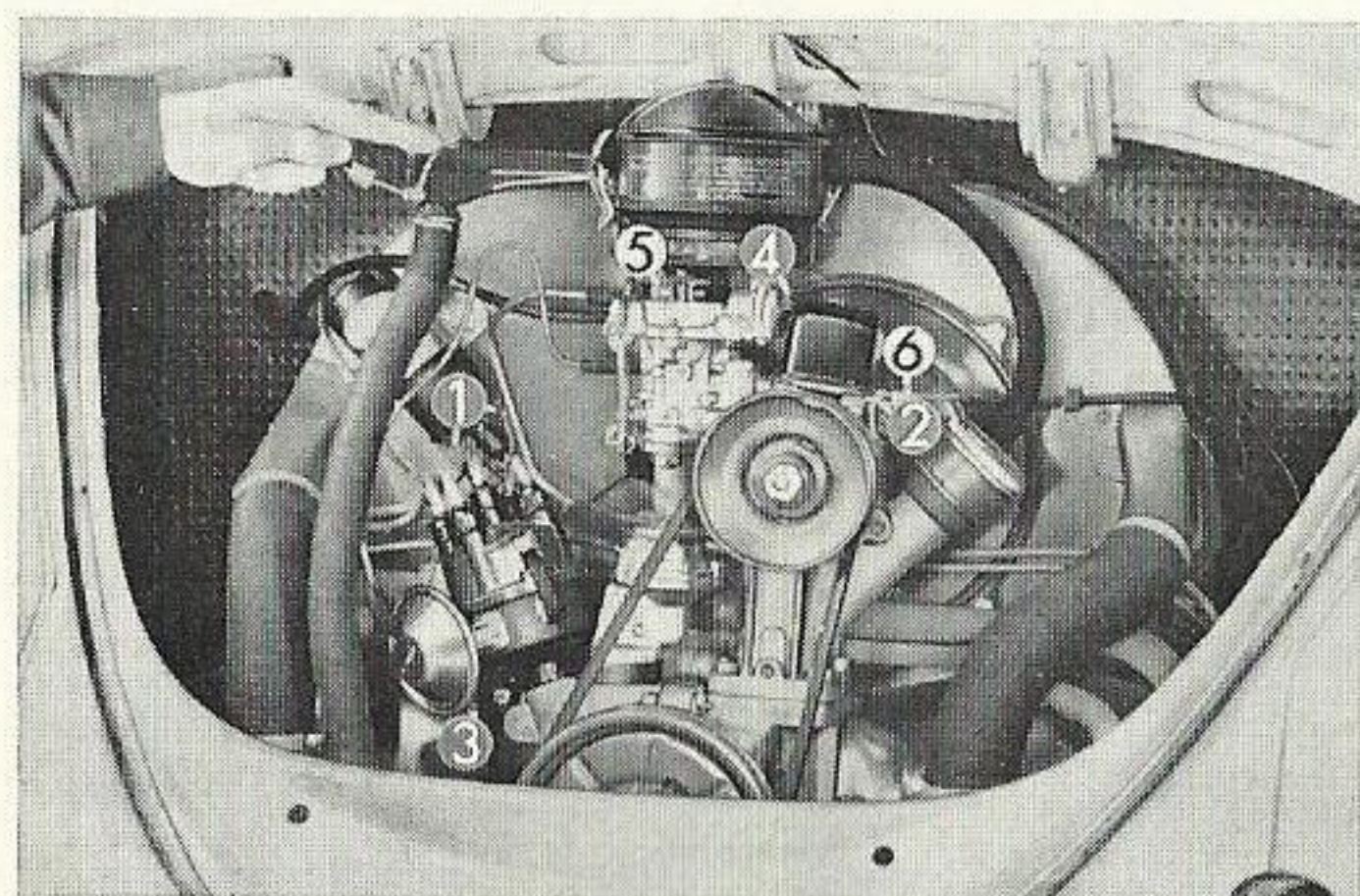
21/16 Ein Daumendruck genügt, um die Spannung des Keilriemens zu prüfen. Das Maß a beträgt 1,5 cm. Jeder weiß, daß sich seine Spannung durch Herausnehmen oder Zufügen von Abstandsscheiben an der Riemenscheibe der Lichtmaschine verändern läßt. Ist der Keilriemen beschädigt, müssen wir ihn natürlich auswechseln.



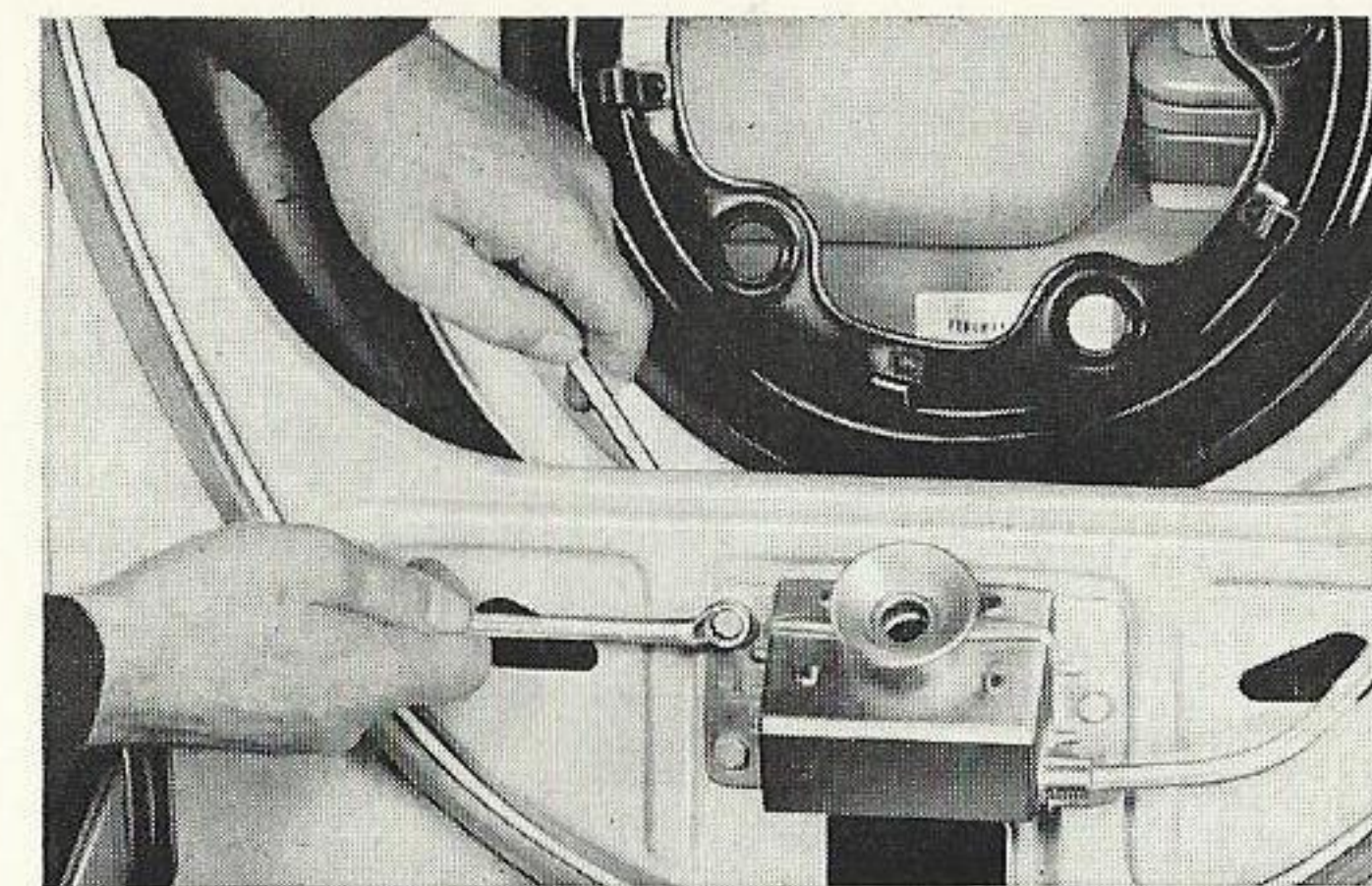


21/17 Sehr wichtig für leichtes Anspringen des Motors — besonders im Winter —, für gute Übergänge und einwandfreien Leerlauf bei kalter Maschine, nicht zuletzt aber auch für niedrigen Kraftstoffverbrauch, ist die Funktion der automatischen Kaltstarteinrichtung. Wir heben den Drosselklappenhebel ab und prüfen, ob die Stufenscheibe an der Starterklappenwelle leicht beweglich ist. Bei Schwergängigkeit schaffen wir Abhilfe, indem wir ein paar Tropfen Korrosionsschutzöl auf die Lagerung geben und danach die Stufenscheibe mehrmals hin- und herbewegen. Der Doppelpfeil deutet diese Bewegung an. Beim Aufsetzen des Hebels muß die Leerlaufeinstellschraube bei kaltem Motor — je nach der Außentemperatur — auf einer der oberen Rasten der Stufenscheibe stehen.

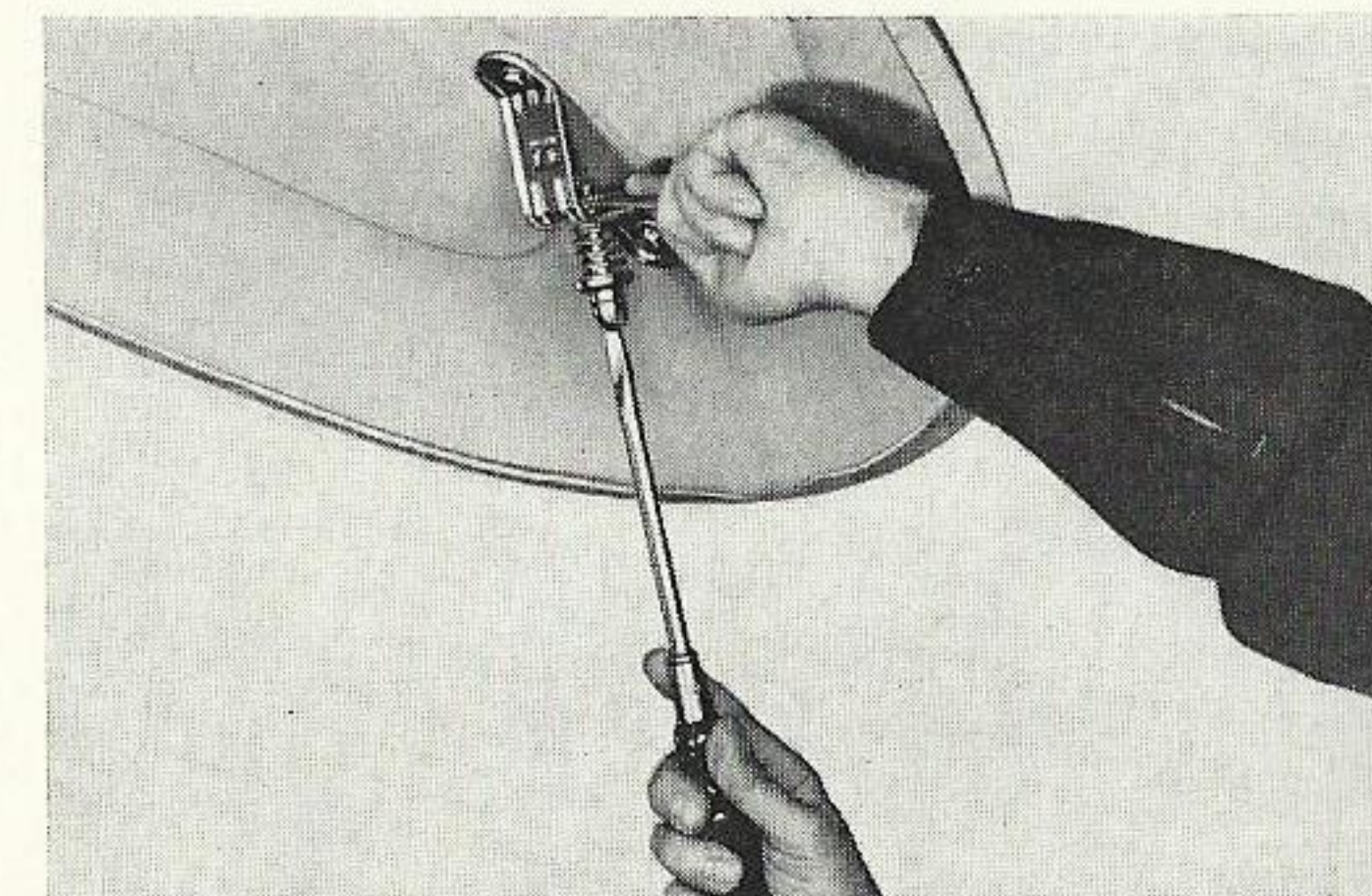
21/18 Es ist im Kundendienstheft zwar nicht ausdrücklich erwähnt, kostet aber kaum Zeit, wenn wir uns im Motorraum schnell noch etwas umsehen. So sollten wir uns zum Beispiel davon überzeugen, ob die hier mit den weißen Zahlen bezeichneten Kabelstecker fest auf ihren Klemmzungen sitzen. Am Motor haben wir solche Steckverbindungen bei 1 an der Zündspule, bei 2 an der Lichtmaschine, bei 3 am Öldruckschalter und schließlich bei 4 an der Keramikdose des Vergasers. Die beiden schwarzen Ziffern markieren zwei Schlitzschrauben, deren festen Sitz wir ebenfalls prüfen sollten. Nummer 5 bezeichnet die Klemmschraube des Luftfilters, die 6 steht über der Klemme B+ des Reglerschalters, über die der gesamte Strom für Zündung, Beleuchtung und Batterieladung geht. Die Hand des Monteurs bewegt die Warmluftklappe am Ansaugstutzen des Luftfilters, die leichtgängig und auf keinen Fall festgeklemmt sein darf.



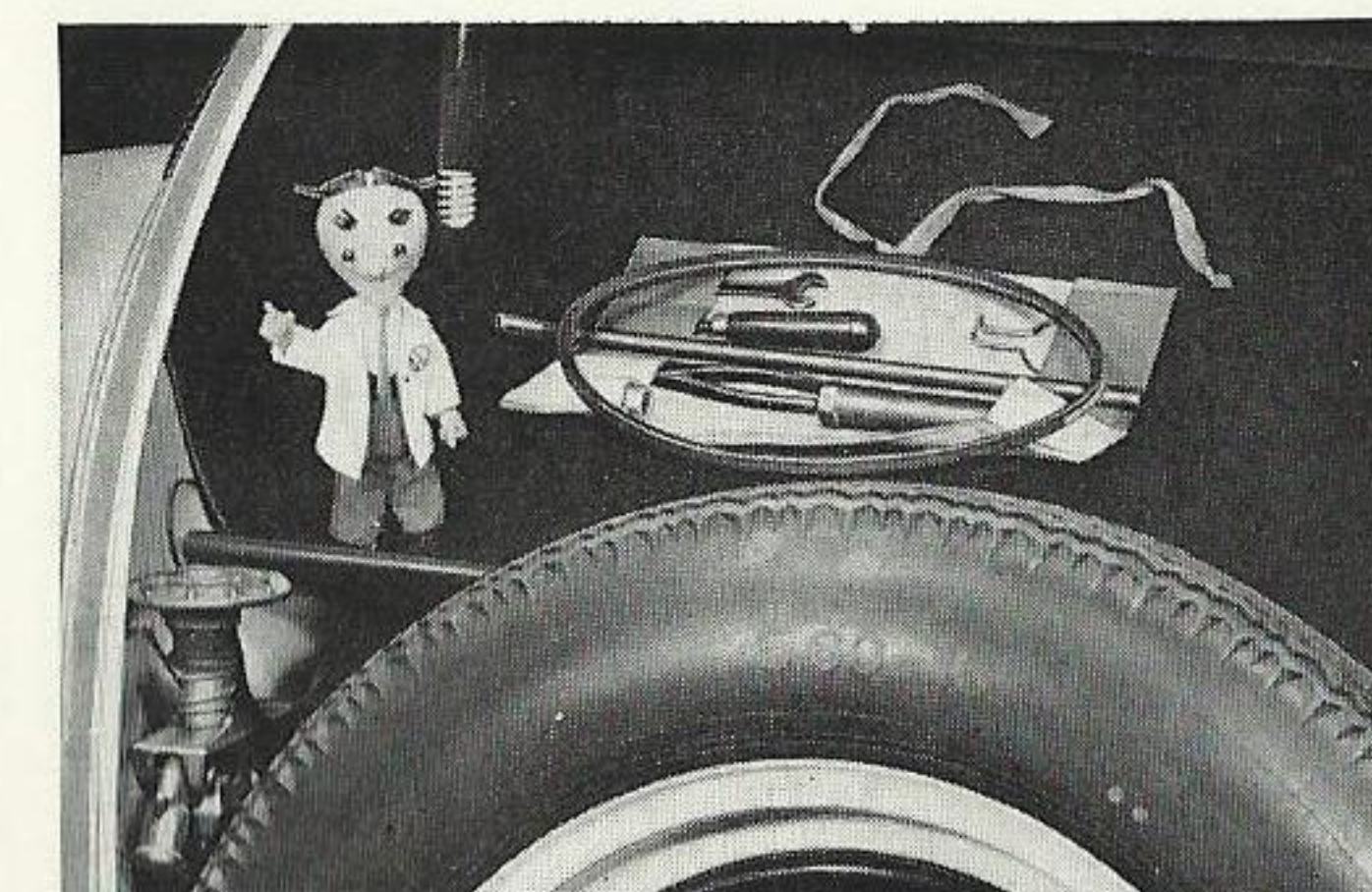
21/19 Der Zug für den vorderen Deckel muß sich ohne nennenswerten Kraftaufwand ziehen und der Deckel ohne zu haken öffnen lassen. Geht der Zug zu schwer, so kann er eines Tages abreißen. Ist der Deckel selbst gleichmäßig eingepaßt, so liegt es bei Schwergängigkeit meist am Sitz des Deckelschlusses. Wir können das Schloß dann nach Lockern der drei Befestigungsschrauben in den Langlöchern so verschieben, daß der Schloßzapfen genau mittig in den Schloßtrichter einfedert.

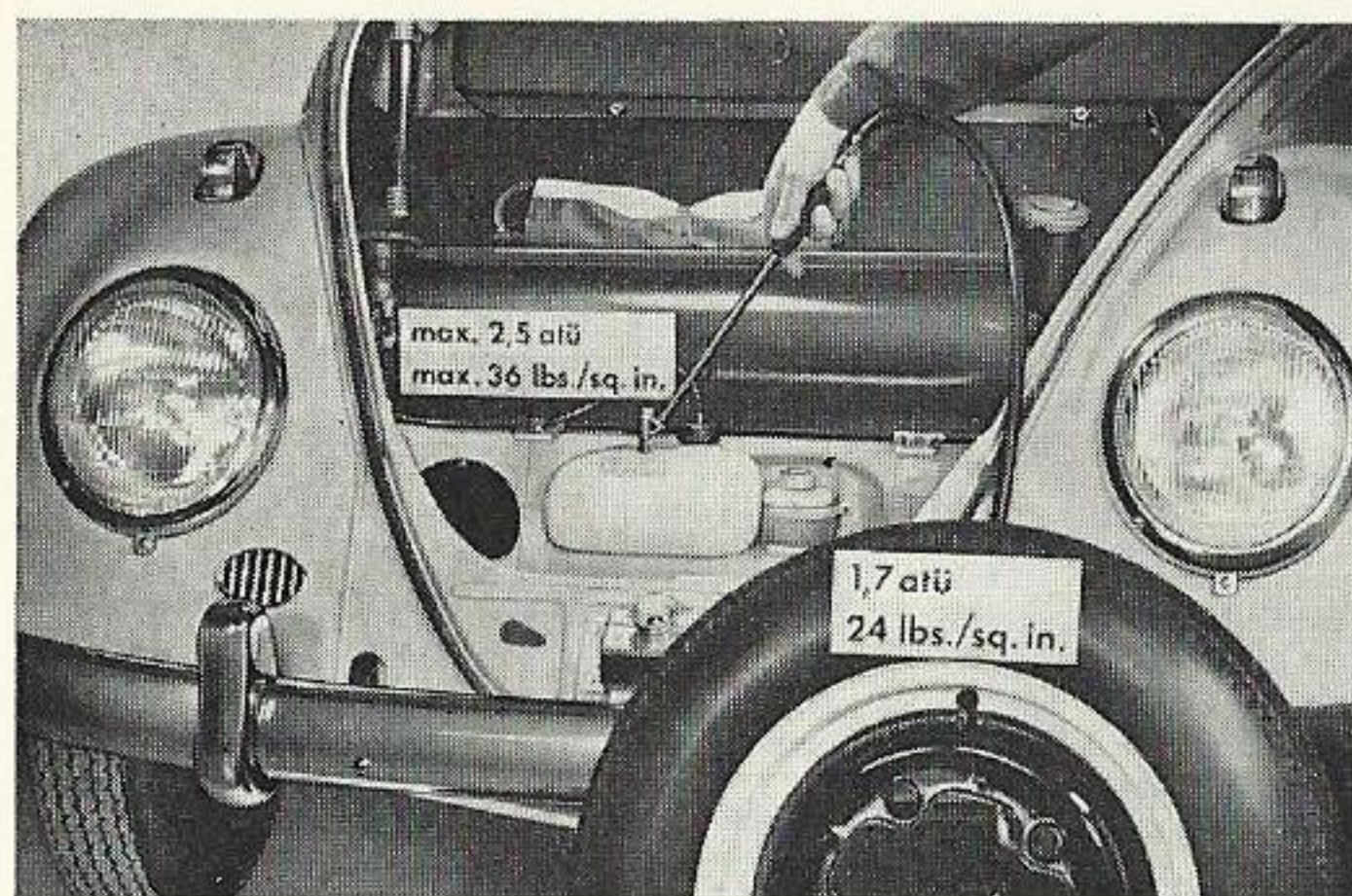


21/20 Auch dann, wenn der Schloßzapfen am Deckel einmal etwas kurz eingestellt ist, wird sich der Deckelzug schwer ziehen lassen. Der Deckel läßt sich dann auch nur mit großem Nachdruck schließen — ein Mangel, über den sich der Kunde später ständig ärgern wird. Wir können den Fehler leicht beheben, indem wir nach Lösen der Kontermutter den Schloßzapfen mit dem Schraubenzieher etwas herausdrehen.

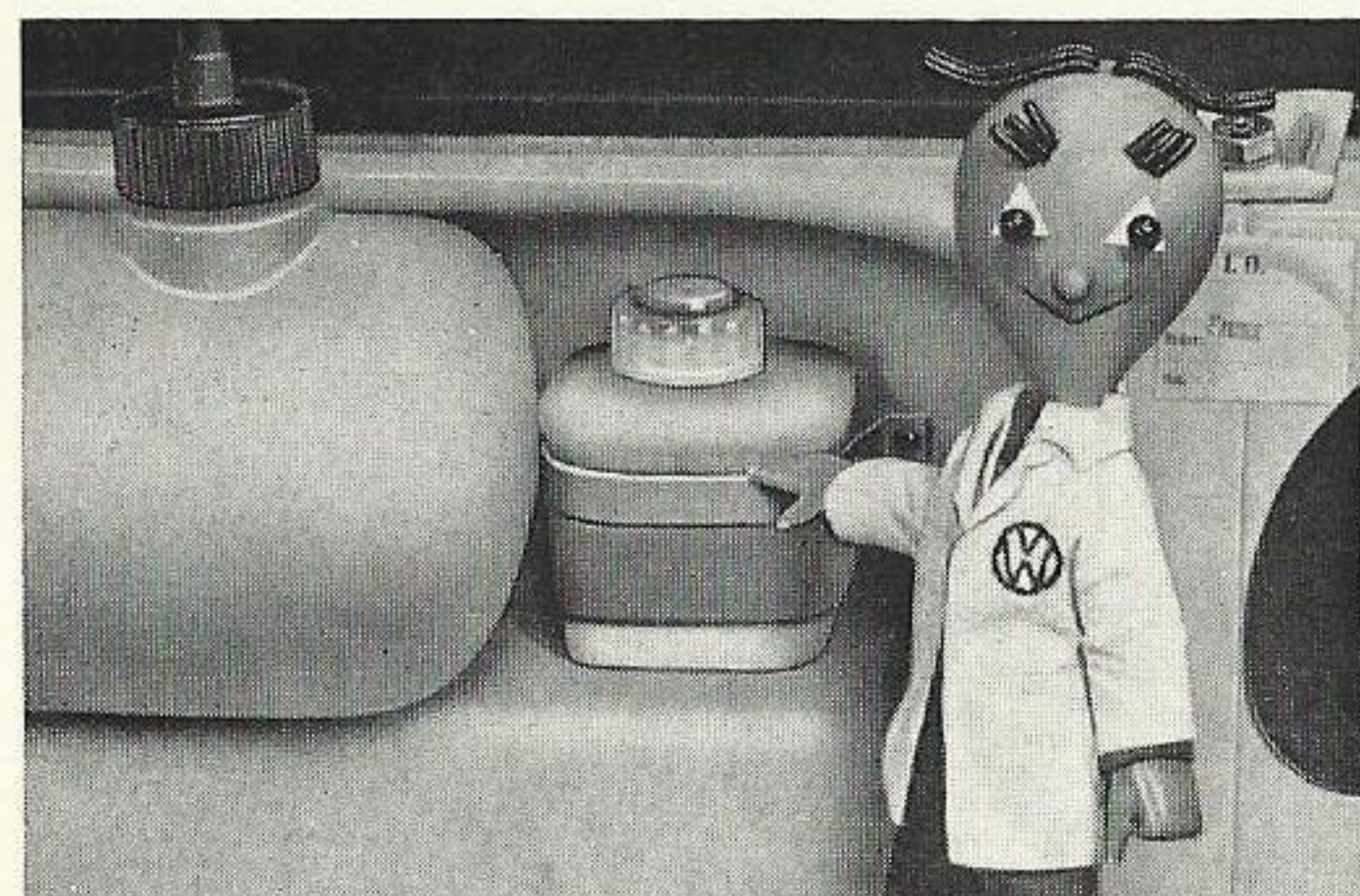


21/21 Im Raum unter dem vorderen Deckel machen wir zunächst Bestandsaufnahme. An Zubehör müssen das Reserve- rad, der Wagenheber, die Werkzeugtasche und der Ersatzkeilriemen vorhanden sein. Kontrollieren Sie bitte genau, ob das Werkzeug vollständig ist. Gerade beim Werkzeug behauptet man später gern, daß dieser oder jener Schlüssel gefehlt hätte.

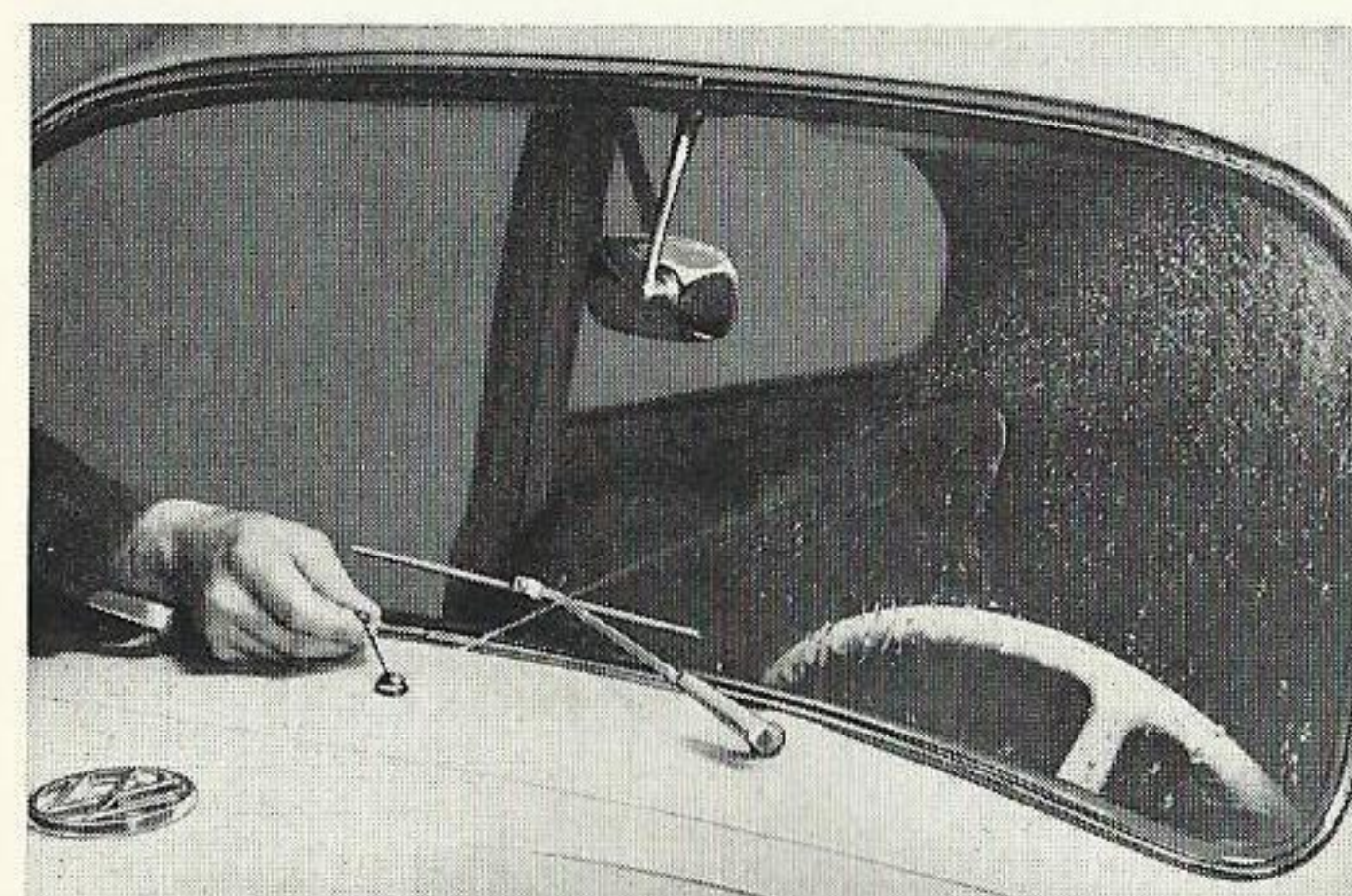




21/22 Den Behälter der Scheibenwaschanlage füllen wir bis zum Rand mit sauberem Leitungswasser und geben 2,5 atü Luftdruck hinein. Achten Sie bitte darauf, daß der Verschuß, das Einsatzventil und der Ventilstutzen an der Verschraubung dicht sind. Manche Betriebe verwenden in der kalten Jahreszeit gleich eine Mischung mit Spiritus, damit die Anlage nicht einfriert. Anschließend werden wir den Luftdruck im Reservereifen richtig stellen, der wenigstens 1,7 atü oder auch etwas darüber betragen soll.

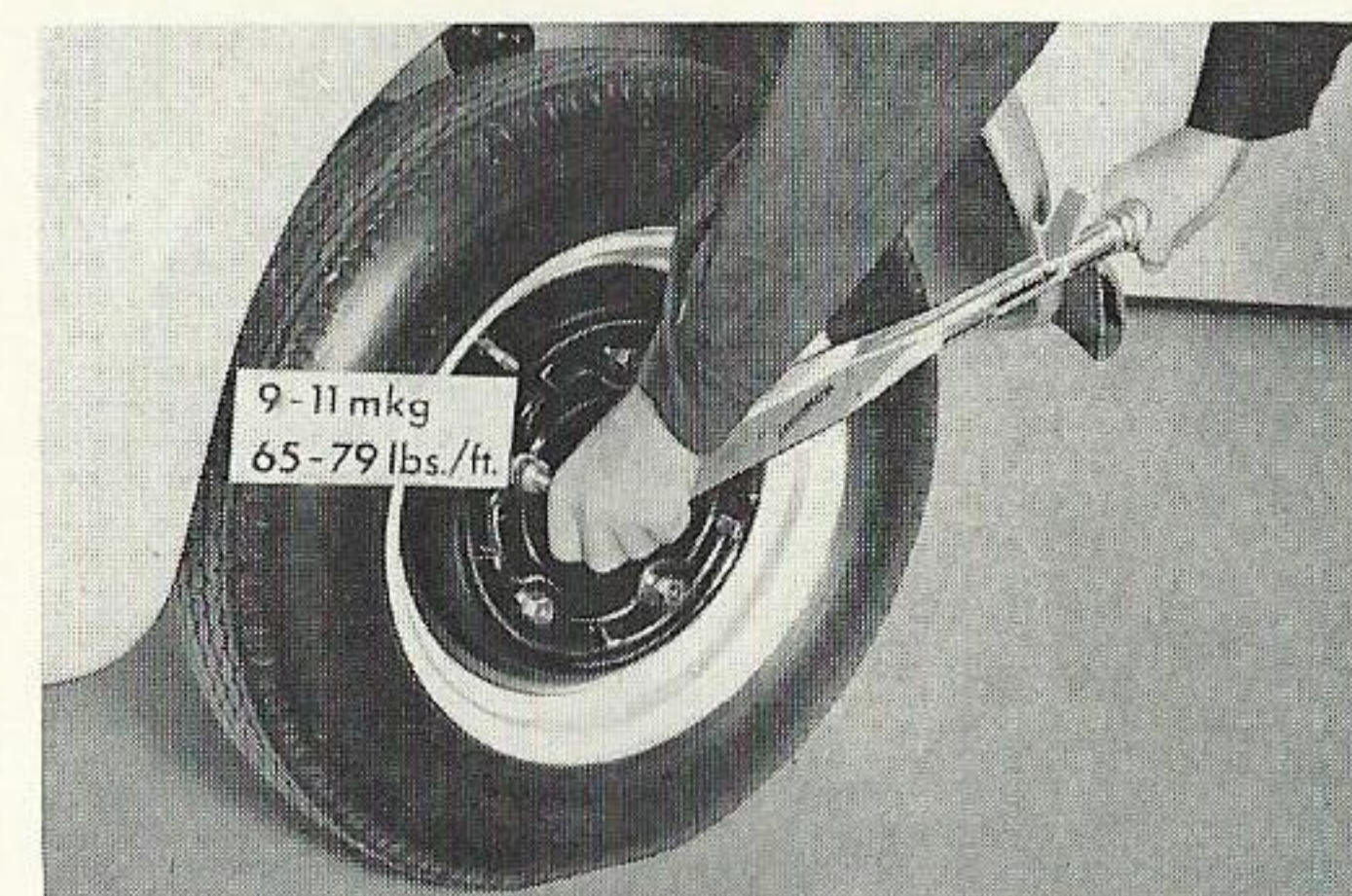


21/23 Der Ausgleichbehälter der hydraulischen Bremse wird im Werk etwa bis zum oberen Rand des Haltebandes gefüllt. Dreiviertelvoll — mehr ist nicht nötig. Ist einmal zu wenig Bremsflüssigkeit im Behälter, so ist es ähnlich wie beim Motoröl: Wir werden zwar mit der blauen Original-VW-Bremsflüssigkeit auffüllen, müssen aber später bei angehobenem Wagen unbedingt prüfen, ob das Leitungssystem unter dem Druck des Bremsfußhebels wirklich dicht ist.

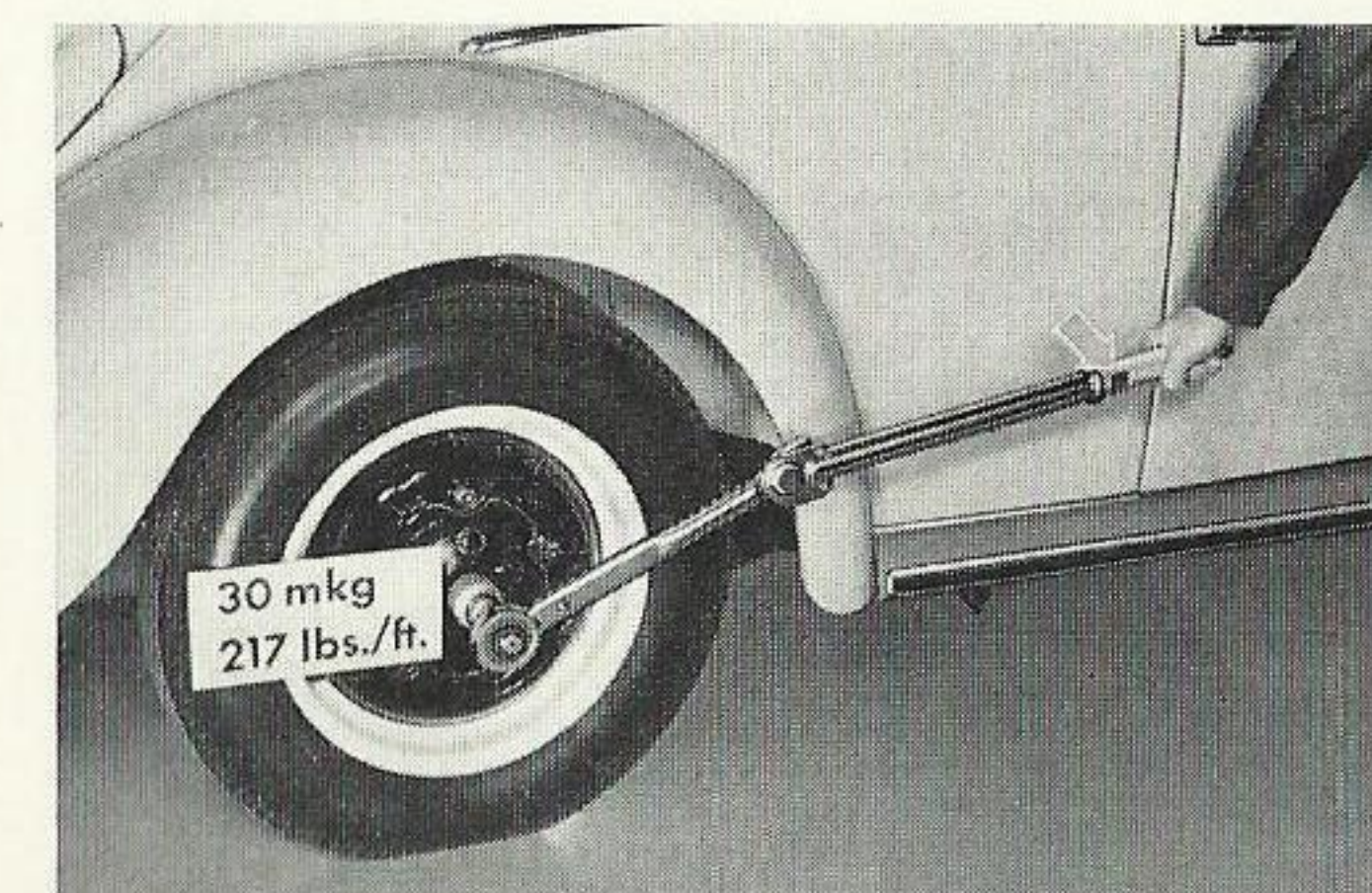


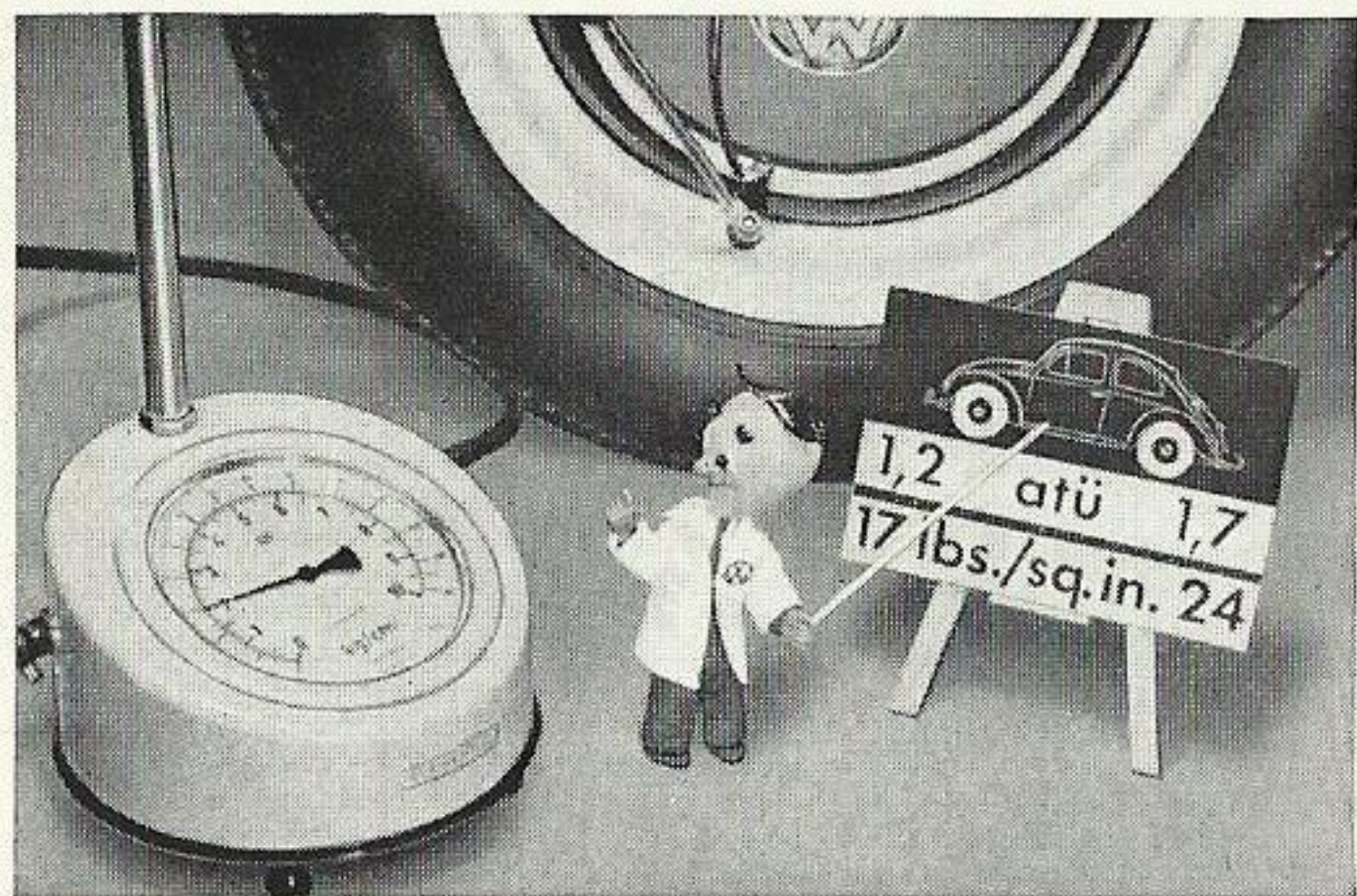
21/24 Da bei schneller Fahrt der Staudruck vor der Windschutzscheibe den Spritzstrahl der Scheibenwaschanlage stets nach oben ablenkt, darf man die Düsen nicht zu hoch einstellen. Mit einer Nadel richten wir sie daher so ein, daß jeder Strahl etwa in Höhe der Scheibenwischerwellen auf die Mitte der Scheibe auftrifft. Bei dieser Gelegenheit prüfen wir auch, ob die Scheibenwischerarme richtig eingestellt sind, also das ganze Wischfeld bestreichen und nach dem Ausschalten automatisch in Parkstellung stehen bleiben.

21/25 Genau wie nach einem Radwechsel die Radschrauben nach einer gewissen Zeit nochmals nachgezogen werden sollen, da sie sich unter Umständen dann etwas gesetzt haben, müssen die Radschrauben beim neuen Wagen aus Sicherheitsgründen jetzt noch einmal auf festen Sitz geprüft werden. Natürlich wäre es grundverkehrt, die Schrauben nun derart anzuknallen, daß der Kunde sie später mit dem Bordwerkzeug nicht wieder losbekommt. Wir benutzen daher einen Drehmomentschlüssel und merken uns, daß das Anzugsmoment 9—11 mkg betragen soll.

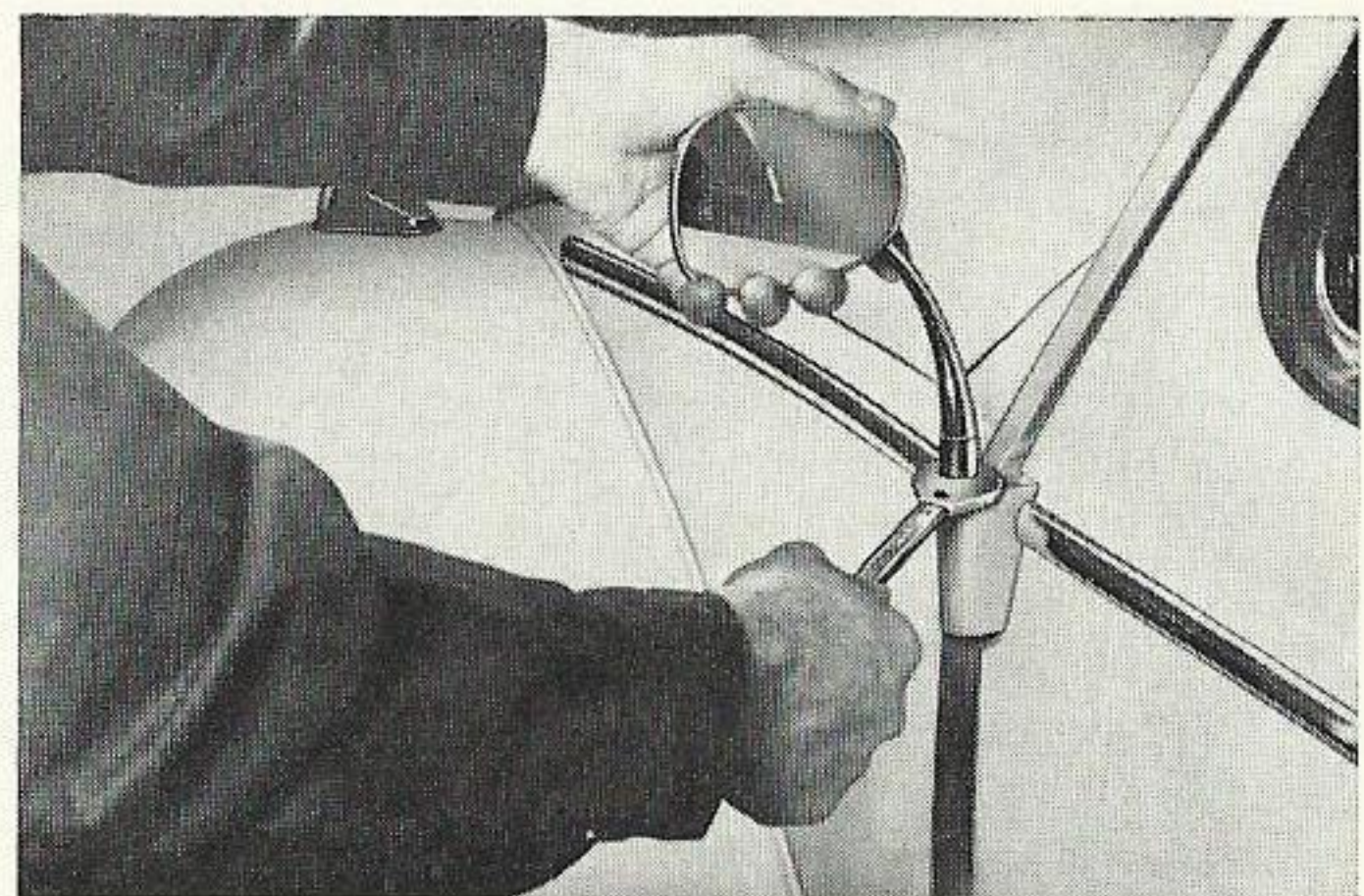


21/26 Auch die verschiedenen Einzelteile der Hinterradlagerung können sich nach dem Zusammenbau noch etwas setzen. Bevor wir den Wagen dem Kunden übergeben, müssen wir daher die Hinterachsmuttern noch einmal auf festen Sitz prüfen. Wir entfernen den Splint und kontrollieren mit dem Drehmomentschlüssel, ob das vorgeschriebene Anzugsmoment von 30 mkg vorhanden ist. Dreht sich die Kronenmutter dabei weiter, ohne daß sich Schlitz und Splintloch überdecken, so müssen wir das Drehmoment so weit erhöhen, bis sich der neue Splint ohne Zwang einstecken läßt. Niemals also zurückdrehen — der feste Sitz der Brems trommel wäre in Frage gestellt. Für den häufigen Einsatz bei der Übergabe-Durchsicht — vor allem bei Betrieben mit großem Wagendurchgang — ist der hier gezeigte Drehmomentschlüssel, der für 30 bis 40 mkg konstruiert ist, besonders geeignet, da er nicht überlastet werden kann.



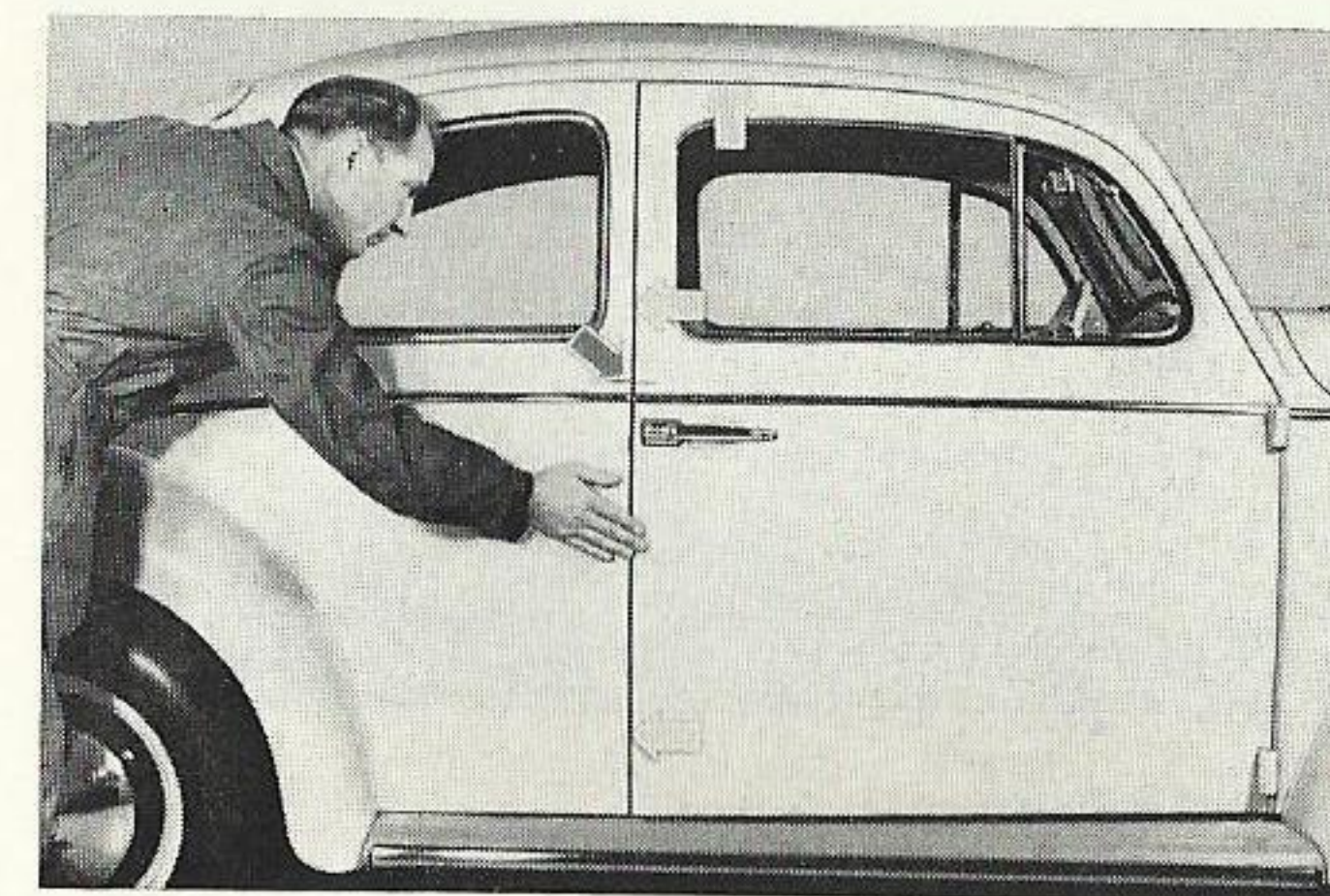


21/27 Im Werk werden die schlauchlosen Reifen mit etwa 2 atü Luftdruck gefüllt. Einmal erreicht man dadurch beim neuen Reifen eine einwandfreie Dichtigkeit zwischen Wulst und Felgenhorn, zum anderen wird die Bereifung während des oft recht langen Bahn- oder Schiffs-transportes durch den höheren Innendruck geschont. Bei der Übergabe-Durchsicht müssen wir den Luftdruck der Reifen nun auf den vorgeschriebenen Betriebsdruck verringern. Es ist immer richtig, die für volle Belastung und schnelle Autobahnfahrt vorgesehenen Luftdruckwerte von 1,2 atü vorn und 1,7 atü hinten einzustellen.



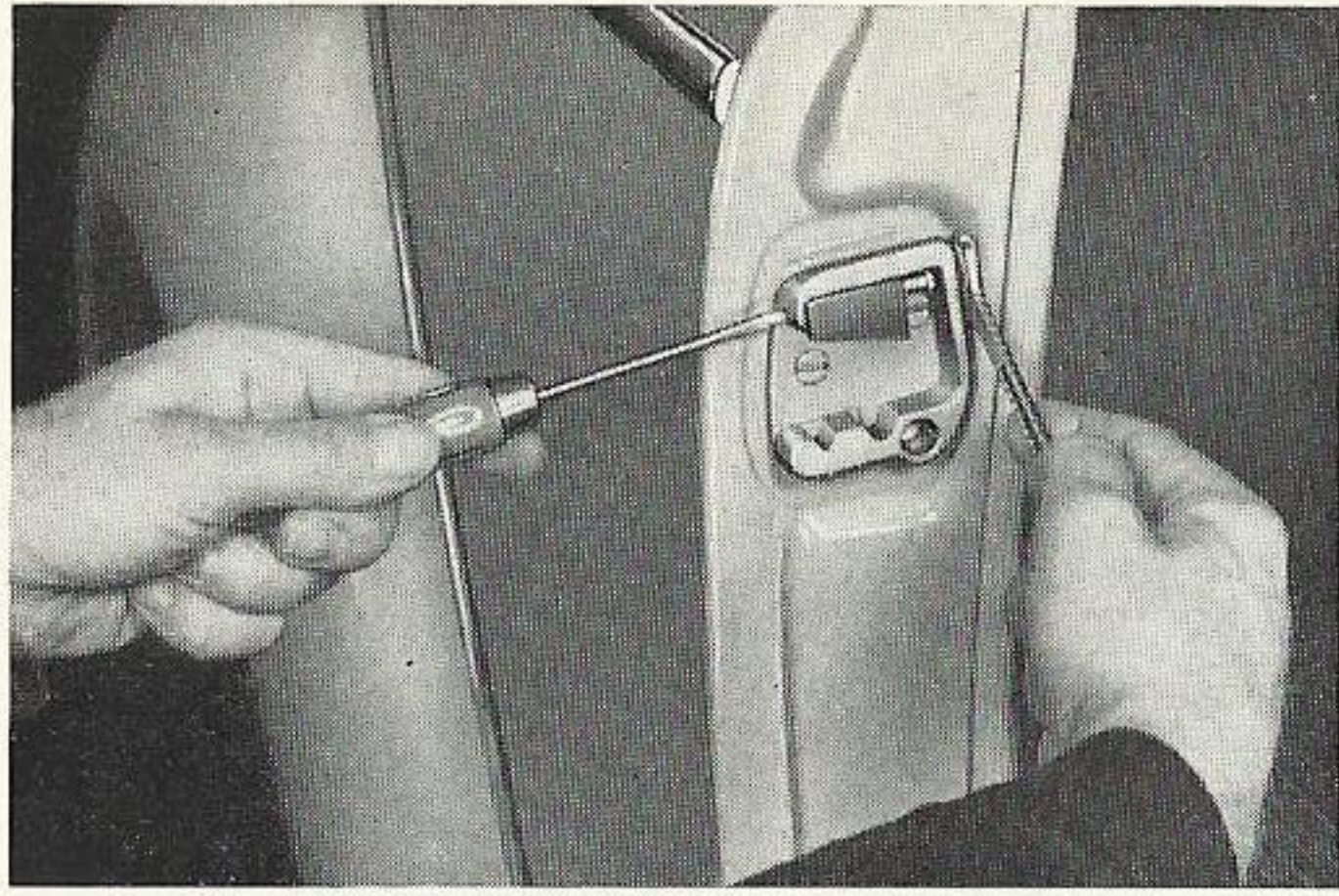
21/28 Zum Werkzeug für die Übergabe-Durchsicht gehört ein 16-mm-Maulschlüssel. Wir brauchen ihn zur Montage des Außenspiegels. Nehmen Sie also keinen 17er, es entstehen damit fast immer Chromschäden an den Kanten der Überwurfmutter. Wir stecken den Zapfen des Spiegelarmes bis zum Anschlag in den Scharnierstift und ziehen den Arm im Winkel von 90 Grad zur Wagenlängsachse mit der Überwurfmutter handfest an.

21/29 Die Güte eines Automobils und seiner Aufbaukonstruktion erkennt man nicht zuletzt am Paßsitz der Türen und der Leichtgängigkeit des Türschlosses. Auch in dieser Beziehung wird unser Wagen mit Recht als Vorbild genannt. Bei der Übergabe-Durchsicht ist es unsere Aufgabe zu prüfen, ob jeder Wagen dieses Lob verdient. Die über den Türspalt gelegte Hand stellt fest, ob Tür und Seitenteil miteinander der Seite nach fluchten. Die drei weißen Pfeile zeigen auf den Türspalt, der überall annähernd gleichmäßig groß sein soll. Der dunkle Pfeil zeigt auf die sogenannte Gürtellinie, deren Verlauf beim Übergang vom Seitenteil zur Tür keine Abweichung in der Höhe aufweisen darf. Unterschiedliche Spaltbreite läßt sich durch Richten der Tür von Hand, gegebenenfalls auch durch Versetzen der Türscharniere ausgleichen. Fluchtfehler werden wir durch Versetzen der Schließplatte an der Schloßsäule korrigieren. Den Fachmann bei der Übergabe-Durchsicht erkennt man daran, daß er sich auch mit diesen Arbeiten auskennt.

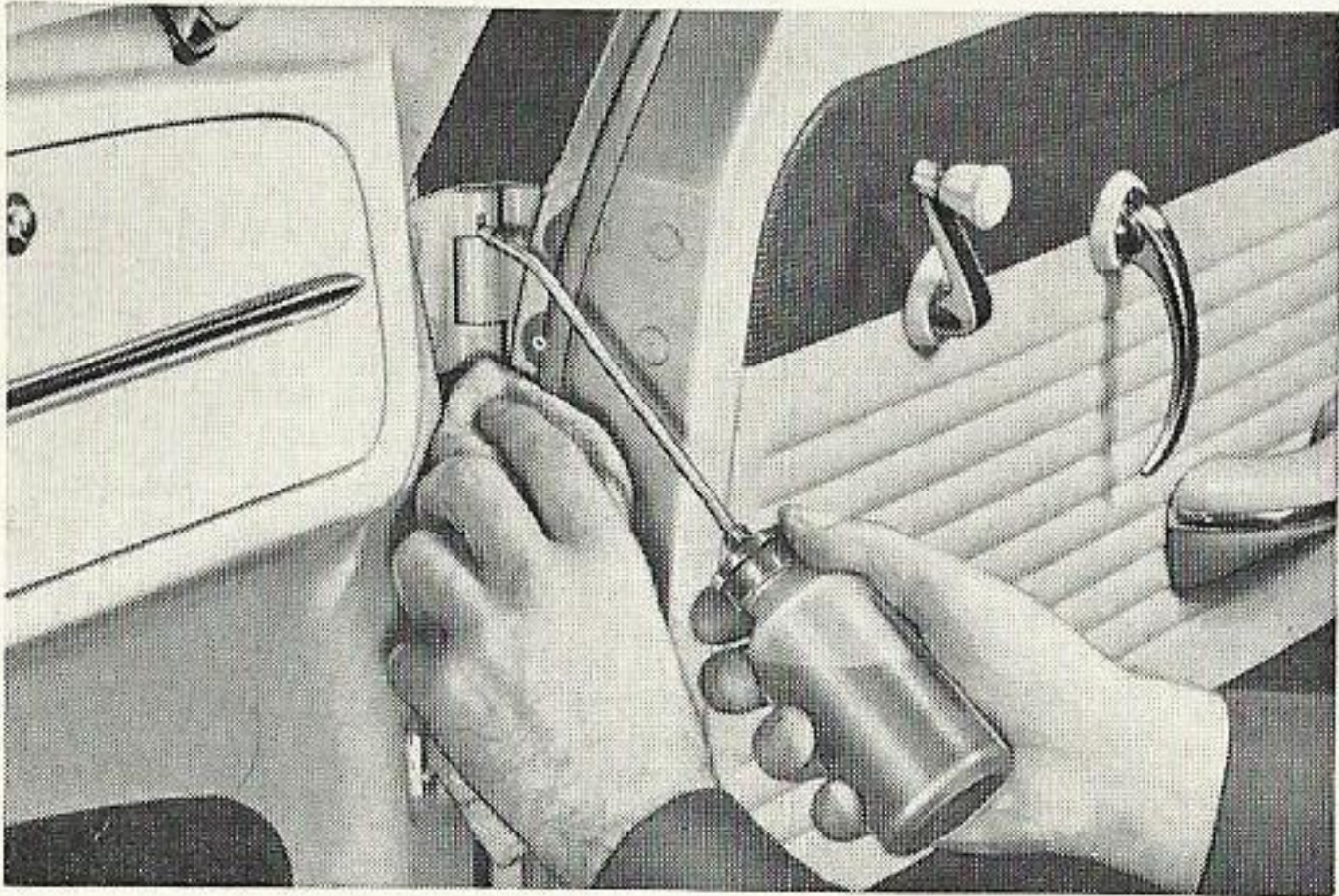


21/30 Nachdem wir uns vom festen Sitz der drei Befestigungsschrauben der Schließplatte überzeugt haben, prüfen wir nun durch mehrmaliges Öffnen und Schließen der Tür, ob der Schließdruck stimmt. Die Tür darf im Schloß nicht klappern, der Schließdruck soll aber auch nicht zu groß sein, so daß die Tür das Bestreben hat, beim Zuschlagen wieder zurückzuspringen.

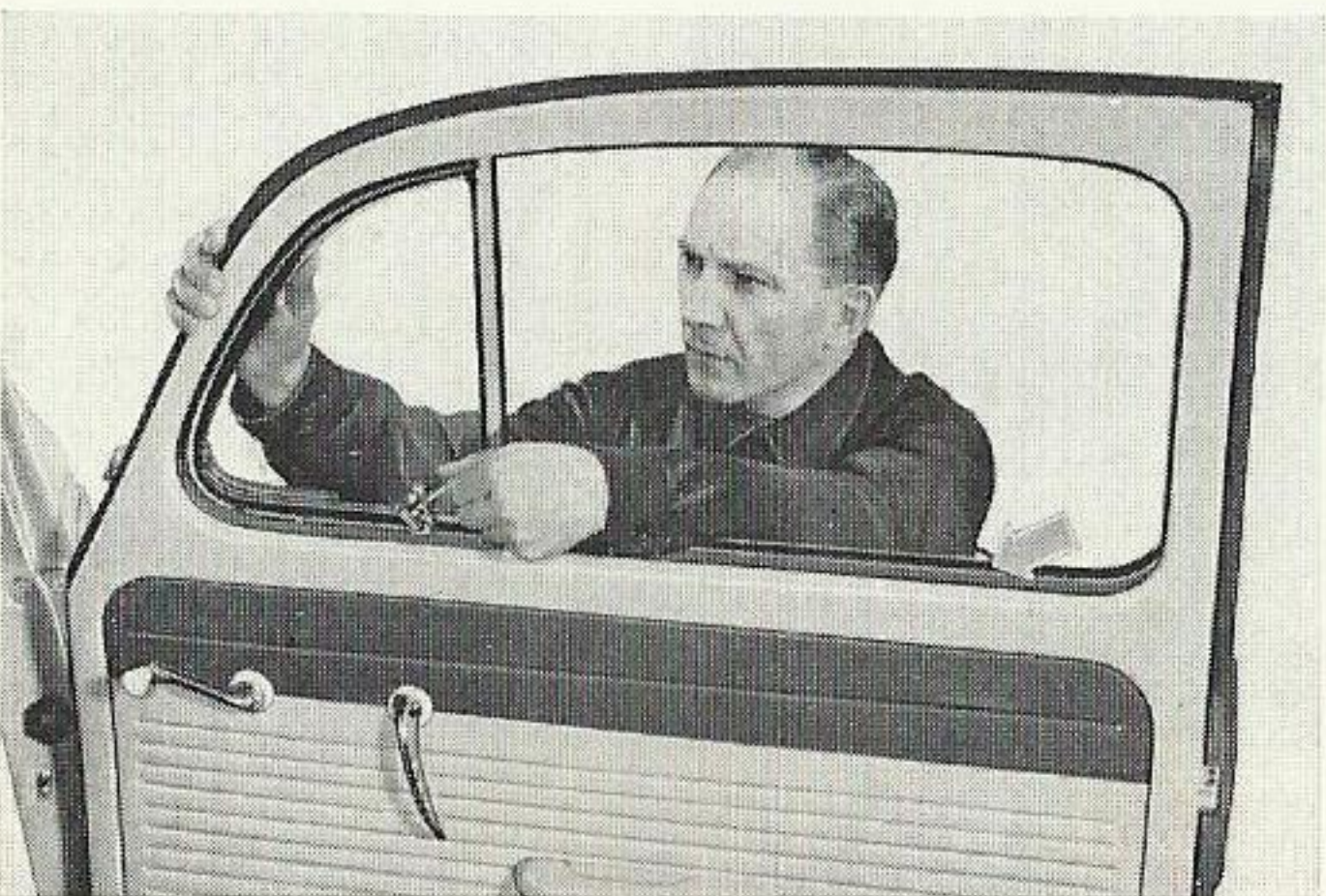




21/31 Eingestellt wird der Schließdruck, wie wir wissen, am Schiebekeil. Nach Lösen der Kontermutter — an dieser ist der Gabelschlüssel angesetzt — dreht man die Stellschraube mit dem Schraubenzieher links herum bei zu loser Tür und rechts herum bei klemmender Tür. In den meisten Fällen genügt schon eine viertel bis halbe Umdrehung. Halten Sie die Stellschraube beim Anziehen der Kontermutter mit dem Schraubenzieher fest, damit sich die Einstellung des Keiles dabei nicht wieder verändert.

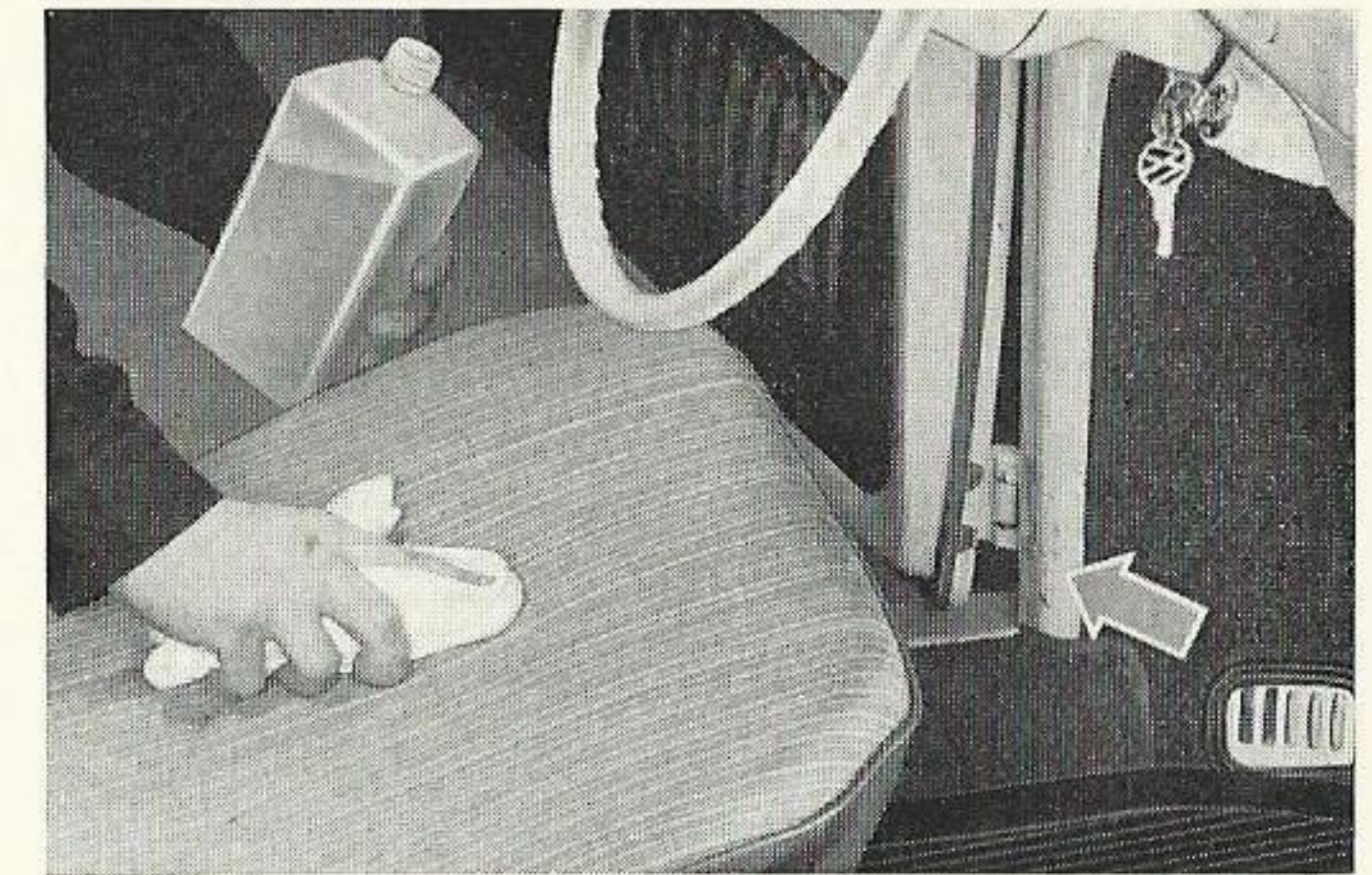


21/32 Um Schäden durch herabtropfendes Öl zu vermeiden, werden die Türscharniere bekanntlich im Werk nicht mehr besonders geölt. Sie müssen das jetzt nachholen. Nehmen Sie dazu am besten ein dünnflüssiges, graphitiertes Kriechöl, das leicht zwischen Türangel und Scharnierstift eindringt, und wischen Sie überschüssiges Öl sorgsam wieder ab.

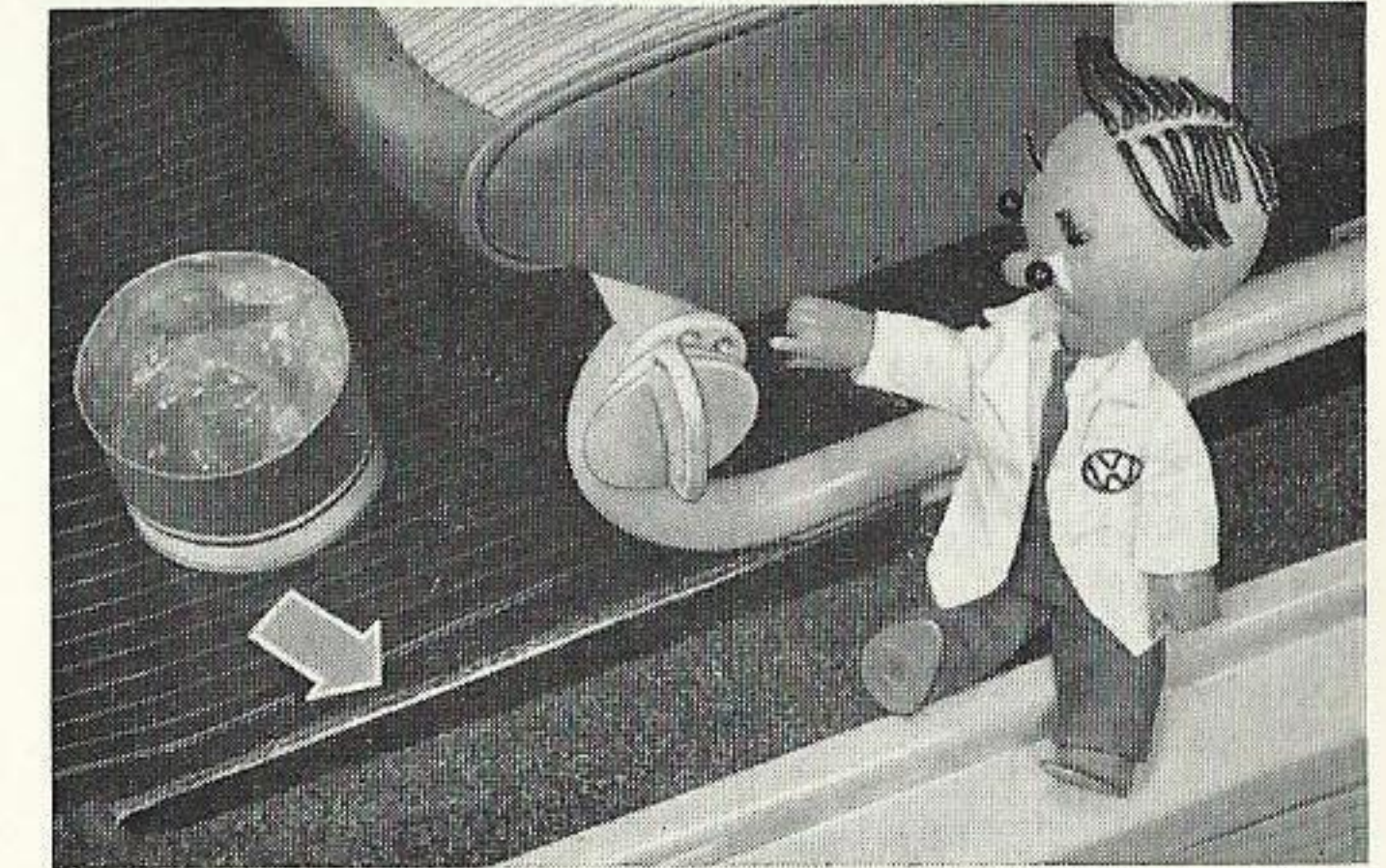


21/33 Auch die Fenster der Türen stehen auf unserem Prüfprogramm. Die Kurbelfenster sollen sich, ohne zu klemmen oder zu haken, herauf- und herunterdrehen lassen. Sie müssen geöffnet ganz in die Tür versenkbar sein. Der auf den Türschacht gerichtete Pfeil macht darauf aufmerksam. Die Drehfenster sollen nicht zu schwer, aber auch nicht zu leicht gehen. Geschlossen müssen sie allseitig fest an den Gummiprofilen anliegen. Der Sperrknopf am Vorreiber muß sich ohne Hemmung eindrücken lassen, er soll beim Schließen sofort hervorspringen. Zu große Schwergängigkeit des Vorreibers läßt sich fast immer durch leichtes Nachdrücken des Haltewinkels beheben.

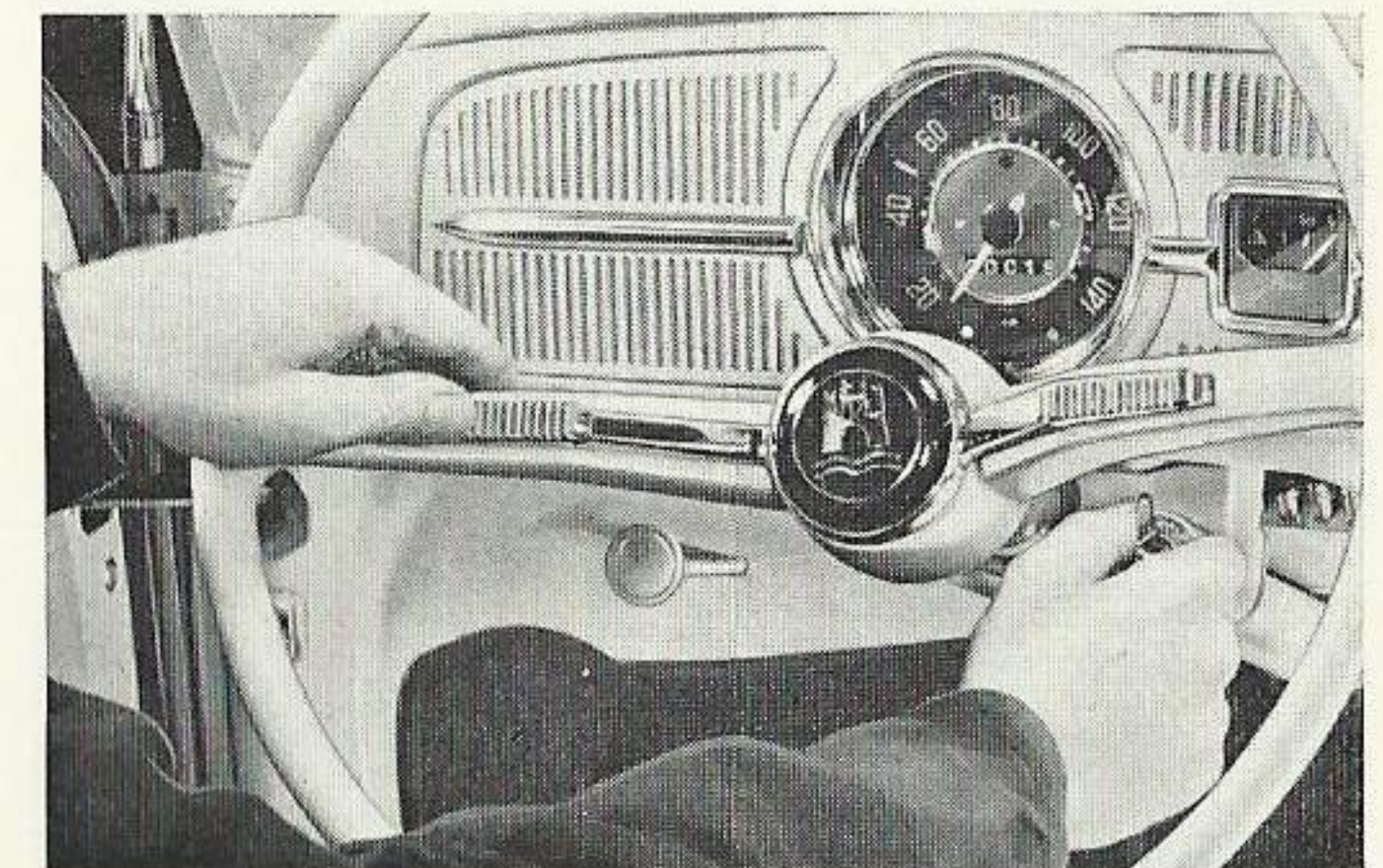
21/34 Bevor der Wagen im Werk die Montagehalle verläßt, geht er zum Schluß über das sogenannte Putzerband. Dort sorgen viele fleißige Frauenhände dafür, daß auch im Innenraum alle Spuren der vorausgegangenen Montagearbeiten beseitigt werden. Trotzdem werden wir jetzt noch einmal mit wachsamem Auge jeden Winkel im Wageninnern prüfen und — wenn einmal nötig — auch den kleinsten Fleck oder Klebstoffrest, der noch übersehen wurde, sorgfältig entfernen. Achten Sie auch darauf, daß keine aufgegangene Polsternaht übersehen wird, und kontrollieren Sie, ob die Tür- und Seitenverkleidungen fest in den Aufnahmen sitzen und am Aufbau überall gut anliegen.

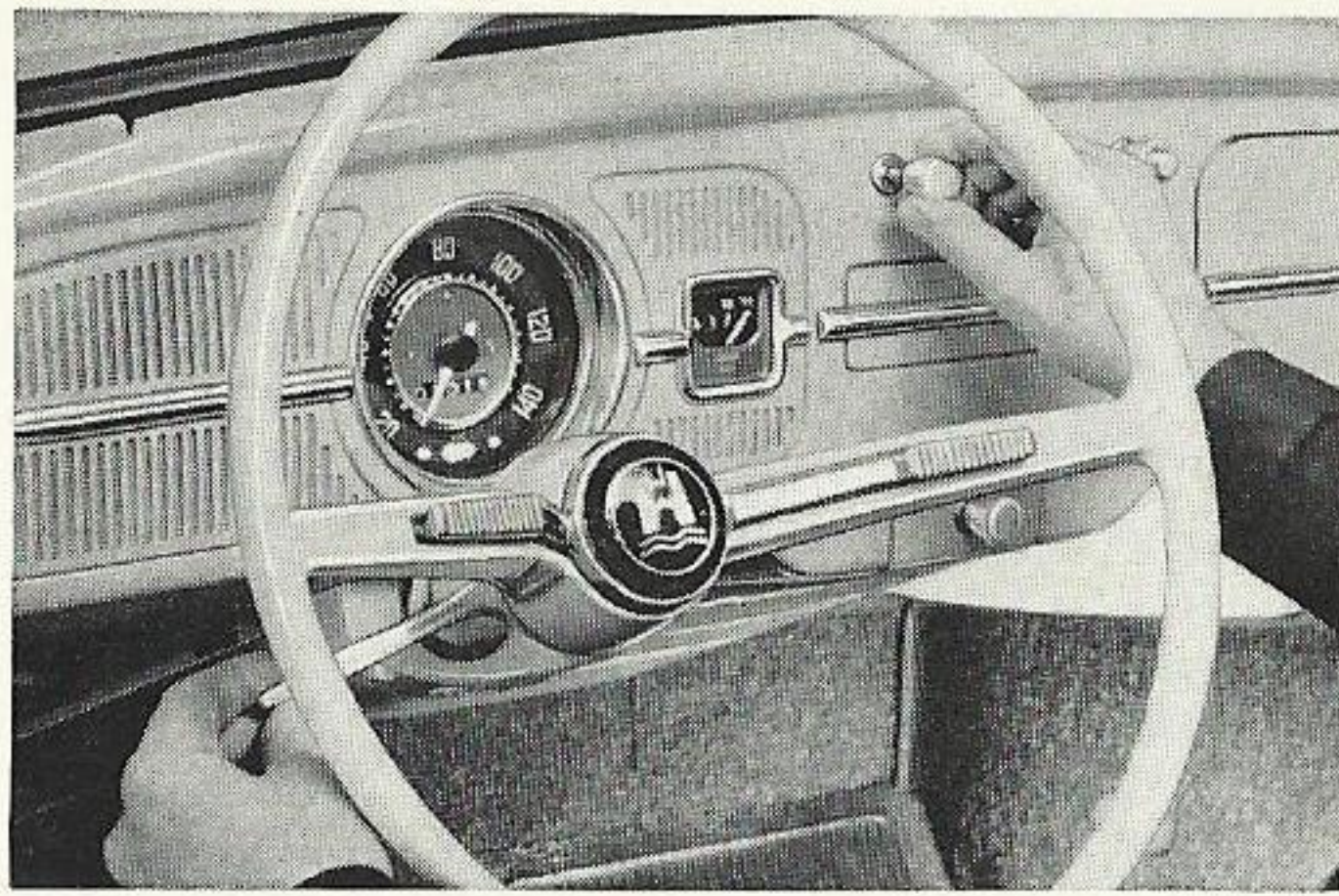


21/35 Nun prüfen wir die Verstellbarkeit der Vordersitze. Beide Sitze müssen sich ohne Kraftaufwand über den gesamten Verstellbereich leicht verschieben lassen. Gleiten die Sitze nicht einwandfrei in ihren Schienen, so kann das mit ein wenig Fett meist sofort behoben werden. Wir probieren auch die dreifache Lehnenverstellung. Unser kleiner KD-Berater zeigt auf die Anlagefläche des Verstellnockens am Führungsrohr. Wenn sich hier ein Hauch Fett befindet, so kommt das der leichten Verstellbarkeit zugute.

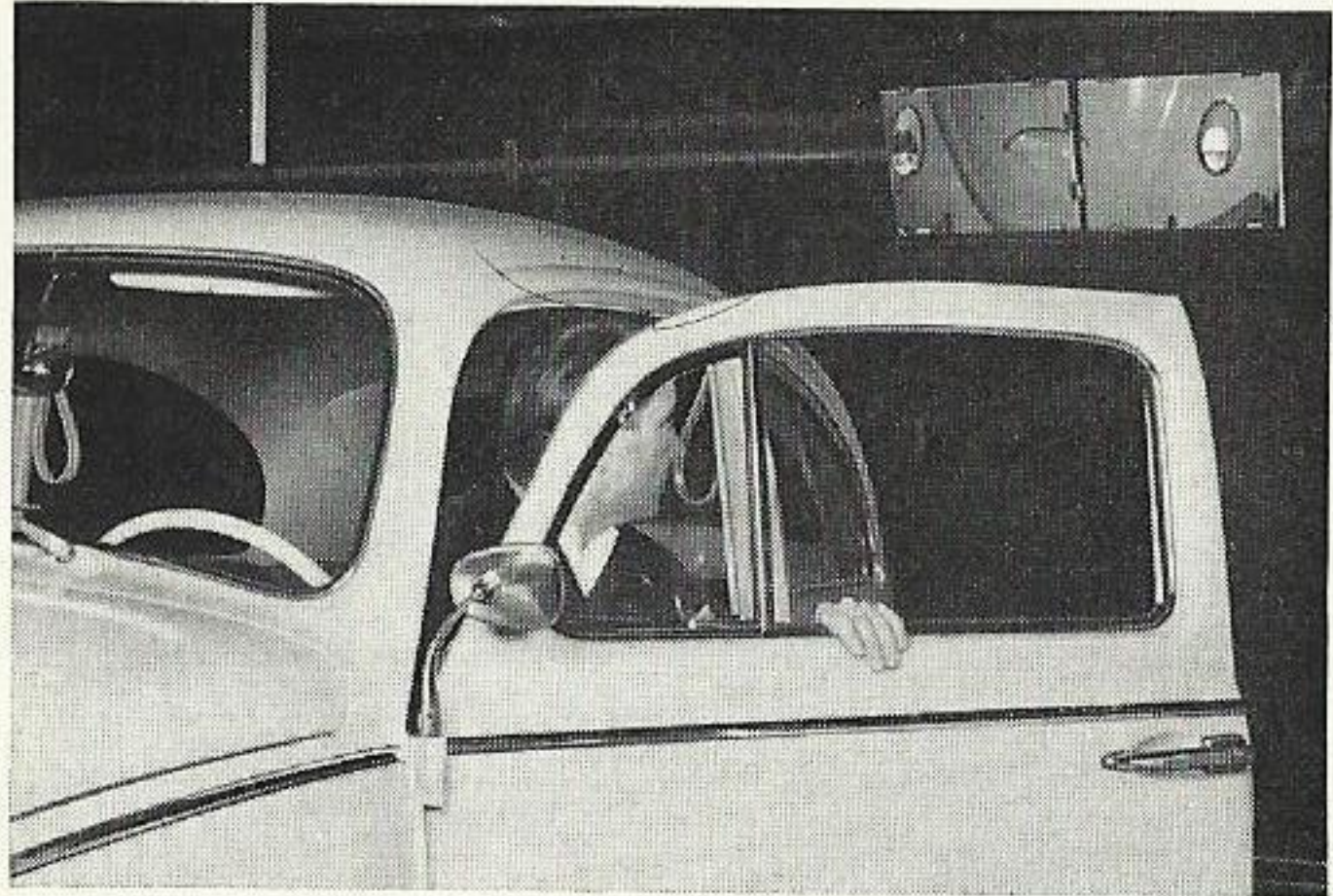


21/36 Hinter dem Lenkrad sitzend, schalten wir die Zündung ein: Die rote Ladekontrolle und die grüne Öldruckanzeige im Geschwindigkeitsmesser müssen aufleuchten. Ganz kurz starten wir den Motor: Beide Kontrolllampen sollen erlöschen und damit anzeigen, daß die Lichtmaschine Spannung abgibt und die Ölpumpe Schmieröl fördert. Ein Tip auf die Signaltaste — das elektrische Horn ist in Ordnung. Anschließend vergewissern wir uns, daß sich die Lenkung in der Schlüsselstellung „Halt“ bei abgezogenem Schlüssel blockieren und bei leichtem Zug am Lenkrad — zur Entlastung des Sperrbolzens — wieder entriegeln läßt.

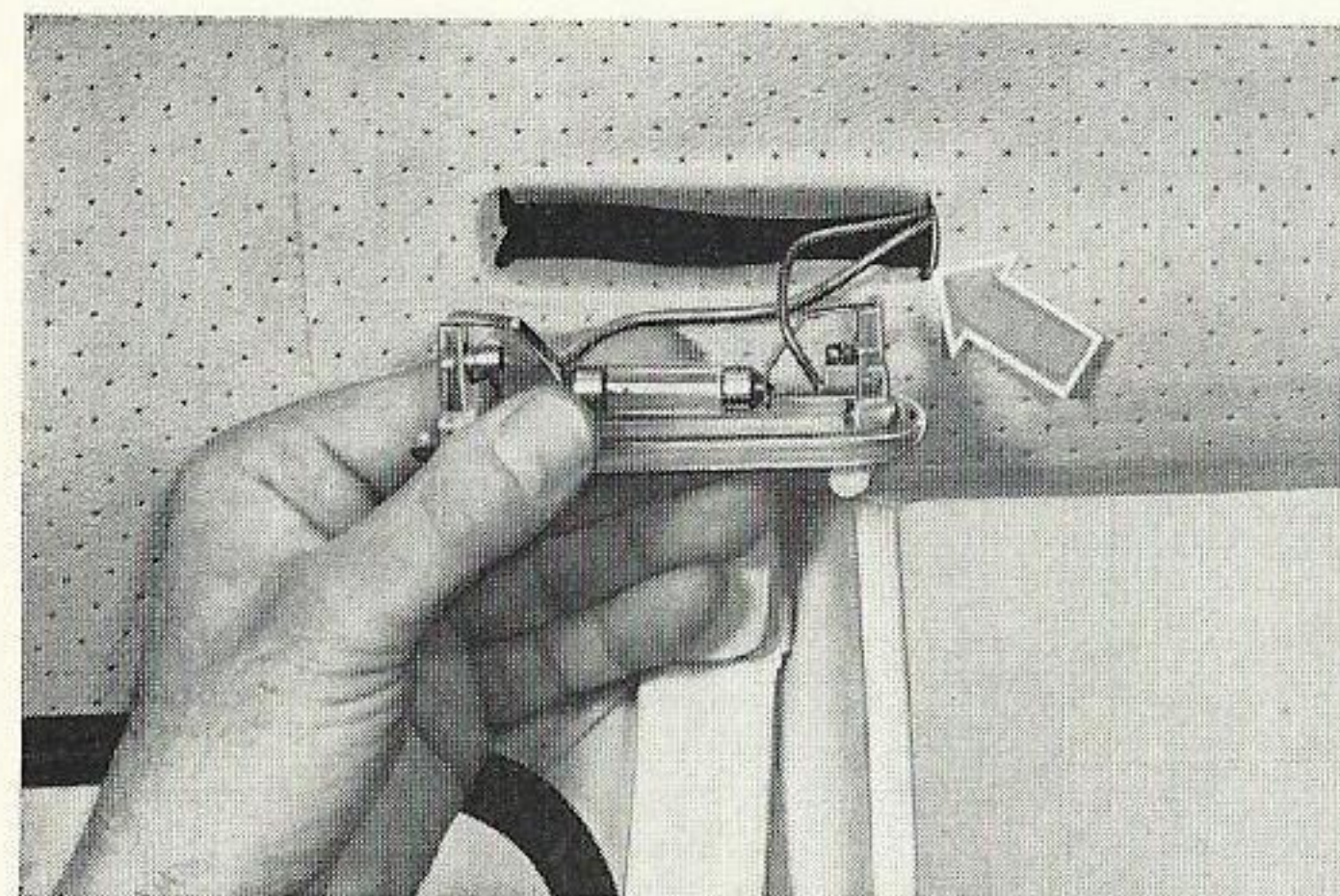




21/37 Nun schalten wir die Blinker und die Beleuchtung durch. Mit dem Tickgeräusch des Blinkgebers muß jedesmal der grüne Doppelpfeil im Geschwindigkeitsmesser aufleuchten. Standlicht — erste Raste des Lichtschalters. Die Skalenbeleuchtung des Geschwindigkeitsmessers und der Kraftstoffuhr brennt. Mit dem drehbaren Schalterknopf muß die Lichtstärke von „aus“ bis „hell“ zu regulieren sein. Zweite Raste: Großes Licht. Ein Tip auf den Fußabblendschalter: Abblend- oder Fernlicht. Aufgeblendet muß die blaue Kontrollampe im Geschwindigkeitsmesser brennen.

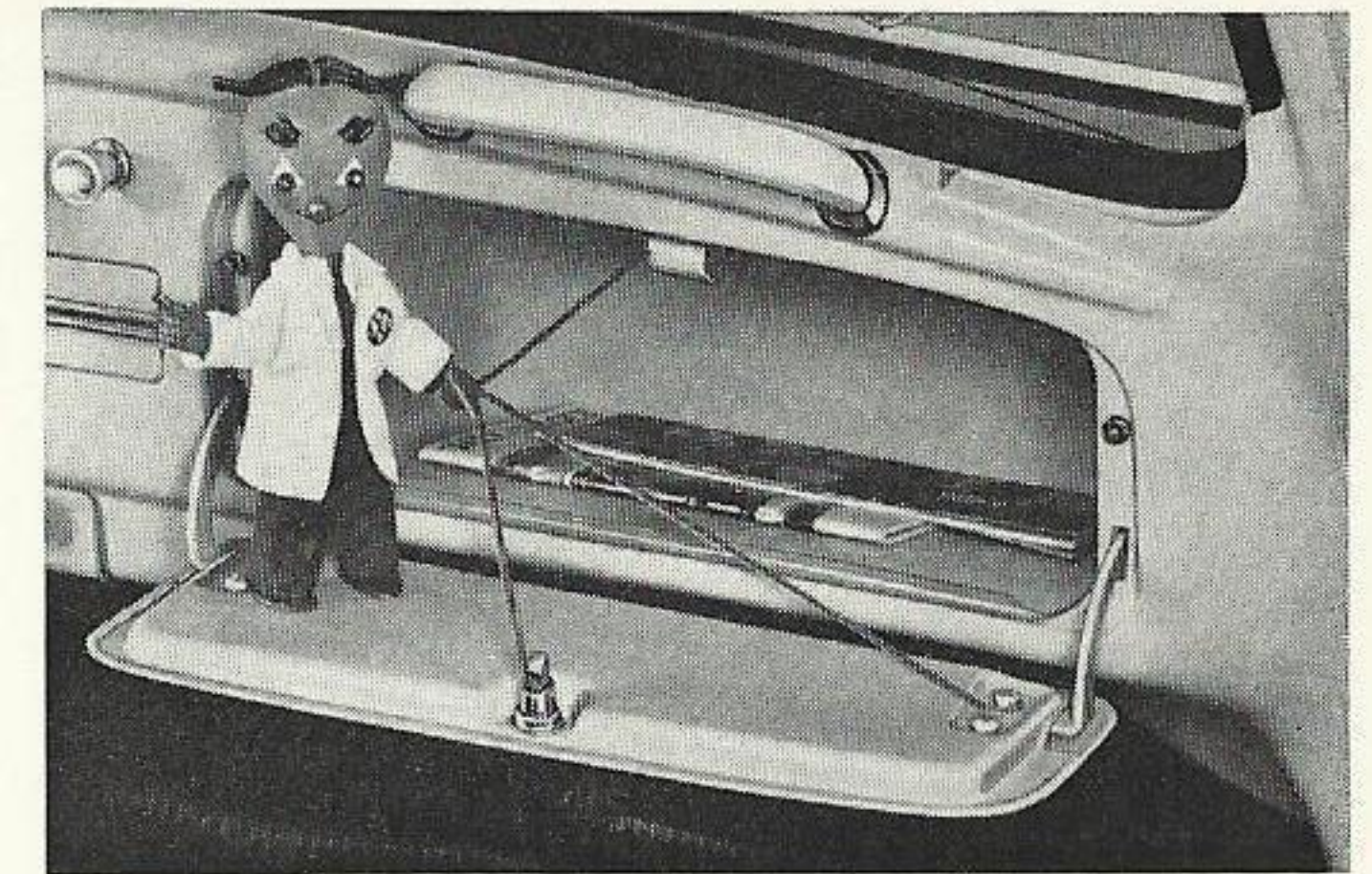


21/38 Natürlich ist es wichtig zu wissen, daß auch an der Rückseite des Wagens alle Leuchten, einschließlich der Blinker, funktionieren. Wenn, wie hier gezeigt, am Arbeitsplatz an richtiger Stelle ein geeigneter Spiegel angebracht ist, kann man — ohne auf die Mitwirkung eines Helfers angewiesen zu sein — vom Fahrersitz aus die gesamte Heckbeleuchtung, also Schluß-, Brems- und Blinklicht und die Kennzeichenleuchte, in Sekundenschnelle überprüfen.



21/39 Die Innenleuchte funktioniert nur dann einwandfrei, wenn an den Türkontaktschaltern und der Leuchte selbst eine gute Masseverbindung zum Karosserieblech vorhanden ist. Die Türkontakte haben durch die Befestigungsschrauben guten Kontakt. Brennt die Innenleuchte einmal bei Dauerlichtschaltung nicht, so werden wir zunächst prüfen, ob der am rechten unteren Rand der Leuchte befindliche Federkontakt nicht etwa durch den Himmelstoff isoliert ist. Da, wohin auf unserem Bild der Pfeil zeigt, muß die Dachbespannung also genügend ausgeschnitten sein.

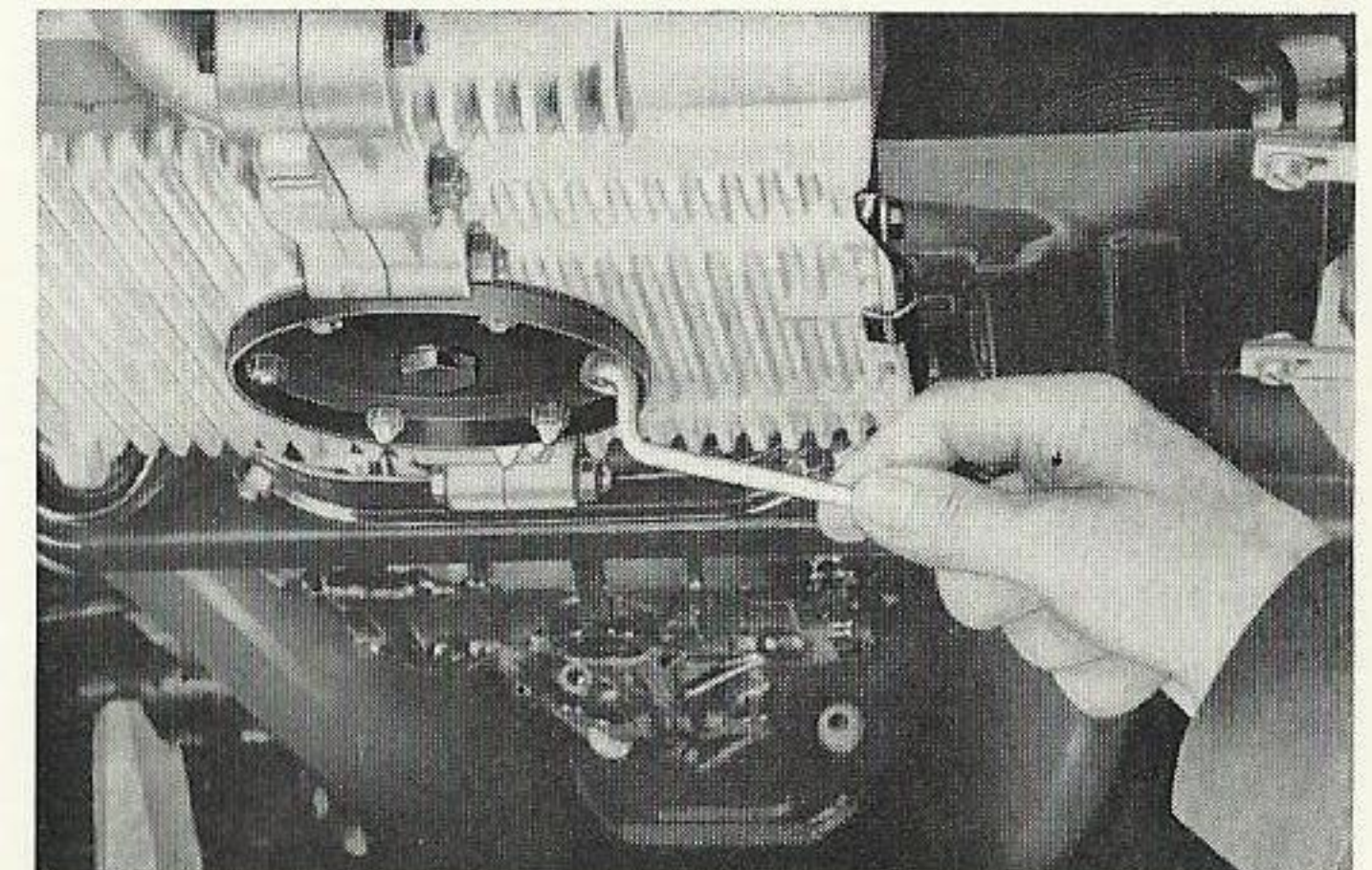
21/40 Der Volkswagen ist dafür bekannt, daß er bis ins Detail gut verarbeitet ist. VW-Fahrer sind daher besonders kritisch. Nicht zu unrecht ärgert es den Kunden, wenn der Verschluß des Handschuhkastendeckels hakt oder der Deckel nicht ringsum anliegt oder schief sitzt. Es kostet uns nur wenig Mühe, bei der Übergabe-Durchsicht auch darauf zu achten. Ein schlecht eingepaßter Deckel ist nach Lockern der Kreuzschlitzschrauben an den Hakenscharnieren schnell einzurichten. Schwergängigkeit beim Öffnen oder Schließen läßt sich meist durch leichtes Nachbiegen der Blechzunge beheben — manchmal hat schon ein Tropfen Öl am Deckelverschluß den gleichen Effekt.

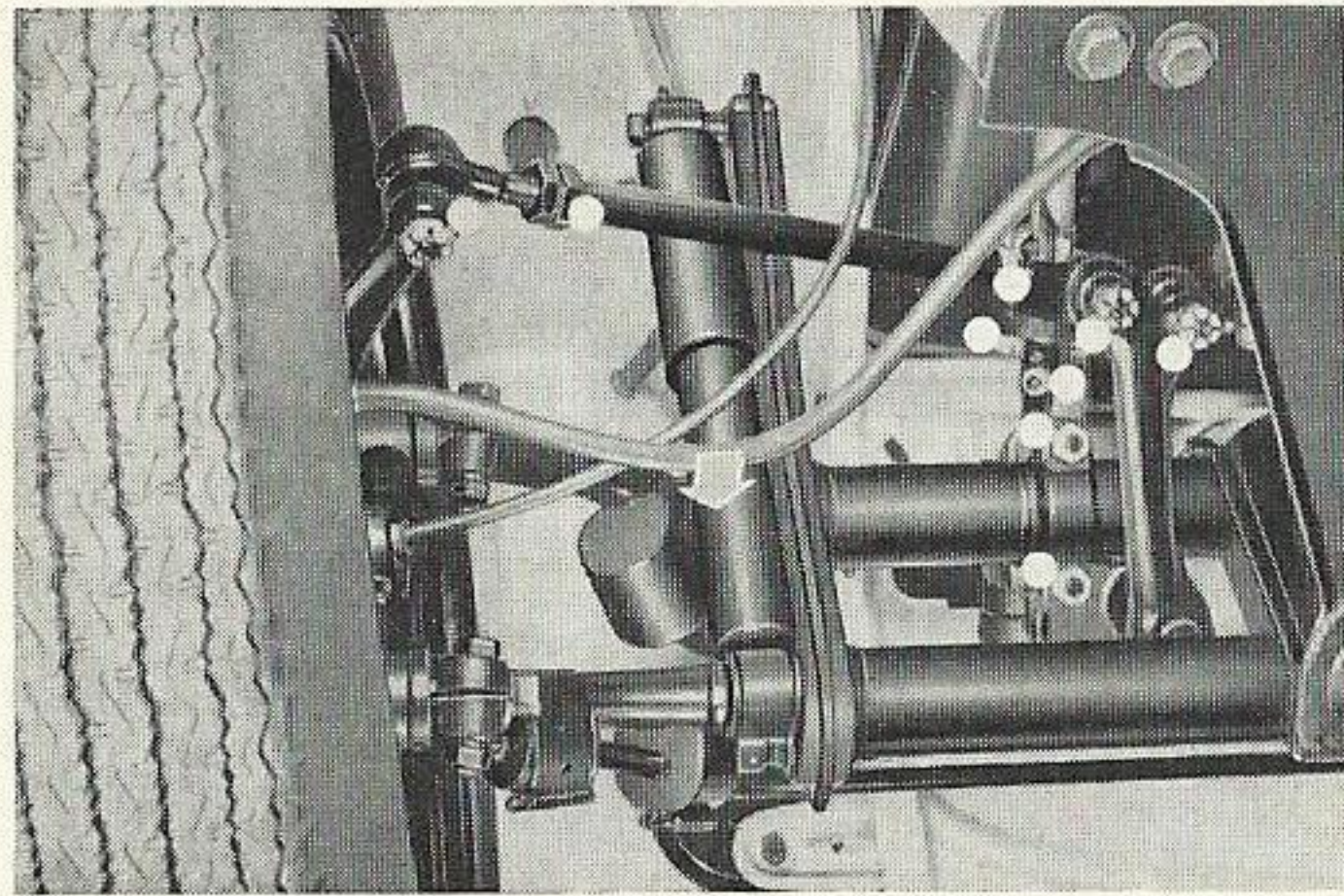


21/41 Zwischen dem Tag der Fertigung des neuen Wagens und der Übergabe-Durchsicht liegt immer eine mehr oder weniger große Zeitspanne. Bei Exportfahrzeugen können darüber sogar einige Wochen vergehen. Für die Batterie bedeutet das, daß währenddessen durch innere Umsetzung und Verdunstung des Wassers der Säurestand absinkt. Obwohl es im Kundendienstheft nicht besonders vermerkt ist, sollte man bei der Übergabe-Durchsicht auch den Flüssigkeitsstand der Batterie prüfen und — wenn nötig — bis zu den Säurestandsmarken destilliertes Wasser nachfüllen.

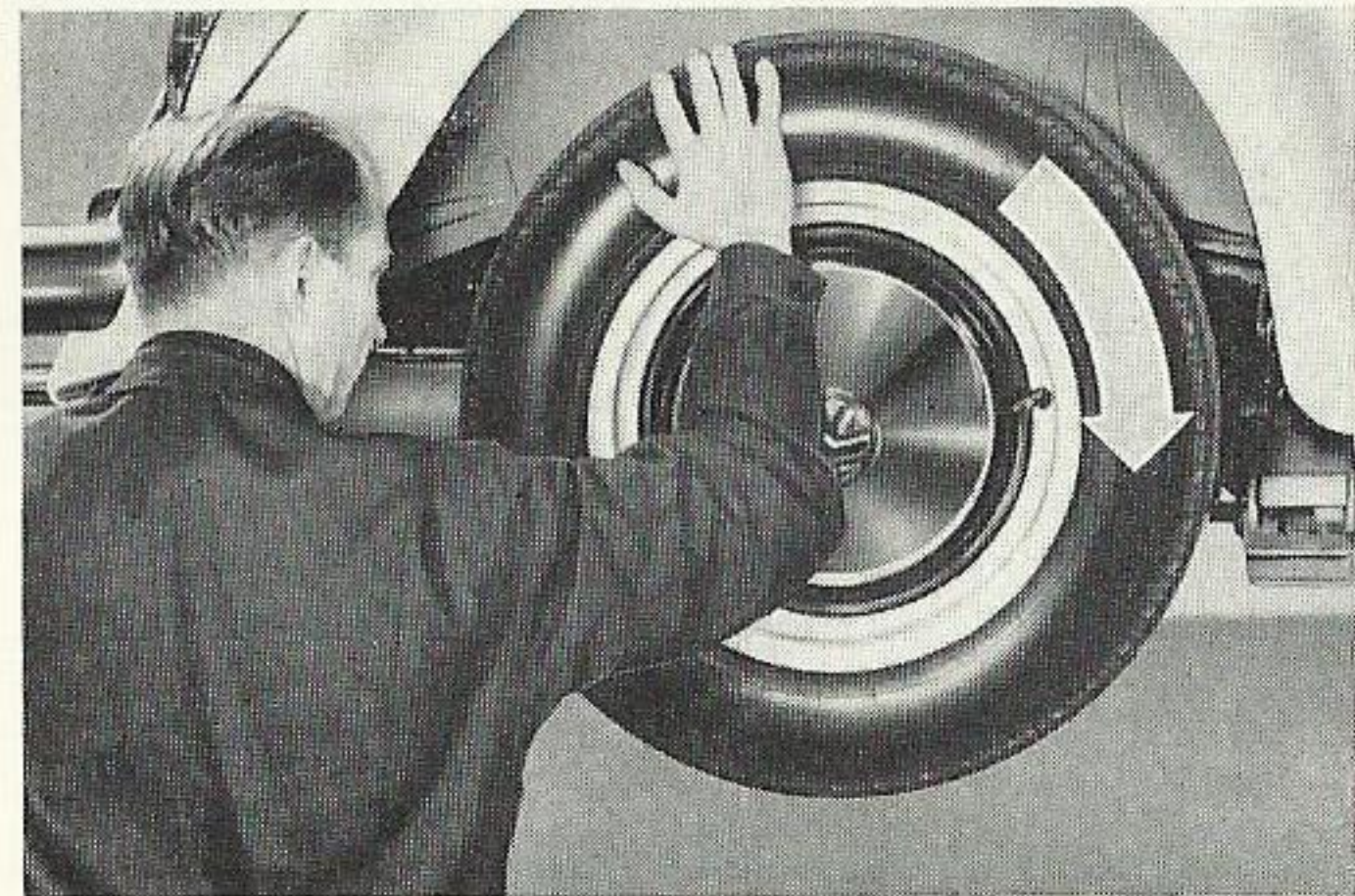


21/42 Mit ruhigem Gewissen kann dem Verkauf kein Wagen als ablieferungsbereit gemeldet werden, den wir uns nicht auch von unten angesehen haben. Dabei braucht nicht jede Schraube und Mutter mit dem Schlüssel auf festen Sitz geprüft zu werden — das bleibt der 500-km-Inspektion vorbehalten. Es genügt also eine gründliche Sichtkontrolle. Natürlich werden wir zum Werkzeug greifen, wenn einmal eine Ölspur eine nicht einwandfreie Verschraubung vermuten läßt — wie es hier am Ölsieb offenbar der Fall ist.

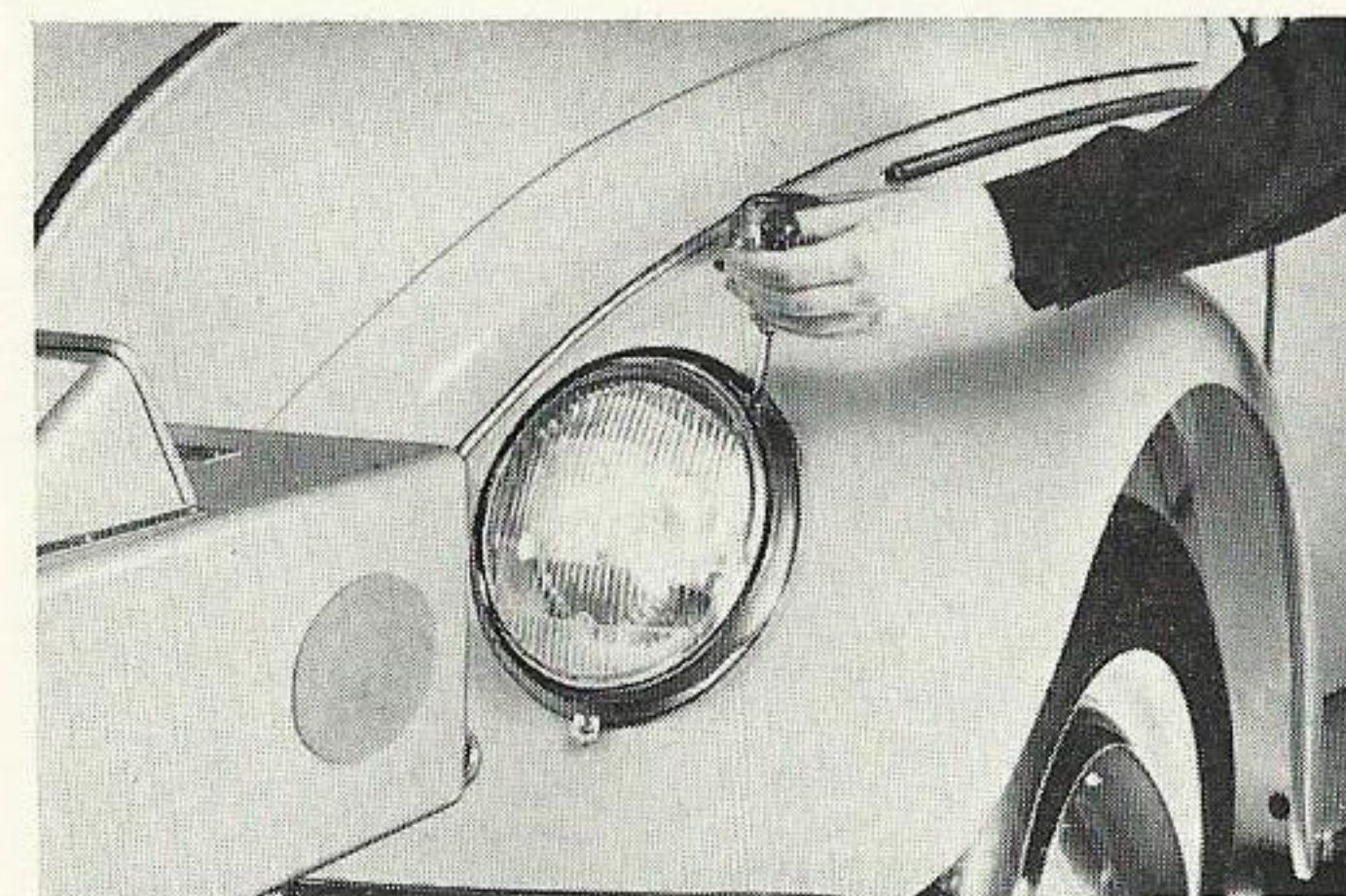




21/43 Selbstverständlich achtet man im Werk streng darauf, daß alle Muttern an Lenkung und Spurstangen vorschriftsmäßig gesichert sind. Wenn es um die Sicherheit geht, können doppelte Kontrollen aber nie zuviel sein. Wir haben die Schraubverbindungen, um die es hier geht, durch weiße Punkte markiert. Nehmen Sie bitte bei dieser Gelegenheit die Anschlüsse der Bremsleitungen mit in Augenschein, und achten Sie auch auf die Lage der vorderen Bremschläuche. Der Pfeil soll andeuten, daß die Schläuche beim Volkswagen 1200 immer eine Auslenkung nach vorn haben müssen, damit sie bei eingeschlagenen Rädern nirgends anscheuern.

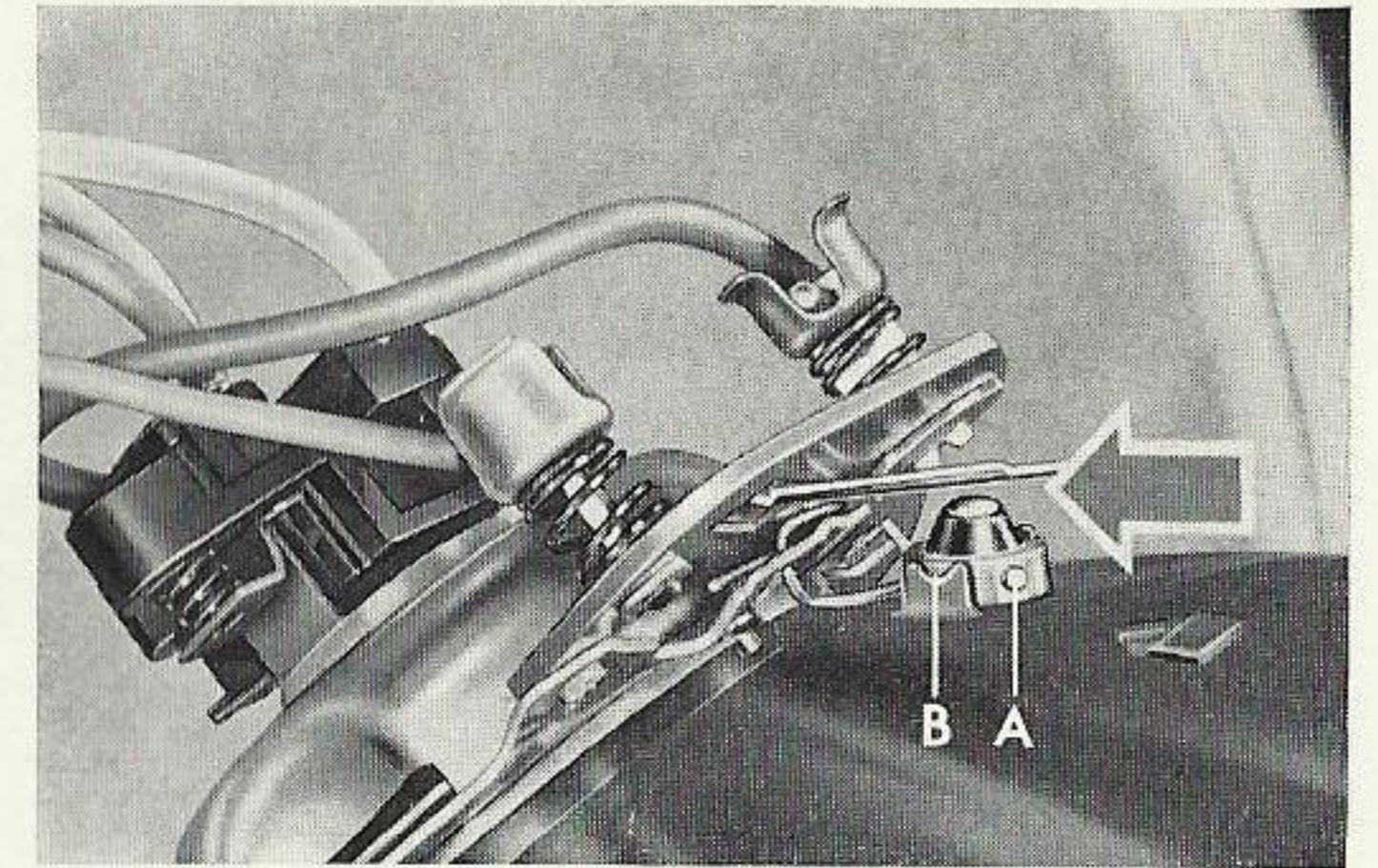


21/44 Schließlich prüfen wir bei angehobenem Wagen noch den leichten, ungehemmten Lauf der Räder, indem wir sie von Hand drehen. Ein leichtes Ansetzen der einen oder anderen Bremsbacke ist dabei ohne Bedeutung. Läßt sich aber stärkeres Bremsenschleifen auch nach mehrmaligem, kräftigen Durchdrücken des Bremsfußhebels nicht beseitigen, so müssen wir die betreffende Radbremse zurückstellen. Bei den Hinterrädern sollten wir uns stets vorher davon überzeugen, ob die Handbremse auch wirklich ganz gelöst ist.

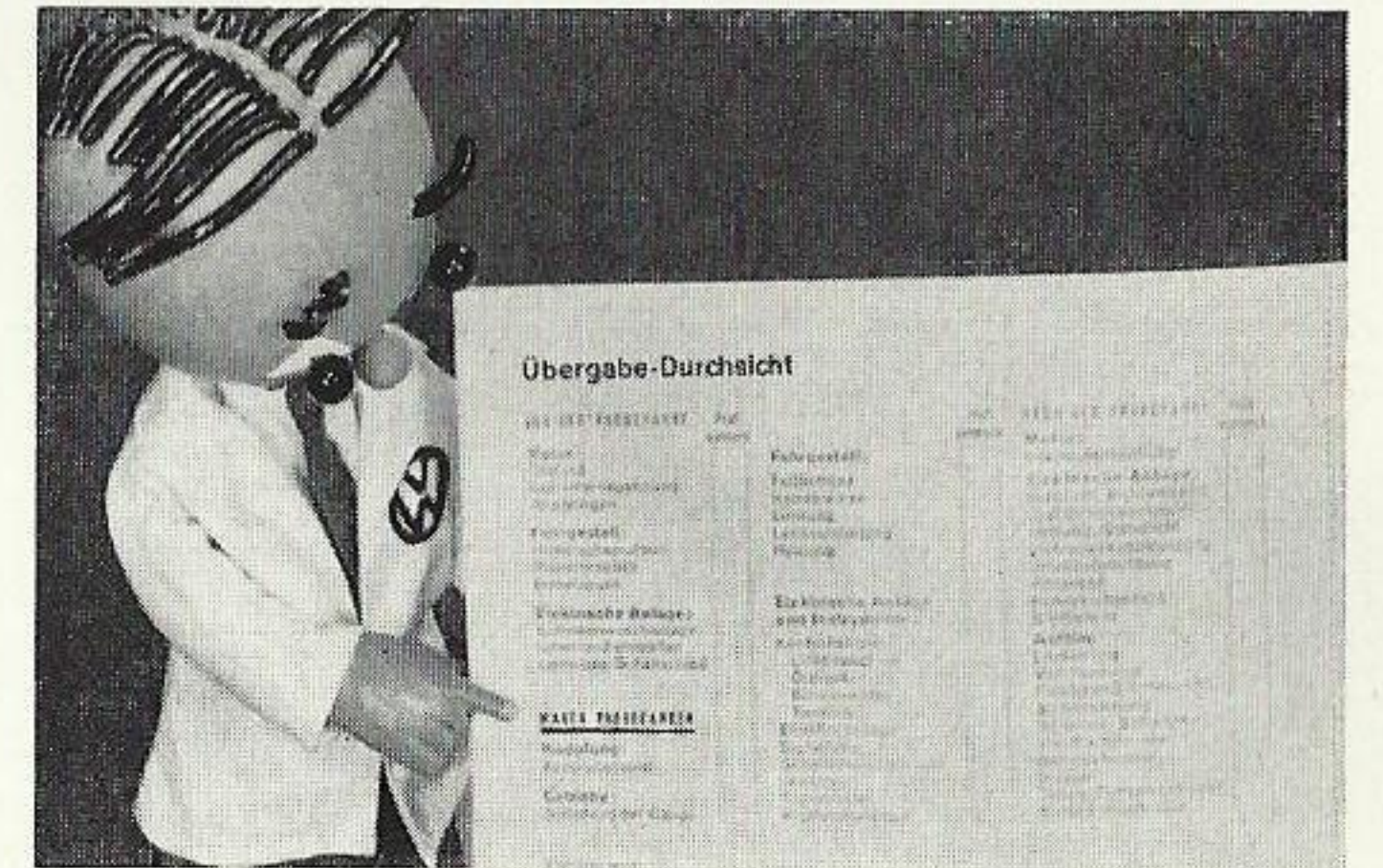


21/45 Die Scheinwerfer werden im Werk an optischen Geräten, die am Ende der Montagebänder fest eingebaut sind, vorschriftsmäßig eingestellt. Da sich anfangs die Lage des Fahrzeugaufbaues zur Fahrbahn durch Setzen der Drehstäbe und der Gummilager in den Federstrebenlagern meist noch etwas ändert, wird die Neigung der Scheinwerfer mit beeinflusst. Es ist also erforderlich, daß wir die Einstellung der Scheinwerfer vor Übergabe des Wagens an den Kunden noch einmal prüfen und — wenn nötig — korrigieren.

21/46 Bei dieser Gelegenheit achten wir darauf, daß auch beide Standlichtlampen brennen. Nicht immer ist eine Glühlampe, die nicht brennt, defekt — diese Binsenwahrheit wird im Eifer des Gefechts manchmal vergessen. Hier liegt der Fehler nur daran, daß die Standlichtlampe falsch eingesetzt wurde. Der mit A markierte Arretierstift am Lampensockel gehört in die mit B bezeichnete Aufnahme der Reflektorfassung. Diese Standlichtlampe blieb dunkel, weil — wie der Pfeil hervorhebt — zwischen Lampe und dem stromführenden Kontaktblech keine Verbindung besteht; kleine Ursache — große Wirkung.



21/47 Nun sind wir mit der Übergabe-Durchsicht fast am Ende. Übrig bliebe noch die Lack- und Chromkontrolle und schließlich die Einstellung des Leerlaufs bei betriebswarmem Motor. Wäre unser Wagen damit wirklich ablieferungsbereit? Nein! Denn noch wissen wir nicht mit Sicherheit, ob Motor, Kupplung, Getriebe und Bremsen fehlerfrei arbeiten. Darüber kann nur eine kurze, aber exakt durchgeführte Probefahrt Aufschluß geben.

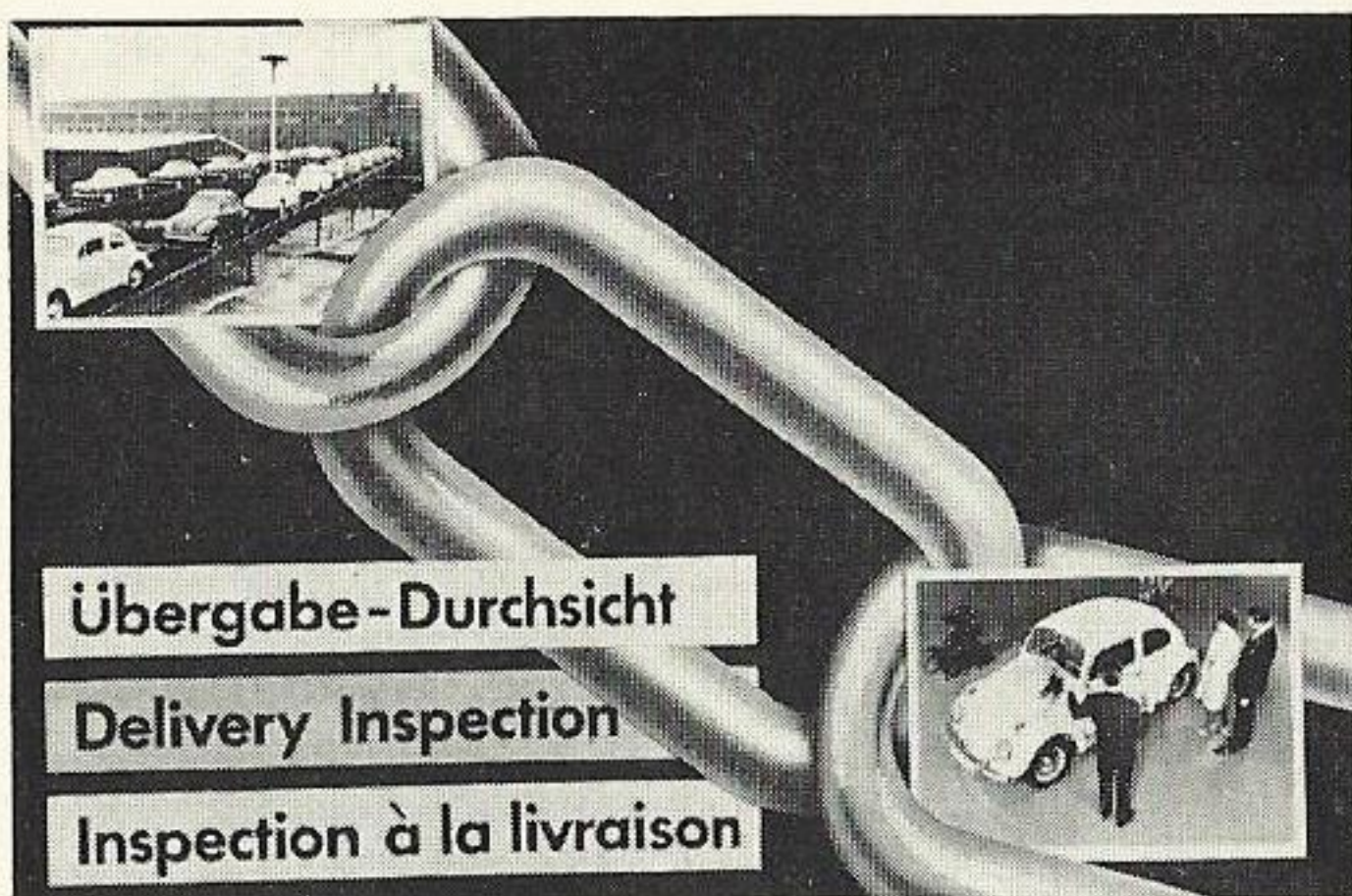


21/48 Bei der Probefahrt kommt es darauf an, daß der Wagen in allen Getriebegehängen gefahren wird, damit sich Gelegenheit bietet, den Lauf des Motors, die Funktion der Kupplung, die Schaltbarkeit des Getriebes und die gleichmäßige Wirksamkeit der Bremsen bei verschiedenen Fahrzuständen zu prüfen. Auch die Funktion der Heizung und die gleichmäßige Einstellung der Heizklappenzüge wird bei der Probefahrt zu kontrollieren sein. Voraussetzung ist es natürlich, daß der Fahrer über umfassende Erfahrungen mit dem Volkswagen verfügt, damit er imstande ist, das Fahrverhalten des Wagens zu beurteilen, Mängel zu registrieren und deren Ursache zu erkennen.





21/49 Auf die Probefahrt auf der Straße kann verzichtet werden, wenn im Betrieb Testgeräte vorhanden sind, die es ermöglichen, den Wagen stationär zu fahren. In diesem Betrieb erfolgt die Probefahrt auf einer sogenannten Prüfstraße. Auf dem Funktionsprüfstand im Vordergrund werden Motor, Kupplung und Getriebe getestet. Danach geht das Fahrzeug zur Bremsprobe auf den anschließenden Bremsen-Rollen-Prüfstand. Hier erfolgt zum Schluß die Scheinwerferkontrolle. Wie die Probefahrt geschieht, bestimmen die örtlichen Verhältnisse. Wichtig ist, daß der Wagen vor Auslieferung noch einmal gefahren wird. Wichtig ist ferner, daß die Übergabe-Durchsicht nicht unter Zeitdruck steht, damit Mängel, die sich während der Probefahrt ergeben, anschließend noch behoben werden können.



Übergabe-Durchsicht

Delivery Inspection

Inspection à la livraison

21/50 Mit dem Volkswagen 1200 bieten wir dem Kunden eines der besten Automobile, das es gibt. Wenn es um Qualität geht, wird unser Wagen auch in Zukunft ganz vorn zu finden sein. Mit Sachkenntnis und Sorgfalt können Sie an Ihrem Platz mithelfen, daß dieser Vorsprung erhalten bleibt. Ihre Arbeit ist vom Werk in den Produktionsablauf mit eingeplant. Die Übergabe-Durchsicht ist die erste Kundendienstleistung der Werkstatt — zugleich aber auch das letzte Glied in der Inspektionskette.

