



WERKSFOTO

Neues Astra-Modell von Opel: Kampf gegen die amerikanische Krankheit

AUTOMOBILE

Betteln um Zinkblech

Der neue Opel Astra kommt mit Verspätung, soll aber auf Anhieb hohe Qualitätsstandards erfüllen und die von Pannenserien geplagte Marke rehabilitieren.

Der Schalthebel dürfte eine der ersten Überraschungen sein, die der neue Astra dem routinierten Opel-Fahrer beschert. Beim abrupten Beschleunigen oder Gaswegnehmen zuckt der Knüppel nicht mehr. Er steht einfach still.

Zu danken ist dies besseren Motorlagern, mit denen die Konstrukteure eine opeltypische Krankheit kurierten. Das starke Wippen des Motors bei Lastwechseln, welches das gesamte Schaltgestänge erzittern ließ, wurde fast gänzlich getilgt.

Das Aggregat des Astra ruht nunmehr auf einer „Fahrschemel“ genannten Hilfsrahmenkonstruktion, die zudem die vorderen Radaufhängungen stabilisieren soll. Statt der teigigen Haptik des Vorgängers spricht damit die Lenkung deutlich direkter an.

Auch geringere Windgeräusche, präzisere Druckpunkte an Bremse und Schaltung sowie die nahezu verdoppelte Karosseriesteifigkeit schaffen ein völlig neues Fahrgefühl.

Am 20. März kommt der neue Astra (Preise: ab 24 170 Mark) zum Händler, ein halbes Jahr später als ursprünglich geplant. Der Kunde soll damit entschädigt werden, daß diesmal vom ersten Tag an alles stimmen soll. Denn für Opel steht viel auf dem Spiel. Die Marke muß vor allem eines zurückgewinnen: Vertrauen.

Während der vergangenen Jahre schlitterte der Rüsselsheimer Autohersteller von einem Qualitätsdebakel ins nächste. Rost in ungenügend versiegelten Karosserie-Hohlräumen, Stichflammen aus mangelhaft gegerdeten Tankstutzen, Airbag-Ladehem-

mungen wegen falsch montierter Stecker und schlampig verschraubte Gurtbefestigungen, die sich im Crashtest aus den Verankerungen lösten, ruinierten den Ruf einer Marke, die einst mit dem Slogan „Opel – der Zuverlässige“ warb.

Der galoppierende Qualitätsverfall war das Ergebnis einer Unternehmenspolitik, die von Opel-Insidern inzwischen als „amerikanische Krankheit“ bezeichnet wird. Der Dachkonzern General Motors (GM), größter Autohersteller der Welt und hundertprozentiger Opel-Eigner, trimmte die Marke mit dem Blitz im Firmenzeichen radikal auf Kostensenkung – zu Lasten der Qualität.

Opel-Manager hoffen, daß mit dem aktuellen Astra nunmehr die Sonne des makellosen Automobilbaus wieder über Rüsselsheim leuchten wird. Ein wenig unfreiwillige Unterstützung erhalten sie derzeit noch vom Wolfsburger Rivalen VW.

Der neue Golf, der die Klasse der Kompaktwagen deutlich vor dem Astra und dem Ford Escort anführt (siehe Grafik), kam zwar früher auf den Markt. Doch die Produktion kommt nur schwer auf Touren. Bis Ende vergangenen Jahres konnten statt der ursprünglich geplanten 136 000 Fahrzeuge nur gut 70 000 montiert werden.

Dennoch zweifelt auch kein Opel- oder Ford-Manager daran, daß der Golf weiterhin die nach ihm benannte Fahrzeugklasse dominieren wird. Im Design erscheint das Wolfsburger Erfolgsmodell zwar schon seit Jahrzehnten eher konservativ. Doch

VW-Kunden schätzen gerade diese Beständigkeit.

Mit einem vor allem optisch völlig neuen Konzept wirbt dagegen der dritte Konkurrent, Ford, um die Gunst der Kunden. An dem neuen Escort, der im Herbst auf den Markt kommt, erinnert äußerlich kaum etwas an das bislang verkaufte Modell. Sogar einen neuen Namen, den sie demnächst bekanntgeben wollen, haben sich die Kölner für das Modell ausgedacht.

Äußerliche Kosmetik allein aber wird nicht reichen, um dem Auto zum Erfolg zu verhelfen. Kaum jemand kann dies besser beurteilen als Jürgen Stockmar, unter dessen Führung der neue Astra entwickelt wurde.

Kostspielige, aber dringend nötige Innovationen, etwa die vollverzinkte Karosserie, mußte Stockmar dem GM-Chefentwickler regelrecht abtroteln. VW-Chef Ferdinand Piëch dagegen läßt seit Jahren alle neuen Modelle im Volkswagen-Konzern, sogar die der Billigmarke Škoda, rundum verzinken und gab beim neuen Golf erstmals zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Mit dem Astra zieht Opel nun in diesem Punkt gleich. Ob der aufwendige Korrosionsschutz jedoch auf alle Produkte der Marke ausgedehnt wird, ist offen. Stockmar gab den Kampf um bessere Technik bei Opel Mitte vergangenen Jahres auf und kündigte. Die Entscheidung, ob der Nachfolger des Kleinwagens Opel Corsa ebenfalls verzinkt wird, steht noch aus. ♦

