

NACHRICHTEN

Astreiner Astra kommt im Herbst

DER NEUE ASTRA ECOFLEX kommt mit einem 96 kW/130 PS starken 1.7 CDTI-Turbodieselmotor im Herbst auf den Markt. Damit bringt dieses Spritsparmodell deutlich mehr Leistung als die CO₂-armen Wettbewerber in der Kompaktklasse. Im ECE-Verbrauch benötigt der neue Astra Ecoflex 5-Türer nur 3,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Mit 99 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer ist er der sparsamste und umweltfreundlichste Astra aller Zeiten.

Seit 60 Jahren auf der Piste



Die Modellpalette '51 fährt im Corso über das neue Prüffeld

TEST EINS, ZWEI, DREI: Opel hat vor 60 Jahren sein erstes vollwertiges Testzentrum in Betrieb genommen. 1951 hieß das Testzentrum noch Prüffeld und lag in unmittelbarer Nachbarschaft des Rüsselsheimer Werksgeländes. Auf 150.000 Quadratmetern konnten Prototypen geschützt vor unerwünschten Blicken erprobt werden. Schnellfahr- und Pflasterstrecke gehörten zur Ausstattung.

Wenn Bremsen Spaß macht

REKUPERATION heißt das Zauberwort – Energierückgewinnung. Durch Bremsen wird der Motor zum Generator und lädt die Batterie. „Bei 120 km/h hat ein 1,8 Tonnen schwerer Ampera rund ein Megajoule Energie – genug, um eine 60 Watt-Glühlampe fast fünf Stunden brennen zu lassen“, erklärt Projektingenieur Ralf Majewski. Circa 80 Prozent der Bewegungsenergie können auf diese Weise zurückgewonnen werden. Das ist Spitzenklasse im Wettbewerb.

Eigentlich ist es ganz einfach“, sagt Volker Simon. „Wir müssen nur die Klein-Liste sukzessive abarbeiten.“ Eine Binsenweisheit. Kleiner Scherz am Rande. Das Lachen seiner Gesprächspartner fällt leicht gequält aus. Ganz so einfach ist es dann doch nicht. Als Qualitätsingenieur bei GM/Opel und Projektleiter ist Simon verantwortlich für Zukaufteile von Lieferanten. In diesem Fall für 24 Bauteile des neuen Zafira Tourer, die von der Zulieferfirma EuWe – benannt nach Firmengründer Eugen Wexler – kommen. Mit deren Verantwortlichen sitzt Simon zusammen.

Im Verbund mit seinem Gegenpart bei Wexler, Jürgen Klein, bildet Simon die Schnittstelle zwischen Opel und Wexler. Beim Vor-Ort-Termin im fränkischen Lauf an der Pegnitz brüten die Projektleiter über dem von Simon „Klein-Liste“ getauften Ablaufplan im A3-Format. Diese wöchentlich aktualisierte Liste bringt Bauteile, Teilnummern, Werkzeuge, Fertigungsorte, Ist-Stand und Änderungen in ein zeitliches Raster. Gegen das unfreiwillige Namenspatronat für die papierne Planungsgrundlage protestiert Jürgen Klein vergebens. Ansonsten bleiben Frotzeleien wie diese im Spannungsfeld zwischen Qualität, Zeit und Kosten die Ausnahme.

DER SPIELRAUM GEHT GEGEN NULL

Dem Fachpublikum wurde der neue Zafira Tourer schon im Mai per Presseinformation vorgestellt. Monate bevor er bei der IAA präsentiert wird, sind die Bilder des innovativen Vans vor dem geistigen Auge präsent. Tatsächlich wird derweil noch mit Hochdruck an den Details gearbeitet, damit der Tourer (Baureihe 3470) pünktlich in Bochum vom Band rollen kann.

Bei der Nominierung der Lieferanten für den Zafira Tourer hatte sich Wexler mehrfach gegen Wettbewerber durchgesetzt. Seit dem Projektstart bei EuWe im April 2009 wird gegen die Uhr gearbeitet. Anfangs lässt sich manches Zwischziel noch nach hinten schieben, an anderer Stelle gutmachen. Gegen Projektende geht der Spielraum gegen null. „Termine wie der Beginn der Bauphase verkaufsfähiger Fahrzeuge im Juni und der Start der Serienproduktion am 26. September sind unverrückbar und nicht verhandelbar“, erklärt Simon. Die Klein-Liste ist Gesetz.

2500 NEUE TEILNUMMERN

113 Teilnummern für den neuen Zafira Tourer werden bei Wexler hergestellt. Hinter dieser Zahl verbergen sich die verschiedenen Versionen, Farb- und Oberflächenvarianten von 24 Bauteilen im Innenraum, etwa Verkleidungsteile für Säulen und Heckklappe. Insgesamt werden für den Tourer 2500 neue Teilnummern von Zulieferern produziert. „Bei einem Modellwechsel“, sagt Volker Simon, „werden allenfalls einige unsichtbare Teile beibehalten“.

Auf Spritzgussmaschinen entstehen bei Wexler aus Kunststoff-Granulat die Bauteile. Zwischen zwei zusammenge-



Matthias, Eugen senior und Alexander Wexler (von links) nehmen gemeinsam mit Jürgen Klein (EuWe) und Volker Simon (Opel, weiter von links) eine B-Säulen-Verkleidung in Augenschein

ANLAUF À LA CARTE

Opel und die fränkische Zulieferfirma EuWe verbindet ein gemeinsames Ziel: der Produktionsstart des Zafira Tourer

pressten Metallklötzen befindet sich das Werkzeug, in das flüssiger, rund 250 Grad Celsius heißer Kunststoff eingespritzt wird. Über die Stellschrauben Temperatur, Druck, Materialmenge, Einpresszeit und Werkzeugbeschaffen-

»Gegen Ende des Projekts gibt es meist mehrere Telefonkonferenzen am Tag.«

heit wird sich in der Entwicklungsphase dem qualitativ perfekten Teil angenähert. Oberflächenmaterialien und Anbauteile wie Befestigungsclips und Oberflächenvarianten von 24 Bauteilen im Innenraum, etwa Verkleidungsteile für Säulen und Heckklappe. Insgesamt werden für den Tourer 2500 neue Teilnummern von Zulieferern produziert.

Klein und Simon etikettieren ihre Arbeitsweise gerne als „crossfunktional“. Alle Projektbeteiligten arbeiten simultan an der Optimierung des Bauteils, tauschen sich fortwährend aus, kalkulieren wiederholt Kosten, lösen gemeinsam Probleme. „Gegen Ende des

Projekts sind mehrere Telefonkonferenzen am Tag die Regel“, sagt Volker Simon. Er setzt auf partnerschaftlichen Umgang und Pragmatismus. „Wenn der Weg für mich kürzer ist als für den Lieferanten, transportiere ich auch mal neue Teile für ihn.“ Wie eine Landkarte weist die Klein-Liste den Weg zur Serienproduktion. Darin ausgewiesene Etappenziele wie „Prototypenwerkzeuge“ und „Design-Validierung“, „Serienwerkzeuge“, „Matching“, „Narbfreigabe“ oder „Validation-Sign-off“ geben dem Laien eine Ahnung davon, wie viel Detailarbeit hinter einem einzigen Bauteil steht.

Das Projekt wird noch komplexer, weil Wexler sich seinerseits Unterlieferanten bedient. Etwa für das Narben der Werkzeuge, wodurch die Kunststoffbauteile des Innenraums später ihre typische Oberflächenstruktur erhalten. Jürgen Klein greift zum Musterteil einer B-Säulen-Verkleidung und erklärt: „Wenn Opel das Werkzeug hierfür zum Narben freigibt, geht es an eine Spezialfirma in Portugal. Die braucht etwa 20 Tage für das Einbringen der Narbung.“

lung im ersten Stock des Wexler-Hauptgebäudes gearbeitet; in der Halle im Parterre werden die Werkzeuge dafür gebaut, und die Ingenieure im zweiten Obergeschoss prüfen die produzierten Musterteile. Fortwährend prüft auch Auftraggeber Opel die Bauteile, baut sie in Prototypen und Validierungsfahrzeuge ein, misst die resultierenden Spaltmaße. Denn was für sich genommen den Vorgaben entspricht, kann ins Fahrzeug eingebaut dennoch die strengen Toleranzen überschreiten.

ZWISCHENZIEL ERREICHT

„Auf den 17. Juni haben wir seit zwei Jahren hingearbeitet“, sagen Simon und Klein. Bis zu diesem Tag mussten mindestens 75 Prozent aller Teile genarbt, durch Volker Simon freigegeben und am Produktionsort Bochum sein. Dieses Ziel wurde erreicht. „Wegen einer notwendigen Änderung wurden die

Heckklappen-Verkleidungen oben, seitlich und in der Mitte erst am 30. Juni angeliefert“, berichtet Klein. „Aber das war schon absehbar und so geplant.“ Klein-Liste-konform also.

Der Zulieferer hat Teil eins seiner Aufgabe erfüllt und bekommt zu diesem Zeitpunkt zunächst seine Werkzeugkosten bezahlt. Während bei Wexler bereits die Serienproduktion der neuen Bauteile läuft, liegt die Verantwortung für den letzten in der Klein-Liste ausgewiesenen Punkt nun in Rüsselsheim und Bochum. 26. September 2011: SORP des Zafira Tourer.



Wird ein Bauteil bereits beim Zulieferer entwickelt und auch das Werkzeug dort hergestellt, verschlankt das die Abstimmungsprozesse. Im Fall der B-Säulenverkleidung laufen die Fäden an der Pegnitz zusammen. Am 3D-Modell des Bauteils wird in der Entwicklungsabtei-

ten bezahlt. Während bei Wexler bereits die Serienproduktion der neuen Bauteile läuft, liegt die Verantwortung für den letzten in der Klein-Liste ausgewiesenen Punkt nun in Rüsselsheim und Bochum. 26. September 2011: SORP des Zafira Tourer.



Auch an den 3D-Modellen der bei EuWe produzierten Bauteile wird dort gearbeitet

MEHRFACH AUSGEZEICHNETER FAMILIENBETRIEB

EuWe Eugen Wexler ist ein fränkisches Familienunternehmen in dritter Generation. Zehn große Autohersteller zählen zu den Kunden der Firma, in deren Maschinen High-End-Spritzgussteile bis zu einem Gewicht von 4000 kg hergestellt werden können. Firmengründer Eugen Wexler senior hat die Geschäftsleitung vor rund 15 Jahren an seinen Sohn Eugen junior übertragen. Die Enkel Alexander und Matthias haben leitende Positionen inne. Am Firmensitz in Lauf an der Pegnitz werden Teile entworfen und entwickelt, Werkzeuge hergestellt, Produktionsprozesse implementiert und die endgültigen Bauteile produziert und verpackt. Insgesamt sind am Stammsitz sowie in Werken in Tschechien und Mexiko etwa 1550 Mitarbeiter beschäftigt. Seit 2005 wurde Wexler von Opel- und GM-Verantwortlichen vier Mal als „Supplier of the Year“ ausgezeichnet.



»Ein Tag, den ich niemals vergessen werde«

„Überraschend“, „unkonventionell“, „innovativ“, so das Medienecho auf „Project Earth“. Die Umweltschutz-Initiative von Opel hat auf bedrohte Ökosysteme aufmerksam gemacht. Dabei bereiten 13 ausgewählte Teilnehmer Tansania, die Arktis, den Golf von Kalifornien und den Regenwald in Panama. Sie berichten auf Facebook und im Blog – hier eine Auswahl der Eindrücke.



Mitten im Leben: „Project Earth“-Teilnehmer im Dorf Katongo in Tansania

TANSANIA

Janine Walters (25, Deutschland, Studentin, Anglistik und Geografie): „Heute ist ein Tag, den ich niemals vergessen werde. Erst der Besuch im Dorf Katongo. Beeindruckend ist, dass die Menschen dort trotz widrigster Umstände Zuversicht und Lebensfreude ausstrahlen. Später, im Gombestrom-Nationalpark, wird einer meiner größten Träume wahr: Jane Goodall zu treffen. Ihre Arbeit als UN-Friedensbotschafterin und Umweltschützerin begeistert mich.“

GOLF VON KALIFORNIEN

Vanessa Bujaldon: „Hier treffen wir auf Mitarbeiter der Cousteau-Gesellschaft. Eines ihrer aktuellen Projekte ist mir total ans Herz gewachsen: die Rettung des Schweinswals ‚Vaquita‘, der zu den kleinsten und zugleich bedrohtesten seiner Art gehört. Im Zentrum der Arbeit steht zielorientierte Kommunikation. Denn Gegensätze zwischen Wissenschaft und Politik haben das Projekt bisher gebremst.“



Name: Vanessa Bujaldon
Alter: 22 Jahre
Herkunftsland: Spanien
Status: Studentin (Umweltwissenschaften)

ARKTIS

Jens Lauckner: „Von der Hitze Afrikas geht es in die Kälte der Arktis. Mit uns an Bord ist Sängerin und Opel-Botschafterin Katie Melua. 3200 Kilometer nördlich von Ottawa wird es

der zu den kleinsten und zugleich bedrohtesten seiner Art gehört. Im Zentrum der Arbeit steht zielorientierte Kommunikation. Denn Gegensätze zwischen Wissenschaft und Politik haben das Projekt bisher gebremst.“



Name: Jens Lauckner
Alter: 28 Jahre
Herkunftsland: Deutschland
Status: Student (Marketing und Vertrieb)

richtig hell: Wir sind in der Inuit-Siedlung Pond Inlet, es gibt zurzeit 24 Stunden Tageslicht. Wir arbeiten mit WWF Kanada zusammen. Ein älterer Inuit verrät mir sein Lebensmotto: Berühre niemals die Natur, außer du bist dazu gezwungen, um selbst zu überleben.“

www.facebook.com/opelprojectearth
www.opelprojectearth.posterous.com

