

MEDIENSPIEGEL

16.11.2017

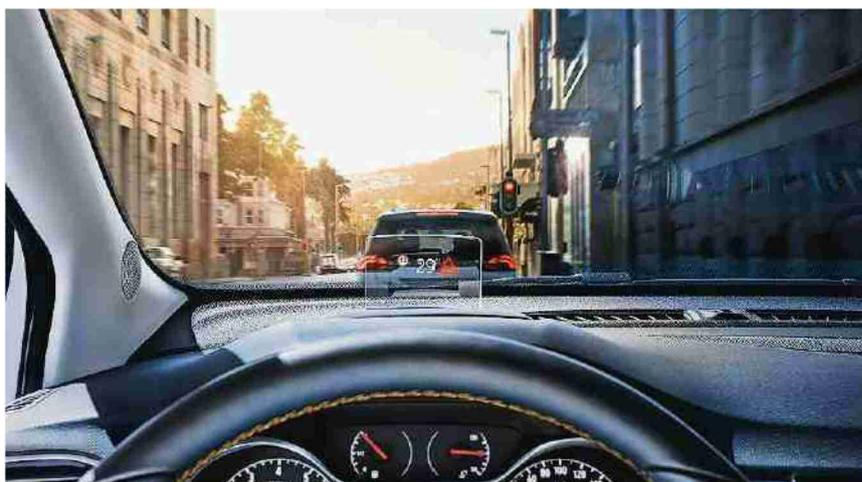
Avenue ID: 260
Artikel: 5
Folgeseiten: 22

	16.11.2017	Badener Tagblatt Alleskönner für die Stadt	01
	13.11.2017	nzz.ch / Neue Zürcher Zeitung Online Neue Eleganz aus Hessen	03
	15.11.2017	Lausanne Cités Une compacte électrique pour aller loin	09
	12.11.2017	SonntagsZeitung Kreuzchen hinter dem Crossover	11
	11.11.2017	radical-mag.com / radical-mag PSA und Opel	12



Der Crossland X baut 16 Zentimeter kürzer als der Astra, aber deren 10 höher.

HO



Der Crossland X bietet moderne Technik wie zum Beispiel ein Head-up-Display. HO



Alleskönner für die Stadt

Opel Der Crossland X ist ein geräumiger Begleiter für das Leben in der Stadt

Aussen knackig kompakt mit SUV-Optik, innen richtig geräumig und extra variabel: Das ist der komplett neue Opel Crossland X. Er ist das zweite Mitglied der Opel-Familie mit dem X im Namen. Auf den sportlichen Bestseller Mokka X folgen nun der vielseitige Crossland X und der grössere Grandland X. Ist der Opel Mokka X ein typisches SUV mit der Option eines Allradantriebs für gelegentliche Ausflüge ins Gelände, so ist der neue Opel Crossland X mit kompakten Ausmassen sowie reichlich Platz im Inneren prädestiniert für das urbane Umfeld - und dabei geräumig und komfortabel genug für Grosseinkäufe beim Bio-Bauern oder für die Urlaubsfahrt in die Toskana. Bei einer Fahrzeuglänge von 4,21 Metern ist der Crossland X 16 Zentimeter kürzer als ein Opel Astra und zugleich zehn Zentimeter höher: Passagiere geniessen eine erhöhte Sitzposition und damit gute Rundumsicht.

Der Newcomer bietet Innovationen, die den Alltag sicherer, angenehmer und einfacher machen. Die Voll-LED-Scheinwerfer, ein Head-up-Display und die 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera sowie automatischer Parklenkassistent, Frontkollisionswarner mit Fussgänger-Erkennung und automatischer Gefahrenbremsung, Spur- und Geschwindigkeitszeichen-Assistent, Müdigkeitsalarm und Toter-Winkel-Warner

sind nur einige Beispiele. Ebenso im Angebot: moderne Apple-CarPlay- und Android-Auto-kompatible-Intelli-Link-Infotainment-Technologie mit bis zu acht Zoll grossem Farb-Touchscreen. Kompatible Smartphones laden während der Nutzung per Wireless Charging induktiv auf.

Für Fahrer und Beifahrer sind die ausgezeichneten, von der Aktion Gesunder Rücken e. V. (AGR) zertifizierten Ergonomie-Sitze erhältlich. Führend im Segment ist das Kofferraumvolumen von bis zu 520 Litern - ohne Umklappen der Rückbank und mit fünf Passagieren an Bord. Die Mitreisenden in der zweiten Reihe haben zudem die Möglichkeit, ihre Sitze um bis zu 150 Millimeter in Längsrichtung zu verschieben. So wird der Crossland X noch variabler.

Ein drittes Auge

Die Opel-Frontkamera verarbeitet vielfältige Daten und bildet so die Basis für Fahrerassistenz-Systeme wie den Verkehrsschildererkennungs- und den Spurassistenten. Registriert das System das unbeabsichtigte Verlassen der Fahrspur, schlägt es per hör- und sichtbares Signal Alarm. Der Geschwindigkeitsregler mit intelligentem Geschwindigkeitsbegrenzer macht die Fahrt ebenfalls angenehmer. Unfälle zu vermeiden hilft der Frontkollisionswarner mit Fussgänger-Erkennung und auto-

matischer Gefahrenbremsung. Mit dem Frontkollisionswarner ist zudem ein spezieller Müdigkeitsalarm kombiniert.

Als erster Opel geht der Crossland X mit einer Panorama-Rückfahrkamera an den Start, die den Sichtwinkel nach hinten auf bis zu 180 Grad vergrössert. Darüber hinaus erleichtert der Parkassistent der jüngsten Generation das Ein- und Ausparken noch weiter. Er erkennt geeignete Parklücken, lenkt selbstständig und parkt das Fahrzeug so sicher ein und wieder aus - der Fahrer muss nur noch die Pedale bedienen. Und im Winter fördern das beheizbare Lenkrad sowie die beheizbare Windschutzscheibe das Wohlbefinden.

Fairer Preis

Ab sofort bestellbar ist die Modellversion Enjoy mit 1,2-l-Motor, 81 PS, 5-Gang-Schaltgetriebe zum Preis ab 21 800 Franken. Für den Crossland X stehen drei Benzinmotoren mit 81 PS, 110 PS und 130 PS sowie zwei Diesel mit einem Leistungsspektrum von 99 PS und 120 PS zur Wahl. Der 1.2-Turbo Benziner 110 PS ist zudem mit einem 6-Stufen-Automatikgetriebe erhältlich.

Die Basisversion mit dem 1,2-l-Motor, 81 PS und 5-Gang-Schaltgetriebe ist schon ab 18 900 Franken erhältlich. (PD)

Neue Eleganz aus Hessen

Der Opel Insignia fällt nicht nur durch seine edle Karosseriegestaltung auf, er verfügt zudem über eine hohe Verarbeitungsqualität. Ob das genügt, um neue Kunden zur Marke zu holen, zeigt der NZZ - Test.

Herbie Schmidt 13.11.2017, 09:42 Uhr



Die Limousine gefällt, doch das Gros dürfte sich beim Opel Insignia für den Kombi Sports Tourer entscheiden. Zu Recht, wie der NZZ - Test zeigt. (Bild: PD)

Schon die erste Insignia-Generation von 2008 zeigte, dass es Opel gelungen ist, in der etablierten Mittelklasse wieder Fuss zu fassen. Der neue Insignia ist nun weniger bullig und filigraner als bisher gestaltet und erlaubt der Marke aus Rüsselsheim, sich wieder etwas höher zu positionieren. Es darf erwartet werden, dass sich dies auch nach der Übernahme durch Peugeot Citroën (PSA) nicht ändern wird.



Bei beiden Modellvarianten sorgt eine kluge Materialauswahl und eine hochwertige Verarbeitung für eine Premium-Anmutung. (Bild: PD)

Interieur

Im NZZ-Test stehen sowohl die Limousine Grand Sport als auch die Kombi-Variante Sports Tourer zum Vergleich bereit. Im Innenraum gilt für beide eine hohe Verarbeitungsqualität, die Limousine im OPC - Trimm ist im Interieur an wenigen sportlichen Details zu erkennen. Auffallend sind die ausgezeichneten Ledersitze mit hohem Komfort auch auf längeren Fahrten und gutem Seitenhalt. Die Platzverhältnisse sind auch im Fond auf Mittelklasseniveau. Beim Kofferraum ist der Sports Tourer mit 560 bis 1655 Litern im Vorteil, da er erwartungsgemäss über eine bessere Beladbarkeit und höhere Variabilität verfügt. Die Limousine mit Hatchback - Kofferraumöffnung ist ebenfalls mit 490 bis 1450 Litern Laderaum sehr geräumig, doch etwas weniger praktisch.



Der Sports Tourer ist etwas variabler als der Grand Sport und verfügt über eine tiefere Ladekante. (Bild: PD)

Set-up

Das einstellbare Fahrwerk bietet neben der Normalstellung auf Knopfdruck eine komfortable « Tour » - Variante sowie ein etwas strafferes « Sport » - Programm. Beide Karosserieversionen sind in der dynamischsten Voreinstellung noch annähernd so bequem wie im Basisprogramm, und dies selbst bei stärkerer Beladung. Die Lenkung ist präzise und bietet gutes Fahrbahn - Feedback, die Seitenneigung ist jederzeit moderat. Besonders wirkungsvoll zeigen sich selbst bei hoher Belastung die Bremsen. Der Spagat zwischen Alltag und Sportlichkeit ist gelungen.



Auf Wunsch lässt sich die Heckklappe des Sports Tourer auch per Fusskick öffnen. (Bild: PD)

Antrieb

Dies gilt auch für die getestete Motorvariante mit Zweiliter - Vierzylinder - Turbobenziner, gekoppelt an ein 8 - Gang - Automatikgetriebe, das seidenweich schaltet. Der Antritt ist dank serienmässigem Allradantrieb, 260 PS und 400 Nm sehr spontan und durchzugsstark. Bei starker Beschleunigung äussert sich das Triebwerk allerdings deutlich vernehmbar, hier besteht noch etwas Potenzial beim Soundtuning.



Die Topvariante mit 260 Benziner-PS passt am besten zur Insignia-Baureihe. (Bild: PD)

Ökonomie

Eine alte Schwäche der Insignia - Baureihe war der relativ grosse Durst der Benzinmotoren, was mit der neuen Generation behoben sein sollte. Doch leider schwächelt der Insignia 2.0 immer noch, denn statt der vom Werk angegebenen 8,7 Liter je 100 Kilometer resultierten im Test über beide Fahrzeuge gerechnet im Schnitt 28 Prozent mehr. Schade, denn der gute Gesamteindruck der neuen Opel - Mittelklasse leidet hier ein wenig. Es ist zu hoffen, dass PSA im Sinne besserer Umweltfreundlichkeit der Antriebe beim Insignia künftig einen positiven Einfluss ausübt.



Hübsches Detail: Die Chromleiste über der Seitenfensterlinie setzt sich über die D - Säule bis in die Heckleuchten fort. (Bild: PD)

Fazit

Allein schon aufgrund der eleganten Gestaltung und des guten Handlings dürften viele bestehende und so mancher neue Kunde auf den Opel Insignia in seiner Kombivariante Sports Tourer setzen, der mit 50 400 Franken auch fair eingepreist ist. Man denke allein an das besonders wirkungsvolle Matrixlicht, das nur bei starkem Nebel in der Nacht an seine Grenzen kommt.

Wer ein spritziges Gefährt mit jeder Menge Understatement sucht, dabei weniger auf den Verbrauch achtet, ist mit dem 260 - PS - Benziner gut bedient. Als echte Alternative steht die Zweiliter - Dieselvariante mit 170 PS zur Verfügung, die preislich 4500 Franken tiefer liegt.



Une compacte électrique pour aller loin

OPEL AMPERA-E • Toute première question que l'on vous pose à l'évocation d'une voiture électrique: «et si je veux aller loin?» L'Opel Ampera-e apporte une réponse.



Les constructeurs d'automobiles électriques se bousculent dans les pays nordiques, en Norvège en particulier. Ce pays a décidé d'éradiquer les moteurs fonctionnant aux hydrocarbures d'ici 2025. Le nombre de voitures électriques 150'000 actuellement, devrait atteindre les 400'000 en 2020, grâce aux solides aides gouvernementales.

Le pari d'une compacte complète

Oublions le moteur. L'Opel Ampera-e se présente comme une compacte à cinq places confortables, avec un compartiment à

bagages généreux de 381 l, extensible à 1274 en escamotant les dossiers des sièges arrière, divisibles en une répartition 60/40. Les précieux instruments de divertissement et de communication ne sont pas oubliés: on dénombre quatre prises USB. Bref, une voiture moderne, avec une connectivité dernier cri. Il est possible d'en programmer la charge, de prévoir la température intérieure, entre autres facilités.

Sur ce plan, c'est réglé. Alors, le moteur? Il accélère de 0 à 100 km/h en 7,3 secondes, ne mettant que 3,2 secondes pour passer de l'arrêt à 50 km/h. Vient la question de

l'autonomie. Sur le papier, elle atteint 520 km. Dans la réalité? Sans exagération, elle devrait se situer aux alentours de 380 km. Pour un usage courant, c'est plus que suffisant, même pour se déplacer sur des distances assez longues en Suisse. Le nerf de la guerre, ce sont les bornes de recharge. Le navigateur les montre, indiquant le rayon d'action possible. En choisissant Greenmotion, par exemple, vous pouvez réserver la vôtre en route, assurant ainsi votre aller-retour de Genève ou Yverdon à Zurich avec des déplacements aux environs s'il le faut. Au volant, l'accélération impressionne, tout comme la facilité de la conduire en toutes cir-



constances. Agréable, très silencieuse, elle devrait amorcer une belle carrière, car elle est sans concurrence dans les compactes sur le plan de l'autonomie. ■

Gil Egger – Oslo

Carte de visite

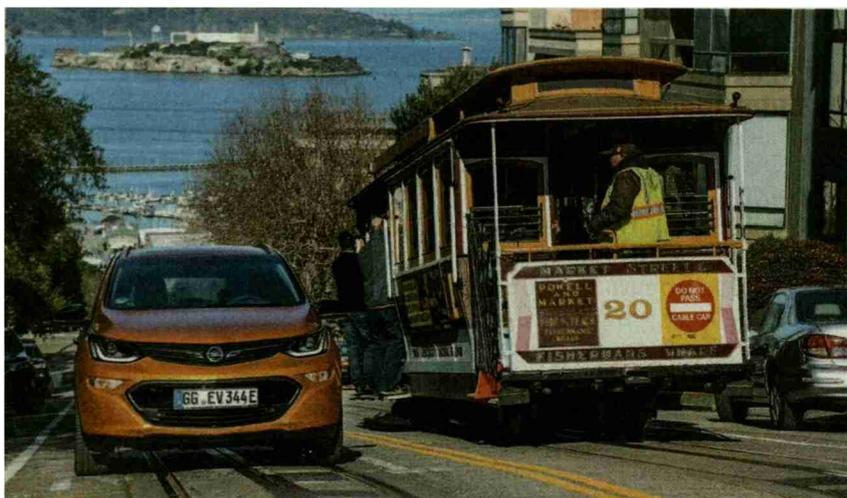
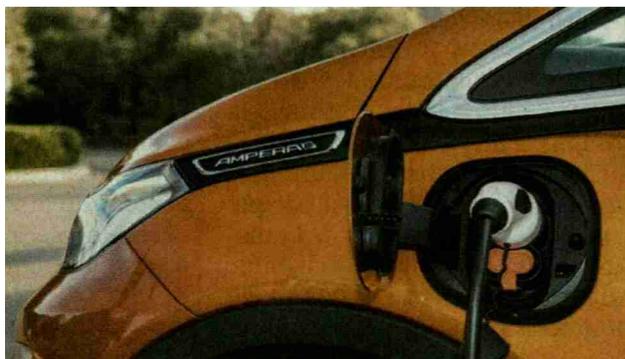
Moteur électrique 150kW-204ch, couple 360

Nm. 0 à 100 km/h en 7,3 sec (0 à 50 en 3,2 sec). Vitesse maxi limitée à 150 km/h (au profit de l'autonomie).

Autonomie selon les normes: 520 km. Dans la réalité, compter 380 km.

Longueur 4,16 m, largeur 1,84 m, hauteur 1,59m. Coffre 381 à 1274 l. Poids 1691 kg, dont 430 pour les 288 cellules des batteries lithium-ion. Garantie 8 ans; 160'000 km.

Prix: 41'900 fr.





Kreuzchen hinter dem Crossover

Opels Kompakt-SUV Crossland X weist die Richtung, in die es mit der Marke unter PSA-Regie weitergehen könnte

Seit dieser Woche besteht ja nun Klarheit über Opels nähere Zukunft. Pace!, frei übersetzt: «Nun macht mal Dampf!» heisst das Sanierungsprogramm, mit dem die Marke nach dem Übergang vom US-Konzern General Motors auf die französische PSA-Gruppe bis 2020 erstmals seit 1999 wieder Gewinne schreiben soll. Keine Kündigungen, keine Werkschliessungen, vorerst. Stattdessen schnelle Elektrifizierung mit vier E-Autos bis 2020. Und Umstellung der gesamten Modellpalette auf den Technikbaukasten der Mutter PSA.

Der erste dieser neuen PSA-Opel ist bereits auf dem Markt. Denn GM und PSA kooperieren bereits seit fünf Jahren bei Einkauf und Entwicklung, und so wurde mit dem Crossland X das erste gemeinsame Produkt wenn auch zufällig, so doch pünktlich zur Hochzeit fertig. Ein Kompakt-SUV, technisch auf dem Peugeot 2008 basierend, aber optisch von Grund auf ein Opel.

Ausserdem mit properem Platzangebot, Schulterfreiheit auch in der zweiten Reihe und zwischen 410 und 810 Liter Ladevolumen.

Unter dem Blech des Fünfplätzers verbirgt sich vor allem PSA-Technik. Statt eines Dreizylinder-Benziners aus der gerade erneuerten Opel-Motorenfamilie sorgt im Testwagen ein französischer 1,2-Liter-Dreizylinder mit 110 PS für den Vortrieb – ein wenig knurrig, aber kultiviert und mit so viel Drehmoment dank Turboaufladung, dass man es ab und an in der Lenkung des Fronttrieblers spürt. Eine Sechsstufen-Automatik erspart das Schalten; Allradantrieb wie im etwa gleich grossen Mokka X gibt aber der PSA-Baukasten nicht her. Statt des Theoriewertes von 5,3 kam der Testwagen auf einen Alltagsverbrauch von 7,1 l/100 km.

Auf Excellence-Ausstattungs-niveau schlägt der 110-PS-Crossland X mit mindestens 27'000 Franken zu Buche; mit voller Rundum-

Sorglos-Aufrüstung inklusive Optionen wie Parkassistent und LED-Scheinwerfer kommt er auf moderate 31'900 Franken. Ein grundsolides Auto, perfekt positioniert im Boom-Segment der kompakten Crossover. Und doch sucht man den entscheidenden Grund, warum man sich für ihn und nicht für einen der Mitbewerber entscheiden sollte. Opel braucht für künftige Modelle mehr Antworten auf diese Frage als nur das Design.

Zwei geplante Modelle mit GM-Technik werden nun noch vor der Lancierung auf PSA-Technik umgestrickt. Und bis 2024 sollen die letzten GM-Opel aus dem Programm fliegen – in sieben Jahren wird der technisch so stimmige und unter dem GM-Hut entwickelte Insignia reif für die Rente, der Bestseller Mokka X längst ausgelaufen sein. Aber vielleicht machen bis dahin schon die Elektromodelle den Unterschied. Andreas Faust



Crossland X: Optisch Opel, technisch ein Peugeot



PSA und Opel

Veröffentlicht 11. November 2017

Lehrstück

Es war ein besonderes Schauspiel gestern, als Carlos Tavares, der kleine Portugiese mit den wachen Augen und der schnellen Gestik, die Zukunft von Opel präsentierte.

Opel hat eine großartige Mannschaft. Es tut mir leid, wie viel Schmerz diesem Unternehmen zugefügt worden ist.

Was für ein Volltreffer. Die versammelte Mannschaft, alle Experten, Journalisten, Korrespondenten und sonstige Auskenner, alle standen sie mit leerem Blick da und konnte nicht glauben, was sie da gerade gehört hatten.

Man hatte Tavares und seine geschärfte Axt erwartet. Das Verkünden eines Sparprogramms ohne Gleichen. Kündigungen und das Absperrn großer Teile des Ladens. Eben so, wie er PSA auf Spur gebracht hat.

Stattdessen: blühende Landschaften. Alles bleibt offen, jeder Mitarbeiter am Band und im Lohn. Er werde Geld in die Hand nehmen, die miserable Effizienz der Werke steigern, hemmungslos das Dickicht der Plattformen und Aggregate straffen und alles, quasi sofort, auf PSA-Unterbauten stellen.

Die etwas sehr kleindeutsch nörgelnde Zwischenfrage der Kollegen von der FAZ, warum Kunden Opel kaufen sollten, wenn doch alles innen PSA sein wird, parierte er locker:

We are moving from a world where the centre of decision was Detroit. Now its moving not to Paris. The new centre of decision is now Rüsselsheim. This may surprise you. Let the power of the people unleash there, let them breath. I trust them.

Beinahe wären wir euphorisch voll Stuhl gesprungen und hätten vor Freude in die Hände geklatscht. Den Fragesteller nicht nur dergestalt abstrafen, dass man seine Frage gar nicht erst beantwortet, weil sie jeglichen Sinnes entbehrt, sondern auch noch rhetorisch nicht nur den Finger, sondern gleich die flache Hand in die Wunde legen: Ihr seid dran. Zeigt, dass ihr eurem Ruf gerecht werdet. Wenn ihr es bringt, dann lebt die Marke vitaler denn je.

Das Baden im eigenen Mitleid, der Selbstbetrug, die ständige Illusion der Vergangenheit, in der 19 Milliarden Euro verbrannt und die Hälfte des Marktanteils verloren wurde – aus, vorbei. Es gibt keine Ausreden mehr. Sie sind Manager, also managen sie, ruft er den in der ersten Reihe sitzenden Entscheidern zu.

Dieses Kleinkarierte, dieser falsche Stolz, diese eigene Überhöhung und der Narzissmus, das nur gut sein kann, was aus Deutschland kommt – er ist es nicht nur so satt, wie die Hunderttausendste Frage wie viel Arbeit bei Opel bleibt, wie viele Werke, wie viele Motoren und die Sucht nach Eigenständigkeit, nein, er ignoriert diese provinziellen Ansichten ohne auch nur den Bruchteil einer Sekunde den Fokus zu verlieren.

Es zählt das Produkt. Nichts sonst. Keine Versprechen, keine guten Absichten, keine warmen Worte.

Tavares ist kein Schwätzer. Mit der ingeniöser Präzision baut sich seine Argumentation auf. Keine Streuverluste, kein Rauschen. Was er gestern auf dem wenig glamourösen Podium gesprochen hat war klar und unmissverständlich.

Doch wer ist eigentlich Carlos Tavares?



Er ist definitiv ein Auto - Mann, ein wahrer petrolhead. Schon mit 14 stand Carlos Tavares, geboren am 14. August 1958 in Lissabon, als Funktionär am Pistenrand an der Rennstrecke von Estoril. Später fuhr er selber Rennen, und als er mit 23 bei Renault als Ingenieur anheuerte, war er bald schon verantwortlich für die Entwicklung des ersten



Megane RS. Und soll einen Großteil der Testkilometer gleich selber abgespult haben.

Von Renault kam er zu Nissan und dann wieder zurück zu Renault, war die Nummer 2 hinter Carlos Ghosn – und kündigte Ende August 2013, weil er keine Chance sah, zur Nummer 1 aufzusteigen. Seit dem 1. April 2014 ist Tavares nun aber da, wo er sich selber sieht, als Nummer 1 bei PSA, ist verantwortlich für den ganz großen Umbau des Konzerns, brachte die Franzosen in die schwarzen Zahlen zurück – und Opel weg von General Motors.

Wir kennen Carlos Tavares seit vielen Jahren. Er ist ein ausgesprochen eloquenter Gesprächspartner, in diversen Sprachen – und er lebt Auto. Er hat sein eigenes Renn - Team für historische Fahrzeuge, liebt den Porsche 911 und besitzt unter anderem eine Alpine A110 – und er kann stundenlang darüber plaudern, über Design philosophieren, sich in technischen Details verlieren, von Rennen erzählen. Als Privatmann ist der Portugiese, Vater von drei Kindern, ausgesprochen charmant – dafür als Geschäftsmann knallhart. Es heißt, er rechne alles schon mal im Kopf aus, auch größere Beträge wie jenen für die Übernahme von Opel. Es heißt, er habe ein Gedächtnis wie ein Elefant, könne sich auch Jahre später noch an Mitarbeiter und Details erinnern. Es ist offensichtlich, dass er weit über den Tellerrand hinaus denken kann. Und er kommt gern sofort zum Punkt, dies auch ohne Komma. Im vergangenen Jahr führten wir ein Interview mit Tavares, in fünf Minuten hatte er den Plan für die Umstrukturierung von PSA aufgeschlüsselt, den Finger auf die wunden Punkte gelegt, die Stärken und Möglichkeiten erkannt – und dies mit einem extremen Selbstbewusstsein, dass er alles richtig macht.

Wohl deshalb gilt der Portugiese als arrogant. Was er aber gar nicht ist – er ist einfach konzentriert. In einer Industrie, in der Charakterköpfe immer seltener werden, ist Tavares ein Hoffnungsträger.

Und sein Vorhaben ist gigantisch. Wir beginnen den Versuch einer einfach zu verstehenden Entflechtung des hemmungslosen Durcheinanders im Opel-Produkt-, wie Produktionsportfolio:

Die Werke:

(Mit Klick aufs Bild öffnet die Galerie mit allen Kennzahlen zu den Standorten)



Rüsselsheim, GM Global Manufacturing System, 14.200 MA, 1.150.000 m² (Insignia, Zafira, Getriebe, Achsen, Komponenten)



Eisenach, GM Global Manufacturing System, 1.850 MA, 713.000 m² (Adam, Corsa)



Kaiserslautern, 2.130 MA, 1.540.000 m² (Motoren, Karosserie, Komponenten)



Saragossa (Spanien), 5.120 MA, 3.100.000 m² (Corsa, Corsa Van, Meriva, Mokka, Crossland X, PSA - PF1 - fähig)



Gliwice (Polen), 2.890 MA, 730.000 m² (Astra, Cascada)



Aspern (Österreich), 1.450 MA, 600.000 m² (Motoren, Getriebe)



Ellesmere Port (UK), 1.870 MA, 1.200.000 m² (Astra)



Szentgotthárd (Ungarn), 1.200 MA, 350.000 m² (Motoren, Komponenten, hochflexibel – schnell PSA - fähig)



Web Ansicht

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67407830
Ausschnitt Seite: 7/16



Tychy (Polen), 480 MA, 350.000 m² (Motoren)

Die Produkte:



Opel Karl, GM Gamma II (baugleich Chevrolet Spark, gebaut bei GM in Changwon, Südkorea)



Opel Adam, GM-SCCS (Small Common Component Systems, JV mit Fiat, dort: MiTo, Qubo, Grande Punto, etc.)



Opel Corsa, GM SCCS (dann: PSA EMP2 mit DS3, Saragossa)



Opel Astra, GM D2XX



Opel Cascada, GM Delta II (Gliwice)



Opel Insignia, GM E2XX



Opel Zafira Tourer, GM Delta II (wandert ab in PSA-Werk Sochaux)



Web Ansicht

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67407830
Ausschnitt Seite: 10/16



Opel Ampera-e, GM BEV II (baugleich mit Chevrolet Bolt, gar nicht gebaut)



Opel Mokka, GM Gamma II (baugleich mit Chevrolet Trax, gebaut bei GM in Bupyeong, Südkorea)



Opel Crossland X, PSA PF1 (Saragossa mit C3 Aircross II)



Opel Grandland X, PSA EMP2 (PSA Sochaux)



Opel Combo, GM SCCS LWB (JV mit Fiat, dort: Doblo, dann: PSA EMP2, PSA Mangualde)





Opel Vivaro, Renault X82 (JV mit Renault/Nissan und Fiat, dort: Trafic, NV300, Talento)

Von 14 Modellen sind nur acht wirklich eigene Produktionen (und da sind die beiden X - Modelle mit PSA - Unterteilen schon großzügig miteingerechnet, sonst wären es 6 aus 14!) von Opel, der Rest ist entweder ein Joint Venture, bei dem der Partner den Löwenanteil an Konstruktion und Teilen stellt (Renault bei den Nutzfahrzeugen etwa), oder gleich das ganze Auto baut. So etwa bei Karl und Mokka. Die beiden sind 1:1 Abziehbildchen ihrer koreanischen Daewoo - designten Brüder. Mit entsprechend horrenden Lizenz - und Bereitsstellungskosten, bis sie dann wirklich beim Kunden daheim stehen.

Natürlich haben wir keinen Einblick in genaue Zahlen, interne Vorgaben und in das generelle „Warum“ . Vieles, was GM in der Vergangenheit entschieden hat, mag aus globaler Sicht Sinn gemacht haben, aus europäischer keinesfalls. Warum Opel etwa noch nie (!) in seiner Geschichte ein eigenes SUV bauen durfte – absolut unverständlich. Frontera, Monterey, Antara, allesamt jämmerliche Versuche etwas an den Mann zu bringen, was weder dem Geschmack der Käuferschaft, noch den Ansprüchen gerecht wurde.

Dazu kommt die Komplexität der Produktionsvorgaben. GM Global Manufacturing System – eine einheitliche Fertigung für sämtliche Werke auf der Welt. Einfach gesprochen: in Eisenach kann neben dem Adam auch ein Cadillac Escalade vom Band laufen. Übrigens: im Adam ist tatsächlich die gleiche Abschleppöse montiert, wie im Escalade. Ein Stahlträger, über ein Kilogramm schwer und fähig den Dreitonnen - Truck aus einer Sanddüne in Nevada, oder aus dem Rocky - Mountain - Schlammloch zu reißen.

Diesen Witz hat Tavares übrigens sofort gestoppt. Die neue Abschlepphilfe wiegt weniger als die Hälfte und spart in der jährlichen Produktion locker eine Million Euro.



Im Schatten: kein Escalade. Der wäre größer.



Nicht zu sehen: die Abschleppöse. Verstecken sich hinter 243kg Stoßfänger.

Eine Produktwelt vom Günstigauto aus Korea bis hin zum Luxustrücker aus den USA ist einfach zu groß und zu komplex, wenn es in die Details geht. Den Ansprüchen kann nie immer vollständig Rechnung getragen werden – und so war es bislang vor allem der europäische Kunde, der ein Produkt vor sich hatte, was zwar einerseits gut gemacht war, andererseits aber auch meilenweit der Konkurrenz hinterherhinkte.

Dass im Stammwerk in Rüsselsheim etwa Schweißroboter im Karosserierohbau stehen, die noch in Lopez - Zeiten angeschafft und in zweifelhafter Qualität Vectra und Omega zusammengebraten haben, zeigt, wie dringend ein tiefgreifendes Wellness - Programm nötig ist. Oder warum Produkte aus Wolfsburg eine etwas andere Anmutung haben.

Unsere Einschätzung: was passiert wo?

Doch die Firmenzentrale wird sich gedulden müssen: erster Umrüstkandidat für die volle PSA - Technologiebreite sollte Eisenach werden. Ein Teil wird dort bereits für den neuen Mokka (auf PSA EMP2) gerüstet. Da ist die kleine EMP1, bzw. CMP - Plattform nur ein kleiner Schritt hin zu großer Flexibilität. Ein Abbau der Bänder von Adam und Corsa wäre kein Problem: Saragossa übernimmt den Corsa komplett und Rüsselsheim kann dank GM GMS - System und nicht zuletzt der geographischen Nähe zu Eisenach den Adam schnell übernehmen, sowie auch die Korea - Modelle Mokka und Karl weiterführen.

So würde auch der Weggang des Zafira abgefedert, der in nächster Generation ebenfalls auf einer PSA - Bodengruppe steht und wohl in Sochaux gebaut werden wird. Rüsselsheim als Zentrum der Produktionsalllasten also. Eine solide Lösung.

Das Werk im spanischen Saragossa ist allein auf Grund der gigantischen Platzverhältnisse ein Lieblingsspielzeug für jeden Produktionsplaner. Hier laufen nicht die Stückzahlkönige vom Band, nein auch die PSA - Fähigkeit wurde mit dem Anlauf des neuen Crossland X auf PF1 - Beinen gezeigt. Übrigens: der neue Citroen C3 Aircross fährt direkt



neben allen Corsa, Meriva und Mokka in Spanien vom Band. Jetzt schon.

Die Komponentenwerke dürften sich ebenfalls freuen: die Ungarn, weil sie aktuell schon hochflexibel sind und eher gestern als morgen mit der Produktion von PSA - Aggregaten beginnen könnten und Kaiserslautern dürfte sich angesichts Größe und Lage für die Franzosen als sehr interessant erweisen. Denn: eine neue Produktionslinie ist immer auch eine effiziente. Tavares, dem Zahlenmensch, gefällt so etwas.

A normal **production** life



GM life



Neben neugewonnener Effizienz geht es ihm vor allem auch um Synergien. 1,1 Milliarden Euro in 2020 und weiter hinaus bis zu 1,7 Milliarden Euro pro Jahr sieht der Portugiese im Bereich des Möglichen, wenn es um die Effekte der gemeinsamen Produktion und des Einkaufs geht. Mit 700 Euro pro Fahrzeug hat er die Einsparmöglichkeiten allein in der Fertigung berechnet.

Doch all das sind lockere Hausaufgaben. Kein großes Ding, Peanuts. Was wirklich wichtig ist: Zukunft. Technologie. Märkte. Denn das wird der Groupe PSA erst richtig zu Form verhelfen.

Auch hier hat er mit Opel gut eingekauft. Sie sind in der großen Welt unterwegs, kennen sich mit Assistenzsystemen genauso gut aus, wie mit funktionierender Telematik. LED - Technologie auf Augenhöhe mit den Marktführern und ehrliche Kompetenz, wenn es um große Motoren (für große, margenstarke Fahrzeuge!) geht. Dazu: Elektromobilität. Auch wenn die Welt über Ampere und noch viel mehr über den Ampere - e herzlich gelacht hat, es war dem Vernehmen nach Rüsselsheim, das hauptsächlich an der Entwicklung beteiligt war. Die Deutschen können auch Erdgas und Wasserstoff. Themen, bei denen Tavares blank war.

Und dann wäre noch das Thema Plugin - Hybrid und Vollelektrisierung

Gemeinsames Haare raufen im Plenum während der Pressekonferenz: Opel wird ausgebeutet und darf nur noch ein bisschen elektrisch. Andere witterten eine Kopie von KTNs Plänen und ein paar Wenige fanden den Elefanten in Form des Chinesen im Raum - so konnte man die Reaktion des Plenums auffassen.



Doch mit Dongfeng ist es nicht so einfach, als das sie sich bloß – endlich, wie vielerorts geätzt wird – durch die Hintertür in die deutsche Automobilindustrie einkaufen durften. Denn: Dongfeng, großer Anteilseigner an PSA und noch größerer Automobilhersteller im Reich der Mitte ist absoluter big player, wenn es um Elektromobilität geht. Dazu verfügen sie über ein lokales Zulieferset an Batterie - und Zelltechnologie, von dem die anderen Europäer, ja vielleicht sogar ein Tesla, nur träumen können.

Weil Tavares mit den Chinesen auf Augenhöhe zusammengeht und ehrlich arbeitet, gewährt man ihm ganz andere Potenziale. Schlussendlich sind sie auch bei Dongfeng am Geldverdienen interessiert. Und wenn ihre Technologie für bessere bei uns sorgt, wie die unsere für bessere chinesische Autos sorgt, dann verdienen beide Seiten mehr Geld. Und in dem Falle der massiven Investition in die Groupe PSA: verdienen die Chinesen gleich doppelt. Was ihre Laune entsprechend noch besser macht und ihre Freude an der Zusammenarbeit erklärt.

So sind nun vollelektrische Modelle nicht bloß Zukunftsmusik, sondern direkt in die Produktion zu geben. Keine Anlaufschwierigkeiten, keine Prozessprobleme, weil es eine ausgereifte Technik in einer modularen Plattform, die fertig und sofort in großer Stückzahl zu bauen ist. Noch einfacher wird es bei den Plugin - Hybriden, von denen es bis 2020 schon vier bei Opel geben soll. Statt die Hybridisierung voll in den vorderen Triebstrang zu integrieren, mit neuen Getrieben, komplett neuer Nebenaggregatestruktur und all den Applikationsproblemen, die das bringt, baut PSA einfach eine elektrische Hinterachse in das Frontantriebsauto.

Elektroantrieb fertig. Allradantrieb auch. Zwei Fliegen, eine Klappe und ein gewichtiges Verkaufsargument.

Diese Taktik erklärt übrigens, warum PSA bisher in all seinen SUV keinen „echten“ Allradantrieb verbaut hat: weil es im Zweifel genauso teuer ist, wie die elektrifizierte Variante. Nur dass die eben auch noch „grün“ ist. Sicher können sie Tavares nun auch lachen hören.

Neben der Technologie sind die Märkte wichtig. Die Ketten in die Opel von GM gelegt wurde: Vergangenheit. Die ganze Welt steht ihnen offen. Besonders Südamerika, Nahost und Asien, wo die Modellpalette doch ausgezeichnet gut zum Produktportfolio passt. Noch interessanter indes: Nordamerika.

PSA hat dort seit 25 Jahren kein Auto mehr verkauft. Kennen weder den Markt gut, noch seine Bedingungen, Zertifizierungen, Zulassungen, Gesetzmäßigkeiten. Und Opel? In Rüsselsheim haben sie die letzten dreißig Jahre nichts anderes gemacht. Sämtliche Entwicklungen mussten auf allen GM - Märkten funktionieren und zulassungsfähig sein. Das, was den „ingénieur“ in den Wahnsinn treibt, macht der Deutsche locker zwischen erstem Kaffee und zweiter Zigarette.

Nächstes Thema, direkt mit der Weltumspannung von GM verbandelt: Datenaustausch. Dezentrale Entwicklung. Simultanes engineering. Wenn der Werkzeugmacher schon mit den Simulationen des Fließvorgangs beim Blechpressen beginnt, während der Designer noch gar nicht mit dem letzten Entwurf fertig ist. Bei Opel können sie so etwas, sind vielleicht auch hier führend in der gesamten Branche. Weil sie aus der Not eine Tugend gemacht haben. Datenablagen und Projektstrukturen entwickelt haben, die jederzeit und überall auf der Welt gleichzeitig in den verschiedensten Abteilungen bearbeitet werden können. Gerade im Hinblick auf die Verbindung Frankreich, Deutschland und China im neuen PSA - Imperium ist der Wert dieses Know - hows kaum zu beziffern.

Letzter Coup von Tavares im Vorbeigehen während des Opel - Geschäfts war der Zusammengang mit BNP Paribas. Die Großbank ist nun strategisch dafür verantwortlich, dass der Verkauf endlich so locker läuft, wie bei der Konkurrenz. Volkswagen, Daimler, allem voran aber BMW: sie haben ihre mächtigen hauseigenen Banken im Rücken, vollgestopft mit Geld. Mit ihnen sind sie in der Lage ihre Modelle locker zu konkurrenzlosen Leasing - Raten unters Volk zu bringen, so dass am Ende der 320i günstiger ist, als der Astra.



BMW etwa hat mehr als einen gesamten Jahresumsatzes an Finanzverbindlichkeiten offener Finanzierungsgeschäfte. Das sind 97,7 Milliarden Euro. Geld, von dem Opel nur träumen kann, wenn es um Absatzhilfe geht. Im vergangenen Jahr beliefen sich die Gesamtforderungen der Opel Bank und Financial Services nur knapp auf ein Zehntel des Wertes der Münchner.

Mit BNP Paribas ist man nun in der Lage mit breiter Brust die gleichen Konditionen für sorgenfreies Full - Service - Leasing anzubieten und so die eigene Marge nicht mehr durch brutale Rabatte im Barverkauf zu ruinieren – nur damit die Autos im Markt sind und die Bänder laufen.

Am Ende der Pressekonferenz bleibt diese unglaubliche Begeisterung für einen Gedankengang, dessen Komplexität hier in ganz rudimentärer Betrachtung bereits Seiten füllt, den Tavares augenscheinlich unmittelbar hatte. Alle Probleme, denen sich mittelfristig die Automobilhersteller stellen müssen: Zusammenarbeit, Technologie, Finanzkraft – er hakt sie ganz locker ab.

Noch dazu weiß er, dass seine Produkte jetzt schon gut sind. Und er weiß auch, dass er da unglaubliche Stärke eingekauft hat.

Und so kommen wir wieder zur Arroganz. Nein, Carlos Tavares ist nicht arrogant, er ist freundlich und verantwortungsbewusst. Er muss weder Angela Merkel, noch den Betriebsrat fragen. Es braucht sich auch niemand vor ihm fürchten. Denn wenn sie bei Opel wirklich so gut sind, wie sie in den vergangen zwanzig Jahren behauptet haben, dann werden es wunderbare Jahre.

Wenn nicht, dann auch.

Nur eben mit einer (größtenteils) anderen Mannschaft. Opel wird weiterleben, besser denn je. Wieviel von der alten Opel - Gang noch bleibt, das liegt ganz an ihr. Tavares weiß das. Und jetzt wissen es alle. Nur hat er es so nicht gesagt. Und das war das wahre Lehrstück des vergangenen Donnerstags. Geklatscht hat im Übrigen niemand. Schade eigentlich.

Fabian Mechtel.