

Erst das Material, dann das Design

Das Interieur soll mit scharfen Linien und weichen Flächen die Präzision und die dynamischen Qualitäten des neuen Astra widerspiegeln, sagt der verantwortliche Opel-Designer Friedhelm Engler.

Ein Coup wie beim Golf IV sollte VW nicht noch einmal gelingen. Das musste in Rüsselsheim bei der Entwicklung des neuen Astra nicht extra betont werden.

Bei der Premiere 1997 setzten die Wolfsburger mit einem Interieur, das in Optik und Haptik der Mittelklasse entlehnt schien, Maßstäbe. Der Wettbewerb sah

alt aus – auch der ewige Rivale Opel. In der Konzeptphase des Astra III, der im Frühjahr 2004 in den Handel kommt, drehten sich die Gespräche zwischen Designern und Vorstand daher besonders intensiv um die Innenraum-Materialien und das entsprechende Budget. Dieses wurde erhöht, denn Optik und Haptik, die sicht- und fühlbare Qualität

also, waren ein großes Thema, sagt Friedhelm Engler (40), Design-Chef Klein- und Kompaktwagen und damit verantwortlich für den neuen Astra. Messlatte war nicht die Kompakt-, sondern die Mittelklasse.

„Vor wenigen Jahren noch schnitzte ein Designer das Interieur aus Lehm und ließ sich dann vom Techniker die geeigneten Materialien empfehlen. Beim neuen Astra gingen wir anders vor“, blickt Engler zurück und beschreibt dann ein radikales Umdenken, das Martin Smith, seit 1997 bei Opel und seit 2002 Direktor Design, angeschoben hat: „Smith sagte: ‚Bevor wir mit dem Design beginnen, legen wir genau fest, welche Materialien wir wo einsetzen wollen.‘ Dann definierten wir gemeinsam mit den Technikern, wie wir die Teile miteinander verbinden. Erst dann stimmten wir das große Designthema in allen Details darauf ab.“

Der Effekt: optimale Fugenverläufe, da alles, was Toleranzen einzelner Materialien in der Großserie anrichten können, ausgeschaltet ist. Bekannte Problemzonen umging man elegant. Die Öffnungsfuge zwischen Handschuhfachdeckel und Armaturenbrett verläuft zum Beispiel sichtgeschützt hinter einer Blende.

So radikal wie beim Astra, sagt Engler, habe Opel das Konzept „erst das Material, dann das Design“ noch nie verfolgt. In teuren, griffsympathischen Kunststoffen schwelgen konnte er trotz des erhöhten Budgets aber nicht. „Wir haben ausgewählte Bereiche, etwa die Oberseite des Armaturenbretts, weich gestaltet, auch mit lackierten Oberflächen. Andere Bereiche, die man kaum einmal



Astra-Designer Friedhelm Engler: Die dynamische Form des Astra gibt das Grundthema des Innenraums vor.

Fotos: Beate Jeske (2)

berührt, wie etwa die Verkleidung des Einstiegsschwellers, brauchen nicht ganz so hochwertige Materialien“, sagt er.

Neuland beschritten die Astramacher bei den Türverkleidungen, eingesetzt wurde das sogenannte Inmould-Grain-Verfahren für TPO-Schaumfolie: „Damit erreichen wir ein deutlich besseres Narbbild auf der Oberfläche.“ Das Material fühlt sich weicher an. Die Oberfläche des Armaturenbretts nimmt die im Vectra eingeführte Basketball-Struktur auf, jedoch in verfeinerter, flacherer Form. Die weit verbreitete Narbung im Lederstil habe nie zur Diskussion gestanden.

Dem etwa 15 Köpfe zählenden Kern-Team von Gestaltern, das für Exterieur- und Interieurdesign verantwortlich ist, sei es wichtig gewesen, im Innenraum die Präzision des Astra-Chassis, die dynamischen Qualitäten des Autos, zu verdeutlichen. „Das Auto ist innen straff wie ein gut trainierter Athlet – nicht mit übertriebenen Muskelbergen, aber überall gut definiert“, erläutert Engler den Ansatz.

Exterieur und Interieur seien so aufeinander abgestimmt, dass das Auto auf seinen Fahrer wie aus einem Guss wirke – ohne Brüche, die man vielleicht nicht bewusst, aber im Unterbewusstsein registriert. So findet sich die Bügelfalte, die sich über die Motorhaube zieht und das Heck vertikal teilt, auch innen, wo sie über das Armaturenbrett bis ans untere Ende der Mittelkonsole läuft.

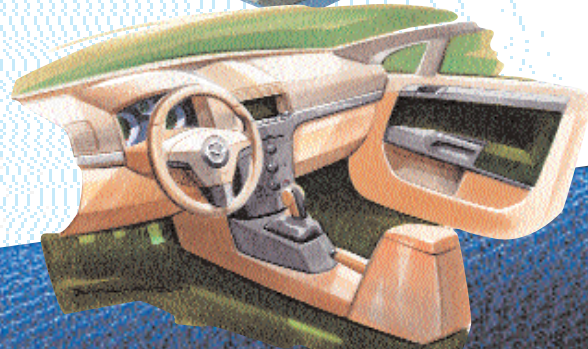
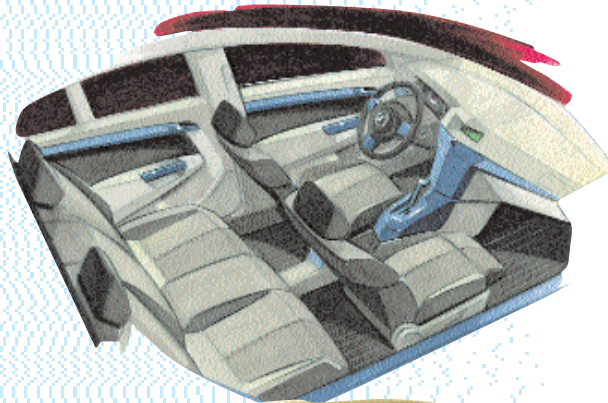
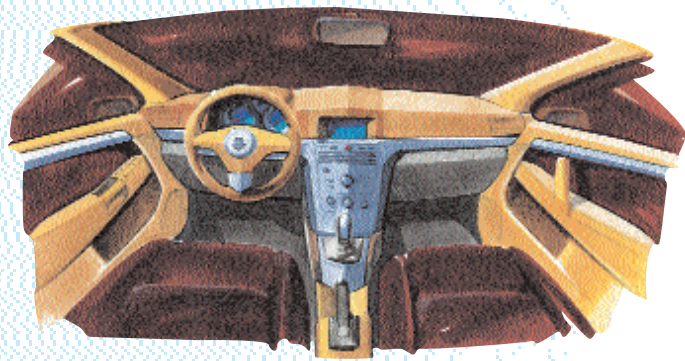
Die horizontale Zweiteilung des Karosseriedesigns hat ebenso ihre Entsprechung im Innenraum: Unterteil maskulin-dynamisch, Oberteil ruhig. Die Trennlinie im Exterieur bildet die zum Heck hin ansteigende Gürtellinie, „die mit ihrer gestreckten, dynamischen Form das Grundthema des Innenraums vorgibt“ (Engler). Dort wiederum nehmen die Türgriffe mit den Deko-Leisten das Thema der Rammschutzleisten auf. Die horizontale Aufteilung der Flächen werde, so Engler, durch die Deko-Elemente unterstützt und erzeuge eine frische Anmutung.

Das Armaturenbrett mit der bernsteinfarbenen Beleuchtung wirkt aufgeräumt, für manchen Betrachter sicher nüchtern. Es folgt der beim Vectra und beim Meriva eingeschlagenen Linie. Das Oberteil ist eine ebene, leicht geneigte Fläche, deren einzige Erhebung die Hutze über den Rundinstrumenten ist. Der große Monitor für Bordcomputer, Navigation und Ähnliches, der beim aktuellen Astra noch wenig anmutig unter einer eigenen Abdeckung weit oben thront, ist wie im Vectra unauffällig auf Höhe der Zierleisten integriert, unterhalb derer das optische Zentrum des Cockpits liegt, die Mittelkonsole.

Entweder schwarz oder metallisch glänzend lackiert, erinnert sie Engler mit ihrem aufgeräumten Bedienfeld an hochwertige

Schwarz oder metallisch, die Mittelkonsole erinnert an teure Hi-Fi-Anlagen

Konstante Größe: Schon in frühen Skizzen ist die T-förmige Ausbildung des Armaturenbretts mit Betonung der Mittelkonsole sichtbar. Das Budget wurde dem Streben nach Qualität angepasst.



Opel Astra Innenraum-Design

Hi-Fi-Anlagen – womit er nicht alleine steht (siehe Seite 14). Kleine Schalter, nicht zu eng aneinander gequetscht für guten Bedienkomfort, aber nicht so groß, dass man sich an Kinderspielzeug wie „My First Sony“ erinnert fühlt, tragen das ihrige dazu bei. Großen Wert legte Engler darauf, dass die Schalter eine „angenehme Rückmeldung“ geben, dass sie sauber eingepasst sind. Er spricht von optischer Haptik: „Der optische Eindruck und die tatsächliche Haptik, die Rückmeldung, müssen eine Einheit bilden, dann stimmt der Qualitätseindruck.“

In diese Richtung wirkt auch eine Symmetrie der Knöpfe: Wer links vom Lenkrad dreht und drückt, um Scheinwerfer oder Nebelleuchte zu aktivieren, greift an die gleichen Drehregler wie beim Justieren der Klimaanlage oder des Radios.

Besonderen Aufwand trieb Opel mit den Lüftungsdüsen. Die Lamellen haben ihren Drehpunkt nicht hinten irgendwo im Armaturenbrett, sondern ganz vorn. „Das sieht, ganz egal, wie welche

Düse justiert ist, immer superpräzise aus“, strahlt Engler – wieder ein Steinchen im Qualitäts-Mosaik. Das gab es, man erinnert sich, in ähnlicher Form auch beim Golf IV. Als dann der Bora kam und der Zwang zur

Höherpositionierung, bekam der diese innovativen Düsen, und der Golf musste mit konventionellen Ausströmern vorlieb nehmen.

Dass Oberflächenqualität und Passungen künftig noch ein großes Thema sein werden, bezweifelt Engler. Mittlerweile gebe es nirgendwo mehr was zu meckern.

Die einstige Nummer eins, stichelt er dann leise am Rande, sei zudem heute nicht mehr Spitze. *Michael Harnischfeger*

Wichtig: Die Schalter müssen eine „angenehme Rückmeldung“ geben



Feinschliff: Wenn die große Linie steht, werden alle Details auf das Designthema abgestimmt. Welche Armaturen passen am besten?



Die Mischung macht's: Opel-Designer Beat Finkbeiner und Peter Hasselbach (rechts) bei der Auswahl von Farben und Materialien.



Teamarbeit: Studioreiter Friedhelm Engler (Mitte) mit seinem Vize Beat Finkbeiner (rechts) und Chefmodelleur Axel Möckel (links).

Wer liefert was?

Welche Automobilzulieferer sind an der Produktion des Opel Astra beteiligt? Eine Auswahl der wichtigsten Komponenten.

Audio und Navigation
Blaupunkt, Siemens VDO

Wischer
Bosch

Lack
DuPont

Scheinwerfer
Hella (Halogen, Bi-Xenon, Kurvenlicht)

Getriebe
ZF (Kupplung, Schaltung), FTE (Kupplungsgeber, Zentralausrücker), Dura (manuelle Schaltsysteme)

Motor und Aggregate
Bosch (Diesel-Einspritzsystem, Generator, Kühlgebläse), ElringKlinger (Zylinderkopf-, Spezialdichtungen, Abschirmsysteme), ContiTech (Riemen, Membranen), Vibracoustic (Motorlagersystem, Schwingungsdämpfer), Mann+Hummel (Luftfilter), Halberg Guss (Motorblöcke), Muhr und Bender (Ventilfedern), Federal-Mogul (Kolbenringe), Freudenberg (Dichtungen)

Lenkung
ZF Lenksysteme, TRW (Lenkhilfe), ContiTech (Servoleitungen)

Innenbeleuchtung
Hella

Sitze
Faurecia, Johnson Controls, Brose (manuelle Verstellungen)

Dachmodul
ArvinMeritor

Bordnetz
Intedis (Entwicklung), Hella (Zentralsteuergeräte), Leoni (Kabel)

Innenraum
Faurecia (Auskleidung, Hutablage), Johnson Controls (Mittelablage, Auskleidung, Himmel), Stankiewicz (Isolierung, Boden), ContiTech (TPO-Schaumfolie Türverkleidung)

Abgasanlage
Faurecia, Tenneco/Heinrich Gillet, Delphi, SJM, Eberspächer

Türen
ArvinMeritor

Fensterheber
Brose

Reifen
Continental (Bremsreifen), Pirelli

Schließsystem
Huf Hülsbeck & Fürst (Garnituren, Schlüssel), Brose (Seitentür-, Heckschlösser), Kiekert, Brose

Rückhaltesysteme
TRW (Airbags, Gurte), Continental Temic (Airbagsteuergerät, Seiten- und Kopfairbags)

Fahrwerk
Continental Teves (ESP, Hill Start Assist), ZF (Stoßdämpfermodule, elektronische Dämpferregelung, Spurstangen, Radgelenke), ThyssenKrupp (Feder, Stabilisatoren), Muhr und Bender (Achsfedern vorne), Delphi (Federbeine Vorderachse) Georg Fischer (Längslenker)

Quelle: Herstellerangaben © Automobilwoche

