

■ *signum* selection

04/03

- Komfort für die Karriere
- Hintergrundbericht: Auf Erbkönigs Spuren
- Wo man Individualisten trifft
- Licht auf neuen Wegen



signum *Editorial*



Liebe Trainingsteilnehmer,

Sie haben es bereits gehört und gelesen: Der neue Opel Signum definiert eine neue Fahrzeugklasse. Die Dimensionen dieser Klasse – Design, Flexibilität und Dynamik: Die Signum Class – konnten Sie in unserem webbasierenden Training bereits im Detail kennen lernen und haben gesehen, dass sich der gute Eindruck von aussen nach innen fortsetzt.

Mit dem zweiten Tag unserer Schulung möchten wir Sie deshalb aktiv den Signum mit den Augen jener Menschen erleben lassen, die ihn künftig fahren werden. Doch wer sind diese Menschen? Was haben sie gemeinsam, so unterschiedlich sie auch sind?

Genau diese Fragen kann Ihnen dieses Training beantworten. Es wird Sie darin unterstützen, die Zielgruppen des Signum kennen zu lernen und zu verstehen, für welche Argumente diese Menschen besonders offen sind.

Das Magazin begleitet Sie dabei mit wertvollen Anregungen.

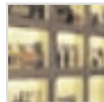
Viel Vergnügen und noch mehr Inspiration zu frischem Denken wünscht Ihnen

Dr. Uhland Burkart

Inhalt

Szenetipp

- 2 Starclub Mainz – hier findet jeder seine Nische



Reportage

- 4 Auf Erbkönigs Spuren



Komfort & Karriere

- 6 Leben um zu arbeiten?



Wissenschaft & Forschung

- 8 Innovation: High Tech für alle



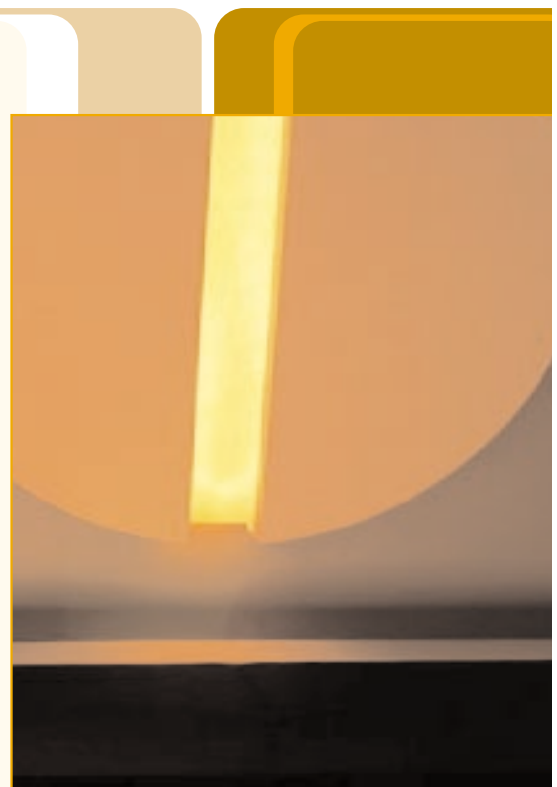


Der Szenetipp! Heute:
Starclub Mainz – hier findet jeder seine Nische.

Farben zum Wohlfühlen. Formen, die mit den 70ern flirteten. Licht mal schummrig, mal gleißend hell. Wir betreten den Starclub Mainz im Penthouse des Cinestar und werden sofort verzaubert von dieser ungewöhnlichen Atmosphäre, die man zwar nicht benennen, doch ganz klar wahrnehmen kann.

Man hatte uns darauf vorbereitet, doch die Wirklichkeit überrascht: Auf rund 400 Quadratmetern bietet der Starclub eine Kultur, die vor Vielseitigkeit sprüht: Man relaxt in der gemütlichen Sitzlandschaft, führt leichte Gespräche an der großen Bar, lässt Körper sprechen auf der Tanzfläche, trifft sich zum Chill out [dschill:aut] in der kleinen Bar, zum Candlelight Dinner im Restaurantbereich oder zum Barbeque auf der Dachterrasse. Ambiente mit Esprit und Kult für Jüngere, Ältere und alle mittendrin. Sara (29) mit Freund Ralf (34): "Wir haben hier schon tierische gute Clubparties gefeiert. Dann gehen wir für Stunden nicht mehr runter von der Tanzfläche." Auf die zieht es Anja (39) und Sven (42) als Eltern des fünfjährigen Dennis überhaupt nicht: "Starclub, das heißt für uns soviel wie: lecker essen, gemütlich sitzen und später noch was trinken." Ron (35), Grafiker: "Ich geh gerne mit Kollegen weg, aber ich hasse verbrauchte Kneipen. Hier sitzen wir nachts auf der Dachterrasse, das ist wirklich geil!"

Dass sich Vertreter unterschiedlichster Lebenswelten im Starclub treffen, kann also nicht nur an dem preisgekrönten Design von Stararchitekt Kay Mack oder an den leckeren Cocktails liegen – das Gesamtkonzept des vielseitigen, qualitativ hochwertigen Angebots scheint den Nerv vieler Menschen zu treffen. Jetzt fällt mir auch ein, was diese anfangs unerklärliche Atmosphäre deutlich transportiert: Hier ist individuelle Selbstverwirklichung möglich!





Auf Erbkönigs Spuren.

Das Testzentrum Dudenhofen ist Top Secret – für (fast) alle.

Alles, was die Anwohner – oder gar neugierige Fotojournalisten – sehen, ist Wald. Und noch mehr Wald. 85 Prozent der Fläche von „Dudenhofen“ sind bewachsen. Wenn es dunkel wird, kann man von draußen gerade noch den Schein der Lampen an der Rundbahn erahnen. Wäre das Opel Testzentrum eine Diskothek – die Schlange vor der Tür würde bis zum Horizont reichen: Denn alle wollen rein, doch nur wenige Auserwählte kommen zum Zuge. In Dudenhofen sagen sie: „Es gibt bestimmt einen Ort in Deutschland, der noch sicherer ist. Wir haben ihn nur noch nicht gefunden...“ darf, tut das mit dem OK der Top-Entscheider von Opel.

Dagegen ist das Kanzleramt ein offenes Haus.

Wer das unscheinbare Tor zum Opel Testzentrum hinter sich gelassen hat, hat mehr als eine Gesichtskontrolle überstanden. Wer hier reindarf, tut das mit dem OK der Top-Entscheider von Opel.

Aber was ist so exklusiv, so einzigartig an diesem Ort, dass er zeitweise nicht einmal überflogen werden durfte, und gegen den das Bundeskanzleramt ein vergleichsweise offenes Haus ist? Die Antwort vermittelt sich erst auf den zweiten Blick: Knapp 6.000 Quadratmeter Büros und Teststände, eine Feuerwache mit eigenem See, eine Tankstelle, eine Kantine – und 44 Kilometer Straße. Das Gute daran, ist das Gute darauf: die Prototypen und Versuchsträger von Opel. Auf deutsch: Was in zwei bis drei Jahren in Ihrem Verkaufsraum steht, fährt in diesem Moment durch den Rodgauer Forst. Und das ist wörtlich zu nehmen:

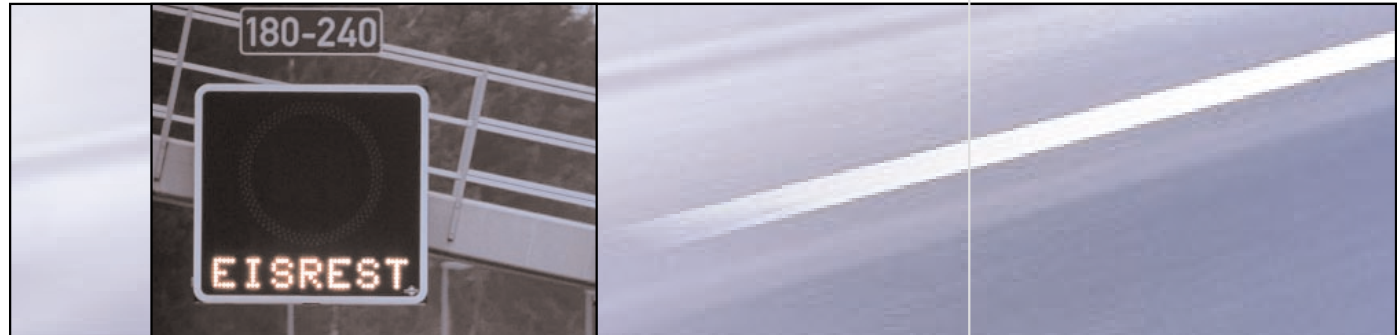
Lizenz zum Fahren, Fahren, Fahren.

In drei Schichten, 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr werden hier die „Erlkönige“ bewegt. Die Tagesleistung aller Autos auf dem Gelände beträgt unglaubliche 28.000 Kilometer. Kein Druckfehler. Das ist mehr als das doppelte der Jahresleistung eines Durchschnittsautofahrers, oder mehr als die Hälfte des Erdumfangs – in 24 Stunden! Das Ziel ist klar: In kürzester Zeit maximale Erfahrungen mit einem neuen Auto zu machen. Dafür, dass den gut 80 Versuchsfahrern nicht langweilig wird, haben die Architekten gesorgt.

Die Kreisbahn ist so etwas wie die längste Gerade der Welt: In der Steilwandkurve fährt man bei 230 km/h immer geradeaus. Das Einschalten des Radios ist den Testern nur in Ausnahmesituationen erlaubt. Handys sind grundsätzlich streng verboten. Weit aus anstrengender als die Steilkurve ist die „Komfortstrecke“. Der Name ist pure Ironie: Kaum ein Stück Straße in Deutschland stellt höhere Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug.

Zahlen & Fakten zum Testzentrum Dudenhofen

- *Eröffnung: April 1966*
- *Streckenlänge gesamt: 44 Kilometer*
- *Streckenlänge Hochgeschwindigkeitskurs: 4,8 Kilometer, 1992 komplett erneuert.*
- *Durchschnittsgeschwindigkeit auf linker Spur der Hochgeschwindigkeitsstrecke: 230 km/h*
- *Anzahl dynamischer Rollenprüfstände: 2*
- *Höchstgeschwindigkeit auf Prüfstand: 200 km/h*



Die Idee: Man hänge auf engstem Raum die schwierigsten und anspruchvollsten Fahrsituationen der Republik hintereinander. Und das ist keine asphaltgraue Theorie: In Dudenhofen haben sie ein Stück von der Brücke Weisenau, ein Häppchen Mainzer Rheinstraße, ein bisschen A5 (sogar mit echten 100 km/h Speedlimit) und und und. All die Strecken, die wir nie wieder befahren wollten - hier haben sie das ewige Leben gefunden. Und selbst der Berg um die Ecke gehört eigentlich nicht ins Rheinland, sondern zu der „Turacher Höhe“. „Das fühlt sich an, als könnte man da genauso gut mit Skiern runterfahren,“ sagt ein Tester. Der Mann muss es wissen, er hat die „schwarze Piste von Rodgau“ ein- oder zweitausendmal gemeistert. Unfallfrei...

Die Mission: Bringt die Straße zum Auto.

Die fast schon japanisch anmutende Kopierwut der Testingenieure in Sachen Straßen hat eine einfache Erklärung: Früher ist man genau zu diesen Streckenabschnitten gefahren, um Fahrwerke abzustimmen, Qualität zu prüfen. Das war zeitintensiv – und wer lässt sich schon gern beim Testen fotografieren? Die Lösung sah anders aus: Wozu mit dem Auto zur Straße fahren, holen wir besser die Straße zum Auto. Und so läuft es seit 1966 in Dudenhofen. Das erste Auto, das hier seinen letzten Schliff bekam, war übrigens der legendäre Opel GT. Ein Auto, das wie das Testzentrum Dudenhofen seiner Zeit um Lichtjahre voraus war. Einer wie der Signum darf stolz sein auf seine Erbanlagen...

- *Tiefe des Durchfahrt-Salzwasserbeckens: drei Zentimeter*
- *Durchmesser Schleuderplatte: 100 Meter*
- *Höchste Steigung auf Bergstrecke: 30 Prozent*
- *Anzahl Mitarbeiter: 250*
- *Davon Testfahrer: 80-90*
- *Anzahl getesteter Modelle pro Jahr: ca. 200*
- *Gesamt Jahreskilometerleistung des Testzentrums: 6,5 Mio Kilometer/p.a.*
- *Zweitwichtigste Errungenschaft des Ortes nach dem Testzentrum: der Bahnhof*



Leben um zu arbeiten?

Spontanes Rücksitz-Interview über die neue Opel Signum Class.

Von Ulrich Weipert.

Der Rücken lässt grüßen.

Über 80% aller Deutschen hatten schon einmal Rückenschmerzen. Fast jeder Dritte leidet regelmäßig daran. Meist beginnen die Beschwerden in jungen Jahren (25-35) und werden später chronisch: Häufig Grund für Arbeitsausfälle.

Kein Wunder: immer mehr Menschen sitzen im Büro oder als Vielfahrer viele Stunden täglich. Bei langem Sitzen verstärken sich die Schmerzen, denn Sitzen bedeutet erhebliche Haltearbeit für Muskeln, Sehnen, Bänder, Wirbelsäule und Bandscheiben. Abhilfe schaffen Bewegung (z.B. schwimmen), Entspannungsübungen, eine gerade Sitzhaltung und ein ergonomischer Sitz.

Anatomische Formen, großzügige Abmessungen und individuelle Verstellmöglichkeiten sind gerade für einen Autositz wichtig, müssen aber meist teuer bezahlt werden. Es ist eben nicht alles Opel Signum Class, was Komfort verspricht...

Ein sanftes Rauschen lullt mich ein. Die Bandscheibe zwischen 4. und 5. Lendenwirbel hat seit Stunden nichts zu meckern und ich schaue wohlgefällig aus dem Fenster, durch das die Landschaft vorbeizieht. Selten so gern auf einem Rücksitz gesessen wie hier. Eigentlich bin ich heute in meiner Mission als Reporter unterwegs, um zwischen Frankfurt und Dresden den freiberuflichen Architekt Volker Bernd, 38, über Designästhetik zu interviewen. Doch unser Thema hat sich spontan verändert, sozusagen aufgrund mobiler Einflüsse. Denn Volker Bernd ist seit neuestem Signum-Fahrer aus tiefer Überzeugung und ich bin während dieses Interviews zum Rücksitzfahrer avanciert. Warum?

Anleihen aus der Flugzeugwelt.

"Die elegante Optik fand ich höchst reizvoll, deutlich anders, eben ein visuelles Zeichen. Aber das allein wäre kein Anschaffungsgrund für mich gewesen," meint der anspruchsvolle Vielfahrer und zeigt mir die im Dachhimmel integrierte Konsole als einen Beleg des äußerst vielseitigen Innenraumkonzepts. Für einen wie Bernd verschwimmen die Grenzen zwischen Freizeit und Beruf. Er will auch leben, wenn er arbeitet. Und die Anleihen aus der Flugzeugwelt im Signum hat er erkannt. "Was ich mir von einem mobilen Arbeitsplatz wünsche, ist neben ansprechendem Design einerseits Funktionalität, andererseits Komfort. Im Flieger zahle ich in der Business Class einen hohen Preis dafür, bequem zu sitzen und entspannt anzukommen. Bei meinem Dienstwagen müsste ich da finanziell noch viel tiefer in die Tasche greifen – die meisten Sonderausstattungen, die den Komfort erhöhen, sind teuer zu bezahlen." Das dies beim Opel Signum anders ist, weiss Bernd zu schätzen: "Das T-Modell der C-Klasse bei-



spielsweise bietet mir keine Lendenwirbelstütze im Fahrersitz, hat weniger Beinfreiheit im Fond und ein geringeres Laderaumvolumen. Trotzdem soll ich mehr investieren – für den Stern?" Dafür hat sich Bernd im Signum zusätzlich den Travel Assistant gegönnt, gleich mit Twin Audio System®, von dem auch seine Kinder profitieren, wenn er privat unterwegs ist. Und den für seine orthopädischen Qualitäten von der "Aktion gesunder Rücken" ausgezeichneten Multikonturfahrersitz für fröhliche Bandscheiben.

Komfort auf dem Rücksitz.

Die Rast zwischendurch hätte ich nicht gebraucht, ich bin überrascht, dass meine langen Beine soviel Platz im Fond haben. Rücksitze, die man in der Länge verschieben kann und Lehnen, die sich neigen lassen, hab ich noch nie genießen können. Und hier zahlt man noch nicht mal einen Businessklasse-Aufpreis dafür. "Als Käufer ist man ja meist auf den Fahrerplatz konzentriert. Aber wenn Sie Bauherrn bei Laune halten und komfortabel chauffieren wollen, dazu noch maximalen Laderaum in Anspruch nehmen müssen, achten Sie automatisch viel mehr auf innovative Ideen, die allen Insassen zugute kommen und trotzdem das Ladevolumen nicht schmälern."

Tatsache ist, ich hab's bequemer denn je, obwohl hinter mir ein riesiges Gebäudemodell Platz gefunden hat. So kommen wir ausgesprochen entspannt auf dem Baugelände in Dresden an, und ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass ich mich auf die Rückfahrt freue – ich setze mich sogar wieder freiwillig in die Businessklasse, äh, auf den Rücksitz...

Frauen sind die wahren Entscheider

Männer fahren, aber Frauen bestimmen, was. Praktische Überlegungen, innovative Details und der Kosten-Nutzenvergleich sind weibliche Domäne, denn Männer lassen sich immer noch viel leichter von optischen Reizen beeindrucken, verrät eine Studie zum Thema.

Fazit: Frauen bestimmen mehr mit beim Autokauf. Also ein trickreicher Schachzug der Rüsselsheimer, insbesondere dem Beifahrersitz in punkto Komfort besondere Aufmerksamkeit zu schenken? Zweifellösung. Doch auch Kinder entscheiden mit, aber meistens nur, wenn es um die Farbe geht...



Innovationen: High Tech für alle

Mit technologischen Ideen erhellt Opel den Fahrzeugmarkt diesseits der Oberklasse

Die Automobilindustrie analysiert, forscht und experimentiert mit Hochdruck. Über 60 Mrd. Euro flossen in den letzten fünf Jahren in die Entwicklungsabteilungen deutscher Hersteller. Doch wer als Autobesitzer von den innovativen Neuerungen profitieren will, muss meist tief in die Tasche greifen. Und kommt sowieso nur in den Genuss, wenn er sich in der automobilen Oberklasse bewegt. Doch seit sich die Klassen-Grenzen aufzulösen beginnen, gilt starr als stur: Flexibilität, Komfort und Sicherheit werden durch frisches Denken vielen Menschen zugänglich: „Für den Signum gilt der perfekte Standard der automobilen Oberklasse als Maß“, erklärte der Vorstandsvorsitzende der Adam Opel AG, Carl-Peter Forster, und lässt Worten Taten folgen. Von Klimaanlage bis Funkfernbedienung serienmäßig, von IDS bis ESP^{plus} repräsentiert der Signum eine neue Klasse. Und bietet aufsehenerregende Innovationen.

Dahin führt der Weg.

Katalysatoren für die Umwelt, Airbags für das Leben: einst kritisch beäugt und als Extras teuer bezahlt, gehören sie inzwischen zur Serienausstattung. Auf diesem besten Wege ist auch ein Konzept, für das Opel im Rahmen eines europäischen Forschungsprojektes eng mit der Technischen Universität Darmstadt zusammen arbeitete. Das Ergebnis heißt Adaptive Forward Lighting (AFL). Die neuartige Opel-Lichttechnologie kombiniert erstmals dynamisches Kurvenlicht mit einem statischen Kreuzungslicht. Wir fragten

Diplomingenieur Carsten Diem vom Fachgebiet Lichttechnik der TU Darmstadt nach den Vorteilen.

Es werde Licht.

Diem: „Als Fahrer erhält man genauere Informationen über den Straßenverlauf und kann sich darauf einstellen. Man reagiert so früher auf eventuelle Hindernisse, was auch den Gefahren durch ruckartige Lenkbewegungen vorbeugt.

Ein weitgehend unmerklicher Vorteil ist, dass man nicht mehr so oft zwischen Fahrbahnrand und -markierungen hin- und herschauen muss. Untersuchungen haben gezeigt, dass sich dadurch die Häufigkeit der Augenbewegungen um bis zu 50% reduziert – man wird nicht mehr so schnell müde!“ Also offensichtlich nicht nur eine Innovation für High Tech-Freaks, sondern sinnvolles Feature.

Das gilt übrigens auch für die weiteren Innovationen, die mit Hilfe von bis zu 40 Sensoren im Signum hohen Nutzen entfalten: Ob es um die Temperatur des Innenraums geht, die Traktionskontrolle oder das „Fühlen“ von Regentropfen auf der Frontscheibe. Trotzdem teurer Luxus?

Dazu Hans H. Demant, Technik-Vorstand der Adam Opel AG: „Es ist unser grundsätzliches Ziel, anspruchsvolle Technik in allen Fahrzeugklassen erschwinglich zu machen.“

Und Carsten Diem ergänzt: „Die Vorteile von AFL kann man täglich live erleben – man sieht ja das Licht und seine Bewegungen.“ Allerdings nur, wenn man sich für einen Opel entscheidet...



Was bringt AFL wirklich?

- *Sichtverbesserung auf Basis des Bi-Lithronic-Xenon-Scheinwerfers mit einer gemeinsamen Gasentladungslampe für Abblend- und Fernlicht*
- *Das Kurvenlicht hat einen Schwenkbereich von +/-15 Grad und ermöglicht damit das frühzeitige Erkennen von potentiellen Gefahren in der Kurve.*
- *Das Kreuzungslicht erfasst den Raum bis zu 90 Grad zur Fahrtrichtung und hat eine Reichweite von 30 Metern. Damit senkt es das nächtliche Risiko etwa beim Abbiegen in schlecht erhellte Seitenstraßen deutlich.*
- *Auf der Autobahn stellt AFL von 120 km/h an bei Geradeausfahrt das Abblendlicht etwas höher ein, die Sichtweite nimmt zu.*
- *Aktuelle Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen, dass mehr als 40 Prozent aller Unfälle mit tödlichem Ausgang bei Nacht geschehen – obwohl das Verkehrsaufkommen um 80 Prozent geringer ist als am Tag.*
- *Besonders im Herbst und Winter, wo die verkürzte Tageslichtphase mit spätem Sonnenaufgang und früh einsetzender Dämmerung sowie häufiger Regen und Nebel für schlechte Sichtbedingungen sorgen, ermöglicht das Adaptive Forward Lighting von Opel einen deutlichen Sicherheitsgewinn.*

Der lange Weg ins Fahrzeug.

Ein erster Kurvenlicht-Scheinwerfer wurden bereits 1918 in einem Cadillac verbaut. Die direkte mechanische Kopplung hat die Bewegung der Scheinwerfer jedoch oft sehr unharmonisch und störend wirken lassen. Durch die heutige Trennung der Lenkbewegung und der Bewegung der Scheinwerfer sowie die zusätzliche Auswertung weiterer Fahrzeugdaten wird heute eine sehr harmonische Bewegung der Scheinwerfer erreicht.

Zusätzlich musste ein neuer gesetzlicher Rahmen für die Zulassung dieser Scheinwerfertechnik geschaffen werden, und zwar zumindest europaweit.

Beispielsweise war nämlich bisher nur ein bewegliches Fernlicht, nicht aber das Mitschwenken des asymmetrischen Abblendlichts erlaubt.