
Opel setzt in Eisenach seit 30 Jahren eine lange Tradition fort

Von Walther Wuttke, cen

Vor 30 Jahren ging in Deutschland einiges schneller. In gerade einmal 18 Monaten entstand damals im thüringischen Eisenach ein neues Automobilwerk, das gleichzeitig auch zum Symbol der wiedergewonnenen Einheit wurde. Opel hatte einen Standort gefunden, der – im Westen weitgehend unbekannt – eine lange automobiler Tradition besitzt.

Seit 1896 werden in der thüringischen Stadt Automobile gebaut. Dort entstand in den 1920er-Jahren mit der Übernahme der Dixi-Werke, wo der Lizenzbau des Austin 7 gefertigt wurde, die Keimzelle von BMW. Später entstanden im „volkseigenen Betrieb“ die Wartburg-Modelle, auf die Bürger im real existierenden Sozialismus bis zu 17 Jahren warten mussten.

Auf der grünen Wiese am Rande der Stadt, wo bereits Wartburg einen neuen Standort errichten wollte, startete Helmut Kohl am 23. September 1992 die Fließbänder, von denen die ersten Astra rollten. Später folgten Corsa und Adam, und aktuell wird in Sichtweite der historischen Wartburg das Topmodell Grandland als Verbrenner und Plug-in-Hybrid produziert. Bis heute liefen 3,7 Millionen Opel-Modelle von den Bändern. „Mit dem neuen Werk in Eisenach hat Opel die Region gestärkt und einen der traditionsreichsten deutschen Automobilstandorte wiederbelebt“, blickte Opel-Chef Florian Huettl bei der Jubiläumsveranstaltung zurück. Opel war in der Zeit nach der Wiedervereinigung eines der ersten Automobilunternehmen, das in der untergegangenen DDR eine Fabrikation begann.

Die Zeichen stehen heute auch in Eisenach auf Elektrifizierung. In Zukunft werden unterhalb der Wartburg auch die GSe-Versionen des Grandland entstehen. GSe ist die neue sportliche Submarke des Unternehmens, wobei die drei Buchstaben für „Grand Sport electric“ stehen. Bis zum Jahr 2028 wird Opel, so der Plan, in Europa ausschließlich elektrisch angetriebene Automobile verkaufen. Wo danach die Verbrenner-Versionen für die Märkte entstehen, die noch keine ausreichende E-Infrastruktur besitzen, „haben wir“, so Huettl, „noch nicht entschieden“. Bereits heute erreicht Opel bei den batterieelektrischen Fahrzeugen einen Anteil von 4,8 Prozent in Europa, und bei den leichten Nutzfahrzeugen gehört die deutsche Marke in Stellantis-Konzern zu den Marktführern. In Großbritannien führt der Vivaro-e die Zulassungsstatistik in seinem Segment an.

Opel ist vor allem in Europa erfolgreich, wo mehr als 90 Prozent der Fahrzeuge abgesetzt werden. Allerdings, so Huettl, „erschließen wir uns Schritt für Schritt neue Märkte, wie zum Beispiel die Türkei, wo wir im ersten Halbjahr unseren Absatz um 15 Prozent steigern konnten.“ Den Start in China, wo Opel als reine Elektromarke antreten wollte, lässt das Unternehmen, so eine Mitteilung des Unternehmens, „derzeit ruhen“. Bei der Gestaltung der Zukunft blicken die Kreativen der Marke schon mal zurück und lassen sich zum Beispiel vom Manta A beim Design der aktuellen Modelle beeinflussen. Die neue sogenannte Vizor-Front der aktuellen Modelle greift die Frontpartie des Manta A auf, und aktuell entsteht im Design-Center in Rüsselsheim die nächste Manta-Generation, die allerdings mit einer vollkommen neuen Form in zwei Jahren auf den Markt rollen wird. „Wir wollen kein Nostalgie-Design bringen“, erklärt ein Markensprecher.

Neben dem Manta, der die emotionale Seite der Marke verkörpern soll, sind auch die Arbeiten am nächsten Grandland und Insignia im vollen Gang. In den kommenden Jahren wird sich Opel auf drei Schwerpunkte konzentrieren. Zum

einen steht, so Huettl, „die formale und digitale Konzentration auf das Wesentliche im Mittelpunkt“. Das bedeutet eine übersichtlichere Produktpalette sowie eine Vereinfachung der Innenräume und ein sachliches Design ohne Schnörkel oder Chrom. Dazu gehört auch der Ausbau des Online-Bereichs. „Wir verkaufen heute schon fünf Prozent unserer Fahrzeuge über unseren Online-Kanal“, erklärt Huettl. Außerdem betont Opel seinen Anspruch als „moderne deutsche Marke“ und arbeitet am Übergang zu CO₂-neutralen Autos. Dazu gehört neben der Konzentration auf batterieelektrische Fahrzeuge auch die Entwicklung von Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb.

Aktuell kämpft Opel nicht nur in Eisenach mit den Verwerfungen, die durch die Pandemie und den Ukraine-Krieg sowie der steigenden Inflation ausgelöst wurden. „Wir planen angesichts der gestörten Lieferketten nur noch von Woche zu Woche. Eine langfristige Produktionsplanung ist im Augenblick nicht möglich“, erklärt Huettl. (Walther Wuttke/cen)

Bilder zum Artikel



Opel-Werk Eisenach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Zur 30-Jahr-Feier des Opel-Werks in Eisenach begrüßte Markenchef Florian Huettl (l.) auch Thüringens Ministerpräsident Bodo Ramelow.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



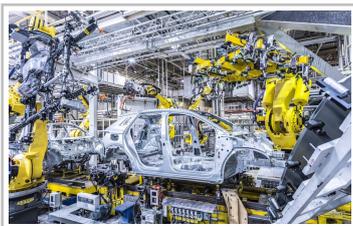
Produktion im Opel-Werk Eisenach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Produktion im Opel-Werk Eisenach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Produktion im Opel-Werk Eisenach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Produktion im Opel-Werk Eisenach.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Einweihung des Opel-Werks Eisenach am 23. September 1992, das mit der Produktion des Astra den Betrieb aufnahm (rechts: der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Corsa-Produktion im Opel-Werk Eisenach in den 1990er-Jahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Wartburg-Fertigung im AWE-Werk Eisenach.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel-Werk Eisenach.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
