

Produktionsjubiläum im Opel-Werk Kaiserslautern

Im Opel-Werk Kaiserslautern ist heute das einmillionste Exemplar der aktuellen 2,0-Liter-Dieselmotorenreihe vom Band gelaufen. Das Jubiläums-Aggregat ist ein 2.0 Biturbo CDTI. Das High-Tech-Triebwerk leistet im Opel Insignia 143 kW / 195 PS bei einem Drehmoment von 400 Newtonmetern und einem Kraftstoffverbrauch von 4.9 Litern auf 100 Kilometern (nach EU-Norm).

Der Insignia gehört damit zu den leistungsstärksten und gleichzeitig sparsamsten Dieselfahrzeugen seiner Klasse. Der 2.0 BiTurbo CDTI kommt im Insignia, Astra und seit Januar 2013 auch im Zafira Tourer zum Einsatz. Opel hat damit den schnellsten siebensitzigen Diesel-Kompaktvan im Programm.

Das Werk in Kaiserslautern gilt im Opel/Vauxhall-Produktionsverbund als Kompetenzzentrum für Motoren sowie für Karosserie- und Fahrwerkskomponenten. Im Jahr 1980 fertigte das Werk den ersten Motor, einen 1,6-Liter-Benziner. Seitdem wurden in Kaiserslautern insgesamt mehr als neun Millionen Motoren produziert.

Die Fertigung von Dieselmotoren nahm das Werk 1982 auf. Mit der Errichtung des neuen Dieselmotorenwerks im Jahr 1996 wurde die Produktion ausgebaut. Im Jahr 2005 verließ dann der erste Motor der aktuellen Triebwerksfamilie, damals noch mit 1.9 Litern Hubraum, das Werk. Heute baut Kaiserslautern den 2.0-Liter-Dieselmotor in 32 verschiedenen Varianten.

Die Triebwerke aus der Pfalz werden dabei nicht nur in den europäischen Opel-Werken Rüsselsheim, Bochum, Ellesmere Port (Großbritannien) und Gleiwitz (Polen) in die Fahrzeuge eingebaut – sie werden auch konzernweit innerhalb von General Motors genutzt. Kaiserslautern liefert zum Beispiel auch in die USA und nach Korea, wo die Motoren im Chevrolet Cruze sowie im Chevrolet Malibu zum Einsatz kommen.
(ampnet/jri)

Der Jubiläumsmotor 2.0 BiTurbo CDTI mit 143 kW/195 PS und 400 Nm wurde auf ein besonders agiles, reaktionsschnelles Ansprechverhalten und souveräne Kraftentfaltung ausgelegt. Highlights des Vierzylinder-Common-Rail-Triebwerks sind die sequenzielle,

zweistufige Turboaufladung sowie der Einsatz zweier Ladeluftkühler.

Der kleinere Turbo kommt bei geringen Motordrehzahlen besonders schnell auf Touren. Das führt zu einer verzögerungsfreien Reaktion des Motors auf Gaspedalbefehle und vermeidet das unerwünschte „Turbo-Loch“. Im mittleren Drehzahlbereich arbeiten beide Turbolader zusammen, wobei der größere die Ansaugluft vorverdichtet, bevor sie dann im kleineren Lader weiter komprimiert wird. Resultat ist eine anhaltend kraftvolle Beschleunigung bei einem gleichzeitig sparsamen Kraftstoffverbrauch. (ampnet/jri)