

## Tarnen gehört auch bei Opel zum Geschäft

**Es ist ein ewiger Wettstreit: der Kampf der Automobilhersteller gegen die Erbkönigjäger. Die einen tun alles dafür, ihre neusten Kreationen so lange wie irgend möglich vor der Außenwelt geheim zu halten, die anderen entwickeln immer gewieftere Techniken, um ihre fahrende Beute vor das Objektiv zu bekommen, um das erste Foto eines solchen Erbkönigs zu schießen. Bereits seit 30 Jahren entwirft Opel immer neue Tarnfolien und künstliche Anbauteile, um die Auto-Paparazzi zu täuschen. Die jüngste Kreation des Verschleierungsteams kommt unter anderem beim neuen Opel Astra zum Einsatz: Die schwarz-weiß-graue Tarnfolie „Cube“. Schließlich sollen das Design und der Innenraum des komplett neu konstruierten Kompakten auf Fotos erst im Frühsommer zu sehen sein, ehe er im September auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt der Öffentlichkeit präsentiert wird.**

Insbesondere die neu gestaltete Front, den Grill mit dem markanten Opel-Blitz und das Heck gilt es vor neugierigen Blicken zu schützen. Wenn es nach dem Tarnungsexperten Andreas Kubis ginge, wäre der neue Astra möglichst komplett verhüllt. Dabei dürfen die Astra-Prototypen nur so stark verfremdet sein, dass Ingenieure und Testfahrer noch für das spätere Serienfahrzeug realistische Messergebnisse einfahren können. Und natürlich muss ein TÜV-Prüfer das komplett getarnte Fahrzeug abnehmen, bevor es auf die Straße darf. Abstriche müssen hier dann gemacht werden. Beispielsweise in Sachen Scheinwerfer. „Gerade die Blinker müssen auch von der Seite sichtbar sein“, erklärt Kubis. Trotzdem solle die genaue Kontur der Leuchten möglichst verborgen bleiben, schließlich sei sie eines der Wiedererkennungsmerkmale und charakteristisch für jeden Opel.

Seit 2012 liefert sich der gelernte technische Fachwirt ein Rennen mit den Erbkönigjägern. Mit Erfolg: Die 3-D-Effekte von „Cube“, die bereits beim neuen Corsa für Verwirrung sorgten, deuten die Konturen des neuen Astra nur an, lassen sie verwischen und führen so den Betrachter in die Irre. Bis ein Fahrzeug der Kompaktklasse wie der neue Opel Astra komplett verhüllt ist, sind 60 bis 70 Bögen Folie nötig. Sie ist resistent

gegen kleinere Steinschläge, temperatur- und UV-beständig. Minus 40 Grad bis plus 80 Grad Celsius sind drin. Schließlich sollen die Testfahrer auch im nordschwedischen Arjeplog unter extremen Winterbedingungen gut getarnt unterwegs sein.

Beim Astra-Prototypen verwendeten die Experten außerdem erstmals eine spezielle Sichtschutzfolie für die Instrumente, die Mittelkonsole und das Infotainment-System. „Das Material ist von Laptops und Handys bekannt. Es verhindert, dass von der Seite der Bildschirminhalt erkennbar ist“, erklärt Kubis. Kunststoffverschalungen und Schaumstoffummantelungen täuschen die Form der Instrumente vor, die darüber geklebte Folie hält auch dem Zoom der leistungsfähigsten Objektive stand.

„Cube“ (Würfel) ist bereits die vierte Tarnmuster-Generation, die bei Opel zum Einsatz kommt. „Im historischen Rückblick lässt sich nachvollziehen, wie die Kollegen aktuelle Trends im Karosseriebau in eine entsprechende Tarnsprache übersetzt haben“, erläutert Kubis. Zu Beginn sei es nur darum gegangen, die Ecken und Kanten zu kaschieren und mit gelbem sowie rotem Klebeband die Scheinwerfer zu verdecken beziehungsweise anzutauschen. Je ausgefeilter die Kameratechnik wurde, desto besser musste auch die Verhüllung funktionieren. Ende der 1980er-Jahre wurde die Verschleierung daher umfangreicher, nun verschwanden auch Front und Heck unter Klebeband. „Sogar die Scheiben wurden teilweise beklebt, um charakteristische Fensterlinien verschwinden zu lassen“, erzählt Kubis.

Die erste Opel-Folientarnung – die fischförmig gerundeten Rauten „Fishies“ – zierte 1999 den Corsa C. Mehrere Tage benötigte ein Team aus bis zu drei Personen damals noch für das Anbringen. Nach und nach unterfütterten die Tarnungsexperten die Folien vermehrt mit Plastik- und Schaumstoffteilen, welche die Konturen des Fahrzeugs völlig verformten. Mit dem Muster „Flimmies“ – 2009 unter anderem eingesetzt beim Astra – reduzierte sich der Zeitaufwand auf zwei Tage pro Auto. Aber auch hier musste noch jedes Karo einzeln aufgebracht und später mühsam wieder abgekratzt werden. Mittels Siebdrucktechnologie sparten die Techniker bei der dritten Generation „Wirries“, die von 2011 bis 2013 im Einsatz war, bis zu einem Tag Verkleidungsarbeit. Die Folie konnten sie am Stück aufkleben und bei Bedarf wieder abziehen.

Seit 2008 betreibt Opel bei neuen Fahrzeugen zusätzlich Innenraumtarnung. Und auch die hat sich natürlich weiterentwickelt. Waren es früher handgenähte Kunstleder-Abdeckungen mit Klettverschluss, die Instrumententräger und Armaturenbrett verdeckten, ist es jetzt ein leichter Vinylstoff, bei dem jedes Element einzeln auf- und abgedeckt werden kann. So sollten beispielsweise Lüftungsdüsen während der Fahrt frei liegen, ebenso die Handbremse oder wichtige Bedienknöpfe, etwa für die

Warnblinkanlage. Eine spezielle Beschichtung dichtet die Heck- und Seitenscheiben von außen ab, erlaubt aber die Sicht nach draußen. Für Testfahrer und Ingenieure gilt damals wie heute vor allem beim Parken: Stoff über die Armaturen und das Interieur blickdicht versiegeln.

Tarnen ist gut, täuschen ist manchmal (noch) besser. So war für Opel der Adam S mit seinen auffälligen Rädern und dem markanten Spoiler eine ganz besondere Herausforderung „Wir wollten den ersten Prototypen nicht noch auffälliger machen. Deshalb haben wir den Adam S nicht getarnt, sondern ihn als Trainingsfahrzeug beklebt“, berichtet Andreas Kubis. Der Schriftzug „Fahrertraining“ und einige sportliche grau-gelbe Streifen taten ihr übriges, die Paparazzi verloren das Interesse. Der Kampf war gewonnen – bis zur nächsten Runde. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Erkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



Erlkönig: Getarnter Opel Astra bei Wintertestfahrten.

---



„Cube“ (Würfel) nennt Opel seine vierte Tarnmuster-Generation für Erlkönige.

---



„Cube“ (Würfel) nennt Opel seine vierte Tarnmuster-Generation für Erbkönige.

---