



D. BEFELS/MANN / ARGOU

Opel-Werk Rüsselsheim: Hat der Konzernchef in Detroit den Überblick verloren?

AUTOINDUSTRIE

Manager mit Macken

Erneut Riesenwirbel bei Opel: Nach nur drei Monaten soll Konzernchef Gary Cowger schon wieder abtreten.

Seine Einstellung ist für einen Automobilentwickler reichlich schlicht: Langfristig werde das Auto, so bekundete Peter Hanenberger, „zum bloßen Fortbewegungsmittel“.

Hanenberger hat es mit dieser Berufsauffassung weit gebracht. Als Executive Vice President ist er bei General Motors verantwortlich für die gesamte Fertigung, das Design und die Fahrzeugentwicklung in allen Märkten außerhalb der USA. Nebenbei ist Hanenberger auch noch Entwicklungsvorstand bei der deutschen Tochter Opel.

Entsprechend seiner Maxime sorgte der gelernte Maschinenschlosser dafür, daß bei Opel nicht die beste, sondern vor allem billige Technik eingesetzt wird. Die Folgen, massive Qualitätsprobleme, teure Rückrufaktionen, verheerende Ergebnisse bei einem Crash-Test, ramponierten zwar den Ruf der Marke Opel. Hanenbergers Karriere aber nahm dadurch keinen Schaden. Im Gegenteil: Jetzt könnte der umstrittene Techniker sogar noch weiter aufsteigen – Hanenberger soll Vorstandsvorsitzender bei Opel werden.

Die Personalie ist Folge einer geplanten Managerrochade beim größten Automobilkonzern der Welt, der Opel-Mutter General Motors (GM). Der Konzern steckt nach jahrelangem Mißmanagement in einer schweren Krise, verschärft noch durch

die Folgen eines 54 Tage dauernden Streiks, der einen Umsatzausfall von knapp drei Milliarden Dollar verursachte.

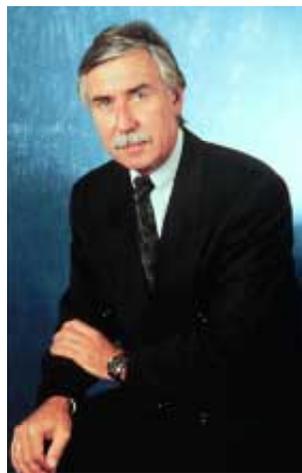
General-Motors-Chef Jack Smith, der um seinen Job fürchten muß, reagiert darauf „wie in Panik“, so ein GM-Manager aus Detroit. Er baut die Konzernführung völlig um, versetzt Dutzende von Managern und verliert dabei offenbar auch ein wenig den Überblick.

Vor gut drei Monaten erst hatte Smith gegen heftigen Widerstand von Managern und Aufsichtsräten Opel-Chef David Herman durch Gary Cowger ersetzt. Jetzt wird Cowger schnellstmöglich nach Detroit wechseln und in der GM-Zentrale verantwortlich sein für „labor relations“.

Cowger soll die seit dem Streik völlig gestörten Beziehungen zu den Gewerkschaften verbessern. Der Opel-Vorstand wird dann den dritten Vorsitzenden in diesem Jahr bekommen: den Entwickler Hanenberger.

Im eigenen Konzern und in der Branche genießt Hanenberger einen grandios schlechten Ruf. Seit 1994 kommt Opel immer wieder durch Qualitätsprobleme in die Schlagzeilen, vor allem mit den Modellen, die unter Hanenbergers Regie entstanden.

Mal beklagten Opel-Kunden Rost an ihren erst wenige Jahre alten Fahrzeugen, mal sorgten Stichflammen aus ungenügend geerdeten Tankstutzen für Aufregung, und schließlich drohten beim Airbag Ladehemmungen wegen falsch montierter Stecker. Die Firma, die einst mit dem Slogan „Opel – der Zuverlässige“ warb, mußte sich in ganzseitigen Zeitungsanzeigen wegen der Mängel bei ihren Kunden entschuldigen.



Opel-Vorstand Hanenberger

Technik-Chef Hanenberger wollte mit dem Einsatz möglichst einfacher Teile Kosten sparen, damit sein Vorgesetzter Louis Hughes gute Finanzzahlen in die Konzernzentrale nach Detroit melden konnte. Hughes, der bis zu seiner völligen Entmachtung vergangene Woche das gesamte Autogeschäft von GM außerhalb Amerikas verantwortete, förderte Hanenberger im Gegenzug nach Kräften.

Nur so ist zu erklären, daß Hanenberger, der sein Ingenieur-Team stark demotivierte, überhaupt noch auf seinem Posten ist. Selbst seine wohl schwerste Fehlleistung, die Einführung der Großraumlimousine Sintra in Europa, blieb für ihn ohne Folgen.

Während der Entwicklung des Sintra zeigten sich bei Crash-Versuchen Strukturschwächen der Karosserie. Opels Sicherheitsingenieure baten Hanenberger deshalb um Nachbesserung. Der Vorschlag wurde abgelehnt.

Als das Fahrzeug auf den Markt kam, stellte das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ bei einem Crash-Test „schwere Sicherheitsmängel“ fest. Die Tester entdeckten ein „hohes Verletzungsrisiko für die Beine und die Halswirbelsäule“, zudem würden „die Rettungsmaßnahmen durch die verklemmte Tür stark behindert“.

Mit solchen Fahrzeugen kann Opel vor allem gegen den Konkurrenten VW, der seine Fahrzeuge immer höher positioniert, kaum bestehen. VW verkaufte in Deutschland in diesem Jahr vom Sharan, dem direkten Konkurrenten des Sintra, mehr als dreimal so viele Wagen.

GM-Chef Jack Smith hat im fernen Detroit von diesen Problemen offenbar wenig mitbekommen, sonst wäre er kaum auf die Idee verfallen, Hanenberger zum Opel-Vorsitzenden zu ernennen. In Rüsselsheim wird Smith damit ein mittleres Erdbeben auslösen.

Opel-Aufsichtsratschef Hans Wilhelm Gäb, intern seit langem ein unbequemer Kritiker von Hughes und Hanenberger, hatte es vor Monaten nur mühsam geschafft, das Kontrollgremium zur Berufung Cowgers zu bewegen. GMS neuer Crash-

Plan für den Opel-Vorstand aber stellt Gäb und den gesamten Aufsichtsrat vor unlösbare Probleme.

Die Kontrolleure kennen Hanenbergers Schwächen. Sie hatten im Juni deshalb eine Art Probezeit für Hanenberger durchgesetzt. Der Entwickler erhielt im Gegensatz zu den anderen Vorständen, die über Fünfjahresverträge verfügen, nur einen Zweijahresvertrag. „Bevor wir ihn zum Opel-Vorsitzenden wählen“, so ein Aufsichtsrat, „müßten wir kollektiven Selbstmord begehen.“ ♦