

Als der Chef des Opel-Mutterhauses Stellantis kürzlich zu Besuch in Deutschland war, soll es hinter den Kulissen gerappelt haben. Carlos Tavares, sagt ein Insider, habe sich über schlechte Prozesse in der Fertigung beschwert. Und angeblich damit gedroht, dass er dem Stammwerk in Rüsselsheim den wichtigen Astra Kombi wegnehmen könnte, um dessen Fertigung nach Polen zu verlagern. Der Grund? Qualitätsprobleme in der Produktion. Angeblich. Denn Opel dementierte dies nach einer Anfrage der WirtschaftsWoche vehement: „Die neue Generation Astra wird in Rüsselsheim gefertigt. Dies betrifft beide Karosserievarianten – also Fünftürer und Sports Tourer (Kombi).“ Basta.

Nur wenige Tage später aber ging Tavares auch öffentlich in die Offensive. Denn kurz nach den Gerüchten erschien in der „Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung“ ein Interview. Anfang Juni sagte er da, dass die drei deutschen Fabriken in Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern nur gesichert seien, solange sie wettbewerbsfähig seien. Daran arbeiteten sie zwar, hätten aber „noch einen weiten Weg vor sich. Harte Arbeit, einschließlich der Produktionsqualität“, forderte der Oberchef. Die deutschen Werke müssten sich bei der Fertigungsqualität verbessern. So deutet der Portugiese an, dass Autos, die vom Produktionsband laufen, häufiger als in Auslandswerken nachgearbeitet werden müssten.

Entscheidung vertagt

Zwar stünde eine Verlagerung nach Polen auch laut Stellantis nicht an. Aber die Qualitätsprobleme bei Opel sind nun offiziell. Sie strahlen sogar auf Stamm- und Neukunden ab. Selbst nachgearbeitete Wagen bieten offenbar nicht die Qualität, die Kunden erwarten.

Laut einer Auswertung der Marktforschungsagentur Puls für die WirtschaftsWoche würden die Käufer von Neuwagen die Marke Opel seltener weiterempfehlen als Kunden anderer Marken. Puls befragt jeden Monat 300 Neuwagenkäufer in Deutschland und will dabei auch wissen: „Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie die Marke auf Nachfrage einem guten Freund/Bekanntem weiterempfehlen?“ Die Auswertung basiert auf einer Stichprobe von 1669 Personen, die vor maximal zwölf Monaten einen Neuwagen gekauft haben. Ergebnis: Nur 56 Prozent der Opel-Kunden

Wenn der Himmel runterfällt

Der Autobauer Opel kämpft mit Qualitätsproblemen. Darauf hat der Chef des Mutterkonzerns Stellantis sogar selbst hingewiesen – und auch die Kunden sind zunehmend verschupft.

TEXT ANNINA REIMANN

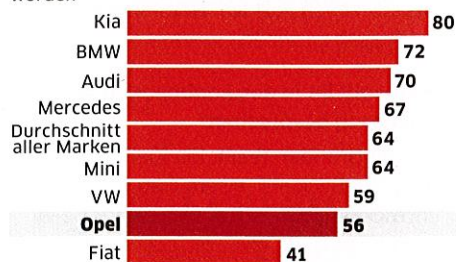


Lack ab

Bei Opel in Rüsselsheim häufen sich die Qualitätsprobleme in der Produktion – und die Kunden sind zunehmend enttäuscht

OPEL BEI DEN SCHLUSSLICHTERN

Wie viel Prozent der Neuwagenkäufer Freunden ihre jüngst erworbene Automarke weiterempfehlen würden*



* deutsche Marken plus beste und schlechteste Marke; Quelle: Puls Marktforschung

würden einem Freund empfehlen, etwa den Wagen Mokka, das Modell Astra oder das Flaggsschiff Insignia zu kaufen. „Im Vergleich zu Mitbewerbern ist das ein sehr unterdurchschnittlicher Wert“, sagt Puls-Geschäftsführer Konrad Weßner. Immerhin: Noch schlechter schneidet die Stellantis-Marke Fiat ab (siehe Grafik).

Dabei sind viele Probleme von Opel hausgemacht. Die Rüsselsheimer sind die einzige deutsche Marke im 14-Marken-Portfolio von Stellantis. Bislang ging es dem Konzernchef um Wirtschaftlichkeit, nicht umsonst gilt Tavares als „Kostenkiller“. Bei Opel sagen sie, er habe den Autobauer seit der Übernahme 2017 kaputtgespart. Opel ist zwar nach Jahren in den roten Zahlen wieder profitabel. Doch die Pleite folgt nun auf einer

anderen Ebene: Mit seinem Sparprogramm nahm Tavares vielen Mitarbeitern offenbar die Motivation. Über 8000 haben Opel freiwillig verlassen, darunter Tausende Entwickler, deren Entwicklungszentrum in Rüsselsheim zusammengestrichen wurde.

Insider berichten nun von großen Lücken. Opel versucht, die mit Hunderten Leiharbeitern zu stopfen. Anfang 2022 schaltete der Autobauer Stellenanzeigen über den Personaldienstleister Adecco: Opel suche Unterstützung – in der Montage, als Produktionshelfer, in der Lagerlogistik, in der Fertigung und Endmontage oder beim Fahren von Gabelstaplern. Opel bestätigte im Februar, dass mit den Leiharbeitern „der Hochlauf der Produktion“ des Astra gestützt werden solle. Quereinsteiger waren laut Anzeigen willkommen. Doch in der Praxis sollen die Neuen nun nicht so performen wie altgediente Opelaner. Die Fluktuation sei hoch, sagen Insider.

Ein weiteres Problem: Die Produktionsanlagen, so Mitarbeiter, seien veraltet. Gerade der Standort Eisenach soll eher einem Museum als einem Autowerk gleichen. „Ich weiß nicht, wie man auf den alten Anlagen Autos mit neuen Plattformen noch zufriedenstellend produzieren soll“, sagt ein Betriebsrat. Statt zu meckern, solle Tavares lieber investieren, fordern sie bei Opel. Immerhin hat Tavares das vor einiger Zeit in einem Zukunftstarifvertrag zugesagt. Doch Papier ist geduldig, und so leidet die Fertigung weiter.

Ein Insider berichtet, dass ihm kürzlich der Dachhimmel eines frisch produzierten Autos heruntergefallen sei – das habe er in seinen Jahren bei Opel „noch nie erlebt“.