



OPEL MONZA CONCEPT

NUR FLIEGEN KANN ER NICHT

EIN BLITZLICHTGEWITTER setzt ein, als der Monza Concept der Weltpresse präsentiert wird. Das Showcar zeigt atemberaubende Proportionen, Flügeltüren und bahnbrechende Technologien. Und das ist noch lange nicht alles: Weitere sechs Weltpremieren präsentiert

Opel auf der 65. Internationalen Automobilausstellung. Klar, dass die Opel Post mit einem großen IAA-Spezial ausführlich von der Automobilmesse in Frankfurt berichtet. Einen Überblick über diese und weitere Themen finden Sie auf Seite 2.



03-06

SIEBEN AUF EINEN STREICH

Opel brennt bei der IAA ein Feuerwerk der Neuheiten ab. Auf 3200 Quadratmetern in Halle 8 werden gleich sieben Weltpremierer präsentiert

Jetzt lesen



07-10

MONZA TRIFFT CONCEPT

George Gallion und Friedhelm Engler erklären im Interview, wofür der Monza Concept steht

Jetzt lesen

WIR SIND OPEL

Jetzt lesen



11-12

Hier entsteht Großes

Das Test Center Rodgau-Dudenhofen wächst

13 Das Loch im Blick

Der Wiener Herbert Ziegler ist Bahngolfer

14-15 Gliwice feiert

Kollegen lassen 15 Jahre Revue passieren

16 Die virtuelle Garage

myopel.de bringt Opel-Service ins Netz

17-20 REGIONAL

Jetzt lesen

Starke Vorstellung

Die größte Automobilmesse der Welt in Frankfurt ist ein Heimspiel für Opel – und



Heimspiele sollte man bekanntlich gewinnen. Tatsächlich haben wir mit sieben Weltpremierer, angeführt vom neuen Insignia bis hin zum Monza Concept, auf der 65. IAA reichlich punkten können.

Grund genug für ein großes Spezial in der neuen Opel Post. Im Mittelpunkt steht natürlich der faszinierende Monza Concept, der die Brücke von unseren Autolegenden zu den Modellen der Zukunft schlägt. Exklusiv für die Opel Post stellen die Designer von damals und heute, George Gallion und Friedhelm Engler, Ihnen den Monza GSE und die IAA-Studie vor. Damit all diejenigen mit dem Blitz im Herzen sich auch jeden Tag an dem bildschönen Flügeltürer erfreuen können, steht auf www.opel.de/opelpost Ihr ganz persönlicher Traumwagen zum Download bereit – der Monza Concept als Opel Poster!

Ihr Roland Koriath, Chefredakteur

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Adam Opel AG, Interne Kommunikation
65423 Rüsselsheim

CHEFREDAKTION

Roland Koriath

REDAKTION

Irene Nowotny

REALISATION

Content Strategy GmbH,
Großer Hasenpfad 30, 60598 Frankfurt a. M.

LITHO

M & R Kreativ GmbH

ANSCHRIFT DER REDAKTION

Interne Kommunikation, Redaktion Opel Post, IPC D5-08,
65423 Rüsselsheim

Telefon: 06142 7-74057 und -50506

Telefax: 06142 7-78131

E-Mail: opel.post@de.opel.com

IAA-SPEZIAL

ZUM NIEDERKNIEN

Opel präsentiert auf der 65. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) nicht weniger als sieben Weltpremieren. Die Opel Post hat Mitarbeiter, Besucher und Fans gefragt, welche Neuheit ihr Favorit ist



Karl-Thomas Neumann auf Tuchfühlung mit dem Monza Concept



Der Cascada glänzt



Besucher beim Cockpit-Check



Tina Müller, Karl-Thomas Neumann, Kanzlerin Angela Merkel und Steve Girsky (v. l.) im Gespräch

Blitzlichtgewitter bei der Pressekonferenz



ne, die im spanischen Fernsehen das Automagazin „Máquina“ moderiert. Sie sagt: „Opel ist in Spanien eine beliebte Marke, deshalb berichten wir ausführlich vom Opel-Stand.“ Psst, Carolina: Opel ist in deiner Heimat sogar Marktführer. Der Insignia punktet übrigens nicht nur mit seinem attraktiven Äußeren. Er ist auch smart – dank der exklusiven App myOpel Manual, müssen Käufer nicht in Handbüchern blättern.

▶ Video zur App unter <http://bit.ly/189tWKv>

1. Der Smarte

Für sein Design hat der neue Insignia bereits viel Lob bekommen – auch von Carolina Alcázar. „Ich liebe diesen Wagen. Passt perfekt zu meinem Kleid“, sagt die Blondi-



Attraktiv in Blaugrün: der neue Insignia und die spanische TV-Moderatorin Carolina Alcázar



2.

2. Der Kompromisslose

Als er das IAA-Foto sieht, auf dem die Chromspange des neuen Insignia OPC poliert wird, ruft Jürgen Klopp: „Seid ja lieb zu ihm, das ist einfach ein geiles Auto.“ Der Trainer des Fußball-Bundesligisten Borussia Dortmund und Opel-Markenbotschafter fährt den 325 PS starken Insignia OPC. „Ich mag Spieler, die schnell und technisch versiert sind, das Gleiche gilt für Autos“, sagt er. Besonders gefallen Klopp die eng geschnittenen Sportsitze: „Ich möchte in Kurven nicht von einer Ecke in die andere

»Ich fahre Insignia OPC – oder nichts.«

fliegen.“ Man spüre, dass das elektronische Stabilitätsprogramm verfeinert worden sei. „Ich fühle mich auch jenseits von Tempo 200 extrem sicher darin. Und weil die Jungs von Opel auch eine neue Dämpfer-Software eingebaut haben, ist die Straßenlage jederzeit perfekt.“ Auch wenn er ihn wegen der Spielpläne der Bundesliga und der Champions League nicht persönlich in Frankfurt vorstellen kann – Klopps Bekenntnis zum Fahrzeug ist konsequent: „Meinen 911er-Porsche habe ich zurückgegeben. Ich fahre Insignia OPC – oder nichts.“

▶ Der neue Werbespot mit Jürgen Klopp unter <http://bit.ly/1g9jjvX>



Schau mal, Papa. Opel fasziniert auch die kleinen Besucher

3.

Sitzprobe im Kofferraum:
Rouven Dackermann will mit
dem Insignia Country
Tourer ins Gelände



3. Der Abenteurer

Podiumauftritt, Blitzlichtgewitter und Applaus. An der Goethe-Uni in Frankfurt hat Rouven Dackermann das bisher nicht erlebt – „zumindest nicht, wenn es um mich ging“, sagt der Mathematikstudent lachend. Ein solches Glamour-Gefühl hat ihm nun aber Opel beschert: Während der Pressekonferenz mit Journalisten aus aller Welt fuhr Dackermann mit dem Insignia Country Tourer auf die Bühne vor. „Ein bombiges Auto, ich hatte Gänsehaut“, berichtet er. Dackermann hatte bei einem Gewinnspiel auf der Opel-Facebook-Seite das Gastspiel gewonnen. Zurzeit fährt Dackermann einen Agila A. „Aber dieser Offroad-Kombi ist schon ein richtiger Abenteurer. Plastik-

Bepunktungen an Schwellern und Schürzen, angelegter Unterfahrschutz aus Aluminium, dazu Allradantrieb mit Haldex-Kupplung – irgendwann will ich das Ding mal durchs Gelände jagen.“

4. Der Vernetzte

Nichts ist Jan Mathea wichtiger als die Sicherheit seiner Tochter Bianca. Dass die 20-Jährige neuerdings total auf einen Typen namens Adam abfährt und dabei von seinem Aussehen schwärmt, stört ihn aber nicht. Denn der Papa kennt das Objekt der Begierde gut. Und vertraut ihm. Im Moment hat Mathea sogar viel mit Adam, der sich ADAM schreibt, zu tun. Als Opel-Mitarbeiter der Service-Werkstatt betreut er die Messefahr-



Jan Mathea mit dem ADAM Black Link

5.



Expertise pur: Patrik Dellner und der 1.0 SIDI Turbo

zeuge – die Sondermodelle ADAM Black Link und ADAM White Link. „Als Vater finde ich, dass Sicherheit das Wichtigste an einem Auto ist. Deshalb überzeugt mich die Siri Eyes Free-Sprachsteuerung“, sagt er. Für seine Tochter aber ist der Look wichtiger. „Smartphone-Design in Schwarz und Weiß mit Details in gebürstetem Aluminium. Das wird mein Neuer“, sagt die Tochter.

5. Der Kultivierte

Der Einsatz von Patrik Dellner am Opel-Stand lohnt sich für zwei Gruppen der IAA-Akteure besonders: zum einen für die Hostessen, die sich auf das Präsentieren konzentrieren können; und zum anderen für die Besucher, die durch Dellners Expertise erfahren, „warum das Geräusch- und Vibrationsverhalten sowie die Laufkultur des neuen Dreizylinder-Motors 1.0 SIDI Turbo spürbar besser sind als bei vielen Vierzylindern“, erklärt er. Ingenieur Dellner und acht seiner Kollegen aus dem >



6.



Cabrio-Fan:
Marketingchefin
Tina Müller gefällt
der Cascada mit
200 PS



Entwicklungszentrum sind mächtig stolz auf ihre Arbeit und stehen während der Schau Rede und Antwort zur Motorenoffensive von Opel. Diese Aktion hat das unternehmensinterne Netzwerk „Jumpstart“ initiiert, dem Dellner angehört.

6. Der Spaßmacher

Die neue Marketingchefin Tina Müller (seit 1. August bei Opel) ist ein Cabrio-Fan und der Cascada mit neuem leistungsstarken 1.6 SIDI Turbo ihr Favorit. „Die gesteppten Nähte der Ledersitze – das hat die Qualität einer Luxushandtasche“, sagt sie. „147 kW/200 PS Leistung, 300 Newtonmeter maximales Drehmoment und 235 km/h Spitze“, zählt sie die Leistungsparameter auf. Na, da ist aber jemand schnell im Unternehmen angekommen. Einen Preis hat Tina Müller auf der IAA auch entgegennehmen dürfen. Für den Werbespot „Klartext mit Jürgen Klopp“ gab es Silber beim Video-Wettbewerb Autospot von Auto Bild.



Raumschiff Enterprise?
Nein, das Cockpit der Zukunft made by Opel

7. Der Visionär

Einer ist immer umringt: Von Kameras, von Besuchern – der Star des Stands ist der Monza Concept, von dem Vorstandschef Karl-Thomas Neumann schwärmt: „Er ist das Leitbild, das uns antreiben wird. Und er ist ein Symbol für unsere wieder erstarkte Marke.“ Bei Opel herrscht Aufbruchstimmung, das zeigt nicht nur das athletische Konzeptauto, sondern auch die Personalpolitik. Opel stellt nämlich 350 neue Ingenieure ein, um die laufende Modell- und Motorenoffensive voranzutreiben. Beste Voraussetzungen also, dass in zwei Jahren wieder jede Menge Weltpremiere made by Opel auf der IAA Furore machen.

Das offizielle Monza-Video unter <http://bit.ly/1b9XO0c>



Startbereit: Vorstandschef
Neumann im Monza Concept

Erst wurde
aufgebaut,
jetzt wird
bestaunt



Lässt sich der Opel-Stand in Zahlen messen?

Oh ja!

3385 Quadratmeter Fläche umfasst der Stand in Halle 8

140 Mitarbeiter betreuen den Messestand, davon sind 80 Hostessen und Hosts

150 Monteure haben die Bühne für die sieben Weltneuheiten von Opel bereitet

65 Sattelschlepper lieferten das Material für den Stand und hatten ...

40 Tonnen Stahl, 14 Kilometer Kabel, 1300 Leuchten und 100 Quadratmeter LED- und LCD-Fläche geladen

IAA-SPEZIAL

Der eine prägte einst den Monza GSE. Der andere, sein Schüler, hat den alten Meister nun zitiert: mit dem Monza Concept. Exklusiv für die Opel Post treffen beide Designer und Coupés aufeinander

**Zwei Männer, zwei Visionen:
Monza GSE, Friedhelm Engler, George Gallion
und Monza Concept (v.l.)**

EIN TAG FÜR LEGENDEN

Huckepack auf einem gelben Truck rollt der Monza Concept vor das Adam Opel Haus. Der Namensgeber des brandneuen Konzeptfahrzeugs, ein Monza GSE, ist bereits in Positur gebracht. George Gallion, der 1977 den Ur-Monza mitentworfen hat, und Friedhelm Engler, Director Advanced Design des Monza Concept, verfolgen gebannt, wie beide Wagen nebeneinander

platziert werden – ein Gänsehaut-Moment. Sofort versammeln sich Dutzende Mitarbeiter, zücken Smartphones, umrunden die Boliden. Auch die beiden Designer sind erst einmal nicht dazu zu bringen, wie geplant für den Fotografen zu posieren. Noch während der Monza Concept rangiert wird, öffnet Gallion die Heckklappe des GSE. „Das war ein kniffliges Ding“, sagt er und streicht über die filigrane Einfassung der Heckscheibe. „Sie macht den extrem schmalen Rahmen, den wir unbedingt wollten, steif genug“, erläutert er. „Von der Heckklappenverglasung“, sagt Engler, „haben wir uns beim Monza Concept inspirieren lassen.“ Und der steht jetzt in Position.

Mit einem Fingerstreich über den hinteren Kotflügel öffnet Engler die riesige Flügeltür. Lautlos. Gallion nimmt Platz. Per Touchpad fährt Engler die LED-Projektion hoch. Das geschwungene, von Tür zu Tür reichende Cockpit, erwacht zum Leben. Auf der Cockpitfläche erscheinen virtuelle Schalter und Drehregler. „Alles kann hier eingeblendet werden. Ein CD-Cover, die Navi-Karte, eine Facebook-App, was du willst, wo du willst“, erläutert Engler. ➤



> OPEL POST: Herr Gallion, Sie haben mit dem Monza A2 1983 Geschichte geschrieben. Es war das erste Auto mit einem digitalen Display. Was sagen Sie nun zu dieser neuen Form der Instrumenten-Anzeige?

GALLION: Manche Zeitungen nannten unser Display damals Mäusekino. Das gefiel mir gut. Das hier ist – was soll ich sagen: „Micky Maus goes Star Wars“. Ich bin fast ein wenig neidisch, wenn ich sehe, was heute möglich ist. Wie schön dieses Auto geworden ist.

ENGLER: Hey, George, du hast ja eine Gänsehaut. Diese Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine ist der Wahnsinn, oder? Diese Infotainment- und Instrumenten-Anzeige war ursprünglich nur klein eingeplant. Dann haben wir festgestellt: Das funktioniert richtig gut, wir können die multifunktionelle, personalisierbare Instrumententafel über die ganze Breite anlegen und sogar die Mittelkonsole einbeziehen. Es ist der letzte Stand der Forschung.

Die Techniker drängen. Das handgefertigte Showcar muss aus der Sonne. Schließlich soll es schon in wenigen Stunden auf der IAA stehen. Das Interview findet im Designzentrum statt. Die Dame am Empfang erkennt den Altmeister im sportlichen Karohemd sofort: „Herr Gallion, wie geht's?“ Der Designer hält einen Plausch mit ihr. Er fühlt sich wohl in seiner alten Umgebung.

Herr Gallion, Herr Engler, Sie beide waren von 1992 an gemeinsam bei Opel. Gab es Berührungspunkte?

GALLION: Aber klar doch. Friedhelm hatte sogar bei mir sein Bewerbungsgespräch.

ENGLER: Ich erinnere mich noch gut. Nach dem Gespräch hat mich George durchs Studio geführt und unter alle Abdecktücher schauen lassen. Das hätte er gar nicht gedurft. Aber das macht die Faszination von Opel aus: nahbar sein – damals wie heute.



Designer unter sich: Gallion (links), Engler

Wie hat sich die Arbeit der Designer verändert?

ENGLER: Am Anfang stehen Bleistift, Filzstift und gutes Papier – das ist geblieben, oder George?

GALLION: Ja. Das alte Klischee – der Designer sitzt im Café und skizziert mit Stift und Papier vor sich hin – es stimmt. Auch in Besprechungen hören Designer zwar zu – na ja meistens – aber sie zeichnen dabei.

ENGLER: Was sich natürlich geändert hat, sind die Werkzeuge – Computer und 3D-Programme.

Vor 48 Jahren präsentierte Opel auf der IAA als erster Automobilhersteller weltweit ein Konzeptfahrzeug, den Experimental-GT. Jetzt ist es der Monza Concept. Wie wichtig sind Konzept-Fahrzeuge für die Evolution des Designs?

GALLION: Die Showcars sind dazu da, neue Design-Ideen zu zeigen. Sie müssen nicht unbedingt in ein Produkt münden, sie sollen eher eine Tendenz aufzeigen. Wir hatten bei Opel damals

»Hey, du hast ja eine Gänsehaut!«

stellt Friedhelm Engler lachend fest

»Ich bin fast ein bisschen neidisch, wenn ich sehe, wie schön dieses Auto geworden ist« gesteht Gallion



Im Schatten der Flügeltür inspizieren Gallion und Engler das Konzept-Fahrzeug

die erste Designabteilung in Europa, die nur forschen durfte, unabhängig von einer bestimmten Produktlinie.

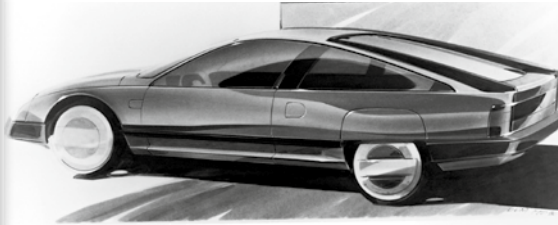
ENGLER: Der Monza Concept ist die Vision der Marke Opel – auch für uns selbst, für Designer, Mitarbeiter und Kollegen. Es motiviert unheimlich, wenn man sieht, wie eine Vision Gestalt annimmt. Wir haben ja gerade gesehen, was vor dem Adam Opel Haus passiert ist. Kaum steht das Auto, kommen die

Monza A1/A2

Der Monza A1 wurde 1977 auf der IAA vorgestellt. Die dreitürige Coupé-Variante des neuen Top-Modells Senator war mit vier Sitzplätzen voll alltagstauglich. Angetrieben wurde der Monza von Sechszylinder-Motoren mit 2,5- bis 3,0-Litern Hubraum. Ende 1982 löste ihn der Monza A2 ab. In der Top-Ausstattungsline GSE gab es 1983 erstmals digitale Anzeige-Instrumente. 1986 endete die Produktion des Coupés, das heute auf dem Sprung zum Kult-Youngtimer ist.



Klare Kante: Der Entwurf des Monza und seine Umsetzung als Monza A2



Monza Concept

Er kombiniert die Silhouette eines Sports Break mit der Linie eines Coupés, Flügeltüren mit Funktionalität. Völlig neuartige Instrumenten- und Infotainment-Anzeigen in LED-Projektionstechnologie weisen Opels Weg zu umfassender Vernetzung. Antriebsseitig sorgt das modulare Design für höchste Flexibilität. Dem Elektro-Antrieb der Designstudie ist ein 1.0-SIDI-Turbomotor zugeschaltet. Möglich sind aber vielfältige Kombinationen.



Video unter <http://bit.ly/1g0kmOG>

➤ *Kollegen in Scharen, betrachten den Wagen, machen Fotos. Das gibt es in anderen Firmen nicht, dass die Mitarbeiter ein Konzeptfahrzeug schon vor einer Messe zu Gesicht bekommen.*

Wie wurde die Idee des Monza Concept geboren?

ENGLER: *Es begann mit einer diffusen Vorstellung, einer flüchtigen Zeichnung. Wir wollten Effizienz visualisieren, die auch in Technik umsetzbar ist. Es sollte nicht schwer wirken, aber auch nicht filigran. Dann entstand die Skizze mit Dame und Hund. (Engler holt ein Poster, das den Wagen neben einer Dame mit Windhund zeigt.) Dieser Windhund hat kein Gramm Fett zu viel, kann unglaublich schnell laufen und sieht dabei elegant aus. Das ist perfekt. Dazu diese Frau, das ist einerseits Siebziger, Achtziger, aber auch modern und cool. Das war's, das war eine runde Story. Gemeinsam haben wir das zwei Jahre lang weiterentwickelt. Ein Showcar ist nicht die Arbeit Einzelner. Es ist Teamarbeit von 70 oder 80 Leuten.*

Apropos Windhund: Man liest immer wieder, dass Tiere die Inspiration für automobile Formen liefern. Gehen Designer in ihrer Freizeit regelmäßig in den Zoo?

ENGLER: *Ich glaube nicht, dass unsere Leute im Zoo abhängen. Obwohl, George, es gibt da ja die Geschichte mit dem Manta ...*

GALLION: *Das war 1969. Als Reaktion auf den Ford Capri hatten wir innerhalb von vier Wochen den Prototypen eines Coupés entworfen. Raubfischnamen waren damals in. Wir wollten es Manta nennen und die Form des Fisches als Emblem benutzen.*



Runde Sache: Aus der Skizze (oben) entwickelte sich das Konzept-Fahrzeug



Aber niemand konnte uns sagen, wie dieser Rochen überhaupt aussieht. Niemand bis auf Jacques Cousteau, der Meeresforscher. Also bin ich zu ihm nach Paris gefahren, um Fotos des Manta abzuholen. Na ja, sonderlich schön war der Fisch eigentlich nicht. Wir haben ihn dann noch etwas eleganter gezeichnet.

ENGLER: *Beispiele aus dem Tierreich sind einfach dankbar, weil sich jeder etwas darunter vorstellen kann. Wenn ich in einer Besprechung „Gepard“ oder eben „Windhund“ sage, hat jeder sofort ein Bild im Kopf.*





Friedhelm Engler

Jahrgang 1963, Director Advanced Design GM Europe, ging nach dem Design-Studium an der Hochschule Pforzheim für drei Jahre als Produktdesigner nach Tokio. Bei Opel begann er als Transportation Designer, war später Chefdesigner des Meriva A und des Astra H, dann Designdirektor Global Compact Car Architecture. Bis 2010 leitete er die Design-Abteilung des GM Entwicklungszentrums PATAC in Shanghai. Als Direktor verantwortlich für die Showcars und Studien RAK e, RAD e und Monza Concept.

➤ **Monza, das heißt: Sportcoupé mit großem Innenraum. Welche Parallelen gibt es noch zwischen Monza A und Monza Concept?**

ENGLER: Der Monza Concept ist eigenständig. Es finden sich aber einige bewusst gesetzte Zitate des Monza A in ihm, zum Beispiel die angedeuteten Lufteinlässe der C-Säule. In der Führung der Dachlinie spiegelt sich die Funktionalität, die Opel ausmacht. Er ist dadurch ein vollwertiger Viersitzer, ohne Kompromisse. Die großzügige skulpturale Verglasung – auch das ist ein Zitat – bringt Leichtigkeit, nimmt auch optisch Gewicht raus. Ansonsten ist der

Monza A nur Namensgeber, eine Referenz. Wir hatten ihn zwar bei uns im Studio stehen. Aber wir machen kein Retro-Design, kochen nichts Altes wieder auf. Auch George und seine Jungs haben nie nach hinten geschaut. (Gallion nickt)

Wie viel Design des Monza Concept wird denn in künftigen Opel-Modellen stecken?

ENGLER: Der Monza Concept steht genau wie alle Opel für unsere Hauptaussagen – skulpturales Design und deutsche Ingenieurskunst. Aber er dreht es weiter, geht in die nächste Runde – indem er den Fokus auf eine extrem starke Proportion legt. Deshalb genügen ansonsten einfache Linien. Wie bei einem schön gewachsenen Christbaum: Bei dem braucht man kaum noch Lametta. Das ist skulpturales Design. Am Astra GTC sieht man das auch schon gut: Das seitliche, maximal gezogene Blech macht das Drama aus.

Kommt es denn häufig vor, dass Sie eine geniale Designidee funktionalen oder technischen Vorgaben opfern müssen?

ENGLER: Nein, nicht, wenn man das von Anfang an gemeinsam mit den Kollegen von Engineering und Marketing entwickelt.

GALLION: Ich habe nie versucht, etwas zu machen, das technisch gar nicht umsetzbar war. Aber wenn die Ingenieure zu mir sagten: ‚Nein, ein Grad Neigung mehr geht an diesem Bauteil nicht‘, habe ich gesagt: ‚Okay, dann also ein halbes Grad mehr‘.

Eins müssen wir noch fragen, wenn wir schon zwei renommierte Designer hier haben: Welche Autos stehen bei Ihnen privat in der Garage? Herr Gallion, Sie sind heute im Meriva gekommen ...

GALLION: Ja, das ist schon mein vierter! Das Türkonzept vom Meriva B ist sehr praktisch, gerade, wenn ich mein fünfjähriges Enkelkind mitnehme. Und der blaue Aero GT, der bei Opel Classic steht, der gehört mir.

ENGLER: Ich verfolge gerade ein Spezial-Projekt. Mein Sohn und ich bauen einen Opel GT zu einem Rallye-Fahrzeug um, mit dem wir an Rennen teilnehmen wollen. Wenn er fertig ist, komme ich mal damit bei dir vorbei und wir drehen eine Runde.

GALLION: Abgemacht!

dt <

George Gallion

Jahrgang 1937, gebürtiger US-Amerikaner, begann nach dem Industriedesign-Studium in Atlanta/Georgia (USA) bei GM in Detroit. 1969 wechselte er zu Opel, wurde stellvertretender Design-Direktor. Von Manta A über Monza bis hin zu seinen letzten Projekten Signum und Movano tragen viele Opel seine Handschrift. 2002 ging er in den Ruhestand. Er lebt mit seiner Frau im Taunus.



HIER ENTSTEH GROSSES

Im Opel Test Center in Rodgau-Dudenhofen geht es rund. Der Grund ist eine lange Gerade und noch viel mehr neue Streckenabschnitte

Director GME Proving Grounds ist sein Titel, die europäischen Testgelände sind sein Revier: Dr. Matthias Schollmaier. Unter seiner Regie wird das Opel Test Center in Rodgau-Dudenhofen bis 2015 wesentlich erweitert. Schollmaier vereint Weitblick mit Detailkenntnis, wenn er sagt: „Wir müssen vorausschauend planen, um uns keine künftigen Optionen zu verbauen.“

Größte unter den vielen Baustellen ist seit Ende August eine 2,1 Kilometer lange Gerade samt Rückfahrschleifen mit geneigten Kurven. Die Dimension der bis zu 30 Meter breiten Geraden veranschaulicht

**Matthias Schollmaiers
ausgestreckte Arme zeigen den
Verlauf der neuen Geraden an**

Schollmaier so: „Da könnte problemlos eine Boeing 737 landen.“

Diese neue Strecke liegt zum ersten Mal außerhalb des angestammten Testareals und verläuft parallel zur Landesstraße. Die bisherige Zufahrt muss daher weichen, weiter nördlich entsteht ein neues Portal. Und das ist nicht alles. Knapp 35 Millionen Euro fließen bis 2015 in das südöstlich von Frankfurt gelegene Gelände. Auf dem wird

auch das Verkehrsmanagement komplett umgestellt: Kameras, Boden- und Seitenantennen kommunizieren dann mit einem auf den Autokennzeichen aufbrachten Chip.

Und Schollmaier hätte noch weitere Ideen in der Schublade. „Unsere Verkehrsanbindung hier mit Autobahnen und Flughafen ist genial“, sagt er. Diesen Trumpf würde er gerne noch stärker spielen. In die Karten schauen lässt er sich nicht, verrät aber: „Wir werden hier weiter wachsen.“ Was bislang auf den Weg gebracht ist, gibt es im Detail auf der folgenden Seite zu sehen.

1
2**Neue Zufahrt und neues Portal/Mitarbeiterparkplatz**

Nordöstlich der bisherigen entsteht die neue Zufahrt. Sie führt im Bogen zum neuen Portal des Test Centers. Hier wird die nötige Infrastruktur inklusive Parkplätzen geschaffen.

3

Neue lange Gerade

2,1 Kilometer lang ist die Gerade, über welche die Opel der Zukunft jagen werden. An ihrer breitesten Stelle hat sie zehn Fahrspuren, die geneigten Kurven der Rückfahrtschleifen erlauben auch hier eine unvermindert flotte Gangart.

4

Erweiterter Werkstatt- und Verwaltungsbereich

Hier entstehen für die Entwickler Abgasrollenprüfstände mitsamt Werkstätten, Büros und 100 Parkplätzen. Im südöstlichen Teil werden die Chassis-Werkstatt mit einem Hochregal-Reifenlager und 60 neuen Parkplätzen gebaut.

5

Sonderhindernisse

Gullydeckel aus mehreren europäischen Ländern stellen hier den Fahrkomfort auf die Probe. Der Clou: Sie sind in der Höhe verstellbar.



6

Neuer City-Kurs

Auf dem neuen City-Kurs werden typische innerstädtische Fahrsituationen simuliert.

7

Erweiterte Handling-Strecke

Bergauf, bergab, durch enge Kurven und kurze Senken geht es in diesem Abschnitt.



8

Radom-Kuppel

Aus Pferdsfeld hierher verlegt wird die Antennenanlage zur Messung der Signalstärke von Navi- und Radiogeräten.

9

Alte Zu- und Abfahrt

Wo es bisher aufs Testgelände ging, verläuft künftig die neue lange Gerade.

10

Hochgeschwindigkeits-Rundbahn

Die 2012 erneuerte vierspurige Steilbahn bleibt ein Highlight des Geländes. Bis zu 40 Grad Neigung erlauben bis zu 250 km/h ohne Querkräfte.

11

Training-Center (OPC)

Dieser Parcours bleibt der Mittelpunkt von internen und externen Fahrtrainings.

Opel Test Center

Seit der ersten Testfahrt 1966 hat Opel im Rodgauer Forst ein Testgelände erster Güte entwickelt. Rundkurs, Komfort- und Geräuschmessstrecke, Berg-, Handling- oder Marterstrecke ermöglichen intensive Fahrzeugtests. Auf den Strecken und in eigenen Gebäuden betreiben GM- und Opel-Ingenieure Entwicklungsarbeit. Auch externe Kunden können sich für Tests oder Fahrtrainings einmieten. Rund 10.000 Menschen nutzen das Gelände jährlich. Derzeit arbeiten etwa 300 Opelaner fest in Rodgau-Dudenhofen.



DER GOLF-PROFI

Dieser Sport passiert im Kopf: Herbert Ziegler ist Bahnengolf-Vize-Europameister und auf Platz drei der österreichischen Rangliste.

Was landläufig als Minigolf bekannt ist, heißt nämlich offiziell Bahnengolf. Gespielt wird auf zwölf bis 25 Meter langen Betonbahnen. Worauf es bei diesem Sport ankommt? „Konzentration und Präzision. Wenn im Hintergrund im Kopf etwas abläuft, merkt man das sofort an der Leistung“, sagt Ziegler, der als

»Beim Bahnengolf kommt es auf Konzentration und Präzision an.«

Herbert Ziegler,
Vize-Europameister



Das Loch immer
im Blick

Logistiker im F 17-Getriebebau in Wien-Aspern arbeitet. Bei Wettbewerben muss er vier Runden pro Tag bewältigen – fünf Tage lang.

Dabei kam Ziegler eher zufällig zum Bahnengolf. Früher spielte er Tennis in Gänserndorf, bis nebenan ein Minigolfplatz gebaut wurde: „Seit meinem 16. Lebensjahr bin ich jetzt aktiver Minigolfer“, sagt er. Ein- bis zweimal wöchentlich trainiert er in seinem Heimatverein, dem SVOMV Gänserndorf. Zusätzlich absolviert er mehrmals pro Jahr Trainings mit dem Nationalteam, die dann jeweils drei Tage lang dauern. Sein wahres Erfolgsgeheimnis? „Meine Frau redet mir gut zu – das hilft.“

Ein automobiler Mythos aus Rüsselsheim beim Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Die Schwarze Witwe führte die historische Opel-Flotte bei umjubelten Demorunden an. In den Überrollkäfig waren zwei Bosse geklettert: Das spitzbübische Grinsen, das da aus den beiden Helmen kommt, gehört Opel-Chef Karl-Thomas Neumann und Kommunikations-Vorstand Johan Willems. „KTN“ begeistert: „Das Auto hat Kraft, einen wunderbaren Sound und lässt sich überraschend einfach lenken – bei Bedarf auch mit dem rechten Fuß. Wir haben einfach tolle Autos – gestern wie heute.“ Nicht überliefert ist die Rundenzeit der beiden.



Die BOSSE & die WITWE



Schlaue Technik
im Cascada

Sicher dank Pyrotechnik

STABIL Der Cascada ist so sicher wie ein geschlossenes Auto. Möglich macht das auch das Überschlagnsystem, bei dem per Pyrotechnik innerhalb von 200 Millisekunden Überschlagnstützen hinter den Rücksitzen herauschießen.

Verlinkt

»Opels 300-Euro-System schlägt alle!«

Auto Bild unterzog 13 Multimedia-Systeme einem großen Test. Klarer Sieger: das IntelliLink-Infotainment-System des Opel ADAM. Auto Bild 31 / 2013 (2. August 2013)

»Ich freue mich auf einen Austausch im 140-Zeichen-Format und werde spannende Einblicke in die Adam Opel AG geben.«

Der Vorstandschef twittert ab sofort unter @KT_Neumann Karl-Thomas Neumann, September 2013

Gliwice

„VIEL SPASS AM OPEL-BAUEN“



Klaudia Sarota,
Einkaufsleiterin Stahl



Urszula Pawelczak,
Teamleiterin in
der Lackiererei



Andrzej Korpak,
Geschäftsführer
Standort Gliwice



Krzysztof Michalski,
Ingenieur Instandsetzung

Das Werk Gliwice feiert 15. Geburtstag. Vier Mitarbeiter erinnern sich an die Anfänge, berichten über ihren Alltag im Job und die Leidenschaft am Autobauen

„Ich habe extra mal nachgeschaut: Als ich hier 1998 als Sachbearbeiterin eingestiegen bin, waren im Einkauf gerade mal acht Personen tätig, heute sind es stolze 115. Wir beschaffen Baukomponenten für den gesamten Unternehmensverbund. Mein Team kümmert sich um die Stahl-Vorräte in den europäischen Presswerken. Unser Job ist es, den Zulieferern hohe Qualität zu günstigsten Konditionen zu entlocken.“

„Am Eingangsportal steht das erste Exemplar des bei uns produzierten Astra. Im Grunde bin ich überhaupt nicht sentimental, aber jedes Mal, wenn ich dieses Auto betrachte, überkommt mich ein Gefühl der Rührung, in das sich Begeisterung mischt. Nicht nur mir geht es so: Denn jedes unserer Fahrzeuge besteht aus mehr als den bloßen Komponenten. Außer Motor, Stahl und Lack stecken darin auch Stolz und richtig viel Spaß am Autobauen.“

„15 Jahre – das ist viel und wenig zugleich. Diese Zeit reicht nämlich aus, um zu einem bedeutenden Standort zu wachsen, der im gesamten Unternehmensverbund anerkannt ist. Zugleich herrscht aber ungebrochen das Gefühl vor, einem jungen, energischen Werk anzugehören, das noch lange nicht genug hat. Wir haben etliche Modelle an die Linie gebracht, und wir sind kontinuierlich dabei, uns zu verbessern.“

„Ich bin dafür zuständig, dass der Produktionsbetrieb stabil läuft. Anders gesagt, ist es Aufgabe unseres Teams, das Unvorhergesehene an der Linie vorherzusehen. Wir versuchen stets, dem Problem einen Schritt voraus zu sein. Das Spannende daran ist: Der Job in der Instandsetzung garantiert, dass es im Alltag niemals emotionslos oder gar eintönig zugeht. Eine spannende Herausforderung sind zurzeit die Prozesse beim Cascada.“

15 JAHRE GLIWICE



CASCADA seit Februar 2013

3000 MITARBEITER



ASTRA OPC seit Mai 2012

BISHER
HERGESTELLTE
FAHRZEUGE **1,8** MILLIONEN



ASTRA SEDAN seit August 2012



ASTRA FLIESSHECK
seit November 2009

207.000 PRODUKTIONSVOLUMEN IM
VERGANGENEN JAHR



ASTRA SEDAN CLASSIC
seit August 2012



ASTRA GTC seit Oktober 2009

6 MODELLE IM PORTFOLIO,
GEBAUT AUF EINER LINIE

Der schlesische Standort punktet mit Astra, Cascada und wegweisenden Produktionsabläufen

Begonnen hat die Beziehung zwischen Opel und Gliwice Mitte der 90er-Jahre. Bei der Entscheidung, welche Kommune den Zuschlag als Standort für das geplante Werk erhält, setzte sich die Stadt im südwestlichen Polen gegen mehr als 100 Mitbewerber durch. „Als 1998 der erste Astra vom Band rollte, war die rasante Entwicklung nicht absehbar“, sagt Marek Żurowski, Product

Engineering Manager im Bereich Qualitätssicherung. Nach 15 Jahren und 1,8 Millionen hergestellten Fahrzeugen ist Gliwice Stammwerk für die Astra-Modelle GTC, OPC und für die Stufenheck-Variante. Seit Februar erweitert der Cascada das Portfolio – und hievt den Innovationsgrad in den Produktionsabläufen auf ein neues Level. „Denn in das Cabrio werden hochwertige Komponenten, wie etwa das Stoffverdeck oder die beiden A-Säulen aus pressgehärtetem Stahl, mit einem technischen Aufwand verbaut, den man sonst eher oberhalb der Mittelklasse vermuten würde“, erklärt Marcin Cieszyński. Der Schweißtechnik-Ingenieur fügt hinzu:

„Wir sind zudem das erste Werk im Unternehmensverbund, das die – sonst eigens von Opel Special Vehicles durchgeführte – Umrüstung auf Autogas an die Linie gebracht hat.“ *mk*

ZAKŁAD OPLA W GLIWICACH
OD 15 LAT PRODUKUJEMY SAMOCHODY,
Z KTÓRYCH JESTEŚMY DUMNI



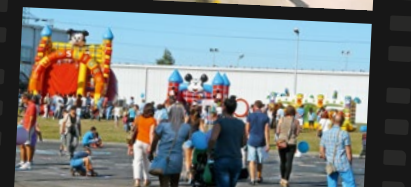
OPEL PLANT IN GLIWICE
PROUDLY MAKING CARS FOR 15 YEARS



Film: Kollegen aus Gliwice über ihr Werk

Picknick zum Festtag

12.000 BESUCHER haben am Festtag zum 15-jährigen Bestehen des Werks teilgenommen. Darunter waren viele Mitarbeiter, die mit ihren Familien und Freunden das Picknickerlebnis auf dem Werksgelände genossen. Ehrengast war Jerzy Buzek, ehemaliger Ministerpräsident Polens und Präsident des Europäischen Parlaments.





Es ist der neue Mega-Trend in der Branche: Vernetzung. Auto, Smartphone, Tablet und PC sind verbunden, tauschen Daten aus – das mobile Internet macht's möglich. „Opel nutzt diese Entwicklung und hat jetzt den Opel-Service ins Internet gebracht“, sagt Timo Hinze, Leiter Service-Kommunikation.

myOpel steht Kunden als Internet-Portal (www.myopel.de) und als kostenlose Smartphone-App für iOS und Android zur Verfügung. Bei der Registrierung gibt der Nutzer die Daten seines Opel – wie die Fahrzeugidentifizierungsnummer und den bevorzugten Service-Partner – in ein Online-Formular ein. Das so erstellte Fahrzeugprofil ermöglicht speziell

»Wir haben den Opel-Service ins Internet gebracht.«

Timo Hinze,
Leiter Service-Kommunikation

aufs jeweilige Auto abgestimmte Angebote und Kunden-Infos (siehe rechts). Jeder Mitarbeiter kann zudem bei myOpel.de wöchentlich tausend Euro und am Jahresende sogar einen ADAM gewinnen. *vmr*

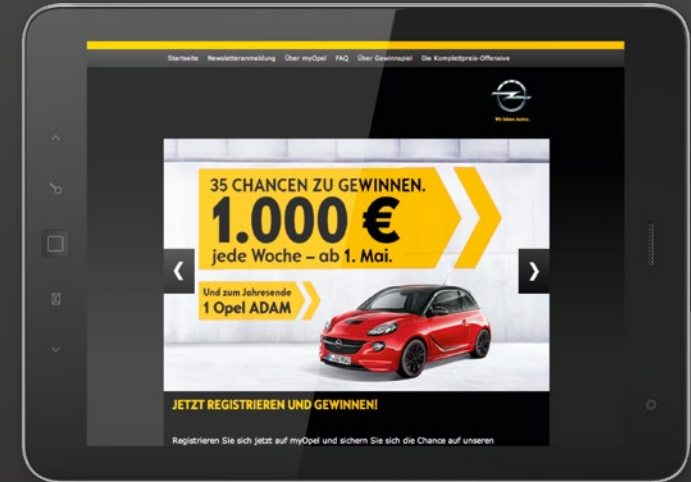
FOTOS: ANDREAS LIEBSCHNER / PBMS, OPEL

DIE VIRTUELLE GARAGE

myOpel.de vernetzt die Kunden mit ihrem Opel-Service-Partner und liefert individuelle Angebote

MEIN AUTO enthält Fahrzeugspezifikationen (ab Baujahr 1997) und eine virtuelle Garage für bis zu vier Autos, interaktive Bedienungsanleitungen (ab Baujahr 2009), myOpel Manual mit Augmented Reality-Funktionalität ab November exklusiv für den neuen Insignia, dazu Parkplatzerinnerung mit Parkplatztimer

VERBINDEN In diesem Bereich ist die Profil-Verwaltung; es gibt einen Link zur Internet-Seite von Opel-Deutschland und zu den Opel-Seiten auf Facebook, Twitter oder YouTube, per Online-Anfrage können Probefahrten direkt mit dem Händler vereinbart werden



Mitarbeiter, die sich auf myopel.de registrieren, können jede Woche 1000 Euro gewinnen – am Jahresende wird ein ADAM verlost

SERVICE steht für händler-spezifische Service-Angebote; keinen Termin mehr verpassen, denn die App erinnert den Nutzer an Werkstatt- oder Hauptuntersuchungs-Termine (HU)

HILFE beim Erstellen eines Unfallberichts, Speichern von GPS-Daten und Fotos; unter der Rubrik „Notfallmaßnahmen“ gibt es Tipps zu einfachen Reparaturen und Wartungsarbeiten wie Starthilfe oder Radwechsel



▶ Weitere Infos <http://bit.ly/19Upfvq>

WIEN-ASPERN

VORNEWEG

Die Zukunft im Visier

Wir nähern uns der BIQ-Level 4-Zertifizierung, die Ende des Jahres stattfinden wird. Wir haben noch einige Themen abzuarbeiten, aber ich bin davon überzeugt, dass wir dieses Ziel gemeinsam bis zum Jahresende erreichen werden.

Mit den Führungskräfte-Workshops haben wir ein weiteres Schwerpunktthema, mit dem wir den Teamgeist über alle Fertigungsebenen hinweg bis in die Mannschaft verbessern wollen. Um die Zukunft für unser Werk zu gestalten, ist Teamgeist und Zusammenarbeit von allen unerlässlich.



Ihr Michael Lewald,
Generaldirektor
Opel Wien GmbH

SEHR BELIEBT

Bei den F 17-Anlagen erfordert die hohe Nachfrage Überholungen

Mehr als 360.000 Fünfgang-Getriebe wurden 2012 produziert, in diesem Jahr sollen es noch weit mehr werden (bis Ende August wurden 300.000 Stück gefertigt). Einsatzfreude und Erfindungsgeist der MitarbeiterInnen sind angesichts der hohen Stückzahlen und des gleichzeitig hohen Alters des Maschinenparks gefordert. Mithilfe des im Frühjahr 2011 dazu eingeleiteten Investitionsprogramms wurden bis Ende letzten Jahres 29 Anlagen generalüberholt, acht neue Maschinen ersetzen altgediente und die Montagelinie wurde komplett neu gestaltet.

In den Werksferien 2013 fanden mit einem Investment von 4,7 Millionen Euro weitere Generalüberholungen statt: In der

Räderfertigung wurden sechs Drehmaschinen einer mechanischen Generalüberholung unterzogen. Vier Maschinen wurden in den Bereichen 4./5. Gang und Hauptwelle überholt. Dort, im Bereich Hauptwelle, soll auch eine neue Powerhon-Maschine integriert werden; dazu wurden zwei Maschinen entfernt und vier andere umgestellt.

Und so nebenher passten die Instandhalter während der Werksferien (und auch schon vorher) in den Rückwärtsgang-Zahnrad- und Stirnrad-Ausgleich-Linien 18 Anlagen für den Medium Ratio-Radsatz an. In der Montage trafen sie erste Vorbereitungen für den – im Hinblick auf das neue MTA-Getriebe nötigen – neuen Zentralausrücker für die Kupplung.



In der F 17-Räderfertigung wurden sechs Drehmaschinen generalüberholt



ADAM & me Center –
ein neues Präsentationskonzept

ADAM-SHOW

Opel Kandl hat das erste ADAM & me Center in Österreich

Ab September ist es soweit: Da wurde das erste ADAM & me Center im Autohaus Kandl in Wien eröffnet. Der 900 m² große Schauraum wurde speziell auf dieses Fahrzeug ausgerichtet; unter anderem mit stimmungsvollen Lichtkonzepten und einem eigenen Darroom, um die Innenbeleuchtung des Opel-Modells für die Kunden spürbar zu machen.

„Der Opel ADAM ist das vielfältigste Fahrzeug, das es derzeit zu kaufen gibt. Diese Vielfalt muss dem Kunden gezeigt werden“, erklärt Kandl-Geschäftsführer

Christian Melbinger, der unmittelbar nach der Präsentation des gelungenen Kleinwagens die Idee für das ADAM & me Center hatte. Dort sollen laufend bis zu 20 Modelle präsentiert werden. Melbinger ist überzeugt, dass der ADAM zukünftig Kultstatus in der Automobilbranche erlangen wird. Auch sind für ihn mehrere Varianten des vielseitigen Kleinwagens durchaus denkbar. „Der ADAM muss sich seine Historie erst erarbeiten. Das geht nicht von heute auf morgen. Was wir bieten, ist allerdings ein neues, innovatives Modell zu einem leistbaren Preis“, hält er fest.

NEUES MARKEN-PROFIL

Was im Frühling dieses Jahres begann, findet nun seine Fort-

setzung. Das Opel-Führungsteam definierte die wesentlichen Eigenschaften der Marke Opel: deutsch, aufregend, nahbar. Dann nominierte das Opel-Führungsteam 150 Brand Agents; in Wien-Aspern Produktionsleiter Stephan Prinz.

Jetzt ist es Sache der MitarbeiterInnen den drei Markeneigenschaften Leben einzuhauhen! Ab Anfang September finden Workshops statt (insgesamt acht) mit je-

Damit die Marke Opel mehr Kontur bekommt, sind auch die MitarbeiterInnen gefragt

weils 35 bis 40 TeilnehmerInnen (von Opel Wien und General Motors Aust-

ria). Geleitet werden die Workshops von Stephan Prinz. Magnus Wolf oder Wolfgang Grob unterstützen als Moderatoren.

So werden in den Workshops Ideen gesammelt, wie die einzelnen Markeneigenschaften in der Praxis „gelebt“ werden können.

Die Ergebnisse der Workshops werden als „Brand Wall“ gestaltet und im Werk und im Verwaltungsgebäude ausgehängt. es

»Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen ihre Ideen zur Marke Opel einbringen – das erhöht ihr Zugehörigkeitsgefühl.«

Stephan Prinz

Stephan Prinz bei der Einführung zum Workshop



Workshop für das
Top-Management am 5. September



DIE MEISTER VORAN!

Workshops zur Führungskultur sollen die Asperner erfolgreicher und motivierter machen

Der Leadership Codex und die Idee des „vertikalen Teams“ (durch das über hierarchische Ebenen hinweg ein Wir-Gefühl entsteht) geben bei den Anfang September 2013 gestarteten Workshops den roten Faden vor. Entwickelt wurden die Trainings von Personaldirektor Manfred R. Bauer gemeinsam mit Ferry Fischer/Ferry Fischer Consulting GmbH, der auch als Moderator der Workshops wirkt.



Angeregte Diskussionen (Gerhard Hintermeier)

eineinhalbtägigen Workshop wurde das Top-Management auf das neue Führungsverständnis eingeschworen, in drei ähnli-

„Es geht vor allem darum, die Führungskompetenz der Meister zu stärken“, sagt der Berater und erklärt damit die Struktur der Trainingsoffensive: In einem ersten

»Wir sind Vorbild und handeln verantwortungsvoll mit Konsequenz, um unsere Gemeinschaft zum Erfolg zu führen.«

Leadership Codex

chen Workshops danach das mittlere Management. Jetzt folgen die Veranstaltungen für die rund 70 Meister – in zwei Etappen und jeweils in Gruppen von circa zwölf Teilnehmern: Zuerst gibt es einen eintägigen Workshop, zwei Wochen später einen zweitägigen.

Generationenfrage inklusive

Kaum ein Aspekt der Führungsaufgaben wird im Trainingsprogramm ausgespart; von den Basiselementen über Themen der Mitarbeiterentwicklung bis hin zu Konfliktmanagement. Einen eigenen Schwerpunkt bildet das Thema Generationenunterschiede. Motto: Millenials und die Generation X ticken anders als Traditionalisten und Babyboomer.

Am eigenen Leib erfahren dient als Devise für den angepeilten Lernprozess. Ferry Fischer sagt: „Die Workshops sind erlebnisorientiert. Auf ein Kommunikationsspiel zum Beispiel folgt die Diskussion und Reflexion in der Gruppe sowie danach das gemeinsame Erarbeiten der Umsetzungsmöglichkeiten in der Praxis.“

Siegerfoto: stehend: Generaldirektor Michael Lewald, Renate Blauensteiner, Thomas Pavlis, Mario Wachtler, Karl-Heinz Fux, Peter Steininger, Stephan Prinz, Edmund Hafner; hockend: Mario Petrezek, Julian Pollitzer, Christopher Zeleny (v.l.)



WIR SPIELEN FUSSBALL

JULI 2013: Bei der zweiten Auflage des von Arbeitsbetriebsrat und Geschäftsleitung initiierten Werk Aspern-Fußballturniers siegte das Team „20er-Gsindl“. Generaldirektor Michael Lewald spendete den Wanderpokal und den Pokal für den 2. Platz, weitere Pokale kamen von Arbeiterbetriebsratsvorsitzender Renate Blauensteiner, von Produktionsdirektor Stephan Prinz und vom Arbeiterbetriebsrat.

Die Spender freuen sich mit den Siegern: Renate Blauensteiner, Torschützenkönig Daniel Toth (12 Tore), Generaldirektor Michael Lewald, Stephan Prinz, Edmund Hafner (v.l.)



Hans-Jörg Frommknecht, Generaldirektor
Michael Lewald, Christoph Maurer,
Daniel Reifböck, Dominik Egkher (v.l.)



BIQ-Level 4

IN DER ZIELGERADEN

BIQ-Level 4 ist für Wien-Aspern in Reichweite – dank intensiver Anstrengungen aller Beteiligten

Built in Quality/BIQ ist die Qualitäts-Visitkarte des Werks nach außen hin. Umso größer die Freude über das gute Abschneiden beim letzten GMS-Audit im Juni 2013, das die Tür für BIQ-Level 4 öffnete. „Wir hatten ein sehr gutes Audit-Ergebnis“, berichtet Quality Manager Gerhard Hintermeier. „In allen Bereichen und bei allen fünf Principles waren die Fortschritte zu erkennen.“

Auf den Lorbeeren ausruhen ist freilich nicht Sache des Asperner Teams. Zu den Punkten, bei denen es noch Abweichungen gab, wurden sofort neue Informationsblätter (One Pager) ausgearbeitet, die die Bereichs-Verantwortlichen in die Maßnahmenpläne auf der BIQ-Review-Tafel einfügten. Alle zwei

»Die Top-Punkte liegen außerhalb des Asperner Einflussbereichs.«

Michael Bodenmüller/QM-Systems



Freitagsaudit

Wochen – beim BIQ-Review – werden die Daten in Beisein des Managements aktualisiert.

Nicht nur das. Besonderes Augenmerk gilt bei den BIQ-Reviews wechselnden Schwerpunktthemen. „Im Moment sind das ANDON und das Vier-Augen-Prinzip, also die Kontrolle von Nacharbeit und Reparaturen“, erklärt Michael Bodenmüller/QM-Systems.

Eine wichtige Rolle zur Erfüllung der GMS-Kriterien spielen außerdem die wöchentlichen „Freitagsaudits“, die 2008 eingeführt wurden. Nach einem genauen Jahresplan werden alle Bereiche durchgecheckt. Der Ablauf: 45 Minuten Audit (zu allen Principles!), anschließend 15 Minuten Diskussion der Ergebnisse mit dem Werksteam.

Externe Verursacher

Alles paletti? Nicht ganz. „Neben der GMS-Erfüllung ist auch die Zielerreichung der Qualitätsmessgrößen erforderlich“, sagt Gerhard Hintermeier. „Bei den Gewährleistungszahlen sind wir über Ziel. Die Probleme wurden aber beaufschlagt.“

Was er damit meint, beschreibt Bodenmüller näher: „Wir müssen mit anderen ‚Nicht-Asperner‘-Organisationen Lösungen finden, da die Top-Punkte dafür außerhalb des Asperner Einflussbereichs liegen.“

Dennoch ist sich Michael Bodenmüller sicher: „Im Oktober wollen wir für das BIQ-Level 4-Audit einreichen.“

IMPRESSUM

HERAUSGEBER UND MEDIENINHABER

Opel Wien GmbH

KOORDINATION

Elisabeth Schuller, 1220 Wien, Groß-Enzersdorfer Straße 59
Tel. 01 / 28899-321, E-mail: elisabeth.schuller@gm.com

REDAKTION & PRODUKTION

engelhardt kommunikation gmbh

CHEFREDAKTION

Dr. Kristin Engelhardt

REALISATION

Content Strategy GmbH, Großer Hasenpfad 30
60598 Frankfurt a. M.

LITHO

M & R Kreativ GmbH