

# Opel Post



Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 5  
**Neubau:**  
Trailer Yard optimiert die Werkslogistik

Seite 7  
**Rückschau:**  
Vor 30 Jahren begann die Ära des Kadett B

Seite 11  
**Nabelschau:**  
Auf der IAA gibt's viel Neues zu sehen

Seite 14  
**Vorausschau:**  
Wir bieten die Sozialleistungen im Überblick

Seite 16  
**Ausbau:**  
Edle Tropfen aus dem Hause derer von Opel

## Weltpremiere

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns das erste Foto des Vectra Caravan, der, ab 1996 im Handel, jetzt auf der IAA gezeigt wird. Mehr über den neuen Vectra auf den Seiten 2 und 3.



# Neuer Stundenplan

Geschäftsleitung und Betriebsrat entwickeln flexibles Arbeitszeitmodell

**Rüsselsheim (jh).** Vorstand und Betriebsrat haben ein für die deutsche Automobilindustrie einmaliges Arbeitszeitmodell entwickelt. Es sieht vor, daß es in Rüsselsheim keine starre Wochenarbeitszeit mehr gibt, sondern die Arbeitszeit je nach Bedarf von Montag bis Freitag zwischen minimal 30 Stunden und maximal 40 Stunden variiert.

Die neue Regelung betrifft die Produktion und davon abhängige Abteilungen. Eine maximale tägliche Arbeitszeit von acht Stunden soll nicht überschritten werden, der Samstag wird auch weiterhin

kein Regelarbeitstag sein. Das Modell garantiert darüber hinaus ein gleichmäßiges Monatseinkommen auf Basis der tarifvertraglich vereinbarten Arbeitszeit, unabhängig von der individuell geleisteten

Arbeitszeit, die auf einem eigenen Zeitkonto geführt wird. Letzte Einzelheiten werden derzeit von einer Arbeitsgruppe abschließend formuliert, wobei in den wichtigsten Punkten Übereinstimmung besteht.

Geschäftsleitung und Betriebsrat sind gemeinsam der Überzeugung, daß dieses in der Automobilindustrie bisher einmalige Modell ein weiterer Schritt ist, die Beschäftigung zu stabilisieren,

die Arbeitsplätze insgesamt sicherer und den Produktionsstandort Deutschland attraktiver zu machen.

„In Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ist uns eine so kreative und progressive Lösung gelungen, wie ich sie in meiner 18jährigen internationalen Tätigkeit für General Motors noch nicht erlebt habe“, kommentierte Opel-Chef David J. Herman den derzeitigen Status der Verhandlungen.

## Das ist die Leasing!

Jetzt mit erweiterter Fahrzeugpalette

**Rüsselsheim (jh).** Opel hat sein Leasing-Angebot für Mitarbeiter erweitert.

Für die Dauer von 12 Monaten bei maximal 20 000 Kilometern können jetzt die Modelle Corsa, Tigra, Astra, Vectra, Calibra, Omega und Frontera für eine monatliche Nutzungsgebühr von 1,5 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung geleast werden. In der Nutzungsgebühr sind enthalten: Abnahmeinspektion, Zulassungs- und Abmeldegebühren, Kfz-Kennzeichen, Kfz-Steuer, Vollkasko-

Versicherung (mit 600 Mark Selbstbeteiligung), Teilkasko-Versicherung (mit 300 Mark Selbstbeteiligung) sowie Inspektionskosten. Die Nutzungsgebühr inklusive der Lohn- und Sozialabgaben auf den geldwerten Vorteil – sofern dieser entsteht – wird monatlich vom Lohn beziehungsweise Gehalt abgebucht.

Nähere Informationen und ausführliche Beratung gibt es durch die Opel Leasing GmbH & Co.OHG, die in den Räumen der Neuwagen-Verkaufsteams zu finden ist.

## Neuer Werkstdirektor Küpper folgt auf Zimmermann

**Rüsselsheim (jh).** Norbert Küpper, 47, wird zum 1. Oktober 1995 neuer Direktor des Werkes Rüsselsheim.

Er wird damit Nachfolger von Rolf Zimmermann, 48, der diese Aufgabe seit Oktober 1992 innehatte. Zimmermann hat unter dem Motto „Neues Werk im alten Werk“ die Restrukturierung des Werkes Rüsselsheim realisiert. Darüber hinaus leitete er den Produktionsstart des neu-

en Omega im Frühjahr 1994 sowie den in diesen Tagen vollzogenen erfolgreichen Modellwechsel zum neuen Vectra.

Rolf Zimmermann wird im Rahmen der Internationalisierung der Marke Opel neue Aufgaben im Konzern übernehmen. Norbert Küpper ist bisher Leiter von GM Polen in Warschau. Davor trug er Verantwortung für Projektaufgaben sowie als Personalleiter des Werkes Rüsselsheim.

## Leben und Wirken

Zum 100. Todestag von Adam Opel

**Rüsselsheim (jh).** Am 8. September jährt sich zum 100. Mal der Todestag von Adam Opel.

Aus diesem Anlaß informiert Opel ausführlich über Leben und Wirken des Firmengründers und Namensgebers. So präsentiert eine Ausstellung zahlreiche Original-Dokumente aus der Zeit von Adam Opel. Neben Nähmaschinen und Fahrrädern ist auch die Totenmaske Opels ausgestellt. Darüber hinaus gibt eine Mischung aus Text- und Fototafeln einen Einblick in Leben und Wirken des Firmengründers.

Die Exponate sind in der Zeit vom 8. September bis zum 10. November im Aus-

stellungsraum an der Marktstraße zu sehen. Vom 11. September an vertreibt die Propeller AG ein Buch über Adam Opel, das anlässlich seines 100. Todestages aufgelegt wurde. Der Bonner Professor für Wirtschaftsgeschichte, Hans Pohl, hat unter dem Titel „Adam Opel. Unternehmer im Zeitalter der Industrialisierung“ auf 152 Seiten dessen Wirken beleuchtet. Da wollte die Opel Post natürlich nicht zurückstehen. Auf Seite 15 finden Sie die Aufzeichnungen von Adam Opel über einen fiktiven Werksrundgang anno 1995, die dieser mit Hilfe von Thomas Schulz, als freier Autor für das Opel-Kundenmagazin Start tätig, zu Papier brachte.

## 17 Prozent plus in Sicht

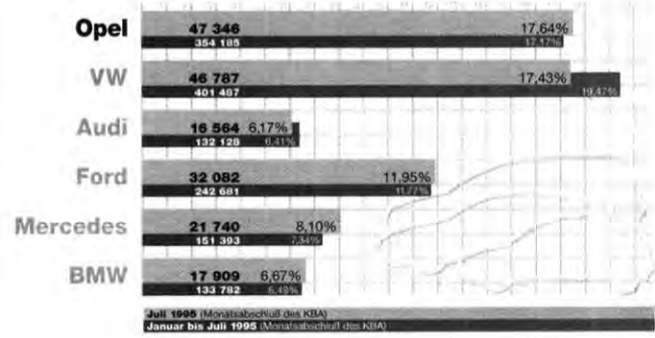
Der positive Trend bei den Zulassungen setzt sich fort

**Rüsselsheim (jh).** Mit knapp 47 500 in Deutschland neu zugelassenen Fahrzeugen, das entspricht einem Marktanteil von 17,6 Prozent, erreichte Opel im Juli wieder ein sehr gutes Ergebnis.

Im Zeitraum von Januar bis Juli konnte Opel bisher 354 185 Einheiten absetzen. Mit einem Marktanteil von 17,2 Prozent (Vorjahr 16,2 Prozent) in den ersten sieben Monaten stehen die Chancen gut, das selbstgesetzte Ziel von 17 Prozent plus für das Jahr 1995 zu verwirklichen. Die positive Entwicklung gegenüber dem Vor-

jahr wird vor allem von den Modellen Tigra und Omega getragen. Aber auch der Vectra schneidet auf seine alten Tage noch einmal hervorragend ab. Der Tigra ist 1995 das meistverkaufte Coupé in Deutschland und auch der Omega ist

Marktführer in seinem Segment, das heißt, er läßt die E-Klasse von Mercedes, die 5er Reihe von BMW, den Audi A6 und den Ford Scorpio klar hinter sich. Und der Corsa dominiert weiterhin eindeutig das Kleinwagensegment.



**Er ist in aller Munde, der Neue aus Rüsselsheim. Jetzt haben ihn auch (fast) alle gesehen: Am vergangenen Sonntag nutzten tausende Mitarbeiter und deren Angehörige die Ein-**

**ladung zum Familientag bei Opel, um sich den Vectra einmal in Natura anzuschauen. Und sie waren vom neuen Mittelklasse-Modell genauso angetan, wie die Journalisten und**

**die Händler. Diese Begeisterung läßt sich sogar in Zahlen ausdrücken. Innerhalb der ersten acht Tage der Händlerpräsentation gingen im Vertrieb bereits 11 500 Bestellungen ein.**

## Ganz kurz

**Musicalreisen:** Die Innerbetriebliche Kommunikation bietet am 20./21. Januar 1996 ein „Phantom der Oper“-Wochenende in Hamburg und am 27./28. Januar 1996 „Miss Saigon“ in Stuttgart an.

**BKK-Gewinnspiel:** Zur Begrüßung des neuen Azubi-Jahrgangs veranstaltet die BKK ein Preisausschreiben. Teilnahmekarten gibt's während der Einführungsveranstaltung oder direkt bei der BKK.

**Gripeschutzimpfung:** Vom 11. September bis zum 30. November findet in allen Werken eine kostenlose Gripeschutzimpfung für Mitarbeiter statt.

**Opel-Mode:** Auf alle Modelle der Opel-Classic-Modellinie gibt es jetzt 50 Prozent Preisnachlaß. Zu besichtigen und zu bestellen sind die Modelle beim Verkauf an Mitarbeiter.

**Pkw-Modellprogramm:** Eine Übersicht über das gesamte Opel-Pkw-Programm – vom „Patent-Motorwagen System Lutzmann“ aus dem Jahre 1899 bis zum Tigra – gibt es jetzt auch in Buchform. Das „Pkw-Modellprogramm“ ist für 20 Mark bei der Propeller AG erhältlich.

**Die nächste Opel Post ist für den 11. Oktober geplant. Anzeigenschluß dafür ist am 13. September.**

# Mit High Tech und Teamgeist zum Erfolg

Prüfung bestanden: Die Serienfertigung des neuen Modells ist angelaufen

**Rüsselsheim (ah).** „Rüsselsheim – Geburtsstätte des neuen Vectra“: Die großen Ortsschildern nachempfundenen Hinweistafeln verkünden gegenwärtig stolz den Produktionsanlauf des jüngsten Opel-Modells. Doch mit der Geburt des Vectra erblickten auch neue Produktionstechniken das Licht der Welt. Ein Rundgang durch die verschiedenen Fertigungsbereiche zeigt: Hinter den Kulissen fanden Veränderungen statt, die ein Höchstmaß an Effektivität und Qualität garantieren.

Ortstermin Rohbau K 130: Silbrigglänzend schiebt sich das Vectra-Gerippe heran. In einem vergitterten Kasten neben dem Band schlagen zischend die Funken, als ein automatischer Schwenkarm Schweißpunkte setzt. Was da in der Haltevorrichtung liegt, ist neu hier: die Vectra-Tür. Auch die Haube wird seit den Werksferien in Rüsselsheim gefertigt, statt wie bisher aus anderen Werken zu kommen.

Der Vorteil ist vor Ort sichtbar: Die großen Lagergestelle sind verschwunden. Zwischen Zelle und Einbau sind es nur wenige Meter – das Anbauteil wird direkt ans Band geliefert. „Das ermöglicht nicht nur eine optimal abgestimmte Tür- und Rohbaufertigung“, erklärt Ulrich Künzel von der Instandhaltung Werkstätten im K 130.

Er schwenkt seinen Arm ausholend über die Halle: „Es spart uns auch eine Menge Platz, den wir für weitere Neuerungen nutzen können.“ Er deutet zur Laserschweißmaschine, die, in einem Stahlraum installiert, Teile zusammenheftet; ein Verrutschen des Gerippes ist danach nicht mehr möglich.

Roboter auch bei der Schiebedachöffnung des Vectra: den Rahmen setzte bisher eine mechanische Hängevorrichtung ein. Mit dem neuen Handhabungsautomat geht das schneller und genauer.

„Was wir hier in den letzten Jahren erneuert haben, gleicht einem Quantensprung“, so Ulrich Künzel. Allein die Zahl der Schweißroboter ist von 270 auf 621 angestiegen. Die Automaten setzen fast alle Schweißpunkte am neuen Vectra. Das garantiert eine gleichbleibende Qualität.

Am Ende der Rohbaulinie kontrollieren Christian Topol und Ryszard Zuba anhand einer Liste, ob Schweißpunkte und -nähte den Qualitätsanforderungen entsprechen: Kofferraumdeckel, Kotflügel und Motorhaubenscharnier kommen hier unter die Lupe, kleinere Korrekturen führen sie direkt aus.

Sie arbeiten zu sechst in einer Gruppe. Die ist damit kleiner als bisher und Bestandteil des neuen Gruppenkonzeptes, das seit dem Ende der Werksferien im Rohbau angewandt

wird. Die Gruppensprecher haben mit neuen Aufgaben auch neue Verantwortungen erhalten: „Ich organisiere unsere Arbeit, teile die Kollegen ein, Sorge dafür, daß immer alle Positionen besetzt sind“, erzählt Gruppensprecher Walter Tröster.

„Ich bin dabei der Springer. Wenn einer Pause hat oder fehlt, nehme ich seine Position ein.“ Die Kollegen erhoffen sich von der neuen Einteilung einen besseren Informationsaustausch. „Unser Gruppensprecher kriegt ja alles mit, und in kleineren Gruppen verbreiten sich Neuigkeiten schneller. Umgekehrt kann er viel schneller etwas weiterleiten, wenn's Probleme gibt“, meint Ryszard Zuba.

„Die Neuerungen laufen einwandfrei.“ Klaus Norbert Kraft, Fertigungsleiter der Lackiererei, sieht zufrieden aus, während er auf die im matten Licht schillernden grünen, blauen und roten Vectra vor sich blickt. In seinem Bereich hat sich einiges verändert. So eliminiert eine neue Entfettungszone vor der Phosphatierung noch mehr Schmutzpartikel als bisher; damit



Wißbegierig: Die Lack-Spezialisten beim Selbstaudit

Ebenfalls neu: In einem Abschnitt der Lackiererei besprüht ein Automat die Schweller des Vectra mit PVC – als Schutz vor Steinschlag.

Zwei Stockwerke höher: Am Abdichtplatz, wo die Nähte vor dem Lackieren behandelt werden, steht eine Gruppe von Mitarbeitern und betrachtet ein Schaubild, das Ronnie Memminger, ihr Gruppensprecher, gerade erläutert.

dem sind. Die Ergebnisse dieser Maßnahmen werden dann ebenfalls wieder untersucht. „Wir wollen den derzeitigen



Radgeber: Das Gummi kommt automatisch

„Die Mitarbeiter machen gerade jetzt in der Anlaufphase Selbstaudit“, berichtet Alexander Pfeifer, der den Vorgang organisiert. Einzelne Fahrzeuge werden aus der Linie ausgewählt und die Arbeit kritisch betrachtet. Stellen die Mitarbeiter Mängel fest, überlegen sie gemeinsam, wie sie zu verhin-



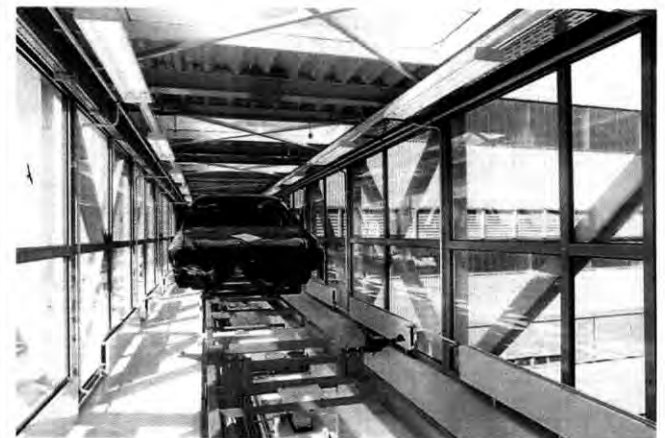
Nackte Tatsachen: Vectra unterwegs in die Endmontage

den Fehlerstand weiter reduzieren“, so Klaus Norbert Kraft. Die Chancen stehen gut, denn: „Die Mitarbeiter sind wißbegierig und interessiert“, so Alexander Pfeifer.

Völlig verändert wirkt die Fertigmontage im K 40. Schleifenförmig winden sich Transportskids oder Elektrohängenbahnen mit den Vectra-Karosserien durch die Halle; in Teilabschnitten fallen gelackierte Handhabungsautomaten ins Auge. Fertigungsleiter Günter Thur bestätigt die Neuerungen: „Mit diesen sogenannten Blinddarmläufen können wir auf kleiner Fläche viel fertigen. Aber fangen wir mal von vorne an.“

Denn Änderungen gibt es hier am laufenden Band: Von der neuen Hohlraum-Wachskonservierung im zweiten Stock geht's hinunter an die neue Fördertechnik. Und die transportiert die Karosserie zum ersten Fertigungsautomaten. Dessen Aufgabe: Windschutz- und Heckscheibe automatisch einsetzen. Auch der vorverlegte Tür-ausbau ist erleichtert: Die Türen kommen in ein Hängegerüst und gelangen direkt zum Punkt des Wiedereinbaus.

Vollautomatisch läuft die Hochzeit ab: Nicht nur, daß die Elemente der Hochzeit über Zahnungen haargenau zusam-



Jungfernfahrt: Karosserieverteilzentrum eingeweiht



Christian Topol, Ryszard Zuba und Walter Tröster (v. l.)

„Damit können wir die Mitarbeiter immer schulen, wenn Zeit ist“, so Helmut Kracht. Genutzt werden sollen dafür Zeiten, in denen es keine anderen Aufgaben gibt, wie bei einem Bandstillstand. „Das bedeutet: Kein Stillstand bei den Mitarbeitern, sondern sie sind weiter mit drin in der Sache. Wenn sie gut qualifiziert sind, können sie auch aktiv ihren Arbeitsplatz gestalten“, erläutert Kracht.

Das kommt der Qualität zugute. Und die ist immer noch Voraussetzung dafür, daß das neue „Baby“ aus Rüsselsheim seine Kunden rund um den Globus so sehr begeistert wie das Vorläufermodell – 2 500 000 mal.

**Opel Post** Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

**Herausgeber:**  
Adam Opel AG,  
Öffentlichkeitsarbeit/  
Personalbereich  
65423 Rüsselsheim

**Redaktion:**  
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

**Redaktionsassistentin:**  
Irene Lukas

**Mitarbeiter in den Werken:**  
Bochum:  
Horst Markmann,  
Norbert Held,  
Andreas Graf Praszma  
Kaiserslautern:  
Jürgen Fautz  
Eisenach:  
Matthias Mederacke

**Layout:**  
D+K Horst Repschläger GmbH  
65193 Wiesbaden

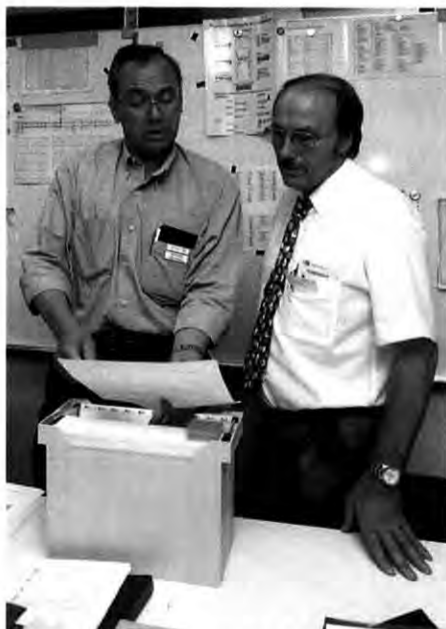
**Druck:**  
Die Südwestrolle  
Pflüninger Str. 150  
70567 Stuttgart

**Anschrift der Redaktion:**  
Adam Opel AG  
Öffentlichkeitsarbeit  
Redaktion Opel Post  
PKZ 10-46  
65423 Rüsselsheim

Telefon 0 6142/66 – 40 57  
und 38 98  
Telefax 0 6142/66 – 84 10

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.



Planer: Helmut Kracht (li.), Günter Thur

wird auch der Lackvorgang verbessert.

„Wir haben die Qualität weiter erhöhen können“, erklärt Kraft. Die neue Farbpalette ist ebenfalls in Produktion: Rioverde, Nordkap oder Keramikblau heißen die Lacke. „Die haben alle in den Tests gut abgeschnitten“, erklärt er.



Made in Rüsselsheim: Türen und Hauben

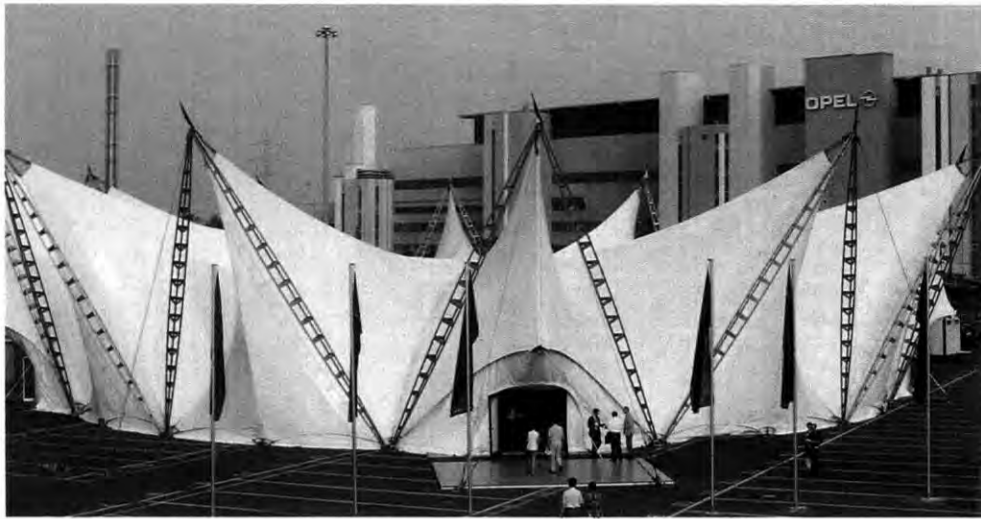
# Guten Start, Vectra

Die Verkaufsvorbereitungen laufen auf Hochtouren – Allein 9 000 Händler kommen nach Rüsselsheim

**Rüsselsheim (jh).** Bonn, Rüsselsheim, Frankfurt – die Mischung macht's. Konnte der alte Adam seine Produkte noch selbst zum Kunden bringen, so ist das Geschäft seiner Nachfolger wesentlich komplizierter geworden. Ein Beispiel gefällig? Bitteschön: der neue Vectra.

Bevor das Mittelklassemodell am 21. Oktober erstmals in den Verkaufsräumen der Händler steht, muß das Interesse beim Kunden geweckt sein. Schließlich soll er vom ersten Tag an Erfolg haben. Doch der kommt nicht von allein.

Phase eins der „Verkaufsvorbereitungen“ findet auf dem Petersberg bei Bonn statt. Seit dem 19. August wird der neue Vectra dort drei Wochen lang den Journalisten gezeigt. Im Gästehaus der Bundesregierung bekommen die Vertreter von Fernsehen, Rundfunk, Zeitschriften und Tageszeitun-



Durch dieses Zelt mußt du gehen: Die Anlaufstation für alle fahwilligen Händler

gen alles Wissenswertes über das neue Modell gesagt und gezeigt – ausführliche Probefahrten inklusive.

Phase zwei: Seit dem 21. August präsentiert Opel seinen Vertragshändlern aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden das neuentwickelte Auto. Zu der drei-

wöchigen Veranstaltung in Rüsselsheim werden insgesamt mehr als 9 000 Gäste, darunter auch 1 400 Vertreter von Großkunden, erwartet. Mit dem 96er Vectra findet die Händler-Präsentation eines neuen Modells erstmalig direkt an einem Herstellungsort statt.

Nach der Begrüßung durch das Werksorchester und einer Rundfahrt durch das Werk erwartet die Händler eine Reihe von Vorträgen und Referaten sowie die Präsentation des Vectra der zweiten Generation. Eine Ausstellung im industriellen Ambiente der CKD-Halle bietet den Händlern die Chance, erste persönliche Eindrücke vom neuen Modell zu



Probe aufs Exempel: Journalisten und Händler unterwegs

gewinnen. Am folgenden Tag stehen den Gästen zahlreiche Fahrzeuge für Probefahrten zur Verfügung.



Haste Töne: Der Vectra kommt nicht nur in Rot gut an

Und auch die Mitarbeiter bekommen ihr neues „Baby“ rechtzeitig zu Gesicht. So wurde etwa am vergangenen Sonntag in Rüsselsheim das Ambiente der Händler-Präsentation für einen Familientag bei Opel genutzt. In einer bunten Mixtur aus Unterhaltung und Information konnten sich die Mitarbeiter und ihre Angehörigen ausführlich von den Vorzügen des Vectra überzeugen.

Vom 14. bis 24. September steht dann Frankfurt wieder Kopf: Auf der 56. Internationalen Automobil-Ausstellung wird der neue Vectra erstmals der breiten Öffentlichkeit zugänglich sein – bevor er – siehe oben – am 21. Oktober zu den Händlern kommt. Guten Start, Vectra!



Applaus: Im Reich der CKD-Versender präsentiert sich der Neue in Bestform

## Attraktives Angebot

Umfangreiche Ausstattung zu interessanten Preisen

**Rüsselsheim (jh).** Von komfortabel über elegant bis individuell und sportlich. Die Ausstattung des neuen Vectra läßt

keine Wünsche offen. Gepaart mit einer Technik, die Maßstäbe setzt, stellt der neue Vectra ein sehr attraktives Ange-

bot in der automobilen Mittelklasse dar. Und das zu einem interessanten Preis. Hier der Überblick:

Preise	Unverbindliche Preisempfehlung*					
<b>Vectra</b>	1.6 Motor 55 kW (75 PS)	1.6 16V ECOTEC-Motor 74 kW (100 PS)	1.8 16V ECOTEC-Motor 85 kW (115 PS)	2.0 16V ECOTEC-Motor 100 kW (136 PS)	2.5 V6 ECOTEC-Motor 125 kW (170 PS)	1.7 TD Motor 60 kW (82 PS)
Vectra 4türig	30 950,-	32 625,-	34 620,-	36 355,-	—	33 325,-
Vectra 5türig	31 575,-	33 250,-	35 245,-	36 980,-	—	33 950,-
Vectra Komfort 4türig	32 250,-	33 925,-	35 920,-	37 655,-	—	34 410,-
Vectra Komfort 5türig	32 875,-	34 550,-	36 545,-	38 280,-	—	35 035,-
Vectra Beauty 4türig	—	34 200,-	36 195,-	37 930,-	—	34 685,-
Vectra Beauty 5türig	—	34 825,-	36 820,-	38 555,-	—	35 310,-
Vectra CD 4türig	—	35 600,-	37 595,-	39 330,-	43 885,-	36 270,-
Vectra CD 5türig	—	36 225,-	38 220,-	39 955,-	44 510,-	36 895,-
Vectra CD Sport 4türig	—	—	39 000,-	40 160,-	—	—
Vectra CD Sport 5türig	—	—	39 625,-	40 785,-	—	—
Vectra CD Exklusiv 4türig	—	—	42 600,-	43 760,-	48 315,-	—
Vectra CD Exklusiv 5türig	—	—	43 225,-	44 385,-	48 940,-	—

\* Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer



Den Marsch geblasen: Das Werksorchester begrüßt die Gäste

## Rennversion steht in den Startlöchern

Rennwagen und Serienmodell parallel entwickelt

**Rüsselsheim (jh).** Während der aktuelle Vectra in neun Ländern noch für Siege und Spitzenpositionen in den Super-Touring-Meisterschaften sorgt – darunter der vorzeitig gewonnene Meistertitel in Südafrika –, steht der Nachfolger dieses Klasse-2-Tourenwagens bereits vor den ersten Testfahrten.

Parallel zur Präsentation des neuen Mittelklasse-Fahrzeugs von Opel laufen die Vorbereitungen für den Einsatz der völlig neu entwickelten Rennversion des Vectra für die Saison 1996 auf Hochtouren. Für

die Entwicklung des 96er Klasse-2-Vectra zeichnen die Ingenieure von Opel Motorsport in enger Zusammenarbeit mit den Ingenieuren aus der Vectra-

Serienentwicklung des TEZ verantwortlich. „Es ist das erste Mal, daß ein Opel-Serienfahrzeug und seine Rennversion gleichzeitig entwickelt wurden“, erklärt Prof. Dr. Fritz Indra, Direktor Voraussentwicklung, und nennt die für den Sparteinsatz wesentlichen Vorteile des neuen Fronttrieblers:

„Das neue Fahrzeugkonzept erlaubt es, den Rennmotor sehr tief und

Motor mit knapp 300 PS bietet aber auch die Grundauslegung des Fahrwerks sehr gute Bedingungen. Der längere Radstand und die breitere Spur des Chassis sorgen ebenso für bessere Fahrstabilität wie die sehr tief liegende Lenkung und die unabhängige Mehrlenker-Hinterachse.“

Und Opel-Sportchef Walter Treser ergänzt: „Zusammen mit Karosserie-Merkmalen wie größeren Radausschnitten und der insgesamt



praktisch zwischen Fahrer und Vorderachse einzubauen, was für den Fahrzeugschwerpunkt günstig ist. Neben dem weiterentwickelten Zweiliter-16V-

her-vorragenden Aerodynamik hat der neue Vectra ideale Voraussetzungen für einen erfolgreichen Super-Tourenwagen nach dem internationalen FIA-Klasse-2-Reglement.“

# Figaros Liebling

Eingeweiht: Die neue Breitbandanlage im Preßwerk leistet Erstaunliches

**Rüsselsheim (ah).** Mozarts Figaro käme aus dem Staunen nicht heraus. Denn die Leistungsfähigkeit der „fliegenden Schere“ sucht ihresgleichen. Dabei schneidet sie sogar Metall statt Haupthaar. „Fliegende Schere“ ist der Spitzname der Breitbandanlage, die nach den Werksferien im Preßwerk K 40 ihre Arbeit aufnimmt. Sie schneidet Bleche in Sekundenschnelle zu.

Blechdicke angeht, zeigt die Neuanlage Stärke: bis zu drei Millimeter dickes Material schaffen die scharfen Messer.

Der Arbeitsgang, den die Maschinerie absolviert, erklärt ihre riesigen Ausmaße. Die bis zu 23 Tonnen schweren Rohblechrollen sind auf eine pfeilerdicke Haspel gesteckt; von dort fällt das abgewickelte Metall in die etwa sechs Meter tiefe Schlaufengrube – um den pulsierenden Zug, mit dem das Blech anschließend weitergezogen wird, abzufangen.

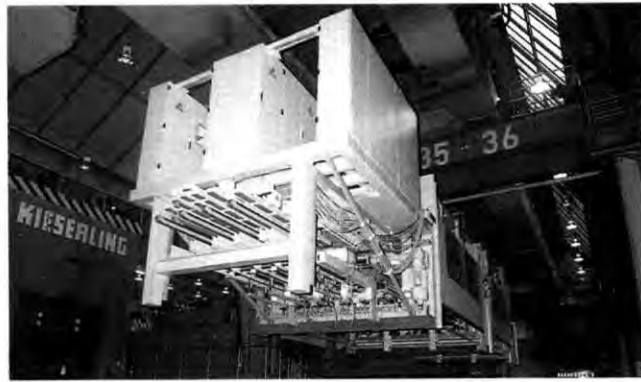
Wenn die Tiefe durchlaufen ist, wird das Band gestreckt, um die Materialfestigkeit zu erhöhen. Erst dann kommt das Blech unters Messer. Und hier zeigt die Anlage, was sie kann: „Bis zu 120 Teile pro Minute schneidet sie bei geringem Vorschub“, erklärt Holger Spannagel von der Instandhaltung.

Die Maschine ist die zweite ihrer Art im Preßwerk. Das Schwertmodell läuft bereits seit einem Jahr. Die Neue ist jetzt vor allem für Innenteile wie Türgerippe zuständig.

Fast 40 Meter lang ist das Wunderwerk der Technik, und wenn es um Schnitte geht, kann sie fast alles. „Ob stumpfer oder spitzer Winkel, lang oder kurz, Trapez, Band oder gar halbrunder Formschnitt – es gibt unzählige Möglichkeiten, welchen Umriß die Platinen haben sollen“, erläutert Meister Günther Weiss. Das längste Teil, das die flinken Messer schneiden, ist eine Seitenwandplatine mit über drei Metern Länge. Auch was die



Schneidige Technik: Die „fliegende Schere“ schafft 120 Teile pro Minute



Mit Haken und Ösen: Kommt eine Breitbandanlage geflogen

Gegenüber den älteren „Kollegen“ leistet die Neuanlage die Neuanfertigung damit das Fünffache. „Eine völlig andere Dimension“, schwärmt Günther Weiss. Pro Schicht können bis zu 10 000 Teile gefertigt werden.

Nach dem Schnitt stapelt die Anlage selber die Teile fein säuberlich auf Paletten; ist der

Träger voll, wird er per Gabelstapler aus dem Anlagenbereich transportiert.

Bevor die neue Anlage aufgebaut werden konnte, waren umfangreiche Bauarbeiten erforderlich: „Allein die Schlaufengrube mußte 12 Meter tief ausgebagert werden“, so Holger Spannagel, „und eine Menge Eisengitter und Beton sind da reingewandert.“ Oberirdisch entstand eine ausgedehnte Betonfläche, Plattform für die Neuinstallation.



## Rasten, ohne zu rosten

Neuer Fahrradabstellplatz am H 32

**Rüsselsheim (hh).** Einem Opel können Wind und Wetter so leicht nichts anhaben. Fahrräder hingegen brauchen schon eher etwas Schutz vor den Naturgewalten.

Deswegen wurde der Abstellplatz zwischen H 32 und Weisenauer Straße während der Werksferien komplett erneuert.

Auf dem etwa 2000 Quadratmeter großen Areal finden neben 700 Fahrrädern auch 160 Mopeds oder Motorräder ein sicheres Plätzchen. Auch optisch hat der erweiterte Abstellplatz einiges zu bieten. Schon von weitem erstrahlt das verzinkte Stahlgebilde in den Opel-Farben weiß und gelb. Und: Die überdachten Gehwege sind dank der transparenten Lichtbänder im Satteldach immer hell erleuchtet.

## Rote Laterne abgegeben

Der CKD-Bereich arbeitet seit 200 Tagen unfallfrei

**Rüsselsheim (ah).** Quiet-schend beschreibt das Kreidestück in der Hand von Enzo Di Vecce einen Bogen, dann steht der Erfolg weiß auf schwarz an der Litfaßsäule im M 60: 200 Tage in Folge hat der CKD-Bereich unfallfrei gearbeitet. Grund genug für eine kleine Feier mit einem großen Lob – vom Chef.

Denn die jetzt erreichte Zahl steht für eine wirklich erstaunliche Wendung im M 60. Noch 1994 landete der CKD-Bereich auf dem trostlosen letzten Platz der Rüsselsheimer Unfallstatistik. Mittlerweile ist er ins vordere Drittel gerückt.

Dabei gilt der Bereich als besonders unfallgefährdet: Prä-



5 vor 12: Zeit, den Erfolg weiß auf schwarz zu dokumentieren

zise Schneidwerkzeuge, lose Teile und scharfe Kanten verlangen von den 240 Mitarbeitern, die hier in zwei Schichten arbeiten, Körperschutz und besondere Aufmerksamkeit.

„Nach dem schlechten Ergebnis vom letzten Jahr haben wir uns zusammengesetzt und überlegt, wie wir das ändern können“, erläutert Peter Veverka von der Arbeitssicherheit. „Und diese Diskussion wurde in den Teams fortgesetzt. Unser Ziel war und ist es, jeden Mitarbeiter auf das Problem aufmerksam zu machen.“

So informiert eine Litfaßsäule an zentraler Stelle über den gegenwärtigen Stand der Unfallstatistik. Grafiken zeigen, wie sich die Situation verbessert hat – die Kurve weist steil nach oben. Neu ist auch der Schaukasten im direkten Blickbereich des Halleneinganges. Jeweils eine Gruppe von Mitarbeitern machen hier im monatlichen Wechsel auf ein Problem aufmerksam, das auf den Nägeln brennt.

Robert Oerter, Betriebsleiter im CKD, sieht den Schlüssel zum Erfolg bei den Mitarbeitern: „Die Leute hier sind wirklich am Thema Arbeitssicherheit interessiert, bringen Vorschläge ein und wollen gemeinsam etwas erreichen.“ Ein Engagement, das sich ganz offenbar auszahlt.

## Die Saison beginnt

Bundesligahandball in der Walter-Köbel-Halle

**Rüsselsheim (dm).** Für die Sportfans in Rüsselsheim und Umgebung ist es eine tolle Nachricht: Handball-Bundesligist SG Wallau/Massenheim wird künftig alle Heimspiele in der Walter-Köbel-Halle austragen.

Am 13. September geht es los, wenn die SG zum ersten

Heimspiel Altmeister TUSEM Essen empfängt. Als „Zugabe“ werden unmittelbar nach Spielschluß die Begegnungen der 2. DHB-Pokalhauptrunde vor Publikum ausgelost. Glücksfee: Frankfurts Fußball-Weltmeister von '74 Jürgen Grabowski.

„Wir freuen uns auf Rüsselsheim, denn die Atmosphäre in

der Walter-Köbel-Halle, wo das Publikum hautnah dabei ist, wird ganz sicher phänomenal sein“, so SG-Manager Bodo Ströhm. Sportlich will die SG mit einer Mannschaft aus erfahrenen Spielern und sieben Neuzugängen an die Erfolge Anfang der 90er Jahre anknüpfen.

## Bis daß der TÜV euch scheidet

Kräne hängen am eisernen Faden – Lastprüfung mit dem Leergewicht von 57 Corsa

**Rüsselsheim (hh).** „Wenn die Bremse nicht hält, knallt die Ladung glatt durch den Boden bis in den Keller“, erklärt Horst Müller von der Werksinstandhaltung mit drastischen Worten. Und er veranschaulicht damit, wie wichtig regelmäßige Inspektionen und die jetzt im Preßwerk durchgeführten Kran-Lastprüfungen sind.

Insgesamt 220 Großkräne sind im Werk Rüsselsheim im Einsatz. Im Preßwerk haben sie die Aufgabe, 15 bis 30 Tonnen schwere Preßwerkzeuge auf spezielle Förderer zu heben, mit denen sie in die Pressen eingefahren werden.

Einmal jährlich überprüft der TÜV, begleitet von einigen Mitarbeitern der Werksinstandhaltung, die Anlagen. Neben einer Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen steht dann eine Funktionsprobe von Elektrik und Mechanik auf der Tagesordnung. „Meistens haben wir es nur mit den üblichen Verschleißerscheinungen an Rädern, Bremsbelägen oder Drahtseilen zu tun, die anschließend sofort beseitigt werden können“, so der TÜV-Sachverständige.

Reine Routine also. Doch für den Außenstehenden ist so eine Bremsprobe richtig spektakulär: Zwei vor der Verschrottung gerettete Preßwerkzeuge mit einem Gesamtgewicht von 50 Tonnen

werden mit acht armdicken Stahltauen an einen überdimensionalen Haken gehängt. Und anschließend von Instandhalter Wolfgang Geisinger per Funksteuerung (oder von einer Kanzel aus) in luftige Höhen befördert.

Hält er oder hält er nicht, das ist dann die Frage. Schließlich bringt der 24 Kubikmeter große Gußeisenklotz das Leergewicht von 57 Corsa auf die Waage. Hält der Kran nicht, rap-

pelt's so richtig in der Kiste. Aber keine bange: Er hält.



Hält er oder hält er nicht, das ist hier die Frage: Der Kran bei der Lastprobe



# Vernünftige Verkehrsplanung

Ein Pfeiler der Restrukturierung: Der „Trailer Yard“ – ein Warenverteilzentrum auf Rädern und Stelzen

**Rüsselsheim (hh).** Alle reden von vernünftiger Verkehrsplanung. Opel-Logistiker verwirklichen sie! Mit einem Materialanlieferungskonzept, in dessen Mittelpunkt der neue „Trailer Yard“ steht. Als eine Art Warenverteilzentrum auf Rädern und Stelzen hilft er den Materialfluß zu perfektionieren, und dadurch nicht nur Zeit sondern auch Geld zu sparen.

„Noch vor den Werksferien“, beklagt Werkslogistiker Lutz Friedrich, „kreuzten täglich bis zu 300 Lkw von Lieferanten und deren Spediteuren im Werk herum – auf der Suche nach der richtigen Abladestelle.“ Manchmal mußte das Material – nicht weniger als 15 000 verschiedene Teilepositionen – von dort aus erst über weite Wege hinweg an die entsprechenden Einbaustellen gebracht werden.

Dem setzten die Opel-Logistiker jetzt ein Ende: Zwar steuern die Lkw nach wie vor die Zentrale Lkw-Leitstelle im K 131 an, um ihren „Papierkram“ zu erledigen. Von dort fahren sie allerdings nur noch einige Meter zu dem Platz, wo sie ihren Sattelauflieger oder ihre Wechsel-

brücke abstellen. Anschließend holen sich die Trucker einen leeren Anhänger und eventuell Leergut ab, und verlassen das Opel-Gelände wieder. Ein Vorgang, der jetzt nicht länger als 60 Minuten dauert.

Dank eines ausgeklügelten Verwaltungssystems. Das weiß genau, welches Material auf welchem Platz steht. 287 Stellplätze bietet das 37 000 Quadratmeter große Areal, das in gutem Neudeutsch anstatt Lkw-Abstellplatz meistens „Trailer Yard“ genannt wird.

Vom Trailer Yard aus bedienen 12 Pendlere, sogenannte „Shunting“-Fahrer, im Zweischicht-Betrieb die Abladestellen im Werk. Darunter auch 12 neu errichtete Andockstellen rund um die Fertig- und Endmontage. Die Trailer werden dort fast ausnahmslos vom Heck aus entladen, das Material dann an die nur einen Steinwurf entfernte Lagerstelle in der Nähe der Montagelinie gebracht. In der Zwischenzeit fährt der Shunting-Fahrer einen bereits zuvor entladenen Anhänger zurück zum zentralen Dreh- und Angelpunkt, dem Trailer Yard, und schließt damit den Kreislauf im Logistikprozeß.

Damit jeder Anhänger auch wirklich nur Material für höch-

stens zwei Andockstellen anliefern, wurde in Flörsheim ein sogenanntes „Re-Distribution Center“ (RDC) eingerichtet. Dort werden viele kleine Einzelsendungen – sozusagen „andockstellenrein“ – umverteilt, bevor sie auf den Trailer Yard dürfen.

RDC-Trailer Yard – Andockstellen – ein cleveres Konzept, das nicht nur den Werksverkehr, sondern auch den Verkehrsfluß auf der angrenzenden Bundesstraße entlastet. Darüber hinaus können bei Opel kostenintensive Zwischenlager weitgehend abgebaut werden. So auch das komplexe Hochregallager, daß zum Jahresende vollständig geschlossen sein wird.

Wartezeiten von mehr als fünf Stunden, für die Spediteure hohe Standgelder in Rechnung gestellt haben, gehören der Vergangenheit an. „Wenn sich das System erstmal eingespielt hat, haben wir die Standgelder von rund 1,8 Millionen auf Null Mark reduziert“, ist sich Peter Berg, Leiter Restrukturierung Werkslogistik, sicher.



Stau in Blau: Was hier nach Verkehrschaos aussieht, ist ein ausgeklügeltes System der Werkslogistiker

## Freie Fahrt für schnelle Hilfe

Falschparker machen der Werksfeuerwehr zu schaffen

**Rüsselsheim (es).** Viele werden erst aus Schaden klug. Werner Stritzke, dem Leiter der Werksfeuerwehr, wär's allerdings lieber, wenn einige Zeitgenossen klüger werden könnten, ohne daß jemand zu Schaden kommt.

Denn auf dem „Spurt“ zum Einsatzort sind den Opel-Helfern immer öfter Rettungswege

und Zufahrten versperrt – von gedankenlos geparkten Autos. Dabei kommt es im Notfall oft auf Sekunden an.

Gleich, ob Feuer, technischer oder medizinischer Notfall, die eigene Sicherheit und die Sicherheit des Arbeitsplatzes hängt immer davon ab, daß die Rettung so schnell als möglich naht. Innerhalb von drei bis vier Minuten sollen die Helfer überall im Werk an Ort

und Stelle sein können. Doch gerade in Fällen, wo schweres Gerät gebraucht wird, dauert es oft länger – weil es kein Durchkommen gibt. Denn ein 12-Tonnen-Feuerwehrfahrzeug ist nunmal nicht so wendig wie ein Tigris.

Und die Moral von der Geschichte: Parke nur dort, wo es erlaubt ist. Denn beim nächsten Mal könntest Du es sein, der auf Hilfe wartet.



Stau in Rot: Die Werksfeuerwehr hat immer öfter Probleme, rechtzeitig an den Einsatzort zu kommen

## Hart, aber herzlich

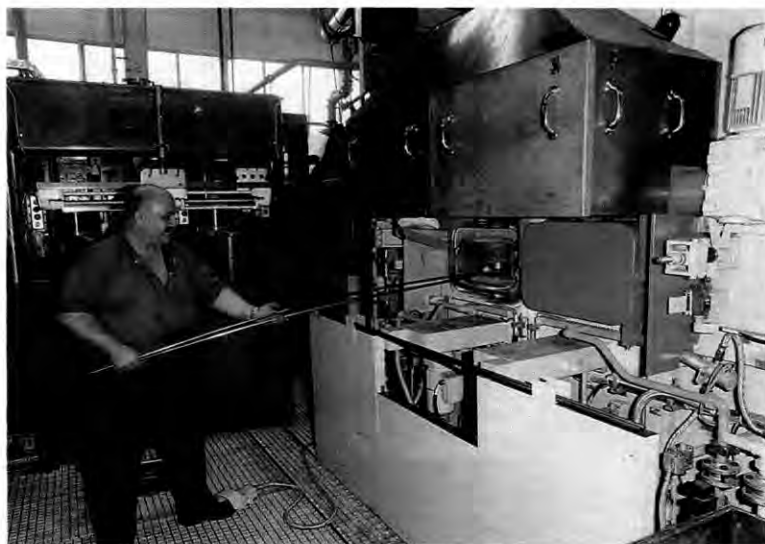
Engagiertes Team baut in Rekordzeit neue Härterei auf

**Rüsselsheim (ah).** Aus zwei mach' eins, diese schwierige Übung wurde jetzt im Bereich der Härterei vollzogen. Während bisher sowohl im I-Bau als auch im M 55 gehärtet wurde, konzentriert sich der gesamte Vorgang jetzt in einem erweiterten und erneuerten Bereich des ehemaligen Motorenwerkes.

Mit der Zusammenlegung gingen nicht nur umfassende Umbauarbeiten einher, sie ermöglichte auch zusätzlich neueste technische Anlagen zu installieren – beispielsweise einen Hochtemperaturofen. Ergebnis des gesamten Projektes: neueste Anlagentechnik, qualifiziertes Personal, transparente und effektive Fertigung – der Erfolg ist vorprogrammiert.

Ein Blick in die neue Anlage: Fauchend schießen blau-gelbe

Flammen aus dem Ofen, als sich die Klappe öffnet. Ein Träger mit silbernen Zahnrädern schiebt sich in das heiße Innere vor; durch Kohlenstoff, der im erhitzten Gasgemisch von Sauerstoff, Ammoniak und Methan entsteht, werden sie ausgekohlt und damit gehärtet. Der Kohlenstoff-Gehalt muß stimmen: daher mißt eine Lambda-Sonde das Gasgemisch im Ofeninneren und errechnet daraus den Kohlenstoff-Wert.



Hitze-Stau: Fevzi Koc darf das Lager nur mit der Kneifzange anfassen

Als sich die Öffnung schließt, ist es wieder ruhig um den Hochtemperaturofen, der so groß wie ein Eisenbahnwagen, im neugestalteten Fertigungsbereich steht.

„Die vorherige Zweiteilung der Härterei bedeutete stets, daß wir alles doppelt hatten: doppeltes Aufsichtspersonal, doppelte Instandhaltung, doppelten Energieverbrauch. Das war wenig wirtschaftlich; ebenso wie die Anlagengröße im I-Bau“, so Walter Jasienski, Leiter der Härterei.

Eine Veränderung, die der Bereich nicht als Problem, sondern als Chance verstand. Die Mitarbeiter waren dabei besonders engagiert. Hervorragend qualifiziert, reizte sie die Aussicht auf einen optimal gestalteten Arbeitsplatz mit neuester Technik.

Das Engagement war auch wichtig, denn „der Planungszeitraum war für uns unheim-

lich knapp“, erzählt Walter Jasienski. Nur acht Monate für eine Planung, die normalerweise ein Jahr dauert – eine Herausforderung. „Daß wir das geschafft haben, ist vermutlich Weltrekord“, freut sich Jasienski.

Das Härterei-Team mußte den Termin halten, „es wären ja keine Ersatzanlagen dagesessen“, so der Betriebsleiter, „wenn es nicht geklappt hätte, wären zum Beispiel keine Hinterachsen ins K 40 gekommen“ – das hätte Stillstand bedeutet.

Daß sich die Zusammenlegung und Renovierung schnell auszahlt, steht für Walter Jasienski unumstößlich fest: „Wir brauchen weniger Energie und Leute, erfüllen alle Umweltauflagen – und sind dabei auch noch flexibel und erweiterungsfähig“, blickt der Leiter der Härterei optimistisch in die Zukunft.

## Drei auf einen Streich

Startschuß: Das KVZ hat seine Arbeit aufgenommen

**Rüsselsheim (hh).** Gleich drei Projekte in einem, mit einem Minimum an Personal und in kürzester Zeit. Das geht nun wirklich nicht! Sollte man zumindest annehmen. Bei den Vorbereitungen zur endgültigen Inbetriebnahme des Karosserieverteilzentrums (KVZ) in den Werkferien bewies die Strukturgruppe um Wolfgang Reineke einmal mehr das Gegenteil.

Den ersten der drei Schwerpunkte bei der Anbindung des KVZ bildete die Kompletterneuerung der bis zu 30 Jahre alten Fördertechnik. Sämtliche Hängeförderer, die die Lackiererei mit dem KVZ und der Montage verbinden, wurden (mit Ausnahme des Tauchbeckens in der Lackiererei) durch Transportschlitten – die sogenannten „Skids“ – ersetzt.

Wird eine Karosserie in einen anderen Bereich übergeben, was jetzt ausnahmslos vollautomatisch passiert, rollen die unbeladenen Skids an ihren Ausgangspunkt zurück – bis zu vierfach übereinan-

dergestapelt. Lackskids bleiben jetzt also in der Lackiererei, Transportskids pendeln zwischen K 115 und K 40. Um Transportzeiten zu verkürzen, wurden alte (Um-)Wege zum Teil ganz stillgelegt und neue gebahnt.

Projekt 2: Im neuen KVZ ist der vollautomatische Zugriff auf insgesamt 384 fertiglackierte Karosserien möglich. Diese können dadurch gezielt und in einer optimalen Reihenfolge in die Montage eingesteuert werden. Ein enormer Gewinn an Flexibilität.

Bis es soweit war, galt es, die Steuerung von fünf Regalförderfahrzeugen im KVZ mit der Software einer übergeordneten Anlagensteuerung und der gesamten Produktionssteuerung im K 40 in Einklang zu bringen. Schaltzentrale dafür ist der zentrale Rechnerraum im K 40 West.

Projekt 3: Dadurch, daß die Vectra- und Omega-Linien konsequent getrennt laufen, mußte der Sender 2 – eine Datenprüfstation zwischen KVZ und K 40 – komplett erneuert werden. Dabei ist er merklich geschrumpft: Was vor der

Umstellung noch ein gesamter Raum voller Computer war, besteht heute aus einem kleinen Kasten mit Bildschirm und Eingabetastatur.

Über den Sender 2 erfolgt die Steuerung der Fertig- und Endmontage. Gleitet ein Fahrzeugkörper an ihm vorbei, wird dessen Produktionsnummer blitzschnell gelesen und an den Hauptrechner geschickt. Dort ist gespeichert, wie der fertige Opel auszusehen hat. Mit Eingang der Produktionsnummer löst der Rechner eine Lawine von Aufträgen aus. So erhalten Lieferanten Nachricht, daß sie jetzt die benötigten Teile ans Band liefern müssen und Montageaufträge für die Mitarbeiter an den Linien werden ausgedruckt.

Annähernd 1500 externe Spezialisten waren bei den Arbeiten rund um das KVZ im Drei-Schicht-Betrieb im Einsatz und gewannen in den Werkferien zusammen mit dem Strukturteam einen Wettlauf mit der Zeit. Schließlich mußten alle Anlagen pünktlich zum Produktionsbeginn nach der Sommerpause betriebsbereit sein.

# Großbaustelle Bochum

1300 Mitarbeiter modernisierten in den Werksferien die Produktion

**Bochum (pm).** Auch als die Montagebänder und Produktionsanlagen stillstanden, herrschte in den Bochumer Opel-Werken keine Ferienruhe. Im Gegenteil, 1300 Mitarbeiter waren intensiv damit beschäftigt, neue Anlagen zu installieren, Modernisierungen durchzuführen und viele Arbeitsbereiche von Grund auf zu renovieren. Insgesamt wurden während der Urlaubszeit allein im Werk I rund 75 Millionen Mark investiert.

In zwei Komplexen des Werkes I ging es besonders intensiv zur Sache. Stark betroffen davon war die Lackiererei. Durch grundlegende Umbauten im Bereich der Anlage für die Grundlackierung und die Umrüstung einer Decklackstraße kann jetzt noch flexibler auf Kundenwünsche reagiert werden. Die modernisierte Anlage kann jetzt bis zu 100 Prozent mit der Lackierung der hoch in der Käufergunst ste-

henden Metallic-Farben ausgelastet werden.

Tiefgreifende Änderungen gibt es auch im Bereich der Fertigmontage zu vermelden, die in mehreren Stufen auf ein neues Arbeitssystem umgestellt wurde. Zum einen wurden die Arbeitsplätze noch ergonomischer gestaltet, zum anderen kann nach dem Umbau flexibler auf die unterschiedlichen Ausstattungswünsche der Kunden reagiert werden.

Die individuellen Fahrzeugvarianten können jetzt mit wesentlich geringerem Organisationsaufwand produziert werden. Selbstverständlich wirken sich die Verbesserungen auch positiv auf die Produktivität in diesem Bereich aus.

Weitere Umbauarbeiten dienten vorwiegend der kontinuierlichen Qualitätssteigerung der Bochumer Produkte. So wurde zum Beispiel der bisher schon äußerst wirksame Korrosionsschutz für einige Baugruppen weiter optimiert.

Im Werk II wurden die Werksferien unter anderem zur Vorbereitung auf die Komponentenfertigung für den neuen Vectra genutzt. Besonders im Achsenbau wurden die teilwei-

se neu installierten Produktionsanlagen langsam „hochgefahren“, um bis zum Jahresende dann mit voller Auslastung arbeiten zu können. Mit der Umrüstung eines Motorenbandes wurde der verstärkten Nachfrage nach 16-Ventil-Motoren Rechnung getragen.

Bedenken, daß angesichts der vielen Baustellen in den Werken zum Ferienende nicht rechtzeitig wieder mit der Produktion begonnen werden könnte, hat Karl-Heinz Pass-



Farbe bekennen: In der Lackiererei ging es intensiv zur Sache

mann, als Leiter der Komponentenfertigung ein „alter Umbauhase“, schon frühzeitig zerstreuen können: „In den rund 30 Jahren, in denen sich das Werk während der Werks-

ferien immer wieder in eine Großbaustelle verwandelt hat, konnten wir immer unseren Zeitplan einhalten und rechtzeitig wieder mit der Produktion beginnen.“

## Fließende Übergänge

Schlanke Materialwirtschaft in der Wagenendmontage

**Bochum (ba).** Vor knapp einem Jahr begannen die Planungen zur Einführung der „schlanken Materialwirtschaft“. Mit der Wagenendmontage wurde nun die erste Etappe der Einführung abgeschlossen. Am 28. August erfolgte termingerecht mit der Übergabe einer Kanbankarte durch Logistik-Chef Wolfgang Vogel an Fertigungsleiter Karl-Friedrich Stracke der offizielle Start für die Arbeit nach dem „schlanken Liefer-

system“.

Erinnern wir uns: Als drittes GM-Werk in Europa wird das Bochumer Werk I auf die „schlanke Materialwirtschaft“ (Lean Materials Management) umgestellt. Ziel dieses wichtigen Bausteins des Quality Network Produktions-Systems ist es, einen überschaubaren logistischen Ablauf aufzubauen, der mit einfachen Methoden und hoher Disziplin die Materialversorgung der Fertigung mengen- und zeitgerecht im rich-

tigen Transportbehälter sicherstellt. In enger Zusammenarbeit mit der Produktion hat ein bereichs- und werksübergreifend zusammengesetztes Team („Lean-Team“) die Umsetzung der wichtigsten Bestandteile dieses Konzeptes – nämlich die Optimierung des externen Transportes, die zeitfenstergerechte Materialanlieferung, die Lagerhaltung nach dem Pull-Prinzip, die Produktionsversorgung nach dem Pull-Prinzip sowie die Visualisierung der Materialanstellung am Einbaort – geplant und die dafür notwendigen Maßnahmen durchgeführt.

Einzelheiten dazu erläuterte Volker Bischoff, Leiter des Bereichs Verkehrs- und Materialplanung: „Der werksinterne Materialfluß ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzeptes der schlanken Materialwirtschaft. Um hier alle notwendigen Maßnahmen zu realisieren, wurden drei Teams aus Mitarbeitern der Planungsbe- reiche, der Werkslogistik, der Transportabteilung sowie der Produktion gebildet.“

Für den reibungslosen Ab-

lauf im Wareneingang wurde den Lkw genaue Entladezeiten zugewiesen. Neuentwickelte Informationstafeln zeigen alle eingehenden Lkw sowie eventuell aufgetretene Abweichungen. Bei der Lager-Neuplanung ging es darum, jedem Einbaumaterial einen festen Stellplatz im Lager zuzuweisen. Mit dem Ziel kurzer Transportwege wurden die Lagerorte möglichst nahe am Verbraucherort eingerichtet. Alte Regalanlagen wurden versetzt, neue beschafft und aufgebaut. Besonders wichtig war die eindeutige Kennzeichnung aller Lagerplätze.

Um möglichst geringe Bestände an der Linie zu erreichen, wurden drei Transportsysteme eingerichtet: 1. Kanban (Steuerung von Kleinbehältern durch Materialkarten), 2. Andon (Steuerung von Großbehältern per Knopfdruck am Arbeitsplatz) und 3. Sequenz (Anlieferung in der Reihenfolge des Materialeinbaus).

Eine Reihe technischer Voraussetzungen wie zum Beispiel akustische Hallenrufsysteme, elektronische Anzeigetafeln und neue Standschlepper für den Transport wurden beschafft und die Mitarbeiter der ausführenden Bereiche intensiv geschult.

Wolfgang Vogel, Leiter der Werkslogistik Werk I, „Alle Veränderungen zeichnen sich durch einfache Strukturen aus. Das Gesamtsystem kann jedoch nur dann wirklich funktionieren, wenn sich jeder einzelne Mitarbeiter seiner eigenen Verantwortung bewußt ist und die überaus einfachen Spielregeln befolgt.“



## Feucht und fröhlich

Wasserballerinnen erkämpften sich Vize-Meister-Titel

**Bochum (es).** Naß wurden sie alle – aber naßgemacht haben sie nur ihre Gegner.

Bis auf einen, und dafür brauchen sich die Wasserball-Damen des Blau-Weiß Bochum nicht zu schämen:

Mit 9:10 verlor das Team sein Entscheidungsspiel um die Deutsche Meisterschaft

gegen SUN Berlin denkbar knapp.

Stolz sein dürfen die Mädels aus dem Ruhrpott jedoch auch als Vizemeisterinnen: Sie hatten sich das erste Mal für eine Finalrunde qualifiziert. Daß sie auf dem Weg zur Vizemeisterschaft gleich die drei renommierten Wasserball-Teams aus Gronau, Köln und Krefeld-Uer-

dingen wegputzten, ist schon sensationell genug.

Was nicht nur die Fachpresse erkannte, sondern auch Wasserball-Bundestrainer Kulyniak: Er lud die Bochumer Torfrau Nadya Dreskes und Torjägerin Heike Voß prompt zum Lehrgang der Deutschen Nationalmannschaft nach Gronau ein.

## Qualität auf hohem Niveau

Das QKB jetzt in der Fertig- und Endmontage im Einsatz

**Bochum (ja).** QKB – so lautet bei Opel in Bochum die Zauberformel für gleichbleibende Qualität. Das neue Hilfsmittel zur Einhaltung eines gleichmäßig hohen Qualitätsniveaus – ein standardisiertes Qualitäts-Kontroll-Blatt (QKB) – wird jetzt in der Fertig- und Endmontage eingeführt.

Anhand des neuen Qualitäts-Kontroll-Blattes werden die Arbeitsabläufe in der Produktion systematisch untersucht und nach einem europäisch einheitlichen Punkte-System bewertet und dokumentiert. Ausgehend davon werden alle die Prozeßsicherheit und damit die Fahrzeugqualität beeinflussenden Faktoren, wie etwa Werkzeuge und Prüfprozesse, aufeinander abgestimmt. Dies schafft eine

wichtige Voraussetzung, um Qualität von Anfang an zu erreichen.

Bei allen Arbeitsabläufen, die für den Betrieb des Fahrzeugs und damit die Kundenzufriedenheit wichtig sind, kommt das QKB zum Einsatz. In einem ersten Schritt werden dabei zunächst die kritischen Schraubverbindungen anhand des Punkte-Systems bewertet. Schraubverbindungen mit direktem Einfluß auf die Fahrzeugsicherheit (z. B. Bremsanlage) müssen einen Sollwert von 12 Punkten erreichen, während Schraubverbindungen, die weder die Sicherheit beeinflussen noch zu einer Panne führen (z. B. Türverkleidung), mindestens drei Punkte erzielen müssen.

Dieser Sollwert-Katalog basiert auf Sicherheitsvorgaben und Erfahrungswerten. Er läßt sich jederzeit erweitern bezie-

ungsweise verändern, wenn Beanstandungen von Kunden über die Händler an das Werk herangetragen werden oder frühere Reklamationen nicht mehr auftreten.

Sämtliche Maßnahmen in der Produktion und Qualitätskontrolle, die auf die Fahrzeugqualität Einfluß haben, werden analysiert und mit Punkten bewertet. Aus der Summe dieser Maßnahmen ergibt sich ein Ist-Wert, der mit dem Soll-Wert abgeglichen werden kann. Wird die Zielvorgabe nicht erreicht, erfolgen zusätzliche qualitätssichernde Maßnahmen.

Die Stärke des QKB liegt also darin, daß es Arbeitsabläufe nicht nur systematisch analysiert, sondern auch aufzeigt, wo weitere Anstrengungen in Sachen Sicherheit und Qualität unternommen werden müssen.



Kanban statt Einbahn: Linienversorgung mit Kleinteilbehältern



Karte aufgedeckt: In Bochum ist das Zeitalter der schlanken Materialwirtschaft angebrochen

# B wie Bestseller

Zeitzeugen erinnern sich an den Bandanlauf des Kadett B

**Bochum (es). Er ist jetzt 30 Jahre alt – und schon ein Klassiker. Als Ur-Ahn des Astra ist er ein begehrtes Sammlerstück: Er hat sogar einen eigenen Fan-Club. Für zwei Mitarbeiter im Bochumer Werk aber ist der Jubilar auch ein Stück Erinnerung an ihre ersten Jahre bei Opel: Willi Pulwitt (57) und Alfred Schober (49) waren dabei, als 1965 der erste Kadett B in Bochum vom Band lief.**



Willi Pulwitt



Alfred Schober

Darauf sind beide heute noch stolz: „In dieser Preisklasse war der Kadett B das schickste Auto, das man kaufen konnte“, erklären sie unisono. Der Wagen war sportlicher und geräumiger als die vorangegangene A-Version. Was Familienväter und Junggesellen gleichermaßen begeisterte.

„Baby, you can drive my car“ von den Beatles dröhnte 1965 aus allen Radios, und Opel sorgte dafür, daß dieser Wunsch sehr vielen Lebensabschnittsgefährten erfüllt werden konnte: Nur 5175 Mark kostete damals die Basisversion – damit ließ sich jeder Nebenbuhler abhängen.

So avancierte der kleine Renner schnell zum erfolgreichsten Modell der Opel-Geschichte. 2,7 Millionen Mal ging die kleinste Version bis einschließlich 1973 vom Band, etwa die Hälfte davon wurde ins Ausland exportiert.

Alfred Schober, als Wanne-Eickeler ein echter Junge aus dem Pott, baute 1965 Außenheizungen, Lenkungen und Handschuhfächer in die Neuwagen ein. „Das waren für uns völlig neue Einbauteile“, erinnert er sich.

Er war damals direkt nach seiner Lehrzeit an die neue Produktionslinie gesetzt worden, und mußte sich ebenso wie seine Kollegen erst noch an den Neuling gewöhnen:

Der Kadett B wartete an Armaturenbrett und Türen mit Kunststoffverkleidungen auf, wo andere das nackte Blech zeigten, verfügte über eine Verbundglas-Frontscheibe, eine Sicherheitslenksäule und eine Zweikreis-Bremsanlage. Mit einer solchen Ausstattung waren bis zu diesem Zeitpunkt nur Autobauer vertraut gewesen, die an Luxus-Limousinen herumschraubten.

Willi Pulwitt richtete derweil Türen und Kotflügel des neuen Kadett B aus. Der gebürtige Ostpreuße hatte zuvor noch ausgiebig die A-Version kennengelernt. Er hatte seine Lehre schon 1962 abgeschlossen. „Ich wollte unbe-

dingt im Automobilbau arbeiten, weil ich überzeugt war, hier eine Zukunft zu haben“, erzählt der 57jährige.

Er sollte recht behalten. Und für seine Branche war der Kadett B in vielerlei Hinsicht regelrecht zukunftsweisend. Beispielsweise war noch nie zuvor ein Modell in Varianten für jeden Geldbeutel, für jeden Zweck und jede Person angeboten worden. Es gab ihn als Limousine, als Caravan und als Coupé – und ab 1967 noch als Top-Modell „Olympia“.

Er war als Zwei- und Viertürer zu haben und mit insgesamt sechs Motor-Varianten ausgerüstet – vom 1,1-Liter-Aggregat mit 45 PS bis zum 1,9-Liter-Triebwerk mit 90 PS. Heute mag die Artenvielfalt selbstverständlich sein – damals sprach die Fachpresse von einer „Modellexplosion“.

Obendrein war der Kadett B für damalige Verhältnisse recht sparsam: Neun Liter verbleibtes Super-Benzin verbrauchte die Coupé-Version auf 100 Kilometern – ganz beachtlich in einer Zeit, in der Begriffe wie Abgasreinigung und Katalysator bei der Automobilentwicklung noch keine Rolle spielten.

Vier Generationen sollten auf den Kadett B folgen. Willi Pulwitt und Alfred Schober haben an allen die Hand mitangelegt. Heute arbeiten sie am Astra, der gegenüber seinem Ur-Ahn vor allem im Sicherheitsbereich



Sportliche Zeiten: 1966 kommt der Rallye-Kadett aus Bochumer Produktion auf die Piste

ungeheuer zugelegt hat: Full-Size-Airbag, Aktivgurtsystem, energieabsorbierende Aufprallzonen, ein elektronisch geregeltes Antiblockiersystem – das wäre zu seligen Kadett-B-Zeiten noch als „Science-Fiction“ abgetan worden.

Eine nostalgische Erinnerung hat Willi Pulwitt seinem Kollegen Alfred Schober allerdings voraus: Der 57jährige hat alle Kadett-Generationen auch privat gefahren. Alfred Schober dagegen ist nie stolzer Besitzer eines Kadett B ge-

wesen. „Trotz des günstigen Preises – unmittelbar nach Abschluß meiner Lehre konnte ich ihn mir einfach nicht leisten.“ Und gebrauchte B-Kadetts waren verständlicherweise noch nicht zu bekommen.



Die Zukunft ist angebrochen: Das Cockpit des Kadett B läßt Nebenbuhlern keine Chance

## Premiere an der Linie

In der Wagenendmontage wurde die Gruppenarbeit eingeführt

**Bochum (pm). Die Kette hat ihre ersten Belastungsproben bestanden, jedes Glied hat sich als haltbar erwiesen. Anfang Juni konnten die Bochumer Opel-Werke wieder einmal eine Premiere im Bereich der Gruppenarbeit feiern: Erstmals gelang es in der Wagenendmontage, das in anderen Werksteilen schon bewährte Arbeitssystem auch im Bereich einer Produktionslinie einzuführen.**

In der Vorbereitungsphase, die Ende letzten Jahres begann, war geradezu die Feinfühligkeit eines Juweliers nötig, um eine gut eingespielte Montagelinie in einzelne Gruppen aufzuteilen und diese wieder zu einem noch besser eingespielten Gesamtgebilde zusammenzuschmieden. Dies war das Gemeinschaftswerk der Betriebsleiter, Meister, des Betriebsrates und einiger unermüdlicher Helfer.

Herausgekommen ist, davon sind Fertigungsleiter Ernst Wilke und QNPS-Leiter Werner Hoffmeyer überzeugt, ein glänzendes Ergebnis, das die Chance hat, zu einem Juwel zu werden.



Meister Fritz Schweppe (li.) und Gruppensprecher Gerd Westphal (am Brett) erläutern der Gruppe der Einfahrer im Bereich der Hochzeit Qualitätsfragen

Rund 700 Mitarbeiter beider Schichten der Wagenendmontage arbeiten jetzt in etwa 85 Gruppen an dem gemeinsamen Ziel, die Qualität ihres Produktes weiter zu steigern, noch effizienter die Aufgaben zu verteilen und letztendlich auch eine größere Arbeitszufriedenheit zu erzielen.

Das System der Gruppenarbeit, bei dem die Bochumer Werke seit 1989 eine Vorreiterrolle in der deutschen Automobilindustrie spielen, verteilt die Verantwortung auf viele Schultern. Die von den einzelnen Gruppen frei und geheim gewählten Gruppensprecher vertreten ihre Kolle-

gen nach außen und haben bei der Gestaltung des Arbeitsumfeldes ein gehöriges Wörtchen mitzureden.

Inzwischen haben auch die Arbeitsgruppen in der Wagenendmontage ihre Vertreter gewählt und ihre regelmäßigen Gruppengespräche geführt. Wie sehr sich die Mitarbeiter mit dem neuen Arbeitssystem identifizieren, zeigt die Tatsache, daß alle geplanten Gespräche auch tatsächlich zu 100 Prozent stattgefunden haben.

Hauptthemen der „Gruppenparlamente“ waren neben der Gestaltung des Arbeitsumfeldes die innere Organisa-

tion der Gruppen, die Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen und nicht zuletzt die Steigerung der Qualität.

Buchstäblich Neuland müssen die Gruppensprecher beim Aufstellen von Arbeitsplänen und der Organisation der Aufgabenverteilung betreten. Doch die vor den Werksferien frischgewählten Sprecher werden

bei der Lösung dieser Probleme nicht alleingelassen, in diesen Tagen gehen gerade die letzten Schulungen, bei denen sie das nötige Rüstzeug erhalten, zu Ende.

Nachdem sich das neue System, an dessen Entwicklung der Betriebsrat von Anfang an mitgearbeitet hat, auch nach den Werksferien wieder gut angelaufen ist und die Veränderungen des neuen Modelljahrgangs gut bewältigt hat, wird schon jetzt die weitere Intensivierung der Gruppenarbeit geplant, um zukünftig noch bessere Arbeitsergebnisse an die Kunden ausliefern zu können.



Langer Lulatsch: Der Caravan bietet 1573 mm Ladefläche



Hitverdächtig: Der Kadett B kommt auch im Ausland an

# Reges Treiben in den Ferien

Das Werk wurde in der Sommerpause fit gemacht

**Kaiserslautern (dz).** Innerhalb der dreiwöchigen Werksferien standen zwar alle Räder der Fertigung still, doch wurden neben routinemäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten auch umfangreiche Um- und Neubauarbeiten durchgeführt.

Schwerpunkte bildeten insbesondere das Preßwerk, in dem zwei Drittel aller Blechteile für den neuen Vectra gefertigt werden. Mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 60 Millionen Mark hat sich das Preßwerk für die Zukunft gerüstet.

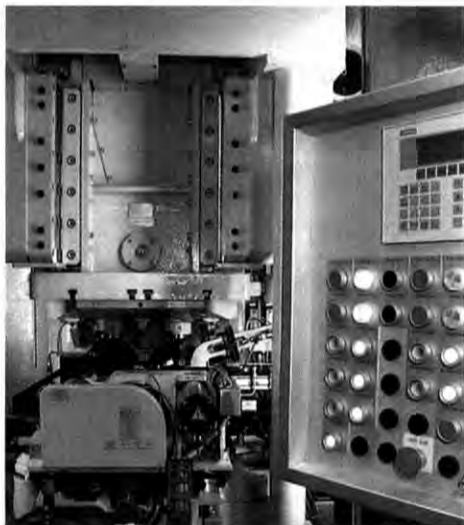
Aber auch in anderen Fertigungsbereichen wurde kräftig Hand angelegt. So zum Beispiel im Gebäude K 20, wo im Bereich Hinterachse Vectra eine Drehtischeinrichtung mit Schweißroboter für Lenker oben Hinterachse Vectra eingerichtet wurde.

Bei Saginaw wurden ganze Fertigungseinrichtungen erweitert und im Layout optimiert. So mußte sogar ein Meisterbüro über die Maschinen auf eine Hochbühne in der ersten Etage verlegt werden.



Funkenflug: Optimierte Fertigungseinrichtungen und Layouts

Ein technisches Novum stellt die neue Fensterstanzmaschine für die Käfigbearbeitung dar, die nicht nur schneller, sondern auch umweltfreundlicher arbeitet. Das Opelwerk erstmals im Einsatz befindliche Räumen erfolgt nun in Trockenbearbeitung anstatt im Ölbad.



Investiert: 60 Millionen gingen in das Preßwerk

## Kunst der kleinen Nadelstiche

Werksarzt ist Akkupunktur-Profi

**Kaiserslautern (dz).** Begonnen hatte alles vor knapp fünf Jahren. Damals, so der Kaiserslauterer Werksarzt Dr. Ekkehard Biermann, habe die Akkupunktur sein besonderes Interesse geweckt. Davon profitieren zunehmend auch seine Patienten im Pfälzer Komponentenwerk.



Mit Nadel: Dr. Biermann

fen oder sonstigen Allergien habe er eine relativ hohe Erfolgsquote.

Anwendung finde die Akkupunktur auch zur Unterstützung von Gewichtsreduzierung und Raucherentwöhnung, ebenfalls, wie Biermann nicht ohne Stolz bemerkt, mit großem Erfolg.

Das Patientenverhalten habe sich gegenüber früher eindeutig gewandelt. Man sei offener für neue beziehungsweise andere Heilmethoden, attestiert Biermann seinen Patienten. Die eigene Gesundheit habe den höchsten Stellenwert. Der Gesunde habe eben viele Wünsche, der Kranke nur einen. Die Bereitschaft auf dem Weg zur Heilung auch neue Wege zu gehen, sei deutlich gestiegen.

In zahlreichen Kursen, die er mit einer Prüfung vor der Deutschen Ärztesgesellschaft für Akkupunktur abschloß, hat er seine Kenntnisse und Fähigkeiten kontinuierlich ausgebaut. Im letzten Jahr wandelte Biermann gar auf Marco Polos Spuren und verbrachte seinen Urlaub in China.

Doch von Erholung konnte keine Rede sein, denn der sympathische Werksarzt arbeitete während vier Wochen ganztätig in einem Krankenhaus in Nanking. Dort wurde er weiter in die Kunst der kleinen Nadelstiche eingewiesen.

An der mit nach Hause gebrachten, mittlerweile auch von der Schulmedizin anerkannten, fernöstlichen Heilkunst der Akkupunktur nehmen auch immer mehr Mitarbeiter teil. „Die Patienten wissen darum und verlangen danach“, so Biermann. Vor allem bei Beschwerden an Hals- und Wirbelsäule, bei Heuschnup-

## Herbstfahrt

Rentner gehen wieder auf Tour

**Kaiserslautern (Is).** Alle Rentner und Vorrühstandler des Werks Kaiserslautern sind am 27. September recht herzlich zu einer Herbstfahrt nach Worms eingeladen. Die Fahrt beginnt um 13 Uhr am Opel Parkplatz an Portal I und endet

mit dem Besuch einer Winzergenossenschaft. Anmeldungen bitte umgehend unter den Telefonnummern 0 63 01/97 15, 06 31/5 25 30, 0 63 74/65 66 oder 06 31/7 05 46.

## Der Vectra kommt

Am 9. September ist Familientag

**Kaiserslautern (dz).** Nachdem der neue Vectra den Mitarbeitern bereits anläßlich der letzten Betriebsversammlung präsentiert wurde, haben die Werksangehörigen, deren Familien und Freunde sowie Opel-Rentner und -Rentnerinnen am 9. September nochmals

Gelegenheit, den neuen Star der Opel-Flotte in Ruhe kennenzulernen. Im Rahmen eines Familientages steht die neue Modellreihe zum Anfassen bereit. Daneben gibt es ein buntes Unterhaltungsprogramm mit Kinderbelustigung, Gewinnspiel und Musik.

## Guter Leitfaden

Neue Werksbroschüre erschienen

**Kaiserslautern (dz).** Eine gute Visitenkarte gibt das Werk Kaiserslautern mit seiner neugestalteten Werksbroschüre ab. Auf 20 Seiten informiert die Broschüre Werksbesucher knapp, prä-

zise und professionell über die wichtigsten Daten und Fakten sowie Geschichte und Entwicklung des Werkes. Auch Werksangehörigen ist die Broschüre ein hilfreicher Leitfaden.



## Klopzeichen

Herzlos geht es im Werk Kaiserslautern keinesfalls zu, wie das Hinweisschild etwa vermuten lassen könnte. Bei dem Signet handelt es sich um eine genormte Sicherheitskennzeichnung, die Mitarbeitern oder auch Werksbesuchern mit einem Herzschrittmacher signalisiert, diesen Bereich zu meiden. Insbesondere bei Funkfernsteuerungen, Induktionshärtemaschinen und Punkt-Schweißmaschinen, so die Abteilung Arbeits- und Werksicherheit, ist Vorsicht geboten.

## Sie sind schwer auf Draht

Meister über rund 130 Kilometer Telefonleitung

**Kaiserslautern (dz).** Für die Männer der Telefonwerkstatt im Werk Kaiserslautern ist Kommunikation kein leeres Wort. Wieviele Telefongespräche täglich im Pfälzer Komponentenwerk geführt werden, wissen sie zwar nicht ganz genau. Eines steht für die Experten jedoch fest: Die Drähte laufen manchmal ganz schön heiß.

Und das ganz besonders in den Spitzenzeiten morgens zwischen 9 und 10 Uhr, gegen 11.30 und 12 Uhr mittags sowie zwischen 13.15 und 15 Uhr nachmittags. Damit die Mitarbeiter immer den gewünschten Gesprächsteilnehmer an der Strippe haben, sind werksweit rund 130 Kilometer Tele-

fonleitungen verlegt. Insgesamt sind derzeit 850 Anschlüsse installiert – bis Jahresende werden es rund 1000 sein.

Zu den Aufgaben der „Kommunikationszentrale“, bestehend aus Werner Deppert, Christof Kwasiok und Dietmar Stay, gehört neben der Installation die regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Endgeräte sowie die Vergabe von Benutzerberechtigungen für besondere Serviceleistungen wie zum Beispiel das Einrichten einer Voice-Mail-Box.

Darüber hinaus gehören die Installation und Überwachung

der Computernetze der neuesten Generation (Ethernet), das gesamte Brandmeldernetz und – bis März nächsten Jahres – die manuelle Umstellung sämtlicher Zeit- und Stechuhren zu ihren Tätigkeiten.

Die Mannigfaltigkeit der Aufgaben erlaubt es den drei stets hilfsbereiten Fernmeldeelektronikern also keinesfalls „auf der Leitung zu stehen“. Der schnelle Austausch von Informationen genießt höchste Priorität, wie das Beispiel der Abteilung Kundenservice zeigt, wo sogar eine monatliche Statistik aller Gespräche geführt wird. In durchschnittlich 3700

Gesprächen werden Kunden von zehn Mitarbeitern individuell betreut.

Herzstück der High-Tech-Werkstatt der „Telefoner“ ist eine Siemens-Anlage, mit einer Kapazität von 60 Amts- und 30 Standleitungen, die jedoch erweiterbar ist. Um stets auf dem laufenden zu sein, müssen auch die „Drei vom Telefon“ regelmäßig die Schulbank drücken. Sie besuchen Elektronik-Lehrgänge, Schulungen und Kurse bei den jeweiligen Herstellern der Telekommunikationseinrichtungen.



Dietmar Stay (li.) und Werner Deppert

## Den Fuhrpark modernisiert

Neue Flitzer für die Feuerwehr

**Kaiserslautern (dz).** In großen Lettern kann man den Bestimmungszweck zweier feuer(roter)er Isuzu-Busse im Rückspiegel erkennen.

Als Ersatzbeschaffung für das ausgediente Einsatzleitfahrzeug, einen betagten Bedford Blitz, werden die Busse als multifunktionale Mannschaftstransportwagen eingesetzt.

Dazu werden sie mit Hochdruck-Kleinlöschgeräten, hydraulischer Schere und Spreitzer sowie Preßluft- und Atemschutzgeräten einsetzspezifisch nachgerüstet.

Zum Fuhrpark der Kaiserslauterer Werksfeuerwehr gehören insgesamt fünf Einsatzwagen. Mit der Neuananschaffung hat sich die Schlagkraft der Werksfeuerwehr weiter erhöht.



Verjüngungskur: Die beiden Isuzu-Busse der Werksfeuerwehr



# Europäischer Spitzenreiter

Eisenach ist Produktivitäts-Primus – Interview mit Eric Stevens



Im Gespräch: Eric Stevens

**Eisenach (med).** Jetzt haben wir es amtlich: Opel Eisenach ist das produktivste Automobilwerk in Europa. Dies geht aus einer Studie der angesehenen britischen Automobilanalysten der Economist Intelligence Unit (EIU) hervor.

Die Autoren der Studie haben berechnet, daß am thüringischen Opel-Standort im vergangenen Jahr 59,3 Autos pro Mitarbeiter gebaut wurden. Auf den Plätzen folgen laut EIU das Fiat-Werk in Melfi (54,5), die Nissan-Produktionsstätte im britischen Sunderland (54,4) und Opels spanisches Corsa-Werk in Saragossa mit 51,2 Autos pro Mitarbeiter.

Die Opel Post nahm diese erfreuliche Meldung zum Anlaß, sich mit Eric Stevens, dem Chef von Opel Eisenach, über die Gründe dieses Erfolgs zu sprechen.

Was ist das Geheimnis des Erfolges oder anders ausgedrückt: Was sind die wichtigsten Bedingungen, damit ein Automobilwerk ähnliche

Produktionswerte erreicht wie Opel in Eisenach?

Das Geheimnis des Erfolges ist kein Geheimnis, sondern das Ergebnis von kreativem Teamgeist, harter Arbeit und einer ordentlichen Portion Disziplin. Daß wir am historischen Automobilbau-Standort Eisenach auf ein großes Potential von hochqualifizierten Facharbeitern zurückgreifen konnten, ist ein echter Glücksgriff.

Wenn man nun den Mitarbeitern qualitativ hochwertiges Produktionsmaterial und technische Hilfsmittel in einer ansprechenden Umgebung zur Verfügung stellt und ihnen gestattet, ihr gesamtes Potential auszunutzen, dann bewegt man sich fast automatisch auf der Straße des Erfolgs.

Das klingt einerseits relativ einfach. Andererseits dreht sich alles um das neue Opel-Produktionssystem, das in

Eisenach zum ersten Mal voll zum Tragen gekommen ist.

Richtig. Die Eisenacher Produktion funktioniert mit einem Produktionssystem, das den Mitarbeitern hundertprozentigen Einsatz ermöglicht. Teamarbeit, offene Kommunikation, Verbesserungsvorschlagswesen, Arbeitssicherheit, Problemlösungs- und Qualitätssysteme sind nur einige wichtige Elemente, die wir zusammen mit unseren Mitarbeitern entwickelt haben.

Das ist von großer Bedeutung: Ein unterstützendes System zu haben und einen Prozeß am Laufen zu halten, die sich ganz auf die Mitarbeiter in der Produktion konzentrieren. Im Hintergrund steht dabei ein diszipliniertes Managementsystem, das eine entsprechende Kontrolle ausübt und alle Hauptprobleme gewissenhaft verfolgt.

Die Bezeichnung „produktivstes Werk“ ist eine „Momentaufnahme“. Was wird das Opel Eisenach-Team tun, um noch produktiver zu werden?

Der ständige Verbesserungsprozeß ist ein wesentli-

cher Bestandteil unseres Produktionssystems und unsere Mitarbeiter haben ihn aktiv gestaltet. Die Anzahl unserer Verbesserungsvorschläge ist im Steigen begriffen – wir planen in diesem Jahr die Umsetzung von 25 000 VVs unserer Mitarbeiter in die Praxis. Im allgemeinen lassen sich diese Ideen sehr kostengünstig umsetzen und es sind nicht immer große Investitionen erforderlich, um eine Verbesserung zu erzielen.

Auch kleine Verbesserungen bringen uns kontinuierlich ein Stückchen weiter. Davon lebt unser Produktionssystem, und es bleibt dabei: Unsere Mitarbeiter tragen das Produktionssystem. Wir werden darüber hinaus unsere Mitarbeiter in Prozeß- und Designfragen neuer Modelle frühzeitig einbeziehen.



Insgesamt 30 Kinder aus der weißrussischen Stadt Mogiljew besuchten kürzlich das Opel-Werk am Fuß der Wartburg. Während ihres dreistündigen Aufenthaltes bekamen die 12- bis 16jährigen einen Eindruck von der Arbeitsweise im modernsten Automobilwerk Europas. Die Mogiljew-Kinder, die durch die Folgen der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl gesundheitlich beeinträchtigt sind, hatten sich auf Einladung der Diakonie drei Wochen in Eisenach und Umgebung zur Erholung aufgehalten.

## Großer Frühjahrsputz in den Werksferien

Geschraubt und geschrubbt: Selbst die Azubis halfen mit

**Eisenach (med).** Es blitzt und dröhnt. Der Geruch von frischer Farbe liegt in der Luft. Blaues Schweißlicht flackert an den Wänden. In Folie verpackt und damit vor allen Umwelteinflüssen bestens geschützt, stehen Corsa-Karosserien auf der Linie. Es sind Werksferien in Eisenach.

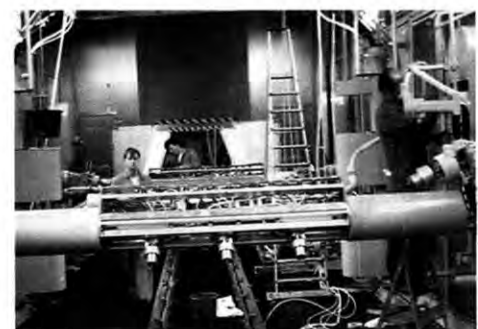
Die Montagehalle wirkt menschenleer und etwas gespenstisch. Vereinzelt wird gehämmert und geschliffen. Geht man den Geräuschen nach, trifft man auf Montage-Teams, die Instandhaltungsarbeiten ausführen.

Denn trotz der Ferien wird in Eisenach kräftig gearbeitet. Monteure installieren im Roh- und Gerippebau ein Kettenband. Einrichtungen werden gereinigt, gewartet und verändert, zusätzliche Schweißbolzen montiert, die Zelle 1 im Unterbaubereich wird umgebaut – alles, um die Anlagenverfügbarkeit mit Beginn der Produktion zu erhöhen.

Ähnlich geht es in der Lackiererei zu: Anlagenbauer setzen neue Seitenzerstäuber ein und testen sie, ein Wärmerad unter dem Dach der Lackiererei wird repariert, hier und dort malen, pinseln, schrubben und reinigen Handwerker.



Frisch gestrichen: Neue Markierungen für Straßen und Wege



Aufgemöbelt: Über 100 Helfer packten mit an

In der Fertig- und Endmontage fallen die Markierungs- und Renovierungsarbeiten der Fußböden auf. Auffällig auch die Markierungsarbeiten im Außenbereich. Hier werden auf den Werksstraßen Mittellinien gezogen sowie Parkflächen und Fußgängerwege markiert.

Wertvolle Unterstützung bei den Instandhaltungsarbeiten

erhalten die über 100 aktiven „Ferienarbeiter“ vom kompletten Jahrgang der Auszubildenden. Die Azubis äußern den Wunsch, am künftigen Arbeitsplatz mitwirken zu dürfen, um frühzeitig praktische Erfahrungen zu sammeln.

So packen auch die angehenden Industriemechaniker und -elektroniker tüchtig mit an, bauen Motoren aus, helfen beim Justieren von Roboterwerkzeugen, putzen und schrubben um die Wette. Das Ergebnis: Die Produktion läuft mittlerweile wieder auf Hochtouren.

## Jeder Unfall ist einer zuviel

Für die Arbeitssicherheit die Werbetrommel gerührt

**Eisenach (med).** „Sicher und unfallfrei arbeiten – das muß das Ziel aller Arbeitnehmer sein“, betont Marina Bittner, Leiterin der Arbeitssicherheit im Opel-Werk Eisenach, „denn das produktivste Automobilwerk Europas muß auch zum Werk mit den wenigsten Arbeitsunfällen werden.“

Bei den Unternehmenszielen jedenfalls steht für 1996 die Arbeitssicherheit an erster Stelle. Große Ziele brauchen gangbare Wege: So wurde der Monat

Juni zum „Monat der Arbeitssicherheit“ erklärt und in allen Produktionsbereichen füllte man das Motto mit zahlreichen Aktivitäten. Beispielsweise stand den Mitarbeitern im Opel-Trainingszentrum ein Fahrsimulator zur Verfügung.

Informationsstände und Videofilme gaben über Arbeits- und Verkehrssicherheit Auskunft, Mitarbeiter erstellten und präsentierten Teamwandzeitungen zum Thema „Sicherheit an meinem Arbeitsplatz“. Auch wurden Gastredner eingeladen, die Vorträge zum Thema Körperschutzmittel sowie Ver-

kehrssicherheit hielten. An einem kniffligen Preisausschreiben „Sicherheit im Betrieb und auf der Straße“ nahmen ein Drittel der Mitarbeiter des Werkes teil. Daß man dem Thema so viel Aufmerksamkeit schenkt, hat allerdings nichts damit zu tun, daß Eisenach das „unsicherste Autowerk Deutschlands“ sei, wie der MDR kürzlich meldete. Eisenach belegt mit knapp vier Arbeitsunfällen pro Monat – der MDR hatte von 17,7 gesprochen – einen soliden Mittelplatz. Der Bundesdurchschnitt liegt bei neun Arbeitsunfällen pro Autowerk.



Preisfrage: Mit einem „Monat der Arbeitssicherheit“ wurden gute Erfolge erzielt

# Wir gratulieren

## 40 Jahre

### Rüsselsheim

- 5. September  
**Helmut Fleischer**,  
TEZ  
**Manfred Hütter**,  
TEZ
- 10. September  
**Rudolf Schmidt**,  
TEZ
- 26. September  
**Josef Hermann**,  
TEZ

## 40 Jahre

### Kaiserslautern

- 5. September  
**Peter Jahn**,  
Personal- und Sozialwesen

## 25 Jahre

### Rüsselsheim

- 1. August  
**Bernhard Albrecht**,  
TEZ-Design – Werkstätten  
**Oguz Balcin**,  
Karosseriewerk II –  
Instandhaltung K 40  
**Rudolf Beck**,  
TEZ-Fahrzeugwartung  
und -vorbereitung  
**Hans-Joachim Bertsch**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau  
**Klaus Blauenburg**,  
Finanzwesen  
**Herbert Bleser**,  
TEZ  
**Jürgen Blöcher**,  
Kraftwerke – Haustechnik  
und Entsorgung  
**Dieter Brahm**,  
TEZ-Fahrzeugwartung  
und -vorbereitung  
**Winfried Breckheimer**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau  
**Uwe Breittmann**,  
TEZ  
**Dietrich Buck**,  
TEZ  
**Josef Butscher**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau  
**Herbert Diewock**,  
TEZ  
**Kurt Emmerich**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Wolfgang Engel**,  
MPK E  
**Heribert Finke**,  
TEZ-Fahrzeugwartung  
und -vorbereitung  
**Borislav Fistic**,  
TEZ  
**Jürgen Flauaus**,  
TEZ  
**Hartmut Friedrich**,  
Vertrieb  
**Jutta Friese**,  
TEZ  
**Dieter Frondorf**,  
TEZ-Vorausentwicklung  
**Roland Golla**,  
TEZ  
**Gerhard Gresch**,  
TEZ-Fahrzeugwartung  
und -vorbereitung  
**Christa Grübling**,  
TEZ  
**Lothar Hipp**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Qualitätssicherung  
**Horst Höpfner**,  
TEZ  
**Manfred Jaeckel**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau  
**Karl-Heinz Jarolim**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau  
**Josef Jomrich**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Reiner Kopp**,  
Chassiswerke – Instandhaltung  
**Rainer Körner**,  
TEZ  
**Paul Krämer**,  
TEZ  
**Hans Joachim Krause**,  
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie  
**Bernhard Kuban**,  
TEZ-Zentralwerkstätten –  
Instandhaltung  
**Roland Kunkel**,  
Werksanlagen –  
Fahrzeugwerkstätten  
**Dieter Lechner**,  
TEZ  
**Wolfgang Loitz**,  
Fertigung  
**Hans Lubczyk**,  
Fertigung

- Manfred Malcherek**,  
TEZ  
**Gerhard May**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Peter Müller**,  
Fertigung  
**Peter Nold**,  
TEZ  
**Eckhard Oswald**,  
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie  
**Peter Raczek**,  
TEZ  
**Manfred Rau**,  
Chassiswerke – Instandhaltung  
**Dorothea Rendel**,  
MPK E  
**Margit Renker**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Wolfgang Rockel**,  
Finanzwesen  
**Erich Rosteck**,  
Fertigung  
**Günter Sachs**,  
TEZ  
**Michael Salomon**,  
Kundendienst – Werkstatt  
**Wolfgang Säger**,  
Montage I – K 40  
**Hans-Jürgen Schaffner-Möller**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Ingrid Schmidt**,  
Finanzwesen  
**Herbert Schmidt**,  
Personal- und Sozialwesen  
**Hannelore Scholl**,  
TEZ  
**Ingo Schulz**,  
Fertigung  
**Marion Schwäch**,  
TEZ  
**Peter Thomas**,  
TEZ  
**Bernd Weber**,  
TEZ  
**Klaus Jürgen Werner**,  
Kundendienst – Werkstatt  
**Gerwin-Peter Zelcs**,  
Betriebsschlosserei und -schreinerei  
**Reinhard Zimmer**,  
TEZ-Fahrzeugwartung  
und -vorbereitung
- 3. August  
**Hans Bopp**,  
TEZ-Motorenentwicklung  
und -erprobung
- 6. August  
**Hüseyin Gökdemir**,  
Preßwerk K 67 – Instandhaltung
- 8. August  
**Gerlando Billone**,  
Karosseriewerk I – Rohbau
- 10. August  
**El-Hasan Sadiki**,  
Karosseriewerk II – Montage II
- 11. August  
**Francesco Masdea**,  
Werkslogistik – Lack und Chassis
- 13. August  
**Frank Riedel**,  
Wagenverladung und Versand
- 17. August  
**Franz Marx**,  
TEZ  
**Michael Pohling**,  
Service
- 18. August  
**Amarouch Al Hasnaoui**,  
Chassiswerke – Getriebefertigung
- 20. August  
**Salah Berchane**,  
Werkslogistik – Zentraler Service
- 24. August  
**Edgar Führer**,  
Werksanlagen – Masch.-Reparatur  
und Einrichtung  
**Ismet Zorlu**,  
Werkslogistik –  
Materialwirtschaft K 130
- 28. August  
**Alejandro Parreira-Garcia**,  
Karosseriewerk – Montage I
- 30. August  
**Abdelhafid Ferroudj**,  
Werkslogistik –  
Materialwirtschaft K 130
- 31. August  
**Anton Dominkowitsch**,  
Chassiswerke – Getriebefertigung
- 1. September  
**Mostapha Akachar**,  
Chassiswerke – Achsenfertigung  
und Chassisteile  
**Günther Ehm**,  
Karosseriewerk I –  
Unterszusammenbau und  
Gerippebau  
**Donato Girardi**,  
Chassiswerke – Achsenfertigung  
und Chassisteile  
**Manfred Haas**,  
Chassiswerke – Instandhaltung  
**Axel Perlick**,  
TEZ-Testzentrum – Dudenhofen  
**Winfried Rappert**,  
Beschädigteneinsatz
- 2. September  
**Candida da Costa  
Cardoso de Andrade**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage I – K 40
- 3. September  
**Josef Gasper**,  
TEZ
- 4. September  
**Dionisio Franandez-Blasquez**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage II – K 40

- 5. September  
**Wolfgang Iben**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage I – K 40
- 7. September  
**Friedrich Johann Vogler**,  
CKD-Operations  
**Karl Heinz Weis**,  
T&Z – Greiferei, Verpackung,  
Versand  
**Eckhard Wobben**,  
Wagenverladung  
und Wagenversand



Helmut Fleischer



Manfred Hütter



Rudolf Schmidt



Josef Hermann

- 8. September  
**Georgios Kallidis**,  
Chassiswerke – Achsenfertigung  
und Chassisteile  
**El Houari Lamrâbti**,  
Fertigung K 115 – Lackiererei
- 10. September  
**Pasquale Splendorio**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage I
- 14. September  
**Anna Kittl**,  
Chassiswerke – Achsenfertigung  
und Chassisteile  
**Rainer Schwerzel**,  
Kraftwerke – Haustechnik  
und Entsorgung
- 15. September  
**Abdellah Baghou**,  
Instandhaltung Preßwerk  
**Bruno Örtli**,  
TEZ-Testzentrum – Dudenhofen  
**Rocco Riggio**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage I
- 18. September  
**Marina Yanakis**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage II
- 21. September  
**Helene Kazantzidou**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage I – K 40

- Helfried Penner**,  
Werksicherheit – Feuerwehr  
**Dieter Scheffs**,  
Büro- und Kommunikations-Service
- 22. September  
**Franz Helmut Märten**,  
Kraftwerke – Haustechnik und  
Entsorgung  
**Alfred Thumfort**,  
Zentralwerkstätten –  
Schweißm.- und Vorrichtungsbau
- 23. September  
**Michal Beczkowski**,  
Zentralwerkstätten –  
Preßwerkzeugbau  
**Mohamed Amar El Mallaouki**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage II – K 40  
**Paul Görlich**,  
Instandhaltung – Chassiswerke
- 24. September  
**Sofia Athanasiadou**,  
Fertigung K 115 – Lackiererei
- 28. September  
**Johanna Hellbauer**,  
Beschädigteneinsatz  
**Ali Mansuroglu**,  
Fertigung-Zusammenbau –  
Montage II – K 40
- 30. September  
**Georgios Rizos**,  
Fertigung-Preßwerk K 40

## 25 Jahre

### Bochum

- 1. August  
**Lothar Hertwig**,  
Versand und Disposition
- 2. August  
**Juan Martin Rodriguez**,  
Bahn-Versand
- 10. August  
**Max Kuczewski**,  
T&Z – Service und Lagerung
- 13. August  
**Fred-Franz Duczkowski**,  
Läger und Ausgaben, Werk I
- 17. August  
**Norbert Borowski**,  
Werkzeugschleiferei, -reparatur  
**Gotthard Kaleja**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Norbert Mackowiak**,  
Fahrzeugauslieferung Bochum  
**Hermann-Josef Müller**,  
Instandhaltung Karosseriewerk, D 3  
**Heinz-Jürgen Reuter**,  
Fertigungstage  
**Werner Weber**,  
Werkstatt für Transportmittel, Werk I  
**Ernst-Helmut Zenke**,  
Karosserie – Fertigungstage
- 28. August  
**Hartmut Hoberg**,  
Fertigungstage
- 31. August  
**Ismail Karaca**,  
Instandhaltung Automation  
**Heinz-Jürgen Kuhbandner**,  
Instandhaltung Karosseriewerk
- 1. September  
**Heinz-Werner Alba**,  
Instandhaltung Preßwerkzeuge  
**Gerd Bals**,  
Mechaniker Werkstatt  
**Manfred Boge**,  
Instandhaltung Preßwerkzeuge  
**Reinert Brenneke**,  
Maschinenabteilung Preßwerk  
**Bernd Buszyk**,  
Preßwerk  
**Michael Daube**,  
Instandhaltung Preßwerkzeuge  
**Heiner Diesselberg**,  
Instandhaltung Gebäude, Werk II  
**Hasan Duran**,  
Karosserie-Rohbau  
**Jürgen Eggers**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Ulrich Eicke**,  
Neuanfertigung Preßwerkzeuge  
**Wolfgang Emmrich**,  
Technische Servicebereiche, Werk II  
**Rüdiger Fiedler**,  
Instandhaltung Preßwerkzeuge  
**Rolf Foth**,  
Projektarbeit – Neuanfertigung  
**Wilfried Fromme**,  
Technische Servicebereiche, Werk II  
**Thomas Gross**,  
Preßwerk  
**Peter Jung**,  
Linieninstandhaltung  
Schweißmaschinen  
**Karl-Heinz Kadur**,  
Preßwerk  
**Volkmar Klimt**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Detlef Koch**,  
Fachtraining, Berufliche Fortbildung  
**Anton Kontny**,  
Instandhaltung, Karosserie-Rohbau  
**Bernhard Kulawik**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich B  
**Klaus-Georg Lange**,  
Karosserie-Fertigungstage  
**Uwe Marquardt**,  
Mechaniker Werkstatt  
**Günter Moritz**,  
Technische Servicebereiche, Werk II

- Bruno Neubauer**,  
Mechanische Werkstatt  
**Winfried Neuhaus**,  
Maschinenabteilung und Maßraum  
**Klaus Oesterdickhoff**,  
Werkstatt Transportmittel, Werk I  
**Klaus Paduch**,  
Technische Servicebereiche, Werk II  
**Hans-Joachim Pietsch**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Martin Pletz**,  
Elektro-Werkstatt  
**Heinz-Günter Rose**,  
Werkslogistik  
**Reinhard Schulz**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Karl-Heinz Sievering**,  
Mechaniker-Werkstatt  
**Bernhard Skrzypczyk**,  
Werkzeugmaschinen  
**Helmut Tiburcy**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Hans-Werner Willis**,  
Technische Servicebereiche, Werk II  
**Joachim Wallaschek-Kruse**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich A  
**Hans-Georg Weckermann**,  
Preßwerk  
**Peter Wesche**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich B  
**Ernst-Dieter Wiemers**,  
Material-Ersatzteiledisposition  
**Eberhard Ziegler**,  
Instandhaltung Automation
- 4. September  
**Carlos Alvarez Castillejo**,  
Karosserie Fertigungstage
- 8. September  
**Gerhard Graf**,  
Zusammenbau-Unterbau  
**Herbert Kaptein**,  
Technische Servicebereiche, Werk II  
**Rolf-Horst Wendt**,  
Mechaniker Werkstatt
- 15. September  
**Hans-Jürgen Dommasch**,  
Zusammenbau-Stirnwand  
**Werner-Siegfried Knop**,  
Karosserie-Fertigungstage  
**Doris Kretschmer**,  
T&Z – Greiferei/, Service  
**Ingeborg Rosenbaum**,  
Zusammenbau-Unterbau  
**Werner Sasek**,  
Chassis-Schweiß-Zusammenbau  
**Ellen Wambach**,  
Hauptlackiererei  
**Reinhard Witt**,  
Mechaniker Werkstatt
- 16. September  
**Hans-Günter Nickel**,  
Werkstatt Transportmittel, Werk I  
**Bernhard Stanislawski**,  
T&Z – Fahrzeugwartung  
und Instandhaltung
- 18. September  
**Pedro Garcia Navarro**,  
Kleinteile Schweißabteilung  
**Rafael Saorin Gomez**,  
Chassis-Kleinteile
- 19. September  
**Georg-Josef Glania**,  
Instandhaltung Werkzeuge,  
Bereich B
- 21. September  
**Helfried Penner**,  
Werksicherheit – Feuerwehr  
**Ernst Pilgram**,  
Lackiererei  
**Ute Reuber**,  
Hauptlackiererei  
**Gerhard-Friedrich Rinas**,  
Karosserie-Fertigungstage  
**Winfried Rischaneck**,  
Hauptlackiererei
- 23. September  
**Klaus-Dieter Steble**,  
Mechanische Reparatur
- 25. September  
**Antonio Guisado Bueno**,  
Chassis-Kleinteile
- 28. September  
**Brigitte Gottwald**,  
Läger und Ausgaben, Werk I  
**Peter-Karl Leiss**,  
Projektarbeit – Neuanfertigung  
**Yusuf Yüksel**,  
Betriebsrat
- 29. September  
**Ruth Hertrich**,  
Montage Getriebe

## 25 Jahre

### Kaiserslautern

- 1. August  
**Adolf Becker**,  
Motorenbau
- 17. August  
**Hans Brandstätter**,  
Motorenbau  
**Norbert Lamb**,  
Fertigung  
**Klaus Neu**,  
Zentralwerkstätten  
**Peter Wörner**,  
Fertigung



Peter Jahn

- 24. August  
**Alois Diehl**,  
Kraftwerk
- 26. August  
**Reinhold Burkhard**,  
Motorenbau
- 1. September  
**Kurt Cassel**,  
Fertigung  
**Wolfgang Emrich**,  
Fertigung – Preßwerk  
**Friedrich Gustav**,  
Kunststoff-Fertigung  
**Dieter Henn**,  
Werkslogistik  
**Dieter Kern**,  
Motorenbau  
**Manfred Kolter**,  
Fertigung  
**Markus Menges**,  
Fertigung – Preßwerk  
**Werner Oeder**,  
Werkslogistik  
**Dietmar Schreiner**,  
Fertigung – Preßwerk
- 8. September  
**Heinz-Günter Below**,  
Fertigung
- 14. September  
**Renate Göttel**,  
Saginaw

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

- Markus Acker**,  
Instandhaltung K 130,  
geb. 1.9.65, gest. 22.6.95;
- Dittmar Ebersmann**,  
Werkslogistik –  
Materialwirtschaft K 130,  
geb. 28.11.54, gest. 21.6.95;
- Andreas Haber**,  
Lackiererei K 115,  
geb. 30.12.70, gest. 26.6.95;
- Vasilios Karatzas**,  
Karosserie-Unterszusammenbau –  
Rohfabrikation,  
geb. 12.10.54, gest. 29.6.95;
- Otmar Krummenauer**,  
Preßwerk K 40,  
geb. 18.4.52, gest. 22.7.95;
- Franz Laudenberg**,  
Härterei,  
geb. 2.6.40, gest. 27.6.95;
- Werner Rauschkoib**,  
TEZ,  
geb. 4.10.46, gest. 29.7.95;
- Thomas Roy**,  
Rohmontage,  
geb. 15.6.61, gest. 26.7.95;
- Bernhard Schmalkuche**,  
Qualitätsförderung,  
geb. 14.7.50, gest. 28.7.95;
- Manfred Scholze**,  
Werksinstandhaltung – Maschinen-  
reparatur und Einrichtung,  
geb. 10.1.43, gest. 20.6.95;

## Bochum

- Werner Adamek**,  
Zusammenbau Karosserie Rohbau  
komplett,  
geb. 17.10.42, gest. 30.6.95;
- Hans-Peter Bastian**,  
Qualitätssicherung Werk I,  
geb. 12.3.46, gest. 12.7.95;
- Jürgen Keller**,  
Zusammenbau Stirnwand,  
geb. 26.12.54, gest. 5.7.95;
- Emil Weindorf**,  
Qualitätssicherung Werk I,  
geb. 10.2.39, gest. 9.7.95;

## Kaiserslautern

- Stefan Mertel**,  
Werkslogistik,  
geb. 24.1.63, gest. 5.7.95;

# Licht aus - Spot an

Und hier sind sie: Die Opel-Hits des Jahrgangs 1996

**Rüsselsheim/Frankfurt (pui).** Der Countdown läuft. In wenigen Tagen öffnen sich in Frankfurt die Tore zur 56. Internationalen Automobilausstellung (IAA). Dort wird der neue Opel Vectra seine Weltpremiere feiern. Im Mittelpunkt des Opel-Standes steht neben den Stufen- und Schrägheckversionen des neuen Mittelklasse-Modells erstmals auch eine Caravan-Variante. In Frankfurt zunächst noch als Konzeptstudie präsentiert, soll sie ab Ende 1996 in Serie gehen.

Darüber hinaus präsentiert Opel einige technische Leckerbissen und natürlich die gesamte Fahrzeugpalette des Jahrgangs 1996, die sich durch zahlreiche Modellpflegemaßnahmen und attraktive Sondermodelle auszeichnet.

### Corsa Eco 3

Einen auf dem Corsa basierenden Prototypen zeigt Opel als seriennahen Beitrag zur Diskussion um das sogenannte „Drei-Liter-Auto“. Der Eco 3 weist einen Euromix-Verbrauch von lediglich 3,4 Litern pro hundert Kilometer auf.

Besonders leichte Werkstoffe, eine aerodynamisch optimierte Karosserie sowie ein extrem sparsamer 1,7-Liter-Turbodieselmotor mit Direkteinspritzung machen diesen äußerst geringen Kraftstoffverbrauch möglich. Bei konstant 90 km/h beträgt der Verbrauch sogar nur 2,6 Liter.



**Auf Sendung:** Das neue Radioprogramm wurde in Zusammenarbeit mit renommierten Herstellern realisiert

### Maxx

Vom Verwandlungskünstler Maxx, den Opel erstmals im März auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte, zeigt das Unternehmen in Frankfurt eine betriebsbereite Studie. Passend zum fortschrittlichen Karosseriekonzept aus extrudierten Aluminiumprofilen erhält der Maxx nun eine High Tech-Motorisierung in Form eines völlig neu entwickelten, kompakten Dreizylinder-Triebwerks.

Sie entstammt der Opel-ECOTEC-Motorenfamilie. Dank des hocheffizienten und kultivierten 1,0-Liter-Triebwerks sowie des geringen Gewichts beträgt der Verbrauch bei einer konstanten Geschwindigkeit von 90 km/h lediglich 3,9 Liter auf hundert Kilometer.

Einen wesentlichen Beitrag zum ökonomischen und umweltschonenden Umgang mit der Energie liefert beim Opel Maxx auch das neue, sequentielle Getriebe. Das Wechseln der Gänge erfolgt bei diesem System ohne Kupplung und denkbar einfach mittels einer Wippschaltung am Lenkrad.

### Modellprogramm 1996

Neben den IAA-Neuheiten informiert Opel ausführlich über alle Modellreihen seines Pkw- und Off-Road-Programms. Der Jahrgang 1996 zeichnet sich durch verschiedene Modellpflegemaßnahmen und ein erneut verbessertes Preis-/Leistungsverhältnis aus. Neue Sondermodelle machen das aktuelle Angebot für den Kunden noch attraktiver.

Zu den modellübergreifenden Verbesserungen zählen unter anderem neue Sicher-

heitsschlösser mit Freilauf-Schließzylindern, eine Vorrichtung zum Einbau eines D-Netz-Handys und ein völlig neues Radioprogramm.

Innerhalb der Corsa-Baureihe gewinnen die Einstiegsmodelle City und Eco an Attraktivität. Der City ist jetzt auch mit dem 1,5-Liter-Diesel (37 kW/50 PS) lieferbar; auf Wunsch stehen ABS, Fondkopfstützen und Fahrersitz-Höheneinstellung zur Verfügung.

Beim Modell Eco stehen als neue Extras Zentralverriegelung, Drehzahlmesser und ein elektrisches faltverdeck auf der Ausstattungsliste; die Sitzhöhen-einstellung auf der Fahrerseite ist ab sofort serienmäßig. Den Corsa Swing und das Sondermodell „Grand Slam“ gibt es künftig auch mit der 1,4i-16V-Motorisierung mit 90 PS.

Vielfältigere Einsatzmöglichkeiten gibt es für den auf dem Corsa basierenden Kleintransporter Combo: Die neue Karosserievariante Tour erlaubt dank ausstellbarer hinterer Seitenfenster und um-



**Eiskalt:** Die Klimaautomatik wird elektronisch geregelt

klappbarer Rücksitzbank eine gemischte Nutzung als Güter- und Passagier-Transporter.

Das ohnehin schon vielfältige Astra-Angebot erweitert Opel mit den beiden Sondermodellen „Season“ und „Champion“. Der „Season“ verfügt zusätzlich unter anderem über getönte Scheiben, Schiebedach, Servolenkung,



**Gelbes Trikot:** In „Ananasgelb“ startet das meistverkaufte Sport-Coupé ins neue Modelljahr



**Ein Dasein fürs Design:** Der Omega Reflection kommt 1996 in exklusiver Ausstattung daher

Sitzhöhenverstellung, teillackierte Stoßfänger, Nebelscheinwerfer und hintere Kopfstützen. Darüber hinaus ist für dieses Modell ein separates Winterpaket erhältlich.

ratur für Fahrer- und Beifahrer individuell bestimmen. In der Topversion MV6 gehört diese Klimaautomatik ab sofort zum serienmäßigen Lieferumfang.

Neu ist auch die auf dem Omega CD basierende Ausstattungsvariante CD Reflection. Sie ist von außen an speziellen Leichtmetallfelgen im Format 7Jx15 mit 205er Bereifung und einer Zweischicht-Metallic-/Mineraleffekt-lackierung zu erkennen.

Wurzelholzapplikationen, Lederschaltknäuf, Klimatisierungsautomatik, elektrische Sitzhöhen-einstellung für Fahrer und Beifahrer und nicht zuletzt eine Lendenwirbelstütze sorgen für ein Höchstmaß an Komfort und eine gediegene Atmosphäre. Der Preis des Paketes in Verbindung mit der Basismotorisierung 85 kW/115 PS beträgt 47 765 Mark. Für den Kunden ergibt sich so gegenüber einer Einzelbestellung aller Extras ein Preisvorteil von rund 50 Prozent.

Den Frontera „Mistral“ hat Opel in Zusammenarbeit mit dem führenden Surfboard-Hersteller Mistral und Irmischer entwickelt. Das Sondermodell basiert auf dem Frontera Sport mit kurzem Radstand und ist alternativ in der Hard- und Softtopversion erhältlich.

Als Motorisierungen ste-

hen der Zweiliter-Benzinmotor mit 85 kW/115 PS und der 2,8-Liter-Direkteinspritzer-Diesel mit 83 kW/113 PS zur Auswahl. Der „Mistral“ verfügt über serienmäßige Details wie Leichtmetallfelgen, Metallic-Lackierung, No-vaschwarz, Lederlenkrad, vordere Freilaufnaben, Sonnendach und Radio-/Cassettenkombination.

Von Opel-Partner Irmischer stammen die Trittbretter in der Farbe crème-lila, spezielle Sitzbezüge, darauf abgestimmte Türinnenverkleidungen plus Fußmatte sowie „M“-Schriftzüge auf der Ersatzrad-abdeckung, der B-Säule und den Fußmatten. Ein farblich auf die Trittbretter abgestimmter Frontschutzbügel ist als Zubehör erhältlich.

Beim Off Road-Topmodell Monterey kann der Allradantrieb, über ein Vakuumsystem gesteuert, nun auch während der Fahrt zugeschaltet werden. Alle Versionen erhalten zudem serienmäßig einen Pollenfilter und eine elektronische Wegfahrsperrung. Im Innenraum wertet Opel den Monterey durch eine attraktivere Instrumententafel und ein neues Lenkrad auf. Elektrische Fensterheber an allen vier Türen bedeuten ein weiteres Komfortplus.



**On Tour:** Der Combo ist jetzt noch flexibler einsetzbar

## Wer fährt mit?

**Argenthal - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Portal P 24, Schicht A,  
Telefon: 06761/7017

**Darmstadt/Marienplatz - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
TEZ N 20, Normalschicht,  
Telefon: 06151/63328

**Dortmund Möllerbrücke - Bochum Werk I,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Telefon: 0231/105364

**Engelstadt - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Portal D 24,  
Telefon: 06130/7556

**Eppelsheim - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Dauerfrühschicht oder A-Schicht,  
Telefon: 06735/8414

**Kirchheimbolanden - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaften  
ab BAB Auffahrt Kirchheimbolanden,  
Schicht B, Telefon: 06355/1273

**Limburg - Rüsselsheim,**  
wer fährt im Bus mit? B-Schicht,  
Telefon: 06432/82429

**Limburg/Idstein - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,  
Telefon: 06142/602400

**MZ-Ebersheim - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht A, Telefon: 06136/42879

**Neustadt/Weinstraße-Umgeb. - Rüsselsheim,**  
Normal-Schicht, Telefon: 06324/980403

**Oppenheim - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Normalschicht/Gleitzeit,  
Telefon: 06133/1239

**Raum Oppenheim - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht A, Telefon: 06133/3118

**Uelversh./Dalheim/Dexheim - Rüsselsheim,**  
biete/suche Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Portal 48/60/131,  
Telefon: 06133/58960

**Windesheim/A61 - Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,  
40 Std./Woche, Telefon: 06707/8699

# Bekanntnis zur Verantwortung

Auto verpflichtet: Opel verabschiedet Umweltschleitlinien

**Rüsselsheim (ah).** In seinem Engagement für die Umwelt hat Opel ein neues Kapitel aufgeschlagen: Vor wenigen Tagen unterschrieb Vorstandschef David J. Herman eine Sieben-Punkte-Erklärung, mit der sich Opel zu seiner Verantwortung in Sachen Umweltschutz bekennt. Mit diesen Umweltschleitlinien schuf Opel die Basis für ein durchgehendes Umweltmanagement in allen Werken.

Die Umweltschleitlinien sind mehr als nur Worte. Sie enthalten das Bekanntnis, sich künftig noch intensiver darum zu bemühen, jeden Produktionsschritt auch unter dem Aspekt Umweltschutz zu optimieren. Ob Rohstoffe, Logistik oder Montage – alles kommt unter die Lupe, wird auf Energieverbrauch und stoffliche Unbedenklichkeit hin überprüft.

Bei der Umsetzung der Umweltschleitlinien setzt Opel auf seine Mitarbeiter: „Jeder soll selber nachdenken, wie er seinen Arbeitsplatz verantwortungsvoll gestalten kann“, fordert Georg Schaffner. Als Leiter der Stabsfunktion Technik und Umwelt im TEZ koordinierte er die Arbeit an den Umweltschleitlinien.

„Die Mitarbeiter kennen ihren Arbeitsplatz am besten – und sehen damit am meisten“, ist sich Schaffner sicher. Nicht von oben nach unten dürften die Leitlinien umgesetzt werden – vielmehr solle die Initiative von jedem gleich getragen werden: „Wir

ziehen da alle am gleichen Strang.“

Am gleichen Strang ziehen seit Oktober 1994 auch die Mitglieder des Umwelt-Steering-Committee, einer Arbeitsgruppe aus Vertretern verschiedener Werksbereiche, die vor allem ein Ziel haben: den Umweltschutzgedanken in alle Bereiche zu tragen.

Die Entwicklung von Umweltschleitlinien hatte dabei einen besonderen Stellenwert: „Sie ermöglichen uns, jedem einzelnen im Werk zu vermitteln, was das eigentlich konkret bedeutet: Umweltschutz“, erklärt Rolf Murschall vom TEZ-Bereich Technik und Umwelt.

Um die Ziele klar definieren zu können, brachten die Mitglieder ihr Wissen und ihre Erfahrungen ein – und das aus so unterschiedlichen Bereichen wie Fahrzeug-Recycling, Prozeß- und Lackiertechnik oder Werksanlagen.

Bis die Umweltschleitlinien letztlich unterschriftsreif waren, so Mitinitiator und Koor-

ordinator Schaffner, war dann eine Menge Detailarbeit zu leisten, diskutierten die Vertreter in ihren Bereichen Inhalte und Umsetzung. „Wir wollten die Leitlinien aus dem Werk heraus entwickeln“, so Schaffner, „und das bedeutet, daß man viele Mitarbeiter dazu hören muß.“

Für das Umwelt-Steering-Committee ist mit der Einführung der Umweltschleitlinien allerdings nicht Schluß: „Wir greifen ständig neue Themen auf“, erklärt Rolf Murschall das (Umwelt-) Engagement der Gruppe. ■

## Umweltschleitlinien der Adam Opel AG

### 1. Umweltschutz

Umweltschutz ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmenspolitik.

### 2. Produkt

Wir verpflichten uns, über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte die natürlichen Ressourcen schonend einzusetzen und Materialien wiederzuverwerten. Wir entwickeln und fertigen Produkte, deren Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering sind. Wir informieren unsere Kunden über den verantwortungsbewußten Umgang mit unseren Produkten.

### 3. Fertigung

Durch die Auswahl umweltverträglicher Fertigungsverfahren und Materialien wollen wir zur Reduzierung von Umweltbelastungen, wie Energieverbrauch, Emissionen,

Abwasser und Abfallaufkommen beitragen.

### 4. Kontinuierliche Verbesserung

Wir setzen Technologien ein, die dem technischen Fortschritt entsprechen. Durch einen Prozeß der kontinuierlichen Verbesserung in allen Unternehmensbereichen werden wir die Umweltverträglichkeit unserer Produkte, Dienstleistungen und Produktion ständig erhöhen. An diesem Prozeß beteiligen wir auch unsere Partner in der Opel-Händlerorganisation und in der Zulieferindustrie. Die Einhaltung der gesetzlichen Auflagen ist für uns selbstverständlich.

### 5. Kompetenz

Umweltschutz ist eine Führungsaufgabe. Wir unterstützen die Kreativität unserer Mitarbeiter, indem wir sie

informieren, schulen und motivieren, damit sie im Sinne dieser Umweltschleitlinien kompetent und verantwortungsvoll handeln.

### 6. Dokumentation

Das Erreichen unserer Umweltziele werden wir im Rahmen des Umweltmanagementsystems regelmäßig überprüfen und die Fortschritte dokumentieren.

### 7. Öffentlichkeit

Wir tragen dazu bei, das Umweltbewußtsein der Gesellschaft weiter zu fördern und suchen in allen Fragen des Umweltschutzes den sachlichen und offenen Dialog mit der Öffentlichkeit. Hierzu informieren wir Kunden, Lieferanten und Medien und arbeiten mit Behörden, Verbänden und anderen Institutionen im Umweltschutz zusammen.

## Maschinen-Methusalem

Deutschlands älteste Presse arbeitet seit 1936 in den Zentralwerkstätten

**Rüsselsheim (jh).** Alle Welt redet von Produktivität. Ohne sie geht heute gar nichts mehr im internationalen Wettbewerb. Das ist einer der Gründe, warum immer mehr Unternehmen ihre Produktion mit modernster Technik ausrüsten.

Nur Opel scheint da eine Ausnahme zu bilden. Denn im Preßwerkzeugbau der Zentralwerkstätten arbeitet noch eine Maschine, die bereits am

22. Oktober 1936 angeliefert wurde.

Doch mit besagter Maschine, einer Presse der Firma Hilo, verhält es sich fast so wie mit einem guten Wein: je älter, desto besser und wertvoller. Daß die Technik der Presse im Vergleich zu modernen Maschinen vor-sintflutlich anmutet, versteht sich von selbst.

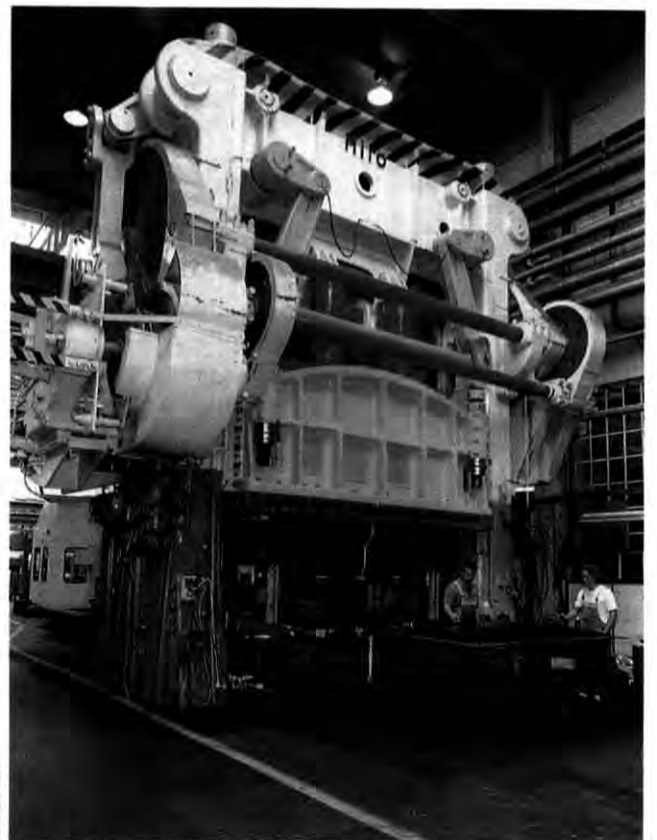
Das muß aber nicht immer ein Manko sein. „Das gute Stück ist sehr zuverlässig“, betont Meister Hans-Dieter Hellbauer. Und: „Im Gegensatz zu den mit Elektronik vollgestopften modernen Pressen ist die mechanische Hilo entsprechend weniger stör anfällig.“

Für den Methusalem spricht noch mehr. Mit einer Tischgröße von 4,45 mal 2,63 Metern verfügt die Hilo über Ausmaße, die heute alles andere als gängig sind. Zudem hat sie einen größeren Stößelhub und bietet die Möglichkeit, Werkzeuge großer Bauhöhen einzuspannen. Außerdem verfügt sie über einen Stößelkopf, der es ermöglicht, Tiefziehwerkzeuge spannen zu können.

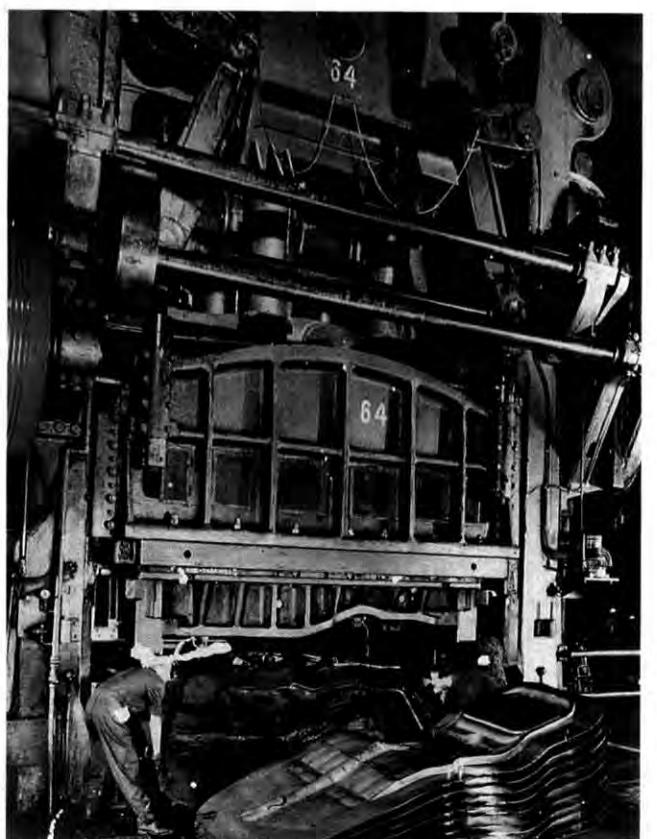
Das gute Stück im Preßwerkzeugbau dient nicht der Teileproduktion, sondern der Einarbeitung von großen Tiefziehwerkzeugen, die in den verschiedenen Opel-Preßwerken in ganz Europa zum Einsatz kommen.

Auf diese Weise kommt die Hilo-Presse auch zu einer ihr Alter respektierenden Auslastung, muß also nicht mehr regelmäßig ran. Dennoch leistet die älteste in Deutschland noch in Betrieb befindliche Presse den Kollegen im H 30 wertvolle Dienste.

Damit sich die Kniehebelpresse mit ihrer Preßkraft von 500 Tonnen auch weiterhin im Takt bewegt, wurde sie jetzt generalüberholt. Nun drehen sich die Keilriemen wieder an der Presse, die zwar, wie Hans-Dieter Hellbauer schmunzelnd erklärt „ein wenig nach Playmobil aussieht“, aber dennoch regelmäßig gute Dienste bei der Einarbeitung von Ziehwerkzeugen leistet. ■



Erstrahlt: Oliver Heppel und Adam Fudali (re.) an der überholten Hilo



Altgedient: Seit Jahrzehnten ist auf die Presse Verlaß

## Die Konkurrenz abgehängt

Team aus dem TEZ gewinnt Unternehmensplanspiel

**Rüsselsheim (es).** Sie entscheiden schnell, effektiv und wirtschaftlich. Als Vorstandsteam sind sie unschlagbar – was sie beim Unternehmensplanspiel MARGA '95 eindrucksvoll bewiesen haben.



Talk im TEZ: Das siegreiche Team im Interview mit der Opel Post

Gegenüber 400 Konkurrenten entschied ein fünfköpfiges Team des TEZ den einzigartigen Manager-Wettbewerb des Universitätsseminars der Wirtschaft für sich.

Das Erstaunliche daran: Keines der Managertalente hat einen kaufmännischen Beruf erlernt – Karl-Heinz Amann, Andreas Lang, Matthias und Simona Brunner sowie Arno Will sind allesamt Ingenieure im TEZ. „Ehrgeiz, Spaß am Spielen und der Wunsch, einmal alle Bereiche eines komplexen Wirtschaftsunternehmens zu managen“ hätten die Gruppe zusammengeschweißt, erzählt Teamchef Amann.

Davon brauchte das Quintett auch reichlich, um bei MARGA zu bestehen. Märkte studieren, gleichermaßen gewinnbringende wie konkurrenzfähige Preise kalkulieren, mit Produktionsmaterial und Personal jonglieren, im richtigen Moment investieren – bis zu 77 Entscheidungen muß

die Leitung eines fiktiven Unternehmens pro Spielzeit fällen. Dabei muß am Ende jeweils das Geschäftsergebnis von drei Konkurrenten überflügelt werden.

Einmal in der Woche setzte sich das TEZ-Team nach der Arbeitszeit für etwa fünf Stunden zusammen, um alle anstehenden Vorstandsentscheidungen auszudiskutieren und einvernehmlich zu treffen. Denn überstimmt werden sollte keiner – ein Prinzip, von dem die Fünf vom TEZ erst beim Finale auf Schloß Gracht bei Köln abrückten. Das war notwendig, weil hier den Teams nur noch zweieinhalb Stunden pro Entscheidungsperiode zur Verfügung standen.

Bei der Siegerehrung auf Schloß Gracht war das TEZ-Team auf Initiative von Andreas Lang besonders darauf be-

dacht, „Corporate Identity“ zu demonstrieren – alle trugen Opel-Krawatten. Was die MARGA-Spielleiter wohlwollend registrierten – ebenso wie die Kommunikationslust der Opel-Teilnehmer. „Der Planspielleiter meinte, wir hätten ihn an ein Kaffeekränzchen erinnert“, so Arno Will.

Entscheidend für den Erfolg war aber, „daß wir die Marktsituationen besser als die anderen analysierten und stets bemüht waren, Kosten zu sparen“, glaubt Karl-Heinz Amann. Und natürlich das nötige Quentchen Glück. So sicherten sich die Opel-Manager im Endspiel einen entscheidenden Vorteil, weil sie bei einer Sonderausschreibung den Zuschlag bekamen – wobei sie den schärfsten Konkurrenten um gerade mal zwei Pfennig unterboten. ■

# Müh verbindet

Im Wandel der Zeiten: Die Ausbildung 1952 und heute

**Rüsselsheim (hh). Erinnern Sie sich noch an die Thronbesteigung von Elisabeth II., Königin von England? Oder an die Verleihung des Friedensnobelpreises an Albert Schweitzer? Nein? Nun, das ist auch schon recht lange her, 1952 war das. Eben jenes Jahr, in dem Herbert Eberts seine Ausbildung zum Werkzeugmacher bei Opel begann.**

1952: In jenem Jahr wußten die Eltern von Astrid Quoß noch nicht einmal etwas voneinander. 43 Jahre später, genauer gesagt vor exakt sechs Tagen, hat die mittlerweile 19jährige Astrid ihren ersten Arbeitstag in Rüsselsheim hinter sich gebracht.

Seit dem 1. September lernt sie bei Opel Werkzeugmechanikerin – Fachrichtung Stanz- und Umformtechnik. Und Herbert Eberts? Der ist heute Chefingenieur im TEZ in der Abteilung ME Chassis. Die Opel Post traf sich mit beiden in der Lehrwerkstatt und unterhielt sich mit ihnen über ihre Ausbildung.

„Es war eine Auszeichnung, bei Opel anfangen zu können. Im weiten Umkreis wurde nichts Vergleichbares geboten“, erinnert sich Herbert Eberts an den 1. April 1952. Am guten Ruf der Ausbildung hat sich bis heute nichts geändert, kann Astrid Quoß aus eigener Anschauung bestätigen.

Doch ansonsten blieb die Zeit nicht stehen.

Der Beruf, der beide verbindet, trägt heute eine etwas umständlich anmutende Bezeichnung. Noch bis 1987 war er schlicht und einfach als „Werkzeugmacher“ bekannt. Die grundlegenden Ausbildungsinhalte sind zwar mit der Zeit gegangen, haben sich der fortschreitenden Technisierung angepaßt, doch gibt es immer noch diverse Gemeinsamkeiten.

Schon vor 43 Jahren hat Herbert Eberts gelernt, wie man auf das „Müh“ genau fräst, dreht, bohrt oder schleift. An den Metallbearbeitungstechniken führt auch für Astrid Quoß kein Weg vorbei. Schließlich sind sie das A und O, wenn die 19jährige später zum Beispiel ein Preßwerkzeug fertigt, montiert, wartet oder instandsetzt.

Beim gemeinsamen Gang durch die Lehrwerkstatt versucht sich Astrid schon mal an ihre künftige Umgebung zu gewöhnen. Bei Herbert Eberts hingegen werden alte Erinnerungen wach. Erinnerungen an eine Zeit, in der die Auszubildenden noch „Lehrling“ oder schlicht „Stift“ hießen und 49 Stunden die Woche arbeiten „durften“.

„Da fehlen doch die Anwesenheitsschilder auf den Werkstischen“, bemerkt der heute 58jährige als erstes. Und auch sonst hat sich an seiner alten Wirkungsstätte einiges verän-

dert: „Zu meiner Zeit haben die ausnahmslos grünen Maschinen enger aneinander gestanden, parallel zueinander und in viel kleineren und dunkleren Räumen“, skizziert Eberts.

„Als ich zum ersten Mal vor einer Universalfräsmaschine stand, bekam ich es mit der Angst zu tun. Nur alte Hasen konnten ohne Probleme mit diesen Ungetümen umgehen“, beschreibt Eberts, mittlerweile lange selbst alter Hase, der nach einem viereinhalbjährigen Abendstudium in den 60er Jahren Diplomingenieur ist.

Astrid Quoß fühlt sich nach den paar Tagen bei Opel fast schon heimisch in der neuen Umgebung. „Es wundert mich nur, daß ich noch keine Freunde oder Nachbarn getroffen habe“, amüsiert sich die junge Frau aus dem rheinhessischen Nackenheim. Denn durch deren Erzählungen konnte sie sich schon einen ganz guten Überblick über die Ausbildung bei Opel machen.

Vielfach erstaunt hört sie ihrem erfahrenen Gesprächspartner aufmerksam zu, etwa, wenn jener sich erinnert: „Wir mußten ständig dafür sorgen, daß man vom Boden essen kann“, so Eberts.

Mädchen seien zu seiner Zeit nicht unter den Werkzeugmachern gewesen, bedauert der gebürtige Rüsselsheimer. Und noch heute sind die technischen Berufe eine Männerdomäne. Für Astrid



Alter schützt vor Weisheit nicht: Herbert Eberts trifft Astrid Quoß an alter Wirkungsstätte

Quoß ist das kein Problem: „Ich bin auch bei der Freiwilligen Feuerwehr in der Verbandsgemeinde Bodenheim die einzige Frau. Daran müssen sich die Männer eben gewöhnen“, spricht sie selbstbewußt.

Eine Haltung, die Eberts sichtlich gefällt. Als er auf die Wochenberichte zu sprechen kommt, kann Astrid nur schmunzeln. „Die haben wir noch mit Tusche geschrieben, und hatten jeweils nur ein Blatt zur Verfügung. Auf die Rückseite kam dann noch eine präzise Zeichnung.“ Ja, die Zeiten haben sich geändert.

Für die Zukunft legt er seiner „Nachfolgerin“ ans Herz, die Weiterbildungsmöglichkeiten intensiv zu nutzen – und sich vor allem mit Fremdsprachen zu befassen, denn dann stünden ihr in unserem internationalen Unternehmen alle Türen offen.

„Was nach der Ausbildung passiert, wird sich zeigen. Ich will erst mal etwas Interessantes lernen, dabei Spaß haben und die Prüfung gut bestehen“, macht sich Astrid Quoß nach sechs Tagen bei Opel noch wenig Gedanken über ihre Karriere.

## Schlüsselfrage beantwortet

Kein Streß mehr mit Ersatzschloß

**Rüsselsheim (es). Wenn der Autoschlüssel im Schloß abbricht, sind beim Autofahrer Geduld und Nerven gefragt: Denn bis ein passendes Ersatzschloß geliefert werden kann, vergehen oft Wochen.**

Für Opel-Fahrer ist diese Tortur jetzt vorbei: Ein Nachschloß kann in drei Tagen eingebaut sein. Möglich gemacht haben das 18 angehende Industrie-mechaniker der Fachrichtung Maschinen- und Systemtechnik.

Vor etwa einem Jahr hatten die Kollegen von Teile & Zubehör bei Ausbilder Hermann Götz angefragt, wie das leidige Schlüsselfeld denn wirtschaftlicher und schneller zu lösen sei. Bis zu fünf alte Schlösser mußte ein Mechaniker auseinanderbauen, damit alle benötigten Komponenten vorrätig waren, um ein neues Schloß zusammenzufügen, das zu der gerade benötigten Schlüsselnummer gehörte.

Die langen Wartezeiten waren vor allem für den Kunden ärgerlich – es sei denn, er entschloß sich, ein Schloß einbauen zu lassen, das nicht zur Schließanlage seines Wagens paßte. Dann aber brauchte er fortan zwei Schlüssel.

Hinter ihrer Schloßkappe besteht eine „Schließung“, so

nennt es der Fachmann, im Grunde nur aus wenigen unterschiedlichen Zuhaltungen, die allerdings x-beliebig kombiniert werden können – denn schließlich sollen nicht alle Wagenschlüssel eines Typs beliebig austauschbar sein.

Götz entwarf mit seinen Azubis daraufhin eine „Fertigungsstraße“, auf der sich alle Einzelkomponenten herstellen lassen. Die Azubis bauten die Anlage selbst zusammen – und wurden fast pünktlich zum Ende ihres zweiten Ausbildungsjahres damit fertig.

Das Schöne daran: Die Arbeit vermittelte den Azubis alle Lerninhalte, die angehenden Industriemechanikern in dieser Zeitspanne vermittelt werden sollen – sowie noch einige zusätzliche Handwerksgriffe, die eigentlich ins Ressort des Werkzeugmechanikers gehören.

Darüber hinaus hatten die Azubis Gelegenheit, bereits während der Ausbildung „wertschöpfend“ zu arbeiten – wovon nicht nur Opel profitiert: „Es macht natürlich viel mehr Spaß, etwas zu produzieren, das im Betrieb sinnvoll eingesetzt werden kann, als während der Ausbildung an Werkstücken zu arbeiten, die kaum praktischen Nutzen haben“, betonen die angehenden Industriemechaniker übereinstimmend.

# Opel übernimmt Porsche

Der beste Jahrgang aller Zeiten: Die '95er Azubis sind spitze

**Bochum (pm). Nach drei Jahren ist es sicher: Die Bochumer Opel-Werke übernehmen Porsche. Gemeinsam mit 14 Kollegen bestand der Bochumer Carsten Porsche vorzeitig seine Facharbeiterprüfung mit Bravour. Mit einem Notendurchschnitt von 1,13 bei den Fertigkeiten und 2,06 bei den Kenntnissen beendete jetzt der beste Jahrgang seit Bestehen der Bochumer Werke seine Berufsausbildung.**

Der Industriemechaniker mit dem klangvollen automobilen Namen gehörte mit einer glatten „1“ in beiden Prüfungsreihen zu den vier jungen Mitarbeitern, denen die unabhängige Prüfungskommission der Industrie- und Handelskammer sehr gute Fertigkeiten und Kenntnisse bescheinigen konnte.

Bemerkenswert ist, daß alle angehenden Industrie-elektroniker (Fachrichtung Betriebstechnik), Industriemechaniker (Fachrichtung Maschinen/Systemtechnik und Produktionstechnik) und Zerspanungsmechaniker (Fachrichtung Frästechnik) ihre Prüfungen schon nach drei Jahren anstelle der üblichen dreieinhalbjährigen Ausbildungszeit ablegten.

Überragende Leistungen bewies der Nachwuchs im praktischen Teil der Prüfung. 13 der 15 Kandidaten wurde ein „sehr gut“ bescheinigt, zwei schnitten mit „gut“ ab. Bei den theoretischen Kenntnissen erreichten vier eine



Übernommen: Carsten Porsche (re.) gehört jetzt zu Opel

„1“, sechs eine „2“ und fünf eine „3“. Allen wird nach diesem Prüfungserfolg ein Arbeitsvertrag bei den Bochumer Opel-Werken angeboten.

Die Besten dieses Prüfungsjahrgangs mit der glatten Traumnote „1“ sind neben

Carsten Porsche, Stefan Wohlgemuth, Oliver Djurdjevic und Werner Althoff. Sechs weitere Kandidaten erreichten einen Notendurchschnitt von 1,5 und werden neben dem Arbeitsvertrag noch mit einem Buchgeschenk von den Opel-Werken belohnt.



Nervenschoner: Dieses Team hat die Schlüsselfrage gelöst

# Die Zeit danach

Opel bietet den Mitarbeitern umfassende Sozialleistungen – Ein Wegweiser

**Rüsselsheim (jh).** Wie die Mitarbeiter ihre Zeit nach Opel sinnvoll ausfüllen, wie sie ihren Ruhestand am besten genießen, das muß jeder einzelne selbst entscheiden. Da gibt es keine gültigen Patentrezepte. Hilfestellungen bietet Opel aber in Sachen sozialer Absicherung.

Das Unternehmen hält eine Reihe von Sozialleistungen parat, die dazu gedacht sind, die Mitarbeiter und ihre Angehörigen im Alter, bei Invalidität oder im Todesfall gut abzusichern – unabhängig von der gesetzlichen Rente oder privater Vorsorgemaßnahmen.

In den Genuß der Opel-Sozialleistungen kommt nur, wer einen entsprechenden Antrag stellt. Hierzu sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen, Termine und Fristen zu beachten sowie Ansprechpartner beziehungsweise Adressen zu kennen.

## Die gesetzliche Rente

Die Grundlage jeder sozialen Absicherung ist eine Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung, eine sogenannte Sozialrente, die derjenige erhält, der aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden ist.

Sozialrenten werden nur auf Antrag gezahlt. Grundsätzlich gilt: Rechtzeitiges Informieren sichert einen reibungslosen Ablauf. Zu beachten ist, daß der Rentenanspruch gestellt werden sollte, wenn in wenigen Monaten das Rentenalter in der Sozialversicherung erreicht wird, das Ausscheiden aus dem Unternehmen wenige Monate vor der Vollendung des 60. Lebensjahres auf einem Sozialplan beruht oder eine regelmäßige Beschäftigung aufgrund Krankheit oder Unfall nicht mehr möglich ist.

Das klingt zwar alles recht kompliziert, aber: Keine Angst vor Formalitäten. Die Opel-Rentenstellen helfen beim Ausfüllen des Rentenanspruchs. Um die Auszahlung der Rente möglichst schnell und reibungslos über die Bühne zu bekommen, ist es wichtig, den Rentenanspruch korrekt auszufüllen. Denn nur dann können die Sozialversicherungsträger (BfA, LVA und Bundesknappschaft) den Antrag auch zügig bearbeiten.

Die Sozialrente kann außer bei den Opel-Rentenansprü-

stellen auch bei der jeweiligen Wohnsitzgemeinde (Gemeinde- oder Stadtverwaltung), beim Versicherungsamt der Wohnsitzgemeinde oder einem Versicherungsältesten beantragt werden.

Ein Sonderfall ist die Knappschaftsrente: Wer fünf oder mehr Jahre bei der Bundesknappschaft versichert war, muß den Rentenanspruch beim jeweiligen Knappschaftsältesten oder direkt bei der Bundesknappschaft stellen. Aus-

kunft über den zuständigen Knappschaftsältesten erteilt die Beratungsstelle der Bundesknappschaft in Bochum unter der Telefonnummer 02 34/3 04-22 17 oder -22 19.

Die genannten Stellen stehen selbstverständlich auch den nächsten Angehörigen (Witwen, Witwern und Waisen) eines Mitarbeiters, der im aktiven Dienst oder im Ruhestand verstorben ist, mit Rat und Tat zur Seite, wenn es um die Regelung der Hinterbliebenenversorgung geht.

Dafür werden folgende Dokumente benötigt: Sterbeurkunde, Heiratsurkunde (bei Witwen-/Witwerrenten), Geburtsurkunde (bei Waisenrenten) sowie sämtliche Renten-

versicherungsunterlagen sowohl des Verstorbenen als auch des Hinterbliebenen.

Der Rentenanspruch bei Opel kann nur nach vorheriger Terminabsprache gestellt werden. Ein Anruf bei der zuständigen Rentenanspruchsstelle genügt. Einige Monate nach dem ordnungsgemäßen und vollständigen Ausfüllen des Antrags verschickt der Sozialversicherungsträger den Rentenbescheid an den Antragsteller und dieser muß ihn dann an Opel weiterleiten.

## Die Betriebsrente

Ansprechpartner für die Betriebsrente sind die Opel-Rentenanspruchsstellen. Diese benötigen folgende Unterlagen: Bankverbindung, Lohnsteuerkarte, Angaben zur Krankenversicherung, Angaben zur Mitgliedschaft in der Krankenzusatzkasse sowie die aktuelle Anschrift.

Nachdem die Antragstellung erfolgt ist, werden die Unterlagen an die Rentenrechnungsgruppe weitergeleitet. Dort wird der Antrag geprüft und – sobald alles vollständig ist – die Rente berechnet.

Anschließend werden die Unterlagen zur Auszahlung an die Abteilung Lohn- und Gehaltsabrechnung gegeben. Die Opel-Rente wird normalerweise ab demselben Zeitpunkt gezahlt wie die gesetzliche Rente. Voraussetzung ist allerdings, daß der Rentenbescheid vorliegt, denn erst dann kann die Opel-Rente berechnet und ausgezahlt werden.

Die Bezieher einer Betriebsrente haben sogenannte Mitwirkungspflichten, bei deren Nichteinhaltung die Rentenzahlung eingestellt wer-

## Die Rentennummer

Ohne sie geht gar nichts

**Rüsselsheim (jh).** Die Rentennummer wird jedem Mitarbeiter bei der Beantragung der Betriebsrente mitgeteilt. Die zehnstellige Nummer ist bei jedem Schriftwechsel mit Opel anzugeben. Auf der Lohnsteuerkarte ist die Rentennummer oben rechts einzutragen.

## Der Rentenbescheid

Opel benötigt eine vollständige Kopie

**Rüsselsheim (jh).** Einige Monate nach Rentenanspruchstellung verschickt der Sozialversicherungsträger den Rentenbescheid. Opel benötigt eine vollständige Kopie des Rentenbescheids – einschließlich aller Anlagen. Die Kopie geht, versehen mit der Rentennummer, an eine der folgenden Adressen:

**In Rüsselsheim:**  
Adam Opel AG, Zentrales Sozialwesen (39-10), 65423 Rüsselsheim

**In Bochum:**  
Adam Opel AG, Sozialabteilung/Altersversorgung, 44718 Bochum

**In Kaiserslautern:**  
Adam Opel AG, Sozialdienste (01-33), Postfach 1380, 67653 Kaiserslautern



Der zweite Schritt: Fließt die Rente, muß man sein Leben nur noch genießen



Der erste Schritt: Die Unterlagen müssen vollständig sein

den kann. Zu diesen Pflichten gehört die jährliche Vorlage der Lohnsteuerkarte oder die jährliche Vorlage einer Lebensbescheinigung (für Ruheständler, die im Ausland leben). Diese muß jedes Jahr unaufgefordert an die Adam Opel AG, Rentenabrechnung, PKZ 34-05, 65423 Rüsselsheim, geschickt werden. Diese Adresse gilt für alle Rentner aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern.

## Die Gruppenlebensversicherung

Opel bietet allen Mitarbeitern die Möglichkeit, durch die Teilnahme an einer Gruppenlebensversicherung eine Hinterbliebenenversorgung zu

günstigen Bedingungen aufzubauen und damit gleichzeitig eine Kapitalbildung zur eigenen Vorsorge zu verbinden.

Die Gruppenlebensversicherung setzt sich zusammen aus einer reinen Todesfallrisikoversicherung (Grundversicherung) und einer zusätzlichen Versicherung auf den Todes- und Erlebensfall (gemischte Versicherung). Diese Verbindung gewährleistet sofort nach Versicherungsbeginn einen hohen Todesfallzuschutz zu günstigen Beiträgen und bietet gleichzeitig einen sicheren Anspruch auf Leistungen im Erlebensfall. Die Mitgliedschaft kann allerdings nur bis zur Vollendung des 53. Lebensjahres beantragt werden.

# Kompetente Ansprechpartner

Wer unsicher ist und noch offene Fragen hat, der kann sich an folgende Adressen wenden

**Rüsselsheim (jh).** Habe ich alle Unterlagen beisammen? Wo bekomme ich die noch fehlenden Dokumente? Wie hoch wird meine Betriebsrente ausfallen? Wer nennt mir die Beiträge für die Gruppenlebensversicherung? Die Fragen und Probleme, die sich aus der Antragstellung von Opel-Sozialleistungen ergeben können, sind vielfältig. Hier die wichtigsten Adressen, die weiterhelfen.

## Gesetzliche Rente

**Rüsselsheim:**  
Gebäude D 10,  
1. Stock, Zimmer 184,  
Telefon (06142) 66-35 91

**Bochum:**  
Gebäude D 8,  
Erdgeschoß, Zimmer 119,  
Telefon (0234) 989-31 87

**Kaiserslautern:**  
Gebäude K 2, 1. Stock,  
Telefon (0631) 355-22 43

## Betriebsrente

**Rüsselsheim:**  
Adam Opel AG  
Zentrales Sozialwesen (39-10)  
Rentenrechnungsgruppe  
65423 Rüsselsheim  
Telefon (06142) 66-29 46

**Bochum:**  
Adam Opel AG  
Sozialabteilung/Altersversorgung  
44718 Bochum  
Telefon (0234) 989-33 43

**Kaiserslautern:**  
Adam Opel AG  
Sozialdienste (01-33)  
Postfach 1380  
67653 Kaiserslautern  
Telefon (0631) 355-22 43

## Gruppenlebensversicherung

**Rüsselsheim:**  
Gebäude D 10,  
Erdgeschoß, Zimmer 13,  
Telefon (06142) 66-26 36

**Bochum:**  
Gebäude D 8,  
Erdgeschoß, Zimmer 106,  
Telefon (0234) 989-31 33

**Kaiserslautern:**  
Gebäude K 2,  
1. Stock,  
Telefon (0631) 355 22 43

# Der „Alte“ ist beeindruckt

Wir begleiten Adam Opel bei einem fiktiven Rundgang durch das Rüsselsheimer Werk – hier seine Eindrücke:

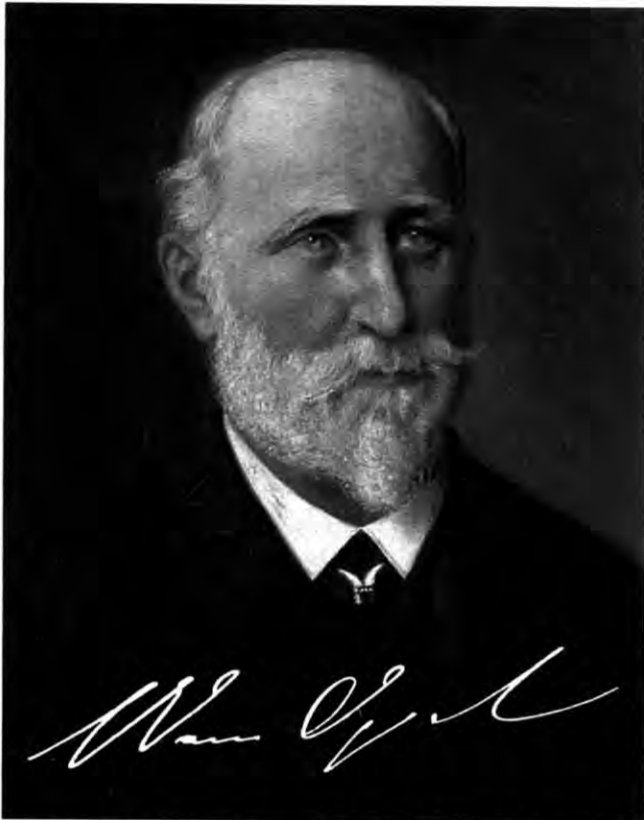
**Wie ich höre, sind in unserem schönen Hessen die Socialisten an der Regierung. „Parbleu!“, wie meine gute Sophie sagen würde. Doch sollen sie, so erklärte man mir, durch freien Volkentscheid an die Macht gekommen sein. Nun gut, es sind 100 Jahre vergangen, da kann schon einiges passieren.**

Was mich als alten Fabrikanten natürlich stark bewegt, ist die Frage, wie sich die Arbeitswelt in Rüsselsheim ganz allgemein präsentiert: Kann darin das Unternehmertum frei operieren, Güter produzieren und Werte erwirtschaften, die dem Wohle aller dienen? Aber auch umgekehrt: Wo steht der einzelne Fabrikarbeiter, auf welchem Platze in dieser großen Familie sieht er sich?

Zunächst, und dies als Ausdruck meiner allerhöchsten Verwunderung, scheint es sich bei meinem Unternehmen mittlerweile um eine Gesellschaft zu handeln, die ausschließlich lenkbare, vierrädrige Kraftmaschinen fabriziert! Jeder in Rüsselsheim, darunter auch etliche Frauenspersonen, scheint im Besitz einer dieser metallischen Karossen zu sein. Was ist aus unseren Fahrrädern geworden?

Ich weiß noch, wie meine fünf Söhne, ungestüm aber auch weitsichtig, und unterstützt durch meine gute Sophie, mich dazu brachten, unsere Nähmaschinen-Produktion um neu in Mode gekommene Fahrräder zu erweitern. Das Volk zu mobilisieren, es auf solide, preiswerte Art in die Lage zu versetzen, auch größere Distanzen zu überbrücken und Lasten zu transportieren, dies war unser Ziel und auch unser Erfolg.

Zwischen 250 und 375 Mark kosteten anno 1887 unsere „Rhenania“- , „Merkur“- und „Victoria“-Räder. Recht wohlfeil, wie ich meine, denn der Lohn eines Arbeiters betrug immerhin 15 bis 20 Mark pro Woche. Somit entsprach der Kaufpreis eines Rades lediglich dem Arbeitslohn eines halben Jahres. Auch hier und heute, in dieser mir so fernen Gegenwart des Jahres 1995, ist der Arbeiter in der Lage, bereits für den Gegenwert eines halben Jahreslohns eine jener Kraftmaschinen zu erwerben,



Erstaunt: Der Nähmaschinen- und Fahrrad-Fabrikant Adam Opel

die ihn überall hinzubringen in der Lage zu sein scheinen.

Doch was mich dabei erstaunt, ist dies: Neben Darmstadt oder Berlin als Fahrtziele rücken mehr und mehr selbst abgelegene europäische Regionen näher. Und in welchem Tempo! Ich selbst war ja in Paris, auch auf unserer Hochzeitsreise 1868, aber nie, niemals hätte ich mir träumen lassen, daß die Distanz innerhalb nur eines halben Tages zu bewältigen ist.

Welch wundersame Entwicklung! Wahre Ströme blitzender Karossen, sämtlichen Bevölkerungsschichten zugänglich, ungeachtet Stand und Herkunft, durchziehen, so habe ich mir berichten lassen, den Kontinent. Gut, selbst wenn diese Erregenschaften mit Unterstützung der Socialisten zustande kam, so sei es. Es kann an der freien Wahl des Zieles für jedermann nichts zu finden sein. Deshalb große Anerkennung an dieser Stelle meinen Nachfolgern in Familie und Amt für die wahrhaft demokratische Leistung.

Doch eines betrübt mich

doch ein wenig: War es wirklich notwendig, unser Unternehmen 1929 mehrheitlich an die Amerikaner zu verkaufen? Ich gebe zu, schon ihre Singer-Nähmaschinen waren derzeit



... und wurde dafür mit viel Erfolg belohnt

den unseren ebenbürtig. Die amerikanischen Stähle und Produktionsverfahren sowie die fundierten Kenntnisse in Aufbau und Aufrechterhaltung von Vertriebswegen waren und sind in ihrer Qualität nicht von der Hand zu weisen.

Indes: Ich weiß selbst noch recht gut, wie die eine oder andere unternehmerische Entscheidung meinerseits ursprünglich angezweifelt wurde, sich später dann aber als richtig erwiesen hatte. So möchte ich, angesichts der Opel-Produktionszahlen, das Engagement amerikanischen Unternehmerteumes nicht weiter anzweifeln. Immerhin, so habe ich mir sagen lassen, hat die unvorstellbare Summe von 30 Millionen Fahrzeugen bisher unsere Werke verlassen.

Welche Magie strahlt doch von dieser Zahl aus. Deshalb kann ich auch verkraften, ob schon es mich schmerzt, daß

1937 unsere prosperierende Fahrradproduktion zugunsten der Kraftfahrt aufgegeben wurde. Im Moment des großen Erfolges auf eine wichtige Grundlage des Geschäfts zu verzichten – wer hätte früher je daran gedacht, bei der Überquerung des Mains mitten in der Furt die Pferde zu wechseln? Nun, der Mut wurde reichlich belohnt, wie ich sehe. Dies ist durchaus in meinem Sinne: daß das Risiko des Fabrikherrn sich auszahle; seine Familie, und dazu zähle ich sämtliche Opelaner, nähre, und ihr zu Wohlergehen ver helfe.

Wie steht es also um den einfachen Mann? Sieht er sich als Mitglied der Familie oder scheinen ihm die Belange des Unternehmens gleichgültig? Hierzu meine Beobachtungen, die recht zwiespältiger Natur sind: Was ist davon zu halten, wenn ein junger Bursche des Morgens auf seinem Rad pfeilschnell des Wegs kommt, andere Arbeiter erschreckend, sie keines Blickes würdigt, stattdessen eine Art Reif um den Kopf trägt, aus dessen verdick-

ten Enden eigentümliche Musik dringt?

Ich hatte die Lehrbuben anfangs selbst ausgebildet, meine gute Sophie immergrößten Wert auf Anstand und Sauberkeit des Fabrik-Nachwuchses gelegt. Und jetzt: die Buben tragen bisweilen Ohrhinge und Zopf. Sie lassen auch eine gewisse Untertänigkeit vermissen gegenüber den mit ihrer Ausbildung befaßten Respektpersonen.

Welch Niedergang der Sitten! Doch andererseits, auch dies konnte ich hören, hat die Ausbildung bei Opel stets ihren guten Ruf bewahrt. So sollen sich

Jahr für Jahr weit mehr Buben bewerben, selbst junge Frauenspersonen, als aufgenommen werden können. Demnach kann das Unternehmen auf die fähigsten von ihnen zurückgreifen und diese sorgsam weiter ausbilden.

In der Arbeit sprechen die jungen Leute allesamt bestens Hessisch. Doch zuhause bei ihren Eltern verwenden sie bisweilen Sprachen, die mir größtenteils nicht geläufig sind. Wie man mir berichtet, finden sich unter den Opelanern Angehörige etlicher Nationalitäten, italienisch und spanisch sprechende, griechische, auch sehr viele aus den fernen Regionen der Turkvölker. Welch immenses Kapital an Ideen und Kulturen.

Ich spreche aus Erfahrung: Was wäre Opel ohne meine Jahre in Paris? Nichts! Lebte nicht ein Unternehmen und letztlich jede menschliche Gemeinschaft vom Austausch an

Wissen und Erfahrung? Ein wahrhaft großer Schatz, den es zu hüten gilt.

Sie leben nicht schlecht, die Opelaner, besser gar als ich selbst und meine Familie zu unserer aktiven Zeit. Wie ich beobachten konnte, beträgt die durchschnittliche Arbeitszeit nur mehr 35 Stunden in der Woche. 35 Stunden! Früher hätten wir dies in drei Tagen bewältigt. An Freizeit fehlt es wirklich nicht, selbst am Samstag wird nicht gearbeitet. Und im Sommer macht das gesamte Unternehmen gemeinsam Ferien.

Ein Umstand beeindruckt mich in diesem Zusammenhang in der Tat: Die Arbeiter bekommen erstens Geld für Zeit, in der sie nicht arbeiten.

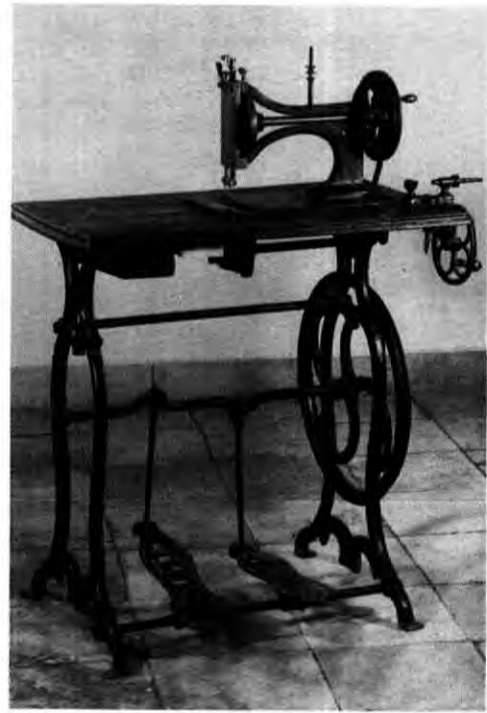
Doch ich muß gerechterweise nach dem Effekt fragen: Obwohl manche Opelaner, soweit mein erster Eindruck, ihre arbeitsfreien Lebensabschnitte mit fragwürdigen Beschäftigungen verbringen, wie dem Betrachten bewegter Bilder auf den Vorderseiten schwarzer Kästen, so nutzen doch die allermeisten ihre Zeiten mit durchaus sinnvollen, der Regeneration der Arbeitskraft und des Arbeitswillens förderlichen Tätigkeiten, wie dem Besuch ferner Länder, dem Bau eigener fester Behausungen oder der Pflege eines Gartens. Viele, dies konnte ich zu meiner großen Freude sehen, fahren Rad. Die körperliche Ertüchtigung ist eben die Grundlage jeder, auch der

geistigen Leistung. Insofern ist die Entlohnung, gemessen am erzielten Effekt für das Unternehmen, übers Jahr gesehen durchaus gerecht.

Eines jedoch möchte ich zum Schluß noch wissen: Es gibt ein Wort, welches ich, so kurze Zeit ich hier auch erst weile, schon des öfteren gehört habe: Marketing. Was ist das? Hat dies vielleicht etwas mit Marketendrin zu tun? Wie ich gerade höre, bedeutet dies die Plazierung eines Produktes in Wort und Bild zum Zwecke der Bekanntmachung in weiten Bevölkerungskreisen. Aber wir haben ja auch schon vor 100 Jahren in der „Main-Spitze“ inseriert. Also, deebß is a nix bes-

sonners, um es in meiner Muttersprache auszudrücken. Oder?

So blicke ich denn mit Wohlgefallen auf die Früchte meines Wirkens. 1995 – was für eine Welt! Aber, weiß Gott und Hessen, keine schlechte. „Parbleu!“, würde meine gute Sophie sagen.



Pioniergeist: Opel war für alles Neue offen ...

An die sechs Wochen, so mußte ich erfahren, beträgt der Anspruch. Zusätzlich erhalten sie für denselben Zeitraum auch noch einen Zuschlag, genannt „Urlaubsgeld“. Das heißt, sie verdienen beim Nichtstun mehr, als beim Arbeiten! Wem haben wir das zu verdanken? Den Socialisten?

sonners, um es in meiner Muttersprache auszudrücken. Oder?



Fotografie: Opel

„Parbleu!“ Sophie war mehr als nur der gute Geist der Familie

107. **Groß-Gerauer** 1895.

**Preis-Blatt**

Anzeigenblatt Groß-Gerauer Kreisamtes Groß-Gerauer und der Groß-Amtsgerichte Groß-Gerauer, Gernsheim und Langen.

46. Jahrgang. Dienstag, 10. September.

Die Beerdigung findet statt Dienstag Nachmittag 1/4 Uhr von Trauerhalle Koppenheim.

**Todesanzeige.**

Adam Opel

Rüsselsheim \*Jhr. 5. September 1895.

Frühes Ende: Ab 1895 führten Adams Söhne sein Werk fort

# Sekt oder Selters

Vor 95 Jahren begann Opel mit dem Weinbau – Ganz neu: der Vectra-Sekt

**Ingelheim (jh).** „Ist der Wein im Manne, ist sein Verstand in der Kanne.“ Mit Sprichworten ist es so eine Sache. Meist haben sie ja einen wahren Kern. Aber als Heinrich von Opel, der dritte Sohn Adams, sich im Jahre 1900 für den Kauf von Schloß Westerhaus entschied, da war der 27jährige bei bestem Verstand. Die Folge: ein – bis auf den heutigen Tag – edler Tropfen.

Opel und der Wein – ein Kapitel, das kaum bekannt und dabei schon fast 100 Jahre alt ist. In fünf Jahren feiert der Zufall Jubiläum. Denn als besagter Heinrich auf der Suche nach einem Wochenenddomizil in Ingelheim fündig wurde, stellte sich heraus, daß das Westerhäuser Schloßchen inmitten eines der bedeutendsten Weinanbaugelände Deutschlands liegt und Reben sozusagen seit 2000 Jahren zum festen Inventar zählen.

Im Gegensatz zum großen Römer kam, sah und ackerte Heinrich von Opel. Er entschloß sich, die Trauben in die Flasche zu bringen.

95 Jahre später steht Schloß Westerhaus unter der Obhut seines Ur-Enkels, Dr. Heinz von Opel. 95 Jahre, in denen so unglaublich viel geschah: Aus Nähmaschinen und Fahrrädern wurden technisch ausgereifte Automobile. Die Reise- und Erkundungslust der Menschen hat Ausmaße angenommen, die früher unvorstellbar schienen – bis hin zum Flug auf den Mond. Und auch im Weinbau ist die Zeit nicht stehen geblieben.

Doch trotz allen technischen Fortschritts benötigen Spitzenweine immer noch viel Handarbeit. Und um Spitzenweine handelt es sich bei je-

nen, die das Opel-Weingut im Sortiment hat. Seit 1983 ist Schloß Westerhaus im erlesenen Verband Deutscher Prädikats- und Qualitätsweingüter (VdP), 1987 taucht das Weingut erstmals auf der Liste der 100 besten Weingüter Deutschlands auf und 1990 zählt Westerhaus zu den 1000 Besten der Welt.

Diese Spitzenposition soll auch künftig verteidigt werden. Dafür zeichnen seit kurzem Anna-Barbara und Bruce Helliwell verantwortlich, die jetzt die (Wein-)Regie auf Schloß Westerhaus führen. Nach vielen lehrreichen Jahren im Ausland, sorgen sich die beiden Weinexperten jetzt um Topqualität von Riesling und Burgunder im Rheinhessischen.

Aber was nutzen die besten Weine, so sie kaum einer kennt? Die Helliwells erinnern sich an die alte Weisheit „Tue Gutes und rede darüber“. Was lag da näher, als die alten Verbindungen zum Hause Opel aufzufrischen? Also sprach die engagierte Betriebsleiterin die Opel-Händler an.

„Die meisten Händler waren arg erstaunt, als sie erfuhren, daß es ein traditionsreiches Opel-Weingut gibt“, erinnert sie sich an ihre ersten Gespräche. „Über unsere Idee, ihren Kunden statt Blu-



**Cheerio, Miß Helliwell:** Die neue Betriebsleiterin auf Schloß Westerhaus steht ganz in der Tradition der Familie Opel – sie sprüht nur so vor Ideen



Foto: (R) Gahmann

men eine Flasche Opel-Sekt als Präsent zu überreichen, waren sie jedoch allesamt erfreut.“ Auf diese Weise erblickte – neben dem normalen Sortiment – ein Vectra-Sekt das Licht der Welt, rechtzeitig zur Markteinführung des neuen Mittelklasse-Modells.

Aber auch die anderen Westerhaus-Tropfen stellen eine interessante Alternative zu herkömmlichen Präsenten

dar: „Wir können den Händlern bei der Abnahme von 200 Flaschen sogar den Aufdruck ihres Firmennamens anbieten“, erläutert die geschäftstüchtige Winzerin.

Eines ist sicher: Sollte ihr Angebot bei den Händlern so gut ankommen, wie der Vectra allen Prognosen zufolge beim Autofahrer, dann kann sich Anna-Barbara Helliwell auf so richtig viel Arbeit freuen. ■



**Trau(ben)m-Schloß:** In Ingelheim baut Familie Opel Wein an

## Multimediale Ostereier

Neue Vertriebschancen via CD-ROM

**Rüsselsheim (pui).** Opel beschreitet neue Kommunikationswege im Vertrieb und nutzt dabei modernste Methoden der digitalen Informationsübertragung. Mit Hilfe einer CD-ROM versorgt Opel Tigra-Interessenten mit einer umfassenden Übersicht über die Fahrzeugdaten, die so auch zu Hause am privaten PC zur Verfügung steht.

Mit einer Auflage von 850 000 Exemplaren ist die Tigra-CD-ROM das bislang größte Business-Projekt in Europa.

Die Vorstellung des Sport-Coupés am Computer-Bildschirm erfolgt multimedial: Opel präsentiert den Tigra nicht nur in Textform, sondern bietet ein abwechslungsreiches Infotainment in Form von Musikeinspielungen, Videosequenzen und Sprachansagen. Der Anwender kann im kommunikativen Wechselspiel mit dem Programm den Tigra „erfahren“ und erleben.

Dabei setzt die multimediale Infoshow nicht nur mengenmäßig, sondern auch in punkto Qualität völlig neue Akzente. So ist die Tigra-CD die erste Industrie-Präsentation dieser Größenordnung im dreifach nutzbaren „Hybrid Mixed Mode“ (Mac, PC und Audio-player). Ein eigens entwickeltes Farb-Rendering-Verfahren verbessert die Bildqualität erheblich.

Viele Spiel-Sequenzen, Video-Einblendungen, Sound-Animationen und pfiffige „Easter Eggs“ – verborgene Gags, die der Benutzer aufspüren muß – steigern die interaktiven Möglichkeiten noch einmal erheblich.

Neben den Standardinformationen, etwa über technische Daten oder Ausstattungsmerkmale, erlaubt das Programm auch Ausflüge in emotionale Erlebniswelten

rund um den Tigra. Dazu gehören zum Beispiel Beiträge über die Entstehungsgeschichte des 2+2-Sitzers oder die langjährige Coupé-Tradition bei Opel.

Unter der Funktion „Design“ kann der interessierte Anwender nicht nur sämtliche Knöpfe des Armaturenbretts bedienen, sondern auch via Bildschirm und Maustaste mit virtuellem Gepäck das Fassungsvermögen des 425 Liter großen Kofferraums testen.

Auch über die Funktionsweise der passiven Sicherheitssysteme kann sich der Kunde informieren, beispielsweise durch das simulierte Auslösen der serienmäßigen Airbags. Und für eine virtuelle Reise von München nach Mailand ermittelt das Programm den Durchschnittsverbrauch unter Berücksichtigung der angestrebten Reisegeschwindigkeit. Der Anwender ist dank eingeblen-deter Tachonadel und unterlegter Europakarte „live“ dabei.

Mit diesem besonders komfortablen Angebot erweitert Opel seinen Kunden-Informationsservice erneut. Marketingdirektor Klaus Leydecker: „Mit diesem Medium beschreiben wir völlig neue Kommunikationswege. Sehr wichtig ist dabei die interaktive und unterhaltende Komponente. Denn so können wir noch besser als bisher Sympathie und Emotion vermitteln, gerade beim Tigra spielen diese Punkte eine kaufentscheidende Rolle.“

Die Wirkung von herkömmlichen Prospekten werde deutlich übertroffen, die Eindrücke einer realen Testfahrt verstärkt. Daher denke Opel darüber nach, das verkaufsfördernde Medium CD-ROM auch auf andere Modellreihen auszuweiten, kündigt Leydecker an. ■

## Ein Champion wird gefeiert

Das Spiel Bayern gegen Mailand: 1:0 für das Astra-Sondermodell

**Berlin (jh).** „Danke, Bayern! Das war toll“, titelte die BZ am Tag danach und die Bild-Zeitung begeisterte sich über ein „Fußball-Feuerwerk“. Aber das Freundschaftsspiel des Jahres am 7. August in Berlin zwischen Bayern München und dem AC Mailand hatte noch einen weiteren Champion aufzubieten: den Astra Champion.

Im und um das Olympiastadion herum stand das sportliche Sondermodell im Rampenlicht. 68 000 Zuschauer im Stadion und Millionen während der ARD-Liveübertragung wurden Zeugen einer begeisternden Fahrzeugpremiere.

Ein ungewöhnlicher Rahmen erfordert ein ungewöhnliches Programm: Schon im Vorfeld waren die Zuschauer durch Funkspots und Plakate auf die Premiere des Sondermodells aufmerksam gemacht worden.

Die Präsentation im Stadion, eine Fahrzeugausstellung der Berliner Opel-Händler, Stadionansagen, Cheerleaders, großzügige Banderwerbung, Dekorationssele-



**Vorfahrt:** Die Spieler wurden bis an ihren Arbeitsplatz gebracht



**Geflutet:** 68 000 Zuschauer fanden den Weg ins Olympiastadion

mente und Spannbänder bis hin zu Fähnchen und Sitzkissen im „Champion-Look“ sorgten für eine perfekte Stimmung. Ein besonderes Schmankerl: Die Spieler wurden paarweise zur Mittellinie kutschiert.

„Diese Begeisterung haben wir auswärts noch nie erlebt“, staunte sogar Franz Beckenbauer. Das Fußballspiel endete zwar 0:0, aber der Abend in Berlin ging mit einem 1:0 ganz klar an den Astra Champion. ■



**Sitz:** Opel-Warmhaltemöbel



# Rollendes Museum

Oldtimer-Zuverlässigkeitsfahrt zu Gast in Rüsselsheim

**Rüsselsheim (jh).** Oldtimer strahlen nicht nur auf Autoliebhaber eine besondere Faszination aus. Wenn dann gleich ein rollendes Museum unterwegs ist, dann wächst die Schar der Schaulustigen ins Unermeßliche. So auch jetzt, als über 150 Schnauferl sich im Adamshof tummelten.

„2000 Kilometer durch Deutschland“ heißt die traditionsreiche Oldtimer-Zuverlässigkeitsfahrt, deren eine Station auch in diesem Jahr Opel Rüsselsheim war. Dabei ist der Name eine gelinde Untertreibung. Denn die Strecke von Mönchengladbach über Rüsselsheim, Baden-Baden, Stuttgart, Leipzig und Berlin führt über rund 2500 Kilometer bis nach Hannover.

Als Rahmenprogramm für die automobilen Gäste und die

zahlreichen neugierigen Sehleute steuerte Opel eine Oldtimer-Ausstellung mit rund 40 Fahrzeugen bei. Doch vier Oldies mußten selbst ran: Ein Kapitän '53, eine Olympia Ca-

briolet Limousine (1937), ein Moonlight Roadster (Opel 1.8 von 1932) sowie ein Sportzweisitzer von 1933 nahmen an der Tour durch Deutschland teil.



Bühnenreif: Rüsselsheim war auch in diesem Jahr Etappenziel



Da schau her: Zahlreiche Schaulustige fanden den Weg ins Werk Rüsselsheim



**Gold bei der WM '91, bei Olympia '92 und gleich zweimal Gold bei der EM '93: Das sind nur einige Erfolge der Rekordschwimmerin Dagmar Hase. Daß die 25jährige Magdeburgerin auch privat ein goldenes Händchen hat, bewies sie mit ihrer neuesten Errungenschaft – einem MV6 Caravan, den sie sich jetzt im Adamshof abholte. Der neue Rüsselsheimer ist bereits Hases dritter Opel. Ihr erstes Auto überhaupt war ein E-Kadett, anschließend hieß ihr zuverlässiger automobiler Begleiter Vectra.**

# Noch lange keine alten Eisen

Fans von Rekord C und Commodore trafen sich zum Erfahrungsaustausch

**Rüsselsheim (es).** Wenn sich Freunde des „Rekord C“ und des „Commodore“ treffen, um Pokale, Histörchen und Ersatzteile auszutauschen, schlägt das Herz jedes Nostalgikers höher. Diesmal waren in der Nähe von Hannover insgesamt 135 Opel-Oldies zu bestaunen.

Darunter einige echte Klassiker, wie ein Commodore, der mit 28 Jahren älter war als viele Besucher des Klassen-Treffens. Der weitgereiste Commodore kam aus Luzern, und für den Besitzer eines zu spät eintreffenden Commodore aus den Niederlanden hatten die



Oben ohne: Auch in fortgeschrittenem Alter durchaus noch attraktiv

Opel-Freunde ein besonderes Trostpflaster parat: eine Autodiebstahl-Scheibencodierung.

Zum „Gesamtsieger“ der Parade wählte die Jury jedoch einen 25jährigen gelben Rekord 1.7. Dessen Besitzer hatte seinem Liebling ein wahres Gala-Outfit maßgeschneidert: Sportsitze, Steinmetz-Lenk-

rad, H 4-Scheinwerfer, Breitreifen mit verchromten Felgen.

Und die inneren Werte? Sechs Zylinder, drei Solex-Doppelvergaser – und 180 PS. Von wegen „altes Eisen“!



**So weit die Füße tragen, könnte das Motto von Vaclav Gansl heißen. Der 60jährige Weltenbummler schaute kürzlich in Rüsselsheim vorbei und ließ sich seine Visite mit einem Stempel quittieren. Rund 200 000 Kilometer hat Gansl auf diese Weise in den vergangenen 20 Jahren zurückgelegt – per pedes. Das brachte ihm, neben 4224 Reisebüchern mit Visitenkarten und anderen Dokumenten, einen Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde. Sein nächstes Ziel: Australien.**



**Bereits als kleiner Junge bestand Michael Ande in der Verfilmung der „Schatzinsel“ so manches Abenteuer. „Der Alte“ weiß ihn auch im reiferen Mannesalter an seiner Seite zu schätzen, wo es doch so manch kniffligen Fall zu knacken gilt. Um dem Abenteuer auch privat keine Grenzen zu setzen, holte sich der beliebte Schauspieler jetzt einen rauchgrauen Frontera 2.8 TD im Rüsselsheimer Werk ab.**

# Blitzlicht

Ingrid Schmidt

**Rüsselsheim (il).** Wer in naher oder auch ferner Zukunft als Rentner die Lohnsteuerkarte erhält und die Rente überwiesen bekommt, hat mit ihr zu tun. Wer Bescheinigungen für die Altersversorgung benötigt, hat mit ihr zu tun. Wer Anträge fürs Sozialamt ausfüllen muß, hat mit ihr zu tun. Die Rede ist von Ingrid Schmidt.

fernt ist, so erfüllt sie sich schon jetzt manchen Traum: Länder wie die USA, Kanada, Domenikanische Republik und Griechenland hat sie mit ihrem Lebensgefährten schon bereist. Da ist natürlich Reiselektüre gefragt. Und auch sonst zählt sie Lesen, Tiere und Musik zu ihrem Privatvergnügen.

Und sollte sie mal nicht unterwegs sein, sondern zu Hause in Geinsheim, so warten alle Verwandten und Bekannten mit Freuden auf den Samstag. Denn da gibt es ihre berühmten selbstgebackenen Kuchen.

Sie arbeitet seit 22 Jahren in der Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Und jeder Rentner hat gerne mit der großen Blonden zu tun. Ihre freundliche und hilfsbereite Art läßt keinen ihrer vielen Kunden ungeduldig werden. Denn die gewünschte Hilfe wird prompt geleistet. Zusammen mit ihren beiden Kollegen betreut sie ca. 21 000 Rentner und 8 000 Hinterbliebene.

Wenn sie auch selbst noch weit von der Rente ent-



Ingrid Schmidt