

Opel Post



Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Geht nicht, gibt's nicht

TEZ startet Qualitätsoffensive

Rüsselsheim (jh). Mögen Sie verbrannte Steaks? Genießen Sie ein Fußballspiel ohne Torraumszenen? Entspannen Sie in der kalten Sauna? Nein? Dann sind Sie qualitätsbewußt. Auch am eigenen Arbeitsplatz? In ausreichendem Maße? Eben diese Fragen diskutierten die Führungskräfte des TEZ kürzlich im Rüsselsheimer Stadttheater.

Wer auch künftig erfolgreich auf dem Weltmarkt mitmischen will, der muß dem Thema Qualität künftig noch mehr Aufmerksamkeit widmen. Qualität von Anfang an – oder, anders ausgedrückt, Unternehmens-Qualität. Der Nachweis von Unternehmens-Qualität ist heute durch Leitfäden geregelt, die weltweit gültig sind – die ISO-Normen der 9000er Reihe. „Die ISO-Normen selbst schaffen keine Qualität“, so Technik-Vorstand Jürgen Stockmar. Aber: „Sie setzen Normen und schaf-

fen die Voraussetzungen für Qualitätsarbeit.“

Aus diesem Grund strebt das TEZ die Zertifizierung noch für dieses Jahr an. Das setzt allerdings voraus, daß die Arbeitsabläufe und Verfahren festgelegt und dokumentiert sind. Dazu Georg Schaffner, TEZ-Qualitätsbeauftragter: „Was wir nicht planen, können wir nicht lenken, was wir nicht lenken, können wir nicht beeinflussen.“

Jedes noch so gute Qualitätsmanagementsystem ist nur so gut wie die Mitarbeiter, die es mit Leben füllen. In diesem Zusammenhang räumte Manfred L. Wolf, Chef der internationalen Plattform-Entwicklung, gründlich mit einem Vorurteil auf: „Der Anteil der Sachprobleme bei der Produktentwicklung ist kleiner als 50 Prozent. Der große Rest sind Verhaltensprobleme.“

Und die sind es, die die TEZ-Verantwortlichen ins Visier nehmen wollen. Jürgen Stockmar: „Für die Zukunft soll gelten: Geht nicht, gibt's nicht.“

Mit Blech zu mehr Knete

Kaiserslauterer Mitarbeiter erhielt VV-Höchstprämie

Kaiserslautern (dz). Was lange währt, wird endlich gut. Das muß sich auch Martin Dirschnabel, Mitarbeiter des Kaiserslauterer Preßwerkes, gedacht haben. Nach gründlicher Prüfung seines Verbesserungsvorschlags erhielt er jetzt die Höchstprämie von 100 000 Mark.

Dirschnabels zündende Idee war es, den ursprünglich aus Stahlblech der Qualität ST 1303 hergestellten Brückenquerträger Unterbau Bodengruppe nunmehr aus Material der Qualität STW 24 zu fertigen. Denn diese Stahlqualität langt für das Bauteil völlig aus, ist



Teures Papier: Werksdirektor Jochen Ohse überreicht den Scheck

aber wesentlich günstiger zu haben.

Werksdirektor Jochen Ohse übergab dem findigen Mitarbeiter jetzt den verdien-

Seite 3
Echt Orbit:
Crashtests mit Technik aus dem All

Seite 7
Echt Öko:
Bochum ist Vorreiter beim Umweltschutz

Seite 12
Echt Oper:
Ingenieur steht als Tenor auf der Bühne

Seite 13
Echt Eco:
TEZ-Quintett entwickelt Drei-Liter-Auto

Seite 15
Echt Opel:
Auf dem IAA-Messestand war die Hölle los

Treffer, versenkt

Wetten, daß... auch ein Elektro-Astra Pool-Billard-tauglich ist



Rein oder nicht rein, das ist hier die Frage: Thomas Gottschalk stellt Rainer Bühler und Manfred Moossen (v. l.) dem Publikum vor

Rüsselsheim (jan). Leise quietschen die Reifen auf dem glatten Boden, noch ein kleiner Schwenk nach rechts, ein kurzes Innehalten und ein Stoß, dumpf fällt die Sieben in die Ecktasche. Nach und nach leert sich der grüne Filz. Was Puristen die Haare zu Berge stehen läßt, begeisterte am Samstag die Zuschauer bei „Wetten, daß...“ in der Emdener Nordseehalle. Pool-Billard mit dem Auto – es gibt Sachen, die gibt's gar nicht.

Wo normalerweise dezent gekleidete Herren mit gespannter Miene um den Tisch gehen, zirkelte am Wochenende bei Thomas Gottschalk ein dunkelblauer Elektro-Astra um die Banden, am Steuer Rainer Bühler aus Wuppertal. „Ich dachte mir, daß kann man doch auch mit dem Auto spielen“, so der 53jährige Chemielaborant vor laufender Kamera über seine Wettidee.

Und wie man das mit dem Auto spielen kann! An Spannung und Dramatik war die Vorführung kaum zu übertreffen. Sieben Kugeln in fünf Minuten versenken, lautete die Aufgabe. Als Bühler nach einem Fehlversuch die Zeit knapp wurde, sah das Publikum Wettpatin Margarete Schreinemakers schon ihr Liedchen schmettern.

Doch nach furioser Aufholjagd verließ die letzte Kugel nach 4:59 Minuten den grünen Filz in

Richtung Ecktasche. Was das Millionenpublikum am Bildschirm nicht sah: Hinter den Kulissen wirkten TEZ-Entwickler entscheidend an der Verwirklichung dieser Idee mit.

Aber immer schön der Reihe nach: Auf die Idee kam Bühler, als er vor längerer Zeit vor dem Fenster eines Billardsalons stand und interessiert die Filigrantekniker im Inneren betrachtete. Daß so etwas akribischer Planung und intensiven Trainings bedarf, versteht sich

von selbst. Zwei Jahre gingen ins Land, bis die selbstkonstruierte Mechanik endlich in Betrieb gehen konnte und ein passendes Auto gefunden war.

Da Bühler und sein billardspielender Freund Manfred Moossen die Wette in der Halle präsentieren wollten, mußte ein ausgereiftes Elektro-Auto her. Da war man bei Opel an der richtigen Adresse.

Nach intensiver Vorbereitung war dann am Wochenende vor dem großen Auftritt die Generalprobe in Rüsselsheim angesetzt – in einer leergeräumten Halle, im M 101, wurde fleißig an der Stoßtechnik gefeilt und die Mechanik getestet.

Immer im Hintergrund mit von der Partie: Thomas Vogel, Projektbetreuer des Astra-Impuls. „Mit dem Auto kann man

'ne ganze Woche Billard spielen, das machen die Batterien problemlos mit“, verweist Vogel stolz auf „seinen“ Astra. Die 120 Kilometer Spitze wurden, dieses Mal zumindest, nicht gefordert, ganz wie im richtigen Leben ist hier ruhige Maßarbeit erforderlich.

Ganz ohne Handarbeit geht es denn aber doch nicht. Nach jedem Stoß muß Moossen den Queue wieder in die Vorrichtung einhängen. Begeisterung für Autos ist sowieso vorhanden: „Wir haben auch in Privatregie Shows aufgezogen, wo wir mit Autos Kunststücke vorgeführt haben“, sagt Bühler, der sogar schon im holländischen Fernsehen per Auto Bierflaschen öffnete.

Eine weitere Wette wird es aber wohl nicht geben: „Meine Frau hat mir die Rote Karte gezeigt“, lacht Bühler. Am grünen Tisch gab es dieses Mal jedoch keinen Platzverweis, da wurden die Aktionen mit tosendem Applaus bedacht, die Wette gar zur besten des Abends gewählt. Von wegen das gibt's nicht.

Tendenz freundlich

Zulassungen deutlich besser als '94

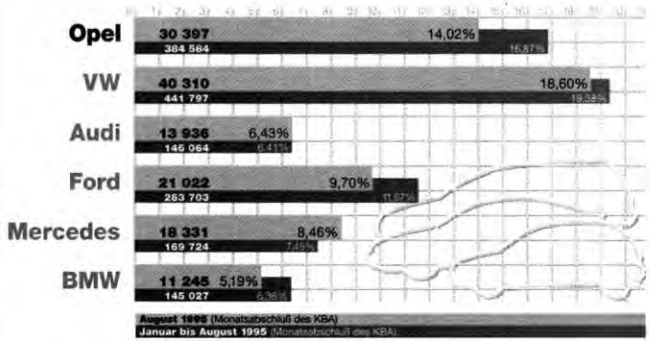
Rüsselsheim (jh). Obwohl die Zulassungszahlen und damit der Marktanteil im August – bedingt durch die Werksferien – sanken, liegen die Ergebnisse immer noch deutlich über denen des Vorjahres, und zwar um mehr als acht Prozent.

Während der Branchendurchschnitt bei einem Plus von rund drei Prozent liegt, weist Opel also weiterhin sehr positive Tendenzen auf. Auch wenn der Marktanteil im August aus besagtem Grund nur bei 14 Pro-

zent lag, gibt es Erfolge zu vermelden:

So ist der Corsa nach wie vor Spitzenreiter in seinem Segment. Der Frontera war im August im zweiten Monat Marktführer im Offroad-Segment und hat gute Chancen, diese Position auch im Gesamtjahr zu erreichen. Auch der Verkauf des Vectra lief noch gut.

Erste, vorläufige Zahlen vom September zeigen wieder eine steigende Tendenz der Zulassungszahlen. Und von diesem Monat an wird dann der neue Vectra zu Buche schlagen.



Ganz kurz

Winterkomplettreder können im Rahmen einer Sonderverkaufsaktion über den Zubehörverkauf bestellt werden. Ansprechpartner sind die Beratungsteams in den einzelnen Werken: Rüsselsheim K 65, Bochum Werk 1 Zubehörausgabe Portal 4 und Kaiserslautern K 2.

Temposünder: In Rüsselsheim ist es in der Vergangenheit häufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen auf den Werkstraßen gekommen. Im Namen der Abteilung Werksicherheit sei noch einmal daran erinnert, daß auf dem gesamten Werks Gelände Tempo 40 gilt.

Die nächste Opel Post ist für den 8. November geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 17. Oktober.

Genuß ohne Reue

Seit 50 Jahren Opel-Kunde – Box-Idol Max Schmeling feierte 90. Geburtstag

Rüsselsheim (jan). Seinen Prinzipien ist Max Schmeling immer treu geblieben: Fairneß, Aufrichtigkeit und Bescheidenheit. Aber auch den Fahrzeugen mit dem Blitz hält Schmeling seit Jahrzehnten die Stange. Grund genug, daß Opel dem Jubilar zur 90. Runde ganz besonders herzlich gratuliert.

Für die Wagen aus Rüsselsheim gab's im Hause Schmeling immer ein Comeback, auch wenn kein einziges frühzeitig k.o. ging. Mehr als 40 Opel-Fahrzeuge haben das Box-Idol, der 1928 auf einem Dürkopp mit außenliegender Kulissenschaltung den Führerschein erwarb, und seine Frau Anny Ondra bisher besessen.

Da war unter anderem der P4, mit dem Schmeling nach

dem Krieg in das weitgehend zerstörte Werk rollte und um ein neues Fahrzeug bat. Der wohl bekannteste deutsche Sportler aller Zeiten wurde prompt bedient – acht Tage später stand ein nagelneuer Olympia für 6 000 Reichsmark in Hamburg abholbereit.

Der Service und das Produkt überzeugten Schmeling. Seit dieser Zeit kam das Box-Idol mit den Modellen Rekord, Kapitän, Admiral, Diplomat und Senator gut über die Runden. Nicht zu vergessen

die Mantas und Rekords der Gattin.

Den Gong zur letzten Runde haben die Autos aus Rüsselsheim nie zu hören be-

kommen. Und das soll auch so bleiben. Schließlich hat sich Max Schmeling fest vorgenommen, 100 Jahre alt zu werden.



Ein starkes Gespann: Max Schmeling mit einem seiner Rüsselsheimer Partner



„Da muß ich Ran“, mag sich SAT 1-Sportreporter Jörg Wontorra gedacht haben, als er den Frontera Sport in techviolett erstmals gesehen hat. Jetzt machte er Nägel mit Köpfen und holte sich ein solches Gefährt in Rüsselsheim ab. Mit 2.0i-Motorisierung und 115 PS kann er auch künftig seinem Ruf als „rasender“ Reporter gerecht werden. Auch wird er die Fußballarenen dieser Welt künftig rechtzeitig erreichen – gleich wie gut oder schlecht zugänglich sie sein mögen.



Mit vier Ausstellungen feierte Opel gemeinsam mit dem Land Hessen dessen 50jähriges Bestehen. Auf rund 1500 Quadratmetern präsentierte das Unternehmen während des Volksfestes in der Landeshauptstadt Wiesbaden Opel-Fahrzeuge und Miniaturen verschiedener Zeiten. Als einer der größten Arbeitgeber des Landes schlug Opel damit eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart. Rund 200 000 Besucher nahmen die Einladung zum Festbesuch an.



Einen Tag lang ließ sich Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in die Karten schauen: Er verordnete seinem Haus einen „Tag der offenen Tür“. Und der kam beim Publikum so gut an, daß im Ministerium schon an der nächsten öffentlichen Veranstaltung gebastelt wird. Neben diversen Fachgesprächen standen vor allem die Stände der zahlreichen Aussteller im Mittelpunkt des Besucher-Interesses. Unter anderem jener von Opel. Vorstandsmitglied Horst P. Borghs nutzte die ungewöhnliche Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit dem Minister im ersten Opel-Fahrzeug, dem Patent-Motorwagen System Lutzmann aus dem Jahre 1899.

Bonnerland in Hessenhand

Vectra bestand Behördengang

Bonn/Rüsselsheim (jan). Der neue Vectra tritt ein schweres Erbe an, schließlich war sein Vorgänger nicht nur Klassen-Champion in der Gunst von Otto Normalbürger, sondern immer auch das typische Dienstfahrzeug für den Staatsdiener im mittleren Rang.

Damit das so bleibt, wurde jetzt der Nachfolger in der hessischen Landesvertretung in Bonn Behörden, Parlamentariern und Militär vorgestellt.

Bonnerland in Hessenhand – und alle waren gekommen. Gemeinsam mit Ministerpräsident Hans Eichel präsentierte Vorstandschef David J. Herman dem geneigten Publikum das neue Modell, das sich von der schönsten rioverdegrünen Seite zeigte. Den Gästen schien's, ebenso wie die importierte hessische Küche, zu gefallen.

Anerkennend nickend beugten sich die Besucher in den großen Kofferraum, strichen lächelnd über den Stoff der Sitze und würdigten das

interessante Design. Der wird Spaß machen, sagten die Mienen. Die großen Fußstapfen Vectra I. wird der neue tadellos ausfüllen, da war man sich in Bonn einig.

Frostige Hilfe

Winterinspektion nutzt Tierwelt

Rüsselsheim (jan). Naturschutz hat bei Opel eine lange Tradition – seit Jahren unterstützen die Rüsselsheimer mit Spenden den World Wildlife Fund (WWF) und damit aktiv die Sicherung von bedrohten Tierarten und deren Lebensräumen. Und wenn sie noch so weit entfernt leben.

Jahrelang waren es Pinguine auf den fernen Galapagosinseln, über die der WWF, auch mit Hilfe von Opel-Geldern, seine schützende Hand hielt, dann waren Waldelefanten im

heißen Afrika an der Reihe. Seit dem 1. September engagierte sich Opel zusammen mit dem WWF wieder in kühleren Regionen der Erde: In der Antarktis sind Wale gefährdet und auch die Festlandbewohner Eisbär und Robbe brauchen Schutz. Finanziert wird die Hilfe über die Winterinspektion. Wer sich beim freundlichen Opel-Händler nach dem Check ein Zertifikat ausstellen läßt, unterstützt mit einer Mark die Aktion am Pol, die vorerst ein Jahr lang laufen wird. Eine Tradition, die wie die unterstützten Tiere, nicht so schnell aussterben wird.



Am 8. September gedachte die Stadt Rüsselsheim ihres großen Sohnes. Der Gedenkfeier aus Anlaß des 100. Todestages von Adam Opel wohnten auch zahlreiche Nachfahren bei. Im Ausstellungsraum gelang es unserem Fotografen einen Teil der „Opel-Sippe“ vor dem berühmten Fünfferrad

für ein Bilddokument von besonderem Wert zusammen vor die Linse zu bekommen. Eine Seltenheit, schließlich leben die vier Generationen von Adams Nachfahren quer durch die Republik verstreut. Und Familientreffen dieser Größenordnung sind die Ausnahme.

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 Praschma
Kaiserslautern:
Jürgen Fautz
Eisenach:
Matthias Mederacke

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65193 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Pflinger 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.

Vorsicht Kamera

Technik aus dem All hilft Crashtests auszuwerten

Rüsselsheim (jh). Auch bei der Konstruktion des neuen Vectra sorgten sich die Ingenieure um ein Höchstmaß an passiver Sicherheit. Intensive Berechnungsarbeit und eine Vielzahl von Crashversuchen waren hierfür notwendig. Doch nur mit Hilfe hochmoderner Kamera- und Meßtechnik können diese Tests dann auch ausgewertet werden.

Es entstehen Filmstreifen, die in keinem Kino laufen, obwohl sie in punkto technischer Aufwand mühelos mit jedem Hollywood-Hit konkurrieren könnten. Die Hauptdarsteller sitzen noch in der Maske, während draußen schon die Kameras in Position gebracht werden. Etliche Scheinwerfer leuchten den Drehort aus.

Die Helfer hasten zielorientiert hin und her, die für diesen „Dreh“ nicht vorgesehenen Darsteller warten still auf ihren Plätzen. Die beiden Hauptakteure dagegen bekommen die letzte Schminke verpaßt. Sie besteht nicht aus Rouge oder Abdeckcreme, sondern ist nur eine klebrige Mischung aus Vaseline und farbiger Kreide.

Wir befinden uns auch nicht in den Bavaria Filmstudios in München und schon gar nicht hinter den Kulissen der Paramount Pictures in Hollywood. Wir sind einfach im TEZ. Doch was hier vorbereitet und gleich gefilmt wird, ist ebenso spannend und interessant wie die Kassenschlager aus Amerikas Traumfabrik. Die Ingenieure der Abteilung Fahrzeugsicherheit bereiten einen Crashtest mit dem neuen Vectra vor.

Heute findet eine der abschließenden Überprüfungen der Sensorik zur Airbag- und Gurtstrafferauslösung statt. Hier haben dann auch die beiden Dummies ihren Auftritt. Auf ihren „geschminkten“ Gesichtern zeichnen sich später die Kontaktpunkte mit den Airbags ab.

„Nach Beendigung des Crashes fängt für uns die Arbeit erst richtig an. Denn dann geht's an die Auswertung und Analyse des detailliert vorliegenden Daten- und Filmmaterials – das gecrashte Fahrzeug allein reicht nicht aus. Wir müssen den gesamten Versuchsablauf dokumentieren“, erklärt Walter Schaffner, einer der verantwortlichen Ingenieure für die Kamera- und Meßtechnik.



Klappe: „Kameramann“ Walter Schaffner bereitet den Crash vor

Schaffner und seine Kollegen setzen deshalb auf Technik aus dem All. Bis zu zwölf Hochgeschwindigkeits-Kameras kommen zum Einsatz. Sie stammen aus der Raketen- und Raumfahrttechnik. Die High-Tech-Geräte produzieren pro Sekunde bis zu 3 000 Bilder. Zum Vergleich: Eine moderne Filmkamera schafft im gleichen Zeitraum gerade einmal 20 Bilder. „Dank der Kameraposition und verschiedener Bildsequenzen können wir jede noch so kleine Phase des Versuchs nachvollziehen, konkrete Aussagen über das Deformationsverhalten treffen und Optimierungsmaßnahmen ableiten“, so Schaffner.



Dem All sei Dank: Der Vectra ist Star und Stuntman in einem

gel kostet jeder Versuch mit einem Prototyp mehrere hunderttausend Mark. Da der Aufprall des Fahrzeugs auf die Barriere in Sekundenbruchteilen vonstatten geht, und wegen der hohen Bildfrequenz kaum Aufnahmezeit zur Verfügung steht – ein Film ist nach drei Sekunden „abgedreht“ – muß der Aufnahmebeginn genau im richtigen Moment erfolgen. „Dafür sorgt dann eine Lichtschranke, die beim Vor-

beifahren des Fahrzeugs die Kameras auslöst.“

Wenn endlich alle Vorbereitungen abgeschlossen sind, kann Walter Schaffner das Zeichen für die Durchführung des Crashes geben. In Sekundenbruchteilen ist dann alles vorbei, der Film ist im Kasten. Die Dummies haben ihren Drehtag beendet und es geht zurück zu den „Kollegen“. Die sind dann morgen wieder dran.

Wem die volle Stunde schlägt

Mit Funkuhr auf der Höhe der Zeit

Rüsselsheim (jh). Während ganz Deutschland schlief, wurden in der Nacht auf den 24. September die Bahnhofs-, Flughafen- und andere öffentlichen Uhren um eine Stunde zurückgestellt – die „Winterzeit“ ist da. Millionen von Autofahrern mußten diesen Vorgang an ihren Auto-Uhren nachholen.

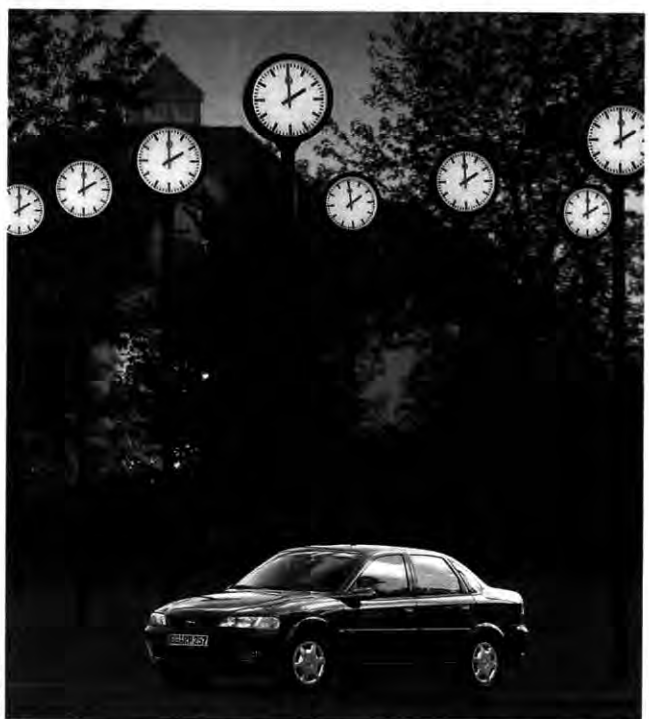
malerweise dem Fahrer beim Auffinden der jeweils besten Frequenz seines aktuellen Wunschsenders hilft.

Die Geräte der ab August eingeführten neuen Opel- Radiogeneration nutzen darüber hinaus die von den RDS-Sendern übermittelten Funksignale zu Uhrzeit und Datum und geben sie an das vom Radiobedienten getrennte Display weiter. Folge: Der Fahrer verfügt in weiten Teilen Europas stets über die exakte Zeit.

Auch Neu- oder Nacheinstellungen der beiden Anzeigen – besonders während der Fahrt ein Sicherheitsrisiko – entfallen. Bei jedem Einschalten wertet das Radio die Signale der Sender von neuem aus. Eine Umstellung von „Winter“- auf „Sommer“-zeit und umgekehrt erledigt sich somit von selbst.

Damit ist jetzt Schluß. Denn der neue Vectra ist immer „up to date“ und nimmt die Neujustierung in Eigenregie vor. Ein zum Patent angemeldetes Opel-Novum – die „Funkuhr zum Nulltarif“ – macht es möglich.

Das einzigartige Ausstattungsdetail sorgt für Komfort und Sicherheit. Es bedient sich der Signale des RDS (Radio Data System), das nor-



Uhrwald: Dank RDS weiß der Vectra immer wie spät es ist

Das Rezept ist entscheidend

Über das „Menü“ und die „Zubereitung“ von Katalogen und Prospekten

Rüsselsheim (hh). Auf der IAA konnten sich die Besucher am neuen Vectra in all seinen Variationen satt sehen. Wer dadurch aber erst so richtig Appetit auf den neuen Leckerbissen aus dem Hause Opel bekam, der nahm sich das Einführungsprospekt mit nach Hause. Dieser „Speisekarte“ mit der detaillierten Menübeschreibung kann niemand widerstehen.

munikation ist sie für die Erstellung von Prospektmaterial für den deutschen Markt zuständig.

Zusammen mit ihren Kollegen, die für die europäischen Märkte verantwortlich sind, und Spezialisten einer weltweit operierenden Marketingagentur entwickelte Sylvia Haas bereits im Januar dieses Jahres das Konzept und das spätere Layout des Hauptkatalogs. Anschließend überwachte die 35jährige sämtliche Stationen in der Produktion der Vectra-Verkaufsunterlage.

Scheinbare Kleinigkeiten, wie die Auswahl der zu fotografierenden Komponenten oder der Innen- und Außenansichten, galt es wohlüberlegt festzulegen. „Für den Hintergrund des Vectra machten wir die schönsten Plätze in Südfrankreich und Italien ausfindig“, berichtet Haas zufrieden. Zu recht, denn schließlich ist das Auge ja auch mit.



Bestseller: Sylvia Haas und „ihre“ Kataloge

Mit verlockenden Bildern allein ist es natürlich nicht getan. Das Verfassen von ansprechenden und inhaltlich fundierten Texten sei mindestens ebenso wichtig, betont die Marketingexpertin. Erst danach kommt der „Main Catalogue“, wie er im guten Marketingdeutsch genannt wird, in den Druck und anschließend in die Verarbeitung.

Das Ergebnis der neunmonatigen Mühen: Ein 60 Seiten starkes Prospekt, das die „Zutaten“ des neuen Vectra auf genaueste beleuchtet: Ausführliche technische Daten, In-

formationen zur serienmäßigen Ausstattung, zum Umwelt- und Diebstahlschutz, der passiven und aktiven Sicherheit und den einzelnen Motoren gehören natürlich dazu – wie das Salz in die Suppe.

Das erweiterte Zubehör- und Farbenprogramm gibt dem Ganzen dann noch eine zusätzliche Würze. Ein ganz neues Kapitel wird im Hauptkatalog mit dem Thema „Das Leben mit dem Vectra“ aufgeschlagen. Hier wird dem Kunden nicht nur Opels Service und Gewährleistung, sondern auch das umfangreiche Leasing Angebot schmackhaft gemacht.

„Unsere Kunden können in allen Phasen des Kaufentscheidungsprozesses auf den Katalog zurückgreifen“, verdeutlicht Haas' Kollege Wilfried Elskamp aus der Marktforschung den Vorteil eines Prospekts gegenüber einem Fernsehspots, der Radio- oder Plakatwerbung.

Für manch einen sei der Prospekt sogar Bettlektüre, die noch lange nach dem Kauf im Bücherregal steht. In ruhigen Momenten hervorgeholt, verleihe sie das wohlige Gefühl der Zufriedenheit – mit dem neuen Opel Vectra. Guten Appetit – man gönnt sich ja sonst nichts.

Insgesamt 600 000 Exemplare wurden vom 24seitigen Einführungskatalog gedruckt – wohl bedacht, daß sie auf der Autoschau weggehen wie warme Semmeln. Der jetzt erschienene Hauptkatalog soll 450 000 Mal in den Ausstellungsräumen der Opel-Vertragshändler verführen. Doch bevor er dort ankam, gab es eine Menge zu tun.

„Am Anfang steht die Marketingstrategie, die“, so Sylvia Haas, „genau definiert, für welche Zielgruppe das Fahrzeug bestimmt ist.“ Die Diplom- Wirtschaftsingenieurin achtet genau darauf, daß der gesamte Aufbau des neuen Kataloges sich an dieser Strategie anlehnt. Denn innerhalb der Abteilung Marketing Kom-

Blitzgescheit mit Gigabyte

Produktionssteuerungssystem EPICS installiert

Rüsselsheim (hh). Rund 1200 Fahrzeuge laufen im Stammwerk täglich vom Band. Damit die 11 000 Mitarbeiter und 620 Roboter an den Montagelinien das passende Teil auch an die richtige Karosserie bringen, gibt es ein nagelneues Produktionssteuerungssystem, das Auftragsdaten auf Anfrage blitzschnell ausspuckt.

Als erster Standort in ganz Europa arbeitet Rüsselsheim jetzt werksübergreifend mit EPICS, dem „European Production and Information Control System“. Das Ergebnis: Einsparungen in Millionenhöhe,

ein schnellerer Datentransport und eine gesteigerte Ausfallsicherheit.

In einem zentralen Rechneraum im K 40 empfängt das DV-System die Produktionsaufträge aus dem Verkauf, und leitet sie durch kilometerlange Kabelstränge weiter – ähnlich wie Impulse ständig durch die Nervenbahnen des menschlichen Körpers schießen. Die Reaktion: Montageaufträge werden für die Mitarbeiter am Band auf ihren Bildschirmen sichtbar und von Druckern ausgegeben.

Die Verbindung zwischen Zentralrechner und der einzelnen Karosserie stellen jetzt mobile Informationsträger, oder kurz Mobi-I Träger, her-



Abgelöst: Mobi-I-Träger (re.) ersetzt Sicarid-Topf (li.)

Früher war dies der Job der altbekannten Sicarid-Töpfe.

Der Siemens-Car-Identifikation (Sicarid)-Topf wirkte lediglich als eine Art Nummernschild für jedes Fahrzeug. An



Schaltzentrale: Im Rechneraum laufen alle Fäden zusammen

Kunststoffkästchen gelesen werden – an allen automatischen Fertigungsanlagen oder auch mit Handgeräten.

Durch die Mobi-I Träger ist der Kontakt zum Zentralrechner seltener notwendig. So wird dieser entlastet und kann noch schneller als bisher Informationen verarbeiten und transportieren.

Der Informationstransfer ist aber längst nicht alles, was das neue System kann. Über EPICS läuft auch die zentrale Stapelsteuerung. „Dadurch arbeiten wir jetzt noch schlagkräftiger und wirkungsvoller“, freut sich Klaus-Peter Anell, der als Leiter der Fertigungsmontagesteuerung und -kontrolle für den EPICS-Einsatz verantwortlich ist.

Nicht zuletzt werden auch die Lieferanten für zum Beispiel Sitze und Stoßfänger informiert, wann und in welcher

Menge sie Teile ans Band zu liefern haben. Selbst Material- und Qualitätsdaten können erfasst und ausgewertet werden.

Der EPICS-Vorgänger PIS (Produktions-Informationssystem) genügt den Erfordernissen einer schlanken Produktion nicht mehr. Schon 1992 wurde das von EDS entwickelte System deswegen bei der Anlieferung von Sitzen erprobt und lief PIS nach und nach in weiteren Bereichen den Rang ab.

Fünf Rechner mit einem ausbaubaren Plattenspeicher von bis zu sieben Gigabyte übernehmen jetzt im zentralen Rechneraum die Arbeit ihrer Vorgänger – und sind dabei buchstäblich unerschütterlich. Nicht einmal ein Erdbeben der Stärke 6 auf der Richterskala würde sie stören.

Aufnahmeprüfung bestens bestanden

Mitarbeiter testen neue Schlepper auf Herz und Nieren

Rüsselsheim (es). Sie sind wendig, leicht zugänglich, genügsam und können was bewegen – nur Gutes hört man von den 15 neuen Mitarbeitern im K 40. Kein Wunder: Die Kollegen haben sich die neuen Fahrerstand-Deichsel-Schlepper selbst ausgesucht.



Ausgezeichnet: Die Schlepper bestanden den Praxistest

„Wir wollten über die Anschaffung nicht am grünen Tisch entscheiden“, erzählt Karl-Heinz Backes, als Planungsingenieur in der Material- und Produktionskontrolle Europa (MPKE) für Arbeitsvorbereitung zuständig. „Denn wer kann ein Gerät besser beurteilen als die, die auch damit arbeiten sollen?“

Der neue Schleppertyp war im Zuge der Umstrukturierungen im K 40 notwendig geworden. Also entwickelte Backes einen „Steckbrief“ für den Neuen. Er sollte sich auf engem Raum bewegen können, natürlich kostengünstig und sparsam im Energieverbrauch und bedienerfreundlich sein.

Insgesamt drei Hersteller boten Opel daraufhin einen Prototyp an. Im Mai wurde das

Trio im K 40 von den künftigen Schlepperfahrern auf Herz und Nieren geprüft. Dafür wurde eigens ein Test-Parcours für die Kandidaten eingerichtet.

Ihre Ergebnisse schrieben die Testfahrer in einem Fragebogen nieder, der auch Platz für Änderungsvorschläge bot. Dabei zeigte sich, daß der „Jungheinrich“ von allen Kandidaten nicht nur der am wenigsten verbesserungswürdige war: In der Endauswertung hatte der Elektro-Schlepper gegenüber der Konkurrenz klar die Nase vorn.

Positiv bewertet wurden vor allem die niedrige Einstieghöhe von nur 15 Zentimetern, die höhenverstellbare Deich-

sel und der sogenannte „Totmann-Schalter“, der in die Fahrerstandfläche eingebaut ist. Er sorgt dafür, daß das Fahrzeug sofort in Bremsstellung geht, sobald der Fahrer seinen Platz verläßt – selbstständig machen kann sich der neue Kollege also nicht. Die Opel-Instandsetzer bescheinigten ihm obendrein, daß er problemlos zu warten und zu reparieren ist.

Für Opel besonders erfreulich: Die Arbeiter entschieden sich auch für das kostengünstigste Modell, wie ein Vergleich der Batteriekapazitäten unter Belastung zeigte: Bei jeder angehängten Zuglast wies der Elektro-Schlepper den geringsten Energieverbrauch auf.

Ohne sie wäre es ganz schön duster

Ins rechte Licht gerückt: Das Team vom E-Magazin

Rüsselsheim (ah). Ohne sie wäre es so manches Mal ganz schön duster im Werk – und das ist durchaus wörtlich gemeint.

Doch Glühlampen und Leuchtstoffröhren sind nur ein kleiner Teil dessen, was die Mitarbeiter des Elektro-Magazins im K 115 auf Lager haben.

Insgesamt fast 10 000 Teile lagern hier – von der Knopf-batterie bis zum schrankhohen Kühlgerät. In den riesigen Stahlregalen warten Elektromotorenteile ebenso wie Relais und Kabelrollen auf ihren Einsatz. „Da kommt etliches zusammen“, so Magazinleiter Gernot Hoch, während er einen Leitungsstapel in das passende Fach wuchtet. „Alle Kabel aneinandergelegt – da wären wir schon mitten in Afrika!“



Auf Draht: Gernot Hoch verwaltet das Elektro-Magazin im K 115

Zu viert halten die Männer vom Elektro-Magazin das Lager auf dem laufenden, sortieren neue Ware ein und suchen angeforderte Teile zusammen. Dabei ist schneller Service angesagt: Wer zu den Öffnungszeiten mit seinem Materialschein am Schalter auftaucht, muß nicht lange warten.

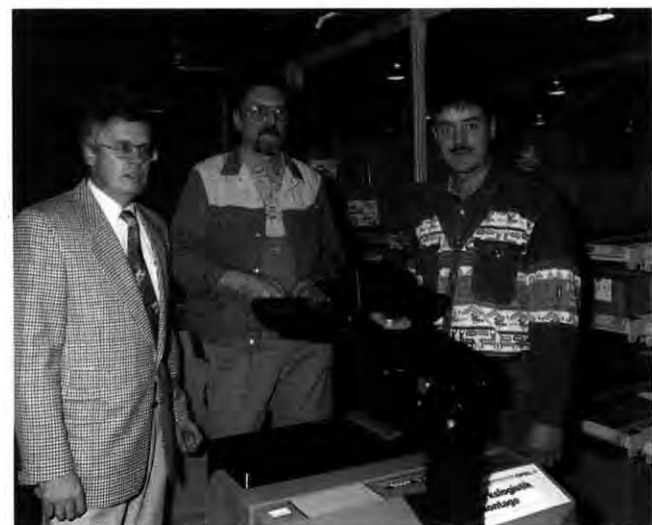
Wie Harald Galm vom Be-

reich Instandhaltung, der fünf Päckchen Hilfsschutz braucht: Nur wenige Minuten, nachdem er seinen Bestellzettel an Bernd Bossenberger weitergereicht hat, hält er das Gewünschte in den Händen.

„Wenn wir die Bestellnummer sehen, wissen wir schon ungefähr, wo wir zu suchen haben“, erläutert Gernot Hoch, „die Zahlen beschreiben nämlich die Lagerplätze der Teile“.

Meist sind es die Kleinteile, die das Werk in Gang halten: Schalter, Batterien, Relais. „Solche Teile geben wir am häufigsten raus“, erzählt Magazinleiter Gernot Hoch.

Und braucht ein Bereich etwas Außergewöhnliches, greift zunächst die opel-interne Kommunikation: Bochum und Kaiserslautern werden kontaktiert. Von der Zusammenarbeit ist Gernot Hoch begeistert: „Die liefern blitzschnell – wenn es sein muß, über Nacht.“



Jury: Karl-Heinz Backes, Horst Haberberger, Manfred Stein (v. l.)

Gewinnbringende Ideen

Vorschlagswesen veranstaltet Sonderverlosung

Rüsselsheim (jh). Das Vorschlagswesen Rüsselsheim lädt alle Mitarbeiter ein, an einer Sonderverlosung teilzunehmen.

Wer im Zeitraum vom 16. Oktober bis zum 24. November 1995 einen sinnvollen Vorschlag einreicht, erhält mit

der Eingangsbestätigung ein Los. Mit etwas Glück lassen sich dabei folgende Geldpreise gewinnen, die sofort ausbezahlt werden:

10mal 1000 Mark für die Losnummer 1000, 20mal 500 Mark für die Losnummer 500, 30mal 250 Mark für die Losnummer 250 und 40mal 50 Mark für die Losnummer 50.

Die Auszahlung erfolgt über das VV-Wesen unter Vorlage der Eingangsbestätigung, der Losnummer und des Werksausweises. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Natürlich werden die angenommenen Vorschläge wie bisher mit einer Prämie bis zu 100 000 Mark belohnt.

Kunst-Werk Rüsselsheim

Die Malerin Inge Besgen bezieht ihr neues Atelier im M 55 – Kurse auch für Werksangehörige geplant

Rüsselsheim (gk). Ihre Lieblingsfarben sind Grau und Gelb, ihr künstlerisches Interesse gilt Motoren und Reifen und am liebsten ist sie umgeben von Hallen mit aufregenden Maschinen und Werkzeugen. Kurz: Sie teilt mit ihrer neuen Wirkungsstätte die gleichen Vorlieben. Die Rede ist von der Malerin Inge Besgen.

Die Künstlerin, Kulturpreisträgerin der Stadt im Jahr 1994 und durch internationale Ausstellungen renommiert, begann jetzt ihre Arbeit auf einem Teil der durch die Restrukturierungsmaßnahmen frei gewordenen Fläche im Gebäude-Komplex M 55.

Unter dem Titel „Atelier M 55“ betreten das Opelwerk und die Künstlerin damit einen ganz neuen Weg kooperativer Partnerschaft, der zudem einen deutlichen Akzent in der Kulturszene des Standortes setzen will. So ist geplant, daß Inge Besgen in einer „Öffnung

nach außen“ ihre Lehr- und Ausbildungstätigkeit im Rahmen der Merianschule fortführt. Die „Öffnung nach innen“ sieht dagegen Kunstseminare und Werkstattgespräche für Werkangehörige vor.

„Nach landläufiger Meinung gelten künstlerisches Wirken und die Arbeit in der Fabrik als völlig unterschiedliche Tätigkeiten“, so Inge Besgen. Daß das so nicht mehr länger stimmt, darin sind sich alle am Projekt beteiligten Parteien, nämlich die Künstlerin, die Unternehmensleitung und der Betriebsrat, einig.

Mitarbeiter in der Fabrik müßten heute Kreativität, Eigenverantwortlichkeit und Flexibilität entwickeln, im Team gemeinsame Ziele festlegen und Einfluß auf die Arbeitsplatzgestaltung nehmen – allesamt kreative Tätigkeiten, die eigentlich eher dem Künstler zugesprochen werden. „Dagegen wird oft das handwerklich schwere Schaffen des Künstlers unterschätzt, das erforderlich ist, um ein

Werkstück in der angestrebten Form zu vollenden“, so Inge Besgen.

Der Brückenschlag zwischen Kunst und Wirtschaft wurde möglich, nachdem die Künstlerin, die Öffentlichkeitsarbeit des Werkes Rüsselsheim, der Betriebsrat und die Geschäftsleitung sich auf ein gemeinsames Konzept geeinigt hatten. Als es grünes Licht gab, begann die Abteilung Werksinstandhaltung unmittelbar nach den Werksferien mit den nur in relativ geringem Umfang erforderlichen Umbauarbeiten.

Richtig losgehen mit dem Projekt „Atelier M 55“ wird es dann im Herbst mit einem großen Atelierfest, zu dem die Bevölkerung und die Belegschaft eingeladen werden. ■



Neue Heimat: Mit dem Projekt „Atelier M 55“ setzen das Opel-Werk und Inge Besgen neue Akzente

Himmliche Carin

Minister testet neuen Vectra mit Navigationssystem

Rüsselsheim (hh). Lothar Klemm steigt in den neuen Vectra. Die Tür schließt mit einem sattem „Plopp“ – und schon genießt der hessische Verkehrsminister eine angenehme Ruhe. Die sanfte Frauenstimme aus dem Bordcomputer fragt nach dem Fahrtziel. „Nach Hause“, antwortet der Politiker erleichtert, lehnt sich mit geschlossenen Augen entspannt zurück und überläßt den Rest dem Navigationssystem.



Himmlich: Prof. Dr. Fritz Indra erläutert Lothar Klemm Carin

noch etwas dauern. Auch kommt das Car Informations- und Navigationssystem, kurz Carin, noch nicht ohne den Fahrer aus, wie anfangs skizziert.

Doch die lästige Sucherei im Stadtplan oder im alten Autoatlas gehören mit Carin der Vergangenheit an. Eine klar strukturierte digitale Landkarte läßt keinen Zweifel über das Wohin aufkommen – ein Blick auf das Multi-Info-Display im Armaturenräger genügt. Darüber hinaus hält Carin den Fahrer bei fälligen Richtungswechseln durch präzise Ansagen aus dem Lautsprecher buchstäblich auf der richtigen Spur.

Alles, was der Bediener da-

zu tun muß ist, vor Fahrtbeginn sein Ziel einzugeben. Carin berechnet daraufhin in Sekundenschnelle die optimale Route und garantiert so auch einem ortsunkundigen Fahrer, seinen Weg sofort zu finden.

Seinen „Orientierungssinn“ verdankt das System dem Kontakt mit bis zu sechs Satelliten, die alle drei Sekunden eine aktualisierte Positionsbestimmung zulassen.

Der Fahrer spart also nicht nur Zeit, sondern fährt viel entspannter, kann sich voll auf die Verkehrssituation konzentrieren und fühlt sich in seinem neuen Vectra noch sicherer. Auch Lothar Klemm hat sich spontan in Carin verliebt. ■

Visite an der Linie

Orthopäden nehmen die Fertigung in Augenschein

Rüsselsheim (bg). Ihre weißen Kittel hatten sie zwar zu Hause gelassen, aber dennoch waren die Ärzte sozusagen „dienstlich“ im Werk. Auf Einladung von Bernhard Grunewald trafen sich vier Orthopäden aus Rüsselsheim und Umgebung mit ihren Kollegen vom Werksärztlichen Dienst zu einer Stippvisite in der Fertigung.



Einblicke: Orthopäden und Werksärzte trafen sich vor Ort

„Die meisten der derzeit 2 260 Atteste im Werk Rüsselsheim beruhen auf orthopädischen Leiden. Also sollten die Ärzte auch wissen, wie sich die Produktion bei uns verändert und wie wir mit ihren Attesten arbeiten“, faßt Schwerbehinderten-Vertrauensmann Grunewald die Zielsetzung des Besuches zusammen.

Nach einer „Visite“ der Fertigungslinie II setzten sich die

Ärzte zu einer lebhaften Diskussion mit Fertigungsleiter Rudolf Kowallik zusammen, in der es vor allem um den atestgerechten Einsatz von Mitarbeitern im Rahmen der Gruppenarbeit ging.

„Je genauer ein orthopädisches Attest ist, desto individueller können wir bei Attestantenbegehungen nach gemeinsamen Lösungen suchen, welche Arbeiten jemand

in seiner Gruppe übernehmen kann. Dies ist im Interesse sowohl des Mitarbeiters als auch der Fertigung“, bat Dr. Helmut Hellwege vom Werksärztlichen Dienst um Verständnis für die speziellen Opel-Belange.

Fortsetzung folgt: Eine zweite Gruppe Rüsselsheimer Orthopäden wird Mitte Oktober die Arbeitsplätze in der Fertigung in Augenschein nehmen. ■

Erfolgreich geliftet

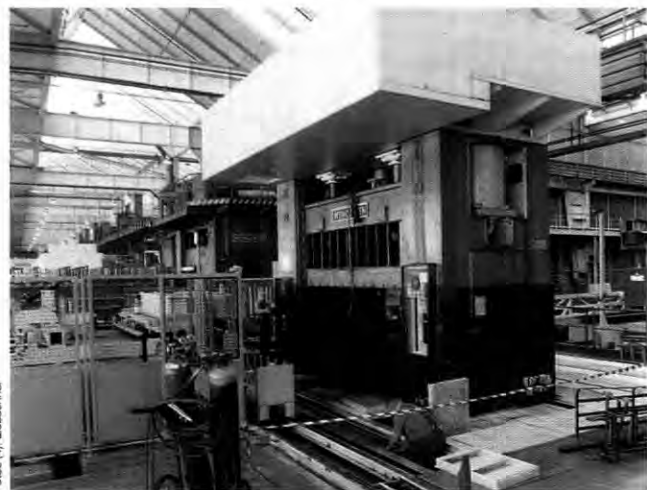
Alte Presse nimmt nach Umzug an umfassender Verjüngungskur teil

Rüsselsheim (ah). Aus alt mach neu – im K 40 fand dieses bewährte Prinzip jetzt Anwendung. Eine Presse, die im K 67 demontiert wurde, erhielt an ihrem neuen Standort einen modernen Presenkopf.

Diese Umbaumaßnahme war notwendig geworden, weil die Gesamthöhe der Anlage im K 40 – im Gegensatz zum vorherigen Standort – nicht mehr ausreichte. Den Umbau der Anlage nutzten die Planer gleich für eine Verjüngungskur.

Die Hubzahl der Presse wurde so von 40 auf 50 erhöht. Zudem bekam die Maschine eine komplett neue Elektrosteuerung. Und eine neue Band-Zuführanlage gewährleistet eine höhere Produktionsgeschwindigkeit.

Mit dem Zuschnitt der Teile läßt es die modernisierte Anlage aber nicht bewenden. Folgewerkzeuge sind in der Lage, die Platinen fertig zu pressen. Erste Probeläufe an der überarbeiteten Presse haben schnell gezeigt, daß sie den Vergleich mit einer Neuanlage nicht zu fürchten braucht. ■



Kopfgeburt: Die „Aus-alt-mach-neu-Presse“ im K 40

Weite Welt

Dia-Vortragsreihe im Forum

Rüsselsheim (jh). Am 7. November startet eine Dia-Vortragsreihe im Forum mit insgesamt vier Veranstaltungen.

Eintrittskarten sind unter Angabe des Namens, der Abteilungs- und Stammnummer bei der Innerbetrieblichen Kommunikation, PKZ 36-02, schriftlich zu be-

stellen. Maximal werden zwei Karten pro Person abgegeben.

Der Einsendeschluß für den Vortrag vom 7. November, „Der Nil“, ist am 27. Oktober; für den 14. November, „Rocky Mountains“, am 3. November; für den 5. Dezember, „Australien“, am 24. November und für den 12. Dezember, „Argentinien“, am 1. Dezember.

Welchen Astra hätten's denn gern?

Kunden holten sich Fahrzeuge für Testfahrten direkt vom Band

Bochum (pm). David Thornton war der schnellste, ihm hatte es der blaue Rechtslenker-Astra angetan. Luigi Gallone mußte sich dagegen in Geduld fassen, sein Wunsch-Auto, ein Dieselmotormodell mit Sportausstattung ließ fast eine Stunde auf sich warten. Sie und noch zehn weitere Opel-Kunden aus England, Italien und Deutschland hatten an diesem Morgen die freie Auswahl am Endmontage-Band der Bochumer Opel-Werke.

Die internationale Gruppe war für einen Tag ins Ruhrgebiet gekommen, um sich direkt an der Produktionsstätte unvoreingenommen von der Astra-Qualität zu überzeugen. „Der Kunde hat das Wort“ stand als Motto über der Aktion.

Eingeladen hatten die Opel-Werke, um sozusagen aus erster Hand das ungefilterte Qualitätsurteil der Kunden zu erfahren. Dem Bochumer Aufruf folgten Service-Manager örtlicher Opel-Händler und ganz normale Autokäufer, die für diese Aktion sogar Urlaubstage opferten.

Nach der Auswahl am Band öffneten sich für sieben Astra die Werkstore und die

„Testfahrer“ machten sich, begleitet von ortskundigen Opel-Mitarbeitern, auf die Probefahrt. Wie es sich für einen so grundlegenden Test gehört, folgte dem praktischen Teil die Klausur, in der ausführlich über die Ergebnisse diskutiert wurde.

Um es vorwegzunehmen, die frisch vom Band gerollten Kandidaten gaben im Urteil der internationalen Jury ein ausgezeichnetes Bild ab. Das positive Urteil nahmen der Direktor der Bochumer Werke, Reinald Hoben, und Dr. Wolfram Liedtke, der die Aktion im Werk leitete, mit Genugtuung auf, schließlich war es absolutes Neuland, das man mit

dieser Form von Kundenkontakt betrat.

„Gerade auf das Urteil der Service-Experten aus den verschiedenen Ländern, die täglich mit unseren Produkten arbeiten, kam es uns besonders an. Wir sind natürlich hoch erfreut, daß sich auch diese Fachleute dem Urteil der Endverbraucher angeschlossen haben“, so Dr. Liedtke.

Das strahlendste Ergebnis erhielt der Lack, während bei der Präzision der Türverkleidungen kleinere optische Mängel registriert wurden. Ihre Chance, vor Ort Wünsche zu äußern, nutzten die Tester aus Italien. Sie baten mit Rücksicht auf die engen italienischen Verkehrsverhältnisse darum, Astras mit einklappbaren Außenspiegeln zu liefern.

Es war das erste Mal, daß die Mitarbeiter auf diese Weise mit dem Urteil und den Wünschen ihrer Kunden konfrontiert wurden. Schon bevor die Testergebnisse ausführlich

analysiert werden konnten, stand für die beteiligten Mitarbeiter fest, daß dies sicher nicht der letzte „Kundenkontakt der neuen Art“ gewesen sei.



Der soll's sein: Kunden auf Astra-Fang direkt am Band

In die Weltelite gefahren

Erfolgreich: Die Rollstuhl-Sportlerin Lily Angreny

Bochum (pm). Ihr Rennfahrzeug hat lediglich drei Räder und erreicht Stundendurchschnitte von „nur“ 25 Kilometern. Und doch ist Lily Angreny eine der erfolgreichsten Rennfahrerinnen, die von Opel gefördert werden. Mit Zähigkeit, eisernem Willen und hartem Training hat sich die Bochumer Studentin in die Weltelite der Rollstuhl-Sportlerinnen gefahren.

Vor einigen Jahren, am Anfang ihrer Karriere, knüpfte sie Kontakte zu den nur wenige Kilometer von ihrer Wohnung entfernten Bochumer Opel-Werken, die sie von ihrem Leistungswillen überzeugte. Als Opel-Partnerin rollt sie seither rund um die Welt von Erfolg zu Erfolg.

Bei der letzten Behinderten-Olympiade in Barcelona 1992 war sie buchstäblich nicht zu bremsen und ließ ihre Gegnerinnen weit hinter sich. Besonders auf den Mittel- und Langstrecken endet ihre Fahrt meist auf der obersten Stufe des Siegerpodestes.

Begonnen hat die in Indonesien geborene Sportlerin, die seit einer Infektion in ihrer Kindheit teilweise gelähmt ist, mit Basketball. „Doch das ist ein Mannschaftssport. Trotz noch so hartem Training bin ich da von anderen abhängig und kann meine Leistungen nicht in vollem Maße unter Beweis stellen“, beschreibt Lily Angreny ihren vom persönlichen Ehrgeiz beeinflussten Umstieg auf die Rennstrecke.

Schon am ersten Renntag ihres Lebens, bei den offenen französischen Meisterschaften 1989 in Paris, fuhr sie über die 100-Meter-Distanz mit einem geliehenen Sport-Rollstuhl gleich auf den dritten Platz. Bei den Rennen über 800, 1500 und 5000 Meter



In Führung: Lily Angreny fährt regelmäßig auf Medaillentränge

sahen die Gegnerinnen nur noch ihre Hinterräder – drei Siege in Folge. Szenen, an die sich die Konkurrenz in den nächsten Jahren gewöhnen mußte.

Deutsche-, Europa- oder Weltmeisterschaften, es scheint fast, als habe sie das Medaillen-Empfangsrecht gepachtet. Doch die Erfolge, wenn sie auch leicht herausgefahren erscheinen, sind hart erarbeitet.

„Zur Zeit trainiere ich rund 30 bis 50 Kilometer pro Tag, im Sommer ist es natürlich mehr“, gibt sie Einblick in ihren Trainingsplan. Ein schöner „Nebeneffekt“ sind für die Sportlerin weltweite Reisen und die vielen interessanten Menschen, die sie auch au-

Berhalb der Wettkampfstätten kennenlernt.

Um die Welt ging dabei ein Schnappschuß, der sie in lockerem „smalltalk“ mit Prinz Charles bei einer Veranstaltung in Australien zeigte. Unübersehbar bewies sie sich dabei als Opel-Partnerin, der bekannte Blitz zierte ihre Kleidung.

Es ist nicht ganz leicht, die inzwischen für Deutschland startende Sportlerin in ihrer „Studentenbude“ zu erreichen. Während der Sommersaison ist die aktuelle Weltrekordlerin über 5000 Meter (12:41 Minuten) im wahrsten Sinne des Wortes fast ständig „auf Achse“. Nach dem Sieg beim Duisburger Marathon mit der beachtlichen Zeit von 1:42:29 Stunden, folgte eine Woche später der Gewinn des Berlin-Marathons. Als großes Ziel steht in diesem Jahr noch der internationale Wettbewerb über die 42-Kilometer-Strecke in den Straßenschluchten New Yorks auf dem Programm.

Was sie das harte Training durchstehen und alle Schinderei ertragen läßt, bringt die Bochumer Studentin blitzschnell auf einen Nenner: „Ich will nur beweisen, daß ich trotz meiner Behinderung ein vollwertiger Mensch bin.“ Dieses Ziel, so meinen alle, die sie kennen, hat sie eindrucksvoll erreicht.

Ins Rollen gekommen

Die Aufgaben der Meister sollen neu definiert werden

Bochum (pm). Für unsere Ahnen war alles klar: Der Geselle machte seine Prüfung, trug sich in die Meisterrolle ein und hatte für sein Berufsleben ausgelernet. Heute ist ständiges Lernen unverzichtbar, auch für altgediente Meister in der Industrie.

Im Rahmen von Gruppenarbeit und Qualitäts-Management ändert sich auch ständig die Meisterrolle – die Rolle des Meisters muß den Bedingungen auf der „Arbeits-Bühne“ angepaßt werden.

Welche Aufgaben der Meister bei einem modern gemanagten Automobilunternehmen hat und in Zukunft noch haben wird, darüber macht sich zur Zeit eine Arbeitsgruppe der Bochumer Opel-Werke Gedanken. Beteiligt an diesem Denkprozeß sind neben Vertretern verschiedener Abteilungen auch die Betroffenen selbst, aktive Meister.

Die anfängliche Verunsicherung, welches Verhältnis Meister zu Gruppensprechern haben sollen, ist inzwischen, so Meister Karl Günther aus der Kleinteile-Lackiererei, einem Klima der vertrauensvollen Zusammenarbeit gewichen: „Die Gruppensprecher und ich verstehen uns nicht als Konkurrenten. Wir haben mit der Zeit gemerkt, daß wir viel erreichen können, wenn wir an einem Strang ziehen.“

Zu diesem Schluß ist auch die Arbeitsgruppe in ihrem Entwurf zur Rollendefinition des Meisters gekommen. Günther, mit fünf Jahren Erfahrung noch ein „junger Meister“, ist in seiner Rolle quasi



Keine Berührungsängste: Meister Karl Günther mit den Team-Mitgliedern Panagiotis Paukidies und Dieter Jegg (v.l.)

mit der Gruppenarbeit und dem Qualitätsmanagement-System und seinen hohen Anforderungen „aufgewachsen“.

Die altgedienten Meister müssen sich noch an ihre Aufgabe als moderne Führungskraft in ihrem Bereich gewöhnen. Meister sind, so der Definitionsentwurf, zuständig für die Förderung des Problembewußtseins und der Selbstständigkeit der Mitarbeiter, für den Personaleinsatz und die Mitarbeiterförderung sowie für die Umsetzung des Qualitätsprozesses.

Sie sollen, so das Rollenverständnis der Bochumer Arbeitsgruppe, die von der Sozialforschungsstelle Dortmund unterstützt wird, auch eine gesamtheitliche Personalverantwortung tragen.

Ganz wichtig sei, diese Erfahrung hat Karl Günther gemacht, ständig mit seinen Mitarbeitern im Gespräch zu bleiben: „Ich halte regelmäßigen Kontakt zu den sieben Gruppen in meinem Bereich und nehme so oft es geht an den Sitzungen teil.“ Das sieht auch die Arbeitsgruppe so, die Kommunikation und Koordination ein eigenes Kapitel widmet.

Noch wird das Werk der Arbeitsgruppe ständig überarbeitet und geändert, schließlich sollen die betroffenen Meister ihre Einwände und Vorschläge in der Rollenbeschreibung wiederfinden. Auch für das „Definitions-Team“ ist das ein Lernprozeß, denn diese Mitarbeiter wissen: „Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen.“



Gefragt: Die Opel-Sportlerin stellt sich den Medien

Vorreiter in Sachen Umweltschutz

Pionierarbeit: Die Vorbereitungen für die „Öko-Zertifizierung“ im Werk I laufen auf Hochtouren

Bochum (pm). Wasserlack, Reststoffverwertung, Abfallsortiersysteme oder Motortests mit geringem Kraftstoffverbrauch – Umwelt-Schonung ist für die Mitarbeiter in Bochum schon seit langem kein Fremdwort mehr. Jetzt soll das bereits erfolgreiche Bestreben, umweltverträgliche Autos unter umweltschonenden Bedingungen zu bauen, auch ein „amtliches Siegel“ erhalten. Schon seit mehreren Monaten laufen im Werk I die Vorbereitungen für die sogenannte „Öko-Zertifizierung“.

Hintergrund ist die 1993 erlassene EG-Verordnung, die detaillierte Regeln über Umwelt-Management und Umwelt-Betriebsprüfungen in Industrieunternehmen aufstellt. Da man es in Bochum gewohnt ist, umweltrelevante Grenzwerte zu unterschreiten, und in vielen Bereichen, zum Beispiel bei der Ein-

führung des Wasserlacks, Pionierarbeit geleistet hat, fällt es den Bochumer Mitarbeitern nicht schwer, auch bei der EG-Öko-Audit-Verordnung im Bereich der Adam Opel AG die Vorreiter-Rolle zu spielen. Die Teilnahme an dem System ist übrigens europaweit freiwillig.

Wenn in wenigen Monaten das Ziel, die Erstellung der Umwelterklärung und die Überprüfung durch einen neutralen Gutachter erreicht ist, hat Umwelt-Managementvertreter Karl-Heinz Wullenkord mit seinem Team ein hartes Stück Arbeit hinter sich. In jedem einzelnen Werksbereich, vom Einkauf bis zur Endmontage, mußte zu Beginn erst einmal festgestellt werden, wie sich die jeweilige Tätigkeit auf die Umwelt auswirkt. Ziele zur kontinuierlichen Verbesserung mußten aufgestellt, Prüfkriterien gefunden und schließlich Dokumentationen vervollständigt werden.

Fachkundige Hilfestellung gibt dabei eine auswärtige Beratungsfirma, die auch bei

Schulungsseminaren für weiter wachsendes Umweltbewußtsein der Mitarbeiter sorgt. Bei der Arbeit gelernt, das Unternehmen mit neuen Augen zu sehen, hat auch das Team des Managementvertreter: „Wir haben hier schon viel zur Schonung der Umwelt beigetragen. Aber erst wenn man gezwungen ist, alles systematisch zu erfassen und Regeln aufzustellen, erfaßt man in vollem Umfang die Zusammenhänge“, so Wullenkord.

Im Moment gehen die Vorbereitungen in den Endspurt. Nachdem die Arbeiten am Umwelt-Handbuch weit fortgeschritten sind, wird gerade am Aufbau eines internen Audit-Programms gefeilt.

Wenn das Ziel erreicht und die Zertifizierungsurkunde unterschrieben ist, bleibt keine Zeit, sich auf den grünen Lorbeer auszuruhen. Ein wesentlicher Teil der Verordnung ist es, kontinuierlich an den Verbesserungen der Umweltbedingungen im Werk zu arbeiten, sich auf die laufenden Programme zu konzentrieren



Detailarbeit: Umweltmanager Karl-Heinz Wullenkord und sein Team bereiten die „Öko-Zertifizierung“ vor

und die folgenden Umweltprüfungen vorzubereiten.

Auch in eigener Sache will sich das Team Gedanken machen, wie der Papierberg, der bei den nötigen Sitzungen produziert wird, weiter verkleinert werden kann.

Das Opel-Werk als Forschungsobjekt

Psychologin verteilt gute Noten

Bochum (pm). Zu ihrem Forschungsfeld hat sich die Bochumer Psychologin Margarethe Bauer die Opel-Werke erkoren. Ihr Interesse gilt den Kommunikationsprozessen zwischen Werksangehörigen untereinander und mit Außenstehenden.

„Das ist ja geradezu erhaltenswert“, faßte die junge Psychologin ihre Beobachtungen zusammen, die sie beim Besuch einer Kundengruppe in den Bochumer Werken sammelte.

Besonders gefiel ihr die entkrampfte Art, mit der auch auf kritische Bemerkungen der Besucher reagiert wurde. Auch die Struktur eines Grup-

pengesprächs über Qualitätsfragen zwischen Besuchern und Mitarbeitern notierte sie als positives Beispiel.

Demnächst will sich Margarethe Bauer als Beobachterin in Gruppensitzungen darüber informieren, ob auch in der internen Kommunikation sachbezogen und konstruktiv miteinander diskutiert wird.

Für die Psychologin entwickelt sich ihr Forschungsaufenthalt bei Opel nach eigenem Bekunden „schon fast wie eine Erholung“ von ihrem eigentlichen Arbeitsplatz. In einer Fachklinik betreut sie normalerweise psychisch geschädigte Patienten, die unter schweren Kommunikationsstörungen leiden.

Im fünften Gang durchs Werk

Die Rallye Ruhrgebiet machte Zwischenstation im Werk II

Bochum (pra). Als „eine starke Sache“ wertete der ONS-Kommissar und internationale Starter Horst-Helmuth Bube die nationale Rallye Ruhrgebiet, die jetzt in Bochum gestartet wurde. Bube lag richtig. Allein drei der insgesamt sechs Wertungsprüfungen wurden auf dem Gelände des Opel-Werkes II in Langendreer ausgefahren und von allen befragten Teilnehmern ebenfalls als „toll“ bewertet.



Früh übt sich: Hoben junior nimmt Maß

Richard Weinhold, Direktor des Werkes II in Bochum, hat bereits seit Jahren Werkstraßen für Motorsportler zur Verfügung gestellt. Sogar ein hochkarätiger Lauf zur niederländischen Rallyemeisterschaft wurde schon im Bereich der Werke II und III ausgefahren.

Jetzt stellten sich erneut 80 Teams dem Starter, der die heißen Boliden, unter ihnen 33 mit dem Blitz, auf die eilige Reise schickte. Wertungsprüfung 1 bei Opel, ein Rundkurs, der

mehrfach zu durchfahren war. Bis zum fünften Gang drehten die Rallyefahrzeuge hier hoch, bevor es vor knapp 1000 Zuschauern durch enge Ecken des Werksgeländes ging.

Richard Weinhold und der Direktor der Bochumer Werke, Reinald Hoben, schickten die Teilnehmer abwechselnd mit der Starterflagge in die anspruchsvolle Asphalt-Prüfung. Auch zahlreiche Politiker, vor

wenigen Wochen noch Gast der Bochumer Opel-Werke beim Sechs-Stundenrennen auf dem Nürburgring, informierten sich vor Ort. Sie würdigten das Engagement von Opel, am eigenen Standort Bochum hochwertigen Motorsport zu ermöglichen.

Die Aktiven, angeleitet aus ganz Deutschland, bedankten sich auf ihre Weise. Mit gekonnten Drifts und rasanten Überholmanövern forderten sie immer wieder den Beifall auf offener Szene heraus. Die 4. Prüfung wurde erneut bei Opel als Rundkurs ausgefahren, die 6. und letzte schließlich als Sprintprüfung. Da war das Feld allerdings schon auf 63 Wagen reduziert. Technische Defekte und plötzlich einsetzender Regen hatten ihren Tribut gefordert.

Unangefochten an der Spitze und letztlich als Gesamtsieger präsentierte sich das

Team Keck/Hab aus Selm, das mit einem etwas betagten, dafür aber reichlich mit Pferdestärken ausgestatteten Ascona B an den Start gegangen war.

Auch im nächsten Jahr sollte die Rallye wieder ausgefahren werden. Schon jetzt haben sich alle Bochumer Motorsport-Clubs erneut zusammengetan, um die Organisation wieder gemeinsam zu übernehmen. Da wollen auch die Bochumer Werke nicht abseits stehen.

Ein Rentner sattelt um

Walter Wishmann läßt das Auto daheim und radelt

Bochum (jan). So mancher kümmert sich um den Garten, werkelt am trauten Heim herum oder kümmert sich um die lieben Enkel – Zeitmangel wegen Rente ist schon lange kein Witz mehr. Walter Wishmann, jahzehntelang bei Opel in Bochum, hat sich was anderes einfallen lassen, um die Zeit nach dem Arbeitsleben zu nutzen.

Mit Frau Ingrid legt der umtriebige Rentner bis zu 7000 Kilometer im Jahr mit dem Fahrrad zurück.

Das sind Zahlen, die so manchem Jüngling allein schon beim Lesen den Schweiß auf die Stirn treiben. Was einige vielleicht mit dem Auto zurücklegen, bewältigen die beiden Fahrradbegeisterten aus Herten, 66 und 56 Jahre alt, mit ihren Drahtesel.

Portugal, Ungarn, Südfrankreich – kein Land ist zu weit entfernt. Sogar in Ame-



Der Berg ruft: Walter Wishmann scheut keine Steigung

rika, dem Land der unbegrenzten Highways, verzichteten die beiden auf die eingeborenen Straßenkreuzer und gaben der Wade die Gnade.

Auch kilometerlange Steigungen schrecken die beiden nicht ab, mit vollem Gepäck, immerhin bis zu 16 Kilo, auf große Tour zu gehen. Keine Frage, daß das eigene Land schon längst im Fahrtenbuch vermerkt ist – der Weg nach

Dortmund erscheint da schon fast als Kurzstrecke.

Intensive Vorbereitung und genaue Planung sind für den ehemaligen Techniker und die Bankangestellte jedoch ein unbedingtes Muß, sonst wird aus der sonnigen Fahrt bald ein trübes Erlebnis. Harmonie, da sind sich die beiden einig, muß auch herrschen: „Wir sind froh, daß wir die gleichen Interessen haben, sonst ginge das gar nicht.“



Los geht's: Richard Weinhold (2. v. l.), Direktor Werk II, schickt den ersten Wagen auf die Piste

Der Neue kam richtig gut an

Im Mittelpunkt des Familientags stand der Vectra

Kaiserslautern (dz). Familientag bei Opel: Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Opel-Rentner, deren Familien und Freunde waren der Einladung gefolgt und nutzten die Gelegenheit, sich den neuen Vectra aus der Nähe anzusehen.

Das attraktive Programm ließ den Familientag – zumal das Wetter mitspielte – zu einem großen Erfolg werden. Mehr als 3 500 Gäste passierten die Portale.

Präsentiert wurde den Be-

suchern die gesamte Opel-Modellpalette mit den aktuellen Sondermodellen Astra „Season“, Astra „Champion“ und Omega „Reflection“ sowie besagter neuer Vectra, der den kritischen Blicken der

sachkundigen Beobachter stand hielt und vielerorts spontane Begeisterung auslöste.

Kein Wunder, ist doch der Neue auch ein Kaiserslauterer Kind. So stammen allein rund 80 Prozent der Karosserieteile aus dem Pfälzer Komponentenwerk. Von hier aus werden sie nach Rüsselsheim, Belgien und England verschickt.

Neben der Fahrzeugpräsentation im Freien gab es im Ausstellungsraum Informationen zu den einzelnen Modellen und Ausstattungsvarianten. Videos, Prospektmaterial und individuelle Beratung standen den Mitarbeitern zur Verfügung.

Musikalisch umrahmt wurde die Veranstaltung vom Kollingblasorchester aus Erfenbach. Auch für das leibliche Wohl war bestens gesorgt; und für die Kleinen standen Spiele und Gesichterschminken auf dem Programm. ■



Familientag in Kaiserslautern: 3 500 Mitarbeiter und Angehörige strömten durch die Portale



Prüfende Blicke: Viele Familien informierten sich ausführlich

Unhandliche Pakete

Generalüberholte Paketierpresse läuft auf Hochtouren

Kaiserslautern (dz). Wie heißt es so schön: „... die im Schatten sieht man nicht.“ Und doch verrichten sie eine unentbehrliche Arbeit. So auch die Mitarbeiter an der Paketierpresse, denn sie sorgen rund um die Uhr dafür, daß die kilometerlangen Entsorgungsbänder in der „Pressenunterwelt“ nicht überlaufen. Schnell stünde sonst das ganze Preßwerk still.



Schwere Jungs: Das Pressen-Team hat eine gewichtige Aufgabe

Nicht umsonst ist daher das eingespielte Team um Meister Franz Meyer stolz darauf, daß im letzten Jahr die Verfügbarkeit ihrer Anlagen bei 98,4 Prozent lag. Seit der letzten Überholung der Paketierpresse im August 1994 bis zu den Werksferien 1995 wurden insgesamt 169 741 Blechpakete mit einem Gesamtgewicht von 48 376 Tonnen gepreßt.

Die mit einem Druck von 700 Tonnen in 38 Sekunden geformten Preßlinge wiegen 285 Kilogramm pro Stück. Das sieht man den 40 mal 40 mal 60 Zentimeter großen Blechpaketen gewiß nicht an. Zusammengezählt ergibt die Anzahl der Preßhübe die bemerkenswerte Strecke von 750 Kilometern pro Jahr.

In den Werksferien wurde die gesamte Anlage komplett demontiert und generalüberholt. Da sich mit dem Anlauf des neuen Vectra der Blechschrött geändert hat und jetzt mehr Kernschrött paketierte werden muß, wurden die Bleche der Förderanlagen von



Klotzig: 285 Kilo pro Preßling

Trapezriffelung auf Rundriffelung umgebaut.

Mit großem Engagement war das Team um Franz Meyer im Einsatz und war täglich während der gesamten Werksferien vor Ort. In Eigeninitiative griffen die Mitarbeiter zu Farbe und Pinsel und verschönerten mit viel Liebe und Kreativität ihren Arbeitsplatz. ■

„Zwei echte Pfundskerle“

Fred Utzig bei Rosberg und Ludwig

Kaiserslautern (dz). Den DTM-Lauf in Singen wird Fred Utzig so schnell nicht vergessen. Denn er hatte dort Gelegenheit, dem Opel-Team um Keke Rosberg über die Schulter zu schauen. Utzig war einer spontanen Einladung des Rosberg-Teams gefolgt.

Selbst motorsportbegeistert, entwickelte sich rasch eine interessante Fachsimelei mit Monteuren, Organisatoren sowie den beiden Opel-Piloten Ludwig und Rosberg. „Die beiden“, soviel steht für Utzig fest, „sind nicht nur echte Profis, sondern auch Pfundskerle.“

So richtig Spaß hat es dem Opel-Mitarbeiter im Telemetrie-Auto gemacht. „Die elektronische Überwachung aller Steuereinheiten des Rennautos war für mich eine beeindruckende Erfahrung. Das reibungslose Zusammenspiel aller Beteiligten erinnerte in seiner Perfektion schon an ein Uhrwerk. Jeder Griff saß und in Minutenschnelle waren Korrekturen vorgenommen.“

Und: „Bei aller Technik und Perfektion steht der menschliche Aspekt jedoch immer im Mittelpunkt.“ Ein einmaliges Erlebnis, an das sich Fred Utzig noch lange erinnern wird.

Praktische Lebenshilfe

Mitarbeiter schickt alte Blaumänner nach Chile

Kaiserslautern (dz). Vor einiger Zeit entschloß man sich im Werk Kaiserslautern zum Verkauf alter Arbeitskleidung. Damais wurde jedes Kleidungsstück zum Symbolpreis von 1 Mark verkauft. Mehr als 16 000 Mark kamen so zusammen.

Während – wie später bekannt wurde – einige schwarze Schafe die Kleidungsstücke per Zeitungsanzeige wieder zu ihrem eigenen Vorteil gewinnbringend feilboten, hatte Peter Schlemmer, Mitarbeiter der Instandhaltung K 20, eine ebenso gute wie nachahmenswerte Idee. Der Elektromaschinenbauer aus Dansenberg wußte von seiner Heimatpfarre um die Sorgen und Nöte einer Patengemeinde im fernen Chile.

Dort wird im Rahmen eines Entwicklungsprojektes eine Betreuungsstätte für elternlose Jugendliche und solche aus zerrütteten Familienverhältnissen aufgebaut. Die Jugendlichen werden im Lesen und Schreiben unterrichtet und bestreiten ihren Lebensunterhalt durch bescheidenen Feldanbau und Viehwirtschaft selbst.

Den von Entwicklungshelferin Beatrix Loos betreuten



Paß: Die Jugendlichen in ihren neuen, alten Blaumännern

Jugendlichen fehlt es am Nötigsten. So kaufte Peter Schlemmer kurz entschlossen 60 Garnituren Blaumänner der

kleinsten Größen und schickte sie mit weiteren Hilfsgütern seiner Gemeinde den bedürftigen Jugendlichen. ■

Über Stock und Stein

Werksicherheit wurde Vize-Meister

Kaiserslautern (dz). Bei den Deutschen Meisterschaften im Internationalen Feuerwehr-Crosslauf in Düppenweiler (Saarland) belegte das Team der Kaiserslauterer Werksicherheit über 5 000 Meter einen hervorragenden zweiten Platz.

116 Läufer aus Deutschland, Rußland, Frankreich, Belgien und Luxemburg gingen an den Start. Zu den Läufern, angeführt von Abteilungsleiter Ewald Frank, gehörten Mar-

kus Hauth, Manfred Buhles, Thomas Mollen, Thomas Buhles und Roland Christmann.

Sie liefen die anspruchsvolle Strecke – Wiesen-, Wald- und Schotterwege mußten gemeistert werden – in der respektablen Gesamtzeit von 1:09:30 Stunden. In die Wertung kamen dabei die vier besten Einzelergebnisse, deren Einzelzeiten aufaddiert wurden.

Mit einer Zeit von 22:18 Minuten belegte Markus Hauth einen beachtlichen Dritten Platz in der Gesamtwertung. ■



Hoch die Beine: Ewald Frank auf dem Weg zum großen Ziel

Doppelt hält besser

Zweifacher Geburtstag: Fünf Jahre Opel-Engagement in Ostdeutschland und drei Jahre neues Werk in Eisenach

Eisenach (yl). Am 20. September hatte Opel Eisenach gleich zweifachen Grund zum Feiern: Fünf Jahre Opel-Engagement in Ostdeutschland und drei Jahre neues Werk in Eisenach. Rechtzeitig zur Geburtstagsparty treffen prominente Gäste ein: Thüringens Ministerpräsident Bernhard Vogel, der amerikanische Botschafter Charles E. Redman und Opel-Vorstandschef David J. Herman.

Zu Beginn des Festaktes läßt David J. Herman die Geschichte des Werks Revue passieren: Der erste Vectra aus Eisenach im Oktober 1990, die Grundsteinlegung für das neue Werk im Februar 1991, Produktionsbeginn im neuen Werk im September 1992. „Opel hat in dieses Werk eine Milliarde Mark investiert. Ungefähr die gleiche Summe floß in den Aufbau unseres ostdeutschen Händlernet-

zes“, erinnerte der Opel-Chef an die stolze Leistung des Unternehmens.

Schon drei Jahre nach der Eröffnung avancierte das Werk zum größten Industrieunternehmen in Thüringen. Heute verlassen jeden Tag 680 Corsa das Werk. Der Umsatz der Opel Eisenach GmbH betrug 1994 rund 1,7 Milliarden Mark. Das entspricht etwa 4,2 Prozent des Bruttoinlandsproduktes des Bundeslandes.



Grund zur Freude: Thüringens Ministerpräsident Vogel und Opel-Vorstandschef Herman in Eisenach

„Der Erfolg unseres Werkes hier in Thüringen wird maßgeblich durch den Einsatz unserer Mitarbeiter bestimmt.

Sie stehen im Mittelpunkt des Opel-Produktionssystems.“

Das Eisenacher Konzept sei maßgebend für die Umstrukturierungen der anderen deutschen Opel-Werke.

„Wir wollen so die Opel-Standorte in Deutschland sichern“, sagte Herman. „Oft wird danach gefragt, wie Opel und seine Mitarbeiter in einer nur so kurzen Zeit so viel hier in Thüringen bewegen konnten. Hierauf paßt eine Antwort, die ich in den letzten Wochen immer wieder im Zusammenhang mit der Diskussion um das Drei-Liter-Auto gegeben habe. Die Journalisten fragten mich, warum Opel als erster Hersteller ein fahrfertiges Modell eines solchen Sparmobils präsentieren konnte. Ich habe Ihnen folgendes entgegnet: Wir reden nicht nur davon, daß eigentlich etwas getan werden müßte, wir fangen einfach damit an. Wir diskutieren nicht, wir handeln.“

Das fand auch Ministerpräsident Vogel: „Andere treffen sich zu Autogipfeln, Opel ist Autospitze“, formulierte der Landesvater und dankte damit dem Unternehmen für sein Engagement in Thüringen.

Der amerikanische Botschafter Charles E. Redman lobte das Opel-Konzept als „Modell für die gesamte ostdeutsche Industrie“. Redman

nahm seinen Auftritt zum Anlaß, von Opel Eisenach aus die Amerikanischen Kulturtage in Thüringen zu eröffnen. „Mit Blick in die Zukunft wollen wir ein neues Netz menschlicher Bande zwischen Amerika und den östlichen Bundesländern aufbauen. Diese wurzeln in einer Tradition, die auf die vielen Tausende von Deutschen zurückreicht, die diese Region über die Jahrhunderte hinweg verließen, um in der neuen Welt ein neues Leben zu beginnen.“

Abschließend spielten die Gene Conners' All American Band und die Alexander Blume & Intercity Blues Band im Festzelt und sorgten für gute Stimmung bei der Geburtstagsfeier für die Opel-Mitarbeiter und Gäste von Opel Eisenach.



Riesenstimmung in Eisenach: Rund 10 000 Menschen aus ganz Thüringen waren zum „Bürgerfest“ am Tag der Einheit in die Wartburgstadt gekommen. Mit von der Partie: Opel. Die Auto-schmiede setzte mit einer Bühne auf dem Karlsplatz einen interessanten

Fest-Akzent. Talkrunden mit Politikern und Opel-Mitarbeitern erregten ebenso Aufsehen wie die „Montagsmaler“-Runde mit Sigi Hareis. Höhepunkt des Tages war jedoch der Auftritt der legendären „Puhdys“, den Opel ermöglicht hatte.



Festakt: Die Mitarbeiter und ihre Angehörigen feierten mit

Ein kunterbuntes Spiel-(Auto-)Mobil

Nachwuchs bemalte Corsa

Eisenach (med). Da lacht das Kinderherz: Statt mit einem gestreßten Papi über die Autobahn zu düsen, konnten die Kleinen der Eisenacher Mitarbeiter jetzt im Rahmen einer Kinderparty einen waschechten und ausgewachsenen Corsa mit Fingerfarben bemalen.

burg-Ensemble und Live-Musik der Erfurter Popband „Voice of Music“.

Zu dem von den Opel-Mitarbeiterkindern bemalten Corsa gesellten sich dann noch zwei weitere bunte Exemplare, die während des traditionellen Kinderfestes in Eisenach bemalt wurden.

Eine hochkarätige Jury, der unter anderem Thüringens Finanzminister Andreas Trautvetter und Eisenachs Oberbürgermeister Dr. Peter Brodhum angehörten, hat am 2. Oktober während der Geburtstagsfeier auf der Opel-Bühne am Karlsplatz den schönsten Corsa prämiert. Das Fahrzeug wird jetzt einer sozialen Einrichtung der Wartburgstadt zur Verfügung gestellt.

Unter pädagogischer Anleitung und mit Kakao und Keksen gestärkt, waren die Kinder mit großem Eifer bei der Sache. Während ein „Mitspielmann“ und eine Kinderbaustelle darüber hinaus für kurzweilige Unterhaltung sorgten, wartete auf die Erwachsenen ein buntes Bühnenprogramm mit dem Wart-



Picasso wäre neidisch: Mitarbeiterkinder bemalten einen Corsa

Gezeigt, wo's langgeht

Familienangehörige nahmen die Arbeitsplätze unter die Lupe

Eisenach (yl). Die Besucher waren beeindruckt und alle Bereiche zufrieden mit der Resonanz: Im Rahmen der „Familientage“ zeigten knapp tausend Mitarbeiter ihren Familienangehörigen ihren Arbeitsplatz im Werk Eisenach.

Auch der Eindruck, den die Veranstaltung bei Ulrich Böckel, Bereichsbetriebsrat Lackiererei, hinterlassen hat, war positiv: „Von den Besuchern, die zum ersten Mal hier waren, waren die meisten sichtlich beeindruckt von der Ausgeglichenheit der Arbeit, der Sauberkeit und der Übersichtlichkeit in der Lackiererei.“

Christine Hermann, Bereichsbetriebsrätin Rohbau, ergänzt: „Ich habe die Woche oft spät Feierabend gemacht, aber immer, wenn ich nach Hause ging, waren noch viele Besucher auf der Brücke.“

Einige Mitarbeiter im Rohbau bedauerten, daß sie den Angehörigen ihren Arbeitsplatz nur vom Besuchersteg aus zeigen konnten, räumt Karin Lorenz, Bereichssekretärin Rohbau, ein.

Doch die Sicherheit hat natürlich Vorrang. Zwar habe sich bei den Familientagen im vorigen Jahr niemand von den Besuchern verletzt, die bei laufender Produktion durch die Bereiche gegangen sind, sagt Norbert Posner, zuständig für die Arbeitssicherheit, „aber seitdem ist manches anders geworden, besonders der Materialtransport. Und weil zudem die Wege enger geworden sind, war es günstiger, den Besuchern den Rohbau vom Besuchersteg aus zu zeigen, insbesondere im Hinblick auf die Kinder.“

„Denn“, ergänzt Posner, „der Arbeitsschutz richtet sich nach den Bedürfnissen der Erwachsenen, kleine Kinderhän-



Spannend: Hier also verdienen die Eltern ihre Brötchen

de könnten aber irgendwo durchfassen. Gerade wenn sich die Eltern unterhalten und ihr Kind für Sekunden aus den Augen lassen, weil der Vater der Mutter etwas erklärt, kann nicht ausgeschlossen werden, daß sich Kinder irgendwo schneiden.“

Aber die Besucher zeigten Verständnis für diese Sicher-

heitsmaßnahme. Und nicht nur im Rohbau herrschte reges Treiben, weiß Susanne Meng, Bereichssekretärin Fertigung und Endmontage, zu berichten: „Den größten Andrang gab es erwartungsgemäß zum Ende der Woche, aber insgesamt gesehen haben sich jeden Nachmittag viele Familien unseres Bereichs angesehen.“

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 5. September**
Helmut Fleischer,
TEZ
Manfred Hütter,
TEZ
- 3. Oktober**
Günter Gumbinger,
Fertigung
Helmut Nick,
Fertigung
Theo Zobel,
TEZ
- 24. Oktober**
Hans Diehl,
TEZ
- 31. Oktober**
Peter Bohnert,
Fertigung



Helmut Fleischer



Manfred Hütter



Peter Bohnert



Hans Diehl

Hüseyin Koca,
Beschädigten-Einsatz
Rita Erika Rueb,
Fertigung Karosserie-
Untersammenbau, Rohrfabrikation
Katharina Wagner,
Werkverpflegung
Karl-Heinz Wunderlich,
Fertigung Chassis,
Schmiede/Umfarmtechnik

6. Oktober
Wolfgang Marek,
Werkssicherheit Werksteuerwehr

7. Oktober
Hüsnije Mokaddem,
Werkstandhaltung
Bauüberwachung/Ordnungsdienst

8. Oktober
Giuseppa Colombo,
Fertigung Montage I – K 40
Mohamed Massaoudi,
Fertigung Chassis,
Achsenfertigung und Chassisteile

9. Oktober
Jesus Sanmiguel-Seijos,
Fertigung Preßwerk K 40

12. Oktober
Günter Gertel,
Werklogistik, Zentraler Service

Eleni Kallidou,
Teile und Zubehör, Greiferei,
Verpackung, Versand
Jakovos Koutalakis,
Fertigung Montage I – K 40
Karl Reichel,
TEZ-Zentralwerkstätten, Schweiß-
maschinen und Vorrichtungsbau



Günther Gumbinger

Anna Voboril,
Fertigung Karosserie,
Qualitätssicherung

15. Oktober
Werner Gerbig,
Service
Mohamed Ahmed Lahna,
Fertigung Montage II – K 40

19. Oktober
Harald Fichtelberger,
TEZ-Versuch und Werkstoff-
entwicklung/Prüfst. und Meßwesen
Hans-Peter Konieczny,
Werklogistik, Zentraler Service
Hüseyin Özkan,
Fertigung K 115, Lackiererei
Hans-Werner Riekstins,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Zentr. Masch.-Abteilung

21. Oktober
Karl Schäfer,
TEZ-Fahrzeug-Aggregatmontage
und Entwicklungs-Werkstätten

22. Oktober
Hüseyin Tekeroglu,
Fertigung Montage II – K 40

23. Oktober
Raimundo Dapresa-Perez,
Fertigung Karosseriewerk I, Rohrbau
Francisco Rivas-Gallego,
Fertigung Preßwerk K 67

26. Oktober
Otto Alleborn,
TEZ-Fahrzeugbau und
Pilotlinie-Spenglerei
Hans-Joachim Feist,
TEZ
Marion Krug,
Fertigung Chassisteile

27. Oktober
Nail Bilgitay,
Fertigung Montage II – K 40
Werner Fückel,
Instandhaltung Chassis
Maria Mouratidou,
Fertigung Preßwerk K 67

28. Oktober
Hans Flach,
TEZ

30. Oktober
Wilfried Zink,
TEZ

25 Jahre

Bochum

- 1. Oktober**
Guenter Bieler,
Läger und Ausgaben Werk I
Horst Blaesser,
Zusammenbau Karosserie
Rohbau komplett
Siegfried Eigenbrodt,
System und Tagesstationen,
Fertigungszeiten
Klaus Körber,
Frachtenabrechnung
Karin Lettau,
Wagenendmontage und -reparatur
Michael Luettge,
Linieninstandhaltung Mechanik
Gerhard Moschner,
Werkchutz Werk I
Gunter Scheffler,
Werkzeugmaschinen-Abteilung
Ulrich Schiefelbein,
Fahrzeug-Montage Steuerung
Bernd Schnippenkoetter,
IPS-Bahn-Versand und Anlieferung
Hannelore-Edith Senf,
T&Z Greiferei und Packerei Export
Karel Studnar,
Qualitätssicherung Werk I
Rainer Weber,
Wagenendmontage und -reparatur



Helmut Nick

2. Oktober
Jose Garcia Jimenez,
Kraftstoffbehälterfertigung

3. Oktober
Jürgen Gajewski,
Neuanfertigung von
Preßwerkzeugen und Vorrichtungen

4. Oktober
Anton Baloniak,
Motorenbau

5. Oktober
Friedrich-Wilhelm Hohage,
Wagenendmontage und -reparatur
Hermann-Heinrich Lattner,
Werkstatt für Transportmittel Werk I

6. Oktober
Peter Herzig,
Zusammenbau Karosserie Rohbau,
Handschweißoperation

7. Oktober
Horst Boesert,
Werkzeugmaschinen-Abteilung

16. Oktober
Manuel Pineiro Martinez,
Preßwerk

19. Oktober
Dorothee Kuhlmeier,
T&Z Greiferei und Packerei Inland
Christoph Skubacz,
CKS/CSO Verpackung

20. Oktober
Hans-Werner Rotthus,
Schlosser-Werkstatt

21. Oktober
Annegret Sowa,
Vorderachsen

26. Oktober
Kurt-Werner Himmen,
Teile-Lackiererei
Francisc Ortega Membrives,
Fertigung Montage – Montageband
Peter Schlesinger,
T&Z Verladung

27. Oktober
Siegfried Pietraszek,
Produktives Lagerwesen D 4

25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. Oktober**
Peter Herzig,
Fertigung
- 3. Oktober**
Horst Frank,
Fertigung
Kurt Müller,
Fertigung
- 4. Oktober**
Günter Göttel,
Fertigung
- 5. Oktober**
Hermann Rauschkolb,
Motorenbau
Hans-Peter Stryp,
Fertigung
- 12. Oktober**
Hartmut Geib,
Logistik
Gerhard Müller,
Fertigung
- 13. Oktober**
Rudi Kries,
Fertigung
- 26. Oktober**
Reinhard Sieber,
Saginaw

Wir gedenken

Rüsselsheim

Karl-Heinz Kuhn,
Qualitätssicherung,
geb. 24.4.40, gest. 8.7.95;

Richard-Hubert Niemczyk,
Montage I K 40,
geb. 15.12.62, gest. 31.7.95;

Jürgen Lahr,
TEZ-Fahrzeugerprobung,
geb. 7.12.47, gest. 24.8.95;

Heinz-Dieter Müller,
Kreditorenbuchhaltung,
geb. 16.12.47, gest. 24.8.95;

Alfred Leimeister,
Werklogistik Materialwirtschaft K 40,
geb. 27.7.53, gest. 29.8.95;

Horst Ripperger,
Preßwerk K 40,
geb. 12.1.39, gest. 3.8.95;

Maria Lucia Russo,
Bauüberwachung/Ordnungsdienst,
geb. 1.10.40, gest. 6.8.95;

Lothar Schäfer,
Beschädigteneinsatz,
geb. 4.7.38, gest. 18.8.95;

Bochum

Gerhard Speer,
Chassis-Kleinteile,
geb. 7.9.37, gest. 6.8.95;

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Oktober**
Gerhard Astheimer,
Instandhaltung K 115
Frieda Birkner,
Finanzwesen
Amar Mohamed Amar
El Aissaoui,
Fertigung Montage I – K 40
Detlef Grundmann,
Finanzwesen
Horst Knöß,
Finanzwesen
Eckhard Schwirtz,
Fertigung
Osman Ünvanli,
Fertigung Montage II – K 40
- 2. Oktober**
El Hassan Khandir,
Fertigung Montage I – K 40
- 5. Oktober**
Giuseppe Di Caro,
Fertigung Karosseriewerk I,
Untersammenbau und
Gerippebau

„Vorübergehende“ Verantwortung

BKK-Chef Borger verabschiedet

Rüsselsheim (jan). Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt. Das meinte wohl auch der „Rüsselsheimer Bub“ Helmut Borger, als er sich 1961 nach kaufmännischer Ausbildung bei Opel um eine Stelle im englischsprachigen Export bewarb.

Allerdings war nur ein „vorübergehender“ Posten bei der Betriebskrankenkasse frei – daraus wurden dann 34 Jahre. An die 100 Gäste waren am 2. Oktober im Forum erschienen, um Borger in den Vorrühstand zu verabschieden, darunter nicht nur Opelner, sondern auch Presse und Politprominenz. Schließlich war Borger 19 Jahre lang Geschäftsführer der BKK bei Opel, der größten in Hessen. Die einleitenden Worte sprach Eckhard Harnack, Direktor des Zentralen Personal- und Sozialwesens, der den

Werdegang Borgers nachzeichnete und dessen großes Engagement lobte. Oberbürgermeisterin Otti Geschka betonte die lange Tradition der Kasse, deren Vorläufer bereits 1872 gegründet worden war.

Den Schlußpunkt der zahlreichen Reden setzte der ehemalige Schulkamerad Borgers Rudolf Müller, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates, welcher noch einmal augenzwinkernd radikale Neuerungen hervorhob, wie etwa die Abschaffung der weißen Kittel bei der BKK.

Zum Abschied bekam Borger schließlich noch ein „offizielles“ BKK-Fahrrad überreicht und bedankte sich herzlich für die vielen schönen Jahre. Vom Ruhestand ist jedoch noch nicht viel zu sehen: „Ab jetzt geht es wieder regelmäßig ins Theater und zum Tennis. Und am Haus und im Garten ist auch noch viel zu tun. Reisen will ich auch noch.“ Dafür war „vorübergehend“ wenig Zeit gewesen.



Auf Wiedersehen: Helmut Borger (2. v. r.) sagt leise „Adieu“

1995

Renten Anpassung

Betriebliche Altersversorgung erhöht

Rüsselsheim (jh). Rund 6 400 Opel-Renten wurden zu Beginn des Monats rückwirkend zum 1. Januar 1995 erhöht. Diese Anpassung betraf alle Renten, die zuletzt zum 1. Januar 1992 angehoben wurden (Altrenten) sowie jene, die zwischen Februar 1991 und Januar 1992 erstmals zur Auszahlung kamen (Neurenten).

Die Altrenten wurden um 7,7 Prozent erhöht. Bei Renten, die jetzt erstmals anzupassen waren, belief sich die Erhöhung je nach Länge des Zeitraums zwischen Rentenbeginn und Anpassungster-

min zwischen 7,4 und 13 Prozent. Mit der Überweisung der Oktober-Rente erfolgte gleichzeitig die Nachzahlung für die Monate Januar bis September.

Das bei Opel seit 1968 zusätzlich zur Sozialversicherung fest installierte System der betrieblichen Altersversorgung bedeutet für die Opel-Ruheständler eine spürbare Aufbesserung der gesetzlichen Rente und eine fast vollständige Absicherung des im Arbeitsleben erreichten Lebensstandards.

Voraussetzung für den Bezug des zusätzlichen Opel-Ruhegeldes ist eine Mindestbetriebszugehörigkeit von zehn Jahren.

Wer fährt mit?

Alzey – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Portal P45, Gleitzeit, Tel.: 06731/42203

Bad Kreuznach – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B,
Tel.: 0671/43628

Bechthelm/Ohren – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
2 Personen, Tel.: 06438/1311

Bingen – Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht,
P 55/60 u. Teile-Bau, Tel.: 06721/45596

Darmstadt – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A,
Teile-Bau, Tel.: 06151/784822

Darmstadt-Woog – Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft,
Normalschicht, Tel.: 06151/425877

Dülmen/Umgebung – Bochum W I,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tel.: 02594/88268

Egelsbach – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tel.: 06103/46811

Eltville/Rh. – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 8 od. 65, Tel.: 0611/429851

Engelstadt – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, P 60, Tel.: 06130/8697

Frankfurt/Bonames-Rüsselsheim,
biete/suche Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tel.: 069/5073628

Holzwickede-Wickede – Bochum,
Werk I, suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tel.: 02301/13891

Imsbach – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Tel.: 06302/5928

MZ-Bretzenheim-Berliner-Siedlung – Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, P60,
Tel.: 06131/35679

MZ-Ebersheim – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Tel.: 06136/42620

Morschheim-Mauchenheim-Offenheim-Erbesbüdesheim oder Autobahnparkplatz Alzey,
suche 1 Mitfahrer für B-Schicht,
Tel.: 06352/4670 o. 06731/42828

Reichelsheim – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 06166/8954

Rümmelsheim – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
schicht/Gleitzeit, Tel.: 06721/47311

Schwarzerden, Spabrücken – Parkplatz A61 – Rüsselsheim,
Schicht B, K40, Tel.: 06705/7482

Windesheim/A61 – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
40 Std./Woche, Tel.: 06707/8699

Wörrstadt – Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Normalschicht, Tel.: 06732/1629

Gutenbergs Gesellen

Die „Bleiläuse“ gehören der Vergangenheit an: In der Werkdruckerei beherrscht heute moderne Technik das Bild

Rüsselsheim (es). Rund 800 Aufträge erledigt die Werkdruckerei Monat für Monat. Gedruckt wird so ziemlich alles, was im Werk lesenswert ist – von der Opel Post einmal abgesehen. Ein moderner Maschinenpark, der mit der technischen Revolution auf dem Drucksektor Schritt gehalten hat, ermöglicht dem BKS-Druckservice, wie die Werkdruckerei offiziell heißt, die zumeist prompte Erledigung dieser vielen Aufträge. Und dazu kommen 26 Mitarbeiter, die schon lange keine Zeit mehr haben, nach „Bleiläusen“ zu suchen.

Wenn der (Druck-)Teufel es will, dann steht bei Anni Pemsel und Christine Heusler das Telefon den ganzen Tag nicht still. Denn zusammen mit ihrem Chef, Rainer Hauzel, bilden die beiden guten „Feen“ des BKS-Druckservice die erste Anlaufstelle für die Kunden aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. Sie nehmen Aufträge entgegen, kümmern sich um Terminabsprachen und halten auch sonst alle Fäden in der Hand. Und von ein bißchen Hektik lassen sich die beiden noch lange nicht aus dem Konzept bringen.

Sein Job scheint auch Hans-Jürgen Wagner leicht von der Hand zu gehen – und das im wahrsten Sinne des Wortes: Nachdem er den doppelten 500er-Packen mit Briefbögen auf den vorderen Teil der Schneidmaschine gehoben hat, gleitet der Papierblock nahezu schwerelos vor ihm her. Was keinesfalls ein Wunder ist: Der Rollmechanismus der computergesteuerten Schneidmaschine ist mit Luftkissen verstärkt.

Das „Durchrütteln“ des Papierblocks erleichtert ein schwenkbarer Rütteltisch. Das

gewünschte Schnittformat gibt Wagner in einen PC ein, das Schneiden besorgt die Maschine fast von alleine. Selbst für den Abtransport des Papierblocks steht dem Kolonnenführer der Buchbinderei eine Hebebühne zur Verfügung – damit er seine Bandscheiben schonen kann.

Die nun drei Jahre alte, 150 000 Mark teure Schneidmaschine gehört zu den modernsten Ausstattungsstücken des BKS-Druckservice: Ein Ur-Ahn der Maschine steht ein Stockwerk höher. Hier wird das Schnittformat noch von Hand eingestellt, und auch die gesamte Handhabung ist um ein Vielfaches kraftaufwendiger.

Der Vergleich der beiden Maschinen dokumentiert jedoch nur einen winzigen Bruchteil der technischen Veränderungen, die die Opel-Druckerei seit ihrer Gründung 1924 erlebte. Auch Vertreter der guten alten Zeit des Bleisatzes finden sich noch in der gewaltigen Ansammlung von Maschinen verschiedenster Generationen: Zwei „Heidelberg“-Drucktiegel, 40 Jahre alt, die noch immer beim Herstellen von Prägungen für Ur-



Ziehen alle an einem Strang: 26 Mitarbeiter kümmern sich um die möglichst rasche Erledigung von 800 Aufträgen pro Monat

kunden und Visitenkarten Verwendung finden.

Immerhin: Sie haben „nur“ neun Opel-Jahre mehr auf dem Buckel als Horst Hampel, dem dienstältesten Mitarbeiter des BKS-Druckservice, der als Lehrling noch in Setzkästen nach „Bleiläusen“ suchen mußte.

Dabei handelte es sich freilich nur um Fabeltiere, die Meister und Gesellen erdacht hatten – mit derart bizarren Arbeitsaufträgen pflegten sie Berufsnovizen zu foppen.

Das High-Tech-Zeitalter hingegen repräsentieren neben der bereits erwähnten Schneidmaschine ein moderner Fotosatz- und Graphikbereich, zwei Farbkopierer, Kleinoffsetmaschinen, computergesteuerte Xerox-Drucksysteme und eine Reprokamera, die der revolutionären technologischen Entwicklung auf dem Drucksektor Rechnung tragen.

Denn oberstes Gebot der Opel-Druckerei ist, „modern und kundenorientiert zu arbeiten – und natürlich konkurrenzfähig zu sein“, betont Rainer Hauzel, der seit zweieinhalb Jahren die BKS-Bürotechnik, das Grafische Studio sowie den Druck- und Foto-Service leitet.

Die 800 rein werksinternen Aufträge, die monatlich in der Druckerei eingehen, kommen aus den verschiedensten Bereichen. Entsprechend umfangreich ist das Repertoire der Druckerei: Briefbögen, Visitenkarten, Aushänge, Urkunden, Broschüren, Graphiken, Overhead-Folien, Fahrzeug-Begleitkarten, Plakate bis zu DIN A1-Größe. Viele dieser Produkte werden auf Wunsch ein- oder zweiseitig bedruckt und wahlweise mit Thermo-, Klebe- oder Spiralbindungen versehen.

Beratungen bei der Auswahl der richtigen Papiersorte gehören ebenso zum Service wie Entwürfe zur graphischen Gestaltung des angeforderten Druckerzeugnisses. Mit anderen Worten: Das Team der Werkdruckerei mag keine halben Sachen. Angeboten werden durchdachte Lösungen,

die den Ansprüchen der Kunden auch gerecht werden.

Unbegrenzt nach oben ausdehnen lassen sich die Kapazitäten der Opel-Druckerei allerdings nicht. Rainer Hauzel und sein Team müssen immer wieder kalkulieren, ob eine Auftragsvergabe „nach draußen“ nicht sinnvoller ist als eine werksinterne Lösung oder Teillösung. So müssen beispielsweise Massenpublikationen wie die Opel Post, die einen sehr speziellen Maschinenpark erfordern, außerhalb gedruckt werden. Und beim Opel-Telefonbuch wird arbeitsteilig verfahren: Den Satz übernimmt der BKS-Druckservice, in Papierform gebracht wird das Telefonbuch aber extern.

Doch die beste technische Ausstattung ist nichts wert,



Los geht's: Christine Heusler, Anni Pemsel und Rainer Hauzel



Sch(w)erelos: Hans-Jürgen Wagner an der Schneidmaschine



Tierisch: Drucker-Wappen

wenn es keine Mannschaft gibt, die sie optimal zu bedienen weiß und flexibel auf Tagesgeschäft reagieren kann – vor allem in einer Druckerei, wo die Kunden häufig „heute bestellen und gestern bedient werden wollen“, so Horst Hampel. Die derzeit 26 Mitarbeiter des BKS-Druckservice erfüllen diese Ansprüche.

Sie arbeiten in einem Gleitzeitsystem, das Rainer Hauzel in der nächsten Zeit noch flexibler und kundengerechter gestalten will. Überstunden oder ein zusätzlicher Samstag, an dem schon einmal ein kurzfristig eingegangener Auftrag abgearbeitet werden muß, stellen die Druck-Meister keineswegs vor personalplanerische Probleme.

Dieses hohe Maß an Flexibilität führt Hauzel auf den gu-

ten Zusammenhalt im Team zurück. Kollegialität wird dabei nicht nur am Arbeitsplatz, sondern auch darüber hinaus intensiv gepflegt.

Nach den Vorstellungen des Druckereichefs soll der Teamgeist allerdings nicht auf dem heutigen Stand stehen bleiben, sondern noch weiter verbessert werden. So sollen beispielsweise in Kürze einige Mitarbeiter auch für Einsätze im Bereich Graphik und Fotosatz geschult werden.

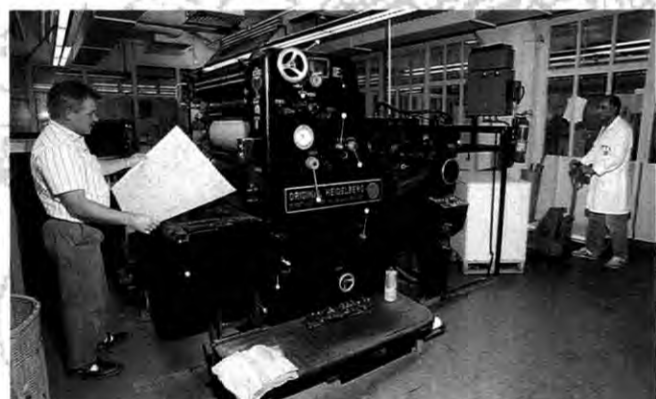
„Dadurch wird ihre Arbeit aufgewertet – was nicht nur für noch mehr Zufriedenheit am Arbeitsplatz sorgt, sondern auch eine zusätzliche Wertschöpfung fürs Werk darstellt“, zeigt sich Hauzel vom Sinn dieser zusätzlichen Schulungsmaßnahme überzeugt.

Und da die Werkdrucker dem Motto „Stillstand ist Rückschritt“ huldigen, geht ihr Blick auch ansonsten nach vorn: So sollen beispielswei-

se der hochmoderne Fotosatz und das graphische Studio technisch und personell weiter aufgerüstet werden.

Der Datenaustausch mit externen Satz- und Grafikagenturen soll noch verfeinert werden. Und im neuen Verwaltungsgebäude ist ein „Copy Shop“ geplant, denn eine „größtmögliche Kundenzufriedenheit“ ist neben „maximalen Kostenvorteilen für Opel“ auch weiterhin das oberste Ziel der Werkdruckerei.

Der Copy Shop wird graphische Beratung und Gestaltungsmöglichkeiten bieten. Mit einem Farbkopierer und einem Drucksystem ausgestattet, finden hier auch die ganz Eiligen eine Anlaufstelle. Und auch für den großen Umzug gibt es bereits konkrete Pläne für einen neuen, effizienten BKS-Druckservice. Eins ist schon jetzt sicher: Nach „Bleiläusen“ wird dort niemand mehr suchen müssen. ■



Wo druckt der Schuh? Volkhardt Kolb und Hüseyen Ciliz helfen



Keine Laus weit und breit: Heinz-Dieter Kehl am Setzkasten



Heidelberg am Main: Volkhardt Kolb prägt noch per Tiegel

Ein Messias im TEZ

Studierter Chemiker und ausgebildeter Tenor: In Uwe Dellers Brust schlagen zwei Herzen

Rüsselsheim (es). Seine Stimme hat Gewicht. Und Volumen. Zudem ist sie gefragt – sowohl im TEZ als auch auf der Opernbühne. Denn Uwe Deller ist nicht nur Chemie-Ingenieur bei Opel, sondern auch ausgebildeter Tenor.

Wer jetzt denkt, da übt einer einen Brotberuf aus, weil ihn ein Dasein als Vollzeit-Künstler nicht ernähren könnte, täuscht sich: „Beides – die Naturwissenschaften und der Gesang – sind Leidenschaften von mir, die ganz gut nebeneinander existieren.“

Wo das Interesse an der Chemie herkommt, ist nicht so ganz klar. Das Sängertalent jedenfalls hat ihm Vater Arthur in die Wiege gelegt, die vor 30 Jahren in Hilscheid aufgestellt wurde, einer 2 800-Seelen-Gemeinde im „Kannenbäcker-Land“, dem unteren Westerwald.

Der Industriearbeiter Deller senior ist begeisterter Chorsänger. Und er hat in seinem



Ein Chemiker geht fremd: Uwe Deller in Mozarts „Bastien“

Plattenschrank Aufnahmen des legendären deutschen Tenors Fritz Wunderlich stehen. Vor allem eine Einspielung von Mozarts „Zauberflöte“ mit Wunderlich als „Tamino“ tut es Klein-Uwe derart an, daß er die Platte zum Leidwesen seiner Mutter immer wieder abspielt.

Nach seinem Stimmbruch stellt der halbstarke Opernfreund dann fest, daß ihm seinerseits eine Tenorstimme geschenkt wurde. Mit 19 schließlich beginnt er eine Ausbildung bei der Gesangs- und Opern-

schule von Käthe Kaltbeitzler-Hirsch. Bereits ein Jahr später erhält er ein Stipendium am Peter-Cornelius-Konservatorium in Mainz. Dort und in Düsseldorf singt er erste Opern-Partien.

Daneben studiert er Chemie. Beide Ausbildungen finanziert er sich als Chorleiter – eine weitere Leidenschaft, der er bis heute treu geblieben ist: Er dirigiert die Sängervereinigungen in den rheinhessischen Gemeinden Flonheim und Dalheim.

1990 steht Uwe Deller dann am Scheideweg: In Bayreuth zeichnet ihn die Richard-Wagner-Stiftung aus, und nach der Teilnahme an Meisterkursen in Weimar und Mainz erhält er ein attraktives Angebot: Er soll an der Staatsoper Schwerin singen – ausgerechnet den Tamino, der seine Liebe zur Oper einst weckte.

Andererseits hat Uwe Deller sich zu diesem Zeitpunkt auch schon bei Opel eine berufliche Zukunft aufgebaut. Nach In-

dustriepraktikum und Diplomarbeit wird er Chemiker im TEZ, ist zuständig für Kunststoffrecycling, ehe er für Sonderaufgaben eingesetzt wird.

Deller entscheidet sich schließlich gegen Schwerin – und für Rüsselsheim. Bereit hat er seinen Entschluß nie. Die heute in Opernhäusern gängige Besetzungspraxis behage ihm nicht sonderlich: „Die meisten Häuser halten sich nur noch einen Tenor, der alles singen muß, was gerade ansteht: Deutsche wie italienische Opern, Heldentöne, dramatische oder komische Partien.“

Obendrein wäre ihm kaum noch Zeit geblieben, weiter Oratorien zu singen oder Liederabende zu geben. Und das tut er nun reichlich. „Da die Termine meist am Wochenende



Stimmgewaltig: Uwe Deller

sind, lassen sie sich mit meinem Hauptberuf problemlos verbinden“. Mozart ist er trotz alledem treu geblieben: Vor fünf Wochen feierte Uwe Deller im Darmstädter Schloß mit „Bastien und Bastienne“ eine vielbeachtete Premiere.

Und den Rüsselsheimer Werksangehörige bietet sich ebenfalls eine Gelegenheit, ihren Chemiker einmal als Barde zu erleben: Am 26. November wirkt Uwe Deller im Stadttheater in Händels „Messias“ mit.

Opel gibt (Erd-)Gas

Gastankstelle eingeweiht

Rüsselsheim (hh). Nicht nur die innovativen Ideen im neuen Vectra, dem Eco oder dem Maxx beweisen es: Opel gibt buchstäblich mehr Gas denn je, wie man jetzt auch an der neu errichteten Erdgas-Tankstelle vor dem N 10 beobachten kann.

Der sogenannte „Fuelmaker“ wirkt als Kompressor, der das Gas aus der normalen Hausleitung von einem auf 200 bar Druck komprimiert, um dadurch soviel „Stoff“ in den Tank hineinzupressen wie möglich. Im Moment sind bei Opel zwei Wagen der Fahrzeugvorausentwicklung für diesen Gasbetrieb ausgerüstet.

„Doch das wird sich ändern, wenn die Motoren erst optimiert sind. Wir haben schon jetzt Anfragen für gasbetriebene Vectra Caravan“, gibt sich Dieter Rössner aus der Fahrzeugvorausentwicklung zuversichtlich.

Weltweit werden annähernd 800 000 Fahrzeuge mit Erdgas betrieben, so Rössner. In Deutschland beschränke sich ihr Einsatz vor allem auf die Stadtwerke der Kommunen, die als Gasverteiler buchstäblich an der Quelle sitzen.

Aber auch Privatnutzer können ihren Pkw umrüsten las-

sen. Der Haken an der Sache: In Deutschland gibt es bisher kaum Gastankstellen. Doch auch das Problem will ein großer Ölkonzern in Kürze in Angriff nehmen. „Und bis dahin haben wir eine solide Basis für eine Kleinserienproduktion geschaffen“, verkündet Fritz Heimbürg aus der Vorausentwicklung.

Erdgas ist zwar auch nur eine begrenzte Ressource, weist allerdings einige Vorteile gegenüber dem Erdöl auf: Als Naturprodukt braucht es nicht raffiniert oder additiviert werden, und der Partikelaustritt im Vergleich zu Dieselfahrzeugen werde um bis zu 80 Prozent reduziert. Der gesetzlich limitierte Kohlenmonoxidausstoß von 2,20 Gramm pro gefahrenen Kilometer belaufe sich beim optimierten Erdgasmotor zudem auf gerade mal 0,15 g/km, so Heimbürg.

Nachteile sind eine annähernd 15 Prozent geringere Leistung, das bisher noch fehlende Tankstellennetz und, nicht zu vergessen, die Anschaffungs- beziehungsweise Umbaukosten in Höhe von bis zu 6000 Mark. Auch muß der Fahrer in Kauf nehmen, daß er mit einem erdgasgefüllten 60-Liter-Tank nur 250 Kilometer weit kommt.

Sinsheim (ah). Friedhelm Engler zurrut noch einmal den Helm fest und streift die Lederhandschuhe über. Dann nimmt er auf dem Fahrersitz seines Flitzers Platz – nein, kein Calibra, ein Rennkart ist es: die motorisierte Variante des vierradrigen Tretgefährts aus Kindertagen.

Der Opel-Mitarbeiter ist einer von zehn Fahrern aus dem Design, die als „Opel Racing Team“ beim ersten „Designers Challenge“ in Sinsheim an den Start gingen.

Ihre Gegner: Designer von insgesamt neun Automobilherstellern, über Mercedes und Audi bis hin zu BMW und Porsche. Ihr Ziel: Den Wandepokal zu erobern, der dem Gewinner des fünfständigen Rennens winkt. Dafür haben sie seit Februar in ihrer Freizeit trainiert, in den letzten sechs Wochen besonders intensiv.

„Wir wollen schließlich, daß nicht nur unsere Autos gut aussehen!“ witzelt Holger Weyer aus dem Vectra-Designstudio. Das Gefährt des Opel-Teams unterscheidet sich dabei in seinen Grundzügen kaum von denen der Konkurrenz. Das hat aber nichts mit mangelnder Phantasie der Designer zu tun,

die Karts gehören einer Fremdfirma und wurden vor dem Rennen ausgelost, von wegen der Chancengleichheit. Alle sind Viertakter mit 5,5 PS Leistung.

Trotzdem trägt das Fahrzeug opel-typisches Design, da die Designer es nicht lassen können, vor Rennbeginn noch ein wenig Hand anzulegen. „Eindeutig der Schönste“, urteilt dann auch Teamkollege Stefan Arndt. RAK 3 heißt das Gefährt – nach dem legendären Raketen-Antrieb-Fahrzeug, das Opel im Jahre 1928 baute.

Um 15 Uhr dann der Start: Dröhnen erfüllt die Halle, während die Fahrer ihre Karts durch die Kurven lenken. Kein guter Start für die Opel-Designer: Als vorletztes saust das gelb-schwarze Rennkart über die Startlinie. Doch es bleibt dran, holt sogar auf und schiebt sich einen Platz nach vorne.

Vierzig Minuten später, beim Fahrerwechsel, instruiert der Startfahrer seine Teamkollegen: „Die dritte Kurve eng fahren – sonst schleudert ihr in der nächsten!“

195 Runden oder 90 Minuten später fährt das Rennkart zum ersten Auftanken in die Box. Danach: die Wende.

Holger Weyer bringt das Opel-Gefährt Runde um Runde nach vorne – erst der siebte, dann der sechste, schließlich der fünfte Rang.

Seine Teamkollegen stehen jubelnd an der unteren Kurve, halten Schilder mit aufmunternden Botschaften in die Höhe. „Die Schilderbox haben wir vom Motorsport“, verrät Friedhelm Engler und blickt auf den Deckel. Dort steht in großen schwarzen Lettern „Reuter“ – der DTM-Pilot ist quasi gegenwärtig.

Dann die 200. Runde: Reifenwechsel. Konzentriert und gut eingespielt schrauben die Opel-Mit-



Rasant: Opels Designer gingen mit einem „RAK“-Kart ins Rennen



Schneller als die Profis: Reifenwechsel in 81 Sekunden



Dabeisein ist alles: Die Designer bewiesen Sportgeist

arbeiter gegen die Stoppuhr des Moderators an. Der kann es nicht fassen: Das Team schafft den Wechsel in 81 Sekunden. Das ist Hallenrekord! Die Jungs aus Rüsselsheim brauchen gar nur die Hälfte der bisherigen Bestzeit. „Sogar schneller als die Profis mit Schlagschraubern“, jubelt Stefan Arndt im Freudentaumel.

Am Ende hieß es zwar nur Rang sechs für das Team aus Rüsselsheim. Doch die Mannschaft ist zufrieden. „Der Rekord beim Reifenwechseln tröstet; und nächstes Jahr haben wir ja wieder eine Chance“, meint Teamchef Friedhelm Engler und setzt nach kurzem Nachdenken strahlend hinzu: „Trotz allem – es hat riesig Spaß gemacht!“



Rüssel rein in Rüsselsheim: Einweihung der Gastankstelle



Trickkiste: DTM-Stimulanz hilft

Der große Grüne mit dem kleinen Durst

Quintett entwickelte Drei-Liter-Auto in Rekordzeit

Rüsselsheim (es). Die beste Werbung für den Kleinen machte der Bundesverkehrsminister höchstpersönlich: „Lahme Ente? Von wegen“, konterte Matthias Wissmann, als ein Reporter die Spritzigkeit des Drei-Liter-Autos anzweifelte. „Der hat doch Feuer unter der Haube“, stellte der Politiker bei einer Testfahrt des Corsa Eco 3 klar.

Ein Lob, das vor allem fünf Ingenieuren des TEZ wie Öl herunterging. Hatte der Minister doch soeben bestätigt, daß sie ihr Ziel erreicht haben: Nicht nur den bisher sparsamsten Diesel-Pkw aller Zeiten zu bauen, sondern auch einen, der in puncto Fahrleistung dem Original-Corsa in nichts nachsteht – und der dazu keinerlei Abstriche in Sachen Sicherheit macht.

„Genau diese Aspekte werden nämlich oft vergessen, wenn das Drei-Liter-Auto gefordert wird“, erklärt Dieter Rössner, der als Fahrzeugentwickler die Eco-3-Konstrukteure anleitete. „Optimale Sparsamkeit wird gefordert, aber welche Ansprüche ein

solcher Wagen sonst noch erfüllen soll, ist nie richtig definiert worden – das wollten wir ändern.“

Gesagt, getan: Das Ergebnis ist ein echter „Renner“ – auf der Straße, aber auch in unzähligen Medienberichten vor, während und nach der IAA.

Sechs Monate tüftelte das TEZ-Quintett am Drei-Liter-Corsa. Daß er schon zur größten Automobilausstellung der Welt fertig wurde und präsentiert werden konnte, war den Entwicklern noch nicht so ganz klar, als sie sich an die Arbeit machten.

Die Entscheidung fiel erst am 8. August: Bei einer Testvorführung schnitt der genügsame Corsa derart überzeugend ab, daß der Opel-Vorstand spontan entschied, ihn der Welt nicht länger vorzuenthalten. Und die kürte den Eco 3 zum Medienstar, was Prof. Fritz Indra, dem Chef der Vorausentwicklung, zu dem schmunzelnden Kommentar verleitete: „Dafür gehört Opel nicht nur ein Sparsamkeits-, sondern auch ein PR-Preis verliehen.“

Wie senkt man den Kraftstoffverbrauch eines Autos, das mit 5,5 Litern auf 100 km ohnehin schon zu den sparsamsten seiner Zunft gehört, um weitere 2,1 Liter? Ganz einfach: Man nehme einen völlig neuentwickelten Dieselmotor, konstruiere ein Getriebe mit länger übersetzten Gängen, feile noch etwas an der Aerodynamik sowie dem Rollwiderstand der Reifen – und reduziere das Leergewicht eines Corsa von serienüblichen 943 auf 720 Kilo.

Das alles geschah in Teamarbeit: TEZ-Ingenieur Willi Arnold kümmerte sich um Zusammenbau, Getriebe und den revolutionären Vierzylinder-Diesel-Direkteinspritzer

mit Turbo-Technologie und einem „Start-Stop-System“, das dafür sorgt, daß der Motor nach zwei Sekunden Fahrzeugstillstand automatisch abschaltet.

Walter Klingel befaßte sich mit der Innenausstattung und den Scheiben des Eco 3. Reimer Völz setzte sich die Karosserie, Sitze und die Leichtbauweise als Schwerpunkte.

Den Serien-Corsa um über 200 Kilo abzuspecken, war dabei das kniffligste Problem. Wo sonst Stahl und Glas verarbei-



Einsteigen und Türen schließen: Minister Wissmann testete den Eco 3 höchstpersönlich



Fünf = drei (Liter): die Herren Klingel, Schmenger, Arnold, Indra und Völz (v. l.)

tet sind, planten die TEZ-Ingenieure mit Kunststoffen und Leichtmetallen: So sind beim Eco 3 die Scheiben aus Polycarbonat, Getriebewellen und Haltebolzen aus Titan, Verschraubungen, Bremsen und Kühler-Querträger aus Aluminium, Cockpit, verschiedene

Motor- und Außenhautteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK).

Bei einzelnen Komponenten betrug die Gewichtsersparnis zwar nur einige Kilo – die aber läpperten sich zusammen. Augenfällig wurde sie dagegen beispielsweise bei den Türen: Während eine serienübliche Tür 18,5 Kilo wiegt, werden beim Einstieg in den Corsa-Light nur 4,9 Kilo bewegt.

Alles Konstruieren ist jedoch für die Katz, wenn die kalkulierten Ergebnisse nicht in der Praxis bestätigt werden: Dafür

war Erwin Schmenger zuständig. Immer wieder testete er den Spar-Corsa auf insgesamt drei Strecken, bis klar war: Der hält nicht nur, was er verspricht – „die Ergebnisse haben unsere Vorgaben sogar noch übertroffen.“

In Serie gehen wird die rollende Drei-Liter-Sensation vorerst jedoch nicht. Vor allem die verwendeten Carbon-Teile machen eine Serienproduktion schlicht und ergreifend zu teuer. Von großem Wert sind allerdings die Erkenntnisse, die das TEZ-Quintett bei der Entwicklung des technisch Machbaren gewann: „Viele der Ergebnisse unserer Untersuchungen haben gute Chancen, absehbar in die Serienfertigung einzufließen“, schätzt Reimer Völz.

Treue Fans vor Ort

Team Joest läßt sich ausnahmsweise in die schnellen Karten gucken

Wald-Michelbach/Rüsselsheim (ah). Dumpf brummt der Motor des DTM-Calibra. Das Geräusch steigert sich zu einem satten Röhren. Die breiten Reifen setzen sich in Bewegung, drehen sich immer schneller, bis das weiße Felgenmuster zu einer flirrenden Scheibe verschwimmt.

Dabei bewegt sich der Rennwagen keinen Zentimeter vom Fleck. Denn Ort des Geschehens ist nicht der Hockenheimring oder die Avus, sondern die Werkshalle vom Team Joest in Wald-Michelbach im Odenwald.

Zeugen dieses Prüfstand-Kraftakts werden 20 Mitarbeiter aus dem TEZ, allesamt eingefleischte DTM-Fans. „Bis nach Italien fahren wir, um ein Rennen mitezuerleben“, erzählt Claus Schmenger. Entsprechend enthusiastisch umringen die Besucher die vier Rennwagen in der Joest-Halle, betasten die glänzenden Motorenteile und werfen einen Blick ins Cockpit.

Beim Rundgang durch die Rennschmiede nutzen die Besucher aus Rüsselsheim die Gelegenheit, mit den Joest-Ingenieuren und -entwicklern zu fachsimpeln. Etwa über die Frage, wie die Triebwerke noch zu optimieren seien. „Wir haben gerade erfahren, wie wichtig auch Chassis und Reifen sind“, erzählt Olaf Werner,



Das Objekt der Begierde: Die TEZler nehmen einen DTM-Calibra unter die fachkundige Lupe



Detailfreude: Den Entwicklern blieb nichts verborgen

„da muß wohl 120 Prozent gebracht werden.“

Wieviel Arbeit in der Entwicklung und Pflege der Rennmotoren steckt, machte Ralf

Geiler, Fahrzeugingenieur von DTM-Pilot Ni Amorim, deutlich: „Nach 450 Kilometern werden die Fahrzeuge vollständig überholt. Und gleich-

zeitig arbeiten wir an der Optimierung diverser Teile.“ Daß die 55 Joest-Leute bei solchem Aufwand ständig vollen Einsatz bringen müssen, ist klar: „Das sind alle Idealisten hier“, so der Ingenieur. In der Regel empfängt der Rennstall keine Besuchergruppen. „Daß es diesmal doch geklappt hat, ist ein kleines Dankeschön an die Fans – auch wenn es leider nur ein paar sein können“, erläuterte Joest-Koordinator Marc Piedade. „Ein einmaliger Glücksfall“, freut sich dann auch DTM-Fan Olaf Werner, „dafür werden wir uns auch revanchieren – mit ein paar zusätzlichen gelben Raketen beim nächsten Rennen!“



Diät: Bremsscheiben und Stoßdämpfergehäuse aus Alu



Sparwunder: Der Vierzylinder-Diesel-Direkteinspritzer

Fotos: H. Ober

Foto: H. Ober

Die jungen Tiger sind hungrig

Klaus Weichsler stillt den Auto-Appetit in Fernost

Rüsselsheim (jh). Wachstumsraten von 100, 200, 500 oder gar 1000 Prozent? In wirtschaftlich schwierigen Zeiten, wie den unseren, kann doch wohl niemand ernsthaft mit solchen Erfolgsmeldungen aufwarten? Klaus Weichsler kann. Denn er versteht es, den Hunger der „jungen Tiger“ zu stillen.

Als Direktor von „Asian Pacific Operations“ (APO) ist Weichsler mit seinem kleinen Team für das Geschäft von Opel in Fernost verantwortlich. Und besagte „junge Tiger“, das sind die aufstrebenden Staaten mit annähernd zweistelligen Wirtschaftswachstumsraten pro Jahr, gibt es in dieser Region einige. Wo die Wirtschaft blüht, sich die Kaufkraft ständig mehrt, da gibt es auch eine entsprechend wachsende Nachfrage nach Automobilen.

„Wir legen jetzt die Fundamente für unseren künftigen Erfolg“, gibt sich Weichsler bescheiden. Denn allein die Erfolge der vergangenen Jahre können sich sehen lassen. Verkaufte Opel 1992 noch 6 307 Fahrzeuge in die Region, so waren es im vergangenen Jahr bereits annähernd 52 000. Und 1995 will APO fast 80 000 Einheiten im asia-

tisch-pazifischen Raum absetzen.

Ein toller Erfolg. Doch wenn es nach Klaus Weichsler geht, erst der Anfang der großen Opelstory in Fernost. „Im Gegensatz zu den weitgehend gesättigten Märkten Europas birgt Fernost noch große Potentiale. In 15 Jahren werden wir dort mehr Autos absetzen als in ganz Europa“, wagt Weichsler, der sich zusammen mit Guido Hättich, Christina Rödding und Gregor Weber von Rüsselsheim aus um das Geschäft auf der anderen Seite des Globus kümmert, eine Prognose.

„Wir haben die richtigen Produkte, können vom Corsa bis zum Omega ausgereifte Spitzentechnik in allen Klassen anbieten“, nennt Weichsler einen der Gründe, die seinen Optimismus ausmachen. Und der ist mächtig. Bis zum Jahr 2008 rechnet der APO-Chef mit 1,7 Millionen verkauften Einheiten – inklusive jener, die dann in die Volksrepublik China gehen. Dort tut sich bis jetzt zwar noch nicht allzuviel, aber: „Das Interesse, das die Chinesen Opel auf der Familienauto-Ausstellung in Peking entgegenbrachten, war begeisternd.“

Die derzeit größten Märkte in der Region sind Japan, Taiwan, Australien und Thailand. Allein diese Märkte nehmen

annähernd 85 Prozent der APO-Fahrzeuge auf. Mit knapp 20 000 verkauften Opel-Fahrzeugen stand Japan 1994 an der Spitze der APO-Hitliste. Und nicht zuletzt die Wahl des Omega zum „Importauto des Jahres“ zeigt, „daß wir auf dem richtigen Weg sind“, so Weichsler.

Für diesen Erfolg hat das Team hart gearbeitet. Denn in Fernost tummeln sich die Autobauer der ganzen Welt. Doch Opel hat oft die Nase vorn. Ein Beispiel: Opel ist der einzige Hersteller, dessen Leuchtreklame Tokios Prachtmeile, die „Ginsha“, erhellt. Ein wichtiges Werbeinstrument in einem Land, dessen Verbraucher außerordentlich markenbewußt und imageverliebt sind.

Doch wäre die Geschichte von „Asian Pacific Operations“ nicht komplett, wenn sich nicht auch ein Haar in der Suppe finden ließe. Das heißt in diesem Fall Produktverfügbarkeit. Die Nachfrage nach Opel-Modellen ist größer als das Angebot. Sprich: „Wir könnten noch mehr Fahrzeuge in der Region verkaufen, wenn wir mehr Einheiten zur Verfügung hätten“, umschreibt Weichsler ein Problem, über das sich so manche Manager aus anderen Branchen herzlich freuen würden. ■



Markt der Zukunft: APO-Direktor Klaus Weichsler hat den asiatisch-pazifischen Raum im Visier

Nie mehr ohne Blitz

„Mr. Fischer“ düst mit „echtem“ Opel durch Australien

Brisbane/Rüsselsheim (ho/gk). Im Land der Kolas und Känguruhs ist der Blitz eingeschlagen. Und das kam so: Günter Hodeck wollte nicht mehr länger ohne Opel-Logo sein, ein Freund hatte verstanden und jetzt fährt der Ingenieur mit dem wahrscheinlich einzigen echten Opel durch den fünften Kontinent.

Zur Vorgeschichte: Vor 32 Jahren zog es den Ingenieur Günter Hodeck aus dem Norddeutschen in die Ferne. Seit nunmehr 24 Jahren allerdings kennt man den Deutschen in Australien eher unter dem Spitznamen „Mister Fischer“, denn so lange verkauft er bereits die deutschen Dübel gleichen Namens.



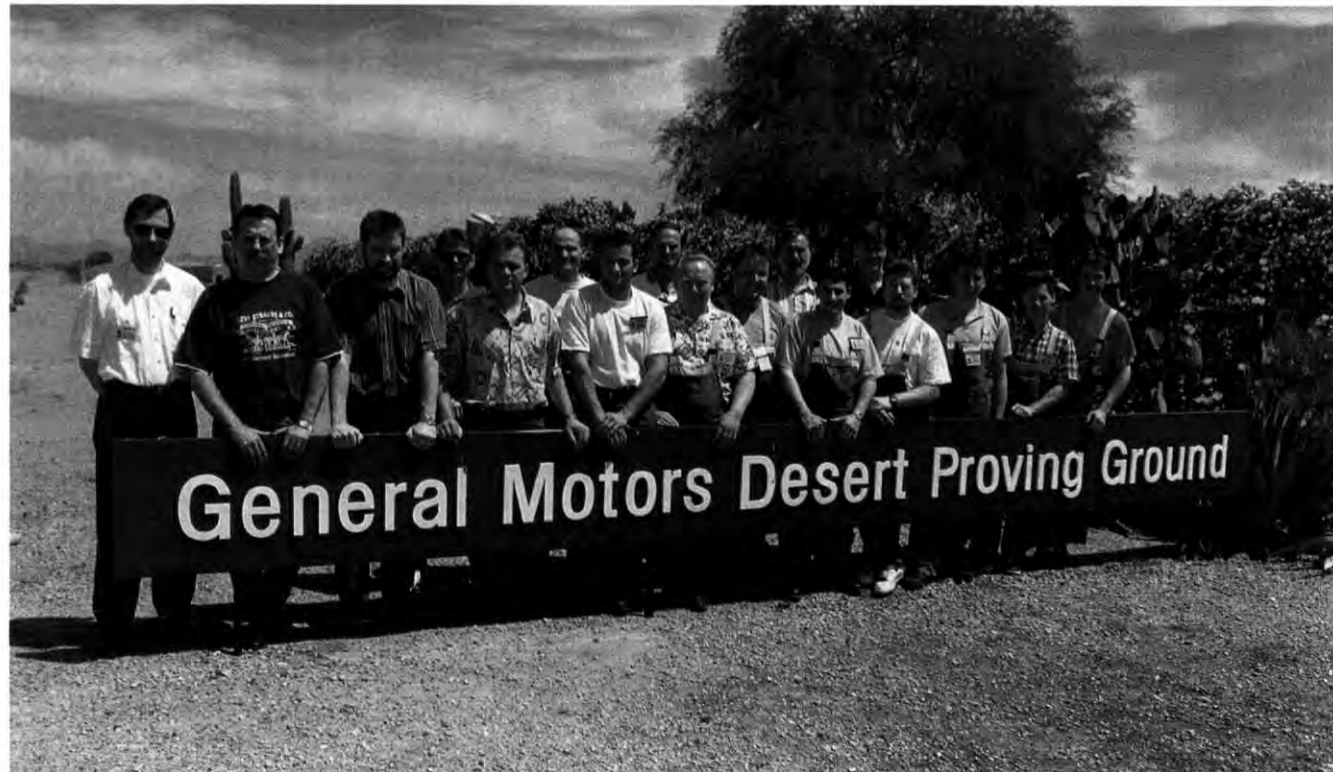
Da kommt Freude auf: Günter Hodeck mit Blitz

Doch um seine Dübel auf dem fünften Kontinent an den Mann zu bringen, braucht's ein zuverlässiges Auto. Also wandte sich Hodeck an seinen freundlichen Holden-Händler. Natürlich wußte er, daß es sich beim Holden Barina eigentlich um einen Opel Corsa handelt.

Schön und gut, doch auch wenn Hodeck sich in Australien schon lange heimisch fühlt, sein Faible für „Made in Germany“ hat er behalten. Und was in punkto Identität dem Australier sein Känguruh,

ist dem Deutschen sein Auto. Deshalb sollte auch Hodecks Holden die deutsche „Staatsbürgerschaft“ erhalten. Wie der Herr, so das Gescherr!

Ein deutscher Freund sorgte einen echten Opel-Blitz. Das Autoglück war vollkommen, als auf Barinas Kühlergrill endlich das „richtige“ Signet prangte. Seitdem dürfen deutsche Dübel, Mister Fischer und der deutsch-australische Holden Barina mit „Blitz“-Geschwindigkeit durch Australien – 17 000 Kilometer fern der Heimat. ■



In die Wüste geschickt

TEZ-Team bringt unter der heißen Sonne Arizonas den Catera auf Vordermann

Mesa/Rüsselsheim (jh). 8 500 Meilen von Rüsselsheim entfernt liegt das GM-Prüffeld in Mesa in der Wüste von Arizona.

Ein TEZ-Team kümmerte sich vier Wochen lang vor Ort um Umbaumaßnahmen am Cadillac Catera, der dort für die Markteinführung in den USA fit gemacht wird.

Der auf dem neuen Omega basierende Catera, der ab 1996 in Rüsselsheim vom Band laufen soll, bedarf noch einiger spezifischer Veränderungen, um den Geschmack der US-Kunden zu treffen. Eine Aufgabe, der sich 14, speziell für das Projekt ausgebildete, TEZ-Mitarbeiter unter der Leitung von Bernd Bochen, Produktentwicklung Motor,

und Norbert Wilhelm vom Prototypenbau annahmen.

Eine erste Herausforderung bestand darin, innerhalb weniger Tage rund fünf Tonnen Material nach Arizona zu transportieren. Dank fachkundiger Unterstützung gelang der Versand und Zollabwicklung (fast) just in time, so daß die Teilverfügbarkeit in Mesa gewährleistet war.

In insgesamt vier arbeitsreichen Wochen wurden 20 Fahrzeuge von den Fachleuten aus Rüsselsheim auf die geplante Serienausführung umgebaut.

Für den größten Teil der Mannschaft war es die erste Reise in die USA. Wenn es nach ihnen geht, sollte es nicht die letzte gewesen sein.

Astra aus Indien

Opel-Montagewerk startet 1996

Rüsselsheim (jh). Anfang 1996 plant Opel in Indien die Produktion von rechtsgesteuerten Astra Stufenheck-Fahrzeugen aufzunehmen.

Zur Zeit befinden sich die Bauarbeiten am Werk und seiner neuen Produktionsanlagen in der Endphase. Insgesamt werden rund 120 Millionen Mark investiert, um zunächst etwa 12 000 Einheiten pro Jahr herstellen zu können.

Diese Zahlen nannte Opel jetzt aus Anlaß des Besuches von Indiens Industrieminister Karunakaran in Rüsselsheim, wo er von Vorstandschef David J. Herman und Vorstandsmitglied Horst P. Borghs empfangen wurde.

Das Astra-Montagewerk in Indien ist ein Gemeinschaftsunternehmen mit Birla Companies und liegt in Halol, rund 400 Kilometer nördlich von Bombay. ■



Entschieden: Astra aus Halol statt Tigra aus Eschnapur

Opel - Echt gut!

IAA '95: Eine Schau der Superlative

Rüsselsheim (jan/jh). „IAAAttacke!“ und „Der Sommerschlußverkauf ist Dreck dagegen!“ verkündete eine der ganz großen deutschen Boulevardzeitungen zu Beginn der 95er Automesse in Frankfurt. Ein anderes Blatt schrieb angesichts der anhaltenden Debatte um ökologische Verträglichkeit und Drei-Liter-Auto davon, die IAA in ÖAA umzubenennen. Nichts als Rauschen im deutschen Blätterwald?

Die große Show der Eitelkeiten, der Tanz ums Goldene Kalb oder doch die bedeutendste Autoschau der Welt? An Synonymen und Verballhornungen für die IAA – diesjähriges Motto: Auto – Echt gut! – herrscht kein Mangel, über Sinn und Zweck des Spektakels wurde wie üblich trefflich gestritten, aber in einem waren sich alle einig: die Internationale Automobil-Ausstellung hat auch in ihrer 56. Auflage nichts an Anziehungskraft verloren.

Die Zahlen sprechen für sich: An die 800 000 Besucher hatten den Weg zum Frankfurter Messegelände gefunden, 15 Prozent mehr als 1993. Außerdem am Main: Mehr als 20 automobiler Weltpremierer, über 1000 Aussteller aus 39 Ländern und nicht zuletzt fast 9 000 Journalisten, die ihre Botschaften rund um den Globus verkündeten. Eine Schau der Superlative, auch für Opel.

Nach neun Monaten der Vorbereitung, beim Aufbau des Standes wurde die letzten zehn Tage sogar im Dreischicht-Betrieb rund um die Uhr gearbeitet, war es am 12. September soweit – fast 5 000 Quadratmeter Fläche und 50 Fahrzeuge präsentierten sich bei Opel in Halle 8 im feinen Gewand den Journalisten, die wie üblich das Ganze zwei Tage lang als erste in Augenschein nehmen durften. 56 Tonnen Stahl, 600 Meter Holzlamellen, 3 500 Terrazzoplatten, 2 800 Quadratmeter Gummigranulat, hergestellt aus recycelten Autoreifen, und 30 Kilometer Kabel wurden in dem Stand verbaut und verlegt. 600 Strahler rückten das Ganze

ins rechte Licht, für die 1 300 verschiedenen Kostüme wurden 2 500 Meter Stoff benötigt. Eine Menge „Holz“, wohl wahr, aber der Clou an der Sache ist, daß an die 80 Prozent wieder eingepackt werden und an anderen Orten zum Einsatz kommen können.

Opel – echt gut? Sogar noch besser – durch die gelungene Arbeit der insgesamt 260 Architekten wirkte der Messestand, wo sich allein schon 150 Hostessen, 90 Opel-Mitarbeiter, 30 Tänzer und elf Moderatoren tummelten, noch großzügiger und luftiger als in den Vorjahren. Zumindest bis kurz vor Einlaß von Enge keine Spur.

Und Besuchern wie Medienvertretern gefiel es. Kein Tag ohne Interviews und Fachgespräche, umlagerte Autos und Module, wo sich Interessierte über Umwelt, Technik und Rennsport informieren konnten, oder einfach nur den Darbietungen auf der Bühne folgten.

Die halbstündig wiederkehrende Vectra-Show erwies sich während der Publikumstage als besonderer Renner. Berechnungen haben ergeben, daß

sich jeder vierte Besucher der IAA die zehnmündige Show mit Tanz- und Artistikeinlagen ansah. Der war dann auch zusammen mit dem Drei-Liter-Corsa und dem mittlerweile fahrfertigen strammen Maxx der automobiler Star in Halle 8.

Um die vier-rädrigen Modelle besser in Szene zu rücken, bot der Opel-Stand auch jede Menge zweibeinige Stars auf. Ob



Großbaustelle: Am Opel-Stand wurde bis zuletzt rund um die Uhr gearbeitet



Bühnenreif: Die Vectra-Show erwies sich als Publikumsmagnet

Oliver Kahn und Mehmet Scholl, Karl-Heinz Rummenigge und Ulli Hoeneß von der klickenden Elite aus München oder Keke Rosberg,

Klaus Ludwig und Manuel Reuter von der rasenden Zunft – fast alle Opel-Sportpartner gaben sich im Verlauf der IAA ein Stelldichein am Messestand. Franziska van Almsick vertauschte ihr Badedress gegen Ringelpulli und Minirock, Jana Kandarr ließ den Tennisschläger im Gepäck ebenso wie Britta Becker ihr Hockeyholz.

Geteiltes Leid ist halbes Leid, sagt der Volksmund. Nur den Opel-Sportpartnern half diese Erkenntnis nicht viel weiter. Sie alle hatten am

nächsten Tag Probleme mit der stiftführenden Hand. Diagnose: Muskelkater vom vielen Autogramme-Schreiben.

Daß die IAA harte Arbeit ist, mußten auch zahllose mehr oder weniger prominente Bundes-, Landes- und Kom-

munalpolitiker erfahren. Angefangen von Bundespräsident Roman Herzog über Wirtschaftsmminister Günter Rexrodt und Angela Merkel aus dem Umweltressort bis hin zu den Landesvätern Hans Eichel und Kurt Beck zog eine umfangreiche Polit-Karawane übers Messegelände und ließ sich natürlich auch auf dem Opel-Stand über die Modell-Neuheiten informieren.

Trotz hochkarätigen Gedränges ließen sich Vorstandschef David J. Herman und sein Stab aus allen

Bereichen des Unternehmens nicht aus der Ruhe bringen. Zwischen der Begrüßung prominenter Gäste und zahllosen Interview-Wünschen blieb immer die Zeit für freundliche und fundierte Auskünfte über alle Opel-Belange.

Wer dem Rauschen im Blätterwald der Printmedien lauschte oder auch nur Fernseher und Radio anschaltete, dem wurde klar, daß das Thema Auto nach wie vor genug Stoff für Diskussionen bietet und immer noch hoch in der Gunst der Leute angesiedelt ist.

Aber nicht mehr nur Leistung, rasantes Aussehen oder Familientauglichkeit stehen mittlerweile auf der Wunschliste der Autobesiegerten, vor allem das brisante Thema Umwelt rückte bei der 95er IAA in den Vordergrund – kaum ein Anbieter, der nicht mit Stolz und Engagement auf seine letzten Erfolge verwies und Bewußtsein für die Welt da draußen unter Beweis stellte.

Da wollten natürlich auch die Politiker nicht zurückstecken. Immer am Puls der Zeit und Wählers Stimme im Ohr bildeten sie die prominente Vorhut jener Fraktion, die von kaum etwas anderem mehr reden mag als vom sparen, sparen, sparen – Benzin sparen wohlgerne. Da traf es sich natürlich gut, daß Opel als einziger Hersteller ein lupenreines Drei-Liter-Auto präsentieren konnte.

Nichtsdestotrotz wurden die Opel-Offiziellen nicht müde zu betonen, daß die Drei-Liter-Diskussion nicht Ausgangspunkt aller ökologischer Glückseligkeit sein kann. Statt weltweit einige tausend Drei-Liter-Autos abzusetzen, die vielleicht gar als Zweit- oder Drittwagen sowieso kaum nennenswert die Umwelt belasten, lautet die Philosophie von Opel etwas überspitzt ausgedrückt: Laßt uns Millionen Fünf-Liter-Autos bauen.

Neben dem Eco 3 und zahlreichen Studien beherrschten mehr als 20 Modelle, die zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, die Diskussionen in der Main-Metropole. Fast 90 Prozent der Besucher gefiel die große Auto-Schau gut bis sehr gut, alles in allem ein voller Erfolg also?

Nun, nicht ganz. Zwar mit offenem Mund, aber teilweise



Maske muß sein: Franziska van Almsick vor ihrem Auftritt



Bayern-Talk: Erfolgreiche Opel-Botschafter im Gespräch



Her damit: Keke Rosberg verteilt begehrte „Auto“gramme



Pfälzer Besuch: Werkdirektor Ohse und Landesvater Beck

auch mit leicht verwirrtem Kopfschütteln, wurden die zuweilen pompösen Auftritte der Autoschmieden bedacht. Daß es auch anders geht, hat einmal mehr Opel bewiesen. Natürlich hat Qualität seinen Preis und auch die 5 000 Quadratmeter in Halle 8 gab's nicht zum Nulltarif.

Eine attraktive Modellpalette, kompetente Gesprächspartner, einige prominente „Lockvögel“ und eine Show, die Herz und Hirn anspricht, das sind die Zutaten für eine erfolgreiche und bezahlbare Vermarktung à la Opel. Allein das überwältigende Medien-Echo zeugt davon, daß dieses Konzept aufgegangen ist.

Aber auch beim „einfachen“ Besucher kam die Show an. Autokennzeichen aus dem hohen Norden oder dem Weißbiergürtel sprechen da eine deutliche Sprache – soviel Mühe muß belohnt werden.

Und wenn die ganze Zeit über auch das Gerücht ging, die nächste Ausstellung finde wohlmöglich schon in Berlin statt, so gab Erika Emmerich vom VDA in der Abschluß-Pressekonferenz Entwarnung. Auch 1997 wird die IAA in Frankfurt sein. Ein Besucher hat auch schon ein Motto für die nächste Nabelschau eingereicht: „Das Auto – sauber und sicher in die Zukunft“. Echt gut.

Erfolgreicher Eintopf

Jürgen Nöll restauriert Opel-Rennmaschine von 1922

Rüsselsheim (jan). Erst der legendäre Carl Jörns, dann der weltberühmte Raketenwagen, später mit Rallye-Kadett, Ascona und Manta über holprige Feldwege und heute mit dem Calibra und Vectra bei den Tourenwagen – Opel hat eine lange und erfolgreiche Rennsportgeschichte vorzuweisen. Klar, Autos bauen können sie ja, die Opelaner. Aber Motorräder? Wer weiß heute schon noch, daß Opel in den „Roaring Twenties“ mit Werksmaschinen kräftig bei Rundstreckenrennen mitmischte?

Eines dieser seltenen Stücke, gebaut im Jahre 1922 und mit allerlei technischen Feinheiten ausgestattet, erstrahlt heute wieder im früheren Glanz. Restauriert hat den 204 Kubikzentimeter großen Opel-Ein-

topf Jürgen Nöll, Gruppenleiter Abgastechnik und Prüfstandseinrichtungen im TEZ.

Der Liebhaber klassischer Motorräder versetzte das seltene Stück pünktlich zum 100. Todestag von Adam Opel wieder in den Originalzustand. „Nach 300 Arbeitsstunden habe ich aufgehört, meine Strichliste weiter zu führen“, verrät Nöll ein wenig über den Aufwand.

Dabei war jedoch nicht nur viel Ingenieursgeist vonnöten, sondern mindestens ebensoviel Entdeckerdrang. Denn allein an Literatur, die beim Wiederaufbau helfen sollte, war kaum heranzukommen. „Dafür haben mir viele Leute im Hause und auch außerhalb mit Rat und Tat zur Seite gestanden“, freut sich Nöll.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Jetzt strahlt das Krad, auf dem einst Fritz von Opel, Ernst Knappe und Philipp Karrer in der ersten Hälfte der Zwanziger zahlreiche Sie-

ge errangen, wieder in sattem Rot.

Aber nicht nur optisch hat das betagte Zweirad jede Menge zu bieten, auch technisch verblüfft es heute noch. Das ultraleichte Kurbelgehäuse ist wie der Kolben aus Magnesium gefertigt und durch die Vierventiltechnik (1922!) konnte die Opel auch hubraumstärkeren Maschinen den geraden, verchromten Auspuff zeigen.

Während die vergleichsweise mageren fünf Pferdestärken in unseren Tagen vielleicht eher ein mitleidiges Lächeln erregen, werden die fehlenden Bremsen nur mit ungläubigem Staunen bedacht. Motorsport war damals, noch viel mehr als heute, eben kein Zucker-schlecken – wer bremst, verliert, mögen sich die Techniker gedacht haben, als sie den schnittigen Renner konstruierten. „Ein echtes Fahrzeug und kein Stehzeug“, schmunzelt Nöll.

Foto: Opel



Antiker Flitzer: Die Rennmaschine erstrahlt in neuem Glanz

Doch trotz zahlreicher Erfolge der Rennmaschine haben andere Dinge Vorrang. 1923 beschließt Opel, die Produktion auf Fließbandfertigung umzustellen. Ein voller Erfolg: Der „Laubfrosch“ und die Fahrräder gehen weg wie warme Semmeln. Infolge dessen bleiben der Motorradbau und damit alle Zweirad-Rennsportaktivitäten auf der Strecke, denn für teure, wenn auch rasante, Handarbeit fehlen Zeit und Platz. Für die Erfolge auf der Piste sorgen weiterhin die vierrädrigen Opel-Modelle – bis zum heutigen Tag.

Aus Er-„Fahrung“ gut

Astra bewährte sich auf langer Nordland-Reise

Frankenberg/Rüsselsheim (jan). Millionen Astra-Fahrer sind mit ihrem Wagen hochzufrieden, aber nur wenige halten die schönsten Erlebnisse mit ihrem Opel auch noch auf dem Papier fest. Wolfram Drechsler aus Frankenberg dachte da anders.

Er schickte uns einen Reisebericht samt Foto, das ihn und seine Mitreisenden beim Einfahren in die Fähre nach Finnland zeigt, wo der Astra sein Können unter Beweis stellen konnte.

Nicht nur das Diesellagre-

gat zeigte sich – sehr zur Freude des Fahrers – mit fünf Litern auf 100 Kilometern äußerst genügsam, auch das Fahrwerk war den teilweise abenteuerlichen Fahrbahnverhältnissen in jeder Weise gewachsen.

Und zwischen dem Gepäck für vier Personen war sogar noch genug Platz für einige Dosen Gerstensaft, der in Suomi nur zu horrenden Preisen zu erwerben ist. Natürlich wurde das Bier erst verkostet, als der Selbstzünder schon längst abkühlte.

Nach rund 3 000 Kilometern auf dem Zähler wieder in der Heimat angekommen, gab es

dann auch nur ein Fazit: tadellos. Weiter so, lohnende Ziele gibt es genug.



Fahrers Liebling: Der Astra auf dem Weg in den hohen Norden

Der Weg ist das Ziel

Oldtimer-Freunde gingen auf große Fahrt durch Hessen

Rüsselsheim (jan). Sommerzeit, Oldtimerzeit. Wenn die Tage länger werden und die Regenwahrscheinlichkeit gegen Null tendiert, kommen sie langsam und alle Jahre wieder aus ihren Garagen gerollt, die automobilen Klassiker. Und was ist schöner, als die Leidenschaft zum alten Blech gemeinsam mit Gleichgesinnten zu genießen?

Für die Sektion Rhein-Main der Alt-Opel-IG wurde es in diesem Jahr allerdings Spätsommer bis die Einladung zur Ausfahrt in den Taunus ausgesprochen werden konnte.

Dann jedoch ging es beschaulich zu, schließlich sollte dem betagten Liebling, auch wenn er dazu noch problemlos in der Lage ist, nicht zuviel zugemutet werden. Und auch die Landschaft lud eher zum

Reisen denn zum Rasen ein. Bevor es auf die 150 Kilometer lange Strecke ging, standen jedoch erst einmal die technische Abnahme, sowie Kaffee und Kuchen auf dem Programm. Wie gesagt, nicht die kürzeste Zeit, sondern der Weg war das Ziel.

Auf dem Hof des Clubmitglieds Jochen Schramm fanden sich schließlich 36 Freunde des rostigsten Hobbies der

Welt ein, um im Zeichen des Blitzes, das Bordbuch auf den Knien, um den ersten Platz zu fahren. Dabei war nicht nur akribisch den Chinesen (symbolhafte Darstellungen von Kreuzungen) zu folgen, sondern auch Fragen zu verschiedenen Streckenpunkten zu beantworten.

Hektik und Langeweile wurde eine knallharte Absage erteilt: Als Sieger stand am En-

de Alfred Kling auf dem Podest, der mit seinem 39er Kapitän auf große Fahrt gegangen war und mit 13 Punkten die niedrigste Strafpunktzahl vorweisen konnte. Einig war man sich am Ende auch: Der nächste Sommer kommt bestimmt und dann rollen sie wieder munter aus ihrem Winterschlaf heraus, die Zeitzeugen vergangener Tage. Alte Liebe vergeht eben nicht.



Aufgestellt: Gerhard Wohlfahrt, Jürgen Blöcher, Harald Jung (v.l.) und ihre Oldies



Mit einem polarmeer-blauen Omega Caravan „Reflection“ verließ Schauspieler Knut Hinz kürzlich das Rüsselsheimer Opel-Werk und steuerte gen „Lindenstraße“, wo er als Hajo Scholz zusammen mit Berta Griese seine Sonntagabende verbringt. Die Entscheidung für den Kauf eines Omega fällt er jedoch nicht, um Papa Beimer Konkurrenz zu machen, sondern weil er mit der Marke Opel aufgewachsen ist. Und gute Erfahrungen in der Kindheit sind ja, wie man weiß, prägend für das Leben.

Blitzlicht

Elsbeth Klein

Kaiserslautern (dz). Sichtlich gut gelaunt begrüßt Elsbeth Klein ihre Kunden. Dabei herrscht Hochsaison in „ihrem“ Laden, denn die Mitarbeiter tauschen ihre abgetragenen Sicherheitsschuhe gegen neue ein. Seit 1991 ist Elsbeth Klein im werkeigenen Sicherheitsschuhverkauf tätig.

Ihre Verkaufsbilanz kann sich sehen lassen. Fast 5 000 Paar Schuhe wandern über ihren Ladentisch. Dabei ist sie „Einkaufskämpferin“, vereinnahmt, verwaltet und verkauft ihre Ware. Fast jeder Werksangehörige kommt mindestens einmal jährlich zu ihr, um aus der bunten Palette Sicherheitsschuhe die passenden auszuwählen. Während ihre Kollegen in Rüsselsheim „bunkern“ können, ist die Lagerkapazität in Kaiserslautern auf den Verkaufsraum beschränkt. Rechtzeitiges Disponieren ist daher das A und O ihrer Geschäftsführung.

„Auf Tragekomfort und Aussehen legen die Mitarbeiter heute größten Wert. Die neue Generation der Sicherheitsschuhe unterscheidet sich in keiner Weise von normalen Straßenschuhen“, erklärt Elsbeth Klein. Sie geht selbst mit gutem Beispiel voran und trägt während ihrer Tätigkeit elegante Sicherheitsschuhe.

Die Schuhexpertin weist besonders auf das neue Mondo-Point-System hin, daß es nunmehr erlaubt, Mitarbeiter mit passendem Schuhwerk individuell nach Maß, also nicht nur nach Länge, sondern auch nach Breite, zu versorgen.

Wer im Werk „auf ganz besonders großem Fuß“ lebt, ist für Elsbeth Klein ein offenes Geheimnis. Unumstrittener Fußriese sei ein Mitarbeiter mit Größe 52. „In diesem Fall wird eine – für den Kunden selbstverständlich kostenlose – Sonderanfertigung nötig, erklärt Elsbeth Klein und fügt schmunzelnd hinzu, daß dann zu den Schuhen nur noch die Paddel fehlen.



Elsbeth Klein (re.)