

# Opel Post



Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 3

**Abgezockt:** Pfalz-Kicker gewinnen WM und EM

Seite 5

**Abgeguckt:** Ingenieure stellen sich an die Linie

Seite 7

**Abgedreht:** Filmteam am Band in Bochum

Seite 12/13

**Abgerundet:** Motorsport-Saison endet erfolgreich

Seite 15

**Abgekupfert:** Pfiffige Werbung kommt an

# 日本での成功\*

## \* Erfolg in Japan

**Tokio/Rüsselsheim (jh).** ...and the winner is: Opel! Zeigen in Japan derzeit die Verkaufszahlen aller ausländischen Automobilhersteller steil nach oben, so schießt Opel den Vogel ab: 69 Prozent beträgt die Steigerung der Fahrzeuge mit dem Blitz, die im Gegensatz zu 1994 jetzt über Nippons Straßen rollen.

In den ersten neun Monaten dieses Jahres verbuchte Opel bereits 22 522 Neuzulassungen auf dem japanischen Markt und setzt damit seinen positiven Trend auf einem der wichtigsten und schwierigsten Märkte der Welt erfolgreich fort. Für das gesamte Jahr erwartet das Unternehmen rund 32 000 Neuzulassungen. Diese Zahlen nannte Opel-Chef David J. Herman jetzt auf der Tokyo Motor Show.

Mit diesen Zuwächsen baut Opel seine vierte Position unter den etablierten deutschen Herstellern, die das Unternehmen in nur zwei Jahren und neun Monaten erobert hat, weiter aus. Rangierte die Marke mit dem Blitz 1992 mit einem Absatz von 1371 Einheiten noch auf Platz 20 der Importeure, kletterte der Absatz 1993 bereits auf 17 000 und 1994 auf 19 145 Fahrzeuge.



Nicht zu übersehen: In Japan hat der Blitz eingeschlagen

Diese Zuwächse erreichte Opel gemeinsam mit seinem erfahrenen Vertriebspartner Yanase & Co. Seit drei Jahren arbeitet das Unternehmen intensiv mit dem japanischen Partner zusammen, um die Bekanntheit der Marke in Japan weiter zu steigern.

Um seine ehrgeizigen Ziele zu erreichen, testet Opel die in

Japan angebotenen Fahrzeuge unter realen Bedingungen. Sie absolvieren beispielsweise 10 000 Kilometer im Stadtverkehr von Tokio. So stellt das Unternehmen sicher, daß die Modelle den technisch außergewöhnlichen Bedingungen wie Stop-and-go-Verkehr bei hoher Temperatur und Luftfeuchtigkeit standhal-

ten und die spezifischen Anforderungen der japanischen Kunden nach Qualität und Image erfüllen.

Vor allem auch durch seine Präsenz vor Ort setzt das Unternehmen immer wieder Zeichen. Als erste Importmarke installierte Opel im Juni 1994 ihr Wahrzeichen, einen Neon-Blitz, im Prestigebezirk Ginza. Bereits im September letzten Jahres wurde ein Ausstellungsraum im Ebisu Garden Place, dem neuen Tokioter Trendviertel, eröffnet.

Auf Antrieb erfolgreich war auch die Einführung des Corsa im März 1995. Der in Japan „Vita“ genannte Kompaktwagen wurde erst kürzlich mit dem „Good Design Award“ ausgezeichnet.

Mit dem auf der Tokyo Motor Show präsentierten neuen Vectra und dem Tigra ergänzt Opel sein Angebot in Japan und setzt auf weiteres Wachstum. Bis zum Jahr 2 000 strebt das Team vor Ort das überaus ehrgeizige Ziel eines jährlichen Absatzes von 80 000 Einheiten an. Für den gesamten asiatisch-pazifischen Markt liegt die Vorausschätzung bei 200 000 Opel-Fahrzeugen. ■

## Corsa im Steilflug

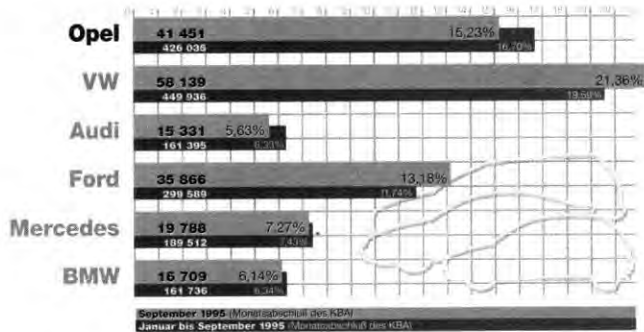
Bronze-Mini: So gut kann klein sein

**Rüsselsheim (jh).** Nun geht er also ins Rennen um die Käufergunst, der neue Vectra. Bei den Händlern ist er in den ersten Tagen seines „offiziellen“ Lebens auf riesiges Interesse gestoßen. Doch auf den Marktanteil von Opel wird er sich erst im November und Dezember auswirken.

Aber auch ohne den neuen Vectra zeigen die Zulassungszahlen nach oben. Nach dem ferienbedingten niedrigen August-Marktanteil von 14 Prozent beträgt der Opel-Anteil im September 15,2 Prozent. Zwar liegt dieser Wert unter den Prognosen der Verkaufsexperten, das liegt aber an einem insgesamt unerwartet hohen Verkaufsniveau auf dem Pkw-Markt. In absoluten Zahlen konnte Opel sogar 3 000 Fahr-

zeuge mehr absetzen als erwartet. Außerdem liegen die Ergebnisse im Zeitraum Januar bis September 1995 sowohl volumens- als auch marktanteilmäßig weiterhin deutlich über dem Vorjahresniveau. Das hat mehrere Gründe: Zum einen befindet sich der Corsa unverändert im Steilflug. Er dominiert nicht nur das Kleinwagensegment, sondern er war im September das am drittbesten verkaufte Modell in Deutschland überhaupt (hinter Golf und Astra).

Aber auch bei den anderen Modellen sieht es nicht schlecht aus. Ein Beispiel: Der Frontera war im September zum dritten Mal hintereinander Spitzenreiter bei den Offroadern. Damit hat er gute Chancen, die in den beiden Vorjahren errungene Spitzenposition auch 1995 zu verteidigen. ■



100 000 Mark für eine „rettende“ Idee

**Gilbert Henkes (2.v.r.) und Robert Köhler (li.)** hatten eine „rettende“ Idee: Den beiden Rüsselsheimer Mitarbeitern fiel auf, daß der Opel-Rettungsdienst nur für Einsatzfahrten im Auftrag der Rettungsleitstelle außerhalb des Werksgeländes eine ermäßigte Kostenerstattung durch die Krankenkasse beziehungsweise die Berufsgenossenschaft vergütet wurde. Ihr VV: Alle Einsatzfahrten des Opel-Rettungsdienstes entsprechend den Gebührensätzen in Rechnung stellen. Dafür bekamen sie aus der Hand von Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz (2. v. l.) und Kurt Stefan Staudt (re.) jetzt ihren verdienten 100 000-Mark-Scheck.

## Kopf-an-Kopf-Rennen

Rainer Jung war bei der „Berufsolympiade“ in Lyon

**Lyon/Rüsselsheim (es).** Es gab keinen großen Bahnhof, keine Schlagzeilen und keine fetten Werbeverträge. Und dennoch: Rainer Jung ist ein echter Olympiateilnehmer.

Der 20jährige Rüsselsheimer war einer von 550 Teilnehmern aus 33 Ländern, die zur „Olympiade der Berufe“, wie der internationale Berufswettbewerb genannt wird, nach Lyon reisten.

Mit nach Hause gebracht hat der Modelltischler einen guten Mittelplatz, auf den seine Freunde und Kollegen bis hin zum Ausbildungsmeister Hans-Dieter Werschnik und Betriebsleiter Roland Golla angesichts der ungeheuren Leistungsdichte stolz sind. Nur 60 Punkte mehr als Rainer reichten dem Japaner Yamashita Shingo bereits zum Olympiasieg – bei 600 erreichbaren Punkten.

Die Disziplinen hießen zwar weder Hundertmeterlauf, Ku-

gelstoßen oder Weitsprung – doch Schnelligkeit, Konzentration und technisches Geschick waren dennoch gefragt: Aus Holz und Kunststoff sollte in 24 Stunden Arbeitszeit ein Gießmodell und eine „Kernseele“ hergestellt werden.

„Nichts Einfaches, aber auch nichts Außergewöhnliches – in der vorgegebenen Zeit müßte es zu schaffen sein“, dachte sich Rainer. Doch stellte er schnell fest, daß nicht nur handwerkliches Geschick nötig war, sondern auch organisatorisches Talent – „beispielsweise, wenn an einer Maschine Wartezeiten entstanden. Rumhängen war nicht – da müßtest du dir schnell was anderes einfallen lassen.“

Probleme, flexibel zu reagieren, hatte der Opel-Tisch-



Fingerspitzengefühl: Rainer Jung in action

ler freilich nicht. Daß er in dem Kopf-an-Kopf-Rennen am Ende nicht weiter vorne war, lag daran, „daß ich einmal Knorz gebaut habe“. Einmal falsch anzuschleifen bescherte ihm eine Stunde Auhol-Arbeit, die ihm gegen Ende fehlte.

Doch was soll's: Ehrgeizig, aber nicht verbissen war Rainer die Sache angegangen – und die meisten seiner Kollegen erfreulicherweise auch: „Dabeisein ist alles“, heißt schließlich das olympische Motto. ■

## Ganz kurz

**Wir helfen:** Spielen Sie gern Tennis? Kochen Sie am liebsten in Gesellschaft? Braucht ihre Skatrunde Verstärkung? Dann sind Sie bei der Opel Post an der richtigen Adresse. Wir möchten Ihre Freizeitaktivitäten unterstützen. Wie? Indem Sie uns Tips, Treffs und Termine mitteilen, die wir veröffentlichen. Probieren Sie's mal.

**Mollig warm:** Der Zubehörverkauf an Mitarbeiter hat ab sofort Standheizungen im Sortiment. Die Modelle „Thermo Top“ und „Thermo Top T“ sind speziell auf die Opel-Modelle abgestimmt und weisen gegenüber herkömmlichen Aggregaten viele Verbesserungen auf.

**Fünfmal um den Globus:** Die zehn von Opel im Großversuch auf Rügen eingesetzten Elektro-Astra haben mittlerweile mehr als 200 000 Kilometer zurückgelegt. Davon gehen über 40 000 auf das Konto eines Spitzenreiters, der täglich 120 bis 180 Kilometer absolviert.

**Die nächste Opel Post ist für den 13. Dezember geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 15. November.**



# Reif für die Insel

Neues Ausbildungskonzept bringt noch mehr Praxisnähe

**Bochum (pm).** Die erste Insel hat sich bewährt, jetzt wird schon darüber nachgedacht, eine ganze Inselkette einzurichten. Vor einem Jahr betrat die Berufsausbildung der Bochumer Opel-Werke im wahren Sinne des Wortes Neuland. Ausbildungschef Rainer Dörffel und sein Team setzten die Idee in die Tat um, eine sogenannte Ausbildungsinsel mitten in die Arbeitswelt des laufenden Betriebes zu setzen.

Als Standort wurde die Zentralwerkstatt gewählt, die unter der Leitung von Hans-Jürgen Pawlik die beste Voraussetzung für die Durchführung dieser Idee bot. Die jeweils sechs bis acht Auszubildenden aus verschiedenen Berufsbereichen führen auf dem Ausbildungs-Eiland alles andere als ein Inseldasein. Im Gegensatz zu Robinson arbeiten die angehenden Industrie-Mechaniker und Elektroniker nicht in aller Abgeschlossenheit als Einzelgänger

vor sich hin, sondern stehen als Gruppe fest auf dem Boden der Tatsachen einer realen Arbeitswelt.

Die Idee der Insel ist es, die Auszubildenden weitestgehend praxisnah arbeiten zu lassen, ihnen dabei aber so viel Zeit zu geben, daß sie ihre Arbeit von Anfang an begreifen und durchschauen. In der Realität sieht das so aus, daß das Azubi-Insel-Team in der Zentralwerkstatt einen Arbeitsauftrag erhält, der dann unter Anleitung des zustän-

digen Ausbildungsbeauftragten von der Planung bis zur Montage im Bereich des Auftraggebers weitgehend selbstständig ausgeführt wird.

So wurden in diesem Jahr zum Beispiel für den neuen Vectra von den Auszubildenden Drehtisch-Schweißwerkzeuge nach Zeichnung angefertigt, montiert und für den Produktionseinsatz betriebsfertig eingerichtet.

Das als Versuch gestartete Projekt hat sich, so Rainer Dörffel, im harten Praxis-Einsatz bestens bewährt: „Der Lerneffekt beim gemeinsamen Lösen einer sinnvollen Aufgabe ist weit höher, als nur zuzusehen, wenn ein anderer unter Zeitdruck einen Fehler behebt.“ Zur Praxisnähe gehört im Zeichen der Gruppenarbeit auch, den Team-



Neu: Azubis auf der Insel

geist schon während der Ausbildung wachsen zu lassen.

Wenn die Auszubildenden nach drei Monaten ihre „Insel“ wieder verlassen, haben sie, so die Erfahrungen der Ausbilder, meist mehr für ihr weiteres Berufsleben gelernt, als während eines vergleichbaren Abschnitts der „klassischen“ Ausbildung.

Daß sich die neuen Ideen der Bochumer Berufsausbildung für die angehenden Mechaniker und Elektroniker der verschiedenen Fachrichtungen bezahlt machen, beweisen die überdurchschnittlichen Noten, die Opel-Azubis Jahr für Jahr von den Prüfern der IHK erhalten.

Ein positiver Nebeneffekt hat auch die Mitarbeiter der Zentralwerkstatt zu Insel-Fans gemacht. Durch das produktive Lernen der Azubis wurde die Werkstatt in manchen Bereichen spürbar entlastet. Inzwischen hat sich nach dem Muster des erfolgreichen Versuchs auch auf dem Boden des Preßwerks eine neue Insel gebildet. Der Weg zur Inselkette ist also nicht mehr weit.



Lörling bei duing: Das Experiment hat sich bewährt

## Ausgezeichnete Leistungen

Kammer zeichnet Prüfungsbeste aus

**Darmstadt/Rüsselsheim (jh).** Die Industrie- und Handelskammer zeichnete jetzt die besten Absolventen der Abschlußprüfungen vom Winter 1994/95 und vom Sommer 1995 aus. Mit dabei: Opel-Azubis aus Rüsselsheim.

Insgesamt wurden 62 junge Leute geehrt. Davon waren zehn ehemalige Auszubildende von Opel. Damit stellt das Unternehmen 16,1

Prozent der Prüfungsbesten. Und das bei einem Anteil von 6,6 Prozent aller Prüfungsteilnehmer.

Ein schöner Erfolg, der noch von der Tatsache gekrönt wurde, daß von den zehn Rüsselsheimern insgesamt sechs in ihrem Berufsfeld die „Prüfungsbesten“ waren. Dafür erhielten sie neben einem Buchpreis noch einen Weiterbildungs-Scheck in Höhe von 500 Mark.

# Opel hilft den Tigers siegen

Azubis „frisieren“ die Rollis der Hockey-Vizemeister

**Bochum (pm).** In Deutschland haben die „Essen Tigers“ fast keine Konkurrenz zu fürchten. Ehrgeiz, Trainingsfleiß und nicht zuletzt die Unterstützung der Bochumer Opel-Berufsausbildung trugen dazu bei, daß die jungen Sportler bei den internationalen deutschen Meisterschaften in Berlin den zweiten Platz erreichten.



Beschlagen: Bochumer Azubis bringen die „Tigers“ in Fahrt

Der Weg aufs „Treppchen“ führte allerdings über eine Rampe, denn die jungen Sportler sind gehbehindert, ihre Sportart ist Rollstuhl-Hockey.

Trainiert wird das Team von der selbst auf den Rollstuhl angewiesenen Maschinenbau-Studentin Manuela Ralf. 1989, damals betreute sie noch das Team der „Bochum Bears“, stand die energische junge Frau vor dem Problem, wie man möglichst kostengünstig die Elektro-Rollstühle ihrer Schützlinge zu konkurrenzfähigen Sportgeräten umwandeln könne.

Ihre Bitte um Unterstützung stieß im Gegensatz zu anderen Firmen bei den Bochumer Opel-Werken nicht auf taube Ohren. Die Berufsausbildung, immer um möglichst praxisnahe „Übungsobjekte“ bemüht, nahm sich des Falles an. Aus dem ersten „Großauftrag“, jeder Rollstuhl mußte mit ganz auf die Behinderung des Fahrers abgestimmten Extras ausgerüstet

werden, hat sich inzwischen eine regelrechte Partnerschaft entwickelt.

Für Rainer Dörffel, Leiter der Bochumer Berufsausbildung, werden mit der Hilfe für die jungen Sportler gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: „Zum einen können unsere Auszubildenden ihre Fertigkeiten an praxisnahen Objekten beweisen, Rollstühle sind schließlich keine Schmuckmodelle, die später in Vitrinen verstauben. Zum anderen wird auch der Sinn für soziale Verantwortung geschärft.“

Seit dem ersten Auftrag genießen die Elektro-Fahrgeräte der durchschnittlich zwölf Jahre alten Hockey-Cracks den bekannt zuverlässigen Opel-Service. Schlägerhaltungen

werden montiert, Rammenschutz-Leisten angebracht, Fußbretter und Ballführungen individuell angepaßt und kleinere Schäden repariert.

Meist sind es angehende Industrie-Mechaniker im zweiten und dritten Ausbildungsjahr, die ihre anerkannten guten Fachkenntnisse für diese nicht alltägliche Aufgabe einsetzen.

Weitere Schützenhilfe erhalten die zielsicheren Sportler auch von der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, die so manche Reise zu entfernten Turnierorten im Rahmen der Sportförderung finanziell unterstützte. Manuela Ralf: „Ohne die Hilfe von Opel rollte unser Team bestimmt nicht so weit vorn auf der Erfolgsstraße.“

## Marke Eigenbau

Lehrwerkstatt als Talentschmiede

**Kaiserslautern (dz).** Daß Azubis den ganzen Tag die Schulbank drücken und sich mit Theorie volldröhnen lassen müssen, ist eh nur ein dummes Vorurteil. Was wißbegierige und engagierte Azubis so alles auf die Beine stellen können, das bewies jetzt einmal mehr der Nachwuchs aus der Pfalz.

Die neueste Errungenschaft, die uns die Kaiserslauterer Lehrwerkstatt beschert hat, ist eine Maschine, die sowohl Fräsen als auch Gravieren kann und alle gängigen Steuerungstechniken verknüpft – selbstkonstruiert und Marke Eigenbau, versteht sich.

Unter Anleitung von Ausbildungsmeister Otmar Klein entwickelten und konstruierten Azubis der Fachrichtung Industriemechaniker/Produktionstechnik des dritten und vierten Lehrjahres ein Aggregat, das mittels CNC- und SPS-Steuerung sowie Elektro- und herkömmlicher Pneumatik einen vollautomatischen Prozeßablauf garantiert.

Mit dem Gerät können Platinen nunmehr doppelseitig bearbeitet werden. Bedienerfreundlich werden die Bearbeitungsbefehle über einen PC eingegeben. Mit ihrem neuen High-Tech-Baby haben die Azubis wieder einmal den Ruf der Lehrwerkstatt als Talentschmiede unter Beweis gestellt.



Talentschuppen: Die Erfinder mit ihrem High-Tech-Baby

**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:**  
Rüsselsheim:  
Erich Kupfer  
Bochum:  
Horst Markmann,  
Norbert Held,  
Andreas Graf Praschma  
Kaiserslautern:  
Jürgen Fautz  
Eisenach:  
Matthias Mederacke

**Layout:**  
D+K Horst Reipschläger GmbH  
65193 Rüsselsheim

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

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

Telefon 0 61 42/66 - 40 57  
und 38 98  
Telefax 0 61 42/66 - 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.



# Die „roten Teufel“ bekommen Konkurrenz

Der „FC Pressenhub“ räumt alle drei Meistertitel ab

**München (jh).** „Keiner wird es wagen, unseren Pressenhub zu schlagen.“ Ungewöhnliche Schlachtengesänge hallen jetzt gleich an zwei Wochenenden durch das weite Oval des Münchner Olympiastadions. Des Rätsels Lösung war ebenso schnell gefunden wie die stimmungswichtige Schallquelle: So ausgelassen können nur Opel-Mitarbeiter feiern.

Die Isar-Metropole wurde für die Werkskicker aus dem Pfälzer Komponentenwerk im Oktober zu einer Stätte des Triumphes. Der „FC Pressenhub“ räumte ab, was es an Auszeichnungen zu gewinnen gab – Werksmeister in der Pfalz, Deutscher Meister und jetzt sogar Europameister.

Doch bis dahin war es ein weiter Weg: Nach dem großen Erfolg der 1994 erstmals durchgeführten Werksmeisterschaft (der Sieger damals: der FC Pressenhub, wer sonst), war schnell klar, daß diese Veranstaltung unbedingt wiederholt werden muß.

So trafen sich in einer ersten Staffel im April dieses Jahres die Teams aus Eisenach und Kaiserslautern, um ihren Standort-Meister auszuspielen.

In der Wartburgstadt traten zehn Teams gegeneinander an. Obwohl der Spaß eindeutig im Vordergrund stand, boten die Mannschaften wie der „FC Bremsbeutel“, die „Gentle Giants“ oder „Oldie

Lack“ ansehnliche Leistungen. Am Ende hatten die „Old Forkliftdrivers“ die Nase vorn und damit die Tickets nach München in der Tasche.

In der Pfälzer Vorrunde blieb nur scheinbar alles beim alten. Zwar wurden die Mannen des FC Pressenhub wieder Werksmeister, aber doch gegen eine erhebliche größere Konkurrenz. Denn traten 1994 noch neun Teams an, so waren es in diesem Jahr bereits doppelt so viele.

Die weiteren Endspielteilnehmer aus den Werken Bochum und Rüsselsheim standen erst Ende Juni fest. Auf überwältigendes Interesse stieß dabei das Turnier in Bochum. 49 Mannschaften hatten sich zur Ausscheidung gemeldet. Da das Starterfeld auf 36 Teams beschränkt war, mußte das Los entscheiden. Am Ende nahm die kampfstärke Truppe „Getriebbau II“ ganz oben auf dem Podest Aufstellung. Mit einem 5:4 nach Verlängerung und Elfmeterschießen gegen die gleichstarke „BSG Adam Opel“ bewiesen die Getriebebauer das glücklichere Füßchen.

Sage und schreibe 44 Teams traten in Rüsselsheim nach dem runden Leder. Von den „Opel Tigers“ über die „Crashtest Boys“ bis hin zu „Werkzeugbau United“ boten die Kicker engagierte Leistungen. Doch auch im Hessischen fiel die Entscheidung denkbar knapp aus. Erst nach einem dramatisch verlaufenden Sieben-Meter-Schießen standen die Auszubildenden von „Young Generation“ als Standort-Meister fest.



Da ist das Tor: Die Portugiesen bei der taktischen Besprechung



Angriff: Die ungarischen Kicker hatten Fans im Reisegepäck

Am 14. Oktober schlug dann die Stunde der Wahrheit für die vier siegreichen Teams. In München trafen sich die Kicker zur Endrunde um die Deutsche Werksmeisterschaft. Dabei zeigte sich, daß an dem von Trainer Gerhard Bachmann hervorragend eingestellten Team „FC Pressenhub“ kein Vorbeikommen war.

Die Pfälzer gewannen ganz souverän alle drei Spiele gegen die Teams aus den anderen deutschen Standorten und verteidigten damit den 1994 erstmals ausgespielten Titel erfolgreich.

Die sechs Endrundenspiele zwischen den vier Teams wurden sehr engagiert ausgetragen. Tatort war ein Nebenplatz des Olympiastadions, auf dem das Kleinfeld-Turnier ausgetragen wurde. Insgesamt überzeugten die Mitarbeiter des Preßwerks aus Kaiserslautern auf der ganzen Linie: Technisch beschlagen, läuferisch stark und taktisch sehr diszipliniert wurden alle drei Spiele klar gewonnen.

Den höchsten Tagessieg erzielte jedoch der Turnier-Zweite, das Team „Young Generation“ aus Rüsselsheim, mit einem 8:1 gegen den „Getriebbau II“ aus Bochum. Das Eisenacher Team „Old Forkliftdrivers“ unter Trainer Dieter Göschel kam mit einem Sieg auf Platz drei. Die Kollegen aus dem „Pott“ wurden vierter – von immerhin insgesamt 112 Teams, die sich an der Werksmeisterschaft beteiligt hatten.

Unmittelbar vor dem Bundesligaspiel der Bayern ge-



Am Ziel aller Fußballer-Träume: Die Jungs aus der Pfalz lassen sich auf ihrer Ehrenrunde feiern



Jugendlicher Charme: Der Vize heißt „Young Generation“



Bitte recht freundlich: Das Vauxhall-Team war stets gut gelaunt



Kaiser-Pfalz: Hans-Wilhelm Gäb, Franz Beckenbauer samt Sieger

Spanien, Portugal, Ungarn und der Schweiz – und damit auf einige „schwere Brocken“.

Trotz aller Sprachbarrieren ging es auf dem Spielfeld alles andere als babylonisch zu. Der deutsche Opel-Meister konnte sich in der Vorrunde klar behaupten und zog nach einem 4:1 gegen Spanien, einem 7:1 gegen die Schweiz und einem 1:0 gegen Ungarn als ungeschlagener Gruppensieger mit neun Punkten in das Finale gegen Opel Belgien.

Doch die Kollegen aus Antwerpen erwiesen sich als harte Nuß. In einer spannenden und lange Zeit ausgeglichenen Partie setzten sich die Pfälzer schließlich mit 3:1 durch. Im Spiel um Platz drei zwischen England und Ungarn behielten die Autobauer aus Szentgotthard die

Nase mit einem 2:0-Sieg über die Mannen aus Ellesmere Port vorn.

Nach getaner Arbeit fand dann unmittelbar vor dem Anpfiff des Süd-Derbys zwischen dem FC Bayern und dem VfB Stuttgart die Siegerehrung im Olympiastadion statt. Hans-Wilhelm Gäb, Vizepräsident von General Motors Europa, und Bayern-Präsident Franz Beckenbauer überreichten den Teams ihre Pokale, Medaillen und Urkunden. Und auch die Ehrenrunde durch das große Oval ließen sich die Kicker nicht nehmen.

Die Europameisterschaft – eine tolle Sache, da waren sich alle Teams einig, auch wenn sich einige vielleicht größere sportliche Chancen erhofft hatten. Doch die Gelegenheit kommt bestimmt wieder. Und einige Kicker haben insgeheim schon nachgerechnet, wie lange die Pfälzer Vormacht noch anhalten mag. Schließlich beträgt das Durchschnittsalter der Kollegen aus dem Preßwerk 35 Jahre...



Fürs Fotoalbum: Gratulation für die Ungarn



Jesses: Die Kicker freuen sich wie ihre großen Brüder vom Betze



# Wachs wirkt wahre Wunder

Neue Hohlraumkonservierung zeigt Rost die rote Karte

**Rüsselsheim (jh).** Der Zahn der Zeit nagt auch und gerade am Auto, das jeder Witterung unerbittlich ausgesetzt ist. Früher oder später kommt es für den Besitzer daher zu einer unerfreulichen chemischen Reaktion an seinem Fahrzeug: Es rostet. Kein Wunder, daß alle Autohersteller sich bemühen, ihre Produkte so rosticher wie nur möglich zu bauen. Opel ist auf diesem Weg einen weiteren beachtlichen Schritt vorangekommen.

Rund zehn Millionen Mark hat das Werk Rüsselsheim investiert, um dem Rost endgültig die rote Karte zu zeigen. Auch dies eine unmittelbare Folge der Restrukturierung des Werkes. „Denn durch sie konnten wir problemlos die Fläche gewinnen, die wir für das Aufstellen der Anlage benötigen“, so Wolfgang Reineke, Leiter Strukturerneuerung, der sich intensiv um dieses Projekt bemüht hat.

So konnten jetzt im zweiten Obergeschoß des K 40 – nach Linien getrennt – zwei Anlagen zur Hohlraumkonservierung aufgebaut werden, in denen die Karosserien auf dem Weg von der Lackiererei in die Fertigmontage ein wenig verweilen, um einen ordentlichen Schluck Wachs verpaßt zu bekommen.

Dieses bildet an den neuralgischen Punkten einen halben Millimeter dünnen Schutzfilm, der der Feuchtigkeit und da-

mit dem Rost keine Angriffsfläche mehr bietet. Insgesamt ein Liter Wachs wird dabei pro Fahrzeug eingesetzt. Aber wie kommt das Wachs dort hin?

„Hohlraumkonservierung ist natürlich kein neues Zaubertrick“, erinnert Reineke daran, daß Opel auch bisher schon viel für einen möglichst kompletten Rostschutz ge-

tan hat. Aber: „Mit der neuen Anlage erreichen wir einen wesentlich höheren Wirkungsgrad.“

Möglich macht das der Einsatz von High Tech. Auf jeder Linie durchlaufen die Karosserien zwei Stationen. In der ersten Kabine werden alle Hohlräume in Längs- und Querträgern am Unterboden vollautomatisch ausgewacht. Insgesamt 65 Düsen sorgen für eine exakt berechnete gleichmäßige „Wachsdusche“ von Hohlräumen im Bereich Unterboden und Schwellen.

„Jede einzelne Düse arbeitet computergesteuert und weiß daher, wie lange sie wieviel Wachs in den jeweiligen Hohlraum einzuspritzen hat“, erläutert Udo Graf von der Prozeß- und Anlagenplanung des TEZ.

Und auch an jenen Arbeitsplätzen, wo die Mitarbeiter Hand anlegen, ist der technische Fortschritt auf den ersten Blick sichtbar. In der zweiten Kabine, die die Karosserie per Elektro-Hängebahnförderer erreicht, herrscht eine aufgeräumte und lichte Atmosphäre.

Hier nimmt sich ein Team jeweils die Motorhaube und die Türen vor. Auch die Düsen, die die Kollegen vor Ort ansetzen, sind computergesteuert. Das heißt, jede Düse gibt auf Knopfdruck eine ge-



Als enoi: Rechner gibt die Menge vor



Volle Kanne: 65 Düsen versprühen 1 Liter Wachs in die Hohlräume



Ferngesteuert: Wolfgang Reineke (li.) und Udo Graf am Computer

nau festgelegte Menge Wachs frei. Irrtum ausgeschlossen. Denn wird aus Versehen eine Düse nicht an ihrem „Stamplatz“ angesetzt, rührt sie sich nicht.

„Das A und O der Hohlraumkonservierung ist eine gleichbleibende Qualität. Es darf nicht zu wenig und nicht zu viel Wachs eingesetzt werden“, betont Wolfgang Reineke. Dank einer ausgeklügelten Computersteuerung wurden hierfür die Voraussetzungen geschaffen.

Aber auch für den Notfall ist vorgesorgt. Im Falle einer Störung der automatischen Wachseinspritzung zeigt der Computer die Fehlerquelle auf einem Monitor den Mitarbeitern in der zweiten Kabine an. Diese können dann die notwendige Operation manuell ausführen. Selbst bei einem – unwahrscheinlichen – Totalausfall der Automatik lassen sich die Karosserien von Hand versiegeln.

„Der Kunde versteht beim Thema Rost – völlig zurecht – kein Spaß“, sind sich Graf und Reineke einig. Das braucht er auch nicht. Denn die neue Anlage zur Hohlraumkonservierung – europaweit die erste für Opel, weitere folgen in Kürze – macht mit dem Thema Rost endgültig Schluß.

## Von der Linie ins Atelier?

Bald Kunstseminare für Mitarbeiter

**Rüsselsheim (jh).** Inge Besgen, die vor wenigen Wochen ihre Atelierräume im M 55 bezogen hat, wird Anfang 1996 das erste Kunstseminar für Werksangehörige durchführen.

Die Rüsselsheimer Künstlerin kann 15 Schülerinnen und Schüler in dieses Seminar aufnehmen. Es wird sich über ein Jahr erstrecken und an einem Wochenende eines jeden zweiten Monats stattfinden. Die genauen Termine stehen derzeit noch nicht fest. Interessierte Mitarbeiter sind

eingeladen, sich am Samstag, 2. Dezember, um 15 Uhr an Ort und Stelle bei einem Gespräch mit der Künstlerin zu informieren (Der Eingang befindet sich rund 100 Meter westlich vom Portal M 55). Dort besteht auch die Möglichkeit, eine Anmeldekarte abzugeben.

Gehen mehr Anmeldungen ein, als Plätze vorhanden sind, entscheidet das Los. Werksangehörige, die am 2. Dezember nicht können, haben die Möglichkeit, eine Anmeldekarte bei der Abteilung Zentrale Weiterbildung, PKZ 76-01, anzufordern.

## Micky Maus läßt grüßen

Arbeitssicherheit startet Plakataktion zum Gehörschutz

**Rüsselsheim (es).** Eigentlich steht alles in den Sicherheitsbestimmungen, die jeder kennen sollte. Doch manche wollen einfach nicht hören – und riskieren dabei ihr Gehör.

sicherheit in den kommenden Monaten, auch die Themen Sicherheitsschuhe, Schutzbrille und -helm zu illustrieren. Und setzt dabei auf entsprechende Aha-

Effekte. Remo Baum: „Wir würden uns wünschen, daß auch der eine oder andere Vorgesetzte auf diese Weise an seine Vorbildfunktion erinnert wird.“

Für diese „Schwer-Hörigen“ werden im November auf dem Werksgelände einige hundert Plakate ausgehängt. Es zeigt ein großes Ohr mit der Aufschrift: „Ein feines Gehör!“ Eine kleine Gedächtnisstütze, die sich die Kollegen von der Arbeitssicherheit ausgedacht haben. Um den ein oder anderen Werksangehörigen daran zu erinnern, zu Ohrenstöpseln oder „Micky-Mäusen“ (Gehörschutzkapseln) zu greifen, bevor sie einen Bereich betreten, in dem es lärmt.

„Sicher, im technischen und organisatorischen Bereich hat Opel noch nie soviel zur Lärmvermeidung getan wie heute“, erklärt Remo Baum von der Arbeitssicherheit. Aber auch in den verbliebenen Lärmbereichen gilt es auf die Problematik hinzuweisen. Denn nicht umsonst ist ab einem Lautstärkepegel von 85 dBa Gehörschutz empfohlen, ab 90 dBa vorgeschrieben.

Nach den Gehörschutz-Plakaten plant die Arbeits-

**Ein feines Gehör!**

**Gehörschutz**

**OPEL**

*Gedächtnisstütze: Das neue Plakat der Arbeitssicherheit*

## Der Neue unter der Lupe

Vectra-Designer lassen sich in die Karten gucken

**Rüsselsheim (jh).** Am Werkschutz im Design ist kein Vorbeikommen. Hier kann nur passieren, wer einen wirklich triftigen Grund hat. Schließlich soll nicht alle Welt erfahren, woran bei Opel gerade gefeilt wird. Um so interessanter ist es dann, wenn sich die Designer ganz offen in die Karten gucken lassen – so wie jetzt in der Vectra-Design-Ausstellung.



Sieh an: Ausstellung gibt Einblicke in die Arbeit der Designer

Die Aufgaben der Designer sind vielfältig. Zum einen sollen sie ein Fahrzeug entwerfen, daß dem Kundenwunsch nach Individualität entspricht, aber dennoch eine Opel-eigene Familienidentität besitzt. Zum anderen soll das Auto nicht nur gefallen, sondern muß auch den Anforderungen der Techniker entsprechen. Und nicht zuletzt hilft das schönste Design

nicht weiter, sofern sich die Teile im Preßwerk nicht fertigen lassen.

Diesem Ziel nähern sich die Designer mit diversen Modellen. Von der ersten Zeichnung bis zum 1:1-Modell vergehen einige Monate. Aber das war noch lange nicht alles. Denn dann beginnen die Feinarbeiten, sprich Funktionsprüfungen. Bis aus einem neuen Entwurf ein „rich-

tiges“ Auto wird, vergehen Jahre.

Zahlreiche Exponate aus der Entwicklungsgeschichte des neuen Vectra vermitteln einen Eindruck davon, wieviel Arbeit in dem Mittelklassemodell mit dem markanten Design steckt. Die Ausstellung im Opel-Forum, Bahnhofplatz 1, ist montags bis freitags von 7.30 bis 16.30 geöffnet. Sie dauert bis zum 1. Dezember.



# Wo ein Wille ist...

...da ist auch ein Band: 15 Ingenieure stellten sich drei Wochen an die Montage-Linie

**Rüsselsheim (es).** Die Mitarbeiter an der Vectra-Linie freuten sich zwar über die neue Kollegin, aber so ganz geheuer war sie ihnen nicht: „Was hast du verbrochen, daß sie dich hierher geschickt haben?“ wurde Alexandra Stengel immer wieder gefragt. Ist ja auch merkwürdig, daß eine Ingenieurin aus dem TEZ plötzlich am Band arbeiten soll.

Doch die 26jährige war freiwillig gekommen: Als Teilnehmerin des „TDC-Durchlaufs 1995“ war sie eine von 15 Entwicklern, die drei Wochen lang in



Gastspiel: Alexandra Stengel

verschiedenen Fertigungsstationen beweisen wollten, daß sie nicht nur „Schreibtischtäter“ sind.

Die einen sitzen im Büro, die anderen stehen an der Linie – diese Fronten soll das Programm aufweichen. Denn beide Seiten arbeiten schließlich auf das gleiche Ziel hin: Kundenbegeisterung durch hervorragende Produkte. Das Programm läuft seit 1992. Nachdem es 1994 einmal ausgesetzt wurde, startete am 10. Oktober dieses Jahres der dritte Durchlauf.

Optimal wäre es natürlich, wenn die Ingenieure exakt in den Abteilungen arbeiten könnten, für die sie ansonsten „nur“ planen, entwickeln und konstruieren. Doch läßt sich diese Idealvorstellung in der Praxis nicht immer verwirklichen.

Alexandra Stengel, beispielsweise, kümmert sich im TEZ-Alltag um Farbentwicklung und -kontrolle. Jetzt fand sie sich plötzlich am Ende der Vectra-Linie wieder. Dort war es ihre Aufgabe, den Innenraum der Fahrzeuge noch einmal durchzuchecken: Dichtungen überprüfen, elektrische Funktionsprüfungen vornehmen und ganz „nebenbei“ auch noch einmal die Lackierung nachsehen – das waren nun ihre Aufgaben.

Wer geglaubt hatte, daß die Fertigungsgruppen ihre Gäste höflich in Zuschauerrollen weisen würden, wurde enttäuscht. „Da steht keiner zuviel herum, wir mußten gleich ran“, berichten nahezu alle Programmteilnehmer unisono. Was denen auch ganz recht war: „Wir wollten schließlich beweisen, daß keiner von uns zwei linke Hände hat.“

Einige beschwerliche Umstellungen brachte das Pro-

gramm den Entwicklern allerdings schon. Da war zum einen die harte körperliche Beanspruchung. „An den ersten Tagen bin ich abends fast nach Hause gekrochen“, erinnert sich Alexandra Stengel. Doch alles ist bekanntlich Gewohnheitssache: „Nach ein paar Tagen taten mir nur noch die Füße weh.“

Zum anderen war da der geänderte Tagesablauf. Statt wie gewohnt morgens gegen acht hieß es jetzt in der Frühschicht um 5.45 Uhr, in der Spätschicht um 13.45 Uhr: Antreten. Ein Rhythmuswechsel, den die einzelnen Durchläufer recht unterschiedlich bewerteten. „Mir hat es eigentlich nichts ausgemacht“, versichert Alexandra Stengel.

„Für einen Familienvater ist es schon schwierig, sich auch unter der Woche um Frau und Kinder zu kümmern“, stellt dagegen Arno Greifenstein fest – „das Familienleben findet fast nur am Wochenende statt.“ Dirk Leibrock dagegen hat im Schichtdienst allerdings auch einige Vorteile ausgemacht: „Man hat auch mal Zeit, in Ruhe einkaufen zu gehen.“

In anderen Punkten sind sich die Programmteilnehmer jedoch einig. Beispielsweise, was die Disziplin an der Fertigungslinie angeht: „Wenn nicht alles 100 Prozent paßt, geht nichts mehr.“ Respekt hat ihnen vor allem die Arbeit der

Gruppensprecher abgenötigt. „Die sind Mädchen für alles – Dolmetscher, Kummerkästen und Ausputzer.“

Keinen Zweifel gibt es für die TEZ-Ingenieure, daß die drei Wochen am laufenden Band für sie eine wichtige Erfahrung war. „Ich habe mehr gelernt als in einem Semester an der Hochschule“, erklärt Lazhar Chaari.

Zur Abschlußbesprechung des Programms teilte Wolfgang Storz, Leiter der Fachlichen Weiterbildung im Bereich POE des Werkes Rüsselsheim, Bewertungsbögen an die Teilnehmer aus. Darin wird unter

anderem gefragt, ob sich der „Erfahrungszuwachs“ nach Meinung der Teilnehmer auf deren zukünftige Arbeit auswirken würde. „Sehr stark“ kreuzte einer an, der Rest markierte das Feld „auf jeden Fall“.

Um so bedauerlicher findet es beispielsweise Teilnehmerin Karin Möhring, „daß so wenig TEZ-Mitarbeiter von dem Angebot Gebrauch machen.“ Immerhin wurden insgesamt 175 mögliche Kandidaten angeschrieben. Doch das Programm ist schließlich noch jung – und außerdem muß ja auch die Arbeit im TEZ weitergehen.



Rückblick in Zivil: Die TEZler beim Erfahrungsaustausch

## „Hellhörige“ Mitarbeiter

21 Gehörlose absolvierten ein Seminar zum Thema Gruppenarbeit

**Rüsselsheim (hh).** „Wer nicht hören kann, bringt deshalb noch lange nicht weniger Leistung“, betont Uwe Landau.

Das bestätigte sich für den Projektkoordinator einmal mehr während eines dreitägigen Seminars, in dem 21 gehörlose Mitarbeiter aus dem Servicelager wißbegierig – und geradezu „hellhörig“ – Informationen zur optimierten Gruppenarbeit sammelten.

In drei Gruppen aufgeteilt behandelten die Gehörlosen die gleichen Themen wie ihre „hörenden“ Kollegen auch: Sie informierten sich über die Auf-

gaben der neuen acht bis fünfzehn Mitarbeiter starken Gruppen, der Gruppensprecher und der Meister. Darüber hinaus erfuhren sie alles über den grundlegenden Ablauf der Teamarbeit.

Einziger Unterschied: Die Seminarleiter des BTvO-Teams, Alma Meinhard, Gisela Paul und Detlef Mörmann mußten nicht ganz so laut sprechen. Ihr Kollege Czempin von den Hilfsdiensten für Gehörlose in Hessen mußte dafür als Gebärdendolmetscher um so mehr gestikulieren.

„Besonders lebhaft ging es beim Thema Problemarten und Problemlösetechniken zu“, be-



Ohne Worte: Engagierte Rede

richtet Landau, der sich über die Koordination der Gruppenarbeit hinaus auch um den KVP im gesamten Servicelager kümmert. Schließlich konnte

da jeder von den Erfahrungen aus seinem eigenen Arbeitsumfeld in den Packbereichen berichten.

Die neu erworbenen Kenntnisse helfen den Gehörlosen, mehr denn je mit offenen Augen durch das Servicelager zu gehen, um Verbesserungen anzuregen. „Sicher ist“, so Landau, „daß sie bei den wöchentlichen Gruppengesprächen nicht mehr nur von den Lippen ablesen werden, sondern mit Hilfe von neu eingeführten Formularen voll in ihr Team integriert werden können – auch wenn niemand dabei ist, der die Gebärdensprache beherrscht.“

## Zwölf Doppelte in der Stunde

Rund 8 000 Opel passieren Monat für Monat das Werksgelände auf der Schiene

**Rüsselsheim (hh).** „Wir bewegen was“, verkündet Roland Hirsch stolz und ohne zu übertreiben. Denn der Leiter der Fahrzeug-Disposition und -Auslieferung (FDA) zeigt währenddessen auf die, mit einer Tragkraft von 40 Tonnen pro Gleis versehene, schwere Verschiebebühne im Mittelpunkt des Opel-Bahnhofs, über die monatlich 8 000 und mehr Opel-Fahrzeuge termingerecht zu Vertragshändlern in aller Herren Länder gelangen.

Zwölf Doppelstockwaggons der Bundesbahn können im K 100 in jeder Stunde beladen werden. Und das sieht so aus:

Vier Schienenstränge münden in die Halle des Verladebahnhofs. Auf drei Gleisen stehen die leeren Transportwaggons bereit, über das vierte verläßt der beladene Waggon die Halle. Zwei gelbe, kettenbetriebene Vorholwagen ziehen die leeren Waggons paarweise auf die gewaltige Verschiebebühne, die das Kernstück des Opel-Bahnhofs ist.

Jetzt sind die Fahrer der FDA gleich im doppelten Sinne am Zug und beladen jedes Waggondeck mit fünf Vectra oder Omega. Auffahrklappen gehen wieder hoch, die Ampel springt auf Rot und eine schrille Warnsirene kündigt den nächsten Verschiebevorgang an.

Der monumentale Stahlkoloß verschiebt die vollen Waggons mit einer Geschwindigkeit von 30 Metern pro Minute quer zu den Eingangsgleisen

auf seine Startposition. Dort werden die Waggons nacheinander in die Ausgangsgleise geschoben und angekoppelt, ihre automobilen Ladung noch mal mit Radvorlegern gesichert und jeder Wagen abgeschlossen – schon sind sie abfahrtsbereit. Ein Vorgang von insgesamt nicht mehr als zehn Minuten.

Das Ziel der Waggons: die Schweiz, Ungarn, Österreich, Dänemark, einervon acht Zielbahnhöfen in Deutschland –

und zu den hiesigen Umschlagplätzen, von wo aus die Rüsselsheimer Wertarbeit in die ganze Welt verschifft wird.

Rund 8 000 der im Stammwerk produzierten Wagen kommen so Monat für Monat über die Schiene ans Ziel. Der Rest, der größtenteils für den bundesdeutschen Nahverkehr sowie für Frankreich, Holland und Belgien bestimmt ist, wird von Speditionen direkt auf dem Werksgelände in Empfang genommen und

rollt über die Straße zu den Vertragshändlern.

Was sich so einfach anhört, birgt einen gewaltigen Dispositionsaufwand. Ein Blick auf die gefüllten Abstellplätze rund ums K 100 genügt, und man versteht warum. Aber: „Mit dem Terminal System Versand behalten wir hier immer den Überblick“, betont Betriebsleiter Norbert Spielmann. Das DV-System beinhaltet nämlich nicht nur sämtliche produktionsrelevante Daten eines Automobils, es veranlaßt auch den Ausdruck des Fahrzeug-Freigabescheins, wenn das Fahrzeug vom Band gerollt ist und von der Produktion in den Verantwortungsbereich des Vertriebs übergeben wurde.

Diese Art „Geburtsurkunde“ zeigt neben Fahrzeugtyp, Ausstattungsdetails, Versandart, die Händleradresse, eventuell abweichende fremde Versandanschriften und besonders wichtig – den Code, unter dem der Wagen später auf den riesigen Bereitstellungsplätzen zu finden ist. Dort wird er kurzfristig zwischengelagert bis eine Waggonbeziehungsweise Lkw-Ladung komplett ist. Dann kann die große Fahrt beginnen.



Zug um Zug: Roland Hirsch und Norbert Spielmann (v. l.) haben die Bahnverladung fest im Griff



# Auf dem Weg ins 21. Jahrhundert

Restrukturierung der Fertigmontage geschieht „am laufenden Band“

**Bochum (pm).** Im Frühjahr stand der grundlegende Umbau der Fertigmontage in Bochum noch buchstäblich vor der Tür. Jetzt ist der erste Schritt getan, im Bereich der Tür-Montage hat nach den Werksferien das neue Zeitalter begonnen. Der ersten Stufe der „Restrukturierung der Fertigmontage“ werden bis zu den Sommerferien 1996 noch viele weitere folgen, bevor dem Arbeitsbereich technologisch und organisatorisch der Weg ins 21. Jahrhundert gebnet ist.

Weltklasseniveau in Qualität und Produktivität ist das erklärte Ziel. Umbauten, die sich bei laufender Produktion komplizierter als Neubauten gestalten, liegen auf dem Weg dorthin. Rund 100 Millionen Mark investiert Opel, um in Bochum eine der modernsten Fertigmontage-Linien ihrer Art aufzubauen.

Genauer gesagt werden es zwei Linien sein, denn wesentlicher Bestandteil der Restrukturierung ist der Aufbau zweier unabhängig voneinander arbeitender Montage-Systeme. Gleichzeitig ist auch das Arbeitsprinzip des von Willi Grell geleiteten Projektteams. Während die Produktion ohne Einschränkungen weiterläuft, müssen die

Umbauten quasi am laufenden Band erfolgen. Geradezu sportliche Höchstleistungen werden von den Beteiligten gefordert: Während des laufenden Spiels muß schon für das nächste Match trainiert werden, das heißt, daß schon während des Umbaus das Mitarbeiter-Training für das neue Produktionssystem absolviert werden muß.

Beim Aufbau und dem Anlauf der beiden neuen Türlinien mit je 18 Arbeitsstationen konnten auch die beim Betreten von Neuland üblichen Anfangsschwierigkeiten schnell überwunden werden. Jetzt wird mit Hochdruck daran gearbeitet, bis zu den Werksferien 1996 auch das restliche Pensum zu bewältigen.

Weitestgehend für den Um- und Neubau vorbereitet werden müssen die Cockpit-Linien, die Trainingsstrecke für das neue Palettensystem, die neuen Spritzkabinen für die Hohlraum-Konservierungsanlage, die Material-Aufzüge vom Wareneingang in das Materiallager, die Sitze-Förderer, die Heber und Senker für das Palettensystem und die Förderbühnen.

In den Werksferien geht es dann zum Endspurt des Restrukturierungs-Marathons, denn nach der Sommerpause muß die Produktion im Spurt von Null auf Hundert hochgefahren werden. Heruntergefahren werden soll, so ein wesentliches Ziel der Maßnahmen, die Fehlerquote. Die Verdoppelung der Montagelinien bringt eine Hal-



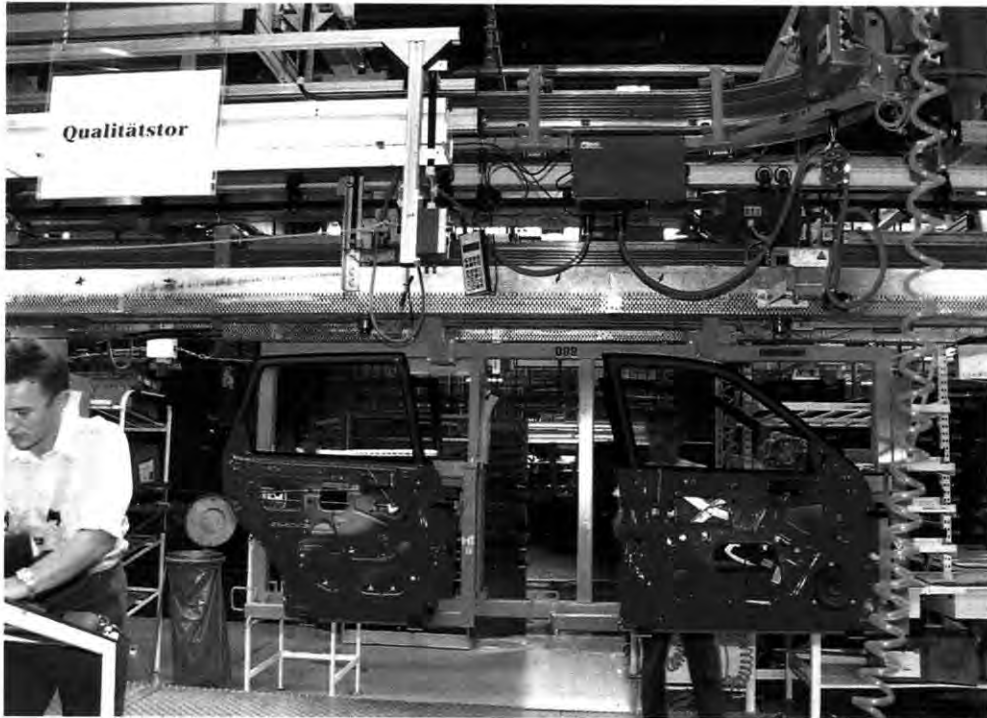
Umgedeutet: Der Aufbau der Türlinie war ein erster Schritt

bierung der Bandgeschwindigkeit – jeder Mitarbeiter kann sich noch gründlicher um seinen Arbeitsbereich kümmern.

Neben den Steigerungen von Qualität und Produktivität, die schließlich für die weiter verbesserte Konkurrenzfähigkeit des Standortes sorgen, werden auch die Arbeitsbedingungen optimiert. Jede der 100 Arbeitsstationen pro Linie wird nach ergonomischen Prinzipien aufgebaut. Podeste und Bühnen sorgen zum Beispiel für die jeweils günstigsten Arbeitshöhen.

In Zukunft wird auch das „Ketten-Prinzip“ der Vergangenheit angehören. Galt bisher, daß ein defektes Glied die Kette unbrauchbar macht, sorgen in der Fertigmontage je drei „Puffer-Lager“ pro Linie für ein Weiterlaufen der Produktion, auch wenn es in einem Bereich eine Störung geben sollte.

Liegt auch noch ein gewaltiger Aufgabenberg vor dem Projektteam, das sich aus Experten aller beteiligten Abteilungen zusammensetzt, so sehen Willi Grell und seine Kollegen optimistisch in die Zukunft: „Es geht bergauf.“ ■



Schwebbahn in Bochum: 100 Millionen Mark investiert Opel in eine hochmoderne Fertigmontage

## Qualität hat einen Namen: „OK“

Prüfplaketten helfen, Fehler rechtzeitig zu beseitigen

**Bochum (pm).** Zwei kleine Aufkleber sind es, die seit kurzem zur Standard-Ausstattung der in den Bochumer Werken produzierten Astra gehören. „OK“ ist die kurze und bündige Botschaft, die sie dem Betrachter vermitteln. Hinter dem eher unscheinbaren Detail steht ein erheblicher Aufwand, der systematisch ein Ziel verfolgt – die weitere Qualitätssteigerung der Bochumer Produkte.

Nach dem Prinzip, daß Fehler dort abgestellt werden müssen, wo sie entstehen, wurden vom Karosserie-Rohbau bis zur Endmontage Inspektions-Stationen eingerichtet, an denen kein Fahrzeug vorbeikommt.

Anhand von Checklisten überprüfen speziell für diese

Aufgaben geschulte Mitarbeiter zum Beispiel auf den Millimeter genau den Einbau der Blinker oder die korrekte Einpassung von Scheiben und Schiebedächern. Genügt ein Fahrzeug an einer Inspektions-Station nicht den strengen Qualitätsanforderungen, darf es seinen Weg zur Endkontrolle erst fortsetzen, wenn der Fehler behoben ist und das auf der Prüfplakette auch dokumentiert wird.

Nach einem vorgegebenen Alarm-System werden bei häufigerem Auftreten bestimmter Fehler Meister, Bereichsleiter oder gar die Fertigungsleitung alarmiert, um gezielt der Ursache des jeweiligen Qualitätsmangels auf die Spur zu kommen und sie gemeinsam zu beseitigen. Erst wenn die genau geführten Statistiken der einzelnen Prüfpunkte nachweisen, daß ein bestimmter Fehler nicht

mehr festgestellt werden kann, wird die Checkliste modifiziert und ein neuer Prüfpunkt aufgenommen.

Ein Durchschlüpfen durch die engen Maschen des neuen Qualitätssystems ist nach menschlichem Ermessen nicht mehr möglich. Alle Verantwortlichen sind eingebunden und müssen in regelmäßigen Abständen quittieren, daß sie über die Qualität in ihrem Bereich voll im Bilde sind.

Dieser weitere Schritt zur vollständigen Kundenzufriedenheit hat auch den positiven Nebeneffekt, daß im Werk I acht neue Arbeitsplätze für hochqualifizierte Qualitätsingenieure geschaffen wurden. Sie kümmern sich unter anderem darum, das Inspektionssystem weiter zu optimieren und das Prüfnetz noch engmaschiger zu wirken. ■

## Vom Band in die Band

Mitarbeiter engagieren sich im gleichen Fanfarenzug

**Bochum (pm).** Daß sie von Tuten und Blasen keine Ahnung hätten, kann man Josef Barth und den Brüdern Klaus und Guido Weiser bestimmt nicht nachsagen. Nicht nur an ihren Arbeitsplätzen im Werk I sind sie auf Harmonie bedacht, auch in ihrer Freizeit sind ihnen Mißtöne ein Greuel.

Nach der Schicht tauschen sie ihre eher praktisch-schmucklose Berufskleidung mit einer bunten Phantasie-Uniform und blasen Besuchern von Volksfesten, Schützenfesten oder Bürgerwochen gehörig den Marsch.

Doch das stimmt nicht ganz, denn es sind immer weniger Märsche, die zum Repertoire des „Fanfarenkorps Blau Weiß Weitmar“ gehören. „Wir haben uns in den letzten Jahren immer mehr vom traditionellen Tschingdarassabund entfernt“, erklärt Klaus

Weiser den Weg vom bierseligen Fanfarenzug mit Pauken und Trompeten zum modernen Unterhaltungsorchester mit zeitgemäßem Repertoire.

Sehr zur Freude des Opel-Trios, das in der 30-Mann-Band mit Trompete, Mellophon und Trommel vertreten ist, macht der Marsch in die Musik-Moderne auch vor Rock-Klassikern nicht halt.

Bis sie sich bei gemeinsamen Konzertproben kennenlernten, wußten die Weiser-Brüder nicht, daß auch ein weiterer Opelaner, Klaus Barth, das gleiche harmonische Hobby pflegte. Seither kommt es in den Pausen schon manchmal zu Fachsimpeleien, die sich nicht um Autos, Motoren oder Gruppenarbeit drehen.

Zu gemeinsamen Proben auf dem Werksgelände hat man sich bisher noch nicht getroffen, ein Auftritt der „Blau-Weißen“, etwa bei Tagen der offenen Tür oder Modell-Vorstellungen, ist aber ein

Herzenswunsch der Musiker. „Es wäre doch toll, unseren Kollegen einmal zu zeigen, wie schön unser musikalisches Hobby ist. Vielleicht fände dann der eine oder andere den Weg zu uns“, hofft Klaus Barth, Lagerist in der Transport-Abteilung.

Nach seiner Meinung sind es alte Vorurteile gegen Marschmusik, die für musikalischen Nachwuchs zum Hemmschwelle geworden sind. „Wir würden uns über jeden Kollegen freuen, der bei uns mitmachen will“, ergänzt Guido Weiser, im Hauptberuf Packer im CKD-Bereich.

Klaus Weiser: „Besonders willkommen wären auch ausländische Kollegen. Wenn wir schon am Arbeitsplatz hervorragend miteinander auskommen, warum soll das nicht auch in der Freizeit klappen. Musik kennt schließlich keine Grenzen.“

Interessenten können sich an Klaus Weiser, Telefon 02 34/77 04 85, wenden. ■



Haste Töne: Außer Punk geht bei Josef Barth, Guido und Klaus Weiser fast alles ab



# „Weibsbilder“ am Band

Ein Filmteam wuselte drei Tage lang durch die Endmontage – Kinopremiere der Komödie ist am 18. April 1996

**Bochum (pra).** Klappe... „Bochum drei – die vierte! Und...bitte!“ Seltsame Sprüche, die da in der Endmontage des Bochumer Werkes I über das Band hallen. Eine für Opel-Ohren ungewohnte Ausdrucksweise. Nicht jedoch für die Leute vom Film, die sich drei Tage lang in Räumen der Instandhaltung oberhalb der „Hochzeit“ eingenistet hatten.

Und schon bald wußten die Opelaner, daß Ruhe herrschen mußte, wenn der Regisseur sein eindringliches „Und...bitte!“ hören ließ. Dann

nämlich surrte die riesige 35 Millimeter-Kamera, traten Akteure auf den Plan, deren Gesichter man sonst nur vom Fernsehen kennt.



Neuer Boss: Esther Schweins spielt im Film eine „Opel-Chefin“

Esther Schweins, die von RTL-Samstagnacht, zog schon bewundernde Blicke auf sich. Sie spielte eine „Opel-Chefin“, die ihre liebe Mühe mit einem unzuverlässigen Mitarbeiter hat. Der wurde dargestellt von Ingo Naujoks, Film-Bösewicht und ab und an auch Mörder in Fernsehkrimis. So hautnah hat es im Werk noch keine Filmaufnahmen gegeben, einmal abgesehen von Fernsehkameras, die im Bereich der Endmontage keine Seltenheit sind.

Erstaunen aber rief der Filmtröb hervor. Gut 30 Leute wuselten da herum, eine eigene Küche hatten sie auch gleich mitgebracht. Da wurde von früh morgens bis spät in die Nacht gewerkelt, marschierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hin und wieder als Statisten durch das Bild.

Und obwohl manchmal nichts passierte, waren die Filmer immer „schwer in Action“, wie zu vernehmen war. Auch wenn sie tüchtig Hektik verbreiteten, der Ablauf am Band war nie gestört. Es war eher eine willkommene Abwechslung, wenn eine Szene zigmal wiederholt werden mußte, Mimen plötzlich aus dem Müllcontainer sprangen, Ingo Naujoks erneut – wieder und wieder – im Film zu spät zur Arbeit kam.



Und...bitte! Die „echten“ Mitarbeiter hatten nicht schlecht Spaß an dem Spiel ihrer „falschen“ Kollegen

Fachkundige Kommentare aus den Reihen der Mitarbeiter, wie „der hätte bei Opel nie 'ne Chance“, begleiteten das Geschehen. Da wurden Gespräche geführt mit „der Maske“, mit dem Aufnahmeleiter, dem Regisseur und auch den Schauspielern, die immer gerne zu einem Plausch bereit waren.

„Weibsbilder“, so lautet der Titel der rasanten Komödie, die am 18. April 1996 in die Kinos kommt. Dann, so hoffen viele, „werden wir vielleicht eingeladen, uns den bei Opel entstandenen Streifen auf der Leinwand anzusehen“.

## Für gut befunden

ISO-Folgeuntersuchung bestanden

**Bochum (pm).** Ein Jahr ist es her, da bescheinigten penible Prüfer des TÜ Hessen dem Bochumer Opel-Werk I höchste Qualität und überreichten das ISO 9002-Zertifikat. Daß sich die Mitarbeiter nicht auf ihren Lorbeeren ausgeruht haben, zeigte sich jetzt.

Drei Tage lang nahmen Experten des Kraftfahrt-Bundesamtes und des TÜ Hessen erneut das Qualitäts-Management mit kritischem Blick unter die Lupe. Wie schon beim ersten Test kam man nach einem umfangreichen Audit zu einem erfreulichen Ergebnis: Prüfung bestanden!

Stichproben bei Mitarbeitern in der Produktion bewiesen, daß den Mitarbeitern Qualität in Fleisch und Blut übergegangen ist. Auch nach einem Jahr waren die Prinzipien der ISO 9002-Norm nicht in Vergessenheit geraten.

Die Idee des europaweit eingeführten ISO 9002-Regelwerks ist es, in der Industrie ein unternehmensspezifisches System zum Qualitäts-Management auf einem gleichblei-

bend hohen Niveau aufzubauen, das jederzeit überprüft werden kann.

Die Norm verlangt, in 20 Elementen feste Verfahrensregeln und Arbeitsanweisungen zur Qualitätssicherung aufzustellen. Zuverlässigkeit und Überprüfbarkeit sind Grundvoraussetzungen.

Jeder Mitarbeiter ist von den Normen betroffen, das reicht von der Unternehmensleitung, die sich einer Prüfung zu unterziehen hat, über den Einkaufsbereich bis zum Mitarbeiter am Band, der bei auftretenden Fehlern geregelte Problemlösungs-Prozesse einzuleiten hat.

Besonderer Wert wird auf die korrekte Funktion der Qualitäts-Prüf- und Meßanlagen gelegt, die regelmäßig „kalibriert“, das heißt internationalen Normmaßen angepaßt werden müssen.

Auch nach der erneuten Prüfung wird man sich in Bochum nicht bequem zurücklehnen können und den Erfolg genießen, denn die nächste Prüfung kommt bestimmt... Bei jährlichen Nachprüfungen, wie jetzt geschehen, ist das Zertifikat drei Jahre lang gültig.

## Etwas Wehmut gehört dazu

433 Jubilare ließen sich in der Bochumer Ruhrlandhalle kräftig feiern

**Bochum (jh).** Watten-scheid gewinnt, Bochum gewinnt, Dortmund gewinnt – die Fußballwelt im Revier war am vergangenen Wochenende in Ordnung. Eine gute Voraussetzung, um ausgiebig zu feiern. Und das taten sie denn auch, die Jubilare aus den Bochumer Werken.

Punkt 18 Uhr am Samstag Abend eröffnete Bochums Werksdirektor Reinald Hoben in der Ruhrlandhalle das Fest für 433 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in der Zeit vom 1. September 1994 bis zum 31. Oktober 1995 ihr 25- beziehungsweise 40jähriges Dienstjubiläum feiern konnten.

Hoben verband in seiner Begrüßungsrede seinen Dank für die geleistete Arbeit mit einem Rückblick auf die Ereignisse der Jahre 1969/70, die Jahre des Eintritts der Jubilare bei Opel.

Damals wurden pro Jahr 247 000 komplette Fahrzeuge und 265 000 Fahrzeugteile mit einer Gesamtbelegschaft von 18 277 Mitarbeitern hergestellt. Es war die Zeit des überaus erfolgreichen Kadett B, des legendären GT sowie der A-Modelle von Manta und Ascona.

Aber die Zeiten haben sich nicht nur im Produktbereich wesentlich verändert. So verkürzte sich im zurückliegenden Vierteljahrhundert die Arbeitszeit um 300 Stunden pro Jahr, der Tarifurlaub hingegen stieg von 20 auf 30 Tage und der durchschnittliche Stundenlohn von 6,41 Mark auf 30,41 Mark. Apropos Geld:

Heute investiert Opel in Bochum dreistellige Millionenbeträge in die Modernisierung der Fertigungseinrichtungen, „ein klares Bekenntnis, den Bochumer Standort für die Zukunft zu sichern“, so der Werksdirektor.

Auch Betriebsratschef Rolf Breuer ließ es sich nicht nehmen, den Kollegen für ihre geleistete Arbeit zu danken. Er erinnerte daran, daß unter den Jubilaren auch drei 40-jährige weilten. Rüsselsheimer, die die Kollegen in Bochum jahrzehntelang unterstützten – und „zwischenzeitlich echte Westfalen geworden“ sind, so Breuer.

Zu den zahlreichen Ehrengästen, unter ihnen Bo-



Stimmung im Revier: Die Jubilare feierten

chums Oberbürgermeister Ernst-Otto Stüber sowie zahlreiche Mitglieder aus Vorstand und Geschäftsführung, zählte auch Opel-Chef David J. Herman, der es sich nicht nehmen ließ, den Jubilaren persönlich für ihren Einsatz zu danken.

Abschließend traf Jubilar-sprecherin Ulrike Goldmann mit einem sehr persönlichen Rückblick die Stimmung der Anwesenden. Es war zu spüren, wie so manch wehmütiger Gedanke durch die Köpfe der Jubilare ging.

Seinen festlichen Höhepunkt erreichte der Abend mit einem umfassenden Show-



Fotos (2): Hänisch

programm. Bevor die Gäste den gelungenen Abend beendeten nutzten sie die Gelegenheit und schwangen noch ausgiebig das Tanzbein.

## Zur Ader gelassen

Blutspendeaktion abgeschlossen

**Bochum (jh).** Blut tut nicht nur Dracula gut. Gerade nach Unfällen, bei schweren und langwierigen Operationen oder Transplantationen ist Blut unersetzlich. Aber Blut ist knapp. Daher kommt es immer wieder zu großen Spendeaktionen wie jetzt in den Bochumer Opel-Werken.

Insgesamt 973 Mitarbeiter ließen sich einen halben Liter kostbaren Körpersaft abzapfen. Ein respektables Ergebnis. Dennoch, so klagt das Deutsche Rote Kreuz (DRK), nehme die Spendenwilligkeit allerorten ab.

Immer mehr Menschen glaubten anscheinend, daß andere bereits genug tun und gingen deshalb nicht mehr zum Spenden, so das DRK. Dabei liegt die Beteiligung beispielsweise in Nordrhein-Westfalen landesweit nur bei 4,3 Prozent der Bewohner.

Würden etwa zehn Prozent der Bevölkerung des Landes Blut spenden, käme es nicht regelmäßig zu bedrohlichen Versorgungs-Engpässen.

In den Bochumer Werken wurden in den vergangenen 20 Jahren immerhin 27 342 Mitarbeiter freiwillig zur Ader gelassen. Ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann. Weiter so.



# Eine neue Ära beginnt

Der Umbau im Gebäude K 25 schafft Platz für die neue Pedalfertigung

**Kaiserslautern (dz).** Mit dem Abbau zweier Preßschweißstraßen geht im Kaiserslauterer Bau K 25 eine Ära zu Ende. Seit 1981 wurden in diesem Fertigungsbereich Rückwandklappen und Heckraumdeckel für den Ascona und das gerade ausgelieferte Vectra A-Modell produziert.

Nun heißt es gleichzeitig Abschied nehmen und einen Neuanfang vorbereiten: Die vorhandenen Maschinen und Einrichtungen werden demontiert, um Platz für eine neue Pedalfertigung zu machen. Diese wechselt nämlich von der Ruhr in die Pfalz.

Der vierwöchige Abbau der rund 2 400 Quadratmeter großen Produktionsfläche wird dabei in Eigenregie von Mitarbeitern der Zentralwerkstätten und der künftigen Instandhaltung Pedalfertigung organisiert und durchgeführt.

Für den Aufbau der neuen Fertigungsanlagen ist ein sehr enger Zeitplan vorgesehen, denn bereits im Januar 1996 muß die Pedalfertigung für den neuen Vectra voll anlaufen.



Im K 25 hat's gefunkt: Mitarbeiter führen die Ab- und Umbaumaßnahmen in Eigenregie durch

„Dies ist ein enormer Vertrauensvorschuß für unsere hochmotivierte Mannschaft“, erläutert Manfred Hopp, verantwortlicher Meister im Schweißzusammenbau. „Wir werden aber keinen Zweifel daran lassen, daß wir die hochgesteckten Ziele auch erreichen.“

Mit den neuen Maschinen zieht auch ein Stück Zukunft in die insgesamt 11 000 Quadratmeter große Halle des K 25, denn die Pedalfertigung sichert rund 40 Arbeitsplätze im Pfälzer Komponentenwerk.

## Europäer in der Pfalz

EU-Experten informierten sich

**Kaiserslautern (dz).** Auf Initiative der rheinland-pfälzischen Landesstelle der Carl Duisberg Gesellschaft besuchten zehn Fachkräfte der Berufsbildung aus der Europäischen Union das Opel-Werk Kaiserslautern.

Nach einer Präsentation, die den Gästen die Organisation und Arbeit von Opel und speziell die des Komponentenwerks Kaiserslautern näher brachte, informierte Friedhelm Tregel, Leiter der Aus- und Weiterbildung, seine Gäste ausführlich über neue Konzepte aus seinem Fachgebiet.

Dabei kamen zahlreiche Themen zur Sprache, die derzeit besonders aktuell sind. So veranschaulichte Tregel den Berufsexperten etwa den Einsatz von Computern zur Simulation der Arbeit an Maschinen, wie es in Kaiserslautern seit geraumer Zeit gang und gäbe ist.

Aber auch die Vermittlung von Schlüsselqualifikationen wie Teamfähigkeit und Handlungskompetenz sowie strukturelle Veränderungen in der Aus- und Weiterbildung, die ihren Ausdruck in der Schaffung von Fertigungsgruppen und einem umfassenden Angebot von Mitarbeiterschulungen finden, kamen zur Sprache.

Den „praktischen“ Teil des Besuchsprogramms bildeten jeweils ein Rundgang durch die Lehrwerkstatt und die Fertigung des Werkes, den die europäischen Besucher ausgiebig als Anschauungsunterricht in Sachen Moderne nutzten.

In der abschließenden Diskussion zeigten sich die Gäste aus Italien, Holland, Frankreich, Irland, Großbritannien und Österreich gleichermaßen über die hohe Motivation und Qualifikation der Mitarbeiter sowie über die modernen Fertigungseinrichtungen beeindruckt.



So geht's: Friedhelm Tregel (re.) informiert seine Gäste

## Mit dem Hammer verpaßt

Neue Maschinengeneration fertigt Lenkspindeln im Rundknetverfahren

**Kaiserslautern (dz).** Seit kurzem ist in Kaiserslautern eine neue Maschinengeneration im Einsatz, die im Rundknetverfahren Lenkspindeln (oben) für den neuen Vectra produziert. Wurden früher die Lenkspindeln gezogen, so fertigt die neue Anlage nunmehr die aus Rohmaterial bestehenden Rohlinge zur My-genauen Lenkspindel – opelweit ein Novum.

Mit fünf formgenauen Hämmerbacken wird das Material spanlos verformt und verdichtet. Durch diese Bearbeitung verlängert sich der Rohling von 316 auf 383 Millimeter. Als letzter von insgesamt zehn Bearbeitungsschritten wird die Rändelung

spanabhebend ausgeführt. Herstellungsbedingt entsteht im Inneren der Maschine ein starker Geräuschpegel, der durch die komplette Kapselung der Maschine jedoch auf eine Lautstärke weit unter den gesetzlichen Anforderungen reduziert wird.

## ZeitSprung in Kaiserslautern

Fotoausstellung kommt ins Theater

**Kaiserslautern (dz).** Die bereits in Rüsselsheim, Leipzig, Bonn und Köln mit großem Erfolg präsentierte Ausstellung „ZeitSprung“ kommt jetzt auch nach Kaiserslautern.

Sie ist vom 26. November 1995 bis zum 14. Januar 1996 im Rangfoyer des neuen Pfalztheaters in Kaiserslautern, Willy Brandt-Platz

4 – 5, zu sehen. Die mit Texten von Siegfried Nucke kommentierten schwarz-weiß Fotos von Ulrich Kneise geben einen stimmungsvollen Eindruck des sozialistischen Alltags in der ehemaligen DDR wieder.

Jedes Foto erzählt seine eigene Geschichte, ist gleichzeitig nüchterne Bestandsaufnahme sowie Dokument unerfüllter Wünsche und Sehnsüchte.

Die rechnergesteuerte SPS-Fertigungsanlage wird von nur einem Mitarbeiter bedient. Mit dem Einsatz der 2,8 Millionen Mark teuren Anlage leistet die Abteilung Lenkspindel einen weiteren Beitrag zur Qualitätsverbesserung, zur Wettbewerbsfähigkeit und somit zur Sicherung der Arbeitsplätze.

Im 9,6-Sekunden-Takt verlassen die Lenkspindeln (oben) die 14 Meter lange, sechs Meter breite und dreieinhalb Meter hohe Fertigungseinrichtung. In unmittelbarer Nachbarschaft wird

derzeit eine ähnliche Fertigungseinrichtung zur Herstellung von Lenkspindeln (unten) installiert.

„Der Zuschlag für das Werk Kaiserslautern zur Herstellung der neuen Lenkspindel kam nicht von ungefähr“, berichtet Jürgen Neu, Fertigungsplaner Chassis, nicht ohne Stolz. „Im harten Wettbewerb mit externen Anbietern konnte sich unser Team als kostengünstigster Wettbewerber behaupten. Ein Beweis für die Leistungsfähigkeit des Pfälzer Komponentenwerks.“



Uni-Unikat: Das Werkzeug dient jetzt Forschungszwecken

## Technologie für die nahe Zukunft

Versuchswerkzeug aus der Pfalz

**Kaiserslautern (dz).** Im Preßwerk wurde jetzt ein Versuchswerkzeug für das Blechteil Rahmen Türöffnung angefertigt, um zu erforschen, wie sich mit Lasertechnologie zusammengeschnittene Platinen bei der Umformung verhalten.

Diese Aufgabenstellung ist für den Automobilbau zukunftsweisend, weil dadurch das nachträgliche Anschweißen von Blechverstärkungen entfallen kann. Wichtigste Voraussetzung ist, eine aus unterschiedlichen Materialstärken zusammengeschnittene Platine in der gleichen Qualität und mit derselben Prozeßsicherheit herzustellen,

wie gleichdicke Platinen. Zwar ist dieses Verfahren keine neue Erfindung, dennoch hat das Preßwerk auf diesem Gebiet opelweit eine Vorreiterfunktion übernommen. Maßgeblichen Anteil an der Realisierung des Projektes hatte das Team um Meister Robert Becker, dessen Einsatz und Engagement vorbildlich war.

Mittlerweile wurden die mit dem Werkzeug gefahrenen Versuche abgeschlossen. Die positiven Ergebnisse führen schon bald zum Einsatz in der Serienproduktion.

Das in Kaiserslautern angefertigte Werkzeug-Unikat wurde dem Institut für Umformtechnik in Stuttgart überlassen, wo es nunmehr Forschungszwecken dient.

## Gemeinsam Probleme lösen

Sicherheitsexperten trafen sich

**Kaiserslautern (dz).** Zum 61. Mal kamen leitende Sicherheitsingenieure der deutschen Automobilindustrie zu einem Gedankenaustausch zusammen. Treffpunkt war dieses Mal das Werk Kaiserslautern.

Nach der Devise „safety first“ diskutierten die Sicherheitsingenieure während ihres zweitägigen Gedankenaustausches zahlreiche aktuelle Themen aus dem Bereich Arbeitssicherheit.

So kamen unter anderem Fragen auf den Tisch, die sich mit den Auswirkungen der fortschreitenden europäischen Integration auf den Arbeitsschutz befaßten, die aber auch Aspekte der Unfallursachenanalyse, des

Gesundheits- und Arbeitschutzmanagements sowie der Erstellung von Konformitätserklärungen von Maschinen und Einrichtungen beleuchteten.

Während einer Betriebsbesichtigung stellten die Kaiserslauterer Sicherheitsexperten ihren Kollegen im Werk realisierte Arbeitsschutzmaßnahmen vor.

„Treffen dieser Art“, resümiert Ewald Frank, der Leiter der Werk- und Arbeitssicherheit in Kaiserslautern, „sind ein wichtiger Beitrag zur Wissenserverweiterung und zur Erarbeitung gemeinsamer Problemlösungen.“

Kein Wunder also, daß die Experten erst auseinandergingen, als sie sich auf eine grundlegende Aussage geeinigt hatten: Fortsetzung folgt.



Safety first: Das Treffen stand unter einem guten Blitz



# Kompakt ohne Kupplung

Vorbereitungen laufen auf Hochtouren: Demnächst gibt's den Corsa aus Eisenach auch mit Automatikgetriebe

**Eisenach (yl).** Was in der automobilen Ober- und Mittelklasse mittlerweile alltäglich ist, hält zunehmend auch in der Kompaktklasse Einzug: das Automatikgetriebe.

Aus diesem Grund produziert Opel in Eisenach ab Mitte November alle Corsa-Modelle ab dem 1.4i-Motor auch mit einer Automatik.

Zunächst ist geplant, rund fünf Prozent der Tagesproduktion mit Automatikgetrieben auszustatten. „Wir ge-

stalten unsere Produktion flexibler, um auf veränderte Kundenwünsche zu reagieren, denn das Automatikgetriebe hat heutzutage nichts mehr mit Luxus zu tun“, erläutert Hans-Jürgen Michael, Planungsleiter der Fertigung und Endmontage in Eisenach, den aktuellen Trend.

In Nordamerika seien inzwischen schon über 90 Prozent der Fahrzeuge mit Automatik ausgestattet. Aber auch in Europa steige die Nachfrage kontinuierlich, betont Michael. So ist es nur konsequent, wenn Opel auch

für den Corsa das Ausstattungsangebot in Richtung Automatikgetriebe ausbaut.

„Außerdem“, so Dieter Eimer, Verantwortlicher in der Anlernwerkstatt, „geht demnächst ein neues Sondermodell in Produktion, das mit dem Extra Automatik angeboten und ausschließlich in Eisenach gebaut werden soll.“

Produktionstechnisch stellt das Automatikgetriebe kein Problem dar. Auffallend ist jedoch ein nicht unerheblicher Mehraufwand im Vergleich zum manuellen Schaltgetrie-

be. Das neue Getriebe erfordert etwa 11 Minuten mehr für alle Arbeitsschritte von der Getriebevormontage bis zur letzten Schraube.

Das Automatikgetriebe ist komplizierter, größer und schwerer. Bestimmte Kabelsätze müssen anders verlegt werden, anstelle der normalen Schaltung wird eine Wahlbetätigung eingebaut. Notwendig waren auch Veränderungen am Motor. Dazu kommen diverse Relais, Schalter und ein Steuergerät.

Die Qualitätssicherung hat bereits mit einem eigenen Prüfprogramm auf die neue Situation reagiert. Insgesamt sind 350 Mitarbeiter in 17 Teams an Vormontage, Getriebeeinbau und zusätzlichen Optionen beteiligt.



Im Trend: Auch die Kompaktklasse verträgt eine Automatik

## Grün greift ein

Instandhalter sind immer dort, wo's gerade „brennt“

**Eisenach (yl).** Die Signallampe an den Andon-Tabellen blinkt rot. Drei Opel-Mitarbeiter in ihren weißen Hemden und grauen Hosen arbeiten fieberhaft an einer Förderanlage. Nichts geht mehr. Bei einem Rollenförderer ist die Welle in einer Lagerschale gebrochen. Die Produktionslinie steht.



Wie die Feuerwehr: Die „Grünen“ sind immer zur Stelle

Garantiefall? Falsche Pflege? Solche Fragen können später geklärt werden. Jetzt zählt jede Minute, denn die Produktion darf nicht länger als unbedingt nötig still stehen. Zwei Männer in grünen Overalls, Mitarbeiter der Firma Fluor Daniel, stehen an der Linie bereit, das ausgebaute Teil zu übernehmen. In einer speziellen Werkstatt ist alles vorbereitet. Sofort können die Reparaturarbeiten beginnen.

Instandhalter halten sich im Hintergrund, sind für Besucher unsichtbar und kommen nicht so oft ins Fernsehen. Das gilt auch für die Instandhalter von Fluor Daniel. Während Opel-Techniker kleinere Teile vor Ort reparieren können, arbeiten die Mitarbeiter von Fluor Daniel abseits der Produktionslinie. An ihren grünen Arbeitsanzügen sind sie leicht zu erkennen.

Notfälle zu meistern, ist eine ihrer wichtigsten Aufgaben. „Aber lange nicht die einzige“, so Paul Lucas, Projektmanager der Fluor Daniel-Niederlassung Eisenach. Sein Unternehmen setze auf vorbeugende Instandhaltung. Zunächst bedeute das zwar einen hohen Aufwand. „Doch wenn Reparaturen in der laufenden Produktion vermieden werden, schont das die Nerven und den Geldbeutel.“

Flexible Arbeitszeiten sind Voraussetzung für die vielfältigen Aufgaben, die gelöst werden müssen. Die Fluor Daniel-Mitarbeiter haben daher eine sogenannte „rollende Woche“. Das heißt, sie arbeiten im „Fünf-Schicht-Rhythmus“. Der Samstag ist bei Fluor Daniel Arbeitstag, denn die Anlagen können nur in der produktionsfreien Zeit gewartet werden.

In den Opel-Werksferien konzentrieren sich die Instandhalter auf besonders aufwendige Arbeiten. Dann stehen auch solche Aufgaben an, die nur von Zeit zu Zeit verrichtet werden müssen, etwa eine Thermographie von Hochspannungsanlagen und Schaltschränken.

Das wichtigste Hilfsmittel für die Instandhalter ist ein computergestütztes Management-Programm, das PMC. Per Knopfdruck wird regelmäßig ein Arbeitsplan erstellt, der alle Instandhaltungszyklen berücksichtigt. Der Plan enthält Aufträge für einzelne Maschinen, bestimmte Werkzeuge und Maßnahmen für die Arbeitssicherheit. Außerdem werden sämtliche Hilfsstoffe genannt, die für diese Arbeiten gebraucht werden.

Ähnlich wie bei Opel arbeiten die Instandhalter von Fluor Daniel in Teams. Das bedeute ein Minimum an Hierarchie, dafür aber hohe Verantwortung für den einzelnen, so Lucas. „Beleg für das gute Arbeitsklima ist, daß Fluor Daniel in Eisenach bisher keine Fluktuationen hatte“, sagt Paul Lucas. „In diesem Jahr hatten wir noch keine Arbeitsunfälle, und unsere Abwesenheitsrate liegt deutlich unter zwei Prozent.“

Die Mitarbeiter von Fluor Daniel sorgen auch dafür, daß immer genügend Energie in Form von Strom, Wasser, Druckluft und Gas bereitsteht. Sie kontrollieren regelmäßig die Leitungen, Fördertechnik und alle an-

deren Produktionsanlagen im Werk.

Seit Januar 1992 betreut Fluor Daniel das Eisenacher Opel-Werk in Sachen Instandhaltung und Wartung. Inzwischen beschäftigt Fluor Daniel in Eisenach 64 Mitarbeiter im Dreischichtbetrieb. Davon sind die meisten Mechaniker, Elektriker oder Elektroniker.

## Schwer auf Draht

Diesel ade: Die Hörseltalbahn ist jetzt elektrifiziert

**Eisenach (yl).** Innerhalb von nur zwei Monaten wurden auf dem Bahngelände am Opel-Werk 24 Masten gesetzt und 2 500 Meter Gleis mit Fahrdräht überspannt.

Jetzt ist es soweit: Der Anschluß der Hörseltalbahn ist elektrifiziert. Ohne wie bisher umspannen zu müssen, können Züge aus Saragossa jetzt direkt ins Werk fahren.

Dazu Rüdiger Gundacker, Geschäftsführer von Opel in Eisenach: „Für uns bedeutet die Elektrifizierung eine erhebliche Zeitersparnis und natürlich weniger Koordinierungsaufwand. Alles, was weniger Zeit und Geld kostet, verbessert unsere Wettbewerbsfähigkeit und sichert den Standort.“

Ein Vertreter der Deutschen Bahn AG sagte, die Elektrifizierung sei ein wichtiger Schritt, durch den die Schienentransporte für einen der größten Güterverkehrskunden der Bahn in Thüringen rentabler und zuverlässiger würden.

Darüber hinaus ist die neue Lösung umweltfreundlich, denn der alte Diesel wird durch eine moderne E-Lok ersetzt. Zur Zeit liefern jeden Tag zwei Kompletzüge Material, und ein Teil der Corsa verläßt das Werk auch per Bahn. Damit ersetzt die Bahn täglich 220 Lkw-Fahrten.



Auf Kurs: Freie Fahrt für die E-Lok

## Unbürokratische Hilfe

Mitarbeiter und Geschäftsleitung unterstützen Hilfstransport nach Kroatien

**Eisenach/Zagreb (jh).** Dutzende von Paketen und Kisten, bis obenhin gefüllt mit Medikamenten, Kinderbekleidung, Decken, Bettwäsche und vielen, vielen Plüschtieren, machen sich dieser Tage auf den Weg vom Eisenacher Opel-Werk ins ehemalige Jugoslawien.

Ziel ist ein Kinderheim in Zagreb, wo Kriegswaisen und -halbwaisen im Alter zwischen drei Monaten und 15 Jahren untergebracht sind.

Träger des Kinderheims ist ein internationales humanitäres Hilfswerk, das auch Flüchtlingsheime in Split und Bihac medizinisch und materiell versorgt.

Mit ihrer Spende unterstützen die Opel-Mitarbeiter eine Initiative des Kreisjugendrings der Wartburgstadt, der auch für die Seriosität der Hilfsaktion bürgt.



Sammel-Leidenschaft: Viele Mitarbeiter und ihre Kinder bewiesen ein sehr großes Herz



# Wir gratulieren

## 40 Jahre

### Rüsselsheim

- 6. November  
**Hansjürgen Ackermann,**  
TEZ
- 7. November  
**Adolf Ritter,**  
TEZ



Hansjürgen Ackermann



Adolf Ritter

## 25 Jahre

### Rüsselsheim

- 2. November  
**Gisela Braun,**  
Fertigung Chassiswerke –  
Getriebefertigung  
**Mustafa Kabak,**  
Zentralwerkstätten –  
Werkzeugbau und Instandhaltung  
**Dietmar Werner,**  
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie –  
Entwicklungswerkstätten
- 5. November  
**Manfred Vollhardt,**  
Instandhaltung Preßwerk –  
Werkzeugreparatur
- 6. November  
**Quintin Osuna-Lopez,**  
Fertigung Zsb.-Werke –  
Montage I – K 40
- 9. November  
**Jaroslav Chytry,**  
TEZ-Fahrzeugwartung und  
Fahrzeugaufbereitung  
**Karl Erhard Schmidt,**  
Werksinstandhaltung –  
Betriebselektrik  
**Herbert Selinger,**  
Werksinstandhaltung –  
Betriebsschlosserei und -schreinerei  
**Günter Stopp,**  
Fertigung-Preßwerke –  
Preßwerk K 40

- 10. November  
**Klaus Diehl,**  
TEZ-Werkanlagen –  
Prozeß- und Lackiertechnik  
**Mehmet Oral,**  
Fertigung Preßwerke –  
Preßwerk K 40
- 11. November  
**Mathias Hanek,**  
Zentralwerkstätten – Modellbau
- 13. November  
**Manuel Lopez-Cruz,**  
Fertigung Zsb.-Werke –  
Montage I – K 40
- 16. November  
**Agudo-Deigado,**  
Fertigung Preßwerke –  
Preßwerk K 67  
**Reinhard Dechent,**  
Instandhaltung TEZ –  
Mechanische Werkstätten  
**Waldemar Guntermann,**  
Fertigung Chassiswerke –  
Chassissteile  
**Dietmar Scheche,**  
Instandhaltung Motor/Getriebe  
und Umformtechnik/Reparatur
- 18. November  
**Ahmet El Bouazzati,**  
Fertigung Karosseriewerk I –  
Rohbau

- 19. November  
**Klaus Wolff,**  
Werklogistik –  
Materialwirtschaft K 130
- 20. November  
**Juan José Ibanez-Garcia,**  
Fertigung Karosseriewerk I –  
Rohbau
- 23. November  
**Wolfgang Dienst,**  
Instandhaltung Motor/Getriebe  
und Umformtechnik/Reparatur  
**Maria Parra-Sanchez,**  
Fertigung Preßwerke –  
Preßwerk K 40  
**Karl-Heinz Tiegs,**  
Werkssicherheit und  
Werkfeuerwehr  
**Werner Würfel,**  
TEZ-Versuche –  
Prüfstand Dudenhofen
- 25. November  
**Azouz ben Ahmed Ben Khelifa,**  
Fertigung Chassiswerke –  
Chassissteile
- 27. November  
**Mustafa Yilmaz,**  
Beschädigten-Einsatz
- 29. November  
**Stilianos Papadakis,**  
Werklogistik –  
Materialwirtschaft K 130

## 25 Jahre

### Bochum

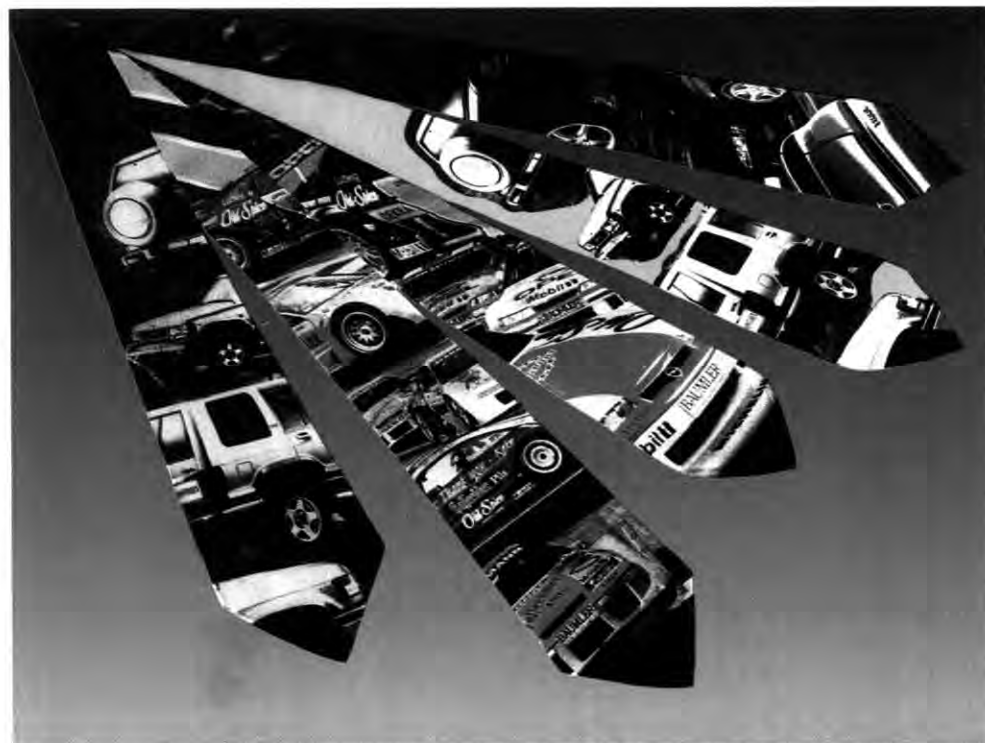
- 2. November  
**Jürgen-Fritz Neuhaus,**  
Instandhaltung I – Karosseriewerk  
**Peter-Klaus Pankratz,**  
Qualitätssicherung Werk I  
**Reinhold Pfeiffer,**  
Werkzeugmaschinen-Abteilung  
**Alfred-Johann Roth,**  
Preßwerk  
**Klaus Schmidt,**  
Linieninstandhaltung  
Schweißmaschinen  
**Waldemar Schüler,**  
Roboter- und Elektroniker-Werkstatt  
**Harald Tetziß,**  
Instandhaltung I – Karosseriewerk  
**Reinhold Waltring,**  
Produktives Lagerwesen D 3
- 3. November  
**Dieter Reimann,**  
Prozeßanlagen

# Terminhinweis für Autokäufer

Fahrzeugverkauf hat Weihnachten zu

**Rüsselsheim (jh).** Bis Weihnachten ist es zwar noch einige Tage hin, dennoch hier schon ein wichtiger Terminhinweis: Der Neuwagenverkauf an Mitarbeiter ist während Weihnachten und Neujahr geschlossen. Der letzte Öff-

nungstag des Jahres ist der 22. Dezember 1995. Mitarbeiter, die ihre Rechnung noch zwischen den Feiertagen begleichen wollen, können dies nur an der Hauptkasse. Hier gilt als letzter Termin der 29. Dezember, 12 Uhr. ■



**Der Nachwuchs zeigt sich modisch: Die Propeller AG läßt hochwertige Seidenkrawatten mit DTM-Motiven und verschiedenen Opel-Modellen in limitierter Auflage anfertigen. Da sich der Preis pro Krawatte nach der herzustellenden Stückzahl richtet, bittet die Propeller AG um Bestellungen in-**

**nerhalb der nächsten zwei Wochen. Weitere Fragen beantworten die Jungmanager in Rüsselsheim, Gebäude B 5 Erdgeschoß, Telefon/Fax 0 61 42/66 80 41, montags und mittwochs in der Zeit von 8 bis 12 und 13 bis 16 Uhr sowie freitags von 11 bis 12 und 13 bis 15.30 Uhr.**

- 5. November  
**Guiseppa Piras,**  
IPS-Versand
- 8. November  
**Juan Pigner Rivero,**  
Komponentenfertigung II
- 9. November  
**Karl-Heinz Hain,**  
Preßwerk  
**Lothar Nietzwecki,**  
Werkzeugmaschinen-Abteilung  
**Detlef Strolteny,**  
Instandhaltung Werkzeuge Bereich A
- 12. November  
**Jürgen Oswald,**  
Betriebsschreinerei
- 16. November  
**Bernard Bergel,**  
Mech.-Reparaturstellen  
**Peter-Alfred Pryka,**  
Zusammenbau Unterbau
- 19. November  
**Habip Görgülü,**  
Montageband  
**Hans-Jürgen Mantel,**  
Zentralwerkstatt und  
Instandhaltung Werk II
- 20. November  
**Andres Gonzales Dominguez,**  
CKD/CSO Verpackung  
**Gracilia Matillas Jimenez,**  
Chassis-Kleinteile

- 23. November  
**Christine Lange,**  
T & Z-Lagerung  
**Christos Moysidis,**  
Preßwerk  
**Siegfried-Harry Nolte,**  
Hauptlackiererei  
**Heinz-Dieter Pyck,**  
IPS-Versand
- 24. November  
**Hans-Bernd Kreggenwinkel,**  
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
- 25. November  
**Manfred Hellmeier,**  
T & Z-Greiferei und Packerei
- 26. November  
**Bernhard Speer,**  
Vorderachsen
- 30. November  
**Klaus Karla,**  
Wagenendmontage und -reparatur

## 25 Jahre

### Kaiserslautern

- 2. November  
**Harro Göttel,**  
Werksicherheit  
**Horst Hildebrandt,**  
Fertigung  
**Lothar Kattluhn,**  
Motorenbau

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

- Hans-Joachim Groben,**  
MPK,  
geb. 17.11.43, gest. 30.9.95;
- Kenneth Roy Jäger,**  
Betriebsschlosserei und -schreinerei,  
geb. 10.1.50, gest. 27.9.95;

### Bochum

- Gerhard Brzezinski,**  
Produktives Lagerwesen D 5,  
geb. 7.6.44, gest. 15.9.95;
- Rainer Jettka,**  
Hauptlackiererei,  
geb. 1.9.45, gest. 16.9.95;
- Stefan-Rüdiger Reiss,**  
T & Z-Greiferei und Packerei Inland,  
geb. 15.12.66, gest. 5.9.95;

### Horst Merz,

Fertigung

3. November  
**Norbert Kley,**  
Fertigung

16. November  
**Wolfgang Bach,**  
Saginaw

# Billiges Baugeld

Darlehensprogramm für Mitarbeiter: Noch Geld im Topf

**Rüsselsheim (jh).** Opel hat für seine Mitarbeiter im Frühsommer ein Bauspardarlehensprogramm aufgelegt. Es ist immer noch Geld in der Kasse. Deshalb zur Erinnerung:

- der Ersterwerb von obigen Objekten – Abschluß des Kaufvertrages ab 1. September 1994
- Ausgleichszahlungen im Zuge von Erbauseinandersetzungen – Erbvertrag ab 1. September 1994.

- zu verzinsen und mit vier Prozent zu tilgen
- bei Objekten, deren Entstehungskosten/Kaufpreis 200 000 Mark unterschreitet, beträgt die Darlehenssumme 30 000 Mark.

Mit dem Darlehen können gefördert werden:

- die erstmalige Errichtung von selbstgenutzten Eigenheimen oder Eigentumswohnungen – Rohbauabnahmeschein ab 1. September 1994

Im einzelnen gelten folgende Regelungen:

- die Darlehenssumme beträgt bis zu 60 000 Mark
- die gesamte Darlehenssumme ist mit 5,5 Prozent

Die Anträge auf Gewährung von Darlehen sind bei den Personalabteilungen zu stellen. Auskünfte erteilen: in Rüsselsheim Dieter Hampe, Telefon 28 42, in Bochum Heinz Korte, Telefon 31 33 und in Kaiserslautern Otto Sokoli, Telefon 26 77. ■

# Ein Grund zu feiern

Jubilare sammelten für Krankenhaus-Kinderstation

**Rüsselsheim (jh).** 25 Jahre bei Opel, daß ist nicht nur für uns ein Grund zu feiern, dachten sich Hans-Joachim Bertsch, Winfried Breckheimer und Karl-Heinz Jarolim. Von diesem Fest sollen auch andere etwas haben.

So kam es, daß die drei Mit-

arbeiter aus dem Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau zu ihrem Jubiläum auf persönliche Geschenke verzichteten und statt dessen um Spenden für die Kinderstation des Rüsselsheimer Krankenhauses baten.

Das Ergebnis kann sich se-

hen lassen: Die stattliche Summe von 1520 Mark kam zusammen. Wie er den Mitarbeitern bei der Scheckübergabe sagte, will Stationsleiter Prof. Jürgen Gehler von dem Geld Spielsachen sowie medizinische Spezial- und Zusatzgeräte anschaffen. ■

# Wer fährt mit?

- Bad Homburg/Oberursel/Steinbach – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B,  
Tel.: 06171/86194 o. 06172/937021
- Bechtolsheim – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
B-Schicht, Portal 60 oder 15,  
Tel.: 06733/7918
- Dortmund Möllerbrücke -Werk I,**  
Schicht B, suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Tel.: 0231/105364
- Erfelden – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Normalschicht 15.45, Portale 20/45,  
Tel.: 06158/6150
- Gabsheim/Schornsheim – Rüsselsheim,**  
biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, P 60,  
Tel.: 06732/5347
- Gau-Weinheim/Umg. – Rüsselsheim,**  
biete Mitfahrgelegenheit ab Feb. 96,  
Schicht B, P 60, Tel.: 06721/43486
- Ingelheim – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Normalschicht, Tel.: 06132/87618

- Kirchheim-Bolanden ü. Alzey – Rüsselsheim,**  
biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht,  
K 65, Tel.: 06352/8203
- Limburg – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit/Normalschicht, Tel.: 06432/3151
- Morsheim-Mauchenheim-Offenheim-Erbesbüdesheim o. Autobahnparkplatz Alzey – Rüsselsheim,**  
wer fährt mit? Biete Mitfahrmöglichkeit für B-Schicht, Tel.: 06352/4670 o. 06731/42828
- Mz.-Ebersheim – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Tel.: 06136/42620
- Mz.-Ebersheim – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht A, Tel.: 06136/42679
- Mz.-Finthen/Wachkernheim – Rüsselsheim,**  
biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, P 8,  
Tel.: 06131/477486
- Oppenheim – Rüsselsheim,**  
Fahrgemeinschaft sucht 1 Person,  
35 Std. Gleitzeit, Portal 45,  
Tel.: 06133/2501

- Reichelsheim – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,  
Tel.: 06166/8954
- Sprendlingen – Rüsselsheim,**  
suche Fahrgemeinschaft, Schicht B,  
Tel.: 06701/2714
- Taunusstein – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht A, K 65, Tel.: 06128/5360
- Usingen/Umgeb. – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, P60, P8 o. P55, Tel.: 06081/15231
- Waltrop – Bochum Werk II,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Tel.: 02309/74154
- Waltrop – Bochum Werk II,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Schicht B, Tel.: 02309/74154
- Wiesbaden/Bierstadt/Sonnenberg/Haidestok – Rüsselsheim,**  
suche Fahrgemeinschaft, Schicht A,  
Tel.: 0611/562550
- Windesheim/A61 – Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,  
40 Std./Woche, Tel.: 06707/8699



# 5 Frauen und ein Prachtkerl

Der Fall Vectra: Immer mehr Ingenieurinnen stehen ihren „Mann“

**Rüsselsheim (es). Frauen bauen Autos? Na ja, wird der überzeugte PS-Macho jetzt sagen: Um Farben oder Polsterstoffe auszusuchen, mag „sie“ ja vielleicht ganz hilfreich sein, frei nach dem Motto, wer stricken kann, versteht auch was von Stoffen. Denkste. Und peinlich obendrein, wenn „er“ auch noch einen Opel Vectra fährt. Denn gerade am neuen Mittelklassemodell aus Rüsselsheim haben mehr starke Ladies Hand angelegt, als so manchem großen Jungen lieb sein mag.**

Ulrike Just beispielsweise. Die 28jährige gebürtige Dresdnerin hat gleich zweifach dazu beigetragen, daß aus dem Vectra ein solch robuster Kerl geworden ist.

Als studierte Maschinenbauerin arbeitete sie zunächst in der Werkzeugkonstruktion. Dort wirkte sie an der Planung und Herstellung von Kontrollvorrichtungen mit und checkte Teile aus Präzisionswerkzeugen auf ihre Paßsicherheit.

Die Werkzeuge, mit denen später ein Auto wie der neue Vectra im Präzisionswerk entsteht,

sind bis zu drei Meter lang und 20 Tonnen schwer. Diese Kolosse müssen zudem mit äußerster Präzision gefertigt werden. „Wir diskutieren hier um jeden Millimeter“, so Ulrike Just.

Darüber hinaus hat die Ingenieurin zeitweise in der Pilot-Gruppe des Vectra mitgewirkt: Als dort zwei Kollegen erkrankten, wurde sie kurzfristig als „Springerin“ eingesetzt. „Das bedeutete für mich: weg vom Reißbrett und hin zu den ersten, unter produktionsnahen Bedingungen

gebauten Autos“, erinnert sie sich. „In der Pilotgruppe wird man nur mit Problemen konfrontiert, mit Dingen, die nicht zusammenpassen.“ Jetzt tun sie's – nicht zuletzt dank Ulrike Just.

Auch Dr. Lorene Leilich trug gleich doppelt dazu bei, daß der Vectra rechtzeitig zum Stehen kommt – wenn's nötig wird. Das Ressort der 42jährigen Elektronik-Expertin ist das „Anti-Blockier-System“ (ABS), das mit je einem Sensor pro Rad arbeitet. Die Physikerin mit Mainzer Diplom kümmerte sich in erster Linie um die Programmierung der beiden je fünf Millimeter großen Mikroprozessoren.

Als Projekt-Ingenieurin hatte die Frankreich-Freundin in der Vectra-Entwicklung eine koordinierende Funktion: Spezifikation der Teile, Entwicklungsgespräche mit den Lieferanten, Labor-Tests, Dauerprüfstandversuche oder auch nur das scheinbar banale Problem, die Stecker verschiedener Zulieferer austauschbar zu machen – das alles gehörte zu ihrem Job.

Gestillt ist ihr Ehrgeiz damit noch lange nicht. In den nächsten Jahren will sie Autobahn-Drängler in die Schranken weisen. Soll heißen: „Eine dynamische Fahrgeschwindigkeitsregelung serienreif machen. Dabei messen Sensoren den Abstand zum Vordermann und reduzieren die Geschwindigkeit gegebenenfalls automatisch.“

Dr. Andrea Weyersberg indes will meist mit dem Kopf durch die Wand. Die 30jährige fährt pro Woche etwa 50 Autos zu Schrott. Was freilich nicht ohne die Hilfe eines „Mannes“ geht: „Mister Cray“ heißt der Hochleistungscomputer – er schafft bis zu vier Milliarden Rechenoperationen in einer Sekunde -, mit dem die gebürtige Stuttgarterin Aufpralltests simuliert – sie ist eine von zwei leitenden Mitarbeitern der Gruppe „Insassenschutz und Crash-Simulation“.

Am Vectra hat Andrea Weyersberg vor allem dafür gesorgt, daß kaum jemand das Kraftpaket von der Seite anmachen kann: Der „Seiten-Crash“ ist mit fast 25 Prozent schließlich die zweithäufigste Unfallart im Straßenverkehr. „Eine stabile Mittelsäule, verstärkte Seitenschweller, ein solider Sitzquerträger und Seitenaufprallschutzprofile in den Türen, die ein Fremdfahrzeug beim Aufprall im spitzen Winkel wie von einer Leitplanke abgleiten lassen“ – das ist es, was den Vectra heute mit ihrer Hilfe so sicher macht. Der zweite Schwerpunkt ihrer Arbeit umfaßt den Insassenschutz im

eigentlichen Sinne. Dazu zählen vor allem die bei Opel serienmäßigen Full Size-Airbags für Fahrer- und Beifahrer.

Gabriela Schnepat kämpfte am neuen Vectra dagegen mit einem Problem, das als typisch weibliches gilt: dem Zusammenspiel der Proportionen. Was im Techniker-Jargon allerdings als „Packaging“ umschrieben wird. Gemeint ist damit die Raumaufteilung zwischen Fahrgast-, Koffer- und Motorraum. „Die Motorräume werden immer enger“, mußte die 30jährige feststellen.

Die Stettinerin arbeitet als Maschinenbau-Ingenieurin im TEZ in der Abteilung Motorenkonstruktion. Ihr Spezialgebiet: Kühler und Ansauganlagen.

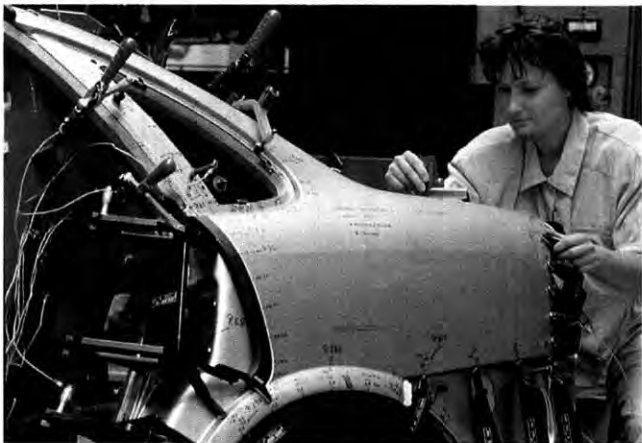
Bei der Entwicklung des Vectra-Motors tüftelte die findige Technikerin eine Änderung am Ansaugtrakt des 100 PS starken 1,6 Liter Motors aus – was eine deutliche Geräuschreduzierung brachte. Damit erfüllt dieser Motor – wie alle anderen auch – den ab 1996 geltenden Grenzwert von 74 Dezibel für die beschleunigte Vorbeifahrt.

An Gabriela Schnepat dürfte allerdings kaum jemand schnell vorbeifahren. Daß sie bereits einen Info-Spot über das neue Opel-Montagewerk in Warschau moderieren durfte, liegt jedoch nicht nur an ihrer optischen Präsenz: Sie spricht sowohl deutsch als auch polnisch so fließend wie jeder Diplomat.

Veronika Schaumkel wiederum kümmert sich auch schon mal um Rohlinge. Die 27jährige Dresdnerin arbeitet im Zentrallabor des TEZ. Sie befaßt sich mit der Qualität von



Simuliert: Dr. Andrea Weyersberg fährt die Autos per Bildschirm an die Wand



Konstruiert: Ulrike Just feilscht um jeden zehntel Millimeter



Elektronisiert: Dr. Lorene Leilich sorgt sich ums ABS



Denn sie wußten, was sie tun: Das Ingenieurinnen-Quintett mit ihrem „Baby“ und den „Geburtshelfern“

metallischen Werkstoffen. Was sie checkt, kommt aus allen Abteilungen des Werkes: Geradewegs vom Prüfstand, aus einem Feldtestwagen oder aus einem Wagen, der gerade die Opel-Teststrecke in Dudenhofen hinter sich gebracht hat.

Das Teilesortiment, mit dem sich die Metallurgie-Expertin in immer wieder neuer Reihenfolge auseinandersetzt, reicht von Bremsscheiben über Servo-Leitungen bis hin zu Wasserkühlern. „Das macht die Arbeit so abwechslungsreich: Selten wiederholt sich der Arbeitsinhalt.“

Die Fahrerinnen eines Corsa „World Cup“ faszinieren vor allem die Möglichkeiten, durch Leichtbau Gewicht und damit Kraftstoff zu sparen. Ih-

re Kenntnisse auf diesem Gebiet bringt sie seit geraumer Zeit für Opel auch auf internationalen Konferenzen ein. Dort geht es um Leichtbaukonzepte von morgen.

„Werkstoffe, mit denen wir außer in der Technik auch im Alltag in Berührung kommen, werden immer Mittel für Innovation und Fortschritt sein“, ist die Werkstoffexpertin überzeugt.

Am Vectra hat sie das schließlich auch selbst bewiesen – wie auch Ulrike Just, Lorene Leilich, Andrea Weyersberg und Gabriela Schnepat. Und das ist nur ein Teil der Frauen-Power, die im Vectra steckt. Erstaunlich eigentlich, daß der Mittelklassewagen zu 90 Prozent von Männern gefahren wird – oder?



Motorisiert: Gabriela Schnepat schafft Platz für die PS



Seziert: Veronika Schaumkel nimmt Metalle unter die Lupe



# Der Blitz bringt's

Die Opel-Motorsport-Saison 1995 im Rückspiegel

**Rüsselsheim (hi/ub).** Ein überglücklicher Klaus Ludwig kämpfte nach seiner Siegesfahrt beim DTM-Finale in Hockenheim mit den Tränen, sprang auf die Boxengassenmauer und bedankte sich bei den Fans. Mit dem Calibra-Doppelsieg ging für Opel eine überaus erfolgreiche Motorsport-Saison zu Ende. In der DTM und bei deren junger Schwester, der „International Touring Car Series“ (ITC), gab es insgesamt acht Podiumsplätze zu feiern und am Ende den dritten Meisterschaftsplatz für Ludwig.

Außerdem errang Opel mit Norberto Fontana als Champion und Ralf Schumacher als Vizemeister zum dritten Mal den Titel in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft und gewann mit Oliver Gavin obendrein das heiß umkämpfte Formel 3-Championat in England. Ebenfalls auf der Britischen Insel sicherte John Cleland auf Opel Vectra den Titel in der „Super Tourenwagen-Meisterschaft“, Mike Briggs schaffte gleiches in Südafrika.

Bei den französischen Super-Tourenwagen wurde Eric Hélary Vizemeister, und das Opel Team France eroberte auch noch die Markenmeisterschaft für die Rüsselsheimer. In der erstmals ausgetragenen Deutschen Tourenwagen Challenge (DTC) machte Dirk Adorf mit einem Opel Astra GSi Gruppe N sein Meisterstück, im hohen Norden wurde Bruno Arnsts – ebenfalls im Astra – überlegen norwegischer Rallye-Meister in der Zweiliter-Klasse, und selbst an der Grenze zwischen Orient und Okzident setzte sich der Astra durch: Suleyman Atay gewann die türkische Rallye-Cross-Meisterschaft.

Doch zurück zum Publikumsmagneten DTM. Manuel Reuter brachte die Situation am besten auf den Punkt: „Für Opel in der DTM zu fahren, ist wie für Ferrari in der Formel 1.“ Damit trifft der Mainzer den Nagel auf den Kopf, denn das bedeutet zweierlei. Zum einen, nicht – oder vielleicht noch nicht – konstant vorne zu fahren.

Zum anderen aber, die größte Fan-Gemeinde und damit die herzlichste Rücken-deckung zu haben – selten feierten so viele Menschen so leidenschaftlich DTM-Siege wie 1995 beim Finale in Hockenheim.

126 000 Menschen verwandelten das badische Motodrom mit einem Fahnenmeer, Böllern, Pauken und Trompeten in einen Hexenkessel der Begeisterung. Die Calibra gewannen doppelt und zweifach – mit Platz zwei im ersten Lauf durch Manuel Reuter gelang der glanzvollste Zieleinlauf für Opel in der Geschichte der DTM. Abgerundet wurde Ludwigs Doppelerfolg aber auch von Reuters vierstem Platz im zweiten Durchgang und – fast unbenutzt – durch die schnellste Rennrunde durch den französischen Joest-Piloten Yannick Dalmas und die sichere Zielankunft aller Calibra.

„Ich kann kaum beschreiben, was dieser Abschluss für uns bedeutet hat“, sagt Manuel Reuter. „Die Fans waren der helle Wahnsinn. Ich will nicht sagen, daß man durch diesen Tribünenzauber grundsätzlich schneller fährt, aber irgendwie gibt einem das doch noch einen Kick, wirklich das allerletzte aus sich

herauszuholen. Und wenn es geklappt hat, macht einen dieser Jubel unwahrscheinlich stolz – da hat sich ein gewaltiger Druck gelöst.“

Schon eine Woche zuvor, bei den ITC-Läufen im französischen Magny Cours, lief alles nach Plan. Klaus Ludwig stand nach dem ersten Rennen als Dritter auf dem Siegerpodest und Manuel Reuter schaffte im zweiten Lauf sogar Rang zwei. Zwischen dem Saisonauftakt im April in Hockenheim und den Erfolgen am Jahresende mußten die Opel Teams Joest und Rosberg eine lange Durststrecke und viel Pech ertragen.

Probleme mit der Standfestigkeit – vor allem das Getriebe, eine komplette Neukonstruktion, erwies sich als noch nicht ausgereift – sowie einige Unfälle bedeuteten harte Zeiten für die Crew. Trotzdem wurde unverdrossen weitergearbeitet und – entwickelt. Und mit Platz drei für JJ

Lehto bei dem grandiosen Stadttrennen in Helsinki und mit dem nicht minder bejubelten Rang zwei für Ludwig auf dem Norisring konnten bald erste Früchte des unermüdlichen Schaffens geerntet werden.

Langsam waren die Calibria nie, das belegen ein Dutzend absolute Bestzeiten – allein, sie wurden zur falschen Zeit gefahren: Etwa in Helsinki im freien Training, in Diepholz im Warm-up, in Estoril beim Testtag und erneut im freien Training, auf dem Nürburgring war Reuter Schnellster des Zeittrainings, und in Singen fuhren Ludwig und Reuter



Nase vorn: Ludwigs Finallauf



König Ludwig auf dem Thron: Fahrer und Fans freuten sich über einen siegreichen Saisonausklang

die schnellsten Runden im freien Training und im Warm-up. Auch noch zu Saisonende machte das Sextett seinem Ruf als „Trainingsweltmeister“ alle Ehre: Bei Testfahrten war Manuel Reuter Schnellster in Magny Cours, Ludwig auf dem großen Kurs in Hockenheim.

In der Deutschen Formel 3-Meisterschaft war es das Duell eines kleinen Argentiniers gegen den Bruder des Formel 1-Weltmeisters, das die Zuschauer monatelang in Atem hielt – beide hatten mit dem Opel-Zweiliter-Vierzylinder im italienischen Dallara-Chassis auf das richtige Pferd gesetzt. Norberto Fontana, der Südamerikaner mit der Jockey-Figur, behielt am Ende die Nase vorn. Mit zehn Siegen in 16 Läufen entschied der Fahrer des Schweizer KMS-Teams das Championat beim vorletzten Saisonauftakt in Magny Cours für sich.

Lediglich Opel-Werksfahrer Ralf Schumacher brachte ihn mit drei Siegen, vier zweiten und drei dritten Plätzen zeitweise in Bedrängnis. Nach seinem Sieg auf der Berliner Avus und seinem Doppelerfolg in Diepholz hatte Schumacher den Vorsprung Fontanas beinahe aufgeholt – nur noch sieben Punkte trennten die beiden zur Saisonhalbezeit.

Aber mit der kargen Ausbeute von insgesamt nur noch einem Zähler in den letzten vier Rennen hatte der 20 Jahre junge Kerpener dem gerade sechs Monate Älteren aus Arrecifes nichts mehr entgegenzusetzen. Mit 256:171 Punkten ging der Titel klar an Fontana.

Dafür, daß ihre Stärke international bekannt wird, haben die beiden bereits beim Marlboro Masters in Zandvoort/Holland gesorgt, wo Fontana die inoffizielle Europameisterschaft der Formel 3 mit einem Wimpernschlag von sechs Zehntelsekunden vor Schumacher gewann, der sich seinerseits mit der schnellsten Rennrunde in die Annalen eintrug.

Auch der italienische Opel-Werksfahrer Massimiliano Angelelli, mit 28 Lenzen

schon fast ein alter Hase in der Formel 3, hatte in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft ein Wörtchen mitzureden. Er gewann einen der Läufe auf dem Norisring und sammelte Punkte mit sechs zweiten und einem dritten Platz. Bei außerdem fünf Nullrunden mußte sich der Pilot des Opel Team BSR am Ende aber doch mit dem dritten Meisterschaftsplatz zufriedengeben.

Seine Opel-Werksfahrer-Kollegen, der Österreicher Alexander Wurz (G+M-Escom-Motorsport), Schumachers Teamkollege Tom Coronel aus Holland und der zweite G+M-Fahrer Klaus Graf belegten in der Schlußtafel die Plätze sechs, sieben und zwölf.

Mit dem gleichen Motor, aber in der aus Astra, Calibra und Vectra bekannten Serienversion, ging die Formel Opel in ihr achttes Jahr. Neben den nationalen Meisterschaften in England, Irland und Schweden war es in der Deutschen Formel Opel Challenge Walter Thimmler aus Österreich, der in zehn Rennen sein Meisterstück machte. Nachdem der Däne Jason Watt mit sieben Siegen in 15 Läufen die Formel Opel Euroserie gewonnen hatte, bildete der Formel Opel Nations Cup zum sechsten Mal den Saisonhöhepunkt. Bei der heimlichen Olympiade der 14 mit je zwei Fahrern startenden Länder-teams errang Portugal zum dritten Mal in der Geschichte des Cups den Sieg.



Schubkarre: Was als Handarbeit begann, beendete Ludwig mit seinem Gasfuß in souveräner Manier





# „Unsere Truppe ist erstklassig“

Motorsport-Chef Walter Treser im Gespräch mit der Opel Post

Herr Treser, den Fans vor Ort und den vielen Fernsehzuschauern ist Ihre Freude über den Opel-Doppelsieg beim DTM-Finale in Hockenheim nicht verborgen geblieben. Können Sie beschreiben, was sich da in Ihnen abgespielt hat?

Die Freude und die Erleichterung darüber, daß endlich der Knoten geplatzt ist, waren riesengroß. Eine alte Erfahrung im Motorsport sagt, daß für ein neues Team die zweite Saison selten besser wird als die erste. Aus verschiedenen Gründen war sie auch nicht

unbedingt einfacher – wir haben doppelt so viele Calibra wie im Vorjahr eingesetzt, neue Fahrer und ein neues Team kamen dazu.

Und trotzdem haben wir es bis zum Saisonende geschafft, besser zu sein als im ersten Jahr. Das hat uns natürlich sehr viel Befriedigung und Auftrieb gegeben. Vor allem die tolle Kulisse und das Bewußtsein, daß so viele Opel-Fans und vor allem Opel-Mitarbeiter zugeschaut haben, motiviert uns zusätzlich.

Wie fällt Ihre Saisonbilanz für die Calibra V6 aus?

Wir haben die Saison eigentlich nicht schlecht begonnen. Denken Sie an den dritten Platz von Klaus Ludwig bei seinem ersten Rennen im Frühjahr in Hockenheim. Doch dann kamen viele Unfälle und Kollisionen – wir haben alle Mechaniker und Ersatzteile benötigt, um die Autos am Laufen zu halten. Wir hatten insgesamt 18 schwere Kollisionen und vier Totalschäden, die verkraftet werden mußten.

Die Stärke und Leistungsfähigkeit der gesamten Mannschaft hat sich darin gezeigt, daß man trotzdem die Kraft gefunden hat, Tritt zu fassen,

die Autos weiterzuentwickeln und zur Konkurrenz aufzuschließen, die ja schon viele Jahre Entwicklungsvorsprung und Rennpraxis hat. Unsere Truppe ist erstklassig.

Stichwort „International Touring Car Series“ – die DTM pflanzt sich international fort. Für die kommende Saison stehen sogar Auftritte in Brasilien und Japan auf dem Plan. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Erst Ende Oktober hat das FIA World Council beschlossen, daß die DTM in einer noch größeren internationalen Klasse-1-Meisterschaft aufgehen wird. Ihr Name steht noch nicht endgültig fest, aber ich denke, daß eine Klasse-1-Weltmeisterschaft daraus werden wird. Wichtig ist, daß die sechs besten DTM-Veranstaltungen Teil dieser Weltmeisterschaft sind.

Auch am Geist der DTM-Rennen soll sich nichts ändern. Die offenen und besucherfreundlichen Fahrerlager, die den Fans Gelegenheit geben, Fahrer und Autos aus der Nähe zu sehen und die tolle Rennatmosphäre zu genießen, müssen erhalten bleiben.

Mit Klaus Ludwig kam einer der erfolgreichsten DTM-



Teamgeist: Walter Treser im Gespräch mit den „Seinen“



Überlegen: In der Formel 3 kassierte Opel die Pokale ab

Fahrer und einer der erfahrensten Tourenwagenpiloten überhaupt zu Opel. Was können Sie nach dem ersten Jahr gemeinsamer Arbeit sagen?

Klaus Ludwig ist wohl tatsächlich der beste Tourenwagenpilot, den es zur Zeit gibt und auch der kompetenteste, den man sich vorstellen kann. Er ist sehr, sehr schnell, vor allem beständig und ein erstklassiger Testfahrer, der es versteht, alle Kräfte zu mobilisieren und auf den Punkt zu bringen. Motorsport ist technischer Hochleistungssport und so gesehen ein echter Mannschaftssport. Der Fahrer, dem es gelingt, die gesamte Truppe in Höchstform zu halten, hat die besten Chancen, zu gewinnen. Der Erfolg von Klaus Ludwig in Hockenheim hat gezeigt, was er kann.

Mit Keke Rosberg hat der international bekannteste DTM-Pilot den Helm an den Nagel gehängt. Was kommt jetzt bei Opel?

Wir alle bedauern den Weggang von Keke Rosberg, weil mit ihm der wirkliche Held der DTM- und der Opel-Fans abtritt. Aber er verläßt die Bühne ja zum Glück nicht ganz, weil er als Inhaber des Opel Team Rosberg und als Manager vieler guter Fahrer sowohl der Szene als auch Opel erhalten bleibt. Ein weiterer Trost: Mit JJ Lehto wird in seinem Team weiterhin ein fliegender Finne die Opel-Fahne hochhalten.

Nicht nur der Calibra, sondern auch der Vectra hat ja Erfolge zu feiern gehabt. Wie geht es bei Opel mit der internationalen Klasse 2, den „Super-Tourenwagen“, weiter?

Der Vectra ist nicht nur in unserem Modellprogramm eine der tragenden Säulen, sondern auch in den Klasse-2-Meisterschaften führend. Zum ersten Mal in der Geschichte

wurde jetzt bei Opel gemeinsam mit dem neuen Vectra auch die Rennversion des Straßenaautos entwickelt, die in diesen Wochen bereits erste Testfahrten absolviert, und das mit vielversprechenden Ergebnissen. Dieses Auto ist ganz wesentlich von den Ingenieuren des TEZ mitgestaltet, und auch in der Klasse 2 möchten wir in den einzelnen Ländern auf dem bisherigen Erfolg aufbauen.

Zusätzlich hat Opel 1995 erneut mit den verschiedenen Formel Opel-Meisterschaften Nachwuchsförderung betrieben und in der Formel 3 Lorbeeren geerntet. Wie sieht ihre Saisonbilanz für den Opel-Formelsport aus?

Tatsächlich hat sich Opel in den letzten Jahren zur ersten Adresse für erfolgreiche Nachwuchsfahrer entwickelt. Aus der Formel Opel sind inzwischen ein Dutzend Formel 1- und drei IndyCar-Fahrer hervorgegangen. Nehmen Sie nur Namen wie Heinz-Harald Frentzen, Rubens Barrichello oder Mika Häkkinen. In der Formel 3 ist es uns schließlich gelungen, in den letzten vier Jahren dreimal die Deutsche Meisterschaft zu gewinnen, Pedro Lamy und Jos Verstappen sind im Anschluß direkt in die Formel 1 aufgestiegen, und unser diesjähriger Meister, Norberto Fontana, wird denselben Schritt tun. Giancarlo Fisichella, der 1995 gute Leistungen in der DTM gezeigt hat, war im Vorjahr mit Opel Formel 3-Meister in Italien. Ebenso wird Oliver Gavin, der mit einem Opel-Motor gerade die englische Formel 3-Meisterschaft gewonnen hat, seinen Weg machen. Außerdem werden wir versuchen, unseren Nachwuchsbedarf für die Klasse 1 aus den eigenen Reihen zu decken. Ich könnte mir beispielsweise Ralf Schumacher sehr gut in einem Calibra vorstellen. ■



„Gelb“-sucht: Echte Opel-Fans zieht's nach Hockenheim, statt daß sie still bleiben hocken daheim





# Gepprüfte Zugqualität

Ingenieure testen Fahrzeuge auf Gespanntauglichkeit

**Rüsselsheim (ah).** Gespannfahrer, die mit einem Opel unterwegs sind, wissen die Zugqualitäten der Marke mit dem Blitz zu schätzen: ruhige Straßenlage, ausreichende Kraftreserven und sicheres Fahrverhalten, wenn der Anhänger mal ins Pendeln kommt. „Bis wir soweit sind, braucht's jedoch eine Menge Entwicklungsarbeit“, betont TEZ-Ingenieur Eberhard Meyer.

„Die Frage für uns ist: Welche Anhängelasten dürfen aufgrund der Fahrsicherheit von einem Opel gezogen werden?“ formuliert der Ingenieur. Doch die Lösung der scheinbar einfachen Frage ist kompliziert. „Manchmal genügt schon ein Windstoß, um eine Theorie vom Tisch zu blasen“, schmunzelt Meyer. Denn das Massenträgheitsmoment –

das Verhalten von Gewicht bei Beschleunigung – kann so manchem Fahrer einen Strich durch die Rechnung machen.

Testfahrten sind für die Entwickler unerlässlich. Dafür haben die Versuchsingenieure einen idealen Platz gefunden: Auf einem Flugplatz im saarländischen Zweibrücken finden sie lange Bahnen – und keinen Verkehr.

Und hier wird die Zauberformel ausgetestet, die letztlich die Lösung des Problems in sich birgt. „V-krit“ heißt sie dann auch rätselhaft. Dahinter verbirgt sich ein Phänomen, das allen Gespannfahrern bekannt ist: Ab einer bestimmten Geschwindigkeit gerät der Anhänger ins Pendeln. Hat der Fahrer zuviel Gas gegeben, läßt das Pendeln nicht nach, sondern verstärkt sich sogar, der Anhänger gerät außer Kontrolle. „Da ist der V-krit überschritten“, erläutert Meyer.

Er zeigt auf ein Kurvendigramm, das beim Test entstanden ist: „Hier, wo die Schwingungen gleichbleiben – also weder zu- noch abnehmen – ist der Grenzwert V-krit.“ Ob dieser Wert überschritten wird, hängt von vielen Einzelfaktoren ab. Neben der Geschwindigkeit spielen vor allem Anhängerform, -gewicht und die Beladung eine Rolle.

Vor den Versuchen im freien Feld steht die Arbeit in der Werkstatt. Im Gebäude P 6 bedienen die Monteure Thomas Kirsch und Alfons Zinkeisen eine Hängevorrichtung, in der Anhänger frei pendeln können. Die beiden laden Sandsäcke an verschiedene Stellen des Wohnwagens. „Denn es



Abgespeckt: Alfons Zinkeisen mit einem Anhänger-„Imitat“, das als Testexemplar durchgeht

macht ja einen Unterschied, ob das Gewicht auf der Achse oder im Vorderteil des Fahrzeuges liegt“, so Kirsch. Genau diese Differenz ermitteln die Mitarbeiter im P 6 per Stoppuhr – einer setzt den Anhänger in Schwingung, der andere mißt, wieviele Sekunden während zehnmal Pendeln vergehen. „Das sind dann feste Größen, mit denen die Ergebnisse der Zweibrückener Versuche verglichen werden“, erklärt Karl-Heinz Schellhorn aus der TEZ-Entwicklung.

Einen Faktor können die TEZ-Versuchsingenieure allerdings selbst durch ausgiebigste Versuche nicht kontrollieren, wie Eberhard Meyer erklärt: „Auch wenn wir mit unseren Tests optimale Fahrsicherheit schaffen – letztendlich kommt es auf den Fahrer an.“

## Der Abschied vom Drittmix

Gesetz verlangt neue Messungen

**Rüsselsheim (es).** Bald hat es sich „ausgemixt“: Mit einem neuen Prüfverfahren will die Europäische Union erreichen, daß der Kraftstoffverbrauch, der einem Autofahrer beim Kauf eines Wagens angegeben wird, der Wirklichkeit ein Stück näherkommt. Denn der seit 1980 übliche „Drittmix“ gab allzu oft nur graue Theorie wieder.

Abgasreinigung“ bereits intensiv mit dem neuen Meßverfahren befaßt. Opel wird ab Januar 1996 seinen Kunden beim Autokauf die Ergebnisse des neuen Verfahrens angeben. Ab Januar 1997 sind dann alle Autohersteller gesetzlich verpflichtet, die Werte des neuen Meßsystems anzugeben.

Eines ist schon jetzt klar: Die neuen Zahlen sind höher als die mit dem „Drittmix“ erstellten. Daher sollte der Autokauf ab nächstem Jahr darauf achten, nach welchem Meßverfahren die Werte ermittelt wurden, die für den Wagen angegeben sind, für den er sich interessiert.

„Um wieviel die neuen Werte über den alten liegen, hängt von Gewicht und Motorvolumen des jeweiligen Fahrzeugs ab“, erklärt TEZ-Ingenieur Rainer Steinbrink. So lagen die neuen Meßergebnisse des leichtgewichtigen Corsa bisweilen nur zwei Prozent über den per „Drittmix“ errechneten, beim größeren Omega über zehn Prozent.

Da aber alle Autobauer sich dem neuen Meßverfahren stellen müssen, kann Opel angesichts dieser Resultate gelassen bleiben. „Am tatsächlichen Verbrauch unserer Autos ändert sich ja nichts – und der kann sich sehen lassen“, betont Rainer Steinbrink.

Allerdings bringen die neuen EU-Bestimmungen auch einen Mehraufwand an Arbeitszeit und Kosten: Denn sie verpflichten den Hersteller sicherzustellen, daß die für einen Fahrzeugtyp einmal angegebenen Verbrauchswerte auch während der Produktion eingehalten bleiben.

Und: So viel „Realismus“ das neue Meßverfahren auch bringt – einen der wichtigsten Verbrauchsfaktoren wird kein EU-Experte jemals exakt ausrechnen können: den Fahrer. „Er allein kann bis 30 Prozent seines Benzinverbrauchs beeinflussen“, weiß Rainer Steinbrink.

Gemixt wurden dabei die Verbrauchswerte einer simulierten Stadtfahrt mit Stop-and-Go-Elementen sowie zwei „Überlandfahrten“ bei konstant 90 beziehungsweise 120 Kilometern. Hersteller wie Opel gaben ihren Kunden zwar stets den Mittelwert und die drei Einzelwerte an – doch andere machten es sich einfacher.

Besonders in der TV-Werbung wurde gerne mal geschönt. Da hieß es beispielsweise: „Er verbraucht bei 90 Stundenkilometern nur 4,9 Liter“, während die übrigen, ungünstigeren Werte unerwähnt blieben.

Das ist jetzt nicht mehr so einfach. Das neue Meßverfahren sieht nur noch zwei Fahrzyklen vor: Eine Stadtstrecke von 4,052 Kilometern sowie eine Landfahrt von 6,955 Kilometern. Beide Testrouten enthalten Beschleunigungs-, Brems- und Leerlauf-Elemente. Bei der Berechnung des Gesamtergebnisses wird nicht einfach „gemittelt“ – statt dessen wird das Verhältnis der unterschiedlichen Streckenlängen mitberücksichtigt.

Und, ganz wichtig: Der Stadtzyklus wird mit kaltem Motor gestartet – früher ließen die Verbrauchstester die Maschinen erst einmal wärmelaufen. Was, wie auch die „konstanten“ Landstrecken, mit der Wirklichkeit des Autofahrens kaum etwas zu tun hatte – und zu unrealistisch niedrigen Verbrauchsangaben führte.

Im TEZ hat sich die Abteilung „Gemischbildung und



Schwingvoll: Thomas Kirsch hält die Meßergebnisse fest

## Kluge Köpfe am Cockpit

Neun Mitarbeiter gestalten Montageplatz im Prototypen-Bau neu

**Rüsselsheim (es).** Viele Köche verderben den Brei, heißt es. Stimmt aber nicht immer: Was neun Mitarbeiter aus dem Bereich Fahrzeugbau Karosserie-Innenausstattung ausgekocht haben, ist nicht nur mehr als nur bekömmlich – sondern auch platz-, zeit- und geldsparend.

Unter der Federführung ihres Meisters Volker Ziefle gestalteten die Neun einen neuen Arbeitsplatz zur Montage eines Prototyp-Cockpits. Die mußten bislang auf ein starres Gestell gewuchtet werden, das viel Platz wegnahm, dem Mitarbeiter etliche „Bücklinge“ abverlangte und ihm Beinfreiheit raubte.

Das wollte das Ziefle-Team ändern – auch unter dem Gesichtspunkt, „daß unsere Aufbauzeiten einfach kürzer werden müssen – ohne mehr Platz zu benötigen und mehr Aufträge nach draußen zu vergeben“, wie es Betriebsleiter Norbert Treffinger auf den Punkt bringt.

Nach einem Seminar über Arbeitsplatzorganisation ging es ans Diskutieren, Skizzieren, Konstruieren und Modell bauen. Das Resultat war eine neue Montagestation, in der das Cockpit mit einem hydraulischen Aufbau-Bock



Cockpit: Nach dem Motto „Aus eins mach fünf“ haben die Mitarbeiter ihren Bereich umgemodelt

herangefahren und dann aufgehängt wird.

Der Mitarbeiter kann dann in der gewünschten Bedienerhöhe montieren, wobei er die benötigten Teile aus einer exakt aufgereihten Leiste von Kästchen entnehmen kann. Nach der Montage nimmt der hydraulische Bock das fertige Cockpit wieder auf. Dann wird es ins Prototyp-Center gefahren, wo es abermals ohne viel Kraftaufwand in die Karosserie eingepaßt werden kann.

Das spart Zeit und schont die Bandscheibe. Und vor allen Dingen: Auf der Fläche, auf der früher ein Cockpit aufgebaut wurde, können jetzt fünf Cockpits gleichzeitig montiert werden.

Kein Wunder, daß Norbert Treffinger von seinen Ideen-Köchen begeistert ist. Zumal die Neun schon wieder an einer neuen Rezeptur arbeiten: Für die Türmontage soll eine ähnliche Vorrichtung ausgetüftelt werden.

### Vorsicht Fehler

**Rüsselsheim (jh).** Der Teufel steckt leider allzuoft im Detail. Unter dem Titel „Vorsicht Kamera“ berichteten wir in der letzten Ausgabe über neue Technik beim Crashtest. Leider ist uns in der Bildunterzeile ein Fehler unterlaufen. Das Foto zeigt nicht Walter Schaffner sondern Hans-Jürgen Rothbarth.





# Da weiß man, was man hat

Ausgezeichnete Werbung: TV-Spots und Slogans von Opel werden prämiert und jetzt auch abgekupfert

**Rüsselsheim (hh).** Bekanntlich gibt es so'ne und so'ne: Da ist zum einen die Werbung, die seit 20 Jahren die immergleichen Botschaften verkündet, die sich in Anpreisungen vom Typ „größer, schöner, besser“ erschöpft oder jene, die besonders originell sein möchte – was jedoch meist schiefgeht. Und dann gibt's da jene Werbung, die ihre Botschaften so verpackt, daß etwas dabei überkommt. Daß die Werbung aus dem Hause Opel zu letzterer Kategorie zählt, haben jetzt einmal mehr die Experten – und anscheinend auch die Konkurrenten – erkannt.

Während Streifen aus Hollywood mit dem Oscar geehrt werden, gibt's für die besten TV-Spots der Automobilindustrie den OttoCar. Den dachten die Ausrichter vom Verband der Deutschen Automobilindustrie der Kampagne für den neuen Omega zu.

Auch der Gesamtverband der Werbeagenturen (GWA) ist der Meinung, daß „Ein neues Denken für eine neue Zeit“ Gold wert sei. Mit dem goldenen „Effie“ bescheinigten sie den Opel-Marketingexperten daher im Oktober, daß sie nicht nur vorgeben, wirklich verstanden zu haben.

„Reserven haben – Reserven schonen; Härte nehmen – Ruhe geben; mehr Herzklopfen – weniger Streß; nicht schneller ankommen, sondern entspannter“ – all diese scheinbaren Gegensätze, die der Omega vereinen soll, empfand die GWA im Fernsehspot, auf den farbigen

Doppelseiten in Zeitschriften und auf Plakatwänden als besonders kreativ umgesetzt.

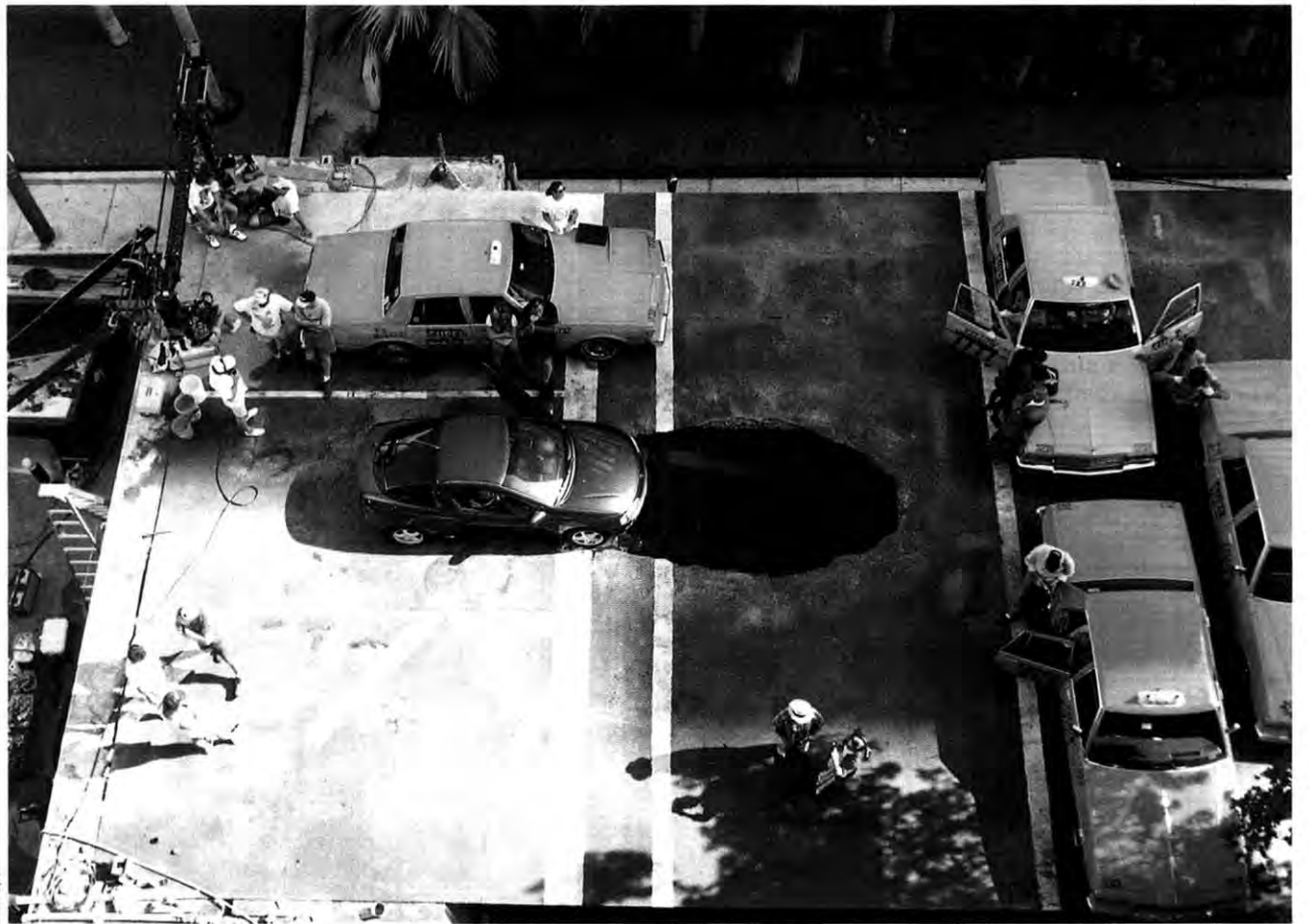
Aber auch der Markterfolg, den die Werbekampagne mit sich bringt, war ein Kriterium für die Auszeichnung. Denn schließlich steht „Effie“ für Effizienz. Nach 1987 und 1991 wurde Opel bereits zum dritten Mal vom GWA als besonders effizient anerkannt.

Dieser Erfolg hat offenbar andere auf den Plan gerufen: Der 1994 mit dem neuen Omega eingeführte Slogan „Wir haben verstanden“ scheint auch einen französischen Automobilbauer sehr beeindruckt zu haben. Anscheinend fand er seinen Slogan „Mehr als sie erwarten“ allein zu ineffizient. Wie sonst sollte man sich erklären, daß er den Opel-Slogan prompt in seine Print-Werbung, wie alle gedruckten Anzeigen im Fachjargon heißen, aufgenommen hat?

Etwas dreister benimmt sich ein englischer Autofabrikant. Er überlegt sich erst gar keine eigene Aussage, sondern bedient sich für seinen Off-Roader einfach des legendären GT-Slogans „Nur fliegen ist schöner.“ Offensichtlich war nicht nur der Opel GT „heute schon für morgen gebaut“, wie Opel 1968 verlautbarte, sondern auch der Slogan seiner Zeit weit voraus.

Weitblick bewies seinerzeit schon der gute alte Adam: Im Jahr 1877 läßt er eine griechische Siegesgöttin seine Nähmaschinen, später dann die Fahrräder, auf Plakaten und in Zeitungsinserten ins rechte Licht rücken. Derweil sahen andere Unternehmer die Marktpräsenz allein oft als ausreichende Werbung an.

Opels Söhne erkannten in einer Zeit, in der sich die todesmutigen Automobilisten ihren Treibstoff noch in Apotheken kaufen mußten, bereits die Werbewirksamkeit des



Wasser ist nicht nur zum Waschen da: Für den Tigras TV-Spot verbuddelte das Filmteam einen Container und füllte ihn mit Wasser

Sports. Sie brachen Geschwindigkeits-Weltrekorde in Raketenfahrzeugen und errangen bei Fahrrad- und Automobilrennen einen Sieg nach dem anderen.

Aber die (Werbe-)Zeit ist allenthalben nicht stehen geblieben: Opulent gemalte Illustrationen oder um Sachlichkeit bemühte Werbefotografie verlieren in einer multimedialen Welt gegenüber aufwendig produzierten Werbespots immer mehr an Bedeutung. Folglich werden Entscheidungen über eine neue Werbekampagne nicht mehr von einer Handvoll Mitarbeiter aus dem Bauch heraus entschieden.

„Bevor ein Werbespot produziert werden kann“, so Ulrich Mehling, „muß eine ausgiebige Grundlagen-Marktforschung betrieben werden.“ So gewinnen die Experten Einsichten in die Fragen, die die Käuferschichten bewegen.

„Erst auf der Grundlage der hier gewonnenen Erkenntnisse wird eine Werbestrategie entwickelt, die später in einen TV-Spot oder eine Anzeigenserie münden“, verdeutlicht der Leiter der Abteilung Werbung und Kataloge die Vielschichtigkeit seines Handwerks.

Und: Auch in der Werbung ist längst das High-Tech-Zeitalter angebrochen. Dazu zwei Beispiele aus jüngster Zeit: der Tigras-Fernsehspot und die TV-Kampagne des neuen Vectra.

Das Geschäftsviertel der Florida-Metropole Miami war „Tatort“ für einen der ungewöhnlichsten Auto-Werbespots der letzten Zeit. Die Hauptdarsteller: Schwimmerin Franziska van Almsick und ein Tigras.

Der Hintergrund: Franziska – so die Marktforschung – verkörpert auf ideale Weise das Tigras-Image. Beide sind jung, keck, wendig, dynamisch und verfügen über eine gehörige Portion Unkonventionalität. Als Zielgruppe hat Opel entsprechend junge Singles, Paare sowie Junggebliebene anvisiert.

Zur Erinnerung: In dem Spot geht es um die spektakuläre Befreiung aus einem Ver-

Oberseite aufgetragene Asphaltdecke sorgte für dessen perfekte Tarnung. Danach wurde der Stahlbehälter geflutet, und der Tigras samt Fahrer in einem unsichtbaren Seil hinab und wieder hinaus gezogen.

selenspiel mit den ins Bild gerückten V-förmigen Linien des Vectra ergeben sich immer neue Variationen des Leitthemas.

Der Film ist eine Mischung aus Computer-Animationen und live gedrehten Szenen.

Er beginnt mit einer atemberaubenden Kamerafahrt aus dem All, nimmt eine V-förmige Großstadtkreuzung mitsamt Vectra ins Visier und entschwindet schließlich an einer Drachenschnur schwebend wieder ins Universum.

Für die Studioaufnahmen wurde ein speziell präpariertes Vectra mit aufgeschnittener Dachpartie senkrecht an

einer über zehn Meter hohen Wand befestigt. Das ungewöhnliche Arrangement war nötig, um der Spezialkamera zum Einsatz zu verhelfen. Die Bewegung des Kamerakopfes ging zunächst direkt durch das wie eine Sardindose aufgeschnittene Dach, um dann auf das Multi-Info-Display im Armaturenräger einzuschwenken. Im Film selbst wird diese Szene an die zuvor real gedrehte Fahrscene angehängt.

Herausgekommen ist ein Spot, der neben einer ungewöhnlichen Perspektive vor allem zwei Gegensatzpaare verbindet: Verantwortung und Vergnügen – beides ist mit dem neuen Vectra möglich.

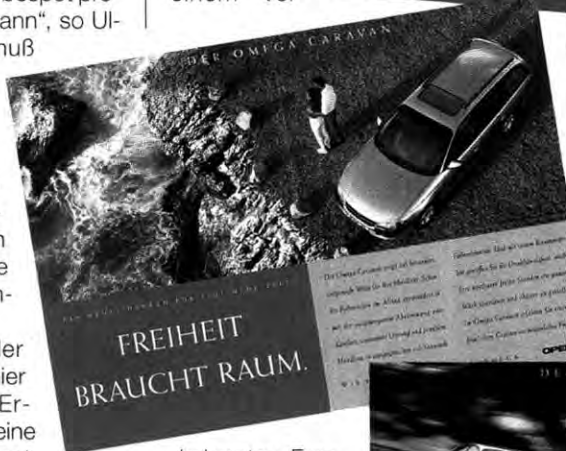
Ein Spot – drei „V“. Und wem's beliebt, der erkennt in den vielen „V“-Motiven auch noch das aus Amerika stammende Victory(Sieg)-Symbol. Ein gutes Omen für den Erfolg des neuen Rüsselsheimer Mittelklassemodells?



Aufgeschnitten und an die Wand genagelt: Der „Hauptdarsteller“ mußte schwer...



... leiden, bis er im Filmstudio ins rechte Vectra-Licht gerückt werden konnte



Fünf Tage reichten dem – inklusive aller Statisten – rund 100 Mann starken Filmteam, um den Spot „im Kasten“ zu haben. Von der ersten Idee bis zum letzten Drehtag vergingen dagegen volle sechs Monate.

kehrsstau. Franziska löst das Problem – 150 gelbe Taxen verstopfen die Kreuzung – auf ihre Weise: In ihrem blauen Tigras wechselt die Schwimmerin kurzerhand das Element und taucht mit ihrem Auto einfach unter dem Kreuzungschaos hindurch.

Dieser verblüffende Tauchvorgang mußte mit aufwendigen Spezialeffekten in Szene gesetzt werden. Geheimnis des Verwirrspiels war ein in die Kreuzung versenkter Container. Eine auf der

Szenenwechsel: Der TV-Spot für den neuen Vectra basiert auf modernster Studientechnik. Gleich, ob Straßenkreuzungen, Autobahnabfahrten oder Kornfelder – stets verlaufen die Abzweigungen in einem spitzen, V-förmigen Winkel. Im Wech-

Oh Mega: Diese Kampagne wurde doppelt prämiert



# Das und des Marterns

Dudenhofen gewährte Einblicke

**Dudenhofen (jh).** Als wichtigen Eckpfeiler ihrer weltweiten Fahrzeugerprobung bezeichneten Opel-Vertreter anlässlich einer Fachtagung das Testgelände im hessischen Dudenhofen. Wo sonst Sicherheitsstufe 1 herrscht – schließlich werden in Dudenhofen auch noch geheime Prototypen getestet – tummelten sich an sechs Tagen rund 150 Journalisten aus der ganzen Welt und bekamen einen tiefen Einblick in den Alltagsbetrieb von Fahrzeugtests.

Auf recht anschauliche Weise erfuhren die Kollegen von der schreibenden Zunft, daß sich auf dem 2,6 Millionen Quadratmeter großen Testgelände mit seinem 43 Kilometer langen Straßennetz unterschiedlichster Straßenbeschaffenheit 190 Testfahrer, Mechaniker und technische Angestellte den vielschichtigen Belastungstests und Fahrversuchen widmen.

In Dudenhofen verfügt Opel über eine einzigartige Infrastruktur, um die vierradrigen Probanden im Dreischichtbetrieb durch die Mangel zu drehen. In der Klimakammer, beispielsweise, laufen rund um die Uhr Zündungs- und Korrosionsprüfungen. Sogar Versuche unter extremen klimatischen Bedingungen ermöglichen die Simulationsanlagen in Dudenhofen.

Non-Stop-Fahrten auf der 4,8 Kilometer langen Kreisbahn, begleitet von Beanspruchungsmessungen auf diversen Marterstrecken, gehören zum 148 Testdisziplinen umfassenden Standard-Prüfprogramm und verlangen den einzelnen Fahrzeugkomponenten alles ab.

Die größte Tortur stellt dabei die 3,6 Kilometer lange, mit Pflastersteinen in unterschiedlichster Anordnung gespickte „Großblockwellenbahn“ dar. Diese Folterstrecke hat den größten Raffungsfaktor aller in Dudenhofen anzutreffenden Straßen. Vier Wochen „Großblockwellenbahn“ entsprechen, auf die Fahrwerk- und Chassis-Belastung bezogen, einem ganzen Autoleben.

50 000 bis 100 000 Kilometer über weitere Dudenhofen-Spezialetappen, wie die schlaglochübersäte Waschbrettstrecke, das Schlammbecken, die Salzwasserrinne

oder die Berglandschaft mit Steigungen bis zu 30 Prozent gehören im Rahmen der „Allgemeinen Dauererprobung“ zum Pflichtpensum für jedes neue Opel-Modell.

Die Journalisten konnten sich vor Ort davon überzeugen, daß die Testfahrer Tag für



Volle Breitseite: Im Test sieht alles anders aus



Gleich geht's los: Letzte Instruktionen vor der Testfahrt

Tag ein gutes Stück harte Arbeit auf den Asphalt legen. Obwohl der praktische Teil des Workshops sehr gut ankam, hatten einige der Medienvertreter nach einer Runde über die Marterstrecke doch einen etwas bleicheren Teint.

Doch Praxis macht nur dann Sinn, wenn sie theoretisch begründet ist. Das gilt sowohl für die Fahrversuche der Journalisten als auch für das Testprogramm in Dudenhofen. Denn durch die rasante Weiterentwicklung der Computersimulation ergeben sich heute unzählige Möglichkeiten, die Realversuche zu ergänzen.

So gewährleisten die Computer-Programmierer und -Anwender im TEZ, daß schon lange vor dem ersten realen Prototyp virtuelle Fahrzeuge auf dem Bildschirm ihre Runden drehen. Dabei werden Einzelkomponenten und Komplettfahrzeuge Bela-

stungen beliebiger Intensität ausgesetzt. Um Grenzwerte zu ermitteln, können die Techniker per Simulation auch in Bereiche vordringen, die im Testbetrieb nicht möglich wären.

Doch trotz High Tech sind die Fahrversuche nicht wegzudenken. Und da spielt Dudenhofen eine wesentliche Rolle in der Fahrzeugerprobung von Opel. Auch unter Umweltgesichtspunkten. Denn die Laufleistung der in Dudenhofen getesteten Fahrzeuge summiert sich auf fünf Millionen Kilometer pro Jahr oder 20 000 Kilometer pro Tag. Wollte man diese Versuche auf öffentlichen Straßen fahren, wären 20 Millionen Testkilometer notwendig. Anders ausgedrückt: Der durchschnittliche Raffungsfaktor von „4“ macht somit jedes Jahr 15 Millionen Testkilometer im normalen Straßenverkehr überflüssig.



Rasende Reporter auf der Piste: Rund 150 Journalisten aus aller Herren Länder gaben sich in Dudenhofen ein Stelldichein

## Opel bringt Licht in das Dunkel

Intelligente Technik hilft, schlechtes Wetter zu meistern

**Rüsselsheim (jh).** Je kürzer die Tage, desto mehr gilt das Sicherheitsgebot „Sehen und gesehen werden“. Denn im Herbst und Winter findet ein Großteil der Autofahrten unter schlechten Sichtbedingungen statt.

So nimmt die Anzahl der Tageslichtstunden in diesem Zeitraum um rund 50 Prozent ab, von bis zu 16 Stunden im Sommer auf den Minimalwert von sieben Stunden im Winter. Hinzu kommen Risikofaktoren wie Glatteis und dichter Nebel.

Mit einem ganzen Paket gezielter technischer Maßnahmen bringt Opel Licht in das Dunkel dieser Jahreszeit. Noch lange nicht selbstverständlich ist zum Beispiel die Außentemperatur-Anzeige als zuverlässiger Glatteiswarner. Opel bietet dieses

sinnvolle Extra für jede Pkw-Baureihe vom Corsa bis zum MV6 an.

Moderne Scheinwerfertechnik sorgt zudem für bessere Sicht unter widrigen Witterungsbedingungen. Die Lichtausbeute der Scheinwerfer konnte zum Beispiel beim neuen Vectra dank des Leuchtentyps „H7“ um 15 Prozent verbessert werden. Darüber hinaus optimieren die in zahlreichen Modellen serienmäßig integrierten Nebel-scheinwerfer die Sicht bei Schlechtwetterfahrten.

Selbst die in erster Linie für das Fahren bei sommerlichen Temperaturen konzipierten Klimaanlage leisten in der kalten Jahreszeit wertvolle Hilfe. Sie verhindern das typische Beschlagen der Scheiben nach dem Kaltstart wirkungsvoll. Grund: Bevor die Luft in den Fahrzeuginnenraum gelangt, wird sie in der Air-Condition entfeuchtet.

Opel bietet die Klimaanlage für alle Modellreihen an.

Herbsttypisch sind auch erschwerte Fahrbedingungen durch schlechtere Straßenverhältnisse. Häufigstes Problem ist feuchtes Laub am Fahrbahnrand auf der einen und trockener Asphalt in der Fahrbahnmitte auf der anderen Seite. Folge: Unterschiedliche Reibwerte, die eines der Antriebsräder durchdrehen lassen und das Fahrzeug ins Schlingern bringen können.

Das erstmals im Omega und aktuell auch im neuen Vectra eingesetzte DSA-Fahrwerk gewährleistet Spurstabilität auch beim Bremsen auf unterschiedlich griffigem Untergrund. Souverän motorisierte Modellvarianten verfügen außerdem über ein elektronisch geregeltes Traction-Control-System (TC) mit Bremseneingriff, das den Schlupf der Räder beim Anfahren minimiert.



Unbekömmliche Suppe: Mit sinnvoller, aber bezahlbarer Technik den Herbst-Tücken entrücken



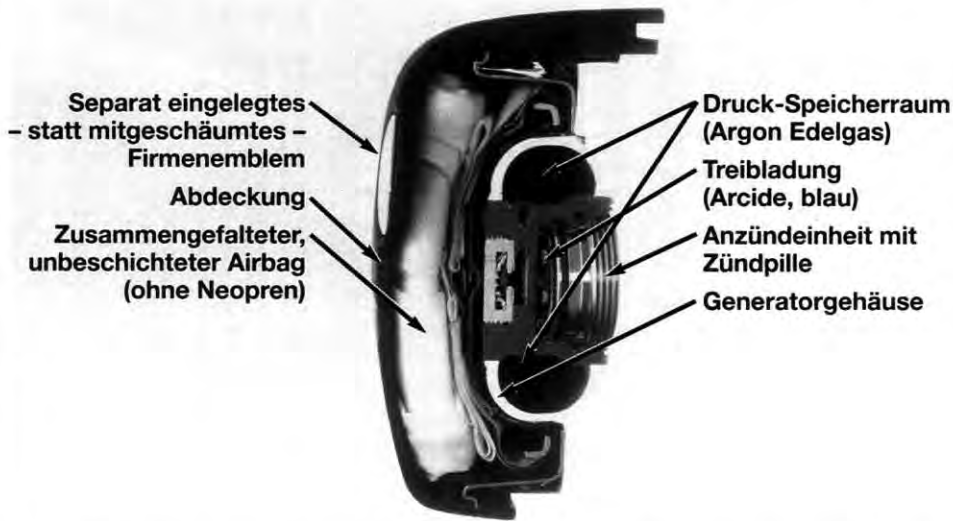
# Ein „grüner“ Retter in der Not

Neuer Full-Size-Airbag mit höherem Wirkungsgrad schont die Umwelt

**Rüsselsheim (jh).** Der neue Vectra und der Omega (Modelljahr '96) sind weltweit die ersten Automobile, die serienmäßig mit „grünen“ Airbags für Fahrer- und Beifahrerseite ausgerüstet sind. Diese weisen deutlich bessere Recycling-Eigenschaften als herkömmliche Systeme auf.

Eine sinnvolle Maßnahme zum Schutz der Umwelt, denn nach Meinung von Experten wird der Anteil der weltweit in Fahrzeugen eingebauten Airbags von 3,5 Millionen im Jahre 1990 auf 90 Millionen im Jahre 2000 anwachsen – was einen entsprechenden Entsorgungsbedarf nach sich ziehen wird.

Warum „grüner“ Airbag? Dazu Jürgen Klenk, Leiter des Airbag Centers von Opel: „Wir konnten beim neuen Airbag die pyrotechnische Treibladung um 85 Prozent verringern. Beim 60 Liter-Fahrer-Airbag heißt das: statt 110



Separat eingelegtes - statt mitgeschäumtes - Firmenemblem  
 Abdeckung  
 Zusammengefalteter, unbeschichteter Airbag (ohne Neopren)  
 Druck-Speicherraum (Argon Edelgas)  
 Treibladung (Arcide, blau)  
 Anzündeinheit mit Zündpille  
 Generatorgehäuse

**Kleiner Knaller:** Die pyrotechnische Treibladung konnte um 85 Prozent verringert werden

Gramm Natriumazid nur noch 14,5 Gramm des nicht-toxischen Festbrennstoffes Arcide. Für den 120 Liter fassenden Beifahrer-Airbag reichen 30 Gramm. Die beim Zündvorgang entstehenden Verbrennungsprodukte sind ebenfalls nicht-toxisch und bestehen zu 95 Prozent aus

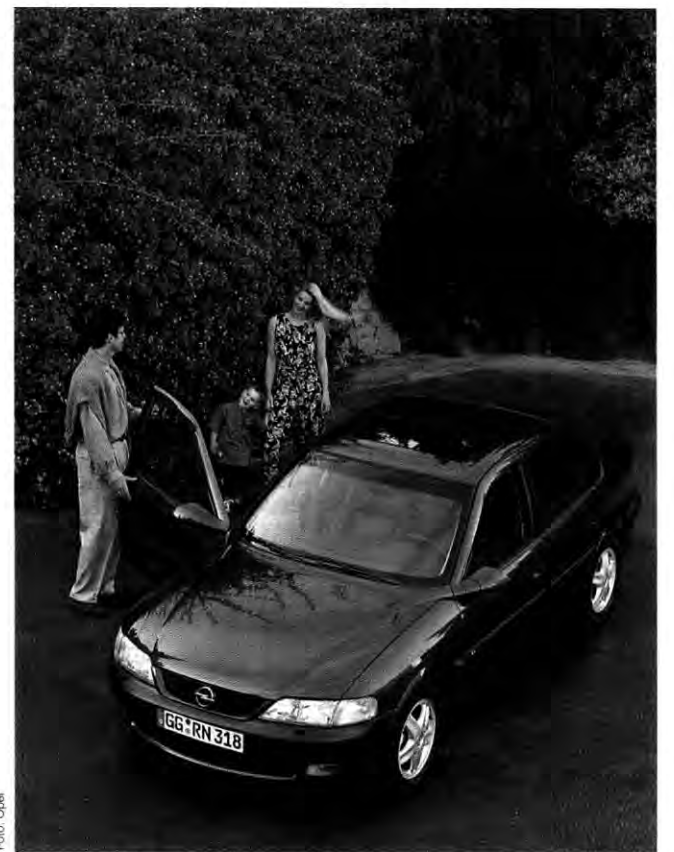
Kalziumchlorid, einem Kochsalz-Ersatz.“

Ein zweiter Schritt in Richtung mehr Ökologie: Das Füllgas für die Luftsäcke ist eine Mischung aus den reizfreien Edelgasen Argon (98 Prozent) und Helium (zwei Prozent). Es wird in einem kompakten, aber dickwandigen Stahltank unter einem Druck von 240 bar gespeichert. Auf der Fahrerseite sitzt die Gaspatrone direkt im Lenkrad, auf der Beifahrerseite unter dem Armaturenbrett.

Das zentrale elektronische Steuergerät erkennt einen

Airbag-Auslösefall und aktiviert die Zündpille. Der pyrotechnische Treibsatz wird gezündet und erzeugt dabei Gas. Der Druck in der Generatorkammer steigt so stark an, bis sich eine Berstscheibe öffnet. Nun kann das heiße Gas der pyrotechnischen Treibladung in die mit Argon gefüllte Speicherkammer strömen. Durch das Vermischen beider Gase erhitzt sich das kalte, druckgespeicherte Argon und füllt den Airbag.

Ein weiterer Vorteil liegt in der deutlich niedrigeren Gas-



**Das fängt ja gut an:** Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart des neuen Vectra lagen Opel rund 70 000 Bestellungen für das Mittelklassemodell vor. Allein in Deutschland wurden bis zum Verkaufsstart am 20. Oktober etwa 25 000 Fahrzeuge geordert. Schon zu diesem Zeitpunkt war erkennbar, daß es bei den Kundenwünschen einen starken Trend zu höherwertigen und komfortabel ausgestatteten Vectra gibt.

ausstoßtemperatur. Effekt: Die Materialien werden nicht so stark belastet, die Hersteller können mit geringeren Wandstärken und alternativen Materialien arbeiten. Der Luftsack besteht zwar weiterhin aus Nylon, doch die Außenhaut ist völlig unbeschichtet. Hieraus ergibt sich ein deutlich besseres Recycling-Verhalten.

Der neue Hybrid-Airbag ist sehr kompakt. Das hat einen angenehmen Nebeneffekt für Innenraum-Designer: Sie haben nun neue Freiräume bei der Gestaltung des Lenkrades mit geringerem Durchmesser. Bester Beweis ist das Vectra-Vierspeichen-Volant, das in abgewandelter Form auch im Omega zum Einsatz kommt.



**Lenkrad light:** Der „grüne“ Airbag macht's möglich

## Null Fiasko mit der Kasko

Kostenvorteile durch Konstruktion

**Rüsselsheim (jh).** Die vorläufigen Typklassen für den neuen Vectra zählen mit zu den preiswertesten innerhalb der Mittelklasse. Sowohl die Stufen- als auch die Schrägheckvariante schnitten bei den Klassifizierungsverfahren des HUK-Verbandes sehr positiv ab.

Besonders Käufer des Topmodells V6 können mit stark reduzierten Versicherungsprämien kalkulieren: Bei der Teilkaskoeinstufung verbes-

serte sich der V6 um vier, bei der Vollkaskoklassifizierung um drei Klassen.

Der mit einem Verkaufsannteil von rund 36 Prozent als Volumenmodell avisierte Vectra 1.6i 16V mit 74 kW/ 100 PS bestätigte in der Vollkaskoversicherung seine äußerst niedrige Einstufung in die Klasse 16. Bei der Teilkasko liegt der 1.6i 16V in der günstigen Klasse 20.

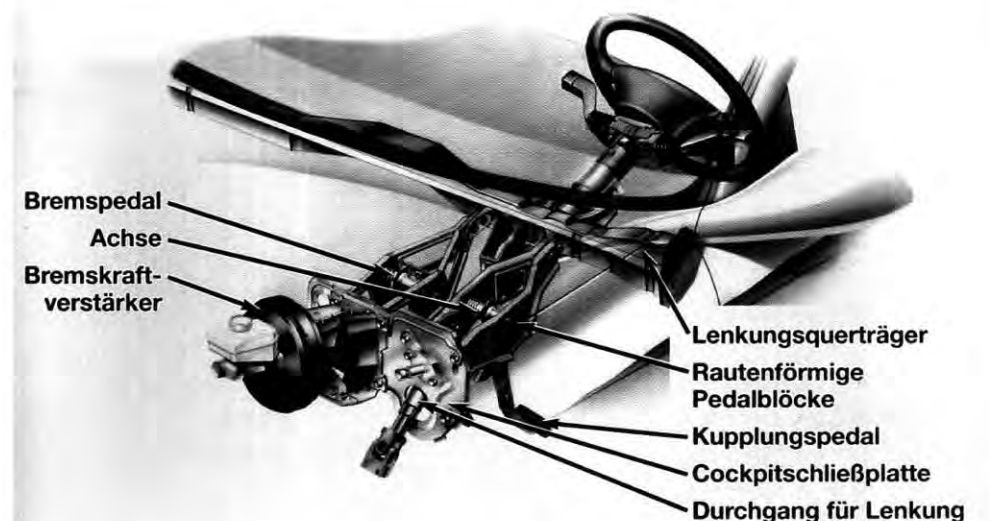
Das Basismodell 1.6i mit 75 PS weist mit der Versicherungsklasse 15 die niedrigste Vollkaskoeinstufung der gesamten Baureihe überhaupt auf.

**Rüsselsheim (jh).** Als erster Hersteller hat Opel ein System entwickelt, das einen positiven Beitrag zur Reduzierung des Verletzungsrisikos im Bereich der unteren Extremitäten leisten kann: Bei schweren Frontalkollisionen läßt es die Pedale ausklicken.

Das zum Patent angemeldete Pedal-Release-System (PRS) im neuen Vectra besteht aus zwei rautenförmigen Blechkörpern, je zwei für Brems- und Kupplungspedal. Sie sind in Richtung Innenraum am Lenkungsquerträger, in Richtung Stirnwand an der sogenannten Cockpitschließplatte befestigt.

Bewegt sich bei einem Frontalunfall der Motor in Richtung Stirnwand, verschiebt sich der gesamte Verbund und läßt das Sicherheitssystem in Aktion treten. Typische Unfallsituationen für einen PRS-Erntfall sind schwere Frontalcrashes.

Die beiden Pedalblöcke sind nun so konstruiert, daß sie sich unter Druckeinwirkung auseinanderpreizen. Biegen sie sich auf, geben sie die Pedal-Achsen frei: Kupplungs- und Bremspedal klinken sich aus. So können sich die Kräfte, die



**Großer Knüller:** Das zum Patent angemeldete PRS hilft Fußverletzungen zu vermeiden

das Eindringen der Pedale in den Innenraum bewirken, gar nicht erst aufbauen.

Die immer effektiver arbeitenden passiven Rückhaltesysteme – optimal beim neuen Vectra realisiert durch die Kombination aus Airbag, Dreipunktsicherheitsgurt und pyrotechnischem Gurtstraffer – haben die Verletzungen im Kopf- und Thorax-Bereich immer mehr reduziert.

Die Folge: Auch wenn sie in ihrer Gesamtheit eher abgenommen haben, rücken Verletzungen der unteren Extremitäten (Fuß und Unterschenkel) immer stärker in den Vordergrund.

Obwohl Frakturen in diesem Bereich nach Untersuchungen der Medizinischen Hochschule Hannover unter allen angegurten Fahrern nur relativ selten auftreten,

können sie für die Betroffenen folgeschwer sein.

Denn nach jüngsten Erkenntnissen der Deutschen Berufsgenossenschaften erfordern Knöchel- und Fußverletzungen die längste stationäre Behandlung, bringen die höchste Komplikationsrate mit sich und ziehen die aufwendigsten Rehabilitationsmaßnahmen nach sich.

Die Klassifizierungen im einzelnen:			
Motor	Leistung	Vollkasko	Teilkasko
1.6i	55kW/75 PS	15	19
1.6i 16V	74kW/100 PS	16	20
1.8i 16V	85 kW/115 PS	16	20
2.0i 16V	100 kW/136 PS	18	24
2.5i V6	125 kW/170 PS	22	28
1.7 TD	60 kW/82 PS	19	22



# Wolf im Schafspelz

Rainer Gottowik verpaßt seinem Corsa ein Turboherz

**Bochum (pm).** Er ist so, wie ihn sich seine Entwickler gewünscht haben: flink, wendig, genügsam im Verbrauch von Kraftstoff und Parkraum. Auf den ersten Blick unterscheidet sich auch Rainer Gottowiks Corsa Swing durch fast nichts von zehntausenden seiner zuverlässigen Serienbrüder. Auch eine dezente Tieferlegung und etwas breitere Reifen machen den Kompakten nicht gerade zum auffälligen Paradiesvogel.

Daß die silbergraue Serienlackierung beim Corsa des Bochumer Mitarbeiters eher eine Tarnfarbe ist, merkt man erst, wenn man das Gaspedal anders als ein rohes Ei behandelt. Die Beschleunigung, die es mit jedem springenden italienischen Pferd oder Zuffenhausener Käfer-Enkel aufnehmen kann, drückt den Passagier auch noch jenseits der 200-Stundenkilometer-Marke tief in den Sitz. Schade, daß man das Gesicht des Fahrers nicht mehr erkennen kann, der noch vor kurzem mit einem Lichtorgel-Solo den „Kleinen“ von der Überholspur strahlen wollte. Er ist im Rückspiegel zu einem win-

zigen Punkt zusammengeschnitten.

Das Geheimnis, das zumindest den Blutdruck des überraschten Beifahrers sprunghaft ansteigen läßt, ist das kräftig zur Sache gehende Herz des Wagens. Den Motorraum füllt ein Triebwerk aus, das sonst im Calibra-Spitzenmodell für zügigen Vortrieb sorgt. Zwei Liter Hubraum, 16 Ventile, Turbolader und 204 PS sind die Kenndaten, die den Corsa zum Wolf im Schafspelz machen.

Die „Herzverpflanzung“, die eine Saarbrücker Firma im Auftrag des Bochumers unternahm, hat eine Vorgesichte. Schon Gottowiks er-

ster Corsa A gehörte dank der in Eigenregie unternommenen Transplantation eines 16V-Triebwerks aus dem Astra GSi zu den schnellsten seiner Art.

Die aktuelle Corsa-Calibra-Kombination entstand aus einem brandneuen Corsa Swing „von der Stange“ und den Unfallüberresten des Sportwagens. Die Wahl der Standardversion erwies sich als goldrichtig, sorgt die günstige Typklassen-Eingruppierung doch für überschaubare Versicherungsprämien.

„Soweit ich weiß, ist mein Wagen der stärkste seiner Art“, schmunzelt Gottowik. Besonders stolz ist er auf den Fahrzeugbrief, der dank der vielen Sondereintragungen die Länge eines Kurzkrimis angenommen hat. Sein „rasender Zwerg“ hat von „A“ wie Abgasreinigung (selbstverständlich mit Kat) bis „Z“ wie Zweikreisbremsanlage (vorne innenbelüftete Scheiben) den vollen TÜV-Segen.



Nur fliegen ist schöner: Rainer Gottowiks „Mischling“ bringt's fast auf Turbo-Prop-Geschwindigkeiten

2 000 Kilometer trieben die gestrengen Prüfer das Corsa-Unikat über den Nürburgring, fuhren alle sechs Gänge voll aus und bewegten sich stets in der Nähe von Rundenrekorden, bevor die tiefgreifenden Änderungen an Fahrwerk und Motorisierung den amtlichen Stempel erhielten.

Nach inzwischen rund 28 000 Kilometern hat der Corsa trotz aller Rennqualitäten seine volle Alltagstauglichkeit bewiesen. So wie die etwas „zahmeren“ Serienbrüder von Frau und Sohn wird auch der „heiße Ofen“

Gottowiks morgens schnell warm und bringt den Autoschlosser zuverlässig zu seinem Arbeitsplatz in den Bochumer Opel-Werken.

An Wochenenden verwandelt sich der seriöse 48jährige zum Rennpiloten und Schrauber in Personalunion, wenn der „Kleine“ auf dem Nürburgring nach den vielen

Alltagsfahrten einmal wieder richtig durchatmen darf.

Der umtriebige Tüftler wäre kein begeisterter PS-Fan, wenn in seinem Kopf nicht schon wieder eine neue Idee entstanden wäre. Gottowik: „Ich überlege schon die ganze Zeit, was eigentlich unter die Haube des Tigra paßt...“

# Das rostigste Hobby der Welt

„Veterama '95“: 50 000 trafen sich auf dem legendären Oldtimer-Teilemarkt

**Rüsselsheim (jan).** Flucht ist sinnlos, sie kommen zu Tausenden, einen fiebrigen Glanz in den Augen, die feuchten, leicht verölten, Hände um die großen Lenkräder ihrer alten Autos gelegt.

Ihr Ziel: das Maimarktgelände in Mannheim. Die beschauliche Stadt, wo Carl Benz 1886 den ersten „pferdelosen Wagen“ erfand, wird einmal im Jahr zum Mekka der Oldtimierliebhaber. Altes Eisen soweit das Auge reicht – das ist die „Veterama“.

Was vor 20 Jahren in Form einer kleinen Insider-Veranstaltung begann, hat sich mittlerweile zum größten Veteranen-Teilemarkt auf dem

europäischen Festland entwickelt. Damals wurden Automobil- und Motorrad-nostalgieker zumeist noch als Exzentriker belächelt oder als vermeintlich finanzschwache Studenten bemitleidet.

Doch das ist längst vorbei, was die Zahlen eindrucksvoll beweisen: An die 50 000 Besucher drängelten sich auf dem 250 000 Quadratmeter großen Gelände, wo mehr als 7 000 Anbieter ihre Ware anpriesen. Die Palette reichte vom „Brot-und-Butter-Fahrzeug“ wie dem Käfer bis zu Hochpreisexoten der Firmen Ferrari und Rolls-Royce. Und auch Opel war natürlich vertreten.

„Die Resonanz ist hervorragend“, sind sich Rudolf Schröder und Diethelm Sturm



Freunde des Edelstahls: Besucher der Alt-Opel-IG

von der Alt-Opel-Interessengemeinschaft einig, die ihren Stand in der Halle aufgebaut hatte und ebenfalls seit 1975 dabei ist. Ohne Unterbrechung kamen Fans der gelbblitzten Rüsselsheimer vorbei, um sich über ihren Liebling fehlende Informationen einzuholen, nach Ersatzteilquellen zu fahnden, oder einfach nur „Benzin“ zu reden.

So auch Martin Horz aus Probbach bei Weilburg, der mit seinem Commodore A-Coupé von 1967 angereist kam. 900 Stunden Arbeit stecken in dem Chamonix-weißen Flottenchef, den Horz 1989 restaurierte. „Seltene Teile findet man fast nur hier und auch die Atmosphäre ist einmalig“, sagt der 32jährige, bei dem die „Veterama“ seit Jahren einen festen Platz im Terminkalender hat.

So sah man dann auch unzählige Schrauber in öligen Kisten wühlen, andere bereits mit beglücktem Lächeln ihre Schätze nach Hause schleppen, während am nächsten

Stand noch kräftig gefeilscht wurde – Goldgräberstimmung in Mannheim.

Sah es auf so manchem Tapeziertisch zwar nur noch nach Schrotthandel aus, ist die Oldtimerei schon längst ihr schmutziges Image los. Viele Prominente begeistern sich am Volant oder Lenkrad ihres Klassikers und sogar Katalysatoren gibt es schon seit langem.

Auch die Alt-Opler waren stilecht in einem Dreiwegekatbestücktem Blitz von 1962 angerückt. „Oldtimerfahrer kümmern sich mehr um die Umwelt, als das viele andere Autofahrer tun“, sagt Peter Kress, der den Standaufbau in diesem Jahr koordinierte.

Und wer sieht, wie aus Altmetall wieder Fahrzeuge entstehen, glaubt an diese Art des perfekten Recyclings. Fertig wird so etwas natürlich nie, deswegen bis zum nächsten Mal – dann kommen sie wieder alle, zu Tausenden, die Liebhaber des rostigsten Hobbys der Welt.

# Blitzlicht

Thomas Kantner

**Rüsselsheim (hh).** Eigentlich ist er Technischer Zeichner. Heute skizziert er allerdings nur noch mit Worten – und zwar wie die Wunschautos der Kollegen aussehen, die sich vertrauensvoll an ihn wenden. Die Rede ist von Thomas Kantner, der im Neuwagenverkauf an Mitarbeiter den Corsa und seine großen Brüder an den Mann und die Frau bringt.

Die Verkaufsberatung steht für den 37jährigen an erster Stelle. Kantner bespricht mit seinen Kunden die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten bei den Ausstattungen, stellt ihnen die neuesten Sondermodelle und -programme vor.

Lacktafeln und aktuelle Polstermuster liegen bei ihm immer parat. „Die Leute wollen schließlich nicht nur im Prospekt sehen, was sie kaufen“, begründet der Astra-Caravan-Fahrer aus eigener Erfahrung.

Einige Knopfdrücke auf seinem PC genügen, schon sind die günstigsten Leasingan-

gebote errechnet oder Angebotsvergleiche angestellt.

Hat der Mitarbeiter erst einmal bestellt, beginnt für Thomas Kantner die administrative Arbeit – angefangen bei der Überwachung der einzelnen Produktionsstufen über die Überprüfung der Bezahlung bis zur Übergabe des Fahrzeuges an den Spediteur.

„Bei uns ist einfach immer etwas los“, beschreibt Kantner, „aber gerade dieser ständige Kontakt zu den Menschen, die bei Opel arbeiten, ist es, der meinen Job so interessant und abwechslungsreich macht.“

Seit August '93 ist Kantner jetzt schon im Erdgeschoß des K 65 beschäftigt. Nach seiner Ausbildung bei Opel machte er zunächst einmal Zwischenstop in der Zentralplanung und im T&Z, wo er sich überwiegend um die Illustration von Katalogen kümmerte.

In seiner Freizeit ist der Familienvater voll und ganz durch seine beiden Söhne Dominik und Nils ausgelastet. Die lassen sich derzeit allerdings eher vom Fußball als vom Zeichnen begeistern.



Opel ist zwar weit davon entfernt, grandiose Geschäftserfolge in Usbekistan feiern zu können. Und doch: Die Marke mit dem Blitz ist auch in der mittelasiatischen ehemaligen Sowjetrepublik vertreten, wie das Foto belegt, das uns Opel-Rentner Rudi Fuchs schickte. Es zeigt einen Vectra vor der beeindruckenden Kulisse des Präsidentenpalastes der usbekischen Hauptstadt Taschkent.



Thomas Kantner (rechts)