Ausgabe 1-2/96 · 7. Februar 1996

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 2 **Delegation:** Junior-Team geht an den Start

Seite 7 **Institution:** Neue Spitze im Bochumer Betriebsrat

Seite 9 **Tradition:** 100 Jahre Fahrzeugbau in Eisenach

Seite 12/13 **Expansion:** Opel erobert für GM den Weltmarkt

Seite 15 **Transaktion:** Azubis verteilen über 30 000 Spendenmärker

Guter Jahrgang

95er Umsatz und Gewinn leicht gestiegen – 1,3 Millionen Autos produziert

Rüsselsheim (jh). Opel hat seine selbstgesteckten Ziele für 1995 erreicht: Das Unternehmen konnte in Deutschland 30 000 Fahrzeuge mehr verkaufen, erzielte insgesamt 564 500 Neuzulassungen und steigerte seinen Marktanteil von 16,6 auf 17,0 Prozent.

Der Umsatz verbesserte sich von 25,6 auf 25,9 Milliarden Mark. Beim Gewinn wird nach vorläufiger Einschätzung zumindest das Vorjahresniveau von 307 Millionen Mark erreicht.

Opel Eisenach hat seine Produktion 1995 um weitere 20 Prozent auf über 160 000 Einheiten gesteigert. Der Umsatz erhöhte sich dadurch von 1,7 auf 2 Milliarden Mark. Insgesamt belief sich die Produktion von Opel 1995 auf rund eine Million Fahrzeuge. Zusätzlich wurden für den Export noch knapp 300 000 Teilesätze hergestellt. Diese Zahlen nannte Vorstandschef David J. Herman gestern auf der Halbjahrespressekonferenz in Frankfurt.

Fotos (2): Opel

Opel hat den Bogen raus: Die Marke mit dem Blitz ist seit vier Jahren Marktführer in Europa

Ausführlich nahm Herman Stellung zur aktuellen Diskussion über ein „Bündnis für Arbeit". Er verwies in diesem Zusammenhang auf den bereits vor gut zwei Jahren geschlossenen Standortsicherungsvertrag, der unter anderem 2100 Arbeitsplätze dauerhaft gesichert habe, die vor Fremdvergabe bewahrt wurden.

Sicher: Der Opel-Standort Deutschland

Der Opel-Chef gab sich sehr zuversichtlich, daß auch die Mehrzahl von zusätzlichen 1500 Arbeitsplätzen, die derzeit aber noch überprüft werden, durch interne wirtschaftliche Optimierung im Unternehmen gehalten werden kann.

Zudem bekräftigte er, daß geleistete Arbeit fair entgolten werden müsse und daß Opel für Dauer- und Vollzeitarbeitsplätze eintrete, die ein kalkulierbares Einkommen sichern. Er plädierte ausdrücklich dafür, künftige inflationsbedingte Einbußen mit entsprechenden Zuwächsen auf Löhne und Gehälter auszugleichen.

Dieses Angebot sei jedoch an eine spürbare Senkung der Lohnzusatzkosten geknüpft. Herman forderte daher ein „Bündnis der Vernunft", das prüfe, welche kostentreibenden Elemente aus Tarifverträgen und Sozialgesetzen noch in die heutige Wettbewerbslandschaft passen. Er betonte in diesem Zusammenhang, daß die weltweite Errichtung neuer Montagewerke keine Flucht aus dem Standort Deutschland bedeute.

Statt dessen verdeutlichte der Vorstandschef, welchen Effekt internationale Projekte auf deutsche Arbeitsplätze haben können: Der ab Juni 1996 in Rüsselsheim gefertigte Cadillac Catera sichere im Opel-Stammwerk rund 1200 Arbeitsplätze. Weitere Arbeitsplätze in Deutschland werden durch Einkäufe des brasilianischen Schwesterunternehmens gesichert, das 1995 unter anderem rund 26 000 Fahrzeugteilesätze geordert habe. ■

Tennis „sticht"

Stars griffen zu den Schlägern

Rüsselsheim (jh). Die gute alte Walter-Köbel-Halle in Rüsselsheim hat ja schon einiges mitgemacht. Aber Tennis der Weltklasse, das war dann doch etwas ganz Besonderes. Das sahen auch die zahlreichen Besucher so, die am vergangenen Wochenende den Weg zu Michael Stich und Co. fanden.

Mit tatkräftiger Unterstützung des Hauptsponsors Opel veranstaltete Stich ein Einladungsturnier, dessen Erlös von rund 800 000 Mark seiner Stiftung und damit HIV-infizierten Kindern zugute kommt. Die Gästeliste der ballschlagenden Zunft konnte sich sehen lassen: Andrej Medwedew, Yannick Noah, Stefan Edberg und Boris Becker kamen ins Hessische, um sich für einen guten Zweck den gelben Filz um die Ohren zu hauen. Eine unerwartete Programmänderung – Boris Becker hatte seinen Tennisdreß verletzungsbedingt gar nicht erst mit nach Rüsselsheim gebracht – vermochte die Zuschauer trotz spürbarer Enttäuschung nicht aus der Fassung zu bringen. Denn neben hochklassigen Tennis-Partien bot auch das Rahmenprogramm allen Sinnen reichlich Nahrung.

Angefangen von der „Smash Corner", in der jeder seine Aufschlaggeschwindigkeit messen konnte, über ein Kindertraining mit Michael Stich sowie ein Aufschlag-Return-Wettbewerb mit Spaßvogel Yannick Noah bis hin zur Verlosung eines Corsa Atlanta reichten die Aktivitäten.

Den Abschluß des Turniers bildete die Live-Übertragung des „aktuellen Sportstudios". Mit munterem Geplauder, diversen Showeinlagen und zahlreichen Stars krönte Moderator Günter Jauch ein Ereignis, das nicht nur den Rüsselsheimern gut getan hat, sondern vor allem den Kindern, die von den Einnahmen profitieren werden. ■

Alle haben sich mächtig ins Zeug gelegt

Der Vorstandsbereich Service konnte in nur zwölf Monaten seine ISO 9001-Reife nachweisen

Rüsselsheim (jh). Die Mühen haben sich gelohnt: In nur zwölf Monaten konnten die Mitarbeiter aus dem Vorstandsbereich Service nachweisen, ein funktionierendes Qualitätsmanagementsystem aufgebaut zu haben.

Nachdem Werner Rasche, T&Z-Leiter in Bochum, sein Zertifikat bereits im Dezember überreicht bekam, nahm jetzt Service-Vorstand Klaus B. Bapp das Zertifikat nach ISO 9001 in Empfang.

Unabhängige Prüfer des Kraftfahrtbundesamtes und des TÜV Cert bescheinigten dem Bereich in mehrtägigen Zertifizierungsaudits, daß er alle Anforderungen der Qualitätsnorm erfüllt. Bis es soweit war, gab es jedoch jede Menge vorzubereiten. Insgesamt mußten rund 2300 Mitarbeiter auf dem Gebiet der Qualität geschult werden.

„Anfang 1995 haben wir mit einer umfassenden Ist-Analyse begonnen", erinnert sich Jürgen Thiemann, der sich als Qualitätsbeauftragter des Vorstandsbereiches Service um die Koordination der Aktivitäten kümmerte. Ab April wurde dann begonnen, Arbeits- und Verfahrensanweisungen auszuarbeiten. In kürzester Zeit entstanden so über 300 Arbeitsanweisungen sowie ein prallgefüllter Ordner mit Verfahrensanweisungen.

Nach den Werksferien ging es dann richtig zur Sache: Zunächst erhielten rund 100 betriebliche Vorgesetzte in zweitägigen Seminaren das Rüstzeug, um den Mitarbeitern vor Ort zu zeigen, was die Umsetzung der Qualitätsnorm für ihren jeweiligen Arbeitsplatz bedeutet. Zudem überprüften 50 interne Auditoren alle qualitätsrelevanten Abläufe und führten die einzelnen Abteilungen in internen Systemaudits bis zur Zertifikatsreife.

„Es wäre zwar übertrieben zu sagen, daß wir hier alles auf den Kopf gestellt haben", so Thiemann, „schließlich wurde bei uns auch bisher schon grundsolide gearbeitet. Dennoch sind wir im Rahmen unserer Qualitätsbemühungen auf einige Problemlösungen gestoßen, auf die wir nicht mehr verzichten möchten."

Auf der anderen Seite ist sich Thiemann mit seinem Chef einig, daß die ISO-Norm selbst noch keine Qualität schafft. Aber: „Unser Qualitätsmanagement macht die Abläufe transparenter und erleichtert es uns, alle Bereiche kontinuierlich weiter zu optimieren", betonte Klaus B. Bapp während der Zertifikatsübergabe.

Foto: Liebschner

Urkunde für die Geburtsstunde: Das ISO-Zertifikat ist da

Nicht zuletzt erfreut sich das neue Denken und Handeln auch bei den Mitarbeitern zunehmender Beliebtheit. Und das hat einen einfachen Grund, so Jürgen Thiemann: „Durch die Festlegung der Arbeitsabläufe sind die Zuständigkeiten, der Informationsfluß und die Verantwortlichkeiten klar geregelt."

Daß das so bleibt, dafür sorgen bereits die ersten internen Audits der Nach-Zertifizierungszeit, mit dem der Servicebereich in diesen Tagen seine Lernfähigkeit unter Beweis stellt. Ende '96 treten dann die Zertifizierer zum Überwachungsaudit an. Eine Herausforderung für die Mitarbeiter, die sie – bei dem jetzt gezeigten Elan – mühelos meistern werden. ■

Ganz kurz

Opel Fußball WM: Auch in diesem Jahr ist wieder eine Fußball-Werksmeisterschaft geplant. Anmeldeschluß für die Teams ist der 31. März. Nähere Auskünfte gibt es unter den Telefonnummern 3866 (Bochum), 1810 (Eisenach), 2965 (Kaiserslautern) und 3387 (Rüsselsheim). Die Ausscheidungsspiele finden zwischen dem 4. Mai und dem 15. Juni statt. Das Endspiel ist für Ende August/Anfang September in München geplant.

Preiserhöhung: Unabhängig von der Preiserhöhung für Opel-Modelle vom 15. Januar 1996 kann jeder Kaufberechtigte bis einschließlich 24. Februar 1996 verbindlich ein Fahrzeug zum alten Preis bestellen. Voraussetzung: Das jeweilige Fahrzeug kann innerhalb der Preisschutzfrist von vier Monaten bis zum 13. Mai 1996 ausgeliefert werden.

Die nächste Opel Post ist für den 6. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 14. Februar.

Neues aus dem Schlaraffenland

Mitarbeiter-Leasing ist eine interessante Alternative

Rüsselsheim (jh). Für 269,85 Mark im Monat immer ein nagelneues Auto fahren – Steuern und Versicherung gratis? Was nach einer Meldung aus dem Schlaraffenland klingt, ist Realität, Opel-Realität. Denn hinter diesem verlockenden Angebot verbirgt sich nichts anderes als Leasing für Mitarbeiter.

Fast 1000 Lohn- und Gehaltsempfänger haben seit Beginn der Programme im vergangenen Jahr zugegriffen. Einer von ihnen ist Hans Rüdiger Kilian aus der Personalabteilung in Rüsselsheim: „Ich war es einfach leid, mich jedesmal mit dem Verkauf meines Jahreswagens rumzuärgern", so der stolze Leasing-Besitzer eines Omega CD „Reflection".

„Das Annoncieren, das Warten auf Inserenten am Wochenende, der große Wertverlust, all' das hing mir zum Halse raus", erinnert sich Kilian. Damit ist es jetzt vorbei. Denn mit Abschluß seines Leasingvertrages kümmert sich Kilian nur noch um eines: ums Fahren.

Daß Leasing eine attraktive Alternative zum Kauf ist, haben auch andere entdeckt. Und daß dieses Angebot nicht nur für den gehobenen Geldbeutel taugt, beweisen die Zahlen. „Mit 22 beziehungsweise 61 Prozent der abgeschlossenen Leasingverträge stehen der Corsa und der Astra ganz hoch im Kurs", so Kurt Pörner, Leiter des Verkaufs an Mitarbeiter.

Doch gleich, ob Corsa oder Omega: Die Konditionen sind für alle Modelle gleich. So beträgt die monatliche Leasingrate (bei 12 Monaten Fahrzeit bis 20 000 Kilometer) 1,5 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung einschließlich Mehrwertsteuer – und das ohne jegliche Anzahlung. In diesen anderthalb Prozent sind enthalten: die Abnahmeinspektion, die Kfz-Zulassung und die Abmeldegebühren, die Kennzeichen, eine Vollkasko-Versicherung mit 650 Mark Selbstbeteiligung, eine Teilkaskoversicherung mit 300 Mark Selbstbeteiligung, die Kfz-Steuer sowie die Inspektionskosten.

Je nach Listenpreis und Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte entsteht ein geldwerter Vorteil, der vom Leasingnehmer versteuert werden muß. Nach der neuen Fassung des Steuergesetzes entstehen für Entfernungen von bis zu 17 Kilometern keine nennenswerten Mehrkosten. Auf diese Weise kommen beispielsweise die oben genannten 269,85 Mark Nutzungsgebühr für einen Corsa City mit Radio zustande. Ein interessantes Angebot, oder?

Geleaster Familienfreund: Heidi, Isabell, Patrick und Corsa Schönweitz

Fotos (2): Liebschner

Omega auf Zeit: Hans Rüdiger Kilian fährt ständig Neuwagen

Ein Opel paßt in jede Flotte

Verkäufe an Großkunden und Behörden steigen weiter

Rüsselsheim (jh). Der Kundenkreis von Dieter Krocker und seinem knapp 30köpfigen Team ist zwar relativ klein, dafür aber um so kaufkräftiger. Knapp 200 000 Fahrzeuge hat der Leiter des Verkaufs an Großkunden und Behörden allein 1995 abgesetzt – immerhin rund ein Drittel des gesamten Verkaufsvolumens von Opel. „Und", so Krocker, „der Flottenmarkt weist steigende Tendenz aus."

Opel ist in dem Geschäft mit den Kunden, die innerhalb von drei Jahren mindestens 15 Fahrzeuge abnehmen, sehr erfolgreich. Zwar gibt es keine offiziellen Statistiken, aber, schätzt Krocker, „in Deutschland dürfte jedes vierte Flotten-Fahrzeug von uns stammen".

Den dicksten Brocken im Flottengeschäft stellen die Verkäufe an Autovermieter dar. An zweiter Stelle rangieren die Leasingkunden, gefolgt von den klassischen Großkunden aus Industrie, Handel oder Dienstleistungsgewerbe mit eigenem Fuhrpark. Der Rest entfällt auf Verkäufe an Behörden oder die sogenannten Sonderverkäufe – etwa an Taxiunternehmen oder Fahrschulen.

Ein schillernder Kundenkreis also, mit dem es das Team um Dieter Krocker zu tun hat. Zu den Größten zählen dabei Firmen wie Siemens, die Telekom und Wella.

Ein nicht unwichtiger Teil des Geschäfts ist die Kooperation mit den Opel-Töchtern „Masterlease" und „Opel Rent". Betreut erstere die steigende Zahl jener Leasingkunden, die Full-Service wünschen, so deckt „Opel Rent", ein händlergestützter Vermietservice, unter anderem das auch für Großkunden wichtige Unfallersatzgeschäft ab.

Doch trotz sehr ordentlicher Zuwachsraten im Großkundengeschäft ist die Lage am Markt nicht nur rosig. Der Wettbewerb ist auch hier beinhart. „Aber nur über den Preis zu verkaufen, kann nicht der Weisheit letzter Schluß sein", so Krocker. Statt in rasanten Rabatten sieht er die Chance für die Zukunft eher in einer Rundum-Kundenversorgung.

Zusätzliche Pluspunkte will Krocker daher im Service sammeln. Eine Mobilitätsgarantie für bis zu drei Jahre Laufzeit, eine Info-Line für die schnelle Versorgung mit Antworten auf technische Fragen, das Unfallersatzgeschäft sowie regelmäßige Produktinformation – das sind die Pfunde, mit denen Krocker künftig noch stärker wuchern will. Und natürlich eine professionelle Betreuung der Kunden, sowohl durch das Opel-Team als auch durch die Händler, über die die Abwicklung des Geschäfts läuft.

Nicht zuletzt spielt die Produktvielfalt eine entscheidende Rolle im Poker um Marktanteile. „Kaum ein anderer Hersteller verfügt über ein so breit angelegtes Sortiment in allen Klassen", weiß Krocker um diesen Vorteil. Zwar verbucht allein der Astra rund 40 Prozent der Verkäufe auf sich, während jedes fünfte Großkundenfahrzeug ein Omega ist. Doch immerhin 17 beziehungsweise 13 Prozent entfallen auf Corsa und Vectra – und selbst Tigra, Calibra, Frontera und Combo werden fürs Flottengeschäft nachgefragt.

„Der Vectra Caravan wird unserem Geschäft sicherlich zusätzliche Impulse verleihen", blickt Krocker optimistisch in die Zukunft. Was Opels oberster Flottenverkäufer schmerzlich vermißt, ist lediglich die Dieselkompetenz. Aber da tut sich ja bekanntlich einiges...

Foto: Opel

Flotte Mannen: Dieter Krocker (3. v. r.) nebst Mitarbeitern

Zehn auf einen Streich

Neue Akzente im Sportsponsoring: Das „Junior-Team"

Rüsselsheim (jh). Als Ergänzung zu den großen Sportsponsoring-Programmen im Fußball und im Tennis hat Opel jetzt ein „Opel Junior-Team" gegründet.

Das „Junior-Team" besteht aus zehn aufstrebenden jungen Sportlerinnen und Sportlern, die in neun verschiedenen olympischen Sportarten aktiv sind und von Opel finanziell sowie technisch unterstützt werden.

Das jüngste Team-Mitglied ist die 16jährige Schwimmerin Julia Jung, während die 22jährige Hockey-Nationalspielerin Britta Becker unter den Junioren die Seniorin ist.

Zum Team gehören außerdem: Robert Bartko (20, Radfahren Bahn-Vierer), Magdalena Brzeska (17, Sportgymnastik), Jana Kandarr (19, Tennis), Katrin Rutschow (20, Rudern), Vladimir Samsonov (19, Tischtennis), Franziska Schenk (21, Eisschnellauf), Torsten Spanneberg (20, Schwimmen) und Tanja Szewczenko (18, Eiskunstlauf).

Das „Opel Junior-Team"-Projekt ist auf unbestimmte Zeit ausgelegt und ergänzt die langjährigen Engagements des Unternehmens in Sportarten, die sich nicht der ständigen Präsenz in den elektronischen Medien erfreuen.

Dazu zählen etwa die Partnerschaft im Tischtennis mit dem deutschen Rekordmeister Borussia Düsseldorf und den Nationalmannschaften sowie die im Hockey mit der Herren-Nationalmannschaft und dem deutschen Meister-Team der Damen vom RK Rüsselsheim.

Foto: Liebschner

Gut drauf: Die „Rasselbande" geht jetzt für Opel an den Start

Den Blitz geblitzt

Zahl der Verkehrssünder gestiegen

Rüsselsheim (jh). Auch 1995 haben Dienst-, Pool-, Vorführ- und Abteilungswagen wieder etliche Dienst-Kilometer zurückgelegt. Und sind dabei leider nicht immer nur angenehm aufgefallen, wie Gernot Andree, Leiter des Wachdienstes der Werksicherheit zu berichten weiß.

„1995 mußten wir eine erhebliche Zunahme von Verkehrsdelikten registrieren – und zwar von knapp 2 500 auf rund 4 000", so Andree nach Auswertung der Statistik.

Rund 70 Prozent der Delikte seien dabei Geschwindigkeitsübertretungen, etwa ein Viertel betreffe den ruhenden Verkehr. Die Summe der Verwarn- und Bußgelder belaufe sich auf rund 400.000 Mark.

Die Kosten trage zwar der jeweils „erwischte" Fahrer, und den ermittelt der Wachdienst mit gnadenloser Präzision, versichert Andree, doch der nicht unerhebliche Verwaltungsaufwand liege halt bei der Werksicherheit und belaste damit das Opel-Konto.

Ganz zu schweigen vom drohenden Imageschaden. „Wir haben zwar ein recht gutes Verhältnis zu den Behörden, aber dort könnte durch häufige Anzeigen der Eindruck entstehen, bei Opel arbeiten nur Verkehrsrowdys – und das fällt dann aufs ganze Unternehmen zurück."

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 Repschläger GmbH
65193 Wiesbaden

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.

Strom für die Stadt

Im Test: Der „Combo Plus" ist ein Elektro-Transporter für (fast) alle Fälle

Rüsselsheim (jh). Immer mehr Kurier- und Paketdienste, Speditionen, Handwerker und Dienstleister bewegen ihre Lieferwagen im innerstädtischen Verkehr. Dies führt zu einem ständig steigenden Transportaufkommen, verbunden mit einer entsprechenden Emissionszunahme. Echte Alternativen zum Individualverkehr gibt es in diesem Bereich jedoch nicht.

Klein, aber oho: Der Combo Plus wird als vollwertiger Transporter allen Aufgaben gerecht

Opel präsentiert jetzt mit dem Combo Plus ein seriennahes Versuchsfahrzeug für ein umweltorientiertes City-Logistik-Konzept von morgen. Der kompakte Kleintransporter mit Elektroantrieb erfüllt dank innovativer Batterietechnik und praxisgerechter Ladekapazität alle Anforderungen, um einen abgasfreien Lieferverkehr in Stadtgebieten zu ermöglichen.

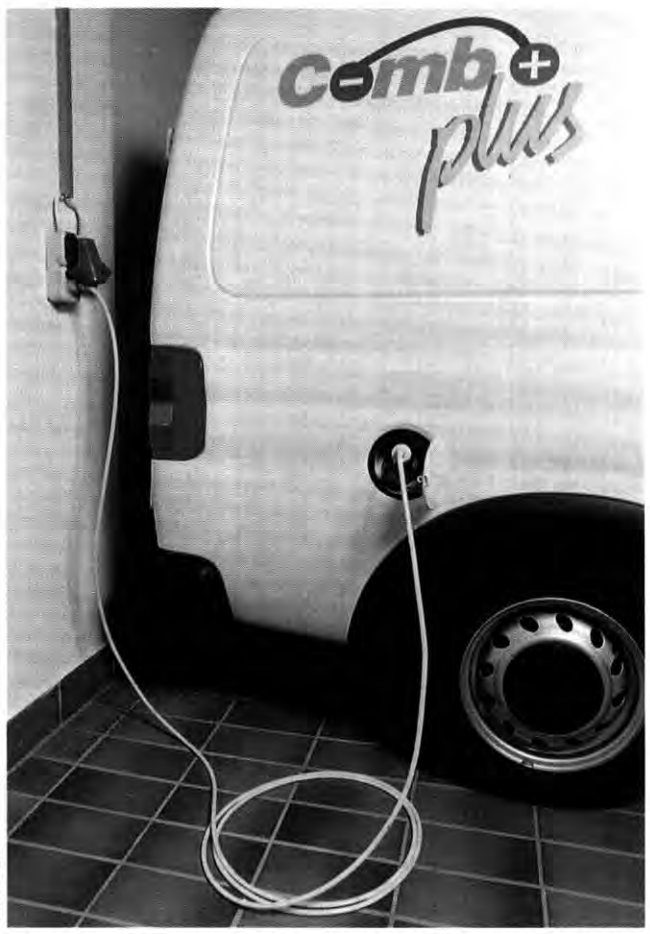
Die Besonderheit des Combo Plus besteht in der Kombination von Aufladeund Wechseltechnik des Batteriesystems, die dem Lieferwagen ein Höchstmaß an Flexibilität verleiht. Da beim Einsatz der Wechseltechnik fast keine Stillstandzeiten entstehen, kommt der Combo gerade den Anforderungen der gewerblichen Nutzer entgegen.

Für den Wechsel der beiden Batterien muß lediglich ein Zeitraum von zehn bis zwanzig Minuten (ohne automatisierte Hilfsmittel) eingeplant werden. Darüber hinaus kann der Combo Plus dank seines fest eingebauten Bordladegerätes ohne Schwierigkeiten an jeder Haushaltssteckdose in sieben Stunden pro Batterie aufgeladen werden.

Als Energieträger kommt die in verschiedenen Großversuchen (unter anderem auf Rügen) getestete und inzwischen weiterentwickelte Natrium/Nickelchlorid-Batterie zum Einsatz. Sie zeichnet sich durch einen guten Wirkungsgrad sowie eine hohe Energiedichte aus. Der Akkumulator erlaubt einen großen Aktionsradius von rund 200 Kilometern (Stadt-Zyklus).

Die Antriebsquelle – ein 45 kW-Drehstrom-Asynchron-Motor – verleiht dem Kleintransporter 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zudem gibt der Elektromotor ein hohes Drehmoment ab, das über ein breites Drehzahlband bereitsteht: 130 Nm sorgen dafür, daß der Combo Plus beim Anfahren kräftigen Vortrieb erhält. Weiterer Vorteil: Der Elektro-Combo verfügt über ein respektables Transportvolumen von 2635 Litern.

Der Combo Plus, zur Zeit als Versuchsfahrzeug in der Opel-Vorausentwicklung im Testeinsatz, erfüllt auch aktuelle Anforderungen an Sicherheit und Wartungsfreundlichkeit. Im Crashverhalten steht der Kleintransporter dem Serien-Combo mit Verbrennungsmotor in nichts nach. Auch die elektrische Sicherheit ist gegeben: Die Batterien überstehen dank der eingebauten Sicherheitseinrichtungen Crashversuche ohne Elektrolytaustritt. Die Servicearbeiten gestalten sich sehr einfach, da Elektromotor und Batteriesystem wartungsfrei sind. ■



Fotos (2): Opel

Vielseitig: Erst aufladen, dann einladen und ab geht die Post

Lesers Meinung

Omega Caravan ausgezeichnet

Rüsselsheim (pui). Mit dem Titel „Zugwagen des Jahres '96" zeichneten jetzt die Leser der Zeitschrift „Caravaning" den Opel Omega Caravan aus.

Mit 25,4 Prozent der abgegebenen Stimmen votierten die Leser der im Stuttgarter Motor-Presse-Verlag erscheinenden Fachzeitschrift zum zweiten Mal in Folge eindeutig für den Omega. Damit ließ er starke Wettbewerber aus Stuttgart, Ingolstadt und München in der Kategorie obere Mittelklasse klar hinter sich. Bei den Geländewagen errang der Frontera mit 17,2 Prozent den zweiten Platz.

Platz eins der Hitparade

Der Astra Caravan war 1995 der meistverkaufte Kombi

Rüsselsheim (pui). Mit rund 104 000 (1994: 97 600) verkauften Einheiten war der Astra Caravan 1995 mit Abstand das meistverkaufte Kombi-Modell in Deutschland. Die Nächstplazierten lagen mit 98 000, 70 000 beziehungsweise 60 000 Einheiten deutlich unter den Zulassungszahlen des Bestsellers.

Rund jedes fünfte (19 Prozent) der fast 550 000 neu für den Verkehr zugelassenen Kombi-Fahrzeuge war ein Astra Caravan. Damit erreichte das Erfolgsmodell das bisher beste Ergebnis seit der Einführung der Caravan-Modelle.

Populär machte die innovative Fahrzeugart vor über 40 Jahren der im September 1953 vorgestellte Olympia Rekord „Car A Van", was frei übersetzt soviel heißt wie: „Diese Limousine ist auch ein Lieferwagen". Schon damals hatten die Verkaufsstrategen die vielseitigen Talente des neuen Fahrzeugtyps entdeckt: „Denn der elegante, gesellschaftsfähige Opel Car A Van kann sich im Nu in einen Transporter mit hohem Nutzwert verwandeln", so der O-Ton aus dem Verkaufsprospekt.

Zählten viele Car A Van-Fahrer damals zu den Kleinunternehmern, sitzen heute unternehmungsfreudige Menschen hinter dem Caravan-Lenkrad. Die Opel-Marktforschung fand heraus, daß Astra Caravan-Fahrer im Durchschnitt jünger als Limousinenfahrer sind, über eine überdurchschnittliche Schulausbildung und ein höheres Haushaltsnettoeinkommen verfügen sowie sportliche Freizeitaktivitäten zu ihren Hobbys zählen. ■

Foto: Opel

Auf dem Weg nach oben: Der Astra Caravan ist Klassenprimus

Ein Klassiker in grün-weiß

Der Vectra A ist ein Polizei-Renner – Jetzt folgt der Neue

Rüsselsheim (di). Auch wenn es laut knallte, knirschte und splitterte – für Otto K. Rhode war es weit mehr als ein Spektakel: „Schließlich geht es hier um den Arbeitsplatz unserer Kollegen", kommentierte der Polizeioberrat den doppelten Salto des neuen Vectra.

Rhode hatte in seiner Funktion als Vorsitzender der Technischen Kommission der Forschungs- und Entwicklungsstelle für Polizeitechnik in Münster den neuen Vectra mit Polizeiausrüstung auf die Crashbahn geschickt. Alles andere als ein Kinderspiel für das Fahrzeug, denn ein seitlicher Überschlag mit 50 km/h bedeutet eine enorme Zusatzbelastung insbesondere für das Vectra-Dach. Rund 20 Kilo wiegt die Rundumtonkombination mit Blaulicht, Lautsprecher und Leuchtschrift, die jeder Polizeiwagen trägt – und über die der Vectra beim doppelten Überschlag zweimal abrollte.

Das Ergebnis: Die B-Säule zeigte sich völlig unbeeindruckt – und auch das Dach hatte um keinen Millimeter nachgegeben. Der neue Funkstreifen-Vectra hatte bewiesen, daß der Überlebensraum der Insassen auch bei mehrfachem Überschlag gesichert ist. Eine gute Empfehlung für den Neuen.

Schon heute ist der Vectra mit 4 700 Einheiten der erfolgreichste Streifenwagen in Deutschland. In mehreren Bundesländern kommt der Polizei-Vectra zum vielseitigen Einsatz.

Dazu Herbert Simon, Leiter des Behörden- und Sonderfahrzeugverkaufs bei Opel: „Ein größeres Kompliment als den erfolgreichen Funkstreifeneinsatz kann es für ein Auto gar nicht geben." Jetzt hat der grün-weiße Erfolgstyp einen würdigen Nachfolger gefunden – den neuen Vectra. ■

Sicherheit und Komfort

Und das vom ersten Tag an mit der neuen Opel-Wiege

Rüsselsheim (jh). Die Babys von heute sind die Kunden von morgen. Diese nicht ganz abwegige Idee hat wohl die Mitarbeiter aus dem Service-Bereich geleitet, als sie die Kindersicherheitswiege in ihr Programm aufnahmen.

Die problemlose Handhabung und die sichere Positionierung auf Rück- oder Beifahrersitz (letzteres nur bei Fahrzeugen ohne Beifahrer-Airbag) kennzeichnen dieses interessante Teil aus dem Zubehörkatalog.

Auch größere und ältere Babys haben noch ausreichend Bewegungsfreiheit. Der Tragebügel kann problemlos mit einer Hand bedient werden, so daß die andere Hand stets für den Nachwuchs frei ist.

Die großzügige Schale bietet eine gesunde, flache Liegestellung, ausreichend Platz und Bewegungsfreiheit – auch wenn das Baby schon neun Monate oder zehn Kilo schwer geworden ist. Der Bezug ist aus feuerhemmendem Material, abnehm- und waschbar sowie trocknergeeignet. ■

Foto: Opel

Durchdacht: Die Kindersicherheitswiege bietet patente Lösungen

Kabel-Satz und Sieg

Restrukturierung ermöglicht Anlieferung in Liniensequenz

Da gibt's kein Vertun: Die Kabelsätze werden bedarfsgerecht an die Linie gebracht

Rüsselsheim (jh). Kaum zu glauben, aber wahr: Vom Werk Rüsselsheim bis zur Weisenauer Rhein-Brücke reichen die Kabel, die heute in einem topausgestatteten Opel eingebaut werden. Würde man sie aneinanderlegen, kämen sechs Kilometer zusammen. Zehn Prozent aller Montagearbeiten entfallen auf Kabelsätze. Kein Wunder, daß sich die Restrukturierungsexperten mit Elan an die Sache machten. Das Ergebnis: Seit sechs Monaten werden die Kabelsätze bedarfsgerecht an die Linie geliefert. Zeit für ein Resümee.

Fotos (2): Chalupa-Müller

Auf die schlanke Linie bedacht: Wilhelm Reinheimer, Sebastian Jeuch, Peter Böhm und Wolfgang Reineke (v. l.) im Kabelsatz-Sequenzierzentrum

Der Ausgangspunkt war klar: Kam ein durchschnittlich ausgestattetes Fahrzeug vor 25 Jahren noch mit rund 300 Metern Kabel aus, so sind es heute 3,5 Kilometer. Entsprechend aufwendig ist die Montage, entsprechend groß die Fehlergefahr. Bis zu den Werksferien 1995 wurden die einzubauenden Kabelsätze in großer Stückzahl an die Linie gestellt. Das kostete nicht nur erhebliche Stellfläche, auch die Gefahr eines Griffs in die falsche Kiste war allgegenwärtig, denn schließlich werden beim Omega 246 und beim Vectra 103 unterschiedliche Kabelsätze eingebaut.

Eine Arbeitsgruppe nahm sich des Problems an. Wolfgang Reineke, Projektleiter Strukturerneuerung, Wilhelm Reinheimer, Leiter der Arbeitsgruppe „SILS-Kabelsatzanlieferung", Sebastian Jeuch von der Werkslogistik sowie Peter Böhm vom Kabelsatz-Lieferanten Delphi entwickelten eine Lösung, die alles auf den Kopf stellte.

Die „Zauberformel" lautet SILS. Diese Abkürzung steht für „Supply-In-Line-Sequence", also die bedarfsgerechte Anlieferung aller Kabelsätze in Liniensequenz. Voraussetzung hierfür war die Schaffung eines Kabelsatz-Sequenzierzentrums, das im vergangenen Jahr unterhalb des neuen Karosserieverteilzentrums entstand. Auf rund 2000 Quadratmeter Lagerfläche bevorratet Delphi dort alle benötigten Kabelsätze für die Omega- und die Vectra-Produktion.

Durch ein ausgeklügeltes Datensystem sind die Kabelsätze dort jederzeit abrufbar. Und das funktioniert so: Wenn die Karosserien über den neuen Sender 2 fahren, wird der Kabelsatz-Bedarf per Computer ans Kabelsatz-Sequenzierzentrum gemeldet. Dort werden die Kabelsätze bedarfsgerecht zusammengestellt und dann getrennt nach Linien zu den 13 SILS-Einbaustellen gefahren. Dadurch entfällt jede Bevorratung an der Linie.

Bei der Umsetzung des Konzeptes wurde konsequent auf „Visual Management" geachtet. So sind die Transportwagen je nach Linie farblich unterschieden. Die Omegafertigung wird mit grünen Wagen bedient, die Vectraproduktion mit grauen. Neben der verschiedenen Farbnote enthalten sie zudem eine exakte Beschilderung, die über ihren Bestimmungsort Auskunft gibt. Jedes Fahrzeug hat ein eigenes, durchnumeriertes Fach. Ein Irrtum beim Einbau ist auf diese Weise so gut wie ausgeschlossen.

Und: Mit dem Kabelsatz-Sequenzierzentrum bekam die Arbeitsgruppe ein weiteres Sorgenkind in den Griff. Lieferengpässe bei den Kabelsätzen führen heute nicht mehr automatisch zu kostspieligen Rundläufern. Denn Delphi meldet schon beim Einlauf der Karosserien in die Lackiererei Nachschubprobleme an die Fahrzeugsteuerung (FMSK), die die fertiglackierte Karosserie solange im Karosserieverteilzentrum hält, bis das fehlende Material geliefert werden kann.

In den vergangenen Monaten hat sich das Kabelsatz-Sequenzierzentrum zu einer Perle innerhalb der Restrukturierung des Werkes Rüsselsheim entwickelt. Denn trotz hoher Teilevielfalt und geschrumpfter Lagerkapazität an der Linie (bedingt durch das Zusammenrücken von Tür- und Cockpitmontagelinien im 1. OG des K40) ist eine ökonomisch und logistisch sinnvolle Bevorratung geglückt.

Anders ausgedrückt: Die Arbeitsgruppe erarbeitete und verwirklichte ein Konzept, das im europäischen Opel-Verbund einmalig ist. Nach den Erfahrungen in Rüsselsheim wird das wohl nicht lange so bleiben. ■

Foto: Eisert

Einen alten Baum sollte man nicht verpflanzen. Aber auch 6,70 Meter hohe Container lassen sich nicht so ohne weiteres umsetzen. Jahrelang hatten vier Aktivkohle- und vier Kiesfilterbehälter vor der Opel-Sporthalle ihren Teil zur Grundwasserreinigung im Werk beigetragen. Jetzt mußten vier von ihnen verschrottet werden, die restlichen tun ihren Dienst mittlerweile am P 17.

Der Transport der Container-Riesen gestaltete sich ebenso schweißtreibend wie aufwendig – die Aktivkohlebehälter sind nicht nur 6,70 Meter hoch, sondern haben einen Durchmesser von 2,80 Meter. Mit diesen Abmessungen paßt man eben nicht überall durch. Unser Bild zeigt die „kleineren" Kiesfiltercontainer – immerhin 4,40 Meter hoch und 2,20 Meter dick.

Bewährtes Angebot unter neuem Dach

Gesundheits- und Sportkurse sind jetzt im Bau C 9

Rüsselsheim (es). Auch in diesem Jahr bietet die Abteilung Zentrale Weiterbildung ein umfassendes Kursprogramm im Bereich Gesundheit und Sport.

Foto: Liebschner

Auf und nieder, immer wieder: Die neue „Sporthalle"

Neu ist allerdings der Veranstaltungsort. Nach dem Abriß der Opel-Turnhalle, die bekanntlich dem neuen Verwaltungsgebäude weichen mußte, finden die Kurse jetzt im alten Kasino im Bau C 9 statt.

Zu den Kursen, die im Rahmen von „Bildung und Freizeit" angeboten werden, zählen unter anderem Ausgleichsgymnastik, Rückenschulung, Wirbelsäulengymnastik, Yoga und Tai-Chi. Nähere Informationen über die Kurse und die Teilnahmebedingungen gibt es bei der Zentralen Weiterbildung, Gebäude N 40 c, PKZ 76-01. ■

Mitarbeiter stellen aus

Kunstwerke aus dem Seminar „Aquarellmalerei"

Rüsselsheim (es). Farben sind bekanntlich die Nahrung der Augen.

Wer will, kann sich jetzt im Erdgeschoß der Zentralen Weiterbildung (N 40 c) und in der Prozeß- und Lackiertechnik (H 32/ Aufgang H 35/I) einmal so richtig satt sehen. Seit Mitte Januar sind an diesen beiden Standorten 60 Arbeiten aus den Seminaren „Aquarellmalerei" ausgestellt. Die Bilder stammen von Opel-Mitarbeitern und sind in den vergangenen Jahren in den Kursen von Klaus Kleinz entstanden. Dieser bietet auch im Sommersemester wieder seine Dienste im Rahmen der „Bildung und Freizeit" der Zentralen Weiterbildung an.

Erstes Heimspiel

Martina Alt-Schäfer zeigt eine Auswahl ihrer Werke

Rüsselsheim (es). Ihre Werke zeigen meist Motive aus der industriellen Welt. Außerdem ist Martina Alt-Schäfer gebürtige und bekennende Rüsselsheimerin – was fast schon Gründe genug sind, ihre Bilder im Ausstellungsraum von Opel zu zeigen.

Foto: Liebschner

Bekennende Rüsselsheimerin: Martina Alt-Schäfer im Werk

Hinzu kommt, daß es sich bei der Präsentation auch um eine Premiere handelt: Es ist das erste Mal, daß Arbeiten der 35jährigen Künstlerin vor einem heimischen Publikum gezeigt werden. Bislang erregten die Bilder der Martina Alt-Schäfer nur „auswärts" Aufmerksamkeit: Unter ihren zahlreichen Auszeichnungen befindet sich auch der Preis des Landes Rheinland-Pfalz für Grafik.

Im benachbarten Bundesland, an der Uni Mainz, hat sie ihre Kunst auch studiert. An der Kunstakademie Düsseldorf wurde sie 1991 von Professor Konrad Klapheck zur Meisterschülerin ernannt.

Die Ausstellung unter dem Titel „Zeichnungen 1989 – 1995" ist noch bis 22. Februar im Opel-Ausstellungsraum an der Marktstraße zu sehen. Geöffnet ist montags bis freitags von 8 bis 16.30 Uhr. ■

„Autos werden nicht nur von Maschinen gebaut“

Seit gut 100 Tagen im Amt: Die Opel Post sprach mit Werkdirektor Norbert Küpper über dessen Pläne

Rüsselsheim (jh). „748 Vectra haben wir gestern gefertigt. Das ist ein tolles Ergebnis.“ Norbert Küpper, seit dem 1. Oktober 1995 Direktor des Werkes Rüsselsheim, begrüßt seine Gäste gern mit guten Nachrichten. Warum also nicht mit Produktionszahlen? Das ist ungewöhnlich, da der 48jährige Diplom-Volkswirt und Diplom-Mathematiker, wenn er über seine Arbeit spricht, in erster Linie von Menschen redet.

Herr Küpper, wie fühlen Sie sich als Nicht-Techniker an der Spitze eines Werkes, das unter Einsatz von High-Tech-Maschinen High-Tech-Produkte produziert?

Ich habe mich mittlerweile mit dem Gedanken angefreundet. Nein, im Ernst. Zuerst hatte ich natürlich so meine Bedenken, aber jetzt sehe ich in meinem beruflichen Werdegang eher eine Chance als ein Handikap.

Den Großteil ihrer jetzt 20jährigen Opel-Laufbahn waren Sie im Personalbereich tätig.

Richtig. Und hier habe ich Erfahrungen sammeln können, die mir jetzt sehr hilfreich sind. Denn es ist ja so, daß die Restrukturierung des Werkes, an deren Umsetzung ich seit 1993 als Direktor der Projektgruppe Strukturerneuerung sehr unmittelbar beteiligt war – soviel zu meiner technischen Kompetenz –, daß die Restrukturierung, die produktionstechnischen Abläufe also, sehr gute Fortschritte machen.

In welcher Weise aber helfen Ihnen jetzt ihre Erfahrungen aus dem Personalbereich?

Das liegt auf der Hand: Autos werden nicht nur von Maschinen gebaut. Wenn die Mitarbeiter, die diese Maschinen bedienen, schlecht ausgebildet oder unzureichend motiviert sind, hilft ihnen auch die schönste Technik nichts. Ich will sagen, daß es im Bereich der sogenannten Softfaktoren noch einige Aufgaben zu bewältigen gilt.

Welche sind das?

Wir wollen auf dem Weg zur lernenden Organisation ein gutes Stück vorankommen. Hinter diesem Begriff steht die Einsicht, daß sie mit Mitarbeitern, die hochmotiviert sind, die am Arbeitsplatz agieren, statt nur passiv mitzumachen, viel bessere Ergebnisse erzielen.

Anders ausgedrückt: Wir wollen den einzelnen Mitarbeiter mit seinem Erfahrungsschatz und seiner Fähigkeit, Probleme zu erkennen und zu lösen, mehr in die Verantwortung nehmen.

Was bedeutet das konkret?

Das heißt, daß wir den Mitarbeitern klar machen müssen, welches ihre Ziele und welches unsere Ziele sind. Jedes qualitativ hochwertige Auto, das wir verkaufen, hilft den Mitarbeitern, mit einem gesicherten Einkommen ihre Lebensplanung angehen zu können, weil das Unternehmen am Markt erfolgreich ist. Dazu braucht es von jedem einzelnen Motivation – aber auch Disziplin. Es kann nicht angehen, daß jemand aus einem mir-wird-schon-nichts-passieren-Gefühl heraus seine Arbeit als eine Art Nebenjob zu den privaten Aktivitäten begreift. Jeder muß sein Bündel tragen.

Opel beschäftigt auch eine ganze Anzahl von Führungskräften.

Für die gilt das natürlich genauso. Ich bin ein sehr kommunikativer Mensch, kann aber natürlich nicht ständig mit jedem einzelnen reden. Deshalb möchte ich Führungskräfte zum Anfassen. Denn das ganze Werk profitiert von den Erfahrungen der Produktionsmitarbeiter. Wer an der Linie auf Probleme stößt, die er nicht selbst beheben kann, erwartet völlig zu recht Hilfe von seinen Vorgesetzten. Auf diese Art Rückmeldungen sind wir dringend angewiesen und haben daher die Pflicht, darauf zu reagieren.

Sie sind Vater dreier Kinder. Werden diese später einmal in Rüsselsheim Autos bauen können?

Ich glaube nicht, daß sie das wollen, dafür haben sie zu starke andere Interessen. Aber Ihre Frage zielt wohl auch eher auf die Zukunft des Werkes Rüsselsheim. Nun, im Wettbewerb bestehen zu wollen, heißt immer auch zu rationalisieren. Aber wenn wir die Prozesse, die wir jetzt in Gang setzen, konsequent fortführen, dann sind wir, da bin ich sicher, auf einem vernünftigen Weg in die Zukunft.

Foto: Liebschner

Nachgefragt: Norbert Küpper im Opel Post-Interview

Zusammenhalt

Mitarbeiterinnen nutzen Stammtisch zum Austausch

Rüsselsheim (ah). Allein unter Männern – für viele der rund 2300 Frauen, die am Standort Rüsselsheim arbeiten, ist dies Wirklichkeit. Gleichberechtigt mit ihren männlichen Kollegen sind sie zwar schon allein von Gesetzes wegen. Doch wie sieht die Realität des Arbeitsalltages aus? Seit 1991 treffen sich Mitarbeiterinnen zu einem monatlichen Stammtisch, um über Schwierigkeiten und Chancen ihrer Arbeit zu reden.

Denn trotz Gleichberechtigung sieht die Arbeitswelt für Frauen immer noch anders aus als für ihre männlichen Kollegen. „Die Qualifikation eines Mannes wird als selbstverständlich angenommen; eine gleichgestellte Mitarbeiterin muß sie erst unter Beweis stellen“, faßt Ulrike Schulte aus dem Bereich European Business Team und Mitbegründerin des Frauenstammtisches zusammen.

Für Frauen heißt es daher oftmals immer noch: Höherer Kräfteeinsatz bei größerem Widerstand, um das gleiche zu erreichen wie die männlichen Kollegen.

So manches Problem verliert aber wenigstens die persönliche Note, wenn Frauen merken, daß sie damit nicht alleine stehen. „Der Frauenstammtisch bietet einfach Gelegenheit, Erfahrungen auszutauschen und auch mal festzustellen: Das geht nicht nur mir so“, berichtet Ulrike Schulte.

Feste Themen oder Vorgaben gibt es nicht. Und es geht nicht nur um Konflikte: „Viel wichtiger ist es, Informationen über andere Bereiche zu bekommen; darüber, wie das Unternehmen funktioniert“, so Ulrike Schulte. Denn Informationen, die Männer freundschaftlich und damit unbürokratisch austauschen, gehen an den Frauen oftmals vorbei – Grund genug für die Mitarbeiterinnen, ihre eigenen Kanäle zu pflegen, um schnell und gut informiert zu sein.

Was das Zusammenhalten bewirken kann, haben die Frauen vor zwei Jahren hautnah erfahren. Stein des Anstoßes war eine gesetzliche Regelung, nach der Mitarbeiterinnen eine Viertelstunde mehr Pause machen sollten. „Das hat natürlich nie jemand gemacht, denn die Arbeit lief ja weiter“, erläutert Ulrike Schulte.

Dennoch wurde die Zeit abgezogen. Fazit: Ein finanzielles Minus für die Frauen. „Wir haben einen Brief an die Personalabteilung geschrieben, damit die eine Ausnahmegenehmigung erwirkt“, erzählt die Opel-Mitarbeiterin. Unterschrieben haben letztendlich 500 Frauen. Ein Ergebnis, das selbst die Initiatorinnen verblüffte. Sie hatten mit höchstens hundert gerechnet. Und: Die Sonderregelung kam.

Blitzhochzeit am Band

Neue Schraubanlage schafft automatisch Verbindungen

Rüsselsheim (ah). Daß die Verbindung ewig halten möge, das ist der Traum, der allen Hochzeiten innewohnt. Im Gegensatz zum „richtigen Leben“ hält die Verbindung im Werk Rüsselsheim jetzt sogar automatisch. Denn an der Vectra-Linie besorgen seit einem halben Jahr insgesamt 24 Schraubspindeln die Hochzeit. Sie benötigen dafür gerade mal 40 Sekunden und schaffen so immerhin rund 700 Verbindungen – Tag für Tag.

„Die Neuerung hat sich in jeder Hinsicht bewährt“, zeigen sich die Planungsingenieure Siegfried Duwensee und Wolfgang Hinz erfreut. „Wir haben eine höhere Produktivität erreicht und die Qualität ist gleichbleibend gut.“

Das liegt daran, daß die neue Anlage im K 40 recht „intelligent“ ist, denn sie verschraubt nicht nur Karosserie und Antriebsstrang, sie kontrolliert auch noch die eigene Arbeit, erkennt so selbst geringste Abweichungen von der Norm und zeigt diese unverzüglich an.

Außerdem erfüllt die Schraubanlage die ISO-Norm: Ein Drucker spuckt am Ende der Operation Informationen über die 24 Verschraubungen aus, die an die Fahrzeugpapiere geheftet werden. Zusätzlich wandern die Angaben in den Datenträger am Fahrzeug und in den Computer an der Linie. Die Ergebnisse der letzten 10 000 Hochzeiten werden hier elektronisch archiviert. Per Computeranalyse läßt sich die Präzision der automatischen Schraubspindeln ermitteln. Schraubt eine nicht normgerecht, wird sie sofort korrigiert.

Auto-Matik: Hochzeit in 40 Sekunden

Auch die Mitarbeiter sind von der neuen Anlage begeistert: „Früher mußten wir, eng aneinandergedrängt, über Kopf verschrauben“, erklärt Maschinenführer Uli Fitting. „Das war wirklich Schwerstarbeit.“ Statt mühevoller Handarbeit sind jetzt Überblick und Kontrolle von den Mitarbeitern an der Linie gefragt. „Wir bereiten die Hochzeit vor, legen die Schrauben in die Köcher und positionieren die Chassisteile auf dem Montagebock. Den Rest erledigt die Schraubanlage.“

Die dockt sich vollautomatisch an den Montagebock an und fährt so millimetergenau mit. Die Verschraubung erfolgt dann blitzschnell: Innerhalb von 40 Sekunden wird die Verbindung fürs (Auto-)Leben geschaffen – eine Blitzhochzeit im doppelten Sinn.

„Die Anlage kostet einen Bruchteil dessen, was andere Autohersteller in ähnliche Neuerungen investieren“, so Siegfried Duwensee. „Denn die haben selbst das Schraubeneinlegen automatisiert.“ Doch das geht den Ingenieuren von Opel zu weit. „Werden die Schrauben automatisch transportiert, statt per Hand eingelegt, ist die Anlage störanfälliger. Wir haben hier das Optimum eingesetzt“, ist sich Duwensee sicher.

Der Erfolg gibt ihm recht: Ausfallzeiten sind praktisch unbekannt. Kein Wunder, daß die Planungsingenieure bereits an der nächsten Verbindung tüfteln: Auch der Astra, so Wolfgang Hinz, soll künftig eine präzise Blitzhochzeit durchlaufen.

Fotos (2): Liebschner

Schrauben ohne Ende: Der Vectra fährt auf die Anlage

Vom „Küken" zur gefragten Kollegin

Ulrike Goldmann wird 1977 erste Meisterin der Bochumer Opel-Werke

Bochum (pm). Sie hatte schon Lampenfieber, als sie plötzlich im Rampenlicht stand und bei der Jubilarfeier der Bochumer Opel-Werke vor hunderten von Gästen eine Rede halten sollte. Dabei ist es für Ulrike Goldmann eigentlich nichts Neues, besondere Beachtung zu finden. Schließlich war sie die erste Frau, die in den Bochumer Opel-Werken den Meisterkittel trug.

Und auch das Reden gehört zu ihrem Alltag, betreut sie doch heute die Gruppenarbeits-Teams im Werk III. Da stehen Gespräche und Vorträge auf der Tagesordnung, gehören mithin zum Handwerkszeug.

Nicht nur bei der Jubilarfeier hat sich der Einsatz der alleinerziehenden Mutter gelohnt, wie der langanhaltende Beifall bewies. Auch in ihrem Arbeitsalltag haben sich Zähigkeit, Beharrlichkeit und Engagement ausgezahlt. Trotz doppelter Belastung, Hausarbeit und Kindererziehung füllen den „Feierabend" mehr als voll aus, steht die 45jährige „ihre Frau" bei Opel.

Eine Karriere in der Auto-Industrie – das erschien fast unmöglich, als Ulrike Goldmann ihre Lehre in einem kleinen Textilunternehmen im nahen Recklinghausen begann. Ihrem Betrieb ging es nicht anders als dem Ruhr-Bergbau, die Krise spiegelte sich in sinkenden Mitarbeiterzahlen wider. So war nicht nur für viele Bergleute der Aufbau des Opel-Werkes 1962 mehr als nur ein Hoffnungsschimmer.

1969 wurde auch die Textil-Fachfrau Ulrike Goldmann Opelanerin, und zwar berufsnah in der Polsterei. Schnell fühlte sie sich sicher in der neuen Umgebung. Ihr Selbstbewußtsein machte sich auch bei Kollegen bemerkbar, die ihr vorschlugen, sich für einen Meisterlehrgang zu bewerben. „Ich habe die Meister genau beobachtet und war mir sicher: Das kannst du auch", erinnert sie sich. Aus dem Vorschlag wurde Realität und Ulrike Goldmann 1977 erste Meisterin der Bochumer Opel-Werke.

„Es ist nicht leicht, als Frau mit dieser Rolle zurechtzukommen. Zuerst haben mich die altgedienten Kollegen nicht ganz ernst genommen. Ich war nur das Küken. Jeder Schritt wurde kritisch beobachtet", erinnert sich die Opelanerin an ihre erste Zeit im Meisterkittel. „Doch ich bin zäh und habe jede Chance zur Weiterbildung genutzt. So wurde ich vom Sonderfall zur Normalität für meine Kollegen, die mich mehr und mehr respektierten."

Aus dem „Küken" wurde eine ernstzunehmende Kollegin, deren Motto „Gegensätze muß man überbrücken" sich durchsetzte.

So wurde die Einführung der Gruppenarbeit für die redegewandte Frau „ihr Ding". Nach der Geburt ihres Sohnes und der Auflösung der Polsterei wechselte die Meisterin in den Bereich Teile und Zubehör. Hier erlebte sie grundlegende Veränderungen. Der Bereich wurde vollkommen umstrukturiert und modernisiert und übernahm eine Vorreiterrolle bei der Einführung der Gruppenarbeit.

„Miteinander reden, Probleme lösen und die Arbeitsumwelt selbst gestalten, das ist für mich wie geschaffen." So zog Ulrike Goldmann den Meisterkittel inzwischen wieder aus und wechselte in ein Büro, von dem aus sie sich gemeinsam mit Kollegen an entscheidender Stelle um die Betreuung der Arbeitsgruppen kümmert.

Zu ihren Aufgaben gehört es, für die betriebliche Weiterbildung der verschiedenen Gruppenmitglieder zu sorgen. „Weiterbildung, das habe ich an mir selbst erlebt, ist ein ganz entscheidender Faktor, nicht nur für das berufliche Fortkommen. Auch die Arbeitszufriedenheit steigt, wenn man mehr kann und mehr versteht", gibt Ulrike Goldmann nicht nur den Kolleginnen mit auf den Weg. „Das gilt natürlich für alle."

Nachgefragt: Die Kollegen holen sich bei Ulrike Goldmann gern Rat

Vorgesagt: Die 45jährige hat sich der Gruppenarbeit verschrieben

Ein internationaler Hit

Die Gruppe „2483" entwickelt sich zum Medienstar

Bochum (pra). Die Gruppe 2483 im Getriebebau des Werkes II in Bochum Langendreer wurde im Verlauf der vergangenen Wochen und Monate zu einem „Medienrenner". Mit ihrer CD „Ich steh' zu Dir", einem Song gegen Ausländerfeindlichkeit, traf die Gruppe um ihren Sprecher Paco Rojano den Nagel auf den Kopf.

Nach einer offiziellen Pressevorstellung von Band und Chor im Getriebebau gaben sich die Fernsehteams die Klinke in die Hand. Ständig surrten Kameras, wurden Rundfunkmikrofone in den Getriebebau gehalten. Alle wollten ihren Zuschauern und Zuhörern das Lied gegen Ausländerfeindlichkeit vermitteln.

Was Geschäftsleitung, Betriebsrat und IG Metall gemeinsam sponsorten, wurde nicht nur im Inland zu einem vollen Erfolg. Weltweit berichtete die Deutsche Welle über die Gruppe des Bochumer Werkes II. Zahlreiche ausländische Medien würdigten die Aktivitäten der Gruppe 2483 als beispielhaft für ein Engagement gegen Ausländerfeindlichkeit.

Sämtliche Bürgermeister im spanischen Astrurien erhielten die CD, auf der sowohl in deutscher, als auch in spanischer Sprache gesungen wird. Eine Bochumer Delegation hatte sie den „Alcaldes" bei einem Treffen unter südlicher Sonne überreicht. Inzwischen hat „2483" sogar einen Rundfunkpreis für den besten Song seiner Art erhalten. Der damit verbundene Geldbetrag floß, wie alle mit der CD verbundenen Einnahmen, einer Organisation in Bochum zu, die sich um die Integration ausländischer Kinder verdient macht.

Jetzt wurde die Aktion zunächst abgeschlossen. Im Rahmen eines bunten und festlichen Nachmittags im Haus der IG Metall in Bochum wurden noch einmal die gemeinsamen Aktivitäten belobigt. Im Beisein vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gab es nicht nur Folklore, sondern auch einen Scheck für die Arbeit mit den ausländischen Kindern.

Fotos (4): Hänsch

Paco packt's: Er spendete die Einnahmen ausländischen Kindern

Auf dem Weg nach Vegas

Willi Gass hat die Tischfußballer-WM im Terminkalender

Bochum (pm). So ganz ist der Bundesligakicker mit der Saison nicht zufrieden. Nachdem er in den Jahren '93 und '94 bester Spieler war, liegt er mit seiner Mannschaft nach langer Verletzungspause „nur" auf dem fünften Platz.

Daß Willi Gass nicht ganz die Berühmtheit von Klinsmann und Co. erreicht hat, liegt sicher nur an der Größe seines Spielfeldes. Der Bochumer Mitarbeiter läßt den Ball nämlich über den Tisch flitzen, sein Stadion ist ein „Kicker", wie er in vielen Gaststätten zu finden ist.

Doch die Bezeichnung „Kneipenfußballer" weist der Mitarbeiter der Kleinteile-Schweißerei energisch zurück: „Ein Bier gibt es höchstens einmal nach dem Turnier. Bei jedem Spiel ist höchste Konzentration und gute Kondition Grundvoraussetzung für den Erfolg." Und die Erfolge von Willi Gass können sich sehen lassen. Dreimal hintereinander wurde er Westdeutscher Meister, 1973 kam er auf Rang zwei bei den Deutschen Meisterschaften.

Die Karriere als Leistungssportler begann 1963, dem Jahr, als er auch bei Opel in Bochum anfing. Seither wird wöchentlich mindestens zweimal mit der Mannschaft trainiert. Nicht mitgerechnet sind die Stunden im Keller, wo am eigenen Tischkicker Spielzüge und Reaktionsvermögen trainiert werden. Wieder aus den Tiefen des Kellers aufgetaucht, gehört ein weiterer Teil der Freizeit der Pflege der zahlreichen Pokale, die im Wohnzimmer der Familie Gass einen nicht unwesentlichen Raum einnehmen.

Die Stärke des Erfolgskickers ist die Abwehr, die schon manchen Gegner zur Verzweiflung gebracht hat. Diese Qualität war es auch, die seinen Verein, den Essener „KC Reuenberg" nach seinem Wechsel an die Bundesliga-Spitze geführt hat. Der Klub hat ein eigenes Turnier- und Trainingsgelände in einer angepachteten Gaststätte.

Sein für ein Spitzensportler hohes Alter von 51 Jahren hindert seinen Tatendrang nicht im geringsten. „Ich zeige noch manchem Youngster, was eine Harke ist. Da kam neulich ein ganz junger Kollege in unsere Abteilung und wollte mir nicht abnehmen, daß ich überhaupt kickern kann. Nach dem dritten 6:0 hintereinander hat er es dann geglaubt."

Für die nächste Zeit soll das Training noch intensiviert werden, denn in diesem Jahr geht es zur Weltmeisterschaft nach Las Vegas. Dort wird Willi Gass auch auf Gegner treffen, die nicht nur für das Kickern, sondern vom Kickern leben. Auch hierzulande gibt es einige Profis, die ein stattliches Preisgeld-Konto haben. Willi Gass: „Wäre ich 30 Jahre jünger, würde ich sofort ins Profilager wechseln".

So bleibt der Schweißer den Bochumer Werken erhalten und Opel hat noch für geraume Zeit einen erfolgreichen Spitzensportler in seinen Reihen.

Gibt sich die Kugel: Willi Gass (li.) ist Tischfußballer mit Leib und Seele

Der Neue ist ein alter Hase

34 Jahre Opel, 24 Jahre Betriebsrat: Peter Jaszczyk ist neuer Vorsitzender der Arbeitnehmervertretung

Bochum (jh). Der Bochumer Betriebsrat besitzt eine neue Führungsriege. Nachdem sich Betriebsratschef Rolf Breuer in den Vorruhestand verabschiedet hat, wählte die Arbeitnehmervertretung mit 84 Prozent der Stimmen Peter Jaszczyk zum neuen Vorsitzenden. Der bisherige Stellvertreter, Hans Reppel, besetzt jetzt die neugeschaffene Position des 2. Vorsitzenden, Dieter Partmann ist neuer Stellvertreter.

Der „Neue" an der Spitze des Betriebsrates ist alles andere als ein Neuling. Seit 1962 bei Opel, gehört Jaszczyk dem Betriebsrat bereits seit 24 Jahren an, war dort zuletzt als Vorsitzender der Personalkommission tätig. Seinem langjährigen Einsatz für die Arbeitnehmervertretung ist es wohl auch zu verdanken, daß der 52jährige seine neue Rolle mit einer gehörigen Portion Understatement ausfüllt.

„Betriebsratsvorsitzende sind austauschbar. Der Betriebsrat steht als ganzes in der Verantwortung", wehrt er sich von vornherein gegen einen übertriebenen Rummel um seine Person. Was jedoch keineswegs bedeutet, daß Jaszczyk sich nicht bewußt wäre, was die Belegschaft von ihrem Betriebsratschef erwartet. „Wir wollen so viele Arbeitsplätze erhalten wie möglich."

Die konkrete Arbeit sei dabei vergleichbar einem Hochseilakt. Denn zum einen gelte es für den Betriebsrat natürlich, ein hohes Maß an sozialer Kompetenz zu verkörpern. Auf der anderen Seite jedoch, so Jaszczyk, komme heute kein Betriebsrat mehr ohne ein gerüttelt Maß an ökonomischen Kenntnissen aus, wenn es gilt, zusammen mit der Geschäftsleitung Sachprobleme zu lösen.

„Wir wollen keine Konfrontation mit der Geschäftsleitung, sondern vertrauensbildend zusammenarbeiten." Dafür erwarte der Betriebsrat aber auch auf der Arbeitgeberseite neben der ökonomischen eine soziale Kompetenz. „Die vermisse ich leider noch des öfteren."

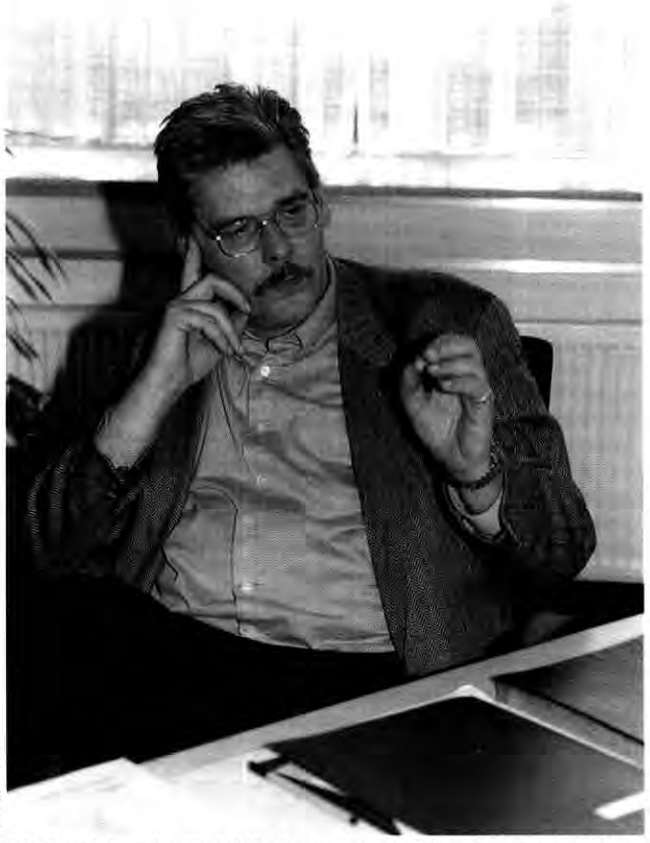
In einem international tätigen Unternehmen etwas zu bewirken, setzt voraus, international zu denken. „Aber es ist auch klar, daß mir das Bochumer Hemd näher ist als die chinesische Jacke", erklärt der gelernte Werkzeugmacher zur Globalisierungsstrategie von Opel. Die Vorzüge der Bochumer Produktion könnten sich zudem durchaus im internationalen Wettbewerb sehen lassen. „Wir haben hier eine ausgezeichnete Belegschaft, die hervorragend ausgebildet ist und qualitativ hochwertige Arbeit leistet."

...sich nicht aus der Ruhe bringen, weiß...

...aber doch ganz genau, was er will

Angesichts von sechs Millionen Arbeitslosen in Deutschland könne es niemand länger verantworten, sein eigenes politisches Süppchen zu kochen, kommt Jaszczyk auf ein aktuelles Anliegen des Bochumer Betriebsrates zu sprechen. „Der Vorruhestand muß bleiben." Das Gerede um die Finanzierbarkeit des Vorruhestandes sei haltlos, „denn es wird viel teurer, wenn junge Mitarbeiter arbeitslos werden."

Das Problem des Vorruhestandes liege darin begründet, daß die Rentenkasse mit Kosten belastet werde, die dort nichts zu suchen hätten. Und: „Blüm, der sich jetzt gern als Zorro der Rentenkasse ausgibt, hat den Vorruhestand seinerzeit erfunden, um die Arbeitszeitverkürzung zu unterlaufen." Zudem sei das Problem der Finanzierbarkeit hausgemacht, denn zwei Drittel aller Vorruheständler stammten aus Treuhandbetrieben, so Jaszczyk.



Fotos (3): Hänsch

Ein Betriebsrat mit viel Understatement: Peter Jaszczyk läßt...

Als positives Signal für Opel wertet der „Gastarbeiter aus Bottrop" das Beschäftigungsabkommen bis 1997 sowie die Übernahme aller Auszubildenden. „Wenn beide Seiten es ehrlich meinen und miteinander statt gegeneinander arbeiten, dann sehe ich für Opel in Bochum auch weiterhin eine gute Zukunft."

Zur Frage, was sich während seiner langen aktiven Zeit bei Opel am meisten verändert hat, fällt dem Vater dreier erwachsener Kinder eine ganze Menge ein: Zunächst die enorme Entwicklung der Technik, dann die Organisation durch die Einführung der Gruppenarbeit und „außerdem dürfen wir nicht vergessen, daß dem Mitarbeiter heute viel mehr abverlangt wird".

Als besonders wichtig für die Zukunft von Opel in Bochum betrachtet Jaszczyk die Nachwuchsarbeit. So sei er sehr erfreut darüber, daß die Berufsausbildung einen hervorragenden Ruf genieße. Vielleicht kommt ja auch seine dreijährige Enkelin, die sich derzeit noch darauf beschränkt, ihren Opa während der Betriebsversammlungen auf der Bühne zu besuchen, später einmal in den Genuß einer soliden Opel-Ausbildung.

Der etwas andere Trainingsparcours

Teststrecke in der Fertigmontage

Bochum (pm). Erfolgreiches Training ist die halbe Meisterschaft. Das gilt nicht nur bei Fußballern, auch eine erfolgreiche Autoproduktion ist auf gut eingespielte Teams angewiesen. Damit jeder Handgriff sitzt, wenn nach den Werksferien die neuen Produktionslinien in der Fertigmontage in Betrieb genommen werden, beginnt in diesen Tagen das Training an einer extra zu diesem Zweck aufgebauten Teststrecke.

Nach der Umstrukturierung der Fertigmontage wird vieles buchstäblich anders laufen. So bewegen sich zum Beispiel die Karosserien auf Paletten von Arbeitsstation zu Arbeitsstation. Deshalb werden 97 Arbeitsschritte auf der 41 Meter langen Trainingsstrecke praxisnah simuliert.

Bevor das eigentliche Training, das die Mehrzahl der 1500 in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter durchlaufen wird, beginnt, macht sich ein kleines Team an die Arbeit. Die besonders qualifizierten Mitarbeiter überprüfen, ob die Planungstheorie und die Produktionspraxis übereinstimmen.

Ihre Aufgabe ist es, die einzelnen Arbeitsschritte auf eventuelle Verbesserungsmöglichkeiten zu überprüfen. Es werden auch verschiedene Montagewerkzeuge eingesetzt und auf ihre Tauglichkeit hin getestet.

Ist ein Bereich überprüft und eventuell optimiert worden, beginnt das Training für die anderen Kollegen und das Testteam nimmt sich Schritt für Schritt den nächsten Bereich vor. Ziel ist es, daß der Übergang von der alten Produktionsweise zum neuen System nach den Werksferien reibungslos – quasi im fliegenden Wechsel – erfolgen kann.

Die Teststrecke ist in doppeltem Sinne wertvoll. Wenn sie ihren ersten Zweck erfüllt hat, wird sie während der letzten Umbauphase in den Werksferien in die Produktionslinien integriert.

Wie praxisorientiert an der Trainingsstrecke gearbeitet werden soll, zeigt der Bereich der Cockpitmontage. Spätestens 14 Tage vor Beginn der Werksferien wird es ernst, die montierten Cockpits sollen in die Produktion einfließen.

Alle Beteiligten sind sicher, daß bei der grundlegenden Restrukturierung eines erhalten oder sogar noch verbessert wird: die hohe Qualität der Bochumer Produkte.

Foto: Hänsch

Fit für die Linie: An der Teststrecke wird für den Alltag geübt

Damenrock bleibt herrenlos

Im Fundbüro landen die kuriosesten Sachen und kaum einer merkt's

Bochum (pm). Der kurze Damenrock wird wohl auch weiterhin herrenlos bleiben. Er teilt das Schicksal mit Eheringen, Uhren und einem stattlichen Schlüsselsortiment. Zur Zeit fristen diese und noch viele andere Gegenstände ein eher tristes Dasein in einem Stahlschrank.

Rund 50 bis 60 Fundstücke werden jährlich bei den Mitarbeitern der Bochumer Werksicherheit abgegeben und in der „Ermittlungsabteilung" wie in einem Fundbüro aufbewahrt.

Jedes Fundstück erhält ein Aktenzeichen und eine Karteikarte, auf der Fundort und -tag vermerkt sind. Betreut wird das Sammelsurium von Franz-Josef Asselmann und Rolf Piszczek, die buchstäblich jeder Spur nachgehen, die zum Verlierer führen könnte. Ob Klubausweise in Geldbörsen oder lose Zettel in Brieftaschen, jedem kleinsten Hinweis wird nachgegangen.

Doch oft verlaufen die Spuren im Sande. Da bleibt dann nur die Hoffnung, daß der rechtmäßige Besitzer nicht nur an seiner Ehe, sondern auch an seinem Ehering hängt. Schließlich warten zwei goldene Ringe mit Gravur schon seit fast einem Vierteljahr auf ihre Eigentümer. Ebenso lange wartet auch der graue Damenrock darauf, wieder einmal bei einem Stadtbummel ausgeführt zu werden.

Foto: Hänsch

Vollsortiment: Das „Angebot" des Fundbüros

Eigentlich schlägt ja dem Glücklichen keine Stunde, doch ohne Uhr fühlt sich manch einer bekanntlich nicht so recht wohl. Dabei könnten die Mitarbeiter des Fundbüros schnell einem Kollegen ein Glücksgefühl vermitteln, wenn sie ihm seinen verlorenen Zeitmesser wiedergeben.

Ansonsten gleicht das Fundbüro der Auslage eines gut sortierten Schlüsseldienstes. Ganze Straßenzüge könnte man mit den Fundstücken aufschließen. Aber nicht alles, was bei der Werksicherheit abgegeben wird, ist so handlich. Im letzten Jahr war es sogar ein herrenloses Damenfahrrad, das von seiner Besitzerin aus den Augen verloren wurde. Die Trennung war übrigens endgültig, das Zweirad wurde nie wieder abgeholt.

Regelmäßig zum Jahresende wird das Lager geräumt. Alle Fundstücke, deren Wert zehn Mark übersteigt, gehen an das städtische Fundbüro. Die unglücklichen Schlüsselverlierer sollten sich einmal im Fundbüro melden – vielleicht erwartet sie dort ein Wiedersehens-Schlüsselerlebnis. Ansonsten werden die nicht abgeholten Türöffner zu Schrott erklärt und vernichtet.

Mitgedacht hat Spaß gemacht

Ludwig Wenz und Karl Veit sprühen nur so vor „patenten" Ideen

Kaiserslautern (dz). Das, was Ludwig Wenz und Karl Veit, Mitarbeiter der Team-Unit 6 der neuen DI-Dieselmotorenfertigung an Kreativität bewiesen haben, ist vorbildlich. Im Rahmen der Arbeitsplatzoptimierung haben sich die beiden permanent Gedanken darüber gemacht, ihre Arbeit rationeller und auch bequemer zu gestalten. Und das mit beachtlichem Erfolg. Beispiele gefällig?

Als Sicherungsmittel wird Loctite für die Einschraubstutzen Ölvorlauf benötigt. Das Aufbringen eines Loctite-Tropfens geschieht mit einem Handdosiergerät, das nach Gebrauch jedesmal wieder an seinen ursprünglichen Ort zurückgestellt werden muß. Das kostete die findigen Mitarbeiter zuviel Zeit. Kurzerhand funktionierten sie das Handdosiergerät in einen festinstallierten Spender um. Der Arbeitsablauf ist nunmehr durch die Einhand-Bedienung bequemer, flüssiger und damit auch schneller geworden.

Einen weiteren Geistesblitz hatte das Kaiserslauterer „Düsentrieb-Team" mit der Installation einer Werkzeughalterung direkt am Ort der Verwendung. Auf den in den einzelnen Bearbeitungs-Loops fahrenden Montagetischen ist jeweils ein kompletter Werkzeugsatz plaziert.

Genial einfach: Ludwig Wenz kommt mit wenig Werkzeug aus

Das fanden Ludwig Wenz und Karl Veit zwar schön – aber auch teuer.

Schließlich benötigt jeder Mitarbeiter an seinem Arbeitsplatz für seine spezielle Operation meist nur ein bestimmtes Werkzeug. Kaum war getüftelt, schon hatten sie eine Lösung. An jedem individuellen Arbeitsplatz wurde eine magnetische Werkzeughalterung installiert, die nur das an dieser Stelle benötigte Werkzeug festhält. Statt mit zehn Werkzeugsätzen kommt das Team nunmehr mit einem einzigen, verteilt auf jeden Mitarbeiter aus. Eine enorme Kostenersparnis.

Ein sehr großes Einsparpotential machten die beiden Mitarbeiter schließlich auch bei einer anderen Operation aus. So werden die Einschraubstutzen für den Ölvor- und -rücklauf mit zwei Schrauben unterschiedlicher Schlüsselweiten, nämlich einer 19er und einer 24er Weite, angebracht. Dieser Vorgang war Wenz und Veit zu umständlich.

Einfach genial: Dank Karl Veit entfällt der jedesmal lästige Griff zur Loctite-Flasche

Darüber hinaus schien ihnen die Arbeit mit zwei Schraubern, pro Stück immerhin bis zu 15 000 Mark teuer, zu kostenintensiv. Nach langem Ausprobieren verschiedener Lösungsansätze knackten sie im wahrsten Sinne des Wortes die Nuß. Sie machten aus zwei Nüssen eine mit zwei Funktionen.

Unterstützt wurden die „patenten" Mitarbeiter dabei von ihren Kollegen aus der Zentralwerkstatt. Zunächst einmal mußte zur besseren Führung die runde Außenfläche der kleinen 19er Nuß sechskantig auf das Innenmaß der 24er Nuß geschliffen werden. Danach wurden in die 24er zwei Langlöcher gefräst, eine Feder eingesetzt, die bearbeitete 19er Nuß eingesetzt und mit einem Zylinderstift gesichert.

Jetzt kann mit nur einem Schrauber zunächst die kleinere Schraube festgezogen werden und nach einem Vorbeziehungsweise Rückschub die größere Nuß zum Einsatz kommen. Eine geniale Erfindung, verblüffend einfach und seit November 1995 über die Fachabteilung in Rüsselsheim auch offiziell zum Patent angemeldet.

Fotos (4): Dietrich

Weiterbildung im Maßanzug

Instandhalter gezielt geschult

Kaiserslautern (dz). Auf die besonderen Bedürfnisse der Instandhalter des Motorenbaus maßgeschneidert war eine Weiterbildungsmaßnahme, von der alle 53 beteiligten Mitarbeiter enorm profitierten. Wie August Trenkle, Leiter des Kaiserslauterer Motorenbaus, erläutert, hatte eine Analyse einen dringenden Handlungsbedarf ergeben.

Es galt, Elektriker und Elektroniker wieder fachlich „fit" zu machen. „Das Training mußte sofort und in kürzester Zeit durchgeführt werden", so Trenkle. Bedingung war, daß das Training ohne Produktionsausfall durchgeführt werden konnte. Das anwendungsorientierte Training über „Speicherprogrammierbare Steuerung" (SPS) dauerte insgesamt 40 Stunden, die sich über zwei Wochen jeweils auf die Früh- und Spätschicht verteilten.

Bei der Durchführung der in fünf Seminare aufgeteilten Mitarbeiterschulung wurden neue, innovative Wege beschritten. Durch verstärkten persönlichen Einsatz haben alle Mitarbeiter dazu beigetragen, daß es zu keinem Produktionsausfall kam, der mit ihrer Anwesenheit im Training zu begründen gewesen wäre. Sicherlich hat dazu auch die neue Trainingsform mit täglich vier Stunden Unterricht beigetragen, das einen ebenso langen Einsatz im Fertigungsbereich „vor Ort" erlaubte.

Maßgeblichen Anteil am Zustandekommen der Seminare hatte die hervorragende Kooperation einiger Abteilungen in Rüsselsheim und Kaiserslautern. Wie Josef Hans Wagner, Koordinator der Seminare, feststellt, hat die Fachliche Weiterbildung in Rüsselsheim unter Zurückstellung des eigenen Trainingsprogramms den Kaiserslauterer Kollegen mit vorhandener Hard- und Software ausgeholfen. Darüber hinaus wurde Wagner auch von Elektronikern der Zentralwerkstätten unterstützt, die für ihre Kollegen notwendige Geräte nachbauten.

Durch das Training mit den SPS-Geräten der neuesten Generation können die Instandhalter nunmehr ihre Kenntnisse vertiefen und künftig bei größeren Umrüstungen einer Fertigungsanlage die Steuerung in einem Simulationslauf testen. Das Ergebnis sind geringere Probleme bei der Umstellung und deutlich reduzierte Umrüstzeiten. Darüber hinaus ist für die Instandhalter nach absolviertem Training auch der zeitliche Aufwand der Reparaturzeiten realistischer und damit kalkulierbarer geworden.

Qualitätssicherung aufgerüstet

Modernste Einspritzpumpen-Prüftechnik im Einsatz

Kaiserslautern (dz). Im Motorenprüfraum der Qualitätssicherung wurde kräftig „aufgerüstet" und drei hochmoderne Prüfsysteme installiert. Notwendig wurden die Neuanschaffungen durch den neuen DI-Dieselmotor.

Apparatemedizin für Diesel: Moderne Einspritzpumpen-Prüfgeräte

Foto: Dietrich

Wie der Leiter der Qualitätskontrolle, Bernd Wagner, erklärt, erfordert die neue DI-Dieselmotorengeneration neueste Einspritzpumpen-Prüftechnik. „Mit dem Wettlauf um das Einspritzsystem der Zukunft geht gleichzeitig der Wettlauf um das Prüfsystem der Zukunft einher. Wir sind deshalb sehr froh um unsere neuen Prüf- und Meßanlagen."

Zum High-Tech-Labor gehört eine Pumpen- und eine Düsenprüfbank sowie ein Prüfaufsatz. Und die haben's in sich. Die Pumpenprüfbank ist beispielsweise die erste Anlage ihrer Art, die es zuläßt, vollautomatisch und rechnergestützt Einspritzpumpen zu prüfen. Im Computer installierte Statistikprogramme lassen eine sofortige Auswertung zu.

Selbstverständlich können auch halbautomatische und manuelle Prüfungen durchgeführt werden. Alle möglichen Parameter können gemessen beziehungsweise eingestellt und simuliert werden, dazu zählen etwa der Lade- und Pumpeninnenraumdruck, Drehzahlen und Temperaturen. Zudem bietet die Prüfbank durch eine Vollverkleidung hohen Schallschutz.

Die Düsenprüfbank kann für alle Dieselmotoren diverse Operationen durchführen. Neben der Schnarrprüfung und der Beurteilung des Spritzbildes von Düsen sowie der Dichtheitsprüfung wird der Öffnungsdruck (180 bar) überprüft. Der Prüfaufsatz hingegen wird für größere Prüfdrücke (365 bar) benötigt.

Ein Stück Geschichte

Europas einst größte Stufenpresse jetzt so gut wie neu

Kaiserslautern (dz). Ob sie sich auch heute noch mit dem Titel „Größte Stufenpresse Europas" zieren darf, läßt sich nicht exakt feststellen. Sicher ist jedoch, daß die nunmehr 21jährige Anlage nach umfangreichen Umbaumaßnahmen wieder topfit ist. Und nicht zuletzt stellt sie für die Mitarbeiter ein Stück Preßwerk-Geschichte dar.

Während des ersten Ortstermins, dem Tag der offenen Tür am 9. September 1975, entwickelte sich das 18 Meter hohe Stahlmonstrum schnell zum Publikumsmagneten. Seinerzeit war die Stufenpresse in ihrer Leistung ihren Konkurrenten weit voraus. So leistete sie in elf Arbeitsstufen das gleiche wie elf Einzelpressen. Damals eine Sensation.

Doch die Entwicklung der Technik ging auch an „der Schuler" nicht vorbei. Zwar verrichtete sie in all den Jahren brav ihren Dienst und fertigte in drei Schichten Chassisteile für die Modelle Rekord, Ascona und Vectra. Doch nagte nach 16,5 Millionen Hüben der Zahn der Zeit deutlich sichtbar an ihr. Im Zusammenhang mit den umfangreichen Vorbereitungen des Preßwerks für den Anlauf des neuen Vectra gönnte man auch der „Schuler" eine Verjüngungskur.

Modell: So sah die Presse früher aus

Foto: Dietrich

Vor allem im Inneren steckt die nunmehr komplett gekapselte Stufenpresse voll modernster Steuerungs- und Antriebstechnik. Fast schon selbstverständlich verfügt sie nun über einen vollautomatischen Werkzeugwechsel. Lediglich die Gesamtpreßkraft von 3600 Tonnen blieb erhalten, allerdings hat sich die Hubzahl auf 18 pro Minute deutlich erhöht. Damit ist die neue, alte Presse in punkto Produktivität wieder konkurrenzfähig.

Wieder topfit: Nach 21 Jahren wurde die „Schuler" generalüberholt

Foto: Opel

Tradition auf Rädern

Jubiläum: 1896 beginnt in Eisenach der Fahrzeugbau

Eisenach (med). „Zähmen sollten sich die Menschen, die sich gedankenlos der Wunder der Wissenschaft und Technik bedienen und geistig nicht mehr davon erfaßt haben, als die Kuh von der Botanik der Pflanzen, die sie mit Wohlbehagen frißt", sagte einst der Physiker Albert Einstein. Ganz und gar nicht zähmen lassen wollte sich der Geheime Baurat Heinrich Ehrhardt, als er vor 100 Jahren die „Fahrzeugfabrik Eisenach" (FFE) gründete.

Zunächst produzierte die FFE vorwiegend Kriegsgerät und Fahrräder. 1898 begann die Zeit der Eisenacher Motorwagen, und damit war die FFE neben den Firmen „Daimler" und „Benz" das dritte Unternehmen in Deutschland mit einer Automobilproduktion.

Ähnlich wie die fünf Söhne Adam Opels, die 1901 ein Joint-Venture mit dem französischen Autopionier Darracq schlossen, erwarb Firmenchef Ehrhardt bei der französischen Firma Decauville eine Lizenz und damit das Know-how sowie die Patentrechte für den Bau des Wartburg-Motorwagens.

1904 stellte die FFE während der Frankfurter Automobilausstellung erstmals ein Auto mit dem Namen „Dixi" vor. Die neue Marke „Dixi" entwickelte sich bald zum Renner.

Nach dem Ersten Weltkrieg litt auch die FFE unter der miesen wirtschaftlichen Lage. Trotz der Fusion mit der „Gothaer Waggonfabrik" im Jahre 1921, von der man sich in Zeiten riesenhafter steuerlicher Belastungen und der galoppierenden Inflation eine stärkere Wirtschaftskraft erhoffte, hatte man bei der Fahrzeugentwicklung keine glückliche Hand.

Logo: Nach Daimler und Benz kommt die FFE

Die Produktion der bis dato erfolgreichen 1,5-Liter-Klasse wurde aufgegeben, statt dessen versuchte man sich im Bau einer schweren Sechszylinder-Reiselimousine. Hierfür fehlte es aber an zahlungskräftigen Käufern, so daß die Produktion rasch wieder eingestellt wurde.

Vor allem der aufgelaufene Schuldenberg bei der Gothaer Waggonfabrik verlangte 1928 drastische Maßnahmen. Ein zahlungskräftiger Käufer wurde gesucht und gefunden. Am 14. November 1928 erwarb die Bayrische Motorwerke AG (BMW) für 2,2 Millionen Reichsmark in bar und 7,8 Millionen Verbindlichkeiten die Eisenacher Fahrzeugfabrik inklusive dem weitverzweigten und gut ausgebauten Dixi-Händler- und Servicenetz.

1929 wurde aus dem Dixi-Austin 1 ein BMW DA 2, 1930 entstand der Sportwagen BMW-Wartburg DA 3, 1931 baute man den 25 000sten BMW 3/15, um nur zwei Jahre später mit einem neuen, erfolgversprechenden BMW 303 mit Sechs-Zylinder-Motor den Konkurrenzkampf gegen Opel, DKW und Hanomag anzutreten.

Zwischen 1929 und 1941 liefen in Eisenach 78.768 BMW-Wagen vom Band. Dann bestimmte der Zweite Weltkrieg die Produktion. 1944 mußte die Stadt vier große Bombenangriffe überstehen. 60 Prozent der Fabrikanlagen wurden zerstört. Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war praktisch auch die BMW-Ära in Eisenach zu Ende.

Rund 500 Arbeiter versuchten aus den Trümmern eine neue Produktionsstätte aufzubauen. Bereits im November 1945 begann die Nachkriegsproduktion von Pkw und Motorrädern.

Unter dem Firmennamen „VEB Automobilwerk Eisenach (AWE)" entstand im Dezember 1955 ein völlig neuer Fahrzeugtyp: der Wartburg 311 mit Drei-Zylinder-Zwei-Takt-Motor in elf Modellvarianten. Die Entwicklung eines Vier-Takt-Motors mußte aus politischen und wirtschaftlichen Gründen abgebrochen werden und bedeutete für die DDR-Automobilbauer einen Rückschlag im europäischen Wettbewerb, den auch das 1966 angelaufene Nachfolgemodell, der „Wartburg 353", nicht wieder aufholen konnte. Bis 1988 wurden insgesamt 1 224 662 Wartburg 353/353W gebaut.

Exportprobleme zwangen das Politbüro schließlich, einen Lizenz- und Anlagen-Importvertrag abzuschließen, der den Bau von 1,3 Liter-Viertaktmotoren von Volkswagen regelte. Am 12. Oktober 1988 lief der erste Wartburg 1,3 vom Band.

Mit dem Zusammenbruch der DDR steht hinter der Zukunft des AWE ein großes Fragezeichen. Am 6. März 1990 fällt die Entscheidung zur Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit Opel. Die Opel- AWE-Pkw GmbH wird gegründet. Bereits am 5. Oktober 1990 fährt ein Vectra von einer provisorischen Montage-Linie.

Anfang Januar 1991 beschließt die Treuhand, die in der Übergangszeit das AWE verwaltete, die Liquidation des drittältesten Automobilwerks Deutschlands. Damit läuft am 10. April 1991 der letzte Wartburg 1.3 vom Band.

Dank Opel entsteht in Eisenach eine der modernsten Automobil-Produktionsanlagen in Europa. Rund 2 000 Mitarbeiter stellen zur Zeit jährlich über 160 000 Fahrzeuge vom Typ „Corsa" her und führen somit eine 100jährige Tradition fort – den Fahrzeugbau in Eisenach. ■

Luxuriös: Der 58er Wartburg 311

Episode: Die Lizenzproduktion des Austin Seven als Dixi 3/15 PS

Frühstart: Der Wartburg-Motorwagen mit Heckmotor von 1899

Fotos (4): Ihling

Aus der Luft gegriffen

MEA-Linie kommt ohne Kran aus

Eisenach (med). Die Teams der Motorendaufrüstung (MEA) montieren und transportieren neuerdings quer über den für einige Mitarbeiter gewohnten Geh- und Fahrweg. Hier ist kein Durchkommen mehr für Staplerfahrer und Fußgänger.

Sofort denkt man darüber nach: „Ja, wie war es denn eigentlich früher?". Im vergangenen Jahr war die MEA-Linie eine echte Seitenlinie, die am Ende die spezifizierten Motoren über eine Krananlage in luftige Höhen hob, sie über den Fahrweg transportierte, um sie dann wieder in Richtung „Hochzeit" herunterzulassen.

Jetzt, wo die MEA-Linie ebenerdig Anschluß an die Hauptlinie sucht, spart man den Weg durch die Luft. „Teure Hebevorrichten und Krananlagen entfallen", erklärt Sonja Fellsberg, die als Planerin die MEA-Linie unter ihre Fittiche genommen hat. „Damit wurde auch ausgeschlossen, daß eventuell ein Motor aus der Förderschiene läuft und herunterfällt", sagt sie, die auch die Veränderung in einem Verbesserungsvorschlag anregte.

Teamsprecher Siegfried Hüttenmüller weiß, daß mit dem Umbau während der Weihnachtspause die MEA-Linie etwas länger geworden ist, aber da in absehbarer Zeit mit der Einführung eines neuen Motortyps auch das Getriebe an den Motor gefügt werden muß, brauche man den Montageplatz sowieso.

„Einige Handgriffe sind weggefallen, neue Takte und Aufgaben sind dazu gekommen", sagt Elfriede Stein, eine von sieben Mitarbeitern im MEA-Team. Aber mittlerweile habe man sich auch daran gewöhnt. ■

Umbau: Die Motoren kommen ebenerdig an

Foto: Mederacke

Automobiler Olympionike

Passend zum Sportereignis des Jahres kommt der Corsa „Atlanta"

Eisenach(med). „Atlanta" heißt das jüngste Kind in der Eisenacher Corsa-Familie. Rechtzeitig zum Olympiajahr 1996 läuft jetzt der Corsa Atlanta vom Band des Opel-Werkes in Thüringen.

Genauso sportlich und spritzig wie seine Geschwister, präsentiert sich der Atlanta im neuen Outfit: Die Außenspiegelgehäuse sind in Wagenfarbe, die Stoßfänger teilweise lackiert. Zum sportlichen Aussehen gehören Leichtmetallräder im Dreispeichendesign mit 165/65 R14-Bereifung dazu.

Serienmäßig sind unter anderem Blaupunktradio CAR 300, Schiebedach, Servolenkung ab 1.4 Motor, Triple-Info-Display für Uhrzeit, Datum, Radiofrequenz und Außentemperatur.

Das Sicherheitspaket des Corsa Atlanta umfaßt Fahrer- und Beifahrerairbag, Aktivgurtsystem, Doppelstahlrohrverstärkung in den Türen, verstärkte Säulen und Schweller sowie eine Sicherheitslenksäule mit zwei Kreuzgelenken. Beim Fünftürer gehört sogar eine Zentralverriegelung, welche Tankdeckel und Heckklappe einschließt, mit zur Serienausstattung.

Mit dem Sondermodell Atlanta kommt auch eine neue Corsa-Farbe ins Spiel: Apache – ein phantasievoller Name, der fast an einen Cognac-Farbton erinnert. Alle Motoren für den Corsa Atlanta erfüllen schon heute die Abgasnorm der Europäischen Union 1996, die für Neuzulassungen ab Januar 1997 gilt. Als Dreitürer ist der Corsa Atlanta mit 1.2i-Motor für Mitarbeiter ab 17 265,97 Mark erhältlich. ■

Auf die Plätze, fertig, los: Jetzt kommt der Corsa Atlanta

Fotos: Opel

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

1. Januar
Norbert Kissinger,
Zentrales Beschaffungswesen

9. Januar
Klaus Schulmeyer,
TEZ

23. Januar
Paul Gosert,
TEZ

9. Februar
Dieter Pfeifer,
TEZ

12. Februar
Erhard Zinke,
Fertigung

20. Februar
Renate Wagner,
Zentrales Beschaffungswesen

27. Februar
Fritz Gövert,
TEZ
Edgar Schaumlöffel,
Fertigung

40 Jahre

Bochum

21. Januar
Wolfgang Vogel,
Werkslogistik

25 Jahre

Rüsselsheim

1. Januar
Herbert Ast,
Fertigung
Hans-Ludwig Schworm,
Finanzwesen
Joachim Wüllenweber,
TEZ

2. Januar
Rudolf Bogner,
Fertigung K 115,
Instandhaltung K 115

4. Januar
Gerd Rückner,
TEZ-Motorenentwicklung
und -erprobung
Horst Stach,
Werkslogistik,
Materialwirtschaft K 130
Hildegard Stelz,
Beschädigteneinsatz

7. Januar
Manfred Kraft,
TEZ-Versuche, Fahrzeugwartung
und -vorbereitung

11. Januar
Gisela Gerbig,
Betriebskrankenkasse
Erwin Herth,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Preßwerkzeugbau
Manfred Weber,
Beschädigteneinsatz

12. Januar
Josef Müller,
Fertigung

13. Januar
Anton-Philipp Best,
Fertigung Werk Rüsselsheim,
Montage II-K 40

21. Januar
Erwin Baumann,
TEZ-Zentralwerkstätten, Modellbau

24. Januar
Sari Muharrem,
Fertigung Preßwerk K 40

Norbert Kissinger

Klaus Schulmeyer

Paul Gosert

Dieter Pfeifer

Erhard Zinke

Renate Wagner

Fritz Gövert

Edgar Schaumlöffel

25. Januar
Alfred Preuhsler,
TEZ

30. Januar
Elfriede Witczak,
Büro/Kommunikations-Service,
Werkdruckerei

1. Februar
Horst-Günter Adler,
TEZ-Powertrain/Chas.Eng.,
Motorenentwicklung- und erprobung
Wolfgang Altmann,
Fertigung Zusammenbauwerk,
Montage I K 40
Friedrich Wilhelm Hecker,
TEZ
Edmund Trinkaus,
Kundendienst, Service Werkstatt
Ernst Dieter Vollhardt,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie,
Rohkarosserie und Lackiererei

5. Februar
Karl Edwin Müller,
Technische Zentralabteilung
Qualitätssicherung

8. Februar
Rolf Daus,
Werksinstandhaltung,
Betriebselektrik
Alexandros Kapatsinas,
Fertigung Chassiswerke,
Getriebefertigung
Andreas Paul,
Kraftwerke, Energiebetriebe

14. Februar
Ewald Märten,
Werksinstandhaltung,
Betriebselektrik

15. Februar
Karl Junker,
Beschädigten-Einsatz
Wolfgang Stork,
Teile-und Zubehörlager,
Greiferei, Verpackung, Versand

17. Februar
Karl Szumovsky,
Fertigung

22. Februar
Klaus Keller,
Werksinstandhaltung,
Fahrzeugwerkstätten

23. Februar
Gotthardt Ziegler,
Betriebsrat

28. Februar
Herbert Siebert,
Werksinstandhaltung,
Bauüberwachung Ordnungsdienst

25 Jahre

Bochum

4. Januar
Hans-Otto Boschella,
Elektro-Werkstatt
Maria-Rosa Pires Da Costa,
Montageband Fertigmontage
Hans-Jürgen Steltner,
Qualitätssicherung Werk I

5. Januar
Hasan Guenzgoermez,
Reinigung Büros und Gebäude

6. Januar
Peter Greif,
Montageband Fertigmontage
Günter Schirwing,
Zusammenbau Stirnwand

11. Januar
Heinz-Dieter Dahlbruch,
Teile-Lackiererei
Dieter Koppe,
Motoren-Endaufrüstung

12. Januar
Reinold-Artur Gehrmann,
Fahrzeugauslieferung Bochum
Hans-Dieter Schloczek,
IPS-Versand

18. Januar
Joachim Gronewold,
Instandhaltung Werkzeuge
Bereich B
Werner Pupkowski,
Mechanische Reparaturstellen
Hans-Josef Störbrauck,
T&Z-Auftragsbearbeitung

26. Januar
Wolfgang Schluck,
Hauptlackiererei

1. Februar
Pablo Ruiz Garrido,
Preßwerk
Harald Stein,
T&Z-Greiferei und Packerei

3. Februar
Karl-Heinz Grimm,
Tür-Modul

8. Februar
Reimund Nawrocki,
Hauptlackiererei

Friedhelm Thomaschewski,
CKD-Operations

10. Februar
Gernot Zgorecki,
Zusammenbau Unterbau komplett

12. Februar
Norbert Eichler,
Betriebsschreinerei

15. Februar
Heinz Kirstein,
Qualitätssicherung Werk I
Günter Kostropetsch,
Rohrschlosser-Werkstatt
Udo Münch,
Getriebe
Günter Schulz,
Linieninstandhaltung Mechanik
Walter Suhl,
Werkzeugmaschinen-Abteilung
Karl-Heinz Waschnewski,
Wareneingang und Rückversand
Werk I

22. Februar
Rainhard Pietrzak,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen

23. Februar
Helmut Kreutzmann,
Läger und Ausgaben Werk II

24. Februar
Jose Rodriguez Perez,
Reinigung Büros und Gebäude

25 Jahre

Kaiserslautern

4. Januar
Rudi Schweitzer,
Fertigung

16. Januar
Herbert Graf,
Fertigung

12. Februar
Erwin Herbach,
Fertigung

Wolfgang Vogel

Wir gedenken

Rüsselsheim

Bernd Thomas,
Werkslogistik
Materialwirtschaft K 130,
geb. 15.9.48, gest. 8.11.95;
Roman Schätzel,
Werkslogistik
Materialwirtschaft K 40,
geb. 26.5.48, gest. 9.12.95;
Willi Schillich,
Energiebetriebe,
geb. 9.5.39, gest. 9.12.95;
Werner Heerde,
Werkssicherheit/Werkfeuerwehr,
geb. 9.8.52, gest. 10.12.95;
Hannelore Schmidt,
Zeitverrechnung,
geb. 21.3.51, gest. 26.12.95;

Bochum

Ullrich Jung,
Werkslogistik Versand-Disposition,
geb. 17.4.42, gest. 5.12.95;
Roman Owczarzak,
Instandhaltung Karosseriewerk,
geb. 13.11.43, gest. 20.12.95;
Manfred Buhl,
Montage OHV-Motoren,
Montageband II,
geb. 4.5.60, gest. 2.1.96;
Erika Brücher,
Montageband,
geb. 14.8.47, gest. 3.1.96;
Peter-Josef Grode,
Instandhaltung
Seitenwandfertigung D 3,
geb. 25.1.40, gest. 4.1.96;

Kaiserslautern

Kurt-Wilhelm Matuschek,
Saginaw,
geb. 22.7.41, gest. 2.1.96;

Opel-Post für die Opel Post

Kalte Küche

Seit Anfang des Jahres wird die Kantine im N 23, 3. Stock, nicht mehr von Opel betrieben. Ärgerlich und nicht besonders appetitlich ist, daß seit diesem Zeitpunkt das Essen nicht mehr heiß auf den Teller kommt. Die Suppe ist gerade noch warm, das Essen auf dem Teller nur noch lau.

Kundenorientiert ist auch das Abbuchungsprozedere nicht: Für alle Menüs gibt es nur zwei Abbuchungsautomaten, und die stehen nicht an der Essensausgabe. Das heißt, zum einen muß man sich anstellen, um sein Essen zu bekommen. Ein zweites Mal reiht man sich in die Schlange, um das Menü zu bezahlen. Und das alles bei einer halben Stunde Mittagspause.

Wir und auch viele andere Kollegen gehen deshalb in die Kantine N 20. Aber das kann ja nicht die Lösung sein. Wann gibt es wieder richtig warmes und gutes Essen im N 23?

Tino Aversano, Rainer Gadomsky, Thomas Hieronimus, Udo Krämer, Helmut Löber, Werner Wunder
TEZ-Instandhaltung

Neuregelungen

Das Jahressteuergesetz bringt Änderungen mit sich

Rüsselsheim (psa). Das Jahressteuergesetz '96 beinhaltet bezüglich der Pauschalbesteuerung von Direktversicherungen (§ 40b EStG) folgende Änderungen:

Der pauschalsteuerbegünstigte Beitragsrahmen erweitert sich von 3 000 auf 3 408 Mark jährlich. Der Pauschalsteuersatz erhöht sich ab dem Veranlagungszeitraum 1996 von 15 auf 20 Prozent. Hinzu kommen der Solidaritätszuschlag und gegebenenfalls die pauschale Kirchensteuer.

Die neuen Regelungen gelten nicht nur für künftige Abschlüsse von Direktversicherungen, sondern erfassen auch bestehende Verträge.

Bereits bestehende Direktversicherungsverträge können entsprechend angepaßt werden. Informationen hierzu erteilen die Versicherungsvertreter, bei denen die Direktversicherung abgeschlossen wurde. Von den Versicherungsgesellschaften werden außerdem entsprechende Erhöhungsangebote verschickt.

Neuabschlüsse sowie Beitragsanpassungen aufgrund des erweiterten Rahmens können bis spätestens zum 30. September 1996 vorgenommen werden. Informationsblätter, aus denen die Rahmenbedingungen für den Versicherungsabschluß sowie die Kontaktpersonen bei den Versicherungsgesellschaften ersichtlich sind, liegen ab Anfang März in den Personal- und Sozialabteilungen aus.

Wer fährt mit?

Goddelau-Erfelden → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht 4. Mann/Frau.
Gleitzeit, Telefon: 06158/6618

Alzey → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht-A, P 60,
Telefon: 06735/8200

Bechtheim - Osthofen → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 45, 60, 20,
Telefon: 06242/6455

Bechtolsheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, P 60 oder 15,
Telefon: 06733/7918

Biebesheim - GG → Rüsselsheim,
Portal 45, B-Schicht,
Telefon: 06258/6915

Bingen → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Teilebau,
Telefon: 06721/12916

Bingen → Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, P 55-60
und Teilebau, Normalschicht,
Telefon: 06721/45596

Ffm-Bonames - Nieder-Eschbach → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A,
Telefon: 069/5073628

Griesheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft für 2
Personen, Normalschicht, Gleitzeit, P 24,
Telefon: 06155/4122

Mz.-Finthen - Wackernheim → Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, P8,
Telefon: 06131/477486

Morschheim - Mauchenheim - Offenheim - Alzey → Rüsselsheim,
wer fährt mit? Biete Mitfahrmöglichkeit
für B-Schicht,
Telefon: 06731/42828 oder 06352/4670

Mz.-Ebersheim/Zornheim → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht eine Person
mit Pkw, A-Schicht,
Telefon: 06136/42879

Worms → Rüsselsheim,
wer fährt im Bus mit? B-Schicht, P 60,
Telefon: 06241/58292

Niedernhausen → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht,
Telefon: 06127/91318

Ober-Mörlen - BAB-Raststätte Wetterau → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht noch
eine Person mit Pkw für Gleitzeit,
Telefon: 06033/2002

Raum Seeheim/Jugenheim → Bischofsheim,
GLZ/bzw. Normalschicht,
Telefon: 06257/62281

Usingen-Umgebung → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, P 60/55 oder P 8,
Telefon: 06081/15231

Weilrod - Altweilnau → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit, Normalschicht, P 8 oder P 60,
Telefon: 06083/1068

Wöllstein → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht noch
eine Person mit Auto, Schicht A,
Telefon: 06703/3932

Wörrstadt → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Normalschicht, 35 Std./Wo., H 32,
Telefon: 06732/3019

Eine packende Geschichte

Oder: Wie ein Teil innerhalb von 24 Stunden ans Auto kommt

Rüsselsheim (es). Unmögliches wird sofort erledigt, Wunder dauern etwas länger. Das besagt zumindest ein alter Bürospruch. Der besitzt allerdings im Teile- und Zubehörgeschäft seine Gültigkeit – denn innerhalb von 24 Stunden ist hier fast alles möglich. „Top-Dring-Auftrag" heißt die Zauberformel für die Mitarbeiter im K 65.

Das Phänomen kennt jeder, der in Urlaub fahren will. An alles wird gedacht, nur an eines nicht. Und das wird dann entweder vergessen, oder es fällt einem auf den berühmten „letzten Drücker" ein.

So ist es auch der Kundin gegangen, die eines Tages das Autohaus Jäger in Bad Homburg betritt. Sie will morgen in Ski-Urlaub fahren und hat eigentlich an alles gedacht: Hotelreservierung, neuer Skianzug, die neue Bindung für ihre Bretter, Ski-Brille – selbst die Sonnenschutzcreme und die Vitaminpillen für ihr Hündchen hat sie schon besorgt.

Nur eine Frage hatte sie sich während ihrer Urlaubsvorbereitungen nie gestellt: Wie soll ich meine Skier eigentlich transportieren? Erst am Tag vor der geplanten Abreise ist ihr eingefallen, daß der Vectra keinen Skiträger hat. Noch nicht – denn Karlheinz Kilian, im Autohaus Jäger für Ersatzteile und Zubehör zuständig, soll's jetzt richten.

Wäre er nicht bei einem Opel-Vertragshändler angestellt, müßte Kilian jetzt vielleicht den Kopf schütteln. Dank Opel und moderner Computertechnik kann der Frau jedoch geholfen werden. Kilian tippt seinen „Top-Dring-Auftrag" in den PC und übermittelt ihn per Datenfernübertragung in die Teile-Lager in Rüsselsheim, Bochum oder Saragossa.

Die Bestellung gelangt an die richtige Adresse, ohne daß irgendein Sachbearbeiter noch einmal Hand anlegen muß: Der Computer weiß von selbst, wie er die Aufträge zu splitten hat, wo was in welchem Lager zu finden ist. Eine reife Leistung: Denn auf die drei Lager sind immerhin 110 000 verschiedene Positionen verteilt. Dennoch weiß das Elektronenhirn sofort: Ski-Träger lagern in Rüsselsheim.

Wie übrigens alle Zubehör-Teile.

Doch selbst wenn Saragossa als zuständiges Lager gemeldet würde – die Kundin aus der Kurstadt bekäme ihren Skiträger dennoch in den gewünschten 24 Stunden. Das Rüsselsheimer Werk verfügt nämlich auch über ein „Zwischenlager" für in Spanien gelagerte Positionen.

So nimmt der Großrechner im Gebäude N 15 die Daten aus Bad Homburg auf und leitet sie an den Teile- und Zubehör-Service im K 65 weiter. Achtmal am Tag werden dort die eingehenden Aufträge abgerufen und ausgedruckt. Parallel dazu leitet der Großrechner die Erstellung der Rechnung und die Abbuchung in die Wege.

Im K 65 zieht Lena Ottum derweil die sogenannte „Greifer-Karte" aus dem Drucker. Sie enthält auch bereits die Location-Nummer, mit deren Hilfe „Greifer" Ibrahim Jarikaja den Ski-Träger innerhalb weniger Minuten findet.

Ungefähr 110 „Greifer" sind im K 65 tätig. In Spitzenzeiten – in der Regel nachmittags – rollen bis zu 70 „Kommissionier-Fahrzeuge" gleichzeitig. Dabei den Überblick zu behalten, ist für Uwe Ullmann, Schichtleiter beim Service-Teile-Ausgang, nicht immer einfach. Dazu braucht's eine gute und transparente Organisation, die mittlerweile auch der weltweit gültigen ISO-Norm entspricht.

Insgesamt lagern fast 50 000 verschiedene Teile im K 65, bis zu 45 000mal am Tag wird zugegriffen – manche Positionen werden bis zu 30mal abgerufen.

Wo etwa 1400 Vertragshändler versorgt werden müssen, ballt sich eben einiges.

Freie Werkstätten und sogenannte „Anerkannte Opel-Service-Unternehmen" (AOS) bestellen übrigens nicht direkt in Rüsselsheim, sondern über einen der Vertragshändler, mit dem sie zusammenarbeiten – die haben natürlich auch selbst Teile vorrätig, maximal etwa 25 000.

Diese Zwischenlager können die „Greifer" im K 65 jedoch nur zum Teil entlasten. Damit die eingehenden Bestellungen nicht irgendwann zuviel werden, gelten für die Vertragshändler gewisse Beschränkungen, was ihre „Top-Dring-Aufträge" an die Opel-Teile-Lager betrifft: Jeder darf am Tag nur eine Eil-Order senden.

Wieviele Positionen eine Schnell-Bestellung enthalten darf, ist nach Größe des Unternehmens gestaffelt: Ein kleinerer Opel-Händler darf sechs verschiedene aufführen, ein mittlerer bis zu 10 und ein großer bis zu 25. Was aber, weiß Gott keine strengen Auflagen sind – sie beruhen auf Erfahrungswerten, die in der Regel dem tatsächlichen Bedarf des jeweiligen Unternehmens entsprechen.

Hinzu kommt, daß alle „Top-Dring-Aufträge" bis 13 Uhr an Opel gesendet sein sollten. Sollten. Denn natürlich gibt es auch hier Ausnahmen von der Regel. Für solche Fälle hält Albert Wilmes, Service-Leiter des Verkaufsstabes, seine „Starfighter" bereit.

Einer von ihnen ist Horst Wirth: Er kümmert sich um Bestellungen, die erst nach 13 Uhr eingehen. Die werden dann meist telefonisch abgewickelt, weil es für den Computer zu spät ist.

Wenn ein angefordertes Teil mal nicht greifbar ist, spielt Wirth „Feuerwehr" – und besorgt es nötigenfalls flugs beim Zulieferer. Was auch schon mal vorkommt: Daß ein Teil zwar „in natura" (Wilmes) am Lager liegt, aber noch nicht registriert ist. Auch dann greifen die „Starfighter" ein.

Um den Ski-Träger der Bad Homburger Kundin braucht sich Horst Wirth allerdings nicht zu kümmern: Den hat Wilfried Wolf in der Verpackungsabteilung noch am Nachmittag transportsicher verpackt. Sein Kollege Helmut Atzinger hat das Paket anschließend mit Adresse und Bar-Code versehen. Bis 19.30 Uhr muß die Bestellung nun an die Spedition Dauffenbach übergeben werden – auch das ist in der Regel kein Problem.

Natürlich nutzt Opel für die Teile-Auslieferung auch die Bundesbahn – aber nur dann, wenn sich's einrichten läßt: bei „Top-Dring-Aufträgen", aber auch sogenannten Dring-Aufträgen, wo das Teil innerhalb von 48 Stunden zugestellt werden muß, ist das aber so gut wie nie der Fall.

Der Transport-Unternehmer bestätigt den Empfang des Pakets per Scanner – und ist nun verantwortlich dafür, daß es am nächsten Tag bis zwölf Uhr beim Händler ist. Auch das bereitet dem Fuhr-Mann in der Regel keine Schwierigkeiten: Zeitlich eng wird es nur, wenn die anzufahrenden Vertragshändler buchstäblich „weit vom Schuß" residieren.

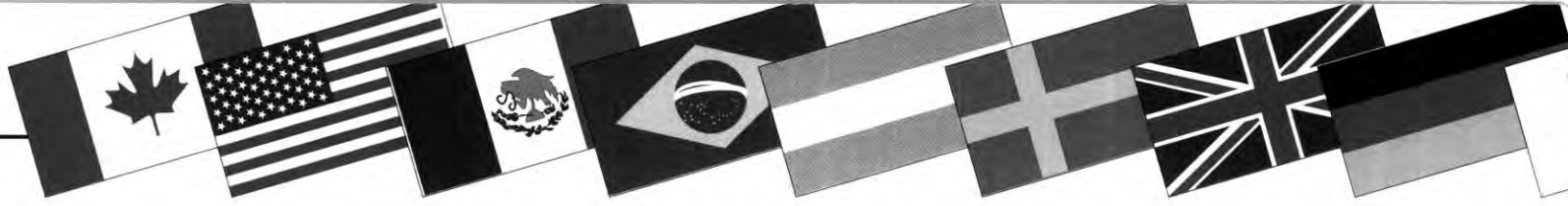
Bad Homburg ist für den Rüsselsheimer Spediteur jedoch ein Klacks. Wie fast alle Opel-Kollegen finden die Angestellten des Autohauses Jäger das bestellte Teil bereits im Lager, wenn sie morgens anfangen – der Fahrer hat es in der Nacht dort deponiert.

Noch am Vormittag wird der Ski-Träger aufs Dach der reiselustigen Kurstädterin montiert. Karlheinz Kilian bleibt dann nur noch, ihr eine gute Reise zu wünschen – und wenn sie sich für den schnellen Service bedankt, wird er ihr – ganz der freundliche Opel-Händler – antworten: „Aber ich bitte Sie – das war doch eine Kleinigkeit für uns." Eben.

Oh je: Ich brauche dringend Skiträger

Oh ja: Dank High Tech und guter Organisation gibt's das gewünschte Teil auch innerhalb von 24 Stunden

Fotos (11): Liebschner



Opel bewe

Die deutsche Tochter spielt eine wesentliche Rolle im internationalen Geschäft von General Motors

Rüsselsheim (jh). Opel entwickelt sich immer mehr zum Motor der Internationalisierung innerhalb des größten Automobilunternehmens der Welt: Wo immer General Motors in den Wachstumsregionen der Welt Neuland betritt, sind es meist die Autos mit dem Blitz, die neue Kundenkreise erschließen sollen.

Um die Auto-Aktivitäten der verschiedenen Marken, Entwicklungszentren und Vertriebsnetze von General Motors zu koordinieren, gibt es zwei zentrale Steuerungs-Organisationen: North American Operations (NAO) ist die Organisation, unter deren Dach alle Aktivitäten auf den Märkten USA, Kanada und Mexiko ablaufen. General Motors International Operations (GMIO) steuert alle übrigen Aktivitäten. Aufgrund der Kompetenz des Technischen Entwicklungszentrums in Rüsselsheim ist Opel die Marke, mit der GMIO neue Märkte erschließen will.

GMIO umfaßt 33 Montage-Einrichtungen in fünf Kontinenten mit einer Belegschaft von fast 150 000 Mitarbeitern. Sie produzieren Fahrzeuge der Marken Opel, Vauxhall, Saab, Chevrolet, Isuzu und Holden. 1995 verkaufte GMIO knapp drei Millionen Autos und ist seit vier Jahren der profitabelste Bereich von GM. Allein seit 1990 hat GMIO in zwölf Ländern neue Werke in Betrieb genommen.

Expandierende Märkte rund um den Globus

In den vergangenen Jahren haben sich die Märkte von GMIO radikal verändert. Die frühere Sowjetunion ist in viele Einzelstaaten zerfallen. Märkte wie China, die bislang verschlossen waren, haben sich geöffnet; Deutschland ist wiedervereinigt und die gewaltige Inflation in Lateinamerika geht zurück. Im Zuge dieser Entwicklungen hat sich auch die Nachfrage nach Automobilen drastisch verändert. 1977 verkauften alle Autohersteller weltweit außerhalb von Nordamerika rund 23 Millionen Einheiten; in diesem Jahr werden es 48 Millionen Fahrzeuge sein.

Und diese Entwicklung wird weitergehen. Experten sagen für die kommenden zehn Jahre eine Zunahme der Autoverkäufe von 33 Prozent auf etwa 64 Millionen Einheiten voraus. Südostasien wird mit fünf Millionen Fahrzeugen einen großen Teil dieses Wachstums auf sich vereinigen. Der europäische Markt wird den Prognosen zufolge ebenfalls um fünf Millionen Einheiten wachsen. Dies hat, so die Experten, zwei Gründe: Erstens wird sich Westeuropa nach einer rezessiven Phase erholen. Zweitens rechnet man in Zentral- und Osteuropa mit einem grundlegenden realen Wirtschaftswachstum.

Erfolgreich im Auftrag Ihrer Majestät: Omega statt 007

Denk- und Lenkfabrik: Die GM-Zentrale in Detroit

Renner in Rio: Den Corsa als Pick-up gibt's in Brasilien

Getarnt: In São Paulo wird der Corsa als Chevrolet gebaut

GM's Aktivitäten in Europa

Opel umfaßt in Europa zusammen mit der britischen Schwestermarke Vauxhall ein Team von 80 000 Mitarbeitern. Diese entwickeln und konstruieren, verkaufen und produzieren Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Im TEZ in Rüsselsheim arbeiten fast 8 000 Ingenieure und Techniker. Zehntausende weitere Arbeitsplätze werden europaweit durch 7 500 unabhängige Händler und Serviceunternehmen gesichert.

1990 erwarb GM 50 Prozent der Anteile der schwedischen Saab Automobile AB. Der Firmensitz ist Trollhättan. Dort befindet sich auch die technische Entwicklung und die Produktion. Bei Saab sind derzeit etwa 8 000 Mitarbeiter beschäftigt. Das Konstruktions- und Entwicklungsteam umfaßt allein 1 400 Personen. Weltweit verfügt Saab über 1 210 Händler. Die Fahrzeuge werden in fast 50 Ländern der Erde verkauft.

Die Globalisierung der Marke Opel

Opel hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Grundpfeiler der Globalisierung von General Motors entwickelt. Die Marke Opel steht konzernweit für die Qualitäten des „German Engineering". Der Kunde assoziiert Opel als Marke mit 130jähriger Tradition, deren Produkte sich heute durch vorbildliche Sicherheitstechnik, umweltschonendes Abgasverhalten sowie ausgezeichnete Handling- und Fahrwerkseigenschaften auszeichnen.

„Road & Track", eine der angesehensten Automobilzeitschriften der USA, schrieb in einem Fahrbericht über den neuen Cadillac Catera, der auf dem Omega basiert: „Zweifellos haben die Leute von Cadillac den Omega den Erfordernissen des amerikanischen Marktes angepaßt. Aber zum Glück haben sie nicht allzu viel geändert."

Zudem genießt Opel den Ruf, daß die Produktionsverfahren nach den modernsten Erkenntnissen des „Lean Manufacturing" ablaufen. So ist das Rüsselsheimer TEZ nicht nur bei der Automobilentwicklung, sondern auch beim Aufbau neuer Werke als Denkfabrik und Planungsabteilung gefragt. Mithin ist Opel von strategischer Bedeutung für GM, wenn es darum geht, mehr Marktanteile zu gewinnen und neue Märkte zu erschließen.

Aktivitäten in Afrika und Lateinamerika

Die regionale Zentrale von General Motors Latin American and African Operations (LAAMO) befindet sich in Miami. Diese große Region wird in zwei Territorien eingeteilt: Latin American Operations (LAO) sowie ehemalige Sowjetunion, Afrika, Mittlerer Osten, Südasien einschließlich Indien (CFAMSO).

CFAMSO ist innerhalb von General Motors für eine Region zuständig, in der 2,1 Milliarden Menschen oder 39 Prozent der Gesamtbevölkerung leben. In dieser Region gibt es fünf Montagewerke und weitere zwölf Projekte, deren Realisierung derzeit geprüft wird. Der Gesamtmarkt umfaßt derzeit 2,2 Millionen Fahrzeuge pro Jahr und wächst kontinuierlich.

LAO ist der regionale Stützpunkt für die lateinamerikanischen Geschäftsaktivitäten. In dieser Region gibt es neun Werke mit insgesamt 24 300 Beschäftigten. Der lateinamerikanische Fahrzeugmarkt wies in den vergangenen fünf Jahren ein Wachstum von 138 Prozent auf. Die Verkäufe erreichten im vergangenen Jahr eine Größenordnung von 2,8 Millionen Fahrzeuge. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts könnte der Markt, so die Prognosen, bis auf 3,8 Millionen Fahrzeuge wachsen.

Erfolgreiche Tochter: GM do Brasil

Der Marktanteil von General Motors in dieser Region liegt bei etwa 18,2 Prozent. Die größte GM-Tochter in Lateinamerika ist GM do Brasil. Nach Vauxhall und Opel ist GM do Brasil das älteste Unternehmen im weltweiten Produktionsverbund. Die erwachsene Samba-Tochter feierte 1995 ihr 70jähriges Bestehen.

GM do Brasil ist das zweitgrößte Privatunternehmen in Brasilien und verfügt über zwei Standorte. Im Werk in São José dos Campos wurde eine komplette Montagelinie für den Bau des Corsa eingerichtet. Die zweite Linie baut S-10 Pick-up und Blazer sowie Lieferfahrzeuge.

In São Caetano, dem älteren Werksstandort, werden die Modelle Kadett, Monza, Vectra und Omega auf einer Produktionslinie gefertigt. São Caetano ist auch der Standort für das Technische Entwicklungszentrum mit Konstruktions-, Produkt- und Fertigungseinrichtungen.

General Motors do Brasil verfügt, etwa 100 Kilometer von São Paulo entfernt, über ein eigenes Testzentrum. Es ist die drittgrößte Teststrecke von GM weltweit und die größte in Südamerika. Diese Einrichtung baut GM zur Zeit aus, um noch bessere Versuchsbedingungen zu erzielen.

Rüsselsheimer Know-how für Lateinamerika

Aber GM do Brasil produziert nicht nur, sondern investiert auch erhebliche Ingenieursleistungen in die Entwicklung neuer Fahrzeug-Varianten für internationale Märkte. Dabei nutzt das Unternehmen vorwiegend Plattformen, die in Rüsselsheim entwickelt wurden. Die Corsa-Palette beispielsweise ergänzten die Kollegen von GM do Brasil um einen Pick-up sowie eine viertürige Limousine, die auf dem lateinamerikanischen Markt sehr gefragt sind.

Seit 1992 hat GM do Brasil in jedem Jahr die Auszeichnung „Auto des Jahres" gewonnen – für den Omega, den Vectra und den Corsa. 1995 erhielt der S-10 Pick-up die Auszeichnung „Pick-up des Jahres". Diese neuen

gt die Welt

Per Kelle in die Zelle: Polizei-Vectra in Moskau

Ein Scheich zahlt meistens gleich: Opel in Dubai

Eine Ode an die Pagode: Im asiatisch-pazifischen Raum kommt Opel immer besser in Fahrt – mit Modellen „made in Germany"

Fahrzeuge, die bis auf den S-10 allesamt den Marktbedürfnissen angepaßte Variationen deutscher Opel-Modelle sind, in Brasilien allerdings unter der Marke Chevrolet verkauft werden, führen bereits im dritten Jahr die Zulassungstabelle an.

Im Dezember 1995 fand zudem in der Nähe der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires die Grundsteinlegung eines neuen Werkes für den Bau des Corsa statt. Dieses auf der grünen Wiese errichtete Werk wird im September 1997 die Fertigung aufnehmen. Das neue Corsa-Werk orientiert sich, wie das erfolgreich operierende Eisenacher Werk, an dem Prinzip der schlanken Produktion.

Opel als Speerspitze im Fernen Osten

Die ausgedehnte Region der Asian Pacific Operations (APO) wird von einer Zentrale in Singapur aus geführt. Diese Region umfaßt 14 nationale Märkte: Japan, Korea, China, Hongkong, Taiwan und die Länder Ozeaniens sowie die ASEAN-Länder. Zusammengenommen weisen diese Märkte in den letzten fünf Jahren eine durchschnittliche Wachstumsrate von 7,5 Prozent auf. GMIO hat seine Verkäufe dort seit 1990 um mehr als 70 Prozent gesteigert.

GMIO und Opel agieren hier in einer Region, die von den Japanern beherrscht wird. Doch die Japaner stellen nicht mehr die einzige Herausforderung dar. Auch die koreanischen Hersteller sind stark geworden. 1994 lag GMIO mit einem Anteil am Gesamtmarkt von knapp fünf Prozent auf Platz neun, wozu der beträchtliche Erfolg des strategischen Partners im Nutzfahrzeugprogramm – Isuzu – wesentlich beigetragen hat.

Während die Umsätze von Isuzu-Nutzfahrzeugen in der gesamten Region und Holden-Fahrzeuge in Australien und Neuseeland kontinuierlich wachsen, sind die Verkäufe von Opel auf dem hart umkämpften japanischen Markt sprunghaft in die Höhe geschnellt. Von 1370 Fahrzeugen im Jahr 1992 stiegen Opels jährliche Verkäufe allein in Japan auf mehr als 32 000 Einheiten Ende 1995. Bis zum Jahr 2000 wird eine Steigerung auf 80 000 Fahrzeuge erwartet.

Wird China der Markt der Zukunft?

Opels Absatz im gesamten asiatisch-pazifischen Raum wird sich von 52 000 Fahrzeugen 1994 auf mehr als 200 000 Fahrzeuge zum Ende dieses Jahrzehnts vervierfachen. Das Wachstumspotential ist gewaltig. Wenn man die Wachstumsaussichten Chinas berücksichtigt, könnte Asien der weltweit größte Fahrzeugmarkt werden.

Schlüsselkriterien für den Erfolg sind der Aufbau einer starken, regionalen Fertigung, Technik und Beschaffung. Dazu kommt eine leistungsstarke Vertriebsorganisation mit einem Produktangebot, das den Bedürfnissen und Anforderungen der Verbraucher in der Region genau entspricht. So sind etwa die Fahrzeuge, die Opel in Indonesien und in Taiwan montiert, ausschließlich für diese Märkte bestimmt. Diese Aktivitäten von und mit Opel werden durch das Shanghai-Programm ergänzt. In Shanghai gründete GMIO ein Joint Venture mit einem lokalen Partner, das zu einem integrierten Automobilwerk mit einer Jahreskapazität von 150 000 Limousinen erweitert wird.

Holden unterstützt mit seinen Design- und Konstruktionskapazitäten die Einführung und Adaption von Fahrzeugprogrammen in der gesamten Region. GM wird also die bestehenden Opel-, Holden- und Nordamerika-Fahrzeuge den spezifischen Marktbedingungen weiter anpassen.

China-Corsa: Ein Stufenheck-„Volkswagen" von Opel

Aktivitäten auf dem fünften Kontinent

General Motors (Australia) Pty Limited wurde 1926 in Melbourne für die Chassisfertigung gegründet. 1931 wurde die GM-Holden gebildet und der Holden, das erste in Australien hergestellte Serienfahrzeug, wurde 1948 auf den Markt gebracht.

Das Holden-Programm umfaßt heute die Modelle Commodore Limousine und Kombi, den Statesman, Caprice und Utility. Holden verkauft auch die in Australien hergestellten Vierzylinder-Modelle Nova und Apollo, sowie aus Europa importierte Barina (Opel Corsa) und Calibra. 1994 hat Holden in Australien knapp 100 000 Fahrzeuge verkauft und damit einen Marktanteil von 20,7 Prozent erreicht.

Opel baut in und auf Indonesien

General Motors Buana Indonesia (GMBI) wurde im September 1993 gegründet. Als Gemeinschaftsunternehmen von GM (60 Prozent) und PT Garmak Motor (40 Prozent) montiert und vertreibt es GM-Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge für den indonesischen Markt.

Der erste in Indonesien gefertigte Opel, ein Vectra, lief Ende 1994 vom Band. Im März 1995 wurde der Opel Optima (Astra) eingeführt. Der konstruktiv aus den USA stammende Geländewagen Blazer wird seit Ende 1995 unter dem Markennamen Opel in Rechtslenker-Ausführung gefertigt. Zudem hat GM in Indonesien 1994 insgesamt über 33 000 Isuzu-Nutzfahrzeuge verkauft und damit einen Marktanteil von 10,2 Prozent erreicht.

Reif für die Insel

Taiwan ist für General Motors ein besonderer Markt. Es ist derzeit der einzige Markt im Pazifikraum, in dem GM sowohl eine große Palette von Opel- als auch von nordamerikanischen Fahrzeugen anbietet, die dort auch montiert werden.

Opel verkauft in Taiwan nahezu die gesamte europäische Modellpalette: Tigra, Corsa, Astra, Vectra und Omega. Aus Nordamerika sind Buick, Cadillac, Chevrolet und Saturn vertreten.

1994 verkauften Opel und GM in Taiwan 23 360 Fahrzeuge, was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 37 Prozent entspricht.

RJC'94～'95インポートカー・オブ・ザ・イヤー● オペル・オメガに栄冠！
ニューカー・オブ・ザ・イヤーはホンダ・オデッセイ
RJC（日本自動車研究者&ジャーナリスト会議）は、
'94～95インポートカー・オブ・ザ・イヤーにオペル・オメガを選出した。
オメガのトータルバランスのよさに評価が集まった結果である。
なお、ニューカー・オブ・ザ・イヤーは、
セダンの可能性を広げたとの評価によってホンダ・オデッセイが受賞した。

Fotos (9): Opel/General Motors

Medien-Echo rund um den Globus: Der Omega aus Rüsselsheim kommt auch in Fernost gut an

Niemals ohne? Opel darf's!

Verbrauchsmessung erstmals ohne TÜV-Aufsicht

Rüsselsheim (jh). Kein Automobilhersteller – und das gilt weltweit – bekommt heute noch die Erlaubnis, seine Produkte auf den Markt zu bringen, wenn er nicht die Einhaltung gewisser Emissions-Grenzwerte für seine Fahrzeuge nachweisen kann. Hierfür gibt es genormte Prüfverfahren.

Unter den gestrengen Augen einiger Herren des TÜV wird die Einhaltung dieser Grenzwerte durch Abgasemissions- und Verbrauchsmessungen auf den Prüfständen der Hersteller oder direkt beim TÜV ermittelt. Opel hat jetzt als erster deutscher Automobilhersteller vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine Akkreditierung erhalten, die der Marke mit dem Blitz die Kompetenz nach DIN EN 45001 bescheinigt, die Verbrauchsmessungen auf den Abgasrollenprüfständen des TEZ ohne Aufsicht des TÜV durchzuführen.

Das spart Zeit und Geld. Die Urkunde gab es jedoch erst, nachdem Opel dem KBA nachweisen konnte, über eine entsprechend ausgetüftelte Meßtechnik zu verfügen. Denn eine solche ist Voraussetzung, die aufwendigen Tests überhaupt durchführen zu können.

Das Prüfverfahren (80/1268/EWG in der Fassung 93/116/EWG), für das Opel die Akkreditierung des KBA besitzt, schreibt detaillierte Untersuchungen vor. So fährt der Techniker am Prüfstand die Fahrzeuge – selbstverständlich computergesteuert – über einen 4,052 Kilometer langen Stadtparcours mit mehreren exakt definierten Brems- und Beschleunigungsphasen.

Fotos (2): Liebschner

Wertsache: Jürgen Kessel wertet mit Hilfe modernster Technik die Verbrauchsmessungen an den Abgasrollenprüfständen aus

Auch für die außerstädtischen Meßfahrten gibt es detaillierte Vorgaben. So muß hier über 6,955 Kilometer in allen Gängen beschleunigt, verzögert und wieder bis maximal 120 km/h beschleunigt werden. Die Verbrauchsberechnung erfolgt nun auf der Basis der Abgasemission. Diese aufzufangen, zu analysieren und zu berechnen, erfordert eine ausgeklügelte und aufwendige Meßtechnik. Und über ebendiese verfügt Opel im TEZ – jetzt sogar in beurkundeter Qualität.

Werkzeug an die Kette gelegt

Computergesteuertes Hochregallager optimiert Werkzeugausgabe

Rüsselsheim (hh). Kaum, daß Klaus Gremm die Teilenummer – F635425 – in den PC eingegeben hat, beginnen die Ketten im Hochregallager zu rotieren.

Schon gleitet ein Tablar mit Bohrern verschiedenster Größe in Gremms Reichweite und er hebt den 20 Kilo schweren 100er auf den Schalter, der nur einen Schritt entfernt ist.

Unnötige Wege, tiefes Bücken und die zeitaufwendige Suche nach einem seltenen Teil gehören für Klaus Gremm und seine sieben Kollegen der Vergangenheit an, seit die Warenausgabe U1 der Zentralen Maschinenabteilung (ZMA) in den Zentralwerkstätten mit vier nebeneinander stehenden Hochregallagern ausgerüstet ist.

Foto: Liebschner

Neu: Bedienung per Knopfdruck

Per Computer können die Mitarbeiter auf das übersichtlich angeordnete Lagergut zugreifen, das früher in 54 handbeschrifteten Schubladenschränken verteilt war.

Vom schweren Bohrer über Sägeblätter und Schleifpapier bis hin zum Handbesen – die vier Regale bieten auf 240 Tablaren Platz für annähernd 3000 Artikel. „Und dabei sparen wir noch ein Drittel der Stellfläche", zeigt sich Werkstattleiter Reinhard Schiedhelm sehr zufrieden: Durch die optimale Ausnutzung der gesamten Raumhöhe braucht das modulare Hochregal gerade mal eine Grundfläche von 17 Quadratmetern.

Engpässe in der Materialverfügbarkeit sind so gut wie ausgeschlossen. Da sämtliche Entnahmen registriert werden, kündigt der Computer rechtzeitig eine notwendige Bestellung an.

„Jetzt", freut sich auch Meister Friedl Fritz, „haben wir die modernste Warenausgabe im ganzen Werk".

Sie kommen schnell auf Touren

Hochgeschwindigkeits-Fräsmaschinen bewähren sich in der Praxis

Rüsselsheim (hh). „Damit haben wir einen wichtigen Schritt in die Zukunft getan", freut sich Alfred Zander, Leiter der Zentralen Maschinenabteilung (ZMA) der Zentralwerkstätten.

Denn mit den beiden neuen Hochgeschwindigkeits-Fräsmaschinen wird die Wettbewerbsfähigkeit der ZMA weiter gestärkt.

Die beiden Anlagen, deren Installation Zander zusammen mit Norbert Schneider vom Engineering Services FBW koordinierte, sparen nicht bloß Zeit.

Beim Hochgeschwindigkeitsfräsen können die Mitarbeiter der ZMA Werkzeugoberflächen noch genauer bearbeiten als mit herkömmlichen Konturfräsmaschinen. „So werden aufwendige Nacharbeiten mit Schleifmaschinen erheblich reduziert", erklärt Schneider.

Das Geheimnis dieses Erfolges: Mit 28 000 beziehungsweise 42 000 Umdrehungen pro Minute sind die neuen Anlagen rund 14mal schneller als herkömmliche Fräsmaschinen vergleichbarer Größe. Ihre Schnittgeschwindigkeit – also die Zeit, mit der der Fräser den Span vom Werkstück abnimmt – ist bis zu zehnmal höher. Und auch die Vorschubgeschwindigkeit, mit der sich der Fräser über das Werkstück bewegt, liegt mit bis zu 20 Metern pro Minute in einem bisher unerreichten Bereich.

Während in der „kleinen" Anlage vorwiegend Prototypenwerkzeuge ihren letzten Schliff erhalten, werden in der großen Maschine die Flächen tonnenschwerer Preß- und Ziehwerkzeuge bearbeitet.

Foto: Liebschner

Fräse GSi: Die neue Anlage schafft 42 000 Umdrehungen

Mit einem Palettenwechsler kann dort während des Frässvorgangs am ersten Werkzeug bereits ein zweites auf den dazu vorgesehenen Bestückungstisch geladen werden, wodurch zusätzlich Rüstzeiten gespart werden. Und Zeit ist bekanntlich Geld.

Sie lassen die Jugend forschen

Prämierte Nachwuchsarbeit im TEZ

Rüsselsheim (es). In Rüsselsheim Maschinenbau zu studieren, hat sich für Bernd Wagner gleich doppelt ausgezahlt: Der 27jährige gewann hier den Adam Opel-Preis 1995 – und er hat die prämierte Arbeit in der anspruchsvollen Diplomschmiede von Gerhard Kahl und Wolfgang Volz aus der Motorenentwicklung im TEZ angefertigt.

Für die beiden ist die Betreuung des Ingenieurnachwuchses kein Neuland. Schon seit Jahren arbeiten beide eng mit der FH Rüsselsheim und der TH Darmstadt zusammen. Dabei haben sich viele interessante Kontakte ergeben – auch und gerade für die Studenten. Denn die profitieren allemal davon, mit so engagierten Praktikern zusammenarbeiten zu können.

Für einen technischen Laien mag es aussehen wie eine Mutter mit einer Schraube, die kein Gewinde hat, sondern nur drei merkwürdige Kerben aufweist. Und wenn der Ahnungslose sieht, mit welchem Stolz Wolfgang Volz das unscheinbare Ding betrachtet, wird er sich wundern – und dann hoffentlich nachfragen: Es handelt sich hier nämlich um eine neue Wellen-Nabenverbindung.

Was allein schon was Besonderes ist. Noch interessanter ist aber: Viermal schon haben die TEZ-Ingenieure dieses kleine Ding zum Thema verschiedener Diplomarbeiten gemacht: Alle wurden mit einer „1" bewertet – und der Rüsselsheimer Maschinenbaustudent Bernd Wagner hat mit seinen Überlegungen zum Thema Kreiskeiltechnik gar eine preiswürdige Abschlußarbeit abgeliefert.

Bislang ist über die Betreuung von Diplomanten im TEZ nur wenig geredet worden – dafür aber wurde viel getan. Gerhard Kahl und Wolfgang Volz arbeiten mit den hiesigen Hochschullehrern schon seit Jahren zusammen, Kahl selbst wirkt zudem selbst noch als Dozent. Studenten, die ihre Diplomarbeiten mit „Praktikern" aus der Industrie auf die Beine stellen wollen, stoßen bei ihnen immer auf offene Ohren.

Ihre einzige Bedingung: „Die Arbeit muß auch uns was nutzen", so Volz. Daß sie am Ende auch das nötige wissenschaftliche Niveau hat – darüber brauchte sich bislang noch kein Student zu sorgen.

Denn, wer glaubt, in dem mit 8 000 hochqualifizierten Kräften besetzten TEZ würde ein ehrgeiziger Student allenfalls für Handlanger-Jobs eingesetzt, liegt falsch. „Die jungen Leute führen für uns Untersuchungen durch, zu denen wir vielleicht die Idee haben, für deren Realisierung uns aber die Zeit fehlt", erläutert Kahl.

Eine für beide Seiten allemal lohnende Kooperation. Denn auf der einen Seite warten anspruchsvolle Aufgaben auf den Nachwuchs, auf der anderen Seite kann Opel Geld sparen, wenn auf diese Weise Lösungen angedacht werden, die sich ein Konstruktionsbüro teuer bezahlen lassen würde.

Eine glückliche Verbindung also, gerade auch vor dem Hintergund der gestiegenen Ansprüche an den akademischen Nachwuchs: Eine Diplomarbeit von heute wäre vor 20 Jahren vielleicht noch als Promotionsarbeit durchgegangen."

Oft bewährt sich die Verbindung nicht nur auf akademischer Ebene. Die Diplomschmiede wissen schon, weshalb die Studenten den Kontakt zu den Praktikern suchen: „Was nutzt die beste Note oder der schönste Preis, wenn der Student später auf der Straße sitzt". Die Opel-Diplomanten kamen bis jetzt alle unter – einige davon sogar im TEZ.

Die Königin zeigt Zähne

Bochums Pressesprecher Andreas Graf Praschma auf dem Weg nach Monte Carlo – Hier seine Eindrücke

Monte Carlo/Bochum. Pierre Dupois ist Lebenskünstler. Er bewirtschaftet einen alten Bauernhof inmitten der wilden Berge und Schluchten der Ardèche. Mit dem Verkauf von Ziegenkäse und Kastanien bestreitet Pierre den Lebensunterhalt für seine Frau und seine sieben Kinder. Einmal im Jahr dürfen seine Kinder mit behördlicher Genehmigung die Schule schwänzen. Dann nämlich, wenn die kleine Straße, die an seinem beschaulichen Gehöft vorbeiführt, als erste Sonderprüfung der Rallye Monte Carlo für den öffentlichen Verkehr gesperrt wird.

Ich habe Pierre 19 Kilometer nach dem Start zur Wertungsprüfung hinter dem Bergnest St. Pierreville kennengelernt. Unfreiwillig und ungewollt. Als meine Co-Pilotin Eva Lohaus mich mittels Gebetbuch „...rechts zwei ... links drei, sofort rechts voll ..." über den letzten Bergkamm vor Pierres Gehöft scheuchte, hetzte ich den Astra des in Mülheim an der Ruhr ansässigen Teams von Opel Schilling über die kleine Straße, die diesen Namen kaum verdient.

Es war mein fünfter Start bei der „Königin der Rallyes", der zweite gemeinsam mit Eva. Wir waren beide guter Dinge. Jochen Tegge und Frank Tilgner vom Autohaus Schilling hatten uns den Wagen präpariert, wie wir ihn noch nie hatten. Leistungsstark, standfest, schnell. Auf den ersten 14 Kilometern der Wertungsprüfung hatten wir bereits zwei vor uns gestartete Wagen überholt.

Die Hoffnung auf eine gute Plazierung und auf die Zielankunft beim Fürsten in Monaco war noch nie so groß. Direkt am Beginn der Prüfung zeigte unser Astra, wegen seiner auffälligen Lackierung zärtlich Pünktchen genannt, was in ihm steckt. Die Zeichen standen auf Sturm. Sturm nach vorne, um den Ausfall im vorangegangenen Jahr wieder wettzumachen. Damals beendete eine abgescherte Antriebswelle das Rennen in der vorletzten Prüfung vor Monte Carlo.

Diese Gedanken waren fern, verdrängt, als wir über die Anhöhe vor Pierres Bauernhof gepfeilt kamen. Es lief, wie es besser nicht laufen konnte. Ich sah das beschauliche Gemäuer links unter mir im Tal liegen, als wir „rechts voll" beschleunigten. Ich machte kurz den Streckenverlauf des Weges aus, der sich in schnellen Passagen und spitzen Kehren hinab schlängelte, als ich es plötzlich im Ohr hatte. Dieses häßliche, dumpfe und harte kurze Schlagen.

Foto: Privat

Gruppenbild mit Pünktchen: Andreas Graf Praschma mit Co-Pilotin Eva Lohaus

Mir war, als löste sich ein Reifen. Mit dem Bremsen schälte sich Eva aus dem Gurt, sprang aus dem Wagen, kontrollierte die Pneus und konstatierte: „Alles in Ordnung!" Noch ehe sie sich anschnallte – wieder Gas, aber weniger heftig. Und wieder dieses Schlagen, das in einer knappen Sekunde zu einem brutalen Dröhnen anschwoll und mit einem geradezu ekelhaften Rumms den Vortrieb des Wagens beendete.

Im Auto fiel kein Wort. Jeder kämpfte mit seinen Tränen, als der Wagen ins Tal lief und neben dem Bauernhaus ausrollte. Wut, Verzweiflung, Enttäuschung – alles vermischte sich. Dann kam er und sagte, er heiße Pierre, und ob er helfen könne. Er berichtete von seinem Leben, draußen, in den Schluchten der Ardèche. Und er besorgte einen Abschleppwagen, der nach Stunden kam, und uns in die nächste Ortschaft brachte.

Antraigues, ein liebliches Kaff. Mit netten Menschen, die sich um uns kümmerten und ein herrliches Essen zubereiteten, bis unsere Mechaniker kamen und feststellten: „Das Differential ist hin!"

Die Abschleppfahrt endete beim Opel-Händler in Aubenas. Dort herzliche Aufnahme und ein Zufall. Der Besitzer dieses Opel-Hauses ist Marc Gunon, Ex-Formel-3-Champion Frankreichs und bis zum letzten Jahr Pilot in der Formel 1. Das änderte am neuerlichen Ausfall bei der Monte zwar nichts, war aber eine nette und interessante Erfahrung.

Gute Erfahrungen machten andere Opel-Privatiers. Peter Bosse und Andreas von Skopnik aus Warburg wurden auf ihrem Kadett 46. im Gesamtklassement und Fünfte in der Gruppe A bis zwei Liter, in der auch François Delecour startete und gewann.

Horst Rotter und Beifahrer Hermann Dickes aus Kassel waren ebenfalls erfolgreich. Der dreifache deutsche Meister in der Zweiliter-Klasse wurde auf Platz 29 im Gesamtfeld und Rang drei in der N-Wertung registriert. Für das Team aus Kassel und den Astra ein Bombenerfolg. ■

Azubis hatten die Spendierhosen an

Weihnachtsmarkt und Losverkauf brachten über 30 000 Mark ein

Rüsselsheim (es). Der Jugend ihren Lauf zu lassen, kann auch sein Gutes haben: Über 30.000 Mark hat der Opel-Nachwuchs um die Jahreswende in gute Zwecke investiert.

Exakt 19 700 Mark stifteten die Azubis dem Pflegeverein „Zuhaus im Alter", der alte und kranke Menschen im Rüsselsheimer Raum betreut. Das Geld stammt aus dem Erlös des Weihnachtsmarktes '95: Dort hatte die Opel-Jugend an einem Stand selbst hergestellte Produkte verkauft. In ihrem Angebot waren rund 70 verschiedene Artikel, vom Flaschenöffner übers Pizzamesser bis hin zur Wetterhexe.

Wofür das Geld verwendet werden soll, steht auch schon fest. Der Pflegeverein kauft sich dafür einen Corsa. „Der Opel macht unser Personal mobiler", freute sich Geschäftsführerin Hildegard Warmholz bei der Scheckübergabe. Bislang stand den Pflegekräften nur ein älterer Gebrauchtwagen zur Verfügung.

Fotos (2): Liebschner

So sieht er aus: Das Spendengeld wird direkt in einen neuen Corsa investiert

Für den guten Zweck froren auch die Azubis der Propeller AG – allerdings nicht auf dem Weihnachtsmarkt, sondern an den Rüsselsheimer Werksportalen. Die Jungmanager verkauften bei Kälte und Schneetreiben Lose für ihre Weihnachtstombola. Auch auf der Betriebsversammlung wurden die Glücksscheine angeboten.

Gewonnen haben am Ende alle: Die Losezieher, die ein Radio, ein Fernglas, ein Sweatshirt oder eine DTM-Karte mit nach Hause nehmen durften – und die Kinderkrebsstation der Uni-Klinik Mainz. Die Propeller AG überreichte ihr einen Scheck in Höhe von 10 750 Mark. ■

Flug-Schein: Propeller-Scheck hilft krebskranken Kindern

Blitzlicht

Michael Christof

Kaiserslautern (dz). Musik und Frohsinn liegen in der Luft, wenn Michael Christof, Personalsachbearbeiter im Motorenbau, unterwegs ist – gleich, ob in der Freizeit oder an seinem Arbeitsplatz im Werk Kaiserslautern.

Foto: Privat

Michael Christof

In seiner Freizeit läßt der bald vierzigjährige Miesenbacher Musikus Motoren jedoch Motoren und Schreibtisch Schreibtisch sein. Dann schlüpft er in seine zweite Haut und beglückt die Festgäste auf Hochzeiten, Geburtstagen oder auch Frühschoppen mit unterhaltsamen Weisen.

Erblich nicht vorbelastet, entstand bei dem damals Zehnjährigen der Wunsch, Akkordeon spielen zu können. Mit eisernem Willen, Ehrgeiz und natürlich dem notwendigen Talent trat Christof nach vierjährigem Musikunterricht im Jahr 1970 erstmals auf.

Mittlerweile gastiert er als Alleinunterhalter durchschnittlich einmal pro Woche, meist an den Wochenenden, auf zahlreichen Veranstaltungen. Bis zu zehn Stunden ist er für sein Hobby unterwegs. Sein Wirkungskreis ist die gesamte Westpfalz.

Natürlich erhält er neben Beifall, dem, wie Christof erklärt, schönsten Moment seines Auftritts, auch ein Honorar. Für den Musiker steht jedoch das Spielen im Vordergrund und der Spaß, Menschen zu erheitern.

„Musik kann auch sehr anstrengend sein", gesteht Michael Christof offen. So vergrößert der Akkordeon- und Keybord-Spieler ständig sein ohnehin schon ansehnliches Repertoire. Auf die Wünsche des Publikums müsse man schon eingehen, erklärt der Franz Lambert-Fan. „Um so schöner ist es natürlich, wenn man genau den Geschmack des Publikums trifft."

Seine Ausdauer und genügend Luft für das Tenorhorn-Spiel holt sich Christof bei einem weiteren großen Hobby, dem Wandern. So nahm er allein im vergangenen Jahr an 13 Marathon-Läufen teil. ■