

Opel Post



Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 3
Genügsam:
Der Spar-Corsa unterbietet die Drei-Liter-Marke

Seite 6
Wirksam:
KIA verkürzt Studienzeit in Bochum

Seite 9
Wachsam:
Ergonomie-Manager im Werk Eisenach

Seite 11
Betriebsam:
Diesel-Experten bereiten sich auf den Einsatz vor

Seite 15
Sorgsam:
Startschuß für Ausbildungszentrum mit Spaten-Unikat

Erbaulich

Grundsteinlegung für neue Unternehmenszentrale

Rüsselsheim (jh). Mit der Grundsteinlegung hat Opel am vergangenen Freitag seine Unternehmenszentrale um einen entscheidenden Schritt vorgebracht. Vorstandschef David J. Herman und Bundesbauminister Klaus Töpfer gaben den offiziellen Startschuß für den nächsten Bauabschnitt.

Kernstück der künftigen Unternehmenszentrale ist das neue Verwaltungsgebäude, das mit einer Investition von rund 200 Millionen Mark erstellt wird. Auf etwa 21 000 Quadratmetern Bürofläche,

die sich auf sechs Stockwerke verteilen, entstehen bis Ende 1997 moderne Arbeitsplätze und -möglichkeiten für 1600 Mitarbeiter.

„Die Entscheidung für den Standort Rüsselsheim doku-

mentiert unsere Verbundenheit mit der Region. Von hier aus steuern wir die Weltmarke Opel“, erklärte David J. Herman während der Grundsteinlegung. Der Gesamtkomplex, der nach einem Entwurf des renommierten Londoner Architektenbüros „Building Design Partnership“ entsteht, wird auf einer Fläche von



Rolle vorwärts: Der Grundstein ist gelegt

40 000 Quadratmetern erstellt. Hauptmerkmal sind zwei parallel angeordnete Gebäudeteile, die sich an ihrer Westseite im 45-Grad-Winkel öffnen und so Raum für ein Atrium schaffen.

Die technologische Kompetenz des Unternehmens symbolisiert die moderne und technische Architektur. Die Verbindung zu Natur und Umwelt schaffen große Fenster, die für Tageslicht in allen Bereichen sorgen, und Grünfläche. Der Einsatz von Rolltreppen sowie die offene und weite Bauweise fördern Kommunikation und Teamgeist der Mitarbeiter.

Kurze Wege gewährleisten hier ein effizientes Arbeiten. Beispiel: Ausgehend vom Mittelpunkt des Gebäudes erreichen die Mitarbeiter jeden Punkt auf ihrer Etage in nur einer Minute.

An der Westseite des Verwaltungsgebäudes entsteht zusätzlich der Opel-Pavillon. Auf 14 000 Quadratmetern soll er Platz für ein modernes Konferenzzentrum, mehrere Ausstellungsräume, ein Mitarbeiter- und ein Besucherrestaurant bieten.



Auf diese Steine können Sie bauen: 40 000 Quadratmeter nimmt die Baustelle der neuen Unternehmenszentrale in Anspruch

Marktanteil steigt

Quartalsverkäufe stiegen um über elf Prozent

Rüsselsheim (jh). Die Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen übertrafen im März mit sehr hohen Zuwächsen gegenüber dem Vormonat die Erwartungen vieler Fachleute.

Vor dem Hintergrund der nach wie vor nicht sehr rosigen Wirtschaftsaussichten ist

allerdings davon auszugehen, daß sich diese hohen Zuwächse nicht fortsetzen werden, sondern daß es zu einer Abschwächung kommt.

Der Vergleich zum Vorjahr stellt sich jedoch für Opel sehr positiv dar. Im ersten Quartal dieses Jahres konnte Opel seine Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 11,1 Prozent steigern. Damit liegen wir

über dem Branchendurchschnitt von 8,2 Prozent, so daß sich der Marktanteil von 16,2 auf 16,64 Prozent verbesserte.

Aktivposten in der Verkaufstatistik waren insbesondere der neue Vectra als meistverkauftes Modell der automobilen Mittelklasse und der Corsa, der nach wie vor Spitzenreiter bei den Kleinwagen ist.

Auch der Konkurrenzvergleich kann sich sehen lassen. Neben Mercedes, die von der neuen E-Klasse profitieren, war Opel der einzige deutsche Hersteller, der im Vergleich zum Vorjahr eine Marktanteilssteigerung erzielen konnte.

Neues Werk

Vertrag in Gliwice unterzeichnet

Gliwice/Rüsselsheim (jh). Im polnischen Gliwice (Gleiwitz) haben GM-Präsident Jack Smith und Opel-Chef David J. Herman die Verhandlungen über den Standort einer neuen Automobilfabrik abgeschlossen.

Smith unterzeichnete mit Oberbürgermeister Zygmunt Frankiewicz und dem Gouverneur der Provinz Katowice, Eugeniusz Ciszak, einen Vertrag über die Ansiedlung einer neuen Pkw-Fabrik in Oberschlesien. Mit der polnischen Regierung werden in den kommenden Wochen weitere Gespräche über Rahmenbedingungen geführt.

Geplant sind Investitionen in Höhe von 500 Millionen Mark. Die Eröffnung des Werkes ist für das Jahr 1998 vorgesehen.

Dazu Herman: „Die neue Opel-Fabrik wird eine der größten ausländischen Investitionen in Polen darstellen und über 70 000 Autos pro Jahr produzieren. Sie wird 2 000 Arbeitsplätze bieten und darüber hinaus für weitere Beschäftigung bei Zulieferern, im Handel und in der unmittelbaren Region sorgen. Opel wird damit die Restrukturierung und Wiedergeburt einer 200 Jahre alten Industrieregion einleiten und so Polens Weg zu einem integrierten Mitglied der Europäischen Union fördern.“

Ganz kurz

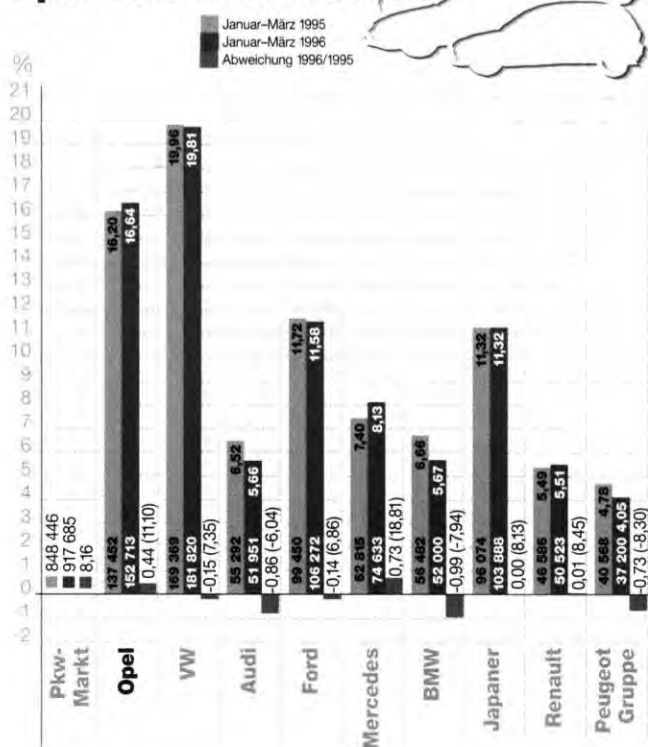
Jubiläum: Der 100 000ste Tigra ist jetzt im spanischen Werk in Saragossa vom Band gerollt. Seit seinem Verkaufsstart im November 1994 führt der Tigra die Zulassungshitliste im Segment der kompakten Coupés an. In Westeuropa wurden 1995 mehr als 66 500 des sportlichen 2+2-Sitzers verkauft. In Deutschland erreichte der Bestseller im letzten Jahr einen Anteil von über 60 Prozent in seinem Segment.

Dauerversuch: Opel setzt den Test seiner zehn im Elektrofahrzeug-Großversuch auf Rügen eingesetzten Astra Impuls 3 fort. Ziel ist es, weitere Erfahrungen zu sammeln sowie die Lebensdauer der Batterien und Antriebssysteme zu demonstrieren. Die erfaßten Meßdaten sollen in eine Umweltbilanz einfließen.

Stellenangebot: Die Werksicherheit/Werkfeuerwehr Rüsselsheim sucht Mitarbeiter. Voraussetzung: abgeschlossene Facharbeiterausbildung, gute deutsche Sprachkenntnisse, körperliche Belastbarkeit. Interessenten melden sich bei Inge Dorn, D 8, Zi. 142, Tel.: 73 52

Die nächste Opel Post ist für den 12. Juni geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 22. Mai.

Deutschland Pkw-Zulassungen Opel und Wettbewerber



Bündnis für Ausbildung

15 Prozent mehr Azubis und 100 Neueinstellungen

Rüsselsheim (jh). Opel erhöht sein Ausbildungsplatzangebot um rund 15 Prozent. Das Unternehmen wird von 1996 bis 1998 jährlich 350 statt - wie bisher geplant - 305 Lehrlinge einstellen.

Darauf haben sich jetzt Unternehmensleitung und Betriebsrat geeinigt. Zusätzlich plant Opel 100 - zunächst auf sieben Monate befristete

Neueinstellungen sowie sechs Sonderschichten in Rüsselsheim. Anlaß dafür ist die hohe Nachfrage nach dem neuen Vectra.

Mit seiner Ausbildungsplatzinitiative leistet Opel nach Ansicht von Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz einen Beitrag zur Linderung des Lehrstellenmangels in Deutschland.

Vorstandschef David J. Herman wertet die Initiative

als positives Signal für ein „Bündnis für Ausbildung“ in Deutschland: „Die Unternehmen müssen neue Wege gehen, um zusätzliche Ausbildungsmöglichkeiten zu schaffen.“

Dabei ist es zwingend notwendig, nicht nur zu diskutieren und zu verhandeln, sondern konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Insofern hat unser Modell auch Vorbildcharakter für andere Unternehmen.“

Wachsamer Begleiter

Rudi Müller feiert Doppeljubiläum: 40 Jahre Opel – 40 Jahre IG Metall

Rüsselsheim (jh). Vielen gilt er als jemand, der selbst mit dem Rücken zur Fahrtrichtung noch die Ziellinie erreicht – was er nicht zuletzt bei seinem Lieblingssport, dem Rudern, immer wieder unter Beweis stellt: Vom Durchsetzungsvermögen des Rudolf Müller wissen auch seine Verhandlungspartner ein Lied zu singen. Zum 40. Mal jährte sich jetzt die Betriebszugehörigkeit des amtierenden Gesamtbetriebsratsvorsitzenden.

Charakteristisch für den gebürtigen Rüsselsheimer ist, daß ihn seine Gegner am Konferenztisch zwar fürchten, aber gleichsam achten – und zumeist auch mögen. „Nicht mit brutaler, nein, mit sanfter Gewalt, mit Hartnäckigkeit, mit Ausdauer, ständig neuen Ideen, Denkansätzen und Ihren gefürchteten Dreisatzrechnungen machen Sie ihre Partner regelrecht müde“, beschrieb Opel-Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz seine Eindrücke anlässlich der Feier des Müllerschen Dienst-

jubiläums. „Und dennoch stimmt die Chemie zwischen uns.“

Vorstandschef Dave Herman nannte Rudi Müller einen „Architekten“ für den künftigen Standort Deutschland, der gegenwärtig einer Baustelle gleiche. Wie kaum ein anderer Arbeitnehmervertreter verkörpere Rudi Müller Verantwortungsbereitschaft und Zukunftsorientierung. „Sie sind ein kritischer Betriebsrat, ein harter Verhandlungspartner, ein wachsamer und zuverlässiger Begleiter

der Unternehmensführung“, so Herman.

Zu den Gratulanten zählten unter anderem auch IG-Metall-Chef Klaus Zwickel und Hessens Ministerpräsident Hans Eichel, die beide das langjährige Wirken von Rudi Müller würdigten.

Die Verbundenheit Müllers mit dem Unternehmen kommt nicht von ungefähr: Bereits sein Großvater und sein Vater arbeiteten im Rüsselsheimer Werk. Auch sein heute 29jähriger Sohn Matthias ist längst in Opel-Diensten – und nicht nur Stolz des Vaters, sondern auch von Mutter Elvira.

Daß Rudi Müller das Unternehmen von der Pike auf kennt, ist in seinem Fall keine Floskel: Schon als Kind hat er auf dem Gelände gespielt, auf dem jetzt die neue Unternehmenszentrale entsteht. Kein Spiel war mehr Müllers Opel-Engagement dann ab 1957.

Da nämlich beginnt er im Werk eine Ausbildung zum Werkzeugmacher – und tritt kurz darauf in die IG Metall ein. Im gleichen Jahr läuft der zweimillionste Opel vom Band: Ein Kapitän.

Seinen erlernten Beruf übt Müller jedoch nie aus: Wegen seiner besonderen Begabung für Zeichnungen wird er nach seiner Ausbildung als technischer Zeichner eingesetzt. Ab 1963 arbeitet er als Konstrukteur im TEZ.

Ende der 60er wird er Mitglied der SPD, für die er später als Fraktionsvorsitzender im Raunheimer Gemeinderat fungiert.

Gleichzeitig engagiert er sich in der Vertrauenskörperleitung der IG Metall im Betrieb. 1972 wird er gemeinsam mit Richard Heller in den Betriebsrat gewählt, 1975 wird er dessen Stellvertreter im Gesamtbetriebsrat. Die IG Metall ruft ihn später in ihre Große Tarifkommission. Seit 1983 gehört Müller zudem dem Opel-Aufsichtsrat an. Zehn Jahre später wählt ihn

die Belegschaft zum Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsvorsitzenden.

Und nun? „Was, schon 40 Jahre?“, mag Müllers Stellvertreter Klaus Franz ebenso wenig wie viele andere Kollegen kaum glauben, daß Rudi Müller den größten Teil seines Schaffens hinter sich hat. Ans Schlappmachen denkt der begeisterte Sportler jedoch lange nicht: Noch im vergangenen Jahr hat er mit seiner Rudermannschaft die Langstreckenregatta auf dem Starnberger See gewonnen.



Aufs Treppchen: Klaus Franz mit dem Präsent des Betriebsrats

Weltweit einzigartig

Team Trophy ausgezeichnet

Rüsselsheim (jh). Wenn sich 42 344 Menschen aus 19 Ländern in 6 113 Teams zusammenschließen, um über Fragen rund um Opel zu brüten, dann ist das schon einen Preis wert: Das fand jetzt auch der Deutsche Direktmarketing Verband und zeichnete die „Team Trophy 95“ mit dem Deutschen Direktmarketing Preis aus.

Diese international anerkannte Auszeichnung bekam Opel für ein Programm, daß in dieser Art weltweit einzigartig ist, lobte die Jury. Wohl wahr: 67 Prozent aller Vertragshändler in Europa haben an der Team Trophy 95 teilgenommen. Hinter der Trophy

verbirgt sich ein Spiel, das den Teamgedanken fördern soll. In insgesamt fünf Runden müssen die Teams, die sich in den Autohäusern bilden, je 60 bis 65 Fragen beantworten, die sich auf alle möglichen Bereiche von Opel beziehen. Daß hier Profis am Werk sind, zeigt schon die Anzahl der Preise, die 1995 vergeben wurden: Als Anerkennung wurden 13 700 Preise an 1615 Teams vergeben.

„Die seltene Kombination von Weiterbildung, Spaß und Abenteuer hat uns an der Team Trophy 95 besonders gefallen. Daß auch Teamgeist und der Europa-Gedanke zählt, hat den Wettbewerb noch interessanter gemacht“, lautete eine der typischen Teilnehmer-Reaktionen.



Prominente Gratulanten: David J. Herman, Klaus Zwickel, Rudi Müller und Hans Eichel (v. l.)

Beide Seiten profitieren

„Lieferanten des Jahres“ geehrt

Wien/Rüsselsheim (jh). Die leistungsstärksten seiner Zulieferer zeichnete Opel jetzt in Wien als „Lieferant des Jahres“ aus. Die Auszeichnung wird von Opel seit 1975 jährlich vorgenommen. Seit der Einführung einer weltweiten Einkaufsorganisation 1992 erfolgt die Zulieferererkennung gemeinsam mit der Opel-Mutter General Motors.

In Wien versammelten Zulieferer verbessern kontinuierlich ihre Qualität, entwickeln neue Technologien und teilen unseren Leitsatz: Was wir tun, muß dem Kunden dienen.“ Ein Zulieferer erhalte bei Opel nur dann den Zuschlag, wenn er in drei Kriterien die Erwartungen des Unternehmens erfüllt: Qualität, Service und Preis.

„Im Hinblick auf Qualität hat Opel strenge und meßbare Anforderungen“, erklärt Geysen. „Für uns heißt das: Von einer Million gelieferter Komponenten dürfen nicht mehr als 25 fehlerhaft sein. Viele unserer Zulieferer haben sogar die Null-Fehler-Quote erreicht.“

Unter Service versteht Opel zweierlei: Zum einen muß der Lieferant bedarfsgenau anliefern; zum anderen erwartet Opel, daß die Zulieferer mit dem Hersteller im kontinuierlichen Verbesserungsprozeß (KVP) eng zusammenarbeiten. Und zum Thema Preis erklärt Geysen: „Unsere umfangreichen Erfahrungen im Hinblick auf die Senkung von Kosten und die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit geben wir an unsere Zulieferer weiter. Davon profitieren schließlich beide.“

Deutschland stellt nach den USA das zweitgrößte Kontingent der 158 Zulieferer aus aller Welt, die Eddy Geysen, Chef der europäischen Opel-Einkaufsorganisation, und seine GM-Kollegen mit dem Titel „Die Besten der Besten“ ehren.

Opel und GM beziehen Produktionsmaterial, Anlagen, Maschinen und Dienstleistungen von mehr als 30.000 Zulieferern rund um den Globus. Opel allein hat für seine Produktion ein jährliches Einkaufsvolumen von fast 12 Milliarden Mark, das auf rund 1200 Unternehmen entfällt.

Geysen betonte, daß günstige Preise nicht das einzige Auswahlkriterium waren: „Die



Die Mitglieder des „Board of Directors“, des höchsten Führungs- und Aufsichtsgremiums von General Motors, nahmen jetzt ihre deutsche „Tochter“ unter die Lupe. Sie trafen in Rüsselsheim, Eisenach und Dudenhofen mit dem Vorstand, führenden Managern und dem Betriebsrat zusammen und ließen sich ausführlich über die Pro-

dukte, die Produktionsweise und die Globalisierungsstrategie von Opel informieren. Bei einem Rundgang durch das Werk Rüsselsheim erläuterte Werkdirektor Norbert Küpper (li.) die Fortschritte der Restrukturierung unter anderem GM-Chef Jack Smith (Bildmitte) und Richard M. Donnelly (re.), dem Präsidenten von General Motors Europe.

Opel Post Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber:
Adam Opel AG,
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:

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

Layout:
D+K Horst Reipschläger GmbH
65193 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.

Freie Fahrt nach Opel-Art

Pilotprojekt zeigt: Intelligente Verkehrsleitsysteme vermeiden Staus

Rüsselsheim (es). Statistisch gesehen steht jeder Autofahrer drei Tage pro Jahr im Stau. Tendenz steigend, denn die Verkehrsdichte nimmt weiter zu. Abhilfe versprechen Verkehrsleit- und Informationsdienste, sogenannte Telematik-Systeme, an deren Entwicklung Opel aktiv mitwirkt. Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister informierte jetzt über den Stand der Dinge.

Das Objekt der Klemmschen Telematik-Begierde heißt „Rhapit“. Bilanz dieses dreijährigen Pilotprojekts zur Verkehrslenkung im Rhein-Main-Gebiet: Einhellig positiv.

Das elektronische Verkehrsmanagement der nahen Zukunft könnte einmal so aussehen: Neben seinem Lenkrad findet der Autofahrer einen kleinen Bildschirm

vor. Per Minicomputer ist er in ein Datennetzwerk eingebunden. Vor dem Start gibt der Fahrer sein Ziel ein. Der Rechner führt ihn dann dorthin. Und: Die Route wird laufend der aktuellen Situation angepaßt.

Die Meldungen, wo der Verkehr wie läuft, erhält ein Zentralcomputer seinerseits von den Autofahrern. Er wer-

tet die vom Bordcomputer gesendeten Signale aus, lokalisiert die Staus und lotst die darauf zufahrenden Wagen an ihnen vorbei.

14 Milliarden Liter Benzin könnte ein intelligentes Verkehrssystem pro Jahr auf den Straßen sparen helfen, schätzen Experten. Und damit sind noch längst nicht alle Möglichkeiten eines solchen Computernetzes ausgeschöpft: Über das System könnten beispielsweise auch Notrufe abgesetzt, Einbrüche und Diebstähle verfolgt oder die Anschlüsse ans öffentliche Nahverkehrssystem abgestimmt werden.

Zukunftsmusik? Keineswegs: Die technischen Probleme des computergesteuerten Verkehrsmanagements gelten als weitgehend ausgeräumt. Die notwendige Ausrüstung könnte Opel heute schon liefern.

In fünf bis zehn Jahren, schätzt Opel-Vorstand Horst P. Borghs, könnte das System in Serie gehen. Die Kosten lägen etwa beim Preis eines guten Autoradios. Was

noch fehlt, ist eine regionale Info-Plattform, die korrekte, zeitgenaue und vorausschauende Daten liefert.

In Zusammenarbeit mit europäischen Partnern soll nun eine solche „Mobilitäts- und Verkehrsinformationszentrale“ aufgebaut werden. „Enterprice“ heißt das Nachfolgeprojekt von „Rhapit“, und im Gegensatz zum gleich klin-



Kampf dem Stau: Horst P. Borghs, Lothar Klemm, Tigra Rhapit

genden Sternengleiter der Herren Kirk und Spock soll es keine Utopie bleiben – ein

Garant dafür ist Opel, der sich auch an diesem Zukunftsprojekt beteiligt.

Besteller - Bestseller

Die beliebtesten Vectra-Varianten

Rüsselsheim (di). Vielfalt demonstrieren und dennoch Übersichtlichkeit und klare Orientierung gewährleisten – das war die Zielsetzung bei der Konzeption des Vectra-Produktangebotes. Die Idee, neben den Grundmodellen auch Ausstattungspakete oder -serien anzubieten, hat sich bewährt: Der neue Vectra ist mittlerweile das meistverkaufte Mittelklassemodell.

Opel-Kunden haben insgesamt 105 Wahlmöglichkeiten für den neuen Vectra. Aber mit nur zehn dieser Varianten werden bereits 65 Prozent des Gesamtauftragsvolumens abgedeckt. Das heißt aber nicht, daß das Gros der Wahlmöglichkeiten überflüssig ist:

Kunden, die vom Trend abweichen und beispielsweise ein Basis-Modell als Fließheck mit 2.0 16V-Triebwerk bestellen, haben in der Regel so klare Vorstellungen, daß sie keinen Vectra kaufen würden, wenn es diese Kombination nicht gäbe.

Dennoch: Bezogen auf Motor, Ausstattungsserie und Karosserievariante haben sich eindeutige Schwerpunkte bei der Fahrzeugwahl herauskristallisiert, wie Tabelle und Diagramm belegen.

Diese Angaben sind auch für Mitarbeiter interessant, die mit dem Gedanken spielen, sich einen neuen Vectra zuzulegen. Denn der Wiederverkaufswert hängt nicht zuletzt vom Leistungsangebot ab. Wer hier im Trend liegt, hat die besseren Karten. ■

Drei-Liter-Marke unterboten

Die Corsa-Familie zeigt sich im „Eco Tour of Europe“-Test erfreulich sparsam

Monte Carlo (jh). Auf der vom ADAC und dem österreichischen Automobilclub ÖAMTE durchgeführten „Eco Tour of Europe“ von Bonn nach Monaco unterbot der außer Konkurrenz startende Corsa Eco 3 mit einem Münchner Journalisten am Steuer erstmals bei diesem Wettbewerb die magische Drei-Liter-Marke.

Auf der letzten Etappe von Turin nach Monte Carlo benötigte der Prototyp im Schnitt gar nur 2,69 Liter Diesel. Die Eco Tour of Europe erbrachte damit den Beweis, daß das Drei-Liter-Auto schon heute Realität sein kann. Voraussetzung dafür ist das optimale Zusammenspiel von Mensch und Technik. Ein sensibler Gasfuß ist dabei genauso wichtig wie innovative Konzepte à la Corsa Eco 3.

Insgesamt 48 Kleinwagen von zwölf Herstellern aus Europa und Japan nahmen an der über 1550 Kilometer langen Tour durch acht Länder teil. Zum dritten Mal sollte mit dieser Tour demonstriert werden, daß der Energie-Spargedanke ein gesamteuropäisches Anliegen ist.

Neben dem Eco 3 zeigten auch die serienmäßigen Autos beachtliche Sparqualitäten und erwiesen sich teils als wahre Hungerkünstler. In der Dieselloste Klasse brachte es der Sieger, der Citroën AX, auf einen durchschnittlichen Durst von nur 3,48 Litern. Der Peugeot 106 kam mit einem Verbrauch von 3,75 Liter auf Rang zwei, dicht gefolgt vom Serencorsa mit 1,5 Liter-Diesellaggregat, der mit durchschnittlich 3,86 Liter ebenfalls unter der Vier-Liter-Grenze blieb.

Mit dem Citroën siegte das Leichtgewicht unter allen Teilnehmern. Das Modell wird derzeit durch ein neues abgelöst, das in punkto Sicherheit dem aktuellen Stand entspricht und damit etwas schwerer werden muß. Die Veranstaltung zeigte deutlich, daß moderne Sicherheitskomponenten wie Airbag,

Seitenaufprallschutz oder Servolenkung zu Lasten des Gewichts gehen und somit den Verbrauch entsprechend erhöhen.

Auch in der Benziner-Klasse zeigten diverse Fahrzeuge, daß sie mit bescheidenen Kraftstoffmengen weit kommen können. Als sparsamstes

Fahrzeug erwies sich der Suzuki Swift 1,0 GLS mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,34 Litern. Auf den Ehrenplätzen landeten der Citroën AX mit 4,36 Litern vor dem Corsa Eco 1.2, der sich auf der Reise quer durch Europa mit durchschnittlich 4,49 Litern begnügte. ■



Leit-System gegen Leid-System: Telematik hilft, den Verkehr sicherer und flüssiger zu machen

Corsa-Konzept in Turin

Klein, aber fein: Brasilianer entwickeln den „Tonga“



Turin/Rüsselsheim (jh). Zu den Attraktionen der Internationalen Automobilausstellung 1996 in Turin gehörte die Studie Tonga, die ein Team von General Motors do Brazil auf Basis des Opel Corsa entwickelt hat.

Mit seinem freizeitorientierten Design und den kräftigen Farben spricht der Tonga vor allem junge Leute an. Die Studie, die vom 22. April bis zum

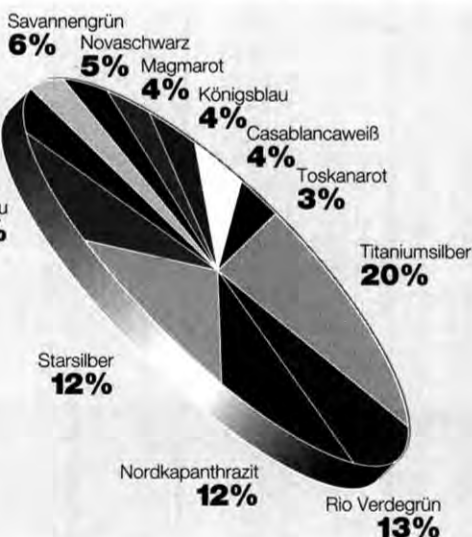
5. Mai in Turin zu sehen war, stellt einen weiteren Beweis für die Vielseitigkeit des Corsa-Konzeptes dar. Das Konzeptauto mit vier Sitzplätzen verfügt über ein zweiteiliges Sonnendach, das sich von der Windschutzscheibe bis hinter die Rückseite öffnen läßt und so die Verwandlung des Spaßmobils in ein Cabrio ermöglicht. Ein Sicherheitsbügel in der Dachmitte sorgt für eine größere Torsionssteifigkeit der Karosserie. Die eigenwilligen

Kleiner Bruder ganz groß: Die Tonga-Studie aus Brasilien basiert auf dem Corsa

ge Frontpartie mit Doppelscheinwerfern, integrierten Blinkern und Nebelscheinwerfern verleiht dem Tonga ein besonders sportliches Aussehen. Die erhöhte Bodenfreiheit sowie 15-Zoll-Räder und Breitreifen der Größe 205/75 verstärken den dynamischen Auftritt. Antriebstechnik und Fahrwerk des Tonga basieren auf dem Opel Corsa. ■

Vectra Top-Seller

Platz	Modell	Motor	Karosserievariante	Anteil
1	Vectra CD	1.6 16V	Stufenheck	10%
2	Vectra	1.6	Stufenheck	10%
3	Vectra CD	1.8 16V	Stufenheck	9%
4	Vectra Beauty	1.6 16V	Stufenheck	8%
5	Vectra	1.6 16V	Stufenheck	6%
6	Vectra Komfort	1.6 16V	Stufenheck	5%
7	Vectra Komfort	1.6	Stufenheck	5%
8	Vectra CD Exklusiv	2.0 16V	Stufenheck	5%
9	Vectra CD Exklusiv	1.8 16V	Stufenheck	4%
10	Vectra CD	1.6 16V	Fließheck	3%



Schloßherren mit Umbau zufrieden

Schlüssel- und Schließfertigung wurde umfangreich modernisiert

Rüsselsheim (hh). Die Schlüssel- und Schließfertigung im Service-Lager wurde modernisiert. Das Ergebnis des eineinhalb Millionen Mark teuren Projekts: ein besserer Kundenservice, niedrigere Kosten, elf zusätzlich geschaffene Arbeitsplätze und eine komplett behindertengerechte Ausstattung.

„Das Projekt ist ein Vertrauensbeweis in die gut ausgebildete, erfahrene und hoch motivierte Mannschaft“, lobte Bernhard Grunewald bei der offiziellen Eröffnung. Der Schwerbehinderten-Vertrauensmann hat allen Grund zur Freude: Elf der 34 Mitarbeiter an den neuen Maschinen sind

behindert. Dank der ergonomischen Gestaltung ihrer Arbeitsplätze können sie buchstäblich die gleichen „Schlüssel“-Positionen einnehmen wie ihre uneingeschränkt einsatzfähigen Kollegen.

Auch Opel-Kunden profitieren von der Modernisie-

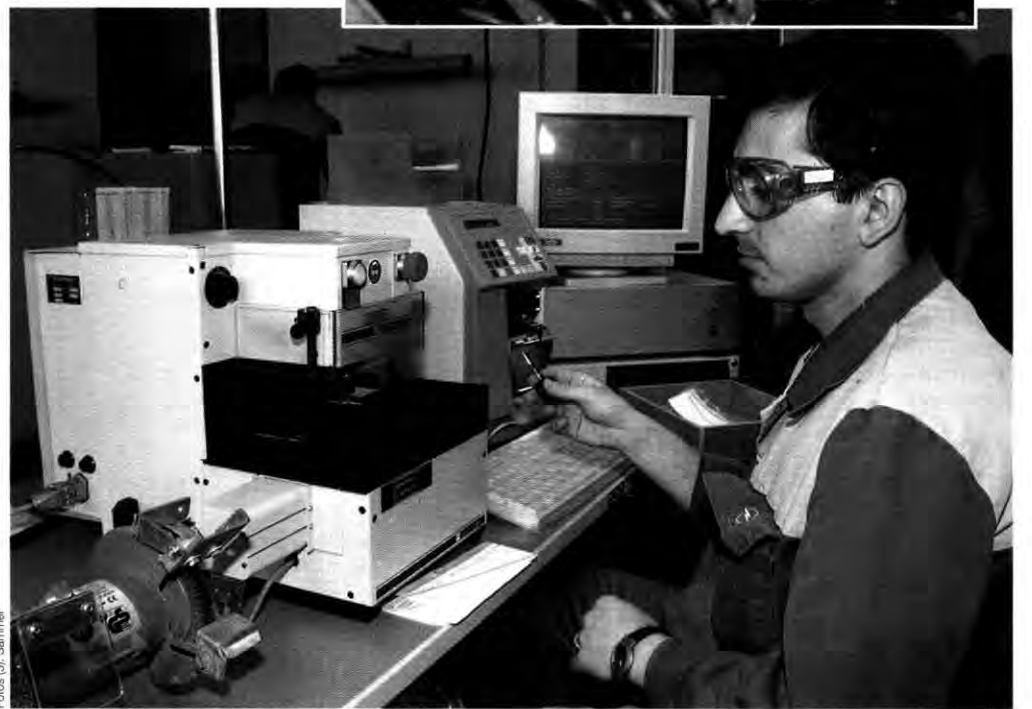
rung: „Der heutige Tag ist ein weiterer Meilenstein für den Service, der unsere Kunden im In- und Ausland begeistert wird“, sagte Dr. Werner Zöllner, Leiter Service Operations. Zu Recht: Jede Bestellung, die bis 14.00 Uhr im Service-Lager eingeht, ist schon am nächsten Morgen beim Kunden.

Täglich können an den neuen, computergesteuerten Fräsmaschinen rund 2 200 Schlüssel gefertigt werden. Ebenfalls computergesteuert sind die beiden Shuttle-Lager, in denen 25 000 verschiedene Schlüssel platzsparend auf Abruf bereit gelegt werden können.

Abgesehen von Schlüsseln fertigt das Team im Service-Lager täglich bis zu 1 000 Schließzylinder für Türen, Heckklappen, Kofferräume oder Lenkradschlösser – und zwar billiger als je zuvor. Auch 150 Tankdeckel zählen zum täglichen Arbeitspensum; früher wurden sie ausnahmslos von Fremdlieferanten eingekauft.

Unterstützt wurde die Modernisierung der Schlüssel- und Schließfertigung vom Landeswohlfahrtsverband Hessen – und zwar nicht nur mit guten Ratschlägen, sondern auch mit 400 000 Mark. Das Geld stammt nicht vom Steuerzahler, sondern aus der Kasse von Unternehmen, die dafür zahlen, daß sie nicht die gesetzlich festgelegte Mindestanzahl an Behinderten beschäftigen.

Übrigens: Opel beschäftigt die meisten Behinderten unter den deutschen Autobauern. Allein in Rüsselsheim sind etwa 1 350 behinderte Mitarbeiter in die alltäglichen Arbeitsabläufe integriert. ■



Schlüsselfrage: 2 200 Stück täglich können die Mitarbeiter dank moderner Maschinen fertigen



Vorbildlich: Alle Arbeitsplätze sind behindertengerecht

Silber erreicht – Gold im Visier

Fortschritte in Sachen Sicherheit

Rüsselsheim (jh). Um 35 Prozent konnte die Zahl der meldepflichtigen Unfälle am Standort Rüsselsheim 1995 verringert werden. Mit diesem Ergebnis erreichte Opel bei der Arbeitssicherheit den zweiten Platz unter den deutschen Automobilherstellern – nach Rang fünf in 1994.

Bis 1998 will Opel durch gezielte Maßnahmen die Unfallhäufigkeit nochmals um 50 Prozent reduzieren.

Bei einer Ehrung der in puncto Unfallverhütung besten Abteilungen in Rüsselsheim betont Opel-Chef David J. Herman die Bedeutung der Arbeitssicherheit als Führungsaufgabe. Erfreut zeigte sich Herman, daß 13 von insgesamt 66 Bereichen des Standortes 1995 keine

meldepflichtigen Unfälle zu verzeichnen hatten.

Die Abteilung Qualitätssicherung Linie Preßwerk erhielt für ihre vorbildliche Sicherheitsarbeit – vier Jahre unfallfrei in Folge – einen Pokal. Herman rief dazu auf, die Anstrengungen bei der Arbeitssicherheit noch weiter zu verstärken: „Wir müssen alles tun, um potentielle Gefahren im Arbeitsprozeß schon im Vorfeld zu erkennen und zu beseitigen. Denn die Sicherheit und die Gesundheit unserer Mitarbeiter genießen allerhöchste Priorität.“

Daß Opel schon jetzt auf dem richtigen Weg ist, konnte Jochen Bender, Leiter der Rüsselsheimer Arbeitssicherheit, mit Zahlen unterstreichen: Im ersten Quartal 1996 lag die Unfallhäufigkeit niedriger als im Vergleichszeitraum des Rekordjahres 1995. ■



Sichere Sieger: 13 von 66 Bereichen blieben 1995 unfallfrei

Noch lange kein altes Eisen

Rüstiges Geburtstagskind: Der SC Opel 06 wird 90

Rüsselsheim (hh). Sie sind zwar nicht ganz so erfolgreich wie ihre Kollegen aus München oder Mailand, dafür tragen sie den Namen Opel aber schon wesentlich länger auf ihren Trikots: Der Fußballklub SC Opel Rüsselsheim feiert in diesem Jahr seinen 90. Geburtstag.

„Der SC Opel ist ein markantes Symbol für die Sportstadt Rüsselsheim“, lobte Oberbürgermeisterin Otti Geschka im Rahmen der akademischen (Geburtstags-)Feier. Nicht zuletzt, weil er der äl-

ste Verein der Stadt und der drittälteste Verein im Kreis Groß-Gerau ist.

Angefangen hat alles im Jahr 1906. Neun „Schleuderbälle“-Spieler gründeten den Verein zunächst unter dem Namen „Sport-Club Borussia“. 1928 stellt Heinrich von Opel die Verbindung zum Opel-Werk her und der Verein wird „Sport-Club Opel 06“ getauft.

In den 60er Jahren spielt der SC Opel in der zweithöchsten deutschen Spielklasse, der Regionalliga, und lockt nicht nur Trainerpersönlichkeiten wie Otto Baric und Bernd Trautmann sondern auch rund zehntausend Zuschauer wöchentlich in das Stadion der Opelstadt. Doch wo Licht ist, da ist oft auch Schatten: 1974 führen finanzielle Eskapaden und sportliche Mißerfolge fast zur

Auflösung des Vereins. Inzwischen erholt sich der Fußballklub wieder. Karl-Heinz Rößler, 1. Vorsitzender, sprach von einer „neuen Grundlage für ein sportliches Weiterkommen“. Die erste von zwei Herrenmannschaften spielt derzeit in der A-Klasse. Darüber hinaus kicken eine Frauen-, eine Mädchen- und sieben Jugendmannschaften im Zeichen des Blitzes.

Natürlich fehlten neben den zahlreichen Glückwünschen und Grußworten auch Ehrungen nicht: Drei „SC Opeler“ wurden für ihre 60jährige, mehr als 20 „Kicker“ für ihre 50-, 40- und 25jährige Mitgliedschaft ausgezeichnet. Wieviele der „Rüsselsheimer Buben“ schon ihr 25. oder gar 40. Betriebsjubiläum bei Opel feierten, blieb dagegen unerwähnt. ■

Gesund um den Globus

Treffen der hessischen Werksärzte

Rüsselsheim (jan). Es hat sich kaum etwas geändert: Südtirol, Mallorca oder die Nordsee liegen in der Gunst der Urlauber immer noch ganz vorne. Weltweit tätige Unternehmen hingegen schicken ihre Mitarbeiter immer häufiger auch in entlegene Einsatzgebiete – und damit können die Gefahren für die Gesundheit steigen.

Da anderes Klima oft auch andere Krankheiten bedeutet, haben sich jetzt auch die hessischen Betriebs- und Werksärzte ausführlich mit den Risiken beschäftigt. Im Rahmen ihrer Mitgliederversammlung, die jetzt im Opel-Forum stattfand, nahm das Thema Rei-

medizin einen gewichtigen Platz ein.

„Wichtig dabei sind vor allem Vorbeugeuntersuchungen und Beratungen, was in der Reiseapotheke nicht fehlen darf“, faßt Dr. Holger Breikreutz, Leiter des Werksärztlichen Dienstes bei Opel und stellvertretender Vorsitzender des hessischen Standesverbandes die Ergebnisse des Gedankenaustausches zusammen.

Auch Impfungen, die das Infektionsrisiko um ein Vielfaches verringern, sollten nicht vernachlässigt werden.

Und wenn dennoch etwas Unvorhergesehenes passiert, ist der Werksarzt immer der geeignete Ansprechpartner – vorher wie nachher. ■



Herrenmode im Zeichen des Wandels: Die Mannen von '64/'65...



... und ihre Nachfolger, die 1. Mannschaft von '95/'96

Mit neuer Ehrlichkeit zu einem Bündnis für Arbeit

Dr. Hans-Dieter Rüter, Leiter der Zentralen Personalabteilung, im Interview

Job-Export, Werkschließungen, Arbeitslosigkeit und die stetig steigenden Sozialabgaben sind die derzeit dominierenden Wirtschaftsthemen. Macht da die Personalarbeit am Standort Deutschland eigentlich noch Spaß?

Eindeutig ja. Sicher, die Herausforderungen, denen sich ein weltweit operierendes Unternehmen wie Opel stellen muß, sind enorm. Harte Konkurrenz, ungünstige Währungskurse und hohe Lohnnebenkosten versüßen einem nicht gerade das Berufsleben.

Aber ich sehe hier neben den Risiken auch und vor allem Chancen. Chancen, in der Personalarbeit konzeptionell zu arbeiten, statt nur kurzfristig auf aktuelle Trends zu reagieren.

Was heißt das konkret. Oder, anders gefragt: Wo sehen Sie die Schwerpunkte Ihrer Arbeit?

Es gibt viele Ansatzpunkte. Einer könnte das „Bündnis für Arbeit“ sein, aber nur unter der Voraussetzung, daß wir zu einer „neuen Ehrlichkeit“ kommen. Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß es in der deutschen Wirtschaft keine 4,5 Millionen zusätzlichen



Bedeutet Flexibilität weiteren Arbeitsplatzabbau?

Die tatsächliche Zahl der Beschäftigten wird davon abhängen, wie erfolgreich wir uns am Markt behaupten können. Sicher ist, daß wir im Bereich der Lohnnebenkosten zu erheblichen Einsparungen kommen müssen, um Arbeitsplätze zu sichern.

Sind wir denn international wettbewerbsfähig?

Im Prinzip ja. Aber lassen Sie mich etwas grundsätzlicher antworten. Die Zahl der Arbeitsplätze wird in Deutschland weiter sinken, und zwar dort, wo die Herstellung von Produkten keine besondere Qualifikation der Mitarbeiter erfordert und damit anderswo wesentlich preisgünstiger erfolgen kann. Wir werden aber eine Zunahme bei den qualifizierten Tätigkeiten verzeichnen können, wenn wir mit Qualität, Service und Zuverlässigkeit die Höhe der Arbeitskosten kompensieren können.

Welche Auswirkungen erwarten Sie für die Beschäftigung?

Mit dem Standortsicherungsvertrag haben Geschäftsleitung und Betriebsrat den richtigen Weg zur Beschäftigungssicherung eingeschlagen. Den müssen wir konsequent weitergehen. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen könnte ich mir eine

Verlängerung über das Jahr 1997 hinaus durchaus vorstellen. Auch in Sachen Arbeitszeitkorridor stehen wir gut da. Hier ist jedoch ein längerer Ausgleichszeitraum, idealerweise drei Jahre, wünschenswert.

Was werden Ihre nächsten Schritte sein?

Zunächst einmal ist eine dauerhafte und gute Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat Voraussetzung für effektive Personalarbeit. Außerdem bin ich fest davon überzeugt, daß sich der Servicegedanke auch im Personalwesen noch weiter ausbauen läßt. Und dann gilt mein Augenmerk sicher der



Entwicklung weiterer kreativer und innovativer Ideen zur Standortsicherung.

Zur Person: Dr. Hans-Dieter Rüter

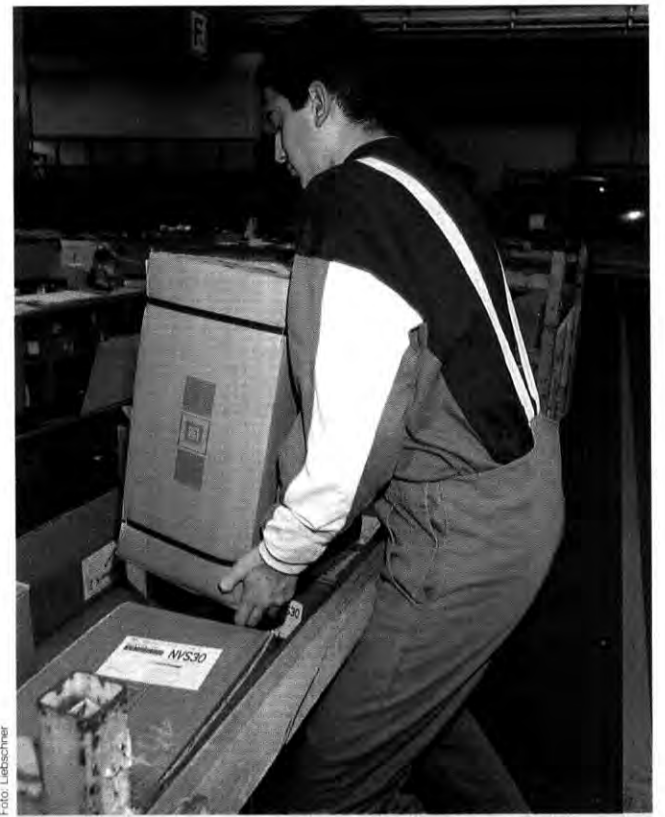
Dr. Hans-Dieter Rüter übernahm am 1. Januar die Leitung der neugeschaffenen Zentralen Personalabteilung. Als Personalchef mit AG-weiter Verantwortung berichtet Rüter direkt an Personalvorstand Wolfgang Strinz.

Der gelernte Wirtschafts- und Erziehungswissenschaftler hat bereits während seines Studiums erste Erfahrungen in der Automobilbranche sammeln können. Damals verkaufte er Fahrzeuge der Marke Porsche. Später leitete er

ein Heim für schwererziehbare Kinder.

Sein weiterer Berufsweg führte den Rheinländer, Jahrgang 1955, in die Personalabteilungen von Telenorma, der Landesbank Rheinland-Pfalz und des Textilmaschinenherstellers Schlafhorst. Zuletzt war Rüter als Geschäftsführer bei Rank Xerox für die Bereiche Personal und Qualität verantwortlich.

Dr. Hans-Dieter Rüter ist verheiratet und hat drei Kinder.



Nachdem die Azubis ausführlich Theorie gepaukt hatten, ging es ab an den Arbeitsplatz. Auf dem Stundenplan von Sportlehrer Nikolaus Reinheimer vom Werksärztlichen Dienst stand die Praxis. Im Rahmen des Pilotprojekts „Rückenschule“ ging es im K 65 ums richtige Heben: „Meist wird die Wirbelsäule zu stark belastet, statt die Hauptlast auf die Oberschenkel zu verlagern, indem der Träger beim Heben in die Knie geht“, erläutert Reinheimer, was die Azubis üben sollten.

Laufen für Opel

Chase Corporate Challenge im Juni

Rüsselsheim (jh). Am 19. Juni fällt in Frankfurt der Startschuß für den Chase Corporate Challenge. Dabei handelt es sich um einen Mannschafts-Straßenlauf über 5,6 Kilometer. Teilnehmen können nur Firmen-Teams.

In den beiden letzten Jahren erreichten Opel-Teams gute Plazierungen und gewannen darüber hinaus den T-Shirt Wettbewerb. Wer Interesse hat mitzulaufen, meldet sich bei Thomas Epstein, Telefon 0 61 42/80 15 18.



Arbeitsplätze gibt. Das aber heißt: Wir müssen das, was an Arbeit da ist, neu verteilen, flexibler werden und auf manches lieb- und teurgewordene verzichten.

Eine Neue für die Neuen

Das Team vom Neuwagen-Verkauf an Mitarbeiter hat Verstärkung erhalten

Rüsselsheim (jh). Alle guten Dinge sind sieben. Das ist zumindest – entgegen landläufiger Zählweise – die Rechnung des Neuwagen-Verkaufs an Mitarbeiter.

Denn dort wurde das Team schlagkräftig verstärkt – auf jetzt sieben Mitarbeiter. Seit dem 1. Februar fungiert Erika Hammans als Teamleiterin in den Verkaufsräumen des

K 65. „Durch die Verstärkung unserer Truppe können wir den Mitarbeitern jetzt einen deutlich verbesserten Service bieten“, betont die junge Frau.

Wohl wahr: Ob Auskünfte in Sachen Ausstattung, Preis und Lieferzeit, ob Vertragsmodalitäten für Neuwagen oder die ständig zunehmende Nachfrage nach Leasing-Fahrzeugen – für Beratung und Service stehen jetzt einfach mehr Zeit zur Verfügung.

„Nichtsdestoweniger“, so die Erfahrung von Erika Hammans, „kann es an bestimmten Wochentagen immer noch zu größerem Andrang kommen.“ Gerade am Anfang der Woche, nachdem die Mitarbeiter ihren „Alten“ am Wochenende verkauft haben, wollen viele gleich wieder einen Neuwagen haben. Deshalb der Rat vom Verkaufsteam: Wem's nicht unter den Nägeln brennt oder wer nur ei-

ne Beratung möchte, der sollte mittwochs am Nachmittag, donnerstags oder freitags im K 65 vorbeischaun. Dann herrscht dort eine ruhigere Atmosphäre. Und die wünschen sich schließlich beide Seiten – Käufer und Verkäufer.

An den Öffnungszeiten hat sich nichts geändert: Das Verkaufsteam ist täglich von 8 bis 12 Uhr und von 13 bis 15.30 Uhr sowie samstags von 9 bis 12 Uhr zu erreichen.



Sechs Kinder im Alter von zehn bis zwölf Jahren fanden jetzt den weiten Weg von Japan nach Rüsselsheim. Sie sind die glücklichen Gewinner eines Aufsatzwettbewerbs, den Opel Japan zusammen mit der Jugendzeitschrift „Gakken“ ausgeschrieben hatte. Lohn der Mühe: Die kleinen Preisträger sammeln eine Woche lang neue Eindrücke in Deutschland. Ein Programmpunkt war die Besichtigung des Werkes Rüsselsheim inklusive TEZ.



Profis am und im Werk: Das Team um Erika Hammans (li.) berät und betreut Mitarbeiter und Rentner in Sachen Neuwagen-Kauf

Mut zur (bunten) Lücke

Lackiererei startet mit Gruppenarbeit

Bochum (pm). Mit der Gruppenarbeit ist in den Bochumer Werken alles im Lack. Das kann nun wahrheitsgemäß behauptet werden, denn auch im Bereich der Lackiererei wird die Arbeit in Gruppen organisiert.

Seit Anfang letzten Jahres wurde trainiert und motiviert, jetzt haben die ersten der gebildeten Gruppen ihre Premieren-Sitzungen und -Gespräche schon hinter sich.

Die Lackiererei mit ihren rund 700 Mitarbeitern stellte die Planer dieser in Bochum erstmals im Automobilbereich eingeführten Arbeitsorganisation vor nicht eben geringe Probleme. Denn: Anders als in den meisten Produktionsbereichen kann in der Lackiererei nicht einfach das Band angehalten werden, wenn Gruppengespräche auf der Tagesordnung stehen.

Durch zeitlich genau aufeinander abgestimmte Arbeitsprozesse vom Tauchlack über die Spritzkabinen bis zum Aushärten des Decklacks, hätten Produktions-Stillstände unabsehbare Folgen für die Qualität. In langen Diskussionen fanden die Organisatoren einen Weg, die regelmäßigen

Zusammenkünfte der ersten 26 und der bald folgenden Gruppen zu ermöglichen.

Es werden Lücken in die laufende Produktion eingefahren, das heißt, schon im Eingangsbereich der Lackiererei pausiert für eine gewisse Zeit der Fahrzeug-Nachschub. Wie eine Schlange windet sich diese Lücke durch den Produktionsbereich. Dort, wo das leere Band vorbeigeleitet, können die Gruppen ihre Gespräche abhalten.

Den ersten 26, jeweils rund zehn Mitarbeiter starken, Gruppen werden im Laufe des Jahres weitere folgen, bis die geplante Anzahl von 52 erreicht ist.

So werden im Decklack-Bereich die neuen Arbeitsgemeinschaften erst gebildet, wenn nach den Werksferien der Einbau der neuen Applikationseinrichtungen abgeschlossen ist. Hauptaufgabe der Gruppen wird natürlich die Sicherstellung der Qualität sein, deren Grundvoraussetzung im empfindlichen Lackierbetrieb die Sauberkeit ist.

Nach den intensiven Schulungen sind die Organisatoren sicher, daß auch mit der Gruppenarbeit im Bochumer „Farbenland“ alles wie gewohnt in gutem Lack bleibt. ■



Hört, hört: Nach intensiven Schulungen begann jetzt auch in der Lackiererei des Astra-Werkes das Zeitalter der Gruppenarbeit

Ein Hesse feiert im Revier

Richard Weinhold „nullt“: 40 arbeitsreiche Dienstjahre für den Blitz

Bochum (pra). Sein vierzigjähriges Dienstjubiläum feierte jetzt der Direktor des Werkes II in Bochum-Langendreer, Richard Weinhold.

Mehr als 120 Gratulanten kamen zu einer Feierstunde ins Werk, unter ihnen auch Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz, der Direktor der Bochumer Werke Reinald Hoben und Betriebsratschef Peter Jaszczyk.

Am 13. April 1939 in Rüsselsheim geboren, begann

Weinhold seine berufliche Karriere im April 1956 mit einer Maschinenschlosser-Lehre im Opel-Werk am Main. Es schloß sich ein Ingenieurstudium in Darmstadt an. Und von da an ging es für ihn im-

mer weiter aufwärts auf der Karriereleiter.

Diverse Positionen in Chassis-Konstruktion, Schmiede und Härtereiführten Weinhold 1971 aus dem Hessischen zu einem Studium an das Gene-

ral-Motors-Institut in Flint, USA. 1981 wurde der Vater zweier Söhne Leiter der Qualitätssicherung, -kontrolle und Inspektion für die Bochumer Werke und damit Bochumer Neubürger.

Danach ging es für den mittlerweile 57jährigen weiter Schlag auf Schlag: 1987 wurde er Leiter, danach Fertigungsdirektor und 1993 schließlich Direktor des Werkes II. Besonderer Höhepunkt seiner Tätigkeit in Langendreer war die bei Opel erstmals verwirklichte flächendeckende Einführung der Gruppenarbeit. Weiterhin gelang es ihm, die Produktion der neuen 16V-Motoren nach Bochum zu holen; eine entscheidende Weichenstellung für die Zukunftssicherheit des Standortes Bochum. ■



Nadelstich: Reinald Hoben zeichnet Richard Weinhold aus

Mit Blitz auf Torjagd

Opel-Werke unterstützen türkische Fußballer

Bochum (pra). Einen weiteren Meilenstein gegen Ausländerfeindlichkeit setzen jetzt die Bochumer Werke. Nach den diversen Aktionen der vergangenen Monate und Jahre kürte Werkdirektor Reinald Hoben jetzt eine türkische Fußballmannschaft zu einem Opel-Team.

Die 1. Mannschaft von „Türkiyemspor“ tritt in der Kreisliga B ab sofort in Opel-Trikots an.

Neben dem Zeichen gegen Ausländerfeindlichkeit soll auch die sportliche Leistung des in Bochum beheimateten Fußballvereins gewürdigt

werden. Die Elf spielt zwar im Mittelfeld der Kreisliga B, hat es aber geschafft, aus einem ganz kleinen Verein heraus diese Leistung zu vollbringen.

Außerdem ist man bei Türkiyemspor guter Dinge, in der nächsten Saison an die Spitze zu kommen. Garant dafür soll Mani Berens sein, Ex-A-Jugendspieler des VfL und in Bochum eine bekannte Trainergröße. Daß er obendrein Mitarbeiter des Werkschutzes in den Opel-Werken ist, rundet die Sache ab.

Mit Reinald Hoben übergab der Vorsitzende des Betriebsrates, Peter Jaszczyk, vor einer Begegnung in der Kreisliga die neuen Trikots.

Der Verein hatte dafür eigens ein Fest auf dem Fußballplatz arrangiert, an dem viele deutsche und türkische Gäste teilnahmen. Außerdem interessierten sich mehrere Zeitungen für das Geschehen.

Muharram Yamac, Vorsitzender des Vereins und ebenfalls Opel-Mitarbeiter machte deutlich, daß seine Elf stolz sei, als Opel-Team aufzutreten. Sichtlich froh auch die Fans, von denen die Aktion mit heftigem Beifall begleitet wurde. Als Reinald Hoben dann noch einen Fußball mit den Unterschriften sämtlicher Bayern-Spieler überreichte, kannte die Begeisterung keine Grenzen. ■



Gruppenbild mit Sponsor: Die Elf von Türkiyemspor arbeitet jetzt mit dem Blitz auf der Brust

Opel fährt auf KIA ab

Neues Modell: Kooperatives Ingenieurs-Ausbildung

Bochum (pm). Nein, es ist wirklich ein rein Bochumer Kind, auch wenn es auf einen fernöstlich klingenden Namen hört. Mit „KIA“ eröffnen die Bochumer Opel-Werke in Zusammenarbeit mit der örtlichen Fachhochschule, der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkerschaft ein bisher einmaliges Ausbildungsmodell für angehende Ingenieure.

Der Grundgedanke der „Kooperativen Ingenieur-Ausbildung“, kurz KIA, ist es, den Praxisbezug des Studiums zu erhöhen, die Ausbildungszeit zu verkürzen und den späteren Absolventen bessere Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu eröffnen.

Schon immer nutzten besonders qualifizierte Industrie-Elektriker oder -Mechaniker die Chance, nach der erfolgreichen Ausbildung bei Opel sich zum Studium freistellen zu lassen, um danach als Diplom-Ingenieur ins Werk zurückzukehren. Der Weg vom ersten Ausbildungstag bis zum Studienabschluß nahm in der Regel acht Jahre in Anspruch.

„Das kann auch schneller gehen“, sagte sich Rainer Dörfel, Leiter der Berufsausbildung in Bochum. Zusammen mit der FH Bochum, der IHK und der Handwerkskammer wurde das „KIA“-Modell entwickelt, das sich seit September letzten Jahres, als die ersten 14 Studenten ihre Ausbildung begannen, höchster Beliebtheit erfreut.

Während der ersten vier Semester absolvierten die Teilnehmer parallel zur Ausbildung ein Studium zu Industrie-Elektrikern oder -Mechanikern. Bei dieser komprimierten „Lehrzeit“ übernimmt die FH die Vermittlung eines Teils der theoretischen Inhalte, die sonst in der Berufsschule vermittelt werden. Nach der regulären Facharbeiter-Prüfung vor der IHK folgt ein im günstigsten Fall drei Jahre dauerndes Vollzeit-Studium, das mit dem Ingenieur-Diplom endet.

Auch während dieser Phase bricht der Kontakt zu Opel nicht ab. So kann das obligatorische Praxis-Semester im Werk absolviert werden. Dabei läßt sich auch eine praktische Fragestellung finden,

die sich als Studienobjekt der Diplomarbeit eignet.

Die Vorteile dieses Bochumer Modells liegen, davon ist Rainer Dörfel überzeugt, auf der Hand: „Der Student erwirbt in kürzestmöglicher Zeit zwei Ausbildungsabschlüsse und hat darüber hinaus die Sicherheit, bei uns einen zukunftsorientierten Arbeitsplatz zu finden. Und unser Unternehmen profitiert von Mitarbeitern, die sowohl im praktischen, als auch im theoretischen Bereich hochqualifiziert sind.“

Da man gerade dabei war, traditionelle Grenzen zwischen Industrie, Hochschule und Handwerk aufzuheben, machte man auch vor den Studienfächern nicht halt. Für das im September beginnende Semester wird nach dem „KIA“-Modell das Studium der „Mechatronik“ angeboten, bei dem Studieninhalte der Mechanik, der Informatik und des Maschinenbaus eine praxisorientierte Partnerschaft eingehen. Aspiranten, die einmal Diplom-Ingenieure der Mechatronik sein wollen, müssen sich allerdings noch gedulden, die ersten 14 Studienplätze waren binnen weniger Stunden vergeben. ■

Gelbes Seil als roter Faden

Im Karosserie-Rohbau helfen Andon-Tafeln die Qualität zu verbessern

Bochum (pm). Wenn die Melodie von „Fuchs, du hast die Gans gestohlen“ aus den Lautsprechern tönt, heißt das nicht, daß im Karosserie-Rohbau jetzt volkstümliche Kinderlieder-Hitparaden veranstaltet werden.

Auch wenn andere bekannte Melodien ertönen, hat das nichts mit Unterhaltung zu tun, sondern ist der musikalische

Ausdruck eines neuen Qualitäts- und Problemlösungsprojektes. „Qualitäts-Andon-System“ nennt sich das Pilot-Projekt, das jetzt erstmals in Bochum im Rohbau eingesetzt wird.

Grundgedanke der neuen Anlage ist es, daß jedem Mitarbeiter durch schnelle und systematisierte Informationsmittel im Problemfall zügig geholfen werden kann. Treten Qualitätsprobleme auf, soll

auf kürzestem Wege die Ursache erkannt und der Schaden möglichst unmittelbar am Ort des Entstehens behoben werden.

Über jedem Arbeitsplatz an der Rohbau-Linie spannt sich ein gelbes Seil, wie es früher der Schaffner zum Abklingeln der Straßenbahn benutzte. Entdeckt nun ein Mitarbeiter einen Fehler in seinem Arbeitsbereich, zieht er die gelbe Leine und es ertönt die Kenn-Melodie seiner Gruppe, zum Beispiel das Lied vom diebischen Fuchs.

Gleichzeitig leuchtet auf für jeden sichtbaren Informationstafeln, den sogenannten Andon-Boards, die Nummer des Arbeitsbereichs auf, der Hilfe benötigt. Für die „erste Hilfe“ ist nun der Gruppensprecher zuständig, der zusammen mit dem Werker entscheidet, ob das aufgetretene Problem noch vor Ort am laufenden Band gelöst werden kann.

Ist dies der Fall, wird die gelbe Leine ein zweites Mal gezogen und dadurch ein Bandstop verhindert. Der Gruppensprecher kümmert sich jetzt um die schnelle Behebung des Fehlers, während sich der Mitarbeiter schon wieder um die nächste herangeleitende Karosserie kümmert. Ist das Problem tiefgreifender, entfällt der erlösende Griff zur Reißleine und nach einem fest definierten Zeitraum bleibt das Produktionsband stehen, bis wieder „Entwarnung“ gegeben wird. Eine rote Alarm-Rundumleuchte signalisiert solange das Problem.

Die neue Anlage sorgt durch schnellstmögliche Information aller Verantwort-

lichen dafür, daß ohne Umschweife mit der Problemlösung begonnen werden kann und sich die Zahl der Bauteile, die nach Verlassen des Bandes sonst aufwendig nachgebessert werden müßten, deutlich verringert.

Die Leuchttafeln sorgen auch noch in anderen Bereichen dafür, daß Arbeitsgruppen im Rohbau zu einer wahren Informationsgesellschaft werden. So erfährt zum Beispiel jeder, wenn ein Förderer aus welchen Gründen auch immer streikt. Auch die Produktionszahl und eventuelle Abweichungen vom Plan werden auf den Boards demnächst buchstäblich erhellt.

Bis zu den Werksferien wird die neue Anlage voll in Betrieb gegangen sein. In den nächsten Jahren soll sich die gelbe Leine dann wie ein roter Faden durch den gesamten Produktionsbereich ziehen. Ziel ist es, möglichst wenig Gründe zu haben, an der Leine zu ziehen – auch wenn man dann seltener hört, wie melodios der Gänsdiebstahl besungen wird.



Der mit dem Seil tanzt: Im (Qualitäts-) Notfall hilft ein Zug



Aufgetafelt: Andon zeigt den Mitarbeitern, wo's langgeht

Mit Sicherheit zum Pokal

Die Zahl der Arbeitsunfälle ging um 60 Prozent zurück

Bochum (pra). General Motors hat die Unfallverhütung weltweit zu einem der obersten Ziele erklärt. Und das nicht ohne Grund. Zum Abschluß des Wettbewerbs für Arbeitssicherheit in den Bochumer Werken erklärte Direktor Reinold Hoben: „Die Arbeitssicherheit leistet einen entscheidenden Beitrag zum Unternehmenserfolg.“

In der Tat haben die Bochumer Werke die Unfallzahlen in den vergangenen Jahren um 60 Prozent senken können. Dazu Klaus Enderle, Leiter der Arbeitssicherheit: „Auf dieses Ergebnis sind wir stolz. Wir haben dem Unternehmen, bei allen anderen Vorteilen, dadurch erhebliche Kosten ersparen können.“ Bei seinen Bemühungen weiß Enderle einen ganzen Stab guter Sicherheitsbeauftragter neben sich.

Vor drei Jahren ins Leben gerufen, gibt es im Rahmen des Wettbewerbs für den erfolgreichsten Bereich nicht nur Urkunden, sondern auch



Im Zeichen des Blitzes: Ein strahlendes Direktorium

einen begehrten Wanderpokal entgegen. Nach dem Rohbau und dem Verkauf war es diesmal das Personal- und Sozialwesen, daß die attraktive Trophäe ausgehändigt bekam.

Dieser Bereich konnte alle Kriterien erfüllen und sich gegenüber dem Vorjahresergebnis um 69,2 Prozent verbessern. Lediglich drei Unfälle im Bereich der Berufsausbildung verhinderten die 100-Prozent-Marke. Dr. Horst Wruck, Personaldirektor in Bochum, nahm stellvertretend für den Bereich Personal- und Sozialwesen den

Wanderpokal entgegen.

Auf den zweiten Platz kam die Qualitätssicherung des Werkes I. Hier konnte die Unfallhäufigkeit um 67,1 Prozent verringert werden. Den dritten Platz sicherte sich erneut der Bereich Service, Teile und Zubehör mit einer Unfallabnahme um 28 Prozent.

Neben Pokal und Urkunden erhalten die Sieger 50 Karten für den nächsten Lauf zur ITC auf dem Nürburgring. Je 100 Karten für ein Heimspiel des VfL Bochum gehen an die Plätze zwei und drei.

Der große Rote mit der langen Leiter

Leiterwagen ist der ganze Stolz der Werkfeuerwehr

Bochum (pm). Noch einmal wird der rote Lack blankpoliert, der Ölstand kontrolliert und das Blaulicht getestet, dann tritt der Leiterwagen seine letzte Fahrt an – zum Feuerwehrmuseum.

Nach 27 Jahren im Dienst der Bochumer Werkfeuerwehr verwandelt sich das rote „Ungetüm“ vom Dienstfahrzeug zum Schaustück. Am Nachfolger, einem modernen MAN-Fahrgestell mit einer 32 Meter-Teleskop-Mastbühne wird schon intensiv trainiert, damit im Ernstfall jeder Handgriff sitzt.

Aufgabe des rund 780 000 Mark teuren Rettungsgerätes ist es, Menschen im Falle des Falles schnell und sicher aus großen Höhen zu retten. Gleichzeitig verfügt der Wagen über eine Hochleistungs-Wasserpumpe für effektive Löscheinsätze.

In diesem Monat wird den Motoren und Hydraulikpumpen kaum eine große Pause gegönnt, da die gesamte 24 Mann starke Löschmannschaft des Werkes I so lange den Ernstfall proben muß, bis jeder den Umgang mit dem neuen High-Tech-Gerät blind beherrscht.

Obwohl nur zwei Feuerwehrleute die Stammbesatzung des neuen Fahrzeugs stellen, ist es ein altes Feuerwehr-Prinzip, daß im Ernstfall jeder alles können muß. Auch hier unterscheiden sich die zur Abteilung Werksicherheit gehörenden Opel-Feuerwehrleute nicht von ihren städtischen Kollegen.

Bei allem Training hofft Karl Heinz Haslinger, Leiter der Werksicherheit, daß das neue Fahrzeug das Schicksal seines Vorgängers teilt. In den 27 Jahren kam es für den alten Leiterwagen zu kaum einem ernsthaften Rettungseinsatz.

Für Haslinger ist das ein wesentlicher Erfolg der Brandschutz-Prävention: „Bei uns kann man sich sicher fühlen, das Risiko auf unserem Werksgelände ist wesentlich geringer als in einigen öffentlichen Gebäuden.“ So sind zum Beispiel alle Produktionshallen und Lager mit modernen Sprinkleranlagen und Brandmeldeeinrichtungen ausgerüstet. Da sämtliche Kabel und Leitungen in den Produktionsbereichen offen sichtbar geführt werden, sind die gefürchteten versteckten Brände in Kabelkanälen ausgeschlossen.

Trotzdem wird das neue Fahrzeug seinen Dienst nicht in der Garage „abstehen“. Immer wieder rücken die Feuerwehrleute, die sich nicht zu Unrecht als „Mädchen für alles“ verstehen, zu Hilfeleistungen für andere Abteilungen aus. Mit der neuen Teleskop-Mastbühne können

jetzt auch Reparaturen in großer Höhe durchgeführt werden. Die Anmietung teurer Fremdgeräte kann so entfallen.

„Man darf nicht übersehen, daß auch die Feuerwehr nicht nur für Sicherheit sorgt, sondern immer produktiver wird. Auch wir tragen durch unsere vielfältigen Hilfeleistungen zur Verbesserung der Kostenstruktur bei“, erläutert Haslinger den Aufgabenwandel bei den Brandschützern.



Brandneu: Der Leiterwagen mit seiner 32 Meter-Teleskop-Mastbühne

Astreiner Hattrick

FC Pressenhub heißt der alte und neue Fußballmeister

Kaiserslautern (dz). Der Sieger der Werksmeisterschaft in Kaiserslautern heißt auch 1996 FC Pressenhub. Damit gelang dem zweifachen Deutschen Meister und amtierenden Opel-Europameister nach dem Titelgewinn 1994 und 1995 ein lupenreiner Hattrick. Im Finale setzte sich die Mannschaft gegen die „Turbo“-Elf mit 1:0 durch. Seit drei Jahren ist der FC Pressenhub nunmehr werksweit, bundesweit und europaweit ungeschlagen.

Auf der Sportanlage des TuS Hohenecken traten am ersten Mai-Wochenende 24 Mannschaften aus allen Fertigungsbereichen an, um den Pfälzer Teilnehmer für das Endrundenturnier um die Deutsche Meisterschaft am 15. Juni in Eisenach zu ermitteln. Trotz widriger äußerer Spielbedingungen entwickelte sich das in vier Gruppen ausgetragene Kleinfeldturnier rasch zu einem rauschenden Fußballfest.

Obwohl sich fast alle Mannschaften spontan zusammengefunden hatten, fanden die

Spiele auf durchweg hohem spielerischem Niveau statt. Mit den Gruppensiegern Turbo, Saginaw K-20, DI-Dream-Team und FC Pressenhub qualifizierten sich vier ebenbürtige Teams für die Endrunde. Während „Turbo“ im ersten Halbfinale mächtig Druck gegen Saginaw K 20 machte und sich klar mit 4:0 durchsetzte, stand es in der zweiten Halbfinalbegegnung zwischen dem FC Pressenhub und dem DI-Dream-Team nach Ende der regulären Spielzeit torlos unentschieden. Ein

Favoritensturz lag in der Luft. Im anschließenden Neunmeterschießen bewies der FC Pressenhub jedoch die stärkeren Nerven und ebnete sich den Weg ins Finale.

Dort trafen die Routiniers auf das junge laufstarke Turbo-Team, das sich zunächst die besseren Torchancen erspielte. Die kampfbetonte Begegnung war vor allem seitens des FC Pressenhub von taktischer Disziplin geprägt. Das zahlte sich aus: Im Anschluß an einen Freistoß erzielte Peter Schmitt in der vorletzten Minute das goldene Tor.

Bei der anschließenden Siegerehrung, bei der alle Teams ausgezeichnet wurden, bedankten sich Werksdirektor Jochen Ohse und Betriebsrat Norbert Raufer bei allen Mannschaften für das Mitmachen und die sportlich faire Austragung der Spiele.



Erfolg abonniert: Der FC Pressenhub schaffte zum dritten Mal in Folge die Meisterschaft

Roboter im Ruhestand

Zylinderblockbeschickung nach Umbau viel effektiver

Kaiserslautern (dz). In der Zylinderblockfertigung des Kaiserslauterer Motorenwerks ging jetzt eine Ära zu Ende. Die alte, seit 1982 bestehende Depalettieranlage wurde durch ein neues Ladeportal ersetzt. Der zeitweise recht störanfällige Roboter hat endgültig ausgedient.

Wie Fertigungsplaner Ruprecht Fickert erläutert, war eine Neuplanung der Zylinderblockbeschickung infolge der Demontage der Lackieranlage für Zylinderblöcke und Ölwanne notwendig geworden.

„Die ursprüngliche Robotronic war überaltert und eine technische Überholung zu kostenaufwendig. Gemeinsam mit der Instandhaltung planten wir deshalb die neue Anlage nach unseren spezifischen Anforderungen.“

Mittels Zuführband werden die Zylinderblöcke nunmehr auf Paletten in das Ladeportal eingefahren. Ein Bilderfassungssystem mit zwei Kameras analysiert den jeweiligen Blocktyp, der von einem Kombi-Greifer auf die Beladeeinrichtung der Transfermaschine aufgesetzt wird.

„Die Bereitstellung der Teile geschieht schneller, dadurch hat sich die Ladekapazität deutlich erhöht“, so Fickert. Während früher der Beschickungsvorgang nach Ab-



Aufgeblüht: Planer Ruprecht Fickert (m.) am neuen Ladeportal

arbeitung von zwei Paletten unterbrochen werden mußte, können jetzt während der

Arbeitszeit des Greifers immer wieder Teile zugefügt werden.

Immer den richtigen Dreh

Neue Meßeinrichtung prüft Drehmomentschlüssel

Kaiserslautern (dz). Auf diese Neuerwerbung kann nicht nur die Verwaltung Drehmomentwerkzeuge stolz sein: Mit der Anschaffung eines Prüfstandes zur automatischen Kalibrierung von anzeigenden und auslösenden Drehmomentschlüsseln ist das Werk Kaiserslautern nunmehr in der Lage, opeleigene Drehmomentschlüssel ohne fremde Hilfe zu zertifizieren.



Geprüfter Dreh: Die „Schatz“ kann vollautomatisch testen

Von den mehr als 1000 im Werk im Einsatz befindlichen Drehmomentschlüsseln konnten bisher nur die anzeigenden Schlüssel in eigener Regie manuell kalibriert werden. Die Überprüfung erfolgte beim Einsatz des Werkzeugs in einer kritischen Operation vierteljährlich, beim Gebrauch während einer anderen Operation halbjährlich. Eine zeitaufwendige Notwendigkeit.

Bei einer Überprüfung durch den Hersteller der Drehmomentschlüssel wären

jedoch Kosten zwischen 180 bis 240 Mark pro Schlüssel angefallen.

Basierend auf den Qualitätsvorschriften der ISO 9002 wurde das Prüfverfahren DIN 6789 entwickelt, das zwischen anzeigenden Drehmoment-Schraubwerkzeugen und auslösenden Drehmoment-Schraubwerkzeugen unterscheidet.

Der Prüfstand des deutschen Herstellers Schatz verfügt über die meßtechnischen Eigenschaften, um die Prüfungen entsprechend der

Norm 6789 oder anderer Prüfverfahren durchzuführen. Dabei kann der Anwender seine Prüfverfahren frei programmieren und Testreihen automatisch durchführen.

Das Kernstück des High-Tech-Prüfstandes bildet der Mehrbereichssensor. Speziell entwickelt für die Drehmomentschlüsselprüfung, ermöglicht dieser eine Prüfung im Bereich von 2 bis 300 Nm. Dabei sind die maximalen Abweichungen kleiner als ein Prozent des angezeigten Meßwertes.

Sicher in die Schräglage

Zweirad-Sicherheitstraining für Mitarbeiter stieß auf große Resonanz

Kaiserslautern (dz). Auf große Resonanz stieß das zum zweiten Mal vom ACE und der Berufsgenossenschaft durchgeführte Motorrad-Sicherheitstraining, das jetzt auf dem Trailer-Parkplatz Ost stattfand.

Bei herrlichem Frühlingswetter waren die Teilnehmer mit Motorroller, Enduro, Chopper und Tourenmaschine ange-reist, um etwas über Sicherheit in Extremsituationen zu „erfahren“. Zunächst wurden die Motorräder einer technischen Prüfung unterzogen: Schalterstellung, Fußschaltung, aber auch die korrekte

Sitzposition wurden kritisch unter die Lupe genommen. Bevor es auf die Piste ging, wurden die Biker zudem über sicherheitsrelevante Aspekte informiert.

Auf dem Parcours mußten sie dann Ausweichmanöver, Slalomkurs, Vollbremsung und Fahren in Schräglage absolvieren. Von dem routinierten Fahrlehrer Volker März wurden die Teilnehmer beobachtet und auf erkennbare Fahrschwächen angesprochen. Besonderes Lob galt der Tatsache, daß auf die individuellen Bedürfnisse jedes Teilnehmers eingegangen wurde. „Mehr als 100 Opel-Mitarbeiter kommen in Kai-



Asphalt-Training: Opel-Biker gingen im Werk in Klausur

erslautern – zumindest im Sommer – mit dem Motorrad zur Arbeit. Die Teilnahme an solchen kostenlos angebotenen Sicherheitsübungen ist

daher besonders wichtig“, so das Resümee der Mitorganisatoren Friedel Deppert und Armin Hartmann vom Betriebsrat.

Hoch im Norden

Pfälzer Azubi tüfelt in Dänemark

Kaiserslautern (jh). Hand aufs Herz: Haben Sie schon einmal etwas von der „Sommerbrake“ gehört? Nein? Nun, diese Erfindung hat sich am Markt auch noch nicht endgültig durchgesetzt.

Dennoch ist sie ein Beweis für die Güte der Ausbildung in Kaiserslautern. Denn der „Erfinder“, der angehende Werkzeugmechaniker Marcus Sommer aus dem Pfälzer Komponentenwerk, trumpfte auf einem 14-tägigen Vierländer-Technologie-Projekt (VLTP) in Dänemark groß auf – mit besagter „Sommerbrake“.

Doch immer schön der Reihe nach: Zusammen mit elf weiteren Schülern aus Kaiserslautern, Ludwigshafen und Mainz flog Marcus Sommer in den Norden. Dort lernten die Teilnehmer des VLTP in einem Sprachprojekt zunächst das dänische Schul- und Ausbildungssystem kennen, nahmen am Unterricht in einem Gymnasium teil und stellten schließlich ihre Heimat vor.

So richtig ernst – Sein oder Nichtsein nannte es seinerzeit der Dänenprinz – wurde es dann beim Zusammentreffen aller Teilnehmer im Rahmen einer Infoveranstaltung, in der die beiden Umweltprojekte „Wasserreinigung“ und „Energiegewinnung mit Wind-

mühlen“ vorgestellt wurden. Als angehender Werkzeugmechaniker war Sommer in erster Linie an den Windmühlen interessiert.

In sechs Gruppen mit je einem Teilnehmer aus England, Frankreich, Dänemark und Deutschland mußten unterschiedliche Probleme gelöst werden. Die Gruppe um den Pfälzer Azubi hatte die Aufgabe, die Rotationsfrequenz der Rotorblätter (bis zu 60 Meter Durchmesser) bei zu starkem Wind durch eine mechanische Bremse zu reduzieren, da sonst durch auftretende Turbulenzen der Wirkungsgrad abfällt und Anlagenschäden auftreten können.

Von allen eingebrachten Lösungen entschied man sich für die von Marcus Sommer. Seine Bremse, die „Sommerbrake“, erhöht den Luftwiderstand in Abhängigkeit der Rotationsfrequenz durch die Zentrifugalkraft. Bei einer Präsentation der Arbeit wurde die Bremse mit Beifall bedacht. Im Rahmen einer Exkursion in das „Folkecenter for Renewable Energy“ wurden die gewonnenen Erkenntnisse diskutiert und vertieft.

Neben dem Austausch von technischem Know How ist die Völkerverständigung ein zentrales Anliegen des Technologie-Projektes. Das hat funktioniert: Marcus' Gruppe verbringt den nächsten Urlaub in Dänemark.

„Eine ständige Aufgabe“

Ergonomie-Manager Otto Kalkhof fahndet überall nach Verbesserungen

Eisenach (yl). „Ergonomie bedeutet Anpassung der Arbeit an den Menschen, nicht die Anpassung des Menschen an die Maschine“, so Otto Kalkhof, seit April 1996 Ergonomie-Manager bei Opel in Eisenach. Die Aufgabe von Ergonomie-Spezialisten sei daher, die Arbeitsabläufe zu analysieren, zu bewerten und, falls nötig, neu zu gestalten. Was ist das Ziel? Ganz einfach: Mitarbeiter sollen vor körperlichen Überlastungen geschützt werden.

Ergonomie spielte in Eisenach von Anfang an eine große Rolle. Schon bei der ursprünglichen Gestaltung der Linie wurde auf Grundsätze der Ergonomie geachtet. Otto Kalkhof, erfahrener Automobilbauingenieur, gehörte zu den ersten Eisenachern, die mit anpackten, als es darum ging, ein neues Werk und ein neues Produktionssystem aufzubauen.

Als Schichtleiter sammelte er weitere Erfahrungen in der Fertig- und Endmontage. Doch damit nicht genug. „Jeder Arbeitsplatz läßt sich kontinuierlich verbessern.“ Otto Kalkhof setzte sich von Anfang an wie selbstverständlich dafür ein. „Ergonomie ist eine ständige Aufgabe“, ist sich Kalkhof sicher. Hinzu kommt, daß durch Modell- und Modelljahreswechsel immer neue Arbeitsbedingungen entstehen, die nach ergonomischen Gesichtspunkten bewertet und gegebenenfalls verbessert werden müssen.

In den nächsten Wochen und Monaten untersuchen beispielsweise die Teamsprecher unter Anleitung der Ergonomie-Bereichskoordinatoren die Arbeitsplätze mit Hilfe eines neuen Analyseverfahrens auf Ergonomie-Schwächen. Anhand der Analyse werden vorhandene Probleme mit einem Punkteschema bewertet und ihrer Schwere nach beurteilt. Auf der Grundlage dieser Untersuchung wird dann bei betroffenen Arbeitsplätzen so schnell wie möglich Abhilfe geschaffen.



Ergonomie-Fahnder: Norbert Poßner, Otto Kalkhof, Maria Bittner und Rainer Langenberg (v. l.)

Verbesserungsvorschläge zur Ergonomie kommen aber auch noch aus einer anderen Richtung, nämlich von den Mitarbeitern selbst. Durch Training und Information wurden die Mitarbeiter sensibilisiert, mehr auf ergonomisch bedingte Belastungen zu achten und diese anzusprechen. Eine Reihe von Vorschlägen beschäftigt sich mit derartigen Themen. „Verbesserte ergonomische Bedingungen haben bessere Arbeitsplätze zur Folge.“ Körperliche Anstrengungen wie ständiges Bücken oder besonders kraftaufwendige Tätigkeiten können auf diese Weise eingeschränkt werden.

Beispiele dafür gibt es viele. So wurde die Verpackung der Airbag-Lenkräder verändert, da diese die Mitarbeiter zwang, die Teile aus einer ungünstigen Höhe zu entnehmen. Jetzt können die Lenkräder leichter entnommen werden; auch das Handling ist einfacher geworden.

Eisenach ist das erste Opel-Werk, das einen Ergonomie-Manager beschäftigt. Eine Arbeitsgruppe „Ergonomie“, die aus Mitarbeitern der Werke in Spanien, Belgien, Ungarn und Eisenach besteht, arbeitet nun Ergonomie-Richtlinien aus, welche dann in allen europäischen Werken umgesetzt werden. Otto Kalkhof: „Ich bin überzeugt, daß dies ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist.“

Drei Fragen an Otto Kalkhof

Herr Kalkhof, Sie sind seit 1. April 1996 Ergonomie-Manager. Zuvor waren Sie Schichtleiter in der Fertigung. Was reizt Sie an der neuen Aufgabe?

Es war vor allem die Chance, etwas völlig Neues zu beginnen. Ich habe mir eine interessante Aufgabe vorgestellt, bei der ich weiterhin mit Menschen zusammenarbeiten kann. Zunächst hieß es für mich, lernen, lernen, lernen.

Was mußten Sie tun?

Ich wurde von September bis Dezember 1995 in Detroit trainiert, ab Januar 1996 war ich wieder bei Opel Eisenach und habe mich vor allem mit Fragen der Arbeitsmedizin beschäftigt.

Unser Werksarzt Dr. Karl Sowa hat mir als Mentor sehr dabei geholfen.

Wie können Sie den Erfolg ergonomischer Maßnahmen messen?

Eine gute Ergonomie zeigt sich in guten Arbeitsbedingungen. Diese lassen sich aber sehr schwer bewerten. Langfristig müßte sich die Anwesenheitsrate infolge geringerer körperlicher oder Fehl-Belastung verringern – auch hier ist es schwer, zuverlässige Daten zu gewinnen. Wir können aber mit Hilfe eines Punkteschemas die Ergonomie-Situation im Werk bewerten und feststellen, wo wir entsprechend dieser Analyse gerade stehen.

Sie ticken nicht richtig

„Down-Time-Uhren“ zeigen und summieren die Störzeiten im Rohbau

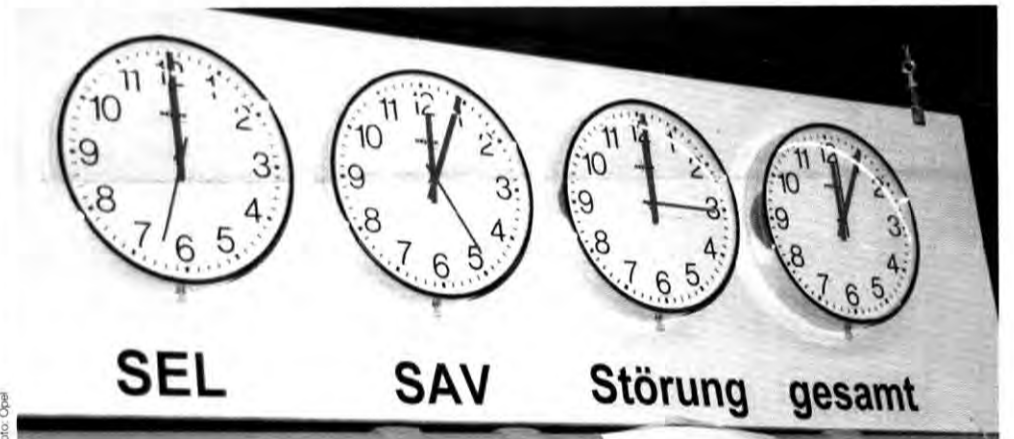
Eisenach (yl). Sie ticken und sehen aus, wie ganz normale Wanduhren. Trotzdem machen sie nicht das, was man von einer normalen Uhr erwartet.

Denn sie ticken nur manchmal. Die Zeit, die dann ablesbar ist, ist nicht die Uhrzeit, sondern die Störzeit. Sogenannte „Down-Time Uhren“ geben im Roh- und Gerippebau schon bei kleinen Störungen Auskunft, wieviel Zeit vergangen ist und summieren diese Zeit während einer Schicht. Seit Anfang April ticken diese Uhren zunächst versuchsweise im Bereich „Unterboden hinten“. Am Anfang jeder Schicht stellt ein Teamsprecher aus diesem Bereich drei von insgesamt vier Uhren. Die erste Uhr zeigt die Zeit an, die vergeht, wenn

der Systemeingang leer ist. Eine andere Uhr tickt, wenn der Systemausgang voll ist, das heißt, wenn kein Fahrzeug weitergeleitet werden kann. Die dritte Uhr zeigt alle anderen Störungen an und die vierte schließlich die Gesamtzeit. Der Vorteil: Die Mitarbeiter

können von den Uhren ablesen, wie gut die Auslastung der Linie ist, beziehungsweise ob die Produktion gestört wird. Der Bereichsingenieur kann durch einen Blick auf die Uhren erfassen, wo er nach der Störung suchen muß. Selbstverständlich setzt man

alles daran, Störungen zu vermeiden. „Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß in einem Bereich, der zu 95 Prozent automatisiert ist, die meiste Zeit auf das Konto Anlagenstörungen geht“, so Guenter Bertold aus dem Roh- und Gerippebau.



Zeit-Versuch: Die vier Uhren im Roh- und Gerippebau geben Auskunft über den Stand der Produktion

Bau für die Nummer drei

Neue Halle als Herberge der Rostschutzstufe 3 wird im Juni fertig

Eisenach (yl). Seit kurzem wird an der Südseite des Gebäudes E 50 heftig gewerkelt. Hier entsteht eine neue Halle, die einmal etwa 600 Quadratmeter groß werden soll. Nach den Werksferien findet in diesem Neubau die Rostschutzstufe 3 ihre Heimat.

Rost ist ein Problem, mit dem alle Autohersteller konfrontiert werden und bei dem ständig an neuen Verbesserungen gearbeitet wird. Nach den Rostschutzstufen 1 und 2 wird bei Opel in Eisenach nun die Rostschutzstufe 3 eingeführt.

„Das ist ein Prozeß, der vom TEZ geplant und koordiniert wird“, erklärt Geschäftsführer Michael Wolf. Eisenach ist nach Rüsselsheim und Antwerpen das dritte europäische Opel-Werk, in dem die neue Rostschutz-Technologie angewandt wird.

Elemente der Rostschutzstufe 3 sind eine veränderte Hohlraumversiegelung und

eine Türschwellenbeschichtung. Eine PVC-Schicht soll empfindliche Bereiche des Fahrzeugs in Zukunft noch besser vor Rost schützen.

Vor allem Lackiererei und Fertig- und Endmontage werden von den kommenden Veränderungen betroffen sein. Für die Beschichtung der Türschwellen sind in der Lackiererei Änderungen im Arbeitsablauf nötig. Ein Team beispielsweise wird nach den Umstellungen an einem anderen Platz arbeiten.

In der Fertig- und Endmontage wird eine Arbeitsstation mehr geschaffen, so daß Eisenach auch für zukünftige Modelle gerüstet ist.

Die Versiegelung in der Fertig- und Endmontage wird direkt vor der Wachsbehandlung vorgenommen. Dazu muß auch diese Produktionslinie umgebaut werden; der Abschnitt der Linie mit den neuen Arbeitsstationen wird im Anbau des E 50 untergebracht, der bis Juni fertiggestellt werden soll.



E-Klasse: Der Anbau wird die Rostschutzstufe 3 beherbergen

Uml

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 2. Mai**
Herbert Brenner,
Technisches Servicezentrum –
Betriebsselektrik
- 7. Mai**
Waldemar Nussbeutel,
TEZ
- 14. Mai**
Alfred Hanak,
TEZ
Hubert Moritz,
TEZ



Herbert Brenner



Waldemar Nussbeutel

25 Jahre

Rüsselsheim

- 3. Mai**
Karl-Heinz Lindner,
TEZ-Versuche –
Prüffeld Dudenhofen
Kurt Müller,
Werkenschutz – Werkfeuerwehr
Edwin Roth,
TEZ
Armin Rudorfer,
TEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
- 4. Mai**
Armin Szameit,
Zentralwerkstätten – Schweißma-
schinen und Vorrichtungsbau
- 6. Mai**
Ottmar Glock,
Werklogistik –
Materialwirtschaft K 130
- 9. Mai**
Mohamed Mallouki,
Fertigung Zsb.-Werk II –
Montage II K 40



Alfred Hanak



Hubert Moritz

25 Jahre

Bochum

- 1. Mai**
Heinz-Werner Bölling,
Technische Service-Bereiche Werk II
- 17. Mai**
Gerd Kappes,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Chassis-Schlosserei
- 24. Mai**
Stylianos Avghitidis,
Fertigung/ME-Presswerke
- 3. Mai**
Manfred Dapper,
Montage Schaltung und
Oberflächenbehandlung
Juan Gonzalez Perez,
Motorenbau
Monika Mikus,
Tür-Modul
Bärbel Richert,
T&Z Greiferei und Packerei Inland
- 4. Mai**
Willi Kiehl,
Werkbahn
- 5. Mai**
Helmut Labendsch,
IPS-Bahn-Versand und Anlieferung

Wer fährt mit?

- Alzey → Rüsselsheim**,
biete Mitfahrgelegenheit, Schicht A, P 60,
Tel.: 06735/8439
- Crumstadt-Goddelau-Erfelden
→ Rüsselsheim**,
Fahrgemeinschaft sucht Mann/Frau,
Gleitzeit, Tel.: 06158/6618
- Erbach-Günterfürst (Odenwald)
→ Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft,
Tel.: 06142/504633

- Idstein → Rüsselsheim**,
biete Fahrgemeinschaft, Schicht B
für 2 Personen, Tel.: 06126/70490
- MZ-Hechtsheim/Rüsselsheim
→ Bonn/Bornheim**,
biete Mitfahrgelegenheit, Freitags hin,
Sonntags zurück, Tel.: 06131/592452
- Riedstadt-Leeheim
→ Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft, Portal D 24,
Normalgleitzeit, Tel.: 06158/74141

- MZ-Stadtmitte → Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 06131/238464
- Wöllstein → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit (40 Std.), Tel.: 06709/3380
- Morchheim/Mauchenheim/Offen-
heim/Erbesbüdesheim/Alzey**,
biete Mitfahrmöglichkeit für B-Schicht,
Tel.: 06731/42828 o. 06352/4670
- OB Osterfeld o. Bottrop
→ Werk I Bochum Laer**,
B-Schicht, Tel.: 0208/892105
- Raum Oppenheim
→ Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Portal 8/60, Tel.: 06133/3118
- Stromberg → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Tel.: 06724/8424
- Worms → Rüsselsheim**,
Fahrgemeinschaft sucht noch 4 Perso-
nen, B-Schicht, Tel.: 06241/58292

Wie, wann, was, wo?

Nachschlagewerk ordnet Geschichte

Rüsselsheim (jh). Für jeden Menschen besitzen einige Tage des Jahres eine ganz besondere Bedeutung – durch Ereignisse, die zu Einschnitten im Leben wurden.

Auf die Frage, was sonst noch an diesem oder jenem Tag des Jahres geschehen ist, gibt der über 1000 Seiten starke Band „Was geschah am...?“ Auskunft.

In seinem neuen Nachschlagewerk hat der Harenberg Lexikon Verlag die Geschichte übersichtlich geordnet. Was sich im Laufe der letzten 3000 Jahre ereignet hat, ist auf die 365 Tage des Jahres aufgeteilt. Der historisch interessierte Leser kann sich anhand einer Fülle von Daten aus Geschichte, Wirtschaft, Wissenschaft, Technik, Kultur und Sport schnell und präzise informieren.

Löst man die Ereignisse aus ihrer chronologischen Folge und ordnet sie den Tagen des Jahres zu, ergeben sich überraschende Verbindungen. So hat die Geschichte den 9. November zum Tag der Deutschen gemacht:

1918 zwingen revolutionäre Unruhen Kaiser Wilhelm II. zur Abdankung, die Weimarer Republik wird ausgerufen. Auf den Tag fünf Jahre später scheitert Hitlers „Marsch auf die Feldherrnhalle“ in München und damit der Versuch, die junge Demokratie zu stürzen. In der Reichsprogromnacht 1938 erreichen die nationalsozialistischen Gewaltexzesse gegen Juden einen vorläufigen Höhepunkt. Einen veröhnlichen Abschluß dieser deutschen Kurzgeschichte markiert am 9. November 1989 der Fall der Mauer in Berlin.

Selbstlernprogramm

Weiterbildung mit Computerangebot

Rüsselsheim (uw). Seit April wird das Selbstlernprogramm Tutorwin für Powerpoint, zur Unterstützung des Wechsels von Freelance zu Powerpoint, bereichsweise auf die Server aufgespielt.

Die Tutorwin-Lernprogramme sind seit dem letzten Upgrade von Winword und Excel unternehmensweit bekannt und wegen ihrer Benutzerfreundlichkeit beliebt. Mit einem Zeitaufwand von zehn bis zwanzig Minuten kann der Umgang mit den neuen Programmen

- 10. Mai**
Gisela Froboese,
Montageband Fertigmontage
Heinz-Eduard Hansel,
Qualitätssicherung Werk I
Ulrich Langer,
Zusammenbau Karosserie
Rohbau komplett
Haydar Oezer,
Montageband Fertigmontage
Jürgen Schulz,
Instandhaltung Automaten
- 11. Mai**
Sadik Kiziler,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Reiner Ruben,
Mech. Instandhaltung Pressen,
Werkzeugmaschinen und Anlagen
- 12. Mai**
Winfried-Herbert Reinhardt,
Qualitätssicherung Werk I
- 17. Mai**
Christa Brecht,
Getriebe Hartbearbeitung
Otto Jistel,
Neuanfertigung von Präbwerk-
zeugen und Vorrichtungen
Wolfgang Kreutzburg,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Friedhelm Kromat,
Chassis-Kleinteile
Horst-Dieter Simon,
Neuanfertigung von Präbwerk-
zeugen und Vorrichtungen

- Arlindo da Costa**,
Hinterachsen
- 21. Mai**
Alaettin Basdin,
Präbwerk
- 24. Mai**
Karin Stromberg,
Chassis-Kleinteile
- 25. Mai**
Irma Czwalinna,
Motoren-Endaufüstung
Gabriele Piontek,
Cockpit-Modul
- 27. Mai**
Jose-Ramon Gonzalez Gomez,
Linieninstandhaltung Mechanik

25 Jahre

Kaiserslautern

- 17. Mai**
Manfred Mahler,
Härterei
- 24. Mai**
Heinz Issle,
Saginaw
Rudi Lensch,
Fertigung

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Ottmar Bohn**,
Instandhaltung K 130,
geb. 15.5.53, gest. 1.4.96
- Horstmar Eimer**,
Beschädigteinsatz,
geb. 22.8.44, gest. 20.3.96
- Gert Hummel**,
Montage I - K 40,
geb. 19.2.46, gest. 30.3.96

Bochum

- Achim Krabbe**,
Produktives Lagerwesen D 3,
geb. 23.6.52, gest. 8.4.96
- Frank Kühlborn**,
Automaten Weichbearbeitung,
geb. 20.9.66, gest. 11.4.96

Kaiserslautern

- Eberhard Lehwald**,
Fertigung,
geb. 19.1.41, gest. 25.2.96
- Ottomar Bier**,
Fertigung,
geb. 14.6.51, gest. 7.4.96

Ein Wort in eigener Sache

Einige Tips zum Umgang mit dem Anzeigencoupon

Rüsselsheim (jh). In der Vergangenheit kam es gelegentlich zu Klagen über die zu kurze Zeitspanne zwischen dem Erscheinungstermin der Opel Post und dem Anzeigenschluß für die darauffolgende Ausgabe. Deshalb hier ein Wort in eigener Sache:

Grundsätzlich liegt zwischen dem Termin der Erscheinung und dem für die Anzeigenabgabe eine Woche. Für alle diejenigen, die beispielsweise durch Urlaub, Dienstreise

oder verspätete Postzustellung (Rentner) Gefahr laufen, den Anzeigenschluß zu verpassen, hat die Opel Post bereits vor geraumer Zeit ein zusätzliches Angebot geschaffen:

Der Coupon bietet jedem Inserenten die Möglichkeit, sich für seine Anzeige eine von vier verschiedenen Ausgaben auszuwählen. Das heißt: Sie können Ihr Fahrzeug jetzt nicht nur für die nächste Ausgabe inserieren, sondern auch schon für die Juli- und September-Ausgabe oder sogar eine noch spä-

tere vorsehen. Aber auch unvollständig ausgefüllte Coupons können für eine unfreiwillige Verzögerung sorgen. Deshalb:

Bitte immer die Stamm-/Rentnummer angeben und vor allem die private Telefonnummer. Beides wird gern vergessen.

Das abgedruckte Muster zeigt, wie's richtig aussehen muß. So ausgefüllt, hat Ihre Anzeige allerbeste Chancen, richtig und vor allem pünktlich veröffentlicht zu werden. Noch Fragen? Rufen Sie uns an: 0 61 42/66 40 57.

<input type="checkbox"/> Nur für Werksangehörige und Rentner	<input type="checkbox"/> Erstzulassung unbedingt angeben	<input type="checkbox"/> Leerkästchen zwischen den Wörtern
<input type="checkbox"/> Opel Post Coupon verwenden	<input type="checkbox"/> Ein Buchstabe/Zahl pro Kästchen	<input type="checkbox"/> Privat-Telefonnummer

Fehlerhafte Anzeigen werden nicht zurückgesandt.
Es besteht kein Rechtsanspruch auf Veröffentlichung.

1.8i EZ3/95, AUTOMATIK,
WEISS, GV, EL-SPIEGEL,
NR, 8900KM, VB 22000 DM
Tel.: 06142-61598

Coupon per Bundespost an:
**Opel Post-
Anzeigenservice
Postfach 1653
65406 Rüsselsheim**

Folgende Angaben werden nicht gedruckt.
(Keine Veröffentlichung ohne diese Angaben.)
ANJA MUSTERNACHER
Vorname Name
123456
Stammnummer/Opel-Rentnummer
ADAM-OPEL-STRASSE 1
Straße
65428 RÜSSELSHEIM
(PLZ) Ort
A. Musternacher 29.5.1996
Unterschrift Datum

Kein Versand an die Redaktion, keine persönliche Abgabe, kein Fax
**Anzeigenschluß der nächsten
Opel Post: 22. Mai 1996**

Für die Ausgabe (nur einen Monat ankreuzen)
 Juni 1996 September 1996
 Juli 1996 Später: **10/96** (Monat)

Mustergültig: Wer den Anzeigen-Coupon sorgfältig ausfüllt, muß sich hinterher nicht ärgern

Rainer, melde dich

Kamera in Spanien vergessen?

Lloret de Mar/Rüsselsheim (jh). Ungewöhnliche Urlaubspost erhielt die Redaktion der Opel Post von Eva aus dem hohen Norden. Sie sucht Rainer – beim Adam.

Doch nicht was Sie denken. Besagte Eva hat Rainer in der Zeit vom 30. März bis 7. April unter spanischer Sonne kennengelernt. Der hat seine Fotoausrüstung dort liegenlassen. Eva hat

sie an sich genommen und möchte sie nun zurückgeben.

Doch sie weiß von Rainer kaum mehr, als daß er Rainer heißt und bei Opel in Rüsselsheim arbeitet. Er war in besagter Zeit mit zwei Freunden in Lloret de Mar und hat seine letzten spanischen Abende offenbar bei „Karl“ verbracht.

Eva bat uns nun, ihr bei der Suche nach Rainer zu helfen. Haben wir doch gerne gemacht, Eva.

Diesel-Abenteuer im Wilden (Süd-) Westen

DI-Team zeigt im Motivationstraining Herz und Verstand

Kaiserslautern/Dannenfels (es). „Alarm! Feuer!“ Die 28 Seminarteilnehmer im Hotel „Kastanienhof“ ziehen verwundet die Augenbrauen in die Höhe. Sie hatten sich auf einen eher ruhigen Vormittag im Tagungsraum des Kastanienhofs eingestellt – und jetzt das. „Los, alle raus zum Löschen“, bestimmt Hauptmoderatorin Katharina Schuster.

Gut, daß die Feuerlösch-Aktion inszeniert ist und zum Programm des zweieinhalbtägigen „Motivationstrainings“ gehört, können sich die Opel-Seminaristen sehr schnell denken. Der Anblick, der sich ihnen auf dem Abenteuerspielplatz hinter dem Hotel bietet, erschüttert denn auch niemanden ernsthaft: Zwei Feuerstellen, die mehr qualmen als brennen.

Erste Bewährungsprobe für die Arbeit im Team

Allerdings: Auch kleine Brände wollen erst einmal bekämpft sein. Schutzkleidung muß her, die Wasserversorgung organisiert, die Helfer sinnvoll eingesetzt werden. 16 Minuten und 30 Sekunden brauchen die Seminaristen, um das Feuer zu löschen. Anschließend wird im Tagungsraum diskutiert.



Diesel marsch: Brandbekämpfung (mit Wasser) auf gut pfälzisch

Hätten die Löscharbeiten nicht schneller gehen können? Und wenn ja, wie?

Und da im Seminar jede Frage erlaubt ist, wird auch die naheliegendste gestellt: Die 28 Teilnehmer sollen ab August in Kaiserslautern Dieselmotoren produzieren – wieso läßt Opel sie in einem idyllisch gelegenen Hotel am Donnersberg Brände löschen, um sie auf diese Aufgabe vorzubereiten?

Mitarbeiter Siegfried Weiß trägt es mit Humor: „Ein schlechter Feuerwehrmann kann trotzdem ein guter Opelaner sein“. Betriebsrat Thomas Molter, der auch ehrenamtlich bei einer Freiwilligen Feuerwehr dient – und



Verschnürt: Alternativer Fahrzeugbau



In die Fluten: Ein Floß auf dem Weg zur Bewährungsprobe

Ereignisse reagieren kann. „Und eben das wird in den zweieinhalb Tagen am Donnersberg trainiert. Angeleitet werden die neuen Mitarbeiter des DI-Diesel in der Pfalz von Katharina Schuster, Robert Wildfeuer, Sören Kaiser und Michael Schuster. Das Quartett stammt von der Unternehmensberatung „Business Process Consulting“ (BPC) und arbeitet schon seit Jahren mit Opel zusammen.

Während anderswo Seminare wie dieses nur Managern angeboten werden, will Opel auch die Motivation von Mitarbeitern trainieren, die nicht an der Werksspitze stehen:



Denn wo Qualität, Produktivität und Arbeitssicherheit stimmen sollen, sind Teamgeist und Kreativität jedes einzelnen gefragt. Über die Hälfte der insgesamt 324 neuen DI-Diesel-Mitarbeiter haben das Training mittlerweile absolviert.

Bayern und Pfälzer ergänzen sich prima

Mit dem Pfälzer Dialekt ihrer Teilnehmer kommen die Seminarleiter aus München nunmehr blendend zurecht, und die historische Haßliebe zwischen Bayern und Pfälzern sorgt dafür, daß der Umgangston nicht allzu bierernst wird – nach Übungen und Unterricht ist natürlich Fußball die Nummer 1.

Das Motivationstraining bleibt vom Arbeitsalltag der Opel-Mitarbeiter natürlich nicht so weit entfernt, wie die eingangs geschilderte Feuerbekämpfung. Bereits am Nachmittag des ersten Tages rücken, wenn auch im Rahmen spielerischer Übungen, Fahrzeugproduktion und das Quality Network Produktions System (QNPS) in den Mittelpunkt. Denn Teamarbeit, wie sie das Motivationstraining am Donnersberg vermittelt, ist ein ganz wesentlicher Bestandteil der QNPS-Philosophie.

An den beiden folgenden Seminartagen schlägt der spätere Arbeitsalltag dann



Hört: Theorie muß sein



Fallschirm statt Airbag: Ein rohes Ei im DI-Diesel-Crashtest

richtig durch. So ist eine Produktionsplanungsübung in mehreren Abschnitten wesentlicher Bestandteil des „Donnersberg-Kreises“. Sie vermittelt den Teilnehmern Produktionsabläufe und Team-

und zupackenden Art wirkt der Amerikaner eher wie ein Baseballtrainer denn wie ein honorariger Konzernrepräsentant.

Probleme erkennen und Verantwortung übernehmen

Was der Frohnatur auch ganz recht ist, denn sein Stil und seine Arbeitsauffassung passen ganz gut zur Unternehmensführung im Sinne des QNPS: „Ich sehe mich als Coach – ich stelle das Team auf, aber ich will mich nicht um jeden Handgriff kümmern müssen. Jeder im Team soll sich einbringen, jeder soll fürs ganze Team denken, jeder übernimmt Verantwortung, jeder soll Probleme erkennen und abstellen können.“

Und das sind Eigenschaften, die sich beispielsweise auch trainieren lassen, wenn es darum geht, mit einer ganzen Gruppe ein Schwimmbecken zu durchqueren, obwohl nur ein paar Bretter, leere Plastikkanister und einige Schnüre als Hilfs-

mittel zur Verfügung stehen. Hier bewährt sich unter anderem ein Sicherheits-Check als wichtiges Element – eine Vorichtsmaßnahme, die, auf die Motorenproduktion bezogen, Verletzungen vorbeugen und viel Geld sparen helfen kann.

Daß das Motivationstraining seine Ziele derart ungezwungen vermittelt, liegt aber nicht nur an den Seminarleitern und Rodger B. Lewis. Seinen Teil zum Erfolg trägt auch Erwin Schottler bei – ein Pfälzer Naturbursch, der das imposante Blockhaus des Kastanienhofs, in dem Tagungsraum und Restaurant des Hotels eingerichtet sind, höchstpersönlich zusammengezimmert hat – aus „gudem Pfälzer Holz“, versteht sich.

„Die Opel-Seminare sind ganz nach meinem Geschmack“, identifiziert sich der Hotelchef mit seinen Gästen. „Denn ich will meinen Seminargästen mehr als vier gerade Wände und eine ordentliche Technik zur Verfügung stellen – wenn Spontaneität und Kreativität gefragt sind, lasse ich mich gerne mit einbeziehen.“

Auf Wunsch auch Gipfelsturm mit Frühstück

Wenn die Seminarleiter also für ihre Teilnehmer ein Frühstück auf dem Gipfel des Donnersbergs wünschen oder eine nächtliche Fackelwanderung organisieren wollen – bei Erwin Schottler und seiner Ehefrau Waltraud stoßen sie nie auf taube Ohren.



Alles im Lot mit dem Boot: Es hagelt zwar Abzüge in der B-Note, aber das Floß, das hielt

Alles oder

Zwei Sammler ungewöhnlicher Opel-Produkte

Opel-Produkte sind Zeugen der Firmenhistorie ebenso wie der deutschen Wirtschaftsgeschichte und Alltagskultur. Dazu zählen neben Nähmaschinen, Fahrrädern und Autos auch Motorräder und Kühlschränke. Doch nicht alles, was den Namen Opel trägt, kommt auch aus Rüsselsheim, wie Thomas Schulz und Markus Bolsinger (Fotos) feststellten, als sie zwei leidenschaftliche Sammler besuchten.

Die deutsche Wirtschaftsgeschichte ist nicht gerade arm an Höhepunkten. Die deutsche Wirtschaftsgeschichte ist überdies, und hiermit nähern wir uns zielstrebig Rüsselsheimer Gemarkung, untrennbar mit dem Namen Opel verbunden. Doch zwischen der ersten Nähmaschine, 1862 handgefertigt in einem Kuhstall der Ochsenegasse, und dem neuen Sintra, dem Van des Jahrgangs 1996, verläuft keineswegs eine gerade Linie. Oft genug gab der Zufall die Antwort auf die Frage: Was sollen wir produzieren? Zweimal spielte der Krieg mit. Aber immer war auch der Markt entscheidend; in den alten Tagen also schlicht die Überlegung: Was brauchen die Leute?

Es ist keineswegs selbstverständlich, daß Opel gegenwärtig in einer Art technologischer Monokultur

sich dem Namen Opel verschrieben haben. Moderne Jäger und Sammler, die ohne Rücksicht auf kollektives Kopfschütteln im Familien- und Freundeskreis, oft auch unter sehr flexibler Auslegung der Kontostände, in Opel-Oldies ein Stück Wirtschaftsgeschichte und Zeugen der Alltagskultur erkennen, sie auf bisweilen abenteuerlichen Wegen beschaffen, aufwendig restaurieren und so der Nachwelt bewahren.

Zwei leidenschaftliche Sammler und Markengetreue

Männer wie Klaus Heidelberg und Martin Wilhelm beispielsweise, zwei Opel-Markengetreue vor dem Herrn, die über ihren Beruf zur Sammel-Leidenschaft gekommen sind. Der eine, Klaus Heidelberg, 47, seines Zeichens Opel-

derzeit löschbereiten – Feuerwehr seines Jahrgangs 1951 auf Opel Blitz-Basis.

Die Geschichte und die Geschichten beginnen schon am Eingang von Opel-Heidelberg in Wetter-Volmarstein, wo eine Nähmaschine Marke „Sophia“, Baujahr 1868, des Besuchers Auge auf sich lenkt. „Die habe ich 1980 einer älteren Dame in Hagen abgekauft“, erinnert sich der Chef. „Ich mußte aber noch ein paar Tage warten, bis ich die Maschine abholen konnte, denn die Dame wollte ihr Kleid noch fertig nähen.“

Dem berühmten Nähmaschinen-Eröffnungs-Kapitel des Buches Opel wurden schon etliche Lesungen zuteil, weshalb wir uns an dieser Stelle kurz fassen möchten. Nur soviel: Daß Adam Opel 1858 als Schlossergeselle nach Paris gekommen war, aber bereits vier Jahre später als Nähmaschinenproduzent nach Rüsselsheim zurückkehrte, ist auch aus heutiger Sicht überaus bemerkenswert und hatte, wie wir noch sehen werden, indirekte Auswirkung auf die spätere Autoproduktion.

Als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Bedarf an Arbeitskleidung – eine Folge der Industrialisierung – explodierte, und oft schnelle und kostengünstige Reparatur nötig war, schlug die Stunde der Nähmaschine; wie in Frankreich, so auch in Deutschland. Zwar gelang es erbosten Schneidergesellen, in Angst um ihre Hand-Arbeitsgrundlage, die Auslieferung der zweiten Opel'schen Nähmaschine 1862 per Boot nach Flörs-

heim zu verhindern, doch nur kurze Zeit später wurden die Kritiker zu guten Kunden.

Das Ende der Nähmaschinenproduktion 1911 trägt tragikomische Züge: Nach fast 50 Jahren Herstellung fehlten nur noch zwölf Maschinen zur magischen Zahl von einer Million, als ein Großbrand das halbe Werk in Schutt, Asche und geschmolzenes Eisen legte. Aus noch verwertbaren Ersatzteilen wurde das fehlende Dutzend jedoch noch komplettiert, soviel Ehrgeiz mußte sein.

Zur schnellen Überwindung dieses Rückschlags trug fraglos bei, daß in Rüsselsheim

Opel, was?



Freiluftmuseum: Martin Wilhelm (auf dem Feuerwehrwagen) und Klaus Heidelberg präsentieren unserem Fotografen mit einer gehörigen Portion Besitzerstolz die Objekte ihrer Sammlerleidenschaft. Und so ganz „nebenbei“ erzählt das Bild auch noch die Geschichte einer traditionsreichen Unternehmensgeschichte. Denn die Antwort auf die im Titel gestellte Frage lautet schlicht: Ja!

bereits seit 25 Jahren, seit 1886, Fahrräder gebaut wurden. Interessanterweise verläuft der Übergang von Nähmaschinen zu Rädern, der auch von vielen anderen Firmen vollzogen wurde, vergleichsweise nahtlos.

Vor Tigra und Calibra kamen „Rhenania“ und „Victoria“

Bereits 1887 fertigte Opel neun verschiedene Modelle, hauptsächlich schwer zu besteigende Hochräder namens „Rhenania“, „Merkur“ oder „Victoria“. Als weniger riskant und damit besser verkäuflich erwiesen sich jedoch die Niederräder, die ab 1888 in einer eigens dafür gebauten neuen Fabrikhalle hergestellt wurden. Und obwohl das Niederrad „Blitz“ zum Beispiel anno 1890 mit 375 Mark verhältnismäßig teuer war, tat dies dem Verkauf keinen Abbruch.

Reflexionen dieser Art passieren Revue, angesichts des Opel-Herrenrades, Modell „Standard“ aus dem Jahr 1921, das mattschwarz zwischen Klaus Heidelberg's Autos funkelt. Zweiarmer Ständer, lederne Werkzeugtasche mit diversen Schraubenschlüsseln, Ledersattel und Lampe gehörten ebenso zur Grundausstattung wie Luftreifen und die seit 1890 serienmäßige Sachs-Freilaufnabe mit Rücktrittbremse. Auf's Rad gekommen ist Klaus Heidelberg 1981, als ihm ein Kollege das gute Stück zur Einweihung des Autohauses „überließ“, zu treuen Hän-

den. Der Respekt hindert Klaus Heidelberg allerdings nicht an gelegentlichen Radtouren ins Bergische Land: „Bißchen schwergängig, aber das ist gut für die Fitneß; das Rad ist jedenfalls technisch völlig okay“.

Da die Ära der „Doktorwagen“, „Laubfrösche“, Raketenautos und diverser anderer mehr oder weniger schneller Brummer bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs bereits andernorts und mehrfach ausführlich gewürdigt wurde, erlauben wir uns, an dieser Stelle die Geschichte etwas zu straffen.

1937, dieses Datum bleibt indes wichtig, wurde doch seinerzeit, nach fast 50 Jahren, die Fahrradproduktion an NSU verkauft. Ob dieser Schritt mit der Übernahme der Firma Opel durch General Motors 1929 in Zusammenhang steht, beziehungsweise eine späte Folge davon gewesen sein könnte, steht dahin.

Bereits einige Jahre zuvor stieg Opel ins motorisierte Zweiradgeschäft ein, oder

besser: wieder ein. Nachdem schon 1901 kurzfristig Motorräder angeboten wurden, erschien 1928 die „Motoclub“ auf der Straße, ein 100 km/h schnelles 500 Kubikzentimeter-Motorrad mit Viertakt-Einzyliermotor, quasi der Dampfhammer der Goldenen Zwanziger für schlappe 1200 Mark. Gefertigt in den sächsischen Elite-Diamant-Werken, elektrisches Licht und Hupe gegen 165 Mark Aufpreis.

Daß jene Zeiten nicht ganz so golden waren, mußte man schon ein Jahr später erkennen: Weltwirtschaftskrise und galoppierende Inflation rissen den Boden unter der Motoclub weg, Ende 1929 wurde die Produktion von einem Tag auf den andern eingestellt. Ein kurzes, heftiges Vergnügen. Welches aber den Ruhm der Motoclub in Sammlerkreisen ins Legendäre gesteigert hat, wie wir noch sehen werden.

Eines der höchst selten Exemplare einer Motoclub T mit Beiwagen, der sehr wahrscheinlich aus den Elite-Diamant-Werken stammt, steht,



Auf Zack: Die „Sophia“ von 1868 war bis ins Jahr 1980 noch im Gebrauch

ausschließlich Pkw baut. Denn hätten Adam Opel und seine Nachfolger in Familie und Amt alle jemals hergestellten Produkte im Programm belassen, wäre mittlerweile ein respektabler sport- und familienfreundlicher Mischkonzern entstanden, der so einiges anbietet, was sich dreht und brummt und das Leben vereinfacht.

Daß wir heute, in rückblickender Werkschau, so leicht und locker durch die Firmen-Epochen wandeln können, verdanken wir neben den firmeneigenen Archiven vor allem den zahlreichen Jüngern oder neudeutsch: Fans, die

Händler in Wetter an der Ruhr, präsentiert im Foyer und im Ausstellungsraum seines Autohauses zwischen nagelneuen Omega und Vectra auch Nähmaschine, Motorrad, Fahrrad, Kühlschrank oder einen Olympia von anno 51, was manchen Kunden zu dem Spruch „Alles Opel, oder was?“ verleitet.

Der andere, Martin Wilhelm, 45, aus Bochum, früher Kundendienstleiter bei Opel, jetzt selbständiger Kfz-Sachverständiger und von Berufs wegen nicht selten mit der Beurteilung und Schätzung von Oldtimern befaßt, ist unter anderem Eigentümer einer – je-



„Standard“: Diese Modell von 1921 hatte eine Technik, die begeisterte



ladenfrisch restauriert aber etwas schüchtern versteckt, im Autohaus Heidelberg. Die Geschichte dieses Motorrads trägt leicht skurrile Züge: Im Fachblatt „Alt-Opel-Markt“ entdeckte Klaus Heidelberg im September 1981 die Annonce einer Dame aus Dänemark, die eine „Motoclub aus erster Hand, gegen Gebot“, anzubieten hatte.

Nach schnellem Telefonat und schneller Anreise per Kleinlaster ins Dänische wollte Klaus Heidelberg schon das Geld bar auf den Küchentisch legen, als die Verkäuferin ihn stoppte, sie hätte das Motorrad doch ausdrücklich „gegen Gebot“ offeriert. Gebote seien, außer dem seinen, bisher aber nicht eingegangen, weshalb sie noch abwarten müsse und ihm leider hier und jetzt die Motoclub nicht mitgeben könne.

Klaus Heidelberg protestierte nicht, sondern fuhr heim nach Wetter-Volmarstein, fand zwei Strohmänner, die sogleich schlappe Gebote abgaben, was die Dame aus Dänemark freute und dazu veranlaßte, Klaus Heidelberg als Meistbietendem die Motoclub doch noch zu verkaufen.

Damit begann die Arbeit aber erst. Der Lack mußte per Sandstrahlgebläse gereinigt werden, anschließend wurde das Ganze „kadmiert“, das heißt per elektrochemischem Verfahren Kadmium aufgetragen. Weil ihm der etwas stumpfe Anblick nicht gefiel, trug Klaus Heidelberg anschließend eigenhändig Alu-Lack auf. Das ist zwar nicht serienmäßig, sieht aber ausgesprochen gut aus.

Neben der Heidelberg'schen Motoclub steht ein Produkt aus Opel-Hand, welches weder fährt, noch Krach

macht: der „Frigidaire“, vulgo Kühlschrank. Auftraggeber war 1945 die US-Army. Eventueller politischer Hintergrund dabei: Kühlschränke sind eindeutig zivile Gerätschaften, die zudem bestens geeignet sind für die Fließbandproduktion. Und so brachten fortan, bis 1959, monatlich um die 500 Frigidaires (was aus dem Lateinischen frigidarius kommt und abkühlend heißt) Coolness aus Rüsselsheim.

Doch dauerte es bekanntlich nicht lange, bis das deut-

ausnahmsweise keine aufwendigen Restaurierungsarbeiten vorangingen, wie sie sonst üblich sind. Wie alle Stücke im Hause Heidelberg ist selbstverständlich auch der „Oly“ fahrbereit, wenn man von den begrenzten fahrerischen Möglichkeiten von Nähmaschine und Kühlschrank einmal absieht.

Ein echtes Nachkriegs-Kind ist auch die Feuerwehr, die genau so alt ist wie ihr Besitzer Martin Wilhelm, nämlich mittlerweile 45. Das Chassis und die Vorderfront bis zur A-Säule einschließlich der Armaturentafel entstammen dem Opel Blitz, wobei die Nachkriegsproduktion sich einiger Teile der Vorkriegsjahre bediente. Der Aufbau in Holz und Metall wurde von der einschlägig bekannten Karlsruher Firma Metz geliefert.

Restauriert hat diesen Blitz Meister Wilhelm selbst. Der Beginn der lodrenden Leidenschaft liegt im Freiburg des Jahres 1982, wo das feuerrote Mobil mit dem 2,5 Liter-Sechszylinder und gerade mal 19 000 Kilometer auf dem Tacho in der Scheune eines Bauernhofes einen 55 PS-Dornröschenschlaf hielt.

„Nach Freiburg, Zündschlüssel gedreht, getankt, nach Bochum zurückgefahren“, faßt Wilhelm in Worten knapp, aber im Sinn bedeutungsvoll, zusammen.

Daß der Feuerwehr-Blitz schon Ende 1982 vollständig restauriert war, ist nur zum Teil seinem Top-Zustand zu verdanken. Die Fülle der zu einem realen Löscheinstrument notwendigen Einrichtungen und Zubehördetails, die aus einem bloßen Schau-Objekt ein veritables Löschfahrzeug machen, beanspruchte so manchen Gang zu Feuerwachen

des Bergischen, wo Martin Wilhelm ausrangierte Teile und Ausrüstungsgegenstände aussortieren konnte.

1951 ging's mit Kugelwecker und Springlicht zum Tatort

Im Gegenzug erklärt sich der „Feuerwehr-Mann“ ab und an bereit, bei Jubiläen, Kinderfesten oder Silberhochzeiten vorzufahren, wobei er „leider, leider“ das Martinshorn, die berühmte Alarmtröte der Firma Max B. Martin aus Philippsburg in Baden, nicht zum Einsatz bringen kann, da er nur über eine riesengroße Glocke, einem „Kugelwecker“, auf dem Kühler verfügt. Auch gab es anno 51 noch kein rotierendes Blaulicht, lediglich cobaltblaue, sogenannte „Springlichter“.

Bei einem Einsatz käme außerdem zum Einsatz: Die mit dem Antriebsmotor gekoppelte dekorative Vorbaupumpe mit einer Leistung von 800 Liter in der Minute. Gelöscht werden könnte zusätz-

lich mit der Tragkraftspritze, die im Heck untergebracht ist, und die mit einem 1,1 Liter-Motor eines bekannten Wolfsburger Autoherstellers angetrieben wird. Außerdem könnte man noch mittels einer „Kübelspritze“ ganz altmodisch, per Hand pumpenderweise, Löschdienste versehen. Das Wasser muß allerdings extern besorgt werden, da das LF 8 noch nicht über einen eigenen Tank verfügte. Mag ein eventueller Einsatz auch nicht wünschenswert sein, so bleibt er uns dennoch als einziger Blitz im Gedächtnis, der löschen kann.

Ein Opel-Produkt der herzhaften Art ist dagegen die Zwieback-Dose der Blechwarenfabrik Leipzig-Rückmarsdorf mit originalem Opel-Schriftzug und der Lobpreisung „Kinder-Kalk-Zwieback“, auch geeignet „für werdende und stillende Mütter“. Entdeckt und seiner Blechdosen-Sammlung einverleibt hat das Mütter-Genesungswerk Gerhard Brinker, Kunde

des Opel-Händlers Heidelberg und hauptberuflich Geschäftsführer des wirtschaftlich nicht bröselnden Zwieback-Imperiums Brandt.

Die Hüter der Firmengeschichte sind sich übrigens nicht alle einig über die Einordnung des alten Blechs. Während die Vertreter der Alles-Opel-Theorie, wie Gerhard Brinker, nicht ausschließen mögen, der Zwieback sei auf verschlungenen Firmen-Pfaden einigermaßen echt Opel, halten andere, wie Bodo Fischer, das legendäre sprechende Opel-Archiv, diesen Gedanken schlicht für „Quatsch“. Opel – der Name der Dose? Wohl eher nicht.

Zu den eindeutig echten Opel-Produkten dagegen gehören die Kork- und Kapselmaschinen, die Gründer-vater Adam Opel 1880 für die Winzer des Rheingaus und anderer Lagen herstellte. Er hatte eben eine ausgesprochen praktische Ader. Dafür ist die Firma ja heute noch bekannt.



Cool: Den „Frigidaire“ wollte die Army

sche Wirtschaftswunder das düstere Kapitel Nachkriegsjahre ablöste. Stellvertretend für diese Epoche steht das Auto.

Alles fahrbereit – außer Kühlschrank und Nähmaschine

Und stellvertretend dafür steht, in seiner schwarzglänzenden Schlichtheit, der Opel Olympia, Baujahr 1951, ebenfalls im Fundus von Klaus Heidelberg. „Alles original“, betont er, und dies heißt, daß der Aufnahme in den erlauchten Kreis der Opel-Pensionäre



Der Name der Dose: Daß einst auch Zwieback aus Rüsselsheim kamen, mag kaum jemand glauben

Amerikanische Begeisterung

550 GM-Händler nahmen den Catera in Augenschein

Rüsselsheim (es). „Wow!“ – Tina Kristoff, GM-Händlerin aus Florida, ist schon vom ersten Anblick begeistert. Sie schleicht um das Objekt ihrer Begierde herum, mustert es aufmerksam. Ihr nächster Kommentar: „Ladies will like it – die Damen werden ihn mögen.“ Der Glückliche freilich ist kein Herr – sondern der neue Catera.

Insgesamt 550 GM-Händler machten sich Ende April auf die Reise über den großen Teich, um sich in Rüsselsheim anzuschauen, was sie ab Herbst in den Vereinigten Staaten verkaufen: Den ersten Cadillac „made in Germany“. Tina Kristoff ist mit der zweiten Welle gekommen. Vier Tage verbringen sie und ihre Kollegen in Deutschland – Rheinfahrt und Heidelberg-Trip sind im Rahmenprogramm eingeschlossen. Doch die größte Sehenswürdigkeit für die Gäste aus Übersee ist das Opel-Werk am Main und

dessen jüngstes Kind. Preßwerk, Karosseriebau, Endmontage, EMV-Labor, Design und die Motorprüfstände im TEZ: das sind die Stationen, an denen Opel-Mitarbeiter die Verkäufer aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten fachkundig und in aller Ausführlichkeit über die neue Limousine informieren.

„Den hohen technischen Standard des Catera darzustellen, ist eines unserer zentralen Anliegen“, erklärt Reinhard Müller aus der Vorausentwicklung des TEZ. Er erwartet die US-Gäste im De-

sign, erklärt ihnen die Konstruktion des Deutsch-Amerikaners. „Ebenso wichtig ist für uns jedoch, den Händlern zu zeigen, daß der Catera kein Angebot von der Stange ist – sondern ein eigens auf den amerikanischen Markt zugeschnittenes Produkt.“

Der Wissensdurst der Gäste ist beachtlich – „sie sind hochinteressiert, viele haben sich bereits gut vorab informiert“, charakterisiert Alfred Körbel, Leiter der TEZ-Kommunikation, die Reisenden. Die Referenten an den Stationen merken es an den Nachfragen ihres Auditoriums. „Die Besucher interessieren sich zum Teil für sehr spezielle Fragen – beispielsweise, wie wir unsere Computersimulationen entwickeln“, berichtet Dr. Steffen Frik, wie Müller, Vorausentwickler im TEZ.

Bei manchen Fragen muß sogar der Experte passen: „Einer wollte wissen, wieso die meisten US-Autos den Tankenfüllstutzen auf der rechten Seite haben, die deutschen dagegen auf der linken“, erzählt Frik. „Ehrlich gesagt, ich wußte es nicht.“ Was die Begeisterung der US-Händler für den Catera freilich nicht minderte – zur Freude ihrer Rüsselsheimer Betreuer. Schließlich verkauft ein guter Händler das am besten, wovon er selbst überzeugt ist.

Tina Kristoff jedenfalls ist sich sicher: „I will sell it – Ich werde ihn verkaufen.“



Gute Aussichten: US-Verkäufer glauben an den Verkaufserfolg

Schule fürs (Berufs-)Leben

Jetzt ist es amtlich: Das TEZ arbeitet nach ISO-Qualitätsnorm

Rüsselsheim (es). Knifflige Probleme lösen, hohe Ansprüche erfüllen, High Tech kreieren: das alles ist für die Mitarbeiter des TEZ nichts Besonderes.

Jetzt gab's dafür sogar Brief und Siegel: Das Zertifikat nach „DIN ISO 9001“ bestätigt dem TEZ ein erfolgreiches Qualitätsmanagementsystem.

„In der ISO-Zertifizierung sehen wir nicht nur die Anerkennung unseres hohen Qualitätsstandards, sondern auch einen wichtigen Ansporn für die Zukunft“, verdeutlicht Technik-Vorstand Jürgen Stockmar den Stellenwert der amtlichen Bestätigung für die knapp 8 000 Ingenieure und Techniker im TEZ. Denn: „Im TEZ werden

die Weichen für die Qualität der Opel-Fahrzeuge von morgen gestellt.“

Von nichts kommt jedoch bekanntlich nichts: Um Zertifikatsreife zu erlangen, schulte das TEZ zwölf Monate lang alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. 900 Führungskräfte erhielten in speziellen Seminaren Leitlinien für die Umsetzung der Qualitätsnormen

in den einzelnen Arbeitsbereichen.

Über 40 interne Auditoren überprüften alle für die Qualität wichtigen Abläufe, wurden dabei von Beratern der Technischen Überwachung Hessen (TÜH) unterstützt. Folgeprüfungen sollen den hohen Qualitätsstandard von nun an jedes Jahr bestätigen.

Bei der Umsetzung der ISO 9001-Kerngedanken steht der sogenannte „Vier-Phasen-Prozeß“ im Mittelpunkt: Konzeptfindung, Produkt- und Prozeßentwicklung, Produktfreigabe und Produktionsbeginn sind demnach die vier Abschnitte der Automobilentwicklung, an deren Ende sogenannte „Qualitätsschranken“ errichtet werden. Erst wenn alle Vorgaben erreicht sind, wird die nächste Phase begonnen.

So wird der Entwicklungsprozeß für alle Beteiligten transparenter, die Entwicklungszeiten verkürzen sich, und das Unternehmen kann auf Markttrends leichter reagieren. Und das TEZ trägt dazu ein ganz entscheidendes Scherlein bei – was jetzt ja auch amtlich ist.



9001 für 8000: Technik-Vorstand Stockmar sieht in ISO auch ein „Ansporn für die Zukunft“



Publikumsfavorit: Ihre Eindrücke faßten viele GM-Händler in einem Wort zusammen – „Wow“

Vollgas auf der Datenautobahn

Netz von DV-Systemen unterstützt schlanke Produktion

Rüsselsheim (hh). Im Bereich der Datenverarbeitung ist die Restrukturierung im Opel-Stammwerk mit der Inbetriebnahme des DV-Systems „OMMS“ jetzt endgültig abgeschlossen.

Informations- und Kommunikationstechnologien werden nicht mehr nur in einigen „Inseln“ eingesetzt; sie unterstützen die Erfüllung betrieblicher Aufgaben im gesamten Stammwerk.

Die in den Hauptbereichen Instandhaltung, Logistik, Montage und Preßwerk verwirklichten Konzepte zeigen,

daß die DV-Systeme bei Opel nicht allein der Rationalisierung dienen, sondern darüber hinaus zu erheblichen Wettbewerbsvorteilen führen: Mit den Logistik-Programmen „FUIS“ und „RAIL“ sind Opel-Disponenten ihrer Zeit immer ein bißchen voraus.

„FUIS“ überwacht die Teile-Lieferungen per Lkw. Die Disponenten sind immer darüber im Bild, wo sich ein Transporter gerade befindet, und wann er im Werk eintrifft. Lieferscheine der Lieferanten werden nur noch über elektronischen Datenaustausch (EDI) entgegengenommen und anschließend gespeichert. Damit können sie sofort im Materialwirtschafts- und Finanzsystem verbucht werden.

Eingehende und ausgehende Züge werden im Datenaustausch mit der Deutschen Bahn registriert. Das Werkseisenbahnsystem RAIL kann Rangieraufträge im Werk daher optimal koordinieren. Mit Hilfe einer grafischen Darstellung des gesamten Gleisnetzes auf seinem PC behält der Disponent immer den Überblick. Mit RAIL verfügt Opel über eines der funktional umfangreichsten und modernsten Werksbahnsysteme, die derzeit am europäischen Markt erhältlich sind.

Im Preßwerk erleichtert „PIN“ bereits seit Anfang letzten Jahres die Arbeit: PIN erstellt und terminiert optimale Produktionsaufträge und leitet sie anschließend online weiter an die Mitarbeiter an den GT-Pressen. Dank PIN erreichen die Rüsselsheimer Planer die kleinsten Losgrößen innerhalb des europäischen Opel-Verbundes: Auf sieben GT-Pressen werden bei einem Ausstoß von maximal 20 Teilen pro Minute rund 210 verschiedene Teile für die laufende Vectra- und Omega-Produktion gefertigt.

Sämtliche Produktionsabläufe werden von dem zentralen Datensystem EPICS gesteuert. Das Werk Rüsselsheim verursacht mit EPICS derzeit die niedrigsten DV-Kosten pro Fahrzeug im gesamten europäischen Opel-Fertigungsverbund. Zu den Funktionalitäten von EPICS zählt in erster Linie der Empfang und die Verwaltung von eingehenden Bestellungen und der anschließende Transfer dieser Produktionsinformationen zu den Fertigungszellen. Darüber hinaus erhalten

Lieferanten über EPICS online Nachricht, wenn sie benötigte Teile taktgenau ans Band liefern sollen. Störungen der Produktionsanlagen



sollen mit „OMMS“ minimiert werden. OMMS hilft den Instandhaltern aber nicht nur bei der Anlagenüberwachung. Mit einer Planung von Wartungsarbeiten am PC soll kostenintensiven Produktionsstillständen vorgebeugt werden. Kommt es doch zum Ausfall einer Maschine, stellt OMMS sicher, daß Ersatzteile sofort verfügbar sind.

Die Grundlage für den flexiblen Einsatz solcher DV-Systeme ist die Schaffung einer entsprechenden Kommunikationsinfrastruktur. Deshalb wurde auf dem Opel-Gelände in den vergangenen vier Jahren ein flächendeckendes Computernetz aufgebaut. Die Opel-interne „Datenautobahn“ setzt sich aus einem Produktions- und einem Bürokommunikationsnetzwerk zusammen. Dadurch wird der transparente Zugriff von einem von rund 6500 eingesetzten PC auf beliebige Rechnersysteme ermöglicht.

Jetzt geht's los

Erster Spatenstich für das neue Ausbildungszentrum

Rüsselsheim (jh). Opel baut auf die Zukunft und für die Zukunft: An der Mainzer Straße entsteht bis Ende 1997 ein neues, 18 Millionen Mark teures Ausbildungszentrum. Mit dem jetzt erfolgten symbolischen ersten Spatenstich gehen die Bauarbeiten richtig los.

„Wir investieren damit in unser wertvollstes Kapital, in unsere Mitarbeiter“, erklärte Opel-Vorstandschef David J. Herman im Rahmen der Feierstunde. Auch Hessens Wirtschaftsminister Lothar Klemm und Rüsselsheims Oberbürgermeisterin Otti Geschka freuten sich über das „neuerliche Bekenntnis zum Standort Rüsselsheim“, das Opel mit diesem Projekt ablegt. Klemm sprach von

einem „Vorgang mit hoher Symbolkraft“.

Für das neue Ausbildungszentrum wird die ehemalige Produktionshalle „M 2“ umgebaut, auf dem angrenzenden Parkplatz wird ein Erweiterungsgebäude in die Höhe gezogen. Insgesamt entsteht so eine Nutzfläche von 11 150 Quadratmetern, auf denen rund 700 Azubis in zwölf technischen und kaufmännischen Berufen ausgebildet werden sollen.

„Ausbildung ist kein Selbstzweck und keine Sozialleistung, sondern eine absolute Notwendigkeit, um den Standort zu sichern“, hob Betriebsratschef Rudi Müller die Bedeutung des Bauprojektes hervor. Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz ergänzte, daß nur eine eigene Berufsausbildung

dem Unternehmen „dauerhaft den Nachwuchs an hochqualifizierten technischen und kaufmännischen Fachkräften sichert“.

Zumal die neuen Lehrlinge nach dem Umzug weit mehr als nur ein schöneres Arbeitsambiente erwartet: Opel ändert 1998 auch sein gesamtes Ausbildungskonzept. „Teamorientierte Elemente“ wie beispielsweise Gruppenarbeit erhalten einen festen Platz im Ausbildungsprogramm. So ist vorgesehen, daß jede Auszubildenden-Gruppe einen eigenen Sprecher bekommt, der turnusmäßig wechselt.

Geplant ist auch, die Ausbildungswerkstatt als eigenständiges „Unternehmen im Unternehmen“ zu organisieren.

„Arbeit im Team von Anfang an, die Übernahme von Verantwortung und strikte Kundenorientierung“, so Herman, „sind die Ziele dieser neuen Qualität der Berufsausbildung.“ Die Philosophie dahinter veranschaulicht der Vorstandsvorsitzende mit Worten des englischen Komponisten Benjamin Britten: „Lernen ist wie das Rudern gegen den Strom: Sobald man aufhört, treibt man zurück.“

Auch die Azubis freuen sich schon auf den Umzug ins neue Ausbildungszentrum. „Wär' schön, wenn es rechtzeitig fertig wird“, meinte Matthias Raab, Industriemechaniker im ersten Ausbildungsjahr, im Rahmen der Feier zum ersten Spatenstich. „Dann kann ich nämlich auch noch dort einziehen.“



Schipp-Quintett: Matthias Raab, Lothar Klemm, Dave Herman, Otti Geschka und Rudi Müller (v. l.)



Kurt Wagner hat Schwein gehabt: Unbeeindruckt von seiner Verabschiedung in den Ruhestand nimmt sich der Ausbilder auch weiterhin der Fachkräfte für Lagerwirtschaft im K 65 an. Die dankten ihm seinen Einsatz mit der feierlichen Überreichung eines rosigen Vierbeiners namens „Kurti“.

Aus Spaß wurde Ernst

Azubis drehen Video zum Thema Arbeitssicherheit

Rüsselsheim (jan). Auf dem Set herrscht Hektik: das Licht stimmt nicht, Kamera eins ist ohne Strom und die Hitze in der Lehrwerkstatt (hier läuft das Shooting) macht dem Ensemble zu schaffen.

In all dem Chaos versucht Regisseur Christopher Krenczik, bekannt für actiongeladene (Arbeitssicherheits-) Streifen, die Ruhe zu bewahren, gibt letzte Anweisungen und überprüft noch einmal die Kameraeinstellung.

Das alles sieht unerwartet professionell aus – schließlich sind die Akteure allesamt Jugendliche aus der Technischen Berufsausbildung. Denn was sich wie die Vorbereitung für den nächsten Schlager an den Kinokassen anhört, ist ein Filmprojekt, das auf Initiative der Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) gestartet und von den Ausbildern unterstützt wurde. Thema ist die Arbeitssicherheit, Motto des Films: „Aus Spaß wurde Ernst“.

„Wir haben uns überlegt, wie wir das Thema realitätsnah und spannend darstellen können“, erläutert Holger Konrad von der JAV, der zusammen mit Selcuk Kurban die Dreharbeiten organisiert. Vor allem die Azubis im ersten Lehrjahr hatte man dabei im Auge, denn hier passieren die meisten Unfälle. Und weil der Debütfilm so ein großer



Uuuuund... Action: Der Regisseur und sein Kameramann

Erfolg war – da orientiert man sich an Hollywood – würde gleich noch Teil II aufgelegt.

Mit dabei waren dieses Mal vier Azubis vom ersten Projekt und zehn Nachwuchsdarsteller, die auch alle am Drehbuch und den einzelnen Szenen mitgearbeitet haben. Vom Erfolg ist Produzent Kurban überzeugt: „Alle haben einen Riesenspaß und wirklichkeitsnah ist es auch noch.“ Gedreht wird nur, was ähnlich auch in der Realität passiert: fehlende Handschuhe sorgen für Verbrennungen und Unachtsamkeit für geplättete Finger.

Dabei geht es durchaus innovativ zu – um den Film eindringlicher wirken zu lassen, wird auf Dialoge verzichtet und nur Musik unterlegt. Denn: Schmerzverzerrte Gesichter sagen mehr als tausend Worte.

Mit einfachen Mitteln entstand so ein einprägsamer

Aufklärungsfilm. Selbst die Kosten bleiben überschaubar, denn außer zwei Videorekordern, ein paar Kassetten und einer alten Stehlampe wird nicht viel gebraucht. Das einzige, was wechselt, sind Regisseur, Kameraleute und Darsteller. Jeder kommt mal zum Zuge.

Auch Ausbilder Karl-Heinz Groß, engagierter „Projekthelfer“, ist von der Eigeninitiative begeistert: „Das ist zwar jede Menge Arbeit und kostet viel Zeit, aber die Azubis finden's toll.“ Wichtig sei, so Groß, vor allem die Tatsache, daß die Initiative von den Jugendlichen ausging und die Teamarbeit so gut funktioniert. „Und für die Ausbilder ist es mal eine ganz neue Anregung.“

Schade, daß die Oscars gerade erst vergeben worden sind. Aber die Fortsetzung wirft schon ihre Schatten voraus. „Uuuund... Action.“

Die etwas andere Ausbildungsinsel

Zwei Azubis gingen für 14 Tage nach Ellesmere Port

Rüsselsheim (jan). Was haben Liverpool und die Beatles mit Rüsselsheim zu tun? Auf den ersten Blick nichts. Aber auf der anderen Seite des Flusses Mersey, der die Heimat der Pilzköpfe durchfließt, liegt Ellesmere Port, nach eigenem Bekunden „Home of the Astra“.

Nach 1994 wurde die Stadt in Englands Nordwesten nun zum zweiten Mal für 14 Tage zum Wohn- und Arbeitsplatz für zwei Azubis aus dem Hessischen. Das Ergebnis: „Hervorragend, ist es nicht?!“

Vor der Kanalüberquerung standen für Haiko Müller, Industriekaufmann im ersten Lehrjahr, und Christian Obitz, Industriemechaniker im zweiten, die Auswahlverfahren. Nach einem schriftlichen und einem mündlichen Test, wo nicht nur Wissen über Opel und den künftigen Beruf, sondern auch fundierte Englisch-

kenntnisse erforderlich waren, standen die beiden als glückliche Sieger fest.

Mitte März war es dann soweit: zwei Wochen England pur. „Der Akzent war eigentlich das größte Problem“, erinnert sich Haiko Müller, der genau wie Christian Ausbildungs- und Arbeitsweise auf der Insel kennenlernen sollte. „Die Auszubildenden in England sind viel mehr in den Arbeitsprozeß eingebunden und tragen auch mehr Verantwortung als hier“, so der 22-jährige Christian, der unter anderem im „Body-Shop“, der Karosseriefertigung, und in der Motormontage dabei war.

Haiko bekam währenddessen Einblicke in die Lieferantenlogistik und fuhr sogar auf einem Lkw mit, der Karosserieteile an der Ostküste abholte.

Da das Leben aber nicht nur aus Arbeit besteht, sorgten die Gastfamilien, deren Söhne im Juni die neuen Kollegen aus Rüsselsheim besuchen, für al-

lerlei Abwechslung. So wurden Ausflüge zu nahegelegenen Sehenswürdigkeiten unternommen und natürlich auch der eine oder andere Pub besucht.

Mit dem Austauschprogramm soll der Tatsache Rechnung getragen werden, daß Opel ein weltweit tätiger Konzern ist. „Die Azubis sollen ihren Horizont erweitern, andere Arbeits- und Ausbildungssysteme kennenlernen“, erläutert Johanna Lomp-Knetch, Leiterin der Kaufmännischen Berufsausbildung. Der Erfolg und die Begeisterung der Teilnehmer sprechen für sich – im nächsten Jahr sollen noch mehr junge Leute die Möglichkeit bekommen, sich in der Fremde ein Bild zu machen.

So blieb denn auch der Abschied das einzig traurige Ereignis in den zwei Wochen. Der Urlaub bei der neuen „Familie“ steht aber schon im Kalender und im Juni kommen dann erst einmal die Briten. „Marvellous, isn't it?!“



Nur Oscar fehlt: Das Filmteam der Berufsausbildung war mit Herz und Hirn bei der Sicher-Sache

„Zum 100sten komme ich wieder“

Nach 32 Jahren Ruhestand kehrte Karl Stenger noch einmal zurück

Rüsselsheim (es). Damit hatte Karl Stenger nun wirklich nicht gerechnet. „Karl“, überraschte ihn sein Neffe Diethard Müller, „Opel hat angerufen, du mußt noch mal hin.“ Was konnten die in Rüsselsheim bloß von ihm wollen, fragte sich Stenger – und das auch noch an so einem Tag. Immerhin feierte er heute Geburtstag. Seinen 97sten.

Aber keine Angst: Ans Band stellen wollte den Opel-Veteran niemand mehr. Eine Werksbesichtigung hatten sein Neffe und seine Sportkameraden vom DJK Sparta Bürgel organisiert. 32 Jahre war es her, seit er das Werk verlassen hatte – und jetzt sollte er es das erste Mal wieder betreten. „Da kommen Gefühle und Erinnerungen hoch, das kann ich gar nicht beschreiben“, erzählt Stenger. Zum Geburtstag eine Reise in die Vergangenheit – das ist selbst für einen 97jährigen etwas Neues.

1934 war der Offenbacher aus dem Stadtteil Bürgel für Opel dienstverpflichtet worden. Zuvor hatte er Buchdruckmaschinen gefertigt. Mit dem Wechsel nach Rüsselsheim freundete er sich jedoch bald an: „1,25 Mark Stundenlohn, das war damals ganz ordentlich, da konnte unser-eins auch der Mutter mal was zustecken“.

Dafür muß allerdings hart gearbeitet werden. Von 6 bis 18 Uhr dauert die Tages-, von 18 bis 6 Uhr die Nachtschicht. Und das sechsmal die Woche, später auch sonntags. Alle 14 Tage gibt es einen Tag frei. Der erste Opel, an dem Stenger mit Hand anlegt, ist der „P 4“. 1936 sieht er auch den berühmten „Olympia“ vom Band laufen.

Der Umgangston am Band ist schon in den Vorkriegsjahren recht militärisch. Der robuste Kraftsportler aus Bürgel kuschelt jedoch nicht immer. „Der da mit sei'm böse' Maul, der kommt ans Band“ – der Satz, von einem Schichtleiter ausgesprochen, klingt Stenger heute noch in den Ohren, bescherte er dem Dreher doch einen Arbeitsplatzwechsel an die Hinterachsen-Montage.

Dann kommen die Kriegsjahre. Sein Opel-Job erspart Stenger zwar den Fronteinsatz, doch von den Schrecken der alliierten Bombenangriffe bleibt auch er nicht verschont. Im Waschraum des damaligen „G-Baus“ suchen er und seine Arbeitskollegen Deckung.

Nach dem Krieg steht Stenger weiter am Band, erlebt den Wiederaufbau des Werkes und die Wirtschaftswunderjahre mit. Der letzte Opel, an dem er mitbaut, ist



Immer eine Reise wert: Die Werksführung zu seinem 97. Geburtstag hat Stenger offensichtlich amüsiert

der Rekord A. 1964 geht er in Rente.

Bei seiner Rückkehr 32 Jahre später stellt das Werk ihm und seinen Begleitern Elektrofahrzeuge bereit. Der 97jährige freut sich über die Aufmerksamkeit, legt bei der Werksführung dann aber einen Teil der Strecke auch zu

Fuß zurück – zur allgemeinen Überraschung. Wie er es geschafft hat, solange gesund zu bleiben? „Ich weiß nicht – Veranlagung vielleicht“, meint er – „und, na ja, ich habe immer auch ein bißchen Sport gemacht.“

Was ein bißchen untertrieben ist: Stenger ist seit 80 Jahren Mitglied im DJK Sparta Bürgel, Mitgründer des Offenbacher Box-Clubs, war in jungen Jahren außer Kraftsportler auch Kicker, Ringer, Radler und Dauerläufer. Dazu kam die Gartenarbeit am Haus in Bürgel – und im Urlaub ging es mit Ehefrau Maria meist in die Berge – zum Wandern.

Ein bißchen kürzertreten muß die Sportskanone mittlerweile allerdings – drum widmet sich Karl Stenger jetzt mehr Schöngestigem. Im Kreuzworträtseln ist der 97jährige ein As, außerdem liest er – am liebsten, wie es Tochter Irmgard ausdrückt, „Räuberpistolen“, und, natürlich, die Opel Post, die ihm immer noch jeden Monat nach Hause geschickt wird.

Was ihn bei seiner Rückkehr ins Werk am meisten faszinierte? „Na, daß kaum noch



Lesen hält jung: Im heimischen Bürgel blättert Karl Stenger auch in fortgeschrittenem Alter noch in Opel-Büchern

mal leibhaftig begegnet – mit Kaiser-Wilhelm-Bärtchen und dem ebenso typischen „Hartmann“ auf dem Kopf. Zu seinem 97sten wird Stenger sogar vom Unternehmensgründer persönlich am Hauptportal verabschiedet. „Guck' mal, Karl“, scherzt Stengers Freund Andreas Appel beim Anblick des Opel-Denkmal, „der Adam hat schon den Hut vor dir gezogen.“ Das Geburtstagskind lächelt – und verspricht, zu seinem 100sten wieder vorbeizuschauen. ■



Tarnung zwecklos. Einen Opel erkennt man immer. Rund um den Globus. Opel Post-Leser Roland Hirsch, Mitarbeiter im Vertrieb, schickte uns diesen Schnappschuß aus dem Urlaub in Mexiko. Zu sehen: ein reinrassiger Corsa – allerdings ohne Blitz. Und dann trägt er am Heck auch noch den Namen „Chevy“ statt Corsa. Na ja, ein echtes Weltauto eben – mit verschiedenen Namen. Aber was soll's: Hauptsache wir wissen, daß das eigentlich ein „Rüsselsheimer“ ist – auch in Mexiko.

Im Sportdress um die Welt

Zwei TEZler liefen den Boston-Marathon mit – Fazit: „Unglaublich“

Rüsselsheim (jan). Die Mediziner sind sich einig: Ein bißchen Bewegung brauchen wir alle. Ob Fußball, Tennis oder Aerobic – alles noch im grünen Bereich. Aber Marathon?

Für Dieter Wallon, Leiter des Personalwesens im TEZ und Bertram Sabais, Graphiker in der TEZ-Administration, ist das Bewältigen von 42 Kilometern die sportliche Erfüllung schlechthin. Und diese Leidenschaft führte sie jetzt sogar nach Boston.

Dort fand in diesem Jahr der legendäre Marathon zum 100. Mal statt. Grund genug für über 40 000 Läufer die Schuhe einzupacken und mitzumachen. So auch Wallon und



Klasse-Masse: 2 von 40 000 Läufern kamen aus Rüsselsheim

Sabais, die seit Jahren an ähnlichen Veranstaltungen teilnehmen. „Da gibt's keinen Ausweg, entweder man macht's oder nicht. Und delegieren kann man die Arbeit auch nicht“, versucht Wallon das unbeschreibliche Gefühl zu erklären, wenn die Ziellinie hinter einem liegt.

Doch vorher mußte erst einmal der Start erreicht werden. Wegen der hohen Teilnehmerzahl konnte es, wie bei Wallon, eine halbe Stunde dauern, bis es überhaupt losging. Für Sabais lag gerade da der Reiz: „Mit so vielen zu laufen und dabei von zwei Millionen Menschen angefeuert zu werden,

das ist einfach unglaublich.“

Faszinierend auch, daß bei diesem Sport Amateure und Vollblutprofis, wie die Deutsche Uta Pippig, die den Klassiker zum dritten Mal in Folge gewann, zusammen auf der Strecke sind. „Das gibt es sonst nirgends.“

Daß sowas nicht von heute auf morgen geht, ist klar. 60 Kilometer die Woche muß schon trainiert werden und wenn die Familie nicht mitzieht, klappt's schon gar nicht. „Das ist wie im Beruf: man braucht Plan, Weg und Ziel“, faßt Wallon das Training zusammen. Und was kommt als nächstes? London? Beide nicken. Für einige kann es also scheinbar auch gerne ein bißchen Bewegung mehr sein. ■

Blitzlicht

Rudolf Löhrmann

Bochum (pra). Sein Lieblingsgericht ist Fisch in allen Variationen und über Jahre rührte er mit dem Löffel in allen Töpfen. Rudolf Löhrmann (47) war Chefkoch im Bochumer Werk I. Damals begeisterte er in der Kantine mit leckeren Saucen, schmackhaften Vor-, Haupt- und Nachspeisen.

Heute versteht er es, tausende von Menschen für die Bochumer Werke zu begeistern. Seit nämlich der Küchenbetrieb vergeben wurde, ist „Rudi“ Löhrmann einer von zwei hauptamtlichen Werkführern.

Seine Lehr- und Meisterjahre führten ihn quer durch die Republik. Hotelküchen in Gelsenkirchen, Düsseldorf und Nürnberg gab er seine persönliche Note. Im „Schwarzen Adler“ in Goslar bekochte er Stars und Sternchen. Und nachdem auch Lufthansa-Passagiere eine Weile von Meister Löhrmanns Kochkünsten profitierten, profitierte dieser einige Jahre

vom eigenen Gastronomiebetrieb.

Nun hat er – rein beruflich – den Kochlöffel aus der Hand gelegt und „kocht“ Informationen für die Besucher des Bochumer Werkes. Daß Rudi Löhrmann auch dieses Handwerk prächtig versteht, zeigen zahlreiche Dankesbriefe.

Daheim in Witten gehört die Küche seiner Frau Sieglinde. Dort schwingt sie das Zepter, ausgenommen, wenn viele Gäste kommen. Dann schnürt er die Schürze um, greift zu frischen Zutaten und offeriert seine beliebte Schaschlikpfanne: Fleisch, Speck und Zwiebeln in einer tiefen Pfanne geschichtet, im Backofen gegart und mit einer scharfen Chili-Sauce übergossen. Dazu ein Fladenbrot, das kommt immer gut an.

Und wenn es gilt, die arg in Anspruch genommene Küche wieder auf Vordermann zu bringen und die Tat getan ist, geht es ab zum Kemnader See auf die eigene Segeljolle. Dazu ein Pilschen, und die Welt ist o.k. ■



Rudolf Löhrmann