Ausgabe 7-8/96 · 10. Juli 1996

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 3 **Leistung:** FC Pressenhub verteidigt den Europa-Titel

Seite 8 **Werbung:** Bochum lädt Kunden in die Produktion ein

Seite 11 **Sendung:** Ein Sintra wechselt ins Showbiz

Seite 14 **Übung:** TEZ-Workshop über Alkohol am Arbeitsplatz

Seite 16 **Planung:** Neues Werk in Schlesien geht in Bau

Am Markt behauptet

Umsatz und Absatz in 1995 weiter gestiegen – 363 Millionen Mark Gewinn

Rüsselsheim (jh). Im Geschäftsjahr 1995 hat Opel seinen Gewinn um 18,2 Prozent auf 363 Millionen Mark (1994: 307 Millionen Mark) gesteigert. Der Umsatz erhöhte sich leicht von 25,6 Milliarden Mark in 1994 auf 25,9 Milliarden Mark. Die Umsatzrendite vor Steuern verbesserte sich leicht von 1,2 auf 1,5 Prozent.

Die Zahl der von der Adam Opel AG produzierten Fahrzeuge hat sich auf knapp 840 000 Pkw erhöht (Vorjahr 831 000). Dazu kommen noch 160 000 von der Opel Eisenach GmbH gefertigte Pkw.

Beim Fahrzeugabsatz an die Handelsorganisation verzeichnete das Unternehmen 1995 eine Zunahme um 3,6 Prozent auf 1 064 400 Pkw. Die Exportquote verringerte sich auf 54,4 Prozent (1994: 54,9).

In Deutschland konnte Opel 30 000 Fahrzeuge mehr verkaufen als im Vorjahr und damit 564 000 Neuzulassungen erzielen. Die Marke Opel wuchs mit 5,6 Prozent deutlich stärker als der Gesamtmarkt, der nur um 3,3 Prozent zunahm. Damit steigerte Opel den Marktanteil auf 17,0 Prozent (16,7). In Westeuropa behauptete die Marke Opel (Vauxhall in Großbritannien) mit 1,51 Millionen Einheiten (1994: 1,50 Millionen) im vierten Jahr in Folge die Marktführerschaft. Der Marktanteil betrug wie im Vorjahr 12,6 Prozent.

Weltweit konnten knapp zwei Millionen (1994: 1,88 Millionen) Opel-Pkw beziehungsweise auf Opel-Plattformen basierende Fahrzeuge anderer Konzernmarken neu zugelassen werden.

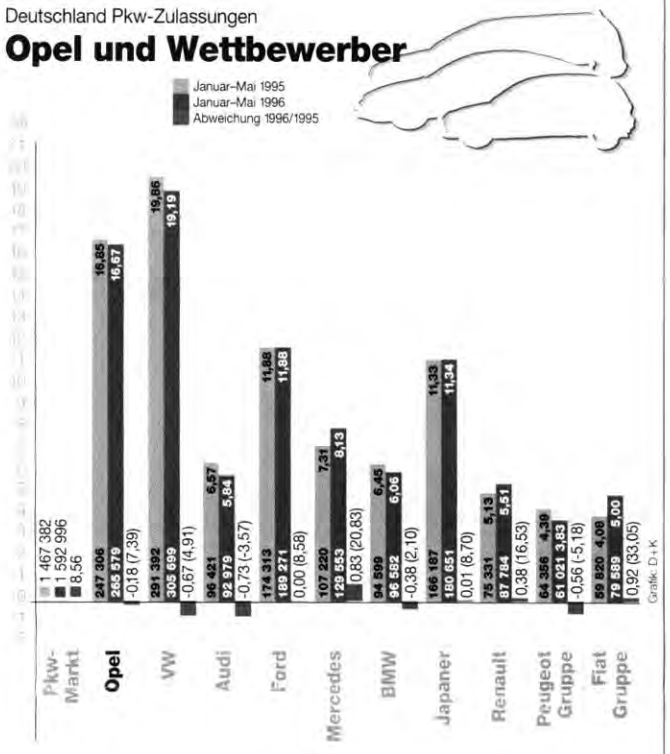
„1995 war für die Adam Opel AG ein erfolgreiches Jahr", faßte Vorstandschef David J. Herman die Entwicklung bei der Vorstellung des Zahlenwerks im Rahmen der Bilanzpressekonferenz in Frankfurt zusammen. Aber: Die Wettbewerbslage ist angespannt. Daher bleiben „die Entwicklungs- und Fertigungskosten ein Kernthema für unsere Industrie", so Herman.

Er forderte in diesem Zusammenhang den Gesetzgeber auf, weitere Anstrengungen zur Senkung der Arbeitskosten und zur Verbesserung des Investitionsklimas zu unternehmen.

Alles weitere über das abgelaufene Geschäftsjahr sowie die Aussichten für 1996 lesen Sie auf den Seiten 4 und 5.

Deutschland Pkw-Zulassungen

Opel und Wettbewerber



Es geht voran

17,07 Prozent Marktanteil im Mai

Rüsselsheim (jh). Mit 17,07 Prozent Marktanteil erreichte Opel im Mai fast den bisherigen Höchstwert des Jahres vom Januar (17,21). Im Osten Deutschlands erreichte die Marke mit dem Blitz mit dem Mai-Ergebnis von 15,67 Prozent im zweiten Monat in Folge die Marktführerschaft.

Für die Periode Januar bis Mai überstiegen die Verkäufe den Vorjahreszeitraum um rund 18 300 Fahrzeuge. Trotzdem konnte Opel der Steigerung des Marktes (8,56 Prozent) nicht ganz folgen. Daher sank der Marktanteil in besagtem Zeitraum gegenüber 1995 um 0,18 Prozent auf jetzt 16,87 Prozent. Der Vorjahresvergleich mit den Wettbewerbern zeigt Opel mit 7,39 Prozent im Plus – gegenüber den meisten deutschen Herstellern. Stärker gewachsen sind im Vergleichszeitraum nur Mercedes (20,83 Prozent, profitiert nach wie vor von der neuen E-Klasse) und Ford (starke Verkaufsaktion im Mai).

Die Rangliste der verkaufsstärksten Modelle zeigt von Januar bis Mai unverändert drei Opel-Modelle unter den fünf meistverkauften Fahrzeugen: Astra, Corsa und Vectra. Der Corsa ist immer noch der Renner in der Kleinwagenklasse und auch der Vectra bleibt die Nr. 1 in der Mittelklasse.

Gefeierter Hoffnungsträger: Am 15. Juli 1946 lief der erste Blitz neuer Zeitrechnung vom Band

Symbol der Hoffnung

Vor 50 Jahren lief der erste Nachkriegs-Blitz vom Band

Rüsselsheim (es). Er war Symbol und Hoffnungsträger zugleich: Der erste Opel, der nach dem Zweiten Weltkrieg das Rüsselsheimer Werk verließ. Genau 50 Jahre ist das jetzt her.

Es war ein Opel Blitz, ein Lastwagen, fast ein Sinnbild: Denn auf ihm lag eine gewaltige Last – die Hoffnung auf eine bessere Zukunft für eine ganze Region. Rüsselsheim nach dem Krieg: Weite Teile der Stadt liegen in Schutt und Asche, das Werk, das viele Menschen der Region 80 Jahre lang ernährt hat, ebenso.

Doch es muß weitergehen, irgendwie. Noch im Mai 1945, eine Woche nach der Kapitulation, haben freiwillige Arbeitertrupps im Werk mit Aufräumarbeiten begonnen. Ein paar Blitz-Lastwagen, die die Bombardements überstanden haben, werden flottgemacht, um die Trümmer zu beseitigen.

Tag und Nacht sind die Laster im Einsatz, karren Berge von Schutt weg. Eine Fabrikhalle wird notdürftig hergerichtet, die Produktion von Ersatzteilen beginnt, um alte Opel-Wagen wieder flottzumachen. Am schwierigsten ist die Materialbeschaffung: Stahl, Blech, Lack und Holz lassen sich nur durch Tauschgeschäfte beschaffen.

Es bleibt der amerikanischen Militärregierung in Groß-Hessen vorbehalten, das Signal für den Start in die Zukunft zu geben. Die Amerikaner sehen ein, daß die Deutschen Lastwagen brauchen, um die Trümmer zu beseitigen: Daher genehmigen sie die Wiederaufnahme der Blitz-Produktion.

Bis jedoch der erste 1,5-Tonner vom Band läuft, vergeht noch einmal ein halbes Jahr. Am 15. Juli 1946 ist es dann soweit: Der erste Nachkriegs-Blitz verläßt unter tosendem Applaus die Fertigung. Er ist laubbekränzt, am Rückspiegel hängt ein bunter Blumenstrauß – ein Symbol für das wiedererwachte Leben im Werk.

Die Feierlichkeiten dokumentieren die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit. Presse und Gäste begrüßen Opel-Treuhänder und Werksleiter E.U. Neumann, das Startband zerschneidet der Kommandeur der 3. amerikanischen Armee, General Geoffrey Keyes. Am Steuer des ersten Nachkriegs-Blitz sitzt der Chef der amerikanischen Militärregierung, Colonel Newman. Und der Käufer des Premieren-Opel ist ein Wiesbadener Unternehmer.

50 Jahre danach: Am Samstag, 13. Juli, geben sich im Adamshof fast 20 Opel-Blitz aller Baureihen ein Stelldichein. Der Festakt mit Ministerpräsident Hans Eichel, OB Otti Geschka, David J. Herman, Rudi Müller sowie Zeitzeugen beginnt um 11 Uhr. Die Opel Blitz-Ausstellung läuft von 10 bis 15 Uhr. Für die rechte Stimmung wird die Swing-Band JazzLike sorgen.

Startberechtigt: Die amerikanische Militärregierung gab ihr okay

Ganz kurz

Jubiläum 1: In Rüsselsheim lief jetzt der 300 000ste Vectra der zweiten Generation vom Band. Das auf Anhieb erfolgreiche Mittelklassemodell, das auch in den Werken Luton und Antwerpen gefertigt wird, hatte sich in Deutschland bereits kurz nach Markteinführung im Oktober 1995 an die Spitze der Zulassungsstatistik gesetzt und wandelt seitdem auf den Erfolgs-Pfaden seines Vorgängers. Der Vectra A wurde europaweit 2,5 Millionen mal verkauft.

Jubiläum 2: Der 100 000ste Opel für den Export nach Japan – ein Vectra CD 2.0 16V – trat jetzt von Rüsselsheim aus seine Reise in den Fernen Osten an. Seit 1992 verzeichnet die Marke mit dem Blitz kontinuierliche Steigerungsraten im Japan-Geschäft. 1995 verbesserte Opel sein Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um 70 Prozent auf rund 32 500 Einheiten. Für 1996 strebt das Unternehmen den Absatz von über 40.000 Fahrzeugen an, zur Jahrtausendwende sollen es 80 000 sein.

Die nächste Opel Post ist für den 11. September geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 7. August

Reger Wandel statt träger Handel

Vorstand lud Führungskräfte zur Debatte ein

Rüsselsheim (jh). Mit einer mächtigen Geste der rechten Hand holt Betriebsratschef Rudi Müller aus und läßt den Baseballschläger krachend in die linke donnern. Vorstandschef David J. Herman steht nebendran und schaut dem Kraftakt respektvoll zu. Ist das die neue Unternehmenskultur im Hause Opel?

Nein, nein keine Angst, auf dem Management-Treff in der Hoechster Jahrhunderthalle ging es deutlich gesitteter zu, als diese Szene vermuten läßt.

Vor mehr als 700 Führungskräften hatte sich Moderator Udo van Kampen, hauptberuflich als USA-Korrespondent fürs ZDF tätig, diesen Gag als stimmungsvolles Entree ausgedacht. Aber anschließend ging es zur Sache: Unter dem Motto „Zukunft gestalten" hatte der Vorstand seine Führungskräfte auf einen kompletten Samstag nach Frankfurt geladen, um über drei Fragen zu debattieren: Wo stehen wir? Wo wollen wir hin? Was müssen wir tun, um dorthin zu gelangen? In seiner Eröffnungsrede skizzierte David Herman Antworten auf diese drei Fragen.

Zum Stand der Dinge erläuterte Herman den Führungskräften noch einmal die zwei Tage zuvor der Öffentlichkeit präsentierte positive Bilanz des Geschäftsjahres 1995. Der Opel-Chef ergänzte diese Daten durch eine Übersicht der aktuellen Geschäftsentwicklung und sagte für 1996 ein Ergebnis in der Größenordnung der beiden Vorjahre voraus.

„Diese Prognosen bestätigen unseren soliden Kurs. Wir haben in den letzten Jahren Herausforderungen gemeistert, und auch für die Zukunft haben wir uns einiges vorgenommen", so Herman. Aber wie lassen sich die Ziele erreichen, angesichts stagnierender Märkte und weltweiter Überkapazitäten?

Herman nannte Beispiele: Mit Maxx und Eco 3 habe Opel viel Ingenieurskunst demonstriert, die auch aufs Image durchschlage. Weitere Beispiele seien die globale Ausrichtung der Einkaufspolitik sowie Produktivitätsfortschritte in der Fertigung von beachtlichen fünf bis acht Prozent jährlich. Ein Tempo, was beibehalten werden müsse, wenn Opel auch künftig wettbewerbsfähig bleiben will.

Darüber hinaus begegne Opel dem Wandel in der Autoindustrie mit eigenen Ideen. Herman nannte neue Dienstleistungen wie das moderne Fuhrparkmanagement für Großkunden durch Opel „Master Lease" oder die Marketingkampagne „Klimaanlage zum Schiebedachpreis", die mittlerweile von Wettbewerbern kopiert werden. Eine Pionierrolle habe Opel zudem sowohl mit seiner konsequenten Umweltstrategie als auch im Personalbereich mit Standortsicherungsvertrag und Arbeitszeitkorridor eingenommen.

Herman appellierte an die Führungskräfte, diesen Weg konsequent weiterzugehen: „Jeder von Ihnen ist verantwortlich für die Entwicklung von Zielen und Strategien in seinem Bereich, deren konsequente Umsetzung, die Einbindung und Motivation seiner Mitarbeiter sowie – und auch darauf kommt es an – die gewissenhafte wirtschaftliche Kontrolle."

In drei an die Eröffnungsrede anschließenden „Talkrunden" fühlte Udo van Kampen schließlich den einzelnen Vorstandsmitgliedern auf den Zahn. Sie gaben Auskunft darüber, was „Zukunft gestalten" für ihre Bereiche bedeutet. Per TED-Abstimmung wurde das Plenum in die Debatte einbezogen. Erfreulich: Immerhin 74,8 Prozent aller Manager blicken optimistisch in die Zukunft.

Nachdenkliche Worte gab Rudi Müller den Führungskräften mit auf den Weg. Er appellierte an die Ehrlichkeit und Transparenz im Management: „Denn Selbstzufriedenheit ist noch lange keine Kundenzufriedenheit." ■

Verhandlungssache: Wer die besseren Argumente hat, das wird – Gottseidank – im Dialog entschieden

Auf den Zahn gefühlt: Udo van Kampen mit „Talk-Gästen"

Heute, morgen, übermorgen: Management und Vorstand erörterten das Thema „Zukunft gestalten"

Fotos (3): Eisert

Rückkehr zum Laster

Opel und Renault kooperieren bei Nutzfahrzeugen

Rüsselsheim (jh). Opel und Renault haben eine Absichtserklärung über eine umfangreiche Zusammenarbeit bei leichten Nutzfahrzeugen unterzeichnet.

Eckpfeiler der gemeinsamen Aktivitäten werden die Entwicklung und Fertigung von Nutzfahrzeugen der 2,5- bis 2,8-Tonnen-Klasse sein. Die Produktion eines gemeinsam entwickelten Fahrzeugs wird um das Jahr 2000 beginnen. Beide Unternehmen werden das Fahrzeug unter ihren jeweiligen Markennamen vertreiben.

Bis zu diesem Zeitpunkt werden Opel und Renault ab 1997 ein aktuelles Renault-Nutzfahrzeug unter dem jeweiligen Markennamen anbieten. Derzeit wird dieses Modell unter der Bezeichnung „Trafic" europaweit angeboten.

Darüber hinaus wird das Opel-Programm um eine weitere Fahrzeuggeneration in der Klasse von 2,8 bis 3,5 Tonnen ergänzt, die derzeit bei Renault entwickelt wird.

Gebaut werden die Fahrzeuge bei Renault in Batilly/Frankreich. Die geplante Zusammenarbeit zwischen Opel und Renault wird sich ausschließlich auf Nutzfahrzeuge beschränken. ■

Prämien in den Keller

Typklassen bringen Preisvorteil

Rüsselsheim (es). Die mehrheitlich besonnene Fahrweise der Opel-Klientel und die daraus resultierende vergleichsweise geringe Schadenshäufigkeit und -höhe zahlt sich jetzt aus.

Das Gros der Opel-Fahrer profitiert von der Typklassen-Einführung in der Haftpflichtversicherung.

Für die meistverkauften Versionen der Baureihen Corsa, Astra, Vectra und Omega beträgt der Tarifabschlag durchschnittlich 18,45 Prozent.

Der neue Haftpflicht-Modus sieht statt der bisherigen 11kW/PS-Gruppen 16 Typklassen vor.

Die Einteilung der Fahrzeug-Modelle von Stufe 10 (günstig) bis Stufe 25 (teuer) richtet sich nach dem statistisch ermittelten Schadensbedarf. Der Corsa hat sich auf Stufe 11 in der zweitniedrigsten Steuerklasse qualifiziert.

Viele Assekuranz-Unternehmen werden das modifizierte System schon ab dem 1. Juli auf Neuverträge anwenden. Die übrigen Versicherer wollen zum Jahresende nachziehen. Das Opel-typische günstige Preis-/Leistungsverhältnis wird damit – wie die Tabelle veranschaulicht – ideal ergänzt. ■

	Beitrag alt	Beitrag neu	Einsparung	Typklasse
Corsa B „Atlanta", 1.4i mit 44 kW/60 PS	1 027,90 DM	691,50 DM	336,40 DM (= 32,7 %)	11
Astra Caravan „Season", 1.6i mit 55 kW/75 PS	1 282,60 DM	1 098 DM	184,60 DM (= 14,4 %)	14
Vectra B Stufenheck CD, 1.8i 16V mit 85 kW/115 PS	1 402,70 DM	1 181,90 DM	220,80 DM (= 15,7 %)	15
Omega B Stufenheck CD, 2.0i 16V mit 100 kW/136 PS	1 493,60 DM	1 329,30 DM	164,30 DM (= 11,0 %)	17

Kalkulation des Opel-Händler Versicherungsdienstes auf Grundlage eines Haftpflicht-Beitragssatzes von 100 Prozent in der Regionalklasse 2 Groß-Gerau

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:
Hans Jürgen Fuchs

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65193 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

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

Telefon 0 61 42/66 – 40 57
und 38 98
Telefax 0 61 42/66 – 84 10

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

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

Favorit bleibt unbesiegt

Kicker aus der Pfalz besiegeln in Eisenach einen meisterlichen Hattrick

Eisenach (kb). „Wir haben tollen Fußball gesehen", kommentierte Bayern-Vize Karl-Heinz Rummenigge während der Siegerehrung des Deutschen Opel-Meisters im Eisenacher Stadion. Den größten Pokal bejubelten am Ende – wie in den beiden Jahren zuvor – die Spieler des „FC Pressenhub" aus Kaiserslautern.

Auf den Plätzen folgten die Teams der Cockpitmontage aus Bochum, die „Old Forkliftdrivers" aus Eisenach und das „Design Team" aus Rüsselsheim.

Wie dicht die Leistungen der beteiligten Mannschaften aus den vier deutschen Opel-Standorten in diesem Jahr beieinander lagen, zeigt sich allein daran, daß die Meister-Entscheidung im Turnier-Modus jeder gegen jeden erst im letzten Augenblick fiel.

Denn bis zuletzt hatten die kickenden Kollegen aus Bochum den Sieg vor Augen. Nach dem Auftakt-Unentschieden gegen die starken Pfälzer und dem 2:0 gegen Eisenach ging es für die Bochumer in ihrem letzten Match gegen das noch sieglose Schlußlicht aus Rüsselsheim um alles. Im Gefühl des sicheren Sieges spielten die Bochumer wohl einen Deut zu lässig und kassierten prompt das 0:1. Kommentar des prominenten Zuschauers Rummenigge: „Die glaubten schon während des Spiels, sie wären Deutscher Meister."

Eingeschenkt: Vorstand Wolfgang Strinz bewirtete die Endrunden-Kicker

Danach rannten die Blau-Weißen dem Rückstand hinterher, brachten auch noch den Ausgleich zustande, aber der dringend benötigte Sieg sprang nicht mehr heraus. So blieb das Bochumer Team zwar ungeschlagen, mußte aber dem „FC Pressenhub" den Vortritt lassen.

Denn die Pfälzer hatten im letzten Spiel des Turniers gegen die „Old Forkliftdrivers" aus Eisenach die Chance, aus eigener Kraft die Fahrkarte zum Europa-Finale nach England zu schießen – ebenso wie übrigens die Mannen aus Thüringen. Nur das „Design-Team" aus Rüsselsheim und das Bochumer Team „Cockpit" hatten zu diesem Zeitpunkt bereits keine Chancen mehr auf den ersten Platz.

Obwohl die Eisenacher wacker kämpften, fielen in der zweiten Halbzeit des echten „Endspiels" die entscheidenden zwei Tore für die Kaiserslauterer, die locker aufspielen konnten, da sie bereits ein Spiel gewonnen und ein Unentschieden erspielt hatten. Die Eisenacher mußten unbedingt gewinnen, was sie konteranfällig machte, während der „FC Pressenhub" aus einer sicheren Abwehr heraus sein Spiel machen konnte.

„Immer wieder, immer wieder der FC Pressenhub", schallte es dann am Ende des Turniers durch das Eisenacher Stadion. Die Fans aus der Pfalz hatte allen Grund zum Jubeln und Fahnenschwenken, denn ihre Mannen hatten es wieder einmal geschafft, zum dritten Mal in Folge – ein meisterlicher Hattrick.

„Die Plazierung geht in Ordnung", befand Karl-Heinz Rummenigge im Anschluß an die Siegerehrung. Und Michael J. Wolf, Geschäftsführer von Opel Eisenach, faßte zusammen: „Was die Zusammengehörigkeit betrifft, haben wir heute vier Sieger hier". Wolf hatte gemeinsam mit Rummenigge, Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz sowie Gerhard Wink als Vertreter des Aufsichtsrates und des Gesamtbetriebsrates die Siegerehrung vorgenommen. ■

Zweikampf: Alle vier Teams lieferten sich packende Duelle

Triumphmarsch: Der deutsche Meister aus der Pfalz feiert den dritten Titelgewinn in Folge

Fotos (4): Opel

Ehrung: Kalle Rummenigge und Michael J. Wolf freuen sich mit

Wie Sonderschicht ohne Zuschläge

„Design-Team" gewinnt die WM in Rüsselsheim

Rüsselsheim (hh). Gewonnen haben eigentlich alle Teilnehmer der Werksmeisterschaft im Stammwerk – an Spaß und guter Laune, einer sonnengebräunten Haut und eventuell auch einigen blauen Flecken. Standortmeister konnte letztlich aber nur eine der 48 angetretenen Mannschaften werden: das „Design-Team".

Das Finale gegen die „TEZ-E 26" war an Spannung kaum zu überbieten: Nach einer torlos gebliebenen regulären Spielzeit fiel das denkbar knappe Endergebnis von 1:0 erst in der zweiten Hälfte der Verlängerung.

Auch im Kampf um den dritten Platz schenkten sich die Opler nichts – trotz der sengenden Hitze auf dem Kunstrasenplatz des SC Opel Rüsselsheim an der Walter-Köbel-Halle: Erst im Elfmeterschießen setzte sich die „Teilebau Power" gegen das „Chaotenteam" durch. Dieses machte seinem Namen ganz und gar keine Ehre, zeichnete sich statt dessen wie seine Kontrahenten durch taktische Raffinesse aus.

„Nicht die bloße Kraft, sondern das Gefühl für den Raum, den Ball und den freien Teamkameraden hat hier gesiegt", lobte dann auch Personaldirektor Dr. Hans-Dieter Rüter bei der Siegerehrung. Eine überdurchschnittliche Ausdauer war trotzdem unerläßlich: Schließlich hatten die Finalisten rund 160 Minuten Spiel unter tropischen Temperaturen in ihren Knochen. „Das ist wie Sonderschicht ohne Zuschläge", scherzte Betriebsratschef Rudi Müller.

Die Belastung nahmen die Opler allerdings gerne in Kauf, wie die Volksfeststimmung der Spieler und ihrer Angehörigen um und auf dem Kunstrasenplatz belegte. Überhaupt gewinnt die erstmals 1994 ausgetragene Opel-WM immer mehr an Popularität:

„Wir mußten die Teilnehmer unter fast 70 Anmeldungen per Losverfahren ermitteln", berichtet Johannes Schmitz von der Internen Kommunikation. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in den anderen Werken. Die Anzahl der Anmeldungen und der Teilnehmer hat sich seit 1994 in Deutschland nahezu verdoppelt. ■

1 aus 48: Das Meisterteam aus Rüsselsheim

Foto: Liebschner

Erfolg im Mutterland des Fußball-Spiels

FC Pressenhub verteidigt in England den Europatitel

Luton/Rüsselsheim (jh). Gerade mal eine Woche Regeneration blieb dem deutschen Werksmeister. An das Einstudieren taktischer Varianten, die Beobachtung möglicher Gegner oder gar ein Trainingslager war nicht zu denken:

Am 22. Juni stand für die Pfälzer die Titelverteidigung des Europa-Championats im englischen Luton auf dem Programm. Die Mühen haben sich gelohnt: Der europäische Opel-Meister 1996 heißt „FC Pressenhub".

Im ersten Spiel gegen den Vertreter der Schweiz konnte man schon erkennen, daß sich die Mannschaften im Vergleich zum Vorjahr enorm gesteigert hatten. Doch mit Routine und Abgeklärtheit legten die Pfälzer mit einem 4:0-Sieg gegen die Eidgenossen den Grundstein zur Titelverteidigung.

Nächster Gegner war der letztjährige Endspielpartner aus Belgien. Nach einer spannenden Auseinandersetzung konnten die Lauterer mit einem 1:0 durch den Torschützenkönig des Turniers, Peter Schmitt, als Sieger den Platz verlassen. Das glatte 3:0 im Halbfinale gegen das Team aus Ungarn sicherte den Einzug ins Finale.

Strahlemann & Söhne: Das ist der amtierende Europameister

Foto: Opel

Hier traf man auf einen spieltechnisch hochklassigen Gegner aus Portugal. Der Erfolg wurde mit höchster Konzentration und enormem Siegeswillen durch ein wunderschönes, von Peter Schmitt vorbereitetes und Erich Wilhelm verwandeltes Tor gekrönt. Daß es beim 1:0 blieb, verdankten die Pfälzer nicht zuletzt dem umsichtigen und kompromißlosen Abwehrchef Robert Scheffner, vor allem jedoch Torhüter Peter Ernst, der während des gesamten Turniers keinen Treffer zuließ.

Der alte und neue Europameister fand die Anerkennung aller Teilnehmer und selbst Fußballgrößen wie Karl-Heinz Rummenigge und Alan McInnally, die die Siegerehrung vornahmen, zollten höchstes Lob.

Der „FC Pressenhub", der noch mit den Spielern Michael Daub, Manfred Heil, Bernhard Keßler, Volker und Günter Kraus, Kurt Müller, Freddy Scherer, Uwe Vogel sowie Trainer und Betreuer Gerhard Bachmann und Harald Arthen den Englandtrip erfolgreich bestand, zeigte sich nicht nur als würdiger Titelträger, sondern auch als vorbildlicher Vertreter der Opel-Farben im Mutterland des Fußballs. ■

Siebzehn und

Blitzsaubere Bilanz '95: 17 Prozent Marktanteil, vier Modelle Spitzenreiter

Rüsselsheim (jh). Der Erfolg von Opel ist handfest – schließlich ist er aus Blech und hat vier Räder. Allein in Deutschland lagen 1995 vier Opel-Modelle als Marktführer in ihren jeweiligen Segmenten an der Spitze: Der Corsa war mit 143 000 Neuzulassungen der erfolgreichste Kleinwagen. Der Astra Caravan entwickelte sich mit 104 000 Neuzulassungen zum beliebtesten Kombi-Modell aller Klassen.

Und auch im Segment der kleinen Coupés sowie bei den allradgetriebenen Freizeitfahrzeugen stellte Opel mit dem Tigra und dem Frontera jeweils die erfolgreichsten Modelle. In Westeuropa lag die Marke Opel zum vierten Mal in Folge vorn – vor Ford und Volkswagen.

Die Marktführerschaft hielt oder eroberte Opel in den Einzelmärkten Niederlande, Schweiz, Ungarn, Finnland und Dänemark. Nummer zwei war die Marke mit dem Blitz in fünf westeuropäischen Märkten, in weiteren fünf lag sie an dritter Stelle. In insgesamt zwölf westeuropäischen Ländern erzielte Opel einen Marktanteil von zehn Prozent und mehr.

Doch diese Erfolge dürfen nicht darüber hinweg täuschen, daß die „aktuelle Wettbewerbslage äußerst angespannt" ist, wie David J. Herman betonte. Er sprach auf der Bilanzpressekonferenz von zwei wichtigen erkennbaren Trends im Markt: Zum einen wachse das Kleinwagensegment vor allem zu Lasten der Kompakten. Der Kunde wähle lieber eine Nummer kleiner, in der Ausstattung aber feiner. „Wir profitieren von dieser Entwicklung beim Corsa, weil er die Nummer eins in diesem Segment ist."

Aggressiver Wettbewerb in der Kompaktklasse

Zum anderen jedoch tendierten viele Kunden aus den Boomjahren 1991/92 derzeit zur Kaufzurückhaltung, obwohl sie jetzt eigentlich als Ersatzkäufer in den Markt zurückkehren müßten. „In diesem Umfeld reagiert die Konkurrenz vor allem in der Astra-Klasse äußerst aggressiv. So ist auch Opel gezwungen, mit gestiegenen Kaufanreizen den Markt zu stimulieren. Aber ich sage ganz deutlich: Wir machen nicht alles mit. Wir lehnen es ab, auf Kosten des Ertrages den Marktanteil durch Tageszulassungen künstlich zu steigern", so Herman.

Doch trotz des harten Wettbewerbs und aller Auseinandersetzungen um den Standort Deutschland hat Opel in der Vergangenheit bewiesen, daß man auch hier flexible, kostensparende und sozial tragbare Vereinbarungen erzielen kann. „Wir haben nicht auf den Staat warten wollen, sondern zunächst die Dinge einvernehmlich geregelt, die wir selbst mit unseren Belegschaften im Sinne der Wettbewerbsstärkung erzielen konnten", erläuterte Herman der Presse. Und dazu zählen Betriebsvereinbarungen, die heute in Deutschland als innovativ und beispielhaft dastehen:

- Der Standortvertrag von Ende 1993, der den Vierjahres-Zeitraum bis Ende kommenden Jahres abdeckt, hat gezeigt, daß Opel die jährlichen Erhöhungen der Arbeitskosten in den Griff bekommen konnte, und die Mitarbeiter trotzdem noch Einkommenszuwächse hatten. Er hat zudem gezeigt, daß die Verknüpfung von finanziellen Anreizen mit Anwesenheitszielen ein lohnendes Experiment sein kann.
- In Kaiserslautern hat die Betriebsvereinbarung mit Zielvorgaben für Anwesenheit und mit in Deutschland bemerkenswerten Betriebsnutzungs- und Maschinenlaufzeiten dafür gesorgt, daß dort mit einer 500 Millionen Mark-Investition ein neues Dieselmotorenwerk gebaut wird – und das gegen weltweite Standort-Konkurrenz.
- In Rüsselsheim hat Opel im vergangenen Jahr die erste industrieweit beachtete Korridorlösung für eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten in der Produktion vereinbaren können.
- In Bochum hat Opel einige Monate später eine noch weitreichendere Korridorlösung erzielt, die einen Flexibilitätsrahmen von 30 bis 40 Stunden, einen Ausgleichszeitraum für den Auf- und Abbau der Arbeitszeitkonten von bis zu drei Jahren sowie die Einbeziehung von zwölf zuschlagsfreien Samstagen vorsieht.
- In Rüsselsheim wurde gemeinsam mit dem Betriebsrat ein Programm zur Verbesserung der Anwesenheit gestartet, das an diesem Standort 1995 die krankheitsbedingte Abwesenheit von 6,7 auf nur noch 5,3 Prozent reduziert hat. Ähnliche Lösungen werden derzeit an den anderen Standorten praktiziert beziehungsweise erwogen.
- Und für alle Standorte hat Opel im vergangenen Oktober eine Beschäftigungsgarantie, das heißt jeglichen Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis zum Ablauf des Jahres 1997, ausgesprochen.

„Alle diese Maßnahmen zeigen, daß kostensparende Elemente in Betriebsvereinbarungen durchaus geeignet sind, einen beschäftigungssichernden Einfluß auszuüben, ohne daß dem einzelnen Mitarbeiter Einbußen bei seinen regulären Einkünften entstehen müssen", faßte der Vorstandsvorsitzende das Ergebnis dieser Übereinkünfte zusammen.

Alle diese Maßnahmen zeigen auch, daß sich Opel weiterhin zum Standort Deutschland bekennt. „Deutschland wird weiterhin Erfolg haben, wenn es sein Wirtschaftswachstum aus überlegenen Technologien ableitet. Das gleiche gilt für Opel. Wir können nicht jedes für das Ausland bestimmte Auto in Deutschland produzieren", so Herman.

Intelligente Technologie für weltweite Mobilität

Und ergänzt: „Aber wir können intelligente Technologien wie zum Beispiel das Opel-Produktionssystem exportieren und mit seiner Hilfe Fahrzeuge in den aufstrebenden Märkten der Welt herstellen. Indem wir im Mutterland des Automobils die Technologieführerschaft beim komplexen System der individuellen Fortbewegung behalten, können wir auch in Zukunft Fahrzeugkonzepte erfolgreich vermarkten, die Ingenieure in Deutschland realisiert haben."

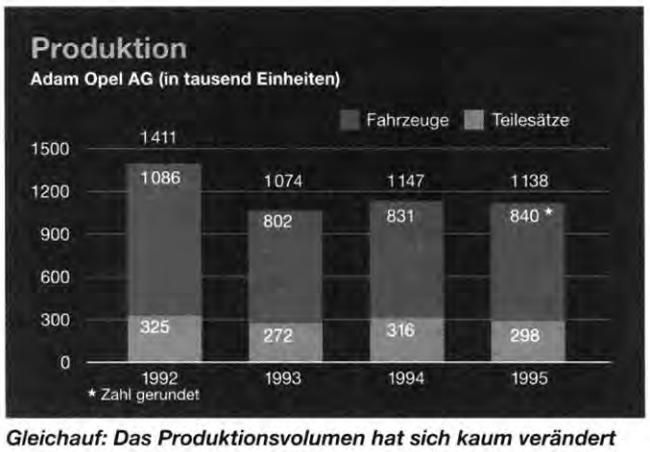
Daß Opel in diesem Sinne schon erfolgreich tätig ist, zeigen die weltweiten Investitionsvorhaben. Unter Federführung des TEZ in Rüsselsheim werden in den kommenden Jahren eine ganze Reihe neuer Werke entstehen:

- In Argentinien wird derzeit ein neues Werk für die Corsa-Produktion gebaut. Es ist Opels erstes Werk in diesem südamerikanischen Land. Die Kapazität ist auf 84 000 Fahrzeuge ausgelegt, und die Investition beträgt rund 450 Millionen Mark. Für Aufbau und Inbetriebnahme des Werkes, das im Herbst 1997 in Produktion gehen soll, ist der bisherige technische Geschäftsführer von Eisenach, Rüdiger Gundacker, verantwortlich.

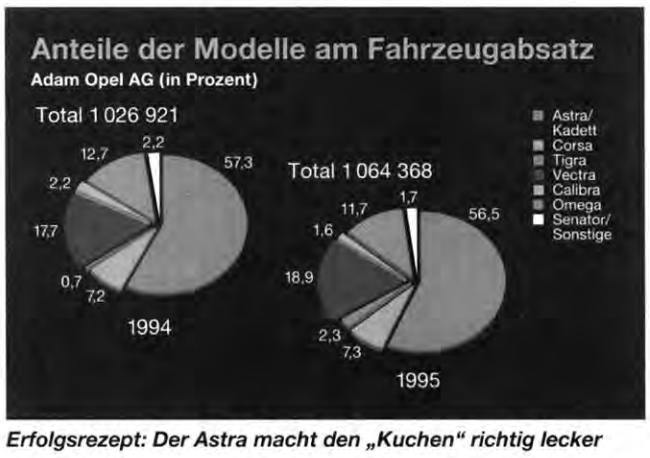
Fotos (4): Liebschner

Im öffentlichen Interesse: Auf der Bilanzpressekonferenz in Frankfur

Nachgefragt: Die Journalisten wollten's ganz genau wissen



Gleichauf: Das Produktionsvolumen hat sich kaum verändert



Erfolgsrezept: Der Astra macht den „Kuchen" richtig lecker

Ausblick mit Weitblick

David J. Herman rechnet für 1996/97 mit Stabilisierung des Absatzes

Rüsselsheim (jh). „Obwohl wir keine regelmäßigen Quartalsberichte mit Angaben über Umsatz und Gewinn veröffentlichen, möchte ich Ihnen an dieser Stelle berichten, daß Opel in den ersten beiden Quartalen des Jahres 1996 mit Steigerungen beim Umsatz und auch mit Gewinn gearbeitet hat."

Vorstandschef David J. Herman hatte auf der Bilanzpressekonferenz in Frankfurts Alter Oper eine ganze Reihe positiver Nachrichten im Reisegepäck.

Die Zahlen sprechen für sich: So hat Opel im Zeitraum Januar bis Mai 1996 die Zahl der Neuzulassungen in Deutschland um 7,6 Prozent auf 266 000 Pkw steigern können und damit einen Marktanteil von 16,7 Prozent erzielt.

Dabei belegte die Marke unter den meistverkauften Modellen auf dem deutschen Markt die Plätze zwei, drei und vier. Der Astra auf Platz zwei verzeichnete rund 90 000 Zulassungen. Bereits im dritten Jahr in Folge führt der Corsa bei den Kleinwagen und baute mit 71 000 Einheiten seinen Anteil am gesamten deutschen Pkw-Markt auf 4,5 Prozent aus. Der neue Vectra erzielte rund 67 000 Verkäufe und ist mit 31,5 Prozent Marktführer im Segment der Mittelklasse-Limousinen.

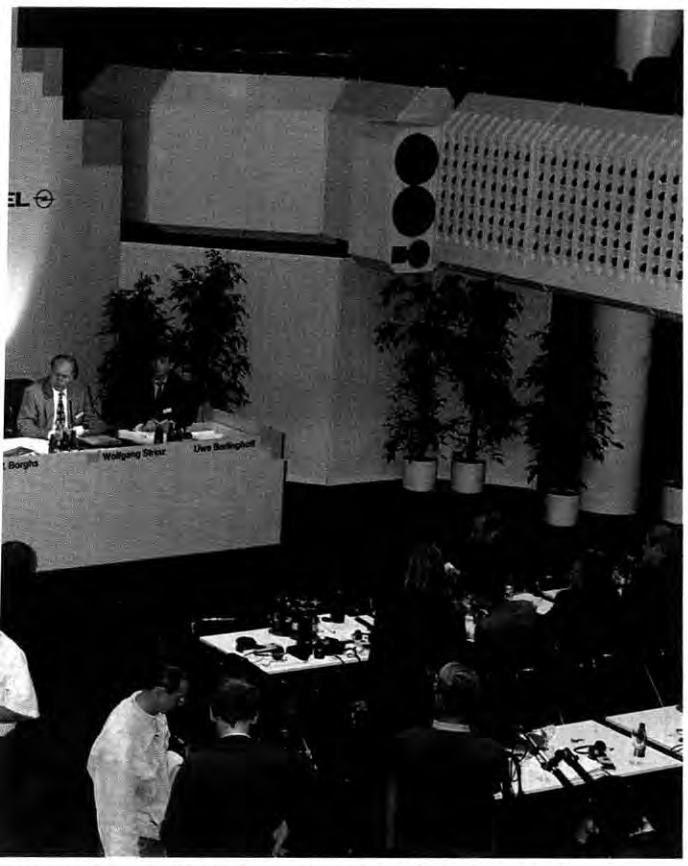
In Westeuropa konnte Opel mit über 723 000 Neuzulassungen in den ersten fünf Monaten einen Marktanteil von 12,5 Prozent erreichen. Im Vorjahr waren es im gleichen Zeitraum 690 000 Verkäufe. Damit bleibt Opel gemeinsam mit Vauxhall im fünften aufeinanderfolgenden Jahr die führende Marke im westeuropäischen Markt.

Die Entwicklung des Gesamtmarktes im laufenden Jahr schätzt Herman mit 3,44 Millionen Pkw in Deutschland und 12,3 Millionen in Westeuropa eher vorsichtig ein: „Unser Ziel ist es, erneut 17 Prozent als Anteil für die Marke Opel in Deutschland zu erreichen. Doch angesichts der verschärften Wettbewerbssituation muß ich zugeben, daß dieses Ziel sicherlich sehr ehrgeizig ist." Mit den Neueinführungen des Vectra Caravan und der Großraumlimousine Sintra im Herbst erwartet Opel jedoch zusätzliche Impulse am Markt.

Außerdem erwartet Opel nicht zuletzt aufgrund der deutlichen Erholung der italienischen Lira eine Entlastung an der Währungsfront. Immerhin haben Währungseffekte das Ergebnis von 1995 gegenüber dem Vorjahr mit 322 Millionen Mark zusätzlich belastet.

Und 1997? „Wir rechnen nicht mit einer grundlegenden Änderung auf den Fahrzeugmärkten. Sowohl auf dem deutschen Markt wie auch in Westeuropa sehen wir eine Stabilisierung des erreichten Niveaus", wagte Herman einen Blick in die Zukunft.

vier



...tellte sich der Vorstand den Fragen der internationalen Presse

In Polen hat Opel gerade die Verträge für ein komplett neues Werk in Gliwice unterzeichnet (siehe auch Seite 16). Dieses Werk, in dem ein speziell auf die Bedürfnisse des polnischen und der zentraleuropäischen Märkte abgestimmtes Fahrzeug produziert werden soll, werden rund 500 Millionen Mark investiert. Die Produktion ist dort auf jährlich zunächst 70 000 Fahrzeuge für Zentral- und Osteuropa ausgelegt und wird 2000 Menschen beschäftigen.

In der wohl dynamischsten Wachstumsregion der Welt, in Südostasien, hat jetzt Thailand den Zuschlag für ein integriertes Automobilwerk erhalten, das ab 1999 jährlich zwischen 100 000 und 150 000 Einheiten eines modernen Opel-Pkw produzieren wird. Diese Investition in Rayong südlich von Bangkok ist mit 1,1 Milliarden Mark veranschlagt und wird von Thailand aus auch die wichtigsten Exportmärkte dieser Region für Opel erschließen.

In China haben Opel und General Motors ein Joint Venture mit der Shanghai Automotive Industries Corp. (SAIC) in Shanghai getroffen, wo ebenfalls unter wesentlicher Beteiligung des TEZ ein komplett neues Automobilwerk inklusive einer lokalen Entwicklungsabteilung entstehen wird. Dort wird ab etwa 1999 zunächst ein Modell aus amerikanischer Produktion vom Band laufen. Weitere Gespräche mit chinesischen Partnern über Opel - Automobil - Projekte sind im Gange.

Über diese vielen globalen Vorhaben ist aber eines nicht zu vergessen: Opel wird in den kommenden drei Jahren allein rund 5,5 Milliarden Mark in seine vier deutschen Standorte investieren. Ein klares Bekenntnis zu den Wurzeln – immerhin produziert Opel seit 134 Jahren in Deutschland.

Frohe Kunde: David J. Herman erläutert das 95er Ergebnis

Eisenach bringt erstmals Gewinn

Schöne und erfolgreiche Tochter

Rüsselsheim/Eisenach (jh). Die Opel Eisenach GmbH hat 1995 erstmals die Gewinnzone erreicht.

„Unsere 100prozentige Tochtergesellschaft in Eisenach hat das vergangene Geschäftsjahr mit einem positiven Ergebnis von 33 Millionen Mark abgeschlossen", konnte Finanzvorstand Gail Gunderson auf der Bilanzpressekonferenz verkünden.

Dies bedeutet eine Verbesserung von 67 Millionen Mark gegenüber dem Vorjahr. Ein Ergebnis, das Vorstandschef David J. Herman dazu veranlaßte, vom Werk in Eisenach als „unserer schönen und erfolgreichen Tochter" zu reden.

Eine deutliche Steigerung um fast 20 Prozent konnte das Werk in Thüringen auch bei der Fahrzeugproduktion erzielen. Insgesamt fertigten die knapp 2 000 Mitarbeiter 1995 über 160 000 Einheiten.

Das entspricht einer durchschnittlichen Produktion von 59,3 Pkw pro Mitarbeiter. Damit ist Opel Eisenach laut einer unabhängigen Studie das produktivste Automobilwerk in Europa.

Mit den exakt 160 324 in Eisenach gefertigten Fahrzeugen ist die Kapazitätsgrenze des Werkes annähernd erreicht. Der Astra wurde nur bis April 1995 gebaut; seitdem konzentriert sich Eisenach vollständig auf die Produktion des sehr erfolgreichen Corsa. Entsprechend hatte der Corsa im vergangenen Jahr einen Anteil von 99,2 Prozent an der Gesamtproduktion.

Im Laufe des Jahres konnte zudem die Flexibilität der Produktion erhöht werden, so daß insgesamt eine größere Vielfalt des Corsa-Modells in Eisenach hergestellt werden konnte.

Für das laufende Geschäftsjahr ist in Eisenach kein weiterer Anstieg des Produktions- und Verkaufsvolumens vorgesehen. Auch 1996 wird Opel in Eisenach den überaus erfolgreichen Corsa bauen.

Bitte recht freundlich: Der Vorstandschef im Rampenlicht

An zweieinhalb Tagen ins Plus

Juniorfirma Propeller AG läßt sich in die Bücher gucken

Rüsselsheim (jan). Seit der Bilanzpressekonferenz haben es alle Schwarz auf Weiß: Opel geht es gut, Umsatz und Gewinn sind 1995 gestiegen. Was dort nicht zur Sprache kam: Die kleine Tochter macht der großen Mutter etwas vor.

Um satte 24,6 Prozent auf 218 808 Mark steigerte die von kaufmännischen Auszubildenden geleitete Juniorfirma „Propeller AG" ihren Umsatz.

Und das bei nur zweieinhalb Öffnungstagen in der Woche. Das Geheimnis ihres Erfolges offenbarten die jungen Unternehmer nun in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1995. Da machen sogar eher trockene Bilanzen Spaß zu lesen.

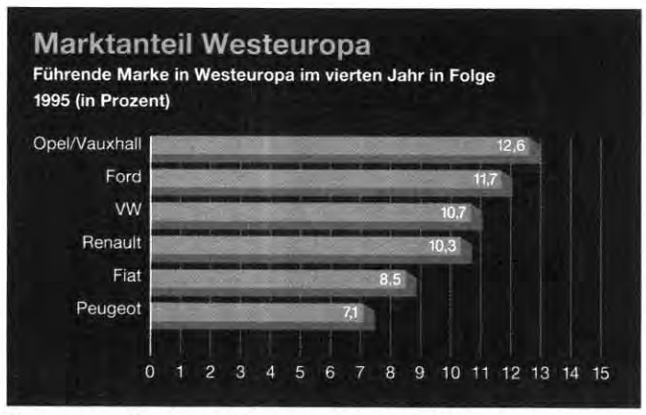
An die 4 000 Kunden fanden im Laufe des Jahres den Weg in die Verkaufsräume, wo vor allem Vectra- und Motorsportartikel die Renner waren. Ein weiterer Schlager im Programm war die mittlerweile allgegenwärtige „Hörl-Familie", die in allen möglichen Farben und Dimensionen scherenschnittartig im Werk anzutreffen ist.

Und weil Verkauf allein nicht reicht, stiegen die Azubis aus dem ersten und zweiten Lehrjahr verstärkt in den Dienstleistungsbereich ein.

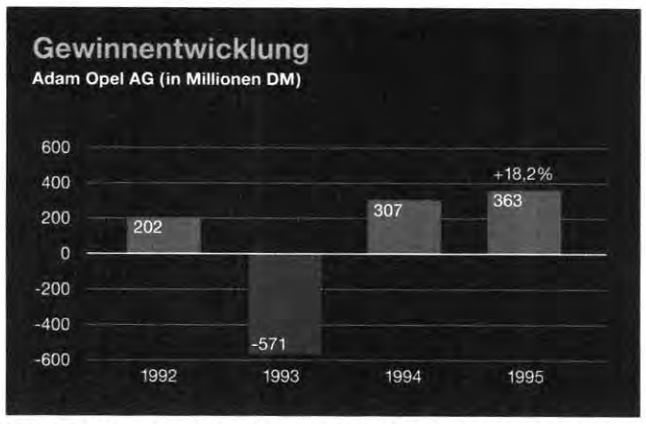
Da derartige Erfolge natürlich nicht lange verborgen bleiben, konnte die Propeller AG ihren Kundenstamm sogar um freundliche Opel-Händler erweitern, wo passend zum Auto nun ebenfalls die Designerkrawatte zu bekommen ist.

Auch der Ausblick für das laufende Jahr ist vielversprechend, wie die Aufsichtsratsvorsitzende Johanna Lomp-Knetsch verrät: „Für Kaiserslautern planen wir eine Filiale, weil von dort aus immer mehr Anfragen kommen."

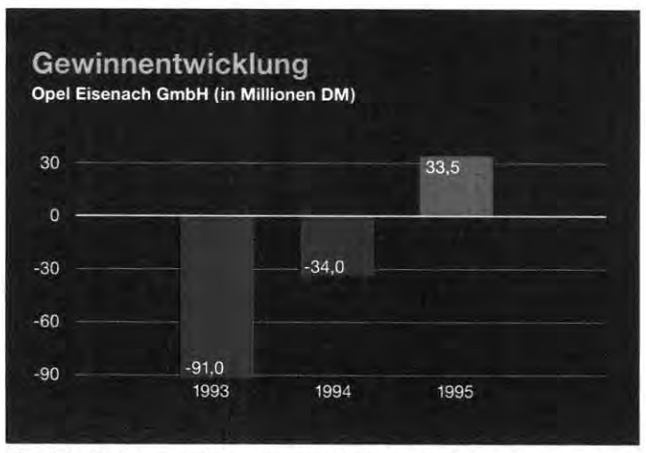
Neid kommt da aber keiner auf. So schickten die „Vorstandskollegen" Herman und Strinz auch umgehend ein Glückwunschschreiben an die rührigen Firmenbosse im eigenen Hause. Auf weiterhin gute Geschäfte.



Nase vorn: Die Abschlußtabelle der vierrädrigen Europa-Liga



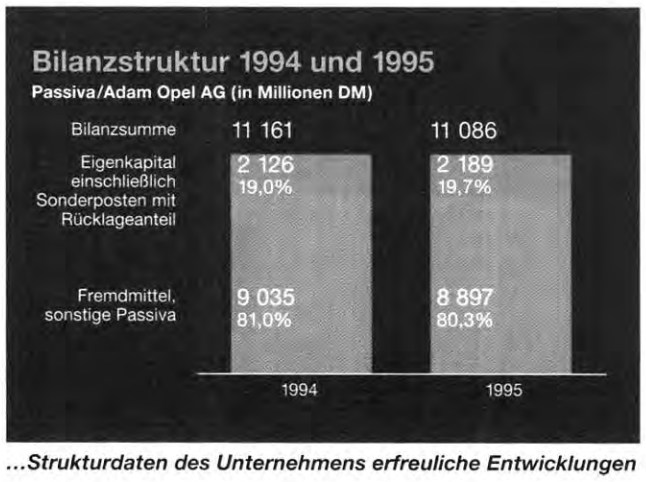
Take off: Das Ergebnis ging um satte 18,2 Prozent nach oben



Hoch in Thüringen: Eisenach erwirtschaftet Millionen-Gewinn

Fifty-fifty: Gut die Hälfte vom Umsatz kommt aus dem Ausland

Die Finanz und ihre Bilanz: Im Jahresvergleich zeigen die...



...Strukturdaten des Unternehmens erfreuliche Entwicklungen

Der CKD-Bereich feiert ein seltenes Jubiläum

500 Tage unfallfrei

Rüsselsheim (jan). Der eine geht Fußball spielen, die andere zur Aerobic – alles nichts besonderes. Die Mitarbeiter der CKD Operations haben ihren Ehrgeiz auf ein anderes Gebiet verlegt: die Vermeidung von Unfällen.

„Das ist bei uns ein richtiger Sport geworden", freut sich Hans-Dieter Weisel, zuständig für die Restrukturierung der Abteilung. An Fronleichnam konnte schließlich der 500ste Tag ohne Blessur verbucht werden – und das wurde nun gebührend gefeiert.

War der CKD-Bereich mit seinen knapp 200 Mitarbeitern Anfang 1995 noch ganz hinten auf der Liste, was die Anzahl von meldepflichtigen Arbeitsunfällen betrifft, spielen die Verpackungskünstler jetzt ganz vorne mit. „Und das auf einem Gebiet, wo viel körperliche Arbeit geleistet wird. Das ist schon sensationell."

Deswegen stand Ende Juni im Gebäude M 8, fein hergerichtet für die neuorganisierten Aufgaben, eine Feier auf dem Programm. Motto: „Weitere 500 Tage. Wir sind die Champions." Und damit keiner außen vor blieb, wurden sogar T-Shirts verteilt, auf den dick gedruckt das Credo zu lesen war.

„Unser Ziel ist es, auch den 1000sten Tag zu feiern", verkündete stolz John Mylonas, Direktor der CKD Operations in einer kurzen Ansprache. 22 weitere hatte man auf diesem Weg schon geschafft, wie auf den Tafeln am „Roten Brett" zu lesen war. Motivation leicht gemacht. Nach der Verabschiedung des langjährigen Leiters des CKD Sales- und Customer-Service, Ralf Pflugheimer, hieß es dann Essen fassen. Mit Engagement trieb Mylonas seine Mitarbeiter ans Büfett. Na dann: Guten Appetit und auf die nächsten 478 unfallfreien Tage. ■

Fotos (2): Eisert

Sieh' an: Die Losung für die Zukunft

Nie mehr zu spät

Landeschef Eichel komplettiert seinen Fuhrpark

Rüsselsheim (es). Wer zu spät kommt, den bestraft bekanntlich das Leben – drum wird Hessens Landeschef Hans Eichel künftig mit einem MV6 zu seinen Terminen chauffiert. Und auch seine Mitarbeiter in der Staatskanzlei fahren künftig auf und mit Opel ab.

Insgesamt neun Dienstwagen aus Rüsselsheim komplettieren jetzt Eichels Fuhrpark in Wiesbaden. Nie mehr zu spät kommen wollen künftig auch die beiden Staatssekretäre Hans-Joachim Suchan und Klaus-Peter Schmidt-Deguelle. Für sie ist jeweils ein Opel-Omega-Sechszylinder reserviert. Vier weitere Omega V6 stehen für die übrigen Mitarbeiter bereit, ein Omega Caravan wird der Fahrbereitschaft dienen. Das Topmodell MV6 übernimmt der Chef natürlich persönlich – und das gleich zweimal. Garantiert das Opel-Flaggschiff ihm doch mit seinem 210-PS-Triebwerk nicht nur Pünktlichkeit, sondern auch jede Menge Komfort und Sicherheit.

Freilich waren Schnelligkeit und Luxus für den finanzbewußten Landeschef nicht das wichtigste Kriterium beim Opel-Kauf – am wichtigsten war ihm die Sparsamkeit der Wagen. Allein an Reparaturkosten fallen künftig pro Jahr rund 60 000 Mark weniger an als bisher. Die Staatskanzlei least ihre neuen Omega nämlich – die Kosten betragen rund 55 000 Mark im Jahr, eine Neuanschaffung der Karossen hätte sich dagegen auf rund 470 000 Mark belaufen. ■

Foto: Opel

Flottenchef: Hans Eichel übernimmt seine neuen Dienstlimos

Schwarzer Peter im Äther

Bündelfunk soll Sprechverkehr im Werk Beine machen

Rüsselsheim (jan). Auf der Autobahn, am Baggersee und auf dem Grillplatz – überall herrscht drangvolle Enge. Nur am Himmel ist viel Platz, so scheint's.

Daß es aber auch im Äther immer gedrängter zugeht, erfahren bei Opel die Leute, die auf den Betriebsfunk angewiesen sind. Häufig belegte Leitungen und die sachfremden Gespräche der Kollegen dröhnen fortwährend aus dem Gerät. Doch jetzt gibt's was Neues: Bündelfunk heißt das Zauberwort, das den Sprachverkehr erleichtern soll.

Im Grunde genommen ist das neue System ganz einfach und mit dem Supermarkt zu vergleichen. Wo sonst zahllose Menschen in der Schlange stehen und drauf warten, an die Kasse vorzurücken, wird jetzt jedem bei Bedarf eine freie Zahlstation zugewiesen und das ganz fix. Wie gesagt, so ähnlich sieht es aus, denn so einfach ist es denn doch nicht.

„Bis jetzt mußten sich etwa 1 000 Leute 15 Frequenzen teilen, mehr hatten wir nicht", weiß Manfred Maiwald zu berichten, der zusammen mit Wolfgang Drexler in der Betriebselektrik für die Organisation des Bündelfunks zuständig ist. „Da gab's natürlich oft Engpässe und wenn einer was sagte, konnten alle zuhören." Gruppen, die nichts miteinander zu tun hatten, mußten sich eine Frequenz teilen, was in Stoßzeiten zu Verwirrungen führen konnte.

Das soll nun der Vergangenheit angehören. Im neuen System verteilt und verwaltet ein zentraler Rechner die gerade freien Frequenzen an die Benutzer. Keiner ist mehr festgelegt und mit geringen Kapazitäten können ungleich mehr Leute versorgt werden. Zur Zeit stehen vier Sprechkanäle und ein Organisationskanal zur Verfügung, mit dem bis zu 150 angemeldete Teilnehmer kommunizieren können. Wenn demnächst vier weitere dazu kommen, sind es schon 400 Personen.

„Ein großer Vorteil ist die größere Reichweite und die bessere Gebäudedurchdringung. Jetzt kann man sogar im Keller störungsfrei sprechen", sagt Drexler. „Außerdem können wir über den Rechner Prioritäten verteilen und die Gesprächsdauer beschränken. „Lange Plaudereien werden damit ausgeschlossen und Frequenzen freigehalten."

Ein weiterer Pluspunkt ist die Ankoppelung an das werksinterne Telefonnetz, so daß die neuen Geräte – viel kleiner und leichter als die alten Walkie-Talkies – nun auch vom Büro aus zu erreichen sind. Abhörsicher ist das ganze sowieso. 16 Kanäle sind bereits beim zuständigen Bundesamt beantragt, in den kommenden Jahren soll der Bündelfunk dann auf das gesamte Werk ausgedehnt werden.

Erweiterungen am Rechner und eine zweite Antenne sind schon geplant. Und dann gibt's endlich wieder Platz für alle, die schnell und verläßlich erreichbar sein müssen. ■

Fotos (2): Liebschner

Handlich: Die Geräte sind kleiner und leistungsfähiger

Auf zu neuen Rekorden

VV-Wesen peilt für '96 ein neues Spitzenergebnis an

Rüsselsheim (jan). Einige Pflänzchen brauchen eben etwas mehr Zeit, bis sie zur vollen Schönheit erblühen. So ähnlich ging es auch dem VV-Wesen bei Opel, das zur Jahrtausendwende immerhin seinen 50. Geburtstag feiert. Zwar genoß es seit 1950 einen hohen Stellenwert und trieb zarte Knospen, aber seit einigen Jahren macht es eine atemberaubende Entwicklung durch.

Seit sieben Jahren wird Opel mit seinen einzelnen Werken vom Deutschen Institut für Betriebswirtschaft als Spitzenreiter beim VV-Wesen geführt.

Zu verdanken ist das natürlich in erster Linie den findigen Mitarbeitern, aber auch dem neuen VV-System, das eine schnellere Bearbeitung und „persönlichere" Betreuung ermöglicht. „Die Vorschläge werden nun direkt beim Vorgesetzten eingereicht, der sich als ‚Pate' darum kümmert, daß es zügig voran geht", erklärt Walter Bleser, Leiter des Personaldienstes in Rüsselsheim, das Verfahren.

Zusätzlich wird ein VV-Eingangsbuch geführt, wo alle wichtigen Daten eingetragen werden. „Der Vorgesetzte muß dem Mitarbeiter dann Rede und Antwort stehen, übergibt am Ende aber auch persönlich die Gratifikation", sagt Bleser.

„Für die gesamte Adam Opel AG – ohne Eisenach – peilen wir für 1996 einen Durchschnitt von eineinhalb VVs pro Mitarbeiter an", gibt Thomas Wohlfahrt, Leiter des Vorschlagswesens, das Ziel vor. 1994 waren es noch 0,7 pro Nase, also ein stolzer Zuwachs.

Wenn es um die Steigerung von Verbesserungsvorschlägen geht, läßt man sich auch in der Zentrale was einfallen. „Die Frühjahr-Werbeaktion in Rüsselsheim war ein voller Erfolg". Wer von Anfang April bis Ende Mai einen sinnvollen Einzel- oder Gruppenvorschlag einreichte, bekam zum Dank einen Taschenrechner geschenkt. „Nach ein paar Wochen waren die Geräte alle und am Ende hatten wir 4 817 Vorschläge mehr", freut sich Wohlfahrt.

Eine weitere Aktion in Rüsselsheim ist für den Herbst geplant. Bochum ist da schon weiter – da werden bis zu vier derartige Aktionen im Jahr durchgeführt. Und das mit durchschlagendem Erfolg, wie die Zahlen beweisen: Von durchschnittlich einem VV 1994 auf circa zwei im Jahr darauf – und für 1996 sollen es zweieinhalb pro Mitarbeiter sein. Kaiserslautern konnte den Eingang annähernd verdoppeln. Und auch in Rüsselsheim steht im laufenden Jahr eine Verdoppelung auf dem VV-Fahrplan.

Wer meint, mit den Formulierungen nicht klar zu kommen, kann auch hier mit Hilfe rechnen: Der zuständige Vorgesetzte geht dabei zur Hand. Eine verbesserte Kommunikation unter den Kollegen kommt da ganz automatisch zustande. Da wird's nicht lange dauern, bis aus der prächtigen Pflanze ein dicker Baum geworden ist. ■

Wettbewerb der etwas anderen Art

Kunststudenten entwarfen Pläne für die Fassade der Lackiererei K 115

Rüsselsheim (pui). Nikolaj Dudek und Sebastian Schirmer von der Hochschule für Gestaltung Offenbach gewannen den ersten Preis in einem von Opel unter Beteiligung des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst ausgeschriebenen Wettbewerb zur künstlerischen Gestaltung der Südfassade der Lackiererei des Werkes Rüsselsheim. Die mit 10 000 Mark prämiierte Idee ist ein 245 Meter langes Flüssigkristall-Display am Dachaufbau.

Die bei Tag und Nacht sichtbare elektronisch steuerbare Anzeige ist 7,5 Meter hoch und besteht aus blinkenden Pfeilen, die sich in permanenter Bewegung befinden. Die Urkunden übergaben jetzt die hessische Ministerin für Wissenschaft und Kunst, Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, und Norbert Küpper, Direktor des Werkes Rüsselsheim.

Die Kunststudenten hatten die Aufgabe, die insgesamt rund 400 Meter lange und bis zu 60 Meter hohe Lackiererei mit einem künstlerischen Akzent zu versehen, der sowohl die komplexen Fertigungsvorgänge wie auch die technische Schrittmacherfunktion dieser Anlage, in der 1982 mit der Inbetriebnahme weltweit erstmals Wasserlack in der Serienfertigung angewandt worden war, assoziieren sollte.

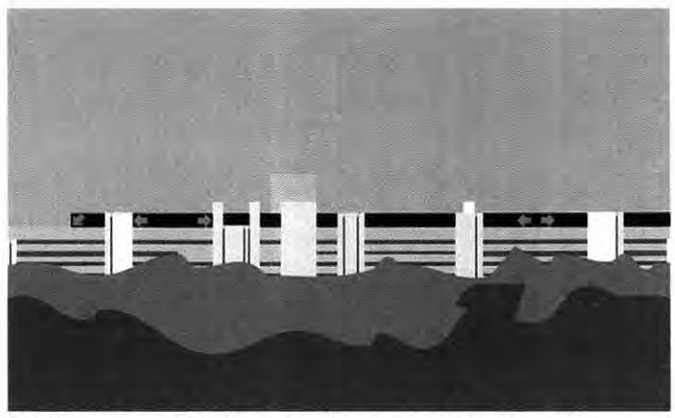
„Sämtliche Teilnehmer überzeugten mit kreativen Leistungen", sagte Norbert Küpper bei der Preisverleihung. Für die Jury sei schließlich von der Arbeit mit den beweglichen Pfeilen die größte Faszination ausgegangen. Ob es zur Realisierung einer der prämiierten Arbeiten komme, sei zur Stunde noch offen.

Der mit 5000 Mark dotierte zweite Preis ging an Michael Wagener aus Frankfurt. Er hatte einen 30 Meter im Durchmesser messenden Ring vorgeschlagen, der einem der beiden Doppeltürme der Lackiererei umgehängt werden sollte. Den dritten Preis (2000 Mark) erhielten Heike Beyer, Sonja Hohenbild, Ulrike Lauer und Hinrich Schmieta von der Hochschule der Künste in Braunschweig. Ihr Wettbewerbsbeitrag bestand in einer separaten farblichen Gestaltung der acht Türme des Bauwerks, an dem neben dem Original-Opel-Schriftzug sieben weitere – imaginäre – Firmenlogos angebracht werden sollten, um so die Komplexität des Opel-Verbundes in ganz Europa darzustellen.

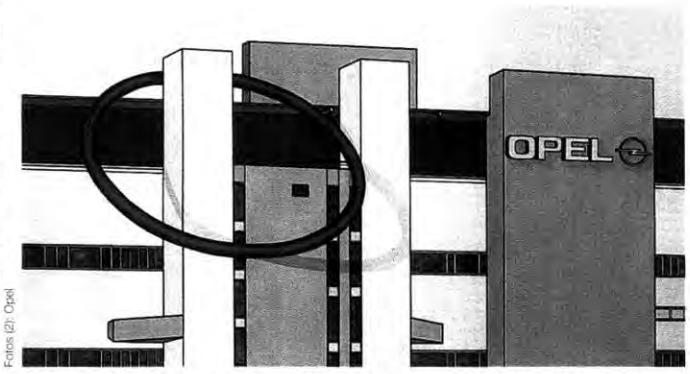
Einen Sonderpreis im Rang eines zweiten Preises verlieh die Jury Elena Carvajal, Fabian Engländer, Judith Nopper und Eva Randelzhofer von der Gesamthochschule Kassel. Ihr Konzept sieht einen Jumbotron-Großbildschirm vor, auf dem per Video „Das Autospiel" laufen soll. Zur Installation gehören sogenannte Game-Stations an verschiedenen Plätzen im Unternehmen, über die Werksangehörige wie auch Besucher durch eigene Geschicklichkeit und Kreativität das Spiel mitgestalten können. Dieser Spielverlauf wird über den Großbildschirm öffentlich übertragen.

Mitglieder der Jury waren unter anderem der Künstler Vollrad Kutscher (Frankfurt), Dr. Klaus-D. Pohl, Kustos für Malerei und Plastik des 19. und 20. Jahrhunderts am Hessischen Landesmuseum in Darmstadt, sowie Karl Weber, Regierungsdirektor im hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst.

Fotos (2): Opel



Blickfang: Das 245 Meter lange Display fand die Jury spitze



2. Preis: Die Rüsselsheimer Ring-Version von Michael Wagener

Foto: Eisert

Zu Gesprächen über den Ausbau der Geschäftsbeziehungen zwischen Opel und dem ostafrikanischen Staat Eritrea besuchte der Eritreische Vizeminister für Regionalangelegenheiten, Habteab Tesfatsion, in Begleitung einer kleinen Delegation von Vertretern der Wirtschaft den Stammsitz in Rüsselsheim. Vorstandschef David J. Herman begrüßte die Delegation gemeinsam mit dem Hessischen Wirtschaftsminister Lothar Klemm. Im Mittelpunkt der Gespräche standen der weitere Ausbau der Handelsbeziehungen sowie Verhandlungen über den Verkauf von Fahrzeugen der Baureihen Corsa, Astra und Frontera.

Eine Straße zieht um

Modernisierte Presse an neuen Stellplatz verpflanzt

Rüsselsheim (es). Wenn schon umziehen, dann muß sich's auch lohnen. Das dachten sich wohl die Chefs im Preßwerk und in der Maschinenplanung, als sie im Zuge der Zusammenlegung von K 67 und K 40 eine komplette Pressenstraße verlagerten.

Zwischen Ab- und Wiederaufbau wurde die Anlage mit einer neuen, vollautomatischen Steuerung ausgerüstet, was eine Gesamtkonstruktion ergibt, die bislang noch einzigartig ist. „Fast ein Prototyp", wie Jürgen Raderschadt versichert, der als Bereichsplaner im Preßwerk für die Mechanik der modernisierten Presse zuständig ist.

Im Gespräch: Jürgen Raderschadt und Hans-Peter Gerhardt...

Kollege Hans-Peter Gerhardt kümmert sich in gleicher Funktion um die Elektronik.

Die Pressenstraße ist ein Fabrikat des amerikanischen Unternehmens „ISI-Robotics", die Steuerung hingegen stammt von Siemens, was insgesamt in den vergangenen zwölf Monaten einen regen Material- und Ideen-Austausch zwischen den Kontinenten notwendig machte. Das Ergebnis: Mit neun bis zehn Hub pro Minute preßt die Anlage eine höhere Stückzahl als bisher.

Das kleinste Blechteil, das verarbeitet werden kann, ist 800 mal 50 Millimeter, das größte 1500 mal 2400 Millimeter groß. Innerhalb dieser Spannbreite sind alle Platinengrößen frei programmierbar, früher übliche Umbauzeiten entfallen nun. Die Presse arbeitet in zwei Schichten ohne Stillstand durch. Hergestellt werden überwiegend die A- und B-Säule sowie der Vorderrahmen des Omega.

Fotos (2): Eisert

...erläutern Opel Post-Reporter Eric Scherer die Presse

Violine statt Vectra

Kultur satt: Das Werk wird in den Ferien zur Bühne

Rüsselsheim (jh). Kontrastprogramm pur: Wo sonst rege Betriebsamkeit herrscht, kehrt konzentrierte Ruhe ein, wo sonst der „Blaumann" das Bild prägt, tritt jetzt der Sommer-Zwirn in Erscheinung, wo sonst Autos am laufenden Band produziert werden, erklingen jetzt wohltönende Klänge. Kurz: Im Rüsselsheimer Werk kehrt der Kultursommer ein.

Den Anfang machen am 20. und 21. Juli die „Götter des Tango" aus Argentinien. Das „Sexteto Mayor" wird im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Kultur im Sommer" unter dem Glasdach im Opel-Innenhof zur „Tango Pasion" aufspielen. Karten gibt's im Vorverkauf unter 0 61 42/1 30 25.

Ein Großmeister des Klangs kommt am 28. Juli an gleichem Ort zum Einsatz. Im Rahmen des „Rheingau Musik Festival" wird Justus Frantz als Dirigent und Pianist mit der „Philharmonie der Nationen" auftreten. Auf dem Programm stehen Werke von Ravel (Bolero), Beethoven und Brahms.

Eine Welturaufführung steht Opel am 31. Juli ins Haus. Im B 19 gibt's für Mitarbeiter die Generalprobe von „Ego" zu erleben. „Ego" ist ein Projekt Rüsselsheimer Künstler und lebt vom Zusammenspiel von Bühneninstallation, Lichtskulptur, Tanz und Klangcollage aus Sprechgesang und akustischem Flügel. Freunde des experimentellen Theaters werden dann am 1., 2. und 3. August ab 21.30 Uhr auf ihre Kosten kommen. Der Besuch der Uraufführung ist für Opel-Mitarbeiter kostenlos.

An einem sonnigen Tag im Bereich N 36 sah die Werkfeuerwehr diese neun munteren Gesellen herumwatscheln. Damit die Wildenten-Großfamilie gefahrlos ihren Familienausflug übersteht, wurden sie mit Blaulicht ins P-Gelände gebracht. Doch der Entenmama scheint es dort gar nicht gefallen zu haben: Zwei Tage nach der Evakuierung fand sich der Clan wieder vor der Feuerwache ein. So wurden sie schließlich und endlich von den freundlichen Helfern in Blau am Mainvorland (hinter dem Kraftwerk) ausgesetzt. Da sie bis jetzt nicht mehr vor der Feuerwache gesehen wurden, scheinen sie nun alles gefunden zu haben, was das Entenherz begehrt.

Spiel ohne Grenzen

Händler und Kunden sehen sich zum zweiten Mal in der Astra-Fertigung um

Bochum (pra). „Voice of Customer", die Stimme des Kunden, lautet der Titel einer Veranstaltung, die jetzt bereits zum zweiten Mal durchgeführt wurde. 18 Händler samt ausgesuchter Kundschaft aus Italien, England und Deutschland waren nach Bochum gereist, um sich vor Ort über die Qualität der Astra und der Fertigung persönlich zu informieren.

Unter dem Strich ergab sich ein mehr als positives Bild. Nachdem man dem Bochumer Team bereits im vergangenen Jahr ein ausgezeichnetes Ergebnis bescheinigte – damals wurde in der GM-Bewertungsskala (0 bis 10 Punkte) die Zahl 8 erreicht – wurde das Ergebnis in diesem Jahr mit 8,7 Punkten noch übertroffen. „Well done", sehr gut, lautete der Kommentar aller Ländervertreter, was die weiter verbesserte Qualität des Bochumer Produktes klar zum Ausdruck brachte.

Für ihre Bewertung konnten sich Händler und Kunden nach eigenem Gutdünken in der Wagen-Endmontage sechs Astra von der Linie nehmen, nach Qualitätsabweichungen untersuchen und einem Fahrtest unterziehen.

Nicht nur davon, sondern auch vom anschließenden Rundgang durchs Werk zeigten sich die Gäste beeindruckt. Sie würdigten besonders die seit dem letzten Jahr eingeführten Qualitäts-Managementsysteme wie das „Buy-off", in dem in Endabschnitten von Bereichen 100-Prozentprüfungen auf Qualitätsschwerpunkte hin vorgenommen werden. Somit wird ein Fehler im Bereich bereinigt und nicht weitergegeben.

Auch kritische Hinweise durch die Gäste, die sich auf Verarbeitung und Design bezogen, wurden registriert. Diese Beanstandungen wurden mit der Leitung der Fertigung und der Qualitätssicherung bewertet. Dazu wird ein entsprechender Maßnahmenkatalog entwickelt.

Dr. Wolfram Liedtke, Leiter der Qualitätssicherung: „Trotz der guten Bewertung bei dieser Veranstaltung gilt es, weiter an der Verbesserung der Qualität zu arbeiten. Für die erreichten Fortschritte möchte ich aber dem gesamten Bochumer Team danken."

Gesucht und nix gefunden: Händler und Kunden am Astra-Band

Meister des Paddels

Kanu-Regatta bringt 20 000 Zuschauer auf die Beine

Bochum (pra). Die Internationale Kanu-Junioren-Regatta auf dem Kemnader Stausee in Bochum ist seit Jahren eine der größten Opel-Veranstaltungen an der Ruhr.

Bei dieser, unter der Schirmherrschaft des Bundesaußenministers stehenden, Regatta fahren Teams aus aller Welt die begehrte Opel-Trophäe aus.

Und zum zweiten Mal war es die polnische Mannschaft, die den Siegerpokal mit nach Hause nahm. Titelverteidiger Deutschland belegte den zweiten Platz vor dem Nationalteam aus der Slowakei.

Knapp 20 000 Zuschauer wurden am Ufer der Regattastrecke am Stausee gezählt, als der Streckensprecher den großen Reigen um die Opel-Trophäe eröffnete. 650 aktive Kanuten aus 19 Ländern paddelten in 71 Rennen um den Gesamtsieg und erlebten ein großes Kanu-Festival, das nicht nur mit sportlichen Höhepunkten glänzte, sondern das in Bochum auch Jahr um Jahr Volksfest-Stimmung versprüht. Die weiteste Anreise nahmen dieses Mal Teams aus Brasilien, Japan und Australien in Kauf.

Nicht nur unter den Aktiven, sondern auch unter den Funktionären und Helfern sind zahlreiche Mitarbeiter der Bochumer Werke zu finden. Wenn sie nicht gerade bei diesem Wettkampf helfend im Einsatz sind, sieht man sie landauf, landab selbst erfolgreich das Paddel schwingen.

Nach dem erfolgreichen und stimmungsvollen Verlauf des 96er Kanu-Festivals haben sich alle teilnehmenden Nationen bereits für den nächsten Wettkampf in 1997 angemeldet. Und die Organisatoren rechnen sogar noch mit weiteren Nationalmannschaften.

Weitgereist: Die japanische Nationalmannschaft war in Bochum mit dem Opel-Bus unterwegs

Bares für Forschung

„Mechatronik"-Studentin erhält Opel-Transferpreis

Bochum (pra). Mit ihrer Diplomarbeit „Entwicklung einer Software zum Betrieb eines Multisensorsystems, bestehend aus zwei eigenintelligenten CAN-Zeilenkameras, zur optischen Breitenmessung und Oberflächenkontrolle" sicherte sich die Studentin Christiane Kubla den Opel-Transferpreis „Mechatronik" an der Fachhochschule (FH) in Bochum.

Fertigungsdirektor Karl-Friedrich Stracke übergab den mit 3 000 Mark dotierten Preis vor zahlreichen Vertretern aus Wissenschaft und Wirtschaft.

Im Labor für Informatik des Fachbereichs Maschinenbau ist ein System mit „Zeilenkameras mit CAN-Feldbus zur Produktions- und Qualitätsüberwachung" entwickelt worden, das die optische Überprüfung von Endlosmaterialien, wie beispielsweise Papier, möglich macht. Ziel war es, auch sehr breite Materialien im Herstellungsprozeß überwachen zu können.

Dazu müssen mehrere Kameras, die selbständig Fehlermeldungen an die Maschinensteuerung des Produktionssystems senden können, nebeneinander installiert und aufeinander abgestimmt werden. Die Software für die Abstimmung dieser Kameras war Gegenstand der Diplomarbeit von Christiane Kubla.

„Ihre Arbeit läßt positive Auswirkungen für die Fachhochschule und die Unternehmen erwarten", lobte Karl-Friedrich Stracke in seiner Laudatio, in der er auch bemerkte: „Aus Verbundenheit mit der Fachhochschule und weil wir uns vom Berufsbild des Mechatronik-Ingenieurs Erkenntnisse und Impulse für zukunftsweisende Verfahren versprechen, wollen wir die wissenschaftliche Arbeit dieses Studiengangs entsprechend unterstützen."

Der innovative Studiengang Mechatronik, in dem die wissenschaftlichen Disziplinen Maschinenbau, Mikroelektronik und Informatik zusammengefaßt sind, wurde 1993 an der FH in Bochum eingerichtet. Zwischen den Bochumer Werken und der Fachhochschule gibt es seit geraumer Zeit enge Kontakte.

Preisverdächtig: Christiane Kubla und Karl-Friedrich Stracke

Der „Sozialminister" verläßt den Laden

Betriebs- und Aufsichtsrat Peter Labensberg wurde in den Ruhestand verabschiedet

Bochum (pra). „Sie waren hart in der Sache, aber dabei stets um das Wohl der Arbeitnehmer und den Erhalt des Standortes Bochum bemüht." Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz schrieb es Peter Labensberg, Betriebsrat und Aufsichtsrat, zur Verabschiedung in den vorzeitigen Ruhestand auf die Fahnen.

So habe der scheidende Labensberg sich immer für Mitarbeiterbelange eingesetzt, und sich auch durchgesetzt.

Am 30. Mai 1938 geboren, kam Peter Labensberg als Former zu Opel in Bochum. 1968 wurde er Blockbetriebsrat im Getriebebau, kam 1972 in den Betriebsausschuß. Schon damals freundlich „Sozialminister" genannt, wurde das Bochumer Urgestein, wie Betriebsratschef Rudi Müller formulierte, im Jahre 1978 Mitglied im Aufsichtsrat, dem er bis zu seinem Ausscheiden angehörte.

„Ein geachteter und manchmal gefürchteter Partner", so Wolfgang Strinz, der „dem Autobauer ohne Führerschein" ein Modell des Opel-Raketenwagens als Erinnerung für dessen umfangreiche Sammlung schenkte.

„Er ist ein prima Arbeiter geblieben, obwohl er Aufsichtsrat war", betonte Bochums Betriebsratsvorsitzender Peter Jaszczyk in seiner Laudatio. Mit Labensberg verliere man einen Kollegen, der Tausenden die letzte Hilfe bei vielen Problemen war. „Du wirst uns fehlen, Peter, ich kann Dir aber nicht versprechen, auf Deinen Rat zu verzichten!"

Den Dank des Aufsichtsrates brachte dessen Vorsitzender Ferdinand Schwenger zur Abschiedsfeier an die Ruhr. Und Peter Labensberg bekannte: „Es gab Blender auf allen Seiten." Er wäre aber nicht Peter Labensberg, hätte er zum Schluß nicht noch gemahnt: „Die Bedrohung der Arbeitsplätze war nie größer als jetzt. Laßt uns die Probleme in der Gesellschaft einvernehmlich lösen!"

Fotos (4): Hänisch

Tschüß: Wolfgang Strinz, Peter Labensberg und Peter Jaszczyk

Sicherheit ist kein Zufall

Opel Post-Umfrage belegt hohes Gefahrenbewußtsein

Bochum (pm). „Aber sicher, erst muß natürlich Hilfe herbeigeholt werden und nach der Versorgung des Verletzten ist eine korrekte und gründliche Aufnahme des Unfalls vonnöten." Bei Paco Rojano, Mitarbeiter im Getriebebau des Werkes II, bleibt fast keine Frage rund um das Thema Arbeitssicherheit unbeantwortet. Für den jungen Getriebe-Experten sind weder das „grüne Kreuz" noch das GME-Arbeitssicherheits-System Fremdworte.

Doch nicht nur Paco Rojano ist es in Fleisch und Blut übergegangen, daß alle Anstrengungen zur Steigerung der Arbeitssicherheit letztendlich die eigene Haut schützen. Daß das kontinuierliche Sinken der Unfallzahlen in den Bochumer Opel-Werken kein Zufall ist, erfuhr die Opel Post bei einer Zufallsumfrage.

Bei allen angesprochenen Mitarbeitern steht die schnelle Hilfe für ein mögliches Unfallopfer natürlich an erster Stelle. So ist zum Beispiel für Frank Lehmann in der Fertigmontage die korrekte Unfallmeldung ein ganz wichtiger Aspekt: „Es darf keine Hektik aufkommen, man muß ganz klar melden, was, wo, wann, wem passiert ist."

Die Hilfe für einen eventuell verletzten Kollegen steht auch für Petra Menneke, die im Bereich der Türmodul-Montage arbeitet, an erster Stelle: „Selbstverständlich muß nach einem Unfall dann aber auch ganz schnell nach

Petra Menneke

den Ursachen geforscht werden, um Gefahrenpunkte zu beseitigen." In ihrem Arbeitsbereich kann sich die Mitarbeiterin aber an keinen konkreten Unfall erinnern: „Schließlich tragen wir auch immer die vorgeschriebene Schutzkleidung."

„Klar kenne ich das grüne Kreuz. Das ist der Kalender an der Säule, auf dem man ablesen kann, welche Unfälle sich im Arbeitsbereich ereignet haben." Auch Jürgen Trockel sind die Ziele des Opel-Arbeitssicherheits-Systems bekannt. Ganz wichtig ist für ihn die systematische Suche nach Unfallursachen: „Nur wenn wir, wie vorgeschrieben, mit allen Beteiligten zusammenarbeiten, können wir unsere Arbeitsplätze noch sicherer gestalten."

Auch für Andrea Platzek sind die Prinzipien des Arbeitssicherheits-Systems keine Fremdwörter: „Das sollte man ernst nehmen, dient es doch unserem eigenen Schutz. Ganz wichtig ist die Suche nach den Ursachen, bei der Meister und Kollegen eng zusammenarbeiten und

Paco Rojano

Jürgen Trockel

Andrea Platzek

einen korrekten Unfallbericht erstellen."

Für Bernd Vogt gibt es viele Berührungspunkte zwischen seinem Arbeitsbereich und der Arbeitssicherheit: „Ich arbeite in der Abteilung, die sich in unseren Werken um den industriellen Umweltschutz kümmert. Wir bemühen uns ständig, systematisch mögliche Gefahren abzubauen und so negative Vorfälle zu vermeiden. So sind Umweltschutz-Ziele und die Ziele der Arbeitssicherheit oft identisch. Ein umweltgerechter Arbeitsplatz ist schließlich auch ein sicherer Arbeitsplatz."

Frank Lehmann

Dem Bochumer Opel-Umweltschützer ist auch bekannt, welch hohen Stellenwert die Konzernleitung der Gesundheits- und Sicherheitspolitik beimißt.

Daß sich beim Bestreben nach noch mehr Sicherheit am Arbeitsplatz auch das Top-Management in die Pflicht genommen fühlt, zeigen die jetzt veröffentlichten Grundsätze des President's Council: „Es ist die Pflicht und oberste Priorität unseres Unternehmens, die Gesundheit und Sicherheit jedes Mitarbeiters zu schützen. Sein Wohlergehen darf durch unser Handeln in keiner Weise gefährdet werden. Es liegt in der Verantwortung der Führungskräfte, für unsere Mitarbeiter eine gesunde und verletzungsfreie Umgebung zu schaffen. Jeder einzelne unterstützt dieses Engagement. Wir werden das Team anführen, um das Wohlergehen jedes Mitarbeiters zu schützen." ■

Bernd Vogt

Stark statt halbstark

Die Auszubildenden üben Sicherheit auf vier Rädern

Bochum (pra). Quietschende Reifen, qualmende Pneus, schleudernde Fahrzeuge: nicht Manni Manta ist hier unterwegs, sondern die Azubis der Bochumer Werke sind einmal mehr in Aktion.

Was hier zunächst halbstark anmutet, bedeutet genau das Gegenteil. Arbeitssicherheit und Berufsausbildung veranstalten für den Opel - Nachwuchs einmal mehr ein Fahr-Sicherheitstraining.

Seit 1992 ist das Training des ADAC fester Bestandteil der Berufsausbildung an der Ruhr. Einmal im Jahr vertauschen die Azubis die Drehbank mit dem Lenkrad, die Ausbildungswerkstätten mit der Frischluft auf den Parkplätzen des Werkes II in Langendreer. Das sichere Fahren und Beherrschen des eigenen Autos ist das Ziel des Unterrichts, der in diesem Jahr eine Woche lang insgesamt 61 Auszubildende stark beschäftigte.

Als dieser Weg im Rahmen der Ausbildung im Jahre 1992

Überstanden: Nach dem Training ging's zum Gruppenfoto

erstmals beschritten wurde, waren sich alle Beteiligten einig: „Mit dem Training wird den Teilnehmern das sichere Beherrschen des Fahrzeuges vermittelt."

Die Trainer des ADAC legen dabei Wert darauf, daß die Azubis ihre eigenen Wagen fahren, um diese in Gefahrensituationen sicher aus der Not zu befreien. In der Praxis bedeutet das unter anderem die exakte Bedienung der Bremse. So mancher, der glaubt, schon einmal eine Vollbremsung vollzogen zu haben, muß sich eines Besseren belehren lassen. Sowohl auf nasser, als auch auf trockener Fahrbahn wird geübt. Und wenn der Wagen dabei ausbricht, so haben die Lehrer auch hierfür eine Lektion parat.

Wichtiger Bestandteil der Übungen ist auch das Ausweichen vor plötzlich auftretenden Hindernissen. Auf die Straße springende Kinder werden simuliert, denen es auszuweichen gilt.

Fast 400 Azubis haben in den letzten Jahren am Sicherheitstraining teilgenommen. Sie alle haben wichtige Erkenntnisse in Theorie und Praxis mitgenommen, die sie vorher nicht vermißten. Damit hat das Sicherheitstraining seinen Sinn erfüllt. ■

Kadett auf Abwegen: Aber Übung macht bekanntlich Meister

Linssen für Autobahn

CDU-Chef unterstützt Direktanbindung von Werk I

Bochum (pra). Dr. Helmut Linssen, Fraktionsvorsitzender der CDU im Düsseldorfer Landtag, besuchte mit dem Arbeitskreis Verkehr die Bochumer Werke.

In einem intensiven Gespräch mit Werkdirektor Reinald Hoben und dem Betriebsrat sowie anschließend vor Presse-Vertretern sprach sich Linssen für die Autobahnanbindung des Werkes I aus: „Die Direktanbindung an die Autobahn muß endlich Wirklichkeit werden. Diese Anbindung ist eine Bringschuld der Politiker an ein Unternehmen, das sich klar zum Standort Bochum bekannt hat!"

Nach der Sommerpause will seine Fraktion im Landtag einen Antrag stellen, damit der Bau der 2,2 Kilometer langen Trasse endlich in Angriff genommen werden kann. Er wolle sich dafür stark machen, daß die erforderlichen Mittel schnell bereitgestellt werden. Er ziehe bei seinen Bemühungen mit Wirtschaftsminister Wolfgang Clement in Düsseldorf an einem Strang. Immerhin gehe es um infrastrukturelle Hilfe für diese Region.

Mit seiner Forderung sieht sich Dr. Linssen einig mit Werkleitung und Betriebsrat. Reinald Hoben: „Es wundert einen schon, wie lange es dauert, bis 2,2 Kilometer Straße gebaut werden." ■

Fotos (9): Hänsch

Verkehrsplaner: CDU-Fraktionschef Dr. Helmut Linssen und Werkdirektor Reinald Hoben (v. l.)

Wir gratulieren

25 Jahre

Rüsselsheim

7. Juni
Hidir Yilgin,
Fertigung K 40 – Montage I

1. Juli
Gerhard Kemmler,
Zentrales Beschaffungswesen
Heinz Dieter Mehlinger,
TEZ-Fahrzeug- und Pilotlinie – Rohkarosserie/Lackiererei
Dieter Miklik,
TEZ
Burkhardt Raack,
Vertrieb
Irene Schick,
Vertrieb
Berthold Stöhr,
Kundendienst – Service Werkstatt
Heinz Thomas,
Werkschutz – Werkfeuerwehr

2. Juli
Reinhold Herrmann,
Instandhaltung – Chassiswerke

5. Juli
Herbert Junkes,
Gebäudeeinrichtung und Betriebsmitteleinbau
Günther Lembeck,
TEZ

6. Juli
Günter Gabriel,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie – Karosserie-Schlosserei

7. Juli
Robert Zirkelbach,
Fertigung Karosserie I – Instandhaltung K 130

12. Juli
Jakob Bechtluft,
Instandhaltung K 115
Walter Meier,
TEZ-Versuche/Prüfstände und Meßwesen

13. Juli
Dieter Auth,
Qualitätssicherung – Preßwerk K 67

15. Juli
Gisela Hammer,
Personal-/Sozialwesen und Fertigung
Klaus Huttny,
Werkschutz – Werkfeuerwehr
Karl-Heinz Simon,
TEZ

19. Juli
Bernhard Mascinskas,
Werkschutz – Werkfeuerwehr

21. Juli
Mercurio Staffa,
Qualitätssicherung – Preßwerk K 40

23. Juli
Walter Kulka,
Fertigung Zsb.-Werk – Montage I

25 Jahre

Bochum

1. Juli
Helmut Danielmeyer,
Beschaffungswesen

Klaus Daube,
Finanzabteilung MSR
Adolf Kreutz,
Instandhaltung Werkzeuge
Heinrich-Wilhelm Lohmann,
Qualitätssicherung Werk I
Klaus-Jürgen Maleszka,
Instandhaltung Automation
Wolfgang Prange,
Motorenbau
Wilfried Schellenberg,
Finanzabteilung Hauptkasse

2. Juli
Werner Tünz,
Werkzeugmaschinenabteilung Projekte

3. Juli
Ali Seker,
Montageband Fertigmontage

5. Juli
Norbert-Josef Becker,
Produktives Lagerwesen Werk II
Siegfried Rennhack,
Vorderachsen
Recep Topal,
Preßwerk

6. Juli
Marlies Oetzel,
Werksanlagen Telekommunikation

8. Juli
Willi Seidensticker,
Qualitätssicherung Werk II

12. Juli
Heinz-Gerhard Beyer,
Betriebsschreinerei
Dogan Dag,
Preßwerk
Heinrich Gratzke,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen und Vorrichtungen
Gerassimos Patsis,
Zusammenbau Karosserie Rohbau komplett
Ulrich Roj,
Werkstatt für Transportmittel Werk I

15. Juli
Jürgen Borgmeier,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen und Vorrichtungen
Gerd-Manfred Grams,
Wagenendmontage und -reparatur

26. Juli
Rudolf Kunz,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen und Vorrichtungen

25 Jahre

Kaiserslautern

1. Juli
Helmut Knaus,
Motorenbau
Christel Weingart,
Beschaffungswesen

8. Juli
Horst Heinz,
Fertigung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Thomas Bormet,
Montage II – K 40,
geb. 28.2.64, gest. 14.5.96

Hans Walter Stauder,
TEZ,
geb. 15.11.44, gest. 14.6.96

Bochum

Francisco Gutierrez Robles,
Teile-Lackiererei,
geb. 31.12.44, gest. 16.6.96

Udo Strauß,
Linieninstandhaltung Schweißmaschinen,
geb. 5.3.45, gest. 6.6.96

Jürgen Wachsmann,
Preßwerk,
geb. 3.4.44, gest. 4.6.96

Kaiserslautern

Hans-Wilhelm Frank,
Fertigung,
geb. 4.6.46, gest. 29.5.96

Wer fährt mit?

Bad Camberg → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht 4. Person, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 0 60 83/21 24

Bad Kreuznach → Rüsselsheim,
biete Mitfahrgelegenheit, Schicht A, Früh/Spät, P 60, Telefon: 06 71/4 24 69

Bickenbach → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 0 62 57/42 74

Gau-Weinheim-Wörrstadt → Rüsselsheim TEZ,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 0 67 32/6 21 80

Monsheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, P 60, Telefon: 0 67 21/4 17 96

Ingelheim Nord → Rüsselsheim,
Portal P 8, Schicht B, 2 Mitfahrer gesucht, Telefon: 0 61 32/8 48 95

Darmstadt/Traisa → Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht 4ten Mann/Frau, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 0 61 51/71 47 42

Erbes-Büdesheim → Rüsselsheim,
Normalschicht für einen Kollegen, Telefon: 0 67 31/4 54 76

Essen Borbeck → Bochum Werk I-Bochum-Laer,
Schicht B, für einen oder zwei Kollegen, Telefon: 02 01/68 96 16

Ober-Olm → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Portal 8, K 40 West, Telefon: 0 61 36/8 93 32

Stockstadt/Rh. → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Ausbildungszeit 7.45 – 16.00 Uhr, Telefon: 0 61 58/8 62 32

Foto: Mitake

„Paßt gut auf, gleich kommt mein Freistoß in den Strafraum gefegt", scheint dieser kleine Opel-Fan aus dem fernen Osten seinen fiktiven Mitspielern sagen zu wollen. Torerfolg hin, Sieg her: Auf jeden Fall ist der dreijährige Ryosuke Mitake aus Tokio eingefleischter AC Milan-Anhänger, wie der Schnappschuß aus der Kamera seines Vaters Nobuo eindeutig beweist.

Ferientermine beachten

Neuwagen- und Zubehörverkauf

Rüsselsheim (jh). Sie rücken unaufhaltsam näher, die schönsten Tage des Jahres. Mit Beginn der Ferienzeit setzt sich auch bei Opel die Urlaubskarawane in Bewegung. Doch vorher gilt es, noch einige Termine zu berücksichtigen.

In Rüsselsheim und Kaiserslautern bleibt der Neuwagenverkauf an Mitarbeiter während der Werkferien – mit Ausnahme der Samstage – geöffnet. In Bochum ist der Neuwagenverkauf in der Zeit vom 29. Juli bis zum 16. August zwischen 8.30 und 12.30 geöffnet. Auch hier gilt: Während der Werkferien samstags nie.

Beim Teile- und Zubehörverkauf sieht die Sache etwas anders aus. Der Zubehörverkauf K 65 in Rüsselsheim bleibt vom 29. Juli bis zum 23. August geschlossen.

In Bochum gibt's vom 29. Juli bis zum 16. August keinen Teile- und Zubehörverkauf. Wer noch offene Wünsche hat, sollte sich daher unverzüglich mit den Verkaufsteams in Verbindung setzen, um die Teile noch rechtzeitig vor den Ferien zu bekommen.

Der Teileverkauf in Kaiserslautern hingegen hat vom 29. Juli bis zum 16. August zwischen 8 und 12 Uhr sowie zwischen 13.30 und 15.30 Uhr die Pforten geöffnet. ■

Ganz schnell ausgebucht

Aktion „Rette Deine Haut" stieß auf Riesen-Resonanz

Rüsselsheim (jh). Vierzehn Tage lang sollte sich in Rüsselsheim alles um das Thema Haut drehen. Denkste. Die Aktion „Rette Deine Haut" stieß bei den Mitarbeitern auf so große Resonanz, daß zwei Wochen nicht ausreichten.

„Wir waren innerhalb kürzester Zeit ausgebucht", erinnert sich der Leiter des Werksärztlichen Dienstes, Dr. Holger Breitkreutz. Er schätzt, daß rund 1 600 Mitarbeiter die Gelegenheit genutzt haben, sich durch einen Facharzt untersuchen zu lassen.

Daß die Aktion der BKK und des Werksärztlichen Dienstes so gut ankam, ist auch ein Zeichen dafür, daß die Gefahren, die dem Menschen durch Hautkrebs drohen, von den Mitarbeitern richtig eingeschätzt werden. Immerhin ist Hautkrebs heutzutage eine der häufigsten Krebsarten.

Die Untersuchungen wurden von zwei in Rüsselsheim niedergelassenen Hautärzten durchgeführt. Ob sie bei einigen Patienten Hautkrebs frühzeitig diagnostizieren konnten, stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest.

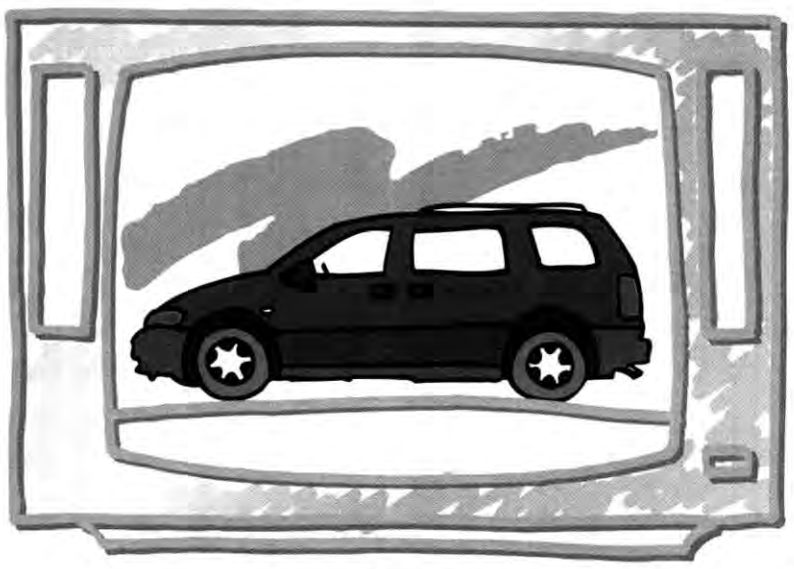
Ein dickes Lob für die Mitarbeiter hatte Dr. Breitkreutz übrig: „Alle Mitarbeiter kamen pünktlich zu den Untersuchungen und haben dazu beigetragen, daß der Ablauf der ganzen Aktion reibungslos vonstatten ging." Angesichts der großen Resonanz wird derzeit überlegt, die Aktion zu einem späteren Zeitpunkt zu wiederholen. ■

Vorgesorgt: Der Zehn-Minuten-Check stieß auf großes Interesse

Foto: Liebschner

O'zapft is: Die Blutspendeaktion im Werk Rüsselsheim stieß wieder einmal auf erfreulich große Resonanz. Insgesamt 2 068 Spender erschienen im DRK-Container, 1859 ließen eine Konserve voll lebensspendendem Elixier zurück. Damit hat sich die Zahl der Blutkonserven, die Opel-Mitarbeiter seit 1975 für Notfallopfer spendeten, auf insgesamt 45 113 erhöht.

Gestatten: Mein Name ist Sintra. Opel Sintra!



Spannend, was man als Auto so alles im Fernsehstudio erleben kann

Hilversum/Rüsselsheim (es). Plötzlich im Rampenlicht stehen – vor einem Millionenpublikum, am Samstag abend, zur besten Fernseh-Zeit. Das treibt den Adrenalinspiegel ganz schön in die Höhe. Das weiß keiner so gut wie ich.

Na gut, Thomas Germann, der Moderator des neuen ARD-Unterhaltungsknüllers „Showlympia", weiß es vielleicht auch. Ist er doch, genau wie ich, das erste Mal in einer großen Samstag-Abend-Show zu sehen. Drum kümmert sich das TV-Team vor der Aufzeichnung auch besonders aufmerksam um den Nachwuchsmoderator, beruhigt ihn, spricht im Mut zu. Gönn' ich ihm ja, aber wer kümmert sich um mich, den absoluten Newcomer? Gestatten Sie wenigstens, daß ich mich vorstelle: Mein Name ist Sintra. Opel Sintra.

Da park' ich nun herum. In Hilversum, Holland. In den Kulissen der Studios von John de Mol, dem Bruder von Linda, Sie wissen schon, „Traumhochzeit" und so. Die „100 000-Mark-Show" wird hier übrigens auch gedreht. Und heute habe ich hier meinen ersten richtig großen Publikumsauftritt – und wer spricht mir Mut zu?

Keine Fans mitgebracht, aber vor Ort gewonnen

Jedes Kandidaten-Team durfte sich zur moralischen Unterstützung 50 Fans mitbringen. Auch Moderator Germann durfte sich seine besten Freunde einladen, weil es doch auch seine erste große Unterhaltungsshow ist. Superstar Lionel Richie hat seine Leibwächter mitgebracht,

Keiner macht mich mehr an

Italiens Kinogöttin Ornella Muti ihren Lebensgefährten, Deutsch-Popperin Lucilectric ihre Band. Und ich? Immerhin bin ich der Hauptgewinn. Wenigstens ist einer von der Opel Post dabei.

Obwohl: Eigentlich wissen die Filmleute schon sehr genau, wer der Star dieser Sendung ist. Die Show ist so zusammengestellt, daß alle meine Eigenschaften dargestellt werden, auch wenn ich selbst nur am Anfang und am Schluß zu sehen bin. Aber betrachten Sie sich beispielsweise die drei Teilnehmer der Prominenten-Raterunde: Ich bin sportlich wie Mark Spitz – meine CD-Version schafft immerhin 201 Stundenkilometer –, so kurvenreich wie Ornella Muti und stark wie unser Gewichtheber-As Manfred Nerlinger – 141 PS schafft allein meine – moderatere – GLS-Version.

Wie, Sie meinen, das klinge reichlich nach Angabe? Nun, dann lassen Sie sich gesagt sein: Ohne Selbstbewußtsein kann man im Showbiz nichts werden, das hat mir während der Aufzeichnung der nette Manager von Lionel Richie gesteckt. Und überhaupt: Wenn Sie mir nicht glauben, testen Sie mich doch. Bei Ihrem freundlichen Opel-Händler. Fragen Sie einfach nach Sintra. Opel Sintra. Aber bitte erst ab dem Herbst. Denn zur Zeit gibt es mich noch gar nicht. Das ist ja gerade das Schöne an „Showlympia" – die Teams können ein Auto gewinnen, das noch keiner hat. Wenn das kein Ansporn ist.

Trotz Lampenfieber schön cool bleiben

Wenn nur dieses Lampenfieber nicht wäre. Glücklicherweise verfüge ich über eine Klimaanlage. Da bleibt es für meine Gäste auch dann schön kühl, wenn ich schwitze.

Schon dieses Warten im Gang macht einen mürbe. Die Aufzeichnung der Eröffnungssequenz verzögert sich. Mein Schicksalsgefährte Thomas Germann muß noch verkabelt werden. Nur die Ruhe, Junge.

Derweil bringt ein „Einpeitscher" das Publikum in Stimmung. Es soll bitte Verständnis haben, wenn sich im zeitlichen Ablauf der Aufzeichnung immer mal wieder Verzögerungen ergäben, es sei schließlich die erste Sendung, da fehle noch die Routine. Da habe ich es besser: Ich bin zwar auch noch neu, aber von Rüsselsheimer TEZ-Ingenieuren und ihren Kollegen im Tech-Center von General Motors in Warren/Michigan entwickelt. Da arbeitet genug Routine zusammen.

Dann kündigt der Einpeitscher meinen Auftritt an: „Und wenn der Sintra hereingefahren wird, klatscht ihr alle wie verrückt, damit uns Opel als Sponsor treu bleibt." Ist zwar nett gemeint, aber das hätt' er doch nicht sagen brauchen, bei meinem Anblick bricht doch ohnehin jeder in Jubel aus. Oder? Na ja, als ich – endlich! – hereingefahren

Action, bitte: Das gäb's bei mir aber viel komfortabler

werde, bin ich schon froh, daß der Kollege vorher etwas Stimmung gemacht hat. Tosender Applaus! Und nur für mich! Willkommen im Showbiz! Gestatten: Sintra. Opel Sintra!

Als mich der Studio-Mitarbeiter wieder hinausfährt, würde ich gerne von meinen mit ABS ausgestatteten Bremsen Gebrauch machen, um mich noch ein wenig im Rampenlicht zu sonnen. Aber bremsen kann ich leider nicht allein.

Dann beginnt wieder das Warten. In den Kulissen, aber immerhin in der Kuschel-Ecke, in der die Journalisten und die Prominenz die Aufzeichnung via Monitor verfolgen können. Mark Spitz setzt sich etwas zu mir, plaudert aber lieber mit attraktiven Damen als mit mir – na gut, kann ich ja verstehen.

Auch Manfred Nerlinger schaut einmal vorbei – und putzt mal eben einen Teller mit Kuchen weg. Muß schließlich bei Kräften bleiben, unsere Medaillenhoffnung für Atlanta. 160 Kilo, erzählt er, bringt er auf die Waage. Was soll's: Ich wiege 1605 beziehungsweise 1705 Kilo und fühle mich putzmunter. Im Gegensatz zu Manfred bin ich in meiner Klasse allerdings ein Leichtgewicht.

Mein neuer Freund: Lionel Richie

Ornella Muti läßt sich in den Drehpausen leider nicht blicken. Dafür krabbelt ein Studio-Mitarbeiter – den Namen verrat' ich nicht – zu mir in den Wagen, und ratzt mal eben vier Stunden. Kein Problem bei meiner geräumigen Ausstattung. Wenn er wollte, könnte er seinen Sitz auch noch um 180 Grad drehen, oder die Sitze auch einzeln herausnehmen. Wäre 'ne Kleinigkeit, schließlich sind die Rahmen extra deswegen aus leichten Materialien wie Magnesium und Aluminium gefertigt. Allerdings würde das Nickerchen des Kollegen dann etwas auffallen, und deswegen tut er's nicht. Am Ende wären alle meine acht Sitze besetzt, beziehungsweise belegt.

Die Kandidaten sind auch nur Menschen

Ich schau mir derweil die Spiele an. Ganz schön hart, was den Kandidatenteams so abverlangt wird. Am Bungee-Seil auf Zielscheiben zufliegen, Fackeln durch mit Schaum gefüllte Labyrinths transportieren, in rotierenden Kugeln sitzend Quizfragen beantworten – dazu muß man schon geländegängig sein, belastbar, wendig und reaktionsschnell. Gut, das sind alles Eigenschaften, die ich auch besitze, aber die Kandidaten sind schließlich auch nur Menschen.

Bei einigen eingespielten Filmchen droht sich bei mir allerdings einige Male die Bereifung aufzurollen: In Japan machen Menschen mit den Köpfen Crash-Tests – das sollten sie wirklich uns überlassen. Und anderswo auf der Welt essen Menschen in Spielshows Maden oder kauen fremder Leute Fußnägel. Also, wenn Sie mich fragen: Dann lieber Super bleifrei!

Auch dem Publikum wird einiges abverlangt. Sechs Stunden dauert die Aufzeichnung der 98-Minuten-Show. In einem Rutsch durchdrehen läßt sich eine solche Produktion nicht – wegen der vielen Umbaupausen und Standortwechsel von drinnen nach draußen.

Die Filmleute wuseln ständig hin und her

Und in den Drehpausen müssen die Leute ruhig sitzenbleiben, um dem herumwuselnden Filmteam nicht im Weg zu stehen. Das macht ganz schön durstig mit der Zeit. Ich habe es da besser, brauche nur 9,6 Liter Sprit auf 100 Kilometer – und parken kann ich ohne Flüssigkeitszufuhr praktisch bis in alle Ewigkeit. Obwohl – ein Gläschen Sekt zu meiner Show-Premiere, das wär' schon was gewesen.

Zum Finale nach sechs Stunden darf ich sogar durchs Hauptportal zwischen den Tribünen. Wieder tosender Applaus, und diesmal sind alle Kameras auf mich gerichtet. Keine Frage: A star is born. Gestatten: Sintra. Opel Sintra.

Nur, daß sich das siegreiche deutsche Team dann direkt vor mir aufbaut, statt sich um mich herum zu gruppieren, das kränkt dann doch etwas meine Eitelk..., Quatsch: mein Selbstbewußtsein. Aber was soll's: There is no business like showbusiness.

Hinterher rennen dann natürlich wieder alle zu Thomas Germann, und schütteln, drücken und busserln ihn. Und um mich kümmert sich wieder keiner. Aber ich gönn's dem Thomas ja. Fürs erste Mal hat er seine Sache wirklich gut gemacht. Und dieses Urteil werde ich mir ja wohl erlauben dürfen – ich als alter Showhase.

Fotos (4): dpa

Mich hat wieder keiner gefragt: Show-Kollege Thomas hält sich lieber an die Zweibeiner

Schrott wird wieder flott

Experten finden intelligente Lösung für Metallrecycling

Kaiserslautern (dz). Alles andere als schrottreif ist eine Initiative der Abteilung Energie, Umwelt und Prozeß, die das Metallrecycling als Bestandteil des Qualitätsmanagements in den Vordergrund stellt. Im Pfälzer Komponentenwerk fallen jährlich immerhin mehrere Tonnen Schrott in Form von Spänen, Anlagenschrott und Produktionsteilen an.

Wurde früher nur zwischen Schrott und Abfallstoffen unterschieden, ist die Situation nach dem neuen Kreislaufwirtschaftsgesetz eine andere: Per Definition gibt es jetzt Abfälle zur Verwertung und Abfälle zur Beseitigung. Und metallischer Schrott? Der fällt jetzt unter die Abfalldefinition und unterliegt damit strengeren Kontrollen seitens der Behörden als bisher.

Die Verantwortlichen im Werk haben prompt auf diese Neuerung reagiert und ein entsprechendes Konzept entwickelt. Wie Abteilungsleiter Thomas Preis erläutert, wurde zunächst ein werksweites Schrottkataster erstellt.

„Darüber hinaus wurde gleichzeitig ein Farbleitsystem für die Schrottsammlung eingeführt. In den Fertigungshallen wurden die Stellplätze genau markiert und beschriftet. Durch die einheitliche Gestaltung haben wir unser Konzept gewissermaßen standardisiert. Bereits der erste Eindruck vermittelt das Bild, daß Schrott kein Abfall, sondern ein sauber zu behandelnder Wertstoff ist. Darauf legen wir allergrößten Wert", betont Preis.

Neu ist auch die Tatsache, daß die Schrottentstehung – vom Herstellungsprozeß an der Maschine über den Transport bis hin zum Endverbraucher – in eine Hand gelegt wurde. Während früher also eine Vielzahl von Schrotthändlern den angefallenen Schrott abtransportierten, beliefert das Werk Kaiserslautern nunmehr über lediglich einen Dienstleister die Endverbraucher.

Diese Direktbelieferung hat viele Vorteile: „Mit der besseren Kontrolle der Dichtheit der Container sowie einer deutlich höheren Transportsicherheit leisten wir einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz." Als weiteren Pluspunkt nennt Preis die systematische Erfassung aller Schrott-Anfallstellen. Mittels magnetischen Barcodelesern, die auf den Transportwagen angebracht sind, können Mengen und Entsorgungsintervalle genau den jeweiligen Kostenstellen zugeordnet werden.

Mit seiner Initiative ist das Werk Kaiserslautern Vorreiter einer qualitativ hochwertigen Schrottsortierung. „Mit einer solchen Trennung werden uns größere Abnahmekontigente zugesichert und lassen sich bessere Verkaufserlöse erzielen. Unsere Maßnahmen verstehen wir daher als einen aktiven Beitrag zu Umweltschutz und Kostenreduzierung", so Horst Arnold, Leiter der Technischen Servicebereiche in Kaiserslautern.

Wert-Stoff: Schon die einheitliche Gestaltung der Stellplätze zeigt, daß Schrott kein Abfall ist

Alles Schrott: Die Pfälzer sind Vorreiter beim Sortieren

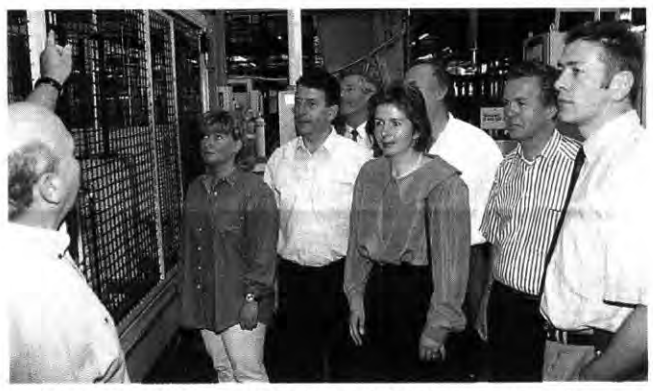
Sicher ist sicher

Arbeitssicherheit aus Eisenach zu Gast in der Pfalz

Kaiserslautern (dz). Die Sicherheit am Arbeitsplatz spielt in allen Opel-Werken eine wichtige Rolle. Zu diesem Ergebnis kamen die Mitarbeiter der Abteilung Arbeitssicherheit von Opel Eisenach, die ihre Pfälzer Kollegen in Kaiserslautern besuchten.

Unter der Leitung von Marina Bittner informierte sich die Delegation aus der Wartburgstadt über arbeitssicherheitsrelevante Themen des Komponentenwerks. „Der gegenseitige Informations- und Meinungsaustausch war trotz – oder gerade wegen – unterschiedlicher Werksstrukturen für beide Seiten sehr fruchtbar und hat uns wichtige Impulse gegeben", beschreibt Ewald Frank, Leiter der Abteilung Werk- und Arbeitssicherheit in Kaiserslautern, das Ergebnis der Veranstaltung.

„Ziel der Arbeitssicherheits-Initiativen von General Motors ist es schließlich, die beste Vorgehensweise herauszufinden. Das geschieht am ehesten durch direkten und persönlichen Kontakt zu anderen Kollegen." Nach der Vorstellung des Werkes präsentierten Mitarbeiter der Arbeitssicherheit Schwerpunkte ihrer Tätigkeit. Im Vordergrund standen dabei vorbeugende Maßnahmen sowie die schnelle und wirksame Umsetzung von Maßnahmen zum Schutze der Sicherheit der Mitarbeiter. Gezielt wurden ein detailliert festgelegter Punktekatalog abgearbeitet, für den ein gemeinsames Interesse vorhanden war. „Unserer Fürsorgeverpflichtung kommen wir gerne nach und helfen dabei aktiv mit, das Arbeitsumfeld sowie die Arbeit selbst ständig weiter zu verbessern, damit unsere Mitarbeiter sicher und gesund arbeiten können", so Frank zu seinen Gästen. Für den Herbst wurden die Kaiserslauterer zu einem Gegenbesuch nach Eisenach eingeladen.



Sicherheitsdenken: Experten beim Erfahrungsaustausch

Zylinderköpfe im Mittelpunkt

Motorenbauer aus Ungarn besuchten Diesel-Kollegen

Kaiserslautern (dz). Zu einem mehrtägigen Besuch in der Pfalz weilten Mitarbeiter aus Qualitätssicherung und Fertigung des ungarischen Opel-Motorenwerks in Szentgotthard. Im Vordergrund des Informations- und Meinungsaustausches standen dabei gemeinsame Erfahrungen mit verschiedenen Komponenten, insbesondere den Zylinderköpfen.

In Theorie und Praxis stellten die Kaiserslauterer Mitarbeiter ihren ungarischen Kollegen die hohen Qualitätsmaßstäbe und deren praktische Umsetzung vor.

„Die Erzeugung von first time quality mittels standardisierter Qualitätschecks der Fertigungsmitarbeiter und sogenannter patrol checks der Qualitätssicherung haben bei uns oberste Priorität", erklärte Peter Manke, Abschnittsleiter der neuen DI-Dieselmotorenfertigung, seinen Gästen.

Visualisierung und Standardisierung wurden darüber hinaus ebenso diskutiert wie Fragen zum DI-Diesel-Audit-System, zur Lieferantenqualität und Qualitätsproblem-Analysen. Von der Besichtigung der Fertigungseinrichtungen zeigten sich die Gäste beeindruckt, insbesondere von den Arbeitsabläufen und Qualitätschecks der neuen Dieselmotorenfertigung.

„Viele Qualitätsanforderungen wurden hier optimal umgesetzt", erläuterte Peter Manke. „So haben wir sogenannte Inline-Messungen eingeführt, die auf dem Post-Process-Measuring-Prinzip (Postprozeßmessung) basieren. Konkret bedeutet dies, daß jedes Teil nach der Bearbeitung in der Maschine gemessen wird. Eine solche Qualitätsgenauigkeit benötigt man insbesondere bei instabilen Prozessen."

Nach Veranstaltungsende bedankten sich die Ungarn bei ihren deutschen Kollegen mit einer Einladung zu einem Gegenbesuch.

Beispielhaft: Völkerverständigung mit (Zylinder-) Kopf

Fotos (5): Dietrich

Aus eins mach drei

Die Prüfungsintervalle in der Qualitätssicherung wurden weiter erhöht

Kaiserslautern (dz). Eine deutliche Erhöhung der Prüfungsintervalle ist fester Bestandteil einer Initiative der Kaiserslauterer Qualitätssicherung im Meßraum 16 V.

Im Zuge einer Vereinheitlichung wird dort im Rahmen des Komponentenaudits statt bisher ein Mal täglich nunmehr drei Mal pro Schicht, also insgesamt neun Mal pro Tag eine umfassende Messung vorgenommen.

Dazu werden Teile aus der Fertigung aufgespannt und mit modernster Meßtechnik elektronisch vermessen. Wie der für den Bereich K 20 zuständige Qualitätskoordinator Ralf Koch erläutert, hat das Werk in Kaiserslautern damit eine Forderung von GME am schnellsten umgesetzt. Bei einer täglichen Fertigung von bis zu 2 000 Teilen war der Stichprobenumfang einfach zu gering. „Jetzt sind wir in der Lage, schnell zu reagieren und der Fertigung sofort Fehlerpunkte aufzuzeigen. Dies geht natürlich nur mit zusätzlichem Personaleinsatz", so Koch.

Ein Einsatz, der sich – wie die Ergebnisse zeigen – jedoch lohnt. „Nach anfänglicher Skepsis sind heute alle Beteiligten davon überzeugt, daß wir ohne diese wirksame Steigerung unserer Qualitätsanforderungen und permanenten Überprüfungen nicht mehr auskommen".

Neu im Team: Günter Hauser, Heiko Rech und Ralf Koch (v. l.)

Die jungen Wilden sind gefährdet

Informationsforum zum Thema „Verkehrssicherheit in Thüringen"

Eisenach (yl). „Opel wird sich auch künftig für mehr Sicherheit im Straßenverkehr einsetzen und entsprechende Aktionen unterstützen", versprach Vorstandsmitglied Horst P. Borghs bei einem Informationsforum zur „Verkehrssicherheit in Thüringen", zu dem Opel und der ADAC nach Eisenach eingeladen hatten.

Aufmerksam: Erika Emmerich (li.) und Horst P. Borghs (3. v. li.)

Borghs hob die umfangreiche Sicherheitsausstattung hervor, die Opel in der Großserie für große Bevölkerungsteile erschwinglich gemacht hat: Alle Opel-Pkw-Modelle verfügen unter anderem über zwei Full Size-Airbags und höhenverstellbare Sicherheitsgurte. Damit stelle sich Opel der Verantwortung als Automobilhersteller, das Autofahren für alle Bevölkerungsschichten sicherer zu machen. Wolfgang Hahn aus dem TEZ in Rüsselsheim veranschaulichte mit Filmbeiträgen Sicherheitsrisiken beim Fahren. So war beispielsweise zu sehen, was passiert, wenn sich Fahrzeuginsassen nicht anschnallen und sich das Fahrzeug mehrfach überschlägt. Hahn: „Nur ein Zusammenwirken aller Sicherheitselemente bietet den bestmöglichen Schutz." Die meisten Unfälle im Wartburgkreis gingen 1995 jedoch auf das Konto von Alkohol, zu schnellem Fahren und Nichtbeachten der Vorfahrt, erläuterte Friedrich Krauser, Erster Beigeordneter des Wartburgkreises: „Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verkehrsopfer erheblich gestiegen. Jeder dritte Verkehrstote ist zwischen 18 und 25 Jahre alt. Deshalb kommt es darauf an, vor allem junge Fahrer zum Umdenken zu bewegen, zum Beispiel durch mehr Geschwindigkeitskontrollen."

Anschaulich: Dipl.-Ing. Wolfgang Hahn präsentiert gefährliche Situationen

Thüringens Minister für Wirtschaft und Infrastruktur, Frank Schuster, bedauerte, daß der Führerschein auf Probe keinen Durchbruch zu sicherheitsbewußterem Verhalten bei den Jugendlichen gebracht hat.

Das Land Thüringen stehe in der Verkehrspolitik vor der Aufgabe, so Schuster, einerseits die Voraussetzungen für wachsendes Verkehrsaufkommen zu schaffen, welches mit dem angestrebten Wirtschaftswachstum einhergehe, und andererseits die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Zu diesem Zweck würden zum Beispiel die Autobahnen A 4, A 9, A 38 und A 71/73 sowie die Bundesstraße B 62 ausgebaut, ebenso die Rhönverbindung von Fulda nach Meiningen und die Nord-Süd-Achse von Meiningen zur A 4. Eine Reihe zusätzlicher Umgehungsstraßen seien im Entstehen.

Die Redner des Informationsforums waren sich darin einig, daß letztlich der Mensch „Unsicherheitsfaktor Nummer 1" ist und daß es auf den „verantwortungsbewußten Umgang mit der Mobilität in diesem Land" ankomme.

Im Mai sehr gut dabei

Statistik weist unfallfreien Monat aus

Eisenach (kb). Der Wonnemonat hinterließ auch in Eisenach seine Spuren – oder besser gesagt, keine Spuren.

Denn im Monat Mai wurden zum ersten Mal in der Geschichte des Opel-Werkes Eisenach keine Unfälle mit Ausfalltag verursacht. Die Geschäftsleitung bedankte sich mit einem Eis bei jedem Mitarbeiter für das Mehr an Sicherheit im Werk.

Dieses „sehr, sehr gute Ergebnis", wie Marina Bittner von der Arbeitssicherheit lobt, hatte sich bereits angedeutet. Die Statistik der letzten Monate zeigt deutlich, daß sich die Unfallrate Monat um Monat verringert hat.

Gezählt wurden dabei Unfälle mit mehr als drei Ausfalltagen. Im Februar 1995 lag die Unfallrate noch bei 5,5. Im gleichen Monat diesen Jahres steht eine 2,8 in der Statistik. Das beweist, daß immer mehr Unfallursachen beseitigt werden konnten. Auch die Achtsamkeit der Mitarbeiter ist gestiegen.

Schnittverletzungen – vor allem an den Händen – gebe es nach den Worten von Marina Bittner durch konsequente Gegenmaßnahmen fast nicht mehr. In diesem Jahr verletzte sich bisher nur ein Mitarbeiter an der Hand.

„Auf diesem Ergebnis muß nun aufgebaut werden", betont Marina Bittner. Sie hofft dabei auf die aktive Unterstützung aller Mitarbeiter. Daß man durch Aufmerksamkeit und besseren Schutz Unfälle vermeiden kann, hat der Mai eindrucksvoll bewiesen.

Unterwegs wie zu Großvaters Zeiten

ADAC-Oldtimer-Fahrt führte von Gotha nach Eisenach

Eisenach (kb). Bei strahlendem Sonnenschein rollte der Opel Torpedo 8/25 mit der Startnummer 1 über die Ziellinie vor den Toren des Eisenacher Opel-Werkes.

Petrus hatte ein Einsehen mit den Teilnehmern, Betreuern und Organisatoren der 2. Internationalen ADAC-Oldtimer-Fahrt und unterbrach für die Zeit der Zielankunft seine Regengüsse.

Mit einem kräftigen Druck auf die Hupe, die bei einigen Fahrzeugen jedoch nur ein mageres Quietschen von sich gab, begrüßten die Fahrer die zahlreich angereisten Zuschauer. Insgesamt 150 Automobile und Motorräder waren am Tag zuvor in Gotha an den Start gegangen, um bei etwa 25 Stundenkilometern eine 250 Kilometer lange Strecke mit verschiedenen Kontrollstellen zu bewältigen.

Im Gespräch: OB Brodhun und PR-Manager Hans Jürgen Fuchs

Die erste Etappe hatte von Gotha über Neudietendorf, Bad Berka und Arnstadt geführt. Die zweite Etappe ging über Bad Langensalza und Mühlhausen bis zum Eisenacher Opel-Werk.

Die Besucher des Oldtimer-Spektakels erlebten ein grandioses Finale. Nachdem der Vorsitzende des ADAC „Hessen-Thüringen", Dr. Erhard Oehm, gemeinsam mit Eisenachs Oberbürgermeister Dr. Hans-Peter Brodhun die Ziellinie im Opel Torpedo passiert hatte, folgten in kleineren und größeren Abständen Autos und Motorräder, die insgesamt 70 Jahre Automobilbaugeschichte präsentierten.

Das älteste Auto am Start wurde 1903 gebaut – ein ACME Light Touring Pkw mit 15 PS. Doch auch andere Fahrzeuge, wie ein Opel 1 190 P4 mit Baujahr 1936 oder der La France Rennwagen mit 150 PS (Baujahr 1912), fanden großen Anklang. Opel war mit insgesamt elf Fahrzeugen am zweithäufigsten vertreten. Jede einzelne dieser fahrbaren Raritäten wurde von den Zuschauern mit einem extra Applaus begrüßt.

Stargäste der Oldtimerfahrt waren Claus-Theo Gärtner, bekannt als „Matula" aus der Krimiserie „Ein Fall für zwei", und die Thüringer Eisschnelläuferin Gunda Niemann.

Im Ziel: Die Oldies bei ihrer Ankunft im Werk Eisenach

So ein Taaaag, so wunderschööön...

Sport- und Familienfest lockte viele Besucher an

Eisenach (kb). Wer Mitte Juni zum Eisenacher Sportgelände an der Katzenaue kam, konnte Sorgen und Streß hinter sich lassen. Das Opel Sport- und Familienfest bot für jeden etwas, von Sport bis Spannung, Spiel und Unterhaltung.

Die Endrunde der deutschen Opel-Fußball-WM '96 war ohne Zweifel der Höhepunkt des großen Festes an der Katzenaue, doch nicht nur die Jagd nach dem runden Leder machte den Tag zu einem Höhepunkt. Die Organisatoren hatten sich jede Menge Überraschungen für die Mitarbeiter und ihre Gäste aus nah und fern einfallen lassen.

Der Ruf „Jena Hanfrieds" war kurz nach dem Mittag nicht zu überhören. Die American Footballer präsentierten im Stadion ein spannendes Showtraining, begleitet von den Anfeuerungsrufen ihrer Chearleeder.

Fotos (5): Opel

Hoch hinauf: Die Kletterwand reizte zahlreiche Besucher

Eine weitere Attraktion war Europas höchste Kletterwand, und einige Fest-Besucher ließen es sich nicht nehmen, gleich mehrmals den neun Meter hohen Gipfel zu erklimmen. Von oben hatte man eine hervorragende Aussicht auf das Geschehen rund ums Stadion.

Während an der Kegelbahn eine ruhige Kugel geschoben wurde, vergnügten sich die Kleinen an den Play & Fun-Stationen. Besonders das Verkleiden machte sichtlich Spaß. Geschicklichkeit und Treffsicherheit waren auf dem Fahrradparcours und beim Torwandschießen gefragt.

Ohne Worte

Der Airbag-Aufkleber aus dem TEZ findet grenzenlose Anerkennung

Rüsselsheim (es). Was er aussagt, ist international – und bedarf keiner Worte. Kennen sollte ihn längst jeder, aber nach Ansicht der Verbraucherverbände herrscht bei vielen Autofahrern noch Unwissenheit, was es mit dem von Opel entworfenen Airbag-Aufkleber auf sich hat.

Seit Januar sollte der Pin eigentlich in jedem Wagen prangen, der das Werk eines europäischen Fahrzeugherstellers verläßt. Der Aufkleber zeigt einen Kindersitz, bei dem der kleine Fahrgast mit dem Rücken zur Fahrtrichtung sitzt – ein sogenanntes „rückwärts gerichtetes" System. Und die sollen nicht auf Beifahrersitzen mit Airbag angebracht werden – daher ist ein Strich durch die Abbildung des Kindersitzes gezogen.

Die Aussage ist eindeutig und kann überall in Europa verstanden werden. Der Sachverhalt, auf den das Symbol hinweist, ist auch in Deutschland seit Jahren schon Gesetz: „Rückwärts gerichtete Systeme" sind bei Sitzen mit Airbag verboten – aus einleuchtenden Sicherheitsgründen. Das sich aufblasende Luftkissen könnte das ihm den Rücken zudrehende Kind verletzen.

Leider wissen jedoch immer noch viel zu wenig Eltern von dieser gesetzlichen Bestimmung. In allen Fahrzeugen mit Beifahrer-Airbag auf das Verbot dieser speziellen Kindersitze noch einmal gesondert hinzuweisen, ist zwischen dem Verband der Fahrzeughersteller in der Europäischen Gemeinschaft (ACEA) und den gesetzgebenden Gremien in der Europäischen Gemeinschaft jahrelang zum Teil sehr kontrovers diskutiert worden. Darüber, wie das Info-Schild aussehen sollte, war lange Zeit keine Einigung zu erzielen.

Die Verbraucherverbände forderten mit den EU-Gesetzgebern beschriftete Aufkleber – die aber hätten in der jeweiligen Landessprache sein müssen und hätten international nicht einheitlich verwendet werden können.

„Wir hingegen vertraten immer den Standpunkt: Wenn es in einem Flugzeug möglich ist, den Passagieren alle Hinweise mit ‚sprachlosen' Symbolen zu geben, dann muß es in einem Auto auch möglich sein", erklärt Josef Krotil, der im TEZ-Stab Technik und Umwelt für alle gesetzlichen Fahrzeugvorschriften weltweit zuständig ist.

Die Lösung fand schließlich Opel-Designer Joachim Althoff: Er entwarf den schwarz-roten Aufkleber – mit dem sich nun auch Autos ohne Blitz schmücken. Ausführliche Erklärungen sind in der Bedienungsanleitung in der jeweiligen Landessprache nachzulesen. ■

Blitzgescheit: TEZ-Aufkleber ist wort- aber nicht wirkungslos

Freude über Laster

Nagelneuer Werkstattwagen hilft im Falle eines Falles

Rüsselsheim (jan). Weniger ist oft mehr, sagt der Volksmund. Wer die glücklichen Augen der Kollegen aus der Abteilung Fahrzeugwartung und Vorbereitung sieht, wird vom Gegenteil überzeugt. Denn da konnte jetzt ein über zehn Jahre alter 7,5 Tonnen Bedford gegen einen neuen Werkstattwagen mit 13 Tonnen Gesamtgewicht ausgetauscht werden. Manchmal ist mehr eben mehr.

„Am Ende haben wir öfter am alten Bedford, als den anderen Wagen rumrepariert", sagt Hans Jürgen Raab, Meister im TEZ. Ein Dutzend Jahre diente der knallrote Mittelgewichtler mit Kastenaufbau der Werkstatt als mobiles Reparaturzentrum. Von Spanien bis Schweden ging es quer durch Europa – bis ihm die Luft ausging.

„Und hier steht unser Traumwagen." Stolz weist Betriebsleiter Josef Jirovec auf den leuchtend blauen Neuzugang, der nicht nur ein sattes Stück länger ist als der alte, sondern auch ein paar tausend Kilo mehr auf die Waage bringt. „Nun können wir endlich auch mehr Ersatzteile mitnehmen. Beim Bedford mit nur 7,5 Tonnen war da bald Ende der Fahnenstange", preist Raab die Vorteile des neuen Lasters. Genuß ohne Reue.

Der größte Vorteil ist aber der Auflieger. Mußten früher etwa bei Testfahrten Reparaturen durchgeführt werden, blieb der ganze Wagen vor Ort. Jetzt kann der komplett mit Werkbänken, Schweißmaschinen und Kühlschrank (für Kleber und Cola) ausgerüstete Container abgestellt werden, die Zugmaschine fährt weiter und kann andere Lasten schleppen. Und auch ein Transport per Zug ist nun kein Problem mehr. Weniger ist eben nicht immer mehr. ■

Foto: Eisert

Aufgeräumt: So sieht eine moderne und mobile Werkstatt aus

Die ITC ist sicher

Arbeitssicherheit wirbt mit dem Renn-As Klaus Ludwig

Rüsselsheim (jan). Was haben Klaus Ludwig und TEZ-Mitarbeiter gemeinsam? Nun, beim Fahrstil wird's bestimmt Unterschiede geben, aber bei der Bekleidung gibt's viele Übereinstimmungen. Den Beweis tritt eine neue Aktion der Abteilung Arbeitssicherheit und der Fahrzeugwartung und Vorbereitung im TEZ an.

Da werben an einer selbstentworfenen Litfaßsäule der Mitarbeiter aus der Werkstatt und der Rennfahrer zusammen in Plakatform für Sicherheitsschuhe, Atem- und Gehörschutz. Eine Idee, die ankommt – und die ins Auge fällt.

„Wir haben einen Aufhänger gesucht, wie wir unsere Leute direkt ansprechen und zum Nachdenken anregen können", sagt Betriebsleiter Josef Jirovek. Und der Aufhänger ist nicht zu übersehen: Zwei Meter hoch und einen Meter breit prangt die selbstgebaute Säule in der Werkstatt. An der geht keiner ohne hinzugucken vorbei. „Zu uns kommen sogar Leute, die nicht aus der Abteilung sind und sprechen uns darauf an", berichtet Hans Jürgen Raab, einer von drei Meistern, die maßgeblich an der Initiative beteiligt waren.

So nach und nach soll sie dann durch alle Gruppen der Werkstatt wandern und für Sicherheit am Arbeitsplatz werben. Der stärkste Trumpf der neuen Aktion ist aber die Tatsache, daß das Konzept direkt auf die Mitarbeiter zugeschnitten ist: „Wir brauchen hier keine Helme wie vielleicht anderswo im Werk, sondern eben eher eine Schutzbrille", erklärt Raab. Alle Vierteljahr soll die Litfaßsäule mit einem neuen Thema beklebt werden und auch für andere wichtige Informationen ist ein Platz vorgesehen. Wer Vorschläge hat, ist aufgefordert, sich zu melden.

Den ersten Entwurf brachten die Meister Helmut Stern und Willi Hormel ein, die mit gutem Beispiel vorangingen. Einmal im Monat ist zusammen mit dem Beauftragten der Arbeitssicherheit, Peter Seiler, und den Verantwortlichen aus der Werkstatt Brainstorming angesagt. Und keiner soll sagen, er hätt's nicht gesehen. ■

Foto: Eisert

Nicht zu übersehen: Die Litfaßsäule ist ein echter Blickfang

Die richtigen Worte finden

Workshop zum Thema Alkohol am Arbeitsplatz hilft, Umgang mit dem Tabu zu erleichtern

Rüsselsheim (es). Dienst ist Dienst und Schnaps ist Schnaps. Eine Redensart, die oft gebraucht wird, aber wenig taugt. Denn für den, der trinkt, läßt sich beides kaum klar trennen. Und am Arbeitsplatz werden Alkohol- und Drogenprobleme oft totgeschwiegen.

Im TEZ jedoch wird dagegen schon seit zwei Jahren etwas getan – mit Workshops und Plakat-Aktionen.

Alkoholkranke fehlen zweieinhalb mal so oft wie gesunde Mitarbeiter. Dreieinhalb mal so oft sind sie in Betriebsunfälle verwickelt. Zahlen, die für sich sprechen. In erster Linie jedoch brauchen die Betroffenen konkrete Hilfe.

Die kann durchaus auch vom Meister oder Gruppenleiter kommen – so er es versteht, auf die Mitarbeiter richtig zuzugehen. Doch mancher Vorgesetzte mag ein As sein, wenn es darum geht, Arbeitsabläufe zu erklären – für ein persönliches Gespräch mit einem seiner Leute fehlen ihm nicht selten die Worte.

Hier setzen die Workshops an, die Opel-Sozialberater Istvan Horvath seit August 1994 für Vorgesetzte im TEZ abhält. Die Idee zu diesen Seminaren kam Danny Klotz und Margot Lamby aus dem TEZ-Personal. Sie ergriffen die Initiative und setzten die Idee auch in die Tat um. „Es war sehr schwierig, dieses Tabu-Thema an die Öffentlichkeit zu bringen", erinnert sich Margot Lamby, „doch mit Unterstützung des Betriebsrates gelang es uns, diese Hürde zu meistern."

In den Seminaren gilt es zunächst einmal, Wissensdefizite aufzuarbeiten – über Sucht allgemein, aber auch über die arbeitsrechtliche Situation von Alkohol- und Drogenkranken. Und – leider – auch über Verordnungen und Bestimmungen innerhalb des Werks, die eigentlich jeder kennen sollte.

„Viele wissen beispielsweise nicht, daß auf unseren Werkstraßen die 0-Promille-Grenze gilt", weiß TEZ-Personalsachbearbeiterin Danny Klotz, die unter anderem auch die Anmeldungen für die Workshops entgegennimmt.

Einen besonderen Schwerpunkt legt Istvan Horvath allerdings auf die Frage: „Wie spreche ich meinen Mitarbeiter auf sein Problem an?" Das klingt simpel, ist aber in der Realität so schwierig, daß Horvath sie während der Workshops in Rollenspielen üben läßt.

Zahlreiche TEZ-Vorgesetzte haben den Workshop bereits durchlaufen. Insgesamt stehen etwa 800 Namen auf Danny Klotz' Liste. Bis Mitte 97 soll sie abgehakt sein. „Von denen, die dabei waren, habe ich bislang nur Gutes gehört", erzählt sie. Seit Januar bietet die Opel-Führungsbildung den Workshop übrigens für die anderen Werksbereiche an.

Begleitend zu den Workshops hat das TEZ-Personal auch eine Plakataktion initiiert. Wenn gefeiert wird, muß nicht unbedingt getrunken werden, lautet die Botschaft, die graphisch und thematisch immer wieder variiert wird – meist zu anstehenden Feiertagen wie Karneval oder Weihnachten.

Ob die Aufklärungsarbeit auch Früchte trägt? Danny Klotz ist sich sicher: „Seit wir damit angefangen haben, werden Abschieds- und Jubiläumsfeten bei uns immer häufiger alkoholfrei gefeiert." Lustig ginge es dennoch zu, versichert sie. ■

Meisterleistung der Azubis

Der Nachwuchs bewährt sich bei seinem bislang größten Praxis-Projekt

Rüsselsheim (jan). „Lehrjahre sind keine Herrenjahre", sagt der Volksmund. Daß aber auch in der Ausbildungszeit „herrliche" Arbeit geleistet werden kann, bewiesen einmal mehr die Azubis der Technischen Berufsausbildung.

In einem dreiviertel Jahr bauten sie nach vorhandenen Plänen eine Biegevorrichtung für elektrische Schweißarme. Das Ergebnis: zufriedene Gesichter allerorten und ein technisches Meisterstück.

Die alte Maschine, vor 25 Jahren ebenfalls in der Lehrwerkstatt gebaut, hatte zwar die ganze Zeit klaglos ihren Dienst verrichtet, war aber eben nicht mehr auf dem neuesten Stand. Da mußte nun eine Neue her. Ein klarer Fall für den Nachwuchs, der die Aufgabe über das Auftragsleitsystem abwickelte.

Und das geht so: Nachdem der Auftrag in der Leitstelle auf seine Machbarkeit gecheckt wurde, legten die Azubis so richtig los. Unter Anleitung ihrer Ausbilder kümmerten sie sich um Kalkulation, Arbeitsplanung, Materialbeschaffung, Maschinenbelegung und Personaleinsatz bis hin zur Qualitätssicherung und Auslieferung.

Das System hat sich bewährt: „Die Azubis lernen, unter Praxisbedingungen im Team zu arbeiten und können zeigen, was sie gelernt haben", betont Joachim Offer, Leiter der Technischen Berufsausbildung Metall, der sichtlich stolz auf den Nachwuchs ist. Das sind auch Klaus Zuck und sein Chef Hans Acker von der MEK (Manufacturing Engineering Karosserie), die die Biegevorrichtung in Auftrag gegeben haben.

Die fertigen Arme werden später an den Schweißrobotern im Rohkarosseriebau befestigt. Der Trick dabei: Mußte bei der alten immer wieder neu vermessen und eingestellt werden, kann das aktuelle Gerät dank Computerhilfe absolut identische Exemplare herstellen. Mittlerweile können 100 verschiedene Formen gespeichert werden.

„Die Teile sind endlos reproduzierbar und sogar bei den zu pressenden Materialien können wir variieren", lobt Zuck das Gerät und klopft Volker Hirschenkrämer auf die Schulter.

Wo Zuck von der MEK plante und die Azubis bauten, erledigte der Maschinenbau-Student Hirschenkrämer von der FH Mannheim im Rahmen seiner Diplomarbeit die technische Umsetzung des Biegewunders. Besser kann Teamarbeit nicht demonstriert werden.

Gar nicht daran zu denken, was die über 100 000 Mark teure Einzelanfertigung gekostet hätte, wäre sie außerhalb des Werkes gebaut worden. In diesem Umfang war es bisher auch die größte Arbeit, die von der Lehrwerkstatt umgesetzt wurde. Na dann: Auf volle Auftragsbücher bei den Herren Lehrlingen.

Foto: Chalupa-Müller

Krumm, aber nicht schief: Das Ergebnis eines harten Stücks Arbeit

Ein Campo für alle Fälle

Spezieller Feuerwehr-Umbau bringt Sicherheit in alle Ecken des Werkes

Rüsselsheim (jan). Es brennt, es brennt, die Feuerwehr, die rennt. Doch im Zweifelsfall endet der Sprint vor der Halle, während sich drinnen der Brand ausbreitet.

Das Problem: Die voluminösen Wagen der Werkfeuerwehr passen nicht durch alle Tore hindurch. Und dann wird's brenzlig, im wahrsten Sinne des Wortes.

Um solchen heißen Situationen vorzubeugen, hat die Wehr jetzt einen Campo umbauen lassen, auf dessen Pritsche eine mobile Hochdruckpumpe Platz findet. Damit kann auch in den hintersten (Hallen-)Ecken gelöscht werden, bis die „Großen" vor Ort sind.

Bemerkenswert dabei ist die Tatsache, daß die Umrüstung nicht durch externe Brandschutz-Experten erfolgte, sondern in der Lehrwerkstatt. Unter Anleitung haben die Azubis dort ein Gestell für die Aufnahme der Spritze und ihres 100-Liter-Tanks vermessen und hergestellt.

Sechs Wochen dauerte die Spezialanfertigung. Das Ergebnis stellt alle zufrieden. Jochen Kraft von der Werkfeuerwehr jedenfalls ist jetzt überzeugt: „Bei uns brennt nichts mehr an."

Foto: Chalupa-Müller

It's cool man: Ein Campo mit kaltem Wasser für heißes Feuer

Die Briten setzten über

Vauxhall meets Rüsselsheim

Rüsselsheim (jan). Einige werden sich vielleicht erinnern: In unserer Mai-Ausgabe berichteten wir von den Abenteuern zweier Rüsselsheimer Azubis in Ellesmere Port.

14 Tage machten sich Christian Obitz, Industriemechaniker im zweiten Lehrjahr und Haiko Müller, Industriekaufmann im ersten, mit der Ausbildungs- und Arbeitsweise im Königreich vertraut. Und nun stand der Gegenbesuch an, die Briten setzten über.

Vom „Home of the Astra" ging es für David Wilkinson und Neil Steven zur Geburtsstätte von Opel. Die beiden „apprentices" aus dem ersten Ausbildungsjahr wohnten, wie vorher ihre deutschen Gäste, bei den Familien der Austauschpartner und da stand vor der Arbeit erst einmal das Vergnügen auf dem Programm.

Kaum gelandet, waren schon Sightseeing in Mainz und Rüdesheim und eine Uni-Sommerfete zu absolvieren, was eindeutig für Begeisterung sorgte. Aber auch der deutsche Arbeitsalltag offenbarte viel neues und spannendes: „Die Auszubildenden in Deutschland lernen sehr viel mehr handwerkliche Grundlagen, als wir in England", schildert der 22jährige David seine Erfahrungen. Genauso wie sein Kollege Neil, ebenfalls angehender „Electro-Mechanical Technician", ist er in Ellesmere Port stärker in den Arbeitsprozeß eingebunden, als die gewerblich-technischen Lehrlinge es hier sind.

Doch mehr als hessische Werkbänke steht für die beiden Insulaner die Sprache im Vordergrund: „Wir wollen vor allem Deutsch lernen", sagt der 20jährige Neil. Obwohl das schon ganz gut klappt, schließlich wurden die beiden vom jeweiligen Meister und dem Deutschlehrer für den Austausch ausgesucht. Gelegenheit dafür gibt's genug, der Terminkalender ist proppenvoll.

So stehen Treffen mit anderen Azubis auf dem Programm, Besuche in Dudenhofen, in der Berufsschule, bei der Propeller AG und im Methoden- und Trainingszentrum. Nicht zu vergessen natürlich die fest verplante Freizeit, die von Shopping in Frankfurt bis zu „Rhein in Flammen" und Radtouren im Rheingau reicht. Nach zwei Wochen geht es dann wieder nach Hause.

Und wer nun Geschmack auf Austausch bekommen hat, noch eine gute Nachricht: Im kommenden Jahr soll das Programm erweitert werden. Mehr Azubis plus längere Aufenthalte. Also, ab auf die Insel.

Foto: Eisert

What a wonderful world: Briten fühlen sich auch in Hessen wohl

Auch Sitzen ist harte Arbeit

Aktion „Fit & Fun am Arbeitsplatz" soll Rückenbeschwerden vorbeugen

Rüsselsheim (jan). Wer nicht gerade in der Produktion oder im Versand arbeitet, reagiert gerne etwas ungläubig. Rükkenschmerzen? Von acht Stunden sitzen?

Daß das Arbeiten am Computer aber genauso den Bewegungsapparat schädigen kann wie Kisten wuchten, ahnen vielleicht einige – nur kümmert sich kaum jemand drum. Um das zu ändern, hat die Kaufmännische Berufsausbildung nun das Programm „Fit & Fun am Arbeitsplatz" gestartet.

„Viele unterschätzen die körperliche Belastung am PC. Merken tun sie das dann erst zehn Jahre später", sagt Nikolaus Reinheimer, Sportlehrer aus dem Werksärztlichen Dienst und in der Zentralen Weiterbildung für Fitneß, Entspannung und Prävention zuständig. Gemeinsam mit seiner Kollegin Carola Raschel will Reinheimer angehenden „Schreibtischtätern" nun zeigen, wie Wirbelsäule, Schulter- und Nackenmuskulatur – sie leiden am meisten bei der Büroarbeit – entlastet werden können.

Initiiert hat die Präventivmaßnahmen Regina Knieling von der Kaufmännischen Berufsausbildung. „Wenn man den jungen Leuten früh genug zeigt, was man tun kann, sinken auch die Krankheitsfälle", sagt Knieling, die bereits Kurse für Azubis im zweiten Ausbildungsjahr organisierte. Nun kommt auch das erste Jahr dran. Neben einer längeren Einführung, in der die richtigen Bewegungen vorgeführt werden, erhalten alle Azubis einen Katalog mit Anleitungen und Übungen, die am Arbeitsplatz durchgeführt werden können. Da gibt es Erklärungen zur Bandscheibenmassage, zur Dehnung der Rückenmuskulatur und vieles mehr.

„Die Leute müssen selbst aktiv werden", betont Carola Raschel. „Schließlich können wir sie nicht gesundbeten." Und: Wenn die Schmerzen erst chronisch sind, sind sie nur schwierig zu behandeln. „Man tut das für sich und die eigene Gesundheit", ergänzt Reinheimer, der gleichzeitig noch auf die Spätfolgen aufmerksam macht – neben schmerzhaften Muskelverhärtungen kann im schlimmsten Fall eine Migräne auftreten.

Also: Auch Sitzen ist harte Arbeit, aber mit ein bißchen Energie kommen sogar am Bildschirm Spaß und Fitneß auf.

Foto: Lietschner

Da legst di nieder: Richtiges Sitzen fängt auf dem Rücken an

Opel und die Marmelade

Neues Werk, altes Engagement: Schon 1928 baute GM in Polen Autos

Gliwice/Rüsselsheim (pb). Die Verträge sind unterzeichnet, jetzt kann's losgehen. Ende Juni einigten sich Vorstandschef David J. Herman, der polnische Industrieminister Klemens Scierski und der Minister für Außenwirtschaft Jacek Buchacz über den Bau des geplanten Automobilwerkes im südpolnischen Gliwice. Der Baubeginn des 500-Millionen-Projektes ist noch für diesen Sommer geplant.

Das integrierte Werk umfaßt ein Preßwerk, den Rohkarosseriebau, eine Lackiererei und die Fertig- und Endmontage. Die Jahreskapazität beträgt über 70 000 Einheiten. „Zusätzlich zu den 2 000 Mitarbeitern, die Opel direkt in Gliwice beschäftigen wird, werden durch diese Investition weitere Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie in Polen, Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik geschaffen", erklärte Herman.

Wenn das neue Opel-Werk Ende 1998 seinen Betrieb aufnimmt, schlägt die Konzernmutter General Motors insgesamt das dritte Kapitel einer Geschichte auf, die bereits 1928 in Warschau begann: Denn GM besaß schon zweimal Werke in Polen, die Chevrolet, Buick, Opel Kadett und Olympia durchs Land rollen ließen.

Die in Polen lebende Autorin Dr. Petra Blachetta hat die Geschichte der ehemaligen GM-Werke sorgsam recherchiert – und ihr Manuskript der Opel Post zur Verfügung gestellt. Hier ihr Bericht:

1928, als GM in Warschau zu montieren begann – zehn Jahre nachdem Polen als Staat neu entstanden war – gab es hier praktisch keine Automobilindustrie, der Zuliefermarkt war gleich null.

Konkurrenzloser Markt für die Autoindustrie

Die einzige polnische Autofabrik, „Ursus", produzierte jährlich 600 bis 1 200 Lkw und Busse. Polnische Personenwagen wurden nicht hergestellt. 1924 waren in ganz Polen 8 481 Autos zugelassen, ein Auto kam auf 3 168 Einwohner. 1928 gab es 30 000 Fahrzeuge, eines auf 1174 Einwohner. Fast alle Pkw waren importiert. Polen 1928 – ein riesiger konkurrenzloser Markt für die Autoindustrie.

Wie stellte man sich damals den polnischen Automarkt der Zukunft vor? Gerechnet wurde, daß 15 bis 20 Prozent des Bedarfs auch künftig im Ausland gedeckt würde – durch Kundschaft, die nicht auf den Geldbeutel achten mußte und auf ausländische Luxusmarken vertraute.

Die restlichen 80 Prozent sollten auf das Inlandsgeschäft entfallen und sich, wie ein Professor der Technischen Hochschule Warschau errechnete, zu einem Drittel aus preiswerten Kleinwagen, einem Drittel günstige Vierzylinder und einem Drittel Sechszylinder zusammensetzen. Und genau diese letzten beiden Drittel waren es, die GM abdecken wollte, als das Unternehmen 1928 in Polen als eine der ersten ausländischen Firmen – wie es damals von Insidern beurteilt wurde – ganz groß einstieg.

Camping vor 60 Jahren: Ein Vielzweck-Buick auf der Autoschau

GM begann mit 200 Arbeitskräften und montierte ab 1929 täglich bis zu 20 Fahrzeuge. Und das war wirklich „großer Stil", wenn man bedenkt, daß die übrigen Betriebe gerade mal 10 bis 20 Autos monatlich produzierten.

GM's 22. „Filiale" in Warschau eröffnet

Offiziell eröffnete General Motors am 20. September 1928 in Warschau die weltweit 22. „Filiale". Tätig war GM aber schon seit Januar in den Fabrikhallen der Firma „Elibor". Die stehen bis heute.

Bis September waren bereits 750 Chevrolet mit Vierzylindermotoren montiert worden. Die Fahrgestelle sowie Teile der Karosserie wurden importiert, die Bleche zusammengefügt, punktgeschweißt und das ganze dann zusammengebaut.

Ab Frühjahr 1929 montierte GM in Polen Sechszylinder-Chevrolet. Sieben Modelle standen zur Auswahl, unter anderem Roadster, Coach, Sedan, Sport Cabriolet und Convertible Landau. Gebaut wurden auch Sechszylinder-Lastwagen mit einem Ladegewicht von 1,75 Tonnen sowie Halbtonner Lieferwagen. Zum Bild des damaligen Warschau gehörten die schwarzgelackten Chevy als Dienstfahrzeuge, Autobusse, Taxis, Postautos und Bestattungsfahrzeuge.

Warschau 1944: Die Untergrundarmee im gepanzerten 157er Chevy

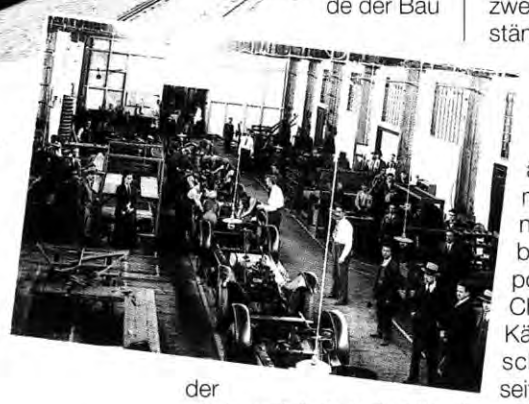
Taxi bitte: Chevrolet-Droschken warten in Warschau auf Kunden

Chevrolet und Buick waren die Favoriten

In der ersten polnischen GM-Ära wurden lediglich Chevrolet montiert, die populären Buick importiert. Letzterer galt als repräsentativ und diente großen Firmen und einem Teil der polnischen Staatsverwaltung als Dienstwagen, ebenso der Gesandtschaft der Vereinigten Staaten.

Der Bau eines größeren Montierwerks war geplant, um auch andere Modelle zu fertigen und kostengünstiger auf den Markt zu bringen. GM Polen hatte deshalb im westlich von Warschau gelegenen Ozarów ein 16 000 Quadratmeter großes Gelände gekauft. Die Bauarbeiten wurden jedoch angesichts der Wirtschaftskrise im Frühjahr 1930 abgebrochen.

Im Jahr 1936, als GM den zweiten Anlauf in Polen nahm, war die Ausgangsposition eine ganz andere als noch in den Zwanzigern. Die polnischen Behörden schützten die noch in den Kinderschuhen steckende polnische Autoindustrie. Ausländischen Firmen war der Einstieg in den heimischen Markt nicht direkt, sondern nur auf Basis von Lizenz-Verträgen mit inländischen Firmen möglich.



Momentaufnahmen einer langen Tradition: Vor fast 60 Jahren gehörten Busse, Lkw und Limousinen von GM zum normalen Straßenbild in Polen

Das erste polnische Unternehmen, das sich darum bemühte, waren die 1818 gegründeten „Mechanischen Werke Lilpop, Rau und Loewenstein" (LRL). Am 23. Juni 1936 unterzeichnete Direktor Jerzy Komorowski, Enkel des Firmengründers Stanislaw Lilpop, den Lizenzvertrag mit General Motors.

Frühe Zusammenarbeit mit Opel Rüsselsheim

Vertraglich festgehalten war die Zusammenarbeit in Montagefragen mit dem GM-Werk in Kopenhagen, in Fragen der Produktion und Konstruktion mit Opel in Rüsselsheim und dem Opel-Werk in Brandenburg. In Rüsselsheim wurde zu diesem Zweck speziell das „Polen-Büro" eingerichtet, das unter Leitung von Dipl. Ing. Ludwig Böhner stand. Von diesem Büro aus wurde der Bau der Motorenfabrik in Lublin vorangetrieben, der im August 1939 fast beendet wurde.

Im Jahre 1936 begann LRL mit dem Import des Opel P4, eines Chevrolet Pkw und des Buick. Die Montage wurde Ende '36 in drei Hallen des Lilpop-Werks aufgenommen. Da man in Polen Chevy-erprobt war, rollten auch Chevrolet-Modelle als erste vom Montageband: der Master Sedan, Master Touring Sedan, Master de Luxe, die Luxuslimousine Imperial und später auch das Sedan Taxi. Hinzu kamen Chevrolet-Lieferwagen, GMC-Lkw und der Opel Blitz-Autobus. Ab 1937 kamen der Opel Kadett und der Opel Olympia dazu.

Für einige Typen des Chevrolet, in erster Linie für den 157er Drei-Tonnen-Lkw, sollte die vollständige serienmäßige Produktion in Polen gesichert werden. Am 27. September 1938 fand daher die Grundsteinlegung für das neue Werk statt. Bei Kriegsausbruch war alles so gut wie fertig...

Fotos: Blachetta/Quelle: MHW (2), ADM (7)

Das schien 1930 lean: Um Zeit zu sparen, kam der Zoll ins Werk

Die Spuren des Chevrolet enden aber keineswegs mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Der erwähnte 157er gelangte während des Kriegs zu besonderem Ruhm. Zwei 157er wurden von der Polnischen Untergrundarmee (Armia Krajowa – AK) zu Panzerwagen umfunktioniert und im Warschauer Aufstand 1944 benutzt. Einer, noch bei Lilpop zum Geldtransporter gepanzert, war in die Hände der AK gefallen, der zweite wurde von der AK vollständig mit Stahlplatten gepanzert und ging als „Kubus" in die Geschichte ein.

„Kubus" sah man äußerlich den Chevy nicht mehr an. Aber mit so einem Innenleben und robust wie ein echter bei Lilpop montierter „Polnischer Chevrolet" überlebte er die Kämpfe ohne größere Beschädigungen und steht seitdem fahrbereit als Mahnmal am Eingang des Kriegsmuseums.

Und wenn man sie sucht, findet man sie heute noch, die Chevrolet, Buick, Opel Kadett und Olympia. Viele sind es nicht mehr, aber einige sind noch und wieder fahrbereit. Und wenn 60 Jahre nach dem ersten GM-Engagement in Polen die neuen Opel-Fahrzeuge das Werk in Gliwice verlassen werden, dann spiegelt sich darin ein gutes Stück Tradition – auch wenn sie dann nicht mehr „Dzems" (sprich „Tschems" heißen) – so wurden die GM-Fahrzeuge in Polen mit Anspielung auf Mutters liebevoll gekochte Marmelade (polnisch „dzem") genannt.

Schaustück: Ein GM-Ausstellungsraum im Warschau der 30er Jahre

Aufgeräumt: Ein Blick in die Chevrolet-Montage von General Motors in Warschau um das Jahr 1929

Aeronautisch infiziert

Bei Reiner Weidemann dreht sich in Beruf und Hobby alles um die Luft

Rüsselsheim (jan). „Nur fliegen ist schöner" – das legendäre GT-Werbemotto hat Reiner Weidemann offensichtlich nachhaltig inspiriert. Zum einen ist der gebürtige Schwabe nach diversen Lehr- und Wanderjahren im TEZ gelandet und dort in der Karosserie-Entwicklung für die Aerodynamik verantwortlich. Zum anderen verbindet er Beruf und Hobby aufs Trefflichste. Seine Passion ist der Modellsegelflug – windschnittiger geht's nimmer.

Infiziert mit dem aeronautischen Hobby wurde der 36jährige von seinem Bruder. „Da durfte ich schon ab und zu mal an den Steuerknüppeln drehen. Im Verein bin ich seit 1974", berichtet Weidemann aus seiner Vita. Die Segelflugleidenschaft führte ihn dann an die Uni Stuttgart, wo er Luft- und Raumfahrttechnik (was sonst) studierte.

„Für Autos interessierte ich mich schon immer, so habe ich mich nach dem Vordiplom auf Aerodynamik von Flugzeugen und Kraftfahrzeugen spezialisiert." Über Porsche kam Weidemann dann nach Rüsselsheim: „Auf diesem Fachgebiet hat Opel den besten Ruf", sagt er sichtlich stolz. Und im Windkanal an der Alma Mater in Stuttgart werden heute die neuen Blitz-Karossen getestet – so schließt sich der Kreis.

Der luftigen Freizeitbeschäftigung ist Weidemann die ganze Zeit treu geblieben. Doch mit beschaulichen Runden am Himmel drehen, hat das ganze wenig zu tun. „Unser Team hat sich auf F3B-Flug spezialisiert." In dieser Klasse werden die Flieger mit einer Motorwinde, einem umgewandelten Anlassermotor, in die Höhe gezogen, wo die Wettbewerbsteilnehmer in drei Disziplinen zu bestehen haben: Zeitfliegen, Streckenfliegen und Speedflug.

Da muß, einzeln oder gegen andere, zeit- und zielgenau gelandet, eine möglichst lange Strecke zwischen zwei Punkten oder auf Zeit geflogen werden. Alles mit demselben Modell. „Mit mehreren wär's zu einfach, sonst könnte man mit Gewicht und Spannweite variieren", erläutert Weidemann das komplizierte Prozedere. Nur zugeladen werden darf, denn je schwerer, desto schneller ist so ein Fluggerät. Das wundert den Laien, also wieder was gelernt. Nur Flughöhe ist damit schwierig zu erreichen. Der goldene Mittelweg muß gefunden werden.

Das ist nun gelungen: Mit seinem Team vom Klub Ikarus Mainz konnte Weidemann dieses Mal einen besonderen Erfolg verbuchen: Mit dem in Heimarbeit neukonstruierten Segler „HSW1" (Höher, Schneller, Weiter) gewann der Kollege auf Anhieb den ersten Wettbewerb in dieser Saison. „Im Augenblick haben wir das beste Modell und konnten trotz derselben Größe sogar ein halbes Kilo Gewicht einsparen", berichtet der Schwabe.

Foto: Sammer

Luftig: Für Reiner Weidemann vergeht die Zeit wie im Flug

Nun wiegt es nur noch zwei Kilo – bei einer Spannweite von drei Metern und 1,40 Meter Länge fast unglaublich. Bis so ein Meisterwerk fertig ist, sind aber schnell über 10 000 Mark für Formen und Material ausgegeben. Danach pendeln sich die Kosten pro Flugzeug bei circa 1000 Mark ein. „Verkaufen wollen wir aber nicht", spricht der stolze Konstrukteur. Ist da noch Platz für andere Hobbies? „Musik und meine sechsjährige Tochter. Da vergeht die Zeit wie im Flug."

Spanische Karawane

Rund 100 Mitarbeiter unterstützen Behinderten-Fest

Rüsselsheim (es). Wenn das Kurerholungsheim für Behinderte in Gründau-Gettenbach sein Sommerfest feiert, sind stets auch Opel-Mitarbeiter dabei: Der spanische Club der Rüsselsheimer Opel-Wohnheime gibt der Fete nicht nur südländisches Flair, sondern unterstützt das Heim auch finanziell: 1996 wurde die Rekordsumme von 1550 Mark für die gute Sache überwiesen.

Foto: privat

Augenschmaus: Eine Flamenco-Gruppe becirct die Festgäste

Die guten Beziehungen zwischen Opel und dem 70 Kilometer entfernten Behindertenheim bestehen schon seit über 30 Jahren. Manuel Barrera, Vorsitzender des spanischen Clubs im Rüsselsheimer Wohnheim hat sie vor elf Jahren intensiviert. Der Hintergrund war zunächst rein familiär: Sein Sohn José ist selbst schwerbehindert.

Doch wenn, wie in diesem Jahr, etwa 100 Opel-Spanier Richtung Gelnhausen aufbrechen, wollen sie längst nicht nur ihrem Landsmann eine Freude machen. Die Gaumen der etwa 5 000 Besucher, die das große Sommerfest im Heim besuchen, werden mit Paella verwöhnt, eine spanische Flamenco-Gruppe bietet was fürs Auge.

Vor einigen Jahren hoben die Barreras außerdem noch eine Tombola aus der Taufe. Daß die immer gut bestückt ist, ist der Verdienst eines weiteren Opel-Mitarbeiters: Kurier Heinrich Führer klappert vor dem Fest verschiedene Abteilungen des Rüsselsheimer Werkes ab, um Sachspenden aller Art zu sammeln - vom Modellauto bis zum Regenschirm. „Kein einfacher Job", erzählt der 47jährige, „aber es ist ja für einen guten Zweck."

Und wenn sich dann noch ein zählbarer Erfolg einstellt, hat sich das Engagement für alle Helfer gelohnt: 850 Mark wurden dieses Jahr mit dem Paella-Verkauf erwirtschaftet, 700 Mark durch die Tombola – soviel wie nie. „Als wir anfingen, uns für die Behinderten zu engagieren, haben wir immer nur so um die 100 bis 150 Mark an Spenden zusammenbekommen", erinnert sich Manuel Barrera.

Fast nach Amerika gerannt

Rüsselsheimer flitzten beim Firmenlauf durch Frankfurt

Frankfurt/Rüsselsheim (jh). Wenn 5 300 Menschen im Sportdreß auf die Straße gehen, dann fällt das sogar in Frankfurt auf. So geschehen jetzt beim „Chase Corporate Challenge", einem Firmenlauf über 5,6 Kilometer quer durch die Mainmetropole.

Foto: Müller

Sportlich und kreativ: Für die T-Shirts gab's einen Preis

Mit von der Partie waren diesmal auch rund 90 „blitz"-schnelle Mitarbeiter aus Rüsselsheim. Insgesamt stellten 325 Firmen aus mehr als 60 deutschen Städten Teams auf, die für die Teilnahme am Finallauf in New York die Beine in die Hand nahmen. „Wir wollen mit diesem Lauf etwas für den Teamgeist in den Firmen tun", sagt Rainer Gebbe, Deutschland-Chef der Chase-Bank. Wie so ein Teamgeist aussehen kann, daß zeigten Dieter Metz, Paul Krieger, Gerrit Riemer, Dieter Seibert und Robert Zirkelbach. Mit einer Zeit von 93:06 Minuten mußte sich das Opel-Team aus Rüsselsheim nur den noch etwas schnelleren Herren der Deutschen Bank geschlagen geben. Und auch bei den Mixed-Teams (zwei Frauen, zwei Männer) kann sich die Leistung sehen lassen: Das Opel-Mixed belegte Rang acht – von insgesamt 197 gestarteten Teams. Eine zusätzliche Auszeichnung gab's für die Bekleidung der schnellen Damen und Herren: Opel siegte im Wettbewerb um das kreativste T-Shirt.

Rüsselträger in Rüsselsheim

Auf großem Fuß unterwegs durchs Stammwerk waren diese vier indischen Dickhäuter. Angeführt vom 49jährigen Kautni, mit 4,7 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der ganze Stolz von Zirkusbesitzer Corty Althoff, sorgte der Troß für mittelschwere Irritationen bei einigen Mitarbeitern. Hintergrund: Einzig die Verladerampe des Industriebahnhofs ist in der Lage, solche Gewichte zu verkraften. Von ihrem Inter-Rüssel-Regio führte der Weg der grauen Giganten via Portal 45 zum Siedlerplatz, wo der Zirkus für einige Tage seine Zelte aufgeschlagen hatte.

Blitzlicht

Bernd Lösch

Kaiserslautern (dz). Seit 1980 arbeitet Bernd Lösch im Kaiserslauterer Motorenbau. Als gelernter Maschinenschlosser war er dort bis 1994 in der Instandhaltung der Familie II-Motoren tätig. Derzeit fiebert der 35jährige Leader der Team-Unit 1 Großem entgegen.

Foto: Dietrich

Bernd Lösch

Hochmotiviert und bestens vorbereitet, wartet er darauf, produzieren zu dürfen. Seit sich Lösch dafür entschieden hat, Mitarbeiter der neuen DI-Dieselmotorenfertigung zu werden, möchte er – wie seine fünf Teammitglieder – dazu beitragen, daß sie hinsichtlich Effektivität und Qualität zu den besten der Welt gehört.

Entscheidend für den Wechsel zu Saginaw war für Lösch die Herausforderung, neben neuen Perspektiven auch ein völlig neues, kreatives Arbeiten zu realisieren. Mit großem Engagement hat er beispielsweise gemeinsam mit seinen Kollegen während der Trainingsphase seinen Arbeitsplatz sinnvoll mitgestaltet, für eine perfekte Materialanstellung gesorgt und mittels Videokamera Arbeitsabläufe festgehalten und optimiert.

„Im visuellen Management und in der Standardisierung haben wir sehr viele Aktivitäten entwickelt, die wir anläßlich des Plant Quality Meetings im letzten Jahr auch dem GM-Topmanagement vorstellen durften. Daß uns wenig später dann in einem Anruf aus Zürich dafür noch einmal persönlich gedankt wurde, hat uns alle gefreut und mit Stolz erfüllt", so Lösch.

Der sympathische Hermersberger bezeichnet die Zusammensetzung „seiner" Mannschaft als „Glücksfall". „So etwas kommt nur einmal im Berufsleben vor. Auf Anhieb haben wir uns prächtig verstanden. Durch eine offene Kommunikation werden bei uns Probleme schon im Vorfeld vermieden."

Privat hat Lösch ebenfalls noch viel vor sich. Seit dem Hausbau vor zwei Jahren hat er auch hier alle Hände voll zu tun. Im Kreise seiner Familie findet er dennoch die nötige Entspannung und mit Radfahren hält er sich fit für kommende Aufgaben.