

Opel Post



Zeitung
für Mitarbeiter der
Adam Opel AG

Seite 5
Bilanziert:
Rüsselsheimer
Feuerwehr probt
den Ernstfall

Seite 7
Profitiert:
Endmontage
in Bochum
umgekrempelt

Seite 13
Kooperiert:
TEZ-Ingenieur
entwickelte
den Sintra mit

Seite 18
Modelliert:
Die Neuheiten
aus dem
97er Modelljahr

Seite 22
Dokumentiert:
Blitz-Oldies
gaben sich ein
Stelldichein

Konto aufgefüllt

VV-Wesen spendiert Höchstprämien

Rüsselsheim (jh). Wenn einem so viel Gutes wird beschert, das ist schon drei große Schecks wert... Diese zumindest hatte David J. Herman im Handgepäck, als er jetzt findigen Mitarbeitern die VV-Höchstprämie überreichte.

Da hat es also mal wieder so richtig geknistert im Dachstübchen der Rüsselsheimer Mitarbeiter. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Allein

Rudi Keil hilft dem Unternehmen durch seine zündende Idee rund 600 000 Mark im Jahr einzusparen. Keil fiel auf, daß die Dachleisten des Vectra noch über einen Metallkern verfügen, der früher für die Arretierung der Leisten auf Schweißbolzen nötig war. Bei der modernen Befestigung durch Klebverfahren ist der Metallkern jedoch ohne Qualitätseinbußen überflüssig. Mit der Höchstprämie kann sich Keil, mittlerweile im Vorruhestand, den Lebensabend et-



Goldköpfe: Für die Ideen gab's Glückwünsche von ganz oben

was versüßen. Auch Gheorghe Militaru und Roland Duschek lagen mit ihrem VV „goldrichtig“. Die beiden hatten vorgeschlagen, Reparaturen wie fehlende Bohrungen, defekte oder lackverklebte Gewinde und ähnliches direkt

am Band durchzuführen, anstatt die Fahrzeuge auszuschießen. In Eigeninitiative wurden diese Reparaturlösungen ausprobiert und schließlich realisiert. Einsparpotential: über eine halbe Million Mark pro Jahr.

Der dritte im Bunde möchte gern ungenannt bleiben. Der Hintergrund seines VVs: Nur Kühlerschläuche, die auf Metallstützen sitzen, müssen wegen der Vermeidung von elektrochemischer Korrosion die Materialqualität „B“ haben. Andere Schläuche erfüllen mit der günstigeren „A“-Qualität alle Qualitätsanforderungen.

Das wußte der Einsender. Er zeigte diverse Kühlwasserschläuche auf, die nicht mit Metall in Berührung kommen und trotzdem in der teureren „B“-Variante verwendet wurden. Für die dreiviertel Million, die der VV dem Unternehmen jährlich sparen hilft, bekam er jetzt die Höchstprämie.

Ganz kurz

Nummer eins in Europa: Mit einem Marktanteil von 12,5 Prozent ist Opel (mit Vauxhall in Großbritannien) in den ersten sechs Monaten 1996 zum fünften Mal in Folge Marktführer in Europa. Bei den Neuzulassungen erreichte Opel eine Steigerung von knapp zwei Prozent auf 855 800 Fahrzeuge. Allein 208 300 davon waren Vectra. Damit ist das erfolgreiche Modell europäischer Marktführer in seinem Segment.

Karten für Hockenheim: Der Deutsche Motorsport Verband verkauft Karten für das ITC-Rennen am Hockenheimring. Die Termine: 24. September in Bochum (Verkaufsraum an Tor 4), 25. September in Kaiserslautern (Tor 1 beim Werkschutz) und 26./27. September in Rüsselsheim (Ausstellungsraum) jeweils von 8.00 bis 16.30 Uhr. Alles weitere lesen Sie auf Seite 3.

Bestnote für „Web site“: Opel ist mit der kreativsten „Web site“ im Internet vertreten. Zu diesem Ergebnis kommt die Design- und Werbeagentur Junglas + Hoffmann bei der Bewertung aktueller „home pages“. In der Top Ten-Liste, die nach den Kriterien Originalität, grafische Gestaltung und Benutzerfreundlichkeit ermittelt wurde, rangiert Opel auf Platz eins.

Die nächste Opel Post ist für den 9. Oktober geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 18. September.

Fertig und fix

Jetzt geht's los: Das DI-Dieselmotorenwerk arbeitet mit modernster Fertigungstechnik

Kaiserslautern (es). Der Startschuß ist gefallen: In Anwesenheit von Ministerpräsident Kurt Beck, Oberbürgermeister Gerhard Piontek, Vorstandschef David J. Herman, Werkdirektor Jochen Ohse und Betriebsratschef Paul Schleicher wurde am 6. September das neue Dieselmotorenwerk in Kaiserslautern eröffnet.

In der hochmodernen Produktionsstätte sollen 430 Mitarbeiter bei voller Auslastung jährlich rund 270 000 Ecotec-DI-16V-Aggregate herstellen. Für die Fertigungsanlagen der neuen Generation von Dieselmotoren investierte das Opel-Tochterunternehmen Saginaw rund eine halbe Milliarde Mark in den traditionsreichen Standort.

In seiner Eröffnungsrede betonte Vorstandschef Herman: „Grundlage für die Entscheidung pro Kaiserslautern waren neben der hohen Qualifikation der Mitarbeiter und der verkehrsgünstigen, zentralen Lage in Europa vor allem auch weitere Fortschritte bei der Flexibilisierung der Ar-

beitszeit und der consequenten Umsetzung des Opel-Produktionssystems.“

Die Geschichte des DI-Dieselmotorenwerks (DI = Direct Injection / Direkteinspritzung) begann im August 1993 mit der Ankündigung von Saginaw, neue Produktionsanlagen für die DI-16V-Motoren zu errichten. Nach der Grundsteinlegung im November 1993 gingen die Baumaßnahmen in ihre entscheidende

Phase. Im Mai 1994 feierten Opel und Saginaw bereits Richtfest. Die Bauarbeiten waren im Oktober des gleichen Jahres abgeschlossen.

In dieser knapp einjährigen Bauphase verarbeiteten die beteiligten Firmen für die 18 000 Quadratmeter große Werkshalle 6 500 Kubikmeter Beton und 1300 Tonnen Stahl.

Der anschließende Aufbau der Produktionsanlagen nahm ebenfalls ein knappes Jahr in

Anspruch, und der erste Prototyp der DI-16V-Motorenfamilie lief im Mai 1996 von der Endmontagelinie. Die völlig neue Konzeption des DI-Werks schafft optimale Voraussetzungen für eine schlanke Produktion. Im Bereich der Komponentenfertigung sind alle Bearbeitungslinien mäanderförmig angelegt, so daß sich minimale Transportwege und damit geringe Fertigungszeiten ergeben. Zusätz-

lich verkürzen hochmoderne Maschinen die Bearbeitung von Motorblock, Zylinderkopf, Pleuelstange, Nockenwelle und Kurbelwelle.

In der kreisförmig angelegten Endmontagelinie mit integrierten Roboterstationen kommt ein Produktionsverfahren zum Einsatz, das Opel zum Patent angemeldet hat. Im Gegensatz zu herkömmlichen Verfahren komplettieren die DI-Mitarbeiter die Triebwerke nicht direkt am Endmontageband oder in parallel verlaufenden Montagelinien, sondern in ebenfalls kreisförmig angelegten Team-Units.

Diese Team-Units, in denen Arbeitsgruppen mit vier bis sechs Mitgliedern ihre Aufgaben weitgehend eigenverantwortlich organisieren, sind an das Endmontageband ange dockt. Automatikstationen schleusen die Triebwerke zum weiteren Zusammenbau in die Montagebereiche. Hier komplettieren die Mitarbeiter an ergonomisch angelegten Arbeitsstationen die Motoren. Die Montagezeit pro Motor beträgt zwei Stunden.

Mehr über den neuen Motor lesen Sie auf Seite 19.



Technik, die begeistert: Zum Produktionsstart gab es reichlich Applaus für den neuen Dieselmotor

Drei von sechs

Astra, Corsa und Vectra sind in den Top Ten platziert

Rüsselsheim (jh). Im Westen nichts Neues – und im Osten auch nicht: In den vergangenen Wochen gab es bei den Verkäufen von Opel-Fahrzeugen keine signifikanten Änderungen.

Nach wie vor liegen die Verkäufe über Vorjahresniveau. Im Zeitraum Januar bis Juli beträgt die Steigerung rund 13 000 Fahrzeuge. Allerdings reicht der Anstieg nicht ganz aus, um dem ebenfalls gestiegenen Gesamtmarkt zu folgen. Der Marktanteil von Opel bleibt daher mit rund 16,6 Prozent etwas hinter

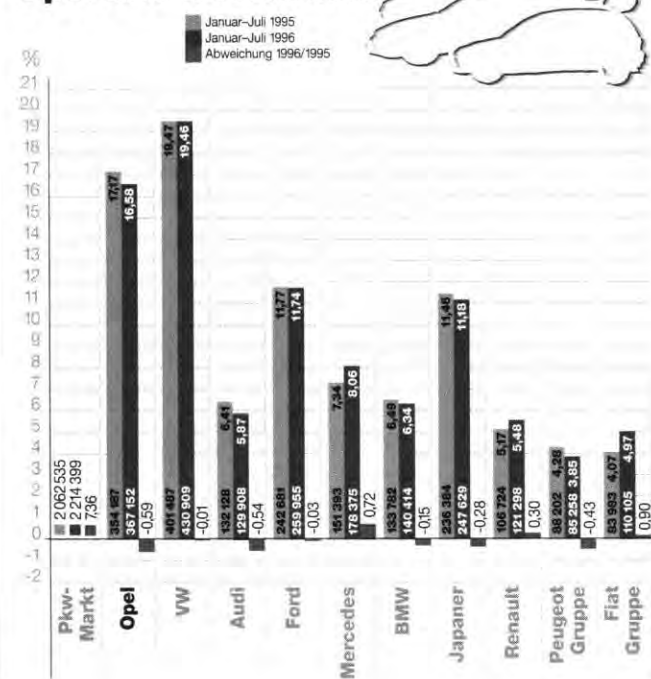
dem Vorjahr zurück. Der Wettbewerbsvergleich zeigt, daß die meisten deutschen Hersteller ebenfalls unter ihren Vorjahresanteilen liegen. Die Ausnahme ist Mercedes-Benz, die weiterhin vom Erfolg der neuen E-Klasse profitieren.

Die Rangliste der meistverkauften Modelle zeigt in den ersten sieben Monaten drei Opel-Modelle unter den ersten sechs. Astra und Corsa verteidigen die Plätze zwei und drei, der Vectra, bis Mai noch auf Rang vier, mußte VW Polo und Audi A4 vorbeiziehen lassen. Doch auch dieses Ergebnis ist noch deutlich

besser als 1995, als sich der Vectra nicht in den Top Ten platzieren konnte.

Der Corsa ist jetzt schon im dritten Jahr das meistverkaufte Modell der Kleinwagenklasse. Ebenso unangefochten führt der Vectra die Rangliste der Mittelklasse-Limousinen an. Auch Astra Caravan und Omega Caravan bleiben wie in den Vorjahren in ihren Segmenten die meistverkauften Modelle. Schließlich kann auch der Tigra die Marktführerschaft verteidigen – trotz starker Konkurrenz durch den neuen Renault Mégane Coach und Toyota Paseo.

Deutschland Pkw-Zulassungen
Opel und Wettbewerber



Graph: D. K.

Willkommen!

Opel setzt ein Zeichen für die Industrie: 15 Prozent mehr Azubis eingestellt

Rüsselsheim (jh). Exakt 350 junge Menschen haben am 2. September ihre Ausbildung an den drei deutschen Produktionsstandorten der Adam Opel AG begonnen.

Für 31 junge Männer und vier junge Frauen aus der Stadt und dem Landkreis begann in Kaiserslautern der vielzitierte „Ernst des Lebens“. In Bo-

chum starteten insgesamt 92 und in Rüsselsheim 224 Jugendliche ihre Ausbildung. Das entspricht einer Erhöhung des Ausbildungs-

platzangebotes um 15 Prozent. Mit dieser Aufstockung betont Opel den hohen Stellenwert eines qualifizierten Nachwuchses und setzt ein Zeichen für mehr Lehrstellen in der Industrie. Opel übertrifft mit dieser Quote deutlich die von der Bundesregierung gewünschte Erhöhung des Ausbildungsangebotes von zehn Prozent. Und: Auch in den folgenden zwei Jahren wird das Unternehmen jeweils 350 neue Azubis einstellen.

Insgesamt bereitet Opel derzeit 1135 Auszubildende auf ihren künftigen Beruf vor. Das breit gefächerte Ausbildungsspektrum umfaßt drei Ausbildungsberufe im kaufmännischen und 13 im technischen Bereich. Der Schwerpunkt liegt bei den Metall- und Elektroberufen wie zum Beispiel Industrie- und Werkzeugmechaniker sowie Energieelektroniker.

Für elf junge Leute wurde es jetzt auch in Eisenach ernst – sie starteten im Tech-

nisch Gewerblichen Ausbildungszentrum (TGA) in ihre berufliche Zukunft. Neun Männer und zwei Frauen haben in diesem Jahr eine Lehrstelle bei Opel Eisenach bekommen. Sie lassen sich in dreieinhalb Jahren zu Industrieelektronikern und -mechanikern ausbilden.



Daumen hoch: 224 Rüsselsheimer Azubis bei ihrem ersten „Job“



Neue Heimat: Die Azubis aus der Pfalz an ihrer Wirkungsstätte



Anfang Ost: Die Eisenacher Elf startet in die Berufszukunft



Ab in den Bau: 92 Bochumer Stifte nehmen Aufstellung vor der Berufsausbildung in Werk II

Mit Blitz Bösewichter jagen

Ordnungshüter kaufen neue Streifenwagen in Rüsselsheim und Bochum

Wiesbaden/Bochum (es/jan). Sie wollen nicht nur abgehen wie der Blitz, sondern auch mit dem Blitz: Drum gönnten die Innenminister Hessens und Nordrhein-Westfalens, Gerhard Bökel und Frank-Josef Kniola, den ihnen unterstellten Ordnungshütern eine ganze Reihe neuer Polizeiwagen der Marke Opel.

Zu den Streifenwagen, die demnächst in Hessen ihren Dienst versehen, zählen allein 155 Vectra. Mit diesem Auftrag hat Opel sich gegen europaweite Konkurrenz durchgesetzt. Zusätzlich zu der europäischen Ausschreibung liefert das Unternehmen weitere 33 Fahrzeuge an die hessische Polizei. Dazu zählen mehrere Omega für die Polizeipräsidenten, fünf geländegängige Streifenwagen vom Typ Monterey und Fahrzeuge für den allgemeinen Fuhrpark.

Das Gros der Lieferung, die neuen Vectra, macht Hessens Polizisten nicht nur flotter, sondern auch den Dienst-

alltag komfortabler: Alle Wagen verfügen über zwei Airbags, ABS, Höhenverstellung für die Frontsitze, von innen verstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber und Klimaanlage.

Der neue Vectra – vom Vorgängermodell sind bis heute rund 5000 Fahrzeuge als Streifenwagen zum Einsatz gekommen – ist weit über die hessischen Grenzen hinaus ein erfolgreiches Einsatzfahrzeug. Das zeigt sich nicht zuletzt daran, daß unter den 30

Fahrzeugen für die nordrhein-westfälische Polizei ebenfalls 15 Vectra sind. Dazu nahm Kniola noch zehn Omega in Autobahn-Ausführung und fünf in Bochum produzierte „zivile“ Astra in Empfang.

1996 hat Opel bereits 220 Fahrzeuge aller Baureihen – mit Ausnahme der Coupés – an die Polizei an Rhein und Ruhr ausgeliefert. Bis zum Jahresende kommen noch einmal 370 weitere hinzu. Damit verfügt die Polizei im bevölkerungsreichsten Bun-

desland über die größte Opel-Flotte – ebenso wie die Kollegen in Hessen, Brandenburg und Thüringen. Insgesamt liegen aus weiteren neun Bundesländern Aufträge vor.

Ein Mann für gewisse Zahlen

Hennig Klages neuer Finanzvorstand

Rüsselsheim(jan). Ein neues, vielen dennoch bekanntes, Gesicht findet sich seit dem 1. September im Vorstand von Opel: Hennig August Klages. Der 57jährige wurde vom Aufsichtsrat des Unternehmens zum Exekutiv-Direktor Finanz und Vorstandsmitglied berufen.

Klages blickt auf eine 40jährige internationale Karriere bei Opel und GM zurück und war zuletzt seit 1994 Direktor für Finanz und Strategische Planung bei Holden in Australien.

Der 1938 in Berlin geborene Klages übersiedelte nach der Grundschule nach Südafrika, wo er 1956 seine berufliche Entwicklung mit einer kaufmännischen Ausbildung bei GM begann. Zwischen 1962 und 1975 hatte er verschiedene Funktionen im Finanzbereich bei Opel inne und erwarb in dieser Zeit zudem in London (1966 bis 1970) den Bachelor of Science im Fachbereich Economics.

Weitere Stationen seiner beruflichen Entwicklung: 1976/77 GM-Finanzbereich in



Im Vorstand: Hennig Klages

London, 1977 bis 1979 Detroit, 1979 bis 1984 Aufbau und Leitung des Finanzbereichs in Saragossa, 1984 bis 1987 Treasurer in Rüsselsheim, 1987 bis 1992 Finanz-Direktor in Zürich, 1992 bis 1994 in gleicher Funktion bei Vauxhall.

Neben Deutsch und Englisch spricht Klages Spanisch und Afrikaans. Zu seinen Hobbys gehören Schwimmen und Skifahren sowie Reisen, Lesen und Klassische Musik. Hennig Klages ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.



Fahren mit Hut: Der grün-weiße Vectra bietet mehr Komfort



Flottenparade: Die Wiesbadener Ordnungshüter nehmen ihren neuen Arbeitsplatz in Augenschein

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 Reipschläger GmbH
65193 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

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

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

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

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

Es bleibt spannend

In der ITC ist die zweite Halbzeit angebrochen – Reuter bleibt Spitzenreiter

Rüsselsheim (jan). Spannender geht's kaum noch: 16 Rennen und acht verschiedene Sieger zeigen, wie ausgeglichen die Internationale Tourenwagen-Meisterschaft (ITC) 1996 ist. Nach der Sommerpause ging es jetzt in Silverstone und auf dem Nürburgring wieder rund. Die Opel Post zieht nach 16 von insgesamt 26 Läufen eine Zwischenbilanz.

Sechs Siege – je zwei durch Manuel Reuter im Joest-Calibra, Rosberg-Pilot Hans-Joachim Stuck und Klaus Ludwig in Zakspeed-Diensten – sowie zwölf weitere Podiumsplätze und eine Doppelführung in der Meisterschaft waren bis zum Rennen in Silverstone zu verzeichnen. Eine eindrucksvolle Leistung, die jedoch keinen Anlaß zu Überheblichkeit gab: „Wir werden unseren Vorsprung hart verteidigen müssen“,



Einfach schön: Möge der Blitz in den verbleibenden Rennen noch möglichst oft vorneweg fahren

sagte Opel-Motorsportchef Wolfgang Peter Flohr vor dem 13. und 14. Lauf in England.

Daß die Sorge vorerst unbegründet war, zeigte der siebte Saisonsieg von Ludwig und der zweite Platz von JJ

Lehto. Im zweiten Lauf hatte Ludwig jedoch schlicht Pech: Ein loses Kabel verhinderte den Start, der Motor sprang nicht an. „Freud' und Leid liegen eben eng beieinander“, meinte der Roisdorfer.

Wohl wahr, dennoch: Grund zum Klagen gab es für Opel eigentlich nicht. Kurz vor den Rennen 15 und 16 auf dem Nürburgring in der Heimat sah es für die Rüsselsheimer sehr gut aus: Nicht nur in der Markenwertung führte Opel, hinter Spitzenreiter Reuter belegten außerdem die Piloten Stuck, Lehto und Ludwig die Plätze drei bis fünf.

Aber der Nürburgring war eben schon immer etwas besonderes, hier fallen immer wichtige, vor allem aber unerwartete, Entscheidungen.

„Der Nürburgring ist für mich eine Art Schicksalsstrecke. Ich bin dort einfach schon zu oft mit einer gut vorbereiteten Truppe angetreten und doch gescheitert“, fühlte sich Flohr von üblen Vorahnungen geplagt. Und auch Ludwig hatte noch eine Rechnung offen: „Obwohl wir auf unserer Hausstrecke wirklich jeden Randstein beim Vornamen kennen, bin ich beim ersten ITC-Einsatz auf dem Ring im Mai leer ausgegangen.“

Und tatsächlich: Für die Wagen mit dem Blitz auf der Haube lief auch dieses Mal nicht alles wie gewünscht. Konnte Manuel Reuter im ersten Rennen noch einen vierten Platz belegen, wurde der Mainzer im zweiten Lauf von dem Italiener Nicola Larini von der Strecke gedrängt und blieb ohne Punkte. „Ich bin enttäuscht und finde es schade. Ich habe einen Schlag aufs Auto bekommen und konnte nichts mehr machen“, erinnert sich Reuter.

Einen Doppelsieg landete Alessandro Nannini, der sich damit auf den 5. Platz der Gesamtwertung vorschob. Reuter verteidigt mit 159 Zählern zwar seine Spitzenposition, doch der Vorsprung ist geschrumpft: Bernd Schneider auf Mercedes ist mit 127 Punkten Zweiter vor seinem Markenkollegen Dario Franchitti (105). Mit einem Zähler weniger liegt JJ Lehto auf Position vier. Stuck, Ludwig und Alzen nehmen die Ränge sechs bis acht ein.

Zu den Calibra der Teams Joest, Rosberg und Zakspeed gesellte sich auf dem Ring übrigens ein weiterer: Das Entwicklungsauto der Motorsport-Abteilung aus Rüsselsheim, mit dem Volker Strycek seine ITC-Premiere feierte. Der DTM-Champion von '84 testete den reibungsoptimierten Antrieb und beendete beide Rennen erfolgreich, ohne jedoch in die Punkte zu fahren.

Die Opel-Teams bereiten sich jetzt konzentriert und mit großem Elan auf die nächsten Läufe in Frankreich (Magny Cours / 15. September) vor, wo dann wieder die eigenen Piloten ganz oben auf dem Treppchen stehen sollen, schließlich hat die zweite Halbzeit gerade erst begonnen.



Tabellenführer und Libero: Manuel Reuter (o.), Volker Strycek

Hockenheim ruft die Fans

Kartenverkauf für das ITC-Rennen

Rüsselsheim (med). Für die mit Spannung erwarteten ITC-Läufe in Hockenheim wird es eine Eintrittskarten-Verkaufsaktion in Rüsselsheim und an den anderen deutschen Produktionsstandorten geben.

(Tel.: 0 62 05-95 02 22, Fax: 95 02 99) zu Preisen zwischen 105 und 135 Mark (inklusive Fahrerlager) erhältlich.

Sie möchten Karten kaufen?

Füllen Sie bitte den Reservierungs-Coupon vollständig aus und schicken ihn bis spätestens 20. September 1996 wieder zurück. Sie erleichtern damit die weitere Kartendisposition. Der Kartenverkauf findet Ende September in den jeweiligen der Öffentlichkeit zugänglichen Ausstellungs- bzw. Verkaufsräumen statt. Die Verkaufstage und die Uhrzeiten werden noch bekannt gegeben. Bitte beachten Sie die Aushänge und Plakate. Die Bezahlung der Karten erfolgt am Tage der Abholung in bar oder per Scheck.

Dabei können alle Motorsportfans Drei-Tages-Karten für die Innentribüne zu 90 Mark und für die Nordtribüne zu 65 Mark kaufen. Drei-Tages-Karten für Kinder bis 14 Jahren kosten 35 Mark. Die Zugangsberechtigung zum Fahrerlager (und die Mehrwertsteuer) ist im Preis inbegriffen.

Es sind generell nur Drei-Tages-Karten im Vorverkauf. Einzeltageskarten sind direkt bei der Hockenheimring GmbH



Weiter so: Klaus Ludwig auf dem Treppchen in Silverstone

Von der Piste auf die Straße

Der Motorsport bleibt ideales Prüffeld für die Großserie

Rüsselsheim (jan). Der Fernsehspot zeigt, wie's geht: Da wird innerhalb von wenigen Sekunden der Cliff-Calibra vom Renntrim der Rundstrecke auf den Großstadtverkehr umgerüstet. Alles nur ein Gag der Werbemacher oder ein Stück Wirklichkeit?

Nun, soweit ab von der Realität ist das Ganze nicht. Die Rennpiste ist und bleibt das ideale Terrain zur Erprobung zukunftssträchtiger Techniken.

„Im Vorfeld gesteigerter Entwicklungstätigkeit kommt dem Motorsport nach wie vor entscheidende Bedeutung zu“, so Professor Dr. Fritz Indra, Leiter der Vorausentwicklung. Was zunächst in der Formel 3, der Formel Opel Lotus oder natürlich der ITC durch die Hände von Manuel Reuter, Hans-Joachim Stuck, Klaus Ludwig & Co. geht, bekommt nicht eben selten später der Opel-Fahrer von nebenan in die Hände.

Ein aktuelles Beispiel etwa ist eine neue Gußtechnik, die bis zu zehn Kilogramm pro Motorblock sparen kann. Der Vermiculargraphitguß bewährte sich bereits bei Tests im ITC-Calibra und erlaubt

gegenüber dem herkömmlichen Grauguß eine deutlich höhere Festigkeit bei gleichzeitig verringerten Wandstärken. Mittlerweile ist die Technik so ausgereift, daß man bei Opel über einen baldigen Serieneinsatz nachdenkt.

Die Liste der Beispiele, wo sich Renn- und Serientechnik gegenseitig voranbringen, ist lang. Der 1987 entwickelte Opel-Zweiliter 16 V mit 150 PS ist noch heute die Basis für Rennmotoren in der Formel 3, auch in der Serienproduktion geht der Trend zu immer leichteren Kolben und die zahlreichen elektronischen Helferlein vom Motormanagement wurden zuerst im Motorsport angewendet.

Erfahrungen, die man mit der Aerodynamik auf der Pi-

ste macht, können später auf der Straße bewundert werden, optimierter Verbrauch und Wirkungsgrad schonen zusätzlich die Umwelt.

Am vielversprechendsten aber bleibt das sequentielle Getriebe, das kontinuierlich weiterentwickelt wird und seine Qualitäten im Calibra in der aktuellen ITC-Meisterschaft eindrucksvoll unter Beweis stellt. Dort erhöht sie die Fahrersicherheit – durch Wippe oder per Knopfdruck bedient, bleiben die Hände immer am Lenkrad -, schont dabei die Aggregate und spart natürlich Zeit.

Dauerte ein Profi-Schaltvorgang mit der H-Schaltung früher gut 200 Millisekunden, benötigt die Halbautomatik dazu inklusive Kuppeln gerade noch 40 Tausendstel. So ähnlich, wenn auch nicht unter den gleichen Belastungen, soll das sequentielle Getriebe einmal für komfortables Vorwärtsschalten in der Stadt und bei Überlandfahrten sorgen.

Daß es aber demnächst einen Calibra-V6-Motor mit 500 PS zu kaufen geben wird, ist eher unwahrscheinlich. Das wäre dann wirklich nur ein Werbegag.



Kraftpaket: Der Calibra-Rennmotor

Ich bitte um Karten-Reservierung

An: Adam Opel AG
Interne Kommunikation 39-18
65423 Rüsselsheim

für ITC-Championship in Hockenheim, 11. - 13. Oktober 1996

- ☐ Karten für Innentribüne à 90 DM gesamt: DM
- ☐ Karten für Nordtribüne à 65 DM gesamt: DM
- ☐ Karten für Kinder (bis 14 J.) à 35 DM gesamt: DM

Einsendeschluß: 20. September 1996

Vorname, Name

Bereich, Abteilung, PKZ (bei Opel)

Anschrift (falls Sie nicht bei Opel arbeiten)

Telefonisch erreichbar

Fürs Kleid vom Auto

Die Lackiererei weiter modernisiert

Rüsselsheim (jan). Wenn über Autos geschrieben und geredet wird, egal ob in der Fachzeitschrift oder am Stammtisch, dann geht es meist um Motoren, Fahrwerke oder tolles Design. Das was jeder zuerst sieht, die Farbe, den Lack, ist meist von weniger Interesse. Und das, obwohl dort genauso viel Technik drinsteckt.

Das wurde jetzt auch wieder bei der Modernisierung von Teilen der Lackiererei deutlich. High-Tech allerorten.

In den Werksferien wurde durch die ME-Planungsgruppe von Bernhard Weber die Anlage für die Thermische Abluftreinigung (TAR) in den Bereichen Decklack und Elektrotacklack erneuert und obendrein noch mit Ka-

talysatoren versehen. Was sich hier noch vergleichsweise simpel anhört, ist natürlich viel komplizierter. Große Teile vom Bau K 115 wurden dazu eingehaust, um angrenzende Produktionsbereiche vor Schmutz zu schützen. Tag und Nacht wurde geschuftet. „Viel geschlafen habe ich in der Zeit wahrlich nicht“, so Ralf Koesling, ME-Anlagenplaner und verantwortlich für das TAR-Projekt.

In der TAR-Anlage werden in riesigen Kesseln Dämpfe und Partikel verbrannt, die beim Lackieren und Trocknen der Lacke entstehen. Durch die nachgeschalteten Katalysatoren werden die Abgasemissionen reduziert – eine absolute Neuheit und umweltschutztechnisch auf dem neuesten Stand.

Außerdem gewährleistet die Anlage eine bessere Aus-



Bollerofen: Das Kernstück der Umbauten ist die Anlage zur thermischen Abluftreinigung, deren Brennkammern gewaltige Ausmaße haben

lastung, sämtliche Steuer- und Regelvorgänge lassen sich beim Trocknungsprozeß nun speichern und später reproduzieren.

Daß im Vergleich zur 15 Jahre alten Vorgängertechnik große Mengen Energie eingespart werden, ist schon fast selbstverständlich. „Die Vorlaufphase hat im Januar

begonnen und ohne die hervorragende Teamarbeit mit den anderen beteiligten Abteilungen, insbesondere der Instandhaltung und Prozeßabteilung Lackiererei, hätte es nicht so gut geklappt“, schildert Koesling das Erfolgsrezept der umfangreichen Erneuerung.

Aber nicht nur die Technik wurde verbessert, auch die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter im Touch-Up, wo Lack und Karosserie auf Fehler kontrolliert werden. Wo sonst viel Bücken und Hitze an der Tagesordnung waren, erleichtern jetzt neuartige Lichtquellen und unterschiedlich hohe Ebenen die Arbeit der Qualitätssicherer.

„Das ist eine anspruchsvolle Tätigkeit, die wir den Mitarbeitern so einfach wie möglich gestalten müssen, wenn wir Fehler vermeiden wollen“, betont Stefan Warzecha, der als ME-Anlagenplaner für das Touch-Up-Projekt verantwortlich zeichnet. Zusammen mit einem Arbeitsteam aus anderen Bereichen erstellte er das neue Belüftungs- und Beleuchtungskonzept.

Im Lichtkanal herrscht jetzt eine gleichmäßige Ausleuchtung der Fahrzeuge, welche die Augen schont und Fehler besser erkennen läßt. Auch hier waren selbstredend große Umbauten fällig, bis alles zur Zufriedenheit war. „Im nächsten Jahr geht's dann weiter“, schaut Warzecha schon in die Zukunft. Es gibt eben noch mehr als nur Motoren und schnittiges Design.

Alles bestanden

Azubis haben Abschluß in der Tasche

Rüsselsheim (jh). Alle 69 Rüsselsheimer Prüfungs-Kandidaten haben 1996 ihren Abschluß geschafft. Diese gute Leistung wird durch den Notendurchschnitt noch gekrönt: Jeder fünfte der Auszubildenden schloß mit einer sehr guten, jeder zweite von drei mit einer guten Note ab.

Im Rahmen der Abschlusfeier hob Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor der Zentralen Personalabteilung, die Motivation aller jungen Absolventen hervor, die von Opel ein Übernahmeangebot erhalten und angenommen haben. „Mit einem hohen Maß an Flexibilität und Eigenverantwortung stehen Ihnen bei Opel nach Ihrer Ausbildung viele Türen und Weiterbildungsmöglichkeiten offen.“

Von den 13 Auszubildenden, die mit einer Durchschnittsnote von 1,5 und besser ihre Prüfung bestanden, kamen neun aus dem gewerblichen Bereich. Ihm gehören in der Regel vier Fünftel eines Azubi-Jahrgangs an. Rund die Hälfte der gewerblichen Azubis wurde in diesem Sommer aufgrund guter Leistungen bereits vorzeitig zur Prüfung zugelassen.

Für 1996 bis 1998 erhöht Opel sein Ausbildungsplatzangebot um rund 15 Prozent. In diesem Zeitraum wird das Unternehmen jährlich 350 statt – wie bisher geplant – 305 Auszubildende neu einstellen. Für Rüsselsheim bedeutet die Vereinbarung in 1996 ein Plus um 23 auf insgesamt 224. 1997 und 1998 stellt Opel in Rüsselsheim jeweils 226 Auszubildende neu ein.



Geschafft: Die Prüfungsbesten trafen sich zum Erinnerungsfoto

„Leicht und frisch für Fit“

Aktionstage der Werksverpflegung im September

Rüsselsheim (jh). Unter dem Motto „Leicht und frisch für Fit“ bietet die Werksverpflegung in der Zeit vom 23. bis 27. September Aktionstage.

Angeboten werden ernährungsbewußte Speisen ohne Fleisch. Und so liest sich die Speisekarte: Lasagne, gefüllt

mit Spinat und feinem Gemüseragout, dazu Rahmsauce von Kohlrabi und Möhren und Zitronen-Vinaigrette; Medallions von Grünkern und Emmentaler Käse, dazu warme Mangold-Vinaigrette mit Tomatenwürfeln und Risotto mit gerösteten, gehackten Mandeln, Eisbergsalat mit Joghurt dressing; Gedämpftes Kabeljau-Filet mit Kräuter-

haube, Spargel-Rahmsauce, Dampfkartoffeln und Gurkensalat mit Dill; Buchweizenküchlein, gebraten auf Ragout von roten, grünen und gelben Paprika, Apfelkompott süß-sauer mit Johannisbeeren; Gefüllte Aubergine mit Mozzarella überbacken, Tomatensauce von frischen Früchten mit Basilikum, gedämpfter Naturreis.

Vom Knochenbrecher zum Erfolgsmodell

Ausstellung erinnert an Rüsselsheimer Fahrrad-Zeiten

Rüsselsheim (jh). Als 1886 das erste Hochrad seine Fabrik verließ, war Adam Opel einer der Pioniere des deutschen Fahrradbaus.

In den darauffolgenden 51 Jahren produzierte das Unternehmen insgesamt über 2,6 Millionen Fahrräder. Die Ausstellung „Räder für die Welt“ läßt diese Zeit noch einmal lebendig werden.

Gezeigt werden 24 Zweiräder, angefangen vom berühmten „Knochenbrecher“ genannten, Hochrad bis hin zu einigen Opel-Rädern, mit

denen sogar Weltmeisterschaftserfolge eingefahren wurden. Außerdem bietet die Ausstellung eine ganze Reihe Exponate rund um das Fahrrad, von der Werkzeugdose bis zum Original-Markenschild. Zeitgenössische Fotografien und Werbeanzeigen vervollständigen den Überblick. Qualität, Service, ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis und nicht zuletzt die über 560 Rennsieg, die Adam Opels Söhne Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig zusammenfuhren, begründen den guten Ruf der Opel-Räder. Und legen die

Basis für den späteren Erfolg: In den 20er Jahren ist das Rüsselsheimer Unternehmen der weltgrößte Fahrradproduzent. Die Ausstellung im Opel-Forum an der Marktstraße 1 ist bis zum 27. September jeweils von 8 bis 16 Uhr geöffnet.



Testfahrer: Die Ausstellung präsentiert insgesamt 24 Fahrräder

Opel-Post für die Opel Post

„Auf zu neuen Rekorden“

Groß und breit stand in der letzten Opel Post (7-8/96) zu lesen: „Auf zu neuen Rekorden. VV-Wesen peilt Spitzenresultate an“. Wie das gehen soll, ist mir nicht ganz klar. Denn meine VV-Erfahrungen sind alles andere als rekordverdächtig.

Im Dezember 1993 reichte ich einen Verbesserungsvorschlag ein.

Darin ging es um die Wiederverwertung von Motorenhaltern. Diese werden nur zum Anheben des Motors benötigt.

Doch statt sie nach der Fertigmontage auszubauen und aufs Neue zu verwenden, bleiben sie im Auto. Hier sehe ich Einsparmöglichkeiten.

So weit, so gut. Mir ist klar, daß die Überprüfung eines VVs seine Zeit braucht, aber trotz vieler Nachfragen habe ich bis heute keine Antwort erhalten. Im VV-Wesen sagte man mir, der Vorschlag wäre angekommen und zur Beurteilung in die Fachabteilung weitergeleitet worden.

Bis heute habe ich geschlagene acht Telefonate mit dem VV-Wesen geführt, habe dreimal persönlich vor-

gesprochen und viermal in der Fachabteilung angerufen. Dort wird der Vorschlag angeblich immer noch bearbeitet.

Wie Opel mit dieser „Methode“ ein Rekordergebnis beim VV-Wesen erzielen will, ist mir schleierhaft. Ganz abgesehen davon, daß die Mitarbeiter durch solche Prozeduren bestimmt nicht motiviert werden, weitere VVs einzureichen. Gut Ding mag Weile haben, aber nicht drei Jahre!

Harald Emig, TEZ Fahrzeugwartung und Vorbereitung

Anmerkung der Redaktion:

Auf Anfrage der Opel Post erklärte das VV-Büro zu diesem Fall, daß der VV in der Tat schon sehr lange in der Fachabteilung zur Beurteilung liege. Weitere Recherchen ergaben, daß der VV von Harald Emig mittlerweile jedoch „unauffindbar“ sei, sprich, er wurde verschluppt. In diesem Zusammenhang ruft das VV-Wesen alle Fachabteilungen noch einmal dazu auf, sorgfältig mit den VVs umzugehen und diese in einem angemessenen Zeitraum zu beurteilen.

Teuflisches Szenario

Großschadensübung: Ein Notfall jagt den nächsten

Rüsselsheim (es). „The worst case“ – der schlimmste Fall: Keiner wünscht ihn sich, und doch muß das Werk auf ihn vorbereitet sein. Drum wurde das K 48 jetzt Schauplatz eines „worst case“ im Rahmen einer Großschadensübung der Werkfeuerwehr mit ihren Kameraden der Rüsselsheimer Feuerwehr und der Freiwilligen Feuerwehr Haßloch.

Das Szenario, das das Organisations- und Wartungsteam um Werner Stritzke, Leiter der Werkfeuerwehr, entworfen hatte, mutet fast teuflisch an: Der Führer eines Schwefelbrenners am ehemaligen Rohrwalzwerk erleidet einen Kreislaufkollaps. Ein Kollege eilt ihm zu Hilfe, läßt dabei aber den Schneidbrenner fallen, mit dem er gerade gearbeitet hat. Das Gerät entzündet das Öl in einer Grube.

Der Arbeiter erleidet einen Schock, stürzt dann auf die Straße und verursacht einen Frontalzusammenstoß zweier Pkw. Der nachfolgende Tanklastzug legt eine Vollbremsung hin, doch ein Gabelstapler knallt mit seinem fünf Tonnen schweren Gefährt auf ihn. Die Füllarmaturen des Tankwagens werden beschädigt, aus dem Leck laufen rund 20 Liter Schwefelsäure pro Minute.

Um exakt 19.05 Uhr erreicht der Alarm die Einsatzleitzentrale der Opel-Werksicherheit. Der diensthabende Schichtleiter Günter Stahl gibt der zwölf Mann starken Wachbesatzung Befehl zum Ausrücken. Daß es sich nur um eine Übung handelt, weiß zunächst keiner der Brandschützer, auch Stahl nicht.

Er hat den ersten der zahlreichen Tests zu bestehen, die

die komplizierte Übung in den nächsten Minuten für die Mannschaft bereithält: Erkennen, daß er die Hilfe externer Feuerwehren benötigt. Anfordern der Kameraden von der Rüsselsheimer Feuerwehr mitsamt Gefahrgutzug und der diensthabenden Freiwilligen Einheit, der Haßlocher Feuerwehr.

Um 19.08 Uhr hat Stahl die Aufgabe erfüllt. Laut Alarmierungsplan müßten die Rüsselsheimer nun innerhalb von zehn Minuten eintreffen, die Haßlocher haben drei Minuten mehr Zeit: Beide kommen wesentlich früher durchs Portal 60 des Rüsselsheimer Werks gerauscht – was im Ernstfall einige Menschenleben retten kann.

Jetzt ist Teamarbeit gefragt: Feuer löschen, Verletzte auffinden und versorgen, den Austritt der Schwefel-

säure stoppen, eine Wasserwand installieren, um die aufsteigenden Schwefeldämpfe niederzuschlagen.

Die Brandschützer haben mittlerweile natürlich längst erkannt, daß sie „nur“ Teilnehmer einer Übung sind, aber Schlendrian kehrt deswegen noch lange nicht ein: Schließlich kann das nächste Mal schon Ernst sein, was heute nur Planspiel ist.

Und außerdem haben die Jungs sofort gesehen, daß unter den „Schaulustigen“ am Rand des Geschehens jede Menge prominente Zuschauer stehen: Neben Personaldirektor Dr. Hans-Dieter Rüter und Kurt-Stefan Staudt, Chef der Werksicherheit, beispielsweise auch Klaus-Eberhard Fritz, der stellvertretende Leiter der Werkfeuerwehr. Und unter den fachkundigen Augen von Günter Pichl, dem

von der Werksicherheit eingesetzten Beobachter, und Wolfgang Pauli, Rüsselsheims stellvertretender Stadtbrandinspektor, will sich keiner blamieren.

Außerdem ist schließlich Premiere: Es ist das erste Mal, daß die Opel-Werkfeuerwehr gemeinsam mit Kameraden eine Übung dieses Umfangs innerhalb des Werksbereichs organisiert hat. Solche Probeeinsätze sollen von nun an einmal pro Jahr stattfinden.

Mit der Uraufführung waren die verantwortlichen Herren durchaus zufrieden. Besonders erfreulich seien die schnellen Anfahrzeiten gewesen, meinte „Beobachter“ Pichl. Und gute Zusammenarbeit demonstrierten nicht nur die an der Übung beteiligten Feuerwehrkameraden. Die Firma Knettenbrech stellte dankens-



Große grüne Männchen: Feuerwehrleute nähern sich dem beschädigten Lastwagen in Schutzkleidung



Großeinsatz: Die Kooperation der Werkfeuerwehr mit den städtischen Kollegen klappte vorzüglich



Retter in der Not: Die Bergung der „Verletzten“ wurde ohne viel Federlesens über die Bühne gebracht

wertweise einen ihrer Tankwagen zur Verfügung, und die werkseigene Crash-Abteilung vom P 4 stiftete die Unfallwagen.

Denn schließlich weiß man nicht nur im Opel-Werk, was die eigene Feuerwehr wert ist. Im Rahmen „nachbarschaftlicher Hilfeleistung“ rückte die Werkfeuerwehr im vergangenen Jahr dreimal auch zu Fremdeinsätzen aus.

Dem gegenüber stehen durchschnittlich 570 werksinterne Einsätze, davon 70 Brandeinsätze und 164 technische Hilfeleistungen pro Jahr. Weit häufiger, rund 2100mal im Jahr, davon in 660 Notfalleinsätzen, kommt die Rettungssanitäterausbildung der Opel-Brandschützer zum Tragen. Bewältigt wird das Arbeitspensum im Vierschichtbetrieb von 120 Mitarbeitern mit insgesamt zehn Einsatzfahrzeugen und zwei Rettungstransportwagen.

Ferienstreß der anderen Art

Das K 40 auf Vordermann gebracht

Rüsselsheim (jan). „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.“ Dieses Motto wird in der Fertigung schon lange berücksichtigt, schließlich soll der Kunde uneingeschränkte Freude an seinem Auto haben. Deshalb wird jedes Fahrzeug noch einmal gründlich gecheckt, bevor es das Werk verläßt. Eine weitere Optimierung der Endkontrolle war nun Anlaß zu umfangreichen Umbauarbeiten im K 40.

„Das war der zweite Schritt der Umstrukturierung, nächsten Sommer sind wir dann komplett“, erläutert der kommissarische Fertigungsleiter Klaus Vandekerckhove. Mit einem Riesenaufwand und Kosten von acht Millionen Mark wurden während der Werkferien, traditionell die Zeit dafür, in nur drei Wochen Böden aufgestemmt, erneuert, Bänder gekürzt, zusätzliche eingerichtet, Wege verbreitert und, und... „Wir haben bei Ferienbeginn Freitag nach angefangen und am Feriende Sonntag nach aufgehört“, beschreibt Vandekerckhove den

Streß in dieser Zeit. Das Erstaunlichste dabei: Alles funktioniert absolut reibungslos und nicht nur der Ablauf wurde verbessert, auch die Optik stimmt. Helle Wände, mehr Platz und große Pausenräume sorgen bei den Mitarbeitern für Wohlfühl.

Zentrales Ziel, neben Verbesserung der Qualität und effektiverer Kontrolle, war der gesundheitliche Aspekt. Wo sonst ständig Autos unterwegs waren, teilweise sogar Stau im K 40 herrschte, wurde durch verkürzte Wege und leistungsstarke Absauganlagen die Abgasbelastung um ein Vielfaches reduziert. Im nächsten Jahr soll ein weiteres Förderband dazukommen, so daß Motoren kaum noch zum Leben erweckt werden müssen.

Fast wie im Solarium fühlt man sich im „Lichtthimmel“, wo Sonnenschein von draußen und künstliches Licht für Helligkeit sorgen, durch die Lackschäden leichter zu erkennen sind. Auch andere „Macken“ können in den neuen Reparaturboxen schnell behoben werden. Denn besser als Vertrauen ist nur Kontrolle.

Rotlicht soll Zug vermeiden

Ampelanlage macht den Bahnverkehr an der Mainzer Straße noch sicherer

Rüsselsheim (jan). Zu den kleineren, aber nicht minder wichtigen Modernisierungen, die während der Werkferien vonstatten gingen, gehört die neue Ampelanlage an der Mainzer Straße.

Der Übergang regelt künftig die Vorfahrt der Werkbahn, die damit ungehindert ihre Schleifen vom Hafen bis zum Bahnhof ziehen kann.

Wo sonst bei jedem Überqueren der Mainzer Straße einige Mitarbeiter mit roten Fähnchen den Verkehr stoppten, blinken jetzt für Bahn und Autos die neuen Rot-Lichter.

Für viele Fahrer noch ungewohnt, aber auf jeden Fall sicherer. „Wir hatten bisher



Rotlicht ist gesund: Die Ampelanlage bremst Versuche aus, noch kurz vor der Lok vorbeizuhuschen

immer wieder Unfälle, weil die Leute meinten, noch kurz vor der Lok vorbeizuhuschen zu können“, schildert Wilfried Schwanke, Leiter der Werkbahn, die Gefahren der Vergangenheit.

Das soll sich jetzt bessern. Bevor die Bahn die Straße

überquert, muß mit einem Schlüssel das System aktiviert werden. Das verhindert, daß der Lokführer einfach durchfährt und andere „Zug“ bekommen. Die Erfahrungen der ersten Tage zeigen, daß einige Verkehrsteilnehmer sich noch an die Ampelan-

ge gewöhnen müssen. „Aber das wird“, ist sich Schwanke sicher.

Also sogar eine Neuerung mit erzieherischem Wert. Und im Gegensatz zu anderen Modernisierungen mit 165 000 Mark ein echtes Schnäppchen.



Bodenlos: Bei den Umbauten im K 40 mußte schweres Gerät ran

Mit Engagement in die nächste Runde

Alle drei Bochumer Werke bereiten sich auf die Öko-Zertifizierung vor

Bochum (pm). Ende letzten Jahres war es geschafft. Monate der Anstrengung hatten sich gelohnt. Das Werk I bekam es schwarz auf weiß: Hier werden nicht nur umweltfreundliche Fahrzeuge hergestellt, auch die Produktion befindet sich so weit wie möglich im Einklang mit der Natur. Unabhängige Experten bescheinigten, daß die strengen Anforderungen der Euro-Umweltrichtlinien erfüllt werden.

Auf diesen Lorbeeren haben sich die Astra-Experten nicht ausgeruht. Das im letzten Jahr nach einer freiwilligen Prüfung an Werkdirektor Reinald Hoben überreichte Öko-Zertifikat war für alle Beteiligten Ansporn, mit noch größerem Elan dafür zu sorgen, daß sich die Umwelt-Bi-

lanz kontinuierlich weiter verbessert.

Zur Zeit laufen im Werk I die Vorbereitungen für einen weiteren Besuch der externen und unabhängigen Umwelt-Experten. Die zweite Verifizierung steht zum Jahresende für das Werk I vor der Tür. In den Werken II und III, der Komponentenfertigung und dem Bereich Teile und Zubehör, soll auch noch in diesem Jahr die Harmonie von Arbeit und Umwelt überprüft werden.

Was bedeutet eigentlich das Öko-Audit? Hintergrund ist eine 1993 erlassene EG-Verordnung, die detaillierte Regeln über Umwelt-Management und Umweltbetriebsprüfungen in Industrieunternehmen aufstellt. Um bei dem freiwilligen Prüfungsverfahren das Klassenziel zu erreichen, mußten die Umwelt-Aktivitäten systematisch nach den Euro-Regeln erfaßt werden. Darüber hinaus mußte jeder



Brief und Siegel: Noch in diesem Jahr nehmen unabhängige Gutachter die drei Werke unter die Lupe

Bereich noch einmal im Hinblick auf sein Verhältnis zur Schonung von Luft, Wasser und Boden überprüft werden.

Auf den ersten Blick eine leichte Aufgabe, doch bei

dem Umfang der Überprüfung und der Menge der Details konnten sich die Umwelt-Beauftragten, die internen Auditoren und alle Mitarbeiter des Standorts über man-



Paßt: Recycling macht Sinn

Zukunft werden Pläne aufgestellt und neue Ziele formuliert. So wird zum Beispiel in der Abteilung Industrieller Umweltschutz der interne Audit-Plan für die Jahre bis 1998 aufgestellt.

Auch im Werk II und III laufen die Vorbereitungen für die Audit-Premiere auf Hochtouren. Rund 30 Mitarbeiter kümmern sich neben ihren eigentlichen Aufgaben um die Audit-Vorbereitungen.

Schwachstellen-Analysen werden erstellt, Arbeits- und Verfahrensanweisungen vorbereitet. Inzwischen liegt das Team um Umwelt-Management-Vertreter Helmut Stricker im Endspurt.

Ein Kernstück, das „Umwelt-Management-System“ für den rund 5000 Mitarbeiter umfassenden Standort ist bereits fertiggestellt. In allen Werksteilen ist man optimistisch, die freiwillig aufgestellten Prüfungshürden auch in diesem Jahr wieder zu nehmen. Selbstverständlich funktioniert Umweltschutz nur, wenn alle mitziehen und so gehört auch die Schulung und Motivation der Mitarbeiter zu den Bedingungen, um die begehrte Bestätigung für ein zertifiziertes Umweltengagement zu erhalten.

Größtes Rennen seit Ben Hur

Sechs-Stundenrennen auf dem „Ring“ bot „Motorsport aus erster Hand“

Bochum/Nürburg (pra). „Großkampftag“ für die Bochumer Werke auf der berühmten Nordschleife des Nürburgrings.

Der MSC-Ruhr-Blitz, den Bochumer Werken seit vielen Jahren durch die unterschiedlichsten Veranstaltungen eng verbunden, hatte zum Internationalen Sechsstundenrennen im Rahmen des Veedol-Langstreckenpokals eingeladen.

Für die Werke Grund genug, zahlreiche VIP's aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung in die Opel-Lounge zu bitten.

„Motorsport aus erster Hand“ lautete die Devise des Tages. Zwischen Zeittraining und Start zum Rennen wurden die Gäste mit dem Opel-Bus über die Nordschleife gefahren und von Opel-Piloten über die Tücken der „grünen Hölle“ unterrichtet.



Siebertypen: Richard Weinhold (re.) überreicht den Opel-Preis

Gemeinsam mit dem Veranstalter wurden mehrere Fahrzeuge eingesetzt, um alle Besucher in den Genuß einer Runde Nordschleife zu bringen.

An das bunte Tagesgeschehen gebunden war unter anderem die Beobachtung der Startphase vom Innenraum aus, was die Gäste zu wahren Begeisterungstürmen veranlaßte.

In der Opel-Lounge begrüßte Richard Weinhold, Direktor des Bochumer Werkes II, die Gäste zu einer Erfrischung. Er berichtete dabei über die Bochumer Werke und deren Engagement im sportlichen Bereich. Als erfahrene Opel-Piloten standen dabei als Gesprächspartner die Journalisten Stefan und Erwin Oberndorfer, der Schauspieler Arthur Brauss,

der Ex-Querfeldein-Radweltmeister Klaus Peter Thaler sowie Werkspilot Volker Strycek zur Verfügung, der das Rennen unter 170 Startern an zweiter Stelle im Gesamtklassement beendete.

Dabei hatte er sich mit dem Ex-Langstrecken-Vizeweltmeister Edgar Dören über sechs Stunden einen Rad-an-Rad-Kampf geliefert, der den Streckensprecher zur Bemerkung verleitete: „Das größte Wagenrennen seit Ben Hur!“

In die sich anschließende Siegerehrung war auch Richard Weinhold einbezogen.

Er überreichte den besten Opelfahrern in der Serienklasse VLN die Pokale der Bochumer Opel-Werke. Jürgen Schadt, Ludger Henrich und Heinz Kilp, Vorjahressieger im Opel-Sport-Pokal, hatten die Klasse auf ihrem Serien-Calibra gewonnen und damit auch die Opel-Pokale.

Schneller Slalom

C-Kadetten glänzten vor Werk I

Bochum (pra). Fest in Opelhand war der Ruhr-Slalom des MSC Ruhr-Blitz vor Werk I in Bochum. 150 Fahrer kämpften in der bereits zur Tradition gewordenen Veranstaltung um den Westdeutschen Slalom-Cup.

Die schnellsten Zeiten wurden dabei von C-Kadetten gefahren. Mit 2:28:15 Minuten, zusammengezählt in zwei Durchläufen, siegte Georg Berlandy aus Stromberg auf einem C-Kadett vor Uwe Send aus Wall-

menroth, ebenfalls C-Kadett. Bis Platz neun wurden Opel gezählt, lediglich auf dem dritten Rang konnte ein Auto aus Münchner Produktion gewertet werden. Anwesende Vertreter der Obersten Nationalen Sportbehörde für den Automobilsport, ONS, zeigten sich von der Veranstaltung begeistert.

Aufgrund des hervorragend geeigneten Geländes bei Opel in Bochum regten sie für das kommende Jahr einen Tandemstart an, bei dem jeweils zwei Wagen gegeneinander fahren.

Jugend trainiert für Olympia

Reife Leistungen beim traditionellen Sportfest der Auszubildenden

Bochum (nh). Urkunden, Sportabzeichen und vor allem Spaß standen im Vordergrund beim schon traditionellen Sportfest der Azubis auf dem Sportplatz „Hessenteich“ in Langendreer.

Bevor der große Sommerregen einsetzte, konnten die sportlichen Wettbewerbe noch abgeschlossen werden. Dabei gab es zum Teil hervorragende Ergebnisse.

So erreichte Heiko Borgiel aus Herne mit einer übersprungenen Höhe von 1,90

Meter im Hochsprung ein olympiareifes Resultat. Er war es auch, der den Dreikampf der Männer mit 3233 Punkten gewinnen konnte. Bei den Damen war Anke Eichmann aus Bochum mit 1978 Punkten erfolgreich. Doppelsieger



Hoppla: Alle ziehen an einem Strang, nur in verschiedene Richtungen

im 400- und 1000-Meter-Lauf wurde der Bochumer Jesko Hoffmann in den Zeiten 58,20 Sekunden und genau drei Minuten. Den Tauziehewettbewerb konnten die Energieanlagen-Elektroniker des dritten Ausbildungsjahres für sich entscheiden.

Auch das Kickerduell der weiblichen Auszubildenden gegen die Ausbilder hat inzwischen Tradition:

Die jungen Damen konnten sich für die letztjährige Niederlage revanchieren und gewannen 5:3 nach Elfmeterschützen.



Von wegen Oldies: Die C-Kadetten zeigten, was in ihnen steckt

Anfangselan bis zum Schluß

Die Fertigmontage wurde in den Werksferien fahrplanmäßig umgebaut

Bochum (pm). Der letzte war ein roter Astra Caravan. Mit ihm ging nach 34 Jahren eine Ära zu Ende. Die Kette, die im Werk I erst den Kadett und später den Astra durch die Fertigmontage schleppte, hat seit dem Beginn der Werksferien ausgedient.

Tag und Nacht wurde gearbeitet, um in der Urlaubszeit ein neues Werk in den alten Hallen der Fertigmontage wachsen zu lassen.

80 Millionen Mark investierte Opel, um die alte Montagekette durch zwei moder-

ne Linien zu ersetzen, die zu den modernsten ihrer Art in Europa zählen. „Restrukturierung“ nannte sich – eher verharmlosend – die Maßnahme, bei der buchstäblich keine Schraube mehr in ihrer Mutter blieb.

Schon in der ersten Nacht der Werksferien leisten die verbleibenden Opelner und die Mitarbeiter der verschiedenen Baufirmen ganze Arbeit. Überdimensionale Blechscheren zerschneiden die Werkzeuge und lösen Kabelstränge und Versorgungsleitungen von den Decken, Preßluftschläuche nagen an den massiven Betonböden,

um Öffnungen für neue Materialförderer zu schaffen.

Wenige Tage später erinnert nichts mehr daran, daß hier einmal das Bochumer Erfolgsmodell montiert wurde. Provisorische Baustellenlampen tauchen die staubige Szenerie in ein geradezu gespenstisches Licht.

Schon nach Wochenfrist hat sich die Situation völlig gewandelt. Filigrane Meßinstrumente, Laptops und feine Schraubendreher haben Hämmer, Schlagschrauber und Schweißgeräte weitgehend verdrängt. Die Stunde der Elektronik und Feinmechanik hat geschlagen. Die

Trainingslinien, an denen sich die Montage-Experten seit dem Frühjahr auf ihre „neue Fabrik“ vorbereitet haben, werden in die endgültigen Produktionslinien integriert. Einzelne Teilstücke strahlen schon im frischen Lack und wirken geradezu klinisch sauber im Vergleich zu ihrer Umgebung.

Der Anfangselan, mit dem das Ferien-Großprojekt nach dem letzten roten Astra startete, konnte bis zum 19. August gehalten werden. Pünktlich am ersten Tag des neuen Produktionsjahres gleiten wieder glänzende Astra-Karosserien am alten Platz durch das neue Werk.

Gut erholt konnten die Mitarbeiter nach dem Urlaub ihre neuen Arbeitsplätze in Besitz nehmen. Nicht ohne berechtigten Stolz berichteten ihnen die am Umbau beteiligten Kollegen, wie sie die Riesenaufgabe mit großer Kraftanstrengung und hohem Einsatz schließlich lösen konnten.



Ganze Arbeit: Selbst der Betonboden wurde nicht verschont



Lange Leitung: Es blieb keine Schraube auf ihrer Mutter



Startschuß: Kaum ist der letzte Astra verschwunden, machen sich eifrige Hände über die Linie her

Wehmut und Vorfreude

Stimmen und Stimmungen der betroffenen Mitarbeiter

Bochum (pm). Genau 8 310 489 Fahrzeuge zog die Kette in 34 Jahren durch die Fertigmontage im Werk I. Daß an dieser Kette nicht nur die verschiedenen Kadetten und der aktuelle Astra hingen, wurde beim Abschied von der alten Montage-Linie deutlich. Auch viele Erinnerungen waren mit der schon fast historischen Linie verbunden.

„Wenn ich aus dem Urlaub zurückkomme, ist hier nichts mehr wie früher.“ Heribert Ewert hat mehr als die berühmte Träne im Knopfloch. Er gehört noch zur Bochumer Gründer-Generation. Als er am 31. August 1962 bei Opel anfang, lief noch der Kadett A vom Band.

Daß an der alten Kette auch jede Menge Erinnerungen hängen, wird bei der Verabschiedung der alten Fertigmontage überdeutlich. Ein paar Kollegen lassen sich partout nicht aus ihrem angestammten Arbeitsbereich „vertreiben“. Selbst als schon das Abbruch-Team anrückt, können sie sich nicht lösen.

Aus den Tiefen eines alten Spindes sind alte Fotos aus den „Kindertagen“ der Fertigmontage aufgetaucht. „Weißt du noch?“ Bilder eines



Das isser: Die Werker mit dem letzten Astra alter Zeitrechnung



Aufräumarbeit: Jeder schaut noch einmal in seinen alten Spind

inzwischen ergrauten Kollegen bei der Kadett-B-Montage machen die Runde. Es ist aber nicht nur Wehmut, die den Abschied prägt.

Vorfreude läßt Siegfried Hesske mit einem lachenden und einem weinenden Auge sehr optimistisch in die Zukunft sehen: „In den 29 Jahren, die ich hier arbeite, habe ich noch nie erlebt, daß die Linie völlig leergelaufen ist. Selbst bei Modellwechseln gab es immer einen Übergang. Ich glaube, nicht nur für mich geht ein Lebensabschnitt zu Ende. Aber ehrlich

gesagt, ich freue mich schon auf die neuen Anlagen, da wird die Arbeit in vielen Bereichen viel angenehmer. Da gibt es dann keine Verrückungen mehr.“

So lachen die rund 100 Mitarbeiter in die Kameras der Pressefotografen und Fernseherteams, als sie den letzten Astra „alter Zeitrechnung“ verabschieden. Dieses Lachen war auch wieder zu hören und zu sehen, als abermals die Presse zu Gast war, um über den Anlauf der „neuen Fabrik“ an alter Stelle zu berichten.

Puffer statt defekte Glieder

Mit der Restrukturierung fit fürs 21. Jahrhundert

Bochum (pm). Der Grundstein für das neue Werk im Werk wurde natürlich nicht erst unmittelbar vor den Ferien gelegt. Der Baulärm der letzten Wochen war nur das Echo eines Rufes, der schon vor Jahren eine grundsätzliche Umstrukturierung der Fertigmontage forderte.

Greifbar nah rückte das Projekt dann im letzten Jahr, als nach den Werksferien 1995 im Bereich der Türmontage das neue Zeitalter begann. Hier wurde buchstäblich die Tür zur Zukunft geöffnet. Dieser ersten Stufe der „Restrukturierung der Fertigmontage“ folgten bis heute noch viele weitere, bevor dem Arbeitsbereich technologisch und organisatorisch jetzt der Weg ins 21. Jahrhundert geebnet wurde.

Weltklassenniveau in Qualität und Produktivität ist das erklärte Ziel. Umbauten, die sich bei laufender Produktion komplizierter als Neubauten gestalten, lagen auf dem Weg. Der Aufwand hat sich gelohnt: In Bochum steht jetzt



Ketten gesprengt: Der Umbau-Zeitplan wurde eingehalten

eine der modernsten Fertigmontage-Linien ihrer Art.

Während die Produktion hochfährt, achten alle Beteiligten mit Argusaugen darauf, daß im gleichen Takt die Fehlerquote heruntergefahren wird. Denn dies ist ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Anstrengungen. Die Idee ist verblüffend einfach: Die Verdoppelung der Montagelinien bringt eine Halbierung der Bandgeschwindigkeit – jeder Mitarbeiter kann sich noch gründlicher um seinen Arbeitsbereich kümmern.

Neben den Steigerungen von Qualität und Produktivität, die schließlich für die weiter verbesserte Konkur-

renzfähigkeit des Standortes sorgen, werden auch die Arbeitsbedingungen optimiert. Jede der 100 Arbeitsstationen pro Linie wurde nach ergonomischen Prinzipien aufgebaut. Podeste und Bühnen sorgen zum Beispiel für die jeweils günstigsten Arbeitshöhen.

Abschied genommen wurde auch vom „Ketten-Prinzip“. Galt bisher, daß ein defektes Glied die Kette unbrauchbar macht, sorgen in der Fertigmontage jetzt je drei „Puffer-Lager“ pro Linie für ein Weiterlaufen der Produktion, auch wenn es in einem Bereich eine Störung geben sollte.



Urlaub ade: Gleich am ersten Tag konnten die Mitarbeiter sich wieder an die Astra ranmachen

Harte Arbeit statt Ferienidylle

Mit Wiederaufnahme der Produktion ist das Komponentenwerk topfit

Kaiserslautern (dz). Trotz dreiwöchiger Betriebsferien herrschte im Kaiserslauterer Komponentenwerk keineswegs die von Laien allenthalben vermutete „himmlische Ruhe“.

Allein die vielen Autos auf den Parkplätzen und auf dem Werksgelände widerlegten die Meinung vieler Außenstehender, in der Pfalz herrsche eine ruhige Ferienidylle

während der Produktionspause.

Denn die Ferien wurden traditionellerweise von rund 700 Opel-Facharbeitern und über 300 Mitarbeitern von Fremdfirmen dazu genutzt, anstehende Reparaturen, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Darüber hinaus wurden alte Maschinen demontiert und neue Anlagen installiert.

So mußten beispielsweise für die neue Pedalfertigung

benötigte Maschinen im Werk Bochum in Rekordzeit abgebaut, transportiert und in der Pfalz wieder aufgebaut werden. Neben Brems-, Gas- und Kupplungspedalen für den Vectra werden jetzt auch alle Pedale für den Astra in Kaiserslautern gefertigt.

Hektische Betriebsamkeit herrschte auch im Motorenbau, wo mit der Demontage eines 540 Meter langen Pleuelförderersystems eine Ära zu Ende ging. Das veraltete Sy-

stem, das bis zu 44 000 Pleuel als Fertigungspuffer auf der Förderstrecke transportieren konnte, wurde durch ein zeitgemäßes, platzsparendes Materialtransportsystem ersetzt.

Weiterhin wurde im Rahmen eines Ersatz- und Überholungsprojektes in der Kurbelwellenfertigung eine Flutreinigungsanlage mit Vakuumtrocknung der neuesten Technik installiert. Mit der geräuscharmen, platz- und energiesparenden Anlage, die sich durch ein selbstaufbereitendes Abwassersystem auszeichnet, wurden die Arbeitsprozesse weiter optimiert.

Im Preßwerk, wo ein neuer Handhabungsautomat, sprich Roboter, installiert wurde, gaben die Instandhalter dem neuen „Kollegen“ gleich einen Namen und nannten ihn Hans.

Persönlich ging es auch im Rahmen der jährlichen Inventur zu, bei der die Mitarbeiter – wie immer – alle Hände voll zu tun hatten. So mußten alle eingehenden produktiven Materialien von der kleinsten Schraube bis zu tonnen schweren Bandstahlrollen sowie alle gefertigten Teile „persönlich“ gezählt werden.

Hochsaison herrschte letztlich auch bei den Kollegen im Werkzeugzentralmagazin, die die vierfache Menge an eingehender Paketpost zu bewältigen hatten. Ihre Ursache hatte die Paketflut darin, daß in den Werksferien keine Lkw abgefertigt wurden und alle Werkzeuge, Waren und Betriebsmittel dann von den üblichen Zustelldiensten angeliefert wurden. Bis zu 700 Pakete wurden täglich ausgepackt, gezählt, bestätigt und vereinnahmt.



Aufgemöbelt: Neben den Straßen bekamen auch die Gleise ihr Make-up ab

Zünftiges Grillfest

Azubis zelebrieren ihre Sommerfete

Kaiserslautern (dz). Diesem Termin fiebern alle (Azubis) entgegen. Alljährlich, am letzten Tag vor den Werksferien, heißt es auf zur Fuchsdelle nach Erfenbach, wo schon traditionell das Azubi-Fest steigt.

Bei herrlichem Wetter kamen auch in diesem Jahr wieder alle Lehrlinge mit der Ausbildungsleitung, ihren Ausbildern, dem Jugend- und Auszubildenden-Vertreter des Betriebsrates und dem Vorsitzenden des Bildungsausschusses in der idyllischen Anlage der Hobby Singers zu-

sammen, um gemeinsam das Grillfest zu feiern.

Auch Werkdirektor Jochen Ohse sowie Betriebsratsvorsitzender Paul Schleicher und alle Betriebsräte ließen es sich nicht nehmen, am Fest teilzunehmen.

Dabei ging es gewohnt zünftig, aber auch lustig zu. Großen Anklang fand die Tombola, bei der es über 300 Preise zu gewinnen gab.

Einziger Wermutstropfen für die Organisatoren des Festes blieb die Tatsache, daß viele Azubis nach offiziellem Ende der Arbeitszeit schon den Weg nach Hause suchten.



Wurst statt Werkstatt: Die Sommerfete der Azubis kam gut an

Meister der Kart-Piste

Alexander Stuber erfuhr sich auf Anhieb den Titel

Kaiserslautern (dz). Wer den 23jährigen Zerspanungsmechaniker Alexander Stuber an seinem Arbeitsplatz sieht, traut es ihm auf Anhieb gar nicht zu: Privat frönt der sympathische junge Mann einer ganz besonderen Leidenschaft, dem Kart-Rennen.

Hier ist er in seinem Element. Wer ihn fahren sieht, merkt sehr schnell, daß der Pilot aus St. Julian Benzin im Blut hat. Wenige wissen jedoch, daß Alexander Stuber seit seiner Geburt mit einem besonderen Handicap behaftet ist. Auf einem Ohr taub und auf dem anderen schwerhörig, hatte er es in Schule und Beruf doppelt schwer. Geholfen haben ihm dabei ein Hörgerät und die Gabe, von den Lippen zu lesen.



Benzin im Blut: Alexander Stuber hat den richtigen Dreh raus

Seinen größten sportlichen Erfolg feierte Alexander Stuber kürzlich bei der Deutschen Meisterschaft im Kart-Fahren für Hörgeschädigte. Sowohl im Rennen in Frankfurt als auch im Slalom wenige Wochen später in München hatte er die Nase vorne.

Zum ersten Mal dabei und auf Anhieb gewonnen: Das machte auch andere Vereine neugierig.

Neben seinem Stammverein, einem Kart-Club für Gehörlose in Freiburg, fährt Alexander Stuber nunmehr auch für die beiden Kart-Vereine Bischmisheim und Gersweiler im Saarland. Natürlich sind seine Wochenenden daher fast ausschließlich mit Training oder Rennen ausgebuht. In sein Hobby – Stuber pilotiert sein eigenes Kart – investiert er neben Engagement und Leidenschaft auch manch Bares.

Dennoch bleibt er bescheiden und träumt nicht von einer Karriere, wie sie andere vormachen. Auch aus seinem Corsa Atlanta macht Stuber kein Rennauto, sondern bleibt bei seiner Devise: Safety first.

Abschlußfahrt '96

Senioren fahren nach Mannheim

Kaiserslautern (ls). Die Abschlußfahrt des Jahres '96 führt die Opel-Senioren aus der Pfalz am 9. Oktober in den Luisenpark nach Mannheim.

Im Anschluß an diesen Ausflug ist ein geselliges Beisammensein in einem Gast-

haus in Monsheim geplant. Abfahrt ist um 10 Uhr am Opel-Parkplatz vor Portal 1, die Rückkehr wird gegen 20 Uhr sein. Anmeldung bitte bis zum 1. Oktober bei Herrn Alt
Telefon 06 31/5 25 30
oder
Günter Polke
Telefon 06 31/7 05 46.

Alarm mit Happy-End

Jahresübung der Werkfeuerwehr in der Lehrwerkstatt

Kaiserslautern (dz). Die Kaiserslauterer Werkfeuerwehr ist auf Zack.

So lautet das Fazit der kürzlich durchgeführten Jahresübung, die folgende Aufgabe zu lösen hatte: Ein Ausbildungsleiter meldete über Druckknopfmelder Feueralarm in der Lehrwerkstatt aus.

Nur eine Minute später rückte die Abteilung Werksicherheit aus. Bereits auf der Fahrt zur Einsatzstelle lies Einsatzleiter Karl Ruhl Räumungsalarm für die Lehrwerkstatt auslösen. Nach Befehlsgabe „Einsatz mit Bereitstellung“ wurde das Gebäude vom Angriffstrupp mit Preßluftatmern erkundet.

Bei der Überprüfung der Vollzähligkeit der evakuierten Azubis wurde das Fehlen einer männlichen Person festgestellt. Umgehend wurde daraufhin der Werksärztliche Dienst angefordert. Gleichzeitig stieß der Angriffstrupp mit Preßluftatmern und C-Rohr zur Rettung der vermißten Person vor.

Wenige Minuten später wurde ein weiterer Mitarbeiter der Werksicherheit sowie ein zweiter Angriffstrupp nachalarmiert, der durch eine Notausgangstür zur Brandbekämpfung und zum Kühlen von Druckgasflaschen vordrang.

Der zwischenzeitlich aufgefundene Azubi wurde schließlich dem Werksarzt übergeben und medizinisch versorgt. Die beiden Angriffstrupps meldeten kurz danach „Feuer-Aus“.



Angriff: Mit Atemschutz rücken die Retter der Übung zu Leibe

Die Reifen müssen rollen

Neuer Nachbar: P&O eröffnet ein Logistikzentrum

Eisenach (kb). Mit „P&O Trans European“ hat sich nun ein weiterer Partner von Opel Eisenach in unmittelbarer Nähe des Werkes niedergelassen. Ende August wurde das neue Logistikzentrum offiziell eingeweiht.

„... damit unsere Uhren auch weiterhin synchron gehen“, steht auf einem großen Zeitmesser, darüber die Logos von Opel und P&O. Er ist ein Geschenk von Opel Eisenach an ein Logistikunternehmen, das seit einigen Jahren eng mit dem Automobilwerk zusammenarbeitet und ein wichtiger und zuverlässiger Partner geworden ist.

P&O versorgt die Produktion „just-in-time“ mit Reifen, Dieselmotoren und anderen Teilen. Zudem wird das Leergut nach einem festen Zeitplan abgeholt und für die Lieferanten sortiert und zwischengelagert.

„Opel hat das Grundstück zur Verfügung gestellt und

erschlossen, P&O hat das Gebäude errichtet und wirkt für uns wichtige logistische Arbeiten ab“, erläuterte Opel Eisenach-Geschäftsführer Michael J. Wolf bei der Einweihung des neuen Zentrums, das auf einem rund 8000 Quadratmeter großen Areal vor den Toren des Werkes erbaut wurde.

Es umfaßt ein Terminal mit 3000 Quadratmetern sowie einen großen Trakt mit Büro- und Sozialräumen und eine Freilagerfläche von 1600 Quadratmetern.

Ein direkter Gleisanschluß ermöglicht auch die Belieferung per Schiene.

Nicht umsonst sprechen P&O und Opel von einem „umweltfreundlichen Logistikkonzept“.

Durch den Bau des neuen Zentrums direkt am Werk und durch die Optimierung der Lieferungen einschließlich der Leergutrückführung entfallen außerdem pro Tag etwa 80 Lkw-Transporte durch die Stadt, denn das Unterneh-

men hat Opel bisher von seinem Terminal in der Mühlenhäuser Straße aus angefahren.

Das neue Zentrum in der Adam-Opel-Straße bietet noch andere Vorteile. Der Hallenteil, in dem sich das Leergut-Depot befindet, wurde mit einer verstärkten Lärmschutzisolierung versehen. Das Resultat ist eine wesentliche Reduzierung der Geräuschemission. Der Bau einer Lkw-Ein- und Ausfahrt mit automatischen Toren erlaubt zudem eine Be- und Entladung auf Rampenhöhe innerhalb der Halle.

Von insgesamt sieben Überladebrücken aus wird das Opel-Werk mit Reifen versorgt, die entsprechend dem Produktionsplan direkt an die Andockstationen im Werk geliefert werden. Ähnlich verhält es sich mit den Motoren, die per Bahn das Logistikzentrum erreichen. Sie werden entladen, sortiert und in Spezialfahrzeugen ins Werk transportiert.



Partner: Von diesem Neubau aus beliefert P&O das nahegelegene Werk „just-in-time“ mit Teilen

Künstlerischer Doppelpack

Vorhang auf für Martin Luther und seinen Namensvetter

Eisenach (kb). Ihre Namen stehen für Mut, Zivilcourage und Weitblick: Martin Luther und Martin Luther King sind Hauptfiguren einer Collage, die Mitte September in der Eisenacher Georgenkirche aufgeführt und von Opel Eisenach gesponsert wird.

Die Macher Ilse Weinmann, Hans Spörri, Reinhard Lorenz und Gesamtregisseur Jochen Nix wollen mit dieser Collage einen „Brückenschlag zwischen zwei Männern der Weltgeschichte wagen“, heißt es in der Ankündigung zu diesem Projekt.

Der Auftritt beider Figuren in einer Collage sei keineswegs merkwürdig, denn beide Männer seien über ihr Jahrhundert hinaus richtungsweisende Persönlichkeiten gewesen, deren Reden, Predigten und Handeln sowohl die kirchliche als auch die weltliche Machtstruktur erschütterten.

Die Zuschauer erwartet in der Georgenkirche eine interessante Mischung aus Kirchen- und Jazzmusik, Wort und Tanz. Mitwirkende sind die amerikanische Jazz-Legende Max Roach und sein Ensemble aus New York, die Schauspielerinnen Hannelore Elsner, Dr. Yolanda King, die Tochter von Martin Luther King, der Orgelvirtuose Hans-

Günter Wauer und die Donald Byrd Dance Group New York.

Die Aufführungen der Collage sind am 13. September um 19.30 Uhr sowie am 14. September um 17 und 20.30 Uhr. Karten gibt es über das Kulturamt Eisenach, Markt 24 in Eisenach, Telefon 0 36 91/67 04 10, oder an der Abendkasse. Die Preise liegen zwischen 20 und 75 Mark.



Gleichtakt: Michael J. Wolf (li.) hat als Einweihungsgeschenk eine Uhr mitgebracht

Hilfe per Drahtesel erfahren

Stimmungsvolles Finale der „Tour der Hoffnung“ im Opel-Werk

Eisenach (kb). „Ein fantastisches Gefühl“ verspürte Kreisdezentern Friedrich Krauser, als er etwas außer Atem von seinem Drahtesel stieg.

Gemeinsam mit knapp 200 Radlern feierte er ausgelassen das Finale der „Tour der Hoffnung“ am 17. August bei

Opel Eisenach. Mit einem Hupkonzert der Vorausfahrzeuge kündigte sich die Kolonne am Tor 1 des Werkes an. Die Radler – unter ihnen prominente Sportler wie Eberhard Gienger, Klaus-Peter Thaler und Claudia Kode-Kilsch – rissen erleichtert die Arme hoch. Insgesamt etwa 370 Kilometer hatten die Tour-

teilnehmer bereits in den Beinen.

Am 14. August waren sie aufs Rad gestiegen, um auf ihrem Weg durch Hessen, Sachsen und Thüringen Geld für die Behandlung krebs- und leukämiekranker Kinder zu sammeln.

Opel ist seit Jahren Sponsor dieser karitativen Tour,

die im letzten Jahr Station im Rüsselsheimer Werk gemacht hatte.

In diesem Jahr war nun das Eisenacher Werk Ziel der Radfahrer, die sich bei stimmungsvoller Musik von der Salt River Jazz Band, erfrischenden Getränken und Thüringer Bratwürsten stärkten, ehe es zum Tour-Abschlußabend auf die Wartburg ging.

Doch mit leeren Taschen wollten die Eisenacher Autobauer die prominente Schar nicht ziehen lassen. Personalleiter Arno Wiedenroth und Vertreter des Betriebsrates überreichten Schirmherrin Ulrike Nass-Meyfahrt einen Scheck über 5000 Mark. Das Geld war zum größten Teil in einer Blitz-Aktion von Eisenacher Mitarbeitern gespendet worden.



Rockiger Abschluß: Trotz 370 Kilometern in den Beinen legten die Radler zum Finale noch ein Tänzchen hin

Den Erfolg exportieren

Zusätzliche Aufgabe für Eric Stevens

Eisenach (kb). Das Eisenacher Opel-Werk ist laut einer Studie noch immer das produktivste Automobilwerk in ganz Europa. Die schlanke Produktion hat sich bewährt, und auch andere Standorte von Opel und General Motors sollen nun von den Erfahrungen der Wartburgstädter profitieren.

Aus diesem Grund hat Eric Stevens, Chef von Opel Eisenach, eine neue, zusätzliche Aufgabe übernommen: die Einführung schlanker Produktionsverfahren in den neuen Werken bei General Motors International Operations (GMIO).

Eine Gruppe von knapp zehn Leuten, der Stevens seit 1. Juli angehört, ist dafür verantwortlich, das Opel-Produktionssystem in allen Werken umzusetzen. Dabei kann Eric Stevens auf seinen umfangreichen Erfahrungs-

schatz aus Eisenach zurückgreifen. Die neue Aufgabe sei zugleich eine Zukunftssicherung für das thüringer Werk, betont Stevens. Denn das Eisenacher Opel-Werk sei nun mehr als zuvor Trainingszentrum für Mitarbeiter anderer Standorte, die sich die Prinzipien der schlanken Fertigung aneignen wollen.

Erste Erfahrungen wurden in diesem Jahr bereits mit Kollegen aus Antwerpen gesammelt, die jeweils für eine Woche in die Produktion einstiegen.

„Das Eisenacher Modell wird als erfolgreich und übertragbar angesehen“, so Stevens. Die Zahlen beweisen es: Laut der aktuellen Studie des englischen Wirtschaftsinstituts Economist Intelligence Unit (EIU) fertigte jeder Eisenacher Autobauer 1995 durchschnittlich 71,9 Fahrzeuge – das ist mit Abstand die Nummer 1 in Europa. Wie das geht, will Eric Stevens nun weltweit zeigen.



Erfahrungsschatz: Eric Stevens übernimmt zusätzliche Aufgaben

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1. August**
Wolfgang Lücker,
Finanzwesen
- 13. August**
Günter Barth,
Zentrales Beschaffungswesen
Günter Haber,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Philipp Landau,
Fertigung K 115 – Lackiererei
Erhard Lobenstein,
TEZ-Motorenentwicklung
und Motorenerprobung
Günter Repp,
Fertigung
Werner Sandner,
TEZ-Motorenentwicklung
und Motorenerprobung
Helmut Schipper,
Fertigung K 115 – Lackiererei
Günter Scheppner,
Fertigung Chassis I – Instandhaltung
Adolf Sonnemann,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Werkzeugbau/Instandhaltung
Josef Söntgerath,
Fertigung Karosserie I –
Unterszusammenbau u. Gerippebau
Edmund Werle,
Technisches Servicezentrum –
Baulüberw./Ordnungsdienst
- 14. August**
Erich Niederhäuser,
TEZ-Versuche –
Prüfstände u. Meßwesen
Uwe Ihle,
Vertrieb
- 10. September**
Horst Wiegmann,
TEZ
- 17. September**
Günther Heinz,
Teile und Zubehör –
Eingang/Vorverpackung
Hermann Schrickel,
Fertigung Zusammenbau I –
Instandhaltung
- 24. September**
Dieter Witt,
TEZ-Versuche/Fahrzeugwartung
und -vorbereitung
- 29. September**
Karl Bemmert,
Personal- und Sozialwesen

40 Jahre

Bochum

- 13. August**
Franz Gruber,
Fertigungsbereichsleitung Motor

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. August**
Günter Balz,
Technisches Servicezentrum –
Mech. Werkstätten/Instandhaltung
Bernd Bärsch,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Kurt Bäuscher,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Preßwerkzeugbau
Petra Beck,
TEZ
Wolfgang Berninger,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Roland Best,
Werkfeuerwehr
Horst Diderich,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Uwe Duweck,
TEZ-Design
Dietmar Einsfeld,
Fertigung Preßwerk –
Qualitätssicherung
Manfred Engel,
Fertigung
Wolfgang Ewald,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Jürgen Feigel,
TEZ-Motorenentwicklung und
Motorenerprobung
Rolf Fieberling,
TEZ
Günter Fischer,
TEZ
Michael Fischer,
TEZ-Versuche – Fahrzeugwartung
und -vorbereitung
Rainer Friedrich,
TEZ
Gerhard Germann,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Schweißm./Vorrichtungsbau
Georg Gollan,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Berthold Götzmann,
TEZ-Versuche – Prüfstände
und Meßwesen



Wolfgang Lücker



Günter Haber



Philipp Landau



Erhard Lobenstein



Günter Repp



Helmut Schipper



Günter Scheppner



Adolf Sonnemann



Josef Söntgerath



Edmund Werle



Erich Niederhäuser



Uwe Ihle



Horst Wiegmann



Günther Heinz

- Heinz Gremm**,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Spenglerei
Rudi Hamm,
TEZ-Versuche –
Materialentwicklung und Test
Kurt Hesse,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Spenglerei
Ottmar Ilnicki,
TEZ
Albert Jakobs,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Werkzeugbau/Instandhaltung
Gerhard Janzen,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Schweißm./Vorrichtungsbau
Robert Jungtorius,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Klaus Kawelke,
Technisches Servicezentrum –
Betriebselektrik
Gisbert Kärcher,
TEZ-Versuche – Fahrzeugwartung
und -vorbereitung
Hans-Jürgen Klee,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Karl Heinz Klingelhöfer,
TEZ-Versuche – Prüfstände
und Meßwesen
Hans-Werner Kohlrusch,
Fertigung
Wolfgang Koßler,
TEZ-Versuche – Prüfstände
und Meßwesen
Manfred Krämer,
TEZ
Hans Jürgen Kretschmer,
TEZ-Motorenentwicklung
und Motorenerprobung
Gerhard Kuhn,
TEZ-Versuche –
Materialentwicklung und Test
Walter Kundrotas,
Technisches Servicezentrum –
Mech. Werkstätten/Instandhaltung
Volkhard Kunkel,
Fertigung K 115 – Instandhaltung
Michael Lange,
Fertigung Chassis I – Instandhaltung
Werner Lauer,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Berthold Laun,
TEZ
Karl-Heinz Lösch,
Finanzwesen
Rainer Lukoschek,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Edelbert Martin,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Jean George Mehlhose,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Regina Pieper,
Personal- und Sozialwesen
Andreas Pötschke,
TEZ-Techn. Zentralabteilungen –
ME-QS-Karosserie
Werner Raaf,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Peter Radecke,
Fertigung Preßwerk –
Qualitätssicherung
Jürgen Rink,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Erich Rolli,
Zentrales Beschaffungswesen
Bertram Sabais,
TEZ
Franz Sänger,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Alfred Schaad,
TEZ
Ulrike Schad,
Service
Werner Schad,
TEZ
Rudolf Schäfer,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Rolf Schamber,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Hans-Dieter Schindel,
TEZ

- Herbert Schmitt**,
Fertigung Preßwerk –
Qualitätssicherung
Wolfgang Schmitt,
TEZ-Versuche –
Materialentwicklung und Test
Heinz Dieter Schneider,
Fertigung Karosserie I –
Instandhaltung K 130
Karl-Heinz Siglmüller,
Zentrales Beschaffungswesen
Wolfgang Stephan,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Arno Strauß,
TEZ-Versuche –
Prüfstände und Meßwesen
Dietmar Stumm,
TEZ
Günter Tillinger,
Fertigung Zusammenbau –
Instandhaltung
Manfred Ullrich,
Zentrales Beschaffungswesen
Hans-Jürgen Vatter,
TEZ
Karl-Jürgen Vowinkel,
TEZ
Rainer Weck,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Werkzeugbau/Instandhaltung
Kurt Wecker,
Technisches Servicezentrum –
Mech. Werkstätten/Instandhaltung
Franz Weimar,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten
Detlev Wiehle,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Karin Wölbelt,
Vertrieb
Peter Zangl,
Fertigung Preßwerk –
Qualitätssicherung
Waldemar Zirak,
Technisches Servicezentrum –
Betriebselektrik

- 2. August**
Pren Lesaj,
Fertigung Chassis II –
Instandhaltung
Reinhold Schäfer,
TEZ-Versuche –
Fahrzeugwartung und -vorbereitung
- 3. August**
Mohamed Bouziani,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Peter Platadis,
Fertigung

- 9. August**
Ali Akyildiz,
Fertigung Preßwerk –
Rohrfabrikation
Ahmed Amrabate,
Fertigung Zusammenbau –
Montage II
Mehmet Celik,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Hans Georg Christ,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
Mustafa Ciftci,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Resul Cinar,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Preßwerkzeugbau
Mehmet Demir,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Halis Erol,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Karl Heinz Heberling,
Kundendienst – Service Werkstatt
Rafael Herrera-Diaz,
Fertigung Zusammenbau –
Montage II
Philipp Luzius,
Fertigung Chassis – Chassisteile
Ahamida Mimoun Laghali,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Hüseyin Onay,
Fertigung Karosserie I –
Unterszusammenbau u. Gerippebau
Elisabeth Plaha,
Beschädigten-Einsatz
Hüseyin Taskin,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I

- Hidir Ugurlu**,
Fertigung Zusammenbau –
Montage II
- 10. August**
Klaus Dammel,
TEZ-Versuche –
Materialentwicklung und Test

- 13. August**
Maria de los Angeles Cortinas-Fernandez,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
- 16. August**
Iraklis Koutis,
Werklogistik –
Materialwirtschaft K 40
Hans-Jürgen Spielmann,
TEZ
- 17. August**
Karl Heinz Hammer,
TEZ-Fahrzeugbau/Pilotlinie –
Entwicklungswerkstätten

- 20. August**
Rudolf Hartmann,
Fertigung
- 23. August**
Maksut Celik,
Fertigung Zusammenbau –
Montage II
Yüksel Dönmez,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Werkzeugbau/Instandhaltung
Karl Günter Hofmann,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Zentr. Maschinenabteilung
- 24. August**
Horst Broschk,
Werklogistik – Zentraler Service
Mimoun Chatar,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Ali Ülger,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
- 30. August**
Francisco Figueira-Caron,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I
Helmut Mück,
Fertigung Zusammenbau –
Montage I

- 1. September**
Kurt Peter Eichner,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40
Gert Müller-Grahl,
Zentrales Beschaffungswesen
Klemens Klaus,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage I/K 40
Winfried Klaus,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40
Karl-Ludwig Schmidt,
Wagenverladung und Versand

- 6. September**
Horst Nemeth,
TEZ
Pavel Takac,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Schweißm. und Vorrichtungsbau

- 7. September**
Siegfried Eibegger,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage I/K 40

- 8. September**
Ernst Hock,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40

- 9. September**
Abdelkader Bouyardan,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40
Siegfried Paulusch,
TEZ

- 10. September**
Sliman Ben Mohamed Ben Sliman,
Fertigung K 115 – Lackiererei

- 13. September**
Hans Werner Kohn,
Kraftwerke/Energiebetriebe –
Stromerzeugung/-verteilung



Hermann Schrickel



Dieter Witt



Karl Bemmert

- 14. September**
Sossio Casaburi,
Fertigung Chassis I –
Achsenfertigung/Chassisteile
Jean Safis,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage I/K 40

- 15. September**
Aissa Aazzouzi,
Fertigung Chassis I –
Achsenfertigung/Chassisteile
- 16. September**
Haydar Caglayan,
Karosseriewerk I –
Unterzb./Gerippebau
Enzo Di Vece,
CKD-Operations
Ahmed Zeriuoh,
Fertigung Karosserie I –
Qualitätssicherung

- 17. September**
Rafael Satrio
Malagon-Gallardo,
Karosseriewerk I – Rohbau

- 20. September**
Benaissa Boulganaz,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage I/K 40
Hedi Ben Ramdone Hazaz,
Werklogistik –
Materialwirtschaft K 130
Lorenz Günter Rass,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40

- 21. September**
Yakup Yayli,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage I/K 40

- 22. September**
Mohamed Benallal,
Fertigung Chassis II – Härterei
Hans-Albert Karches,
Fertigung
Wilhelm Nau,
Werklogistik –
Materialwirtschaft K 130

- 23. September**
Georg Forster,
Fertigung
Jose Segura-Machuca,
Fertigung Zusammenbau-Werk –
Montage II/K 40

- 27. September**
Ulrich Keuchel,
TEZ-Zentralwerkstätten –
Preßwerkzeugbau

- 29. September**
Halil Karacelik,
Karosseriewerk I – Rohbau

25 Jahre

Bochum

- 1. August**
Klemens Kremner,
T&Z Verkehrsabwicklung Export
- 2. August**
Gerd-Rüdiger Kosakowski,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
Horst Krebs,
Instandhaltung Automation
Burkhard Voigt,
Werkzeugschleiferei/
-aufbereitung und -reparatur
Heinz Wietoska,
Zusammenbau Unterbau
Horst-Dieter Wietoska,
Zusammenbau Seitenwand
Klaus Wietoska,
Zusammenbau Seitenwand

- Manfred Wietoska**,
Zusammenbau Unterbau

- 3. August**
Günter Jagusch,
Wagenendmontage und -reparatur

- 6. August**
Antonio Beneroso Bianco,
Fertigung Auspuffanlagen
Candido Fuego Cordero,
Zusammenbau Front komplett

- 9. August**
Peter-Alois Watzlawek,
Vorderachsen

- 10. August**
Kadir Akgül,
Reinigung Einrichtung L 1
Ludwig Keller,
Qualitätssicherung Werk I
Eckhard Kupisch,
Chassis-Kleinteile
Hans Moll,
Getriebe-Großteile
Klaus Püschel,
Mechanische Instandhaltung
Pressen
Athanasios Tsigas,
Zusammenbau Unterbau

- 11. August**
Wolfgang Pawelczyk,
Hinterachsen

- 13. August**
Francisco Atanes,
Chassis-Kleinteile
Jose-Luis Borrajo Borrajo,
Chassis-Kleinteile
Antonio Da Cuna Da Silva,
Hinterachsen
Emilio Barrio Nieves,
Chassis-Kleinteile
Manuel Picos Nieves,
Vorderachsen
Gregorio Sonora Y,
Preßwerk

- 14. August**
Antonio Castro Castro,
Zusammenbau Front komplett

- 16. August**
Sadet Arici,
Gebäude- und
Geländeinstandhaltung Werk I
Siegfried Erkens,
Produktives Lagerwesen Werk II
Klaus-Stefan Gawron,
Instandhaltung Automation
Kosmas Giltiridis,
Motorenbau
Burkhardt Jung,
T&Z Teile-Eingang
Hans-Josef Kerpen,
Motorenbau
Hans-Wilhelm Kors,
Zentrale Werkstatt Instandhaltung
Udo Meder,
Getriebe-Großteile
Giovanni Murru,
Preßwerk
Reiner Riedel,
Instandhaltung Automation
Wolfgang Sagromski,
Instandhaltung Preßwerk
Automation
Wolfgang Stickdorn,
Mechaniker-Werkstatt

- 17. August**
Werner Kleszcz,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei

- 18. August**
Paul Balz,
Zentrale Werkstatt
Instandhaltung Preßwerkzeuge

- 19. August**
Dietmar Gerthofer,
Hauptlackiererei
- 23. August**
Reinhold Schwerm,
Gebäude- und
Geländeinstandhaltung Werk I
Harald Spitzner,
Maschinenabteilung und Maßraum
- 24. August**
Jürgen Kerl,
Wagenendmontage und -reparatur
- 26. August**
Giovanni Curia,
IPS-Bahn-Versand und Anlieferung
- 28. August**
Manuel Camero Lopez,
Hinterachsen
Josef Sczendzina,
Elektro-Werkstatt
- 30. August**
Klaus-Fritz Poloczek,
Preßwerk
Helmut Raith,
Instandhaltung Gelände Werk II
Jürgen Schiller,
Werkzeugschleiferei/
-aufbereitung und -reparatur
Manfred-Werner Schulz,
T&Z Greiferei und Packerei Export
- 31. August**
Urbano Martin Antona,
Preßwerk

- 1. September**
Siegfried Burczyk,
Instandhaltung Werkzeuge
Wolfgang Chlebos,
Kostenkontrolle
Bernd Fischer,
Hauptlackiererei
Harry Friedrich,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Frank Gärtner,
Elektro-Werkstatt
Günther Gersten,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Gisela Haas,
Kleinteile-Schweißabteilung
Reinhard Habath,
Projektabteilung – Neuanfertigung
Kai Hülzenbecher,
Linieninstandhaltung Motoren
Wilfried Jahn,
Werkzeugmaschinen –
Abteilung Instandhaltung
Klaus-Peter Kiontke,
Instandhaltung Preßwerk
Automation
Norbert Körber,
Werkzeugschleiferei/
-aufbereitung und -reparatur
Reinhard Kolesnik,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Peter Kotzum,
Produktivitätsanalyse
Peter Linke,
Mechanische Werkstatt
Rolf Löhken,
Werkzeugmacherei, Lehrenbau
Eugen Lornatus,
Mechanische Werkstatt
Waldemar Matzat,
Produktives Lagerwesen D 5
Otto Moritz,
Linieninstandhaltung Motoren
Ulrich Mutke,
Roboter- und Elektroniker-Werkstatt
Walter Nigbur,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
und Komponentenfertigung II
Bodo Palm,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
und Komponentenfertigung
Horst-Peter Pink,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
Ulrich Plenge,
Mechaniker-Werkstatt
Ewald-Franz Popanda,
Instandhaltung Preßwerk
Automation
Stefan Pross,
Instandhaltung Werkzeuge
Volker Redel,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Ralph Reinemer,
Preßwerkzeug-/Vorrichtungsbau
Ebba Romabalski,
Werkslogistik
Marion Rust,
Frachtenabrechnung

- Gerd Schäfer,**
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Armin Sechting,
Elektro-Werkstatt
Egon Smetek,
Linieninstandhaltung Motoren
Detlef Stemmann,
Groß-Transfer-Pressen
Reinhard Untersberger,
Qualitätssicherung Werk I
Dorothea Wilhelm,
Werksanlagen
Ewald Wohlgemuth,
Wagenendmontage und -reparatur
Manfred Wolf,
Zentrale Werkstatt
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Wolfgang Wolski,
Mechaniker-Werkstatt
Udo Zwicker,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
- 2. September**
Siegfried Fallatik,
T&Z Vorverpackung
Dimitra Kottis,
Cockpit-Modul
- 3. September**
Jesus Gonzalez Arias,
Montage
Rogelio Rodriguez Armada,
Wagenendmontage und -reparatur
Manuel Landeiro Garcia,
Chassis-Kleinteile
- 6. September**
Rolf Graupeter,
Vorderachsen
Heinz Löwener,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
Udo Möde,
Zusammenbau Front komplett
Angelika Weimar,
Montageband Fertigmontage
- 8. September**
Norbert Nickolaus,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
Hans-Peter Patschke,
Produktives Lagerwesen Werk II
Albert Wegmann,
Montageband Fertigmontage
- 9. September**
Karl-Heinz Popelka,
Qualitätssicherung Werk I
- 10. September**
Francisco Guerrero Gonzalez,
Chassis-Kleinteile
Miguel Senaris Bellon,
Chassis-Kleinteile
- 12. September**
Candido Yanez Gallego,
Karosserie-Rohmontage
- 13. September**
Burkhard Busse,
Härtere
Horst-Adolf Gralka,
Getriebe
Erika-Elfriede Gralka,
Getriebe-Fertigbearbeitung
Monika Grimm,
Wagenendmontage und -reparatur
Härtere
Hartmuth Pramschiefer,
Qualitätssicherung Werk I
- 15. September**
Ignazio Argiolas,
Getriebe-Hartbearbeitung
Ernst Sowa,
Cockpit-Modul
- 20. September**
Gerhard Kiepka,
Teile-Lackiererei
Juraj Matulina,
Wagenendmontage und -reparatur
Rainer-Heinrich Schulte,
Linieninstandhaltung
Achsen und Chassisteile
- 21. September**
Anita Henke,
Getriebe-Hartbearbeitung
- 23. September**
Wolfgang Schellenberg,
Werkzeugmaschinen-
Abteilung Instandhaltung

- 24. September**
Vicente Alarcon Garcia,
Komponentenfertigung II
Antonio Cubero Garcia,
Materialbehandler Preß-
und Karosseriewerk
- 28. September**
Luigi Fenu,
Qualitätssicherung Werk II
Matias Cajete Robles,
Hinterachsen
- 25 Jahre**
Kaiserslautern

- 9. August**
Werner Mohr,
Zentralwerkstätten
- 12. August**
Harry Radtke,
Logistik
- 19. August**
Ursula Biedinger,
Fertigung
- 22. August**
Benno Faltus,
Saginaw
- 30. August**
Wolfgang Faltus,
Fertigung
Siegfried Hemmer,
Fertigung
Jürgen Mehlis,
Fertigung
Jürgen Müller,
Saginaw
- 1. September**
Werner Buck,
Fertigung
Philipp Christmann,
Zentralwerkstätten
Fridolin Deppert,
Betriebsrat
Jürgen Enz,
Fertigung
Hubert Fahr,
Zentralwerkstätten
Martin Fickelesen,
Zentralwerkstätten
Wolfgang Glass,
Zentralwerkstätten
Klaus Heinrich,
Zentralwerkstätten
Uwe Herzhausen,
Zentralwerkstätten
Einhold Hettesheimer,
Saginaw
Friedrich Kessing,
Fertigung
Hans Laduga,
Fertigung
Fritz-Werner Leib,
Fertigung
Peter Müller,
Zentralwerkstätten
Walter Müller,
Fertigung
Markus Natter,
Fertigung
Jürgen Neu,
Fertigung
Siegmond Pawlowski,
Fertigung
Hans-Gerd Schäfer,
Fertigung
Rudi Scherer,
Fertigung
Rudi Siegler,
Fertigung
Michael Theisinger,
Zentralwerkstätten
Uwe Vogel,
Fertigung
- 10. September**
Waldemar Wroblewski,
Fertigung
- 15. September**
Johannes Schulirsch,
Fertigung
- 21. September**
Gerhard Jung,
Kunden-Info-Center

Fit für den Wettbewerb

Die BKK Opel ist für die Kassen-Wahlfreiheit gerüstet

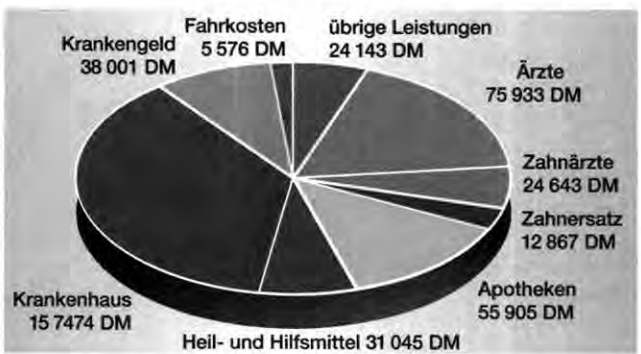
Rüsselsheim (es). Rund 41 000 Mitglieder hat die Opel - Betriebskrankenkasse (BKK) bereits – das sind fast 91 Prozent der Beschäftigten in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern.

Und die BKK ist sicher, daß die Mitgliederzahl zum Jahresende weiter gestiegen sein wird. Denn: Seit 1. Januar 1996 können auch Angehörige von Opel-Beschäftigten Mitglieder werden. Im Klartext: Kinder von Opel-Mitarbeitern, die bei ihren Eltern mitversichert waren und jetzt ins Berufsleben eintreten, können bei der BKK Opel Mitglied werden. Ebenso Ehepartner, die gerade in die Opel-Familie eingegliedert haben.

Mit einem Beitragssatz von 12,4 Prozent ist die BKK eine der günstigsten Krankenkassen. Bietet aber mehr Leistung als andere: Die Zuschuß-Kasse beispielsweise trägt bis zu 75 Prozent der Kosten für Akupunktur-Behandlungen oder auch Besuche bei Heilpraktikern oder Privatärzten.

Die Grafik zeigt, wo und wie die BKK die Gelder ihrer Beitragszahler investiert hat. Höchster Ausgaben-Faktor sind Krankenhauskosten.

Wer seine Krankenkasse wechseln will, muß sich aller-



dings an die Fristen des neuen Krankenkassen-Wahlrechts halten. Nur wer bis zum 30. September seine bisherige Mitgliedschaft schriftlich kündigt und bis zum 31. Dezember 1996 seinem Arbeitgeber per Mit-

gliedsbescheinigung die neue Kasse mitteilt, ist ab 1. Januar 1997 auch bei der Krankenkasse seiner Wahl versichert. Noch Fragen? Auskünfte erteilt die BKK unter der Telefonnummer: 0 61 42/9 10 55 ■

Eine runde Sache

Friedrich W. Lohr feierte seinen 70.

Rüsselsheim (pui). Friedrich W. Lohr, bis 1991 als Vorstandsmitglied und Vizepräsident von General Motors Europa für das TEZ verantwortlich, feierte am 31. August seinen 70. Geburtstag.

Während seiner über 51 Jahre dauernden Tätigkeit für das Unternehmen hat der in Trebur geborene Ingenieur entscheidende Stationen der Automobilentwicklung mitgeprägt. In seine Verantwortung fallen beispielsweise die Entwicklung des Kadett E, des Calibra, des Vectra A und des Omega. Auch die Planung des Werkes in Eisenach fällt in die Ära Lohr.

Begonnen hat Lohr seine Laufbahn bei Opel 1940 mit einer technischen Lehre. Im An-

schluß an Militärdienst und Kriegsgefangenschaft studierte er in Darmstadt Maschinenbau. Danach trat er 1950 erneut in das Unternehmen ein und übernahm Aufgaben in verschiedenen Konstruktionsbereichen.

1969 wurde Lohr zum Leiter der Fahrwerkskonstruktion ernannt. Als Chefindgenieur leitete er von 1978 bis 1980 den Gesamt - Karosseriebereich, wurde dann zum Direktor Produktentwicklung und Konstruktion ernannt und in den Vorstand berufen. Lohr ist Träger des Bundesverdienstkreuzes 1. Klasse. Die Universität Stuttgart ernannte Lohr 1988 zum Senator E. h. Die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen verlieh ihm 1990 die Würde des Doktor Ingenieur E. h. ■

Renten Anpassung

Mehr als 10 000 Renten erhöht

Rüsselsheim (jh). Rund 10 230 Opel-Renten wurden zu Beginn des Monats rückwirkend zum 1. Januar 1996 erhöht.

Diese Anpassung betraf alle Renten, die zuletzt zum 1. Januar 1993 angehoben wurden (Altrenten) sowie Renten, die innerhalb des Zeitraums vom Februar 1992 bis Januar 1993 erstmals gezahlt wurden (Neurenten).

Die Altrenten wurden um 5,9 Prozent erhöht. Bei Renten, die jetzt erstmals anzupassen waren, belief sich die Erhöhung je nach Länge des Zeitraums zwischen Rentenbeginn und Anpassungstermin zwischen 4,6 und 10,2 Prozent.

Mit der Überweisung der September-Rente erfolgte gleichzeitig die Nachzahlung für die Monate Januar bis August. ■

Gesundheit

Gripeschutzimpfung



Rüsselsheim (jh). Vorbeugen ist besser als Umfallen: In der feuchtkalten Jahreszeit lauert die Virusgrippe darauf, uns anzufallen. Wirksamen Schutz bietet eine Impfung, die Opel auch in diesem Jahr wieder anbietet.

In der Zeit vom 16. September bis zum 29. November halten die werksärztlichen Abteilungen aller deutschen Opel-Werke ausreichend Impfstoff für die Mitarbeiter parat.

- Weitere Informationen:
- Rüsselsheim, Werksärztlicher Dienst, Station I, 66 4528, Station II, 66 4913, Station III, 66 2593;
 - Bochum, Abteilung Arbeitsmedizin, Station I, 989 2411, Station II, 989 3140;
 - Kaiserslautern, Werksärztlicher Dienst, 355 228;
 - Eisenach, Werksärztlicher Dienst, 66 1290.

Wer fährt mit?

- Monsheim → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 60, Telefon: 06243/8264
- Westhofen-Gau-Odernheim → Rüsselsheim,**
suche Fahrgemeinschaft,
Ausbildungszentrum, 7.45-16.00 h,
Telefon: 06244/7431
- Mühltal-Trautheim → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
40 Std., M32, Telefon: 06151/146728
- Bechtolsheim → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, B
Schicht P 60-P 8, Telefon: 06733/7918
- Nieder-Olm → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Telefon: 06136/42222

- Schmittener Umgebung → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 8, P 60 oder P 65
Telefon: 06084/3187
- Warmsroth → Stromberg,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Telefon: 06724/3735
- Essen Borbeck → BO Werk I / BO-Laer, Schicht B,**
für einen oder zwei Kollegen,
Telefon: 0201/689616
- Bad Camberg → Rüsselsheim,**
suche Fahrgemeinschaft, Schicht B,
Telefon: 06434/7785
- Dichtelbach/Rheinböllen → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, 40 Std.,
Gleitzeit, Telefon: 06764/1608
- Osterfeld o. Bottrop → Bochum-Laer Werk I,**
Schicht B, Telefon: 0208/892105

- Mainz-Mombach Westring 8 → Rüsselsheim,**
suche Fahrgemeinschaft, Schicht A,
Telefon: 06131/682936
- Gau-Weinheim-Wörrstadt → Rüsselsheim TEZ,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
40 Std., Telefon: 06732/62180
- Darmstadt → Rüsselsheim/TEZ,**
Fahrgemeinschaft sucht 4. Mann/Frau,
Gleitzeit, 40 Std.,
Telefon: 06151/714742
- Dietzenbach → Rüsselsheim,**
Azubi sucht Mitfahrgelegenheit, Normalarbeitszeit, Telefon: 06103/74755
- Crumstadt/Godd./Erfelden → Rüsselsheim,**
Fahrgemeinschaft sucht 4. Mann/Frau,
Gleitzeit, Telefon: 06158/6618
- Taunusstein → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Telefon: 06128/5360

Sechs-Zitzer bringt 5,5 PS

Kreative Designer messen ihre Kräfte auf der Kart-Bahn

Rüsselsheim / Sinsheim (es). Sinsheim, Messengelände, an einem sonnigen Sonntag nachmittag: Aus Halle 3 knattert es. Und wie! Seit Stunden schon, aus mindestens einem Dutzend Zweitakter. „Vermutlich ein Leistungstreffen führender Rasenmäherhersteller“, denken sich die Besucher des angrenzenden Flohmarktes. Von wegen!

Drinnen in der Halle herrscht Grand-Prix-Stimmung. Und tatsächlich: Auf einem Fernsehschirm jagt „Schumi“ verzweifelt hinter WM-Punkten her. Aber: Das interessiert kaum einen der rund 1000 Zuschauer.



Prototyp: Sechs-Zitzer aus Rüsselsheim

Die starren gebannt auf einen mit Autoreifen abgesteckten Rennparcours, in dem 13 Karts hintereinander herflitzen.

Die Besetzung der 45 Stundenkilometer schnellen und fünfeinhalb PS starken Mini-Renner ist international: Deutsche, Engländer, Franzosen, Spanier, sogar Japaner. Alle gehören zu großen Automobilkonzernen.

Und dennoch tobt kein Konkurrenzkampf in der Halle – die „Kart-O-Mania“ soll in erster Linie eine Riesengaudi sein.

„Formel 1 für Arme“, nennt einer der Urheber den Fun - Wettbewerb: Frank Spoerle hat ihn gemeinsam mit Kollegen aus den Design-Bereichen verschiedener Autohersteller geboren – als „Schnapsidee“, die nun aber schon zum dritten Mal mit mittlerweile 13 Teams über die Piste geht.

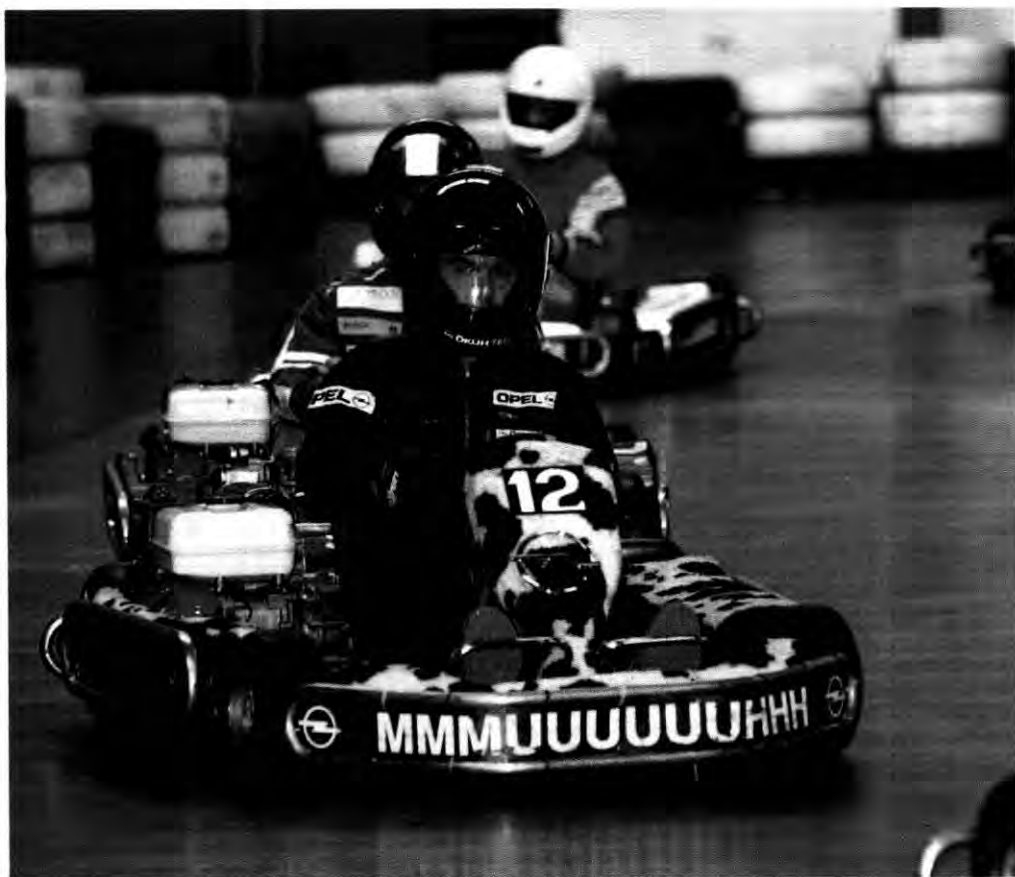
Daß der Spaß nicht auf der Strecke bleibt, hat vor allem das Opel-Team beherzigt: Die Rüsselsheimer haben die Kuh zu ihrem Maskottchen, Teamnamensgeber und gestalterischen Leitmotiv erhoben – aus einer Art lautmalerschen

Weiterentwicklung des Wortes „Eco-Tec“ heraus, wie Friedhelm Engler, Organisator des Opel-Teams, zu erklären versucht.

So fungiert eine zum „Sechs-Zitzer“ hochgetunte Stoffkuh als Maskottchen des zehnköpfigen Opel-„Ökuh-Teams“, sind Helme und Overalls mit imitierten Kuhfellen und -schwänzchen geschmückt, feuern die Team-Mitglieder ihren Schlußfahrer Peter Kraus mit einer Kuhglocke an und prangt auf der Stoßstange des Opel-Karts ein respektetreibendes „Muuuuuuuuuuuuh“.

Doch bei allem süßen Unernst: Sport ist Kart-Fahren durchaus auch. Fünf Stunden dauert das Hauptrennen der zweitägigen „Kart-O-Mania“, darin müssen neun Fahrerwechsel, ein Reifenwechsel und zwei Tank-Stops integriert werden. Und da alle über die gleichen Maschinen verfügen, entscheidet nicht die Technik, sondern einzig und allein die Fahrkunst das Rennen – davon kann „Schumi“ nur träumen.

Allerdings gibt's schon ein paar Tricks: Geschubst werden darf zwar nicht, wird aber, wenn die Rennleitung nicht hinschaut. Und mit kleinen leichten Fahrern rollt der Kart schneller als mit großen dicken – die müssen diesen Nachteil mit ihrer größeren Spur-Treue in den Kurven wettmachen. Besonders neckisch mutet das „Juckeln“ mit dem Hintern auf der Hinterachse an – damit kitzeln die Fahrer die letzten Geschwindigkeitsreserven aus ihren Karts.



Von wegen Rinderwahn: Designer traten im Zeichen der Muh-Kuh zum sportlichen Kräftemessen an

Am Ende haben die cleveren „Smart“-Fahrer die Nase vorn.

Das von Oliver Behr und Ralf Braun gecoachte „Ökuh“-Team wird vom Rennleiter zusammen mit BMW zum Sechsten erklärt – nachdem sich Schlußfahrer Kraus mit einem Münchner Kollegen in den Schlußrunden einen packenden Zweikampf geliefert hat.

Auf dem Fernsehschirm feiert „Schumi“ währenddessen seinen Grand-Prix-Sieg in Spa – doch wen in Gottes Namen interessiert das schon an so einem Tag?



Aufputschmittel: Die Motivation der Fahrer klappte vorzüglich

Beethoven für Brasilien

TEZ-Tenor Uwe Deller gibt ein Benefiz-Konzert

Rüsselsheim (jan). Wer kennt nicht die Bilder von unterernährten Kindern aus den Elendsvierteln Afrikas, Asiens oder Südamerikas, die einem täglich in der Zeitung oder im Fernsehen begegnen? Die meisten zucken da nur bedauernd mit den Schultern und nehmen sich fest vor, dagegen etwas zu tun. Einige schreiten aber auch spontan zur Tat, so auch Uwe Deller.



Singender Ingenieur: Uwe Deller

leisten“, erzählt Treber, der zusammen mit seiner Frau Eva seit über 15 Jahren in der Aktionsgruppe „Dritte Welt“ Bedürftige in den Elendsvierteln von Pombal unterstützt.

„Das hat Herrn Deller so imponiert, daß er sich spontan angeboten hat, uns zu helfen“, sagt Treber und zeigt Fotos aus dem Armenquartier vor, wo Kinder wieder aufgepäppelt werden, Jugendliche eine Ausbildung erhalten und

sich Frauen mit gestifteten Nähmaschinen ein kleines Auskommen erwerben.

Gemeinsam mit dem Förderkreis für Brasilien, eine Gruppe für Hilfe zur Selbsthilfe, die sogar schon ein Papierrecycling-Projekt in St. Teresinha realisierte, sollen nun durch das Konzert weitere Spenden gesammelt werden. Mittlerweile wurde sogar schon ein kleines Haus gekauft, das als Gesundheitsstation für Drogensüchtige dienen soll, weitere Unternehmungen sind bereits in der Planung.

Wer also nicht nur Ludwig van Beethoven lauschen, sondern auch den Armen helfen will, ist am 22. September ab 20 Uhr im Theater im Keller im Hochheimer Hof herzlich willkommen. Wolfram Schönherr begleitet Uwe Deller auf dem Piano. Karten und Informationen zur Brasilienhilfe sind auch über Georg Treber unter der Telefonnummer 0 61 42/66 75 68 zu bekommen.

Eine Kür ohne Patzer

Studenten bewähren sich in anspruchsvollem Projekt

Rüsselsheim (jan). Ja, ja, die Studenten. Ein Leben zwischen Campusfeiern, Cafeteria und zwölf Stunden Vorlesung die Woche, unterbrochen von ein bißchen Taxifahren und Urlaub in der Sonne.

Daß dieses Vorurteil, von einigen Unverbesserlichen immer noch gepflegt, längst nicht mehr stimmt, bewiesen jetzt einige Studis von den Unis Aachen und Karlsruhe, die bei Opel ein Konzept für Logistik und Materialfluß entwickelten.

Initiiert wurde das erste Opel-Praxisprojekt von Monika Knapp vom Zentralen Personal-Marketing und Development-Center sowie Ewald Treber vom Chassis-Werkslayout zusammen mit der bonding-Studenteninitiative. Sinn und Zweck des Ganzen

war, den Studenten die Möglichkeit zu geben, ihr Know-how einzubringen und für Opel neue Denkwege und Problemlösungen zu erschließen sowie das Unternehmen einmal anders kennenzulernen.

„Unglaublich, wie motiviert die Studenten heute sind und wie kompetent sich die sechs in die Materie eingearbeitet haben“, schwärmt Monika Knapp.

Mit Plakaten und Flyern wurde an den Hochschulen für das Praxisprojekt geworben und schließlich wurden Christoph Zluhan, Stephan Koenen und Johannes Schmitz, alle aus Aachen, und Peter Ehrhardt, Christoph Herzig und Herbert Mayer aus Karlsruhe, alles angehende Wirtschafts- und Fertigungs-Ingenieure, ausgewählt. Für die anderen, die nicht so viel

Glück hatten, wurden zwei Kurzseminare an den Hochschulstandorten angeboten.

Und was während der dreieinhalb Monate dauernden Projektarbeit geleistet werden mußte, hätte auch Fachleuten den Schweiß auf die Stirn getrieben. Für ein Niedriglohnland galt es eine Logistik- und Materialflußanalyse einer Motorenfertigung zu erstellen. Da mußten die Wege des Materials bedacht, Rohstoff- und Personalkosten kalkuliert und ein kompletter Fertigungsablauf entworfen werden.

Nach Zielen, Visionen und Grobkonzepten stand am Ende die „Kür“: Vorstellung des Projekts vor 25 Opelvertretern. Und auch hier gab es wieder Glückwünsche von allen Seiten: „Total professionell, mit allem Drum und Dran“, lobte Monika Knapp die Hochschüler.

Gelohnt hat es sich jetzt schon für beide Seiten. Kommentar der Projektteilnehmer: „Theorie und Praxis – Wir haben verstanden.“ Kommentar von Ewald Treber: „Die Zusammenarbeit während dieser Zeit hat mir viel Freude bereitet und wir haben wertvolle Erkenntnisse gewonnen, die wir umsetzen werden. Es würde mich freuen, wenn meine Kollegen aus anderen Bereichen jungen und engagierten Studenten auch einmal die Chance geben, bei Opel an einem Projekt mitzuarbeiten.“



Hausaufgaben: Das Studi-Sextett löste die knifflige Aufgabe

Van-tastische Reise

Dank Sintra drei Jahre Detroit: Familie Borrmann berichtet

Detroit/Rüsselsheim (dsj). „Wenn mir einer vor acht Jahren prophezeit hätte, daß ich heute hier sitzen würde, dem hätte ich gesagt...“ Die letzten Worte ersetzt Ulrike Borrmann durch eine Geste – sie tippt sich mit dem Zeigefinger an die Stirn.

Verrückt klingt ihre Geschichte in der Tat. Denn vor acht Jahren hatte sie gerade das Sprachstudium in französisch und portugiesisch an der Ostberliner Humboldt-Universität abgeschlossen und arbeitete als Dolmetscherin beim DDR-Institut für Arbeitsschutz in ihrer Heimatstadt Dresden. Was die 33jährige mit „heute hier“ meint, ist ein Sechszimmer-Haus in Detroit's Nobelvorort Bloomfield Hills.

Dresden via Rüsselsheim nach Bloomfield Hills

Der spektakuläre Wechsel in Ulrike Borrmann's Lebensumständen dokumentiert auch ein Stück deutsche Automobilgeschichte. Denn damals in Dresden fuhr Ulrike einen gebrauchten („Na was schon?“) Trabi, den ihr Autotüftler-Ehemann Dirk zusammengeflickt hatte. Was das Paar nach Detroit brachte, ist ein Auto mit exotischem Klang: Sintra. Opels brandneuer Van, der vom inzwischen zum Diplomingenieur avancierten Dirk zusammen mit rund 20 weiteren Kollegen aus Rüsselsheim im General Motors-Hauptquartier mitentwickelt wurde.

Hintergrund der unerwarteten Wende im Leben der Familie Borrmann ist die Tatsache, daß die neue Großraumlimousine das erste Opel-Modell ist, das im Rahmen der globalen Integrationsstrategie von General Motors entwickelt wurde. Und: Der neue Van sollte das Beste aus beiden Welten in sich vereinen, sprich, den Fahrkomfort einer Limousine bieten und bei europäisch-kompakten Außenabmessungen ein amerikanisch-großzügiges Platzangebot im Innenraum bieten.

Die Weichen nach Detroit hatte Dirk Borrmann – ohne es damals zu ahnen – schon



Einwurf: Der Korb im Garten gehört zur US-Grundausstattung

in der Endphase seines Ingenieurstudiums an der Technischen Hochschule für Verkehrswesen in Dresden gestellt. Seine Diplomarbeit zum Thema Motorenentwicklung schrieb er für Opel. Als danach „der Zug in den Westen“ (Originalton Ulrike) einsetzte, da hatte Borrmann dank Diplomarbeit schon einen Job „beim Opel“ in Rüsselsheim. Das Familienduo Dirk, Ulrike und Tochter Josefine fanden eine Drei-Zimmer-Wohnung in Gräfenhausen bei Darmstadt.

Die DDR-Großstädter hätten es sich nie träumen lassen, einmal in ein Westdorf zu ziehen. Doch die Realität verlangte Anpassung. Man akklimatisierte sich, spürte die besten Spargelbauern der Gegend auf, verstärkte im örtlichen Sportverein das Volleyball-Team und begann sogar mit dem Bau eines Eigenheims. Kaum in der dörflichen Landschaft heimisch geworden, trat die Versuchung („Wir wollten immer schon ins Ausland“) an das wanderlustige Paar heran.

Der Grund: Das TEZ schrieb Stellen für das Sintra-Projekt in den USA aus. Der 31jährige bewarb sich, obwohl das neue Eigenheim schon im Rohbau stand und die Hypotheken drückten. Ehefrau Ulrike: „Mein Vater bot an, einzuziehen und während unserer Abwesenheit die Fertigstellung zu übernehmen.“

Im Mai 1994 flogen die Borrmanns zum ersten Erkundungs-Trip nach Detroit. Nur drei Monate später schwamm der deutsche Hausrat schon per Containerschiff über den Atlantik.



Boxenstop: Post aus Germany?



Aufgepaßt: Ulrike auf dem Weg ins College

Mutter Ulrike fuhr ihre damals siebenjährige Tochter zur ersten Schulstunde in eine Spezialklasse für Ausländerkinder und Ehemann Dirk absolvierte seinen Dienstantritt bei GM – mit einem der seitdem zur Regel gewordenen 15-Stunden-Tage.

Die gemeinsame Freizeit ist nur knapp bemessen

Die Powerfrau („Zur Hausfrau habe ich mich nie berufen gefühlt“) paßte sich den Zwängen der Lebensumstände an. Zudem Ulrike auch keinen Job hätte annehmen können: „Ich bekam keine Arbeitserlaubnis.“ So hatte ein „normales“ Familienleben auch in der Folgezeit Seltenheitswert im Hause Borrmann.

Im Gegenteil: Je näher der Einführungstermin für den euro-amerikanischen Van kam, desto weniger war Dirk zu Hause. Allein in diesem Jahr jettete er zu Testfahrten vier Wochen nach Brasilien, drei Wochen Richtung Polarkreis und vier Wochen in die Wüste von Arizona. Nicht gerechnet die Kurztrips zu Konferenzen nach Deutschland.

Um nicht in die Shopping-Mentalität von unausgefüllten amerikanischen Schlafstadt-Ehefrauen abzusinken, stürzte Ulrike sich in neue Aktivitäten. Sie stellte sich als



Blitz und Sterne: Der Sintra hat Ulrike, Dirk und Josefine Borrmann in die USA geführt

„Room Mother“ in die Hilfsdienste von Josefines Klassenlehrerin („Amerikanische Eltern zeigen viel mehr Initiative als deutsche“), schwitzte sich fünfmal pro Woche im Fitneß Center Frustration und Pfunde runter („Zehn Kilo habe ich schon abgenommen und es geht weiter“), lernte vor einem halben Jahr Tennis („Ich spiele schon in der Liga“) und perfektionierte zweimal die Woche mit einer Hauslehrerin ihr – amerikanisches – Englisch („Ich hatte in Deutschland einen Crash-Kursus gemacht, aber bei einer britischen Lehrerin. Als ich hier ankam, habe ich kein Wort verstanden“).

Doch der Streß auf Zeit hat ein absehbares Ende. Im Sommer nächsten Jahres werden die Borrmanns ihren Hausrat wieder in den Container packen und in Richtung Gräfenhausen verschiften.

Und wie steht Tochter Josefine zur Rückkehr in die Heimat, in der sie nie eine Schule besucht hat? „Ich freu' mich darauf“, versichert sie. Hinter ihrem Rücken winkt Mutter Ulrike ab: „Letzte Woche hat sie noch gesagt, daß sie nicht nach Deutschland zurück will.“ Kein Wunder. Josefines Englisch ist so perfekt, daß sie ihre amerikanischen Mitschüler notenmäßig abhängt. Und Rollerblades beherrscht

te sie schon, als die Kids in Old Germany noch „total uncool“ auf vier Rädern rollten.

Mit einem Wort: Amerika ist Josefines Heimat. Eine Heimat, die die GM-Einwanderer geographisch besser kennen als 90 Prozent aller Amerikaner. Auf einer einzigen Urlaubstour schnellte der Meilenstand des Borrmann-Vans vom Typ Chevrolet Silhouette um 10 000 hoch.

Und Detroit? Das Verhältnis zwischen den amerikanischen Nachbarn und den deutschen Gastarbeitern hat sich kaum über typischen Smalltalk hinausbewegt. Die einzigen Freunde, die man in der Fremde fand, sind in der Nachbarschaft lebende Deutsche. Sie kommen von der „Konkurrenz“. Das Ehepaar aus Köln wurde von der deutschen Ford-Filiale nach Detroit abkommandiert.

Licht und Schatten beiderseits des Atlantik

Sind die Borrmanns also ein Beispiel dafür, daß Deutsche im Ausland am liebsten unter sich bleiben? Ulrike demotiviert: „Wir sind anpassungsfähig.“ Was bewiesen ist. Doch wenn man mit der Frage nachhakt, was sie an Amerika liebt, dann fällt ihr außer den rund um die Uhr offenen Geschäften und dem freundlichen Service („Man fühlt sich überall willkommen, den deutschen Kundenfrust gibt es hier nicht“) durchaus auch Kritikwürdiges ein.



Aufschlag: Tennis gehört dazu

Zum Beispiel: „Die große amerikanische Freiheit hat auch ihre Schattenseiten. Denn hier werden sie schnell nach Verdienst, nach Wohnviertel, nach Ausbildung der Kinder eingeschätzt – und nicht nach ihrer Persönlichkeit.“ Trotz der leisen Klagen erinnert sich Ulrike Borrmann daran, daß die Heimat aber auch nicht das gelobte Land ist: „Wahrscheinlich werde ich mich da über deutsche Sturheit aufregen und Amerika vermissen.“

Was Ulrike Borrmann – abgesehen von den Erfahrungen und Erinnerungen – mit nach Hause nehmen will? Die Augen der Realistin erklären sich. Sie träumt vom Auto: „Ein Corvette Cabrio. Baujahr 61. Knallrot.“ Wenn das jemand vor acht Jahren der Trabi-Fahrerin prophezeit hätte, sie hätte sich mit Sicherheit wieder einmal an die Stirn getippt. ■



Total cool: Tochter Josefine fühlt sich in Detroit pudelwohl

Staatspräsident beim Stapellauf

50 000 Opel „made in Türkiye“: Ein wechselvolles Ägäis-Engagement

Rüsselsheim/Torbali (es). Sie kamen als Pioniere. Viele zweifelten, daß sie lange bleiben würden. Doch allen Unkenrufen zum Trotz läuft es im Opel-Werk in der türkischen Kleinstadt Torbali heute besser denn je: Der Anteil am türkischen Automobilmarkt beträgt mittlerweile 11,2 Prozent – und, ein Grund zu feiern, in dieser Woche läuft der 50 000ste Opel aus türkischer Herstellung vom Band.

Der einzige Deutsche, der derzeit an der Erfolgsgeschichte von „Opel Türkiye“ mitstrickt, ist Leopold Lachnik, der früher im Management der Zentralen Qualitätssicherung im Rüsselsheimer Werk tätig war. Über drei Jahre ist es her, daß ihn das Angebot erteilte, als Fertigungsleiter an die Ägäis zu wechseln. „Das war natürlich ein gewaltiger Schritt“, erinnert sich der heute 59jährige. „Aber fremde Kulturen und Mentalitäten kennenzulernen, hat mich schon immer gereizt. Außerdem war unser Sohn mittlerweile selbständig – und, ganz wichtig, meine Frau Ute wollte auch mit.“

Also entschlossen sich die Lachniks zum Tapeten- und Klimawechsel: Torbali liegt 45 Kilometer südlich der 3,5 Millionen-Stadt Izmir. Zwischen Mai und Oktober regnet es dort so gut wie gar nicht, das Thermometer klettert selbst im Schatten bisweilen bis auf 42 Grad Celsius. Was angesichts einer Luftfeuchtigkeit von unter 30 Prozent allerdings erträglich ist.

Als Leopold Lachnik seine Stelle antritt, hat das türkische Opel-Kind seine ersten Gehversuche gerade hinter sich:



Pionier: Leopold Lachnik

1990 ist die Fertigungsstätte aus der Taufe gehoben worden, etwa 240 Beschäftigte bauen und lackieren pro Tag 36 Vectra.

Die Golfkrise beschert den Opel-Pionieren 1991 die erste große Durststrecke. Sie überstehen sie – wie Lachnik meint, dank der vorzüglichen Qualität, die das Unternehmen von der ersten Stunde an produziert: „Wir konnten unsere Fahrzeuge problemlos auch in andere europäische Länder exportieren.“

Leopold Lachnik „beerbt“ seinen Vorgänger Hans Ge-



Festlich: Zur Vectra-Einführung spielte die Werkstanzgruppe



Jubiläum: Über dieses Band rollt jetzt der 50 000ste



Heißes Haus: Torbali-Temperaturen von 42 Grad sind möglich

org Wuttke Anfang 1993. Kurze Zeit später erlebt die Türkei einen erheblichen wirtschaftlichen Aufschwung. Auch die Nachfrage nach Autos steigt. Opel Türkiye kann 43 Lohnempfänger zusätzlich einstellen, die gleichmäßig auf mittlerweile zwei Schichten verteilt werden. Die Tagesproduktion ist mittlerweile auf 58 Wagen gestiegen. 12 098 Fahrzeuge werden in diesem Jahr hergestellt – Werksrekord.

Automobilbau in guten und schlechten Zeiten

Ende Februar 1994 sucht dann die nächste Wirtschaftskrise das Land heim. Im ersten Halbjahr sinkt die Produktion auf ein Fünftel des gleichen Zeitraumes im Vorjahr: Dem Opel-Management um den Kanadier Kevin Jackson gelingt es jedoch, das Stammpersonal zu halten: Unter anderem werden die Leute mit Projektarbeiten beschäftigt, mit denen ansonsten Fremdfirmen beauftragt worden wären.

Mit dem Beginn der Astra-Fließheck und -Caravan-Fertigung nähert sich das Werk im September 1994 wieder einstigen Produktionszahlen. Anfang 1996 startet der Zusammenbau des neuen Vectra. Kurz darauf wird das neue

Mittelklassemodell auch offiziell vorgestellt.

Der türkische Staatspräsident Süleyman Demirel und Richard M. Donnelly, Präsident von GM-Europe, schauen persönlich vorbei. Daß im Rahmenprogramm des feierlichen Aktes keine Show-Profis, sondern die Werkstanzgruppe von Opel Türkiye auftritt, spart nicht nur Kosten, sondern ist auch charakteristisch für das flexible Teamwork des Unternehmens – „abgesehen davon waren die Tänzerinnen so gut, daß jeder sie für Profis hielt“, erinnert sich Lachnik.

„Ich habe bei Opel schon immer eine gute kollegiale Zusammenarbeit erlebt, aber das hier übertrifft alles“, schwärmt der gebürtige Tscheche, dessen Jugend- und Studienjahre in Karlsruhe und Stuttgart seinen Zungenschlag hörbar prägten, von seinem Arbeitsplatz.

Das Teamwork beginnt an der Spitze, wo neben dem „Chef“ Jackson und Lachnik der Engländer Mark James als Finanzdirektor und der Däne Klaus Kibsgaard als Verkaufsdirektor die Geschicke bestimmen. Und es setzt sich fort bis zu den Mitarbeitern am Band.

„Die Herzlichkeit und die Hilfsbereitschaft, die einem Fremden hier begegnen, sind

einzigartig“, weiß Lachnik mittlerweile aus eigener Erfahrung. „Am Anfang habe ich mich regelrecht geschämt, wenn ich daran dachte, wie schlecht Türken in Deutschland oft behandelt werden.“

Der neue Vectra ist bislang auch in der Türkei ein Riesenerfolg. Im Werk werden eifrig Überstunden geschoben, um der Nachfrage Herr zu werden. Da die Kapazität des Unternehmens jetzt vollkommen ausgelastet ist, mußte die Astra-Produktion fürs erste eingestellt werden.

Alle Kapazitäten sind vollends ausgelastet

14 - Stunden - Arbeitstage sind für den Fertigungsleiter fast schon die Regel geworden – doch bereut hat Lachnik seinen Entschluß, an der Ägäis Pionierarbeit zu leisten, nie. Sein 3-Jahres-Vertrag ist mittlerweile ausgelaufen, doch will er dennoch bis zu seiner Pensionierung bei Opel Türkiye weiterarbeiten.

Denn Leopold Lachnik möchte sich der nächsten Herausforderung stellen, die das junge Unternehmen erwartet: Mit dem Eintritt der Türkei in die Europäische Union sind auch die Zollabgaben für Autoimporte drastisch gefallen – womit ein wichtiger Vorteil, Autos „vor Ort“ zu produzieren, weggefallen ist. Dennoch wettbewerbsfähig zu bleiben, lautet die Aufgabe jetzt.

Leopold Lachnik ist jedoch zuversichtlich, daß die hohe Qualität der türkischen Opel-Produkte sich auch weiterhin durchsetzt – die mittlerweile 11,2 Prozent Marktanteil sind schließlich ein überzeugendes Indiz dafür.



Es gibt Gegenden auf diesem Globus, aus denen man nur selten Post erhält. Jetzt hat uns aus einer solchen Region Herr López geschrieben. Nein, nein, nicht was Sie denken. Orlando Lardines López aus Kuba ist immer noch Opel-Fan. Er schreibt, daß er sein Auto mit 20 Jahren zum Examen vom Vater geschenkt bekommen hat. Mittlerweile sind 17 Jahre vergangen, doch der „Silberblitz“ ist immer noch sein ganzer Stolz. López sucht auf diesem Wege Rekord-Freunde aus aller Welt. Wer ihm schreiben mag: Orlando Lardines López, Leyte Vidal 471, Mayari Holguin 83000, Cuba.

Andere Länder, andere Sitten

Holden entwickelt Känguruh-Bügel

Melbourne(jan). Andere Länder, andere Sitten. Bei GM-Produkten in den USA darf auf keinen Fall ein Dosenhalter für die Cola fehlen, Vauxhalls haben das Lenkrad rechts und bei Holden in Australien ist eine Kollision mit einem Känguruh keine Seltenheit.

Um solch einen Zusammenstoß mit dem hüpfenden Wahrzeichen des Fünften Kontinents schadlos zu überstehen, braucht man schon einen speziellen Rammschutz. In umfangreichen Tests hat die GM-Tochter Holden jetzt einen „Roo-Bar“, einen Känguruh-

Bügel, entwickelt. Dafür wurden keine Kosten und Mühen gescheut und sogar ein Beuteträger-Dummy konstruiert, um der Wirklichkeit so nahe wie möglich zu kommen.

Keine Frage, daß auch die Sicherheit von Fußgängern dabei im Vordergrund stand, die manchmal genauso unvermutet die Straßen überqueren. Auch der Airbag wurde penibel den australischen Gegebenheiten angepaßt, so daß er nicht zu früh oder zu spät zündet, sollte ein Känguruh sprunghaft die Fahrbahn blockieren, was ungefähr 20.000 Mal im Jahr passiert. Andere Länder, andere Sitten.



Bitte recht freundlich: Wo sich sonst Scharen von Touristen mit vielen „Aaahs“ und „Oooohs“ vernehmlich über die Reize der ägyptischen Kulturdenkmäler äußern, stehen denen jetzt andere Akteure kurzfristig die Schau. Die beeindruckende Kulisse aus Sphinx und Pyramiden bot den Hintergrund für die Vorstellung des neuen Vectra in Ägypten. Alte und neue Ingenieurskunst konnte so kurzfristig vereint werden – zu beider Vorteil.

Babys wollen mehr

Kindermund tut den Astra kund

Rüsselsheim / Frankfurt (kh). 2000 Babys fordern mehr Sicherheit für „ihre“ Autos. Anführer Connor (1) brabbelt auf dem Podium eine mitreißende Rede – und Eltern verstehen sofort (für alle anderen gibt's eine Übersetzung per Untertitel und Leinwandprojektion): die Kleinen brauchen mehr Platz und Komfort.

Connor kann dem Auditorium den Astra mit serienmäßigem ABS präsentieren. Die Babyversammlung bricht daraufhin in lauten Jubel aus und applaudiert begeistert.

Den neuen Werbespot, bei dem das serienmäßige ABS und die Familienfreundlichkeit des geräumigen Astra im Vordergrund stehen, produzierte die Frankfurter Agentur Lowe & Partners im Auftrag von Opel. Der Sechzigsekünder mit dem wohl größten „Babyaufkommen“ in der Geschichte der Werbung wurde in Cannes mit Silber ausgezeichnet.

Am 12. August erlebte der Spot im Rahmen der „Opel Masters“ (dem international besetzten Fußballturnier der drei von Opel geförderten



Aufgepaßt: Tips für die Großen

Mannschaften Bayern München, FC Mailand und Paris St. Germain) seine Premiere auf SAT 1.

Der Spot wurde im März in den Three Mills Studios in East London produziert. Regie führte der mehrfach ausgezeichnete Regisseur Tony Kaye. Die Babys im Alter von zehn bis 18 Monaten wurden über Agenturen und durch Aufrufe in den örtlichen Supermärkten und im Radio angeworben.

Die Sicherheit der kleinen Stars stand bei der Produktion absolut im Vordergrund, betonte Jerry Judge, Chef



Überzeugungstäter: Connor bringt auf den Punkt, was seine Generation von einem familientauglichen Kompaktwagen erwartet

von Lowe in London. „Wir konnten die Zahl der Babys am Set während der Drehtage durch Staffelung klein halten. An einem Tag hatten wir jedoch 900 Babys mit ihren Eltern am Set, dazu zehn Kinderbetreuer, zehn Feuerwehrleute und einen Arzt.“ Judge weiter: „Natürlich wäre es nervenschonender gewesen, diese große Ansammlung von Babys durch Spezialeffekte zu imitieren – doch schließlich wollten wir einen realistischen und herausragenden Spot produzieren.“

Connors Mutter ist begeistert: „Für mich war es eine großartige Erfahrung. Unterwegs im Autoradio habe ich den Aufruf gehört, daß Müt-

ter Bilder von ihren Kindern für eine geplante Opel-Werbung einsenden könnten. Am nächsten Tag habe ich ihnen ein Foto geschickt und nach einer Probe wurde Connor als Star des Spots ausgewählt. Ich konnte es erst gar nicht fassen. Doch er hat sich wirklich großartig angestellt und hatte viel Spaß bei der Filmerlei.“

WIR
HABEN
VERSTANDEN.



Kundenfreundlich: Werbung soll informieren und Spaß machen



Jawoll: Connor verzückt sein Publikum mit Astra-Botschaften

Gelungener Auftritt

Ausgezeichnete Opel-Werbung: Die Queen und Franzi bekommen Nachwuchs

Rüsselsheim (jh). Keine Frage, der neue Astra-Spot hebt sich wohlthuend aus dem grauen Werbeallerlei ab, das uns täglich auf dem Bildschirm begegnet. Aber wirkt er auch? Lohnt sich eigentlich der Werbeaufwand, den Opel treibt? Wir sprachen darüber mit Claus Prégardien, dem Leiter Werbung und Kataloge.

„Wer nicht wirbt, der stirbt“, diese alte Werbe-Weisheit scheint in den letzten Jahren zahllose Fans in den Unternehmen gefunden zu haben. Denn mit der Gründung der privaten TV- und Rundfunkstationen ist die Zahl der Spots gewaltig gestiegen. Reizüberflutung? „Mag sein, aber ohne Werbung geht's nicht“, so Prégardien.

Die Marktforschung zeigt zwar, daß 99 Prozent der Bundesbürger Opel kennen. Außerdem fährt jedes verkaufte Fahrzeug mit dem Blitz kostenlos Reklame auf der Straße. „Aber mit einem hohen Bekanntheitsgrad allein beeinflussen wir noch keine Kaufentscheidung. Um neue Kunden zu gewinnen, müssen wir in den Medien präsent sein, Aufmerksamkeit erregen, Sympathie schaffen und die Vorteile herausstellen, die mit dem Kauf eines bestimmten Modells verbunden sind.“

Und das funktioniert. „Wir geben natürlich nicht so viel Geld für Werbung aus, wenn wir nicht sicher wären, daß sie wirkt“, so Prégardien. Aber wie kann man das messen? „Durch Umfragen beim Verbraucher.“ In diesen Umfragen, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden,

erläutert Prégardien, wird nicht nur abgefragt, ob sich die Konsumenten an bestimmte Werbeauftritte erinnern können. Hier gehen die Fachleute viel detaillierter zu Werke.

Im direkten Vergleich zu den Wettbewerbern werden alle möglichen Sympathiewerte erfragt. So zeigt sich beispielsweise, daß Opel mit seinem Sportengagement sehr gut ankommt und daß das Unternehmen in Sachen Umwelt seit Jahren einen Spitzenplatz einnimmt. Aber auch die Produktbotschaften, so belegen die Studien, kommen an – etwa die Sicherheit des Astra.

Da stellt sich die Frage, ob es ein Patentrezept für gute Werbung gibt? „Werbung muß in erster Linie unterhalten und dabei Produktbotschaften transportieren“, erläutert Claus Prégardien,

„sonst wird sie nämlich kaum zur Kenntnis genommen.“ Am augenfälligsten wird diese Aussage eingedenk der Tatsache, daß der Anzeigentext in Zeitungen und Zeitschriften nur bei fünf Prozent aller Leser Beachtung findet.

„Auf der anderen Seite muß sich der Werbeauftritt natürlich an der Zielgruppe orientieren.“ Soll heißen, ein TV-Spot für die „jugendlichen“ Corsa oder Tigra wird gewiß peppiger aufgemacht sein, wie die Beispiele mit der Queen und Franzi zeigt, als einer für den Omega.

Daß Werbung aber „nur“ mit Kreativität auskommt, ist ein altes Vorurteil. „Werbung ist harte Arbeit.“ Bis ein Spot reif fürs Publikum ist, können zwölf Monate Vorbereitungszeit ins Land gehen. Aber die Mühe lohnt sich – wie nicht zuletzt der neue Astra-Spot zeigt. ■



Kommt an: Der Spot vermittelt Produktbotschaften spielerisch



Originell: Das größte Babyaufkommen der Werbegeschichte

Doktorwagen

Job und akademische Arbeit passen unter einen Hut

Rüsselsheim (es). Auf der Arbeit so richtig ranrauschen und nebenbei noch den Doktor machen? Klingt schwierig, ist aber nicht unmöglich. Wenn der angehende Akademiker einen verständnisvollen und entgegenkommenden Arbeitgeber hat, so einen wie Opel etwa.

Ralph Fürderer beispielsweise darf sich seit kurzem „Doktor“ nennen. Zwei Jahre harte Arbeit liegen hinter ihm – das Ergebnis seiner Forschungsarbeit ist 150 Seiten dick und in der „Blauen Reihe“ des Wiesbadener Gabler-Verlags veröffentlicht. Dozenten in Chicago und Philadelphia verwenden mittlerweile seine Forschungsergebnisse, zwei amerikanische Fachzeitschriften und das deutsche „Zentralblatt für Betriebswirtschaft“ haben Artikel von ihm zu seinem Dissertationsthema veröffentlicht.

Aber nicht nur Denkfabriken profitieren vom Wissen des Herrn Doktor – sondern auch das Unternehmen, in dem er die Ergebnisse seiner Studien einbringt. „Das ist wohl selbstverständlich, Opel hat mich ja schließlich auch unterstützt – was zugegebenermaßen kaum der Fall gewesen wäre, wenn ich den Doktor in Literaturgeschichte hätte machen wollen“, kommentiert Dr. Fürderer mit trockenem Humor.

Schon als der studierte Mathematiker sich 1991 im TEZ vorstellte, hatte er seinen Wunsch geäußert, am Rande seiner Opel-Tätigkeit auch noch seinen Doktor machen zu wollen. Zunächst wollte er aber erst einmal nach einem geeigneten Thema für seine Doktorarbeit Ausschau halten. Was insgesamt drei Jahre dauerte.

In der Fahrzeugberechnung war er unter anderem mit Computer-Simulationen zur Innenraum-Akustik betraut. Weiterhin beschäftigten ihn vor allem die Kabelsätze in einem Fahrzeug. Wie lassen sie sich optimal bündeln, welche Bündelung ist für den Hersteller die wirtschaftlichste, welche für den Kunden die sinnvollste, wo liegt der goldene Mittelweg zwischen Kosten- und Umsatz-Optimierung?

Ein ehrgeiziges Thema, das eigentlich schon mehr mit Marketing als mit seinem Stammgebiet, der Mathematik, zu tun hatte – Ralph Fürderer wollte es trotzdem erforschen. Was dank der Unterstützung von Abteilungslei-

ter Hans-Joachim Gora dann auch klappte: Ein- bis zweimal pro Woche konnte Fürderer fortan nach Koblenz zur wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung, wo sich Professor Arnd Huchzermeyer seiner annahm.

Der Studien wegen von Koblenz nach Chicago

Darüber hinaus konnte Fürderer von Januar bis April '94 seine Studien an der Graduate School of Business in Chicago fortsetzen. Er besuchte internationale Konferenzen, um sich auf seinem Spezialgebiet schlauer zu machen. Und so ganz nebenbei hat der 30-jährige für Opel noch ein bißchen „Personalpolitik“ gemacht: Sechs Diplomanden beziehungsweise Praktikanten hat er mittlerweile von Koblenz nach Rüsselsheim vermittelt.

Seit April 1994 arbeitet der frischgebackene Doktor nun im TEZ als „Komplexitäts-Manager“ in der Abteilung von Rolf Dauber – dort kann er sein Fachgebiet noch stärker ins Alltagsgeschäft einbinden.

Für Mathias Lohmann dagegen ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis auch er ein „Dr.“ vom Namen tragen darf. „Benchmarking“ heißt das Zauberwort, mit dem sich der 31-jährige Diplom-Kaufmann aus dem Service-Bereich befaßt.

Der Begriff steht für einen „Informationsverarbeitungsprozeß“. Dabei wird ein bestimmter Arbeitsablauf im eigenen Unternehmen mit ähnlichen, aber effektiveren Abfolgen in anderen Betrieben verglichen – und somit aufgezeigt, wo sich im eigenen Haus Verbesserungen erzielen lassen. Dabei muß der Vergleichs-Partner nicht unbedingt aus der gleichen Branche stammen. Lohmann: „Wenn es beispielsweise im eigenen Betrieb an der Logistik hapert, sucht man sich ein erfolgreiches Unternehmen, in dem Logistik die Hauptrolle spielt – zum Beispiel Versandhäuser und Teilegroßhändler.“

Lohmann hat sich bereits während seines Studiums in Oldenburg mit dem Thema befaßt – und es zunächst gar nicht vertiefen wollen: „Als ich Anfang '93 bei Opel anfang, war ich erst einmal froh, einen guten Job zu haben“. Dann aber meldete sich die Uni noch einmal bei ihm und fragte, ob er nicht eine Doktorarbeit über „Benchmarking“ schreiben

wolle – worauf den heute 31-jährigen noch einmal der wissenschaftliche Ehrgeiz packte.

Das bedeutete: Harte Arbeit auch nach Feierabend und an den Wochenenden – trotz wohlwollendem Entgegenkommen seines Arbeitgebers, der immer ein offenes Ohr zeigte, wenn es darum ging, für Seminare freigestellt zu werden. Gegen Ende hat Lohmann sich dann aber doch einmal für sechs Monate von seiner Arbeit freistellen lassen – „um ein Großteil der Ergebnisse zu Papier zu bringen.“

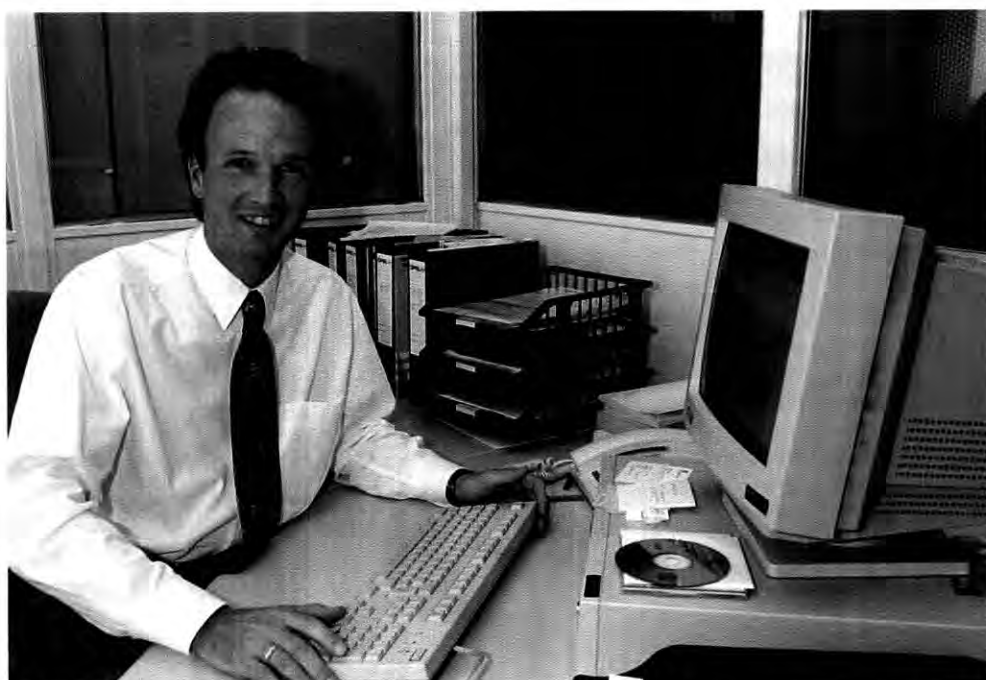
Aber bringt das Nebeneinander von Job und Studium nun mehr Vor- oder mehr Nachteile als das reine Studieren? Lohmann wägt ab: „Sicher – beides hat Vor- und Nachteile: Eine Dissertation an der Uni ermöglicht einem täglich die Diskussion mit Gleichgesinnten und zeitlich unbeschränkter Zugriff auf die Bibliothek, parallel zum Job hat man aber die Gewißheit, nicht an den Anforderungen der Praxis ‚vorbeizupromovieren‘. Gerade über meine Arbeit habe ich viele Ansprechpartner in anderen Unternehmen gefunden, was für mein Thema sehr wichtig war.“

Eine Kombination, die Doktor-Erfolg verspricht

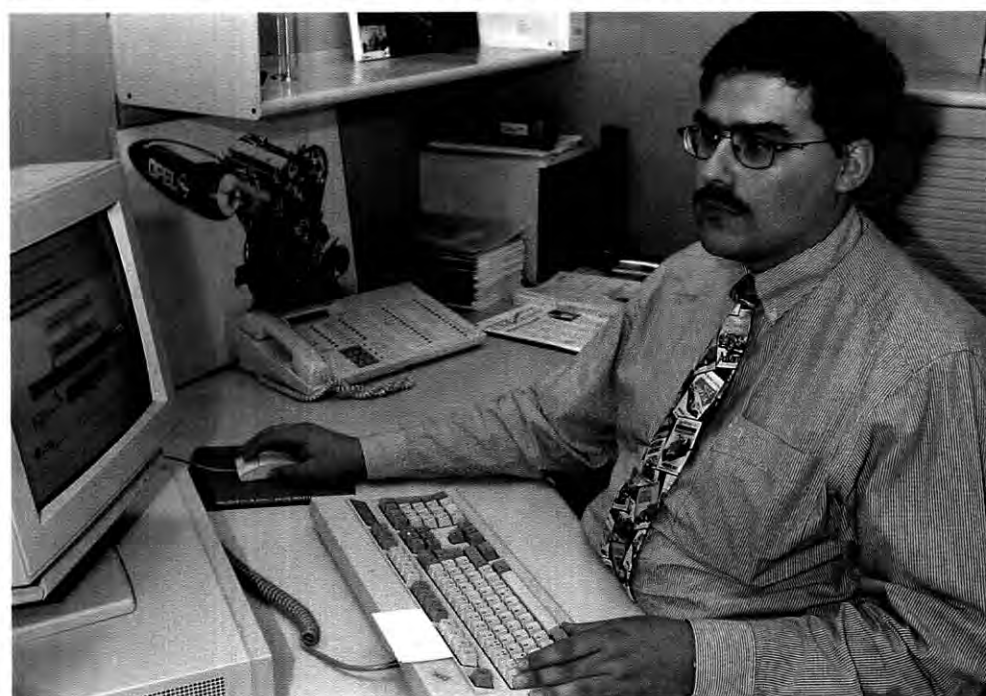
Uwe Dieter Grebe (31) sieht in der Job-Studium-Kombination noch mehr Vorteile: „Man ist während der Dissertation mit Projekten aus dem ‚wahren‘ Leben befaßt, lernt, was es heißt, in der Industrie zu arbeiten – und fühlt sich hinterher nicht ins kalte Wasser geworfen.“ Natürlich: Daß das Nebeneinander „jede Menge Streß“ bedeutet, hat auch der studierte Maschinenbauer am eigenen Leib erfahren.

Im Gegensatz zu Dr. Fürderer und dem angehenden Dr. Lohmann ist Dr. Grebe schon während seines Studiums zu Opel gekommen. Er studierte an der TH Darmstadt und fertigte in der Vorausbildung des TEZ als studentischer Mitarbeiter erste wissenschaftliche Arbeiten zu den Themen „Kanalabschaltung“ und „Brennraumgestaltung bei Formel 3-Motoren“ an. Professor Dr. Fritz Indra und Manfred Tholl waren seine Ansprechpartner im Werk, Professor Günter Hohenberg betreute den Studiosus an der TH – eine Personalkombination, die sich schon für viele Diplomanden als segensreich erwies.

Anfang '91 hatte Grebe sein Diplom in der Tasche – und am



Vergleichs-Messer: Mathias Lohmann erforschte das „Benchmarking“ mit akademischem Erfolg



Großes Engagement: Dr. Uwe Dieter Grebe wertete die Prüfstandsversuche in der Freizeit aus



Leistungsfähiger Rechner: Dr. Ralph Fürderer verband die Mathematik mit dem Marketing

1. März stand er bei der Vorausbildung in Lohn und Brot: „Meinen Schreibtisch habe ich praktisch behalten“. Auch seinem Spezialgebiet blieb er treu: Er war von nun an zuständig für die Entwicklung der Formel 3-Rennmotoren. Daß er parallel dazu auf dem Sektor Verbrauchsreduzierung von Motoren seinen Doktor bauen würde, war für Grebe wie für Professor Dr. Indra von vornherein beschlossene Sache.

Die „Möglichkeiten zur ansaugseitigen Querschnittsteuerung und deren Analyse an einem 4-Ventil-Otto-Motor“ lautet der etwas sperrige Titel seiner Dissertation. „Klingt kompliziert, ist aber im wesentlichen eine Vertiefung eines alten Spezialthemas von

mir: der Kanalabschaltung“, erklärt Grebe.

Auch die Fachabteilungen kommen auf ihre Kosten

Das Studien-Projekt brachte für die Fachabteilung wichtige Erkenntnisse über die Wirkungsweise der verbrauchssenkenden Maßnahmen. Die Projektarbeit wurde von ihm außerhalb der Arbeitszeit durchgeführt. Was so aussah: Opel stellte dem angehenden Doktor die Versuchsträger bereit und finanzierte die Prüfstandsversuche an der TH Darmstadt, die Auswertung nahm Grebe in seiner Freizeit vor. Erfreuliche „Nebenwirkung“ seiner wissenschaftlichen Arbeit: Zwei der Studien- und Diplomar-

beiter, die von Dr. Grebe betreut wurden, fanden anschließend einen Arbeitsplatz in der Vorausbildung.

Teilergebnisse seiner Dissertation präsentierte Grebe der Fachwelt mit Vorträgen auf zwei internationalen Symposien. Seine Prüfung schloß der 31-jährige am 3. Juli mit Erfolg ab, wartet derzeit aber noch auf die Veröffentlichung seiner Doktorarbeit. Was wiederum bedeutet, daß der nunmehrige Gruppenleiter momentan zwar als „Herr Doktor“ angesprochen werden kann, er sich selbst aber noch nicht so nennen darf.

Akademische Formalien, die Dr. Grebe mit Humor trägt: „Ein paar Schrullen gehören zur Verleihung eines Titels eben auch dazu.“

60 Jahre und ein bißchen weise

Werksärztlicher Dienst hat Tradition

Rüsselsheim (es). Wenn das Onkel Wilhelm noch erlebt hätte: Der Werksärztliche Dienst wird in diesem Jahr 60 Jahre alt. Mittlerweile auf drei Sanitätsstationen verteilt, sorgen sich heute sechs Ärzte nebst Krankenschwestern, Pflegern und Verwaltungsangestellten um die Gesundheit der rund 25 000 Mitarbeiter am Standort Rüsselsheim – und setzen auf modernem medizinischem Standard die Arbeit fort, die Onkel Wilhelm einst begann – kaum ausgebildet zwar, aber engagiert. Die Opel Post blickt zurück.

Zugegeben: Offiziell war Dr. Braun der erste Opel-Werksarzt in Rüsselsheim. Denn Onkel Willi verfügte nicht über das notwendige Medizinstudium, das ihn zum „Onkel Doktor“ hätte machen können.

Bürgerlich hieß er Wilhelm Gerlach, bei Opel arbeitete er seit 1898. Seine „Praxis“ war ein Verbandszimmer in einer kleinen Sanitätswache, die gemeinsam mit der Feuerwache eingerichtet worden war. Und er machte seine Sache so überzeugend, daß seine Kollegen ihn trotz fehlender Qualifikation mit „Herr Sanitätsrat“ anredeten.

Seit „Onkel Willis“ Zeiten hat sich viel verändert

Onkel Willi leistete freilich „nur“ Erste Hilfe – verband und pflasterte, wo es notwendig war. Das würde den Arbeitstag seiner Nachfolger heute kaum noch ausfüllen: Arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, Ärzte-Sprechstunden, Arbeitsplatzbegehungen, Beratungen in Sachen Arbeitsschutz und bei der Planung von Betriebsanlagen sowie sozialen und sanitären Einrichtungen, Einstellungsuntersuchungen und nicht zuletzt die vielfältige Arbeit der Krankenschwestern und Krankenpfleger im Verbandsraum – damit hätte Onkel Wilhelm wohl nichts am Doktor-Hut gehabt, den er – wie gesagt – ohnehin nicht besaß.

Schwester Else ebenso wenig. Sie ist die erste Kran-

kenschwester, die Opel beschäftigt, arbeitet in der „Villa Martha“, die 1931 da ihre Pforten öffnet, wo heute die Sanitätsstation I steht. Die Anlage besteht aus je einem Verbandsraum für Männer und Frauen sowie zwei entsprechenden Ruheräumen.

Das ebenfalls dort eingerichtete Arztzimmer erhält allerdings erst 1936 einen festen Hausherrn, so daß der Beginn des Werksärztlichen Dienstes offiziell mit dem Einzug von Dr. Braun terminiert wird.

Dr. Braun führt die Bezeichnung „Durchgangsarzt“, und das ist er in mehrerlei Hinsicht: Bereits 1938 löst ihn Dr. Hallermann ab. Er leitet die „Villa Martha“ in den Kriegs-

jahren und hat damit alle Hände voll zu tun.

„Täglich suchen 600 bis 800 Gefolgschaftsmitglieder in der Sanitätsstation Rat und Hilfe“, heißt es 1940 im „Opel-Kamerad“, dem Vorgänger der Opel Post. Und weiter: „In einem gut eingerichteten, splittersicheren Operationsraum können auch bei Luftgefahr alle Eingriffe vorgenommen werden.“

Gegen die Flächen-Bombardements der letzten Kriegsjahre hilft freilich auch der stabilste Bau nichts: 1944 wird die „Villa Martha“ ausgebombt.

1945 beginnt der Wiederaufbau unter der Leitung eines jungen Mediziners, der den Werksärztlichen Dienst eine Generation lang prägen sollte: Dr. Gerd Carow.

Die häufigste Diagnose, die er in den Nachkriegsjahren stellt, sind „ernährungsbedingte Erkrankungen“. Zu Beginn des Wiederaufbaus sind 20 Prozent der Belegschaft unterernährt. 1947 stellt der Werksarzt bei über einem Fünftel der Mitarbeiter Wurmbefall fest.

Mit dem Werk wächst in den Folgejahren auch der Werksärztliche Dienst: 1956 entsteht im K 40 die Sanitätsstation II, 1960 im M 55 die Sa-



Notruf: Auf die „Sani“ konnten sich die Mitarbeiter auch früher schon verlassen



Neuester Stand: Die „Villa Martha“ auf dem Werksgelände

nitätsstation III. Dr. Carow bemüht sich darüber hinaus verstärkt um die Zusammenarbeit mit Medizinem weit über die Werksgrenzen hinaus, wird Mitbegründer der „Werksärztlichen Arbeitsgemeinschaft“, und erhält einen Lehrauftrag für Arbeitsmedizin an der Technischen Hochschule Darmstadt. Einige der Themen, die ihm damals ganz besonders am Mediziner-Herzen lagen: Arbeitszeitregelungen, Einwirkungen durch Hitze auf körperliche Leistungsfähigkeit sowie Probleme der allgemeinen Hygiene.

Opel ist. „Ein sehr väterlicher Chef, der tief von seinem christlichen Glauben geprägt ist“, erinnert sich sein Mitarbeiter und späterer Nachfolger, Dr. Holger Breikreutz. „Gefahrstoffe“ und „Alkohol am Arbeitsplatz“ sind zwei der Themen, denen sich Dr. Leist besonders annimmt – auch dies ein Beleg für den Wandel der Zeiten.

In die Ära Leist fällt zudem eine enorme Zunahme der diagnostischen Leistungen des Werksärztlichen Dienstes. Allein 1980 werden in Rüsselsheim beachtliche 42 000 be-

Opel-Ärzte bleiben vielfältig: So gehören mittlerweile auch drei Sozialberater zum Werksärztlichen Dienst, und auch die Reise- und Tropenberatung nimmt mittlerweile einen Raum ein, den Onkel Wilhelm bestimmt nie für möglich gehalten hätte: Doch schließlich arbeiten Opel-Mitarbeiter heute rund um den Globus.

Insgesamt praktizieren 60 Jahre nach dem Beginn der werksmedizinischen Ära sechs Ärzte in den drei Stationen, sorgen sich um das Wohlergehen der Mitarbeiter in Rüsselsheim insgesamt 17 Krankenschwestern, sechs Pfleger, sechs medizinisch-technische Assistentinnen, sieben Sekretärinnen, anderthalb EDV-Kräfte, zwei Registratoren, ein Sportlehrer, eine Masseurin, ein Fahrer und die besagten drei Sozialberater.

Die Aufgaben der Ärzte werden immer vielfältiger

Von diesen Mitarbeitern stehen 33 bei Opel direkt in Lohn und Brot, 20 sind Angestellte des Deutschen Roten Kreuzes, das mit dem Unternehmen seit den Anfangszeiten des Werksärztlichen Dienstes zusammenarbeitet.

Was die Zukunft bringt? Mit Sicherheit einen Umzug der Sanitätsstation I – der alte Standort der „Villa Martha“ wird im Rahmen der Restrukturierung weichen müssen. Und medizinisch? „Unsere Arbeit verlagert sich zunehmend in Richtung Gesundheitsvorsorge“, erläutert Dr. Breikreutz. Der Werksärztliche Dienst will das Bewußtsein der Mitarbeiter für ihre eigene Gesundheit stärken, denn diese liegt in der Verantwortung jedes einzelnen.

Dazu ist eine gute Portion Aufklärungsarbeit notwendig. Erste Schritte in diese Richtung sind gegangen, etwa mit Aktionen wie „Rette Deine Haut“ – dem Motto der Hautscreeningaktion vom Juni '96.



Hilfe: seit '36 gibt's Opel-Doktoren

Darüber hinaus liegt Dr. Breikreutz aber auch der integrierte Gesundheitsschutz am Herzen. Aus diesem Grund will er die Zusammenarbeit aller bei Opel auf diesem Gebiet Tätigen fördern, als da wären der Werksärztliche Dienst, die BKK, die Arbeitssicherheit, die Werkfeuerwehr, die Werkverpflegung, der Betriebsrat und die Sozialbereiche des Unternehmens.

Außerdem soll die internationale Zusammenarbeit der Werksärzte weiter ausgebaut werden – was wohl ganz im Sinne Dr. Carows wäre.

Die Zukunft bringt noch viele Herausforderungen

Ein wesentliches Thema wird weiterhin die „Ergonomie“ bleiben, die menschengerechte Gestaltung des Arbeitsplatzes – sowohl, was die Arbeit an der Produktionslinie als auch die am Bildschirm angeht – die „Onkel Wilhelm“ sich wohl auch niemals hätte vorstellen können.

So ändern sich die Zeiten. Das hohe Engagement der Werksmediziner ist bis heute geblieben, aber die Ausbildung, die ist mittlerweile professioneller als jene von Onkel Willi – zum Wohl der 25 000 Mitarbeiter in Rüsselsheim.



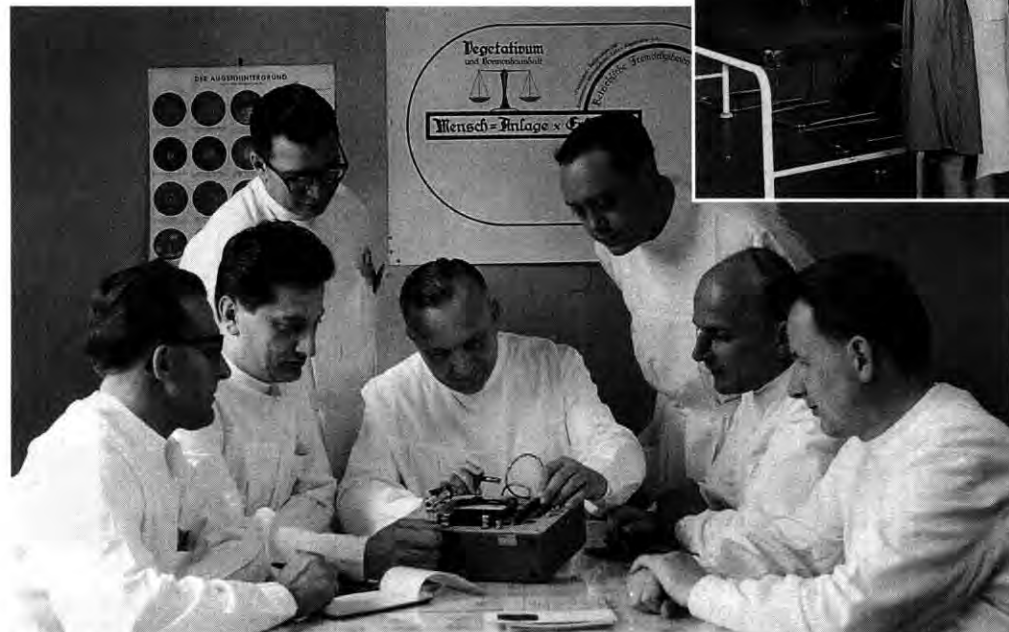
Foto: Opel

Profis: für Notfälle gerüstet

rufgenossenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse Beurteilungsgrundlage für berufliche Eignungen sind.

Damit einher geht die Expansion des Verwaltungsapparates. Die Umstellung auf die elektronische Datenverarbeitung ist denn auch eine der großen Aufgaben, denen sich Leist-Nachfolger Dr. Breikreutz seit 1987 widmet.

Doch die medizinischen Herausforderungen für die



Selbst ist der Medizin-Mann: Weiterbildung stand schon immer auf dem Stundenplan der Werksärzte

Mehr Sicherheit und Komfort

Für die Modellreihen ist das neue Jahr angebrochen

Rüsselsheim (jh). Mit Beginn des neuen Modelljahrgangs haben sich diverse Änderungen ergeben. Hier ein kurzer Überblick:

Astra

Mit der serienmäßigen Einführung eines elektronisch gesteuerten ABS in allen Modellvarianten steigert Opel die aktive Sicherheit seines Erfolgsmodells Astra noch weiter. Das durch den obligatorischen Einbau zweier Full Size-Airbags bereits sehr hohe passive Sicherheitsniveau wird beim Caravan durch ein ab Werk eingesetztes Gepäcknetz sinnvoll abgerundet.

Parallel zur optimierten Grundausstattung strafft Opel das Astra-Modellprogramm. Die bisherigen Ausstattungsstufen GL, GLS/Club, CDX, Sport und GSi entfallen ebenso wie die Sondermodelle Season, Cool und Champion II. Statt dessen gibt es jetzt drei Modellvarianten: Die Basisversion Astra (entspricht dem bisherigen GL) sowie die beiden neuen Sondermodelle „Dream“ und „Motion“.

Auch das Cabrio erfährt zum Modelljahreswechsel grundlegende Verbesserungen: So bekommt schon das „Basis“-Modell mit dem 55 kW/75 PS starken Motor alle sicherheits- und komfortrelevanten Ausstattungsdetails wie ABS, elektrische Fensterheber und elektrisches Verdeck mit auf den Weg.

Corsa

Dem „Premium“-Image des Corsa wird Opel mit dem neuen Sondermodell „Vogue“ gerecht. Denn Kleinwagen und luxuriöses Innenraumambiente stehen keineswegs im Widerspruch. Zum serienmäßigen Lieferumfang des feinen Kleinen gehören unter anderem Ledersitze mit Sitzheizung, Radio/CD-Kombination und Holzdekoration an Türen und in der Mittelkonsole.

Tigra

Mit auffälligen Außenfarben unterstrich Opel schon in der Vergangenheit die ungewöhnliche Linie des Tigra. Jetzt gibt es das kompakte Coupé in zusätzlichen Far-



Mehr Farbe im Spiel: Das Sondermodell Tigra Color Line „Ardenblau“ setzt Akzente

ben. Die Serie „Ardenblau“ kennzeichnet eine attraktive Sonderfarbe, ein spezielles Polsterdesign und Aluräder. Optisch noch ausgefallener präsentiert sich der Tigra „Rio Verde“ mit Lederausstattung, Alurädern, Radio/CD-Kombination, Zentralverriegelung, elektrisch einstellbaren und beheizbaren Außenspiegeln und Nebelscheinwerfern.

Vectra

Der Vectra erhält ein Jahr nach seiner Markteinführung nur geringfügige Änderungen. Alle Modelle erhalten ab sofort eine dritte, hochgesetzte Bremsleuchte. Ab der Ausstattungsstufe Vectra Komfort ist auch der mittlere Gurt auf der Rückbank als Dreipunktgurt ausgelegt. In der Topversion CD Exklusiv sorgt jetzt eine Klimatisierungsautomatik für ein gleichmäßig gutes Raumklima.

Calibra

Das Calibra-Programm konzentriert Opel auf die Sondermodelle „Young“, „Classic“ und „Cliff Motorsport Edition“ sowie zwei Motorisierungen – mit 136 und 204 PS.

Monterey

Eine Komplettierung der Sicherheitsausstattung, technische Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des Innengeräuschniveaus und eine umfangreiche Ausstattung kennzeichnen den neuen Jahrgang des Monterey. So ist der Monterey ab sofort mit zwei Full Size-Airbags sowie pyrotechnischen Gurtstraffern ausgestattet.

Monterey RS und LTD erhalten zusätzlich ab Werk ABS, Klimaanlage, Tempomat, stufenloses Scheibenwischer-Intervallsystem,



Doppelplus: Der Frontera bietet zusätzlichen Fahrkomfort und mehr Sicherheit

schlupfabhängig arbeitendes Differential und Zweifarb-Lackierung.

Frontera

Als Ersatz für den bisherigen 2.8 TDI-Motor arbeitet jetzt ein neuer 2,5-Liter-Turbodiesel unter der Haube des Frontera. Das Aggregat leistet 85 kW/115 PS bei 3600/min und produziert sein maximales Drehmoment von 260 Nm bereits bei 1800 Umdrehungen pro Minute.

Zusätzlich zu den Verbesserungen am Motor erhält der Frontera analog zum Monterey nun auch Full Size-Airbags für Fahrer und Beifahrer. Damit verbunden ist eine neue, ergonomisch günstiger geformte Armaturentafel samt funktioneller Bedienelemente.



Mit Sicherheit in Serie: Alle Astra haben jetzt serienmäßig elektronisch gesteuertes ABS an Bord

Ins Heiligtum

CD-ROM führt durchs Design

Rüsselsheim (jh). Nein, neugierig sind wir alle nicht. Aber so ein kleiner ungestörter Rundgang durchs Design, der hätte doch was, oder? Nicht verzagen, „Case“ fragen.

Mit Hilfe der neuen CD-ROM „Computer-Anwendungen in der Serienautomobil-Entwicklung“ ist die Schnüffelei im Heiligtum ein Kinderspiel. „Case“ schöpft die Möglichkeiten, die das Medium CD-ROM bietet, voll aus. Ebenso informative wie unterhaltsame Animationen, Simulationen, Videos, Bilder und Texte zu den Themen

Akustik, Bio-Engineering, Sicherheit und Aerodynamik geben Einblick in die Arbeit der Entwicklungs-Ingenieure.

Bei der Konzeption der CD-ROM stand das Kriterium „leichte Bedienbarkeit“ mit im Vordergrund. Auch Anwender ohne Computer-Fachkenntnisse finden sich dank der klar strukturierten und ansprechenden Benutzeroberfläche problemlos zurecht.

„Case“ kostet neun Mark und kann bei der Adam Opel AG, Stichwort „Case“, in 47777 Krefeld angefordert werden. Außerdem gibt's „Case“ bei der Propeller AG. ■

Gummis für Eis und Schnee

Ab sofort gibt es Winterreifen

Rüsselsheim (jh). Der kluge Autofahrer denkt nicht nur mit, sondern auch voraus – er schlägt dem Winter ein Schnippchen, lange bevor der anfangt: durch den Kauf von Winterkomplettträgern.

Zugegeben: Wer mag jetzt schon an den Winter denken. Aber Sicherheit hat immer Vorrang. Und die Sicherheit spricht für Winterkomplettträger. Denn diese haben nicht nur ein spezielles Profil, sondern auch eine besonders weiche Gummimischung, die sich durch eine wesentlich bessere Haftung – zum Beispiel bei Glatteis – auszeichnet.

Bei verschneiter Fahrbahn verkürzen Winterreifen zudem den Bremsweg um bis zu 50

Prozent und sind für Steigungen bis 18 Prozent gut – ein vergleichbares Fahrzeug mit Sommerreifen muß schon bei drei Prozent passen.

Darüber hinaus haben die Winterkomplettträger von Opel ganz praktische Vorteile. So entfallen etwa die Kosten für Demontage, Montage und Auswuchten und die Sommerräder – insbesondere wertvolle Leichtmetallräder – bleiben im harten Winter einsatz von Beschädigungen etwa durch Streusalz verschont.

Mitarbeiter können die Winterkomplettträger ab sofort bestellen. In Rüsselsheim im Zubehörverkauf K 65, in Bochum in der Zubehörausgabe im Werk I, Portal 4 und in Kaiserslautern im Neuwagen- und Zubehörverkauf K 2. ■

Messeauftritt

automechanika: Service und mehr

Frankfurt/Rüsselsheim (jh). Unter dem Motto „Opel. Service und mehr“ präsentiert das Unternehmen im Rahmen der „automechanika“ auf über 700 Quadratmetern Ausstellungsfläche eine Fülle interessanter Themen.

Die Bandbreite reicht von effektiver Händler-Kommunikation via Satellit über Wis-

senswertes und Neues aus dem Bereich Teile und Zubehör bis hin zu neuen Serviceleistungen.

Alle interessierten Mitarbeiter können das Opel Kommunikationszentrum im Marriott-Hotel in Frankfurt (gegenüber dem Messehaupteingang) noch bis zum 15. September täglich von 9 bis 18 Uhr besuchen.



Feiner Kleiner: Corsa „Vogue“ mit Ledersitzen und Holzdekor

Harmonie in DI-Dur

Der direkteinspritzende Vierventil-Dieselmotor tritt seinen Dienst an

Rüsselsheim (jh). Nun geht's los: Kaum sind die Feierlichkeiten rund um die Eröffnung des neuen Dieselwerks in Kaiserslautern ausgeklungen, richtet sich das Interesse der Kunden auf die Frage: Was ist das eigentlich für ein neuer Motor?

Soviel vorweg: Mit dem DI 16V hat Opel als erster Automobilhersteller die Vorteile der Vierventiltechnik mit Direkt-einspritzung und Turboaufladung im Pkw-Dieselsektor kombiniert.

Die neuen Triebwerke zeichnen sich durch hohes Drehmoment sowie niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte aus. Das Leistungsspektrum der völlig neu konstruierten Dieselmotorgeneration mit 2,0 und 2,2 Liter Hubraum reicht von 60 kW/82 PS über 74 kW/100 PS bis zu 88 kW/120 PS. Die Ecotec-Triebwerke verfügen über eine zum Patent angemeldete Ventilsteuerung mit nur einer obenliegenden Nockenwelle. Erstmals im Automobilbau kommt eine gemeinsam mit Bosch entwickelte elektronisch geregelte Radialkolben-Hochdruckeinspritzpumpe zum Einsatz.

Ihre Premiere feiert die in dreijähriger Entwicklungszeit zur Serienreife gebrachte neue Ecotec-Diesलगeneration zunächst im Vectra mit dem 2,0 Liter-Basisaggregat. Der 82 PS-DI verbraucht nach der neuen MVEG-Norm 5,9 Liter auf 100 Kilometer beziehungsweise 4,9 Liter im Drittmix nach der bisherigen DIN-Meßmethode.

Damit ist der neue Motor um 17 Prozent sparsamer als der bisher angebotene, gleichstarke 1,7 Liter-Wirbelkammer-Turbodiesel. Gleichzeitig liegen die Abgaswerte um rund 20 Prozent unter der aktuellen EU 96-Norm.

Besonderen Wert legten die TEZ-Ingenieure auf eine harmonische Leistungsentfaltung und gute Zugkraft bei niedrigen Drehzahlen. So beschleunigt der Vectra 2.0 DI 16V mit 82 PS beispielsweise im fünften Gang in 19 Sekunden von 80 auf 120 km/h. Das maximale Drehmoment von 185 Nm steht bereits bei 1800/min zur Verfügung und bleibt bis 2500/min auf diesem hohen Niveau.

Möglich wurde diese auf höchste Effizienz ausgerichtete Motorcharakteristik in erster Linie durch die Vierventiltechnik. Sie erschloß völlig neue Wege bei der für die Gemischbildung bei Diesel-Direkteinspritzern wichtigen Drallerzeugung. Der Grund: Durch die unterschiedliche Ausführung der für einen Vierventiler typischen zwei Einlaßkanäle sowie einer zuschaltbaren Klappe im sogenannten Füllungskanal wird über einen weiten Drehzahlbereich ein optimal abgestimmter Drall erzeugt. Ein weiterer Schlüssel zum Erfolg war die gemeinsam mit den Bosch-Experten entwickelte, völlig neue magnetventilgesteuerte Radialkolben-Einspritzpumpe.

Sie ermöglicht einen Pumpendruck von 900 bis

1000 bar, an den Einspritzdüsen herrschen sogar Drücke von rund 1300 bis 1500 bar. Dieser hohe Einspritzdruck stellt zusammen mit einem neuartigen Zweifeder-Düsenhalter und speziell gerundeten Fünffloch-Düsen eine feine Verteilung des direkt in den Brennraum eingespritzten Kraftstoffs sicher. In Verbindung mit dem genau definiert erzeugten Drall der Ansaugluft ergibt sich so eine besonders effektive Gemischbildung, die sich günstig auf das Drehmoment-, Verbrauchs-, Abgas- und Laufverhalten auswirkt.

Großen Einfluß auf die energiesparende Arbeitsweise der sehr leise laufenden Ecotec-Diesel hat auch die Ventilsteuerung mit nur einer obenliegenden Nockenwelle. Für die zwei Einlaß- und Auslaßventile eines Zylinders ist jeweils eine Ventilbrücke zuständig, die von der Nockenwelle direkt betätigt wird. Unter jeder dieser Brücken sitzt für jedes Ventil ein hydraulischer Spielausgleich. Größter Pluspunkt dieser innovativen Lösung: Sie verursacht etwa 30 Prozent weniger Reibung im Ventiltrieb als eine herkömmliche Konstruktion mit zwei obenliegenden Nockenwellen und trägt damit zur Kraftstoffeinsparung bei.

Weitere Besonderheiten: Die neuen Dieselmotoren können bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt ohne Vorglühen gestartet werden. Und: Platinbeschichtete Oxidationskatalysatoren mit einem Volumen von 1,4 Litern sorgen für eine gute Abgasreinigung. Ein Ölwechsel ist nur noch alle 15 000 Kilometer vorgesehen.



Premiere: Opel hat als erster Autobauer einen Pkw-Serien-Turbodiesel entwickelt, der Vierventiltechnik und Direkteinspritzung kombiniert



Glenn Miller im Verkehr

Untersuchung über die Wirkung von Musik im Auto

München (dpa). Musik von Glenn Miller kann beim Autofahren die Konzentration steigern.

Ravels „Bolero“ hingegen verleitet zu aggressivem Schnellfahren – dies wird in einer Studie des TÜV Bayern und des Instituts für angewandte Psychologie in Zürich festgestellt.

Vorsicht ist demnach bei Musik geboten, die Gefühle

weckt. Dann könne die Konzentration im Straßenverkehr schwinden, schreibt die Fachzeitschrift „Bayerische Polizei“ in ihrer aktuellen Ausgabe.

Wer eintönige Autofahrten vor sich hat, auf den wirken demnach ruhige Melodien „stimulierend gegen Langeweile“. Sei der Fahrer hingegen übermüdet, dann könne ruhige Musik ihn in gefährlichen Schlaf wiegen. Besser sei da-

her „für die, die sie schätzen“, swingende Musik – etwa von Glenn Miller, den Beatles oder James Last. Diese Musik führe zu einem „locker-ausgewogenen Fahrstil“. Schnelle Musik wie harter Rock oder Beat sei hingegen dazu angetan, die Fahrer zu einem aggressiven Fahrstil zu verleiten – auch das Schlußstück des „Bolero“ von Ravel habe diese Wirkung gezeigt.

„Autos von links sind schneller“

ABC-Schützen brauchen unsere ganze Aufmerksamkeit

Wiesbaden/Rüsselsheim (dpa/jh). Die sechs- und siebenjährigen Abc-Schützen haben ihre eigenen Erfahrungen mit dem Straßenverkehr.

„Man schaut immer zuerst nach links, weil die Autos von links schneller sind“, erklärt ein Junge seinen Kameraden. Bekannt sind auch die Gefahren, die von parkenden Wagen ausgehen. „Man darf da nicht draufklettern, weil, wenn das Auto losfährt, kann man herunterfallen“, berichtet ein kleines Mädchen.

Die Antworten der Kinder sind eine Bestätigung für die Wiesbadener Polizisten, daß die Schulanfänger dringend eine Verkehrserziehung brauchen. Aber auch Opel macht sich gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht für die Sicherheit der Schulanfänger

stark. Mit ihrer Plakataktion unter dem traditionellen Motto „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ werden motorisierte Verkehrsteilnehmer zu besonders vorausschauender Fahrweise aufgefordert.

Rund 35 000 Plakate an Hauptstraßen und Verkehrsschwerpunkten weisen auf die Risiken bei der Begegnung mit den noch unerfahrenen Abc-Schützen hin. Daß auch bei den Neu-Schülern Handlungsbedarf besteht, weiß der Leiter der Wiesbadener Jugendverkehrsschule, Polizeihauptkommissar Manfred Fritz, zu berichten.

„Allein in Wiesbaden sind im vergangenen Jahr 71 Kinder verunglückt – glücklicherweise keines tödlich.“ Diese Zahl liege jedoch wesentlich unter denen der 70er Jahre. „Zu dieser Entwicklung hat auch unsere Verkehrserzie-

hung beigetragen“, ist sich Fritz sicher.

Rund 17 500 Kinder hätten seit 1971 an den jährlichen Schulungen teilgenommen, berichtet der Fachmann. Besonders freut er sich darüber, daß es den Verkehrserziehern dabei gelingt, auch die Eltern anzusprechen. Mit einem Schmunzeln erklärt er: „14 600 Mütter, Väter, Omas und Opas haben hier schon auf den Schulbänken gesessen. Und das ist gut so, denn das Vorbild der Erwachsenen ist wichtig.“

Die Erklärung eines kleinen Mädchens zeigt, wie recht er hat. „Die Erwachsenen dürfen aber auch mal bei Rot über die Ampel gehen, wenn sie es eilig haben“, entschuldigt sie oft gesehenes falsches Verhalten.

„Erst stehen, dann sehen, dann gehen“ lautet der wichtigste Merksatz des Tages. Es wird aber auch erklärt, wo man am sichersten über die Straße kommt, und daß es auch bei Grün an der Ampel noch gefährlich werden kann. Die letzte Antwort des Tages enttäuscht die engagierten Verkehrshüter dann aber doch: Was denn die größte Gefahr für ein Kind sei, wenn es im Auto nicht im Kindersitz mitfahre, hatte der Polizist gefragt. Die Antwort eines Kindes: „Daß man von der Polizei erwischt wird.“



Aufgepaßt: 35 000 Opel-Plakate appellieren an die Autofahrer



Hochleistung: Die Bosch-Pumpe



Fertigung: Montage dauert zwei Stunden

Größtes Verwertungsnetz

Schon über 100 000 Altfahrzeuge ohne Katalysator entsorgt

Rüsselsheim (jh). Über 100 000 Altfahrzeuge hat Opel im Rahmen der bundesweiten Initiative „Sicher und sauber“ seit März 1995 beim Kauf eines Neuwagens eingetauscht und umweltgerecht entsorgt.

Kunden erhalten bis zu 3000 Mark für ihren Gebraucht-Pkw, gleich welcher Marke, wenn sie einen neuen Corsa, Tigra, Astra oder Astra Ca-

brio kaufen. Voraussetzung: Der Altwagen hat keinen geregelten Kat und war mindestens die letzten sechs Monate auf den Kunden zugelassen.

Opel stellt sicher, daß die eingetauschten Altfahrzeuge umweltgerecht entsorgt werden und somit nicht mehr in den Straßenverkehr gelangen. Die fachgerechte Entsorgung der schadstoffintensiven Altfahrzeuge gewährleisten die zertifizierten Vertragsverwerter

von Opel. Mit rund 300 Partnerbetrieben verfügt das Unternehmen über das größte Verwerternetz in Deutschland.

Die Aktion „Sicher und sauber“ gilt aktuell für Kaufabschlüsse bis Ende September 1996. Für die Zulassung haben die Kunden noch bis zum 31. Dezember diesen Jahres Zeit. Das Eintauschprogramm erstreckt sich auch auf Leasing-Verträge der oben genannten Modelle.

Im Alter noch von der Muse geküßt

Nähmaschinen, Fahrräder, Autos – und jetzt kam die Kultur ins Werk

Rüsselsheim (es). Notenwechsel statt Schichtwechsel, Dreivierteltakt statt Viertakter, Emotion statt Produktion – der Rüsselsheimer Kultursommer und das Rheingau-Musik-Festival machten's möglich: Das Opel-Werk wurde in den zurückliegenden Wochen immer öfter zum Musentempel. Das Glanzlicht setzte die „Philharmonie der Nationen“ unter Leitung des TV- und Klassik-Stars Justus Frantz.

Es gibt Momente, wo selbst ein alter Konzerthase noch stutzt. Bei Justus Frantz war es mal wieder soweit, als er die Bühne sah, die Opel für ihn und sein Orchester eingerichtet hatte: Ein Stück überdachte Werksfläche zwischen zwei hochaufschießenden Werkshallen. Der alte Verladehof am Büro- und Materiallager, Nähe Kreuzung Fritz- und Wilhelmstraße.

„Ich muß zugeben, damit habe ich nicht gerechnet“, verhardt der Maestro kurz, als er die Stätte inspiziert, an der er dem Rüsselsheimer Publikum am Abend ein Kulturerlebnis beschern soll. Es ist Nachmittag, und von seinem Orchester ist weit und breit noch nichts zu sehen, als Frantz seinen Kontrollgang macht. Das Aufbau-Team des Rheingau - Musik - Festivals kümmert sich noch um die Bestuhlung, die Mannschaft vom Dorint-Hotel richtet im improvisierten „Foyer“ der Bühne ihre Imbißstände ein.

Einen Maestro bringt nichts aus der Ruhe

Frantz runzelt die Stirn: „Ich dachte entweder an eine richtige Werkshalle oder an eine Bühne unter freiem Himmel, auf einer Art Parkgelände – aber mit so einem Zwitterding habe ich wirklich nicht gerechnet.“

Ein echter Profi verbreitet deswegen aber nicht gleich Unmut. Er setzt sich an seinen Flügel, verlangt nach ei-



Helfer auf vier Rädern: Der Aufbau klappte reibungslos



Konzentriert: Justus Frantz

nem Brettchen, das unter sein leicht wackelndes Hockerchen geschoben wird, und los geht's. Nach einigen Fingerübungen weiß der Meister: „Die Akustik stimmt, und darauf kommt's an.“

Bald hat er nur noch zwei Problemchen: Daß ein aufs Dach plätschernder Regenguß den Kunstgenuß seines Publikums gefährdet, und daß ihm eventuell keine Zeit mehr bleibt, nach dem Konzert Opel-Vorstandschef David Herman persönlich die Hand zu drücken: „Kommt er jetzt eigentlich, oder ist er noch in Urlaub?“

Denn viel Zeit hat der Maestro nicht mit nach Rüsselsheim gebracht: Er kommt gerade von Plattenaufnahmen in Aschaffenburg und muß am nächsten Morgen gleich weiter in den hohen Norden.

Eine Terminhatz, die ihn freilich nicht ins Schludern

kommen läßt: Am Ende haben weder Justus Frantz noch sein Publikum bereut, zum Werks-Konzert gekommen zu sein: Mit Ravels „Bolero“, Beethovens 5. Klavierkonzert und Brahms 2. Sinfonie präsentiert Frantz drei sichere Selbstläufer des Klassikbetriebs. Und als Zugabe gibt es unter anderem Edvard Griegs „In der Halle des Bergkönigs“.

Musik gewordene Völkerverständigung

Und wer einem Konzert der „Philharmonie der Nationen“ beiwohnt, erlebt schließlich auch ein Stück Wirklichkeit gewordene Völkerverständigung: Aus 37 Nationen formiert sich diese knapp 60köpfige „Lichterkerne des Friedens“, wie Justus Frantz sein Orchester schwelgerisch nennt.

Die Künstler, die knapp eine Woche später in der Werkshalle B 19 auftreten, sind weit weniger weit gereist: Die meisten Mitglieder des Tanztheaters „Ego“ stammen aus Rüsselsheim.

Und im Gegensatz zu Justus Frantz wissen sie, was sie erwartet: „Wir wollten ein Projekt an einem Ort verwirklichen, der zunächst nicht mit Kunst in Zusammenhang gebracht wird“, erklären der Tänzer Stefan Hahn und der Maler Uwe Wenzel.



Speis' und Trank: Ruhe vor dem Sturm

Ebenfalls mit von der Partie sind die Musiker Matthias Vogt und Sven Hormuth, Kostümbildnerin Jule Kracht und Tontechniker Marc Kalke, dazu kommen die Tänzer Anette Dibbern-Schoch und Gerhard Maaß, die Designerin Christine Traiser und der Videofilmer Stefan Weber.

„Ego“ präsentiert sich weit schwieriger zugänglich als die „Philharmonie der Nationen“. Ein ehrgeiziges Tanztheater, das eine Expedition in die Welt der menschlichen Seele schildert, und sich dabei den Ausdrucksformen des Tanzes, der Musik und des Lichtes bedient.

Auch wenn die Künstler einige ihrer Pläne in der Halle B 19 nicht verwirklichen können, kommen manche

Ravel in Rüsselsheim: Probieren geht über studieren

örtliche Gegebenheiten gelegen: So bauen sie die vier Meter hohe Fensterfront der Halle in ihr Bühnenbild ein. Das Publikum strömt zu dem Tanztheater natürlich längst nicht so zahlreich wie zu Justus Frantz, doch die, die kommen, sind begeistert.

Wer Tanz weniger als intellektuelles Erlebnis begreift, ist schon einige Tage vorher auf seine Kosten gekommen. Das „Sexteto Mayor“ zeigte im Rahmen des Rüsselsheimer Kultursommers an zwei Abenden hintereinander seine „Tango Pasion“, ebenfalls im überdachten Innenhof der alten Verladestation.

Geboten war ein raffiniertes, elegantes Tanzspektakel in zwei Teilen, inszeniert von Hector Zaraspe und produ-

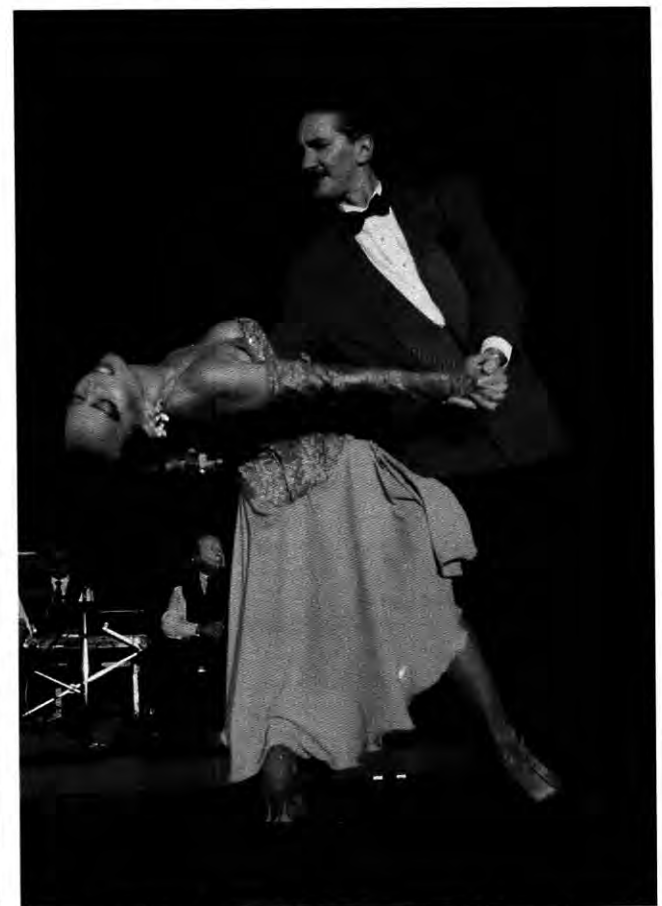
ziert von Mel Howard. Biegsame Körper, schöne Frauen, Männer, die sich umkreisen wie Torero und Stier – mal im Ambiente schummriger Tanzschuppen, mal im glitzernden Glamour-Outfit offenbarten die Tänzerinnen und Tänzer die gesamte Gefühlspalette, die der argentinische Tango bietet: Heiße Liebe, Eifersucht, Enttäuschung und Trennungsschmerz.

Klassische Töne und auch Zukunftsmusik

Dreimal Kunst, dreimal Kultur, dreimal Opel – und auch wenn dabei Klassisches ertönt, klingt etwas Zukunftsmusik mit an. Denn schließlich soll dieser Teil des historischen Werksgeländes bald Rüsselsheims Stadtbild beleben helfen, soll Teil der City werden – mit Menschen, Geschäften, Kultur und Kunst.



Experimentierfreudige Lichtgestalten: EGO präsentierte eine Expedition in die Welt der menschlichen Seele als Tanztheater



Toller Tanz: Das „Sexteto Mayor“ inszenierte den Tango

DTM im Westentaschenformat

Modelltourenwagen kämpfen um Meisterschaftspunkte

Rüsselsheim (jan). **Fau-** chende Motoren, hals- brecherische Vollgas- fahrten und gewagte Überholmanöver. Kurz: Kampf um jeden Meter Asphalt. Das ist es, was die Massen bei der Tourenwagenmeisterschaft begeistert und so man- cher wünschte sich schon, auch einmal so ei- nen Rennboliden zu steuern.

Noch heißen die Fahrer aber Reuter, Ludwig und Stuck und das ganze Spektakel kostet Millionen. Die Lösung für ver- hinderte Piloten liegt nah – ein DTM-Calibra für 1000 Mark. Aber eben nur Maßstab 1:10. Die kühnen Lenker dieser und anderer Miniatur-Stras- senflitzer trafen sich kürzlich

auf dem Parkplatz des TEZ zum Meisterschaftslauf der DTM für Modelltourenwagen. Und wenn auch nicht 600 PS im Motorraum wüteten, son- dern nur 7,2 Volt, so hatte das mit Spiel nichts zu tun. „Das Reglement ist ganz klar: alle dieselben Motoren, Abstimmungen nur bei Fe- dern und Dämpferölen er- laubt, Slicks oder Profilreifen“, beschreibt Anton-Peter Billi- no, tätig im Meßwesen im TEZ, den profimäßigen Renn- zirkus. Daß die Kleinrenner mit technischen Leckerbissen wie Allradantrieb aufwarten und 60 Kilometer schnell wer- den, wundert da keinen mehr. Gefahren wird auf Rund- kursen, ein Lauf dauert jeweils fünf Minuten und damit bei der Siegerehrung keine Miß- verständnisse aufkommen,

zählt der Computer über Sen- der und Induktionsschleife die gefahrenen Runden. High- Tech, wohin man blickt. Wer schließlich als Sieger auf dem Podest stehen will, muß sich durch Vorläufe bis ins Finale kämpfen, wo die besten Acht aufeinander treffen. Diesmal standen sich 65 Piloten gegenüber, bundes- weit gehen insgesamt 1000 in verschiedenen Regionen an den Start. Wie bei den Großen siegte auch hier ein Calibra, am Steuerknüppel Christoph Lemmler. Und das Fieber greift wei- ter um sich: „Mein Sohn fährt jetzt auch“, sagt Autonarr Bil- lino, der im Bischofsheimer MSC organisiert ist. Der BM- SC veranstaltet in diesem Jahr auch den Endlauf um die Deutsche Meisterschaft. Am



Steuermänner: Vom Podest aus hetzen die Rennfahrer ihre Mini-Flitzer über den Asphalt-Parcours

ersten Oktober-Wochenende ist es soweit, dann wird das Bürgerhaus Bischofsheim zum „Ring“. Alles wie in echt, nur eben kleiner.

Erst im Finale gestoppt

Unternehmensplanspiel: Blitz-Quintett wird deutscher Vize-Meister

Rüsselsheim (jan). **Der Konkurrenzkampf ist un-** erbittlich, hier herrscht das Gesetz des Dschungels: Fressen oder ge- fressen werden, nur der Stärkste überlebt.

In der „Wildnis“ des Unter- nehmensplanspiels MARGA platzierte sich das fünfköpfige Managerteam aus dem TEZ und der Finanzabteilung ganz oben in der Nahrungskette. Nur eine Gruppe war besser. Nach einem dreiviertel Jahr Spielzeit hatte die Opel- Mannschaft 390 andere Fir- men hinter sich gelassen, zum Showdown trafen sich schließlich die acht besten Teams auf Schloß Gracht bei Köln, wo das Universitätsse- minar der Wirtschaft alljährlich die Besten der Besten des Managerwettbewerbs ermit- telt. Beim diesjährigen 25. Ju- biläum sprang für die Rüs- selsheimer immerhin der zweite Platz heraus, letztes

Jahr stand eine andere Opel- Gruppe noch ganz oben auf dem Treppchen. Und was ist das Geheimnis des Erfolges? „Knallharte Berechnungen, ahnen, was die Konkurrenz macht und jede Menge Spiel- trieb“, umschreibt Teamchef Guido Besecke aus der Fi- nanz den Weg zum Erfolg. Zusammen mit Dan Purcaru, Gregor Krieg, Arno Greifen- stein und Reiner Pechtold, allesamt aus dem TEZ, wur- den Preise kalkuliert, investiert, Material und Rohstoffe eingekauft, Lager angemie- tet und Personal eingestellt. „Ein Riesenspaß und super- spannend.“ Aber eben auch harte Ar- beit, vor allem, wenn man so was nicht jeden Tag macht. Über 70 Entscheidungen mußten in jeder Spielperiode getroffen werden, regelmäßi- ge Treffen wurden veranstal- tet, Berechnungen verglichen und, und, und... „Wir haben das alles gemeinsam ge- macht und durchdiskutiert“,



Fünf auf zwei: Das Opel-Team ließ die Konkurrenz alt aussehen

beschreibt Besecke das Wir- ken des fiktiven Firmenvor- stands. In jeder Runde galt es, drei Mitbewerber „abzuhängen“, mit Produkten, Dienstleistun- gen und Investitionen zu jon- glieren. Von Werbeausgaben bis zur Modernisierung des Maschinenparks reichte die Palette der Faktoren, die am Ende über Gewinn und Ver- lust entschieden.

Die „gute Nase“ für den Markt brachte im Finale, wo dann nur noch zweieinhalb Stunden für die Entscheidun- gen blieben, schließlich den zweiten Platz ein. Das Gewin- nerteam hatte etwas ent- schiedener die Kostenbremse getreten und die ablaufende Konjunktur darüber hinaus al- len Teilnehmern ein Schnip- pen geschlagen – fast wie im richtigen Leben.



Ferngesteuert: Der Mini-Flitzer steckt voller High-Tech

Dringend gesucht: Tischtennisspieler

Interesse an eigenem Werks-Team?

Rüsselsheim (med). „Im- mer wieder erreichen uns Anfragen nach Tischtennisturnieren und Freundschaftsspie- len, die zeigen, daß In- teresse besteht, gegen eine Opel-Mannschaft anzutreten“, sagt Johan- nes Schmitz, Leiter In- terne Kommunikation.

„Wir nehmen dies zum Anlaß und suchen Opel-Mitarbeite- rinnen und -Mitarbeiter, die gerne und gut Tischtennis spielen.“ Die Perspektive ist interes- sant: Sollten sich genügend Sportler finden, wäre es denk- bar, daß demnächst eine Opel-Werkmannschaft ent- steht. Das neue Tischtennis- team könnte dann das Unternehmen bei Freund- schaftsspielen und nationalen Wettkämpfen repräsentieren. Machen Sie mit? Könnten Sie sich vorstellen, gelegent-

lich in einer Werkmannschaft Tischtennis zu spielen? Dann füllen Sie bitte den Coupon vollständig aus und schicken ihn bis zum 30. September 1996 an uns zurück. Sie ge- hen damit keine Verpflichtun- gen ein. Wir informieren Sie rechtzeitig über die weiteren Schritte. An den anderen Standor- ten bestehen bereits Tisch- tennismannschaften oder sind im Begriff, sich zu bil- den. Sportler, die noch mit- machen wollen, wenden sich persönlich oder mit dem aus- gefüllten Coupon direkt an die Tischtenniskoordinatoren in ihrem Werk. Das sind: **In Kaiserslautern:** Herbert Treusch, Zentral- werksstätten, Telefon 22 74. **In Bochum:** Klaus Schipper, FL B Rep. Kleber, Telefon 2482. **In Eisenach:** Rainer Quendt, Rohbau, Telefon 2217.

Fische im Pausenraum

Mitarbeiter schaffen sich in Eigeninitiative ein Feuchtbiotop

Rüsselsheim (il). **Im K 101** vermutet man schon an- der mit Zebra und Elefant bemalten Wand vor dem Pausenraum, daß hier doch einiges anders ist.

Und richtig: Die Mitarbeiter der A-Schicht haben sich zur Verschönerung des Pausen- raums ein Feuchtbiotop an- gelegt. „Es fing damit an, daß die Kollegen Geld zur Begrünung sammelten“, so Kurt von der Au, einer der Initiatoren. Er und seine Kollegen aus der A- Schicht der Schwerreparatur (Wagenendmontage) ließen dafür den Hut rumgehen. Ein Meister, der sein Geld statt in seine Jubiläumsfeier in das Feuchtbiotop investierte,

machte den Topf voll. Samstags hieß es dann pri- vater Arbeitseinsatz bei Opel: Die Pläne für den Teich, rund 100 Liter Wasser, eine Umwälzpum- pe und Lavastei- ne wurden so konzipiert und angelegt, daß die großen und klei- nen Pflanzen sich wohlfühlen und ein gemütliches Bild abgeben. Auch die ins- gesamt 20 Fische haben im K 101 ein schönes Zu- hause gefunden. Damit auch alles ins rechte Licht

gesetzt wird und die Pflan- zen prächtig gedeihen, haben die „Bauherren“ zudem für

UV-Licht gesorgt. Alles in al- lem eine grüne Sache im K 101.



Es grünt so grün: Im K 101 entspannen die Kollegen bei einer Portion Natur

Ich spiele Tischtennis

Bitte bis 30.9.96 zurückschicken an: Adam Opel AG Interne Kommunikation (PKZ 39-18) z. Hd. Matthias Mederacke Fax: 81 31

Vorname, Name:
Bereich, Abteilung:
Postkennziffer: Telefon:
Ich spiele Tischtennis seit ca. Jahren
☐ aktiv im Verein
☐ regelmäßig
☐ gelegentlich
In welcher Klasse spielen Sie?

Allround-Talent mit bewegter Vergangenheit

Ein Stück Automobil-Geschichte zu Gast in Rüsselsheim

Rüsselsheim (es). Er war ein wahres Arbeitstier, ein echter Profi: Unermüdlich, verlässlich, vielseitig. Drum war er überall begehrt: Er hat für die Polizei gearbeitet, für die Post, für die Feuerwehr, fürs Militär, für den Rettungsdienst, für Rundfunk & Fernsehen und etliche freie Unternehmer: Kohlenhändler, Spediteure, Bierbrauer und, und, und...

Dem Opel-Werk in Rüsselsheim hat er nach dem Krieg aus den Trümmern geholfen: der Blitz. Zum 50. Jahrestag des Produktionsanlaufes präsentierte sich der Klassiker in all seinen Varianten auf einer großen Ausstellung im Rüsselsheimer Werk.

Wer gedacht hatte, die Klassiker müßten sich zum Klassen-Treffen chauffieren lassen, lag schief. Der größte Teil der „Alten“ kam auf seinen eigenen vier Rädern nach Rüsselsheim gerollt.

Aus eigener Kraft zum Klassentreffen gekommen

Acht bis neun Stunden sei er unterwegs gewesen, erzählt Manfred Bernard aus dem bayerischen Engelsberg bei Traunstein, der mit einem Blitz von buchstäblich überschäumender Wesensart angetuckert kam: Ein einstiges Löschfahrzeug der Feuerwehr, das nunmehr Bier spendet und – logisch – für eine Brauerei Dienst tut. Und daß das Lenkrad auf der rechten Seite hat, weil in seinem Baujahr in Österreich noch links gefahren wurde. 1937 war das.

Der heutige Brauereiwagen bringt trotz seines Rentenalters immer noch mehr, als von ihm erwartet wird. „Der Chef moant, 85 sind genug – aber 110 schafft der scho“ noch“, weiß Bernard. Wenngleich



Publikumsbeliebte: Blitz-Geschichtsstunde fand regen Zuspruch



Getarnt: Auch die Wehrmacht bediente sich aus Rüsselsheim



Auf geht's: Die Oldies laufen auch noch nach 50 Jahren

das Chauffieren für komfortverwöhnte Automobilisten der 90er kein Zuckerschlecken ist:

Mit Allrad schon damals allzeit gut unterwegs

Der Alte lärmt beim Fahren ziemlich, säuft 25 bis 30 Liter Super bleifrei auf 100 Kilometern, sein nicht synchroni-

siertes Getriebe verlangt nach Zwischengas, Bremskraftverstärker und Servolenkung ist natürlich nicht, und Klimaanlage schon gleich gar nicht. Dafür hat der Oldie was, was heutzutage schwer angesagt ist: Allradantrieb.

Natürlich ließe sich auch der eine oder andere Luxus nachträglich einbauen – aber so etwas verschmäht der wahre Blitz-Freund: „Wer seinen Blitz liebt, will ihn so fahren, wie ihn sein Großvater gefahren hat“, erklärt Rolf Tryler. Der Referent des Alt-Opel-Clubs hat den Blitz-Aufmarsch zum 50. Jahrestag des Produktionsanlaufes mitorganisiert – und ist selbst noch ganz erstaunt, was alles in Rüsselsheim aufgefahren ist.

„Wir dachten erst an drei, vier Blitze, die zum Tag der Feier den Eingangsbereich schmücken sollten.“ Sozusagen Blitz-schnell hatte er



Jung, schwungvoll und erfolgreich: Die „Gallionsfigur“ zeigt ihrem Träger, wo's langgeht



Dufte: Waschechte Opel Blitz-Fans sind detailverliebt

dann aber 20 Zusagen von Club-Mitgliedern zusammen, und die Ausstellungs-Idee geboren. Zur Eröffnung sind es dann 26 Blitze gewesen.

Viele Gäste genossen den Augenschmaus

Ein Anblick, den sich auch Hessens Ministerpräsident Hans Eichel und Rüsselsheims Oberbürgermeisterin Otti Geschka nicht entgehen lassen wollten, die Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz beide herzlich im Werk begrüßte.

Prominente wie profane Blitz-Verehrer erfreuen sich nicht nur der Langlebigkeit und der Vielseitigkeit des Opel-Klassikers – auch die Detailfreude, mit der sich seine Fangemeinde um historisches Erscheinungsbild bemühen, ist verblüffend.

So stammt das Chassis des 3,5 Tonners von Johann Schumacher aus Wien, das Führerhaus indes hat er sich im Schwarzwald besorgt, den Kipper selbst gebaut. Selbstredend „arbeitet“ auch dieser Oldie (Bau-

jahr: 1944) noch – bei einer Spedition in Köln.

Der älteste Teilnehmer des Klassen-Treffens – ein einstiges Gerätefahrzeug der Feuerwehr von Obingen am Chiemsee – zählt allerdings zu den wenigen, die ihren wohlverdienten Ruhestand endlich angetreten haben: Er zielt heute ein Feuerwehrmuseum.

Motorisierte Zeitzeugen auch heute noch gefragt

Der blaue Blitz von Alfons Jung aus Kreuztal dagegen leistet seinem Chef sogar heute noch Dienste als Werbeträger: Das Gefährt aus dem Jahr 1948 verfügt über einen Holzgastank. Der Gasbetrieb kostete damals zwar etwas Zeit, weil erst einmal einige Holzkohlen verfeuert werden mußten, und die Motorleistung wurde von flotten 68 PS um etwa ein Drittel reduziert – aber er stellte eine Alternative zum seinerzeit knappen Benzin dar.

Und für ein Unternehmen, das mit Holzgas handelt, kann es auch noch heute kein besseres Dienstfahrzeug geben.

Die Tarnfarbe, die Heinz-Ulrich Kehlenbach aus Nürnberg bei Gummersbach seinem Drei-Tonner-Pritschenwagen verpaßt hat, weist auf die militärische Vergangenheit des Blitz hin. Kehlenbach hat den Oldie bei einem Dachdecker in Magdeburg aufgespürt: Dort hatte er bis 1979 sein Tagwerk verrichtet.

Vor über fünf Jahrzehnten dürfte der 68 PS-Laster (Baujahr: 1937/38) tatsächlich als Transportwagen für Landser gedient haben. Die Wehrmacht war vom Blitz derart angetan, daß auch andere deutsche Automobilfirmen den Opel nachbauen mußten.

Aber auch nach dem Krieg hat der Blitz Automobilgeschichte geschrieben. Nach

dem Wiederanlauf der Produktion 1946 gingen etwa 20 000 Blitz-Lastwagen und Fahrgestelle pro Jahr vom Band. Eine ausgebaute Angebotspalette mit vergrößerten Hubräumen und Radständen sowie Motoren mit mehr PS und Dieselaggregaten förderten die Nachfrage noch über Jahre hinweg.

1969 stammte fast jeder zweite Lastwagen bis drei Tonnen von Opel. Bis 1975 wurden insgesamt 418 687 Blitze produziert. Danach verlagerte Opel die Herstellung



Heißer Ofen: Ein echter Blitz fährt auch mit Holzgastank

ins Schwesterwerk Vauxhall nach Luton, wo das Modell unter dem Namen Bedford Blitz noch bis 1987 gefertigt wurde.

Anhänger hat der Opel-Klassiker freilich bis heute – auch international. Bei der Ausstellung demonstriert das eindrucksvoll eine holländische Blitz-Enklave. So präsentiert Arie Braam einen einstigen Post-Blitz, der bis 1978 dem „Nederlandse Radio Omroep Stichting“ als Reporterwagen diente.

Und Jan Spierings berichtet anschaulich von der Unverwundlichkeit seines 1,75-Tonnen-Pritschenwagens. „Den habe ich vor Jahren in einer Scheune entdeckt, wo er schon eine Ewigkeit herumstand. Ich habe Sprit reingefüllt, mich reingesetzt, den Schlüssel umgedreht – das Ding lief.“



Im Einsatz: Ministerpräsident Hans Eichel und Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz genossen das Blitz-Spektakel

Sahnestückchen auf der Straße

Oldtimer-Zuverlässigkeitsfahrt führt durch Kaiserslautern

Kaiserslautern (jh). Zu ihrer Zeit waren sie zu meist höchst kostspielige Gebrauchsgüter, heute sind sie kostbare Raritäten.

Die Rede ist von den knapp 200 Schnauferln, die in diesem Jahr an der Rundfahrt „2000 Kilometer durch Deutschland“ teilnahmen. Ein Zwischenstopp führte die Oldies ins Opel-Werk nach Kaiserslautern.

Die einstündige Parade der rollenden Sahnestückchen in

der Pfalz lockte zahlreiche Fans an, die Zwei- und Vierräder aus den Jahren 1913 bis 1966 bewundern konnten. Mit von der Partie waren auch vier Rüsselsheimer: ein Moonlight-Roadster von 1932, ein Sportweisitzer von 1933, ein Super 6 Gläser Cabrio von 1937 und ein Kapitän von 1953.

In Kaiserslautern hatten die 2000-km-Fahrer noch gut lachen. Kein Wunder, lagen doch erst gut 300 Kilometer hinter ihnen. Vom Start und Ziel in Mönchengladbach

führt die Oldtimer-Zuverlässigkeitsfahrt in sieben Tagen über insgesamt 2514 Kilometer quer durch Deutschland.

Eine Distanz, die Sitzfleisch, Geduld und Nerven der Besatzungen in ihren zu meist spartanisch gefederten Oldtimern aufs Äußerste strapazieren. Hier wird Autofahren zu wahrlich harter Arbeit – zieht aber eben auch das Publikum in Scharen an. Ein Zeichen für das ungebrochene Interesse an automobil-Technik und Eleganz. ■



Eine Stunde lang kamen die Besucher in der Pfalz vor lauter rollenden Sahnestückchen nicht aus dem Staunen heraus



Statt röhrender Motoren und reichlich PS beherrschte kürzlich schiere Muskelkraft und Ausdauer die Nord-schleife am Nürburgring: Der Automobilzulieferer Lucas hatte zum neunten Mal zum Radrennen geladen und 500 Rennradfans waren gekommen. Das Opel-Team aus Mitarbeitern und Sympathisanten schloß die Lucas-Trophy erfolgreich ab: In der Herrenwertung gewann der für Opel startende Wolfgang Klein-eidam über die 66-Kilometer-Distanz. Und bei den Damen war Melanie Klepper so blitzschnell, daß sie am Ende die Nase vorn hatte. Für beide gab's Pokale und Sekt zur inneren und äußeren Anwendung.



„Hansemann“ weiß, was für ihn gut ist: Jetzt holte sich Papa Beimer aus der Lindenstraße, mit bürgerlichem Namen Joachim Luger und von Beruf Schauspieler, seinen dritten Omega in Folge ab. Dieses Mal war es ein dschungelgrüner Caravan, den der Mime aus Bochum in Empfang nahm.

Ausfahrt Ost

Fünf TEZler erobern den Rennsteig

Rüsselsheim / Eisenach (jan). Der Sommer ist die klassische Zeit für Fahrradtouren. Wo die einen aber eher durchs Flachland bummeln, suchen sich andere gezielt die schwersten Strecken aus. So auch ein Fünf-Mann-Team aus der MEK.

Wolfgang Hårdter, Norbert Mähm, Franz Patzelt, Martin Schütz und Herbert Welzel hatten sich den 180 Kilometer langen „Rennsteig“ in Thüringen zum Mountainbiken ausgesucht. Ausgangspunkt der Tour war – na klar – das Opel-Werk in Eisenach.

Nach wochenlangem Training ging's los zum Rennsteig. Dort angekommen, wurde den

Mitarbeitern klar, was sie erwarten würde: Kilometerlange, mühevoller Kletterei bergauf bis zu 940 Höhenmetern über Wurzeln, Stock und Stein. Im Mittelalter waren die „Rennsteige“ die kürzesten Kurierwege zwischen Burgen und Schlössern, heute sind sie nur noch eine einzige Plackerei.

Immer hinter dem Führungsfeld, allerdings auf besseren Pisten: Gisela Hårdter im Servicefahrzeug. Während sich das Opel-Team in drei Etappen die vor allem bei Fußgängern beliebte Wanderoute hochquälte, spielte sie gute Fee und transportierte Gepäck und Zubehör.

Zurück nach Rüsselsheim ging es dann wenigstens mit dem Auto. Bummeln können andere. ■



Auf geht's: Ausgangspunkt der Rennsteig-Tour war Eisenach

Blitzlicht

Manfred Assmann

Rüsselsheim (jan). „Mann für alles“ nennt er sich selbst, zuständig ist er für „Unproduktives Material“ – und das macht ihn so bekannt im Werk. Denn Manfred Assmann von der Abladestelle des Wareneingangs bekommt all die Sachen in die Finger, die nicht direkt gebraucht werden, wenn man bei Opel ein Auto komplettieren will – ohne die es aber auch nicht geht.

„Die Palette reicht vom Kugelschreiber über die Sicherheitsschuhe bis hin zur Kloschüssel“, beschreibt der 41-jährige Assmann das Sortiment, das jeden Tag in Paketen hereinkommt. Vom Wareneingang im Bau K 115 geht es dann an die verschiedenen Bestimmungsorte im Werk, meist mit Assmann am Steuer des Lieferwagens, so daß er überall zu finden ist.

„Wenn einer von den Kollegen im Urlaub oder krank

ist, helfe ich auch auf seinem Posten aus“, erzählt Assmann, der aus der Nähe von Bad Kreuznach kommt, seit über 20 Jahren bei Opel arbeitet und mit acht Dienstjahren im Wareneingang der Benjamin der neun Personen starken Truppe ist.

Macht dem gelernten Maler die Arbeit auch Spaß, werden die ganz großen Leidenschaften jedoch in der Freizeit gepflegt – und allein die wären schon einen Bericht wert: Manfred Assmann dichtet. Ob Geburtstag, Betriebsfeier oder Weihnachtsfest, der Vater einer 19-jährigen Tochter liefert die passenden Verse dazu.

Das zweite Hobby gibt sich da bodenständiger, läßt sich aber perfekt mit der Lust am Reimeschmieden verbinden. Im Elferrat der Nauheimer Karnevals Gesellschaft nimmt der Minister Vorführungen ab und steigt auch schon mal in die Bütt. „Die Vorbereitungen fürs nächste Jahr laufen schon auf Hochtouren.“ Eben ein Mann für alles. ■



Manfred Assmann

Dem V8-Fieber total verfallen

Cadillac Club pflegt den „American way of drive“ auch in Deutschland

Rüsselsheim (jan). Marlene Dietrich hatte einen, Marilyn Monroe auch und Elvis besaß sogar ein ganzes Dutzend. Noch heute umgibt sie ein ganz besonderes Flair, die Heckflossenmonster der Wagen Marke Cadillac.



In memoriam: US-Heckflossenmonster

In- und Ausland, die etwa 200 der großvolumigen Karossen aus dem Land der unbegrenzten Parkplätze für die Nachwelt erhalten. „Anfangen hat es mit meinem Vater, der in den 60er Jahren bei Cadillac in Amerika war und von den Wagen schwärmte“, erzählt Sigrid

Hofmann von der Herkunft ihrer Leidenschaft. Als es dann 1991 für zwei Jahre mit Ehemann Günter nach Detroit ging, war eigentlich schon vorher klar, auf welches Auto die Wahl fallen würde. Seitdem nennt das Ehe-

paar einen Eldorado von 1988 und einen 1992er Fleetwood sein eigen. Mit dem Fleetwood fährt Hofmann auch zur Arbeit. „Einen Parkplatz finden ist nicht ganz einfach, aber es geht.“ Der Wendekreis von 14 Metern macht da auf dem Areal, das auf

Omega und Vectra ausgelegt ist, schon eher Schwierigkeiten. Im Club, der für seine Mitglieder sogar stilechte Tassen, Mützen, Uhren und Fähnchen mit Emblem bereithält, gehört die Hofmann-Family eher zu den Neuwagenfahrern. Der älteste Cadillac ist von 1926, die Mehrzahl sind Modelle aus den 50ern und 60ern.

Wer sich ebenfalls für den „Standard of the World“, so das Motto der Edelschmiede, begeistert, kann bei Günter Hofmann unter der Telefonnummer 4365 Informationen einholen. Auch bei Kaufberatungen hilft der Club gerne. Und dann heißt es „Flossen hoch“ – soviel Prominenz kann sich doch nicht irren. ■

Ganz der Hege und Pflege des Sinnbilds des „american way of drive“ hat sich Günter Hofmann aus der Abteilung MEP-Werkzeugplanung verschrieben. Frau Sigrid, genauso vom V8-Fieber infiziert, ist sogar 2. Vorsitzende des „Classic Cadillac Clubs“ von Deutschland. 1990 gegründet, zählt der Verein mittlerweile über 160 Mitglieder im