

# Opel Post



Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

## Lohnfortzahlung in der Diskussion

**Rüsselsheim (jh).** Mitte September hat der Bundestag das „Gesetz zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung“ beschlossen. Das Gesetz trat am 1. Oktober in Kraft und regelt auch die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall.

zent des Verdienstes gezahlt werden – ausgenommen von dieser Regelung sind Berufskrankheiten und Arbeitsunfälle. Alternativ besteht die Möglichkeit, die 100-Prozent-Regelung beizubehalten und sich auf fünf Krankheitstage einen Urlaubstag anrechnen zu lassen.

Bis Redaktionsschluß stand noch nicht fest, ob die Tarifpartner eine Einigung erzielen konnten.

Die Gesetzesänderungen bestimmen, daß für Krankheits-tage künftig nur noch 80 Pro-

## Zylinderköpfe aus Ungarn

In Szentgotthard wurde jetzt ein neues Werk für Zylinderköpfe offiziell in Betrieb genommen. Für 235 Millionen Mark entstand eine hochmoderne Produktionsstätte für Vierventil-Zylinder. Gleichzeitig wurde die Kapazität des bestehenden Motorenwerkes auf rund 460 000 Triebwerke pro Jahr verdoppelt. Insgesamt betragen die Investitionen des Unternehmens in Ungarn seit Anfang der 90er Jahre mehr als 700 Millionen Mark. Opel ist damit der größte Investor der ungarischen Automobilindustrie. Gleichzeitig war Opel auf dem ungarischen Markt bereits im vierten Jahr die führende Automobilmarke. Der Marktanteil lag 1995 bei mehr als 20 Prozent.

## ITC-Ausstieg beschlossen

„Entscheidung wurde unvermeidbar“

**Rüsselsheim (jh).** Opel und Fiat haben nach einer Analyse der gegenwärtigen Situation in der International Touringcar Championship (ITC) und ihrer zukünftigen Perspektiven gemeinschaftlich entschieden, ihr Engagement 1997 und darüber hinaus nicht fortzuführen.

Diese Entscheidung basiert auf einer sorgfältigen Analyse der Rahmenbedingungen und resultiert aus der Verpflichtung, die finanziellen Mittel des Unternehmens effizient einzusetzen.

In diesem Zusammenhang hatte Opel bereits vor Monaten in einem Brief an den Automobil-Weltverband FIA auf die im Rahmen der Internationalisierung der Serie eingeführten Restriktionen für die Presse, die eingeschränkte

Vergabe von Fernseh- und Videorechten und auf das aus all diesen Gründen nachlassende Medien- und Zuschauerinteresse hingewiesen. Opels Verbesserungsvorschläge und Anregungen blieben ohne Reaktion.

Das Unternehmen hat seine Entscheidung in Briefen an seine Wettbewerber, an die Fahrer, Teams und Partner begründet, ihnen für die Zusammenarbeit gedankt und vor allem dem eigenen Rennteam, das die laufende Meisterschaft anführt, für seinen außerordentlichen Einsatz gedankt.

Opel-Vorstand Jürgen Stockmar: „Es ist eine Entscheidung, die schweren Herzens getroffen wurde, die aber im Blick auf die Gesamtverantwortung des Vorstands für seine Mitarbeiter unvermeidbar wurde.“

Seite 2  
**Ausgelobt:**  
Georg von Opel-Preis für „stille Sieger“ gestiftet

Seite 4  
**Ausgeraucht:**  
Bis 1999 entsteht am Mainufer ein neues Kraftwerk

Seite 7  
**Ausgebaut:**  
Restrukturierung verändert auch Bochums Werk II

Seite 11  
**Ausgestellt:**  
Service Bereich lud zu einem Familientag ein

Seite 14  
**Ausgetüftelt:**  
Im Werkslayout entsteht die Fabrik der Zukunft

# Meinung sagen

„QN-Barometer“ startet im November

**Rüsselsheim (jh).** Hand aufs Herz: Wer verspürt nicht von Zeit zu Zeit den Drang, seinem Chef einmal so richtig die Meinung zu sagen? Exakt 8 965 Mitarbeiter aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern werden dazu ab Anfang November die Gelegenheit haben – ausführlich, ohne Umschweife und direkt an die Geschäftsleitung.

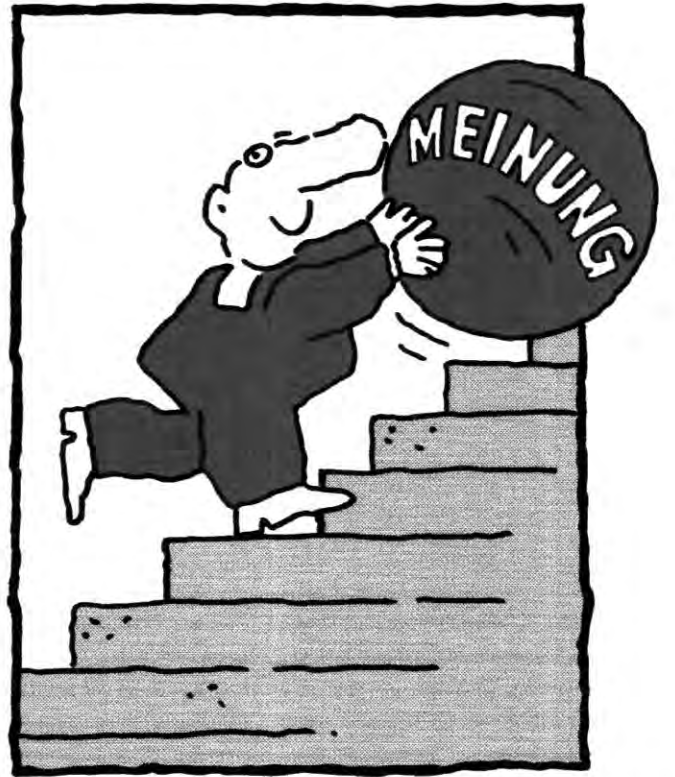
Denn die ist es, die die neue Mitarbeiterbefragung, das „QN Barometer“, in Auftrag gegeben hat. Schon wieder eine Umfrage, mag es manchem durch den Kopf schießen, was soll denn daran neu sein? Eigentlich so ziemlich alles.

Die Ausgangssituation ist klar: „Von der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens hängt unser aller berufliche Existenz ab“, verdeutlicht Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz. Und ergänzt: „Wir werden im internationalen Wettbewerb aber nur bestehen, wenn wir zu den Besten gehören. Zu den Besten werden wir nur dann gehören können, wenn

die Mitarbeiter sich mit dem Unternehmen, den Produkten und ihrer Arbeit identifizieren.“

Wettbewerbsvorteile durch zufriedene Mitarbeiter? Das leuchtet ein. Aber wie lassen sich Zufriedenheit und Engagement, wie läßt sich die Motivation der Mitarbeiter messen und beeinflussen? Das „QN-Barometer“ bietet die Möglichkeit dazu: Die Mitarbeiter sagen offen und ehrlich ihre Meinung. Die Erkenntnisse daraus sollen dann für jeden Grundlage sein, im Rahmen der eigenen Möglichkeiten zu Veränderungen beizutragen.

Das mit der Umfrage beauftragte renommierte Londoner Institut „International Survey Research“ (ISR) ist spezialisiert auf Mitarbeiterbefragungen. Zunächst entwickelte ISR in Zusammenarbeit mit Opel einen Fragebogen, der die Zufriedenheit der Mitarbeiter mit dem Unternehmen, den Produkten und Dienstleistungen, aber auch die Situation am eigenen Arbeitsplatz erfragen soll. Derzeit läuft ein Testlauf mit einigen ausgewählten Mitarbeitern, der klären soll, ob die Fragen eindeutig und ver-



ständig formuliert sind. Ab Anfang November erhalten insgesamt 8965 Mitarbeiter in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, die per Zufallsprinzip ausgewählt wurden, den Fragebogen an ihre Heimatadresse. Sie haben dann bis zum 13. Dezember Zeit, den Fragebogen ausgefüllt über die Werkspost an

das Londoner Institut zurückzuschicken.

Daß das alles anonym von-statten geht und daher niemand durch seine Antworten Nachteile am Arbeitsplatz befürchten muß, versteht sich. Die Befragungsergebnisse...

**Fortsetzung auf Seite 2**

## Ferien-Flaute

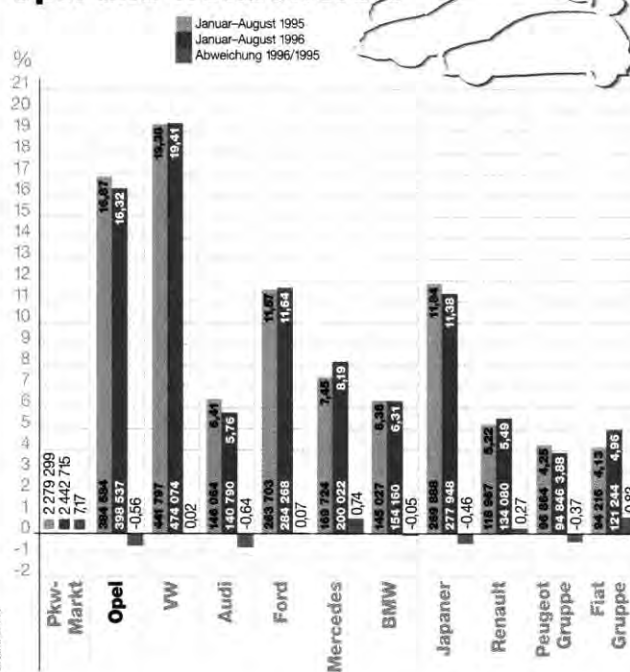
Marktanteil ist im Monat August leicht zurückgegangen

**Rüsselsheim (jh).** Aufgrund der durch die Werkferien bedingten geringen Fahrzeugverfügbarkeit erreichte Opel im August nur einen Marktanteil von 13,7 Prozent. Kumulativ sank der Wert von 16,6 auf 16,3 Prozent.

Das Zulassungsvolumen liegt dagegen immer noch über dem des Vorjahres, derzeit um rund 14 000 Einheiten. Die Steigerung reicht jedoch nicht aus, um dem Wachstum des deutschen Pkw-Marktes vollständig zu folgen.

Daher hat das Unternehmen auch den Vorjahres-Marktanteil von rund 16,9 Prozent nicht erreichen können. Immerhin handelt es sich bei den Zulassungen in Höhe von 398 500 Fahrzeugen aber um das höchste Volumen, das Opel seit 1992 im Zeitraum von Januar bis August erzielen konnte. Der Wettbewerbsvergleich zeigt, daß neben Mercedes jetzt auch VW und Ford knapp über den Vorjahresergebnissen liegen. VW profitiert neben dem Polo vor allem vom neuen Sharan. Ähnliches gilt für Ford: Aktivposten neben dem Fiesta ist hier der neue Galaxy. Die Rangfolge der meistverkauften Modelle zeigt weiterhin drei Opel unter den ersten zehn. Der Vectra wurde allerdings vom Fiesta überholt und ist von Position sechs auf Rang sieben zurückgefallen.

Deutschland Pkw-Zulassungen  
**Opel und Wettbewerber**



Bestseller: Die Limousine ist spitze, der Caravan soll's werden

## Ganz kurz

**Rekorde aus Paris:** Zur Eröffnung des Pariser Automobilsalons konnte Vorstandschef David J. Herman erfreuliche Zahlen melden. In Frankreich stieg der Absatz von Opel in den ersten acht Monaten des Jahres um 16 Prozent auf 105 400 Fahrzeuge. Der Marktanteil liegt damit bei 7,4 Prozent. Mit 8,3 Prozent verzeichnet die Marke mit dem Blitz auch in Italien ein Rekordergebnis.

**Sintra im Frühjahr:** Der ursprüngliche Plan, den Sintra in Deutschland ab Mitte November nur über ausgewählte Händler anzubieten, ist zugunsten eines Vertriebs durch alle Opel-Vertragshändler erweitert worden. Aus diesem Grund wurde der Termin der offiziellen Markteinführung jetzt auf März 1997 neu festgelegt. Bestellungen sind jedoch schon jetzt möglich.

**Vectra ausgezeichnet:** Auch auf der anderen Seite des Globus' kommt der Vectra glänzend an. So wurde er jetzt in Neuseeland – unter dem dortigen Markennamen Holden Vectra – zum „Auto des Jahres 1996“ gewählt. Damit fiel die Auszeichnung erstmals seit fünf Jahren an ein nichtjapanisches Fahrzeug.

**Die nächste Opel Post ist für den 13. November geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 16. Oktober.**

# Sportliches Engagement

Initiative für „stille Sieger“: Der Georg von Opel-Preis

**Rüsselsheim (jh).** Opel ergänzt seine Sponsoring-Aktivitäten im Sport durch eine neue Initiative: Das Unternehmen wird 1997 mit dem neugeschaffenen „Georg von Opel-Preis“ erstmals bis zu 20 Persönlichkeiten des Sports auszeichnen, die sich in außergewöhnlicher Weise den Leistungsprinzipien des Sports sowie seinen sozialen, politischen und humanen Ideen verschrieben haben.

Unter dem Motto „Die stillen Sieger“ wird eine von Franz Beckenbauer geführte Jury in vier Kategorien Preisgelder von insgesamt bis zu 500 000 Mark vergeben:

■ In der Kategorie „Sportler in sozialer Verantwortung“ werden Preise an Spitzensportler vergeben, die sich neben dem Bemühen um die eigene Leistung im sozialen oder politischen Bereich auch für andere Menschen engagieren.

■ In der Kategorie „Ehrenamtliche Helfer“ werden Preise an ehrenamtliche Helfer und Funktionäre vergeben, die an der Basis von Vereinen und Verbänden in besonderer Weise dazu beitragen, das friedliche

Miteinander von Menschen bei Sport und Spiel zu ermöglichen.

■ In der Kategorie „Unvergessene Helden“ werden Preise an Athleten vergeben, die Deutschland und dem Sport mit ihrem herausragenden Wirken Ehre machen und mit ihrer Sportart keine Sponsorengelder oder andere angemessene Entschädigungen anstreben.

■ In der Kategorie „Besondere Kämpfer“ werden Preise an Leistungssportler vergeben, die in eine schwierige Situation geraten sind und gegen die Folgen von Krankheit, Unfall oder anderem Mißgeschick ankämpfen.

Hinreichend begründete Vorschläge für die mit einem Geldbetrag von in der Regel 25 000 Mark ausgestatteten „Georg von Opel-Preise“ können über die dem Deutschen Sportbund angeschlossenen Spitzenverbände, über die Landessportbünde oder direkt bei Opel eingereicht werden.

Opel engagiert sich als Sponsor seit über zehn Jahren im Sport – auf der Basis strikter Nicht-Einmischung, mit Respekt vor dem Selbstbestimmungsrecht seiner Partner und unter Einbeziehung auch weniger medienwirksamer Sportarten.

Das Unternehmen möchte mit seiner neuen Initiative versuchen, ein weiteres Zeichen zu setzen für die künftige Zusammenarbeit zwischen der Wirtschaft und dem Sport.

Dazu Opel-Aufsichtsrat Hans Wilhelm Gäb: „Geschäftliche Partnerschaft mit dem Sport ist legitim und für beide Seiten nützlich, solange die Industrie den Sport nicht zu dominieren versucht und solange sie erkennt, daß der Wert des Sports sich nicht in Einschaltquoten und Übertragungszeiten erschöpft.“ Der Preis soll auch an einen



Königlich amüsiert: Kaiser Franz im Gespräch mit Louis R. Hughes und Hans Wilhelm Gäb (re.)

großen Sportsmann aus dem Hause Opel erinnern. Georg von Opel, ein Enkel des Firmengründers, gewann während seiner aktiven Zeit unter anderem sieben deutsche Meistertitel im Rudern, gründete und führte die Deutsche

Olympische Gesellschaft bis 1969, war Mitinitiator der Stiftung Deutsche Sporthilfe und vertrat Deutschland von 1966 bis zu seinem Tode im Jahr 1971 als Mitglied im Internationalen Olympischen Komitee. Franz Beckenbauer, den

Opel und General Motors als Botschafter gewonnen haben, ergänzt mit der Führung der Jury seine umfassenden Aktivitäten für die „Franz Beckenbauer Stiftung“, die sich seit 1982 um soziale Belange kümmert. ■

## Grenzenloses Gremium

„Euro-Betriebsrat“ vertritt jetzt die Interessen von 86 000 Beschäftigten

**Brüssel/Rüsselsheim (es).** Die mit General Motors Europa verbundenen Automobil-Unternehmen haben jetzt in Brüssel ein Europäisches Mitarbeiterforum (EMF) gegründet. Das Gremium umfaßt Arbeitnehmervertreter von Unternehmen aus 15 Ländern der Europäischen Union, die das Fahrzeuggeschäft der Marken Opel, Vauxhall und Saab repräsentieren. Zum ersten Vorsitzenden wurde Rudi Müller gewählt.

Insgesamt vertritt das EMF die Interessen von 86 000 Mitarbeitern. Davon arbeiten mehr als die Hälfte bei Opel in Deutschland. Größtenmäßig folgen Vauxhall in Großbritannien (9 300 Mitarbeiter), Opel España (9 200), Saab (7 600) und Opel Belgium (7 400).

Als Betriebsratsvorsitzender in Rüsselsheim, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Adam Opel AG und nun auch als Vorsitzender des EMF

kommt auf Rudi Müller künftig noch mehr Arbeit zu. „Die Schwerpunkte meiner Tätigkeit werden aber Rüsselsheim und die deutschen Werke bleiben“, versichert Müller auf die Fülle seiner Tätigkeiten angesprochen. „Den Euro-Betriebsrat werden wir zunächst

als Plattform nutzen, um einen einheitlichen Informationsstand zu erreichen.“

Bevor konkrete Ziele erarbeitet werden könnten, „müssen wir erst einmal unser Selbstverständnis als Euro-Betriebsrat entwickeln“, so Müller. Er rechnet damit, daß das EMF rund ein Jahr brauche, bis es eine funktionierende Eigenstruktur entwickelt habe. Unter den 29 Kollegen, die mit ihm zusammen die auf vier Jahre gewählte europäische Arbeitnehmervertretung bilden, trifft Müller auf viele bekannte Gesichter: Neben seinem „Vize“ Klaus Franz gehören mit Peter Jaszcyk, Paul Schleicher und Harald Lieske auch die Betriebsratsvorsitzenden aus Bochum, Kaiserslautern und Eisenach dem EMF an. Günter Roos, Betriebsratschef von

GM Service, komplettiert die deutsche Abordnung.

Wie Personalvorstand Wolfgang Strinz bei der Vertragsunterzeichnung in Brüssel erläuterte, wird das EMF künftig in allen Fragen informiert und konsultiert, die aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Auswirkungen auf Mitarbeiterbelange nicht in den nationalen Betriebsräten allein geklärt werden können. ■

## Auch das noch!

*Wenn der Blitz aus heiterem Himmel einen Stern übergezogen bekommt, dann ist das weder höhere Mathematik noch Meteorologie, sondern ein Vorstandsbeschuß der Kreissparkasse Groß-Gerau. Denn jene Herren, so stand es jetzt in der Zeitung zu lesen, finden Opel nicht mehr repräsentativ genug. Was sollen auch die Nachbarn denken, wenn der Herr Bankdirektor jeden Abend mit einem „popeligen“ Omega sein schnuckeliges Anwesen verunziert? In Zeiten rauher werdenden Wirtschaftsklimas entsinnen sich die Sparkassier also wieder der bereits vergessenen glaubten Weisheit aus Wirtschaftswunderzeiten, daß nur der etwas gift, der auch besonders protzig auftritt. Gibt's jetzt auch wieder dienstlich verord-*

*nete Havannas, meine Herren? Daß sich im Gegensatz zu den Bankern der Ministerpräsident, die Oberbürgermeister und der Landrat mit einem Omega „bescheiden“, sei nur am Rande erwähnt. Die Kreissparkasse müsse auch auf andere Automobil-Großkunden Rücksicht nehmen, heißt es zur Begründung weiter. Sollte der Vorstand etwa mehrere Honda Civic, Sondermodell „Spartose“, geordert haben? Fragen über Fragen. Aber eine, die entscheidende, haben wir noch gar nicht gestellt: Was, meine Herren Vorstände, würden Sie sagen, wenn die vielen Opel-Mitarbeiter, die jeden Monat brav ihre Lohn-tüte bei Ihnen abliefern, die Kreissparkasse auf einmal nicht mehr repräsentativ genug fänden? jh*



Brüsseler Spitze: Rudi Müller

### Fortsetzung von Seite 1 Meinung sagen

...werden von ISR analysiert und nur diese Analyse wird an Opel weitergeleitet – bei Opel bekommt niemand einzelne ausgefüllte Fragebögen zu Gesicht.

„Ich bin an Entscheidungen, die meine Arbeit betreffen, genügend beteiligt“, „Die Informationen, die ich für meine Arbeit brauche, sind leicht verfügbar“, „Ich glaube, daß die Geschäftsleitung auf die Ergebnisse dieser Umfrage reagieren wird“: Die Antworten auf rund 70 solcher und ähnlicher Fragen sollen Aufschluß darüber geben, was die Mitarbeiter von Opel halten.

Die Ergebnisse, die das „QN-Barometer“ zutage för-

dert, werden aufzeigen, wo es in der Organisation nicht reibungslos läuft, und gibt dem Unternehmen die Chance, einzugreifen.

„Auch die Arbeitnehmervertretung sieht in dieser Umfrage eine Chance, die tatsächliche Stimmung im Unternehmen unter den Kolleginnen und Kollegen in Erfahrung zu bringen“, betont Betriebsratschef Rudi Müller. Ergänzt allerdings: „Wir haben der Befragung nur unter der Voraussetzung zugestimmt, daß angesprochene Mißstände auch beseitigt werden.“

Das hat sich die Geschäftsleitung auf die Fahnen geschrieben. Ein erster Hinweis darauf, wie wichtig Opel diese Umfrage nimmt, ist die Tatsache, daß alle Mitarbei-

ter umfassend über die Umfrageergebnisse informiert werden sollen. Und: Das „QN-Barometer“ soll keine einmalige Angelegenheit bleiben. Künftig wird es in regelmäßigen Abständen Mitarbeiterbefragungen geben, die helfen, mögliche „Fehler im System“ rechtzeitig zu erkennen – und zu beseitigen.

Also: Wer in den nächsten Wochen einen Fragebogen erhält, sollte nicht zögern, ihn auszufüllen und abzuschicken. Er oder sie hilft dem Unternehmen und damit auch sich selbst, erfolgreich in eine gesicherte Zukunft zu gehen – oder besser noch: zu fahren. Denn als Lohn für die „Mühe“ des Ausfüllens hat das Unternehmen einen Preis ausgesetzt: einen Opel Corsa. ■

**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 Praszma  
Kaiserslautern:  
Jürgen Fautz  
Eisenach:  
Hans Jürgen Fuchs

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

**Druck:**  
Die Südwestrolle  
Plieningen 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.

# Baubeginn in Gleiwitz

Zum ersten Spatenstich kam auch politische Prominenz

**Gleiwitz (dpa/jh).** Zu sehen ist auf dem Bauplatz an einer Ausfallstraße der polnischen Industriestadt Gleiwitz (Gliwice) bislang noch nichts. Doch, wo jetzt noch freies Feld ist, will Opel in weniger als zwei Jahren die modernste Autofabrik des Landes errichten.

Zum ersten Spatenstich trafen sich jetzt Polens Präsident Aleksander Kwasniewski, Außenminister Klaus Kinkel, der Präsident von GM International, Louis R. Hughes und Opel-Vorstandschef David J. Herman.

Politiker und Unternehmensrepräsentanten würdigten das Projekt als neuen Meilenstein in der deutsch-polnischen Zusammenarbeit. Das moderne Werk mit Arbeitsplätzen für rund 2 000 Mitarbeiter stellt mit 470 Millionen Mark die größte deutsche Investition in Polen dar. „Ich freue mich, daß gerade Gleiwitz jetzt zu einem

Symbol für die neue Qualität der deutsch-polnischen Beziehungen werden kann“, sagte Außenminister Kinkel. Nazi-Deutschland hatte am 31. August 1939 einen polnischen Angriff auf einen Rundfunksender im damals deutschen Gleiwitz vorgetäuscht und das als Vorwand für den Beginn des Zweiten Weltkriegs genutzt.

Auch Präsident Kwasniewski sprach von einem neuen Kapitel der deutsch-polnischen Geschichte. Außerdem sei die Errichtung des Opel-Werkes eine „Chance für die Region Oberschlesien, die vor einer tiefen Restrukturierung steht“. Opel-Chef Herman bekräftigte, daß „diese wichtige Investition unseren Glauben widerspiegelt, daß der mitteleuropäische Automarkt in eine Phase starken, möglicherweise beispiellosen, Wachstums eingetreten ist.“

1998 wird das Werk zunächst mit einer Kapazität von 75 000 Pkw pro Jahr in Betrieb gehen. Bei entspre-

chender Marktlage ist eine weitere Vergrößerung der Kapazität möglich. Von dem Werk in Gleiwitz aus wird Opel auch andere zentraleuropäische Märkte wie Tschechien, Ungarn, die Slowakei und ehemalige GUS-Staaten beliefern. Ein Export nach Deutschland ist nicht vorgesehen.



**Das kann doch nicht wahr sein: Kaum aus der Haft entlassen, scheint sich der Erlkönig-Räuber aus dem Niedersächsischen in Hessen herumgetrieben zu haben. Das Objekt seiner Begierde: ein**

**Omega Pick-up. Doch diesmal hat er sich schwer getäuscht. Bei dem ungewöhnlichen Lastesel handelt es sich um einen Transporter Marke TEZ-Eigenbau, der im Werksverkehr seinen Dienst verrichtet.**

## Mit Logik zum EU-Logo

Ein erfolgreiches Umweltmanagementsystem braucht jedermanns Hilfe

**Rüsselsheim (es).** Vorreiter in Sachen Kat, niedrigster Flottenverbrauch und das umfassendste Altsautoverwerternetz in Deutschland: das sind nur einige Beispiele dafür, daß Opel in Sachen Umweltschutz bei den Produkten die Nase vorn hat. Doch wie sieht es in den Werken aus? Wie steht es mit dem Umweltbewußtsein der Mitarbeiter?

Eine Frage, mit der sich Gabriela Šramek intensiv beschäftigt. Als Projektleiterin für die Umsetzung des „Öko-Audits“ gehört es derzeit zu ihren Aufgaben, den Ist-Zustand in Sachen Umwelt innerhalb des Standortes Rüsselsheim zu erfassen. Die Opel Post unterhielt sich mit ihr über die Hintergründe der Öko-Audit-Verordnung der Europäischen Union.

„Die EU-Verordnung verlangt vom Unternehmen zunächst, daß es eine Auf-

bau- und Ablauforganisation dokumentiert, in der alle Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortungen in Sachen Umwelt dokumentiert sind“, erläutert Šramek. Wissen ist in diesem Fall nicht nur Macht, sondern auch die wichtigste Voraussetzung für umweltfreundliches Handeln.

Und für ein erfolgreiches Umweltmanagement braucht es nicht nur Manager, Direktoren und Abteilungsleiter, die in technischen Fragen zu den Themen Abfall, Abwasser und Abluft ebenso fit sind wie in rechtlichen – auch der Mitarbeiter am Band muß seinen Teil beitragen.

Weiß er, welchen Schaden „seine“ Arbeitsmaterialien verursachen können, wenn sie nicht fachgerecht entsorgt werden? Weiß er, was passiert, wenn er bestimmte Flüssigkeiten in den Gully kippt? Weiß er, an wen er sich wenden muß, wenn er einen sinnvollen Standplatz für Sammelcontainer entdeckt hat? Hat er schon ein-

mal nachgeforscht, was eigentlich in dem merkwürdig riechenden Faß ist, an dem er und seine Kollegen schon seit Jahren vorbeilaufen?

Fragen über Fragen, die längst noch nicht alle erschöpfend beantwortet sind. „Die aber durchaus Bestandteil der Prüfung sein können, wenn die unabhängigen Gutachter der Zertifizierungsgesellschaft kommen“, betont



**Im Gespräch: Gabriela Šramek erläutert die Hintergründe des Öko-Audits**

die Umweltexpertin aus dem TEZ. Doch neben der vielen Arbeit, die am Standort Rüsselsheim bis Ende 1997 noch geleistet werden muß, gibt es auch schon ermutigende Erfahrungen. So hat das Werk I in Bochum das begehrte Zertifikat, das zum Tragen des Sternchen-Logos der EU berechtigt, bereits erhalten.

Das bestätigt der Öffentlichkeit, daß dort in Fragen der Energieversorgung, der Wasser- und Abfallbewirtschaftung, des Rohstoffeinsatzes, der Lärmerzeugung und der Produktverpackung in größtmöglichem Einklang mit der Natur gearbeitet wird.

Und auch im englischen Schwesterwerk Ellesmere Port hat sich das Öko-Audit-Programm schon bewährt: 1993 wurde es dort als Pilotprojekt eingeführt – mittlerweile entstanden dort beispielsweise ein Abfall- und Abwasserkonzept sowie ein Abluftkataster, die nicht nur die Umwelt schonen, sondern auch Geld sparen helfen.

## Der Lok-Ruf des Blitzes

Im Alter noch aufs richtige Gleis

**Rüsselsheim (es).** Kaum zu glauben, aber wahr: Ein Opel geht aufs Gleis – und das seit 40 Jahren schon.

Mitte der 50er Jahre zählten motorisierte Draisinen zu den Dingen, die man trotz Wirtschaftswunder noch lange nicht kaufen konnte. Bei der „Osthannoverschen Eisenbahn“ brauchte man zu Wartungszwecken aber unbedingt etwas Vergleichbares.

So kamen die Beschäftigten auf die Idee, einen Olympia, Baujahr '53, mit Gleisrädern und Starrachsen zu versehen und ihn für War-

tungsfahrten einzusetzen. Gegenüber der herkömmlichen, handbetriebenen Draisine hatte das Opel-Stahlroß immerhin einen entscheidenden Vorteil: Man konnte nicht so leicht hinausfallen. Und obwohl er fortan von Schienen ans Ziel geführt wurde, durfte der Gleis-Blitz sein Lenkrad behalten – wenn auch nur noch zum Festhalten. Die „Buxtehuder-Harsefelder-Eisenbahnfreunde“ haben den schrägen Oldie in den 80er Jahren restauriert und mit einem Kadett-B-Motor versehen – seitdem sorgt das Unikum bei Oldie-Treffen für Aufsehen.



**Bahn-Tuning à la Olympia: Höhergelegt und schmale Stahlräder**

## Ein Team für alle Fälle

Neues Expertengremium wird zukünftige Produktionsanläufe koordinieren

**Rüsselsheim (es).** Zeit ist Geld. Darum will Opel künftig schon vor dem Produktionsanlauf neuer Modelle noch schneller als bisher üblich in die Gänge kommen – mit einer neu strukturierten Vorproduktion, dem „Bucket Build“, und der Einrichtung eines „Launch-Teams“.

Dank des „Bucket Build“ (= Fertigung in Blöcken) sollen die einzelnen Mitarbeiter vor einem neuen Produktionsanlauf künftig ausreichend Zeit haben, sich mit neuen Fahrzeugen vertraut zu machen – schlicht gesagt, „die Teile so früh wie möglich in die Finger kriegen“, wie es Hans-Jürgen Michel ausdrückt, der stellvertretende Leiter des Launch-Teams (Launch=Anlauf).

Das aber ist leichter gesagt als getan – und darum auch eine der ersten wichtigen Aufgaben des Launch-Teams. Zehn Leute arbeiten in der Gruppe, die sich im City-Forum eingerichtet hat, dazu kommen noch einmal zehn, die nur zeitweise unterstützend eingreifen. Sie alle kommen aus den Bereichen und Werken, die den Anlauf eines neuen Fahrzeugmodells maßgeblich beeinflussen: TEZ, Produktion, Qualitätssicherung, Einkauf, Material- und Produktionskontrolle, Marketing und Verkauf.

Aufgabe des Launch-Teams ist es zudem, die Schnittstellen aller relevanten Prozesse zu koordinieren und im kontinuierlichen Verbesserungsprozeß Schwachstellen aufzuzeigen. Die einzelnen Gruppenmitglieder tragen ihr Wissen zusammen – wobei

ein jeder als Sachverständiger für seinen Bereich gilt –, tauschen sich aus, ermitteln, wo noch was „hängt“, um das Problem möglichst direkt zu lösen.

Außerdem wird das Top-Management ständig auf dem laufenden gehalten und bei „Gefahr in Verzug“, sprich prekären Situationen, in die Entscheidung der weiteren Vorgehensweise einbezogen.

Gleichzeitig soll und will das Launch-Team aber in der Ausführungsphase im Werk auch Ansprechpartner der Mitarbeiter am Band sein. „Deren Meinung ist uns wichtig. Wenn sie beispielsweise feststellen, daß ein Teil noch optimiert werden muß, kann über das Launch-Team die zuständige Abteilung unverzüglich in Kenntnis gesetzt werden“, erklärt Michel. Anders ausgedrückt: Die

Schnittstellen zwischen den einzelnen Bereichen fließender machen und Prozesse reibungsloser am Laufen zu halten – darum geht es dem Launch-Team. Daß das immer in enger Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Bereichen geschieht, liegt auf der Hand.

Die Arbeit des Launch-Teams beginnt bereits in der Kooperation mit dem Design – und sie endet erst, wenn es am Band so richtig rund läuft. „Denn der Sinn des Ganzen ist, daß die Produktion so schnell wie möglich auf volle Kapazität hochgefahren werden kann.“ Und das nicht nur, weil Zeit Geld ist: Ein schneller und reibungsloser Produktionsanlauf bedeutet auch kürzere Wartezeiten und einwandfreie Qualität für den Käufer – und schafft zufriedene Kunden.

# Bald gibt's neue Energie

Bis 1999 entsteht am Mainufer ein neues Kraftwerk

**Rüsselsheim (es). Eigentlich bleibt ja alles beim alten: Auch in absehbarer Zukunft wird der Strom bei Opel aus der Steckdose kommen. Nur produziert wird er bald nicht mehr wie gehabt im alten Kraftwerk auf dem M-Gelände. Bis zum Jahr 1999 soll auf dem Gelände des alten Kohlelagers direkt am Mainufer ein modernes Gas- und Dampfturbinen-Heizkraftwerk entstehen.**

Bereits 1995 hatte eine Energiestudie festgestellt, daß das alte Opel-Kraftwerk stark modernisierungsbedürftig war. Die fälligen Investitionen wären jedoch teurer gekommen, als gleich komplett neuzubauen.

Das 120 Millionen Mark teure Neubauprojekt hilft dem Werk daher Geld zu sparen – und gleichzeitig die Umwelt zu schonen. So werden beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber heute erheblich reduziert.

Bei der Neubau-Entscheidung galt es für das Projektteam, das sich unter der Leitung von Horst Wittig aus Mitarbeitern der Abteilungen Energie- und Anlagenmanagement, Einkauf sowie Finanz Werk Rüsselsheim zusammensetzte, jedoch noch einen weiteren wesentlichen Aspekt zu berücksichtigen: Heutzutage ein neues Kraftwerk zu bauen, ohne mit einem überregionalen Energie-Experten zusammenzuarbeiten, stellt ein hohes wirt-

schaftliches Risiko dar. Die gesamte Energiewirtschaft befindet sich derzeit weltweit im Umbruch. Opel verzichtete daher darauf, ein neues Kraftwerk in eigener Regie zu bauen.

Nach über zwölf Monate währenden Verhandlungen mit in- und ausländischen Interessenten erhielt jetzt ein Konsortium den Zuschlag, dem der Essener Energiekonzern RWE, die Kraftwerke Mainz-Wiesbaden und das Überlandwerk Groß-Gerau angehören. Es produziert Strom und Wärme zu ähnlich günstigen Preisen, die in anderen wichtigen Industrienationen wie Großbritannien oder Frankreich längst üblich sind.

Rund 100 Megawatt Strom und 205 Megawatt Heizwärme wird das neue Kraftwerk produzieren können – „das ist weit mehr, als wir im Werk brauchen“, erklärt Dipl.-Ingenieur Matthias Schweitzer, der bei Opel im Bereich Energiewirtschaft von Anfang an mit den Planungen vertraut ist.

Darum werden zum Beispiel über das bestehende Wärmenetz des Kraftwerkes künftig auch Teile der Rüsselsheimer Innenstadt gleich mitversorgt.

Sobald das neue Kraftwerk im Frühjahr 1999 ans Netz geht, wird das alte abgeschaltet. Das Heizwerk K 124 – hinter der Lackiererei – wird künftig unter der Regie des Konsortiums weiterbetrieben. Die beiden kleinen Heizwerke im E 15 und K 66 haben dagegen ausgedient.

Opel hat mit dem Konsortium vereinbart, daß es das für die Energieversorgung benötigte Personal im Rahmen eines Personalübernahmevertrages im neuen Kraftwerk beschäftigen wird.

Da die neue Kraftwerkstechnik insgesamt weniger Personal erfordert, werden jedoch einige der Mitarbeiter des alten Kraftwerks innerhalb des Werkes umgesetzt werden müssen.

## Die Provinz als Vorreiter

Vor 20 Jahren präsentierte das Stadt-Museum ein wegweisendes Konzept

**Rüsselsheim (jan). Als vor 20 Jahren das Museum der Stadt Rüsselsheim gegründet wurde, hatten die Verantwortlichen nur eine Ahnung davon, was sie hier schaffen würden: Eine völlig neue Art von Ausstellung, die zum ersten Mal Technik und Gesellschaft gemeinsam behandelte.**

Noch heute Garant für einen Erfolg, den Opel tatkräftig unterstützt. Nun wurde Geburtstag gefeiert.

„Es gab immer nur Museen für Industriegeschichte und solche, die Menschen und deren Lebensumstände zeigen, aber nie welche, die beides verbinden, obwohl es untrennbar zusammengehört“, erklärt Museumsleiter Dr. Peter Schirmbeck die Konzeption der Einrichtung. „Und das beste daran: Die Provinz hat den Großstädten vorge-macht, wie es geht“, sagt er sichtlich stolz. Das sah auch die zuständige Kommission des Europarates so und verlieh den Rüsselsheimern 1980 den begehrten Museumspreis.



**Rund 25 000 Mitarbeiter beschäftigt Opel am Standort Rüsselsheim. All zu schnell gerät bei einem Blick auf die schiere Größe des Stammwerks aus den Augen, daß sich hinter dieser Zahl 25 000 Individuen „verbergen“. Die Fotoausstellung „Menschen bei Opel“, die der Betriebsrat jetzt in seinen Räumen im Gebäude D 10 eröffnet hat, wagt einen Blick auf den nicht immer**

**spektakulären Arbeitsalltag. Werkfotograf Andreas Liebschner hat Momentaufnahmen von Mitarbeitern aus fast allen Bereichen des Unternehmens festgehalten, die einen Eindruck von der Vielfältigkeit des „Menschseins“ bei Opel vermitteln. Die insgesamt 50 Fotomotive werden, so Betriebsrats-Assistent Armin Herber, von Zeit zu Zeit aktualisiert.**

nicht nur mit Reden und mit einem Rückblick auf das Erreichte, sondern gleich mit einer Ausstellung, die eine Brücke von der Technik zur Kunst spannt.

Unter dem Motto „Zum Beispiel Kollwitz und Tinguely – Graphiken, Gemälde, Plastiken zu Technik, Arbeit und Industrie“ gibt es Kupferstiche aus dem 18. Jahrhundert zu bewundern, wo der Kutschenbau gezeigt, die Konstruktion und Arbeitsweise von Dampfmaschinen und Werkzeugen verdeutlicht, und

später dann auch die Bergarbeiter und deren Leben porträtiert wird.

Auch berühmte Arbeiten von Käthe Kollwitz und dem Schweizer Jean Tinguely, der aus Schrott bewegliche Skulpturen formte, sind zu sehen. Aus ganz Europa wurden die millionenschweren Stücke herbeigeschafft, die noch bis zum 29. Dezember zu sehen sind.

Natürlich lohnt es auch weiterhin, die permanente Ausstellung zu besichtigen. Also dann: Auf die nächsten 20 Jahre.



Schau: Das Rüsselsheimer Museum feiert mit einer Sonderausstellung bis Jahresende Geburtstag

## Dividenden sind abzuholen

Propeller AG schüttet 7 000 Mark an die Aktionäre aus

**Rüsselsheim (jh). Da schlägt jedes Aktionärsherz höher: Für die Besitzer der Wertpapiere hagelt es Dividenden.**

Zwar sind „nur“ die Aktionäre der Propeller AG angesprochen, aber auch die werden sich freuen. Denn die „Divi-

dende“ kann sich sehen lassen. Attraktive Preise wie Radios, Reisetaschen und Modellautos warten auf die

glücklichen Aktienbesitzer. Das Prozedere der Gewinnausschüttung ist ebenso einmalig wie die Propeller AG selbst: Alle Nummern der ausgegebenen Aktien kamen im Rahmen einer Verlosung in die große Trommel. Ausgeschüttet – beziehungsweise verlost – wurden Sachpreise im Wert von 7 000 Mark.

Daß alles mit rechten Dingen zugeht, überwachte – mit sichtlichem Vergnügen – der Propeller-Stammgast Rainer Pinnekamp aus der Rechtsabteilung der „richtigen“ AG.

Die Liste der Aktiennummern, die gezogen wurden, hängt ab sofort bei der Propeller AG im Bau B 5 aus. Unter Vorlage der Aktie können die Mitarbeiter ihren Gewinn dort abholen.

**Die Öffnungszeiten:** Montags bis donnerstags 8.00 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 16.00 Uhr sowie freitags von 8.00 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 15.30 Uhr.



Ungewohnte Optik: Die Dividendenauszahlung à la Propeller

## Arbeiten und studieren

Neuer FH-Studiengang verhilft Technikern zum Diplom

**Rüsselsheim (jh). Als erstes Unternehmen unterstützt Opel die Einrichtung eines berufsintegrierten Studiengangs Maschinenbau der Fachhochschule Wiesbaden.**

Ziel des Studiums, das ab 1997 am FH-Standort Rüsselsheim angeboten wird, ist die Ausbildung von Technikern und Meistern zu Diplom-Ingenieuren.

„Die Industrie ist immer stärker gefordert, dem Ingenieur nachwuchs praktische Hilfestellung zu geben und damit Technologietransfer auf dem kürzesten und schnell-

sten Weg zu betreiben“, erläutert Personalvorstand Wolfgang Strinz das Engagement.

Pro Semester können sich 30 Studenten für den integrierten Studiengang Maschinenbau einschreiben. Sie absolvieren ein Fachstudium, das auf acht Semester ausgelegt ist, und schließen mit dem Erwerb des entsprechenden Diploms ab. Der wöchentliche Zeitaufwand beträgt einen halben Tag plus acht Stunden samstags.

„Die Unterstützung des Ingenieur nachwuchses geht uns alle an. Sie ist eine gesellschaftliche Verpflichtung“, er-

läutert GM-Vizepräsident Peter H. Hanenberger in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums.

Opel will als erster Teilnehmer des Programms gezielt Mitarbeiterförderung anbieten und setzt gleichzeitig ein deutliches Zeichen für den Hochschulstandort Rüsselsheim. Hochschulrektor Clemens Klöckner begrüßt dieses Engagement: „Wir pflegen diese Partnerschaft gerade in einer Zeit, in der die Berufsperspektiven durch die Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt schwieriger geworden sind“.

# Eine gute Verbindung

## Schaumteilefertigung setzt aufs Vibrationsschweißen

**Rüsselsheim (es).** Viel Blech wird bei Opel nicht geredet, aber viel über Blech, über Produktion, Karosserien, Design, Motoren und, und, und... Die Tätigkeit der Mitarbeiter im G 13 findet dagegen selten Beachtung. Dabei wird dort auf Weltklasse-Niveau gearbeitet – und das immerhin schon seit 1968: Sie sind halt keine Schaumschläger, die Schaumteile-Fertiger.

Die 78 Mitarbeiter der Schaumteilefertigung produzieren Tag für Tag etwa 3 000 Instrumententafeln und Mittelkonsolen für Vectra, Omega und Catera. Dabei bedienen sie sich der „Vibrations-Schweißtechnik“,

die bei ihrer Einführung 1987 eine Weltneuheit war. Bei diesem Verfahren werden Teile der Kunststoff-Flächen des Luftkanals und der Instrumententafel mit Hilfe von Reibungswärme verschweißt, die durch Vibration erzeugt wird – ein Vorgang, der nur Sekunden dauert.

An der Entwicklung dieser Technik waren die Experten aus der Abteilung MEK des TEZ seinerzeit wesentlich beteiligt. Mittlerweile wurde das Vibrationsschweißen so weit perfektioniert, daß heute alle Verstärkungsteile inklusive dem Luftkanal in verschiedenen Ebenen sehr wirtschaftlich zusammengefügt werden. Das führt zu erheblichen Einsparungen bei der Komplettierung der Instrumententafel.

Eine weitere Pioniertat der Schaumteile-Fertiger ist der Einsatz neuer, PVC-freier Kunststoffmaterialien. Seit dem Anlauf des Omega B wird bei der Verkleidung der Instrumententafel eine neu entwickelte Polyurethan-Sprühhaut eingesetzt. Ebenfalls erstmals serienmäßig im Einsatz ist eine PVC-freie thermoplastische Folie, die beim Vectra eingesetzt wird.

Beide Verkleidungsmaterialien zeichnen sich durch eine außergewöhnlich hohe Lichtbeständigkeit und Reißdehnung aus. Diese Opel-Entwicklungen haben auch die Konkurrenz bereits hellhörig gemacht, wie der zuständige Fertigungsplaner Wolfgang Heß in Erfahrung gebracht hat: „Soweit wir wissen, sind diese Materialien auch in neuen Modellreihen anderer Fabrikate vorgesehen.“

Auch am Fertigungskonzept zur Herstellung der Instrumententafeln feilte Opel erfolgreich weiter: So wurde das Anlagen- und Schäumkonzept in den letzten Jahren in erheblichem Umfang geändert, so daß die Schäumerei heute zu den modern-



Nah, schnell, gut: Im Bau G 14 entstehen täglich etwa 3 000 Instrumententafeln und Mittelkonsolen

sten Fertigungsstätten ihrer Art zählt.

Für die Planer galt es bei der Weiterentwicklung folgende Kriterien zu berücksichtigen: die Einhaltung der Prozeßsicherheit und Maßhaltigkeit, den Einsatz schnellhärtender Schaumsysteme sowie die Investmentreduzierung bei Modellwechseln.

Schließlich ist nichts so beständig wie der Wandel. Davon könnte auch „Jumbo“ ein Lied singen. „Jumbo“ ist ein „Dinosaurier“ aus den Anfangszeiten der Schaumtei-

lefertigung. 1970 produzierte der Maschinenkoloß Kunststoffteile für den Ascona.

Peter Bleidner, Meister in der Schaumteilefertigung, tauscht beim Anblick von „Jumbo“ Erinnerungen mit A-Schichtleiter Thomas Seidel aus: „Das war damals Knochenarbeit, an diesem Ding zu stehen – die hydraulischen und pneumatischen Hilfen, die wir heute haben, gab es damals ja noch nicht“, erzählt Bleidner. Damals freilich war auch „Jumbo“ – na, was wohl? – eine topmoderne Schäumenanlage.



Technik vom Feinsten: Mit Vibrationsschweißen auf Erfolgskurs

## Glückwunsch

### Die CDA-Betriebsgruppe wurde 50

**Rüsselsheim (es).** „Politik von der Werkbank“ machen sie – und das seit 50 Jahren. Im Rüsselsheimer Stadttheater feierte die Opel-Betriebsgruppe der Christlich-Demokratischen Arbeitnehmerschaft (CDA) jetzt mit zahlreichen Gästen ihren runden Geburtstag.

1946 war es, kurz nach dem Wiederanlauf der Produktion im Rüsselsheimer Werk: Einige wenige Opel-Mitarbeiter rufen die „Christlich-Soziale Arbeitnehmerschaft“ ins Leben. Für das Gemeinwohl und die Belange der Arbeiter wollen sie sich künftig einsetzen.

Das „sozial“ im Namen wird später durch „demokratisch“ ersetzt, was unter anderem die Nähe zu der politischen Partei dokumentiert, in der einige verdiente CDA-Mitglieder berühmt werden – unter ihnen Otto Zinck, Alois Marx und der heutige Bundesarbeitsminister Norbert Blüm.

Was die Arbeitnehmervertreter keinesfalls unkritisch gegenüber der heutigen Regierungspartei macht: Erst im Mai diesen Jahres hat die Opel-Betriebsgruppe die Bonner Sparbeschlüsse in einem Offenen Brief an Bundeskanzler Helmut Kohl als

„Eingriffe in das Arbeitsrecht und das soziale Sicherungssystem“ abgelehnt.

„Leider sitzen immer noch zu wenig Arbeitnehmervertreter in den Parlamenten“, bedauerte der heutige Vorsitzende der Opel-Betriebsgruppe, Anton Geisinger, in seiner Festansprache zur 50-Jahr-Feier. Um so wichtiger sei das Engagement der CDA, betonte der CDU-Landtagsabgeordnete Gerald Weiß: „Ihr habt ein Stück Tarifgeschichte geschrieben.“

Rüsselsheims Oberbürgermeisterin Otti Geschka appellierte, auch weiterhin vor Ort den „Konsens der Demokraten und der Vernunft“ zu suchen, da sich auch Rüsselsheim im Umbruch befindet. Der CDA-Bundesvorsitzende Rainer Eppelmann warnte als Festredner vor „Kurzschlußhandlungen“ angesichts der Sparbeschlüsse.

In die Schar der Geburtstagsgratulanten reihten sich auch Opel-Vorstandsmitglied Wolfgang Strinz, der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Rudi Müller und Horst Leismann von der „Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Opel-Arbeitnehmer“ (ARSO). Aus Bonn ließen Bundesinnenminister Manfred Kanther und Arbeitsminister Norbert Blüm ihre Glückwünsche übermitteln.

## Gründlich aufgeräumt

### Modernisierung des Service-Lagers schreitet voran

**Rüsselsheim (jan).** Was ist das? Es riecht ein wenig wie eine Neubauwohnung beim Erstzug, ist aber ungefähr 300 mal so groß und vorrangig von blau-oranger Farbe. Richtig! Wir befinden uns im Lagerbereich für Mittelteile im Service-Lager Rüsselsheim.

Innerhalb von elf Monaten wurde die 18 000 Quadratmeter große Halle vom Boden bis zur Decke saniert, wurden neue Regalsysteme montiert

und neue Fahrzeuge beschafft. „Die Modernisierung dieses Bereiches stellt einen weiteren wesentlichen Schritt zur Modernisierung des gesamten Service-Lagers dar“, betont Volker Simon, Projektleiter für die Lagermodernisierung in Rüsselsheim.

Fast 14 000 mittelgroße Artikel, von der Radkappe bis zum Auspuffkrümmer, werden im neuen Flexregal- und Schmalganglagersystem, so die fachmännische Bezeichnung, gelagert und kommissioniert. Aber neu ist nicht nur das Lager, neu sind auch

die sogenannten „Vertikal-kommissionierfahrzeuge“. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge, mit deren Hilfe die Mitarbeiter im Flexregalbereich Artikel bis zur dritten Fachebene problemlos entnehmen können.

Und das geht so: Die Standplattform des Mitarbeiters und der mitgeführte Kommissionierbehälter sind in der Höhe verstellbar, der Mitarbeiter kann sich also mit seinem „Arbeitsplatz“ per Knopfdruck in die gewünschte Höhe befördern. Diese Flexibilität des Fahrzeugs ermöglicht nicht nur ein effizientes, sondern vor allem auch ergonomisches Greifen der Teile.

Im Schmalgangbereich des Teillagers kommen jetzt „Hochkommissionierfahrzeuge“ zum Einsatz. Diese ermöglichen es, Teile aus einer Höhe von bis zu 7,20 Metern zu greifen. Auch bei der Konzeption dieser Gefährte standen Ergonomie und Sicherheit für die Mitarbeiter im Vordergrund. Zudem wurden alle Fahrzeuge mit hochmodernen Personenschutzanlagen ausgerüstet.

Daß es so viel moderne Technik nicht zum Nulltarif gibt, liegt auf der Hand. Mehr als zehn Millionen Mark hat das Unternehmen in die Modernisierung dieses Lagerbereichs investiert.

Und es geht weiter: Auf das Team um Volker Simon wartet bereits die nächste Aufgabe. Im August begannen die ersten Arbeiten für die Modernisierung des Kleinteilebereichs im Service Lager.



Gehen in die Höh': Die neuen „Vertikalkommissionierfahrzeuge“

## Dia-Vorträge

Ab November gibt es im Forum wieder Dia-Vorträge zu sehen. Hier die Termine und die Themen: 5. November „Toskana und Venedig – Kleinode Italiens“; 12. November „Schottland“; 19. November „Neuguinea“; 26. November „Norwegens Norden“ und am 5. Dezember „Chinas wilder Westen – zwischen Großer Mauer und Seidenstraße“. Alle Veranstaltungen beginnen um 20 Uhr. Eintrittskarten sind jeweils eine Woche vorher bei der Internen Kommunikation, D 4/1, Telefon 33 87, erhältlich.

## 150 000 Vectra

Zum Jubiläum hatte sich das Geburtstagskind ein dunkelblaues Kleid angelegt: Vor wenigen Tagen lief im Werk der 150 000ste Vectra B „made in Rüsselsheim“ vom Band. Es handelte sich dabei um einen 2.0 16V, der seine Heimat in Holland finden wird, einem Land, in dem Opel seit Jahren Marktführer ist.

## An den Start

Mit der aktuellen Ausgabe Nummer 4/96 übernimmt die Propeller AG ab Mitte Oktober den Verkauf des vierteljährlich erscheinenden Opel-Kundenmagazins „Start“. Mitarbeiter können sich die informative und unterhaltsame Zeitschrift mit Themen rund ums Unternehmen und das Automobil für einen Kostenbeitrag von zwei Mark zulegen.

## Entspannung

Die Abteilung Fachliche Weiterbildung hat noch freie Plätze in ihrem „Entspannungskurs“ anzubieten. Der Kurs findet unter der Leitung von Gerda Nüberlin donnerstags in der Zeit von 16.30 bis 17.30 Uhr statt. Anmeldung unter Telefon 3006.

# Unter Druck

Die neue GT-Pressen zählt zu den stärksten in Europa

**Bochum (pm).** Der erste Eindruck täuscht keineswegs. Das Gewusel ist echt, hier wird mit Hochdruck gearbeitet: Wo sich zur Zeit noch Bauexperten die Klinke in die Hand drücken, soll nämlich ab April 1997 die größte Großtransfer(GT)-Presse aller europäischen Opel-Standorte ihre Arbeit aufnehmen. Und da gibt es jetzt viel zu tun. Ein Zwischenbericht.

Mit einer Preßkraft von 5 000 Tonnen und den beeindruckenden Maßen von 50 Metern Länge und je zehn Metern in der Höhe und der Breite wird die GT-Pressen das zweitgrößte „Werkzeug“ ihrer Art in der gesamten europäischen Automobilindustrie sein. Doch es ist nicht die schiere Größe, die Motivation für den Bau des 80 Millio-

nen Mark teuren Kolosses ist. Schnelligkeit und höchste Qualität verspricht der mit High Tech gespickte 4 500 Tonnen schwere Pressen-Riese.

Für den Bochumer Fertigungsdirektor Karl-Friedrich Stracke beginnt mit dem Start der neuen Anlage „ein neues Zeitalter“, das Bochum im Bereich der GT-Pressen an die Weltspitze bringt. Spätestens dann werden auch die fast zwei Jahre Arbeit unter Hochdruck vergessen sein, die mit dem Abbau der alten Pressenstraße Mitte vergangenen Jahres begann.

Schon die Basis der Großanlage besitzt eine gewisse Einmaligkeit. Mehrere Fundamentblöcke von jeweils 1 000 Tonnen Gewicht mußten 30 Meter tief in den Erdboden versenkt werden. Dabei mußten auch Erblasten aus längst vergessenen Bergwerkstagen bewältigt werden, als ein

alter Stollen im Baustellenbereich entdeckt wurde.

In den Bochumer Werken sind Überraschungen dieser Art nicht ungewöhnlich, wurde doch noch vor fünf Jahrzehnten tief unter der heutigen Autoschmiede mit Preßluftschlämmern und Fräsen „Kohle gemacht“.

Auch der Pressen-Riese soll nach seiner Fertigstellung dafür sorgen, daß der Automobilstandort Bochum „Kohle macht“ oder besser gesagt konkurrenzfähig bleibt.

Dazu wird die Mannschaft der „GT4“ beitragen, die schon jetzt mit dem Training für die neuen Aufgaben begonnen hat. Denn der Technologie-Riese stellt mit seiner geballten Steuerungselektronik höchste Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter.

Ihre Aufgabe wird es sein, die enorme Leistung der neuen GT-Pressen präzise zu steuern. Ist die Anlage einmal angelaufen, können täglich rund 1 000 Tonnen Stahl auf Bruchteile von Millimetern genau zu Seitenwänden, Türen oder Dächern geformt werden. Die Anlage ist in der Lage, 14 Teile pro Minute zu fertigen. Mit einem Wirkungsgrad von 85 Prozent wird ein Spitzenwert im Bereich der GT-Pressen erreicht.

Mit dieser Leistung können die Bochumer Opel-Werke einmal mehr – buchstäblich druckvoll – ihre Qualitäten unter Beweis stellen.



Mächtig: Die „GT4“ ist 50 Meter lang, je zehn hoch und breit

## Grenzüberschreitend

Auch „jot-we-de“ gibt's hochmoderne Opel-Händler

**Bochum/Lück (es).** Opel hat scheinbar überall gute Freunde. Einen besonders eifrigen hat der Bochumer Mitarbeiter Norbert Spittka während seines Urlaubs in der polnischen Stadt Lück kennengelernt: Jaroslaw Kwiatkowski ist dort Besitzer einer Opel-Vertretung.

Seit drei Jahren managt Kwiatkowski den Betrieb in der 60 000 Einwohner zählenden Stadt Lück, die im ehemaligen Ostpreußen im Nordosten Polens, nahe

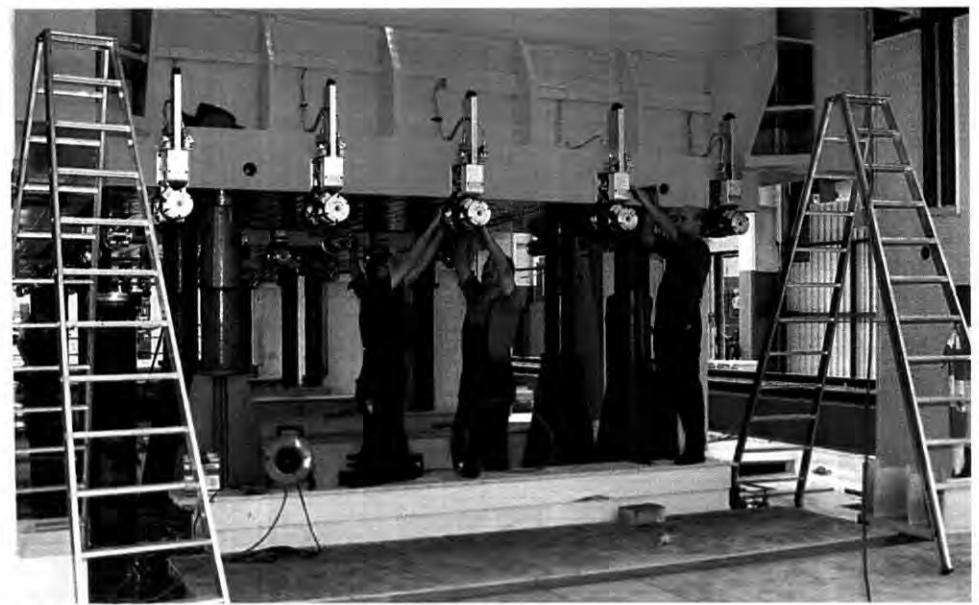
der masurischen Seenplatte liegt. Zu seinem Bezirk gehört außerdem die Region Suwalki mit etwa 300 000 Einwohnern. Sein Geschäft bietet Neu- und Gebrauchtwagen – etwa im Verhältnis 60:40 – sowie Teile- und Zubehörverkauf an, berichtete Kwiatkowski seinen deutschen Besuchern. Und: Der „Renner“ im Programm sei derzeit der Corsa, dicht gefolgt vom Astra. Daß Norbert Spittka, der im Bochumer Werk in der Abteilung Finanz Project Controlling arbeitet, und seine Familie gleich zu einem ausgedehnten Be-

triebsrundgang eingeladen wurden, war Ehrensache. „Wir waren überrascht, wie gut die Werkstatt ausgerüstet war“, berichtet Spittka.

„Ich habe nur ein Problem: Ich bekomme meine Autos nicht so schnell geliefert, wie ich sie verkaufen könnte“, erzählte Kwiatkowski seinen Gästen. 1996 werde sein Haus über 300 Neuwagen absetzen – das sind zwar fünfmal so viele wie im vergangenen Jahr, doch könnte er problemlos noch einmal die doppelte Zahl an den Mann – oder die Frau – bringen.



Urlaubsüberraschung: Norbert Spittka stieß im Nordosten Polens auf den Opel-Händler Kwiatkowski



Hände hoch: Viele Helfer sind damit beschäftigt, die Großtransfer-Pressen fahrplanmäßig aufzubauen

## Gedämpfte Spendierfreude

803 Mitarbeiter beteiligten sich an Blutspendeaktion

**Bochum (pra).** Rückläufig sind die Zahlen derer, die sich freiwillig zur Blutspende bereit erklären. Obwohl der leitende Werksarzt, Dr. Klaus-W. Müller erneut mit gutem Beispiel voranging, spendeten bei der jetzt abgelaufenen Aktion, die gemeinsam mit dem DRK durchgeführt wurde, nur 803 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Blut.

Ein erfreulicher Aspekt zeigt sich aber dennoch: 106 von den 803 waren Erstspender. Noch vor 20 Jahren, im Jahr 1976 kamen 1 254 Mitarbeiter, um ihr Blut zu geben. Bis auf über 1 700 stieg die Zahl der Blutspender in den darauffolgenden Jahren. Der Höhepunkt wurde 1990 erreicht, als bei zwei durchgeführten Blutspendeterminen sich insgesamt 2 307 Opelner einen Teil ihres Lebenssaftes nehmen ließen, um zu helfen.



Erfreulich: Trotz abnehmender Resonanz kamen 106 Erstspender

In den Jahren 1994 und 1995 fiel die Anzahl der Freiwilligen dann erstmals unter die 1 000er Marke, in diesem Jahr dann sogar unter 900.

Insgesamt jedoch ist der Leiter der für die Spendenaktion zuständigen Sozialabteilung, Hermann Mühlthaler, über das Gesamtergebnis der laufenden Jahre nicht unglücklich: „Insgesamt kamen immerhin fast 30 000 Opel-

ner unserer Bitte nach der so wichtigen Blutspende nach!“ Mühlthaler hofft jedoch, daß sich bei künftigen Spendeterminen wieder mehr Freiwillige melden. Tatsache ist, daß Blutreserven heute ziemlich knapp geworden sind. Wie wichtig Blutkonserven sind, erfahren täglich viele Menschen, die bei Krankheit oder Unfall dringend auf fremdes Blut angewiesen sind.

## Tradition und Moderne

Sieger im Ideen-Wettbewerb für Anstecknadel ermittelt

**Bochum (nh).** „Der Förderturm steht für das Revier und das Opel-Werk mit seinem Hauptgebäude D 1 ist damit untrennbar verbunden.“ So erläutert Bettina Cramer aus der Verkehrsabteilung ihren Siegerentwurf für eine Anstecknadel der Bochumer Opel-Werke.

Gemeinsam mit Holger Kuntze hatte Bettina Cramer an einem werksinternen Wettbewerb teilgenommen, bei dem der beste Entwurf für ein Opel-Pin gesucht wurde.

Rund 40 Einsendungen gingen ein und eine Jury aus Mitarbeitern von PR, Werksanlagen, Einkauf und Betriebsrat faßten zehn Entwürfe in die engere Wahl, die mit Sachpreisen ausgezeichnet wurden. Mit einem Votum von 4:1 Stimmen setzten die Juroren die Einsendung von Bettina Cramer und Holger Kuntze klar an die erste Stelle.

Die Fördertürme der Zeche Dannenbaum oder des Deutschen Bergbaumuseums waren häufigstes Motiv für den Pin, kombiniert mit dem Opel-Schriftzug, Produktionsge-



Pfiffig: Bettina Cramer und Holger Kuntze mit dem Siegerentwurf

bäuden oder dem Verwaltungsgebäude D 1. Auch das Bochumer Stadtwappen, das Planetarium oder die Ruhr-Universität wurden mit Opel-Ansichten verschmolzen. Nach Meinung der Jury stellt der Siegerentwurf am besten den Regionsbezug her. Tradition und Moderne gehen eine gelungene Verbindung ein.

Als Lohn für ihre Mühen fahren Bettina Cramer und Holger Kuntze nun mit VIP-Karten ausgestattet zu einem Motorsporttreffen. Für Bettina Cramer war es übrigens der zweite Haupttreffer bei einem Opel-Wettbewerb: Als Kind gewann sie den ersten Preis beim Malen und damit eine Reise nach Berlin.

# Langendreer verändert sich sehr

Mit der Restrukturierung beginnt auch im Werk II eine neue Zeitrechnung

**Bochum (pra). Bisher etwas im Schatten der „großen“ Umbauten etwa in der Fertig- und Endmontage sowie dem Preßwerk, zeigt sich jetzt ganz deutlich, daß auch im Motor-, Getriebe- und Achsenbau die Zeit nicht stillsteht: Im Rahmen der Restrukturierungsmaßnahmen hat auch im Werk II in Langendreer die Zukunft begonnen.**

Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan: Sieben von insgesamt 13 Motoren-Heißteststände im Motorenbau des Werkes II sind überflüssig geworden. Seit dem Jahr 1978 unermüdlich im Einsatz, sind sie jetzt dem neuen Endfunktionstest „zum Opfer“ gefallen.

Sechs der Heißteststände werden dennoch weiter bestehen, auch wenn sie nur noch einen geringen Teil der Motoren in Stichproben testen werden.

Den Löwenanteil bewältigen wird der Endfunktionstest künftig mit einer High-Tech-Anlage, die jetzt bereits weltweit von anderen Motorenherstellern übernommen wird.

Dazu Richard Weinhold, Direktor Werk II: „Hier wird der Motor im kalten Zustand getestet. Die Anlage hat eine wesentlich höhere Feinfühligkeit, mit der wir den Öl-Druck, die Kompression und die bereits installierte Motorelektrik genauestens überprüfen können.“

In den letzten Wochen ging es in Bochum II tüchtig zur Sache. Nicht nur im Motorenbau, auch im Getriebebau wurde abgerissen und neu aufgebaut. Abrißmaschinen, Scheren und Greifer bemächtigten sich des zweiteiligen Zahnradblocks, der durch einen einteiligen ersetzt wurde. 450 Werksangehörige und 45 Fremdfirmen befaßten sich vor Ort mit der Restrukturierung.

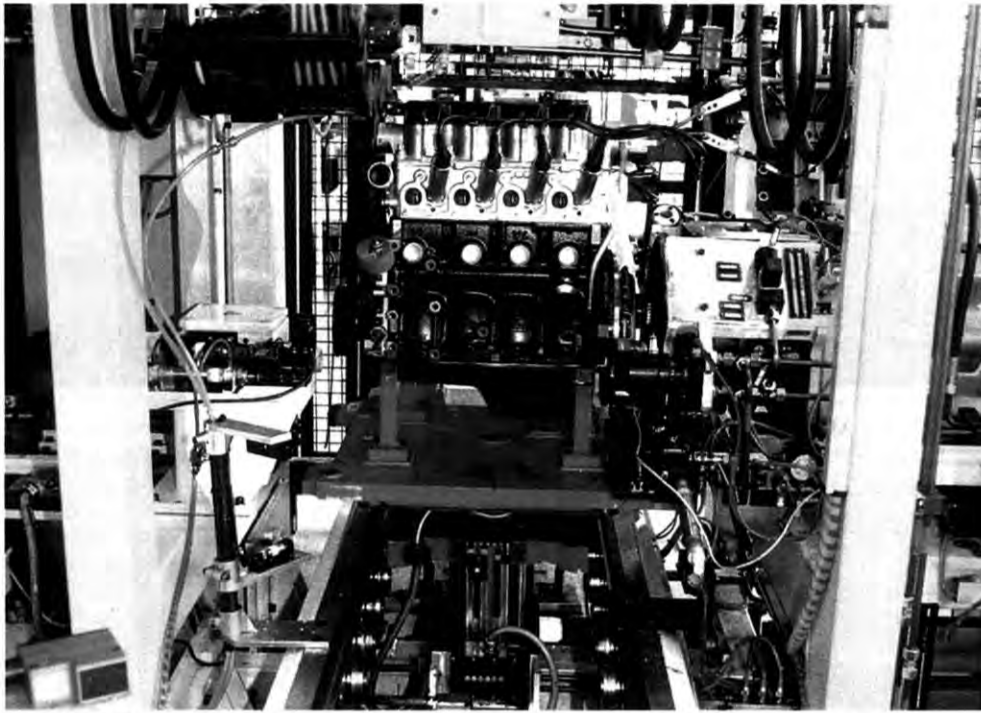
Dabei gab es nicht nur in den Bereichen Motoren- und Getriebebau reichlich zu tun. Im ehemaligen Preßwerk, seit Jahren als Lagerraum für Maschinen und Chassisaggregate sinnvoll genutzt, wird ei-

ne nahezu gigantische Hydroforminganlage gebaut.

„Innenhochdruck-Verfahren“ lautet die deutsche Übersetzung für diese hochmoderne Fertigungstechnologie, mit der ein neues Zeitalter Einzug hält im

Bochumer Achsen-Team. „Das wird eine eigene Fabrik, die da oben entsteht“, erklärt Ralf Marquardt. Und er weiß zu berichten, daß dort künftig Kaltverformungen unter einem Höchstdruck von bis zu 2 500 bar vorgenommen

werden können. Diese neue Fertigungslinie des Vorderadsträgers wird zentrale Versorgungsstelle für die europaweite Astra-Fertigung. Eine Tatsache, auf die das Bochumer Werk II besonders stolz ist.



High Tech aller Orten: Motoren-, Getriebe- und Achsenbau im Werk II wurden ordentlich aufgerüstet

## Gruppe mit Kopf und Herz

Kollegen spendierten VV-Prämie der Kinderkrebshilfe

**Bochum (es). Sie hören auf den Namen „Gruppe 51“, sind aber zu elf und räumen ganz gerne „alle Neune“ ab. Und da sie neben reichlich Köpfchen auch jede Menge Herz haben, spendeten sie jetzt 1 000 Mark an die Kinderkrebshilfe Tschernobyl.**

Die elf von der „Gruppe 51“ arbeiten im Werk III, genauer gesagt im Teile-Eingang des Service-Lagers. Seit März 1992 ist die Pilotgruppe schon zusammen, seit dieser Zeit entstanden auch private Kontakte, kurz, man kam sich näher. Auch das Kegeln gehört zum Freizeitrepertoire der Gruppe. Und: Die Kegelkasse ist immer gut gefüllt, weil die VV-Prämien aller Grup-

penmitglieder dort einfließen – eine sicherlich nicht alltägliche Vereinbarung. Zudem empfindet es jedes Gruppenmitglied als eine Verpflichtung, mindestens zwei Verbesserungsvorschläge pro Jahr einzureichen. Kein Wunder also, daß die „Kriegskasse“ meist

gut gefüllt ist. Und die Haut die Gruppe keineswegs sinnlos auf den Kopf, wie der Tausender für die Kinderkrebshilfe beweist. Die Spende kam zwar „erstmalig, aber wohl nicht zum letzten Mal“, verspricht das starke Team mit Kopf und Herz.



Toller Service: Gruppe 51 spendete VV-Erlös für einen guten Zweck

## Ärzte kamen ins Schleudern

Sportmediziner erproben die praktische Seite von Renn- und Rallyesport

**Bochum (pra). Neuland erkundeten 60 Ärzte der unterschiedlichsten Fachrichtungen auf dem Gelände des Werkes I. Im Rahmen eines internationalen Kongresses für Sportmediziner an der Uniklinik Bochum erhielten sie Unterricht in Sachen Renn- und Rallyesport.**



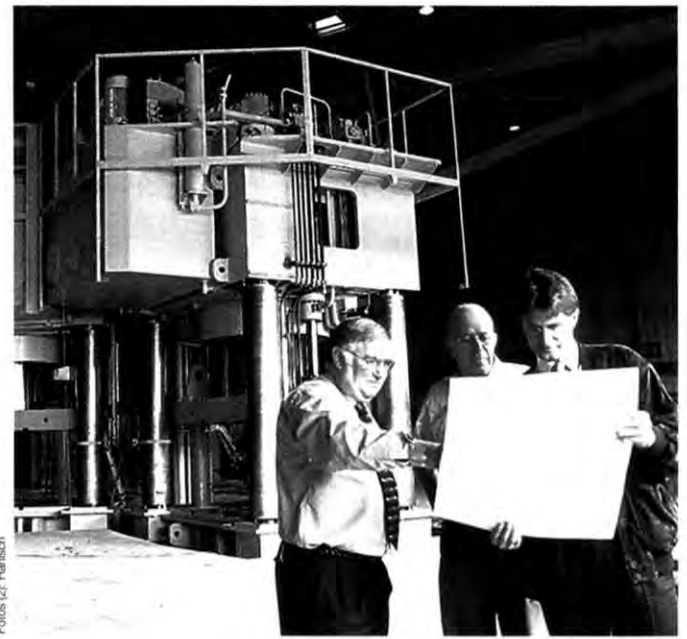
Im Einsatz: Die Sportmediziner beim Fahrsicherheitstraining

sten Situationen soll den Medizinern einen Einblick geben in das, was im Sport alltäglich ist“, kommentierte Dr. Ralf Wittenberg, Oberarzt am

Josefs-Hospital und Veranstalter des Kongresses, das Training, das bei allen Teilnehmern ausgesprochen gut ankam. Dr. Tina Pasch, Är-

tin für Innere Medizin aus dem benachbarten Witten: „Ich nehme erstmals an einem solchen Training teil und halte es für äußerst sinnvoll. Hier habe ich in kurzer Zeit gelernt, meinen Wagen auch in außergewöhnlichen Situationen zu beherrschen.“ Angetan von ihren Schülern zeigten sich auch die beiden Trainer des ADAC, Peter Franz und Frank Baumann. Der Arzt mit der weitesten Anreise kam übrigens aus dem Iran.

Mit von der Partie auch Werksarzt Dr. Egon Schulte-Hengesbach: „Ich bin erstaunt, was man mit einem Auto alles machen kann.“ Das Auto war natürlich ein Astra.



Patente Planer: „Hausherr“ Richard Weinhold (li.) vor Ort

## Antriebswellen statt Erbtanten

Azubis bauen pffiffige Transporter

**Bochum (pra). Die Berufsausbildung macht ihrem Ruf erneut alle Ehre. Nachdem die Azubis erst vor einigen Monaten eine komplette Werkstatt selbst gestaltet und eingerichtet hatten, treten sie jetzt vermehrt für den Betrieb auf den Plan – und das absolut handfest. Ein Beispiel gefällig?**

„In 400 Arbeitsstunden haben vier Lehrlinge zwölf Transportwagen für den Bereich Endmontage hergestellt“, zeigt sich Ausbildungsleiter Rainer Dörfel zu Recht stolz auf Ausbilder und Auszubildende.

In der Tat: In der Lehrwerkstatt entstanden zwölf Wagen, die den in den 60er Jahren berühmten Teewagen gleichen. Doch statt Kaffee und Kekse für die Erbtante werden mit diesen Transportern jeweils 32 senk-

recht aufgeladene Antriebswellen transportiert.

„Eine perfekte Arbeit“, lobt Dörfel das Werk „seiner“ Jungs. Angenehm und sehr nützlicher Nebeneffekt: Die für die Herstellung der Transporter notwendigen Planungen und Arbeiten sind alle ausbildungsbezogen.

So wurden Biege-, Dreh- und Streicharbeiten durchgeführt, die in die Ausbildung zum Schlosser gehören. In der Berufsausbildung ist man froh, erneut etwas sehr Praktisches hergestellt zu haben. Und in der Endmontage herrscht Freude, daß man bei den Azubis kräftige Unterstützung fand.

Daß der im Werk tätige Nachwuchs den Betrieb nach Kräften unterstützt, ist in vielen Bereichen sichtbar. Erst kürzlich fertigten die Azubis für das Öko-Audit mehrere Abfallsortierungswagen, sowie für einen weiteren Bereich Gestelle für Kastenpritschen.



Vielseitige Wagen: Für Meister und Antriebswellen geeignet

# Hans und Sepp die Pause gestrichen

Roboter optimieren Materialanstellung im Preßwerk

**Kaiserslautern (dz).** Roboter waren bisher in gewissem Sinne auch nur Menschen – zumindest die, die im Kaiserslauterer Preßwerk ihre Arbeit verrichten. Denn bei aller Unterstützung und Arbeiterleichterung, die sie gewährten, mußten auch sie ab und zu mal eine „Verschnaufpause“ einlegen.

Die menschlichen Zeiten sind jetzt für die stählernen Gesellen „Hans“ und „Sepp“ endgültig vorbei.

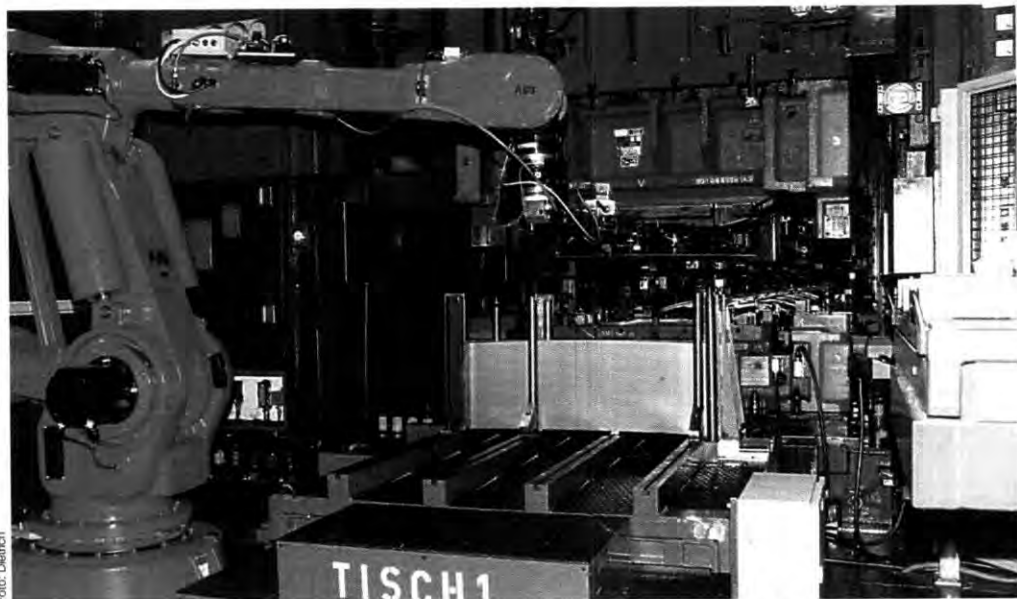
Während der Werksferien hat das Team um die Meister Hans Wenz und Josef Hauck

die Anlagen nach eigenen Plänen komplett umgebaut und mit zwei vollautomatischen Beladewagen versehen. Die Pressenstraße kann nunmehr ohne Beladeunterbrechung nonstop 24 Stunden laufen.

„Der Roboter erkennt durch ein spezielles Steuerungssystem die letzte Platine auf Tisch eins und fährt mit dem nächsten Hub automatisch auf den Platinenstapel auf Tisch zwei. Der leere Wagen läuft automatisch von Kränen heraus. Völlig unabhängig von Kränen oder Staplerfahrzeugen können die Mitarbeiter wieder per Schwenkkrane Platinen neu auflegen“, erläutert Josef Hauck.

Das durch den Zeitgewinn erreichte Mehr an Teilen beziffern die Macher auf „zwölf bis fünfzehn Prozent“. Erste Versuche in Richtung Beladeoptimierung machten die Experten an einer anderen Fertigungsstraße, der sie allerdings nur einen Beladewagen plus Reservemagazin verpaßten. Bereits hier zeigte sich, daß je nach Platinenstärke pro Schicht nur ein Umsetzvorgang nötig war.

Die Idee einer besseren Beladung spannen die Preßwerker schließlich bis zur bereits erwähnten Lösung weiter. Der von Werkzeugmacher Hans-Jürgen Leimer koordinierte



Tischlein deck dich: Im Preßwerk konnte die Beladung zweier Pressenstraßen weiter optimiert werden

Umbau wurde vom Fußboden bis zum Anstrich in Eigenregie durchgeführt. Derzeit in Bau befindet sich ein weiterer Roboter, der das Fertigteil aus dem Werkzeug entlädt und in vorgesehene Gestelle positioniert.

## Ganz schön heiß

Härtere arbeitet mit neuem Ofen

**Kaiserslautern (dz).** Ein neuer Doppelkammer-Härteofen trägt zur weiteren Qualitätsverbesserung in der Härtere des Kaiserslauterer Komponentenwerkes bei.

chen installierten Härteofen werden vorwiegend Teile für die Gelenkwelle, aber auch Ventilkörper und Käfiggelenke bei einer Temperatur von 900 Grad Celsius wärmebehandelt.

Auch sicherheitstechnisch entspricht der rund um die Uhr betriebene Ofen den modernsten Standards.

Die Prozeßbleitsystem-gesteuerte Anlage überwacht das Härtegut vom Ein- bis zum Auslauf. Die Verweildauer ist dabei abhängig von der geforderten Einhärtetiefe der Teile, die beispielsweise bei Führungsbolzen bis zu acht Stunden dauern kann.

Die Anlage überwacht nicht nur die Ofentemperatur und die Ofenatmosphäre, sondern regelt etwaige Abweichungen vollautomatisch.

Bedienerfreundlich muß nur noch das entsprechende Programm gewählt werden. Zeitaufwendige Voreinstellungen entfallen völlig. In dem inneren von nur drei Wo-



Heiß: Bernd Barz am Ofen

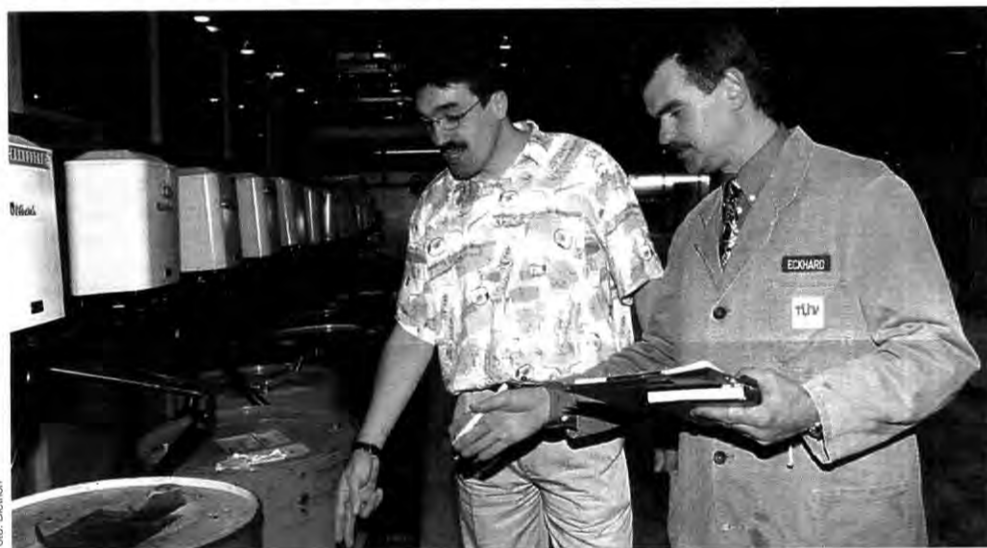
# Auf dem Weg zum Zertifikat

Im Vorfeld des Öko-Audits checkt der TÜV umweltrelevante Anlagen

**Kaiserslautern (dz).** So richtig ernst wird's zwar erst im nächsten Jahr, aber schon heute schickt sich das Kaiserslauterer Komponentenwerk an, alle Voraussetzungen zu erfüllen, um im Frühjahr 1997 das begehrte Öko-Audit-Zertifikat der Europäischen Union zu erhalten.

Aus diesem Grunde fand jetzt eine vom TÜV Pfalz vorgenommene Besichtigung von Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen wie zum Beispiel Kühlmittelanlagen und Ölzapftheken statt. Die mehrtägige Inspektion hatte zum Ziel, die bei der Ist-Aufnahme vor einigen Monaten festgestellten Mängel auf deren Beseitigung hin zu überprüfen.

Im Vordergrund stand für den TÜV-Experten Bernd



Probe-Prüfung: Frank Seidel (li.) und Bernd Eckhard nehmen eine Ölzapftheke unter die Lupe

Eckhard die Frage, ob die Anlagen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Das bis Redaktionsschluss noch nicht vorliegende Ergebnis fließt, so Frank Seidel, Projektkoordi-

nator für das Öko-Audit, „unmittelbar in die weiteren Vorbereitungen zum Öko-Audit ein.“

Seidel weiter: „Für uns ist dies ein wichtiger Check, um frühzeitig reagieren zu können.“ Wichtig sei vor allem die aktive Unterstützung des Vorhabens durch alle Mitarbeiter. „Denn“, so Seidel, „Umweltschutz wird nicht von einer

Abteilung gemacht, sondern alle sind gefordert.“

Dieses Bewußtsein sei bei der Kaiserslauterer Belegschaft sehr ausgeprägt. „Obwohl wir noch sehr viel Arbeit vor uns haben, sind wir zuversichtlich, daß uns die Einrichtung eines Umweltmanagement-Systems, das den Standort ökologisch optimiert, bestätigt werden wird.“

## Rote Hilfe

Karl Orth ist 11 000. Blutspender

**Kaiserslautern (dz).** Recht spendabel – und das im wahrsten Sinne des Wortes – zeigte sich Mitarbeiter Karl Orth an seinem 42. Geburtstag.

Wie zahlreiche weitere Kollegen war er dem Aufruf des Deutschen Roten Kreuzes gefolgt, Blut zu spenden. Seit 19 Jahren führt der DRK Blutspendedienst diese Maßnah-

men durch. Der Maschinen-schlosser aus Altenglan, seit 19 Jahren bei Opel beschäftigt, wurde bei der jüngsten Aktion als 11 000. Spender mit einem Blumenstrauß und einem Weinpräsident geehrt.

Auch privat folgt Orth mit der relativ seltenen Blutgruppe „Null negativ“ seit 1985 Spendenaufrufen, die er als Hilfe auf Gegenseitigkeit versteht.



Gute Tat: Karl Orth bekam ein Dankeschön mit auf den Weg

## Nur die Spitze des Eisbergs

Azubis für sehr gute Noten geehrt

**Kaiserslautern (dz).** Über die hohe Qualität der Ausbildung in der Kaiserslauterer Lehrwerkstatt hat sich erst kürzlich der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Rainer Brüderle „vor Ort“ ein Bild gemacht.

Daß es der Nachwuchs fachlich ganz dick hinter den Ohren hat, wurde jetzt anlässlich einer Feier auf dem Hambacher Schloß eindrucksvoll bestätigt.

Mit dem Zerspanungsmechaniker Marco Rumpf und

den beiden Energieelektronikern Marcus Nohr und Matthias Hauck gehörten gleich drei Azubis zu den insgesamt 128 Jugendlichen, die von der Industrie- und Handelskammer (IHK) für herausragende Leistungen in den Abschlußprüfungen ausgezeichnet wurden.

„Sie haben durch ihre Leistungen gezeigt, daß sie zur Spitze in diesem Land gehören“, so IHK-Vizepräsident Hans Mayer zu den jungen Leuten. An den Prüfungen der IHK nahmen 1996 insgesamt 4 451 Absolventen teil.

## Alles automatisch

Bei der Werksbahn hat's gefunkt

**Kaiserslautern (dz).** Gut lachen haben die Mitarbeiter der Werksbahn im Opel-Werk Kaiserslautern, denn bei ihnen geht jetzt fast alles wie von selbst.

Nachdem zwei der drei Werksloks bereits auf Funkfernbedienung umgerüstet sind und sich die dritte derzeit für diesen Zweck „im Trockendock“ befindet, sind zwischenzeitlich 23 automati-

sche Weichenantriebe installiert worden, die ein kraftaufwendiges Umlegen der Weichen per Hand überflüssig machen.

Mittels eines Schlagmelders können nun Rangiervorgänge bequem von der Lok aus gesteuert werden. Gleichzeitig hat die Umstellung auf Funkfernsteuerung auch sicherheitstechnische Vorteile. So entfällt das ständige Auf- und Abspringen von der Lok nunmehr völlig.



Wie am Schnürchen: Die Loks haben jetzt Funkfernbedienung



# Dankbar für „positive Impulse“

„Kein natürlicher Feind des Autos“: Bundesumweltministerin Dr. Angela Merkel besuchte das Eisenacher Werk

**Eisenach (kb).** „Wenig Wasser und wenig Lösungsmittel – das ist beispielhaft“, resümierte Dr. Angela Merkel, nachdem sie mehrere Stunden im Eisenacher Opel-Werk verbracht hatte. Das Interesse der Bundesumweltministerin galt bei ihrem ersten Besuch im Werk am Gries vor allem der Lackiererei sowie den weiteren Vorhaben des Unternehmens in Sachen Umweltschutz.

So nahm die CDU-Politikerin nach ihrem Rundgang durch weite Teile des Werkes in einem Gespräch mit Vorstandschef David J. Herman erfreut zur Kenntnis, daß Opel erst kürzlich den 300. Verwerterbetrieb für Alt-Automobile unter Vertrag genommen hat.

Daß es sich dabei ausgerechnet um einen Opel-Händler im thüringischen Sondershausen handelt, mag Zufall sein. Vielleicht aber auch mit ein Grund für Merkel, die „positiven Impulse“ aus den neu-

en Ländern zu loben. Die Ministerin bezog sich dabei auch auf die bevorstehende Umweltzertifizierung des Eisenacher Werkes, die für das Frühjahr 1997 geplant ist. Eisenach wird damit der zweite Opel-Standort hinter dem Werk Bochum I sein, der am Öko-Audit teilnimmt. Angela Merkel: „Es gibt bisher nur wenige Unternehmen, die sich dieser freiwilligen Aufgabe stellen.“

Um so erfreulicher sei es, daß sich mit Opel Eisenach ein ostdeutscher Betrieb dieses Ziel gesteckt habe, denn viele Unternehmen im Osten hätten im Moment noch mit elementareren Problemen zu kämpfen.

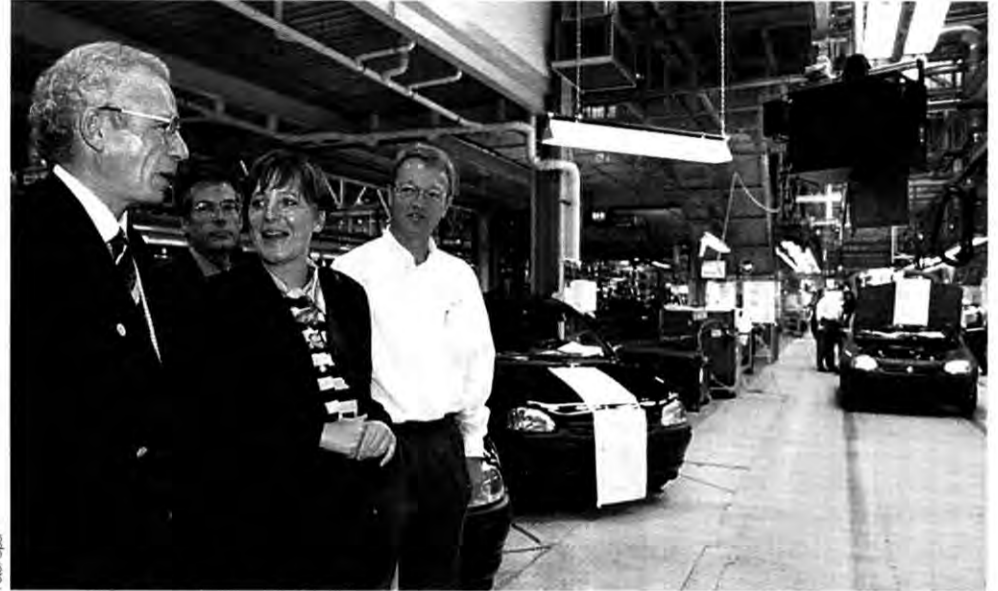
Einer der wichtigsten Punkte im Öko-Audit ist die ständige Kontrolle von Wasser und Abwasser. Und daß das Eisenacher Werk in diesem Punkt ebenfalls eine Vorreiterrolle spielt, davon konnte sich die Umweltministerin bei einer Visite im Wasserhaus überzeugen.

Anerkennend äußerte sie sich über den niedrigen Was-

serverbrauch. In Eisenach werden nur 200 Liter Wasser pro Karosserie benötigt. Der Durchschnittswert in der europäischen Autoindustrie liegt dagegen bei stattlichen 900 Litern.

Ebenso interessiert stattete Merkel – mittlerweile in einem weißen Schutzanzug gehüllt – der Lackiererei einen Besuch ab. „Diese Technik ist beispielhaft“, lautete ihr Urteil nach dem Rundgang. Sie hoffe, daß in Zukunft noch mehr Automobilhersteller auf den Einsatz wasserlöslicher Lacke umsteigen, erklärte die Ministerin im anschließenden Pressegespräch.

Bei dieser Gelegenheit wiederholte Merkel auch noch einmal ihre Forderung an alle Autobauer, verbrauchsarme Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. „Ich bin kein natürlicher Feind des Autos“, betonte sie. Schließlich könne man die Welt nicht mit dem Fahrrad erobern. Allerdings müßten die negativen Einflüsse auf die Umwelt so gering wie irgend möglich gehalten werden.



Wißbegierig: Auf ihrem Rundgang durch die Endmontage stellte Ministerin Merkel viele Fragen

## Neuer Leasing-Partner

Die Betreuung der Mitarbeiter jetzt direkt am Werk

**Eisenach (or).** Opel hat einen neuen Leasing-Partner in Eisenach. Die Firma Cosmo betreut jetzt das Leasingprogramm für Mitarbeiter von Opel Eisenach.

Bestellung, Auslieferung und Rückgabe der Fahrzeuge läuft jetzt ausschließlich über Cosmo. Das Unternehmen hat seinen Sitz vor den Toren des Werkes an der Adam-

Opel-Straße. Ansprechpartner ist Silvio Schulze. Er ist von dienstags bis samstags unter der Telefonnummer 0 36 91/2 94 00 zu erreichen.

Das Unternehmen mit Hauptsitz in München existiert bereits seit 1985. Seit vier Jahren ist Cosmo auch in Eisenach ansässig, beschränkte sich zunächst jedoch auf den Großhandel von Jahres- und Halbjahreswa-

gen. Cosmo bedient seitdem knapp 200 Opel-Autohäuser in Deutschland mit Fahrzeugen.

Seit Dezember 1993 sind Schulze und seine fünf Mitarbeiter auch im Einzelhandel tätig. Zwischen 100 und 200 Autos stehen ständig auf dem großen Hof des Unternehmens.

Seit Anfang Juli gibt es nun ein Extra-Büro für die Master-Lease-Kunden.

## Legenden werden sichtbar gemacht

„Play Luther“-Künstler dankten Opel für Unterstützung

**Eisenach (kb).** Eine Brücke spannen zwischen dem Reformator Martin Luther und dem amerikanischen Bürgerrechtler Dr. Martin Luther King, das war das Anliegen von „Play Luther“.

Als Hauptsponsor hatte Opel Eisenach die Künstler zwischen ihren Vorstellungen in der Georgenkirche zu einem Empfang ins Forum eingeladen.

Eisenachs Oberbürgermeister Dr. Hans-Peter Brodhun nutzte die Möglichkeit, Opel für seine Unterstützung des Projekts zu danken. „Anders wäre eine Realisierung dieser anspruchsvollen Aufgabe nicht möglich gewesen“, betonte der OB. Brodhun war gemeinsam mit anderen Vertretern der Stadt ins Opel-Werk gekommen.

Die Schauspielerinnen Hannelore Elsner und Dr. Yolanda King, die Tochter des Bürgerrechtlers, lobten ebenfalls



Smalltalk: King-Tochter Yolanda und Jazz-Legende Max Roach

das künstlerische Engagement von Opel. Beim Empfang wurde jedoch nicht nur geredet: Die amerikanische Jazzlegende Max Roach griff kurzerhand zu den Trommelstöcken, um ein kleines Beispiel seines Könnens zu geben.

Daß sich die Unterstützung dieses Projekts gelohnt hat, bewiesen die Künstler in ihren Aufführungen. Atemberaubende Musik, leidenschaftli-

cher Tanz und die Kraft des Wortes sorgten für Begeisterung bei den Eisenachern.

Durch die verhaltenen Trommelschläge von Max Roach und die faszinierende Stimme von Ronnel Bey hindurch wurden die beiden Männer sichtbar, die mit ihren Visionen und Lehren die Weltgeschichte bewegten. Ein kulturelles Ereignis, das eine Förderung allemal wert war.

## Großer Lauschangriff

Teststrecke erlaubt intensive Suche nach Geräuschen

**Eisenach (kb).** Richtig durchgeschüttelt wird der kleine rote Corsa, wenn seine Räder über die Steine und Kanten auf der neuen Teststrecke rollen. Hier kann der Kleinwagen beweisen, daß seine künftigen Fahrgäste weder Klapper- noch Klopfo- oder Verwindungsgeräusche zu befürchten haben.

Die neue Teststrecke auf dem westlichen Gelände des Eisenacher Werkes – neben den Bahngleisen gelegen – ist im August fertiggestellt worden. Im Grunde besteht sie aus zwei

Strecken, einer längeren und einer kürzeren.

Die Planung, mit der im August 1996 begonnen wurde, hatte zunächst nur eine Strecke – die längere – vorgesehen. „Dann kam noch die kleine Strecke hinzu, die nach GM-Norm gebaut ist und so Vergleiche mit anderen Werken zuläßt“, erklärt Qualitätsingenieur Thomas Lauckner bei einem Besichtigungstermin vor Ort.

Beide Strecken würden bereits genutzt – zur Überprüfung von Auditfehlern oder bei Einbauversuchen. Die Spezialisten mit dem richtigen Gehör für Geräusche sind die QSL-Mitarbeiter der Fahrwerkstatt.

Die Bauweise der beiden Strecken ist im Grunde sehr einfach. Die größere besteht aus vier Abschnitten mit regelmäßig angeordneten Pflaster- und Kantensteinen zur Überprüfung von Klapper- und Klopfergeräuschen, Bodenwellen zum Aufspüren von Verwindungsgeräuschen sowie unregelmäßig angeordnetem Pflaster.

Auf der kleinen, genormten Strecke sind dicke Stricke in gleichen Abständen quer über den Asphalt gezogen. Hinzu kommen versetzt angeordnete Erhebungen. Auf beiden Strecken darf mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern gefahren werden.

## Im Falle eines Falles

Was muß passieren, wenn die Arbeitskleidung fehlt?

**Eisenach (or).** Es kommt schon einmal vor, daß ein Mitarbeiter bei Arbeitsbeginn kein frisches Hemd oder Shirt vorfindet. Was ist dann zu tun?

Wer in der Kleiderkammer der Firma Bardusch vergeblich seine frischen Arbeitsachen sucht, sollte sich mit seiner

Reklamation sofort an den dafür zuständigen Opel-Mitarbeiter wenden.

Das sind: Theodor Theuvsen, Telefon 22 17, für den Roh- und Gerippebau, Brunhilde Eitner, Telefon 21 40, für die Lackiererei, Eugen Jakubowski, Telefon 20 11, für die Fertig- und Endmontage, Sibylle Hellstern, Telefon 15 02, für die Materialwirtschaft,

Anja Klose, Telefon 14 01, für die Qualitätssicherung und Andrea Hoffmann, Telefon 13 20, für die Finanz- und Personalabteilung sowie die restlichen Bereiche.

Ein kleiner Zettel mit einer entsprechenden Information zum aufgetretenen Fehler reicht aus. Defekte Kleidungsstücke werden in der Regel sofort umgetauscht.



Hörtest: Fährt der Corsa über die Teststrecke, bleibt den Technikern kein Geräusch verborgen



# Teile Zeit

## Service-Bereich feierte Familientag

**Rüsselsheim (jh).** „Papi, du Papi, kannst du das auch?“ Während das kleine Mädchen ihrem Vater aufgeregt am Ärmel zupft, beugt es staunend wie ein Gabelstaplerfahrer in schwindelerregender Höhe seine sperrige Fracht millimetergenau in ein stählernes Fach abstellt. „Ei, das machen wir hier jeden Tag, Kleines“, antwortet der Vater nicht ohne Stolz im Unterton. „Hier“, das ist das Service Lager Rüsselsheim, wo sich an einem Samstag Ende August zahlreiche Mitarbeiter einfanden, um ihren Familien zu zeigen, womit sie ihre Brötchen verdienen.

Unter dem Motto „Offen und transparent“ hatte der Service-Bereich zu einem Mitarbeiter-Tag ins K 65 geladen. Und viele, viele waren gekommen. Gut 3 000 Besucher zählte das Organisationsteam um Joachim Rickert und Sandra Divjanovic am Ende der ereignisreichen Veranstaltung.

Und das kleine Team hatte unter tätiger Mithilfe vieler Freiwilliger aus den unterschiedlichsten Service-Bereichen eine bunte Mischung aus Information und Unterhaltung auf die Beine gestellt, eine Mischung, die ankam.

Das fing schon mit der Begrüßung an: Von der sonst eher sachlich-funktionalen Atmosphäre im Eingangsbereich des Portal K 65a war nichts mehr übrig geblieben. Strahlende Mitarbeiterinnen verteilten den ankommenden Besuchern Programme, einen eigens für diesen Tag entworfenen Sticker und Gummibärchen – diesen spätestens seit Thomas Gottschalk salonfähigen süßen Angriff auf die Beißwerkzeuge.

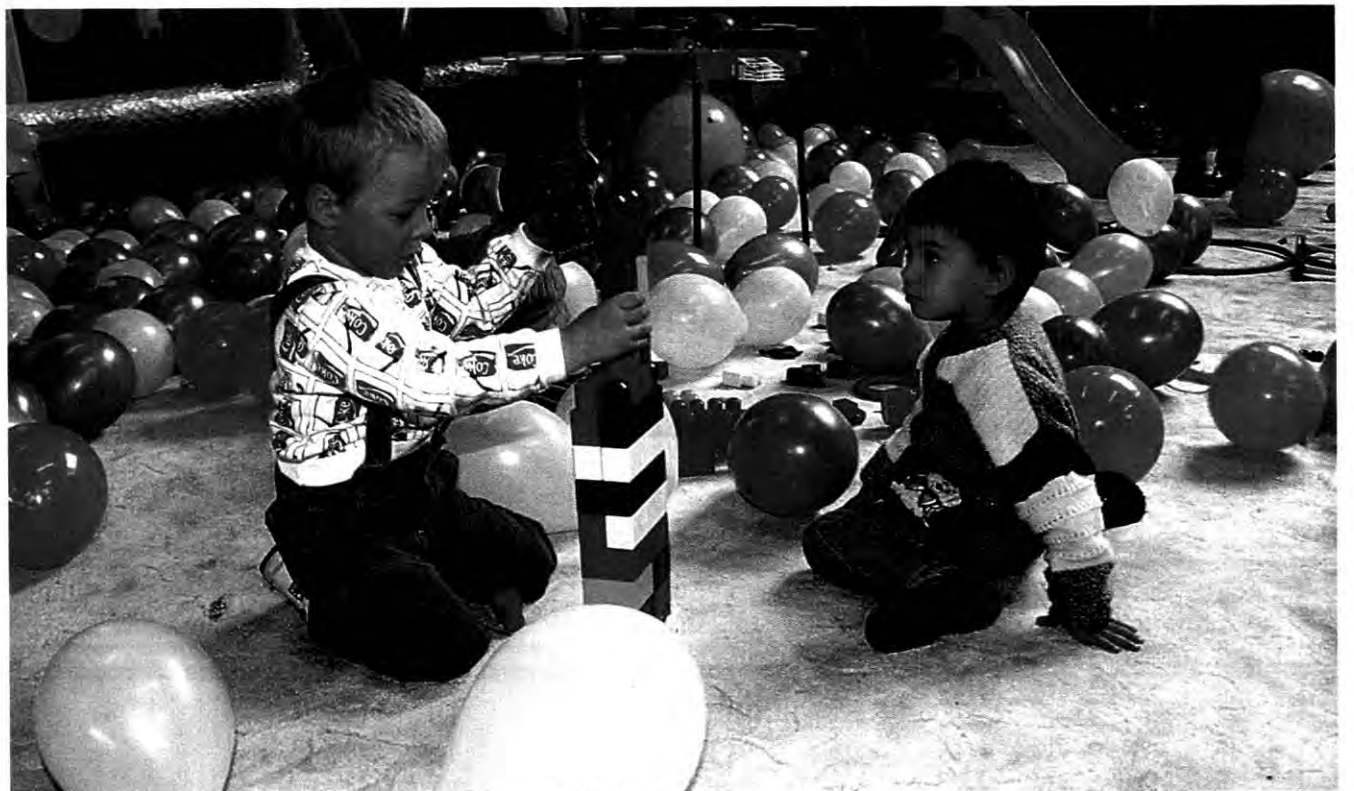
**Eine süße Begrüßung mit Gummibärchen stimmte die Mitarbeiter auf den Tag ein**

„Das könnte jeden Morgen so ablaufen“, mag sich so mancher Mitarbeiter gedacht haben. Wer weiß, welcher Natur die Verbesserungsvorschläge sind, die Joachim Rickert in der nächsten Zeit auf den Tisch flattern...

Mit viel Liebe zum Detail präsentierten sich im riesigen, gut 120 000 Quadratmeter großen Gebäudekomplex dann die verschiedenen Bereiche. Ein abgesteckter Parcours – schließlich durfte trotz Besucherandrang das Tagesgeschäft nicht beein-

trächtigt werden – führte die Scharen von Besucher an verschiedenen Infopunkten vorbei. Schautafeln lieferten einen ersten Einblick in die dort präsentierten Bereiche. Und überall beantworteten hilfsbereite Mitarbeiter die neugierigen Fragen von groß und klein.

Auf diese unterhaltsam-informative Weise gab es viel Wissenswertes zu erfahren – etwa über die Bereiche Packraum und Versand, Greiferei, Lagerung, Teileeingang, Schlüssel- und Schließfertigung.



**Belascht:** „Das werden die McPherson-Federbeine und du baust jetzt Airbags!“ „Aber mit denen bin ich doch schon fertig – schau!“

gung. Ergänzt wurde das Programm durch eine nicht nur für Kinder interessante Ausstellung von Transport- und Hebefahrzeugen, sowie die eingangs erwähnten imposanten Gabelstapler-Vorführungen.

Wer Hintergrundinformationen mit nach Hause nehmen wollte, der war auf dem Info-

Markt jederzeit herzlich willkommen. Hier präsentierten sich diverse Abteilungen mit Wissenswertem über die Arbeit der Kolleginnen und Kollegen.

Aber auch die Technik-freaks kamen auf ihre Kosten. So waren die Ausstellungen mit diversen Opel-Modellen – unter ihnen ein ITC-Calibra –

sowie jene mit Opel i-Line-Zubehör häufige Anlaufstationen, zumindest der Väter. Auch die Vorführung samt Erläuterung der Diagnose-Technik am „lebenden“ Gerät (einem Vectra) fand regen Zuspruch.

Nach soviel „Arbeit“ – der Rundlauf auf dem Parcours

nahm rund eine Stunde in Anspruch – folgte dann prompt das Vergnügen. Auf den Nachwuchs wartete eine Spielwiese mit diversen Verlockungen, die gern und ausgiebig angenommen wurden. Für die etwas Älteren veranstaltete eine Profi-Truppe reichlich Budenzauber: Musik, Jonglage, Clownerie. Da Speis und Trank bekanntlich Leib und Seele zusammenhalten, hatten die Organisatoren natürlich auch ausreichend Erfrischendes und Stärkendes herbeigeschafft.

**Auch der Hausherr und seine Familie empfinden's als spannenden Samstag**

„Eine rundum gelungene Veranstaltung“, freute sich dank der offensichtlich großen Resonanz und guten Stimmung denn auch der Hausherr. Service-Vorstand Klaus Bapp hatte es sich nämlich nicht nehmen lassen persönlich vorbeizuschauen, samt Gattin Ursula, Tochter Branca sowie den beiden Söhnen Falco und Jaro.

Nicht zuletzt inspiriert durch den Erfolg dieses ersten Mitarbeiter-tags, hegt Bapp denn nun auch schon weitere Pläne. Trotz angeborenen Kostenbewußtseins – Klaus Bapp ist gebürtiger Schwabe – soll es nach dem Abschluß der Lagermodernisierung auch im Bochumer Werk III, dem Servicelager im Revier, eine solche Veranstaltung geben.



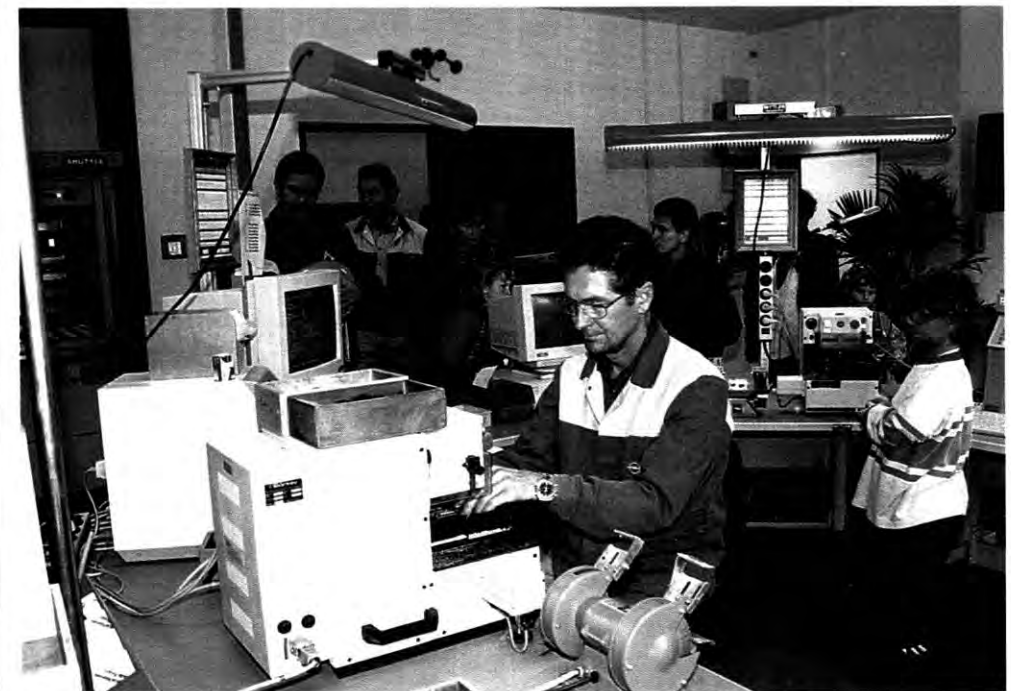
**An die Decke gegangen:** Transporter-Vorführung im Hochregallager



**Haube hoch:** Ein Vectra als Vorführungswagen für Diagnosetechnik



**Wörtlich genommen:** Service-Vorstand Klaus Bapp beim Familientag



**Schlüsselfrage:** Viele Kollegen informieren sich über die Schlüssel- und Schließfertigung

Foto: Sämmer (4), Lebschneier (1)

# Leicht in Serie

Die Corsa Eco 3- und Maxx-Diät hilft auch dem Sintra beim Abspecken

**Rüsselsheim (jh).** Mit dem Corsa Eco 3 zeigte Opel, was machbar ist, wenn es um Sparsamkeit ohne Abstriche bei der Sicherheit geht. Um mit 3,4 Litern auszukommen, setzten die Entwickler in großem Stil auf High-Tech-Materialien wie Karbon und Magnesium. Auch der Maxx verfügt über eine leichte Karosseriestruktur aus Aluminiumprofilen. Nach diesen beiden Versuchsträgern präsentiert Opel jetzt erstmals Leichtbaukomponenten in einem Serienauto: Beim Sintra wurde das erworbene Wissen in die Praxis umgesetzt.

Mit dem intelligenten Einsatz gewichtsreduzierender Techniken zeigt der Sintra, in welche Richtung die Entwicklung im Automobilbau geht. Angesichts wachsenden Umweltbewusstseins gewinnen die wichtigsten Vorzüge der Gewichtseinsparung – sprich sparsamer Spritkonsum und geringe Emissionswerte – zunehmend an Bedeutung.

Gewichtseinsparungen in der sogenannten Primärmasse, also bei Fahrwerk und Karosserie, ziehen in der Regel weitere Reduzierungsmöglichkeiten bei Sekundärkomponenten nach sich. So können zum Beispiel Anforderungen an Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit von einem kleineren und daher leichteren Motor bewältigt werden, während gutes Fahrverhalten auch mit kleineren und leichteren Fahrwerks- und Bremskomponenten möglich ist.

Bei der Sintra-Entwicklung wurde die Gewichtsoptimierung eines jeden Teils zur

Chefsache erklärt. So stanzt man beispielsweise Löcher in die Torsionskurbel und die Längslenker der Hinterradaufhängung.

Auch die Zulieferer halfen mit: Firestone beispielsweise bekam bei dem speziell für den Sintra zu entwickelnden niedrigen Masseziel vorgegeben, das auch eingehalten wurde. Der Firestone-Reifen brachte es letztlich nicht nur auf einen sehr niedrigen Rollwiderstandswert (ein Faktor für sparsamen Kraftstoffverbrauch), sondern er konnte auch in der Disziplin Fahrbahnhaftung bei Nässe überzeugen, obwohl beide Ziele grundsätzlich als widersprüchlich eingestuft werden.

Das Thema Gewichtseinsparung hatte während der gesamten Design- und Entwicklungsphase im Tech-Center in Warren einen so hohen Stellenwert, daß es sogar zur Gründung eines ganz besonderen Ingenieurszirkels kam – des „Viertelpfunder-

Clubs“. Chefingenieur Norman L. Pilcher wollte der Aufmerksamkeit zum Detail, die er von seinen amerikanischen und deutschen Teamkollegen verlangte, eine humorvolle Seite abgewinnen.

So wurde jeder verwertbare Vorschlag, der zur Gewichtsreduzierung des Sintra um mindestens ein amerikanisches Viertelpfund (0,113 kg) eingebracht wurde, mit einem Gutschein für einen Gratis-Viertelpfunder von McDonald's belohnt. Pilcher: „Das Ganze war ein Riesenspaß, obgleich die Kollegen von der Spesenstelle zunächst ein ungläubiges Gesicht machten, als wir zum ersten Mal die Abrechnung einreichten!“

Anhand dieser und weiterer Einsparungsmaßnahmen konnte das Gesamtgewicht des Sintra um etwa 54 Kilo-

gramm gesenkt werden. Die Tabelle zeigt aber auch, wie mühselig es ist, Reduzierungen von größerer Tragweite zu erzielen, ohne auf exotische Materialien wie Karbon zurückzugreifen – ihr hoher Preis würde ein Fahrzeug wie den Sintra für viele unerschwinglich machen.

Die Großraumlimousine demonstriert, was in diesem Fahrzeugsegment derzeit machbar ist, wenn man Aluminium, Magnesium und hochfeste Stähle an Stellen einsetzt, wo sich andere Fahrzeuge mit Stahl oder Gußeisen begnügen müssen. Erhöhte Sparsamkeit, mehr Leistung, besseres Fahrverhalten und – wie am Beispiel der Sitze ganz unmittelbar erfahren werden kann – viel praktischer Nutzen sind die Effekte.



Einsatz in Manhattan: Weltpremiere des Sintra war in New York

## Ein starker Auftritt

Der Service-Bereich stellt sich auf der „automechanika“ ins rechte Licht

**Frankfurt/Rüsselsheim (es).** Information satt – und auch ein bißchen was fürs Gemüt, so lautete das Erfolgsrezept des Service-Bereichs auf der „automechanika 96“.

Rund 2 000 Besucher aus Opel-Händlerbetrieben fanden den Weg vom Frankfurter Messegelände quer über die Straße ins Marriott-Hotel:

Dort nämlich präsentierte Opel die gesamte Bandbreite seiner Serviceleistungen und -angebote.

„Das Original, die Umwelt, die Technik und der Service“ hießen die vier Themenbereiche in dem 700 Quadratmeter umfassenden Opel-Kommunikationszentrum. Abseits vom Messetrubel hatten hier die Händler Gelegenheit, von über 70 Spezialisten aus dem

Haus „ihres“ Herstellers Neuigkeiten aus erster Hand zu erfahren. Aus dem Original-Zubehörprogramm stieß vor allem der neue, nachrüstbare „Parkpilot“ auf Interesse: Das Gerät mißt mittels Ultraschallsensoren den Abstand von Hindernissen hinter dem



Vorgeführt: Neue Technik für Händler

Fahrzeug und sendet dem Fahrer beim Einparken entsprechende Signale. Viel wissen wollten die Opel-Partner auch über das Ausstattungsprogramm „i-Linie“. Gesprächsthema Nummer eins im Umweltbereich war das flächendeckende Abfallentsorgungskonzept, das Opel bereits seit März 1995 seinen bundesdeutschen Vertragspartnern anbietet – als erstes Automobilunternehmen übrigens. Liebste Studienobjekte im Technik-Ressort waren

das neue Diagnose-System „Tech 2“ – ein leistungsstarker Handtester, der nur knapp ein Kilo wiegt – sowie der „Tech 31“, der speziell die Motorelektrik prüft und stromunabhängig arbeitet, was ihn zum idealen Begleiter bei Testfahrten macht.

Darüber hinaus stießen noch der Elektronische Teilekatalog „EPC“ auf großes Interesse sowie die Themen Direktannahme und kundenorientierte Fahrzeugübergabe. Die beiden letztgenannten Themen bekamen die Besucher messeuntypisch serviert – durch die Kabarettgruppe „Die Springmäuse“.



Aufgeführt: Rund 2 000 Händler-Besucher kamen auf den Service-Stand

Material	Komponente	Gewichtseinsparung (kg)
Aluminium	Motorhaube	6,2
	Laufschiene der Vordersitze	3,0
	Räder	9,0
	Kompaktes Reserverad	3,0
	Kühler	3,5
	Kondensator	1,4
	Vorderachsschenkel	4,0
	Wasserpumpengehäuse	1,4
	Dachreling	0,8
	Hitzeschutz	1,9
	Wärmetauscher	0,6
Magnesium	Sitzlehnenrahmen	5,0
	Pedalträger	1,5
	Lenkkradnabe	0,5
Hochfester Stahl	Wagenheber und Schlüssel	0,4
	Türstreben	2,1
	Schraubenfedern	2,4
	Drehstabstabilisatoren	1,9
	Hohlgebohrte Zahnstange	0,5



Ohne Van und aber: Die Gewichtsoptimierung des „Raum-Gleiters“ wurde zur Chefsache erklärt

## Wirkungslose Warner

ADAC prüft vermeintlichen Schutz vor Radarfällen

**München (gms).** Radarwarngeräte arbeiten nur selten erfolgreich. Das hat ein Test des ADAC in München ergeben. Die Prüfer untersuchten drei Fabrikate. Davon zeigten sich zwei als unbrauchbar.

Die beiden funktionierten überhaupt nicht oder nur bis zu einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde. Das dritte erwies sich als zu sensibel: Es gab auf einer Strecke von 18 Kilometern 44 mal Laut – im Schnitt also

alle 400 Meter. Dabei reagierte das Gerät auch auf Handys, Autoschlüssel mit Fernbedienung und elektronisch gesteuerte Ampelanlagen.

Aber auch Tricks gegen Radarfällen nützen nichts, so der ADAC. So sei es sinnlos, das Kennzeichen mit Folie zu manipulieren, weil mit modernen Belichtungsmethoden auch abgeklebte Zahlen oder Buchstaben lesbar seien.

Auch ein Gegenblitz bewirke heute nichts mehr. Derartige Geräte erzeugen Se-

kundenbruchteile nach dem Blitz des Radarfotos einen Gegen-Blitz, der das Gesicht des Fahrers und das Nummernschild unkenntlich macht. „Auch hier lassen inzwischen moderne Methoden der Foto-Nachbearbeitung Fahrer und Kennzeichen wieder sichtbar machen“, so der ADAC.

Wer keine Bußgelder bezahlen und auch keine Punkte in Flensburg kassieren möchte, sollte laut ADAC am besten folgendes machen: das vorgeschriebene Tempo „einhalten“.

# Zwölf Liter für die Sicherheit

Der Vectra Caravan ist im Anmarsch – Erste Modellfamilie mit völlig neuem Seiten-Airbag-System

**Rüsselsheim (jh).** Eine Spitzenposition in Sachen passiver Sicherheit nimmt Opel in der europäischen Autoindustrie schon seit längerem ein. Zum Beispiel durch die Serieneinführung des Full Size-Airbags und des Beifahrer-Airbags bei allen Pkw in den Jahren 1993/94. Oder durch den weltweit ersten Großserieneinsatz der Hybrid-Technologie für die beiden Luftsäcke bei der Premiere des aktuellen Vectra im vergangenen Jahr. Jetzt geht das Unternehmen noch einen Schritt weiter: Als erste Modellfamilie erhalten der Caravan und alle übrigen Vectra-Versionen Seiten-Airbags.

Dadurch wird die Verletzungsgefahr für die Passagiere bei seitlichen Kollisionen, die in der Unfallstatistik mit rund 24 Prozent aller Fälle nach den Frontalzusammenstößen an zweiter Stelle liegen, deutlich verringert. Das gilt vor allem für den Brustbereich, denn er wird durch das neu entwickelte Seiten-Airbag-System wirkungsvoll geschützt.

Im Gegensatz zu anderen seitlichen Schutzeinrichtungen sind bei dem Opel-System Airbag und Modul im Seitenteil des Sitzes untergebracht. Für diese Anordnung sprechen nach Überzeugung der Rüsselsheimer Sicherheitsexperten eine Reihe von guten Gründen.

So befindet sich der Airbag unabhängig von der Sitz-

hen Temperaturschwankungen in der Tür noch Feuchtigkeit ausgesetzt ist.

Der Seiten-Airbag selbst hat ein Volumen von zwölf Litern. Ausgelöst wird er in drei bis fünf Millisekunden extrem schnell von einem Sensor, der in der Tür sitzt und auf Druckveränderungen in diesem Bereich reagiert.

Insgesamt ist der Luftsack, der aus einem unbeschichteten, voll recycelbaren Gewebe besteht, nach spätestens 15 Millisekunden aufgeblasen. Ein weiterer Vorteil des in zahlreichen Tests auf seine Zuverlässigkeit geprüften Systems: Es ist sehr kompakt und leicht.

So hat beispielsweise der umweltfreundliche Hybrid-Generator zur Füllung des Airbags eine Länge von 160 Millimetern und mißt nur 33 Millimeter im Durchmesser. Außerdem entstehen an seinem Ausgang mit maximal 60 Grad im Gegensatz zu anderen Systemen (bis zu 1 000 Grad) nur sehr niedrige Temperaturen.

Mit dieser Neuerung verfügen in Kürze alle Vectra-Modelle über ein außergewöhnlich umfassendes Serien-Sicherheitspaket. Neben den neuen Seiten-Airbags sowie den beiden Luftsäcken für Fahrer und Beifahrer gehören dazu unter anderem noch pyrotechnische Gurtstraffer und das

zum Patent angemeldete Pedal-Release-System (PRS). Bei einem Frontalunfall klinken die Pedale aus den Lagerungen aus und reduzieren so das Verletzungsrisiko von Füßen und Unterschenkeln.



Aufsteiger: Der Vectra Caravan soll das Segment der Freizeitkombis kräftig aufmischen

## Die Mischung macht's

Astra Caravan schluckt neben Sprit jetzt auch Erdgas

**Rüsselsheim (jh).** Per Knopfdruck die Antriebsart wechseln? Das klingt futuristisch, ist aber bereits Realität. Nach einem zweijährigen Testprogramm, in dessen Verlauf sich mehrere Astra Caravan auch im Erdgas-Betrieb bewähren konnten, plant Opel jetzt eine erste Kleinserie von rund 500 Erdgas-Fahrzeugen aufzulegen.

Die Testfahrzeuge verfügen über einen 1,6-Liter-Serienmotor, der mit einem eigens entwickelten Umbausatz für den Erdgasbetrieb ausgerüstet wurde. Mit Hilfe eines einfachen Schalters in der Mittelkonsole kann der Fahrer jederzeit zwischen beiden Antriebsarten wählen. Weiterer Vorteil: Der alternative Treibstoff kommt ohne tiefgreifende technische Veränderungen am Motor aus.

Der im Vergleich zum Betrieb mit Ottokraftstoff leicht verminderten Leistung stehen bessere Emissionswerte gegenüber. Verglichen mit anderen fossilen Energieträgern verringert sich der Ausstoß von Kohlendioxid um etwa 20 Pro-



Keine Flasche: Der Astra Caravan ist auch mit Erdgas mobil

zent, Kohlenmonoxid und Stickoxide gehen jeweils um rund 60 Prozent, die emittierten Kohlenwasserstoffe um rund 80 Prozent zurück.

Die Astra Caravan sind zusätzlich zum serienmäßigen Benzintank mit einem Druckgasstank ausgestattet, der bei der geplanten Kleinserie rund

80 Liter umfassen wird. Mit dem auf 200 bar komprimierten Gas haben die Fahrzeuge eine zusätzliche Reichweite von rund 240 Kilometern. An modernen Erdgaszapfsäulen erfolgt die Betankung der Versuchsautos ebenso schnell wie bei den benzingetriebenen Serienmodellen.

## Der Preis ist heiß

Die „Neuen“: Viel Auto fürs Geld

**Rüsselsheim (jh).** Neue Autos, neue Infos: Für den Sintra, den Vectra DI 16V und den Vectra Caravan hat Opel jetzt die Preise bekanntgegeben.

Die unverbindliche Preisempfehlung für die komplett ausgestattete Sintra-Basisversion GLS mit 2,2-Liter-16V-Motor beträgt 46 000 Mark. Der CD 3.0 V6 kostet 59 500 Mark. Bereits beim GLS zählen unter anderem zwei Full Size-Airbags, ABS, Kopfstützen an allen Sitzen, Klimaanlage, fernbedienbare Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorn, Servolenkung und Wegfahrsperrung zum serienmäßigen Lieferumfang.

Die Ausstattung des Sintra CD umfaßt zusätzlich ein elektrisch betriebenes Schiebe-Hebedach, Bordcomputer, Diebstahlwarnanlage,

Niveauregulierung, Automatikgetriebe, Tempomat und ein hochwertiges RDS-Radio.

Das Basismodell des Vectra Caravan wird 34 720 Mark kosten. Die reichhaltige Serienausstattung – unter anderem mit Servolenkung, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Laderaumabdeckung, Sicherheitsnetz, Dachreling und 74 kW/100 PS starkem Vierventil-Motor – führt beim neuen Kombi zu einem bei Opel traditionell guten Preis-/Leistungsverhältnis.

Auch die Vectra-Limousine DI 16 V kommt ab November zu einem attraktiven Preis auf den Markt. Mit einer unverbindlichen Preisempfehlung von 34 630 Mark stellt der 60 kW/82 PS starke Selbstzünder die zur Zeit preiswerteste Möglichkeit dar, in der Mittelklasse mit hochmoderner Direkteinspritzer-Dieselschnologie unterwegs zu sein.



Sitz-Sack: Vectra mit Seiten-Airbag

stellung immer in einer idealen Position zwischen Passagier und Tür, da er sich beim Verstellen automatisch mitbewegt. Außerdem ist die Auslösesicherheit bei einer Integration in den Sitz höher, da der Luftsack dort weder ho-



Starkes Hinterteil: Der Vectra wird neben dem Astra und Omega das dritte As im Kombi-Ärmel

### Kreisverkehr kommt besser an

Stuttgart (gms). Der Kreisverkehr an Kreuzungen ohne Ampel ist bei deutschen Autofahrern beliebter als die herkömmliche Regelung „rechts vor links“. Dies geht aus einer Umfrage der Sachverständigenorganisation Dekra in Stuttgart hervor. Von den 3 000 bundesweit befragten Autofahrern gaben 72 Prozent an, sich im Kreisverkehr sicherer zu fühlen als an einer ampellosten Kreuzung.



### Sportwagen beschlagnahmt

Amsterdam (dpa). Wie gewonnen, so zerronnen: Ein Holländer hat in einem Preisausschreiben einen Sportwagen gewonnen und ihn wegen Raserei sofort wieder abgeben müssen. Mit rund 200 Stundenkilometern war er auf der Autobahn bei Amsterdam in eine Radarkontrolle geraten. Dort ist jedoch Tempo 100 vorgeschrieben. Der Fliitzer wurde sichergestellt, der 28jährige Fahrer angezeigt.



### Entwarnung für Oldtimer-Fans

Hamburg (eag). Derzeit wird in Deutschland der Verkauf von verbleitem Superbenzin eingestellt. Aus Umweltsicht positiv, verunsichert diese Entwicklung jedoch so manchen Besitzer von Oldtimern. Derartige Befürchtungen sind unbegründet, teilt die Esso AG mit. Esso bietet – ebenso wie andere Mineralölunternehmen – Ventilschutz-Additive an, die dem bleifreien Sprit beigegeben werden können.



### Im Notfall ist Rasen erlaubt

Stuttgart (gms). Geschwindigkeitsbegrenzungen dürfen, so die Dekra, im Notfall überschritten werden. Allerdings setzen die Gerichte bei der Definition enge Grenzen. So gelten Transporte von Schwerverletzten oder Schwangeren, die schnellstens in eine Klinik müssen, als Notfälle. Wer dagegen fürchtet, einen Termin zu verpassen und deshalb zu schnell fährt, kann dagegen nicht auf einsichtige Richter hoffen.



### Parken wird immer teurer

Köln (iw). Wer beim Shopping nicht auf das eigene Auto verzichten mag, muß Parkuhren und -automaten kräftig füttern. Im Schnitt werden hierfür in Westdeutschland mehr als drei Mark je Stunde fällig – 1980 reichten noch zwei Groschen. In den ost-deutschen Städten ist der Schaufensterbummel (noch) weniger kostspielig. Dort müssen Autofahrer für die Stunde Parken rund 1,50 Mark berappen.

# Sei schlau beim Zusammen-Bau



Die Abteilung MEK Layout entwickelt die Automobilfabrik der Zukunft

**Rüsselsheim (jh).** Der technische Fortschritt ist beeindruckend: Während leistungsfähige Computer auf Westentaschenformat schrumpfen, erforschen Raumgleiter immer entlegene Regionen unseres Universums. Auch die Fahrzeugtechnik hat heute ein sehr hohes Niveau erreicht.

Niemand wird ernsthaft behaupten, daß Nachkriegs-Kapitän und Omega B ein vergleichbares technisches Know-how verkörpern. „Zusammengebaut werden die Autos aber immer noch wie vor 50 Jahren“, wundert sich Gerhard Arndt. Doch damit wird wohl bald Schluß sein.

Zusammen mit seinem gut 40köpfigen Team hat der Leiter der TEZ-Abteilung Manufacturing Engineering Karosserie (MEK) Layout an einem Konzept für die Automobilfabrik der Zukunft gearbeitet. Das Ergebnis: Ein zum Patent angemeldetes „Verfahren zur Montage und Farbgebung von Kraftfahrzeugen mit selbsttragender Karosserie“.

Das gibt's doch schon, werden Sie jetzt denken. Richtig. Und am fertigen Auto wird dem Laien auch kein Unterschied auffallen. Aber der Weg seiner Entstehung, der wird ein anderer. Heute kommt das Auto als „Käfig“ aus dem Rohkarosseriebau. Das heißt: Das Fahrzeug ist komplett vorgefertigt.

Dach, Türen, Motorhaube und Heckklappe sind bereits montiert.

Das ist zwar allgemein gängige Praxis, aber dennoch nicht die Ideallösung. Denn nach der Lackierung und vor der Endmontage müssen einzelne Komponenten wie etwa Haube oder Türen wieder entfernt werden. Und: Rund die Hälfte der Montagearbeiten können nur an schwer zugänglichen Stellen innerhalb des „Käfigs“ erledigt werden.

## Herkömmliche Methoden reichen nicht mehr aus

Gefragt sind daher Fertigungsmethoden, die den Herstellungsaufwand weitgehend verringern. Das ist aber mit herkömmlichen Mitteln nur noch schwer zu machen. Der Einsatz intelligenter Maschinen und der Automatisierungsgrad haben in der Vergangenheit schon so stark zugelegt, daß hier eine weitere technische Aufrüstung kaum noch entscheidend Zeit und Aufwand einsparen hilft. „Deshalb müssen die Fertigungsmethoden gravierend verändert werden, um die ausschlaggebenden Kostenvorteile zu erreichen“, wagt Arndt einen Blick in die Zukunft.

Und eben das haben sich die Layout-Experten ins Lastenheft geschrieben. Dafür haben sie in der Vergangenheit Fertigungseinrichtungen, Prozeßabläufe, Transportsysteme, Materialanstellplätze



Modellcharakter: Gerhard Arndt (4. v. l.) und sein Team haben die Zukunftsfabrik bereits gebaut – bisher aber nur in kleinerem Maßstab

und selbst Teamplätze und Sozialeinrichtungen unter ihre planerische Lupe genommen. Nachdem das TEZ-Team die unglaublich vielen verschiedenen Anforderungen auf den Produktionsprozeß ausgerichtet hat, ist jetzt ein ganz neues Konzept entstanden.

Das Zauberwort heißt „Mosaik-Bauweise“. „Schon jetzt arbeiten wir im Automobilbau mit diversen Modulen, etwa dort, wo der vorgefertigte Antriebsstrang während der Hochzeit mit der Karosserie verbunden wird“, so Peter Klein, Gruppenleiter im MEK

Layout. Die Zukunftsidee der TEZ-Tüftler: Künftig wird das ganze Fahrzeug als Vielzahl von „Mosaik-Steinen“ komplett vorgefertigt.

## Das Auto der Zukunft wird modular gefertigt

Auch die Karosserie wird modular vorgefertigt, wobei die Einzelmodule vergleichsweise klein, gut handhabbar und zugänglich sind, sowie getrennt voneinander rostschutzbehandelt, lackiert und mit allen notwendigen Ausstattungsmerkmalen bestückt werden. „Ein beson-

ders zu beachtendes Kriterium ist es, immer die maximale Zugänglichkeit für Folgeoperationen zu gewährleisten“, heißt es dazu in der Patentschrift.

Hinter diesen wenigen Worten verbergen sich neue, bis jetzt ungeahnte (Zusammenbau-)Welten. Denn die Mosaikbauweise verlangt ein ganz anderes Arbeiten als bisher. So müssen beispielsweise modulübergreifende Komponenten wie etwa ein Kabelbaum der elektrischen Anlage so zerlegt werden, daß sie den Modulen angepaßt und einverleibt werden können. In der

Endmontage werden dann nur noch die Kabelverbindungen hergestellt.

Da die Module bereits komplett ausgestattet und lackiert sein werden, werden künftig viel weniger Schweiß-Operationen nötig sein. Um Lack- und Ausstattungsschäden auszuschließen, sind diverse andere Verfahren – wie Rast-, Schraub-, Niet-, Klebe-, Klemm- oder Clinch-Verbindungen – auf ihre Alltags-tauglichkeit zu erproben.

Die Vorteile der Modulbauweise sind eindeutig. So können beispielsweise die einzelnen Module in kleinen Fertigungszellen hergestellt werden – und das bei gleichzeitig verbesserter Zugänglichkeit. Allein dadurch gibt's bessere Qualität für weniger Investment.

Konsequent angewandt, kommt der Fahrzeugzusammenbau mit wesentlich weniger Montagestationen aus. Das spart erheblich Raum und Investitionen für Fertigungsanlagen, so daß künftige Montagewerke viel kompakter gebaut werden können.

## Die Zukunft beginnt jeden Tag aufs Neue

Daß die Zukunft des Automobilbaus jeden Tag aufs Neue beginnt, haben die Layout-Planer um Gerhard Arndt bereits mit dem Werk in Eisenach bewiesen, das heute zu den produktivsten überhaupt zählt. „Eisenach gilt als Maßstab für alle GM-Werke“, verdeutlicht Arndt die internationale Ausrichtung seiner Arbeit. Aber Eisenach ist für sein Team auch beständige Herausforderung, denn: „Neue Fertigungsstätten müssen besser werden als Eisenach, um die hierfür erforderlichen Investitionen zu rechtfertigen.“ Arndt und seine Leute haben die Herausforderung angenommen.

# Ein Licht ist aufgegangen

Millimetergenaue Präzision: Die Lasertechnologie erobert sich ihren Platz in der Fertigung

**Rüsselsheim (es).** Viele halten sie immer noch für phantastische Requisiten aus Science-Fiction-Filmen, dabei sind sie längst Wirklichkeit – auch bei Opel: die Laserstrahlen. Und sie setzen sich immer mehr durch.

Der Laser wandelt elektrische Energie in Licht um. Und diesen hauchdünnen Lichtstrahl bündelt er exakt auf einen Punkt, der kleiner als ein Millimeter ist. Bisher kamen Laser vor allem beim Schweißen von Motorhauben zum Einsatz. Seit der Einführung des neuen Vectra wird die Präzision des Lasers im Rohbau jedoch auf breiter Front genutzt.

Beispiele gefällig? Bei der Vordertür des Vectra überprüft der Laser die Bauteilqualität automatisch. In der Vectra-Haube schweißt er den Bördelrand und beim Heckraumdeckel des Cadillac Catera dient ein Laser sogar zum Schweißen und Schneiden.

Die Vorteile des Lasers: Er arbeitet schnell, die Teile werden beim Verschweißen nicht berührt und wegen des geringen Wärmeeinflusses können sich Bauteile kaum verziehen. Er ist, was an Produktionslinien wichtig ist, einseitig zugänglich und gut steuerbar, was optimale Schweißnähte garantiert, und

er kann auch unterschiedliche Materialien miteinander verschweißen.

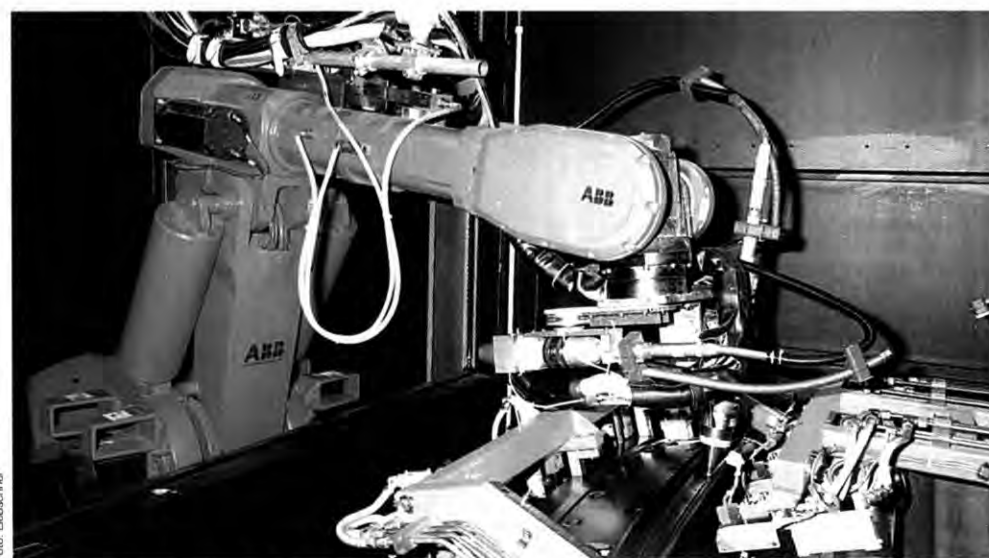
Die Laser, die bei Opel zum Zuge kommen, arbeiten in der Regel mit einer Strahlleistung von 500 bis etwa 6 000 Watt, es können allerdings Kapazitäten bis zu 10 000 Watt und mehr eingesetzt werden.

Daß Laser in absehbarer Zeit alle Schweiß-Operationen in der Fahrzeugproduktion ausführen, ist dennoch eher unwahrscheinlich. Dem Wunderwerkzeug sind nämlich auch Grenzen gesetzt: Konstruktionen und Fertigungsteile müssen lasergerecht sein, beispielsweise über eine geringe „Toleranz“ verfügen. Und

die recht hohen Anschaffungskosten müssen sich zumindest langfristig lohnen.

Daher muß im Einzelfall abgewogen werden: Die laserspezifischen Kosten (zum Beispiel für Strom, Lasergas, Kühlung), die prozeßspezifischen Kosten (zum Beispiel für Schutzgas und Druckluft) und die Personalkosten (zum Beispiel für Wartung und Instandhaltung) auf der einen Seite, und „die Zunahme an Produktivität, die erzielten Vorteile im Design oder die Verbesserung der Fahrzeugstruktur auf der anderen“, erläutert Diplom-Ingenieur Frank Schweikhard, der im TEZ in der Abteilung MEK Mechanisierung und elektronische Systeme für Laser zuständig ist.

„Das Vorurteil, daß es immer teurer ist, auf Laser zu setzen, stimmt auf keinen Fall“, hat er schon öfter ausgerechnet. Die Einsatzmöglichkeiten für Laser seien bei Opel noch längst nicht ausgeschöpft: „Da ist noch einiges zu machen.“



Große Leuchte: Die im Rohbau eingesetzten Laser arbeiten mit bis zu 10 000 Watt Strahlleistung

# Ein etwas ungewöhnlicher Traum

Johann Harff baut ein Kinderdorf

**Rüsselsheim (es). Eigentlich hatte Johann Harff vor, sich in Südamerika zur Ruhe zu setzen. Doch dann packt den Opel-Veteran ein Traum: Er will ein Dorf bauen – ein Dorf für die Straßenkinder von Ecuador. Ein Hirngespinnst? Mag sein. Aber die Erfolge sprechen für ihn: Ein Gelände für das Dorf ist bereits gefunden und gut 30 Prozent des ersten Bauabschnitts sind schon finanziert.**

Angefangen hat das alles Ende der 80er Jahre. Einsamkeit hatte Johann Harff damals nach Ecuador getrieben: Der gebürtige Mainzer hatte ein reiches Arbeitsleben hinter sich, war unter anderem als Opel-Kaufmann im Teile- und Zubehör-Bereich tätig, dabei viel im Außendienst unterwegs, zuletzt in Norddeutschland.

Als seine Frau starb, hatte Harff hierzulande keine An-

gehörigen mehr. Nachfahren eines Großonkels von ihm, der Ende des 19. Jahrhunderts nach Ecuador ausgewandert war, luden ihn ein, seinen Lebensabend auf der anderen Seite der Erdhalbkugel zu verbringen.

Harff folgt dem Ruf, lernt das Land und die Leute, aber auch das Elend des Drittwelt-Staates kennen. Besonders entsetzt ihn das Schicksal der Straßenkinder: Die Hälfte der Bevölkerung Ecuadors ist unter 18 Jahre alt. Zigttausende von Kindern sind obdachlos und ohne Familienbindung. Sie leben auf der Straße, von Handlangerdiensten wie Schuhputzen, aber auch von Diebstählen, Drogen-Schiebereien und Prostitution.

Voll von diesen widersprüchlichen ersten Eindrücken seiner neuen Heimat lernt Harff den Salesianer-Orden kennen, der sich für die Straßenkinder einsetzt, wird Vorsitzender des „Deutschen Hilfswer-



Unruhestand: Johann Harff (rechts im Bild Sohn Hans jr.) baut den Straßenkindern ein Zuhause

kes für die Straßenkinder in Ecuador“, das sich bemüht, den Kindern in Heimen eine Schul- und Berufsausbildung zu ermöglichen.

1993 entwirft er seinen großen Traum: Ein Kinderdorf mit Lehrwerkstätten, die für den freien Markt arbeiten, in dem aber auch Landwirtschaft betrieben wird – so daß es vollkommen eigenständig existieren kann.

Der Opel-Rentner beginnt seine alten Kontakte zur Industrie wiederherzustellen, sucht die Zusammenarbeit mit kirchlichen Organisationen. Mit Erfolg: Bald werden die ersten Spenden überwiesen. Unter anderem schickt ihm der Deutsche Fußball-

bund einen Scheck mit dem Reinerlös eines Vorbereitungsspiels der Nationalmannschaft.

Seit dem Frühjahr 1996 verfügt das Hilfswerk über ein geeignetes Grundstück, wo Harffs Traum Wirklichkeit werden soll: In der Ortschaft Valencia, nahe der Stadt Quevedo, sollen auf 16 Hektar Land fünf Wohnblocks mit je fünf Reihenhäusern für insgesamt 300 Kinder entstehen, dazu eine Schule, Lehrwerkstätten für Elektriker, Schlosser, Schreiner und Kfz-Mechaniker sowie eine Kapelle. Der Grundstein für ein medizinisches Zentrum im neuen Kinderdorf ist bereits gelegt. Auch die Armen der Region sollen hier versorgt werden.

Und auch hier hat Harff seine „Beziehungen“ spielen lassen: Teile der Ausstattung hat das Bundesverteidigungsministerium gestiftet – ebenso wie jene für die zentrale Küche. Die Spenden für den ersten Bauabschnitt für ungefähr 120 Kinder sind beisammen. Etwa 90 Prozent der Gelder stammen aus Deutschland.

Das erste Stück des langen Weges zur Verwirklichung seines Traums hat Johann Harff somit geschafft. Dabei gilt es auch immer wieder, kleinere Hindernisse, „Alltagsprobleme“, aus dem Weg zu räumen – beispielsweise den Landrover zu ersetzen, der dem Hilfswerk unlängst geklaut worden ist. Doch bei soviel Elan und Ein-

fallsreichtum wird der Opel-Rentner sicher auch dieses Problem meistern. Erstaunlich für jemanden, der für sein eigenes Engagement nur eine recht unpathetische Begründung parat hat: „Nur pensioniert zu sein, ist mir halt zu wenig.“ Weitere Informationen erteilt der deutsche Sitz des „Hilfswerkes für die Straßenkinder in Ecuador“ in 55276 Oppenheim, Wormser Straße 70, Telefon: 0 61 33/92 53 82, Telefax: 0 61 33/92 53 83. ■



**Was ein echter Asphaltcowboy auf vier Pfoten ist, der hält auch schon mal still, wenn unser Fotograf kommt. Dieses stattliche Exemplar, Modell „Rattenfänger von Rüsselsheim“, eines von ungezählten im Werk, macht sich gerade zur Verteidigung seines Reviers vor der Personalabteilung bereit. Aber keine Angst: Der Kollege kehrte wohlbehalten zurück.**

# Kadett Kombi als Fremdenlegionär

Botschaftsangehörige nahmen ihren Opel mit in den Iran

**Teheran (es). Er ist kein Diplomat, sondern ein Kadett. Arbeitet aber dennoch für eine Deutsche Botschaft. Genauer: Für Hans und Ursula Berthold von der Bonner Vertretung in Teheran.**

nen, durchquerte selbst Flüsse ohne Probleme. Auch das Kajak der Bertholds transportierte er ohne Probleme.

Und das Schönste: „In den fast drei Jahren hatten wir nicht eine ernsthafte Panne“, berichten die Bertholds. Die

üblichen Verschleißteile sind in Teheran fast alle erhältlich und besondere Wünsche erfüllt der Opel-Händler in Deutschland via Luftpost.

Fazit: Der Kadett ist ein braver Soldat – auch als Fremdenlegionär. ■



Als das Ehepaar im September 1993 in den Iran versetzt wurde, nahm es seinen Kadett-Kombi Baujahr 1991 kurzerhand mit. In der Fremde überraschte der Opel dann mit Fähigkeiten, die ihm seine Besitzer nicht unbedingt zugetraut hatten.

Er meisterte selbst unbefestigte Nebenstraßen samt Schlaglöchern und tiefen Rin-



Bewährungsprobe: Der Kadett von Familie Berthold wird selbst im Iran allen Lebenslagen gerecht

# Blitzlicht

Peter und Carsten Kowalski

**Rüsselsheim (jan). Wie muß das schön sein. Tun, was einem Spaß macht und dafür auch noch Geld kassieren. Das gibt's nicht, glauben Sie? Nun, einige glückliche Zeitgenossen existieren tatsächlich, die das Hobby zum Beruf gemacht haben. Und das sogar in ein und derselben Familie.**

Sohn Carsten, Jahrgang '70, steht ihm seit 1989 zur Seite: „Ich habe meinem Vater schon als kleiner Junge beim Restaurieren geholfen.“ Frei nach dem Motto „never change a winnig team“ folgte er dem Vater halt auch im Berufsleben. Damit ist der Familienbetrieb im Werk aber noch nicht komplett: Auch Cousin Jürgen Jeckeln ist am selben Ort tätig. Wenn sie nicht gerade Standmaterial und Autos durch das Land bewegen, kümmern sie sich um das Wohlergehen der Alt-Opels.

Peter und Carsten Kowalski, beide in der Abteilung Ausstellung, sind Oldtimerfreaks. Und neben der Vorbereitung von Präsentationen, der Bereitstellung von Material und dem Transport von Fahrzeugen, sind sie auch für die 150 Klassiker, die Opel sein eigen nennt, zuständig.

Für weiteren Nachwuchs ist auch schon gesorgt: der knapp dreijährige Sohn beziehungsweise Enkel, Patrick, legt auch schon Hand an den Schraubenschlüssel. Die Bewahrung der Leidenschaft ist also gesichert. Ob Patrick auch mal in die Abteilung Ausstellung kommt, weiß aber noch keiner. Schlecht wäre es ja nicht, daß Hobby zum Beruf zu machen. ■

„Mit 16 Jahren habe ich mit dem Schrauben an alten Autos begonnen“, erinnert sich Vater Peter (50), der seit 14 Jahren in der Abteilung ist. Mit 27 Jahren bei Opel, gehört auch der gelernte Weißbinder, wie seine automobilen Schätze, schon zum Inventar.



**Er hat Opel nicht nur im Kopf, sondern auch am Kopf: Adolf Riehl aus Hochheim. Seit Jahren sammelt der Frührentner alle Opel-Anstecker, die er entdeckt, und pinnt sie an seine Kappe, die längst der ganze Stolz des Opel-Veteranen ist.**



Peter (li.) und Carsten Kowalski