

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 3

In vier Wochen mit einem Frontera um die Welt bedeutet Rekord



Seite 9

Kooperation von ITEZ und Werk Bochum bei ersten Zafira-Prototypen



Seite 16/17

Erste Eindrücke vom großen Umzug ins Adam Opel Haus



Seite 23

Ein restaurierter Blitz-Bus ziert ab sofort den Oldie-Fuhrpark



Im Frühjahr kommen die Jahreswagen ins Internet. Eine Chance an mehr, das Auto kostenlos anzubieten. Dafür ändert sich der Anzeigencoupon - Lesen Sie Seite 3



Sparklasse

Astra mit noch besserem Antrieb

Bei der Motorisierung des neuen Astra haben sich die Ingenieure noch einmal ins Zeug gelegt. Mit einem bis zu 20 Prozent geringeren Verbrauch gegenüber den Vorgänger-Modellen wird die neue Astra-Generation im Frühjahr '98 starten.

Rüsselsheim (jh). Besonders deutlich wird der Fortschritt beim neu entwickelten 1,2-Liter-Triebwerk mit Vierventil-technik: Der Motor unterbietet trotz höherer Leistung mit 6,1 Liter Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer (MVEG-Norm) das bisherige 1,4-Einstiegsaggregat um 1,6 Liter und setzt damit die Bestmarke in seinem Segment.

Ein vergleichbar hohes technisches Niveau bietet der zweite Neuling im Motorenprogramm, der 1,8-Liter-Viertventiler mit 85 kW/115 PS. Den Ingenieuren des ITEZ gelang es, ein Aggregat zu entwickeln, das mit günstigen Verbräuchen und hoher Leistung aufwartet: Den Spurt von Tempo 80 auf 120 km/h erledigt der bis zu 200 km/h schnelle Astra 1.8 16V im fünften Gang in nur 13,5 Sekunden. Außerdem begnügt er sich mit einem Durchschnitts-

verbrauch von 7,8 Litern (MVEG) auf 100 Kilometer; das sind 0,4 Liter weniger als sein Vorgänger.

Noch einmal deutlich unter diesem Wert liegt mit einem Verbrauchsmittel von lediglich 5,7 Litern pro 100 Kilometer der jetzt auch im Astra angebotene 2.0 Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 60 kW/82 PS. Der Motor setzt gleich zwei Eckpfeiler: Er ist der erste direkteinspritzende Viertventil-Dieser in der Kompaktklasse und gleichzeitig das sparsamste Triebwerk der neuen Astra-Baureihe.

Optimale Techniklösungen setzten die Ingenieure auch bei der Überarbeitung der bekannten Motoren ein. So erhielt zum Beispiel das 2.0 16V Triebwerk zur Verbesserung der Laufruhe zwei gegenläufige Ausgleichswellen. Es leistet 100 kW/136 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 208 km/h. Laut MVEG-Meßmethode benötigt der Top-Astra 8,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Der Basisdieser mit 1,7 Liter Hubraum bietet im neuen Astra dank elektronisch geregelter Einspritzung vor allem einen günstigeren Drehmomentverlauf und verbessertes Abgasverhalten (D3-Norm). Sein Verbrauch: 5,9 Liter auf 100 Kilometer.



Kraftvoll und sparsam: Das neue 1,2- und das 1,8-Liter-Aggregat

Umweltfreundlicher sind auch die bewährten 1,6-Liter-Motoren geworden. So sorgt ein neuer Katalysator beim 1,6-Zweiventiler (7,1 Liter/100 km) ebenso für niedrige Emissionswerte wie beim 1.6 16V (7,4 Liter/100 km). Das ECOTEC-Triebwerk liegt jetzt im

MVEG-Verbrauch einen halben Liter günstiger als sein Vorgänger.

Die Optimierung sämtlicher Triebwerke führt dazu, daß sich der Durchschnittsverbrauch der gesamten Modellreihe von 7,05 Liter auf 6,63 Liter verbessern wird.

Ganz kurz ...

Kinder der Welt: Das traditionelle Weihnachtsprogramm „Rüsselsheimer Kinder - Kinder der Welt“ findet in diesem Jahr vom 10. bis zum 13. Dezember im Opel-Forum in der Marktstraße statt. Konzipiert ist diese Aktion für Kinder im Alter von drei bis zwölf Jahren. Das Programm fällt wegen der Umzugsphase und der damit verbundenen Raum- und Terminsituation etwas kürzer aus als gewohnt. Da das Forum in diesem Jahr vermutlich zum letzten Mal für „Kinder der Welt“ zur Verfügung steht, soll das Programm künftig an anderer Stelle fortgesetzt werden. Eine endgültige Entscheidung über neue Örtlichkeiten ist allerdings noch nicht gefallen.

Neuer Name: Die leistungsstärkeren Versionen der neuen ECOTEC-Turbodiesel-Direkteinspritzer von Opel erhalten einen neuen Namen: DTI 16V. Die Änderung betrifft das im Vectra und Omega angebotene 2,0-Liter-Triebwerk mit 74 kW/100 PS und das 2,2-Liter-Aggregat (85 kW/115 PS), das für den Sintra vorgesehen ist. Die Namensänderung erfolgt aufgrund eines Gerichtsurteils, mit dem Opel die bisherige Bezeichnung untersagt worden war.

Die nächste Opel Post ist für den 11. Februar geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 7. Januar 1998.

Komplett

Eric Héлары neu im STW-Team

Rüsselsheim (pu). Eric Héлары heißt der vierte Opel-Werksfahrer für die Deutsche Super-Tourenwagen-Meisterschaft 1998. Der 31jährige Franzose komplettiert damit das Vectra-Quartett mit dem Betzdorfer Uwe Alzen, dem Münchner Alexander Burgstaller und ITC-Champion Manuel Reuter.

„Eric Héлары hat bei Testfahrten auf Anhieb einen hervorragenden Eindruck hinterlassen. Zudem werden wir mit seiner Verpflichtung auch der wachsenden Ausstrah-

lung der STW-Meisterschaft über die deutschen Grenzen hinaus gerecht“, erklärt Rennleiter Volker Strycek.

Héлары gewann 1997 mit BMW das 24-Stunden-Rennen in Spa und beendete die 24-Stunden von Le Mans im McLaren-BMW als Dritter. 1994 und 1995 fuhr Héлары, der 1990 die französische Formel3-Meisterschaft gewann, bereits im Vectra erfolgreich in der französischen Tourenwagen-Meisterschaft, 1995 wurde er dort Vizemeister.



Bekommen französische Verstärkung: Uwe Alzen und Co.

Der neue Astra geht an den Start

Rüsselsheim (jh). Die aktuelle Ausgabe des Opel-Kundenmagazins Start kann jetzt wieder für zwei Mark bei der Propeller AG bezogen werden. Das 110 Seiten starke Magazin beschäftigt sich ausführlich mit dem neuen Astra. Eine große Reportage schildert, wie der neue Opel auf Testfahrten in aller Welt

harte Prüfungen bestehen mußte, ein weiteres Kapitel erzählt die Geschichte der Design-Entwicklung. Daneben bietet Start die gewohnte Mischung aus Information und Unterhaltung rund ums Automobil. Und ein bißchen mehr - wie etwa die Geschichte über das Poker-Spiel...

Stille Sieger

Georg von Opel-Preise an acht Persönlichkeiten des Sports verliehen

Eigentlich sind es ja „Stille Sieger“ – doch einmal müssen sie auch etwas lauter gefeiert werden: Kein Wunder, daß zur Verleihung des „Georg von Opel-Preises“ viel Prominenz nach Rüsselsheim kam.



Erinnerungsfoto: Die Preisträger mit Franz Beckenbauer sowie Opel-Aufsichtsrat Hans Wilhelm Gäb und Vorstandschef David J. Herman

stet auch einen Beitrag zur Geschichtsbewältigung; Gemeinsam mit seinem Idol Jürgen Klinsmann initiierte er Fußballspiele zwischen dem FC Niederrisingen und dem Verein Una im polnischen Oswiecim, das früher Auschwitz hieß und ein Synonym für alle Konzentrationslager der Nazi-Herrschaft ist.

„Ehrenamtliche Helfer“

Harald Schütt, 54, Organisator in der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG). Der gelernte Werftschlosser kam durch einen Rettungsschwimmer zum Sport, arbeitete von 1959 an in der früheren DDR bei der Wasserwacht des Roten Kreuzes. Nach der Wiedervereinigung war Schütt maßgeblich am Aufbau der DLRG im Osten Deutschlands beteiligt. Durch seine ehrenamtliche Tätigkeit habe er gelernt, wie wichtig es sei, sich in die Sportgemeinschaft einzubringen, sagt Schütt.

Karlhorst Haibach, 72, „Mister Sportabzeichen“. Der gebürtige Mainz-Kasteler ist einer der ehrenamtlichen Vereinsführer und Organisatoren an der Basis. 1948 leitete er die Wiedergründung des Turnvereins Amöneburg in die Wege, dem er als Vorstandsmittglied, Übungsleiter, Geschäftsführer und Redakteur der Vereinszeitschrift diente. Haibachs Verdienst ist es auch, daß der TV Amöneburg der Verein in Hessen ist, der die meisten Deutschen Sportabzeichen abnimmt. In den vergangenen zehn Jahren erwarben allein unter seiner Leitung 5 000

„Unvergessene Sieger“

Georg Thoma, 60, Olympiasieger (1960), Olympiadritter (1964) und Weltmeister (1966) in der Nordischen Kombination. Dreifacher Holmenkollensieger, 13facher Deutscher Meister. Der passionierte Skilangläufer und -springer aus Hinterzarten im Schwarzwald war auch ungeheuer agil, wenn es darum ging, seine Disziplinen außerhalb der Loipe populär zu machen – unter anderem als Fernsehkommentator.

Ursula Happe, 71, Olympiasiegerin (1956) und Europameisterin (1954) im 200-Meter-Brustschwimmen, zehn deutsche Meistertitel, 13 nationale Rekorde. Die gebürtige Danzigerin mußte kurz vor Kriegsende aus ihrer Heimat flüchten, schlug sich als Landarbeiterin auf der Insel Fehmarn und als Molkerei-Laborantin in Kiel durch. 1949 überraschte sie eine völlig ahnungslose deutsche Sportwelt mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft

über 100 Meter Brust. Ursula Happe lebt heute in Dortmund.

„Sportler in sozialer Verantwortung“

Holger Obermann, 61, TV-Journalist und sportlicher „Entwicklungshelfer“. Millionen kennen ihn noch als Sportreporter des HR, wo er 25 Jahre lang arbeitete. Daneben nahm er auch Traineraufgaben in Frankfurt und Offenbach wahr. Seine wahre Berufung fand Obermann aber erst, als ihn das NOC als Entwicklungshelfer in die Welt schickte. In Formosa, Gambia, Nepal und Malaysia arbeitete er als Sportlehrer, mit dem „Fußballzweig“ Nepal wurde er gar Südasienmeister – „mein schönstes Erlebnis“, so Obermann.

Werner Nickolai, 47, Pädagoge und Sozialarbeiter. Der gebürtige Saarländer arbeitete anderthalb Jahrzehnte mit straffällig gewordenen Jugendlichen. Durch den Sport bot er ihnen eine neue Lebensperspektive. Nickolai lei-



Blumen für unvergessene Leistungen: „Kaiser“ Franz Beckenbauer ehrt die Schwimmerin Ursula Happe

Freizeitsportler ihr Abzeichen.

„Besondere Kämpfer“

Heiko Wiesenthal, 22, Jugend- und Juniorennationalspieler sowie Deutscher Meister im Faustball. Die Sportkarriere des Mainzers schien 1995 ein tragisches Ende zu nehmen: Beim Verladen eines Panzers berührt der Soldat eine Oberleitung, erleidet einen schweren Stromschlag, liegt eine Woche im Koma. Trotz seiner Behinderung – ein Unterschenkel mußte amputiert werden – ist Wiesenthal im Sport wieder voll aktiv. Durch seine positive Lebenseinstellung wirkt er beispielhaft für junge Sportler und ist zwei Jahre nach dem Unglück Betreuer der deutschen Junioren-Nationalmannschaft.

Lily Anggreny, 37, Rollstuhlfahrerin mit über 100 Siegen bei internationalen Behinderten-Wettkämpfen. Die gebürtige Indonesierin erkrankte im Alter von acht Monaten an Typhus. Folge: Eine Lähmung fesselte sie an den Rollstuhl. 1979 kam sie nach Deutschland und begann sich für den Sport im Rollstuhl zu begeistern. Seitdem erkämpft sie einen Titel nach dem anderen. Über 5 000 Meter ist sie Weltrekordhalterin, holte da auch ihre Goldmedaille. Auf der Marathonstrecke gewann sie Bronze, feierte Siege in Kapstadt, Hamburg und New York. ■

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:

Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Andreas Graf Praschma
Kaiserlautern:
Jürgen Faatz
Eisenach:
Andrea Kätzmarczyk

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Pfleringer Str. 150
70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
IPC D5-03
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.

In Deutschland entwickelt, weltweit erprobt: Die Opel-Modelloffensive beginnt mit einem gnadenlosen Testmarathon.



Von den verschneiten Straßen am Nordkap bis zu den Wüstenplaten Australiens nutzen die Opel-Tester die unterschiedlichsten Klima- und Straßenbedingungen, um neue Modelle fit für Anforderungen in aller Welt zu machen.



Rund um die Uhr bewältigen 60 Testfahrer täglich 20.000 Kilometer in Opel-Prototypen. Unterschiedlichste „Marterstrecken“ lassen ein Autoleben im Zelt raßer ablaufen. So entsprechen zum Beispiel nur 2.000 Kilometer in dem Extrem-Testprogramm „P3“ der Beanspruchung eines ganzen Autolebens.

Traumstraßen für Testfahrer



Wenn der neueste Astra im Frühjahr 1998 beim Opel-Händler an den Start geht, hat er einen umfangreichen Testmarathon erfolgreich durchlaufen. Zu 148 Prüfdisziplinen kommen noch 1.200 subjektive Bewertungen, zum Beispiel von Geräusch, Komfort und Fahrverhalten. Und bei umfangreichen Überprüfungen werden alle 60 Prototypen gecheckt.



Die Unternehmenswerbung aus dem Vorstandsbereich Öffentlichkeitsarbeit hat – das zeigen Untersuchungen – gute Noten bekommen. Das Motiv „Traumstraßen für Testfahrer“, das sich mit den globalen Fahrzeugtests

und damit mit dem Thema Qualität befaßt, beendet den Anzeigenzyklus für das Jahr 1997. An neuen Motiven für 1998 wird bereits gearbeitet – auch diese werden die starken Seiten des Unternehmens herausstellen.



Rüsselsheim/Dubai (jh). Wer hätte das gedacht? Auch bei Opel gibt's ein Golf-Produktprogramm. Und dieses präsentierte das Unternehmen jetzt eine Woche lang in Dubai auf der dortigen „Middle-East-Motorshow“. Hinter dem Produktprogramm für die Golf-Staaten verbergen sich naturgemäß Fahrzeuge mit dem Blitz – und zwar Astra, Vectra und Omega, die in einer spezifischen Ausführung in diesen sieben arabischen Ländern zum Verkauf angeboten werden.

Eben diese Fahrzeuge präsentierte Opel auf einem 500 Quadratmeter großen Messestand rund 50 000 Besuchern. Unter ihnen auch der Sohn des Präsidenten der Vereinigten Arabischen Emirate, Ahmed bin Saeed Al Makhtoum, der die Motorshow eröffnete. „Die Automesse in Dubai ist von überregionaler Bedeutung“, erklärt Hans Rogl, der als verantwortlicher Manager für die internationalen Verkäufe, selbst vor Ort war. Und das Opel-Geschäft? Das läuft gar nicht schlecht. „Innerhalb der letzten zwölf Monate konnten wir unsere Verkäufe um 100 Prozent auf über 2 000 Einheiten steigern“, so Rogl. Außerdem wurden 30 Fahrzeuge direkt von der Messe weg verkauft.

Rekordfahrt

In nur vier Wochen um die Welt: Drei Briten wollen ins Guinness-Buch



Auf den Spuren von Jules Verne: Die Off-Road-Spezialisten Garry Sowerby, Colin Bryant, Graham McGaw samt Frontera

Rüsselsheim (es). Insgesamt 29 000 Kilometer wollen die Drei zurücklegen und dabei 16 Länder auf vier Kontinenten (Europa, Asien, Australien und Amerika) passieren. Das Weltrekordfahrzeug, ein 115-PS-Frontera mit 2,5 Liter-Turbodiesel ist gegenüber dem Serienmodell nur leicht modifiziert. Schließlich gilt es, beispielsweise Temperaturunterschiede zwischen 45 Grad plus (Iranische Wüste) und 40 Grad minus (Alaska) zu bewältigen. Daher ist der Geländewagen unter anderem mit einer verstärkten Vorderachse und speziellem Unterbodenschutz versehen. Zudem

Das Unternehmen erinnert etwas an jenes von Phileas Fogg, dem unsterblichen Romanhelden, den Jules Verne vor knapp 100 Jahren „in 80 Tagen um die Welt“ reisen ließ. Ganz im Geiste ihres berühmten Landsmannes sind derzeit drei Briten unterwegs, die den Globus diesmal in nur vier Wochen umrunden wollen. Während Phileas Fogg jedoch das Fortbewegungsmittel öfter wechselte, setzen seine drei modernen Nachfolger nur auf eines: einen Frontera.

sind Luftfilter, Klimaanlage und Tank größer dimensioniert. Für zusätzlichen Schutz sorgen ein Überrollkäfig und Hosenträgergurte.

Die Crew führt der 47-jährige Off-Road-Spezialist Garry Sowerby an. Der Brite will mit dem Frontera-Trip übrigens wieder mal ins Guinness-

Buch. Als Rekordhalter auf den Strecken von Südafrika zum Nordkap und von Südamerika zum nördlichsten Punkt Alaskas steht er schon drin. Als Fachmann für schnelle Fahrten ist Colin Bryant (50) mit an Bord. Der Südwäler zählt zu den erfolgreichsten Off Road-Ral-

lye-Piloten in Großbritannien und ist auf den Frontera abonniert. Wie der Opel ist auch der Schotte Graham McGaw ein „Allrounder“: Der 36-jährige ist Techniker, arbeitet im Frontera-Ingenieursteam des Opel-Schwesterunternehmens Vauxhall.

Die Weltrekordtour startete am 1. Oktober in Greenwich bei London. Den ersten, 12 000 Kilometer langen, Abschnitt ins indische Madras hat der Frontera schon nach zwölf Tagen bewältigt. Die Etappe führt das Team durch verschiedene Länder Mittel- und Osteuropas. Von Asien nach Indien geht es über die Türkei, den Iran, Afghanistan und Pakistan.

Der Pazifische Ozean wird

dann per Schiff durchquert - schwimmen oder tauchen kann der Frontera halt doch nicht. Vom australischen Perth wird der australische Kontinent (7 884 Kilometer) in nur drei Tagen, 17 Stunden und 30 Minuten durchquert. Ein Flugzeug bringt die Drei mit dem Opel von Sydney nach Auckland (Neuseeland).

Danach soll's von Auckland mit dem Schiff weitergehen nach Alaska. Plötzlich droht dem Unternehmen ein unfreiwilliger Zwischenstopp: Die Weiterfahrt ab Taipei scheint nicht mehr zu klappen, weil das Schiffsunternehmen unvorhergesehen eine neue Fracht aufgenommen hat, die dringend weitergeleitet werden muß: Eine Ladung Barbie-Puppen, die unbedingt noch in der Vorweihnachtszeit in die USA müssen!

Garry Sowerby telefoniert sich die Finger wund - mit Erfolg: Der Frontera erreicht Anchorage in Alaska doch noch zur verabredeten Zeit. Von dort geht es weiter nach New York. Eine frostige An-

gelegenheit: Im Alaska-Abchnitt herrschen tagsüber Temperaturen zwischen 15 und 20 Grad minus - „und nachts fallen sie dramatisch“, wird den Rekordjägern mitgeteilt. Das Problem: „Tag“ ist in Alaska nur von 10.30 bis 15.30 Uhr.

Vom Big Apple aus ist erstmal Verschnaufpause: Mit dem Schiff wird der Atlantische Ozean überquert. In den ersten Dezembertagen geht es in Spanien vor Anker: In Madrid beginnt die letzte Wegstrecke - via Valencia, Zaragoza, Bordeaux, Nantes und Cherbourg Richtung London.

Ankunftszeit im Old Royal Observatory in Greenwich ist am Donnerstag, 11. Dezember, gegen 10.30 Uhr. Ortszeit, versteht sich. Sofern die Crew-Mitglieder nicht vergessen haben, ihre Armbanduhr mitsamt Kalenderanzeige immer wieder richtigzustellen. Phileas Fogg seinerzeit hatte diesbezüglich bekanntlich einen Fehler gemacht - und dadurch um ein Haar seine Wette verloren. ■

Blitzgescheit

Erfolgreichste Kfz-Unternehmerinnen sind von Opel

Rüsselsheim (pu). Petra Bimberg und Elke Aßmann sind die erfolgreichsten Unternehmerinnen der Kfz-Branche. Zu diesem Ergebnis kam die Jury des „Women's Award“, einem seit 1993 von der Fachzeitschrift „Kfz-betrieb“ sowie der Deutschen Shell AG veranstalteten Wettbewerb. Während Elke Aßmann den „Women's Award“ erhielt, gewann die 27-jährige Petra Bimberg den „Junior Award“.

Die Preisverleihung erfolgte im Rahmen des 7. Unternehmerinnen-Kongresses des Kfz-Gewerbes „Management by Women“. Die Jury, bestehend aus sieben Unternehmens- und Verbands-Vertretern der Automobilbranche, würdigte neben den herausragenden betriebswirtschaftlichen Leistungen auch die persönlichen und kommunikativen Fähigkeiten beider Kandidatinnen.

Weitere Voraussetzung für den Gewinn des „Women's“ und des „Junior Award“ waren unter anderem auch ein ausgeprägtes außerberufliches Engagement sowie eine leitende Funktion im Unternehmen. So gehören Elke Aßmann und Petra Bimberg zu den rund 150 Frauen, die in Deutschland leitende Funktionen in einem Opel-Vertragshändlerbetrieb einnehmen.

Elke Aßmann (52) ist Geschäftsführerin sowie Ge-

schäftsführerin der Opel-Autohäuser in Eggesin und Anklam. Beide Standorte sind Familienunternehmen und gingen aus Kfz-Betrieben der ehemaligen DDR hervor.

Zusammen beschäftigen beide Autohäuser rund 60 Mitarbeiter und verkaufen jährlich etwa 450 Neu- und 700 Gebrauchtwagen. Hinzu kommen circa 14 000 Fahrzeuge pro Jahr, die den Werkstattservice in Anspruch nehmen.

Zur Zeit wird das Autohaus gründlich renoviert, ein neuer Ausstellungsraum gebaut und alle weiteren Voraussetzungen für einen optimalen Service, wie zum Beispiel durch eine Direktannahme, geschaffen.

Petra Bimberg ist geschäftsführende Gesellschafterin der Unternehmensgruppe Opel Händler Gebrüder Nolte (Iserlohn) und des Saab Zentrums Sauerland. Die Akademikerin mit Studienabschlüssen in Betriebswirtschaft und Theologie, beide in England erworben, trägt Verantwortung für insgesamt rund 120 Mitarbeiter.

Das Team konnte 1996 über 1100 Opel- und Saab-



Nachwuchstalant: Petra Bimberg



Beste deutsche Kfz-Frau: Elke Aßmann

Neufahrzeuge sowie über 1300 Gebrauchtwagen absetzen. Petra Bimberg, die bereits im Alter von 24 Jahren in die elterliche Unternehmensgruppe einstieg, hat verschiedenste sportliche und kulturelle Interessen.

Darüber hinaus ist ihr die praktische Umsetzung des christlichen Glaubens im täglichen Geschäftsleben sehr wichtig. Ihr Erfolgsrezept: „Initiativ sein, Vertrauen ausstrahlen, das Wir-Gefühl unseres Mitarbeiter-Teams stärken.“ ■

Homebanking

Deutsche Bank-Filiale eröffnet im Adam Opel Haus

Rüsselsheim (jh). Die Bank an deiner Seite? Was andere in der Werbung nur versprechen, trifft in Rüsselsheim jetzt zu. Zumindest für die Mitarbeiter im Adam Opel Haus.

Denn nach Abschluß der Umzüge in die neue Unternehmenszentrale kommt auch die Deutsche Bank - mit einer eigenen Filiale.

Ab dem 5. Januar wird die

Bank im Adam Opel Haus zunächst einen Geldautomaten aufstellen, der 24 Stunden lang kostenlos für alle Mitarbeiter zur Verfügung steht - unabhängig davon, bei welchem Geldinstitut die ihr Konto haben.

In der zweiten Januarhälfte öffnet dann eine Bankfiliale im Erdgeschoß des Adam Opel Hauses ihre Pforten. Diese wird das vollständige Serviceangebot einer „normalen“ Filiale exklusiv den Opel-Mitarbeitern bieten - und zwar werktäglich von 9 bis 16 Uhr.

Darüber hinaus offeriert die Deutsche Bank einen Sonderservice für Opel-Mitarbeiter: So übernimmt sie die Abwicklung der Vergabe von Arbeitgeberdarlehen der Adam Opel AG. Außerdem nimmt sie Bareinzahlungen im Rahmen des Fahrzeugverkaufs an Mitarbeiter entgegen und für diejenigen, die ins Ausland müssen, hält sie zudem diverse Währungen bereit. ■

In eigener Sache

Nichts ist mehr, wie es mal war: Die Zentralbereiche beziehen ein neues Domizil, in Bochum bekommt die Fertig- und Endmontage ein Zwei-Linien-System und nun ändert die Opel Post auch noch den Coupon für die kostenlosen Kleinanzeigen. Der Hintergrund: Die Opel Post geht mit Ihrem Anzeigenteil im nächsten Frühjahr ins Internet. Damit bietet sie den Inserenten zusätzliche, attraktive Vermarktungsmöglichkeiten für ihre Jahreswagen. Aber wie so oft steckt der Teufel im Detail. Um die Anzeigen ins Internet stellen zu können, müssen die Fahrzeugangaben in einer ganz bestimmten Form elektronisch erfaßt werden. Dazu mußte der Coupon leicht modifiziert werden. Die wichtigste Änderung erleichtert gleichzeitig das Ausfüllen des Coupons. Denn für fast alle wesentlichen Fahrzeug-Informationen - inklusive diverser Ausstattungen - sind jetzt Kästchen zum Ankreuzen vorhanden. Die bisherigen, je nach Ausstattung, umfangreichen handschriftlichen Anmerkungen in den freien Kästen können also weitgehend entfallen.

Rat-Geber

Karl-Heinz Zürl verarbeitet seine Erfahrungen zu Fachbüchern

„Wo nehmen Sie denn eigentlich die Zeit her?“ Eine Frage, die Karl-Heinz Zürl in den letzten Monaten häufig zu hören bekommt. Kein Wunder, denn Zürl ist nicht nur Gruppenleiter Fahrzeuggewichte und Standhöhen im ITEZ – er schreibt in seiner Freizeit auch noch Bücher.

Rüsselsheim (Jan). „Ich war in den letzten Jahren im Projektmanagement tätig und hab' gesehen, daß man da vieles verbessern kann. Das habe ich niedergeschrieben“, erklärt Zürl seinen Werdegang vom Maschinenbau- und Wirtschaftsingenieur zum Au-



Autor dank Auto: Karl-Heinz Zürl und seine beiden Werke

tor von Fachbüchern. Ganz so einfach war es natürlich nicht, Hochs und Tiefs wechselten sich ab, bis seine beiden Werke „Confidence in Dealing with Conferences, Discussions and Speeches“ und „Modern English Training for Industry“ nach insgesamt drei Jahren beim Buchhändler lagen.

Doch vor dem Druck stand das Kaufmännische. Auf der Buchmesse unterhielt sich der 40-jährige Oberfranke mit Verlegern, die von seinem Konzept überzeugt werden wollten. Was sich aber als weniger schwierig erwies, wie man annehmen möchte: „Sprach- und Kommunikationstraining speziell für Industrie und Technik gab es in dieser Form noch nicht“, beschreibt Zürl das Geheimnis seines Erfolges.

Und wie kommt man darauf, ein Buch darüber zu schreiben? „Zuerst waren die Aufzeichnungen nur für mich, damit ich was nachschlagen

konnte. Dann kam die Idee, das Ganze zu veröffentlichen, vielleicht hilft es ja auch anderen, habe ich mir gedacht.“

Zu fast jedem Aspekt der Zusammenarbeit im Team gibt Zürl nun gedruckte Hilfestellung, gleich, ob es um das erfolgreiche Konferieren und Verhandeln, das knappe Formulieren wichtiger Inhalte oder spezielle Redewendungen geht. Auch grundlegende Begriffe werden in diesem englischsprachigen Buch geklärt.

Das andere behandelt Einsatzgebiete der Computer-

technologie in der Industrie – von der Produktentwicklung bis zum Recycling.

Aber woher nimmt man sich denn nun die Zeit für so was? „Ich habe im Schnitt einen Neun-Stunden-Tag, da bleibt eben nur der Feierabend und das Wochenende. Und meine Familie hatte da auch noch ein Wörtchen mitzureden.“

Fürs erste ist der Schreibbedarf aber gedeckt, ein drittes Buch ist nicht in der Mache. Dafür werden seine Bücher im Weiterbildungsinstitut seiner Frau genutzt. ■



Zweimal im Jahr trifft sich der Arbeitskreis der IG Metall „Angestellte in der Automobilindustrie“ zu einem intensiven Gedankenaustausch. In diesem Arbeitskreis arbeiten die Betriebsräte aller führenden deutschen Automobilhersteller zusammen. Jetzt hatte der Opel-Betriebsrat in Person von Günther Erb die Gastgeberrolle übernommen. Auf dem Programm standen Beratungen über Themen wie Altersteilzeit und Standortverhandlungen. Am Rande des Treffens nutzten die Teilnehmer die Gelegenheit, das Adam Opel Haus zu besichtigen.

Schellete für Bonn

Schwerbehinderten-Versammlung beklagt Tiefpunkt der Sozialpolitik

Harte Kritik an der Bonner Rentenreform kennzeichnete die Schwerbehinderten-Versammlung mit 400 Besuchern im K 65. Mit dieser Reform habe „die Sozialpolitik der Nachkriegsgeschichte ihren absoluten Tiefpunkt erreicht“, erklärte der Schwerbehinderten-Vertrauensmann Bernhard Grunewald.

Rüsselsheim (es). Insgesamt 1 400 Schwerbehinderte sind derzeit im Rüsselsheimer Werk beschäftigt, führte Grunewald in seinem Rechenschaftsbericht für 1997 aus. Unternehmensweit erfüllt Opel mit einer Beschäftigungsquote von sieben Prozent die gesetzlichen Vorgaben. „Diese Mitarbeiter sollen sich trotz ihres Handicaps als vollwertige Arbeitskräfte fühlen“, versicherte Horst Brühl, Beauftragter des Arbeitgebers in Schwerbehindertenfragen.

In den wirtschaftlich unsicheren Zeiten „schlafen jedoch vor allem die Behinderten schlecht“, so Udo Löwenbrück, Sprecher des Sozialausschusses. Erst recht, seit die Pläne zur Bonner Rentenreform vorliegen. Hauptsächlich die Neuregelungen zur Erwerbsminderungsrente sowie das Heraufsetzen der Altersgrenze auch für Schwerbehinderte könnten so nicht hinge-

nommen werden. „Hier werden Menschen, die sich über Jahrzehnte abgerackert haben, dafür auch noch bestraft“, ärgerte sich Löwenbrück.

Grunewald wurde dann noch konkreter: Der Grad der Behinderung, der über die Anerkennung als Schwerbehinderter entscheidet, werde hochgesetzt. Die Heilungsbewährungszeiten würden reduziert. Die Entscheidung, ob ein Behinderter volle oder halbe Erwerbsminderungsrente erhalte, eskaliere zur Wanderung auf schmalstem Grat: „Wer will entscheiden, ob ein behinderter Kollege täglich drei Stun-

den belastbar ist oder nur zweieinhalb?“

Das Heraufsetzen der Altersgrenze sei der Gipfel: Nach dem Jahr 2000 werde diese stufenweise aufs 63. Lebensjahr angehoben. Wer es nicht bis dahin schafft, dem droht ein Rentenverlust von 10,8 Prozent. Schwerbehinderte, so Grunewald, dürften auch hier zu den Betroffenen zählen.

Die Bonner Pläne stünden in krassem Gegensatz zu den tatsächlich sich abzeichnenden Wirtschaftstrends: „Schlanke Produktion und schlanke Verwaltung sind heute gefragt – da erhöhen sich

die Belastungen für die einzelnen“. Eine immer älter – und kränker – werdende Belegschaft sei da fehl am Platz. Heute bereits arbeiten in Rüsselsheim zusätzlich zu den 1 400 Schwerbehinderten 1 900 Mitarbeiter mit ärztlich attestierten Einschränkungen.

Es gibt also weiterhin viel zu tun, so Grunewald. Immerhin weise der Abschluß der neuen BV 238 nach fünfjährigen Verhandlungen einen Schritt in die richtige Richtung. Was für die Bonner Rentenreformpläne kaum gilt. Grunewalds Vorschlag: „Hier muß eine Rückrufaktion her“. ■



Die Feierlichkeiten aus Anlaß ihres 125-jährigen Bestehens nutzte die BKK, um ihre Kunden und die Öffentlichkeit über das Thema Organspende zu informieren. Auf vielfachen Wunsch der Rüsselsheimer Bevölkerung hatte die BKK gemeinsam mit dem Betriebsrat am 8. Dezember zu einer weiteren Info-Veranstaltung ins Opel-Forum geladen. Das war aber nicht alles. So stellte die BKK die Erlöse des Familientages dem Arbeitskreis

Organspende zur Verfügung. Und: Im Rahmen des Familientages fand auch ein Gewinnspiel statt. Dabei wurde in einer gemeinsamen Aktion von Opel, dem Betriebsrat und der BKK unter allen Besuchern 20 Wochenendfahrten mit den aktuellen Opel-Modellen verlost. Auf dem Foto ziehen Betriebsratschef Rudi Müller, Eckhard Harnack, Direktor Zentrales Personal- und Sozialwesen, und BKK-Vorstand Frank Liedtke (v.l.) die glücklichen Gewinner.



Premiere bei Opel: Mit Dr. Bernd Kummer hat jetzt erstmals ein Regierungspräsident im Stammwerk und im ITEZ Station gemacht. In Begleitung von Baudirektor Bernd Hartz, Dezernatsleiter Regionalplanung, wurde der Darmstädter Regierungspräsident von Werkdirektor Norbert Küpper begrüßt. Die Gäste informierten sich über die aktuelle Situation des Unternehmens und die Zukunftsperspektiven des Automobilstandorts.

Kunst und Werk

Neues Seminar im Atelier M 55

Rüsselsheim (ek). Seit zwei Jahren arbeitet und malt die Rüsselsheimer Kulturpreisträgerin Inge Besgen im Atelier M 55. Bestandteil des Projekts bei und mit Opel ist auch ein Kunstseminar für Werksangehörige.

Zu Beginn des kommenden Jahres werden wieder 15 Plätze frei. Gebühren für die Teilnahme werden nicht erhoben – lediglich für Material wie Farbe und Pinsel entstehen relativ geringe Kosten.

Der Zeitplan für das Malen und Arbeiten mit der Künstlerin sieht einen vollen Samstag in jedem zweiten Monat vor. Inge Besgen lehrt dabei nicht nur Fertigkeiten im Umgang mit dem Material, sondern vermittelt auch neue Perspektiven im Umgang mit der Kunst schlechthin. Wer Interesse hat und sich

anmelden möchte, schreibt kurz – bitte bis spätestens 15. Januar 1998 – an die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit Werk Rüsselsheim, PKZ 03-03. Wer will, kann auch ein entsprechendes Fax an die Nummer 66 41 59 senden.

Gehen mehr Anmeldungen ein als freie Plätze vorhanden sind, entscheidet das Los. Der erste Seminartag ist voraussichtlich Samstag, der 14. Februar 1998.

Wer will, kann sich am Sonntag, dem 14. Dezember, in der Zeit von 14.00 bis 19.00 Uhr sowie am Montag, dem 15. Dezember, von 10.00 bis 17.00 Uhr direkt im Atelier informieren, wo auch eine Ausstellung von Arbeiten der Teilnehmer der ersten beiden Seminare zu sehen ist. ■

Null problemo

Die Instandhaltung sorgt für reibungslose Geschäfte

Tausende von technischen Einrichtungen versehen im ITEZ ihren regelmäßigen Dienst. Damit das auch möglichst störungsfrei so bleibt, müssen die Mitarbeiter der Instandhaltung alles über diese Anlagen wissen und stets bereit sein, im Notfall einzugreifen. Für diese anspruchsvolle Aufgabe gibt's jetzt zusätzliche Hilfe.

Rüsselsheim (es). Anfang 1996 begann für die ITEZ-Instandhaltung ein neues Zeitalter. War der Bereich bis dahin lediglich für die Werkzeugmaschinen und vereinzelte Anlagen im ITEZ zuständig, sollte



Arbeitsmittel: Barcodeleser statt Bleistift

er sich nun um alle Anlagen inklusive der Gebäude kümmern – gleich, ob es sich um die 3379 Klima-, Be- und Entlüftungsanlagen, die sechs Pressenstraßen oder die 14326 Energieversorgungsanlagen handelte. Für Herbert Dieckmann, Betriebsleiter der ITEZ-Instandhaltung und des Werkzeugbaus in den Zentralwerkstätten, eine echte Herausforderung.

Zunächst wurde die Instandhaltung vom organisatorischen Aufbau her in einen nördlichen (E-, G-, H- und I-Gebäude) und südlichen (N-

und P-Gebäude) Bereich getrennt. Jeder Bereich erhielt seinen eigenen Leitstand, in dem die Informations-Fäden zusammenlaufen. Dort werden von hochqualifizierten und erfahrenen Instandhaltern die ihnen zugeordneten Instandhaltungsgruppen eigenständig gesteuert.

„Grenze“ zwischen beiden Bereichen ist die Bahnlinie durchs Werk. Das Verbindungsglied der beiden Bereiche ist die ebenfalls neu gegründete Instandhaltungsplanung. Hier werden in Zusammenarbeit mit den Fachleuten vor Ort einheitliche Arbeitsabläufe erarbeitet und festgelegt.

Mit dieser Neuorganisation des Instandhaltungs-Bereichs nahm auch ein neues „Superhirn“ seine Arbeit auf: „Activity“, ein laut Dieckmann ebenso flexibles wie benutzerfreundliches Instandhaltungs-, Planungs- und Steuerungssystem (IPS). In der vollen Ausbaustufe verwaltet es alle 36000 von der ITEZ-Instandhaltung betreuten Einrichtungen, die einer vom Gesetzgeber geforderten Wiederholungsprüfung unterliegen – vom einfachen Seil bis zum gesamten Lack-technikum.

Dank „Activity“ können die daraus resultierenden Prüfaufträge (57500 Stück pro Jahr) gesteuert werden. „Activity“ meldet die Fälligkeit des Termins, die Feinplanung besorgen das Instandhaltungspersonal und die Anlagebetreiber. Alle Instandhaltungsaktivitäten werden so über das Programm in Auftrag gegeben und nach ihrer Erledigung prompt ins Programm zurückgemeldet. Als zusätzliche Arbeitserleichterung erweist sich dabei die Barcode-unterstützte Auftragsbearbeitung. Alle Aufträge sind mit Barcodes versehen (das sind die „Strichlisten“, die sich heute

auf fast allen Produkten des täglichen Lebens befinden und die beispielsweise die Kassiererin im Supermarkt über das Sichtfenster im Laufband schiebt, um den Preis einzugeben).

Die Instandhaltungs-Mitarbeiter können diese Barcodes mittels eines handygroßen Lesestiftes abtasten. Einfacher lassen sich wichtige Informationen nicht vermitteln. Auch die Rückmeldungen funktionieren ähnlich perfekt. Denn Kollege Computer verwaltet auch die Inspektionslisten für alle Schwerpunktmaschinen. Diese Listen hängen an den Anlagen aus und werden von den jeweiligen Maschinenbedienern auf dem Laufenden gehalten.

Der umfassende Informationsfluß führt dazu, daß „Activity“ bei Störfällen alle Informationen über Schwachstellen, Schadensort, Schadensbild und Ursache aufnimmt.

Aus den Störungsrückmeldungen wiederum werden wertvolle Erkenntnisse für die Turnussteuerung der Wartungen gewonnen. So können Schwachstellen an Maschinen rechtzeitig aufgedeckt und dadurch Ausfallzeiten und Reparaturkosten vermieden werden.



Kollege Computer: Die EDV-Unterstützung ist wichtig

Nicht zuletzt dank des neuen „Activity“-Systems bietet die Instandhaltung ein hohes Maß an Verlässlichkeit in punkto Terminerledigung und Dokumentation. Was sich besonders dann auszahlt, wenn eine Schadensmeldung einläuft: Per Tastendruck lassen sich dann alle benötigten Hintergrundinformationen sofort abrufen.

So sind die Instandhalter, wenn sie an der Maschine eintreffen, bereits über das anfallende Problem informiert und können direkt „loslegen“. Vor Ort kommt es aber in erster Linie auf das handwerkliche Geschick und die Erfahrungen des einzelnen Instandhalters an. Dann zählt seine „Nase“ mindestens ebensoviel wie modernste Technik.



Weites Feld: Die Instandhalter betreuen rund 36000 Einrichtungen

Showprogramm

Rüsselsheim (es). Phantome, Biester, Schönheiten, Sternenlichter: Das alles kommt auf die Mitarbeiter im neuen Jahr zu – im Rahmen von Musical-Reisen. „Miss Saigon“ lädt am



Wochenende 20./21. Juni nach Stuttgart ein. Die Reise ins schwäbische Hanoi kostet pro Person 425 Mark mit Übernachtung im Hotel Ambassador (Einzelzimmer: 460). In der zweitägigen Reise sind auch ein

Nachmittag im SI-Centrum, einem großen Freizeit- und Erlebnispark, sowie ein Besuch der Werkbundaustellung „Die Wohnung 1927“ enthalten.

„Die Schöne und das Biest“ singen in Stuttgart im Duett und werden am 4./5. Juli aufgesucht. Übernachtet wird wieder im Hotel Ambassador. Im Preis (Doppelzimmer: 445 Mark pro Nase, Einzel: 495 Mark) inbegriffen ist wieder ein Besuch im SI-Center sowie ein Abstecher zum Residenzschloß Ludwigsburg.

Das „Phantom der Oper“ treibt sein Wesen in Hamburg. Es wartet vom 21. bis 23. August auf Besuch aus Rüsselsheim. Neben dem romantischen Grusel bietet das Programm (im Doppelzimmer 550 Mark, Einzel 570 Mark) eine Stadt- sowie eine Hafenrundfahrt, an deren Ende das Restaurant- und Museumsschiff „Rickmer Rick-

mers“ geentert wird.

Der „Starlight Express“ startet am 8./9. August in Bochum, nachdem die Reisenden aus Rüsselsheim Anschluss gefunden haben. Ihm an- beziehungsweise vorgehängt sind Besuche des Oberhausener Einkaufs- und Erlebniscentrums „Cen-

tro“ sowie eine Rundfahrt per Bus und Schiff durch Bochum. Preise: 399 Mark pro Kopf im Doppelzimmer, Einzel 435 Mark.

Weitere Informationen und Anmeldungen bei der Internen Kommunikation im Adam Opel Haus. Telefon 662923.

Sichere Schuhe

Zuzahlung auch ohne Gutschein

Rüsselsheim (jh). Sicherheitsschuhe sind an vielen Arbeitsplätzen nach wie vor unverzichtbar. Aus diesem Grund beteiligt sich das Unternehmen seit eh und je auch finanziell an deren Anschaffung.

Bisher gab es für jeden Mitarbeiter einen Schuhgutschein in Höhe von 20 Mark pro Jahr. An der Höhe der Zuzahlung wird sich auch künftig nichts ändern. Dafür am Prozedere – die EDV macht's möglich.

Im Dezember ist allerdings zunächst noch eine Übergangsregelung notwendig: In der Zeit vom 8. bis zum 18. Dezember 1997

erfolgt die Schuhausgabe nur im Barverkauf oder bei Berechtigung mit einem Materialentnahmeschein.

Ab dem 5. Januar geht's dann richtig los und zwar papierlos. Gegen Vorlage des Werksausweises erhalten die Mitarbeiter ihre Schuhe. Die Zahlung erfolgt bargeldlos über die Lohn-/Gehaltsabrechnung.

Beim Erwerb im Schuhbunker (Gebäude H 40, täglich von 10 bis 12 und von 13.30 bis 15 Uhr geöffnet) erhält jeder Mitarbeiter eine Quittung beziehungsweise einen Passierschein für die Portale. Einfacher geht's nicht.

Weiter bilden

Angebote der Technikerschule

Rüsselsheim (jh). Anfang Februar beginnen an der Fachschule für Technik, der Werner-Heisenberg-Schule, die neuen Kurse. Hier ein kurzer Überblick über die Weiterbildungsmöglichkeiten.

Vorbereitungskurse in Physik, Mathe, Deutsch und Englisch sollen die Zusatzprüfung für die Fachhochschulreife erleichtern. Ein anderer Kurs führt in das Qualitätsmanagement nach ISO 9000 ein und bildet die Teilnehmer zum Qualitätsmanagement-Beauftragten mit Zertifikat der TÜV-Akademie aus. Ebenfalls in Kursform werden die notwendigen Kenntnisse für die Ausbilder-Eignungsprüfung vermittelt.

Neben fundierten Grundlagen in Sprachen, Mathematik und Naturwissenschaften sind beim staatlich geprüften Techniker vor allem

vielfältige berufsspezifische Kenntnisse und Fertigkeiten gefragt. Das geht heute nicht mehr ohne eine fundierte Ausbildung computerunterstützter Techniken. So füllen CAD-, CNC- und SPS-Anwendungen sowie Programmier- und Montagetechniken einen großen Teil der Ausbildung.

Die wesentlichen Zugangsvoraussetzungen sind die erfolgreich abgeschlossene Facharbeiterprüfung in einem metall- oder elektrotechnischen Beruf sowie neun Monate Berufspraxis.

Die Ausbildung findet in Teilzeitform an drei beziehungsweise vier Abenden pro Woche zwischen 18 und 21 Uhr statt. Nähere Auskünfte erteilt die Werner-Heisenberg-Schule unter Telefon: 06142/9 1030 Fax: 06142/9 1031 11.

Trainingslager in der Zelle

Fertigungsfacharbeiter werden jetzt fit gemacht

Wenn es in den Bochumer Opel-Werken heißt: „Ab in die Trainingszelle!“, dann hat das nichts mit modernem Strafvollzug zu tun. Im Gegenteil, wer in die „Zelle“ wandert, hat sich vorher durch besondere Qualifikation ausgezeichnet.

Bochum (pm). Bei der Trainingszelle handelt es sich nicht um den berühmten Raum mit den „schwedischen Gardinen“, sondern um eine „Trainingsanlage“, in der sich in diesem Jahr rund 120 Bochumer Opelaner unter besonders praxisnahen Bedingungen auf ihre künftigen Aufgaben als Produktionsfacharbeiter vorbereiten.

Diese neue Zelle unterscheidet sich nicht von entsprechenden Fertigungseinheiten für die Produktion des T 3000. Der Roboter, die Einlegestation und die Schweißzelle gleichen den realen Arbeitsplätzen wie ein Haar dem anderen.

Jeweils drei Tage dauert das „Trainingslager“ im Rahmen der vier- bis siebenmonatigen Ausbildung für die insgesamt 185 angehenden Fertigungsfacharbeiter. Zwei besonders engagierte Trainer bereiten die Kursteilnehmer im Zweischicht-Betrieb an der praxisnahen Anlage auf ihre kommenden Aufgaben vor.

Sie lernen das Bedienen der einzelnen Baugruppen kennen, simulieren die Behebung ablaufbedingter Störungen, werden mit den Steuerungen der Roboter-Bewegungen vertraut und üben nicht zuletzt die verschiedenen Sicherheitsmaßnahmen in einer Fertigungs-

zelle ein.

Wenn die ersten Fertigungsfacharbeiter aus der Zelle „entlassen“ werden und ihre Qualifizierung beendet haben, betreten sie an ihren Arbeitsplätzen im Rohbau und in der Komponentenfertigung buchstäblich Neuland.

Bisher gab es eine klare Trennung zwischen Instandhalten und Produktionen. Diese Grenzen werden jetzt fließend und treten in den Hintergrund. Die 185 Mitarbeiter aus der Produktion, die einen Berufsabschluss in den Bereichen Mechanik oder Elektrik haben, werden als „Fertigungsfacharbeiter“ demnächst eine Doppelrolle spielen.

Laufen die Maschinen im Arbeitsbereich rund und störungsfrei, sind die neuen Doppel-Experten nicht von den anderen Gruppenmitgliedern zu unterscheiden, sie übernehmen ihre Produktionsaufgabe wie jeder andere auch. Kommt es allerdings zu einer technischen Störung, schlüpfen die neuen „Fertigungsfacharbeiter“ in ihre zweite Rolle und bringen den gestörten Maschinen oder Werkzeugen schnellstmöglich wieder „das Laufen“ bei.

Diese neue Arbeitsorganisation ist Teil der „TPM“-Kampagne (TPM= Total Produc-



Neue Methode: Die Fertigungsfacharbeiter werden in der Trainingszelle praxisnah geschult

tive Maintenance), die zum Ziel hat, nicht nur die Produktivität, sondern vor allen Dingen die Qualität zu optimieren. Die neuen „Fertigungsfacharbeiter“ spielen sozusagen einen Doppelpaß mit den Reparatur- und Wartungstrupps der Instandhaltung und ersparen ihren Arbeitsgruppen bei kleineren und mittleren Störungen lästige Wartezeiten und unnötige Arbeitsunterbrechungen.

In diesem Fall zeigt sich, daß Freiheit in der Zelle entwickelt wird. Die neuen Fertigungsfacharbeiter ermöglichen den Produktionen unabhängigeres Arbeiten, da zum Beispiel die vorbeugende Instandhaltung nach eigenen Bedürfnissen organisiert werden kann und im Falle eines Falles Störungen ohne Wartezeiten aus eigener Kraft behoben werden können.

In die Höh'

1997 deutet sich ein VV-Rekord an

Bochum (pra). Der Trend geht deutlich nach oben. In die Richtung, die sich alle in Bochum vorgenommen haben. Nämlich: die Zahl der Verbesserungsvorschläge deutlich zu erhöhen.

Mehr als 47 500 Vorschläge, so rechnen Fachleute des VV-Wesens hoch, werden in diesem Jahr an der Ruhr bei Opel eingereicht. Damit wird das Ergebnis des Vorjahres mit 36 111 guten Ideen um ein Vielfaches überschritten.

3,3 Vorschläge pro Bochumer Mitarbeiterin und Mitarbeiter, ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann, wie der Leiter des VV-Wesens, Stephan Menke, in der Dortmunder Westfalenhalle voller Zufriedenheit erklärte, ohne sich jedoch genüßlich im Sessel zurückzulehnen.

Dort, in einem schmucken Nebenraum machte er deutlich, daß man das Ergebnis des kommenden Jahres noch weiter oben angesiedelt haben möchte.

Menke erklärte das vor zahlreichen Opelanern, die sich besonders um das VV-Wesen verdient gemacht ha-

ben. Die daran beteiligt waren, daß die eingereichten VV so schnell als möglich bearbeitet werden und wurden, um die vorgebrachten Vorschläge auch möglichst zügig umzusetzen.

Das würdigte auch Richard Weinhold, Direktor Werk II, der die Gäste ebenfalls begrüßte und auch erläuterte, warum man die Westfalenhalle als Tagungsort ausgesucht hatte.

Derweil die Opelaner in einem tiefergelegenen Raum saßen, drangen von oben aus der Halle seltsame Geräusche nach unten. Radrenn-Profis bereiteten sich dort auf das Sechstage-Rennen vor, das wenig später im Beisein der Opelaner gestartet wurde.

Freude und Beifall machten sich breit, als wenig später über Hallenlautsprecher verkündet wurde: „Im nächsten Sprintrennen wird der Preis der Opel-Werke Bochum ausgetragen.“

Den sicherte sich Carsten Wolf, der am Rande der Piste von Richard Weinhold nach seinem spektakulären Sieg geehrt wurde.

Zauberer

Azubis gehen in KVP-Werkstätten

Bochum (pm). Es hat sich herumgesprochen, daß Meister nicht vom Himmel fallen. Wer wüßte das besser als die Berufsausbildung, die in diesem Jahr den 4000. Azubi seit Bestehen der Bochumer Werke begrüßen konnte. Das Ziel, möglichst qualifizierten Nachwuchs auf das Arbeitsleben vorzubereiten, wurde bisher mit Bravour erreicht, gehören Opel-Azubis bei den Prüfungen vor der IHK meist zu den Besten.

Immer bestrebt, die Ausbildung möglichst praxisnah zu gestalten, wurde jetzt ein neuer Einsatzort für die Auszubildenden gefunden: die KVP-Werkstätten.

Sobald schnelle, individuelle Lösungen für konkrete Probleme vor Ort gesucht werden, treten in den verschiedenen Bereichen bekanntlich die sogenannten KVP-Werkstätten auf den Plan. Sie sind es, die oft die Ideen und Vorschläge der Mitarbeiter in handfeste Verbesserungen umsetzen.

Phantasie, gute handwerkliche Fähigkeiten und Einsatzbereitschaft zeichnen die Teams der Werkstätten aus.

In enger Zusammenarbeit mit den Kollegen in der Produktion konnte so schon manche Verbesserung „gezaubert“ werden.

Nun können auch Auszubildende im Werk II ihre Erfahrungen als „Zauberlehrlinge“ sammeln. Besonders befähigter Nachwuchs kommt jeweils für ein Vierteljahr in einer der drei KVP-Werkstätten zum Einsatz.

Hier lernen sie Produktionsabläufe, VV-Abarbeitung, Arbeitssicherheits-, Öko- und ISO-Projekte auf schnellem und unbürokratischem Wege zu optimieren und umzusetzen. Entstanden ist dieses Konzept aufgrund der Aufgabenvielfalt der KVP-Werkstätten.

Fertigungsleitung und Berufsausbildung fanden schnell einen Weg, um die Auszubildenden zu integrieren. Betreut werden sie durch kompetente Mitarbeiter der KVP-Werkstätten. Erste Erfahrungen zeigen, daß sowohl die Azubis mit ihren Arbeitsplätzen als auch die Werkstätten mit ihren „Zauberlehrlingen“ sehr zufrieden sind.

Abzeichnen



Lohn harter Arbeit: Ausbilder und Azubis mit Sportabzeichen

Bochum (pm). Ausdauer, technische Fähigkeiten und Schnelligkeit sind Dinge, die zum Erreichen beruflicher Ziele äußerst nützlich sind. Wer wüßte das besser als Ausbilder und Auszubildende. Aber auch im Freizeitbereich, genauer im Sport, kommt man mit diesen Fähigkeiten weiter.

Daß die alten Lateiner recht hatten, als sie Zusammenhänge zwischen gesundem Geist und gesundem Körper entdeckten, bewies jetzt der Opel-Nachwuchs in Bochum.

Im Rahmen des alljährlichen Sportfestes der Azubis wurde den Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, das Deutsche Sportabzeichen zu erwerben. Es ist eine Auszeichnung des Deutschen Sportbundes, als Ehrenzeichen staatlich an-

erkannt und wird für gute und vielseitige körperliche Leistungsfähigkeit verliehen.

Die erforderlichen Prüfungsleistungen waren im 100 m Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen, 3000 m Lauf und 200 m Schwimmen zu erfüllen. Von 223 Teilnehmern erreichten 13 Jungen und ein Mädchen diese außergewöhnliche Leistung.

Aber auch die „Alten“ bewiesen, daß sie sportlich nicht zum alten Eisen gehören. Drei Ausbilder und allen voran der Ausbildungsleiter Rainer Dörfel erfüllten die Bedingungen für die Ehrung des Sportbundes.

Die erworbenen Sportabzeichen wurden in einer kleinen Feierstunde in der Berufsausbildung vom Leiter des Sport- und Bäderamtes der Stadt Bochum, Erwin Steden, übergeben.



Erfindungsreich: Azubis in den Bochumer KVP-Werkstätten



Rasant: Richard Weinhold ehrt den Sieger des Opel-Preises

Jahr der Superlative

Die Restrukturierung in Bochum steht vor der Vollendung – Ab Januar gibt's neue Astra

In Bochum nähert sich der Restrukturierungsprozeß seiner Vollendung. 1997 erlebten die Opel-Werke die bisher größte Investition ihrer 35jährigen Geschichte. Mit rund 1,1 Milliarden Mark gab es im Vergleich zum Vorjahr mehr als eine Verdoppelung.

Bochum (nh/pm). Im Jahr 1997 flossen 922 Millionen Mark in Produktprogramme, für Kapazitätserhöhungen wurden 117 Millionen Mark ausgegeben, in Verbesserungen der Produktionsprozesse wurden noch einmal 76 Millionen investiert und die Umwelt, Sicherheit und Gesundheit wurden mit rund 23 Millionen Mark weiter optimiert.

Die tiefgreifendsten Umbaumaßnahmen wurden im Rohbau und der Endmontage durchgeführt. In beiden Bereichen entstanden komplett neue Fertigungslinien. Premiere feierte im Rohbau das System der variablen Zellenfertigung, das äußerst flexibel auf die jeweiligen Kundenanforderungen reagieren kann.

Die Endmontage wurde und wird in den nächsten Wochen noch weiter auf ein hochmodernes Zwei-Linien-System umgestellt. Den erhöhten Qualitätsanforderungen wird mit einer neuen Prüfstand-Generation (DVT) Rechnung getragen. Hier werden die Fahrzeuge mit



Pressegespräch: Werkdirektor Hoben präsentierte den Journalisten harte Fakten und schöne Autos

computergesteuerten Testprogrammen auf Herz und Nieren geprüft.

Auch andere Bereiche profitierten von der Erneuerungswelle. So zum Beispiel das Präßwerk: Die größte GT-Pressen aller europäischen Opel-Standorte konnte eingeweiht werden.

Trotz aller nicht gerade positiven gesamtwirtschaftlichen Vorzeichen setzt Opel auf den Standort Deutschland und insbesondere auf den Standort Bochum. Mit dem Investitionspaket in den Jahren '94 bis '98 von insgesamt 2,8 Milliarden Mark für die Bochumer Werke ist der Standort fit für das nächste Jahrtausend.

Mit der Einführung des Hydroforming-Verfahrens im Achsenbau leistete das Werk II eine weltweit beachtete Pionierleistung. Rund 800 000 Vorderradträger werden ab Januar '98 auf der modernen Innenhochdruck-Umformanlage hergestellt, die für rund

15 Millionen Mark installiert wurde. Zusätzlich wurden die Federbein- und die Hinterachsenfertigung komplett erneuert. Rund vier Millionen Mark flossen in den Umbau der Getriebemontage.

Auch bei der Restrukturierung des Teile- und Zubehör-Bereichs ging es weiter voran. Für 110 Millionen Mark wird auch das Werk III auf den neuesten Stand gebracht. Nach der Einweihung des Großteile-Kommissionierlagers im letzten Jahr wird Ende '97 auch die Modernisierung der Lager für Mittel- und Kleinteile abgeschlossen.

Mit diesen Investitionen werden nicht nur Arbeitsplätze der Bochumer Opelaner gesichert, sie tragen auch zur Belebung der regionalen Wirtschaft bei. So lieferten in 1997 rund 140 Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen direkte Materialien im Wert von circa 850 Millionen Mark.

200 weitere Hauptlieferanten der Bochumer Werke er-

hielten für Dienstleistungen und indirekte Materialaufträge im Wert von rund 200 Millionen Mark. Mit mehr als einer Milliarde Mark hat sich Opel als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen und so zur Sicherung von rund 40 000 Arbeitsplätzen in der Region erheblich beigetragen.

Trotz der umfangreichen Umbaumaßnahmen liegen die Produktionszahlen nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Insgesamt werden 1997 rund 249 000 Astra, 390 000 Fahrzeugteilesätze, 420 000 Motoren, 542 000 Getriebe,

747 000 Vorder- und 915 000 Hinterachsen produziert.

Auch der Einsatz und Ideenreichtum der Mitarbeiter hat dazu beigetragen, daß der Standort Bochum fit in das neue Jahrtausend geht. Mit einer Zahl von 47 500 VV, hochgerechnet bis Ende '97, wird das Vorjahresergebnis von 36 111 Vorschlägen deutlich überschritten. Von Januar bis Ende Oktober wurden dadurch bereits Einsparungen von 35,2 Millionen Mark erzielt und 6,7 Millionen Mark als Prämien an die Mitarbeiter ausgeschüttet.

Ein Rekordergebnis konnte bei der Reduzierung von Arbeitsunfällen verzeichnet werden. Mit einer Verringerung um 72,1 Prozent gegenüber 1990 und einem Absinken um 10,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr nimmt Opel Bochum eine Spitzenstellung ein. Hochgerechnet auf das Jahr werden lediglich 9,3 meldepflichtige Unfälle pro einer Million geleisteter Arbeitsstunden registriert, das sind 3,6 Punkte weniger als der Durchschnitt der Automobilindustrie.

Auch bei der Krankheitsrate konnte das positive Ergebnis des vergangenen Jahres mit 5,8 Prozent gehalten werden.

Seit 1964 sind die Opel-

Werke in Bochum eine hervorragende Adresse, auch wenn es um eine erstklassige Berufsausbildung geht. 1997 begann der viertausendste Lehrling seine Ausbildung in Bochum-Langendreer.

Immer gehören die Opel-Absolventen zu den Besten in der gesamten Region und in den letzten drei Jahren waren dreimal Bochumer Jungfacharbeiter Beste ihres Jahrganges in NRW.

Gegenüber 1995 und davor hat Opel in Bochum mit 93 zum 1. September eingestellten Auszubildenden 15 Prozent mehr jungen Leuten die Chance eingeräumt, einen von fünf Berufen zu erlernen. Damit wird die Zielvorgabe einer bundesweiten Ausbildungsinitiative übertroffen, die Zahl der Ausbildungsplätze um zehn Prozent zu erhöhen.

Einen zusätzlichen Beitrag zur Bewältigung der aktuellen Lehrstellenproblematik leisten die Opel-Werke Bochum mit der Übernahme von fünf Patentschaften im Rahmen der Initiative „Pro Ausbildung NRW“ von Minister Wolfgang Clement.

Ende November lief der letzte Astra der ersten Generation von der Montagelinie. Im Dezember werden keine Autos produziert und die Pausen für den abschließenden Umbau genutzt. Alte Einrichtungen werden entfernt, neue installiert und komplettiert. Das Mitarbeitertraining wird weitergeführt, so daß der erste neue Astra am 5. Januar 1998 pünktlich um 6.00 Uhr vom Band laufen kann. ■

Urugroßvater

Bochumer Kollegen restaurierten Kadett von 1938

Bochum (pra). In wenigen Wochen wird er 60 Jahre alt. Rein optisch aber sieht er aus, als wäre er von heute. Ein schmucker in dezenterem Grün auftretender Opel-Kadett, Baujahr 1938. Das gute Stück hat schlechtere Zeiten gesehen, es fristete sein Dasein mit fortschreitendem Rost und maroder Technik. So lange, bis es in die Wagenendmontage der Bochumer Werke kam.

Dort wußten Rainer Schmidt, der Spengler Klaus Kala und der Lackierer Udo Kremer sofort, wie sie fortan große Teile ihrer Freizeit verbringen würden. Mit liebevoller Kleinarbeit, gesteckt in das gute alte Stück, das es zu neuem Leben zu erwecken galt.

Gar nicht so einfach, die gestellte Aufgabe. Der Teufel nämlich steckte im Detail. Hin und wieder gab der kleine Motor, ein kurzes „töff-töff“ von sich, das er aber nach kurzer Wegstrecke mit dichten Qualmwolken wieder beendete. Er überhitzte einfach. Probleme sind da, um gelöst



Modellkarriere: Der 38er Kadett wird gern und viel fotografiert

zu werden, sagte sich ein Mitarbeiter aus dem Auspuff, als er von diesen Schwierigkeiten Wind bekam. Als gelernter Kühlerfachmann pustete er die Kühllamellen frei, womit ein weiterer Schritt zu erneuter Fahrtüchtigkeit gemacht war. Die Rohrschlosser der Haustechnik Werk legten auch noch Hand an, jetzt fehlte nur noch der Motor. Doch auch der hat inzwischen das Laufen gelernt.

Das „Kadettchen“ ist inzwischen Anziehungspunkt für die vielen Besuchergrup-

pen geworden, die jahraus jahrein durch die Bochumer Werke strömen. Und damit war auch bald das Interesse der Fotografen an dem Oldie geweckt.

Seine erste Feuerprobe bestand der schmucke Opel aus Vorkriegsjahren jetzt bei einer Fotoreportage für ein großes Farbmagazin. Darin werden historische Gemäuer im Ruhrrevier vorgestellt. Der Star war der muntere Kadett, der für das Aufmacherfoto vor dem alten Rittersitz Haus Herbede in Witten Modell stand. ■

US-Blitz-Boys

Ex-Bochumer sponsert Kicker in der neuen Welt

Bochum/Lansing (pra). Der Auftritt war gekonnt, der Beifall den jungen Sportlern sicher. Als elf Fußballer im alten Teil der Stadt Lansing in Michigan/USA auf den gepflegten grünen Rasen des großen Schulsportgeländes trabten, brandete Beifall auf.

Aufmunternde Pfiffe, „Yipie“-Rufe und anspornendes „Go...Go...“ begleiteten die Soccer-Player, die als erste amerikanische Fußballmannschaft im Opel-Outfit Premiere hatten.

Den Lansing-Kickern merkte man ihren Stolz an, auch wenn der eine oder andere mit dem Schriftzug „Opel“ noch nicht so recht etwas anfangen konnte.

Der Leiter der Schule, deren Team den Blitz auf der Brust präsentierte, würdigte Opel derweil als sportbegeisterten Automobilhersteller in der Alten Welt, dort genau in „Germany“. Und die Eltern der Schüler im Opel-Hemd fragten wißbegierig, ob man einen Opel denn auch in den USA käuflich erwerben könne. Der diskrete Hinweis auf den Cadillac Catera löste allgemeines Erstaunen aus, ebenso die Tatsache, daß Opel sich bei der Fußballmannschaft engagierte.

Doch das war leicht erklärt. Ditmar W. Porth, zuletzt Direktor der Bochumer Opel-Werke und vor drei Jahren mit neuen Aufgaben in die Staaten entsandt, wollte den Kon-



Gründervater: Ditmar W. Porth schuf die erste Opel-Elf in den USA



Premiere: Die Lansing-Kicker mit neuem Sponsor auf der Brust

takt zu seiner alten Wirkungsstätte nicht abreißen lassen. Er kaufte Trikots, wie sie auch von Bayern-München getragen werden, und kleidete das Team ein, in dem auch seine Söhne kicken.

Auf dem grünen Lansing-Rasen weckte das natürlich ein wenig den Neid der gegnerischen Mannschaft, die

den ersten öffentlichen Auftritt der Opel-Soccer mit 3 zu 2 Toren für sich entschied.

Bei den geschlagenen Spielern löste das Tränenstimmung aus, die jedoch nur von kurzer Dauer war. Der Stolz und die Freude über die schönen Trikots gewannen schnell wieder Oberhand. ■

Herbstmeister

Hochstimmung auf der Jubilarfeier

Insgesamt 81 Jubilare nebst Angehörigen ließen sich jetzt in Kaiserslautern für 25jährige Betriebszugehörigkeit feiern. Mit dabei: Prominenz aus Geschäftsleitung, Betriebsrat und Showbusiness.

Kaiserslautern (jan/jh). Dieses Wochenende dürfte in die Geschichte Kaiserslauterns eingehen. Zum ersten Mal seit Bestehen der Bundesliga wurde ein Aufsteiger Herbstmeister. Ganz so einmalig war der feierliche Anlaß im Dorint-Hotel direkt neben dem Betzenberg zwar nicht, meisterlich aber allemal: Im gebührenden Rahmen wurden 81 Kaiserslauterer Mitarbeiter für 25jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Somit war also die ganze Pfalz im Feiertrubel. Während draußen die Fans die Nacht zum Tag machten, begrüßte drinnen Werkdirektor Jochen Ohse die Leistungsträger der Opel-Mannschaft. Neben Ohse war auch Spielführer David J. Herman, nebst Vorstandskollegen Wolfgang Strinz und Personaldirektor

Dr. Hans-Dieter Rüter zum Heimspiel nach Kaiserslautern gekommen, wo man sich in bewährter Manier beim Ehren des „Urgesteins“ die Bälle zuspielte.

So lobte Ohse die Jubilare des Teams für „ein Vierteljahrhundert Einsatzbereitschaft gepaart mit hohem Siegeswillen“, die es Opel ermöglichen, ganz oben mitzuspielen. Mit ihrem Einsatz wurden die Routiniers zu Leistungsträgern des wirtschaftlichen Motors der Westpfalz und erlebten so manchen Anpfiff mit. Etwa den Produktionsbeginn im Preßwerk oder die Erhöhung des Kaders von 2 600 Spielern auf heute über 5 000 Mitarbeiter.

„Die richtige Mischung zeichnet ein schlagkräftiges Team aus: Da gibt es mannschaftsorientierte Spieler und



Feierlich: Die Stimmung war in der gesamten Pfalz hervorragend

Individualisten, Balkünstler, solide Techniker und ausländische Mannschaftskameraden, sowie Männer aus der Heimat“, erläuterte Ohse die Stärke der Opel-Equipe. Und auch für die nächste Saison gab Ohse die Strategie aus: „Wir brauchen die Ideen und Initiativen aller Mannschaftsmitglieder. Wenn der gemeinsame und langfristige Erfolg das oberste Ziel darstellt, sind alle in die Pflicht genommen.“

Betriebsratschef Paul Schleicher erinnerte daran, daß die letzten 25 Jahre eine bewegte Zeit gewesen seien. „Im Vergleich zu heute war sie aber ruhiger.“ Denn die wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Herausforderungen der letzten Jahre seien doch erheblich gestiegen.

Daher sei es auch wichtiger, gemeinsam mit der Geschäftsleitung nach Wegen der Arbeitsplatzsicherung zu

suchen, als „mit der Faust auf die Arbeitgeber loszugehen“, so Schleicher. Und weiter: „Wenn jeder diesen Weg mitgeht, brauchen wir keine Angst vor den nächsten 25 Jahren zu haben.“

Auch Vorstandschef David J. Herman strahlte Zuversicht aus. Trotz des härter werdenden Wettbewerbs stehe fest, „daß Opel insgesamt gut gerüstet in die Zukunft fährt.“ Außerdem merkte Herman an, daß es immer wieder ein Erlebnis sei, langjährige Mitarbeiter zu ehren. „Vielleicht bewegt mich dieser Gedanke auch deshalb ganz besonders, weil ich selbst im nächsten Jahr mein 25jähriges Jubiläum bei GM feiern kann.“

Den Abschluß des Abends bildete ein buntes Showprogramm, in dessen Mittelpunkt Wencke Myrhe Erinnerungen an die gute, alte Zeit lebendig werden ließ.

Eine Frau wird Ehrenoberst

Pilar Albiac erhält Militär-Ehren

Kaiserslautern (hk). In der Lobby des „29th Support Group Headquarters“ der US Army wurde Saginaw-Geschäftsführerin Pilar Albiac eine besondere Auszeichnung zuteil: Sie wurde zum Ehrenoberst dieser Dienststelle ernannt. Colonel Jerome Johnson überreichte die Ehrenurkunde und brachte damit Dank und Anerkennung für Unterstützung und gute Zusammenarbeit zum Ausdruck.

Pilar Albiac reiht sich damit in die ansehnliche Liste von Persönlichkeiten aus Kaiserslautern und Umgebung ein, die den Ehrentitel bereits erhalten. Eine Premiere gab es allerdings: Mit der Saginaw-Chefin wurde erstmals eine Frau in diesen erlauchten Kreis aufgenommen. Die bei der Ehrung anwesenden Soldatinnen freuten sich darüber besonders und spendeten regen Beifall.



Auf und ab

Pfälzer bei alpinem Radmarathon

Kaiserslautern (hk). „Radeln macht die Wadeln stark“, dichtete schon der bekannte Autor Janosch. Gerald Ciba, Gundolf Klaus, Johannes Kuhn und Werner Schweitzer trainieren ihre Beine seit Jahren bei ihrem liebsten Hobby, dem Radsport. Alle vier arbeiten in der Abteilung Transportreparatur. Gemeinsam suchten sie jetzt die große Herausforderung: Sie meldeten sich zum 16. Ötztaler Radmarathon an.

Die sogenannte „härteste Einbahnstraße der Welt“ hat eine Länge von 238 Kilometern und überwindet so berühmte Pässe wie den Brenner, den Jaufenpaß und das Timmelsjoch. Es galt, 5 500 Höhenmeter zu überwinden.

Was selbst einem guten Auto gelegentlich Mühe macht, erledigten die Vier dank ihrer gut trainierten „Wa-

deln“ sehr erfolgreich. Die reine Fahrzeit betrug bei allen ungefähr elf Stunden.

„Dieser Marathon ist härter als die härteste Etappe der Tour de France“, erklärt Klaus nicht ohne Stolz, denn auf keiner Etappe der berühmten Frankreich-Rundfahrt sind so große Höhenunterschiede in einer einzigen Etappe zu überwinden.

„Ich fahre täglich die 30 Kilometer mit dem Fahrrad zur Arbeit“, berichtet Schweitzer, der auf diese Weise einen Teil des erforderlichen Trainings in seinen Arbeitsalltag integriert. Die vier Kollegen wissen, daß hartes Training, mehrmals in der Woche, unerlässlich ist, wenn man sich so „hohe“ Ziele gesteckt hat.

Der Lohn für diese Mühen wurde jetzt kassiert: Das Quartett ist nicht nur in guter Zeit, sondern auch mit heilen Knochen im Ziel gelandet. ■



Stramme Waden: 5500 Meter Höhenunterschied auf zwei Rädern

Kein Bier auf Hawaii

Peter Holy absolvierte den „Ironman“-Triathlon in elfeinhalb Stunden

Kaiserslautern (hk). Peter Holy hat sich jetzt einen Traum verwirklicht: Er kämpfte sich durch den „Ironman“ genannten schwersten Triathlon der Welt in Kona auf Hawaii.

Peter Holy, Qualitätskoordinator im Komponentenwerk, war bei seinem ersten Ironman, der jetzt auf Hawaii stattfand, außerordentlich erfolgreich. Er errang den zweiten Platz in seiner Altersklasse bei den deutschen Teilnehmern und wurde 15. in ebendieser Klasse weltweit.

„Das Glücksgefühl, wenn man es geschafft hat, ist das Größte“, schildert Holy, warum er sich den Strapazen des täglichen Trainings unterzieht. Seine Zeit für 3,8 Kilometer Schwimmen, 180 Kilometer Radfahren und 42,2 Kilometer Laufen in Kona: Elf Stun-

den, 22 Minuten und 30 Sekunden. Er erreichte damit als 669. Sportler von insgesamt 1 526 Teilnehmern das Ziel.

„Zweimal hat es mich fast vom Fahrrad geblasen“, beschreibt Holy die schwierigen Bedingungen auf der Trauminsel im Pazifik. Nach Aussage aller Experten war der Triathlon in diesem Jahr der härteste der letzten zehn Jahre. Der Wind – immer von vorn – war der heftigste Gegner aller Athleten.

„Bei einem solchen Wettkampf verliere ich vier bis fünf Kilo an Gewicht, obwohl ich während des Wettkampfes rund 15 Liter Flüssigkeit zu mir nehme“, erzählt Holy. Diese Zahlen sagen unendlich viel über die extremen Belastungen aus, denen er sich auf der schönen Vulkaninsel

unterzogen hat.

Zurück im Arbeitsalltag drängt es Peter Holy, der nach diesem großen Erlebnis sehr entspannt und zufrieden wirkt, schon zur Aussage: „Ich werde es wieder tun.“ Er will den unvergeßlichen Eindruck und das große Glücksgefühl auf jeden Fall wiederholt wissen und in zwei Jahren – aus Anlaß seiner Silberhochzeit – auf Hawaii wieder dabei sein.

Das Training dafür, verbunden mit dem Essen riesiger Nudelberge und wieder „kein Bier auf Hawaii“, hat bereits begonnen. ■



Etappenziel: Holy nach dem Schwimmen

Die Fahrzeuge mit dem Blitz wurden vor allem durch ihre Zuverlässigkeit bekannt (Opel, der Zuverlässige!). Unter dem Titel „Initiative Qualität“ zeigt die Opel Post, daß das Thema Qualität im Unternehmen schon immer eine wesentliche Rolle gespielt hat und auch weiterhin spielen wird.

Probe

„Produktioner“ bauen Prototypen

Handgearbeitete Autos? Die gibt's nur bei Rolls Royce. Falsch. Bei Opel heißen die Handgemachten „Manufacturing Engineering Trial Cars“. Hinter diesem etwas sperrigen Begriff verbirgt sich eine neue Zusammenarbeit zwischen Entwicklung und Produktion – zugunsten hoher Fertigungsqualität.

Rüsselsheim/Bochum (jh). Warum wird beim Zafira die Anhängerzugvorrichtung nach und nicht vor der Hochzeit montiert und beim Astra genau umgekehrt? Weil die Ingenieure im ITEZ nicht nur neue Autos entwickeln, sondern sich auch eine Menge Gedanken darüber machen, wie diese sich sinnvoll zusammenbauen lassen.

Doch Zeichnung und Computersimulation sind nur die eine Seite der Medaille, Drehmomentschlüssel und Preßluftschrauber die andere. Soll heißen: Was in der Theorie aussieht wie ein optimaler

Zusammenbau, muß in der Praxis noch lange nicht reibungslos funktionieren. Um diesem Problem von Theorie und Praxis grundlegend begegnen zu können, gehen die Experten im Hause Opel jetzt neue Wege.

Erstmals beim neuen Astra und jetzt wieder beim Zafira werden, lange bevor die ersten Pilotwagen auf dem Programm stehen, zusätzliche Prototypen, sogenannte „Manufacturing Engineering Trial Cars“ gebaut – und zwar von den Kollegen aus dem späteren Montagewerk.

Hinter diesem Begriff verbirgt sich eine Art „Probezusammenbau“ seitens der Praktiker von der Linie. Im Falle des Zafira überprüft ein zehnköpfiges Team aus Bochum, bestehend aus Mitarbeitern aller wesentlichen Fertigungsbereiche, den Zusammenbauprozess.

Johannes Schneider, Kopf des Teams von der Ruhr, erläutert an einem Beispiel, was seine Mannen als Gäste im ITEZ alles auf die Beine stellen: „Beim Zafira stammen die Blende unterhalb des Scheinwerfers sowie die Stoßfänger von einem Lieferanten. Daher war geplant, das Fahrzeug mit beiden Teilen in der Endmontage zu komplettieren. Wir merkten beim Zusammenbau allerdings, daß das nicht geht. Denn: Sobald Motor und Kühler eingebaut sind, läßt sich die Scheinwerferblende nur sehr schwierig von hinten verschrauben.“

Da Autos immer komplexer werden, ist diese Art von Problemen beim erdachten Zusammenbau keine Ausnahme. Abläufe, die auf dem Computerbildschirm logisch aussehen, erweisen sich gelegentlich als nicht praktika-

der Fahrzeugentwicklung. 1962 schloß sich ein zweijähriger USA-Aufenthalt am General Motors Institut in Flint (Michigan) an.

Nach leitenden Positionen im Bereich der Entwicklung, Konstruktion und Fertigungsplanung war Manfred L. Wolf seit 1986 als Chefingenieur für den Bereich Karosserie verantwortlich. Ab 1989 entwickelte er als Programmierdirektor mit europaweiter Verantwortung den neuen Corsa.

Es folgte die Ernennung zum Direktor für die gesamte Produktentwicklung und Konstruktion des TEZ. Seit 1993 ist er als Exekutiv-Direktor für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich. Im November 1994 erfolgte zusätzlich die Ernennung zum Vizepräsidenten von General Motors International Operations. ■

Chefsache

Manfred L. Wolf neu im Vorstand



Für Qualitätssicherung neu im Vorstand: Manfred L. Wolf

Rüsselsheim (jh). Der Opel-Aufsichtsrat hat in seiner jüngsten Sitzung ein Vorstandsressort für Qualitätssicherung geschaffen. Seit dem 1. Dezember 1997 ist Manfred L. Wolf Chef dieses neuen Ressorts.

„Die Berufung des außerordentlich erfahrenen Ingenieurs Manfred L. Wolf in den Vorstand soll die Qualitätsansprüche von Opel weiter untermauern“, erklärte Vorstandschef David J. Herman nach der Aufsichtsratssitzung.

Der 59jährige Wolf ist seit Mitte 1996 als Vizepräsident von General Motors Europa für die Qualität aller Opel-Produkte in Europa verantwortlich.

Wolf begann 1953 als Werkzeugmacher-Lehrling bei Opel. Nach einem Maschinenbau-Studium an der Fachhochschule Frankfurt von 1957 bis 1961 arbeitete der Diplom-Ingenieur zunächst in



Tester: Peter Kurjinski überprüft den erdachten Zusammenbau

Handarbeiter: Peter Kurjinski, Werner Preischel, Volker Rosenfeld, Projektleiter Johannes Schneider, Reinhard Schröder, Edgar Fulber, Frank Dolata, Günter Finke, Bernd Vinken, Jürgen Reuter, Hermann Stoll, Markus Winter, Jürgen Symannek und Edgar Affeldt (v.l.)

Prototypen, inklusive aller Module, von der ersten Schraube an zusammen. Jedes entdeckte Problem wird zudem ausführlich in einer Datenbank dokumentiert – mit Fotos, Zeichnungen, Skizzen und allem, was sonst dazugehört. Wöchentlich abgehaltene Sitzungen dienen ausschließlich dazu, die in der Datenbank festgehaltenen Punkte abzuarbeiten.

Die Vorteile, so früh mit dem Bau von Manufacturing Engineering Trial Cars zu beginnen, werden von allen Beteiligten hervorgehoben. Dazu Johannes Schneider: „Die Arbeit hier hat einen doppelten Effekt. Zum einen sind die Kollegen aus der Fertigung ungeheuer motiviert, weil sie sehr frühzeitig und grundlegend um Rat gefragt und eingebunden werden. Zum anderen lassen sich zu diesem frühen Zeitpunkt Verbesserungen leichter und kostengünstiger realisieren.“

Beim neuen Astra und beim Zafira, das zeigen die Erfahrungen, führt die neue Form der Kooperation zwischen Entwicklung und Produktion zu allseits zufriedenen Gesichtern. Außerdem wird die frühzeitige Optimierung der Fertigungsqualität auch den Kunden gefallen. Und davon haben bekanntlich alle was. ■

bel. Allerdings erst, nachdem sie ausprobiert wurden. Und eben das ist Aufgabe von Projektleiter Schneider und seinen Leuten.

Allein beim Zafira wurden auf diese Art rund 1800 Montage-Verbesserungen vorgeschlagen – und zwar weit im Vorfeld der Pilotphase. Die Mehrheit davon wurde schon eingearbeitet. Und zwar in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren aus Entwicklung, Konstruktion und Fertigungsplanung.

„Wir erhalten hier in unserer Arbeit sehr gute Unterstützung seitens der Konstruktion“, freut sich Schneider über die gewinnbringende Kooperation mit dem ITEZ. „Sobald wir Knackpunkte entdecken, werden diese dokumentiert und offen besprochen.“ Nicht wenige Probleme konnten auf diese Weise

bereits zu den Akten gelegt werden.

Da jeder Prototyp bewußt anders ausgestattet ist (zum Beispiel Rechtslenker, Automatik oder Diesel), tauchen aber halt auch ständig neue Punkte auf. „Am letzten von uns gebauten ME Trial Car, der Nummer 36, haben wir noch fast 40 neue kritische Punkte entdeckt“, so Schneider. Auch diese gilt es jetzt noch abzustellen.

„Mit der neuen Zusammenarbeit hier im ITEZ bekommt der Satz „Qualität von Anfang an“ eine neue Bedeutung“, erklärt Jürgen Symannek, Ingenieur aus dem T3000-Plattform-Team, die Bedeutung der noch jungen Kooperation zwischen Entwicklung und Produktion.

Daß dem so ist, liegt an zwei Dingen: Nicht nur bauen die Bochumer Kollegen die

Einblicke

Händler-Junioren auf Info-Tour

Bochum (pra). Das Interesse war riesig: 250 Händlervertreter kamen zur Junioren-Händler-Tagung in das Bochumer Werk I. Der Grund lag auf der Hand. Der bavorstehende Anlauf des neuen Astra beschäftigt auch die Händler seit geraumer Zeit. Und nun wollten deren Junioren genau wissen, was Opel zu tun gedanke, damit dem neuen Astra auch vom Produktions- und Verkaufsstart an

ein Erfolg beschert wird.

Und da gab es natürlich eine Menge zu berichten, denn: das Thema Qualität steht im Mittelpunkt der seit Monaten laufenden Vorbereitungen für den Anlauf im Januar.

Bei einem Werksrundgang wurden die unterschiedlichsten Punkte angestrichelt, an denen es Erläuterungen aus erster Hand gab. Mit der neuen GT-Präse, so erfuhren die Gäste,

werde man bei den Preßteilen höhere Qualität erzielen. Bestaunt wurde auch die Paßgenauigkeit im Karosseriezusammenbau, die durch den Einsatz einer Preciflex-Anlage erzielt wird.

Daß Opel mit „Perceptron“ im Online-Verfahren Abweichungen exakt feststellen kann, wurde ebenfalls anerkannt zur Kenntnis genommen. Die neue, weiterentwickelte vollautomatische Hochzeit sei Garant für Genauigkeit und Präzision, und die Qualitätsmanagement-Initiativen sind für den T 3000 ein weiterer Eckpfeiler zur Gewährleistung einer hohen Fertigungsqualität.

Dabei gab es nicht nur Beifall für die vollverzinkte

Karosserie, sondern auch für das neue Akustik-Audit. Ebenfalls dokumentiert wurde das intensive Training der Bochumer für den neuen Astra.

In der sich anschließenden Diskussion machten die Händler deutlich, daß sie von allen in Bochum getroffenen Maßnahmen beeindruckt sind. So könne man dem Anlauf durchaus positiv entgegensehen.

Das machte auch Reinold Hoben, Direktor der Bochumer Werke, deutlich. Er versicherte, daß die Bochumer Mannschaft alles unternommen werde, daß nur qualitativ hochwertige Autos das Bochumer Werk in Laer verlassen werden.

Ausweichmanöver durchaus sinnvoll

München (gms). Wenn ein Auffahrunfall droht, kann es ratsamer sein, den Wagen von der Straße zu lenken, statt auf rutschigem Belag zu bremsen. Darauf weist der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) hin. So sei es meist weniger gefährlich, mit Tempo 80 auf einen Acker auszuweichen als mit 30 auf den Vordermann aufzuprallen. Wer eine Ausweichmöglichkeit entdeckt, sollte drei Regeln beachten: Kupplung treten, Lenkung in Geradeaus-Stellung bringen und nicht bremsen – weil sonst die Räder blockieren und ein Überschlag droht. Um solche Situationen grundsätzlich zu vermeiden, sollte stets genügend Sicherheitsabstand zum Vordermann eingehalten werden.

Weniger junge Promille-Fahrer

Berlin (gms). Alkoholauffällige Anfänger müssen seit Einführung des Führerscheins auf Probe zu einer Nachschulung. Durch diese Maßnahme ist die Rückfallquote junger Promille-Fahrer etwa um die Hälfte zurückgegangen. Das berichtet die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Demnach wurden seit Beginn der Nachschulung 14,4 Prozent der Promille-Sünder erneut mit Alkohol am Steuer erwischt, vorher waren es fast 32 Prozent. Jährlich nehmen rund 9 000 Autofahrer an Nachschulungen teil, die meisten Teilnehmer sind Männer.

Delhis Röhren taugen nichts

Neu Delhi (dpa). In der indischen Hauptstadt Neu Delhi können sich Autofahrer auch stark berauscht ohne Angst vor Strafverfolgung ans Steuer setzen. Die Polizei besitze kein einziges Alkoholmeßgerät, dessen Genauigkeit für eine Strafanzeige ausreiche, berichtet das Magazin „The Week“. Das Gesetz schreibe einen exakten Promilletest vor, der mit den alten „Röhren“ nicht gewährleistet sei. Deshalb sei die Zahl der geschnappten Alkoholsünder seit der Einführung der Regelung vor vier Jahren um über 90 Prozent gesunken.

Knöllchen mit Knautschzone

Überlingen (dpa). Die Stadt Überlingen am Bodensee will bei Falschparkern Milde zeigen. Anstelle eines „Knöllchens“ gibt es künftig eine grüne Info-Karte mit Hinweisen auf legale Parkplätze. Der Ort will sich damit tourismusfreundlicher zeigen und die Karte als ein „Knöllchen mit Knautschzone“ einsetzen. Die Toleranz ist nicht grenzenlos: Wer im absoluten Halteverbot steht, bekommt auch künftig einen Strafzettel.

Qual der Wahl im Internet

Fahrschulen bieten neuen Service

Ungefähr 1,4 Millionen Menschen machen Jahr für Jahr ihren Führerschein. Diesen automobilen Neueinsteigern bietet der Fahrlehrerverband jetzt einen umfassenden Service per Internet.

München (ots). Eine Schulbank gibt es, die steht auf Rädern und wird sogar von Youngstern gerne gedrückt. Das Abschlußzeugnis heißt „Große Freiheit“ und ist heiß begehrt. Doch wo man es am besten bekommt, war bisher Glücksache. Das ist ab sofort anders.

Alljährlich machen sich in Deutschland rund 1,4 Millionen Menschen daran, den Führerschein zu erwerben. Dafür, daß sie sich dabei zu rechtfinden und niemandem etwas zustößt, sorgen die etwa 16 000 Fahrschulen im ganzen Land.

Wer sich dem Thema Führerschein als Neuling zuwen-

det, der hat sich bislang einfach im Kreise seiner Bekannten und Verwandten nach einer „guten“ Fahrschule erkundigt und dann vielleicht zwei oder drei Adressen erhalten. Nicht gerade eine Riesen-Auswahl, wenn man bedenkt, daß es möglicherweise mehrere Dutzend Fahrschulen in der Umgebung gibt, die sich untereinander sehr wohl unterscheiden.

Wie groß die Unterschiede sein können, wird demjenigen schnell klar, der einmal die Internet-Seite <http://www.fahrschul-info.de> aufruft. Es erscheint die Homepage der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, auf deren Plattform sämtliche Fahrschulen vereinigt und sehr modern präsentiert werden. Jetzt noch schnell den Ort oder die Postleitzahl eingeben und schon erscheinen spezielle Fahrschulen ganz in der Nähe. Da läßt sich gut vergleichen. In mehr oder weniger langen Selbstdarstellungen, oft mit Bildern und in Farbe, erhält man Aufschluß über Größe und Leistungsfähigkeit

Erfolgs-Kit

Astra mit neuer Rallye-Version

Rüsselsheim (pui). Auf der Basis des neuen Astra wird es künftig auch ein Rallye-Fahrzeug geben. Mit Entwicklung und Aufbau dieses Rallye-Autos nach dem sogenannten Kit-Car-Reglement des Automobilsport-Weltverbandes FIA hat die für den Motorsport verantwortliche Opel Performance Center GmbH (OPC) das englische Unternehmen Ray Mallock Ltd. beauftragt.

Der Rallye-Astra soll vorwiegend von offiziellen Teams der Opel-Länder-Organisationen in verschiedenen nationalen Meisterschaften, in denen sich unlängst ein Trend zu diesen Zweiliter-Fahrzeugen entwickelt hat, oder in der Rallye-Weltmeisterschaft eingesetzt werden. Darüber hinaus wird das Opel-Kit-Car auch für Privatteams verfügbar sein.

Unter der Führung von Rennleiter Volker Strycek

übernimmt Robert Kübel die Projektleitung seitens der OPC. Bei der Ray Mallock Ltd., im englischen Wellingborough ansässig, ist Chefkonstrukteur Graham Norden für das Projekt verantwortlich.

Vorgesehen ist, daß der neue Rallye-Astra am 1. April 1998 homologiert wird und nach einer umfassenden Konstruktions- und Entwicklungs-Phase im April 1998 für den Wettbewerbseinsatz verfügbar ist.

„Wir gehen dieses interessante, neue Astra-Projekt mit hohem Engagement an“, betont Rennleiter Volker Strycek. „Zuletzt hat Opel 1991 ein Rallye-Fahrzeug auf der Basis des bisherigen Astra entwickelt, das mit dem Gewinn vieler nationaler Meisterschaften und des FIA-Cups für sogenannte F2-Fahrzeuge überaus erfolgreich gewesen ist.“



Ab '98 am Start: Ein Rallye-Auto auf Basis des neuen Astra



Foto: Sammer

Schule fürs Leben: Die Fahrlehrer bieten den automobilen Neueinsteigern Service pur im Netz

der jeweiligen Fahrschule.

Welche Führerscheine kann ich dort machen? Und auf welchen Fahrzeugen? Wann findet der theoretische Unterricht statt? Was kostet der Spaß? Und wer ist eigentlich mein neuer Fahrlehrer?

Daß billig nicht automatisch besser heißen muß, zeigt ein Blick auf die Extras. Da bietet eine Fahrschule zum Beispiel zusätzlich ein Sicherheitstraining an. Klar, daß das kostet. Bringt aber auch viel. Oder der Schein kann je nach Wahl auf dem ganz persönlichen Lieblingsgefährt ge-

macht werden. Neben tollem Fahrgefühl mit den zum Teil komfortablen Modellen sollen aber auch Themen wie umweltbewußtes Fahren und Sicherheit im Straßenverkehr zeitgemäß abgerundet werden.

Der Fahrschulserver bietet dem User noch einiges mehr. Da gibt es einen „Prüfungssimulator“ mit Gewinnspiel für einen Führerschein-Zuschuß, und die Prüfungsangst ist wie weggeblasen. Da werden unter den Stichworten „Garage“, „Warndreieck“ oder „Handschuhfach“ Tips und

Tricks zu Themen wie Umwelt und Sicherheit, Fahrzeuge und Fahrzeugkauf gegeben bis hin zur Möglichkeit, interaktiv mit anderen Usern zu kommunizieren.

Wer sich eine Weile mit der Fahrschul-Homepage beschäftigt, kommt zu dem Schluß, daß die Branche mit dem verzapften Begriff der „Schule“ eigentlich nicht viel gemein hat. Hier präsentieren sich moderne Unternehmen, die ihrer jungen Kundschaft den Prüfungsstoff mit einer gehörigen Portion guter Laune vermitteln.

Sportskanone

Gruppe N-Astra im Langstreckenpokal erfolgreich

Rüsselsheim/Nürburgring (jh). Der Astra hat wieder einmal seine Sportlichkeit und Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt. Auf der Nordschleife gewannen Dirk Adorf und Heinz-Josef Bermes mit einem Astra GSi 16V den Deutschen Vee-dol-Langstreckenpokal Nürburgring 1997.

Mit nunmehr sechs Titelgewinnen ist Opel die erfolgreichste Marke in der seit 1977 ausgetragenen inoffiziellen deutschen Langstrecken-Meisterschaft. Für den Astra war es bereits der dritte Erfolg in der „Grünen Hölle“ nach 1993 und 1996.

Mit dem nach dem Gruppe-N-Reglement für serien-nahe Tourenwagen vorbereiteten, rund 170 PS starken Astra GSi 16V, eingesetzt von Mühlner Motorsport aus Roetgen bei Aachen, erzielten der 28jährige Dirk Adorf und der elf Jahre ältere Heinz-Josef Bermes in den zehn Rennen – neun über knapp 550 Kilometer und ein Sechsstunden-Rennen – nicht weniger als acht Klassensiege

(Gruppe N bis 2 000 ccm).

„Die Nordschleife stellt nicht nur an die Fahrer höchste Ansprüche, sondern auch an die Fahrzeuge. Bei den extremen Belastungen, vor allem durch die Sprunghügel und vielen Bodenwellen, hat sich der Astra nicht

nur als schneller, sondern auch als äußerst zuverlässiger Tourenwagen bewährt“, erklärt Teamchef Bernhard Mühlner.

Opel-Rennleiter Volker Strycek, selbst seit vielen Jahren im Langstreckenpokal am Start: „Dem Team um Bernhard Mühlner sowie Dirk Adorf und Heinz-Josef Bermes gratuliere ich zu diesem großartigen Erfolg. Der Titelgewinn im Langstreckenpokal ist das Produkt aus perfekter Fahrzeugvorbereitung, einem außerordentlich zuverlässigen Auto, schnellen und präzisen Boxenstops sowie ebenso routinierter wie schnellen Piloten.“



Erfolgsduo: Adorf und Bermes im Astra

Der Astra ist seit Jahren ein im Motorsport beliebter und erfolgreicher Tourenwagen. Das belegen nicht nur der dritte Titelgewinn unter knapp 600 Teilnehmern am diesjährigen Langstreckenpokal, sondern auch das breite Einsatzspektrum des Astra sowie zahllose Erfolge. Ob bei Langstreckenrennen, bei Sprintrennen wie in der Deutschen Tourenwagen-Challenge, bei Rallyes, bei Bergrennen, bei Automobil-Slalom und sogar bei Eisrennen – der Astra hat sich als Allround-Sportler besonderer Güte bewährt.

Sicherheit durch rasen

STW-Piloten unterstützen Ingenieure bei der Feinabstimmung des Astra-Fahrwerks

Erstmals waren jetzt Motorsport-Profis in die Produktentwicklung einer neuen Fahrzeuggeneration einbezogen. Für die Feinabstimmung des Astra-Fahrwerks auf der Nürburgring-Nordschleife erhielt das 68köpfige Chassis-Team Unterstützung von den STW-Piloten Manuel Reuter und Alexander Burgstaller.

Rüsselsheim (puj). Neben den weltweit durchgeführten Tests zählt vor allem die Nordschleife mit ihren unterschiedlichen Straßenbelägen, Kuppen und Kurvenkombinationen zu den anspruchsvollsten Prüfungen für ein Fahrwerk. Die Bedeutung der „Grünen Hölle“ für die Abstimmungsarbeiten macht auch der Umfang der beim neuen Astra durchgeführten Testprogramme deutlich.

Insgesamt 150 Tage war die Opel-Crew vor Ort – bei durchschnittlich 15 Runden täglich summierten sich die Tests auf rund 2250 Turns – oder etwa 45 000 Kilometer auf der Nordschleife.



Praktisch: Die neuen Testpartner

„Die neuentwickelte Vorderachse hat eine ausgezeichnete Traktion. Das gesamte Gripniveau liegt sehr hoch, der Astra untersteuert auch bei zügiger Fahrweise nur wenig, die kontrollierten Lastwechselreaktionen unterstützen den Normalfahrer in kritischen Situationen“, charakterisiert Manuel Reuter das Fahrverhalten des neuen Astra, der über eine neuentwickelte Vorderachse ähnlich der DSA-Radaufhängung des Vectra verfügt.

„Bei der Entwicklung orientierten wir uns eindeutig an der nächsthöheren Fahrzeugklasse. Fahrspaß, Fahrsicherheit und Komfort liegen beim neuen Astra auf dem Niveau des aktuellen Vectra-Modells“, faßt Fahrwerksingenieur Hermann Rothmund die gesteckten Ziele zusammen.

Bei der Konstruktion der elektrohydraulisch arbeitenden Servolenkung gingen die Konstrukteure ebenfalls neue



Anspruchsvolle Prüfung: Auf der Nordschleife mußte der Astra rund 45000 Kilometer absolvieren

Wege. Das Lenkgetriebe der Zahnstangenlenkung ist auf dem hinteren Querträger des Fahrschemels montiert und nicht mehr starr mit der Karosserie verbunden.

Durch diese konstruktive Lösung können die Spurstangen nun in Höhe der Radmitte angelenkt werden, was die gesamte Lenkgeometrie entscheidend verbessert. Alexander Burgstaller: „Die Lenkbefehle werden gut umgesetzt, die Lenkung ist sehr komfortabel, gibt aber gleichzeitig auch eine exakte Rückmeldung über den Straßenzustand.“

Für eine Tatsache konnten sich sowohl Manuel Reuter wie Alexander Burgstaller begeistern, obwohl die nur be-

dingt mit den Abstimmungs-fahrten zu tun hat. „Die Karosseriesteifigkeit muß enorm sein. Selbst vom heftigen Räubern über die Randsteine zeigt sich die Astra-Karosserie wenig beeindruckt. Keine merklichen Reaktionen, kein Klappern, kein Knistern – nichts“, brachte es Burgstaller auf den Punkt.

Manuel Reuter machte die gleichen Erfahrungen: „Auch die brutalen Torsions- und Biegebelastungen in der holprigen Beton-Steilkurve im Streckenabschnitt Karussell verdaut der Astra klaglos.“

Diese Kommentare überraschen die Chassis-Experten wenig. Zu Beginn der Astra-Entwicklung wurden die ersten Testfahrten mit sogenannten Komponenten-Fahrzeugen durchgeführt. „Die Karosseriestabilität der ersten Astra-Prototypen lag so deutlich über der des Komponentenfahrzeuges, daß wir sogar die ursprüng-

lich gewählten Anlenkpunkte der Achsen und des Fahrschemels neu berechnen mußten und so weiter optimieren konnten“, erklärte Chassisingenieur Reinhold Enders in der anschließenden „Expertenrunde“.

Natürlich durfte bei den Abstimmungsarbeiten die Diskussion um die motorsportlichen Talente des neuen Astra nicht fehlen. Manuel Reuter sieht hier gute Chancen: „Steife Karosseriestruktur, traktionsstarke Vorderachse und ein allgemein hohes Gripniveau – das sind optimale Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Motorsport-Karriere.“

In Zukunft wollen die Ingenieure noch enger mit den Rennfahrern zusammenarbeiten, besonders bei der Entwicklung sportlich orientierter Fahrwerke für leistungsstärkere Fahrzeuge. Denn die Kooperation verlief für beide Seiten äußerst zufriedenstellend.

Freund&Helfer

Die Polizei in Thüringen fährt voll auf Vectra ab

Rüsselsheim/Waltershausen (jh). Opel hat jetzt 50 Vectra-Funkstreifenwagen an die Polizei in Thüringen übergeben. Christian Grupe, Opel-Vorstand Vertrieb, überreichte Innenminister Dr. Richard Dewes auf dem Marktplatz in Waltershausen symbolisch den Schlüssel für die dort aufgereihten grün-weißen Einsatzfahrzeuge.

Ausschlaggebend für den dritten Zuschlag in Folge, den Opel bei einer europaweiten

Ausschreibung erhalten hat, waren die Qualitäten des Vectra in puncto Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Fahrverhalten, Raumangebot, Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit sowie das gute Preis-/Leistungsverhältnis.

Über die Opel-typische umfangreiche Serienausstattung hinaus verfügen die 85 kW/115 PS starken Streifenwagen mit Automatikgetriebe über polizeispezifische Details. Dazu gehören unter anderem eine

Sondersignalanlage, ein speziell modifiziertes Fahrwerk einschließlich Motorschutzgitter, doppelter Innenspiegel und eine funktechnische Ausrüstung.

Seit 1991 hat Opel rund 1250 Fahrzeuge, davon 610 Vectra, an die thüringischen Ordnungshüter geliefert. Insgesamt befinden sich derzeit über 5700 Fahrzeuge dieses Typs im Polizeieinsatz. Damit ist der Vectra bundesweit der meistverkaufte Streifenwagen.



Opel-Demo: Auf dem Marktplatz von Waltershausen ist der grün-weiße Blitz eingeschlagen

Volltreffer

Rekord und Commodore im Buch

Rüsselsheim (jan). Anfang der 60er Jahre schoß Opel noch aus der Hüfte – und landete gleich einen Volltreffer. Mit dem Rekord C und seinem luxuriösen Schwestermodell Commodore, beide mit dem charakteristischen Hüftschwung, produzierte Opel zum ersten Mal mehr als eine Million Exemplare von einem Modell.

Mit der Geschichte des Rekord und des Geschwaderführers beschäftigt sich Frank Thomas Dietz, in der Opel-Presseabteilung für die Kontakte zu TV- und Radiosendern zuständig, in seinem neuen Buch „Rekord & Commodore 1963-1986. Die große Fahrfreude“.

Der Band zeigt die Vorläufer des Rekord und des Commodore – wie den „Rekord A 6“ – und begleitet die Baureihe bis ins Jahr 1986, als der letzte Rekordhalter vom Band lief. Zu der Zeit stand schon der Omega als Nachfolger bereit. Der Commodore war bereits 1982 nicht mehr aus dem Hafen gelaufen.

Ausführlich werden in Wort



Gedruckt: Ein Stück Geschichte

und Bild Konstruktion, Design, Ausstattungsvarianten und Renngeschichte der beiden Volltreffer behandelt. Dazu bietet das Buch eine ganze Reihe bisher noch unveröffentlichter Schwarzweiß- und Farbfotografien, die aus dem Privatbesitz von Opel-Mitarbeitern stammen.

Das im Heel-Verlag, Königswinter, erschienene Buch ist im gut sortierten Buchhandel für 39,80 Mark erhältlich.

Schützen fahren miserabel Auto

München (dpa). Stiere fahren am besten Auto, Löwen können's nicht ganz so gut: Eine britische Versicherung hat den Schadensindex ihrer Kunden nach Sternzeichen errechnen lassen und berücksichtigt dies bei den Prämien, berichtet der AD-AC. Demnach liegt die Unfallhäufigkeit von wagenlenkenden Schützen mit 19,3 Prozent mehr Unfällen eklatant über dem Durchschnitt der Unfallhäufigkeit. Neben Löwen (13,5 Prozent) verhalten sich auch Jungfrauen hinter dem Steuer mit 11,7 Prozent über Durchschnitt eher miserabel. Nach Berechnungen der britischen Hill House Hammond Insurance führen neben Stiergeborenen vor allem Fische, Widder und Zwillinge besonders sicher.

Stopp ist Stopp – sonst wird's teuer

Berlin (gms). Autofahrer, die an einem Stopp-Schild nicht halten, riskieren nicht nur 100 Mark Bußgeld und drei Punkte, sondern gefährden auch den Kasko-Schutz, berichtet die Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“ unter Berufung auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Oldenburg (Az: 2 U 157/96). Dort wurde der Fall eines Fahrers verhandelt, der ein Stopp-Schild nicht beachtete und einen Unfall verursacht hatte. Die Richter entschieden auf „grob fahrlässig“. Die Vollkaskoversicherung brauche daher nicht für den Schaden am Wagen des Unfallverursachers aufkommen.

Schwarz und rot richtig anklebmen

Frankfurt/Main (gms). Wenn ein Auto Starthilfe braucht, sollte darauf geachtet werden, die Starthilfekabel richtig anzuschließen. Darauf weist der Automobilclub von Deutschland (AvD) hin. So muß zuerst das rote Kabel an den Pluspol der entladenen Batterie angeklammert werden, dann an den Pluspol der Batterie im helfenden Auto. Danach wird dann das schwarze Minuskabel angeklammert.

Dank Tram kurz vorm Entgleisen

Offenbach (lhe). Der Entgleisung nah war ein Autofahrer aus Langen, dem ein Knollen wegen „vorschriftswidrigen Überholens“ einer Straßenbahn verpaßt worden war. Er könne sich nicht erinnern, in seiner Heimatstadt je eine Straßenbahn gesehen zu haben. Erst eine Anfrage bei der Ordnungsbehörde brachte es schließlich an den Tag: Eine Politasse hatte den Autofahrer wegen Falschparkens verwarnen wollen, dabei aber die falsche Ordnungswidrigkeits-Nummer eingetippt. Die Stadtverwaltung nahm die Verwarnung zurück.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

Der Countdown läuft: 1999 jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im Mittelpunkt des vierten Teils stehen der 1,8 l Sport-Zweisitzer, der Moonlight-Roadster und das Super 6 Gläser-Cabriolet.

Am 29. Oktober 1929 verändert die Welt ihr Gesicht. Grundlegend. Nachhaltig. Der „Schwarze Freitag“ läßt in New York die Börse zusammenbrechen. Die Kurse fallen zum Teil um 90 Prozent. Mit einem Schlag erreichen die Verluste die Marke von 15 Milliarden Dollar. Die Pleitewelle schwappt um den gesamten Globus. Auch im entfernten Deutschland bricht die Nachfrage zusammen.

Der Höhepunkt der Wirtschaftsmisere wird aber erst 1932 erreicht: Über sechs Millionen Menschen sind ohne Arbeit, bei Opel laufen nur noch 20 982 Autos vom Band. 1928 waren es noch doppelt so viele gewesen.

Dabei hatte man in Rüsselsheim schnell reagiert. Seit Frühjahr 1931 wird in Rüsselsheim der neue Opel 1,8 Liter Sechszylinder produziert, der kleinste Sechszylinder seiner Zeit. Der Preis für die Basis-Limousine beträgt nur 3 295 Mark – zum ersten Mal offeriert ein deutscher Hersteller fast schon Oberklassen-Luxus zum Mittelklasse-Preis.

Der günstigste Wagen der Modellreihe ist der klassische Tourer mit zwei Türen, vier Sitzen und großem Segeltuchverdeck. 2 700 Mark kostet diese Variante, eine von sechs angebotenen, dennoch muß der Fahrer nicht auf Kilometerzähler, aufziehbare „Acht-tage“-Uhr, Öldruckmesser und Benzinanzeige verzichten

– 1931 Attribute, die sonst nur in edlen Fahrzeugen zu finden sind.

Aber auch an seine betuchteren Kunden denkt Opel. Im Sommer stellt man den 1,8 Liter-Sport-Zweisitzer vor, heute besser als „Moonlight“-Roadster bekannt. 3 895 Mark kostet das edle Stück, von dem Blechschneider Deutsch in Köln entworfen. Nur ganze 51 Stück entstehen von dem schnittigen Zweisitzer, der mit flacher, geteilter Windschutzscheibe, Speichenrädern, zwei Ersatzrädern und rassigem Bootsheck daherkommt. War der Wagen also schon in seinem Entstehungsjahr eine Seltenheit, gehört er heute zu den absoluten Raritäten der Opel-Geschichte.

Überhaupt sind die 30er Jahre das goldene Zeitalter der Karosseriefirmen. Wo Millionen darauf hoffen, irgendwann einmal einen Wagen zu

besitzen, lassen die Reichen der Reichen ihre Wagen nach ihrem individuellen Geschmack entwerfen. Zu dieser Zeit werden die Wagen noch auf einem separaten Rahmen gebaut, auf den die Blechhülle nur draufgesetzt wird. Das öffnet Tür und Tor für spezielle Kundenwünsche, die von begnadeten Blechkünstlern, oft in Handarbeit, in Stahl verwirklicht werden.

Die Dreißiger Jahre werden zum goldenen Zeitalter für viele kleine Karosseriefirmen

Luxusfirmen wie Maybach und Horch liefern an wohlhabende Kunden sogar meist nur das Fahrgestell mit Motor, die Außenhaut wird woanders geordert. Daß das Chassis oft schon soviel kostet wie ein Dutzend „kompletter“ Kleinwagen, ist der Hautevolee ganz recht. Man gönnt sich ja sonst nichts.



Rarer Roadster: Der „Moonlight“ wurde nur 51 mal gebaut

Zu diesen Maßschneidern gehörte auch die Darmstädter Firma Autenrieth, welche das Gewand für den anderen Roadster der 1,8 Liter-Palette entwarf und baute. Hatte man beim „Moonlight“-Roadster noch an die offenbar ungeliebte Schwiegermutter gedacht und für diese einen Klappsitz im Heck integriert, mußte sie beim Autenrieth-

Modell zuhause bleiben.

Vergleichsweise bescheiden kommt der südhessische Entwurf mit Stahlscheibenrädern und gerader Frontscheibe daher, stellte seine sportlichen Qualitäten aber nachdrücklich im Gelände unter Beweis. Zum ersten Mal seit 1926 beteiligen sich die Rüsselsheimer wieder offiziell am nationalen und internationalen Motorsport.

Mit einem 1,8 Liter-Roadster gewinnt Major Sander unter anderem die Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Berlin“, und auch bei Ostpreußen- und Deutschlandfahrten werden erste Preise und Medaillen errungen.

Allerdings wird nun oft in Uniform gefahren. Gemäß den Vorstellungen der nationalsozialistischen Machthaber wird 1933 im Opel-Werk der „Hitlergruß“ eingeführt, Gewerkschaft und Betriebsrat werden abgeschafft und zunehmend gewinnen Autorennen den Charakter paramilitärischer Übungen durch Feld und Wiese und über Stock und Stein.

Der Motorsport wird im „Nationalsozialistischen Kraftfahrer-Korps“, kurz NSKK, organisiert. „Ostland-Treuefahrten“



Star der frühen Dreißiger: Der 1,8-Liter-Sechszylinder aus dem Hause Opel bringt frischen Schwung auf den deutschen Automarkt

Die Sensation des Autojahres 1931 liefert Opel bei der Vorabpräsentation im November 1930: Ein 1,8-Liter-Sechszylinder im modernen Gewand wird den staunenden Händlern und Pressevertretern vorgestellt. Wie der Motor, zuerst 32 dann 33,5 PS stark (damals zählte man auch hinter dem Komma), wurden auch die schmucken Karosserien in Detroit entworfen – so gibt es amerikanische Linien und Sechszylinderprestige zum Preis der Mittelklasse. Und das gleich in sechs Karosserievarianten.

Eine jener ganz seltenen Karosserievarianten des 1,8-Liter-Sechszylinders ist der Sport-Zweisitzer, auch „Moonlight-Roadster“ genannt, von dem nur 51 Stück gebaut werden. Mehr rollen vom normal geschneiderten Modell des Sport-Zweisitzers vom Band, der mit großem Erfolg im Geländesport eingesetzt wird.

sollen die „...Verbundenheit mit dem deutschen Ostpreußen“ zementieren, bei Winterwettbewerben soll „...die Betriebsbereitschaft und Fahrbarkeit des Kraftfahrzeugs im Winter“ erprobt werden.

Schon früh erwerben sich die Fahrzeuge aus Rüsselsheim den Ruf: Opel – der Zuverlässige

Hier feiern Opel-Modelle zahlreiche Triumphe, es haget Goldmedaillen und Sonderpreise, vor allem auf unwegsamen Pisten stellen die Wagen ihre Nehmerqualitäten unter Beweis. Der Slogan „Opel – der Zuverlässige“ ist mehr als nur ein Werbespruch und auch die Leistungen im unwegsamen Gelände werden von den Kriegstreibern nicht vergessen. Als es dann soweit war, wurden Opel-Fahrzeuge als erste für den Fronteinsatz requiriert.

Für viel weniger profane Zwecke hatten die Opel-Konstrukteure das Oberklasse-Modell „Super 6“ erdacht. Bevor das Stahlgewitter über Europa hereinbrach, zeigte Opel zum 75jährigen Firmenjubiläum am 17. Februar 1937 auf der Berliner Automobil- und Motorradausstellung den neuen „großen“ Opel. Größer war nur noch das Flaggschiff „Admiral“, das jedoch in der

Luxuskategorie am Ruder stand.

Mit den neuen Modellen wollte man bei Opel nicht nur von der reinen Hubraumbezeichnung als Modellname weg, sondern in ihnen feierte auch ein Jahrhundertentwurf sein Debut: Der kurzhubige Sechszylindermotor, erstmals in der Opel-Geschichte mit ohv-Technik, sollte in seinen Grundzügen bis 1965 im Programm bleiben. Betätigt werden die hängenden Ventile über Stößelstangen und Kipphebel, gesteuert von einer stirnradgetriebenen Nockenwelle.

Im Super 6 leistete dieses Triebwerk beschauliche, aber „autobahnfeste“, 55 Pferdestärken, die aus einem Hubraum von 2473 Kubikzentimetern geholt wurden. Damit beschleunigte der 1145 Kilogramm schwere Wagen immerhin auf 115 Stundenkilometer und glänzte dabei mit seidenweichem Lauf. Der Basispreis betrug 3350 Reichsmark und als im November 1938 der Nachfolger „Kapitän“ im Kommandeursrang folgte, hatte Opel nicht weniger als 46453 Einheiten des Wagens verkauft.

Darin waren auch die zahlreichen Sondermodelle enthalten, die wiederum von renommierten Karosseriefirmen für die zahlungskräftige Klientel auf die Räder gestellt wurden. Im Gegensatz zu den hochmodernen Technologieträgern „Olympia“ und „Kadett“ mit ihren selbsttragenden Aufbauten, kam der Super 6 noch nach alter Väter Sitte mit Holzskelett und einem Preßstahlrahmen daher, auf den Eigenentwürfe gesetzt wurden. 2800 Reichsmark kostete der fahrfertige Unterbau, so daß am Ende durchaus über 5000 Mark zu Buche schlagen konnten.

Das Gläser-Cabriolet war aber nur ein Beispiel für Formschönheit, auch Hebmüller und Buhne schufen Aufbau-

ten nach Maß, die heute zu den Schönsten gehören, was Opel vor dem Krieg produzierte.

Der Krieg warf seinen düsteren Schatten bereits voraus, so daß bei der Firma Wendler gar Super 6 mit Kübelwagenkarosserie gebaut wurden. Dennoch, auch unter dem Blech hatte sich viel getan, Opel bot „High Tech“,

wie es sie vorher nur selten gegeben hatte. Beispielsweise die hydraulische Bremsanlage, mit der der 1,8 Liter brilliert hatte, oder die vorne nun einzeln aufgehängten Räder, die „synchrongefedert“ daherkamen.

Bei dieser sogenannten „Dubonnet-Kniefederung“ arbeitete die Dämpfer-Feder-Einheit, staubdicht gekapselt,

im Ölbad und sorgte für nie dagewesenen Fahrkomfort. „Als ob der Wagen selbst sich auch die schlechteste Straße zu einer vorbildlichen Fahrbahn ebnete“, dichtete die Werbeabteilung vollmundig. Daß im Wagenheck weiterhin eine schnöde Starrachse polterte, war bei der Konkurrenz nicht anders und auch die beträchtliche Seitenneigung in

Kurven erregte kaum Kritik. So war das bei komfortablen Wagen diesen Zuschnitts eben.

„Opel Super 6 - Ein Wagen der begeistert. Ihn kaufen heißt: Heute den Wagen von morgen kaufen!“ warb man bei Opel 1937 noch. Trotzdem war im nächsten Jahr schon wieder Schluß. Der „Kapitän“, nun mit selbsttragender Bauweise wie der niedriger im Rang stehende „Kadett“, tritt die Nachfolge an.

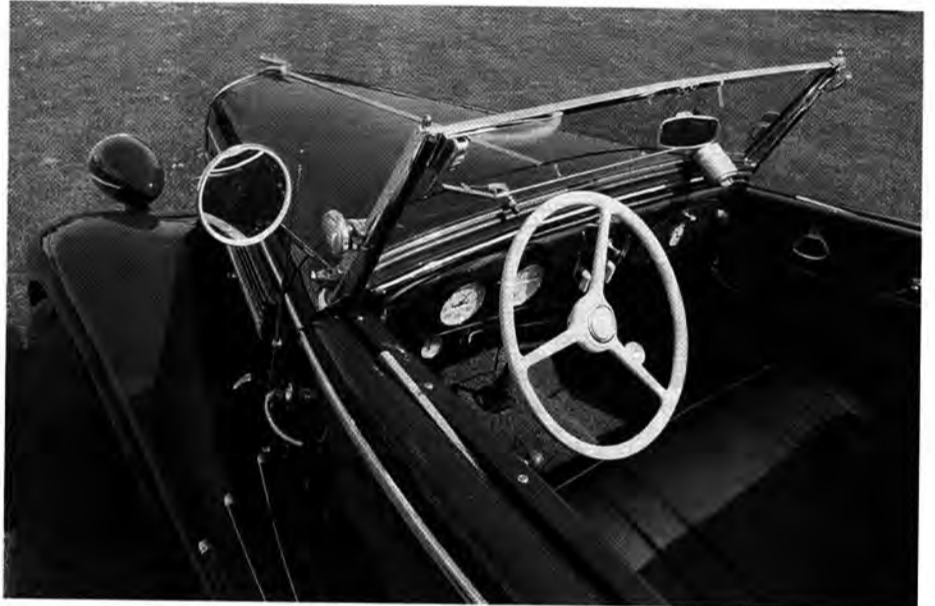
1940 fällt dann endgültig der Vorhang, gerade eben kann noch der einmillionste Opel verabschiedet werden, bevor die Personenwagenherstellung ein Ende nimmt. Bei Opel läuft jetzt nur noch kriegstaugliches Gerät vom Band: Für das NSU-Kettenrad werden Motoren geliefert, die Junkers-Werke in Dessau brauchen Fahrwerke für ihren Bomber JU88 und der Blitz wird an die Front geschickt.

Mit ihm beginnt nach 1945 allerdings auch wieder der Aufbau der jungen Republik. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche



Das obere Ende der Fahnenstange, nur knapp unter dem Flaggschiff Admiral angegliedert, markiert der Super 6, aus dem später der Kapitän werden soll. Der Sechszylinder, zum ersten Mal mit hängenden Ventilen, mit 2,5 Liter Hubraum leistet 55 PS. Der Motor dient als Basis für alle Opel-Sechszylinder bis 1965. Auf dem Fahrgestell des Super 6 entwickeln Karosseriers wie Gläser in dieser Zeit wunderschöne Cabriolets und Roadster. Nach dem Krieg verschwinden die Blechcouturiers fast völlig.



Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 2. Dezember**
Günter Appelkamp,
Fertigung
Heinz Meusel,
Fertigung Preßwerk
Franz Rauscher,
Fertigung Karosserie I
Karl-Heinz Schmenger,
Kraftwerk
- 3. Dezember**
Kurt Wilhelm,
Chassiswerke II
- 9. Dezember**
Dietmar Hellwig,
Instandhaltung Preßwerk
- 16. Dezember**
Karlheinz Drott,
Kraftwerke
Hans Graffy,
Technisches Servicezentrum
Heinz Kaiser,
ITEZ
Erwin Waldmann,
Fertigung Preßwerk
- 17. Dezember**
Ludwig Büttner
Zentralwerkstätten
Philipp Fachinger,
Instandhaltung Preßwerk
- 25. Dezember**
Harry Barth,
Instandhaltung Karosserie I



Günter Appelkamp



Harry Barth



Ludwig Büttner



Karlheinz Drott



Philipp Fachinger



Hans Graffy



Heinz Kaiser



Heinz Meusel



Franz Rauscher



Karl-Heinz Schmenger



Erwin Waldmann



Kurt Wilhelm

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Dezember**
Ernst-Wilhelm Von der Au,
Instandhaltung Chassis II
Werner Wann,
Fertigung
- 4. Dezember**
Irene Adam,
Chassiswerke I
Janez Borovic,
Instandhaltung Preßwerk
Mohamed Monsef Guezzah,
Instandhaltung Chassis I
- 11. Dezember**
Richard Hirsch,
Fertigung
Mehmet Koc,
Chassiswerke I
Reinhold Schäfer,
Beschädigteneinsatz
- 15. Dezember**
Hubert Märten,
Technisches Servicezentrum
Bernd Mönke,
Fertigung
- 18. Dezember**
Margit Bader,
Beschädigteneinsatz
Veljka Berovic,
Technisches Servicezentrum
Haci-Halli Uzun,
Fertigung Montage I
- 19. Dezember**
Serafettin Aymaz,
Fertigung Preßwerk
- 25. Dezember**
Hasan Ilker,
Fertigung Preßwerk

- 7. Dezember**
Rolf Hinz,
Instandhaltung Werkzeuge Str. 1-12
- 11. Dezember**
Werner Althoff,
Haustechnik Mechaniker-Werkstatt
Memet Dede,
Preßwerk
- 18. Dezember**
Huelusi Ceran,
Motoren-Endaufrüstung
Ahmet Oezvatan,
Fertigung Auspuffanlagen

25 Jahre

Kaiserslautern

- 3. Dezember**
Peter Edinger,
Fertigung
Manfred Schmidt,
Fertigung
- 15. Dezember**
Georg Martinowsky,
Fertigung

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Hans-Olaf Heppert**,
geb. 19.03.1952, gest. 10.10.1997,
Instandhaltung Preßwerk
- Eckhard Engel**,
geb. 30.09.1955, gest. 21.10.1997,
Instandhaltung Montage
- Michael Zühlsdorf**,
geb. 17.10.1942, gest. 24.10.1997,
Supply Quality and Development
- Horst Auer**,
geb. 30.05.1942, gest. 30.10.1997,
Modellbau
- Volker Burkhard**,
geb. 29.05.1954, gest. 30.10.1997,
Montage II
- Klaus Peter Schmitt**,
geb. 08.06.1953, gest. 30.10.1997,
Werkzeugbau
- Dieter Kieber**,
geb. 14.11.1940, gest. 01.11.1997,
TEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

Bochum

- Helmut Mahsannek**,
geb. 25.10.1944, gest. 20.09.1997,
Werkstofflogistik
- Heinz-Jürgen Heidemann**,
geb. 22.03.1943, gest. 25.10.1997,
Vorderachse
- Bekir Karagac**,
geb. 01.01.1941, gest. 27.10.1997,
Motorenbau
- Horst Wadulla**,
geb. 23.05.1941, gest. 12.11.1997,
Motorenbau
- Reinhold Sowionsek**,
geb. 22.04.1941, gest. 19.11.1997,
Wagenendmontage

Neue Anreize

Konditionen für Autokauf deutlich verbessert

Rüsselsheim (es). Es war kaum zu übersehen. Überall im Werk stand es geschrieben: „Jetzt geht's los!“ Gleich, ob die Werksaushänge in neuem Outfit, die Broschüren in den Opel Post-Verteilerkästen oder das persönliche Anschreiben, das jeder nach Hause bekam: Der Neuwagenverkauf an Mitarbeiter hatte Neues zu vermelden – und tat dies laut und deutlich. Die Reaktion? Die ließ nicht lange auf sich warten. In den

Kantinen und an den Arbeitsplätzen wurde eifrig über die neuen Konditionen debattiert. In den Neuwagenverkaufsstellen herrschte großes Gedränge. Begrüßt wurde vor allem, daß die neuen Konditionen für alle Fahrzeuge gelten, die ab dem 17. November ab Werk ausgeliefert werden. Als vorgezogenes Weihnachtsgeschenk sozusagen. Dabei können sich die Neuerungen bei Kauf und Leasing von Opel-Fahrzeugen ja

auch wirklich sehen lassen. So gibt es jetzt beispielsweise auf alle Modelle beim Neuwagenkauf grundsätzlich 20 Prozent Rabatt. Dazu kommen weitere fünf Prozent Treueprämie für diejenigen, die sich innerhalb von zwölf Monaten einen Ersatz für das Vorgängerfahrzeug bestellen.

Auch im Leasing-Bereich gibt es attraktive Neuerungen. So können jetzt auch Opel-Rentner ein Fahrzeug leasen. Und das für monatlich 1,5 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung – inklusive Kfz-Ver-sicherung, inklusive Kfz-Steuer, inklusive Inspektionskosten.

Nutzungsberechtigt sind Ehepartner, Lebensgefährten und Geschwister, wenn sie mit ihnen in häuslicher Gemeinschaft leben, Kinder und Stiefkinder, Eltern, Enkel sowie

Wer fährt mit?

Guntersblum → Rüsselsheim,
bieta Fahrgemeinschaft, Gleitzzeit, K 65,
Tel. 06249/77 74

Gundersheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, P 60, Tel. 06244/76 15

Bingen → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ o.
P 45, Gleitzzeit, Arbeitszeit 7.00-15.30
Uhr, Tel. 06704/96 07 72

Egelsbach → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzzeit,
35 Std., D 24, Tel. 06103/4 24 11

Aschaffenburg → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzzeit,
Tel. 06021/7 55 03

Udenheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, M 55, Tel. 06737/88 12

Worms → Rüsselsheim,
Wer fährt mit? Noch freie Plätze im Bus,
Schicht B, Tel. 06241/95 10 22

Riedstadt → Wolfskehlen, N 23,
suche Fahrgemeinschaft,
von 7.00-16.00 Uhr, Tel. 06158/7 27 61

Saulheim/Umgebung → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, P 45,
Tel. 06732/57 78

Alzey → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzzeit, P 10/15/20/25 o. M 55/60,
Tel. 06731/5 55 91

Rödermark → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Tel. 06074/98 63

Ingelheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Tel. 06132/89 65 83

Leeheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, P 60, Tel. 06158/97 60 64

Stromberg → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 20, Tel. 06724/94 10 26

Heidesheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tel. 06132/5 70 44

Weihnachten ist alles anders

Achtung: Geänderte Öffnungszeiten

Rüsselsheim (es). Achtung, Weihnachten naht! Und damit geänderte Öffnungszeiten im Neuwagen- und Zubehörverkauf an Mitarbeiter. Hier die Termine:

Neuwagenverkauf:

In Rüsselsheim ist vom 29. Dezember bis einschließlich 3. Januar Betriebsruhe, in Bochum ab dem 20. Dezember. Außerdem ist dort vom 15. bis 19. Dezember nur vormittags von 8.30 bis 12.30 Uhr geöffnet; in Werk II hingegen wie gehabt Mittwoch von 13 bis 15.30 Uhr. In Kaiserslautern schließt der Verkaufspavillon vom 20. Dezember bis einschließlich 3. Januar. Zudem ist dort am 13. Dezember wegen der Betriebsversammlung geschlossen.

Zubehör-Verkauf:

Der Zubehör-Verkauf im K65 in Rüsselsheim ist vom 23. Dezember bis einschließlich 9. Januar geschlossen. In Bochum und Kaiserslautern ist vom 22. Dezember bis zum 2. Januar Betriebsruhe. Zubehörtartikel müssen daher rechtzeitig bestellt werden, wenn sie noch im alten Jahr ausgehändigt werden sollen.

Volles Geld

Statt Beiträge

Rüsselsheim (jh).
Für alle Opel-Rentner, die in der Gruppenlebensversicherung versichert sind und im Jahr 1998 das 80. Lebensjahr vollenden, übernimmt das Unternehmen ab dem 1. Januar 1998 den vollen Versicherungsbeitrag. Für diesen Personenkreis werden ab Januar keine Beiträge zur Gruppenlebensversicherung von der monatlichen Opel-Rente einbehalten. Soweit Versicherte des Jahrgangs 1918 ihren Beitrag bisher monatlich an Opel überwiesen haben, werden sie gebeten, die Beitragszahlung ab Januar 1998 einzustellen. Der Versicherungsschutz bleibt infolge der Beitragsübernahme durch Opel unverändert erhalten.



Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

In dem kleinen vogtländischen Städtchen Pausa verrichtet ein ganz spezielles Feuerwehrauto seinen Dienst – ein Opel 16/60 PS aus dem Jahr 1929. Ironie der Geschichte: Nur weil es einen merkwürdigen Unfall hatte, überlebte das seltene Modell den Krieg.

Rüsselsheim/Pausa (hr). Mit heftigem Krachen schlägt die elegante Pullman-Limousine auf. Gleichzeitig tönt das häßliche Knirschen von splitterndem Holz durch die Werkstatt. Dann schließlich platzt Glas mit hellem Klirren.

Die aus ihren Rahmen gesprungenen Glasscheiben sind noch nicht alle auf dem Steinboden zersplittert, als ein Schrei durch die Werkstatt gellt: „Du Idioooooo“. Es ist der Startschuß zu einer Schimpfkanonade, die über den Gesellen niederprasselt.

Der Werkstattmeister läuft zu Hochform auf: „Du blöder Hund, der Wagen hat eine Stange Geld gekostet, und Du Karusselldreher bist zu dumm, ihn auf die Hebebühne zu stellen. Pack' Deine Sachen und verschwinde.“

Ursache der emotionalen Eruption, die da anno 1929 die kleine Stadt Pausa im sächsischen Vogtland erschütterte, war die Unvorsichtigkeit des „blöden“ Gesellen: Er hatte das Auto so dusselig auf die Hebebühne gestellt, daß es herunterkippen mußte, als die Hebevorrichtung mit einem Ruck ihren höchsten Punkt erreichte. Und das besonders Dumme an der Sache: Das Auto war nicht irgendein Auto, sondern ein mächtiger, langer, starker Wagen, dem jeder in Pausa nachschaute, wenn der Taxi-Unternehmer Albin Neuparth damit vorbeifuhr. Es war der Opel 16/60 PS mit Pullman-Luxus-Karosserie.

Fuhrunternehmer Neuparth hatte 1929 die stolze Summe von 11 500 Reichsmark für den nagelneuen, herrschaftlichen Opel mit dem ebenso imposanten 4,2 Liter-Reihensechszylinder bezahlt. 11 500 Mark – dafür



Feuer gefangen: Die Männer von Pausa pflegen eine innige Beziehung zu ihrem roten Oldtimer

mußte ein Arbeiter Ende der zwanziger Jahre rund sieben Jahre lang malochen.

Für den Taxi-Unternehmer war die Sache mit dem 16/60 jedenfalls gelaufen. Er vermachte sein havariertes Auto der Stadt Pausa. Dort kam der Opel mit seinem stabilen U-Profil-Preßstahlrahmen gerade recht – schnell reifte die Idee heran, auf dem noch fast intakten Fahrgestell einen Feuerwehr-Mannschaftswagen zu bauen.

Dazu mußte dann zunächst der Tischler ran. Er baute, nachdem die demolierte Pullman-Karosserie entfernt worden war, auf den massiven Leiterrahmen des Opel eine stabile Plattform, natürlich aus Holz. Aus dem gleichen natürlichen Werkstoff sind auch die insgesamt drei Sitzbänke, die der Tischler anschließend aufschraubte. Was bei der Ge-

staltung des Mannschaftswagens vor allem zählte, ist die Schnelligkeit beim Entern und beim Absitzen am Brandherd, folglich sucht man Türen oder Verkleidungen vergeblich.

Die Wehrleute genießen den Freiluft-Spaß

So erzählt uns heute, 68 Jahre später, Joachim Hering, Schornsteinfegermeister und Wehrleiter der Freiwilligen Feuerwehr Pausa, die Geschichte von der wundersamen Wandlung eines Luxusautos zum Feuerwehrwagen. Ob alle Einzelheiten der „Sage“ stimmen, sei dahingestellt – Tatsache ist: Der Opel 16/60 bekommt sein Gnadenbrot heute bei der Freiwilligen Feuerwehr in Pausa, wird ab und zu ausgefahren und darf bei

Paraden zeigen, mit welchen luftigen Automobilen die Feuerwehr in vergangenen Zeiten zum Löschen ausrückte.

Dann sitzen und stehen acht gestandene Feuerwehrmänner auf dem Freiluft-Auto und haben ihren Spaß. Wichtigster Mann ist der Feuerwehr-Kamerad auf dem Beifahrersitz: Der muß die handbetriebene Sirene mit Vehemenz ankurbeln, um ahnungslose Passanten vor dem mit sattem Auspuffton heranbrausenden Ungetüm zu warnen.

Der Fahrer, meist ist es Herbert Wohlleben aus Pausa, müht sich mit dem unsynchronisierten Dreiganggetriebe ab, stählt seine Muskeln an dem riesigen Holzlenker und tritt mit aller Kraft auf das große Bremspedal, will er für halbwegs spürbare Verzögerungen sorgen. Es ist beachtlich, was der Fahrer leisten muß, um das fast zwei Tonnen wiegende Gefährt auf Kurs zu halten.

Und wenn dann noch die Löschpumpe mit dem Zittauer Phänomen-Motor als Pumpen-Antriebsaggregat an den Opel gekoppelt ist, wird selbst das Beschleunigen zur Qual – weniger für den Chauffeur, sondern eher für den 60 PS starken Alu-Sechszylinder mit abnehmbarem Grauguß-Zylinderkopf unter der langen Motorhaube. Wie schwer der behäbige Langhuber, der seine Höchstleistung schon bei 2 800 Touren abgibt, an dem gut 1,5 Tonnen schweren Pumpenanhängen zu schaffen hat, wird schon nach wenigen Kilometern klar: Die Zündkerzen sind verrußt – Reinigungsarbeit auf freier Strecke ist angesagt.

Die komplette Historik-Mannschaft der Pausaer Feuerwehr, die den Opel betreut, wird emsig: Einer leitet den Verkehr um den Havaristen herum, einer schraubt die dicken Bosch-Kerzen heraus, einer reinigt sie, ein weiterer putzt in der Zwischenzeit die Kotflügel...

Die Jungs aus Pausa wirken gut organisiert – und sie lieben ihren Opel. Tino Wohlleben, Joachim Hering, Janko Wohlleben, Martin Polster,



Sitzenbleiber: Im Notfall hockt die Besatzung auf hartem Holz

Mario Krauß, Mario Dinger und André Steiner empfinden es als Auszeichnung, daß sie – neben wenigen anderen aus der rund 90 Mann starken Freiwilligen Feuerwehr-Mannschaft der Stadt Pausa – bei Veranstaltungen die Opel-Feuerwehr fahren dürfen.

Schon ernste Kaufangebote abgelehnt

Sie wollen ihre Feuerwehr-Rarität erhalten. Dafür opfern sie viele Stunden ihrer Freizeit, pflegen das gute Stück, führen Wartungsarbeiten durch und erledigen kleinere Reparaturen. Die Pausaer Feuerwehrmänner wissen, daß sich der Einsatz für ihr Auto lohnt. Sie wissen, welche Rarität sie in ihrem Feuerwehr-Haus beherbergen. Denn vom Opel 16/60 wurden im Jahr 1929 insgesamt nur 39 Stück gebaut, darunter vielleicht zehn Pullman-Versionen.

Davon konnte jener unglückliche Geselle jedoch nichts wissen, der 1929 den 16/60 unfachmännisch auf der Hebebühne positionierte und ihn so zum wirtschaftlichen Totalschaden verwandelte. Er konnte auch nicht ah-

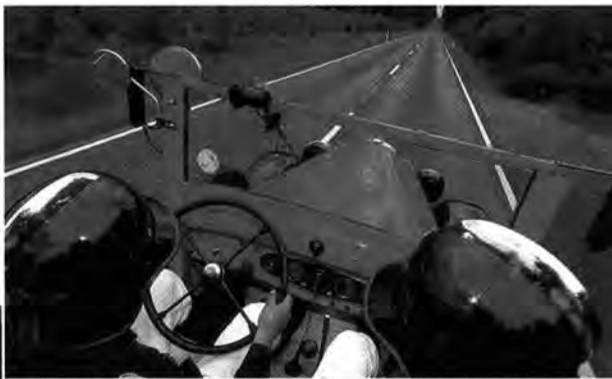
nen, daß er der Opel-Rarität dadurch das Leben rettete.

Denn als Feuerwehr-Fahrzeug wurde das Auto im Zweiten Weltkrieg an der Heimatfront gebraucht und durfte nicht von der Wehrmacht eingezogen werden. Dem 16/60 aus Pausa blieb somit das Schicksal tausender Automobile erspart, die an den Fronten zerstört wurden.

Noch zu DDR-Zeiten transportierte der Opel manche Fuhrer Feuerwehrleute eilig zu Bränden. Bis Anfang der siebziger Jahre war der 16/60 in Pausa bei der Feuerwehr aktiv, kam anschließend aufs Altenteil und erfuhr 1974 eine gründliche Restaurierung.

Daß er dabei wegen des chronischen Materialmangels im real existierenden Sozialismus nicht in Originalfarbe lackiert wurde, stört die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr nur am Rande. „Wir halten unserem Opel immer die Treue“, so Joachim Hering. „Wir haben sogar schon ernsthafte Kaufangebote abgelehnt.“

Klar, daß auch Opel-Sammler scharf auf die Rarität sind – denn vom Opel 16/60 sind keine weiteren überlebenden Exemplare mehr bekannt. Schließlich hat nicht jedes Auto das Glück, von der Hebebühne zu purzeln... ■



Wir machen den Weg frei: Im Ernstfall ist der starke Arm des Winkers gefragt – samt Kelle

an- ein-gepackt aus-

Nach monatelangen Vorbereitungen wurde es ernst – Fazit: Umziehen ist anstrengend, aber auch schön

Es ist ein Stück in vier Akten. Keine Tragödie. Auch keine Komödie, obwohl die eine oder andere komische Situation nicht ausbleibt. Eher schon ein Drama. Aber eines mit Happy-End: Große Teile der Opel-Zentrale ziehen um – aus ihrem angestammten Gebäude ins funkelneue Adam Opel Haus. Das heißt: Tapetenwechsel für insgesamt 1 225 Mitarbeiter.

Rüsselsheim (es). Ob es ein wehmütiger Abschied ist? Schulterzucken. Keine Ahnung. Vermutlich hat Irene Lukas nicht einmal genügend Zeit, darüber nachzudenken. Die letzten Tage im alten Opel Post-Büro im B-Bau lassen zum Sinnieren keine Zeit. Es muß gepackt werden, daneben will die „normale“ Arbeit einer Redaktionsassistentin ja auch noch irgendwie erledigt sein. Zumal der Umzug genau in die „heiße“ Produktionsphase einer neuen Ausgabe der Opel Post fällt.

Die Zeiger der Wanduhr scheinen sich immer schneller zu drehen. Richtung Freitag mittag. Zwölf Uhr. High Noon. Dann muß sie zwar nicht zum Duell auf die Straße, aber fertig sein mit Packen. Denn Freitag, zwölf Uhr, stehen die Möbelpacker vor der Tür.

Kartons gibt's eine Woche vor dem großen Termin. An sogenannten Sammelstellen warten hunderte und tausende von Pappschachteln – sorgfältig zu je zehn gebündelt und verschnürt – darauf, abgeholt und gefüllt zu werden. Da kaum jemand über die notwendigen Erfahrungs-



Geordneter Rückzug: Die Erfahrungen der PR-Abteilung zeigen, daß auch Umziehen Teamarbeit ist

werte verfügt, um sagen zu können, wie viele Kartons er zum Verstauen seiner Sachen braucht, bitten die Umzugsbeauftragten der Bereiche ihre Kollegen darum, nicht schon gleich beim ersten Mal allzu viel Pappe mitzunehmen. Denn mit unnötiger „Hamsterei“ ist niemandem geholfen.

Beim Packen selbst geht's dann zu wie im echten Leben. Aktenordner, Bücher, das übliche Papierzeug sind schnell verstaut. Aber brauchen wir das auch alles noch in unseren neuen Büros? Was muß eigentlich noch aufgehoben werden? Für die meisten Akten gibt es vorgeschriebene Aufbewahrungsfristen, da

fällt die Antwort leicht. Aber im Laufe der Jahre hat sich doch so viel Zeug angesammelt, das keiner offiziellen Regelung unterliegt. Was bloß damit anfangen...

Vor allem die liebgewonnenen Büropretiosen wollen verstaut sein, damit sie am folgenden Montag im neuen Zuhause wiederzufinden sind. Im Falle der Opel Post-Redaktionsassistentin ist das zum Beispiel das eiergelbe Modellauto, das sich mit wenigen Handgriffen in einen Roboter umbauen läßt. Etlliche Kollegen haben schon versucht, ihn ihr abzuschwatzen oder gar zu mopsen. Aber jetzt? Wohin damit?

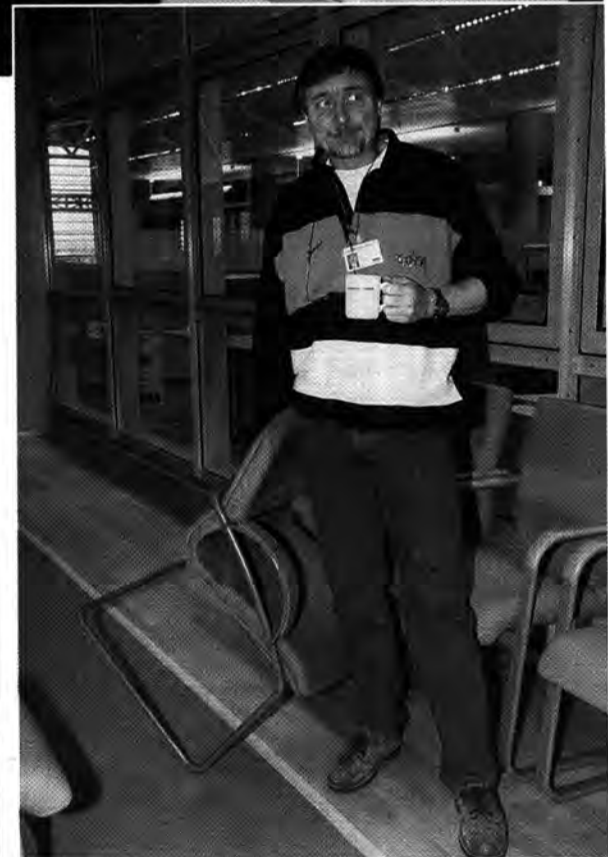
So oder so ähnlich wie Irene Lukas ergeht es an diesem Wochenende des 7. bis 9. November 1997 exakt 202 Kollegen. Sie arbeiten in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Personal, auch die Rechtsabteilung ist beim Tapetenwechsel dabei. Der erste Akt von vier des großen Umzugs in die neue Unternehmenszentrale, die seit kurzem auch einen „richtigen“ Namen hat: Adam Opel Haus.

Und da dieser erste Akt, weil er gleichzeitig auch Testcharakter hat, einen Namen braucht, wird er nach guter alter Autobauertradition „Pilot“ genannt.

Steffen Kruse, Umzugsberater des Unternehmens Confern Consult, hat fleißig gerechnet: Exakt zehn Container mit insgesamt 335 Kubikmetern Volumen werden für den Pilotumzug gefüllt – das entspricht etwa 3 000 normalen Umzugskisten. Hinzu kommen die Bürostühle der Mitarbeiter, die das 5. Stockwerk des Adam Opel Hauses beziehen werden.

Wie angekündigt stehen am Freitag, 7. November, um 12 Uhr insgesamt 45 Mitarbeiter des Umzugsunternehmens Friedrich sowie der Firma Höhne-Grass bereit. Die Kartons haben Zielziffern erhalten, die eine ähnliche Funktion haben wie Postleitzahlen: Sie stellen sicher, daß in den neuen Großraumbüros alles an die richtige Stelle kommt. Die Telefonanlage ist bereits installiert. Dabei wurden die alten Durchwahlnummern der Mitarbeiter beibehalten.

Acht bis zehn Laster pendeln in den folgenden Stunden zwischen altem Verwaltungsgebäude und neuem Adam Opel Haus. Die Container werden an einen 180-Tonnen-Spezialkran angedockt, der sie ins 5. Stockwerk hievt. Dort werden Etagen ertüchtigt und Kartons durch die Fenster direkt in den richtigen Bürotrakt entladen. Ein



Wochenendeinsatz: Für viele Helfer gab's kein Verschnaufen

enormer Zeit-Einspareffekt im Gegensatz zur herkömmlichen Beförderung per Aufzug. Lediglich empfindliche Elektronikteile kommen in den Fahrstuhl.

Doch auch in den anderen Etagen ist derweil was los: Ein 24-Mann-Team montiert unermüdlich Büromöbel. Schließlich soll in drei Wo-

chen der nächste Akt folgen – der erste „richtige“ und daher auch „Hauptumzug“ genannte Transfer.

Samstag nachmittag ist der „Pilot“ für Umzugsberater Kruse bereits weitgehend abgehakt. Mit Gedanken ist er schon beim ersten Hauptumzug, der noch umfangreicher wird: Diesmal steht ein

→ Wie es sich für einen
wichtigen Umzug gehört,
auch Opel die Gelegenheit
„Ausmisten“ genutzt. So
pralle Aktenordner werden
Februar entsorgt. So
Möbelpacker „nur“ noch
90 000 zu schleppen



Eine Alternative auch für zu Haus: Die Möbel werden zuerst in...



...Container verpackt, per Kran in die richtige Etage gehievt,...



...so daß dann die Kartons und das restliche Umzugsgut nur...



...noch geschwind in die richtigen Büros gebracht werden müssen

Tapetenwechsel für 477 Mitarbeiter an – das entspricht rund 5 200 Kartons, 430 Drehstühle, 228 Besucherstühle, dazu technisches Büroequipment, und alles muß in 24 Stunden zielgerecht bewegt werden.“

10. November, Montag morgen: Erster Arbeitstag in der neuen Heimat. Bis zehn Uhr soll eigentlich der normale Alltagsbetrieb wieder aufgenommen werden. Eigentlich – tatsächlich dauert das Auspacken oder vielmehr das Einräumen in die neuen Schränke und Rollcontainer dann vielfach doch

etwas länger.

Aber was macht das schon. Wichtig ist: Die Kommunikation funktioniert. Die Telefonanlage ist neu, etwas komplizierter zu bedienen als die alte, aber funktionsbereit. Auch die Computer sind am Netz. Trotz aller Umstellungen kann normal gearbeitet werden.

Und Irene Lukas, unsere Redaktionsassistentin? Na gut, Laune macht die Auspackerei nicht unbedingt. Aber immerhin: Der Auto-Roboter hat den Umzug unbeschadet überstanden. Also frisch ans Werk. ■

Planmäßig fertig

Die Vorbereitungen für den Umzug der EDV begannen bereits 1995

Gegen Samstag mittag sind die Möbelpacker fast fertig. Durch den 5. Stock wuseln dafür die EDV-Experten. Rund 170 PC's müssen im Zuge des „Pilots“ aufgebaut werden – was voraussetzt, daß sie zuvor erstmal abgebaut worden sind.

Rüsselsheim (es). Für die Computer-Spezialisten von Opel und von EDS hatte der Umzug den längsten Vorlauf: Im Herbst 1995 beauftragte der damalige Finanzvorstand Gail Gunderson EDS damit, ein EDV-Konzept für die neue Unternehmenszentrale zu erarbeiten. Im November '95 beginnen dann die Ausschachtarbeiten für den Neubau. Im Weg befindliche Kabeltrassen werden nach EDS-Plan umgeleitet.

Anschließend entwickelt EDS eine strukturierte Verkabelung des neuen Gebäudes, die neue Infrastruktur, das neue Datennetz und die neue Hardware. Unter anderem wird ein völlig neues Druckerkonzept kreiert und umgesetzt.

Im Januar 1997 beginnt dann die „heiße Phase“: Das EDS-Team wächst zunächst auf 25, später auf 45 Mitarbeiter an. Das Team erstellt unter anderem eine komplexe Inventar- und Umzugsdatenbank. Wo steht die Hardware, die wohin umzieht,

welche Drucker müssen ab-, welche wieder aufgebaut werden, wo gibt es Ausnahmen von welchen Regeln und, und, und...

Die Datenbank speichert alle Informationen, die die Projektbeteiligten und die Umzugsteams ständig abfragen müssen. Auch schafft die Datenbank die Möglichkeit, in Abstimmung mit den Umzugslogistikern von Confern Consult, minutiöse Zeitfenster für Auf- und Abbau der EDV anzulegen. Schließlich sollen sich Möbelpacker und Computer-Installateure nicht gegenseitig auf die Füße treten.

Dank sorgfältiger Planung und routinierter Arbeit kann EDS bereits am 13. September, fast zwei Monate vor „Pilot“, einen historischen Augenblick feiern: Das Adam Opel Haus geht ans Datennetz. Ab Oktober werden die ersten Server installiert.

Angesichts der immensen Vorarbeit kann Hans-Jürgen Weber, Leiter von Information Systems Management, seine Datenverarbeitungsbeauftragten und -koordinatoren sowie das EDS-Team schon vor Umzugsende loben: „Alle haben einen großartigen Job gemacht. Herzlichen Dank.“ ■



Datenfeuerwehr: Beim Umzug wurde auch auf Knien gearbeitet



Mit Saus und Maus: Sorgfältige Vorbereitung für den EDV-Einzug

Umzugsphase	Pilot	1. Umzug	2. Umzug	3. Umzug	gesamt
Anzahl Mitarbeiter	203	485	219	318	1225
PC und Zubehör	170	370	200	310	1050
Drucker Abbau	110	200	180	180	670
Drucker Aufbau	75	105	95	70	345

Die Differenz zwischen „Drucker Abbau“ und „Drucker Aufbau“ ist ein Resultat des neuen Druckerkonzepts, mit dessen Hilfe Drucker eingespart werden

Gemischte Gefühle

Unmittelbar nach Abschluß des Pilotumzugs ging die Opel Post in ihrer neuen Heimat auf Stimmenfang, um zu sehen, wie der Umzug lief und wie der neue Arbeitsplatz auf die Mitarbeiter wirkt:



Dieter Schmidt, Unternehmenskommunikation

„Der Umzug ins Adam Opel Haus verlief reibungslos. Man gewöhnt sich schnell an die neue Umgebung. Vieles ist einfacher geworden, zum Beispiel die gegenseitige Abstimmung. Dafür wird es wohl noch eine Weile dauern, bis man mit dem höheren Geräuschpegel zurechtkommt.“

O-Ton!

Dr. Hans-Dieter Rüter, Zentrale Personalabteilung

„Der Umzug war hervorragend organisiert. Mein herzliches Dankeschön gilt allen, die sich daran beteiligt haben. Ich denke, daß es jetzt darauf ankommt, daß sich alle rasch einrichten und einleben. Unannehmlichkeiten, die es in der Startphase und im Detail noch gibt, sollten sofort angesprochen und rasch beseitigt werden.“

Ingrid Thalheimer, Personal- und Sozialdienste

„Die Architektur des Gebäudes ist einfach umwerfend. Ich bewundere die Leute, die so etwas planen und ganz besonders diejenigen, die dieses Gebäude in relativ kurzer Zeit hochgezogen haben. Der Transport der Umzugskisten verlief reibungslos. Bequem ist, daß schmutziges Geschirr abends einfach in der Teeküche in den Ge-

schirrspüler gestellt werden kann. Natürlich muß man sich an einige Dinge erst gewöhnen: Der Ausweis muß immer dabei sein, sonst sperrt man sich aus. Die Frage nach der Arbeitsplatznummer taucht immer wieder auf, da das Wegeleitsystem noch nicht installiert ist. Ganz offensichtlich ist aber auch, daß die Kommunikationswege kürzer geworden sind.“

Dr. Gudrun Langer, Wirtschaftspresse

„Der Umzug war perfekt organisiert. An meinem neuen Arbeitsplatz fühle ich mich wohl. Er motiviert mich aus folgenden Gründen: Die Architektur beeindruckt jeden Tag neu, bereits nach wenigen Tagen ist die Effizienz der offenen Büros und die Nähe zu Kollegen deutlich geworden. Das ist gerade in der Presseabteilung, in der oft schnell reagiert und entschieden werden muß, ein

unschätzbarer Vorteil. Wünschenswert ist allerdings, daß so schnell wie möglich für Abhilfe gegen die etwas trockene Luft gesorgt wird, die fast jeder auf andere Art spürt. Manchem ist es zu warm, andere sind müde, klagen über Kopfschmerzen oder eine trockene Nase. Und das beeinträchtigt die gewonnene Effizienz leider.“

Ralph Greb, Rechtsabteilung

„Die neuen Arbeitsplätze und die Dimensionen im neuen Adam Opel Haus sind beeindruckend. Klar, daß anfangs noch nicht alles so perfekt läuft. Gerade wir im Erdgeschoß bekommen das täglich vor Augen geführt, da hier noch Handwerker und Möbellieferanten fleißig bei der Arbeit sind. Mein Tip: Mit Ruhe und Gelassenheit an den Umzug rangehen und nichts Vollkommenes erwarten. Alles weitere wird sich finden.“ ■



**Vorbild und Modell:
Die Nummer 7
gibt's jetzt statt
von Henschel
auch aus dem
Hause Märklin**

**Schwierige Frage:
Wer ist die
Schönste (Lok) im
ganzen Land?**

**Klein, aber oho: Ein
Arbeitsstier im Maßstab 1:87**



Wenn eine ganz kleine Diesellok im Maßstab 1:87 von Märklin das ganz große Opel-Werk in Bochum besucht, dann rollt das passende Original gleich den roten Teppich aus. Die Opel Post war bei dieser ungewöhnlichen Begegnung mit vor Ort.

Bochum (aab). Mit Diesel-Direkteinspritzern hat Reinhard Schulte lange Erfahrung: „Die sind für uns alltäglich. Allerdings stehen wir mehr auf V12-Maschinen mit Biturbo, und ohne Vierventilköpfe geht schon gar nichts mehr.“

Der Mann weiß, wovon er redet. Schließlich ist er – laienhaft ausgedrückt – so etwas wie der Bahnhofsvorsteher im Werk Bochum. Der Eisenbahnbetriebsleiter Verkehr und Werksbahnen: „Wir haben hier vier dieser dreiachsigen Henschel-Loks DHG 500 mit Hydraulik-Antrieb, zwei mit älterem Stangenantrieb sowie zwei kleinere und etwas schwächere Zweiachser.“

Doch eines dieser gelben Ungetüme, die mit eindeutigen Verbrennungsgeräuschen durchs Werk schnurren, ist eine ganz besondere Lok. Und diese bekommt heute ganz besonderen Besuch. Eine große Nummer „7“ prangt auf dem rußberandeten Schornstein vor dem Führerstand, der wie eine Nase aussieht. Exakt 87mal kleiner

finden wir diese Glückszahl auf einer Miniaturlok wieder, die Märklin seit dem Sommer produzieren läßt.

Reinhard Schulte weiß genau, warum die Modelleisenbahn-Spezialisten die Nummer 7 als Vorbild auswählten: „Die war gerade sauber und frisch überholt. Deshalb haben wir sie den Herren von Märklin zum Fototermin Anfang dieses Jahres zur Verfügung gestellt.“

Hintergrund: Alle sieben Jahre muß jede Lok im Werk aus Sicherheitsgründen bis zur letzten Schraube zerlegt werden. Nach einer solchen Hauptuntersuchung ist die Henschel-Lok dann auch optisch wieder topfit. Als Märklin zum Fototermin kam, war gerade die 7 generalüberholt, und deshalb prangt diese Zahl an der kleinen Auspuffnase des fein gearbeiteten Kunststoffgehäuses. Vor der Werkstatt der Opel-Eisenbahnen treffen sich jetzt das Original, mittlerweile schon wieder von eindeutigen Arbeitsspuren gezeichnet, und die kleinere Version zum allerersten Mal.

Ohne die fleißigen Diesel-Riesen würde im Bochumer Werk nichts mehr gehen. Da kann selbst die kleine Gelbe von Märklin nur vor Neid erblassen. Sage und schreibe 28 Kilometer Gleise hat eine Modelleisenbahn sicherlich

nur in den seltensten Fällen. Und 355 hauseigene Waggons im Fuhrpark hat auch nicht jeder Modelleisenbahner zu bieten. Reinhard Schulte: „Ohne unsere Eisenbahn könnten wir das Werk hier dichtmachen.“

Denn in der ausgefeilten Logistik spielen Teile im Güterwagen eine wesentliche Rolle. Schulte: „Wir haben hier durch die Waggons praktisch fahrende Lagerhallen, die wir dort parken können, wo sie die Produktion gleich brauchen wird. Zudem sind das allesamt maßgeschneiderte Sonderkonstruktionen, die exakt auf unsere Logistik abgestimmt wurden.“

Geschwindigkeit ist dank der Werksbahn in Bochum und ausgefeilter Planung jedenfalls keine Hexerei mehr. 660 Waggons sind jeden Tag in Rotation. 330 kommen rein, 330 gehen wieder raus. An der Grenze zum Werksgelände übernehmen Lokomotiven der Deutschen Bahn die Fracht und stellen sie umgekehrt den gelben Opel-Loks bereit.

Gerade als die Märklin-Lok beginnen will, mit ihrer großen Schwester auf Tuchfühlung zu gehen, bebzt plötzlich die Erde. Kollegin Nummer 9 im Maßstab 1:1 zieht neue Astra aus dem Verladebahnhof und muß dabei schon all ihre 550 PS starken Muskeln kräftig

spielen lassen. Lokführer-Kollege Siegfried Beck legt erst mal einen außerplanmäßigen Stopp ein, steigt von seiner Maschine herunter und bewundert die Miniatur von Märklin: „Die ist ja fast so schön wie meine“, lächelt er den Winzling frech an.

Bei einem solchen Kompliment will sich die kleine Märklin-Lok natürlich nicht lumpen lassen. Schwuppdwupp ist ein Schienenkreis aufgebaut, und Reinhard Schulte spendiert sogar noch zwei passende Güterwagen: „Die entsprechen exakt den

hat diese Waggons in der Baugröße 1:87 exakt dem Original nachempfunden. Schulte: „Mittlerweile baut Electrotrain die Miniaturen aber nicht mehr. Das sind schon echte Sammlerstücke – vor allem natürlich unter Opel-Werkern. Unter 300 Mark pro Wagen geht da gar nichts mehr.“

Dagegen ist die Märklin-Lok schon fast ein Preis Schnäppchen. Im gelben Opel-Outfit gibt es die Lokomotive Typ Henschel DHG 500 bei den Eisenbahnfachhändlern der „Idee & Spiel“-

Loks sind so etwas wie die Rolls-Royce unter den Diesel-Lokomotiven.“ Solche Qualität hat natürlich ihren Preis. 1,7 Millionen Mark kostet eine einzige DHG 500 von Henschel im Opel-Trimm. So satt dieser Obolus ausfällt, so geizig ist der gelbe Diesel-Lastesel im Verbrauch.

Lokführer Detlev Herrmann: „Wir rechnen ungefähr mit 16 Litern pro Betriebsstunde.“ Da der Tank mit 1 000 Litern äußerst großzügig bemessen ist, müssen die gelben Dieselfinken nur einmal die Woche an die hauseigene Tankstelle.

Doch nicht nur im Verbrauch, sondern auch in der Langzeitqualität setzen die V12-Dieseldirekteinspritzer des Bochumer Werks Maßstäbe. Reinhard Schulte: „Die Nummer 7 hat jetzt seit 1972 rund 300 000 Betriebsstunden auf ihrem runden Buckel. Das ist so gerademal Halbzeit.“

Im Maßstab 1:87 gehört die Opel-Lok Nummer 7 jedenfalls schon heute zu den Top-Sellern. Auf 2500 Einheiten hat Idee & Spiel sein Sondermodell der gelben DHG 500 limitiert. Reinhard Schulte vertritt mit einem wissenden Lächeln hinter vorgehaltener Hand: „Allein 500 Mitarbeiter aus unserem Werk haben sich ihre Opel-Lok schon gesichert.“

Gelbe Seiten



Zaugast: Der Nachwuchs besucht die großen Brüder in Bochum

Großraumwagen, die bei uns im Werk eingesetzt werden.“

Wem diese kleinen Drehgestellwagen spanisch vorkommen, der liegt völlig richtig. Denn die Firma Electrotrain, ein Spielzeughersteller von der iberischen Halbinsel,

Gruppe für schlappe 199 Mark. Allerdings hat die Miniaturausgabe auch keinen Dieseldirekteinspritzer, sondern einen Elektromotor.

Beim Preis kann das Original natürlich nicht mithalten. Reinhard Schulte: „Henschel-



Rollendes Büro: Die Ausstattung läßt keine Wünsche offen



Heimkino: Auf der Rückbank geht's richtig gemütlich zu

Starker Auftritt

Mit dem Signum absolvierte eine ungewöhnlich variable Studie erste Fahrtests



Kraftvoll und sparsam: Der Drei-Liter-V6-Diesel fährt mit Common Rail-Direkteinspritzung vor

Mit dem Signum präsentierte Opel auf dem Genfer Salon ein neues Fahrzeugkonzept. Die Studie, die das Thema „variables Freizeitautomobil“ neu interpretierte, wurde seitdem konsequent weiterentwickelt und steht jetzt als Prototyp zu ersten Tests bereit.

Rüsselsheim (pui). Analysen des europäischen Kombi-Segments, dessen Anteil am Gesamtmarkt seit 1987 von fünf auf rund 13 Prozent stieg, ergaben: Vor allem in der Oberklasse verstärkt sich der Trend zu sportlichen, variablen Familien-Freizeitfahrzeugen. Gefragt sind hoher Komfort, kreatives Design und eine zeitgemäße Kommunikationstechnologie, aber auch sparsamer Verbrauch und exzellente Fahrleistungen.

Die bietet der Signum: Mit seinem 130 kW/175 PS starken 3,0-Liter-V6-Dieselmotor beschleunigt der Fronttriebler in neun Sekunden auf 100, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und verbraucht nach neuer MVEG-Norm lediglich 6,9 Liter auf 100 Kilometer.

Garant dafür ist ein technisches Highlight: ein V6-Turbodiesel mit Vierventiltechnik und Hochdruck-Direkteinspritzung nach dem Common Rail-Prinzip. Vor allem in Sachen Kraftentfaltung setzt das Triebwerk Maßstäbe, denn sein maximales Drehmoment von stattlichen 350 Nm stellt der Turbodiesel bereits bei 2000 min⁻¹ zur Verfügung.

Merkmal des Sechszylinders ist die Common Rail-Direkteinspritzung. Bei ihr sorgt eine Hochdruckpumpe

in einem für alle Zylinder gemeinsamen Rohr aus kalt geschmiedetem Stahl für einen Druck von bis zu 1500 bar.

Die Zuteilung des Kraftstoff-/Luftgemischs für jeden einzelnen Zylinder erfolgt über elektronisch geregelte Magnetventile. Sie werden in Abhängigkeit vom jeweiligen Betriebszustand vom Motormanagement so angesteuert, daß stets eine optimale Verbrennung sichergestellt ist und beste Abgas-, Verbrauchs- und Geräuschwerte erzielt werden.

Ein Musterbeispiel für moderne Motorenkonstruktion ist der 24-Ventiler auch durch seinen geringen Platzbedarf. Infolge seines ungewöhnlichen Zylinderwinkels von 66 Grad fällt der Sechszylinder so kompakt aus, daß er auch in Mittelklassemodellen eingebaut werden könnte.

Ein weiteres Beispiel für das zukunftsweisende Technikkonzept des Signum und zugleich Grundlage für sein großzügiges Raumangebot ist die neue Vier-Lenker-Hinterachse. Weil ihre Konstruktion besonders flach und platzsparend ist, ermöglicht sie einen nahezu ebenen Fahrzeugboden, eine sehr große Kofferraum-Durchladebreite von 118 Zentimetern und eine hohe Traglast.

Durchdachte Raumnutzung ist ebenso charakteristisch für den Signum wie sein Design. Mit Stilelementen wie der sportlich kurzen Motorhaube, dem dynamischen Profil der flachen Windschutzscheibe und dem von einer großen Glasklappe dominierten Heck hebt es sich deutlich vom klassischen Kombi-Umfeld ab und setzt mit seiner Keilform, den kräftigen C-Säulen, der markanten Seitenansicht sowie der breiten, umlaufenden Schulter neue Akzente.

Studiosus: Die neue Form der Großzügigkeit hat einen Namen – Signum

Ein weiteres charakteristisches Merkmal des Designkonzepts sind die ausgewogenen Proportionen, die sich aus dem harmonischen Verhältnis von 4,83 Metern Gesamtlänge (das entspricht dem Omega Caravan) und breitem Radstand von 2,93 Metern ergeben. Sie sind die Basis für die neue Form von Großzügigkeit im Innenraum.

Das Design des Signum setzt ganz neue Akzente

Der mit zwei Front- und vier Seitenairbags ausgestattete Innenraum überrascht mit hoher Variabilität. So lassen sich die elektrisch einstellbaren Rücksitze des 1,86 breiten und 1,44 Meter hohen Signum um 20 Zentimeter vordrehen, wenn das 450-Liter-Gepäckabteil auf 550 Liter vergrößert werden soll.

Wird noch mehr Stauraum benötigt, dann falten sich auf Knopfdruck Beifahrersitz und Rücksitze zusammen und es entsteht eine maximale Ladefläche von drei Metern Länge. Sie ist völlig eben, da sich das Profil der Sitzober- und unterteile ineinanderfügt. So offeriert der Signum Platz für

Gepäck mit einem Volumen von 1380 Litern.

Grundlage für das großzügige Ambiente sind neben dem langen Radstand das Frontantriebskonzept und der damit verbundene Wegfall des Kardantunnels. Hinzu kommt der Verzicht auf konventionelle Schalt- und Bremshebel, da die Signum-Automatik über den Lenkstockhebel und die Feststellbremse über einen elektrischen Schalter auf der Mittelkonsole bedient wird.

Neue Ideen finden sich auch in anderen Bereichen des Innenraums. Beispielsweise in der über die ganze Breite durchgezogenen Armaturentafel, die in klar voneinander abgegrenzte Info- und Bedienungsbereiche für Fahrer und Beifahrer aufgeteilt ist. Abgelesen und -gerufen werden alle Infos und Funktionen über insgesamt vier mit schwarz getöntem Glas abgedeckte Fünf-Zoll-Displays, die zugleich das Informationsspektrum durch die sinnvolle Integration neuer Medien erweitern. Sie leuchten nur dann auf und treten so für den jeweiligen Benutzer in den Vordergrund, wenn die für sie vorgesehenen Positionen gefragt sind.

Auf dem genau im Blickfeld des Fahrers platzierten und

nur für ihn vorgesehenen Bildschirm beschränken sich diese Informationen auf Geschwindigkeit, Drehzahl, Wegstrecke, Reichweite und Ganganzeige. Angewählt und gesteuert werden die einzelnen Info-Center mit Hilfe eines leicht zu bedienenden Dreh-/Drückknopfs auf der Mittelkonsole.

Info-Technologie der feinsten Art prägt das Cockpit

Alle weiteren Funktionen werden über die drei anderen in der Mitte und der rechten Hälfte des Cockpits angeordneten Displays angezeigt – beispielsweise Klimaanlage, Radio und CD-Player, Bordcomputer oder Navigationssystem. Das rechte Display ist ausschließlich für die Bereiche Unterhaltung und Kommunikation vorgesehen. Über sein Menü können sowohl die bordeigene Video-

anlage und die zwei in die vorderen Sitzlehnen integrierten Bildschirme für die Fondpassagiere als auch das DAB-Radio (Digital Audio Broadcast) eingeschaltet werden. Es bietet durch seine digitale Übertragungstechnik Hörgenuß in CD-Qualität und ermöglicht zudem die Übermittlung von Texten, Grafiken, Landkarten oder Bildern.

Individuell bestimmbar ist das Audio- und Videoangebot per Fernbedienung von jedem Sitz aus. Außerdem können beispielsweise zwei mitreisende Kinder mit den beiden Heck-Kopfhörern jeweils unterschiedlichen Programmen lauschen – bei einem Picknick übrigens dank Funksteuerung bis in eine Entfernung von 100 Metern.

Damit ist das Thema Neue Medien beim Signum allerdings noch nicht erschöpft. Denn an Bord befindet sich neben einem Telefon noch ein hinter der Handschuhfachklappe platzierter herausziehbarer Laptop mit Modem, sodaß auch unterwegs Nachrichten per Fax oder E-Mail empfangen oder abgeschickt werden können.

Mit ihren zahlreichen Ideen unterstreicht die Studie die Kombi-Kompetenz der Marke Opel, die mit rund 5,2 Millionen verkauften Caravan-Modellen Marktführer in Europa ist. Noch ist keine Entscheidung darüber getroffen worden, ob das Signum-Konzept, so wie es sich heute darstellt, komplett in Serie geht. Sicher ist aber jetzt schon, daß sich Elemente dieser Studie in künftigen Opel-Modellen wiederfinden werden.



Foto: Opel

Jahresrückblick

Januar

Seit 1911 jeden Januar dasselbe Bild: Während bei Otto Normalverbraucher noch die Weihnachtsgans auf den Hüften sitzt und der Neujahrsekt in den Schläfen pocht, machen sich unerschrockene Rallye-Asse auf den Weg nach Monte Carlo. Diesmal wieder mit dabei: Andreas Graf Praschma, Pressesprecher des Astra-Werks in Bochum, und Co-Pilotin Eva Lo-haus auf Astra „Pünktchen“. Nach zwei Ausfällen in den Jahren zuvor, schaffen es die drei Bochumer nun ins Ziel vor dem Fürstenpalast. Am Ende stehen der 6. Rang in der Gruppe A bis zwei Liter und der 46. Platz im Gesamtklassement zu Buche.



Von den Gleisanlagen im F-Bau an das Mainufer im Bereich M 101: Die Service Werkstatt zieht um. Mit dem Umzug geht auch ein Stück Werksgeschichte zu Ende. Vor dem F-Bau stand ehemals angeblich ein Pferdestall der Familie Opel, nach Mai 1945 wurden hier aus Restbeständen die ersten Nachkriegs-Opel zusammengeschweißt. In dieser Zeit reparierte man hier auch Wagen von Privatpersonen, später kamen die Testwagen, die Fahrzeuge für Automobilausstellungen und schließlich auch noch Hege und Pflege der Oldtimersammlung dazu. Doch unabhängig vom Standort: Kundenbegeisterung bleibt das Ziel der Kollegen von der Service Werkstatt.

Februar



Zum ersten Mal kann die neue Oberklassen-Studie „Signum“ bewundert werden. Das außergewöhnliche Kombi-Modell mit den Abmessungen des Omega Caravan und dem Riesen-Radstand von 2,93 Metern zeigt innovative Lösungen bei der Innenraumgestaltung sowie beim Fahrwerks- und Antriebskonzept. Weltweit als erste Marke stellt Opel einen V6-Direkteinspritzer Turbodiesel mit Vierventil-technik und Common Rail-Einspritzung vor, der mit einem Hubraum von drei Litern und 175 PS im Drittmix nur 6,6-Liter Treibstoff braucht. Mit umgeklapptem Beifahrer- und Rücksitz bietet der Signum eine maximale Ladefläche von drei Metern Länge.

Opel bricht alle Rekorde. Alle? Nein, alle bis auf einen: 1996 wurde der Umsatz um 9,3 Prozent auf insgesamt 28,3 Milliarden Mark gesteigert – das zweithöchste Ergebnis in der Geschichte des Unternehmens. Zwischen 250 und 350 Millionen Mark wird der Gewinn voraussichtlich liegen, verkündet Vorstandschef David J. Herman anlässlich der Halbjahrespressekonferenz in Frankfurt. Die Fahrzeugproduktion belief sich 1996 insgesamt auf 1,34 Millionen Einheiten, mit Vauxhall sind es europaweit sogar 1,84 Millionen – ein neuer Produktionsrekord. Die Beschäftigtenzahl betrug am Jahresende 44 695 Mitarbeiter.



März

Auf dem Genfer Automobilsalon wird eine echte Premiere gefeiert: Im Corsa werkelt das erste Dreizylinder-12-Ventil-Triebwerk eines europäischen Herstellers. Das optisch überarbeitete Äußere entspricht dem modernen „Herzen“, das mit einem Liter Hubraum 55 Pferdestärken leistet. Damit verbraucht der Corsa 1.0 12V nur 5,8 Liter Super pro 100 Kilometer und gibt sich als wahrer Kostverächter – zur Freude seiner Fahrer, der Umwelt und damit natürlich auch des Unternehmens.



1980 fiel der Startschuß im Komponentenwerk Kaiserslautern, 17 Jahre später läuft der fünfmillionste Motor in der Pfalz vom Band. Galten anfangs noch 1280 Triebwerke am Tag als vorbildlich, sind es nun 2 000 Einheiten. Beim „Jubiläums-Aggregat“ handelt es sich um einen 2,0 Liter 16V-ECOTEC-Benziner mit 136 PS, wie er im Astra, Vectra und Omega zum Einsatz kommt. Doch die Pfalz kommt nicht zur Ruh: Nach der Sommerpause wird die Produktion der leistungsstarken Turbo-DI-Varianten mit 100 und 115 PS aufgenommen.



April



Der Calibra ist tot – es lebe der Vectra. Am 27. April beginnt für Opel auf dem Hockenheimring die Motorsportsaison 1997. Sechs PowerVectra kämpfen im Super-Tourenwagen-Cup (STW) um Punkte auf der Piste. Mit optimierter Aerodynamik, verbessertem Antrieb und Fahrwerk sowie 296 PS aus zwei Litern Hubraum unter der Haube gehen die blitzschnellen Limousinen gegen die starke Konkurrenz von Audi, BMW, Alfa, Honda, Peugeot und Nissan an den Start. Nach anfänglichen Schwierigkeiten werden die STW-Vectra im Laufe der Saison immer besser. Die Folge: Die ersten Platzierungen, die aufs Treppchen führen.

Was machen 1000 Rüsselsheimer in Mainz? Nicht Karneval, sondern Jubilare feiern. Rund 1000 Mitarbeiter



samt Anhang waren dabei, als in der Rheingoldhalle 400 Opelner für 40 oder 25 Jahre Firmen-Zugehörigkeit geehrt wurden – und dabei massenhaft Erinnerungen austauschten. Wie war das denn damals, 1956, als der zweimillionste Opel, ein goldener Kapitän, produziert wurde und Norbert Blüm Vorsitzender der Jugendvertretung war? 1971 diskutierte man über Hot Pants am Arbeitsplatz und GT, Ascona und Manta liefen vom Band. Rischdisch schee war's. Damals genauso wie heute auf der Jubilarefeier.

Mai

Innenhochdruck-Umformanlage – ein Wort, das Respekt einflößt. Ebenso wie die Maschine, die es beschreibt. 70 Meter lang, Pressen mit einer Schließkraft von 3 500 Tonnen und in der Lage, 950 000 Vorderadträger am Tag herzustellen. Und so funktioniert's: Vorne wird ein 2,6 Meter langes Rohr



als Rohling hineingeschoben, das solange verformt, gelocht, erhitzt wird, bis hinten ein Vorderadträger hinauskommt. Fertig gewaschen und verpackt. Klingt einfach, ist aber höllisch kompliziert. Und in Größe und Leistungsfähigkeit ist das Bochumer Multitalent weltweit einzigartig. Was bis heute reichlich Fachbesucher anlockt.

Nicht am grünen Tisch, wie es sonst so oft die Regel ist in Politik und Wirtschaft, sondern an der grünen Platte wurde zur Revanche gebeten. Insgesamt 15 Tischtennis-Teams der Automobilbauer trafen sich beim Titelverteidiger Opel, um an zwei Wettkampftagen den neuen Titelträger der 3. Deutschen Automobilmeisterschaft im Tischtennis zu ermitteln. Doch mit der Revanche war's Essig: Dem Team Rüsselsheim I gelingt es, den Titel zu verteidigen.



Juni

Der Zafira gibt sich die Ehre: Auf einer Länge von 4,32 und einer Breite von 1,71 Metern präsentiert Opel das neue Compact Van-Raumwunder Zafira. Zusammen mit einem Höchstmaß von 165 Zentimetern offeriert der Fronttriebler auf Basis des neuen Astra eine ungewöhnliche Variabilität mit Platz für bis zu sieben Personen. Doch mehr als interessante Bilder gibt's vorerst nicht zu sehen. Denn das neue Multitalent wird erst nach dem neuen Astra auf den Markt kommen.



Zum 35. Geburtstag kamen mehr als 100 000 Gäste zum Gratulieren. Wer kann das schon von sich behaupten? Zum Ehrentag der Bochumer Werke, der mit einem „Tag der offenen Tür“ begangen wurde, strömte Groß und Klein an die Ruhr. Und feierten eine Party, wie sie selbst das Revier nur selten zu sehen bekommt. Sogar aus Belgien, Holland und Frankreich kamen die Besucher, um mit Opel auf den 35. anzustoßen. Und wie es sich für eine gute Fete gehört, wurde noch lange nach dem offiziellen Ende bis in die Nacht gefeiert. Auf die nächsten 35 Jahre.

1997

blick



Juli

O'zapft is: Nach 22 Jahren gemeinsamer Sache von Werksärztlichem Dienst und Deutschem Roten Kreuz kommt der 50 000ste Blutspender bei Opel in Rüsselsheim an die Nadel. Der Jubilar wird mit allen Ehren gefeiert. Zusammen mit den 49 999 Opel-Mitarbeitern vor ihm, die ebenfalls jeweils einen halben Liter Blut spendeten, kommt eine Menge Lebenselixier zusammen, die ausreicht, das Stadt Krankenhaus Rüsselsheim 17 Jahre lang mit dem wertvollen Nachschub zu versorgen.



Bochum scheint eine nachdenkliche Stadt zu sein. Insbesondere in den Opel-Werken macht man sich so seine Gedanken darüber, was denn wohl alles besser werden könnte. Und das nicht zu knapp: Eine halbe Million Verbesserungsvorschläge kommen so in 35 Jahren zustande. Der Jubiläumsvorschlag wurde von Rolf Halbe eingereicht - einer von den insgesamt 533 VV, die Halbe bisher eingereicht hat. Da macht man sich wirklich Gedanken.



August

26 000 Kubikmeter Erde wurden bewegt, 12 000 Tonnen Stahl auf 30 000 Quadratmetern Fläche verbaut - und das alles,



damit 1999 das Besucherzentrum „Opel Live“ an den Start gehen kann. Im August feierte das erste industrielle Infotainment-Zentrum in Deutschland schon einmal Richtfest. Im ersten Jahr erwartet das Unternehmen etwa 250 000 Besucher, die sich über Geschichte und aktuelle Geschehnisse bei Opel informieren. Dazu gehören historische Automobile, die Vorstellung der Test- und Dauererprobungsarbeit sowie eine audiovisuell unterstützte Werkstour. Kurz: ein permanenter „Tag der offenen Tür“.

Los ging's mit einer Fabrik-Kranken-Kasse - und auch 125 Jahre später erfreut sich die BKK Opel bester Gesundheit. 140 000 Versicherte zählt die Solidargemeinschaft heute. Angefangen hatte man mit gerade 100 Opel-Angestellten im Jahr 1872, elf Jahre bevor die reichsgesetzliche Krankenversicherung eingeführt wurde. Ein so geschichtsträchtiger Termin ist allemal ein Grund, ausführlich Geburtstag zu feiern. Übrigens: Heute gehört die BKK zu einer der größten ihrer Art in Deutschland.

September Oktober



Auch Präsidenten brauchen mal Abwechslung. Deshalb machten 130 Mitarbeiter des Bundespräsidialamts nebst ihrem Chef Roman Herzog und dessen Gattin Christiane ihren Betriebsausflug zu Opel nach Rüsselsheim. Ganz „inoffiziell“ natürlich. Dort ging's dann direkt ans Band, wo sich das Staatsoberhaupt einen halben Tag lang über moderne Automobilproduktion informieren ließ. Außerdem wurde er bei dieser Gelegenheit für 1999 zur großen Feier von „100 Jahre Automobilbau bei Opel“ nach Rüsselsheim eingeladen. Ganz offiziell, versteht sich.

„Astravagance“ und „Stangenmenschen“, Livemusik und atemberaubende Akrobatikdarbietungen auf 5 000 Quadratmetern. Das waren die Highlights auf dem Opel-Stand in Halle 8 der 57. IAA in Frankfurt. Publikum und Messe-Experten gaben dem Stand mit dem Blitz Bestnoten und wählten ihn zum Highlight der 97er Automesse. Star der Opel-Show war der neue Astra, der ein halbes Jahr vor Produktionsbeginn zum ersten Mal dem staunenden Publikum präsentiert wurde. Polit- und Sportprominenz gaben sich die Türklinke in die Hand und 90 Hostessen stellten sich den wissensdurstigen Besuchern. Fazit der Presse: „Opel hat den lebendigsten Stand: Shows, Attraktionen und Promis - hier ist richtig was los.“



Zehn Angelos am Steuer, kann das sein? Ja, wenn sich zehn Opel-Kreative bei der „Designer-Challenge“ mit den Formkünstlern anderer Automobilhersteller und Zulieferer messen. Von wegen: „Ich aber gar keine Auto“. In schwarzen Anzügen, aus der Box mit „Adagio“ und „Pre-



sto“ angefeuert, gaben die Opel-Zeichner mächtig Kart-Gas. Gerissene Bremsseile und lädierte Stoßstangen ließen aber nicht mehr als einen 12. Platz im Gesamtklassament zu. Beim anschließenden Cappuccino lag man dann aber wieder vorne. Und außerdem: Dabeisein ist alles.

Es gefiel zwar nicht jedem, aber am Ende war's wie im richtigen Leben: Kaiserslautern siegte. Und das im Münchner Olympia-Stadion. Berti war zwar nicht zugegen, aber Opel war bei den 4. Werksmeisterschaften auf jeden Fall der Gewinner. In einem umkämpften Turnier siegte am Ende das DI-Diesel Dream Team aus der Pfalz, zweiter wurde die Rüsselsheimer Endmontage vor den Opel Azubis aus Bochum. Für die Old Forkliftfahrer aus ESA blieb da nur der vierte Platz - ohne dabei alt auszusehen.



November

Mit dem Vectra aufs Treppchen. Gleich im ersten Jahr des Werkseinsatzes im Super-Tourenwagen-Cup (STW) sprangen acht Podiumsplatzierungen für Opel heraus. Am Steuer saß jedesmal Uwe Alzen, der die Rennsaison in seinem Fronttriebler im Paulaner-Styling als Fünfter beendete. Haarscharf wurde der dritte Platz in der Markenwertung verfehlt. Dennoch: Das „Lehrjahr“ war ein voller Erfolg. In der Saison 1998 sollen dann die nächsten Treppenstufen folgen.



In Anwesenheit von Bundesinnenminister Manfred Kanther und Spitzenfunktionären des deutschen Sports zeichnet Opel acht Persönlichkeiten aus dem Sport mit dem „Georg von Opel-Preis“ für „Stille Sieger“ aus. Mit der jetzt zum zweiten Mal vorgenommenen Ehrung will Opel Personen auszeichnen, die durch ihr jahrelanges Engagement im Bereich des Sports Außergewöhnliches geleistet haben - Sportler, die nicht oder nicht mehr im Rampenlicht stehen.

Wenn sich 1 225 Menschen von Punkt a nach Punkt b bewegen, ist das heutzutage eigentlich nichts Besonderes mehr. Wenn sie dabei allerdings Schreibtische, Stühle, Aktenordner, Computer und sonstige Büroutensilien mitnehmen, dann wird daraus eine richtig große Sache. So wie derzeit in Rüsselsheim. Denn hier läuft der Umzug in das neue Adam Opel Haus auf vollen Touren. Viele fleißige Hände sorgen dafür, daß besagte 1 225 Mitarbeiter in insgesamt vier „Schüben“ von der Bahnhofstraße in das neue Domizil gelangen - inklusive sämtlicher Utensilien.

Feste feiern gehört zur Grundausbildung eines jeden echten Pfälzers. Auch das bevorstehende Weihnachtsfest hält ihn nicht davon ab, noch einmal kräftig zu feiern - sich selbst. Insgesamt 81 Jubilare wurden jetzt



für ihre 25- und 40jährige Zugehörigkeit zum Unternehmen geehrt. Zusammen mit ihren Partnern schwelgten die Jubilare dabei ausführlich in Erinnerungen an längst vergangene Zeiten. Diese ließ auch Gaststar Wencke Myhre mit ihren Liedern wieder aufleben. Resümee der Beteiligten: Dank Ehrung, Showeinlagen, festlicher Tafelrunde und diverser Tanzbeischwingungen ein rundum gelungener Abend für Junggebliebene aus dem Komponentenwerk.



Zeitenwechsel

Wiederentdeckte Werksaushänge erinnern an den fast vergessenen Alltag vor 50 Jahren

Am Ende des Zweiten Weltkriegs liegen Rüsselsheim und das Opel-Werk in Schutt und Asche. Doch schon bald machen sich die Menschen ans große Aufräumen. Der Wiederaufbau nimmt – trotz aller Widrigkeiten – seinen Lauf. Durch Zufall sind jetzt Werksaushänge aus der Zeit Mitte der 40er Jahre wieder aufgetaucht. Beeindruckende Zeitdokumente.

Rüsselsheim (es). 1948, das dritte Nachkriegsjahr – für Opel ein besonders schicksalhaftes Jahr: General Motors übernimmt wieder die kaufmännische Verantwortung für das Rüsselsheimer Unternehmen, mit Eduard W. Zdunek nimmt ein Generaldirektor seine Arbeit auf, der sich dank seiner Erfahrung schnell Anerkennung im Werk erwirbt und bis 1961 dessen Geschicke leiten soll. Nach dem Blitz und dem Olympia rollt nun auch der Kapitän wieder vom Band. Opel beginnt, sich seine Position auf dem internationalen Markt zurückzuerobieren.

Die Belegschaft ist fleißig, trotz knapper Lebensmittel, trotz Währungsreform. Zwei arbeitsreiche Jahre liegen hinter ihr: 1946 hatten 7075 Beschäftigte das Werk buchstäblich aus seinen Trümmern wieder herausgegraben, mit Beharrlichkeit, Improvisationstalent und viel handwerklichem Geschick die Blitz-Produktion wieder hergerichtet.

Und das unter heute kaum mehr vorstellbaren Bedingungen: Vom Hunger ausgezehrt, meist unterernährt, kränkelten viele der gut 7000, ein Teil war gebrechlich, verwundet oder schwer kriegsgeschädigt. Bis zu 500 Arbeiter täglich hielten nicht bis zum Feierabend durch.

Dennoch zogen sie den Karren wieder aus dem Dreck – manchen sogar buchstäblich. Und 1948, das Jahr der Währungsreform, sollte den endgültigen Aufbruch in bessere Zeiten bringen.

Umso erfreulicher, daß beim Aufräumen im Werk jetzt

Zeugnisse aus dieser Zeit aufgetaucht sind: Opel-Aushänge aus der Zeit unmittelbar nach Kriegsende.

Auf ihre Art erzählen die Aushänge einiges vom Alltagsleben der damaligen Zeit. Oft geht es um Essenszu-

Schützt Eure Gesundheit!

Sommerzeit ist die Zeit gehäufter Magen- und Darm-Erkrankungen

weil Magen und Darm durch Hitze viel empfindlicher sind als zu anderen Jahreszeiten;

dazu meistens dem erhitzten Körper im Übermaß Wasser zugeführt, Obst und Wasser oft zusammen genossen und teilweise durch die Hitze sauer gewordenes Essen verzehrt wird.

Darum Durst löschen mit dem zur Ausgabe gelangenden Kaffee oder Tee, Obst in mäßigen Mengen genießen, nie Wasser dazu trinken. Nur haltbare Speisen im Tender mitbringen!

Bei beginnender Krankheit sofort den Arzt an!; so vermeidest Du lästige

Rüsselsheim am Main, 27. Juli

teilung, aber auch Währungsreform, Entnazifizierung und auch eine Lohnerhöhung – 20 Pfennig auf die Zeit- und Akkordgrundlöhne – sind Themen.

Ebenso wie die Bekanntmachung des von der amerikanischen Militärregierung eingesetzten Treuhänders E. U. Neumann, daß „mit Wirkung ab 1. November 1948 die Adam Opel AG wieder von der General Motors Corporation übernommen worden“ ist. Seinem Nachfolger „Mr. E.W. Zdunek“ wünschte der Treuhänder, daß ihm genauso viel Vertrauen entgegengebracht werde wie ihm.

Wie heißt es doch so schön: Der Rest ist Geschichte.

Lohnerhöhung

Die in der gestrigen Lohnverhandlung zugestandene allgemeine Auf die Zeit- und Zahlungen gebracht:

Bei der nächsten Abschluß der November-Auszahlung

Sonderzuteilung von Wolle

Als Sonderzuteilung steht für unsere weiblichen Werksangehörigen ein blauer Strickwolle zur Verfügung. Nur beschränkter Posten. Nicht anders durchführbar, sowie im Interesse einer

Arbeitskarten

Rheinische Werksangehörige

8. d. Mts., vormittags 8.00 Uhr, müssen

Sonder-Zuteilung aus Export-Devisen-Bonus „B“

Um auch in diesem Monat eine Zuteilung aus dem Export-Devisen-Bonus „B“ durchzuführen, gelangt anstelle des angekündigten, jedoch nicht rechtzeitig eintreffenden Oliven-Öls nochmals

1 kg holländische Margarine

82% Fettgehalt

sowie gleichzeitig, wie schon früher vorgesehen,

125 gr prima schwarzer Tee

an jeden zum 31. 5. 1948 zur Belegschaft zählenden Werksangehörigen zur Ausgabe. Die Abgabe erfolgt gegen Rückgabe der durch die Betriebs-Buchhaltung ausgegebenen Quittungen im Verkaufsbunker H 40 der Wirtschafts-Abteilung.

ab Montag, den 14. Juni 1948

an die hierfür bestimmten Gruppenabholer der einzelnen Abteilungen. Im Werk tätige Arbeitnehmer der Wiederaufbaufirmen werden nach der bisherigen Regelung wiederum mit der Hälfte der obigen Mengen bedacht.

Rüsselsheim am Main, 11. Juni 1948.

E. U. Neumann
Treuhänder

Ausgabe von Oliven-Öl

Wie bereits angekündigt, reichten die Export-Bonus-B-Einführungen der letzten Zeit nur dazu aus, die Hälfte der ursprünglich vorgesehenen Menge Olivenöl zu beschaffen.

Infolgedessen gelangt ab heute 14 Uhr im Bunker H-40

500 g Olivenöl zum Preise von DM 1.90

an jeden unserer Werksangehörigen zur Ausgabe.

Die Auslieferung erfolgt wie bisher gegen sofortige Zahlung über die Gruppenabholer.

Da ursprünglich 1 kg vorgesehen und die Abfüllung bereits entsprechend vorgenommen war, wird für je 2 Personen 1 Dose à 1 kg ausgegeben. Diese wollen sich die Werksangehörigen in geeigneter Form in mitzubringenden Flaschen oder Behältern teilen.

Da die angelieferte Menge Olivenöl nur für unsere Belegschaft selbst ausreicht, werden die Angehörigen der Wiederaufbaufirmen usw. mit anderen Fetten beliefert, die mengenmäßig der Hälfte der obigen Ölmenge entspricht.

Rüsselsheim am Main, 17. August 1948.

Mahnung an unsere Kollegen!

Rüsselsheim (es). Eine „Mahnung an unsere Kollegen“ veröffentlicht der Betriebsrat am 25. Juni 1948. Es geht um Folgen der damals gerade vollzogenen Währungsreform: „Jetzt wirft man alle für uns lebenswichtigen Güter zu unerschwinglichen Preisen auf den Markt, die in keinem Verhältnis zu unserem Einkommen stehen“, beklagen sich die Arbeitnehmervertreter.

Und nennen Beispiele: „Ein Wassereimer, der beim selben Lohn früher 1,80 Reichsmark kostete, wird heute für 15 D-Mark verkauft.“ Und: „Fahrraddecken, bei normaler Währung 3 RM, kosten heute 7,50 D-Mark.“

Der Betriebsrat mahnt, möglichst nichts zu kaufen: „Nur so können wir erreichen, daß die Preise wieder unseren Löhnen und Gehältern angepaßt werden.“

Rüsselsheim (es). Aus einem Aushang vom 7. September 1948:

„Wir ändern morgen, ändern heute, wir ändern wütend und erfreut.

Wir ändern, ohne zu verzagen, an allen sieben Wochentagen.

Wir ändern teils aus purer Lust, mit Vorsatz teils, teils unbewußt.

Wir ändern gut und auch bedingt, weil ändern immer Arbeit bringt.

Wir ändern resigniert und still, weil jeder es so haben will.

Die Alten ändern und die Jungen, wir ändern selbst die Änderungen.

Wir ändern, was man ändern kann, und stehen dabei unseren Mann.

Und ist der Plan auch gut gelungen, bestimmt trägt er Änderungen.

Wir ändern deshalb früh bis spät alles, was zu ändern geht.

Wir ändern heute und jederzeit, zum Denken bleibt uns wenig Zeit.“

Opel-Treuhänder Neumann zitiert hier augenzwinkernd das Gedicht eines „Kollegen eines benachbarten Großkonzerns“, den er leider nicht namentlich nennt.

Als 12. Zuteilung aus dem Export-Devisen-Bonus „B“ gelangt am Donnerstag, 11. November 1948, ab 8.00 Uhr

1 Tafel Kokosfett à 500 gr

Rüsselsheim (es). „Eine Tafel Kokosfett à 500 Gramm zum Preise von DM 2,15“ oder „ein Viertel Kilo holländische Margarine sowie eine Dose Ölsardinen gegen sofortige Barzahlung von DM 1,20“ – solche Angebote finden sich 1948 immer wieder unter den Aushängen. Sogenannte „Sonderzuteilungen aus Export-Devisen-Bonus B“. Darunter steht stets der Zusatz: „Die in unserem Betrieb tätigen Angehörigen der Wiederaufbaufirmen usw. erhalten, wie bisher, die Hälfte der obigen Mengen.“

Umso mehr dürften sich die Opel-Mitarbeiter über die Weihnachtzuteilung des Jahres 1947 gefreut haben, von der ein anderer Aushang kündigt: Die Firma schenkt „allen am Wiederaufbau beteiligten Werksangehörigen und ihren Angehörigen“ eine Flasche Wein.

Gleichzeitig werden Sonderzuteilungen zum Selbstkostenpreis angeboten: 250 Gramm Waschpulver, eine Tube Zahnpasta, zwei Rasierklingen zum Gesamtpreis von DM 1 für Männer, und für die Frau 250 Gramm Waschpulver, eine Tube Zahnpasta sowie eine Tube Hautcreme für DM 2,50.



Bus Stop

Welch ein Wiedersehen: Vor 43 Jahren zog er von Rüsselsheim in die Welt, erlebte zahllose Abenteuer und schien bereits auf einem stillgelegten Firmengelände ein unwürdiges Ende nehmen zu müssen. Doch dann schaffte der schneie 54er Blitz-Bus doch noch den Weg nach Hause - auf den eigenen vier Rädern, wie es sich für einen rüstigen Oldie gehört.



Ein echter Fünfziger: Der Blitz-Bus bietet neben schönen Formen auch noch einen Panoramablick, Kurbelfenster und Fahrspaß

Rüsselsheim (es). Er war schon damals ein Exot: Denn im Jahr, als Sepp Herbergers „Helden von Bern“ Fußballweltmeister wurden, lief die Produktion des „Rund-Blitz“, wie der Bus dank seiner Panorama-Scheiben genannt wurde, erst zwei Jahre. Außerdem wurden zwischen 1952 und 1956 insgesamt nur 67 Fahrzeuge dieser Baureihe produziert.

Die Rüsselsheimer Autobauer fertigten jedoch lediglich Fahrgestelle und Motoren, die Karosserie stülpte

seinerzeit „Kässbohrer“ in Neu-Ulm dem Blitz über. Erhalten sind bis heute wohl nur drei Exemplare.

Unser Held stellte seine 17 Sitze zunächst einem Pfälzer Busunternehmen zur Verfügung. Ab 1963 transportierte er Baustellenarbeiter zu ihrem Arbeitsplatz. Für die dürfte die Fahrt eine nette Abwechslung im harten Alltag gewesen sein. Denn der Rund-Blitz machte nicht nur seiner Bezeichnung „Panorama-Bus“ allemal Ehre: Frischluftfanatiker konnten die



großen Fensterscheiben sogar hinunterkurbeln – in heutigen Reisebussen unvorstellbar.

Auch rechtzeitig ans Ziel gebracht hat der Bus seine Fahrgäste: Der 2,5 Liter-Sechszylinder-Motor mit seinen 58 PS schaffte immerhin 95 Stundenkilometer.

Dennoch ahnten seine Herren wohl nicht, welch seltenes Schmuckstück sie da in Händen hielten. Als Siegfried Maier, Mitglied der Alt-Opel-In-

teressengemeinschaft, den „Rund-Blitz“ 1993 auf dem stillgelegten Gelände einer Baufirma bei Mannheim entdeckte, war er in einem desolaten Zustand.

Das Neu-Ulmer „EvoBus ServiceCenter“, übrigens das Nachfolgeunternehmen von „Kässbohrer“, zeigte sich in der Lage, dem maroden Ol-

die wieder Leben einzuhauchen.

Drei Jahre später präsentiert sich der Blitz-Bus jetzt jung und frisch wie einst im Mai: Drum trat er die Heimreise nach Rüsselsheim selbstredend auf den eigenen vier Rädern an.

Zuhause angekommen, wird er nun die Oldtimer-Flotte komplettieren. Und bei Veranstaltungen und Rallyes weiter seine 17 Sitze anbieten. Denn fürs Museum fühlt er sich noch zu jung – schließlich ist er erst Mitte 40. ■

Rennzirkus

Mitarbeiter vergnügen sich auf der Kart-Bahn

Bochum (pm). Irgendwie ist es ja natürlich, daß Opelaner Benzin im Blut haben. Wenn man sportliche Fahrzeuge baut, kann das ja nicht spurlos an einem vorbeigehen. Wie viele haben schließlich auf den Tribünen oder am Fernseher mitgezittert, wenn es bei Wettkämpfen für Opel-Renner „um die Wurst“ ging.

Aus der Idee eines Motorsport-Fans, der in der Freizeit mit seinem Sohn die Kart-Bahnen der Region unsicher macht, entwickelt sich zur Zeit so etwas wie eine kleine Meisterschaft. Beim dritten „zwanglosen“ Treffen auf einer Indoor-Bahn waren es schon 23 Starter, die ans Rennlenkrad gelockt wurden.

Dabei gingen die nicht immer ganz jungen „Nachwuchs-Schumis“ beherzt und ehrgeizig zur Sache. An Spannung stand die improvisierte Race-Night den Profirenner in nichts nach.

Heulende Motoren, quiet-schende Reifen und der unvergleichliche Benzinduft, alles war an diesem Abend fast



Fast wie in echt: Die Bochumer Flitzer auf der Kart-Bahn

wie im „richtigen Rennzirkus“. Auch wer vielleicht nur vom Kollegen zu diesem Ausflug in den Motorsport überredet worden war, war schnell vom Rennbazillus befallen.

Aus dem zaghaften „Streicheln“ des Gaspedals wurde ein herzhafter Tritt und schnell war die Haftgrenze der Reifen ausgelotet. Immerhin ging es um Punkte für das Team. Welche Mannschaft schließlich auf den ersten Rang kam, blieb letztendlich zweitrangig. Gewonnen hatte der gemeinsame Spaß am Erlebnis

Motorsport. Die Räder ins Rollen brachte der Rennsport-Fan und Werkslogistiker Günter Ahlf. Seine Idee, nach Feierabend „ein paar Runden“ zu drehen, sprach sich herum. Beim jetzigen Treffen gab es erstmals ein Abteilungsrennen.

Nach dem gelungenen Rennabend hoffen alle Beteiligten, daß sich der Kreis noch erweitert, und vielleicht später einmal eine organisierte Bochumer Abteilungsmeisterschaft ausgetragen werden kann. ■

Blitz-Licht

Birgit Ammann/ Hermann Remsperger

Rüsselsheim (jan). Opel bietet seinen Mitarbeitern die Möglichkeit, durch den Abschluß einer steuerbegünstigten Direktversicherung Vorsorge für das Alter zu treffen. Um sich hierüber zu informieren, lohnt es sich, Birgit Ammann vom Zentralen Sozialwesen anzurufen. Denn sie ist diejenige, die von Berufs wegen alles Wesentliche über Direktversicherungen und die Gruppenlebensversicherung weiß.

Zu ihr kommen deswegen nicht wenige, die im Alter über ein beruhigendes Finanzpolster verfügen oder die Angehörigen absichern

wollen. Die 34jährige aus Kelsterbach kennt auch die Gründe für die rege Nachfrage: „Wir sind hier eine neutrale Stelle, keine Versicherungsagentur. Und wenn einer Probleme hat, dann boxen wir ihn da auch wieder raus.“

Seit zwölf Jahren führt Birgit Ammann nun schon Hilfesuchende durch das Versicherungsdickicht und leitet die Anträge an die Gesellschaften weiter.

„Das ist auch ein gutes Stück Sozialarbeit, was wir hier leisten“, charakterisiert sie ihr Tagwerk. „Wenn man sich mal eingearbeitet hat, macht's wirklich Freude, den

Leuten zu helfen.“

Denn Service zu leisten, ist das erste Gebot der Mitarbeiter aus dem Bereich Sozialwesen, die Details erledigen die Versicherungsagenturen. Ganz wichtig dabei: „Wir sind keine Versicherungsvertreter, sondern Opelaner“, fügt ihr Kollege Hermann Remsperger hinzu, der andere „gute Geist“, der zum Jahresende nach 38 Jahren bei Opel selbst in Rente geht.

Er sieht das mit einem lachenden und einem weinenden Auge. „Schließlich sind wir hier ein Team, wo die Arbeit noch Spaß macht. Das gibt's ja heute auch nicht mehr überall.“



Hermann Remsperger und Birgit Ammann