



Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 4:

In Rüsselsheim lief jetzt der einmillionste Vectra vom Band



Seite 10-13:

Am 20. März beginnt der Verkauf der neuen Astra-Generation



Seite 16/17:

Die Neugier hat in Rüsselsheim einen Namen: „Opel Live“



Seite 22:

ITEZ-Experten sind historischem Ballon-Absturz auf der Spur



Läßt sich Qualität sinnvoll managen? Die Experten von Opel sagen ja und entwickeln die ISO 9000 zur QS 9000 weiter. Mehr dazu auf Seite 9

Standort Zukunft

„Hier sind unsere historischen Wurzeln und hier ist der Ausgangspunkt für unsere Aktivitäten auf der ganzen Welt“, beschrieb Vorstandschef David J. Herman die Rolle Rüsselsheims anlässlich der Eröffnung des Adam Opel Hauses am 11. März. Unter den Ehrengästen: Bundeskanzler Helmut Kohl und zahlreiche weitere Repräsentanten aus Politik, Wirtschaft und Sport.

Rüsselsheim (jh). In seiner Festrede brachte Helmut Kohl seine Freude zum Ausdruck über „das stahlgewordene Bekenntnis“ zum Standort Deutschland. Kohl verband damit zugleich den Wunsch, die deutsch-amerikanische Kooperation möge sich über-

all so gedeihlich zum Wohle der hiesigen Wirtschaft entwickeln wie in Rüsselsheim.

Betriebsratschef Rudi Müller erinnerte daran, daß Rüsselsheim zeitweise in dem Ruf stand, nach Berlin die zweitgrößte Baustelle Deutschlands zu sein – durch die

Bautätigkeiten für das Adam Opel Haus, das Besucherzentrum „Opel Live“ sowie das neue Ausbildungszentrum. Dieser Vergleich habe ihn „mit Stolz erfüllt, denn der Bau neuer Gebäude vermittelt Aufbruchstimmung und gibt die Chance, Neues zu wagen“, so Müller.

Auch Herman ging in seiner Rede auf weitere Investitionsprojekte am Standort Rüsselsheim ein. Er nannte Opel Live für 90 Millionen Mark, das im Sommer eröffnende Ausbildungszentrum für 20 Millionen Mark und ein neues Trainingszentrum für 27 Millionen Mark.

In den kommenden Monaten falle außerdem die Entscheidung, ob Opel das Werk Rüsselsheim für rund 750 Millionen Mark modernisiere oder mit noch höheren Aufwendungen nach dem Muster von Eisenach neu baue.

Das Adam Opel Haus wurde auf einer Grundstücksfläche von 30 000 Quadratmetern erstellt. Die moderne und technisch orientierte Architektur symbolisiert die technologische Kompetenz des Unternehmens. Hauptmerkmal sind zwei parallel angeordnete Gebäudeteile, die sich an ihrer Westseite im 45-Grad-Winkel zum Rugbyring öffnen. Der überdachte Raum zwischen den Gebäuden bildet ein großzügiges, lichtdurchflutetes Atrium.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur neuen Unternehmenszentrale entsteht derzeit – basierend auf einem bislang einzigartigen Konzept – das Besucherzentrum Opel Live (mehr dazu auf den Seiten 16 und 17). Darüber hinaus erhält das der neuen Unternehmenszentrale gegenüberliegende ITEZ eine neue Fassade, die optisch an die der übrigen Bauten angepaßt ist. Das Adam Opel Haus, Opel Live und ITEZ bilden dann eine geschlossene Einheit.

Weitere Impressionen von der Eröffnungsfeier des Adam Opel Hauses auf Seite 3.

Motor von morgen?

Alternative Antriebe in Genf gezeigt

Genf (pui). Kurz vor seinem Verkaufsstart stand der neue Astra im Mittelpunkt des Opel-Auftritts auf dem Genfer Automobilsalon. Dessen Präsentation wurde ergänzt durch einen Überblick über das Engagement im Bereich der alternativen Antriebe, etwa ein mit Brennstoffzellen bestückter Prototyp der Großraumlimousine Sintra sowie verschiedene, zum Beispiel mit Hybrid- und Erdgasantrieb ausgestattete Versionen des Versuchsfahrzeugs EV1.

Der Prototyp des Sintra bietet vier Passagieren Platz – im Bereich der dritten Sintra-Sitzreihe sind die Methanol- und Wassertanks sowie weitere Systembauteile platziert. Die Geräumigkeit der Großraumlimousine ermöglicht den Forschern dabei leichte Zugänglichkeit zu allen Antriebsselementen.

Primärziele der Entwicklungsarbeiten sind die Verkleinerung dieser Komponenten und die Optimierung der Alltagseigenschaften. Ab dem Jahr 2004 soll ein Serienfahrzeug mit Brennstoffzellen-Technologie angeboten werden. Auf der Grundlage des weltweit er-



Multitalent: Beim Sintra-Prototyp sind im Bereich der Rücksitze die Methanol- und Wassertanks untergebracht

sten Serien-Elektroautos von GM präsentierte Opel einen Querschnitt der gemeinsamen Forschung im Bereich alternativer Antriebe.

Neben einem abgasfreien Fahrzeug mit Nickel-Metall-Hybrid-Batterie und einer Version mit Hybridantrieb – hier dient ein Direkteinspritzer-Turbodiesel als Generator – zeigt Opel eine Variante mit Brennstoffzelle und ein erdgasgetriebenes Modell, das mit einem 1,0-Liter-Dreizylinder-Turbomotor ausgerüstet ist. Dank seiner Leichtbaustruktur, exzellenter Aerodynamik und einer energierückgewinnenden Bremsanlage bietet der EV1 den Opel-Forschern eine ausgezeichnete Basis, um die Potentiale alternativer Antriebe zu untersuchen.



Er ist ein hoher, gern gesehener und gar nicht mal so seltener Gast im Kaiserslauterner Werk: Landesvater Kurt Beck schaute dieses Mal vorbei, um das Preßwerk und die Produktionsanlagen der Familie 2-Motoren zu sehen. In Gesprächen mit Werksleitung und Betriebsrat unterstrich der Ministerpräsident die Bedeutung des Opel-Standorts Kaiserslautern für die gesamte Pfalz und sagte die höchstmögliche finanzielle Unterstützung des Landes für ein mögliches neues Motorenwerk zu.

Ganz kurz ...

Astra erfolgreich: Schon vor der offiziellen Markteinführung liegen allein in Deutschland mehr als 50 000 Bestellungen für den neuen Astra vor. Die bisher vorliegenden Kundenwünsche zeigen einen starken Trend zu höherwertigen und komfortabel ausgerüsteten Astra-Modellen. Das Unternehmen trägt dieser Entwicklung mit verschiedenen Ausstattungspaketen und einem breiten Angebot weiterer Extras Rechnung.

Musikalische Wochenenden: Die Interne Kommunikation sucht bis Ende März noch Teilnehmer für folgende Musical-Wochenendreisen: Miss Saigon am 20./21. Juni in Stuttgart, Die Schöne und das Biest am 4./5. Juli in Stuttgart, Starlight Expresß am 8./9. August in Bochum sowie Phantom der Oper am 21./23. August in Hamburg.

GM bleibt Weltmarktführer: General Motors, inklusive Opel, Saab und Vauxhall, bleibt mit 8,776 Millionen Fahrzeugen (plus 6,2 Prozent) auch 1997 Spitzenreiter unter den absatzstärksten Automobilherstellern der Welt. Auf den Plätzen folgen Ford mit 6,943 Millionen, Toyota mit 4,843 Millionen und Volkswagen mit 4,26 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen. Dies geht aus der Welttrangliste der Fachzeitschrift „Automotive News“ für 1997 hervor. Insgesamt wurden im Vorjahr weltweit 54 Millionen Fahrzeuge verkauft.

Die nächste Opel Post ist für den 17. April geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 23. März 1998.

Klassenprimus

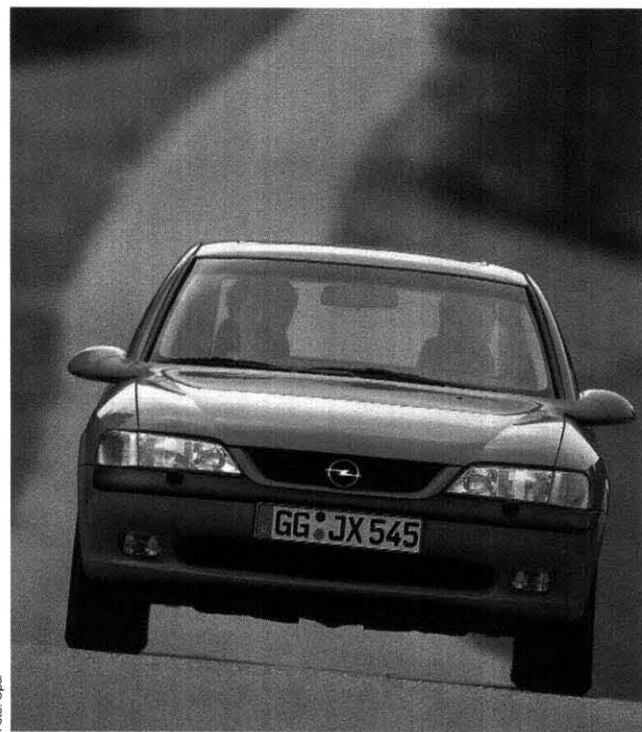
Der Vectra war mit 13,2 Prozent Marktanteil auch 1997 das meistverkaufte Mittelklasseauto in Europa

Der Vectra war auch 1997 wieder das meistverkaufte Mittelklasseauto Europas. Mit insgesamt 384 996 Zulassungen erreichte das vielseitige Modell einen Anteil von 13,2 Prozent in seinem Segment und war damit eindeutig Klassenprimus.

Rüsselsheim (pui). Der Vectra eroberte nicht nur zum zweiten Mal in Folge den ersten Rang, sondern übertraf auch den Vorjahreserfolg mit 366 106 verkauften Einheiten und einem Marktanteil von 13,0 Prozent.

In Deutschland erreichte der Vectra mit 141 110 Neuzulassungen 1997 (1996: 130 889) gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 7,8 Prozent. Allein 60 380 Modelle entfielen dabei auf den Caravan. Seinen Segmentanteil konnte der Opel Vectra auf 15,75 Prozent (1996: 15,01 Prozent) steigern.

Beliebteste Vectra-Variante bei Europas Autofahrern war dabei mit rund 38,9 Prozent die Stufenheck-Version, gefolgt vom Caravan (33,2 Prozent), der im Herbst 1996 Premiere feierte und auf Anhieb zu einem großen Erfolg bei Freizeit- und lifestyleorien-



Immer bergauf: Der Vectra begeistert vor allem durchs Design

tierten Käufern wurde. Die praktische fünftürige Schrägheckausführung kam auf einen Anteil von 27,9 Prozent.

In Deutschland wählten 1997 insgesamt 44 Prozent der Vectra-Kunden die viertürige Stufenhecklimousine, 43 Prozent entschieden sich für einen Caravan und 13 Prozent für die fünftürige Schrägheckvariante.

Neben dem attraktiven Design, das den Opel-Marktforschern in allen Ländern als Kaufargument Nummer eins genannt wurde, basiert der Erfolg des Vectra vor allem auf seiner Vielfalt. So stieß die Erweiterung der Motorenpalette mit hochmodernen Vier-ventil-Direkteinspritzer-Dieselturbinen auf besonders positive Käuferresonanz. Der

europaweite Vectra-Dieselan- teil stieg dank der sparsamen und drehmomentstarken Ecotec-Selbstzünder von 1996 (17,6 Prozent) um nahezu das Doppelte auf 30,2 Prozent im letzten Quartal des Jahres 1997.

Wesentlichen Anteil an dieser deutlichen Steigerung hatte der im vergangenen Jahr neu eingeführte DTI 16V-Motor mit 74 kW/100 PS, für den sich in diesem Zeitraum bereits mehr als zwei Drittel aller Dieselmotorkäufer entschieden. In Deutschland wählten im letzten Quartal 1997 nahezu drei Viertel der Dieselmotorkunden beim Vectra das ladeluftgekühlte Aggregat. Das DI-Basistriebwerk (60 kW/82 PS) kam in den letzten drei Monaten in 1997 auf einen

Anteil von durchschnittlich 3,3 Prozent. Im gleichen Zeitraum erreichte der DTI 16V beim Vectra einen Anteil von 11,7 Prozent.

Bei der Motorwahl am höchsten im Kurs stand - über das gesamte Jahr 1997 betrachtet - der 1,6-Liter-Vier-ventilbenziner mit 74 kW/100 PS, den 28,3 Prozent aller Vectra-Fahrer in Europa (Deutschland: 41,6 Prozent) zum Favoriten erkoren. Die nächsten Plätze auf der Beliebtheitskala belegten der 1,8-Liter mit 85 kW/115 PS (28 Prozent/Deutschland: 28,8 Prozent), der DI-Diesel mit 60 kW/82 PS (17,0/ Deutschland: 7,3) und das 100 kW/136 PS starke 2,0-Liter-Aggregat (14,3/Deutschland: 10,9).

Bubenzauber

Opel Junior-Cup zieht wieder viele Nachwuchskicker an

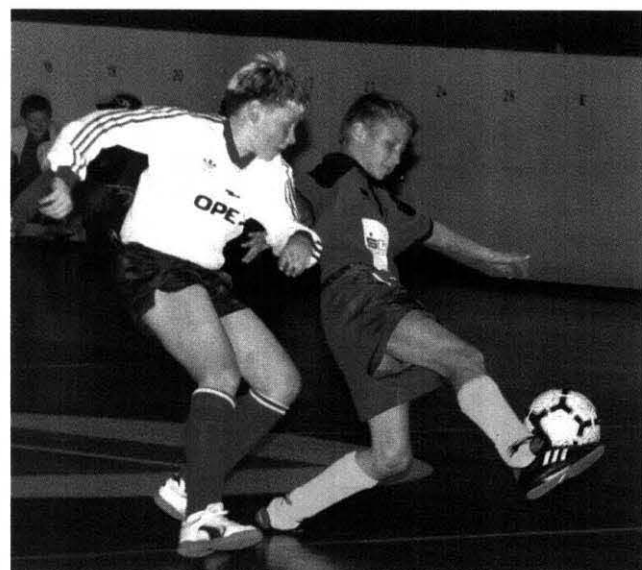
Eisenach (kb/yf). Spannende Zweikämpfe, faire Spiele und viele Tore erlebten die Zuschauer beim diesjährigen Opel-Junioren-Cup, zu dem Opel Eisenach und die SG Höseltal Stedtfeld bereits zum vierten Mal eingeladen hatten.

32 Mannschaften aus insgesamt 25 Vereinen waren der Einladung in die Werner-Aßmann-Halle gefolgt. Aus acht verschiedenen Bundesländern waren die Kinder und Jugendlichen in die Wartburgstadt gereist, um in drei Altersklassen um die begehrten Pokale zu kämpfen.

Der Opel-Junioren-Cup hat sich mittlerweile zu einem der wichtigsten Jugend-Turniere in Thüringen entwickelt. Namhafte Vereine wie der FC Rot-Weiß Erfurt, die Stuttgarter Kickers oder der Dresdner SC senden ihre Jugend nach Eisenach. Sogar aus dem fernen Hamburg war in diesem Jahr eine Mannschaft angereist.

Bereits die Jüngsten in der Altersklasse E-Junioren zeigten am ersten Turniertag Talent und erstklassigen Fußball. Zehn Mannschaften kämpften um Punkte und gute Platzierungen. Das Finale wurde zum Thüringen-Derby. Am Ende siegte der FC Rot-Weiß Erfurt über den FC Carl Zeiss Jena.

Im zweiten Turnier der D-Junioren gab es einen hessischen Sieger. Die Mannschaft vom FV Bebra holte sich in einem spannenden Finale den Siegerpokal vor dem FSV Zwickau (Sachsen). Bei den C-Junioren fehlte



Faire Duelle: Schon die jüngsten Kicker waren engagiert dabei



Geschafft: Opel Eisenach-Chef Michael J. Wolf kürt den Meister

den Gastgebern von der SG Höseltal Stedtfeld im Endspiel um Platz 1 das Quentchen Glück. Im Sieben-Meter-Schießen unterlagen sie nur knapp der SG Teichel-Remda (Thüringen). Im kommenden Jahr wird

der Junioren-Cup zum fünften Mal ausgetragen. Die Vorbereitungen haben schon jetzt begonnen, um das Turnier zum kleinen Jubiläum mit einem großen Rahmenprogramm noch attraktiver zu gestalten.

Nicht zu stoppen

Eisenacher Mitarbeiter nehmen Neuling unter die Lupe

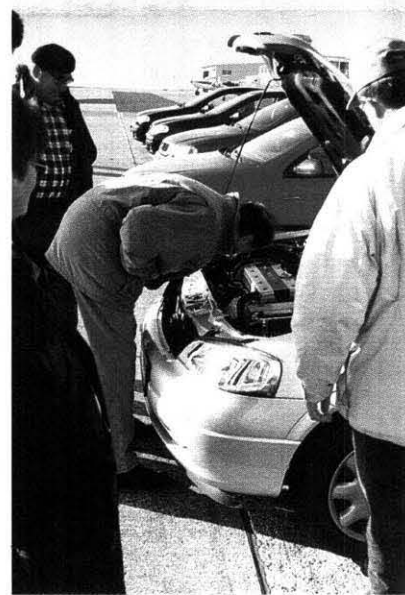
Eisenach (kb). Von der Kurvenlage über Brems- und Lenkverhalten bis zur Motorleistung - all das konnten die Eisenacher Mitarbeiter und ihre Familien beim zweiten Astra-Fahrtst auf dem Regionalflugplatz Kindel auste-

Die Informationsinitiative T3000 hatte einen anspruchsvollen Parcours aufgebaut, in dem sogar ein großer Eich sein Unwesen trieb. Doch auch der konnte den neuen Astra trotz rasanter Fahrmanöver nicht stoppen.

Über 300 Opelaner nutzten an diesem Wochenende im Februar die Chance, den Neuen auf Herz und Nieren zu prüfen.

Ein fachmännischer Blick unter die Motorhaube durfte dabei nicht fehlen.

Bereits im Dezember ver-



Schaun mer mal: Tester mit Kennerblick

gangenen Jahres hatte Opel Eisenach zu einem Fahrtst eingeladen. Trotz eiskalter äußerer Bedingungen war die Resonanz so groß, daß ein zweiter Termin gefunden werden mußte.

Fazit der Eisenacher Mitarbeiter nach diesem Wochenende: Der Astra hält, was er verspricht.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Chefredakteur:
Jürgen Hepp

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:
Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Dr. Gudrun Langer
Eisenach:
Andrea Katzmarczyk

Layout:
D+K Horst Reipschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger 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.

Azubis gesucht

Rüsselsheim/Bochum (es). Wer glaubt, Berufsausbildung bei Opel muß immer was mit Autos zu tun haben, irrt. Die Betriebskrankenkasse (BKK) von Opel bildet 1998 in Bochum und Rüsselsheim Sozialversicherungsfachangestellte aus.

Die dreijährige Ausbildung eröffnet ein Betätigungsfeld in vielen Bereichen der Sozialversicherung. Während dieser Zeit lernt der oder die Auszubildende alles, was mit Kranken- und Sozialversicherung zu tun hat - von der Kundenbetreuung bis zum Leistungs- und Beitragsrecht. Neben einer umfassenden und abwechslungsreichen Ausbildung verspricht die BKK zudem moderne Bürotechnologie und eine attraktive Ausbildungsvergütung.

Gute Chancen hat, wer als Voraussetzung Real- schulabschluß, Abitur oder Fachhochschulreife mitbringt. Dazu sollte ein Azubi-Kandidat Spaß am Umgang mit Menschen haben und auch Interesse an versicherungsrechtlichen Themen mitbringen.

Interessenten für einen Platz in Rüsselsheim schicken ihre Bewerbungsunterlagen an die BKK Opel, Personalabteilung, 65423 Rüsselsheim. Kandidaten für einen Ausbildungsplatz in Bochum an die BKK Opel, Postfach 100267, 44702 Bochum.

FeierTag

Ein Bilderbogen von der Eröffnung des Adam Opel Hauses

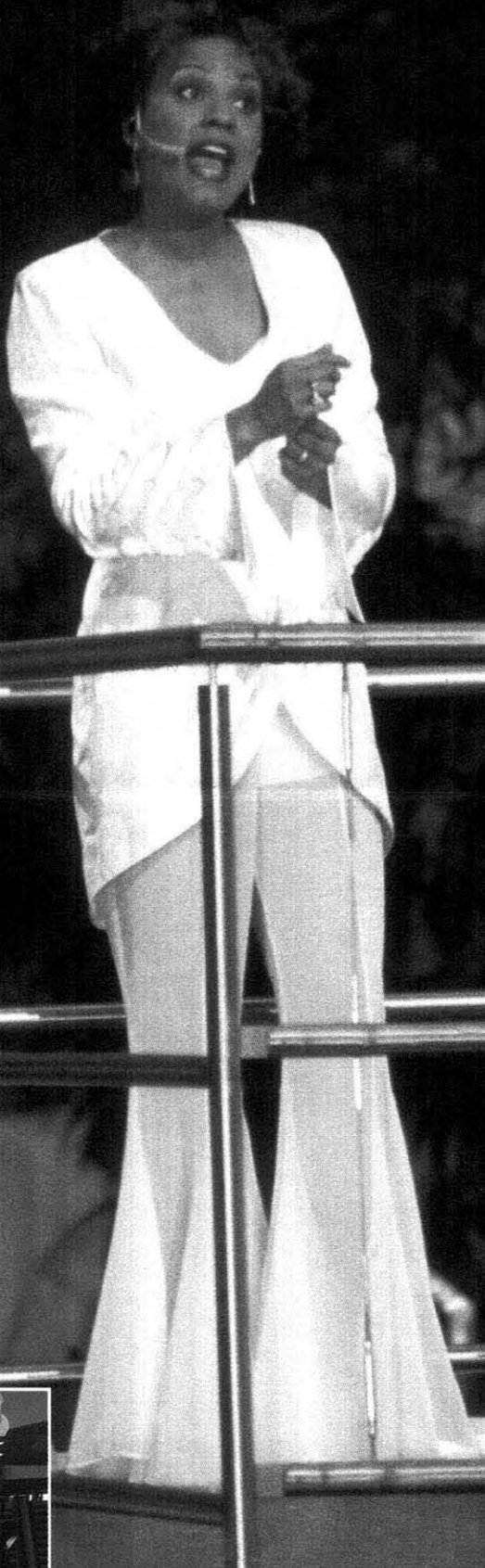
Golden Girls: Auch die beiden „Franzis“ – Schenk und van Almsick – tauchten in Rüsselsheim auf



Galeristen: Die Mitarbeiter hatten den Überblick



Kanzler und Kaiser: Zahlreiche Ehrengäste aus Politik, Wirtschaft und Sport feierten mit den Opel-Mitarbeitern



Wer wird denn gleich in die Luft gehen: Der Opel Heißluftballon diente als Wegweiser zum Adam Opel Haus



Medienrummel: Der Empfang des Kanzlers durch David J. Herman und Rudi Müller wurde vielfältig abgelichtet

Begrüßungskomitee: Die Gäste wurden mit beschwingten Melodien empfangen



136 Jahre später: Aus dem Kuhstall vom alten Adam ist ein modernes Büro- und Kommunikationszentrum geworden



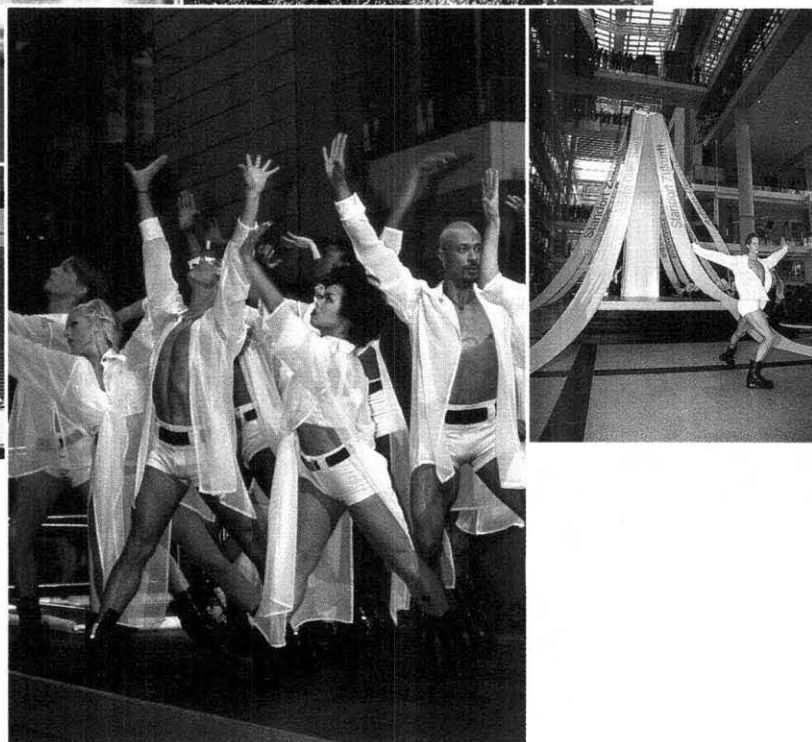
Flotte Feger: Während der Show schossen 50 Opel-Azubis Lametta in die Luft – und räumten's dann auch wieder weg



Trubel und Heiterkeit: Während sich die Gäste erfrischten, sorgten die Langhäse für gute Stimmung



Perfekte Show: Die Jungs und Mädels, die auf der '97er IAA die AstraVagance-Show präsentierten, sangen, tanzten und wirbelten zur Eröffnungsfeier durchs Atrium



Aber sicher

Zehn Bereiche des Standorts Rüsselsheim blieben 1997 unfallfrei



Rüsselsheim (jh). Auch 1997 nimmt Opel in puncto Arbeitssicherheit einen Spitzenplatz in der deutschen Automobilindustrie ein. Das Unternehmen verringerte seine Unfallhäufigkeit um 30 Prozent und kam auf nur 1,46 Unfälle pro 200 000 Arbeitsstunden (2,10 in 1996). Am Standort Rüsselsheim betrug der Wert nur 1,30. Das entspricht einer Verbesserung um 32 Prozent.

Diese Verbesserung ist das Ergebnis konsequenter

und erfolgreicher Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Arbeitsplatz. „Menschliche Schwächen wie Sorglosigkeit, Hektik und schlechte Angewohnheiten sind die häufigsten Unfallursachen. Sicherer Verhalten am Arbeitsplatz kann nur durch das richtige Bewußtsein entstehen. Dieses zu fördern, ist ein besonderes Anliegen von uns“, betonte Vorstandschef David J. Herman während einer Feierstunde im Forum.

Ausgezeichnet wurden zehn Bereiche des Standorts Rüsselsheim, die 1997 „unfallfrei“ geblieben waren und fünf Bereiche der Fertigung und Entwicklung, die ihre Ziele weit unterschritten hatten. Der Wandpokal für den unfallfreien Bereich mit den meisten Mitarbeitern (270) ging an den Prototypenbau, Karosserieausstattung/Chassis im ITEZ.

Die anderen neun Bereiche, die 1997 unfallfrei blieben, sind:

- ITEZ Zentrallaboratorium
- Chassis II, Getriebefertigung, Härterei, Logistik und Instandhaltung
- Qualitätssicherung Unit Rohkarosseriewerk
- Qualitätssicherung Preßwerk
- Werksverpflegung
- Technisches Service Zentrum, Ordnungsdienst
- Logistik, Steuerung und Engineering, Transport Logistik
- Logistik Preßwerke
- Chassis I, Schaumteile und Instandhaltung



Gleich drei amerikanische Diplomaten konnte Werkdirektor Norbert Küpper jetzt in Rüsselsheim begrüßen: Generalkonsul Jerry Hamilton aus Frankfurt, Konsul Doug Kramer und Joe Saloom von der US-Botschaft in Bonn nahmen die Vectra-, Omega- und Catera-Produktion in Augenschein, um sich persönlich von der Leistungsfähigkeit der deutschen GM-Tochter zu überzeugen.

Mit Ideen zu neuem Rekord

VV-Wesen legt Spitzenergebnis vor

Rüsselsheim (pui). Mit rund 119 000 Verbesserungsvorschlägen haben die Opel-Mitarbeiter 1997 ein neues Rekordergebnis erzielt und die bisherige Bestmarke des Jahres 1996 (106 000 Vorschläge) um 12 Prozent übertroffen. Dies ist bereits die neunte Steigerung in Folge.

Die Kreativität der Beschäftigten an den Standorten Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach honorierte das Unternehmen mit Prämien in Höhe von über 19 Millionen Mark. Dabei wurde die Höchstsumme

von 100 000 Mark 19 Mal ausgezahlt. Die auf die Mitarbeiter-Ideen zurückzuführenden Einsparungen belaufen sich insgesamt auf rund 106,6 Millionen Mark.

An den Opel-Standorten Rüsselsheim (26 172 Vorschläge) und Bochum (48 619) konnten Einsparungen in Höhe von 43,6 Millionen Mark (Rüsselsheim) beziehungsweise 43,1 Millionen Mark realisiert werden. Im Werk Kaiserslautern (9 767) lag das Kostenreduktionspotential bei rund 13,3 Millionen, in Eisenach (33 963) bei rund 6,6 Millionen Mark.

Zugabe

Bill Evans begeisterte die Zuhörer

Rüsselsheim (es). Wieder mal war es der „Jazz-Fabrik“ gelungen, einen der ganz Großen der Musikszene nach Rüsselsheim zu holen: Der Saxophonist Bill Evans begeisterte mit seiner Band „Push“ 300 Besucher in der Opel-Werkshalle A.

Bill Evans war Weggefährte des legendären Miles Davis, begleitete aber auch Stars wie John McLaughlin, Herbie Hancock oder Mick Jagger, ehe er sich selbstständig machte.

Die Gratwanderung zwischen klassischem „Bebop“ und modernen Pop-Musikrichtungen wie Funk, Rap oder

Hip-Hop kennzeichnet bis heute seinen eigenen, unorthodoxen Stil, von dem sich die Besucher in der Werkshalle zwei Stunden lang ein persönliches Bild machen konnten.

Evans brillierte mit ausgeprägten Soli, bediente sein Publikum mit vielen neuen Songs, aber auch Klassikern wie „Push“ oder „I miss you“.

Daneben ließ der Meister aber auch seinen Mitspielern reichlich Gelegenheit, sich zu profilieren. Allen voran seinem Gitarristen Adam Rogers, der die Besucher wiederholt zu Szenenapplaus hinriß.



Haste Töne: Bill Evans gastierte mit seiner Band in Werkshalle A

Prosit!

Ende März gibt's Frühlingsdrinks

Rüsselsheim (es). Einen Gratis-Frühlingsdrink bieten in einer Gemeinschaftsaktion die BKK, Pedus, die Werksverpflegung sowie die Sozialberatung Ende März in den Rüsselsheimer Kantinen an. Die Aktion startet am Montag, 30.

März in den Kantinen A1 und D10. Weitere Termine: Dienstag, 31. März, Kantine H32, F1; Mittwoch, 1. April, Kantine K40, P7, M55; Donnerstag, 2. April, Kantine K115, N20 und Freitag, 3. April, im K65 und im Zeit am Adam Opel Haus.

Millionär

Vectra-Jubiläum in Rüsselsheim

Rüsselsheim (ek). Das einmillionste Exemplar des Vectra B ist jetzt nach weniger als zweieinhalb Jahren Bauzeit in Rüsselsheim vom Band gelaufen. Hier werden zur Zeit arbeitstäglich rund 780 Exemplare des Erfolgsmodells gefertigt.

Der mit einem Investitionsvolumen von 2,5 Milliarden Mark entwickelte Nachfolger des bereits überdurchschnittlich erfolgreichen Vectra A hat damit die hohen Erwartungen, die Opel in das Modell setzte, erfüllt. Seit seiner Markteinführung im Herbst 1995 entschieden

sich allein mehr als 300 000 Bundesbürger für den Mittelklassewagen.

Bei dem Jubilar handelt es sich um eine magmarote Limousine der Reihe „Sport“ mit einem 125 kW/170 PS starken 2,5 Liter V6-Triebwerk. Die auf die Wünsche ambitionierter Fahrer zugeschnittene Variante, die insgesamt 15 Prozent am Gesamtverkauf des Vectra ausmacht, bietet unter anderem ein um 20 Millimeter abgesenktes Fahrwerk und ist mit 7x16 Zoll-Leichtmetallräder im sogenannten Twinspoke-Design ausgerüstet.



Erfolgsmodell: Der Jubilar war ein roter Sport-Sechszylinder

Die BKK informiert über das Thema Notopfer

Rüsselsheim (bkk). Der Gesetzgeber hat das inzwischen heftig umstrittene „Krankenhaus-Notopfer“ in Höhe von 20 Mark für die Jahre 1997, 1998 und 1999 eingeführt, weil sich die Länder – mit Ausnahme von Bayern – bislang weigerten, ihrer Verpflichtung zur Finanzierung der Instandhaltungskosten für Krankenhäuser nachzukommen.

Deshalb müssen die Krankenkassen diese Kosten übernehmen, um eine vernünftige Unterbringung und Behandlung der Versicherten zu gewährleisten. Nach Berechnungen des Bundesgesundheitsministeriums erreichen die zusätzlichen Zahlungen der Krankenkassen an die Krankenhäuser eine Größenordnung von jährlich 880 Millionen Mark.

Das „Notopfer“ wird nach wie vor in den Medien diskutiert. Mittlerweile wurde eine verfassungsrechtliche Überprüfung gegen die Beitragserhebung veranlaßt. Dazu die BKK Opel:

„Sollte sich nach einer verfassungsrechtlichen Überprüfung die Pflicht zur Erstattung der entrichteten Zusatzbeiträge herausstellen, wird die BKK Opel selbstverständlich alle eingegangenen Zahlungen rückwirkend erstatten. Um die Erstattungsansprüche zu sichern, müssen die Mitglieder keinen Widerspruch einlegen. Die BKK bittet alle Mitglieder von Nachfragen und individuellen Widersprüchen abzusehen, um die Verwaltungskosten möglichst gering zu halten.“

Grips statt Gips

Von, mit und für Jugendliche: Azubi-Arbeitsgruppe erstellt Info-Material zum Thema „Sicher umziehen“

Rüsselsheim (es). Auch umziehen will gelernt sein. Drum erstellte die Arbeitsgruppe Arbeitssicherheit der Technischen Berufsausbildung einen Katalog, der anschaulich verdeutlicht, wie Gegenstände nicht transportiert werden sollten – und wie man's besser macht. Das Info-Material kommt gerade zur rechten Zeit: Im Sommer nämlich ziehen die Rüsselsheimer Azubis ins neue Ausbildungszentrum um.

Wie sie ihre „Zielgruppe“ erreichen, das wissen Andreas Barylla, Oktay Yalvac und Selcuk Kurban: „Jugendnah“ muß die Veröffentlichung sein, das heißt: mit dem Text knapp und genau auf den Punkt kommen, mit den Bildern aussagekräftig und pfißig ins Auge fallen. Denn: „Wir wollen etwas von, mit und für Jugendliche machen.“

Die Drei gehören besagter Arbeitsgruppe an, in der seit drei Jahren rund 15 Azubis zusammenkommen und sich gemeinsam mit Ausbilder Karl-Heinz Groß Gedanken machen, wie in ihren Berei-



Kartonagen-Kids: Die Azubis planen den sicheren Umzug in das neue Ausbildungszentrum

chen sicherer gearbeitet werden kann. Und vor allem: Wie ihre Erkenntnisse so an den Mann und die Frau gebracht werden können, daß die Bot-

schaft auch ankommt.

Die Gruppe regeneriert sich fließend: Mitglieder, die nach dem 3. Lehrjahr ausscheiden, werden durch neue Lehrlinge

ersetzt. Und sie arbeitet erfolgreich: Ihr Videofilm etwa „Aus Spaß wurde ernst“ ist ein Renner, lief auch mit Erfolg beim Berufswettbewerb

„TeamMachwerke“.

Ein von der AG gestalteter Jahreskalender, in dem Unfälle in der Berufsausbildung und ihre Ursachen dargestellt werden, wird auch von der Abteilung Arbeitssicherheit im Werk verbreitet. Und die Inhalte scheinen rüberzukommen: Der Ausbildungsbereich gehört zu jenen Großbereichen, in denen sich die Unfallhäufigkeit in der jüngsten Zeit deutlich reduzierte.

Jetzt widmete sich die AG dem Thema „Sicherer Umzug“. Denn in den Werksferien wechselt der Nachwuchs ins neue Ausbildungszentrum, an dem zu einem kleinen Teil auch sie selbst mit Hand anlegen – „was natürlich nicht auf Kosten des Lehrstoffs gehen soll“, wie Joa-

chim Offer, Ausbildungsleiter Metallberufe, versichert.

Dennoch gibt es mehr als genug zu erklären. Wie Gewichte richtig erkannt und angehoben werden etwa. Wie Transportmöglichkeiten mit Verstand genutzt werden. Weshalb Schutzausrüstung wichtig ist. Und, und, und...

Mit Hilfe von Overhead-Folien stellt die AG derzeit den Katalog den etwa 50 Azubi-Sicherheitsbeauftragten des Ausbildungsbereichs vor. Die geben die Infos anschließend mit Unterstützung der Ausbilder in ihre Gruppen weiter. Mit diesem „Kaskadenprinzip“ erreichen sie über 600 vom Umzug Betroffene – und das früh genug, bevor es ernst wird.

Verbindung fürs Leben

Hohe Auszeichnung für die Optimierung des Getriebezusammenbaus

Rüsselsheim (jan). Große Ideen sind immer einfach. Täglich unter Beweis gestellt wird dies von solch' genialen Erfindungen wie Büroklammer, Sicherheitsnadel und Klettverschluss. Die Idee eines Teams aus dem Chassiswerk II wird zwar nicht zwangsläufig in die Menschheitsgeschichte eingehen, preiswürdig war sie aber allemal: Am Ende gab's den „Quality Recognition Award“ fürs lohnende Grübeln über die optimale Schraube.

Der Ausgangspunkt: Beim Zusammenbau der Getriebegehäuse kommt es unter anderem darauf an, daß alle Schrauben immer genau die richtige Länge haben. Gera-



Lob „von oben“: Erik Niedermeier (m.)

ten aus Versehen zu kurze Schrauben in die Lieferung, kann es zu Leckagen kommen.

Dieses potentielle Qualitätsproblem wurde gemeinsam von den Fertigungs- und Instandhaltungsmitarbeitern

des Chassiswerk II angegangen. Hans-J. Fürtig, Franz-Karl Zöller, Hans Pichler, Uwe-Ernst Kolb und Erik Niedermeier traten auf den Plan und entwickelten ein Poka Yoke-System (Poka Yoke kommt aus dem Japanischen und bedeutet soviel wie: „Man kann nichts falsch machen“). Dieses System schließt aus, daß Schrauben, die zu kurz geraten sind, von der Mutter erfaßt werden können.

Wird solch ein potentieller Übeltäter also vom System erkannt, stoppt die Produktion und eine Schraube von kor-

rekter Länge ersetzt den mangelhaften Vorgänger. Das Ergebnis sind 100 Prozent Qualität – was anderes gibt es nicht mehr.

Genial einfach und einfach genial. Das sah die europäische Opel-Organisation ähnlich und lud Erik Niedermeier nach Azambuja in Portugal zur Preisverleihung für „The Best of the Best“ ein. Niedermeier nahm die Auszeichnung für Qualitätsverbesserung dort stellvertretend für die Team-Kollegen in Empfang. So simpel ist das mit den großen Ideen.

Abgehakt

Ministerin verleiht ASCA-Urkunde

Rüsselsheim (es). Buchstäblich „abgehakt“ ist fürs Rüsselsheimer Werk der „Arbeitsschutz- und Sicherheitstechnische Check“ (ASCA) des zuständigen Staatlichen Amtes in Darmstadt. Ein großes grünes Häkchen auf der ASCA-Urkunde bestätigt: Praktisch keine Arbeitsschutzmängel und eine vorbildliche Arbeitsschutzorganisation.

Barbara Stolterfoht, Hessens Ministerin für Frauen, Soziales und Arbeit, schaute persönlich in Rüsselsheim vorbei, um Werkdirektor Norbert Küpper die Urkunde zu überbringen. „Opel ist ein gutes Beispiel dafür, daß sich Arbeitsschutz und Gesundheitsschutz auf der einen und wirtschaftlicher

Erfolg auf der anderen Seite keineswegs ausschließen, sondern ergänzen“, freute sich die Politikerin.

Im Mai 1997 hatten Beamte des Staatlichen Amtes für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik Darmstadt die Omega- und die Vectra-Fertigung dem ASCA unterzogen. Dabei wurden nur geringe Mängel festgestellt, die Opel „schnell und systematisch“ beseitigte, wie die Ministerin ebenfalls lobte.

Entscheidend sei, „daß Arbeitsschutz für Opel Teil der Unternehmensphilosophie ist“. Dadurch werde der Staat in seiner Rolle als „Aufpasser“ entlastet. „So ergibt sich ein Zusammenspiel für Staat und Wirtschaft, das sich für alle



Seine Fans sehen ihn normalerweise immer nur auf zwei Rädern fahren, beziehungsweise sprinten. Doch Radsprint-Weltmeister und Olympiasieger Jens Fiedler versteht auch was von Fahrzeugen mit vier Rädern, wie seine Entscheidung für einen Omega Caravan Turbodiesel zeigt. In Rüsselsheim holte der 28jährige Chemnitzer jetzt sein dschungelgrünes Wunschauto ab. Klar, daß ein Radrennfahrer sogar von einem Caravan Sprintfreudigkeit erwartet: Drum entschied sich Fiedler für die 130-PS-Version.

Reisefieber

Werksärzte empfehlen Impfung

Rüsselsheim (es). Das internationale Geschäft bringt immer öfter Dienstreisen mit sich. Darauf sollten die Mitarbeiter richtig vorbereitet sein – auch gesundheitlich. In jedem Fall müssen vor dienstlichen Reisen ins tropische Ausland, die länger als drei Monate dauern, gründliche Untersuchungen, Beratungen und eventuell auch Impfungen vorgenommen werden, so Dr. Edda Bauer vom Werksärztlichen Dienst. Aber auch bei kürzeren Dienstreisen in tropische Länder bieten die Werksmedi-

ziner Beratungen und Impfungen auf freiwilliger Basis an. Vor allem werden Vorbeugungsimpfungen empfohlen – besonders gegen die dort verbreiteten Infektionskrankheiten wie Hepatitis, Typhus, Gelbfieber und andere, aber auch die entsprechende Malaria prophylaxe. Aufgrund des meist sehr umfangreichen Impfprogramms, bei dem bestimmte Zeitabstände zu berücksichtigen sind, empfiehlt es sich, rechtzeitig einen Termin beim Werksärztlichen Dienst zu vereinbaren.



Vorbildlich: Mit Ministerin Stolterfoht freuen sich unter anderem Werkdirektor Norbert Küpper und Betriebsratschef Rudi Müller

Seiten als vorteilhaft bewährt.“

Eine Einschätzung, die die Opel-Verantwortlichen bestätigten. Trotz des Intensiv-Checks habe es keine Produktionsverluste gegeben, erklärte Fertigungsdirektor Wilfried J. Ehrlich. Und Werkdirektor Küpper wies auf die Früchte hin, die das seit Jahren intensive Opel-Engage-

ment im Arbeitsschutz trägt: Die Zahl der Arbeitsunfälle ist um über 40 Prozent gesunken.

Allerdings dürfe das kein Grund sein, nun „einen Gang zurückzuschalten“, so Küpper. Mag ASCA für Opel auch „abgehakt“ sein – das Thema Arbeitsschutz ist es dadurch noch lange nicht.

Best of Bochum

Der Nachwuchs aus dem Revier zeigt souveräne Prüfungsleistungen – Zweimal die Traumnote 1/1

Die Ergebnisse der Facharbeiterprüfung 1997/98 haben es gezeigt: Die Auszubildenden bei Opel in Bochum sind wieder Spitze im Kammerbezirk und weit darüber hinaus.

Bochum (nh). Die zwei Besten der insgesamt 66 Prüflinge erreichten in den Bereichen Fertigkeiten und Kenntnisse jeweils eine makellose „Eins“. Es sind dies der Energie-Elektroniker der Fachrichtung Betriebstechnik Jörg Hülsemann sowie der frischgebackene Industriemechaniker Fachrichtung Maschinen- und Systemtechnik Gazi Gül.

Jörg Hülsemann schaffte seine Traumnote sogar mit der Gesamtpunktzahl 95 von 100 möglichen. Acht Jung-Opelner schlossen in den beiden Prüfbereichen mit den Noten „sehr gut“ und „gut“ ab. Eine glatte „Zwei“ schafften vier Jungfacharbeiter.

Auch die Durchschnittsnoten aller 66 Prüflinge machen die erstklassige Qualität der Bochumer Opel-Ausbildung

deutlich. Bei den Kenntnissen erreichten die Jungfacharbeiter vor den gestrengen IHK-Prüfern einen Durchschnitt von 2,9 und bei den Fertigkeiten gar eine 1,8. Alle Auszubildenden bestanden die Prüfung.

Daß nicht nur das reine Fachwissen im Mittelpunkt der Ausbildung steht, machte Ausbildungsleiter Rainer Dörffel deutlich: „Wir haben Wert auf das Erlangen von Sozial- und Methodenkompetenz gelegt. Wir brauchen Mitarbeiter, die zielstrebig und urteilsfähig sind, die Probleme selber lösen können, innovativ, aber auch kontaktfähig und tolerant gegenüber anderen Mitarbeitern sind.“ Die Werke Bochum sind also um 66 qualifizierte Mitarbeiter reicher, die Produkte in Top-Qualität bauen können.

Um solche Spitzenergeb-

nisse bringen zu können, müssen natürlich auch die Rahmenbedingungen stimmen. Und so gratulierte Werkdirektor Reinald Hoben nicht allein den Jung-Facharbeitern zur bestandenen Prüfung, sondern dankte auch allen, die diese Leistungen möglich gemacht haben: „Ich freue mich über diese Ergebnisse und wende mich mit Anerkennung an alle Ausbilder, deren Einsatz zu diesem Erfolg geführt hat.“

Gute Aussichten für die Zu-

kunft und Grund zum Feiern. In den Räumen der Berufsausbildung erhielten die Prüflinge ihre Facharbeiterbriefe und Direktor Reinald Hoben belohnte die Besten mit einem wertvollen Buchgeschenk für ihre ausgezeichneten Leistungen. Im Showteil gab es auch eine Supervorstellung: Frank Henkes, Deutscher Meister und Vize-Europameister im BMX-Freestyle, zeigte den begeisterten Auszubildenden, welche Akrobatik auf dem kleinen BMX-Rad möglich ist. ■



Rad ab: Frank Henkes legte prima Pirouetten aufs Parkett



Gruppenbild mit Bestnote: Jörg Hülsemann und Gazi Gül (mit Facharbeiterbrief) mit den Gratulanten Richard Weinhold, Direktor Werk II, Personaldirektor Dr. Horst Wruck, Betriebsratschef Peter Jaszczyk, Ausbildungsleiter Rainer Dörffel und Reinald Hoben, Direktor der Opel-Werke in Bochum (v. l.)

Weiter geht's

Astra: Fünftürer-Fertigung begann

Bochum (pm). Einen erfolgreichen Start in den Bochumer Werken hat mittlerweile auch der Astra Caravan hingelegt. Die tägliche Produktion konnte schon auf fast 500 Exemplare des modernen Familien-Kombis hochgefahren werden. Im gleichen Maße steigerte sich bisher auch die Qualität. Über 90 Prozent aller Fahrzeuge passieren die letzte Kontrolle vor der Auslieferung ohne auch nur die kleinste Beanstandung.

Bei einem so gut wachsenden „Kind“ wurde es Zeit, für weiteren Nachwuchs zu sorgen. So konnte jetzt nach ausgiebigen Testläufen die Serienproduktion der Fließheck-Limousine gestartet werden. Auch bei dieser Variante wird die Produktion ganz behutsam hochgefahren, vorerst werden nur wenige Exemplare pro Schicht produziert, um auch hier von Anfang an auf höchstem Qualitäts-Niveau zu arbeiten.

Der neue Astra kombiniert

höchste Ansprüche an Solidität und Sicherheit mit den Mitteln intelligenter Leichtbau-Technologie. Mit einer Torsionssteifigkeit von über 12 000 Nm/Grad setzt er neue Akzente. Im Vergleich zum Vorgänger konnte sie um bis zu 78 Prozent und die Biegesteifigkeit um 12 Prozent verbessert werden.

Dies kommt sowohl der Strukturfestigkeit als auch dem präzisen Handling und einem wesentlich verbesserten Fahrkomfort zugute. Obwohl der neue Astra nicht nur steifer und stabiler, sondern auch etwas größer wurde, wiegt die Rohkarosserie der fünftürigen Limousine dank fortschrittlichem Leichtbau mit 230 Kilogramm nur 15 Kilo mehr als beim Vorgänger.

Diese Konstruktions-Qualität findet bei den Bochumer Fertigungs-Experten ihre logische Fortsetzung – denn schon beim Serienanlauf zeigte sich: Hier läuft von Anfang an Top-Qualität vom Band. ■



Qualität von Anfang an: Fließheck-Produktion startet behutsam

Erkannt und gebannt

Im Werk II konnte die Zahl der Arbeitsunfälle fast halbiert werden

Bochum (pm). Auch Kleinigkeiten können große Wirkungen haben. 99mal bleibt ein kleiner Stolperer ohne Folgen, beim 100. Mal liegt man dann wirklich auf der Nase – und bricht sich dabei vielleicht sogar noch mehr als nur dieselbe. „Das ist kein Beinbruch“, sagt jeder, wenn es wieder einmal gut gegangen ist. Kommt es dann doch zum Schlimmsten, hat der Betroffene oft mehr zu leiden, als die nüchterne Eintragung in die Unfallstatistik aussagt. Den Ursachen des Stolperns hat jetzt das Bochumer Werk II mit professionellem Einsatz den Kampf angesagt.

Je kleiner die Zahlen werden, desto größer wird der Einsatz. Arbeitssicherheit ist seit Jahren für das Werk II ein Schwerpunktthema – und das mit steigendem Erfolg, wie sinkende Unfallzahlen deutlich zeigen. Allein im vergangenen Jahr konnte die Zahl der meldepflichtigen Unfälle fast halbiert werden.

Und da Gefahren bekanntlich überall lauern können, beschränkt sich ihre Bekämpfung nicht nur auf einzelne Bereiche des Werkes. Wie ein roter Faden zieht sich das Thema Arbeitssicherheit durch den Alltag des Werkes. Auch das Management hat dieses Thema zur Herzensangelegenheit erklärt. „Es gibt keine Sitzung und kein Treffen, auf welcher Ebene auch immer, wo nicht das Thema Arbeitssicherheit auf der Tagesordnung ganz



Augen auf: Richard Weinhold (li.), Direktor Werk II, präsentiert den stolprigen Übungsparcours

oben steht“, beschreibt Helmut Stricker aus der Sicht des Managements die Situation.

Offene Augen für mögliche Gefahren sind nicht nur für ihn eine Grundvoraussetzung im Kampf gegen Unfälle. So soll allen Mitarbeitern auch für kleine Gefahren, wie das Stolpern, der Blick geschärft werden. Um von vornherein eine mögliche Betriebsblindheit zu vermeiden, sorgt nun eine unabhängige Agentur für den nötigen Scharfblick.

Da eigene Erfahrungen mehr bewirken als noch so eindringliche Warnungen, wird

im Werk II jetzt erst einmal heftig gestolpert. Ein Kernstück der Aktion ist ein Parcours, auf dem es vor unauffälligen, aber dafür um so wirksameren Stolperfallen nur so wimmelt. Mit einem Fragebogen bewaffnet sollen die Prüflinge nun nach unsicherem Gang mit sicherem Blick die kleinen Hindernisse aufspüren. Hat das an diesem Modell geklappt, sind die Teilnehmer gerüstet, auch in der realen Welt des Betriebes als Stolperfallen-Pfadfinder aktiv zu werden.

Natürlich wird diese Aktion durch den Einsatz verschie-

derer Medien wie Plakate, Videos oder Broschüren unterstützt. Am Parcours selber sorgt ein Moderator dafür, daß der Spaß über den stolpernden Kollegen in Wissen und Kenntnisse auch über die kleinen Gefahren des Lebens umgemünzt wird.

Bei der Jagd auf Unfallgefahren haben die Sicherheitsexperten übrigens noch viele Pfeile im Köcher. Die Stolperaktion soll kein Einzelfall bleiben, sie wird auch anderen Werken zur Nachahmung empfohlen. Gestolpert wird schließlich überall. ■

Viel Lob

Top-Management in Bochum

Bochum (pm). Sie gingen wirklich kritisch zu Werke, die Top-Manager aus dem gesamten europäischen GM-Bereich. Sie kamen im Bochumer Werk I zusammen, um beim Plant Quality Meeting den Serienanlauf des neuen Astra unter die Lupe zu nehmen.

Die von der Bochumer Werksleitung präsentierten Daten und Fakten sorgten schon für einen ersten positiven Eindruck, konnte doch ohne Zweifel nachgewiesen werden, daß die Qualität buchstäblich zusehends von Tag zu Tag optimiert werden konnte. Wachsende Anerkennung gab es dann beim Werksrundgang durch die Produktionsanlagen.

Als beispielhaft hoben die hochrangigen „Qualitäts-Prüfer“ dabei insbesondere die Strategien zur schnellen Erkennung und Verbesserung von noch problematischen Punkten in der Produktion hervor.

Die absolute „Stunde der Wahrheit“ schlug zu dem

Zeitpunkt, als der Theorie und der bloßen Anschauung die Praxis folgte.

Schon wie beim vorangegangenen Händler-Meeting in Bochum konnte das Top-Management den neuen Astra nicht nur in Augenschein nehmen. Jeder konnte nach eigenem Gutdünken ein Exemplar vom laufenden Band auswählen, um es selbst bei einer Testfahrt auf Herz und Nieren zu prüfen.

Die sonst eher von großen Limousinen verwöhnten Manager waren begeistert. Der neue Astra hielt den kritischen Ansprüchen stand. Auch Dick Donnelly, Chef der europäischen GM-Zentrale, kam zu einem eindeutigen Urteil: „Was wir hier erleben ist Top-Qualität!“

Alle Beteiligten waren sich einig, daß man schon jetzt in der ersten Phase des Serienanlaufs mit den Bochumer Produkten im harten europäischen Wettbewerb eine hervorragende Rolle spielen kann.

Weniger ist mehr

Mit elektronischem Gehör auf der Suche nach akustischen Löchern

Gelobt wird er allenthalben, der neue Astra. Wer bisher in den Genuß kam, eine mehr oder minder ausgiebige Testfahrt zu unternehmen, hob besonders seine Verarbeitungsqualität, seine Straßenlage und nicht zuletzt seine angenehme Innenraum-Atmosphäre hervor.

Bochum (pm). Es sind nicht nur die neuen Polsterstoffe oder das Design des Instrumententrägers, die bei den Passagieren für Wohlbefinden sorgen – es ist auch das, was man hört, oder besser nicht hört. Dieser Wohlfühl-Klang ist eine nicht zu verachtende Qualität, in deren Genuß jeder zukünftige Astra-Fahrer kommen wird.

Um das auch wirklich garantieren zu können, kommt in Bochum erstmals schon seit der Pilotphase ein ausgeklügeltes Akustik-Testsystem zum Einsatz. Mit mehr als einem Dutzend Mikrofonen gehen die Test-Experten auf die Jagd nach Mißtönen und nach sogenannten akustischen Löchern.

Bereits seit April letzten

Jahres ist eine computergesteuerte Anlage mit dem „extra-feinen Gehör“ im Werk I installiert. Nach dem Stichprobensystem werden seither regelmäßig Fahrzeuge auf den akustischen Prüfstand gestellt.

Ein mit hochempfindlichen Mikrofonen „gespicktes“ Gestell wird im Innenraum installiert und an die Meßeinheit angeschlossen. Mit gezielt auf die Karosserie abgeschossenen Schallwellen wird nun geprüft, wo unerwünschte Durchlässe sind, die in der Praxis die Klangharmonie im Innenraum stören könnten.

Meist sind diese „akustischen Löcher“ mit bloßem Auge nicht sichtbar oder liegen an schwer zugänglichen Stellen.



Horchposten: Ausgeklügelte Tests verhelfen dem Astra zum Wohlklang

Einmal geortet, kann den Ursachen für die meist nur haarfeinen Undichtigkeiten gezielt auf den Grund gegangen werden.

Das Verfahren selbst ist nicht ganz neu, in Rüsselsheim ist auch so ein empfindlicher „Horchposten“ aktiv. Eine Pionierrolle übernahmen die Bochumer Werke aber durch den frühen Einsatz dieses Tests schon weit vor dem Start des Serienanlaufs. In der Pilotphase gaben die Prüfergebnisse wesentliche Hinweise für Optimierungsmöglichkeiten in der Fertigung. So konnte zum Beispiel im Heckbereich die Einpassung der Scheibe so verbessert werden, daß sie zwar den vollen Durchblick ermöglicht, aber keine unerwünschten Schallwellen zu den Passagieren dringen läßt.

Davon profitieren werden die Kunden, denn nicht zuletzt durch die Arbeit der Akustik-Experten wird sichergestellt, daß auch wirklich jeder Passagier das Wohlfühl-Erlebnis im neuen Astra ungestört genießen kann.

Milliardeninvestitionen sichern die deutschen Opel-Standorte: allein für Fertigungsanlagen in Rüsselsheim 750 Millionen Mark bis 2001.



Rüsselsheim

Mit dem Standortvertrag setzen Opel-Unternehmensleitung und Betriebsrat klare Zeichen: bis 2001 jährlich 350 neue Auszubildende mit Übernahmegarantie, keine betriebsbedingten Kündigungen, Milliardeninvestitionen für die deutschen Standorte.



Bochum



Kaiserslautern

Opel setzt auch für die künftigen Modellentwicklungen auf deutsche Ingenieurleistung und sichert deshalb im internationalen Technischen Entwicklungszentrum in Rüsselsheim 8.200 Arbeitsplätze.



Eisenach

Investieren, aber richtig



Geschafft – der Standortvertrag ist unter Dach und Fach. Jetzt wird in die Zukunft investiert, aber richtig. Die Zukunft trägt in diesem Fall Sommersprossen, Brille und Zahnücke, zumindest in der ersten Anzeige der Opel-Unternehmenswerbung in diesem Jahr. Nachdem die neue Werbe-Kampagne 1997 mit insgesamt 9 Motiven – die in Zusammenarbeit zwischen dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit und der Frankfurter Agentur Alexander Demuth

entstanden – erfolgversprechend begann, sollen in diesem Jahr weitere Motive folgen. Den Start machte jetzt in überregionalen Zeitungen und Fachmedien die Anzeige, die den Standortvertrag zum Thema hat.

entstanden – erfolgversprechend begann, sollen in diesem Jahr weitere Motive folgen. Den Start machte jetzt in überregionalen Zeitungen und Fachmedien die Anzeige, die den Standortvertrag zum Thema hat.



Schlaue Köpfe

GM-Awards für Fehlervermeidung und Maschinennutzung

Kaiserslautern (es). In insgesamt 14 Kategorien vergibt die GM-Tochter „Best Practice Awards“ im Rahmen ihres „Off Site Meetings“, zu dem einmal jährlich Vertreter aus allen Werken in Europa, USA, Indien, China und Südamerika zusammenkommen. Die Pfälzer profilierten sich dabei in den Bereichen „Error Proofing“ sowie „Maschinennutzung“ als Klassenbeste.

Beim „Error Proofing“ geht es um Maßnahmen, die getroffen werden, damit Fehler

Frohgelaut kehrte Saginaw-Geschäftsführerin Pilar Albiac aus Übersee zurück. Im weltweiten Vergleich der Saginaw-Werke hatten die Pfälzer exzellent abgeschnitten. Spitze sind sie unter anderem in „Error Proofing“ und „Maschinennutzung“.

innerhalb eines Fertigungsprozesses gar nicht erst entstehen können. Im Vergleich zu den anderen Werken attestierten die Juroren dem Saginaw-Werk in Kaiserslautern

die höchste „Vertiefungsdichte“ in allen Bereichen, angefangen beim umfassenden Training der Mitarbeiter.

Der „Best Practice Award“ für Maschinennutzung wie-

derum ist in erster Linie ein Erfolg exakt geplanter Instandhaltung. Zu 83,4 Prozent standen die Maschinen der Pfälzer Produktion 1997 im Durchschnitt zur Verfügung – ein Ergebnis, das selbst die Erwartungen der Verantwortlichen übertroffen hatte.

In der Kategorie „Bestes Werk“, in der alle zur Auszeichnung anstehenden Rubriken zusammengefasst sind, belegte Saginaw den zweiten Platz. Ebenso gab's in fünf weiteren Kategorien „Silber“.

Im Beisein der Betriebsratsmitglieder Alfred Klingel, Armin Hartmann und Hans Koppenhöfer übergab Saginaw-Geschäftsführerin Pilar Albiac die beiden „Best Practice Awards“ im Rahmen einer Feierstunde an rund 60 Mitarbeiter aus Kaiserslautern.

Die waren zuvor aus ihren einzelnen Teams ausgelost worden, da keiner besonders hervorgehoben werden soll-

te – denn das hervorragende Abschneiden gilt als Ergebnis erfolgreicher Teamarbeit. Was auch Pilar Albiac in ihrer Dankesrede erklärte. Darüber hinaus zeigten die Awards, daß

jeder einzelne Mitarbeiter sich persönlich verpflichtet sehe, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu verbessern und Arbeitsplätze zu sichern, so die Saginaw-Chefin. ■

Jetzt geht's los

Azubis haben ausgelernt – Unbefristet übernommen



Leihgabe: Inka Korn ist die einzige Frau unter den 26 Jungfacharbeitern

bereits in ihre Bereiche „verteilt“ sind.

Doch so sehr sich der Ausbildungschef auch darüber freut, daß alle seine Schützlinge in Kaiserslautern übernommen werden konnten – er vergißt nicht, auf ein generelles Problem der Ausbildungssituation in Deutschland hinzuweisen.

„Es wäre einfacher, jedem einen Arbeitsplatz entsprechend seiner Ausbildung zu verschaffen, wenn die jungen Leute auch mal bereit wären, nach der Lehre den Wohnort zu wechseln“, so Tregel. „Gerade die internationale Opel-Organisation bietet auch international viele interessante Möglichkeiten – und ein in Deutschland ausgebildeter Facharbeiter kommt auch im Ausland bestens zurecht.“

Inka Korn jedoch ist froh, zunächst einmal in der Nähe ihres Heimatortes Erlenbach arbeiten zu können. Auch ihre Schwester ist bei Opel, und da sie einer Handwerkerfamilie entstammt, war für sie immer klar, daß sie auch in dem Metier bleiben wollte.

Und nicht zuletzt aufgrund der Familientradition stellt sie sich geschickt an, wie auch Hans Theis, ihr Kolonnenführer in den Zentralwerkstätten, bestätigt: „Hoffentlich können wir sie behalten“. Denn bislang ist Inka lediglich aus dem Fertigungsbe-

reich „ausgeliehen“.

reich „ausgeliehen“. ■
 dung, über die guten Prüfungsergebnisse. Das Erfreulichste jedoch: Alle Lehrlinge konnten unbefristet übernommen werden.
 „Bei den Fertigkeitstests wurde allein 14mal die Note sehr gut erzielt“, so Tregel weiter. „Ein schöner Erfolg für unsere Jungfacharbeiter, allerdings auch für unser Ausbildungspersonal.“ Jene führen schon wieder die nächste Generation Azubis an die Opel-Arbeit heran, während die Ausgelernten

Kaiserslautern (es). Handwerk ist Männersache? Schon lange nicht mehr – mit der Zerspanungsmechanikerin Inka Korn haben die Zentralwerkstätten jetzt sogar einen zusätzlichen weiblichen Kollegen.

Die 21jährige ist die einzige Frau unter den insgesamt 26 Azubis, die jetzt im Kaiserslauterner Werk ihre Prüfung ablegten. „Der beste Jahrgang seit langem“, freut sich Friedhelm Tregel, der Leiter der Aus- und Weiterbil-

Gewalzt in der Pfalz

Das Preßwerk produziert 37 Prozent der Astra-Bleche

Kaiserslautern (es). Nie steckte mehr „KL“ im Opel-Bestseller als heute: 65 der rund 300 Karosserieteile für den neuen Astra kommen jetzt aus dem Kaiserslauterner Komponentenwerk. Mit einem Produktanteil von 37 Prozent ist der neue Astra „Hauptabnehmer“ der Pfälzer. Sein Vorgänger brachte es lediglich auf einen Anteil von 15 Prozent Teile „Made in KL“.

Und: Mit der Zahl der zu fertigenden Teile wuchsen auch die Ansprüche ans zu fertigende Material. Der neue Astra verfügt jetzt bekanntlich über eine doppelseitig verzinkte Außenhaut – eine wichtige Voraussetzung, um dem

Opel-Kunden 12 Jahre Durchrostungsschutz garantieren zu können.

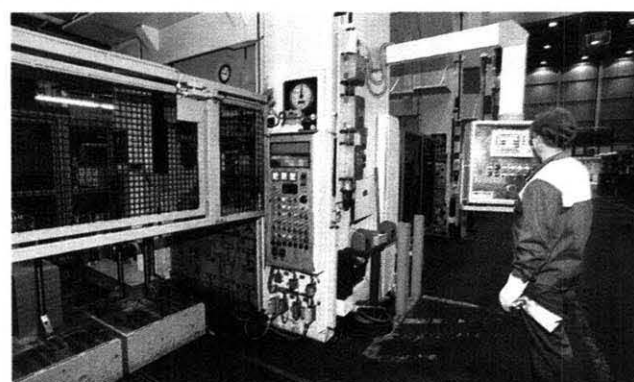
Unter anderem kommen Vordertür, Haut und Gerippe für den Viertürer sowie die Seitenwand für den Dreitürer aus Kaiserslautern. Die Kapazitätssteigerung schafften die Pfälzer im wesentlichen mit den „Bordmitteln“, die ihnen ihre Pressenstraßen zur Verfügung stellen.

Richtig kräftig investiert wurde hingegen in die Straße 4. Hier arbeiten vier der zehn Pressen mittlerweile vollautomatisch. Die Straße 4 ist spezialisiert auf die Herstellung der Verstärkungsteile für Außenhaut und Gerippe.

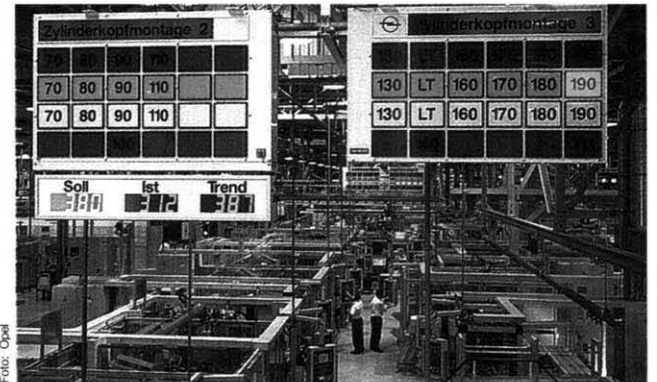
Der Einsatz der vier neuen ABB-Roboter stieß bei der Belegschaft zunächst nicht nur auf ungeteilte Zustimmung, wie Planer Karl-Heinz Müller zugibt. „Doch wenn wir nicht vollautomatisiert hätten, wären die Teile wohl überhaupt nicht in Kaiserslautern produziert worden. Aber davon mußten wir die Leute erst einmal überzeugen.“

Pro Schicht arbeiten nun zwei Opel-Mitarbeiter aus Fleisch und Blut mit den Robotern zusammen. Letztere leisten somit, entgegen eines landläufigen Vorurteils, auch einen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter, die im Preßwerk in Kaiserslautern für den Astra arbeiten, von 40 auf 100.

Dabei hat sich das Komponentenwerk in der Westpfalz einer weiteren Herausforderung zu stellen: „Als einziger Opel-Standort muß Kaiserslautern alle gefertigten Teile verschicken. Die Nachteile bei den Transportkosten müssen durch höhere Produktivität aufgefangen werden“, so Erhard Greulach, der für das Preßwerk verantwortliche Fertigungsleiter. ■



Anatomiestunde: Außenhaut und Gerippe sind „made in KL“



Seit dem 9. März produziert das DI-Dieselmotorenwerk in Kaiserslautern im Drei-Schicht-Betrieb. Pro Tag können künftig bis zu 1170 Motoren gefertigt werden. Die Gesamtkapazität des DI-Dieselmotorenwerks liegt bei 270000 Motoren pro Jahr. Seit dem Produktionsstart im September 1996 wurden bisher rund 130000 Einheiten produziert.

Extrawurscht

Qualitätsmanagement speziell fürs Auto: Von der ISO 9000 zur QS 9000

Lässt sich Qualität sinnvoll managen? Eine Frage, die eine ganze Reihe von Opel-Experten seit Jahren beschäftigt. Ihre Antwort: Die weltweit anerkannte ISO 9000 Normenreihe wurde um automobil-spezifische Anforderungen erweitert – es entstand das QS 9000-Regelwerk.

Rüsselsheim (es). Gleich, ob Waschmaschine, Telefon oder Kompaktklassenlimousine: Noch nie stellten die Verbraucher so hohe Ansprüche an die Qualität eines Produkts wie heute. Um die Kundenerwartungen dauerhaft zu erfüllen – für jedes Unternehmen eine der wesentlichen Voraussetzungen, erfolgreich zu sein – ist ein wirksames Qualitätsmanagement wichtiger denn je. Das haben viele Unternehmen erkannt und darauf reagiert: Die Normenreihe „ISO 9000“ sollte als Grundlage dienen, um definierte Qualitätsziele zu erreichen und auf Dauer abzusichern. Die in der 9000er-Reihe beschrie-

benen Qualitätsmanagement-Elemente sind inzwischen weltweiter Standard. Auch Opel hat sich europaweit nach den ISO-Standards zertifizieren lassen.

Dadurch ließen sich nachweislich erhebliche Prozeßeinfachungen und Qualitätsverbesserungen erzielen. Und doch hat die ISO-Reihe einen entscheidenden Nachteil: Sie schreibt das gleiche Qualitätsmanagement für ganz unterschiedliche Branchen fest. So ist es gang und gäbe, daß ein Hersteller von Toastern nach ebenjener ISO-Normenreihe zertifiziert wird wie eine Versicherung, eine Werbeagentur, ein Brezelbäcker oder



Regel-Werke: Diese Schriftenreihe enthält jede Menge Qualität

eben eine Automobilfabrik.

Da die Konstruktion und der Bau eines Autos in seiner Komplexität aber nur mit wenigen anderen Produkten verglichen werden kann, haben die „Großen Drei“ reagiert: General Motors, Ford und Chrysler haben die Elemente der ISO 9000-Reihe komplett übernommen und sie um zusätzliche – für den Automobilbau spezifische Elemente – ergänzt.

Auf diese Weise entstand ein Qualitätsmanagementsystem, QS 9000 genannt, das besonderen Wert auf kontinuierliche Verbesserung, auf die Vermeidung von Fehlern, auf die Reduzierung von Qualitätsschwankungen sowie auf die Vermeidung von Materialverschwendung innerhalb der Lieferkette legt. Durch diese Schwerpunktbildung unterscheiden sich die beiden Sy-

steme grundlegend voneinander. Versucht die ISO 9000 das bestehende Qualitätsniveau zu sichern, ist die QS 9000 auf eine stetige Qualitätsverbesserung ausgerichtet. Entsprechend strenger sind die Inhalte gefaßt. Für 17 von insgesamt 20 ISO-9000-Elemente (die, wie gesagt, alle in die QS 9000-Kataloge aufgenommen wurden) listet die QS 9000 zusätzliche Anforderungen auf.

Die QS 9000 hat alle diese Forderungen übernom-

men, verlangt aber darüber hinaus, die Übereinstimmung mit allen zutreffenden gesetzlichen Sicherheits- und Umweltvorschriften sicherzustellen. Für die wesentlichen Prozeßeinrichtungen ist ein wirksames, umfassendes und vorbeugendes Instandhaltungssystem zu entwickeln, dessen Minimalanforderungen detailliert beschrieben sind.

Bei neuen Prozessen fordert die QS 9000 für jedes festgelegte, kritische Merkmal eine erstmalige und danach fortlaufende Prozeffähigkeitsuntersuchung. Und, wie gesagt: Das ist nur eines von 17 ISO-Elementen, zu dem die QS 9000 Zusatzanforderungen stellt.

steme grundlegend voneinander. Versucht die ISO 9000 das bestehende Qualitätsniveau zu sichern, ist die QS 9000 auf eine stetige Qualitätsverbesserung ausgerichtet.

Entsprechend strenger sind die Inhalte gefaßt. Für 17 von insgesamt 20 ISO-9000-Elemente (die, wie gesagt, alle in die QS 9000-Kataloge aufgenommen wurden) listet die QS 9000 zusätzliche Anforderungen auf.

Dazu haben die „Großen Drei“ weitere drei Qualitätsmanagement-Elemente angefügt, die in der ISO 9000 gar nicht vorgesehen sind: Regelsysteme zur Produktionsteilfreigabe, zur kontinuierlichen Verbesserung und zu den Fertigungsfähigkeiten.

Daß Qualitätsmanagementsysteme wie die ISO 9000er Reihe, insbesondere aber das Regelwerk von QS 9000, keine Hirngespinnste gelangweilter Ingenieure sind, beweist der Erfolg im unternehmerischen Alltag. Eine Umfrage unter einem Teil der mittlerweile fast 3900 Lieferanten, die sich in 41 verschiedenen Ländern bereits gemäß der QS 9000 haben zertifizieren lassen, bestätigte die Notwendigkeit einer automobilspezifischen Normenreihe fürs Qualitätsmanagement.

So gaben 76 Prozent der befragten Lieferanten an, Pro-

zesse und Qualität insgesamt verbessert zu haben. Drei von vier Unternehmen erklärten, dank QS 9000 ein besseres Verständnis der Aufgaben und Anforderungen erzielt zu haben. Rund 60 Prozent verbesserten außerdem die Zusammenarbeit an externen und internen Schnittstellen. Und immerhin noch 14 Prozent der Befragten gaben an, weniger Ausschub zu produzieren.

Diese Ergebnisse sind ermutigend und werden den Qualitätsnormen der QS 9000 auf dem Weg in die Zukunft hilfreich sein. Außerdem haben die „Großen Drei“ nicht zuletzt durch eine enorme publizistische Offensive zur Neugier gegenüber diesem Regelwerk beigetragen: Insgesamt wurden bisher nämlich über 1,5 Millionen QS 9000-Handbücher verteilt.

Dennoch bleibt viel zu tun. So müssen sich auch bei Opel diverse Bereiche an der QS 9000 ausrichten. Interne Untersuchungen – initiiert durch den Qualitätsbeauftragten und durchgeführt in Zusammenarbeit mit den Werken, dem ITEZ und dem Service-Bereich – haben gezeigt, daß noch Verbesserungspotentiale vorhanden sind. Aber: Der Weg, die Kundenerwartungen dauerhaft zu erfüllen und sogar zu übertreffen, ist vorgezeichnet. ■

Tierische Testreihe

Vor laufender Kamera: ITEZ-Ingenieur fährt Elchtest am laufenden Band

So mancher verliert schon das Gleichgewicht, wenn er nur das Wort „Elchtest“ hört. ITEZ-Ingenieur Klaus Paninka entlockt das schwedische Ausweichmanöver allenfalls ein müdes Lächeln – erst recht, wenn er mit einem neuen Astra fährt.

Dudenhofen (es). Ein kalter Februarmorgen auf dem Testgelände in Dudenhofen. Ein Kamerateam will den nunmehr legendären „Elchtest“ filmen. Kein Problem für Klaus Paninka. Er wiederholt ihn gleich ein rundes Dutzend mal, schließlich will der Kameramann aus verschiedenen Perspektiven filmen.

Und da Klaus Paninka im neuen Astra sitzt, kann er die Manöver gelassen angehen – schließlich hat der Ingenieur in der Chassis-Entwicklung des ITEZ auch an diesem Modell mitgearbeitet.

Mit 70 Stundenkilometern anfahren, dann blitzschnell einem Hindernis ausweichen. Erst links, dann sofort rechts steuern und gleich darauf wieder auf die ursprüngliche Spur einschwenken. Das alles geschieht auf einer Gesamtlänge von gerade 50 Metern.

„Erfinden“ haben den Ausweichtest dem Vernehmen nach schwedische Kfz-Versicherer. Der häufigste Grund, auf einer Landstraße im hohen Norden plötzlich einem Hindernis ausweichen zu müssen, ist ein unerwartet auf-



Ein Elch kommt selten allein: Klaus Paninka bewältigte den Parcours souverän

der Fahrbahn auftauchender Elch. Drum wurde der „geweihte“ Vierbeiner zum Namensgeber des Tests.

Demnächst wird der unlängst populär gewordene „Elchtest“ Euro-Norm. Grund für die Opel-Testfahrer also, ihn auch „offiziell“ zu bewältigen. Umhauen kann er sie freilich nicht, und das in des Wortes doppelte Bedeutung. Dafür gibt's zwei Gründe.

Erstens: „Seit wir mit dem Entwicklungszentrum der schwedischen GM-Tochter Saab zusammenarbeiten – also seit 1990 – sind wir mit diesem Test bestens vertraut“, erzählt Paninka.

Und zweitens: Der Elch, der den neuen Astra knutschen will, müßte mindestens so wendig sein wie der Astra selbst – und das sind die wenigsten. Denn die neue elektrohydraulische Servolenkung des Opel-Bestsellers ermöglicht dem Fahrer ein außerordentlich fixes Reagieren.

„Der Wagen kommt jetzt



Foto: G. Stämmer

viel direkter, läßt sich wesentlich zielgenauer steuern“, so Paninka. Der veränderte Radstand und die breitere Spurtun ein übriges, damit der Astra selbst bei schnellen Bewegungen nicht ausbricht.

Nach zehn souverän bestandenen Ausweichmanövern ist auch das Filmteam überzeugt – und wagt sogar einen Kamera-Schuß aus der kritischsten Perspektive – von da, wo dem Test zufolge der Elch höchstpersönlich steht. ■

Preis statt Rost

GM-Award für Verbesserung beim Korrosionsschutz

Eisenach (kb). Eine besondere Auszeichnung wurde jetzt dem Eisenacher Mitarbeiter Heiko Kiltz zuteil: Bei einem Treffen in Lissabon überreichte ihm Opel-Qualitätsvorstand Manfred L. Wolf den Quality Recognition Award.

Heiko Kiltz nahm diese hohe Auszeichnung stellvertretend für die Eisenacher Arbeitsgruppe Korrosionsschutz entgegen. Mit dem Award würdigt Opel die Anstrengungen bei der Verbesserung korrosionsschutzrelevanter Fertigungsprozesse am Corsa.

Neben Heiko Kiltz und Hartmut Langlotz aus der Abteilung Qualitätssicherung gehören der Arbeitsgruppe, die Ende 1996 eingerichtet wurde, Uwe Horlbeck aus dem Rohbau, André Friese aus der Lackiererei und Man-

fred Koch aus der Fertig- und Endmontage an.

Bereits bei zwei internen Audits in Eisenach wurden die guten Ergebnisse des Teams von Mitarbeitern des ITEZ in Rüsselsheim gewürdigt.

Hier zwei Beispiele, wie die Arbeitsgruppe den Korrosionsschutz am Corsa entscheidend verbessern konnte: So wurde ein Prozeß geschaffen, der die Versiegelung des Motorhaubenstabhalters gewährleistet, der zuvor nicht mit versiegelt wurde. Als wichtigste Verbesserung kann die automatische Ausführung der Abdichtnaht in der C-Säule per

Roboter genannt werden, die zu einer bisher unerreichten Qualität der Abdichtung führt.

Da nur Heiko Kiltz als Gruppenmitglied nach Lissabon reisen konnte, um den Preis entgegenzunehmen, erhielten die anderen vier Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Gutscheine von Opel Eisenach. ■



Beurkundet: Ein Award ging nach Thüringen

Dem Trend auf der Spur

Für die Marktforscher ist der Autofahrer kein unbekanntes Wesen

In den letzten Monaten ist schon viel über ihn geschrieben worden. Tenor: Er hat das Zeug zum Bestseller. Doch bald zählen die Vorschußlorbeeren nur noch halb, denn in wenigen Tagen kommt der neue Astra zum Händler. Dann kann sich jeder Autofahrer seine eigene Meinung bilden. Bange Tage für Willibald R. Wagner? Keineswegs.

Rüsselsheim (jan/jh). Für den obersten Marktforscher von Opel ist nicht nur der neue Astra schon fünf Jahre alt, er hat auch permanent die möglichen Käufer im Visier, kennt die Vorlieben, Wünsche und Eigenarten jenes unbekanntes Wesens, das wir gemeinhin „Kunde“ nennen.

Wagner, Leiter der Abteilung „Marktforschung und Marketing-Strategien“, bezeichnet sich und seine Mitarbeiter gern als Informations-Manager. Und das zu Recht. Denn die Opel-Marktforscher beantworten alle erdenklichen Fragen, die sich die Kollegen aus Technik und Entwicklung, aus Marketing und Vertrieb stellen – weit im Vorfeld der Markteinführung eines neuen Fahrzeugs.

Wann aber schlägt eigentlich die Geburtsstunde eines Autos? Wer gibt den Startschuß, Entwickler, Marketing-Experte oder gar der Kunde? Nun, irgendwie alle gleichzeitig – jeder hat so seine Vorstellungen und Meinungen vom Traumauto der Zukunft. Gleichsam gebündelt werden

diese von der Marktforschung.

Denn bevor die Wehen einsetzen, die ersten Fahrzeuge vom Band rollen, muß erst einmal klar sein, von welchem Wesen das Kind nun sein sollte. Das braucht Zeit – und jede Menge Kliniken und Geburtshelfer. „Clinic“ (das bedeutet sinngemäß „unter Testbedingung“) nennen Marktforscher und Marketing-Strategen wie Willibald Wagner die Studien, die einem fertigen Produkt vorangehen.

Unter höchster Geheimhaltung bekommen „typische“ Käufer von Kompaktwagen Fahrzeuge präsentiert, um diese zu beurteilen. „Ganz am Anfang zeigen wir noch Bilder verschiedener Design-Studien, ein Jahr später kommen dann Modelle im Maßstab 1:5 an die Reihe, dann Glasfibrmodelle und schließlich Prototypen“, erläutert Wagner das Prozedere.

So wird schon in einem möglichst frühen Planungsstadium versucht, die Akzeptanz neuer Modelle zu testen.

Eine heikle Sache, denn wer weiß schon, was in einigen Jahren beim Kunden ankommt.

Die Datenmengen, die auf diese Weise entstehen, sind gewaltig – und zudem einem ständigen Wandel unterworfen. Moden, automobiler Bedürfnisse, wirtschaftliche Rahmenbedingungen: nur die Veränderung hat Bestand.

Aber spätestens zwei Jahre vor Produktionsstart müssen Entscheidungen getroffen werden. „Dann müssen wir dem Produkt die Seele einhauchen“, so Wagner. Denn Opel ist nur der Familienname und Astra wird das Kind gerufen. Positionierung heißt das im Empiriker-Jargon.

Für wen ist das Auto und was sagt es aus? „Fortschrittliche Dynamik und hohe Wertigkeit“, lautet die Antwort für den neuen Astra. Daß bei der Positionierung nicht nur auf den heimischen Markt geschaut wird, ist klar: Aus ganz Europa ergießen sich Datenkohorten in die Computer und auf die Schreibtische der Marktforscher. Was die Sache nicht gerade einfacher macht, denn was in Deutschland unter „Kompaktklasse“ verschlagwortet wird, erhält in Spanien oder Finnland möglicherweise einen ganz anderen Zungenschlag.

Und: Die Konkurrenz schläft nicht. Auch die Mitbe-

werber mischen kräftig auf dem Markt mit, bringen neue Ideen ein und verändern damit die Bedürfnisse und Begehrlichkeiten der Kunden. Ein Kreislauf also, kaum zu durchbrechen? Wohl kaum, schließlich bewegt sich das Unternehmen erfolgreich in einem sehr wettbewerbsintensiven Umfeld.

Aber Trends rechtzeitig erkennen, statistisch belegen und den Strategen zur Verfügung stellen – auch das ist eine wesentliche Aufgabe der Marktforscher. Und gerade in diesem Bereich ist in den letzten Jahren sehr viel in Bewegung geraten.

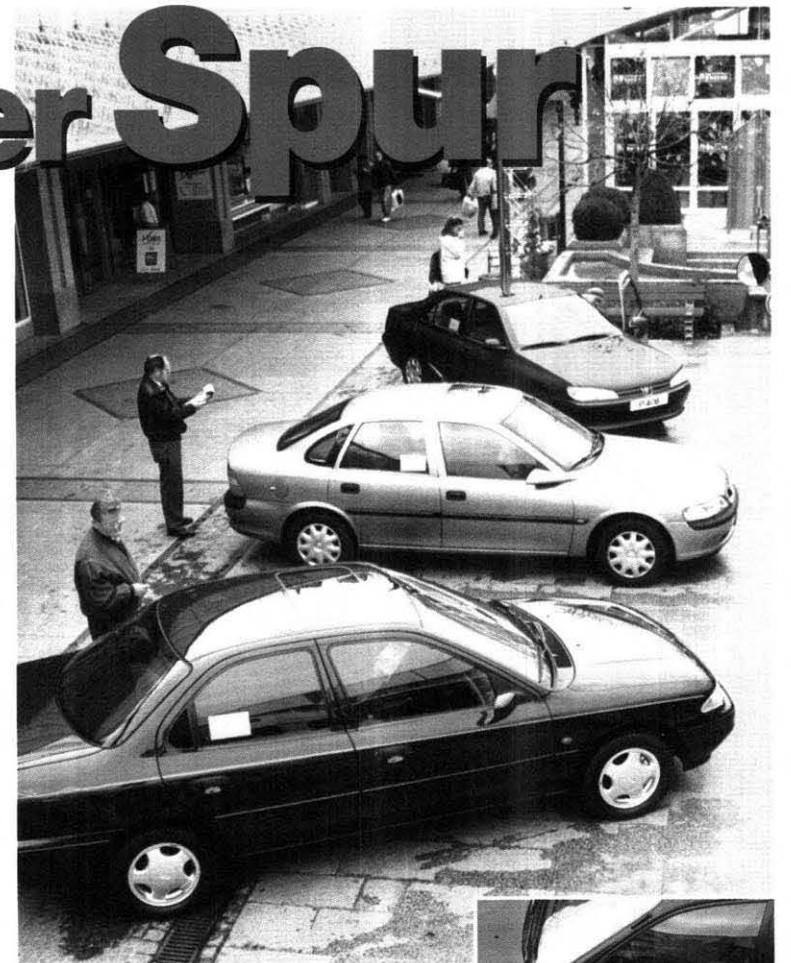
„Premium“ heißt das Zauberwort, welches das Wesen des neuen, und doch so erwachsenen Sprößlings Astra beschreibt. „Früher war Wagengröße gleich Wertigkeit. Das gibt's heute so nicht mehr“, erklärt Wagner das Phänomen, daß immer mehr Kunden zum kleineren, aber auch immer feineren Auto greifen läßt. Was die „Großen“ haben, bekommt man eben auch beim Nachwuchs, der sich dementsprechend selbstbewußt gibt. Andere Zeiten, andere Sitten – was ehemals als „Untere Mittelklasse“ firmierte, wird diesem Begriff schon längst nicht mehr gerecht.

Einen Astra für alle gibt es deswegen aber nicht, so un-

terschiedlich Caravan und Stufenheck, Drei-, Vier- und Fünftürer sind, so verschieden sind auch Ansprüche, Vorlieben und Eigenarten des Kunden. So war das in der Vergangenheit, sprich bei Astra A, und so soll es beim Astra B wieder werden.

Ob dann auch alles stimmt, was sich das „Elternhaus“ für den Jüngsten so vorstellt, das werden die Marktforscher demnächst wissen. Denn unmittelbar mit dem Verkaufstart beginnen auch die nächsten Untersuchungen und Befragungen, deren Ergebnisse Willibald Wagner und sein Team schon jetzt brennend interessieren.

Spätestens zwei, drei Jahre nach der Geburt steht dann wieder eine Grundlagenstu-



Wörtlich: Die „Markt“-Forschung findet...



Foto: G. G. G.

...nicht selten im Freien statt

die an, wo alles kontrolliert, überdacht und im Falle eines Falles etwas geändert wird. Und bis dahin hat dann auch so langsam die Geburtsstunde für das nächste Auto begonnen: erste Designstudien, erste „Clinics“, erste Marktforschungen...

Trikot-Tausch



Foto: Opel

Dressmen: Giovanni Trapattoni, Mario Basler, Giovane Elber und Christian Nerlinger

Rüsselsheim/München (pu). Mit dem Astra-Schriftzug auf dem Trikot tritt der deutsche Fußball-Rekordmeister und Opel-Sportpartner FC Bayern München im März zu seinen Spielen an. Anlässlich der bundesweiten Markteinführung des Modells wird das Opel-Logo vorübergehend durch den Astra-Schriftzug unter dem hochgestellten Opel-Blitz ersetzt.

Diese besondere Kommunikations-Maßnahme ist auf die vier Bundesliga-Partien gegen Schalke 04 (8. März), VfL Bochum (14. März), VfB Stuttgart (22. März) und Karlsruher SC (28. März) beschränkt, nutzt Aktualität und Dynamik des Opel-Sportengagements und wird die Auf-

merksamkeit für den neuen Astra während dessen Markteinführung weiter verstärken.

Flankiert wird diese Aktion durch Drehbanden-Werbung („Der neue Astra“), die in den von SAT 1 übertragenen Sonntagsspielen gegen Schalke und Stuttgart rund um das Spielfeld zum Einsatz kommt. In den Champions-League-Spielen sowie ab April in der Bundesliga wird der FC Bayern wieder im gewohnten Dress mit Opel-Signet auf Tore- und Punktejagd gehen.

Bereits seit Beginn der Rückrunde spielt der 15malige italienische Fußballmeister und Opel-Partner AC Milan mit der Astra-Trikotbeschriftung.

Schon seit 1989 gehört das Fußball-Sponsoring zur Kommunikationsstrategie von Opel. Neben München und dem AC Milan sind die Vereinsmannschaften von Paris St. Germain, Sparta Prag und Lilleström SK Opel-Teams. Mit Spannung erwartet das Unternehmen die Weltmeisterschaft in Frankreich (10. Juni bis 12. Juli), wo die Marke mit dem Blitz ebenfalls als Hauptsponsor auftritt. Hier gibt es dann auch ein Wiedersehen mit den von Opel unterstützten Nationalteams aus Frankreich, Österreich und den Niederlanden.

Ab in die Wüste

Opel lud 100 Glückliche zum Astra-Test nach Marokko

Marrakesch (jan). Ob der neue Astra ein Siegertyp ist, wird sich weisen. Jedenfalls deutet alles darauf hin. Die ersten Gewinner standen jetzt schon fest: 100 glückliche Teilnehmer der Astra Challenge '98 durften für drei Tage nach Marrakesch – zum Probefahren eines Autos, das es eigentlich noch gar nicht gibt.

„Die Resonanz war enorm. Rund 140 000 Zusendungen haben wir bekommen“, beschreibt Petra Voigtländer aus dem Astra-Team die Flut der Zuschriften. Aus dem Berg der „Herausforderer“, die über Beilagen in Zeitschriften, mittels des Internets oder des Astra-Dialogprogramms auf die Aktion aufmerksam wurden, zog die Glücksfee 50 Sieger, die mit Begleitung nach Marokko aufbrachen.

Dort wurden sie von „Gastgeber“ Ulrich Seifert, Leiter Marketing Kommunikation und Händler-Marketing, begrüßt, bevor es ins Hotel Mansour Eddabhi ging, wo am Abend in einer Astra-Show der Grund-

der Reise präsentiert wurde. Am nächsten Morgen war dann aber endlich Schluß mit „Müßiggang“: Nun durfte das Objekt der Begierde auf vier verschiedenen Routen in das Atlas-Gebirge gesteuert werden.

„Die Leute waren begeistert. Das ganze Ambiente, das Wetter, der Wagen. Einfach klasse“, faßt Petra Voigtländer die Eindrücke der Gewinner zusammen. „Wir wollten den Gewinnern aber nicht nur den Astra zeigen, sondern ein paar denkwürdige Tage bereiten. Kataloge und Preislisten bekommen sie nämlich auch zuhause, das hier war

Erlebnis pur.“ Und kaum zurück von der Piste, wartete auf die Gruppe die nächste Überraschung: Nach dem Essen im legendären Hotel „La Mamounia“, das auch schon als Filmkulisse diente, wartete ein Promi am Pool.

Karl-Heinz Rummenigge stand den Test-Piloten Rede und Antwort, schrieb Autogramme. Am Abend fanden die Challenge-Teilnehmer in ihren Hotelzimmern zudem ein Original Bayern-Trikot mit Astra-Aufdruck vor – handsigniert von „Kalle“.

Später ging's zur Stadtrundfahrt – inklusive Basar-Besuch mit Feilschen, am

Abend dann zur „Arabian Night“. Dort gab es traditionelles Essen im Berberzelt, Reiterspiele, Schlangenbeschwörer, Feuerschlucker und... den neuen Zafira. Der tauchte unter lautem Getöse und großem Feuerwerk aus dem Wüstenboden auf. „Ein krönender Abschluß“, beschreibt Petra Voigtländer das furiose Finale der Astra Challenge.



Foto: Opel

Lotto-like: Ziehung der Challenge-Gewinner

Vorfahrt

Der Erfolg eines neuen Fahrzeugs ist nicht einfach vorzuprogrammieren. Die Mittel der Kommunikation schöpft das Unternehmen dabei aber voll aus. So lud Opel nicht nur die Händler zu einer Fahrzeugpräsentation des neuen Astra, derzeit können auch 1700 Journalisten aus aller Welt die Vorzüge des neuen Modells erfahren.

Rüsselsheim/Blumau (jh). Eine „gute Presse“ wünschen sich nicht nur Politiker, Sportler und Showtalente mit Hang zur Selbstdarstellung. Auch Wirtschaftsunternehmen profitieren in erheblichem Maß davon, wenn ihre Produkte in den Medien positiv gewürdigt werden. Doch um sich ein Bild von den Produkten machen zu können, müssen die Journalisten diese erst einmal in die Hände bekommen.

Beim neuen Astra geschieht dies im Rahmen einer großen Produktpräsentation, die seit Ende Februar im österreichischen Blumau über die Bühne geht. Noch bis zum 29. März lädt die Presseabteilung mehr als 1700 Journalisten aus aller Welt zu ausführlichen Testfahrten in die östliche Steiermark nahe Graz.

Das jeweils zweitägige Programm beginnt direkt am Flughafen. Kaum dem Flieger entstieg, wartet unmittelbar neben dem Rollfeld eine Flotte von Astra in allen Farben, Motorisierungen und Ausstat-

tungsvarianten. Insgesamt 70 Fahrzeuge sind im österreichischen Dauereinsatz.

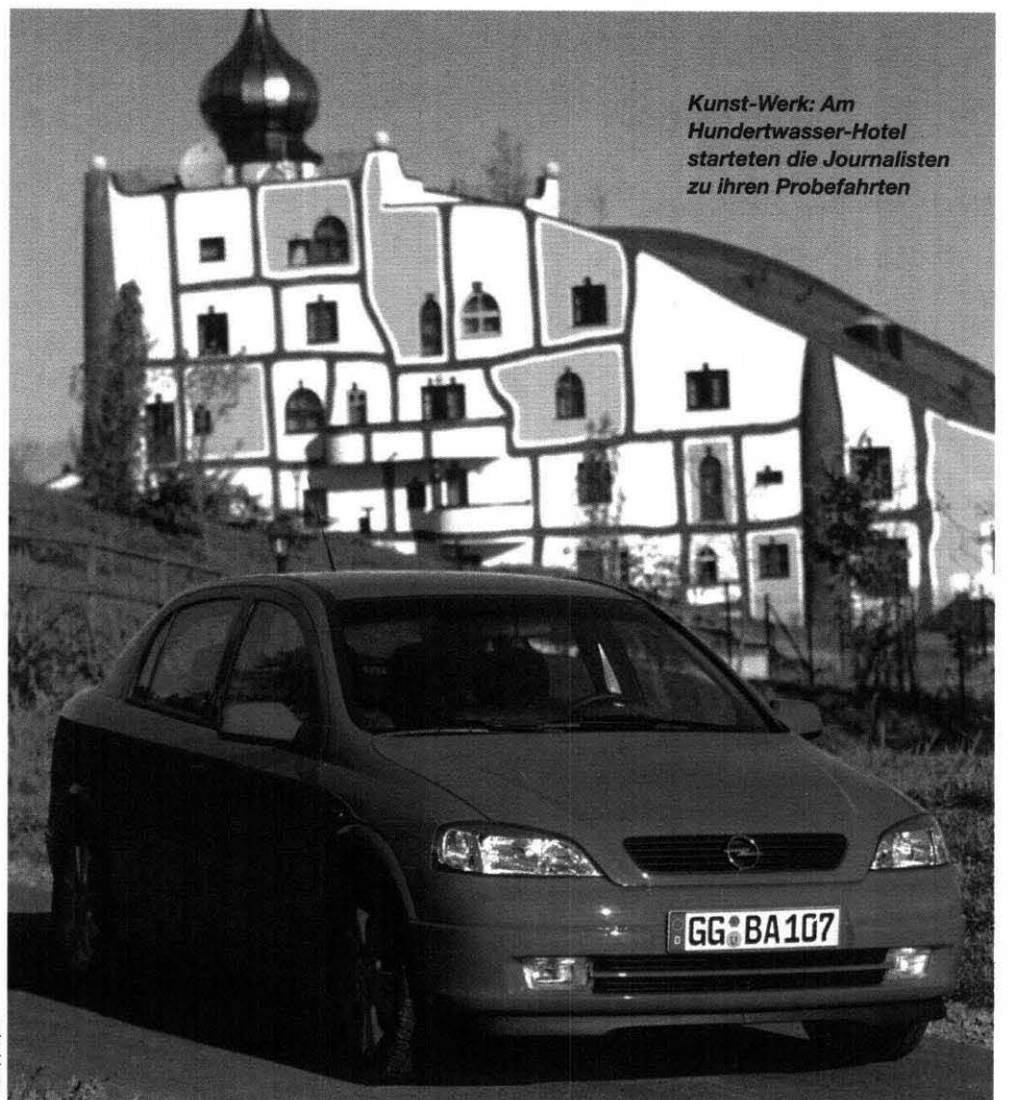
Vom Flughafen aus geht's auf zwei alternativen Routen in das „weltgrößte bewohnte Kunstwerk“, so die Werbung, ins Hotel Rogner nach Bad Blumau. Jene 270-Betten-Herberge, Basislager der Journalisten und Ausgangspunkt für alle weiteren Testfahrten, bezieht seinen Charme aus der Arbeitsweise seines Baumeisters. Friedensreich Hundertwasser, Maler und Architekt mit Weltruf, verwirk-

lichte in der steirischen Provinz seinen Traum von Geborgenheit. Daß er dabei mit den Gesetzen moderner Architektur brach, Geometrie Geometrie sein ließ und kräftig in die Farbe griff, macht das Hotel einzigartig.

Wichtiger für die Journalisten ist aber zweifellos die Umgebung. Inmitten der hügeligen Landschaft der Oststeiermark, bieten die Straßen Gelegenheit für die Astra-Erprobung. Sie sind wenig befahren, kurvenreich, teilweise nicht im besten Ausbauzu-



Ab durch die Mitte: Das Fahrwerk bekam durchweg Bestnoten



Kunst-Werk: Am Hundertwasser-Hotel starteten die Journalisten zu ihren Probefahrten

Foto: (7) Opel

stand und mit reichlich Steigungen und Gefälle versehen – kurz: „fahraktiv“.

Auf derartigen Pisten muß sich ein Auto beweisen. Von den Medienleuten oft genug bis an die Grenzen der Belastbarkeit erprobt, zeigen

Fahrwerk und Motoren, was in ihnen steckt. Für Neugierige und Berufsskeptiker hat Opel zusätzlich einen nahegelegenen Sportflugplatz gechartert und zum Testgelände umgebaut. Mit quiet-schenden Pneu werden hier

Astra über den Slalomparcours gehetzt.

Obwohl Journalisten gemeinhin als besonders „cool“ gelten, ist an diesem Punkt der Testfahrt vielen von ihnen ein Erstaunen im Gesicht abzulesen. Tenor: Das Fahrwerk ist verblüffend gut.

Spätestens seit Helmut Markwort weiß die Welt, was für gute Reporter wirklich zählt: Fakten, Fakten, Fakten. Die haben die Autotester in Österreich reichlich bekommen. Denn neben den eigenen Erfahrungen mit dem Astra stand reihum der gesamte Opel-Vorstand Rede und Antwort.

Und Vorstandschef David J. Herman fand deutliche Worte, als es um die Bedeutung des Astra für das Unternehmen ging: „Der neue Astra ist der aktuelle Gradmesser für die Leistungsfähigkeit der Marke Opel“, so Herman. Außerdem sei die Astra-Einführung die „bedeutendste Produkteinführung auf dem Wege Opels ins neue Jahrtausend.“

Daß der neue Astra zudem eine „hervorragende Visitenkarte für German Engineering“ ist, versuchten auch die Gesprächspartner aus dem ITEZ den Journalisten zu verdeutlichen. Den Worten ließen sie Taten folgen: Im Rahmen einer umfangreichen Ausstellung mit technischen Exponaten konnten sich die Gäste ausführlich und anschaulich über die Funktionsweise diverser Bauteile informieren.

Technik, die begeistert? Journalisten sind von Berufs wegen zur sachlichen Berichterstattung, sozusagen zur Neutralität verpflichtet und daher nur entsprechend schwer zu Begeisterungstürmen zu bewegen. Daß sich eine nicht unerhebliche Anzahl von Medienvertretern im Anschluß an die zweitägigen Tests nach den frühestmöglichen Lieferterminen erkundigte, muß aber unbedingt als Kompliment für den neuen Astra gewertet werden.

Fahrten-Schreiber

Der Astra B im Urteil der Medien: Meldung und Meinung, Kritik und Kommentar

Der neue Astra ist mit Technik bestückt, die vor einem halben Jahrzehnt nur für Autofahrer der Oberklasse (wenn überhaupt) zu haben war. Der Preis ist ebenso überzeugend – schon ab 24170 Mark sitzt der mobile Mensch komfortabel im Opel Astra... Durchzugsstark und mit einem Fahrwerk für das nächste Jahrtausend gerüstet, sollte der Astra keine Schwierigkeiten haben, den Mitbewerbern in der Kompaktklasse das Fürchten zu lehren.



Kurt Sohnemann



Karsten Hoyer

Kurt Sohnemann, Walsroder Zeitung

Er kommt zwar spät, aber er geht bestens präpariert an den Start... Nach ersten eigenen sehr positiven Eindrücken in der Steiermark ist festzustellen: Der Rüsselsheimer Hoffnungsträger geht mit einem bemerkenswert guten Handicap in die Golf-Partie. Das wird den Wolfsburger Spitzenreiter nicht vom Sockel holen, aber das Siegen schwerer machen.

Karsten Hoyer, Delme Report

Der Astra, der bisher immer graziler wirkte als der bulle Golf, ist deutlich gewachsen, ohne eine gewisse Leichtigkeit zu verlieren... Ein erstes Kennenlernen des neuen Opel läßt große Fortschritte bei Fahr- und Federungskomfort fühlbar werden. Selbst mit dem kleinen, erstaunlich leisen 1,2-Liter-Motor ist der Astra nicht untermotorisiert... Dagegen verschenkt

Opel Vorteile bei der Gestaltung des Armaturenbretts. Vor allem in Schwarz wirkt alles arg trist und langweilig, die Hebel und Schalter stammen zum großen Teil noch vom Vorgängermodell.

Boris Schmidt, Frankfurter Allgemeine Zeitung

Schon der erste Blick ist verheißungsvoll. Zwar ist auch der neue Astra – ähnlich wie der Golf IV – kein Hingucker, der anderen Autos auf der Straße die Schau stiehlt. Aber der kompakte Opel kommt proper daher... Und wie fährt sich der neue Astra? Im Vergleich zum Vorgänger wie von einem anderen Stern... Bemerkenswert

ist vor allem der gesteigerte Fahrkomfort. Er beruht in erster Linie auf einer soliden Karosserie, die sich auch durch schlechte Straßen nicht erschüttern läßt, so daß Klapper- oder Knistergeräusche erst gar nicht aufkommen.

Thomas Fischer, auto motor und sport

So ansehnlich und zeitgemäß war noch kein Kompaktwagen von Opel. Der Fünftürer ist nicht einfach nur ein kostengünstig verlängerter Dreitürer... 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung der vollverzinkten Karosserie sind ein Wort... Allerdings hat Opel nach der Pannenserie der letzten Jahre auch allen Grund zur Wiedergutmachung.

Gerd Heidecke, Westdeutsche Allgemeine Zeitung

Der Sprung vom Kadett zum Astra war riesig, derjenige zur zweiten Astra-Generation ist mindestens ebenso groß... Der Astra ist ein narrensicheres Auto, bietet präzises Handling und ein hohes Maß an Fahrsicherheit, wie wir auf kurvenreichen Straßen der Steiermark feststellen konnten... Opel hat seine Hausaufgaben gemacht, dieser Astra hat mit seinem Vorgänger nur den Namen und den Einstiegspreis gemein.

Achim Preu, Rüsselsheimer Echo

Mit dem Astra der zweiten Generation hat Opel einen konsequenten Schritt getan in Richtung auf ein neues Image, das durch elegantes Design, anspruchsvolle Technik und hochwertige Qualität überzeugen will.

Peter Klinkenberg, Frankfurter Rundschau

Ob als Diesel oder Benziner: Der neue Astra Caravan ist ein besonders leises Auto geworden, das auch bei ho-

hem Autobahn-Tempo Ruhe bewahrt. Allenfalls die Windgeräusche am Fahrerspiegel und der Blick auf den Tacho verraten das Tempo.

Andreas Borchmann, Auto Bild

Das wichtigste Produkt für die Hessen ist ein beispiellos Kraftakt; anders als bei früheren Modellwechseln blieb keine Schraube auf der Mutter. Mutig auch, daß

der neue Astra schon zum Start mit drei Karosserien antritt – Zweitürer, Viertürer und Kombi – und mit sieben Motoren, darunter zwei

neuen... Eine der großen Stärken von Opels Neuem ist das Fahrwerk. Innovativ der Fahrschemel für Vorderachse und Motor samt der Pendellagerung für das Aggregat – die komplexe Anbindung und Entkopplung unterdrückt Anfahr-Ruckeln und Schwingungen so gut, daß sie nicht zu bemerken sind.

Johannes Köbler, mot

Mit neugewonnenem Selbstbewußtsein präsentierten die Rüsselsheimer ihr Brot-und-Butter-Modell den Journalisten in der Steiermark... Trotz vielfältiger Verbesserungen gegenüber dem Vorgängermodell verzichtet Opel dabei sogar auf Preiserhöhungen.



Detlef M. Hug



Carsten Wurr

Der Astra ist auf einem sehr guten Weg. Bei ausgiebigen Tests in der Steiermark hat sich das Fahrwerk bestens bewährt. Insbe-

sondere der Caravan ist ein überzeugendes Angebot für die ganze Familie.

Carsten Wurr, Familie & Co.

Klasse Einstand

Händler-Veranstaltung in Marokko

Morgens halbzehn in Deutschland. Ob in Hamburg oder Düsseldorf, in Stuttgart oder Dresden, in Frankfurt oder München: Überall steigen Flieger auf in Richtung Süden. An Bord: deutsche Opel-Händler. Ihr Ziel: die Vorstellung des neuen Astra in Marrakesch.

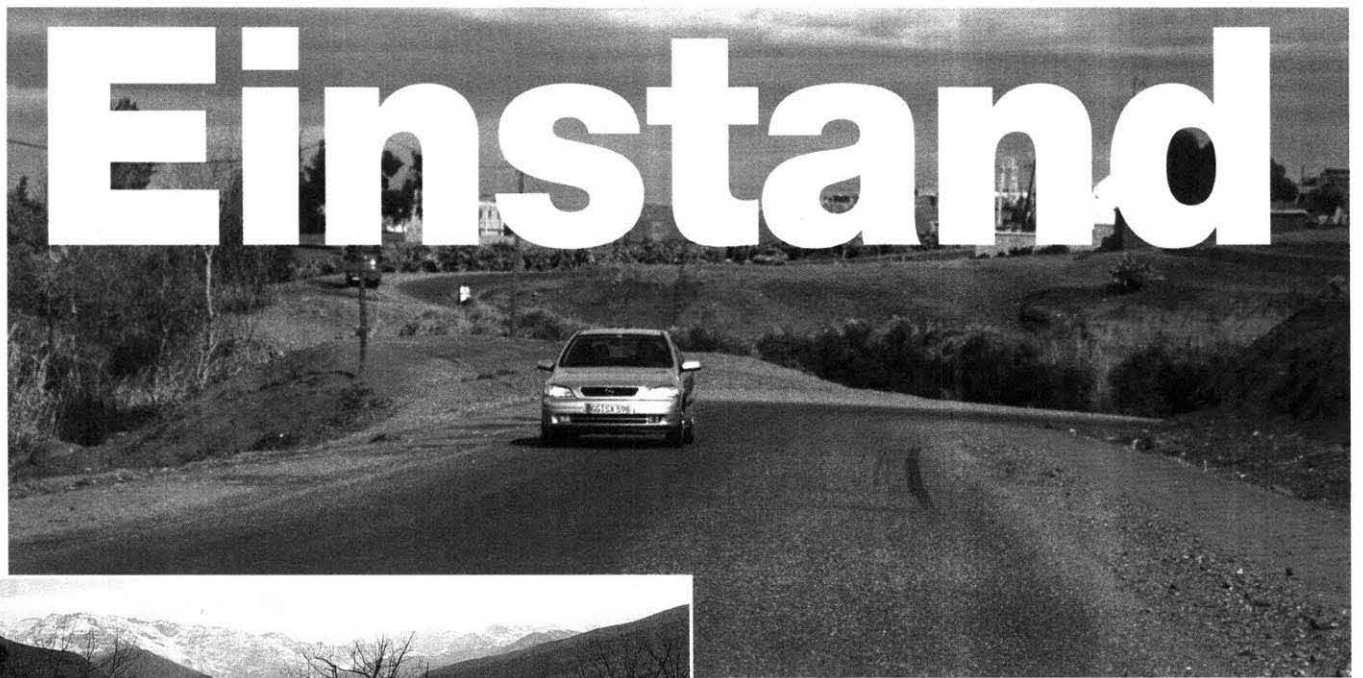
Rüsselsheim/Marrakesch (jh). Am 20. März wird's ernst, dann beginnt der Verkauf für das mit Abstand umsatzstärkste Modell aus dem Hause Opel. Nachdem die Serienproduktion Anfang des Jahres erfolgreich anließ, blieb jetzt noch eine letzte, wenngleich wesentliche Arbeit zu tun: Die Präsentation des Fahrzeugs für die Verkaufspartner.

Da es zu aufwendig ist, jedem Händler Wochen vor dem Verkaufsstart ein Fahrzeug zu Testzwecken auf den Hof zu stellen, lassen sich Produktpräsentation und Probefahrt sinnvoll nur im Rahmen einer zentralen Veranstaltung durchführen. Ebendiese fand von Mitte Januar bis Ende Februar in Marrakesch statt.

Insgesamt nahmen 16 000 Menschen aus 30 europäischen Ländern an der jeweils dreitägigen Astra-Präsentation teil. Unter ihnen waren al-

Autotransporter gibt, die Fahrzeuge in einem vertretbaren Zeitraum vom Seehafen Casablanca ins rund 250 Kilometer entfernte Marrakesch zu befördern. Aber Logistiker sind bekanntlich Menschen mit starken Nerven...

Der Transport des Materials (die neuen Astra per Schiff) und der Menschen (die Händler via Jumbo-Jet) war jedoch nur ein (bescheidener) Punkt im abzuarbeitenden Lastenheft der Veranstaltungsexperten. Es mußten ausreichende Hotelkapazitäten her (insgesamt zwei komplette Hotelkomplexe), es galt einen ausreichend dimensionierten Ta-



Reifepfung: Asphalt-, Schotter- und Sandpisten im Schatten...



...des Atlas boten den Händlern beste Chancen zur Astra-Erprobung

gungsort in Reichweite der Hotels zu finden (der sich in Form eines hochmodernen Kongreß-Zentrums anbot), die Versorgung der Gäste mit Speisen, die die europäischen Mägen nicht unnötig belasten, galt es sicherzustellen.

Mehr als nur Folklore und Fahrversuche

Außerdem bedürfen die Testfahrzeuge der regelmäßigen Wäsche, Pflege und Wartung (wofür eine Crew aus der Service-Werkstatt in Rüsselsheim mit von der helfenden Partie war). Damit die ortsunkundigen Händler sich bei ihren testenden Ausflügen nicht in die Wüste verirren, mußten Karten her, die exakt beschriebene Strecken ent-

halten, ergänzt durch auffällige Markierungen an den Straßen sowie Streckenposten. Die Liste der Anforderungen und Herausforderungen für die Organisatoren ließe sich (fast) beliebig erweitern.

Doch der Aufwand hat sich gelohnt. Herausgekommen ist eine Veranstaltung, die die Händler rechtzeitig vor dem Verkaufsstart auf das neue Modell eingeschworen hat. Dazu waren jedoch mehr als Fahrversuche und Folklore notwendig. Das gesamte Top-Management nahm sich die Zeit, die Partner in alle Details des neuen Astra einzuweißen.

Die Informationen gab's im Dreierpack. Zum Einstieg bot sich den Händlern die Gelegenheit, sich im Rahmen einer Cyber-Show erstmals et-

was intensiver mit dem Fahrzeug zu befassen. Der „Palais des Congrès“ war Schauplatz einer High-Tech-Präsentation, in der mehrere Akteure sich auf die Reise in das Fahrzeuginnere machten und dabei spielerisch in so wichtige Themen wie Qualität, Design und Komfort einführten.

Argumente ohne Ende: Das Top-Management informierte

zeug zu befassen. Der „Palais des Congrès“ war Schauplatz einer High-Tech-Präsentation, in der mehrere Akteure sich auf die Reise in das Fahrzeuginnere machten und dabei spielerisch in so wichtige Themen wie Qualität, Design und Komfort einführten.

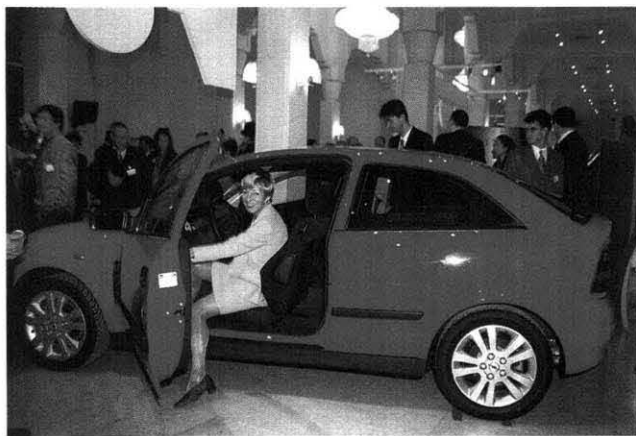
Im Vorfeld der Probefahrten über diverse Asphalt-, Schotter- und Sandpisten präsentierten mehrere Opel-Experten in vier Ausstellungen besondere technische Highlights. Mit

Hilfe anschaulicher Exponate wurden dabei Vorteile und Funktionsweise einzelner Produktneuerungen verdeutlicht. Dabei ging es um die Verbesserung der Qualität durch die Vollverzinkung der Karosserie sowie die Verwendung neuer Grundierlacke, da kam die Verbrauchsoptimierung unter anderem durch die konsequente Leichtbauweise und die elektro-hydraulische Servolenkung zur Sprache und da wurde auf die Verbesserung des Fahrkomforts eingegangen, der unter anderem auf der Verlängerung des Radstandes beruht.

Nach diesen ebenso lehrreichen wie unterhaltsamen Instruktionen konnten die Händler endlich „erfahren“, was das neue Fahrzeug auszeichnet. Diesel und Benziner, Drei- und Fünftürer-Limousine sowie der Caravan: gefahren wurde, was das (Händler-)Herz begehrt.

Gespannt auf das Ergebnis dieser Praxistests wollte Opel von seinen Partnern wissen, wie das Auto ankommt. Dazu mußten sie nach der Rückkehr aus den Weiten des Atlas das Schreibgerät zur Hand nehmen und viele Fragen beantworten. Abgefragt wurden dabei nicht nur erste Eindrücke vom Design und dem allgemeinen Fahrkomfort, sondern auch ganz detaillierte Punkte wie etwa die Stärke der Vibrationen innerhalb des Fahrzeugs, die Manövrierfähigkeit des neuen Astra, der Lärmpegel innerhalb des Fahrzeugs und, und, und...

Da die Händler bekanntlich immer ein Ohr am Herzen des Marktes haben, wissen, was der Wettbewerb im Angebot führt und wie dieses beim Kunden ankommt, wollte Opel auch erfahren, wie der Astra nach Meinung der Händler im Wettbewerbsvergleich dasteht. Das Ergebnis der Befragung: Breiteste Zustimmung zum neuen Modell. Der Astra hat nach Meinung der überwiegenden Mehrzahl der Händler das Zeug zum Bestseller.



Astra satt: Die Händler nahmen den Neuen unter die Lupe

lein 6 000 Vertreter von VH- und AOS-Betrieben aus Deutschland. Sie alle fanden in der marokkanischen Metropole am Fuße des Atlas-Gebirges optimale Testbedingungen vor.

Kein Wunder, schließlich begann die Vorbereitung der Händlerpräsentation bereits vor anderthalb Jahren. In Zusammenarbeit mit den europäischen Kollegen wurde seitens der Veranstaltungsprofis um Ulrich Mehling, Leiter Marketing Operations, nichts dem Zufall überlassen.

Denn: Wenn allein 90 Prozent aller deutschen Opel-Händler – eine „hervorragende Resonanz“, wie Mehling aufgrund seiner Erfahrungen urteilt – den Astra testen wollen, dann bedeutet das eine ganze Menge Arbeit für die mit der Organisation befaßten Abteilungen.

So mußten allein 450 Testfahrzeuge via Holland nach Marokko verschifft werden – eine Herausforderung für die Logistiker aus dem Hause Opel, die zudem nie vor unangenehmen Überraschungen gefeit waren. So stellte sich beispielsweise heraus, daß es in Marokko nicht genügend



Technik pur: In Workshops wurden Details anschaulich erklärt

Ein Urteil, das das Management des Automobilbauers mit Freude zur Kenntnis nahm, und im Rahmen eines abschließenden „Business-Meetings“ zu bekräftigen versuchte. Dort wandten sich Vorstandschef David J. Herman, Vertriebsvorstand Christian Grupe und weitere Top-Manager mit Informationen an die Händler, die diese für die anstehende Verkaufsprämie benötigen.

So ging es beispielsweise ums liebe Geld. „Preisaggressiv“ nannten die Marketing-Experten ihre Strategie. Klingt gefährlich. Ist es aber nicht – zumindest nicht für den Geldbeutel des Opel-Kunden: Mit 24 170 Mark für die Grundversion ist der neue Astra genauso günstig wie der alte. Und gegenüber seinem größten Konkurrenten in der Kompaktklasse, dem Golf, rund 1 500 Mark günstiger – die Händler quittierten's mit Applaus.

Das beste Auto aber verkauft sich nicht, wenn es nicht richtig präsentiert wird. Doch auch dafür hat Opel seine Experten. Und natürlich haben die sich jede Menge Neues einfallen lassen. Da das Unternehmen seine Kunden so persönlich wie möglich ansprechen wollte, kam das größte Direktmarketingprogramm der Opel-Geschichte zum Einsatz: Im Rahmen der Aktion „Der neue Astra im Dialog“ wurden über 250 000 Kunden und Interessenten unmittelbar angesprochen.

Auch die „klassische“ Werbung wird rechtzeitig zum Verkaufsstart beginnen. Last but not least verhilft der populärste Opel-Werbepartner dem neuen Astra zu einem starken Entree auf dem Markt: Der FC Bayern München wird im März vier Spiele in eigens entworfenen Astra-Trikots bestreiten.

Klar, daß bei soviel Power auch der Service-Bereich nicht zurückstecken wollte. Die Verbesserungen können sich sehen lassen: So muß etwa der Zahnriemen nur noch alle 120 000 Kilometer ersetzt werden, ein Wechsel der Zündkerzen steht nur noch alle 60 000 Kilometer an und zur Inspektion muß das Fahrzeug nur noch alle 30 000 Kilometer.

Mit einer derartigen Fülle positiver Botschaften im Reisegepäck machten sich die Händler wieder auf den Heimweg an die Verkaufsfrente. Ihr einhelliges Urteil: „Jetzt kann's losgehen.“

Die Produktion läuft auf Hochtouren, der Service-Bereich steht parat, die Werbung ist rechtzeitig fertig... Alle, die mit dem neuen Astra befaßt sind, haben in den letzten Wochen und Monaten alles gegeben, um das neue Modell von Anfang an erfolgreich auf die Räder zu stellen. Jetzt, genauer am 20. März, kommt der Neuling in die

Autohäuser. Kaum jemand hat ein so ausgefeiltes Gespür für die aktuellen Bedürfnisse der Kunden wie die Mitarbeiter der mehr als 2 100 Händlerbetriebe in Deutschland. Die Opel Post wollte genau wissen, wie die Stimmung bei den Händlern ist – und befragte einige nach ihren Eindrücken vom neuen Astra.

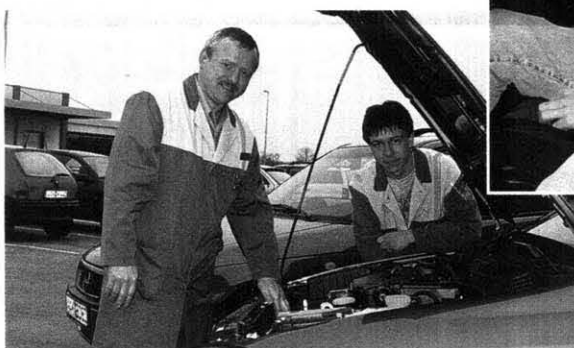
Der wird ein Hit



Vom Astra überzeugt: Jochen Kuhne, Falk Deckert und Patricia zu Erbach (v. o.), Auto Jacob, Rüsselsheim



Fotos (v. o.): Salmmer



Hoffnungsvoll: Sascha Schorr (o.), Roland Gössel und Dominik Waegner aus Eisenach



Begeistert: Karl Faust, Guido Magnus und Dieter Voigt (v. o.) vom Autohaus Voigt in Gelsenkirchen



Fotos (v. o.): Henschel



Zuversichtlich: Jürgen Hellriegel, Heidi Tobies und Eugen Jörg (v. o.) vom Autohaus Böskem



Rüsselsheim (es). **Patricia zu Erbach**, Geschäftsführerin vom Autohaus Jacob in Rüsselsheim, charakterisiert den Neuling mit drei „s“: „Sportlicher, stabiler, sicherer – der neue Astra gefällt mir wirklich sehr gut.“ Und den Kunden? „Denen sicher auch, denn wir können sie rundum mit Qualität überzeugen, und wir können auch junge Leute stärker ansprechen.“ Dabei beruht die Meinung von Patricia zu Erbach nicht auf Wunschkäse, sondern auf harten Fakten: „Der neue Astra wird schon seit der IAA bei uns stark nachgefragt. Bis Mitte Februar hatten wir bereits 120 Exemplare verkauft.“

Auch **Jochen Kuhne**, Service-Berater beim Autohaus Jacob in Rüsselsheim, ist vom Neuling überzeugt: „Eine sportliche Kompakt-Limousine – das hat im Opel-Angebot bislang gefehlt“, urteilt Kuhne. Und ergänzt: „Der Astra ist vor allem gut für unser Image.“ Als Service-Berater wartet er gespannt auf die Markteinführung, denn eigentlich müßte er von Berufs wegen so seine Bedenken haben. „Wir werden unsere Kunden weniger zu sehen bekommen, weil der neue Astra dank längerer Wartungsinter-

tervalle nur noch selten in die Werkstatt muß. Dafür aber sind unsere Kunden zufriedener – und sie werden uns treu bleiben, denn nur wir Opel-Partner verfügen über die Kompetenz und die elektronischen Prüfgeräte, den Astra optimal zu warten.“

Für **Falk Deckert**, Azubi im 3. Lehrjahr beim Auto Jacob, steht fest: „Vom Erscheinungsbild her ist er mit seinem Vorgänger kaum noch zu vergleichen – der neue Astra gefällt mir so gut, den lege ich mir vielleicht selbst einmal zu.“

Bochum/Gelsenkirchen (pra). „Begeistert“ vom neuen Astra ist **Dieter Voigt**, Händler-Geschäftsführer vom Autohaus Voigt in Gelsenkirchen. „Was das Bochumer Team da zusammengebracht hat, das ist schon eine tolle Geschichte“, zeigt sich Voigt auch ein wenig lokalpatriotisch. „Wir sind von diesem Astra überzeugt. Wir brauchen diesen Astra jetzt und ich glaube, daß wir es mit ihm schaffen werden.“

Einen handfesten und bleibenden Eindruck hat **Karl Faust**, Kundendienstleiter und Prokurist vom Autohaus Voigt, vom neuen Astra gewonnen, denn er ist ihn schon gefahren: „Bei dem neuen

Astra geht es für uns alle um alles. Ich hatte in den Bochumer Werken über längere Zeit Einblick in die Vorbereitungen und auch die Gelegenheit, das Auto zu fahren.“ Sein Fazit: „Ich setze auf den neuen Astra und bin mir sicher, daß er nach allen Anstrengungen zum Erfolg verurteilt ist. Mit diesem schönen Auto haben wir die besten Aussichten.“

Kaufabsichten äußert **Guido Magnus**, Azubi im dritten Lehrjahr beim Autohaus Voigt. „Wenn man den neuen Astra so sieht, macht er einen qualitativ äußerst hochwertigen Eindruck. Die Verarbeitung ist aus der Sicht des Technikers sehr hochstehend. Besonders auffällig finde ich das Design. Es ist gefällig, sportlich und trotzdem klassisch schön.“

Kaiserslautern (es). In der Pfalz wird dem neuen Astra die Rolle des „Golf-schlägers“ zugedacht. **Eugen Jörg**, Geschäftsführer und Mitgesellschafter vom Autohaus Böskem in Kaiserslautern: „Ich glaube, mit dem neuen Astra bietet sich für Opel erstmals die Chance, den Golf von der Spitzenposition in diesem Marktsegment zu verdrängen – schon

allein deswegen, weil er einfach schöner ist.“ Trotzdem weiß Jörg um die Arbeit, die auf ihn und sein Team zukommt: „Wir führen den Astra mit der größten Modellvorstellung ein, die ich in meinen 39 Jahren in diesem Geschäft erlebt habe.“ Aber: „Ich selbst habe den neuen Astra in Marrakesch Probe gefahren – und war genauso begeistert wie meine Frau.“

Auf neue Zielgruppen setzt **Jürgen Hellriegel**, Verkaufsleiter im Autohaus Böskem: „Ich bin sicher, daß vor allem die dreitürige Limousine viele jüngere Kunden ansprechen wird. Auch sonst wird der neue Astra Käufer-schichten ansprechen, die bislang bei Opel einfach nicht das Fahrzeug gefunden haben, das ihnen vorschwebt.“ Sein Eindruck nach ersten Fahrtests: „Ich war vor allem von den geringen Fahrgeräuschen angetan.“ Ein weiteres großes Plus ist für Hellriegel die vollverzinkte Karosserie.

Unvergleichlich ist der neue Astra für **Heidi Tobies**, Service-Beraterin beim Autohaus Böskem in Kaiserslautern: „Für mich steht jetzt schon fest: Ich werde mir selbst einen zulegen. Er ist sportlich, aber dennoch elegant und robust – ich denke, gerade das

wird viele Frauen ansprechen. Mit seinem Vorgänger ist der neue Astra eigentlich nicht mehr zu vergleichen, und auch mit sonst nichts, was in diesem Marktsegment angeboten wird.“

Eisenach (kb). Im Autohaus Schorr setzt man große Hoffnungen in den neuen Astra und traut dem Nachfolger des erfolgreichsten Opel aller Zeiten erneut einen Spitzenplatz im europäischen Automarkt zu. Das durchgängige Design und die Top-Qualität verbunden mit zwölf Jahren Garantie gegen Durchrostung und dem niedrigen Preisniveau könne den neuen Astra zum Golf-schläger machen, glaubt Geschäftsführer **Sascha Schorr**.

„Bei der Händlerpräsentation des Astra in Marrakesch hatten wir die Möglichkeit, das Auto zu testen. Vor allem das Fahrwerk hat mich begeistert. Eine solch hervorragende Kurvenlage habe ich bei einem Fahrzeug dieser Klasse bisher nicht gekannt.“

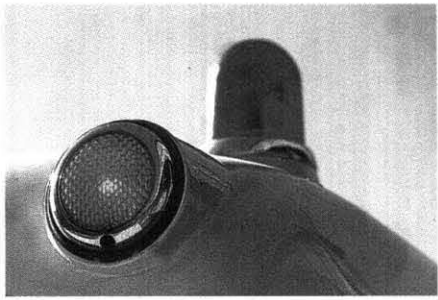
Pluspunkte sammelt der Astra bei Schorr auch durch das ansprechende Design, bei der Innenausstattung vermißt er allerdings den Pfiff: „Ich habe auf der IAA ein Mo-

dell mit rot-schwarzem Interieur gesehen. Schade, daß solche Ideen nicht weiter verfolgt wurden.“

Das große Interesse der Kunden am neuen Astra sei seit der Weltpremiere in Frankfurt ungebrochen und die Anzahl der Vorbestellungen im Vergleich zu anderen Markteinführungen extrem hoch, so Schorr. Ein Grund könne auch die bereits zum Start vielfältige Modellpalette sein, die „etwas Elegantes, etwas Komfortables und etwas Sportliches, also für jeden Geschmack etwas bietet“.

Da für Werkstattmeister **Roland Gössel** Zuverlässigkeit und Qualität noch immer an der Spitze der Kundenansprüche stehen, ist er von den Erfolgchancen des Astra ebenfalls überzeugt. „Das Auto wirkt kompakter und stabiler als sein Vorgänger und hat doch sein eigenständiges Gesicht bewahrt.“ In punkto Qualität habe Opel mit dem neuen Modell einen großen Schritt nach vorne getan, so Gössel.

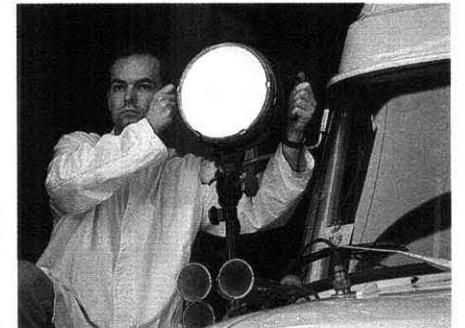
Auch Azubi **Dominik Waegner** würde sich sofort den neuen Astra kaufen. „Es ist ein wirklich attraktives Auto“, sagt der 16jährige. Jetzt fehlt ihm nur noch der Führerschein zum Astra-Glück. ■



Gerettet



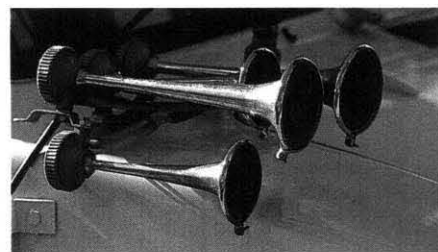
Bitte kommen: Autotelefon vor 25 Jahren



Licht an: Scheinwerfer für den Nachtdienst



Steter Tropfen: Transfusionen mit an Bord



Bis 1975 baute Opel auch leichte Lastwagen – den Blitz. Dabei entstanden zahlreiche Sonderkarosserien. Zum Beispiel die Variante „Dr. Appia“. Dieser 1,9-Tonner von 1974 war als Rettungsfahrzeug im Einsatz. Opel Post-Autor Jan Hetebrügge fand solch einen mobilen Lebensretter in perfektem Zustand.

Bei der Absatzförderung im Nutzfahrzeugbereich zielten die Opel-Werbetexter auch 1963 schon auf die betriebswirtschaftlichen Befindlichkeiten ihrer Kunden: „Gewiß wollen Sie möglichst weit vorn liegen und auf lange Sicht auch vorn bleiben! Sie schaffen es, wenn Sie den Opel Blitz einsetzen; denn mit diesem Schnell-Lastwagen neuen Typs haben Sie, beim Transport und im Verkehr, eindeutig die Vorteile auf Ihrer Seite!“

Auch Rettungsdienste wie das Rote Kreuz (DRK) nutzten diese Vorteile. Ein Zeitzeuge erinnert sich: „Wir wollten 1971 neue Rettungswagen kaufen. Nach reiflicher Überlegung fiel die Wahl auf den Opel Blitz. Sein Federungskomfort war sehr gut, und wenn wir es eilig hatten, was meist der Fall war, dann half der Sechszylinder mit enormen Kraftreserven.“

Der Zeitzeuge heißt Gerhard Auch und ist heute 75 Jahre alt. Von 1960 bis 1986 war Auch Referent für Rettungsdienst und Katastrophenschutz beim DRK-Landesverband Baden-Württemberg in Stuttgart. Dieser Landesverband war an der Entwicklung des Sonderauf-

baus „Dr. Appia“ (benannt nach dem Mitbegründer des Roten Kreuzes, Dr. Louis Appia) maßgeblich beteiligt.

Die Stuttgarter wünschten sich zum Beispiel einen hydraulischen Behandlungstisch, der dann gemeinsam mit der Firma Miesen entwickelt wurde. Den Platz, den die Erbauer durch diese Konstruktion verloren, gewannen sie wieder durch einen seitlich verschiebbaren Tisch. Durchdachte Ergonomie also im Innenraum. Dank der Landesmittel zur Beschaffung von Rettungswagen ließ der Landesverband über zwei Jahre hinweg rund 30 „Dr. Appia“ fertigen. Eingesetzt wurden die Fahrzeuge durch die Kreisverbände.

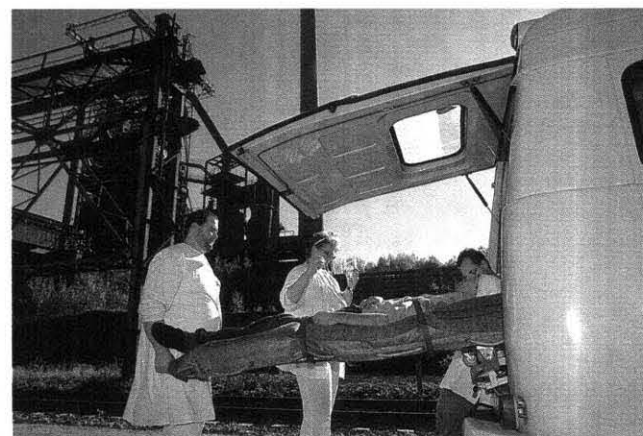
Auch der Kreisverband im hessischen Dieburg freute sich 1974 über seinen „Dr. Appia“ und sicherlich nicht nur aus lokalpatriotischen Gründen. Hier erlebte unser Modell seine Ernstfälle: Einsätze bei Verkehrsunfällen sowie Abholen und Erstversorgung von Verunglückten. Bis 1984 tat der Blitz treu seinen Dienst, bevor er an den Ortsverein in Reinheim übergeben wurde. Bis 1994 machte sich der 1,9-Tonner

bei den dortigen Kollegen nützlich.

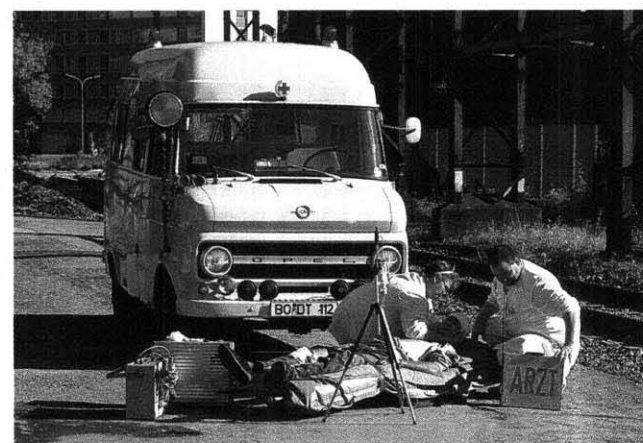
Heute ist der cremeweiße Lebensretter wieder in fast 100prozentigem Originalzustand. Zu verdanken hat der Oldie dies Dietrich Stark aus Bochum, der sich besonders den Nutzfahrzeugen verschrieben hat. Ein Tip aus der Oldie-Szene machte „Dr. Appia“ vor vier Jahren zum Starischen Familienmitglied.

„Nur den Medikamenten- und Instrumentenschrank muß ich noch nachbauen. Dann ist er wieder ganz der alte“, berichtet Dietrich Stark über seine Teilrestauration. Mechanik und Blech des schnellen Transporters machen nach wie vor einen soliden Eindruck.

So repräsentiert dieser Blitz also von innen und außen ein Stück mobile Technikgeschichte aus der Humanmedizin. Und dies auf durchaus wegweisende Weise. Denn erst 1967 traten in Deutschland neue Normen für Rettungsfahrzeuge in Kraft. Die DIN 75080 regelte die Ausstattung in allen Details und trennte erstmals zwischen dem Krankentransportwagen (KTW) und dem Rettungswagen (RTW). Der Unterschied:



Klappe hoch: Erstversorgung im ausgebauten Innenraum



Vor Ort: „Dr. Appia“, alias Blitz, mit Kollegen beim Noteinsatz

Ein RTW dient nicht nur zum Transport, sondern auch zur Erstversorgung von Kranken und Verletzten. So definierte die Norm neben den Anforderungen an Fahrwerk, Karosserie und Antrieb des RTW insbesondere die umfassende Innenausstattung.

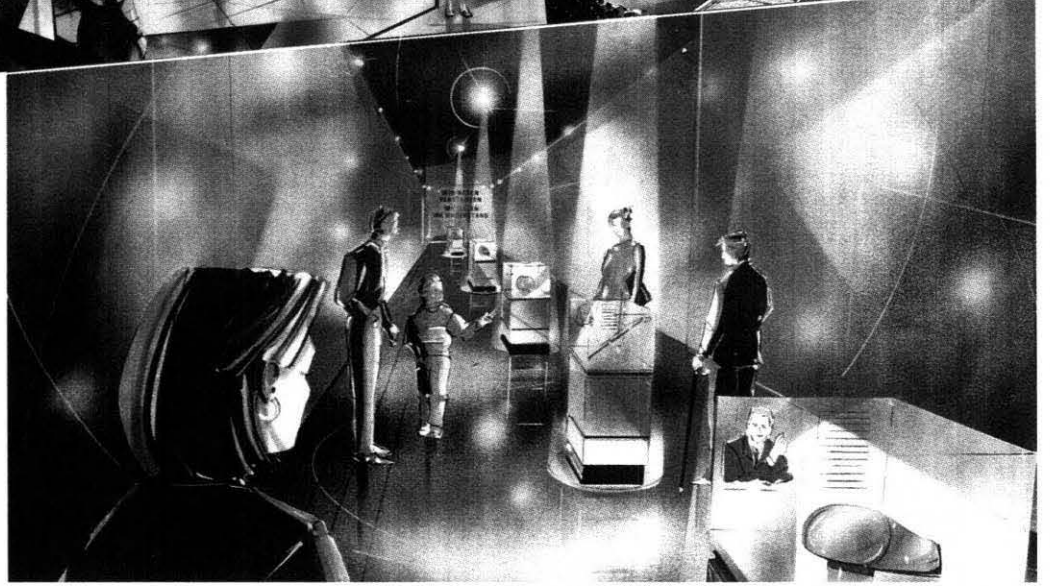
Bis zur letzten Mullbinde schrieb die DIN 75080 genau vor, was sich wo und in welcher Ausführung an Bord des Rettungs-Blitz zu befinden hatte, schließlich ging es um Menschenleben. Und da mußten Notarzt und Sanitäter ihr Werkzeug in Sekundenschnelle zur Hand haben, wenn „Dr. Appia“ im Einsatz war.

Heute genießt der einzige Opel mit Dokortitel seinen wohlverdienten Ruhestand. Doch wer sich diesen Blitz aus der Nähe betrachtet, der weicht unwillkürlich noch einmal zurück im Zeichen von Martinshorn und Blaulicht. Und für Dietrich Stark, der mit seinem 24 Jahre alten Schätzchen von Zeit zu Zeit und im zivilen Auftrag unterwegs ist, stimmt der damalige Werbespruch noch immer: „Beim Transport und im Verkehr, die Vorteile liegen eindeutig auf meiner Seite.“ ■

Showtime



Wenn es nach dem Willen von Jan Reuvers geht, dann wird es in Rüsselsheim am 2. April 1999 einen Paukenschlag tun, der noch weit über die Stadtgrenzen hinaus zu hören sein wird. Denn dann möchte der quirlige Holländer, Chef der Opel Live GmbH, daß sein Laden losgeht – und zwar richtig.



Hören, sehen, fühlen, riechen: Die Opel Live-„Tour der Sinne“ macht Appetit auf mehr

Rüsselsheim (jh). Museum? Bei diesem Wort verzieht Jan Reuvers das Gesicht wie nach dem Genuß einer Zitrone. Nein, ein Museum soll Opel Live nicht werden. Verlängerte Werkführung? Fehlanzeige. Permanente Technikausstellung? Njet. Also, was soll Opel Live denn nun einmal sein? „Das alles und noch ein bißchen mehr“, gestattet Reuvers einen Blick in seine Pläne.

Den Besuchern, die ab Frühjahr '99 in Scharen nach Rüsselsheim strömen sollen, wird Opel als erstes deutsches Unternehmen ergänzend zur klassischen Werksführung eine spannende und vor allem unterhaltsame „Infotainment“-Tour durch die Welt des Automobils bieten. Dank des einzigartigen Konzepts wird der „Tag der offenen Tür“ in Rüsselsheim quasi zur Dauereinrichtung.

Das Programmangebot für die Besucher besteht im wesentlichen aus drei Elementen: Ausgangspunkt für die Gäste ist das zwischen ITEZ und Adam Opel Haus an der Bundesstraße 42 gelegene Gebäude von Opel Live. Hier beginnt der Besuch mit einer „Tour der Sinne“.

Hören, sehen, fühlen, riechen – bleibende Eindrücke nimmt der Mensch über alle

Sinne auf. Ein Essen wird erst dadurch lecker, daß es gut aussieht und gut riecht, ein Musical lebt von bunter Show und melodischem Gesang. Und, so die Botschaft von Opel Live, ein Auto ist mehr als nur eine zweckmäßige Kombination aus Stahlblech und Kunststoff.

Deshalb wird das Auto bei Opel Live erlebbar. Schließlich treibt der Motor das Fahrzeug nicht nur an, er klingt auch – samtweich, sportlich oder kernig. Die Entstehung eines neuen Modells im Designstudio bietet Augenschmaus pur. Klimaanlage, Kunststoffschalter, Polsterstoffe, all die kleinen und großen Dinge, die Autofahrer „erfühlen“, machen ein Fahrzeug sympathisch. Kurz: Das Auto ist ein Fall für Herz und Hirn.

Zum zweiten Schauplatz der High Tech-Erlebniswelt – die ehemalige Werkshalle K48 – wird ein eigens für Opel Live gebauter Zug führen. Dort beginnt für den Besucher im doppelten Sinn eine Zeitreise durch die Welt des Automobilbaus. Im Zeitraffer werden Dauereproben, Belastungs- und Crashtests demonstriert. Im Anschluß daran steigt der Besucher in einen der sogenannten „Dark Ride“-Waggons. Es erwartet

ihn eine mit Überraschungseffekten gespickte Reise durch die Opel-Historie – das Spektrum der virtuellen Szenerie reicht von den Anfängen bis hin zu aktuellen Produktionsverfahren.

Einem Spion gleich rauscht der Zeitreisende durch das nächtliche Opel-Werk. Spezielle Einlagen wie die simulierte Fahrt durch ein Farbbad oder das plötzliche Auftauchen eines Einbrechers lassen die Tour zu einem eindrucksvollen Erlebnis werden. Danach hat der Besucher die Möglichkeit, eine der weltweit größten Ausstellungen historischer Opel-Modelle zu besichtigen und eine audio-visuell unterstützte Tour durch die echten Produktionshallen zu unternehmen.

Das Programm bietet rund dreieinhalb Stunden Action, Spaß und Information pur. Da gute Unterhaltung meist auch ein wenig anstrengend ist, kann sich, wer eine Verschnaufpause braucht, im Restaurant von Opel Live stärken und erholen. Aber keine Angst: Auch im Restaurant ist Unterhaltung geplant. Auf von jeder Sitzposition einsehbaren Monitoren sollen unter anderem die Opel-

Sportpartner in Aktion zu beobachten sein – von den aktuellen Bundesliga-Spielern des FC Bayern bis hin zu den Rennfahrern beim STW-Cup.

Opel Live soll zunächst deutschlandweit, später auch bei den europäischen Nachbarn für Begeisterung sorgen und dadurch auch zu einem positiven Unternehmensimage beitragen. Der Eintrittspreis wird in Relation zum vielfältigen und einzigartigen Angebot an Attraktionen moderat ausfallen. Für Opel-Mitarbeiter lohnt sich der Spaß allemal, profitieren sie doch von Sonderkonditionen. Zum Betrieb von Opel Live richtet das Un-

ternehmen 30 feste und 40 bis 60 Teilzeitarbeitsplätze ein, die rechtzeitig ausgeschrieben werden.

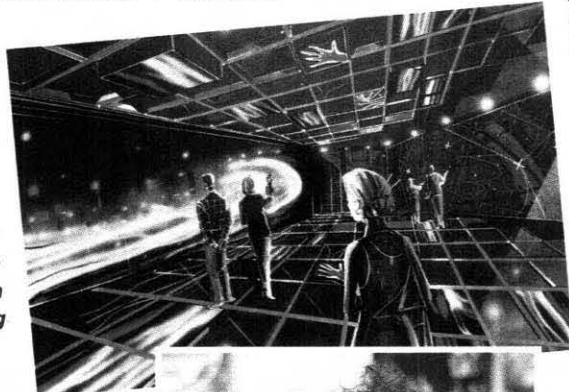
Im Opel Live-Gebäude entstehen über den Infotainmentbereich hinaus zusätzliche Veranstaltungs- und Konferenzräume, die auch von externen Unternehmen genutzt werden können. „Hier tut sich noch ein attraktives Geschäftsfeld auf“, ist sich Jan Reuvers sicher. Denn das Angebot ist einmalig. Firmen, die ihren Mitarbeitern oder Geschäftspartnern etwas Besonderes

bieten wollen, haben dazu in Rüsselsheim künftig beste Gelegenheit.

Das Atrium, eine Art Freilichttheater mit rund 1000 Quadratmetern Ausdehnung, bietet Platz für weitere Aktivitäten unter freiem Himmel. Auch hier gilt: „Ob Grillfest oder Jazzkonzert, wir von Opel Live sind flexibel und organisieren, was die Kundenschaft will“, so Reuvers. Und verkündet dabei gleich noch seine Geschäftsphilosophie: „Geht nicht, gibt's nicht.“

Für die ersten drei Jahre prognostizieren Marktforscher bis zu 1,5 Millionen Besucher. „Aber der Markt ist noch viel größer“, gibt sich der Holländer optimistisch. „Schließlich leben im Umkreis von zwei Autostunden 32 Millionen Menschen.“ Und daß die allesamt begeistert sein werden von Opel Live, daran besteht für Jan Reuvers nicht der geringste Zweifel. ■

Von wegen Technik ist trocken: Opel Live bietet allen Sinnen reichlich Beschäftigung



Showmaster

Rüsselsheim (es). „Ich bin der Rudi Carrell von Opel“, antwortet Jan Reuvers auf die Frage nach seinem „Job“. Ein zutreffender Vergleich – nicht nur, weil der Geschäftsführer von Opel Live wie der berühmte Showmaster ein Holländer ist. Der Mann, der Euro-Disney mit aufbaute, vereint wie Rudi Carrell viel Witz mit noch mehr Professionalität. Im Gespräch mit der Opel Post ist in jeder Sekunde der Enthusiasmus zu spüren, mit dem er Opel Live Wirklichkeit werden läßt.

Opel Live hat viele Facetten. Welche liegt Ihnen besonders am Herzen?

Natürlich der Fun-Aspekt. Nicht nur, weil ich von Euro-Disney komme. Wir präsentieren in Opel Live vieles, was gut ist, andere aber auch anbieten. Doch die Kombination von Rundkino, „Dark Ride“ und Testfahrt-Simulatoren in einer Autofabrik ist bislang einzigartig in Europa. **Wie lange wird ein Besucher brauchen, das gesamte Angebot an Unterhaltung und Information zu nutzen?**

Wir rechnen mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von dreieinhalb Stunden.

Das klingt, als wollten Sie den großen Vergnügungsparks in Deutschland den Rang ablaufen.

Das nicht. Aber wir wollen unter den industriellen Erlebnisparks die besten sein. Nur im Eintrittspreis, da werden wir unter dem eines Vergnügungsparks liegen, und zwar deutlich. Wir sind allerdings noch nicht soweit, daß wir einen genauen Betrag nennen können.

Mit wievielen Besuchern kalkulieren Sie?

Wir gehen gegenwärtig von rund einer halben Million Besucher pro Jahr aus, werden aber flexibel reagieren können, wenn uns die Interessenten den Laden einrennen.

Gibt der Standort Rüsselsheim das denn her?

Ich bitte Sie – wir sitzen mitten im Rhein-Main-Gebiet. Innerhalb von zwei Stunden kann uns halb Deutschland erreichen. **Stützt sich Ihr Optimismus denn auch auf handfeste Marktanalysen?**

Natürlich. Wir haben um-



Geht nicht, gibt's nicht: Jan Reuvers

haben: Was? Opel macht so etwas?

Verständlich, denn in erster Linie will Opel ja Autos verkaufen. Kann Opel Live auch dazu beitragen?

Ich bin sicher, daß Opel Live längerfristig auch den Verkauf ankurbeln kann. Weil Opel Live unsere positiven Image-Aspekte um einige interessante Komponenten erweitern wird.

Außerdem vermitteln wir außer viel Spaß ja auch reichlich Informationen über Produkte und Produktion. Und das wird sich auch auf manche Kaufentscheidung auswirken. Opel Live wird brummen, davon bin ich fest überzeugt.

fangreiche Studien erstellen lassen, die das Interesse an einem Projekt wie Opel Live quer durch alle Altersschichten analysieren. Die Reaktionen sind durchweg begeistert. Am besten gefällt mir, daß die Leute immer wieder ganz erstaunt gefragt



7 Tage - 7 Sinne

Einmal „Trauzeugen“ bei einer „Hochzeit“ an der Vectra-Linie sein? Mit einem neuen Astra durch Afrika brausen? Oder einem Werksspieler auf die Schliche kommen? Das alles und noch viel mehr gibt's bald in Rüsselsheim. Das Konzept von „Opel Live“ setzt gleichzeitig auf Tradition und High Tech. Besucher werden Opel hier nicht nur kennenlernen, sondern hautnah erleben.

Rüsselsheim (es). Sieht so die Zukunft aus? Es geschieht in einer nicht allzu fernen Zeit, am Stadtrand Rüsselsheims. Papa Heineremann wollte sich mit seiner Familie halt mal anschauen, was es mit diesem „Opel Live“ auf sich hat, über die alle Welt berichtet. Er hat aber so seine Bedenken: Ein „Erlebnispark? Bei Opel?“ Naja, Walt Disney baut doch auch keine Autos.

Eine knappe Stunde später ist Papa Heineremann jedoch platt. Vor allem hat er Schwierigkeiten, seine Schäfchen zusammenzuhalten. Sein Ältester, Max, weigert sich seit einer Viertelstunde, den Simulator zu verlassen.

Er will noch ein Runde durch Dudenhofen drehen, der Opel-Teststrecke, die hier künstlich nachempfunden ist. Slalom fahren, Bremsen quietschen lassen, sich auf unwegsamem Gelände mal richtig durchrütteln lassen. „Na ja, ein Gutes hat's ja“, denkt der Papa, „was er hier probiert, probiert er wenigstens nicht zu Hause, bei unserem ‚echten‘ Omega.“

Opa Heineremann und Felix, der Jüngere, sind bereits vorausgegangen, genießen bereits den „Dark Ride“. Im Wägelchen einer Elektrobahn fahren sie durch ein künstliches „Opel bei Nacht“. Da werden Roboter lebendig,

fahren die beiden auf ein Tauchbad zu, unter dem sie dann aber – uff! – doch noch wegtauchen, bevor's richtig farbig wird, unternehmen einen kurzen Streifzug durch die Opel-Geschichte und jagen zuguterletzt noch einen Werksspieler.

Felix ist vom „Dark Ride“ so begeistert, daß er gleich nochmal will. Was dem Opa aber gar nicht so recht paßt: Hat der sich doch schon den ganzen Tag darauf gefreut, seinem Enkel einmal einen alten Kapitän zu zeigen – nicht so einen, der zur See fährt, sondern einen Opel, wie ihn der Opa in den 50er Jahren gefahren hat. Im Ausstellungsraum mit den historischen Exponaten steht einer – neben fast 70 weiteren Opel-Oldies.

Und Papa Heineremann? Da steht er nun. Im großen Rundkino im „K 48“, das ihn mit einem Frontera auf Safari durch Afrika schickt. In einer sagenhaften Bild- und Tonqualität, die nicht zu vergleichen ist mit dem Sperritzkino, in dem der Papa einst mit Mama Händchen gehalten hat. Übrigens – wo ist die Mama eigentlich?

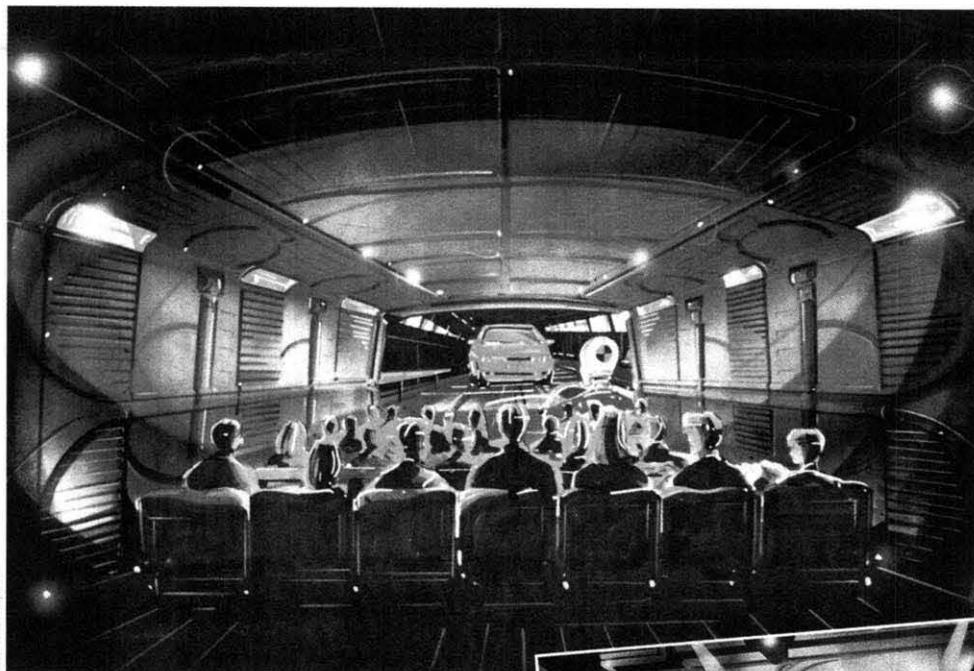
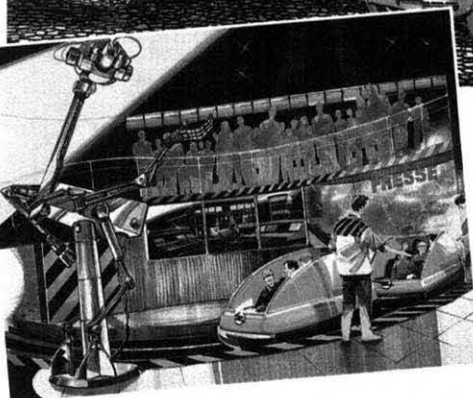
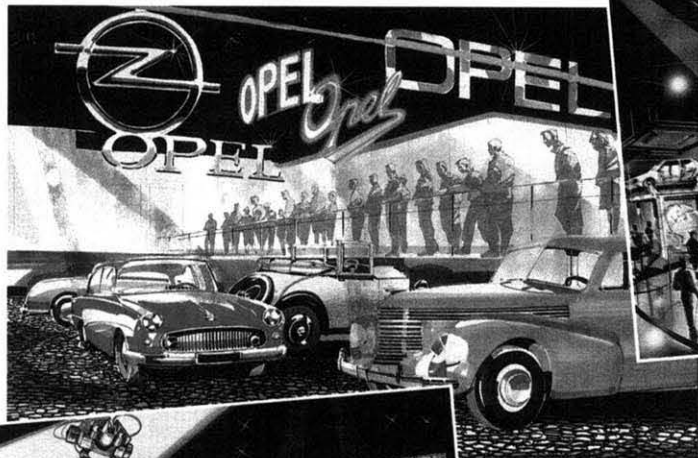


Foto: (12) - Salmir



Familienfreundlich: Im K 48 lassen automobile Highlights und spielerische Animationen die Herzen von groß und klein höher schlagen

gegen noch gar nicht über den Eingangsbereich hinausgekommen, hat in der Freiluftanlage Luft geschnappt, sich anschließend die Opel-Shops betrachtet und dann im Restaurant ein wenig niedergesetzt. Eine alte Frau ist schließlich kein Tigris.

Schwer zu sagen also, wann Papa Heineremann seine Familie wieder zusammenführen wird. Aber, ehrlich gesagt, sehr besorgt ist er deswegen nicht. Er fühlt sich sogar ausgesprochen wohl im Rundkino – endlich mal ausspannen nach einer harten Arbeitswoche.

Gleich wird er aufstehen und seinem Sohn Max bei den Simulatoren mal zeigen, wer die besseren Nerven hat. Und für die Werksrundfahrt, die Papa Heineremann als Abschluß seines Besuchs bei „Opel Live“ geplant hat, bleibt bestimmt auch noch Zeit.

Papa Heineremann liegt die Werksrundfahrt besonders am

Herzen – denn hier sollen seine Kinder eine Vorstellung von der „echten“ Autoherstellung gewinnen. Obwohl er nach seinen bisherigen Eindrücken erstaunt ist, wieviel Information der „Opel Live“-Pavillon und das K 48 bereits jetzt bereitgehalten haben – bei allem Vergnügen, den der Besuch machte.

Und wenn es heute mit der Werksrundfahrt nichts mehr wird, bleibt den Heineremanns ja noch eine Möglichkeit: einfach wiederkommen. So teuer ist der Spaß ja nicht. ■

Die ist noch gar nicht bis ins K 48 vorgedrungen. Sie hat noch nicht einmal den Shuttle betreten, der sie in acht Minuten vom „Opel Live“-Pavillon ins K 48 bringt. Mama Heineremann ist immer noch von der „interaktiven Autowelt“ fasziniert, wo sich Opel mit allen Sinnen erfassen läßt: hörend, riechend, fühlend. Nicht zu vergessen der „6. Sinn“, in dem über Sicherheitssysteme und Umweltbewußtsein informiert wird. Oma Heineremann ist da-

Reiche Strafen für arme Sünder

München (gms). Seit dem 1. März schlagen Verkehrsünder mit mindestens zehn Mark zu Buche. Bislang konnte die Polizei Autofahrer in Einzelfällen noch mit Fünf-Mark-Knöllchen verwarnen, teilt der ADAC mit. Demnach erhöht sich zugleich die Obergrenze bei den Bußgeldern von 1000 auf 2000 Mark. Außerdem werden es die Autofahrer künftig schwerer haben, Rechtsmittel einzulegen, wenn sie sich ungerecht behandelt fühlen. So ist laut ADAC eine Rechtsbeschwerde erst ab einer Geldbuße von 500 Mark möglich – falls nicht ein Fahrverbot verhängt wurde.

Bagatellschäden immer melden

Bonn (gms). Auch bei geringem Sachschaden muß ein Unfallverursacher den Schaden bei Polizei und Versicherung melden. Wer einfach wegfährt, macht sich wegen Verkehrsunfallflucht schuldig und verliert den Ersatzanspruch gegenüber seiner Kaskoversicherung. Das berichtet der Deutsche Anwaltverein (DAV) unter Berufung auf ein Urteil des Landgerichts Limburg (Az.: 3 S 370/96). In dem Fall ging es um einen Sachschaden von 500 Mark, der durch die Beschädigung einer Autobahnleitplanke und eines Ausfahrtschildes entstanden war.

„Grüner Punkt“ fürs Autofahren

Paris (dpa). Frankreich wird zum 1. August einen „Grünen Punkt“ für schadstoffarme Autos einführen, die dann bei Umweltalarm fahren dürfen. Wie Umweltministerin Dominique Voynet bekanntgab, wird es bei Umweltalarm der Stufe drei für alle anderen Fahrzeuge weiterhin ein teilweises Fahrverbot geben. Ausschlaggebend ist dabei, ob die letzte Ziffer der Zulassungsnummer eine gerade oder ungerade Zahl ist. Autos mit Benzinmotoren, die einen Katalysator haben und nach 1993 zugelassen wurden, bekommen den „Grünen Punkt“ automatisch.

Deutsche Vorliebe für den Stiefel

München (gms). Italien liegt unter den ausländischen Reisezielen der deutschen Autofahrer an erster Stelle. Dies ergab eine interne ADAC-Statistik aufgrund der Anforderungen von Info-Paketen zur Reisevorbereitung. 1997 wurden insgesamt mehr als 2,8 Millionen solcher Pakete verschickt. 13,6 Prozent davon gingen an Italien-Urlauber. Es folgten Österreich mit 9,2 Prozent und Frankreich mit 8,6 Prozent. 19,6 Prozent der ausgegebenen Tour-Sets informierten über deutsche Ziele.



Ein Schiff wird kommen: Der Monterey '98 läuft mit zahlreichen Neuerungen vom Stapel

Stürmerstar

Modernisierter Monterey als Technologieträger auf dem Genfer Salon

Mit einer optisch überarbeiteten Frontpartie sowie umfangreichen Verbesserungen hinsichtlich Leistung, Sicherheit und Umweltschonung präsentierte sich der Monterey auf dem Genfer Automobilsalon.

Rüsselsheim (pui). Herausragendes Merkmal der Neuaufgabe des Opel-Flaggschiffs im Offroad- und Freizeitsegment sind zwei neu entwickelte High-Tech-Motoren – ein V6-Benziner mit 3,5-Litern Hubraum sowie ein 3,0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel. Beide Triebwerke verfügen über vier Ventile pro Zylinder, wobei die Selbstzünderversion des Monterey '98 der welt-

weit erste Offroader ist, der diese fortschrittliche Technik mit der wegweisenden Common-Rail-Direktspritzung kombiniert.

Vorteile dieser technischen Lösung: Das neue DTI-Triebwerk bietet gegenüber dem Vorgänger deutlich verbesserte Leistungs- und Drehmomentwerte bei gleichzeitig geringerem Verbrauch. So stieg die Höchstleistung um

rund 40 Prozent auf 117 kW (159 PS), während das maximale Drehmoment um 28 Prozent auf 333 Nm zunahm und bereits bei 2000 min⁻¹ zur Verfügung steht. Trotz dieser Klassenbestwerte begnügt sich der Luxus-Offroader von Opel nach neuer europäischer Meßnorm mit 10,8 Litern Dieselmotorkraftstoff pro hundert Kilometer.

Mit gestiegenen Leistungsdaten und reduzierten Verbrauchswerten wartet ebenfalls der neue 3,5-Liter-V6-Benzinmotor auf, der wahlweise mit manuellem Fünfganggetriebe oder Vierstufen-Automatik kombinierbar ist. Seine Höchstleistung stieg

gegenüber dem Vorgängertriebwerk um 21 Prozent auf 158 kW (215 PS) bei 5200 min⁻¹, das maximale Drehmoment wuchs um 19 Prozent auf 310 Nm bei 3000 min⁻¹. Gleichzeitig gelang es den

Weltmeisterlich

Vive la France – mit dem Corsa World Cup zur WM '98

Rüsselsheim (jh). Mit dem sportlichen Sondermodell Corsa World Cup fährt Opel als offizieller WM-Sponsor ins Fußball-Weltmeisterschaftsjahr 1998. Die neueste Variante von Deutschlands erfolgreichstem Kompaktwagen verfügt serienmäßig über Drehzahlmesser, Servolenkung, ABS, Cassettenradio, Schiebe-/Hebedach und Leichtmetallräder im 5-Speichen-Design mit Reifen der Dimension 165/65 R14.

Die unverbindlichen Preisempfehlungen beginnen bei

22350 Mark für den Corsa World Cup 1.0 12V (40kW/55 PS). Gegenüber dem vergleichbar ausgestatteten Serienfahrzeug bietet das Sondermodell mit dem Dreizylindermotor damit einen Kundenpreisvorteil von 1503 Mark.

Der ab 22850 Mark lieferbare Corsa World Cup Cool ist anstelle des Schiebedachs serienmäßig mit einer FCKW-freien Klimaanlage ausgerüstet. Der Kundenpreisvorteil liegt hier bei 1958 Mark. Die dynamischste Version der neuen Sonderserie ist der World Cup Sport. Für

ihn stehen die leistungsstarken Motoren 1.4 16V mit 66 kW/90 PS und 1.6 16V mit 78 kW/106 PS zur Verfügung.

Die umfangreiche „World Cup Cool“-Ausstattung hat Opel zusätzlich um Carbon-Dekorteile im Innenraum und ein Lederlenkrad erweitert. Für einen sportiven Auftritt sorgen darüber hinaus ein Heckspoiler in Wagenfarbe, ein um 25 Millimeter tiefergelegtes Sportfahrwerk und Leichtmetallräder im Twin-Spoke-Design mit Reifen der Dimension 185/60 R14. Die unverbindliche Preisempfehlung für die 1.4 16V-Version beträgt 28250 Mark, der Kundenvorteil 2018 Mark.

Mit rund 143 000 Neuzulassungen war der Corsa 1997 bereits zum vierten Mal in Folge der erfolgreichste Kompaktwagen Deutschlands. In der Gesamtzulassungsstatistik lag der Bestseller erneut auf Rang drei.



Kick-off

Sondermodell Frontera Arizona

Die Wüste beb't: Mit dem Frontera Sport Arizona durch Sonne, Sand und Stadtverkehr



Rüsselsheim (jh). Das Frühjahr naht, Sonne, Straßen und Schotterwege locken auch notorische Stubenhocker, mit anderen Worten: Es ist Zeit für den „Arizona“. Die seit Herbst letzten Jahres verfügbare neue Sondermodell-Variante auf Basis des Frontera Sport 2.0, des Frontera 2.2 16V oder des Frontera 2.5 TDS zeichnet sich durch zahlreiche Zusatzkomponenten aus:

Klimaanlage, Leichtmetallräder, Radio SC 303, Lederlenkrad, elektrisch einstellbare Außenspiegel, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrische Fensterheber, Metallic-Lackierung und eine Kunststoff-Reserveradabdeckung in Wagenfarbe.

Darüber hinaus ist der Frontera Sport Arizona mit Dachreling und Mittelkonsole aus-

gerüstet – Ausstattungsmerkmale, die beim Frontera zum reichhaltigen Serienlieferumfang gehören.

Der Frontera Sport Arizona ist ab 44 055 Mark erhältlich, der viertürige Frontera kostet 51 785 Mark (2.2 16V) beziehungsweise 54 000 Mark (2.5 TDS). Der Preisvorteil für die Arizona-Kunden beträgt bis zu 4 215 Mark.

Wie alle Frontera-Modelle verfügt der Arizona mit vier Türen über einen an die Zentralverriegelung gekoppelten Schlüssels mit integrierter Funkfernbedienung. Für die zweitürigen Frontera Sport-Versionen ist diese Ausstattung auf Wunsch gegen Aufpreis erhältlich. Der elektronische Türöffner ist mit einem Wechselcode verschlüsselt, der mehrere Billionen möglicher Kombinationen umfaßt.

Auf den Markt kommt er in diesem Sommer in drei Modellversionen: In einer dreitürigen „RS“-Variante mit kurzem und als geräumiger Fünftürer mit langem Radstand sowie in dieser Version als luxuriös ausgestattete „Limited“-Variante. Alle sind mit 3.5 V6- oder 3.0 DTI-Motor verfügbar.

Nein tanke!

Für den kleinen Durst: Neuer 1.2 16V ersetzt Zweiventiler im Corsa

Einem Ingenieur ist bekanntlich nichts zu schwer. Für die Motorenexperten aus dem Hause Opel gilt diese Weisheit allemal: Trotz seiner in allen Disziplinen besseren Leistungswerte verbraucht der neue 1.2 16V fast einen Liter Treibstoff weniger als sein Vorgänger.



Kleiner Kostverächter: Das neue 1.2 16V-Triebwerk mit 65 PS sorgt im Corsa für niedrige Verbrauchswerte

Rüsselsheim (jh). Der neue Benziner, ein 1,2-Liter-Vierventiler, leistet 48 kW/65 PS und ergänzt ab April die Corsa-Motorenpalette. Er ist zunächst ausschließlich dem Sondermodell „World Cup“ vorbehalten.

Ab August wird der neue Vierzylinder auch für alle anderen Corsa-Modelle (außer Sport und Eco) angeboten. Der 1.2 16V löst dann – bei gleichem Preis – den 1,4-Liter-Zweiventiler mit 44 kW/60 PS ab.

Das High-Tech-Aggregat aus dem Werk im österreichischen Aspern beschleunigt den kompakten Corsa in 14 Sekunden von 0 auf 100 Kilometer und begnügt sich mit einem nach MVEG-Norm gemessenen Durchschnittsverbrauch von 6,5 Litern auf 100 Kilometer.

Den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h legt der Corsa in 18,5 Sekunden zurück. Als Höchstgeschwindigkeit sind 163 km/h möglich, das maxi-

male Drehmoment beträgt 110 Nm bei 4 000 min⁻¹, wobei 90 Prozent dieses Wertes schon zwischen 2 200 und 4 600 min⁻¹ zur Verfügung stehen. Das Triebwerk erfüllt die derzeit strengste europäische Abgasvorschrift, die deutsche D3-Norm.

Technisch eng verwandt ist der Motor mit dem erfolgreichen Ecotec-Compact-Dreizylinder, der im vergangenen Jahr seine Premiere feierte und den Corsa 1.0 12V zum sparsamsten Benziner seiner Klasse macht.

Bei der Konstruktion dieser Triebwerksreihe orientierten sich die Ingenieure des ITEZ an der Erkenntnis, daß insbesondere bei kleinvolumigen Aggregaten die innere Reibung großen Einfluß auf den Wirkungsgrad hat. So erfolgt zum Beispiel die Ventilbetätigung nicht über Tassenstößel, sondern über reibungsarme Rollenschlepphebel.

Ein weiteres Leitmotiv der Entwickler war der intelligente Leichtbau. Die Basis des neuen Triebwerks bildet ein gewichtsoptimierter, sehr steif ausgelegter zweiteiliger Motorblock, der Geräusche und Vibrationen wirkungsvoll eindämmt. Die fünfmal gelagerte Kurbelwelle ist – ebenso wie die Nockenwellen – hohl gegossen. Sie wiegt nur 7,6 Kilogramm und ist damit um 1,6 Kilogramm leichter als eine vergleichbare Vollwelle.

Modernste Technologie auch bei der Motorelektronik: Der Vierzylinder, der nicht nur im Corsa, sondern auch im neuen Astra angeboten wird, verfügt über eine sequentielle Kraftstoffeinspritzung; luftumfaßte Zweistrahl-Einspritzdüsen ermöglichen dank ihrer feinen Zerstäubung eine besonders gute Gemischaufbereitung und damit eine effektive Verbrennung.

Die in das Motormanagement integrierte, wartungsfreie Zündanlage arbeitet mit Einzelzündspulen für jeden Zylinder. Gesteuert werden diese Systeme von einem zentralen Acht-Bit-Rechner in kompakter, besonders widerstandsfähiger Mikrohybrid-Bauweise.

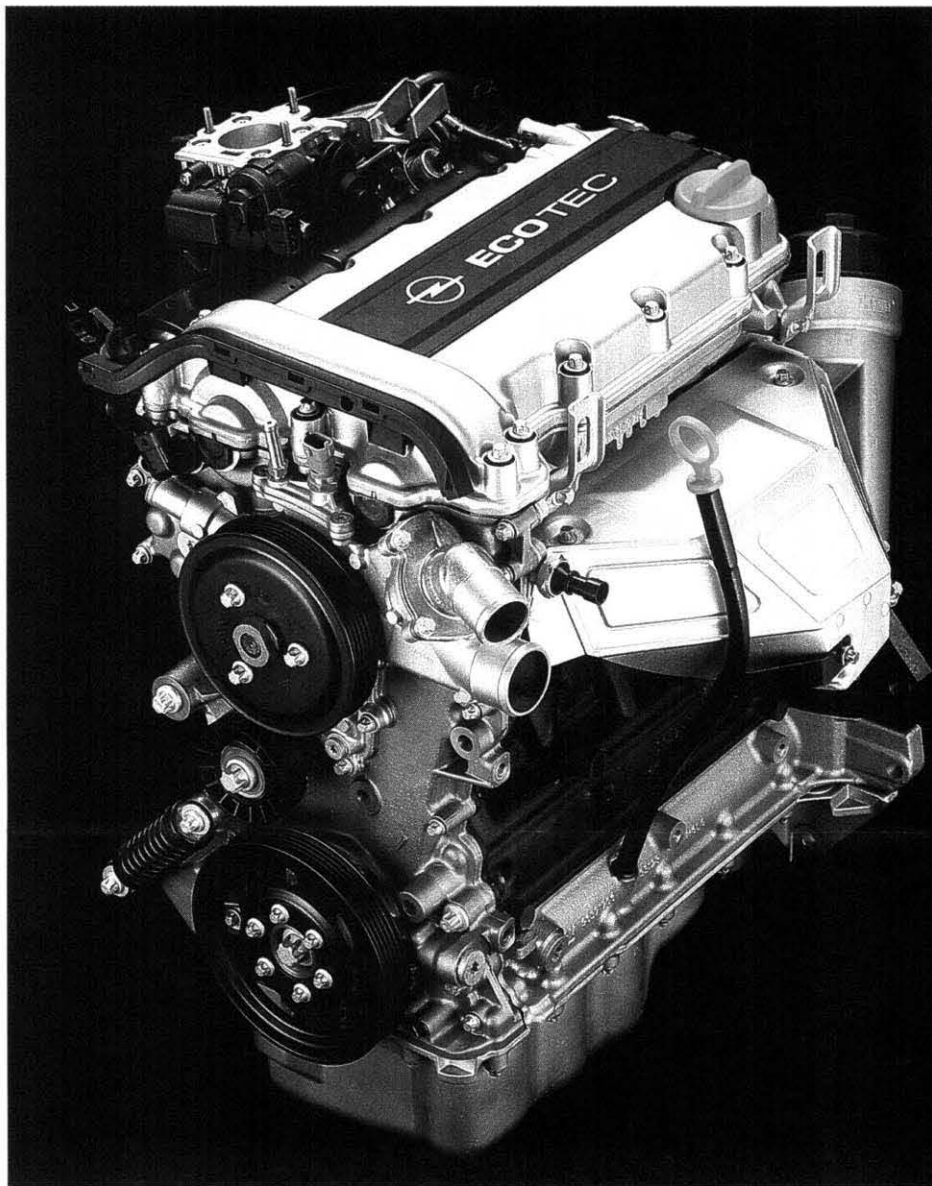


Foto: Opel

Neuling im Netz

Dialog im virtuellen Ausstellungsraum - der neue Astra im Internet

Rüsselsheim (jh). Schon einige Wochen vor der offiziellen Markteinführung begann Opel im Internet über den neuen Astra zu informieren. Unter der WorldWideWeb-Adresse <http://www.opel.com/german/showroom/index.html> können sich Interessenten im virtuellen Ausstellungsraum „online“ von den Qualitäten des ab 20. März bei den Händlern präsentierten Modells überzeugen.

Dabei wird der Internet-Anwender beim Besuch der Opel-Homepage durch animierte Astra-Lichtsignale unmittelbar auf das neue Modell hingewiesen. Auf der Astra-Seite begegnet der Nutzer dann den Highlights rund um die Kompaktklassen-Baureihe der zweiten Generation.

In insgesamt fünf Kapiteln stellt Opel die wichtigsten Informationen zur Verfügung.



Opel online: Durch animierte Lichtsignale zum neuen Astra

Im Abschnitt „Qualität“ kann sich der Anwender beispielsweise einen Überblick über die umfangreichen Test- und Versuchsprogramme im Rahmen der Astra-Entwicklung verschaffen. Hier werden auch die hochwertigen Karosserie- und Fahrwerksei-

genschaften des komplett neuentwickelten Astra beschrieben.

Unter dem Schlagwort „Sicherheit“ wird dokumentiert, welche aktiven und passiven Sicherheitselemente der neue Astra zu bieten hat. „Design“ macht die Entwicklungs-

schritte deutlich, in denen das dynamische Astra-Styling entstanden ist. QuickTime-Videoanimationen erlauben hier Einblicke in die Arbeit der Opel-Designer.

Abschließend lädt Opel die Besucher seiner Astra-Web-Page zu einem „Dialog“ mit dem Unternehmen ein. Der Internet-Anwender kann dabei individualisierte Informationen zum neuen Modell anfordern. Diese erhält er – entsprechend seinen persönlichen Wünschen – auf elektronischem Wege per E-Mail oder konventionell per Post.

Dazu Ulrich Seiffert, Leiter Marketing Kommunikation: „Mit dem neuen Astra spricht Opel gezielt auch neue, junge Zielgruppen an. Das vom Unternehmen bereits seit 1996 als integraler Bestandteil des Kommunikationsmix eingesetzte Medium Internet unterstützt dieses Ziel wirkungsvoll.“

Ist das Auto bald handyfreie Zone?

Berlin (gms). Künftig ist auch in Deutschland mit einem gesetzlichen Verbot von Handys am Steuer zu rechnen. Das berichtet die in Berlin erscheinende Fachzeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Demnach zeige eine unter Verschluss liegende Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), daß das Telefonieren während der Fahrt auf Landstraßen und Autobahnen eindeutig gefährlich sei. Nach Informationen der Zeitschrift sei eine gesetzliche Regelung allerdings erst nach der Bundestagswahl im September zu erwarten. Untersagt ist das Telefonieren am Steuer bereits in Italien und Portugal. In Spanien, Polen, Ungarn, der Slowakei und der Schweiz sind Handys nur mit Freisprecheinrichtung erlaubt, so die Zeitschrift.

Einwegnummern für Probefahrten

Bonn (dpa). Für Probe- und Überführungsfahrten wird ab Mai ein neues Kennzeichen ausgegeben: für den Einmalgebrauch und mit eingetragtem Verfalldatum. Das neue Nummernschild hat eine Gültigkeit von bis zu fünf Tagen, muß bei der Zulassungsstelle nicht zurückgegeben werden und ersetzt bei einmaliger Verwendung das bisher gebräuchliche rote Kennzeichen. Die neuen Schilder sollen dem Mißbrauch nicht zurückgegebener roter Kennzeichen einen Riegel vorschieben. Das rote Kennzeichen zur wiederholten Verwendung – etwa in Autohäusern – wird weiterhin ausgegeben.

Unsachgemäßes Heizen wird teuer

Hamm (gms). Gerät ein Fahrzeug in Brand, weil der Innenraum mit einem Heizlüfter aufgewärmt werden sollte, muß die Kasko-Versicherung nicht zahlen. Darauf weist der Deutsche Anwaltsverein hin. Ein entsprechendes Urteil fällt das Oberlandesgericht Hamm (Az.: 20 U 216/96). In dem verhandelten Fall hatten die Richter die Klage des Autofahrers gegen seine zahlungsunwillige Versicherung zurückgewiesen, weil das Verhalten des Klägers äußerst leichtfertig und nicht entschuldigbar gewesen sei.

Saugrüssel fielen durch die Prüfung

Düsseldorf (dpa). Jeder dritte Saugrüssel an den Zapfpistolen von Tankstellen funktioniert nicht richtig. Das ergab eine TÜV-Überprüfung von rund 1 100 Saugrüsseln an 60 Tankstellen. Das Düsseldorfer Umweltministerium kündigte weitere Kontrollen an. Es forderte Ölkonzerne und Tankstellenpächter auf, die Anlagen sorgfältiger zu warten und zu kontrollieren.

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 sechsten Teils stehen Fahrzeuge aus der Zeit des aufkeimenden Wirtschaftswunders: Olympia Rekord 1953, Rekord P1 1957, Rekord P2 Coupé 1961.

Er war modisch, aber unauffällig, modern, aber mit inneren Werten, welche größtenteils die alten geblieben waren. Der 1953 vorgestellte

Der Nachfolger des Olympia Rekord, später P1 genannt, war dann ein echtes Kind des Wirtschaftswunders: glänzender Chrom so weit das Auge reichte, Panorama-Scheiben und Heckflossen. Man war wieder wer und jeder sollte es sehen. Die Triebwerk-Palette reichte von 1,2-Liter mit 40 PS bis zum Motor mit 1700 Kubikzentimetern und 55 PS.

Olympia Rekord wurde zum Traum des neuen Mittelstands und wer vom Käfer aufsteigen wollte, konnte kaum mehr für sein Geld bekommen. Dazu gab es auch noch einen Hauch der fernen Neuen Welt. Detroit war, zuerst noch zaghaft, dann immer selbstbewußter, nach Rüsselsheim gekommen.

Und 1953 kam bekanntlich vieles Gute über den großen Teich: Kaugummi, Coca-Cola und die ersten „Fernsehempfänger“ – die aber zunächst noch den oberen Zehntausend vorbehalten blieben. Egal, es gab ja eh nur ein Programm und das war gerade ein Jahr jung. Aber die glattflächige „Ponton-Form“, selbstredend selbsttragend, war nun wirklich ein Technik-Highlight.

Schlagartig waren die Vorkriegsformen mit geschwungenen Kotflügeln und Trittbrettern total veraltet. Das chromplombierte „Haifischmaul“, mit dem sich auch der Neue schmückte (und das eigentlich nur ein Kühlluft-einlaß war), zeugte von neuem Selbstvertrauen und aufstrebender Wirtschaftskraft. Solch ein Wohlstandssymbol hatte schließlich auch der große Chevrolet der GM-Mutter, die für die nächste Dekade die Vorbilder für hessische Wagen lieferte.

Beim „Star seiner Klasse“ – so dichteten die Opel-Werbestrategen in den ersten Prospekten, die auf der 53er IAA zu haben waren – war aber vor



Fotos (R): Opel

Ob Stufenheck oder Caravan: Mit moderner Ponton-Form ging's 1953 ins Wirtschaftswunder

allem das Kleid ein neues. Unter dem schmucken Blech, das außer dem Kühlergrill auf allzu effektheisierende Elemente verzichtete, lief bewährte, weiterentwickelte (heute zu Recht mit dem Ruf der Unzerstörbarkeit geadelte) Technik. So leistete der kurzhubige 1,5-Liter-Motor nun 40 Pferdestärken bei 3 800 Touren, gut genug für 115 km/h Spitze – damals ein echtes Wort – und für die sich rasch vermehrenden Überholspuren.

Die Lenkradschaltung sowie das Getriebe hatte man beibehalten, aber obgleich der neue Rekord mehr Platz als der Vorgänger bot, war er Dank moderner Konstruktionsmethoden einen halben Zentner leichter. Das Fahrwerk war eben-

falls behutsam modernisiert worden: So gab es Teleskopstoßdämpfer und Kugelbolzen an den Radträgern anstatt anfälligen Achsschenkeln. Ein wenig hochbeinig wirkte er zwar immer noch, doch das störte niemanden, denn der Preis war eine echte Kampfansage: Gerade mal 6 460 Mark sollte der Fünfsitzer kosten. Inklusiv Heizung. Da wurde die Konkurrenz blaß um die Nase – und senkte noch vor IAA-Schluß die Preise.

Der Zierrat, mit dem sich der Wagen schmückte, war anderswo gar nicht erst zu haben. Die dicken, verchromten Stoßstangen, die angedeuteten Heckflossen, das gold-schimmernde Opel-Emblem auf der „Alligatorhaube“, das alles war Luxus pur. Ein Hupring wollte allerdings extra bezahlt werden, genauso wie die Zeituhr, die „Elfenbeinknöpfe“ gab es aber wieder umsonst. Die drei zur Wahl

stehenden Farben „Sandgrau“, „Lidogrün“ und „Sevillagrau“ blieben zwar blaß, wirkten damals aber elegant und distinguiert.

Ende des Jahres 1953 gab es dann noch zwei weitere Varianten zu bestaunen, nämlich die Cabrio-Limousine und den Caravan. Folgte der offene Olympia mit seinen feststehenden Seitenfenstern und dem durchgehenden Rollverdeck noch der Vorkriegsmode, lag der Caravan (etwas holperig aus dem Englischen übersetzt: „Der Wagen, der ein Lieferwagen ist“) voll im Trend, der 1953 noch nicht so hieß. Opel hatte beobachtet, daß selbständige Karosseriebauer immer mehr Lieferwagen zu Kombinationswagen umbauten, und beschloß, das Geschäft selbst zu machen. Das Unternehmen begründete damit eine überaus erfolgreiche Tradition.

Danach war Modellpflege angesagt, die sich in erster Linie am Kühlergrill nachvollziehen ließ. Wie von den Großen Drei in Detroit vorexerziert, kam der Wagen nun jedes Jahr mit einem anderen Gesicht aus den

1953 war Schluß mit der Vorkriegsmode, die Ponton-Form feierte bei Opel mit dem neuen Olympia Rekord sein Debüt. Gab sich das Blech amerikanisch angehaucht, werkelte darunter die leicht optimierte Technik des Vorgängers. Der 1,5-Liter-Motor mit beschaulichen 40 PS war schon legendär, der Markterfolg programmiert. 560 000 Exemplare, inklusive der faceliffteten Modelle, wurden bis 1957 gefertigt.

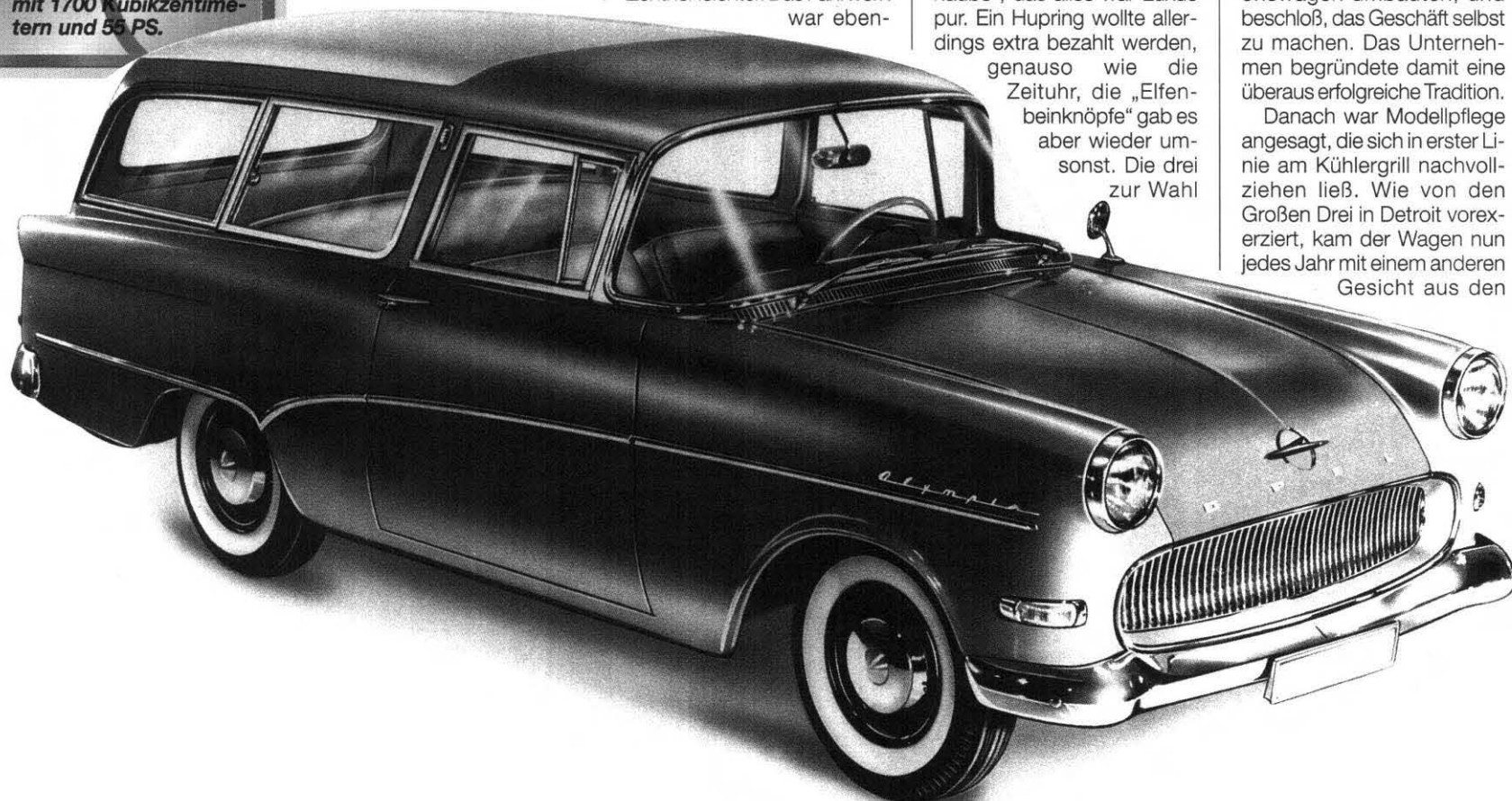
Werksferien, die technischen Optimierungen waren erst auf den zweiten Blick zu erkennen. So ähnelte der kleine Rekord immer mehr dem großen Kapitän, bis 1957 schließlich der spektakuläre Nachfolger die Bühne betrat.

War die Presse schon über den Vorgänger voll des Lobes gewesen, überschlug sie sich jetzt: „Traumwagen“ lautete das Echo im Blätterwald, was gerade der völlig neuen Karosserie zugeschrieben wurde. Das größer gewordene Auto glänzte nun mit noch mehr Chrom, ausgewachsenen Flossen am Heck und brachte mit seinen Panorama-Scheiben endgültig Amerika nach Deutschland.

Der herumgezogene Scheibenrahmen – „Z-Pfosten“ nannte man dieses Design-Element – barg zwar Gefahren für die Kniescheibe, war aber der letzte Schrei. In den USA, wo man an solche Risiken beim Einstieg gewöhnt war, entwickelte sich der Rüsselsheimer als „Buick“ sogar zu einem Exportknüller.

In den späten 50ern kommt Detroit nach Rüsselsheim

Von dort hatte es bei der Gestaltung des Wirtschaftswunderwagens weitere Anleihen gegeben: Der große, blitzende Schlund aus Chrom, die Seitenansicht mit der charakteristischen Zierleiste und die Zweifarblackierung gab es auch bei GM. Innen konnte sich der Fahrer am weißen Lenkrad, an Bandtachometer und glitzernden Emblemen,





Flossen hoch: Mit Panorama-Scheiben und Heckflossen fuhr der P1 in die Herzen der Käufer

durchgehender Sitzbank und – gegen Aufpreis – zweifarbigen Kunstleder-Polstern erfreuen.

Keine Überraschungen gab es zur Freude der Käufer, die den Opel-Händlern im wahrsten Sinne des Wortes die Türen einrannten, beim Preis. Obwohl großzügig gewachsen und mit reicher Ausstattung bedacht, kostete der Neuling im Durchschnitt nur 125 Mark mehr.

Los ging's bei 6 385 Mark, zuerst kam der Zwei-, dann der Viertürer, später Caravan und Lieferwagen auf den Markt. Schon Anfang 1958 waren 100 000 Fahrzeuge ausgeliefert. Die Olympia-Version war sogar schon für 5 600 Mark zu haben, mit dem 1200er Motor war er inzwischen zum Einstiegsmodell mutiert – und aufgrund der bescheidenen Ausstattung vom Volksmund als „Nackter Spatz“ bezeichnet. 1959 wurde die Olympia-Variante eingestellt, an ihre Stelle trat unter neuer Bezeichnung der Opel 1200.

Bot sich unter der Haube anfänglich noch das gewohnte Bild, bestand allmählich jedoch Handlungsbedarf. Zwar konnte durch Verringerung des Wagengewichts und eine niedrigere Außenhöhe die Geschwindigkeit geringfügig gesteigert werden. Aber die Konkurrenz holte, nicht nur bildlich gesprochen, auf. Konnte der Kunde inzwischen gar eine automatische Kuppelung von Fichtel & Sachs ordern, die Opel als „Olymat“ anpries, hatte sich beim Triebwerk nur wenig getan.

Das sollte sich 1959 ändern: Der 1,5-Liter-Motor wurde modifiziert, nun lagen 50 PS bei 4300 Umdrehungen an. Das war angemessen, aber nicht der Weisheit letzter Schluß, so daß ein stärkeres Geschütz aufgeföhren wurde. Für nur 75 Mark Aufpreis gab es jetzt einen Motor mit 1700 Kubikzentimetern und 55 PS, der für eine um zwei Sekunden bessere Beschleunigung und eine höhere Endgeschwindigkeit (132 km/h) sorgte. Dieser Motor war auch im Caravan zu haben – genauso wie Faltdach und Zweifarblackierung –, womit Opel als einer der ersten Automobilhersteller einen salonfähigen Kombi auf die Räder stellte.

Noch etwas war ungewöhnlich: Bis zum nächsten



Hochkonjunktur: Bis 1960 liefen 884 907 Rekord P1 vom Band

Modellwechsel im Herbst 1960, also „ganze“ drei Jahre, behielt der Anführer der Mittelklasse seine äußere Form. Hatte man in den hektischen 50er Jahren zuvor noch alle 12 Monate Retuschen an der Außenhaut durchgeführt, blieb diesmal alles beim alten. Dazu hatten unter anderem auch die Motorjournalisten beige-

tragen, die den „künstlichen Veralterungsprozeß“ der Hersteller beklagten und mehr Kontinuität bei der Modellpolitik forderten.

Darauf war man in Rüsselsheim allerdings schon selbst gekommen und ließ sich deswegen bei der Entwicklung für die nächste Rekord-Generation vergleichsweise viel Zeit.



Flachmann: Mit sportlicher Form und Großserientechnik kommt das P2 Coupé auf den Markt



Voldampf voraus: Als Buick wurden Olympia und Rekord in der Neuen Welt zum Exportschlager

Eile war sowieso nicht geboten, schließlich stiegen und stiegen die Verkaufszahlen stetig an: Bis zu den Werksferien 1960 wurden 884 907 Einheiten verkauft.

Der P2 fiel im Vergleich zu seinem Vorgänger eher dezent aus. Glattflächige Formen prägten die Karosserie, die nun weniger Chrom zur Schau trug und mit der geraden Gürtellinie hatte Pininfarina die Trapez-Form geschaffen, die in Form des Peugeot 404 bis in die Siebziger auf den Straße anzutreffen war. Dieser Mode wollte sich auch Opel nicht verschließen. Am auffälligsten

war das Fehlen der Panorama-Scheiben, eine neue Sachlichkeit hatte Einzug gehalten, „normale“ Türen waren nun wieder en vogue.

Waren zunächst nur die zweitürige Limousine und der dreitürige Kombi lieferbar, so wurde die Palette zum Jahresende 1960 um die viertürige Limousine und im Herbst 1960 um das neue Rekord Coupé erweitert.

Das Coupé bringt Sportlichkeit in die Mittelklasse

Ein wichtiges Augenmerk hatten die Konstrukteure auf den Unfallschutz gelegt. Der Innenraum, Schalter und Hebel, waren entschärft worden, das Armaturenbrett gepolstert. Die Lenksäulen-Nabe wurde aufprallsicher ins geschüsselte Lenkrad verlegt. 1961 war es schließlich Zeit für die Sensation im Zeichen des Blitzes. Den Werbeslogan „Opel, der Zuverlässige“ hatte man untermauert, nun war Extravaganz angesagt: Das Rekord Coupé trat an, Sportlichkeit in die Mittelklasse zu bringen.

Die flache Dachlinie wurde begeistert aufgenommen, als Krone des Luxus gab es innen nun einzelne Liegesitze anstatt der durchgehenden Bank. Hinten wurde es allerdings knapp, was im starken Widerspruch zum Kofferraum stand, der auf riesige Ausmaße angewachsen war, die noch heute verblüffen. Schnell hatte das Rekord-Flaggschiff mehrere Spitznamen weg: „Rasender Kofferraum“, „Breitwand-Coupé“ oder, weniger rühmlich, „Schuhkarton mit

Baskenmütze“.

Auch bei der Technik hatte man auf sportliches Auftreten geachtet. Das Fahrwerk war tiefer gelegt und sportlich abgestimmt worden, im Bug werkelte der 1,7-S-Motor mit 60 PS. Den Kraftschluß stellte serienmäßig ein Vierganggetriebe her, das zwar auch am Lenkrad geschaltet wurde, aber bei den anderen Modellen ein Extra war. Mit der großen Maschine, die allerdings Superbenzin benötigte, waren echte 140 Stundenkilometer drin, damit hielt man auch teurere Konkurrenz auf Distanz.

Auf dem „Farbbandtachometer“, der dem Fahrer die Geschwindigkeit in unterschiedlichen Farbtönen anzeigte, standen sogar 160 km/h. Bei der Karosserie konnte zwischen einem gediegenen Weiß, sowie einem eleganten Silber oder sportlichen Rot gewählt werden. Das Silber war sogar die erste Metallic-Farbe im Programm. 1961 standen am Ende auf der Rechnung des Vertragshändlers, 33 816 Einheiten konnten verkauft werden.

Und wie beim Caravan, der mit allerlei Luxusattributen ausgestattet werden konnte, war Opel auch hier ein Trendsetter. Aus einem Großserienmodell hatte man ein schmuckes „Nischenmodell“ gemacht, das über ausgereifte Technik verfügte und dabei bezahlbar blieb. Was jetzt noch fehlte, war ein Auto unterhalb des Rekord. Zwar wurde auch weiterhin der Opel 1200 gebaut, aber in Bochum machte sich unter dem Traditionsnamen „Kadett“ schon „der Konkurrent“ klar zum Auslaufen. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

1960 kam der Neue, als P2 bezeichnet, mit schnörkelloser „Trapez“-Form, der ab 1961 sogar als Coupé zu haben war. Obwohl von einigen als „Schuhkarton mit Baskenmütze“ oder „Rasender Kofferraum“ bezeichnet, fand der sportliche Rekord viele Käufer. Drei Jahre später wurde auch er wieder abgelöst, so rasend schnell folgten damals die Modellwechsel.

Eiskalte Versuchung

Vor fast genau 100 Jahren hatte der Schwede Salomon August Andree einen Traum: eine Ballonfahrt über den Nordpol. Doch der Versuch, den Traum wahr werden zu lassen, endete in einer Tragödie: Der Ballon stürzte ab, Andree und seine zwei Gefährten fanden im ewigen Eis den Tod. Für einen ZDF-Dokumentarfilm veranschaulichten ITEZ-Mitarbeiter, weshalb der „eiskalte Traum“ des Polarforschers scheitern mußte.

Rüsselsheim. Daß ITEZ-Mitarbeiter Karl Haas noch einmal als Filmschauspieler entdeckt werden würde, hätte er sich wohl selbst nie träumen lassen. Doch er wurde nun mal ausgeguckt, und jetzt muß er Regieanweisungen über sich ergehen lassen.

Aber Haas „spielt“ gerne mit, dient seine „Rolle“ doch der Erforschung eines noch nicht eindeutig belegten Phänomens. Wie so oft bei wissenschaftlichen Versuchen ist sein spektakulärster Einsatz nicht unbedingt atemberaubend spannend: Er benetzt mit einer Wassersprühflasche einen etwa 1,50 Meter großen Ballon.

Das Experiment wird in der Kaltstartkammer des ITEZ gefilmt. Dort, wo normalerweise das Startverhalten von Corsa und Co. bei Minusgraden getestet wird. Doch heute ist Samstag, der Alltagsbetrieb ruht. Die insgesamt sieben anwesenden Mitarbeiter des physikalischen Labors und des Bereichs Meßgruppe und Kalibrierwesen haben das Experiment in ihrer Freizeit für das Filmteam der Wiesbadener Produktionsgesellschaft „Ifage“ vorbereitet.

Was hier in der Kaltstartkammer wie ein nettes Spiel mit etwas physikalischem Hintergrund aussieht, dokumentiert auf anschauliche Weise, weshalb die Ballon-

fahrt des Schweden Salomon August Andree über den Nordpol im Jahre 1897 scheitern mußte.

Knapp anderthalb Tage nach dem Start trieb das Himmelsgefährt erstmals in Nebel und Sprühregen: Dort wurde die seidene Oberfläche mit Wasser benetzt und es spielte sich exakt das ab, was die ITEZ-Mitarbeiter am Modell nachstellen – nur daß die Gewichtszunahme beim Original-Ballon ungefähr 750 Kilo betragen haben dürfte, wie Bernd W. Scherer schätzt, Fachbereichsleiter Meßgruppe und Kalibrierwesen im Zentrallabor des ITEZ.

Doch mit dem – durch die enorme Gewichtszunahme bedingten – Absinken beginnt Andrees „Höllenfahrt“ erst. Die Gondel schlägt auf dem Eis auf, „stempelt“, wie die Fachleute sagen. Dabei platzt vermutlich die Eisschicht der Ballonoberfläche ab. Außerdem werfen Andree und seine Begleiter Ballast ab, so daß sie zunächst wieder an Höhe gewinnen.

Doch wenige Stunden später wiederholt sich das Ganze. Der Ballon stempelt dann in immer kürzeren Abständen, bis Andree die Fahrt abbricht. Drei Monate kämpfen er und seine Gefährten anschließend gegen den Tod im Eis – vergeblich.

Die Experimente im ITEZ belegen zum ersten Male wis-

senchaftlich das Phänomen des „Stempelns“, das bislang nur als Theorie über Andrees Ballonabsturz verbreitet war. Außer dem „Stempel“-Vorgang wird unter anderem auch das Eintauchen des Ballons im Nebel nachgestellt. Später „doubeln“ Hitzelampen im Klimakanal die Sonne, auch Wind wird „gemacht“, um die vergeblichen Bemühungen Andrees darzustellen, den Ballon mit Hilfe eines Segels zu steuern.

Den ganzen Samstag ziehen sich die Dreharbeiten hin. Auch den Freitagabend haben die ITEZ-Mitarbeiter schon den Experimenten vorlaufender Kamera geopfert – von den wochenlangen Vorbereitungen, die neben dem normalen Job erledigt werden mußten, ganz zu schweigen. Von Frust wegen der verlorenen Freizeit ist jedoch weit und breit nichts zu spüren. Dazu sind alle zu sehr fasziniert von dem Projekt.

Bernd W. Scherer etwa ist begeisterter Hobby-Segler

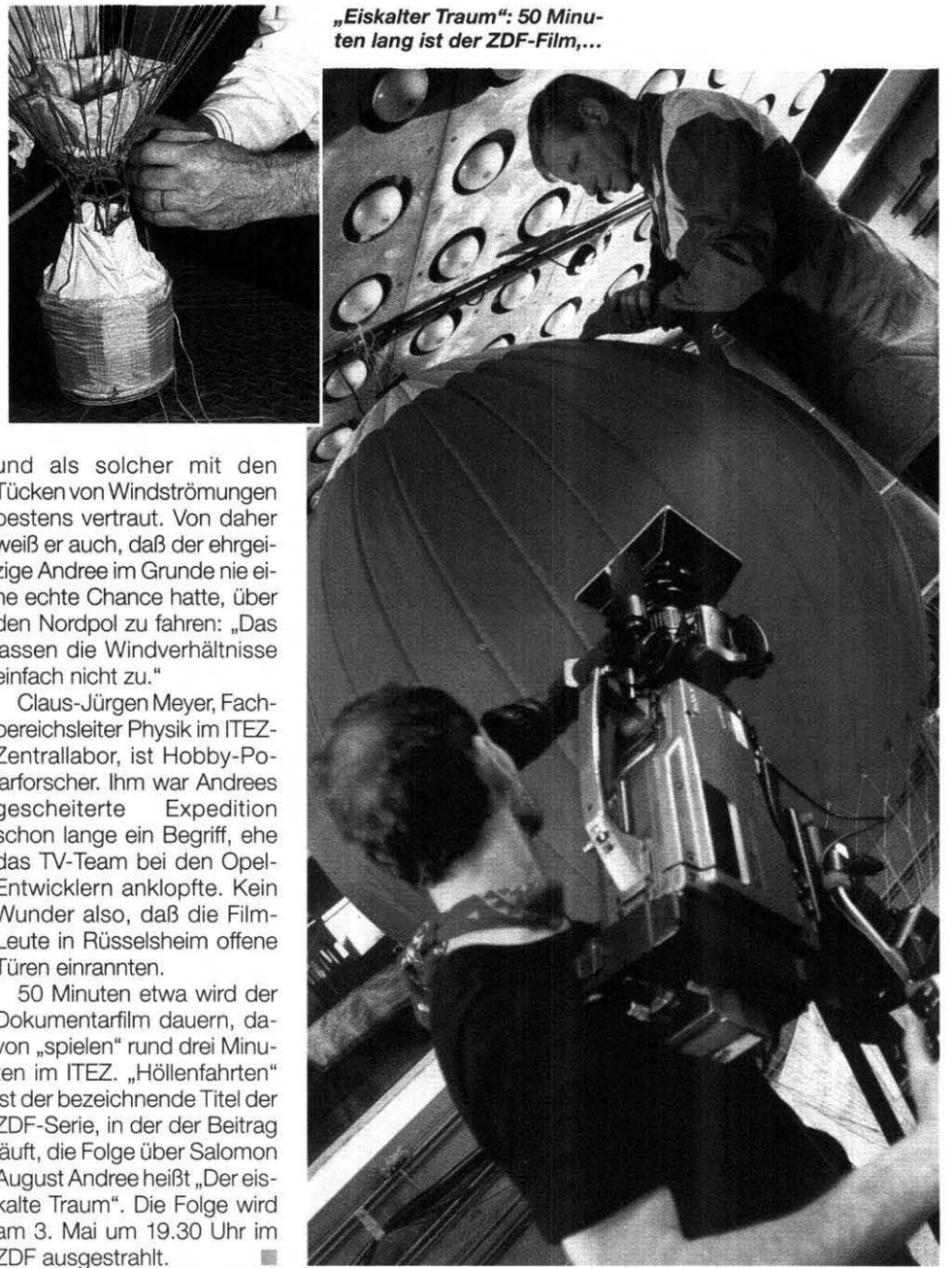
und als solcher mit den Tücken von Windströmungen bestens vertraut. Von daher weiß er auch, daß der ehrgeizige Andree im Grunde nie eine echte Chance hatte, über den Nordpol zu fahren: „Das lassen die Windverhältnisse einfach nicht zu.“

Claus-Jürgen Meyer, Fachbereichsleiter Physik im ITEZ-Zentrallabor, ist Hobby-Polarforscher. Ihm war Andrees gescheiterte Expedition schon lange ein Begriff, ehe das TV-Team bei den Opel-Entwicklern anklopfte. Kein Wunder also, daß die Filmleute in Rüsselsheim offene Türen einrannten.

50 Minuten etwa wird der Dokumentarfilm dauern, davon „spielen“ rund drei Minuten im ITEZ. „Höllenfahrt“ ist der bezeichnende Titel der ZDF-Serie, in der der Beitrag läuft, die Folge über Salomon August Andree heißt „Der eiskalte Traum“. Die Folge wird am 3. Mai um 19.30 Uhr im ZDF ausgestrahlt.

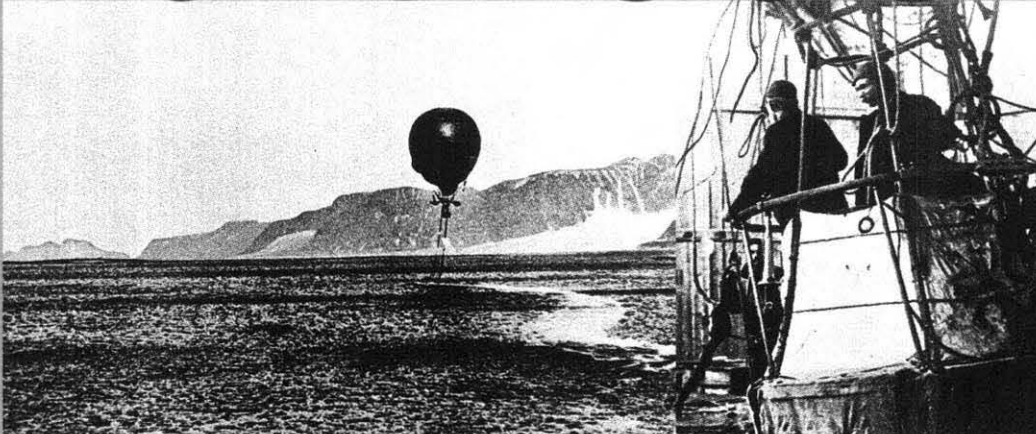
Eric Scherer

„Eiskalter Traum“: 50 Minuten lang ist der ZDF-Film,...



...an dessen Entstehung mehrere ITEZ-Experten beteiligt waren

Luft raus



Zum Pol in 30 Tagen: Die Fahrt von Andree endete tödlich im Packeis des hohen Nordens

Rüsselsheim (es). Das hatte noch keiner vor ihm gewagt: In einem mit Wasserstoff gefüllten Ballon wollte Salomon August Andree über den Nordpol fahren. Von der westlichsten Ecke Spitzbergs aus bis zur Beringstraße sollte die Reise gehen.

In 30 Tagen wollte der Schwede die Route bewältigen – zu Fuß hätte eine solche Reise Jahre gedauert. Begleitet wurde der Gelehrte von dem jungen Nils Strindberg und Kurt Fraenkel, dem der Ruf eines Abenteurers anhaftete.

Am 11. Juli 1897 startete der Ballon „Adler“ von der sogenannten „Däneninsel“ in die Lüfte. Wegen des schlechten Wetters hatte sich die Abfahrt bereits um 20 Tage verzögert. Auch sonst lief von Anfang an nichts so wie geplant: Beispielsweise stieg der „Adler“ sofort auf 700 Meter Höhe, obwohl Andree eigentlich nur wenige Meter über dem Eis hatte fahren wollen. Ein von der Gondel herab-

hängendes Schleppseil sollte auf dem Boden mitschleifen. Auch hoffte Andree, den Ballon mittels eines zwischen Gondel und Hülle angebrachten Segels einigermaßen lenken zu können.

Nach knapp einem Tag kam es jedoch zu ersten Höhenverlusten. Schon jetzt mußte die Crew ungeplant viel Ballast abwerfen, auch dürfte es Andree in den Stunden danach bereits gedämmert haben, daß er mit dem verfügbaren Wasserstoff seine Reise nie und nimmer zu Ende bringen konnte.

Als der Ballon dann immer öfter „stempelte“, landete Andree schließlich – mitten im Treibeis, 300 Kilometer vom nächsten eisbedeckten Land entfernt, viel zu weit nordöstlich von der vorgesehenen Route. Nur 65 Stunden hatte die Fahrt des „Adler“ gedauert.

Am 14. Juli 1897 begann für die Crew der verzweifelte Kampf ums Überleben. Sie wollte zurückmarschieren, zur Insel Vitö, wo sie, so hofften

sie, auf Fischkutter stoßen, die sie aufnehmen.

Doch der Marsch übers Treibeis war tückisch: 20, 30 zurückgelegte Kilometer waren in wenigen Stunden Makulatur, weil die Männer, während sie marschierten, auf dem Eis wieder in ihre geographische Ausgangsposition zurückgetrieben wurden. Es war, als liefe man auf der Stelle.

Doch sie gaben nicht auf. Tagebuchaufzeichnungen belegen, daß sie sich während ihres Marsches Zeit für Studien nahmen, etwa Polarvögel abschossen und sie untersuchten. Was freilich so gedeutet werden kann, daß sie sich mit solchen Aktionen lediglich in ihrer eigenen trostlosen Situation ablenken wollten.

Um die unzureichenden Lebensmittelvorräte aufzufrischen, jagten die Männer. Dabei ereilte sie der nächste Rückschlag: Sie töteten und aßen einen Eisbären, dessen Fleisch mit Trichinen ver-

seucht war, kämpften von nun an außer gegen die Minusgrade auch gegen eine Lebensmittelvergiftung.

Dennoch hielten sie fast ein Vierteljahr durch. Sie erreichten sogar die Insel Vitö, trafen jedoch nicht wie erhofft Fischer. Die Tagebuchaufzeichnungen Andrees und Strindbergs enden am 5. Oktober 1897.

Erst 33 Jahre später wurden auf Vitö Reste ihrer Ausrüstung gefunden – darunter besagte Tagebücher, die den Expeditionsverlauf exakt dokumentieren, sogar Filmaufnahmen, die im Eis gut konserviert worden waren.

Zweifellos ein Abenteurer, das bestens in eine TV-Serie mit dem Titel „Höllenfahrt“ paßt. Auch das Motto, das dem Film vorangestellt ist, könnte der Schriftsteller und Entdecker Vasco Nunez de Balboa für Andree und seine Kameraden erdacht haben: „Der Mensch kommt nicht so weit er will, sondern so weit er kann.“



Stempeln gehen: Akteure aus dem Zentrallabor beim Ballon-Bau

Kameramann

ITEZ-Instandhalter wird aus Liebe zum Detail Autor eines Fotobuchs

Es dürfte nur wenige Menschen geben, die durch Zufall Buchautor geworden sind. Udo Krämer, Instandhalter im ITEZ, gehört dazu. Mit seinem Fotobuch hat er zudem eine Marktlücke gefunden – gleich drei Verlage wollten das Manuskript veröffentlichen.

Rüsselsheim (Jan). „Gebraucht! Die Alternative.“ Das gilt nicht nur für fahrbare Untersätze, sondern ist auch der Titel von Udo Krämers Buch über Kameras aus zweiter Hand, das jetzt im Lindemanns Verlag für 29,80 DM erschienen ist.

Für „Sammler, Anwender und Einsteiger“ hält der gelernte Elektroniker aus der Instandhaltung des ITEZ Tips bereit, worauf beim Kauf der Gebrauchten zu achten ist. Das Buch bietet zudem Hinweise zur technischen Beurteilung und Wertfindung von Kameras, Objektiven und Zubehör.



Buchhalter: Udo Krämer erläutert seine Ideen zum Thema „Gebrauchte“

Kamera-Entwicklung, Kamera- und Objektivtechnik, die Geräteauswahl und verschiedene Test- und Prüfmethode, die es erleichtern, Funktionsstörungen an den Geräten zu erkennen, werden ausführlich beschrieben.

Dabei handelt es sich um ein Buch vom Praktiker für Praktiker. Denn Krämer selbst arbeitet auch schon fast 20 Jahre hinter der Linse. Da er seine Fotografen-Laufbahn als Autodidakt begann, weiß er um die Notwendigkeit, ebenso technisch versiert wie allgemeinverständlich zu schreiben.

Zur Fotografie kam Krämer, der sich auf Landschaft-, Sport- und Aktfotografie spezialisiert hat, eher zufällig. Heute möchte er dieses Hobby nicht mehr missen. „Wo mich die Elektronik ständig beruflich fordert, stellt die Mechanik einen spannenden Freizeit-Ausgleich dar“, versucht Krämer eine Standortbestimmung in Sachen Fotografie.

Und obwohl er das Hobby nun schon zwei Jahrzehnte intensiv betreibt, strebt der Autodidakt keineswegs nach den „höheren Weihen“ der

Foto-Profession. Als durchaus professionell aber ist sein Erstlingswerk anzusehen. Die Entstehungsgeschichte ist dabei allerdings als skurril zu bezeichnen: „Ich sollte eigentlich einen Artikel für eine Fachzeitschrift schreiben. Der wurde dann aber so lang, daß der zuständige Redakteur mir riet, daraus ein Buch zu machen.“ So schnell geht das manchmal.

Etwas länger, nämlich bald ein Jahr, dauerte die Arbeit, bis der Schmöker fertig war. „Das Schreiben war dabei noch nicht einmal das aufwendigste“, erinnert sich der 39jährige. Da er aber auch ein Faible für die Möglichkeiten der grafischen Darstellung per Computer besitzt, ließ er es sich nicht nehmen, das Buch auch weitgehend selbst zu gestalten – „und das hält auf“.

Nun liegt die „Alternative“ vor und bietet allen Foto-freunden Tips und Hinweise. Am Ende des Werkes finden sich zudem eine Checkliste sowie ein Glossar, das durch den Dschungel des Foto-Jargons führt. Tips aus erster Hand für die gebrauchte Alternative.

Brettspiel

Erfolgreich die Ski-Piste hinab



Schneller Senior: Ulrich Colloseus

Rüsselsheim (es). In diesem Winter hat Ulrich Colloseus, Mitarbeiter aus dem Zentralen Manufacturing Bereich, wiederholt für Schlagzeilen gesorgt – als Skirennläufer auf Amateurbasis. Dabei beruhen die Erfolge, die sich der 32jährige erfuhr, keineswegs auf Zufall. Von klein auf verbringt er einen Großteil seiner Freizeit auf den Brettern, die für ihn die Welt bedeuten. Und: Seit 16 Jahren fährt Colloseus auf nationaler Ebene erfolgreich Skirennen.

In diesem Jahr kämpft der Flörsheimer zum ersten Mal gegen eine starke internationale Konkurrenz. Im Senioren-Masters-Weltcup, der allen Rennläufern, die einmal in der Rangliste des Deutschen Skiverbandes erfaßt wurden, offen steht, trat er in dieser Saison bereits viermal erfolgreich an. In der Altersgruppe der 30 bis 34jährigen erreichte er im französischen Meribel zweimal Gold. Darüber hinaus gab's je einmal Silber in Italien und in der Schweiz.

Am Ende der Saison geht's dann im eidgenössischen

Lenzerheide um die sprichwörtliche Wurst. Hier steht das Finale mit der Vergabe des Titels auf dem Programm.

Also arbeitet der junge „Senior“ fleißig und zielstrebig auf diesen Erfolg hin. Fast jedes Wochenende fährt er mit seinem Calibra 1200 bis 1500 Kilometer zu Slalom-, Riesenslalom- und Super-G-Rennen oder einfach nur zu Trainingszwecken in diverse Wintersportgebiete.

„Der Skisport ist extrem zeitaufwendig und materialintensiv, ständig geht etwas kaputt“, so Colloseus. Außerdem halten die speziellen Rennski und die extra angefertigten Rennstiefel gerade einmal zwei Jahre. „Aber“, so der begeisterte Pistengänger, „die Begeisterung und der Erfolg sind immer wieder neue Motivation für das nächste Skirennen in einer der vielen Alpenregionen.“

Bahn bietet Amor-Rabatt

Kiel (dpa). Küssende Paare können in Schleswig-Holstein zum halben Preis mit der Regionalbahn fahren. „Flirticket“ heißt der Fahrschein, mit dem Paare zwischen Flensburg und Pinneberg durchs Land fahren dürfen, erklärte der Geschäftsführer des Regionalverkehrsunternehmens DBZugBus, Götz Dietsche. Doch für Paare, die zum halben Preis fahren wollen, hat das Unternehmen kleine Hindernisse aufgebaut: Wer auf Tour gehen will, muß schon beim Fahrkartenkauf mit einem Kuß auf den Mund sichtbar machen, daß er oder sie mit seiner oder

seinem Liebsten unterwegs ist. Auch im Zug müssen sie mit Kontrollen rechnen, schließlich herrscht Kußpflicht für die Flirticket-Nutzer. Doch nicht nur Lokführer oder Schaffner dürfen sich vergewissern, daß da wirklich Verliebte unterwegs sind. Auch Liebesgott Amor wurde von dem Unternehmen verpflichtet. Ein entsprechend gekleideter Kontrolleur soll in den Zügen Stichproben vornehmen. Damit er es leichter hat, sollen die Flirticket-Nutzer rote Herzen, die sie zusammen mit dem Fahrschein erhalten, sichtbar auf der Kleidung tragen.

Erfolg in Serie

„Anna Ziegler“ holt familienfreundliches Auto ab

Rüsselsheim (es). In der „Lindenstraße“ hat sie auch ein Auto – „doch ich weiß beim besten Willen nicht, was das für eins ist“. Was für eins sie sich jetzt jedoch in Rüsselsheim für ihre „echte“ Familie abholte, das wußte „Anna Ziegler“ genau: Einen Opel Sintra.



Probesitzer: Lindensträblerin Probst mit Sintra

Anna Ziegler heißt zwar in Wirklichkeit Irene Probst, ist es aber längst gewohnt, mit ihrem Rollennamen angesprochen zu werden: Schließlich spielt sie schon seit 13 Jahren in Deutschlands beliebtester TV-Serie, seit acht Jahren als Ehefrau von Hans Beimer. „Wir sind mittlerweile die Dienstältesten im Ensemble,

richtige Serien-Muppets“, scherzt die beliebte Schauspielerin, die jüngst mit der „Goldenen Kamera“ ausgezeichnet wurde.

Um das neue Familiengefährt abzuholen, kam „Anna Ziegler“ mit Ehemann Dominikus und dem fünf Monate alten Söhnchen Tim nach Rüs-

selsheim. „Ist der schön“, freute sich Irene Probst am Anblick des Sintra. „Er bietet zwar Platz wie ein Kleinbus, hat aber doch nicht dessen Abmessungen.“

Zusammen mit den Kindern Augustin (15) und Clara (9) sind jedoch erst fünf der acht Plätze im neuen Sintra der Familie Probst

fest vergeben. Und die übrigen drei?

„Abwarten“, möchte sich „Anna Ziegler“ nicht zu ihrer weiteren Familienplanung äußern. Allerdings: Schäferhund-Mischling Urax wird wohl auch mit ins Auto wollen – „und der braucht die Rückbank bestimmt für sich alleine.“

Blitz-Licht

Michael Walta

Bochum (pm). Eigentlich ist Michael Walta nie einsam. Da sind zum Beispiel die zwei Seelen, die in seiner Brust leben. Da ist sein Bruder Christoph, der mit ihm dieselbe Berufung teilt. Da ist die Kommunikations-Initiative T 3000, bei der Teamarbeit einfach zum Handwerkszeug gehört. Und da sind schließlich Freddie und Felix, zwei rotzefreche Typen, die ihn nie in Ruhe lassen.

Wenn er tagsüber korrekt an seinem Computer sitzt und neue Vorschläge für die „Kommunikations-Initiative“ ausarbeitet, käme man nie auf den Gedanken, daß Michael Walta einmal etwas „aus dem Bauch heraus“ machen könnte, so ruhig, ja fast schüchtern, wie er wirkt. Doch das ist nur die eine „Seele“ des Bochumer Opelaners.

Nach Feierabend wechselt er das unauffällige Jacket mit dem schillernden Glitzerhemd und wird zur treibenden Kraft des Entertainment-Duos „M.C. Brothers“. Dann ist der Schreibtisch vergessen, dann lebt er auf der Büh-

ne. Und wenn die Scheinwerfer strahlen, handelt er wortwörtlich aus dem Bauch heraus. Zu den Zugnummern des Programms gehören nämlich freche Dialoge mit Felix oder Freddy, zwei großen Puppen, die er zwar auf dem Arm trägt, die ihn aber scheinbar auf den Arm nehmen. Eben aus dem Bauch heraus, in seiner schon berühmten Bauchredner-Nummer leiht er ihnen seine „Zweitstimme“.

Diese Nummer ist nur ein Teil des abendfüllenden Unterhaltungsprogramms und



Foto: privat

nur ein Teil seiner unterhaltensamen Begabung. Das Spektrum des Programms, das er mit seinem Bruder Christoph auf die Bühne bringt, reicht vom Jonglieren über Zauberei und Illusion bis zu Tanz, Akrobatik und nicht zuletzt Gesang.

Musik ist die zweite große

Leidenschaft des gelernten Technikers. Dabei beläßt er es nicht nur dabei, mit einer Gesangsgruppe in seinem Heimatort Essen neue Lieder einzustudieren, er inszeniert sogar ganze Musicals. Und da ihm das offenbar noch nicht ausreicht, hat er inzwischen auch ein eigenes Musical geschrieben und einstudiert.

Sein Multi-Showtalent hat sich weit herumgesprochen, Walta verfügt über einen prall gefüllten Auftrittsplan. Dank intensivem Training, viel Spaß an der Sache und einer gehörigen Portion Talent ist er dem Stadium des „Kleinkünstlers“ weit entwachsen. Vorstände großer Kaufhauskonzerne, nationale Sportverbände und viele bedeutende Unternehmen haben ihn inzwischen für große „Galas“ gebucht.

Kostenlos arbeitet er für die Singgruppe seiner Kirchengemeinde und natürlich für Benefiz-Veranstaltungen.

Aber auch in den Bochumer Werken ist Walta kein ganz Unbekannter mehr, schließlich gab er bei einer Veranstaltung in der Berufsausbildung eine Probe seines Könnens.

Einsam ist er da wirklich nicht, schließlich hat der schlanke Opelaner mit dem „ansprechenden“ Bauch auch noch eine Familie, die ihn tatkräftig bei seinem professionellen Hobby unterstützt.