

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



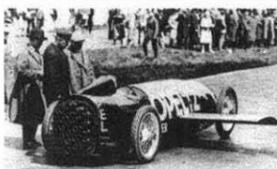
Seite 4:
Omega und Catera feiern in Rüsselsheim ein doppeltes Jubiläum



Seite 7:
4 000 Neugierige kamen zum Arbeitertag ins Werk III nach Bochum



Seite 9:
Manfred L. Wolf redet im Interview Tacheles zum Thema Qualität



Seite 16:
Vor 70 Jahren raste Fritz von Opel im Rak 2 mit 230 km/h über die Avus



Vor drei Jahren wurde er in Detroit ins Leben gerufen, um die wachsende Bedeutung innovativer Ideen der Mitarbeiter besonders zu würdigen – und das rund um den Globus. Allein bei Opel kommen in diesem Jahr rund 140 Mitarbeiter aus 15 Projektteams in den Genuß einer besonderen Ehrung: Die Rede ist von den President's Council Honors. Im Rahmen einer Feierstunde sprach Vorstandsmitglied Klaus B. Bapp allen für den Preis nominierten Mitarbeitern den Dank des Unternehmens für ihr besonderes Engagement aus. Bapp lobte die Anwesenden als „Mitarbeiter, die unermüdet nach Möglichkeiten suchen, das Unternehmen im Wettbewerb zu stärken.“ Welche hervorragenden Ideen die „Besten der Besten“ hervorbringen imstande sind, zeigt die Opel Post am Beispiel des „GDS“-Teams auf Seite 9.

1,9 Prozent mehr Preiserhöhung für alle Modelle

Rüsselsheim (jh). Mit Wirkung vom 15. Mai erhöhte Opel die Preise für seine Fahrzeuge um durchschnittlich 1,9 Prozent.

So kostet beispielsweise der Corsa City, dreitürig, mit 1.0 12V-Motorisierung 18 850 Mark. Der dreitürige Astra mit 1.2 16V-Aggregat schlägt jetzt mit 24 950 Mark zu Buche. Den Vectra 1.6 gibt's jetzt

ab 32 800 Mark, den Omega 2.0 ab 43 200 Mark.

Jeder Kaufberechtigte kann bis einschließlich 26. Juni verbindlich ein Fahrzeug zum alten Preis bestellen, sofern das jeweilige Fahrzeug innerhalb der Preisschutzfrist von vier Monaten bis zum 13. September ausgeliefert werden kann.



Staats-Affäre

US-Präsident Bill Clinton auf Stippvisite im Eisenacher Opel-Werk

Bill Clinton nutzte seinen zweitägigen Staatsbesuch in Deutschland unter anderem zu einer Besichtigung eines der modernsten und produktivsten Autowerke der Welt – jenes von Opel in Eisenach.

Eisenach (jh). Auf Einladung von Bundeskanzler Helmut Kohl und Thüringens Ministerpräsident Bernhard Vogel informierte sich der amerikanische Präsident vor Ort über die ostdeutsche Produktionsstätte, die Vorbildfunktion für die Neustrukturierung der

deutschen Opel-Standorte sowie für die laufenden Globalisierungsaktivitäten des Unternehmens hat.

Clinton wurde begrüßt von Louis R. Hughes, Präsident der General Motors International Operations, GM Europa-Chef Richard M. Donnelly,

dem Opel-Vorstandsvorsitzenden David J. Herman und Michael J. Wolf, Geschäftsführer von Opel Eisenach.

Zu den Besuchszielen des US-Präsidenten im Werk zählte die Fahrzeug-Endmontage, wo seit Ende April neben dem Corsa auch der neue Astra produziert wird. Clinton nutzte dabei die Möglichkeit zur Begegnung mit zahlreichen Opel-Mitarbeitern.

Seit dem Fertigungsbeginn am 5. Oktober 1990 haben bereits eine Dreiviertel Million Vectra, Astra und Corsa die

Werkshallen verlassen. Beim Jubiläumsfahrzeug handelte es sich um einen magmaroten fünftürigen Astra.

Für 1998 ist in Eisenach die Produktion von 45 000 neuen Astra geplant. Die gesamte Jahreskapazität von Opel Eisenach ist mit 178 000 Fahrzeugen veranschlagt. Dafür wurden 200 neue Mitarbeiter eingestellt, wodurch die Beschäftigtenzahl von Opel in der Wartburgstadt auf 1980 Mitarbeiter stieg.

Mehr zum Clinton-Besuch in Eisenach auf Seite 3.

Im Motorsport fährt der Blitz auf Erfolgskurs

250 DTC-Freikarten zu gewinnen

Rüsselsheim (jh). Auch das zweite Wochenende der Rennsaison 1998 war für Opel ein voller Erfolg: In der Supertourenwagen-Meisterschaft (STW) eroberte der Franzose Eric Hélary auf dem Nürburgring zwei zweite Plätze.

Damit baute Opel die Führung in der Markenwertung weiter aus, nachdem beim Saisonauftakt in Hockenheim Uwe Alzen im Sprint und Manuel Reuter im Rennen die beiden ersten STW-Siege herausgefahren hatten.

Während Opel in der Marken-Meisterschaft mit 162 Punkten klar vor Titelverteidiger Peugeot (122) und Nissan (108) führt, ist Manuel Reuter (118) mit nur vier Zählern Rückstand auf den neuen Tabellenführer Laurent Aiello (122) Dritter, Zweiter ist Johnny Cecotto (119).

Vom 22. bis 24. Mai geht die STW-Meisterschaft auf dem Sachsenring in die dritte Runde. Anschließend haben die Teams eine Fußball-WM-Pause bis zum Rennen auf dem Norisring (3. bis 5. Juli).

Auch im Breitensport ist Opel bekanntlich schon lange aktiv – und erfolgreich. So

fuhr beispielsweise Stefan Kissling auf Opel Calibra einen blitzsauberen Doppelsieg beim zweiten Lauf zur Deutschen Tourenwagen-Challenge (DTC) auf der Berliner Avus heraus.

Die DTC ging 1998 mit einem neuen Teilnehmerrekord in ihre vierte Saison: 40 Piloten, aufgeteilt in 26 Teams, treten mit insgesamt zehn Marken gegeneinander an – mit von der spannenden Renn-Partie: drei Calibra.

Am 6. Juni findet auf dem Hockenheimring das 3. Rennen der DTC statt.

Opel verlost für dieses Rennen insgesamt 250 Freikarten.

Mitarbeiter, die dabei sein möchten, schreiben eine Postkarte mit der Anzahl der gewünschten Tickets und schicken diese an die **Adam Opel AG Adam Opel Haus Stichwort: Hockenheim 65423 Rüsselsheim**

Bitte nicht vergessen: Name, Abteilung, Postkennziffer und Ort gehören ins Absenderfeld. Gehen mehr als 250 Kartenwünsche ein, entscheidet das Los. Einsendeschluß ist der 28. Mai. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Rennorange: TNT ist jetzt als dritter Sponsorpartner im STW-Boot

Ganz kurz ...

Jahreswagen im Internet: Jetzt ist es soweit: Nach Abschluß intensiver Tests werden seit der letzten Ausgabe der Opel Post die Jahreswagen-Kleinanzeigen der Mitarbeiter zusätzlich ins Internet gestellt. Auf der Opel-Homepage (<http://www.opel.de>) findet sich das mit einem umfangreichen Suchapparat ausgestattete Angebot. Auf diese Weise haben die Mitarbeiter jetzt eine zusätzliche attraktive Chance, ihren Gebrauchten zu vermarkten.

Start kommt: Ende Mai erscheint die Ausgabe 2/98 des Opel-Kundenmagazins Start. Es wird sich ausführlich mit dem Monterey beschäftigen. Weitere Themen: Der Corsa mit 1.2 16V-Motor, die Präsentation von Corvette und Camaro, ein Überblick über Landkarten CDs, ein Interview mit Franz Beckenbauer zur WM und, und, und... Mitarbeiter bekommen eine aktuelle Ausgabe für zwei Mark bei der Propeller AG.

Sonderschichten: Aufgrund der Vielzahl an Bestellungen für den neuen Astra wird das Werk Bochum bis Juli an zehn Samstagen arbeiten und dadurch zusätzlich etwa 5 000 Astra bauen.

Die nächste Opel Post ist für den 18. Juni geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 27. Mai 1998.

Am 10. Juni beginnt in Frankreich die Fußball-WM. Opel ist als Hauptsponsor mit tollen Post-WM-Gewinnspielen mit tollen Preisen finden Sie auf Seite 15

Unschlagbarer Ideenreichtum

VV-Wesen ist auch 1997 die Nummer 1 in Deutschland

Tradition verpflichtet: Opel ist im Vorschlagswesen wieder einmal die Nummer Eins in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft (DIB) in seinem Jahreswettbewerb zum Betrieblichen Vorschlagswesen.

Rüsselsheim (pui). In der Kategorie „Unternehmen mit mehr als 20 000 Mitarbeitern“ erreichten die Beschäftigten der Opel-Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zum neunten Mal in Folge das beste Resultat. Die Kollegen von Opel Eisenach belegten in der Rubrik „Unternehmen mit 1000 bis 5 000 Mitarbeitern“ den zweiten Rang. Insgesamt hatten im vergangenen Jahr 361 Unternehmen aus zwölf Branchen mit zusammen 2,8 Millionen Arbeitnehmern ihre BVW-Ergebnisse an das DIB gemeldet.

Die Opel-Belegschaft in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern trug 1997 mit 84 558 (1996: 72 113) Verbesserungsvorschlägen zur

positiven wirtschaftlichen Gesamtentwicklung des Unternehmens bei. Opel honorierte die im vergangenen Jahr realisierten Ideen mit einer Gesamtprämie von rund 18 Millionen Mark. Dabei wurden 19 Vorschläge mit der Höchstprämie von 100 000 Mark dotiert. Durch die kreativen Ideen konnten Einsparungen von rund 100 Millionen Mark erreicht werden.

Mit 33 963 Verbesserungsvorschlägen und somit durchschnittlich nahezu 19 Ideen pro Mitarbeiter nahmen die 1 800 Beschäftigten von Opel Eisenach in der Kategorie „Die zehn besten Unternehmen“ einen beachtlichen vierten Platz ein. Aus den erzielten Einsparungen von 6,6 Millionen Mark wurden 1,1 Mil-

lionen Mark an Prämien ausgeschüttet.

Das Betriebliche Vorschlagswesen genießt bei Opel bereits seit 1950 einen hohen Stellenwert. Mit der Einführung des neuen Opel-Produktionssystems zu Beginn dieses Jahrzehnts hat das Unternehmen den Handlungsspielraum des Vorschlagswesens erheblich erweitert.

So bieten Gruppenarbeit und kontinuierlicher Verbesserungsprozeß (KVP) die Rahmenbedingungen, in denen sich Verantwortungsbeußtsein und Kompetenz entwickeln und weiter vertiefen können. Dabei sind „die Bereitschaft zu konstruktiver Kritik und damit das Streben nach ständiger Verbesserung entscheidende Voraussetzungen für die weitere Steigerung der Produktivität, der Qualität sowie der Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit – also für den gesamten Unternehmenserfolg“, so Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz. ■

Der Blitz in Europa

Top-Manager beraten den Weg ins neue Jahrtausend



Euro-Team '98: In Paris traf sich das europäische Opel-Top-Management zum Gedanken-austausch.

Paris (jh). Für die europäische Opel-Organisation begann die Zukunft schon im letzten Jahr: Mit dem „Plan to win“ wurde 1997 ein Konzept präsentiert, das Opel und die Muttergesellschaft General Motors fit für das kommende Jahrtausend machen soll. In Paris trafen sich jetzt 450 Führungskräfte aus ganz Europa, um eine erste Zwischenbilanz zu ziehen – und die konnte sich sehen lassen.

Im Mittelpunkt standen die Aktivitäten auf dem europäischen Markt, also vor allem die Erfolge der Marken Opel und Vauxhall. „Wir haben viel erreicht in den letzten Jahren, aber wir haben noch jede Menge zu tun: Seien Sie stolz auf das Erreichte, aber bleiben Sie realistisch und auf Kurs“, gab Richard Don-

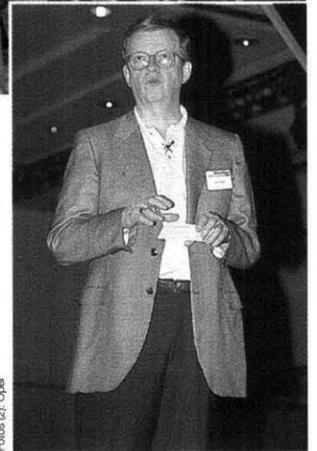
nelly, Präsident von GM Europa, die Losung aus.

In erster Linie sei der Astra ein Beispiel für die wiedererstarke Rolle Opels auf dem europäischen Markt, die der Zafira demnächst noch weiter ausbauen soll.

Die Erfolge in der Alten Welt sollen GM aber auch weltweit nach vorne bringen: „Wo immer eine gute Idee geboren wird, werden wir sie übernehmen. Die Verbesserungen kommen allen zugute“, sagte Donnelly weiter.

Zu demselben Schluß kam der Opel-Vorstandsvorsitzende David J. Hermann: „Wir brauchen die Beteiligung und Kreativität aller Mitarbeiter, um im Wettbewerb des 21. Jahrhunderts zu bestehen. Dabei dürfen wir aber nicht unsere soziale Verantwortung vergessen“, so Herman.

Daß der Erfolg des Unternehmens unmittelbar mit dem Marken-Image verknüpft ist, erläuterte Marc Beckers dem Plenum. Der Öffentlichkeitsarbeiter mit europäischer Verantwortung machte deutlich, „daß wir davon abhängig sind,



Für Diskussionen offen: GM Europa-Chef Richard Donnelly

wie die Welt da draußen und die Käufer Opel und Vauxhall mit Kopf und Herz bewerten.“ Von höchster Wichtigkeit hierfür seien Schlüsselpositionen wie „Qualität, Fahrspaß, ein gelungenes Styling in Verbindung mit bezahlbarer und umweltverträglicher Technologie.“

Ein Rückblick auf den gelungenen Astra-Start sowie ein Ausblick auf künftige Modelle beschlossen die dreitägige Führungskräfte-Konferenz in der französischen Hauptstadt. Fazit: Die Zukunft kann kommen. ■

Unter dem Motto „Kein Tropfen zuviel“ erschien kürzlich in ausgewählten Tageszeitungen und Fachzeitschriften eine Art „Geburtstagsanzeige“. Im April 1997 startete der Vorstandsbereich Öffentlichkeitsarbeit eine neue Anzeigenkampagne im Rahmen der Unternehmenswerbung. Das Ziel: Information über bestimmte Leistungen und Erfolge von Opel – parallel zur klassischen Produktwerbung. Das Motiv „Kein Tropfen zuviel“ setzt sich jetzt – fast genau ein Jahr später – vor allem anhand des neuen Astra noch einmal konkret mit dem Thema Verbrauch auseinander. Zentrale Aussage: Das Benzinsparen ist keine Frage der Fahrzeuggröße, denn der Flottenverbrauch, also der durchschnittliche Verbrauch aller Opel-Modelle, liegt bei nur 6,9 Litern und zählt damit zu den niedrigsten in ganz Europa.

Kraftstoff sparen steht bei Opel ganz oben auf der Tagesordnung: zehn Millionen Liter pro Jahr allein durch den neuen Astra.*

Kein Tropfen zuviel



ECOTEC-Motoren von Opel stehen für sparsamen Verbrauch. Das kommt auch dem neuen Astra zugute: Er braucht gegenüber dem Vorgänger bis zu 20 Prozent weniger Treibstoff.

Und mit dem Brennstoffzellenantrieb, den Opel spätestens in sechs Jahren in einem Serienfahrzeug anbieten will, ist sogar eine Halbierung des Kraftstoffverbrauchs möglich.



Ein Serlen-Corsa mit 1,0 Liter 12V-Motor begnügte sich jetzt mit 3,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer bei einer Journalisten-Testfahrt von Lissabon nach Madrid und zurück. Der Verkehrsclub Deutschland kürte den Dreizylinder-Corsa bereits 1997 zum umweltverträglichsten Auto. Dennoch ist bei Opel Benzinsparen keine Frage der Fahrzeuggröße: Der Opel-Flottenverbrauch ist mit 6,9 Litern einer der niedrigsten in ganz Europa.

OPEL

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 Repschläger 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 42/7 -740 57
und 738 98
Telefax 0 61 42/7 -784 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.

Hello Mr. President

Mit Bill Clinton besucht der erste US-Präsident seit Harry Truman den Osten Deutschlands

Ein ungewöhnlicher Empfang für zwei außergewöhnliche Gäste: Kein steifes Protokoll und keine langen Reden bestimmen den Aufenthalt von US-Präsident Bill Clinton und Bundeskanzler Helmut Kohl im Opel-Werk Eisenach. Statt dessen wird der Besuch zu einer ungezwungenen, herzlichen Begegnung zwischen Menschen aus den neuen Bundesländern und den beiden bedeutendsten westlichen Staatsmännern.

Eisenach (es). Die Vertreter des Aufsichtsrats, des Vorstands und des Betriebsrats verzichten auf einen Platz zwischen den beiden politischen Hochkarättern, statt dessen sitzen dort Mitarbeiter aus Lackiererei, Rohbau und Endmontage sowie Werksleiter Michael J. Wolf. So haben es Bill Clinton und Helmut Kohl gewünscht. Denn die Gesprächsrunde soll sich nicht mit weltwirtschaftlichen Fragen plagen, das Interesse gilt den Menschen in den neuen Ländern.

Deshalb sitzen Unternehmensleitung, von Louis R. Hughes, über Richard M. Donnelly bis hin zu David J. Herman und seinen Vorstandskollegen sowie Arbeitnehmervertreter, angeführt von Gesamtbetriebsratschef Rudi Müller, im Publikum, das im eigens errichteten Veranstaltungszelt zusammengekommen ist. Verteilt zwischen Mitarbeitern aus allen drei Schichten der Eisenacher Fertigung sowie weiteren Beschäftigten aus der Verwaltung.

Der Gast aus Amerika staunt nicht schlecht über die Herzlichkeit, mit der die Eisenacher seinem deutschen Gastgeber begegnen: „Ja, ich heiße auch Helmut“, eröffnet Helmut Lehmann, Teamsprecher aus dem Rohbau, seinem berühmten Gesprächspartner erst einmal. Und Uwe Sinke, Teamsprecher aus der Fertig- und Endmontage, be-



Hautnah: Politiker zum Anfassen

grüßt den berühmten Tischnachbarn zu seiner Rechten aufgeräumt mit den Worten: „Also, so gewaltig habe ich Sie mir nicht vorgestellt.“

Der Kanzler lächelt, genießt den ungewohnt unförmlichen Umgang und freut sich über „die Popularität des Namens Helmut“. Er fühlt sich sichtlich wohl: Die Opel-Bauer in Eisenach zählen schließlich zu seinen Lieblingskindern. Schon bei der Grundsteinlegung des Werkes 1991 war er dabei, ebenso bei der Einweihung ein Jahr später.

So ist ihm auch die Entscheidung leicht gefallen, wo er mit dem amerikanischen Präsidenten für ausländische Investoren in den neuen Bundesländern „demonstrieren“ wollte, wie er es ausdrückt. Ganz klar: „Im effektivsten Be-



Es geht los: Um 14.58 Uhr landet die „Marine 1“ im Werk

trieb der Automobilindustrie in Europa.“

Außerdem wollten der Kanzler und der Präsident den Eisenachern ihre Reverenz erweisen und Respekt zollen für die Leistung, die sie in den vergangenen sieben Jahren vollbrachten: Mehr als eine Milliarde Mark hat sich Opel das Werk kosten lassen – die größte Einzelinvestition, die bislang in den neuen Bundesländern getätigt wurde. Das Ergebnis: Pünktlich zum Präsidentenbesuch lief der 750 000ste Opel, ein roter Astra, von der Linie.

Bill Clinton ist der erste US-Präsident, der seit dem Fall der Mauer den Osten



Gipfelgespräch: Präsident und Kanzler suchten den Dialog mit den Mitarbeitern von Opel Eisenach



Weißer Weste: Zur Erinnerung bekam Clinton einen Opel-Wams



Vor Ort: Bill Clinton flachste mit Mitarbeitern in der Produktion



Beim anschließenden Werksrundgang müssen die Journalisten jedoch außen vor bleiben – ebenfalls ein Wunsch der beiden Staatslenker: Der Besuch und die kurzen Gespräche mit den Mitarbeitern an der Linie sollen persönlich bleiben, nicht zum Medienspektakel werden.

Die Produktion in Eisenach läuft übrigens vom Besuch der hohen Gäste weitgehend unbeeindruckt – wie schon in den Wochen zuvor, als der Empfang für Präsident und Kanzler intensiv vorbereitet wurde. Ob die Mitarbeiter Überstunden machen mußten, um „nebenher“ den Staatsbesuch zu organisieren, will Moderator Michael Schirp vor der Podiumsdiskussion von Uwe Fechtner, dem Leiter der Materialwirtschaft, wissen. Der antwortet



Werkführung: Richard M. Donnelly, Louis R. Hughes und David J. Herman mit der Politprominenz

im besten Eisenacher Stil: „Hier fängt grundsätzlich jeder früher an und hört später auf.“

Eine Einstellung, die auch Helmut Kohl und Bill Clinton bei ihrem Rundgang nicht verborgen bleibt: „Dieser Betrieb braucht sich vor den Japanern nicht zu verstecken“, erklärt der Kanzler hinterher. „Sehr beeindruckt“ ist auch Mr. President, der für eine Weile sogar seine Rückenschmerzen vergißt, die ihn schon den ganzen Tag plagten. Er „outet“ sich als geübter Gutachter für Industrieanlagen. Schon zu seiner Zeit als Gouverneur des US-Bundesstaates Arkansas habe er Unternehmen aller Industriezweige besichtigt – „bis zu vier in einem Monat.“

In Eisenach beeindruckte Clinton die hochentwickelte Technologie der Fertigung. Die aber sei nicht das Geheimnis des Erfolges – das sei „der Geist der Menschen, die hier arbeiten.“ Und richtet sich ans Publikum: „Sie sind der Beweis dafür, daß Leute, die in einem Regime der Unterdrückung gelebt haben, als freie Menschen besser leben und arbeiten können.“ Er bedauert nur, daß er nicht mehr Zeit hat, das Unternehmen noch intensiver zu studieren.

Denn das läßt der dichtgedrängte Zeitplan nicht zu. Stand Opel „mitten in der Gegenwart und der Zukunft“ Eisenachs, wie der Kanzler erklärt, wollen die beiden hohen Gäste sich nun noch „mitten in die Vergangenheit“ der Stadt begeben. Bill Clinton

möchte das Geburtshaus Johann Sebastian Bachs sehen.

Anschließend steht ein Besuch der Wartburg auf dem Programm, wo Präsident und Kanzler den holzgetäfelten Raum betreten, in dem Martin Luther 1511 in nur elf Wochen das Neue Testament ins Deutsche übersetzte – ein Besuch, der dem Baptisten Clinton besonders am Herzen lag.

Ebenso wie der Kauf eines Souvenirs am Eisenacher Marktplatz – eine Ankündigung, die die Geschäftswelt der Stadt schon in den Tagen zuvor völlig aus der Fassung brachte. Denn der Präsident ließ nicht verlauten, was er und wo er es zu kaufen gedachte. Wodurch aufgeregte Diskussionen darüber entstanden, wie ein Schaufenster dekoriert werden muß, damit ein amerikanischer Präsident darauf aufmerksam wird.

Der Marktplatz ist selbstverständlich brechend voll, als ihn die Staatsmänner betreten – mit dem thüringischen Ministerpräsidenten Bernhard Vogel an ihrer Seite. Die Männer genießen das „Bad in der Menge“.

Eine Frage taucht im Publikum immer wieder auf: „Wo ist eigentlich Hillary?“ Nun, die First Lady war bei Terminen in Frankreich unabhörmlich, unter anderem bei der Weltgesundheitsorganisation.

Aber so angetan, wie ihr Gatte von der Stadt war, dürfen die Eisenacher sicher sein: Beim nächsten mal ist sie bestimmt dabei.

Tolle Teamarbeit

Gehörloser Mitarbeiter seit 40 Jahren an der Linie

Als er anfang, arbeitete er am Rekord A. Heute montiert er an Vectra Kotflügelabdeckungen. Seit 40 Jahren steht Klaus Allendorf seinen Mann an der Linie im K 40 – und das trotz einer schweren Behinderung: Der 58jährige ist gehörlos.

Rüsselsheim (es). Um unter solchen Bedingungen ein komplettes Arbeitsleben durchstehen zu können, braucht es viel Mut und Ausdauer, denn jede Änderung am Arbeitsplatz stellt einen behinderten Mitarbeiter vor besondere Probleme.

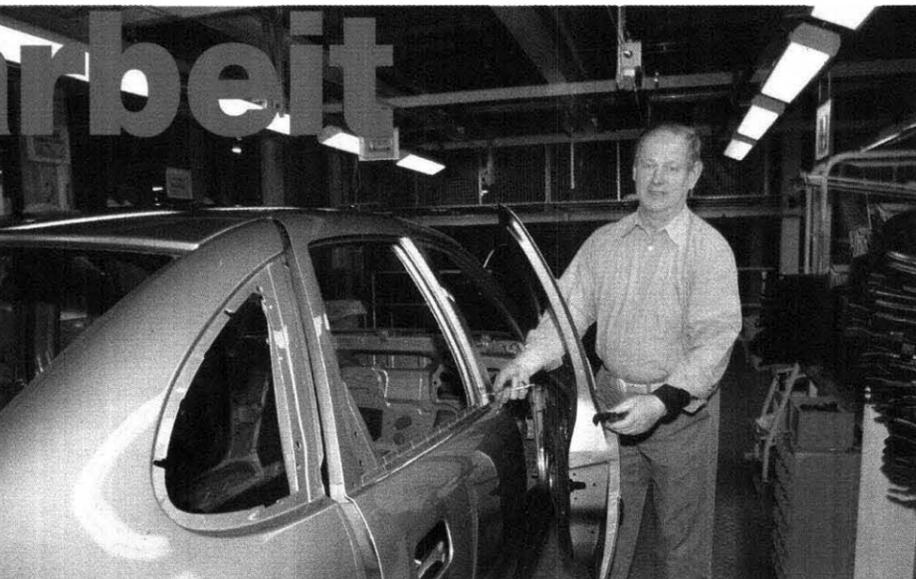
Außer auf ein vertrautes Umfeld ist er auf Kollegen an-

gewiesen, die ihm mit Verständnis begegnen: „Gerade bei Gehörlosen ist die Gefahr sehr groß, daß sie sich schnell isoliert fühlen. Vor allem fürchten sie, daß über ihren Kopf hinweg über sie geredet werden könnte“, erklärt Schwerbehinderten-Vertrauensmann Bernd Grunewald.

Klaus Allendorf gehört zu

den Glücklichen, die sich in ihr Team integriert fühlen. Ein besonderes Glück ist es für ihn, daß er seit fast 30 Jahren unter dem gleichen Meister arbeitet: Gerd Löw und er haben mittlerweile ihre eigene Art Zeichensprache entwickelt. „Immer, wenn ich irgendwo hinversetzt wurde, folgte er mir ein paar Tage später nach“, erzählt Löw.

Und wenn der Meister mit seiner persönlichen Zeichensprache mal nicht weiterkäme, könnte er sich bei der Hauptfürsorgestelle einen Gebärdendolmetscher anfordern – eines von vielen Angeboten, das Opel für Gehörlose bereithält. Bei wichtigen Gesprächen – etwa im Rahmen des Abwesenheits-Verbesserungs-Prozesses (AVP) – ist die Anwesenheit eines



Mut und Ausdauer gezeigt: Klaus Allendorf steht trotz Handicap seit 40 Jahren seinen Mann im K 40

Dolmetschers sogar vorgeschrieben.

Die Betreuung behinderter Mitarbeiter hat bei Opel Tradition und wurde im Laufe der Jahre kontinuierlich verbessert. Insgesamt 42 gehörlose Mitarbeiter sind heute in Rüsselsheim beschäftigt. „Mehr

als bei jedem anderen Unternehmen in Südhessen“, so Grunewald.

Für Klaus Allendorf ist Ende des Jahres Schichtende bei Opel: Er geht mit 58 in Ruhestand, will dann öfter Schwimmen, Radfahren und Reisen – am liebsten mit der

Katholischen Gehörlosengemeinschaft.

Doch vorher heißt es Abschied nehmen – und das fällt ihm schon etwas schwer. Was Klaus Allendorf zu verstehen gibt, indem er sich symbolisch eine Träne aus den Augen reibt.



Foto: Opel

Feste sollte man feiern, wie sie fallen. In Rüsselsheim waren es nun gleich zwei an der Zahl: der 500 000ste Omega und der 50 000ste Catera liefen vom Band. In seiner fast vier Jahre währenden Bauzeit heimste der Omega auf internationaler Ebene gleich mehrere Preise ein, so etwa das „Goldene Lenkrad“ im Heimatland und den Titel „Importfahrzeug des Jahres“ im fernen Japan. Der seit Juni 1996 – ausschließlich in Rüsselsheim – gefertigte und auf dem Omega basierende Cadillac Catera gab sich in Nordamerika ähnlich erfolgreich. So wurde der „Cadillac made in Rüsselsheim“ unter anderem von Fachjournalisten in Kanada zum „Luxuswagen des Jahres“ gewählt.

Verbogene Schätze

Azubi-Haken schaffen Übersicht

Rüsselsheim (es). Die Übersicht behalten – das ist in der Produktion eines der obersten Gebote. Und daß dieses beispielsweise im K 40 auch eingehalten wird, ist unter anderem ein Verdienst der Berufsausbildung.

Denn die angehenden Werkzeugmechaniker des 2. Ausbildungsjahres fertigten 5 000 Haken für die Blocklager der Wareneingänge Süd (Montage II) und West (Montage I). An denen werden künftig Info-Tafeln über den einzelnen Blöcken aufgehängt.

Spezialaufträge fürs Werk erledigen – das ist für die Azubis in Rüsselsheim nichts Neues. Aber gleich 5 000 Teile fertigen? „Das gab's noch nie“, erklärt Hans-Dieter Weiland, Koordinator in der Auftragsleitstelle innerhalb der Technischen Berufsausbildung.

Wenn schon Serienfertigung, dann richtig, dachten sich die Lehrlinge um Gruppenleiter Reinhard Zwicker. Und bauten für ihre Haken-Produktion gleich eine eigene Preß- und Biegestraße.

Rund acht Wochen nahm die Arbeit von der ersten Skizze bis zur Fertigstellung in Anspruch. Übrigens nicht auf Kosten des Ausbildungsprogramms: „Die Lerninhalte des zweiten Lehrjahres ließen sich problemlos vermitteln“, so Zwicker. Eine geeignete Haspel, die die Materialzufuhr für die Presse besorgt, entwickelten die Azubis gleich auch noch mit.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Pressen- und Biegestraße benötigt nur zwei Mann Personal. Bei der Fertigung der 5 000 Teile wechselten sich die 16 Azubis ständig ab.

Das „Kundenurteil“ der Logistik Steuerung Engineering (LSE) im K40 fällt eindeutig positiv aus: „Wir sind begeistert“, so das Votum der Kollegen. Der große Vorteil der Haken, die in immerhin fünf bis sechs Metern Höhe hängen: Sie lassen sich mit einer langen Stange aufhängen wie auf eine Wäscheleine – schnell und problemlos.

Alles in allem also eine runde Sache, die keinen Haken hat.



Aufgehängt: Die Haken erleichtern die Ordnung in den Hallen

Neuer Service

BKK bietet Krankenhausberatung

Rüsselsheim (ml/jh). Seit dem 18. Mai 1998 bietet die BKK Opel als brandaktuelle Dienstleistung für ihre Versicherten einen direkten Beratungsservice im Stadtkrankenhaus Rüsselsheim.

Die vor Ort tätige Krankenhausberaterin der BKK, Anja Schmidt, ist Diplom-Pflegewirtin und verfügt über eine langjährige Berufserfahrung als examinierte Krankenschwester. Ihre Erfahrungen sammelte sie im Krankenhaus, der Altenpflege und in der häuslichen Krankenpflege.

Die Patienten und ihre Angehörigen können sich bei Fragen, die die Leistungen der BKK in Zusammenhang mit dem Krankenhausaufenthalt und der Nachbetreuung betreffen, direkt an die Krankenhausberaterin wenden. Sie erhalten dort eine fundierte und professionelle Beratung.

Das Ziel des neuen Beratungsangebotes ist es, in enger Zusammenarbeit mit den Ärzten und Mitarbeitern des Krankenhauses und in Abstimmung mit den Patienten, geeignete Maßnahmen zur Nachbetreuung oder Rehabilitation zu planen und zügig umzusetzen. Denn so können Fragen direkt vor Ort geklärt werden, was Wege und Zeiten verkürzt.



Beratung vor Ort: Anja Schmidt

Im Vordergrund steht hierbei, den Patienten bei dem Übergang von der stationären Behandlung im Krankenhaus in die ambulante Versorgung zu Hause zu unterstützen. „Hierbei ist besonders wichtig“, so Anja Schmidt, „sich den Patienten ganz individuell zu widmen und auf die persönliche Situation der Betroffenen einzugehen.“

Anja Schmidt ist in ihrem Büro, Ebene II im Stadtkrankenhaus Rüsselsheim, Telefon 0 61 42/88 12 60, erreichbar: Montags und dienstags in der Zeit von 14.00 bis 16.00 Uhr, mittwochs von 9.00 bis 11.00 Uhr und donnerstags von 16.00 bis 18.00 Uhr.

Terminvereinbarungen sind auch möglich unter der Telefonnummer: BKK Opel 06142/76 48 11 oder Mobiltelefon 01 72/999 09 55.

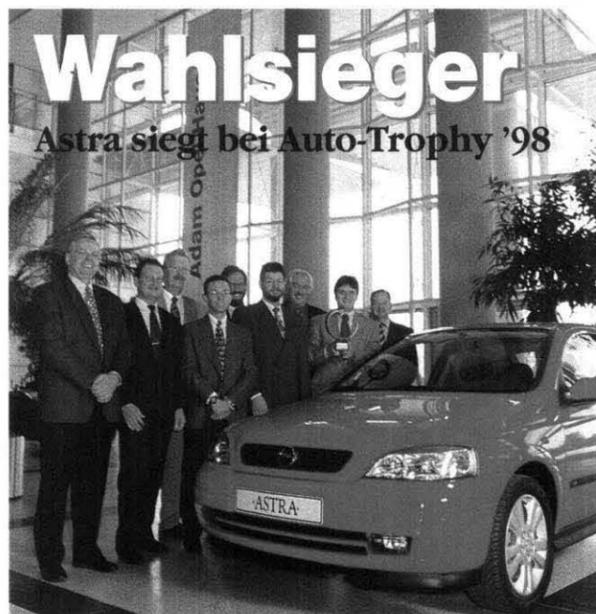


Foto: Rotmännchen

Wahlsieger

Astra siegt bei Auto-Trophy '98

Rüsselsheim (jan). Über 200 000 Leserstimmen und die von 70 Motorjournalisten können nicht irren: Im Rahmen der 11. Auto-Trophy '98, vergeben von der Auto Zeitung, wählten sie nun den Astra zur „preiswürdigsten Kompaktklimousine“ dieses Jahres. Damit verwies der Bochumer die Konkurrenz in Gestalt des Renault Mégane Scénic und Audi A3 auf die Plätze 2 und 3.

Nie zuvor hatten sich derart viele Autointeressenten

per Postkarte oder Internet an der Wahl der Kandidaten beteiligt, die in insgesamt zwölf Kategorien gegeneinander antraten.

So wurde der Astra nicht nur erster in seiner Klasse, sondern belegte auch noch den dritten Platz in der Rubrik „wichtigste deutsche Neuheit“. Preiswürdig fand die Jury die emotionale Form des Astra, die vernünftige Technik und das beispielhafte Preis-/Leistungsverhältnis.



Haken geschlagen: Hayrullah Calisoglu und Christian Heberle

Azubis gehen fremd

Auftragsarbeit der anderen Art: Der Modelltischler-Nachwuchs übte sich erfolgreich an einer Eckvitrine

Wieder mal einen „Spezialauftrag“ ausgeführt haben die Modelltischler in der Berufsausbildung: Für das Ludwig-Erk-Haus in Dreieichenhain fertigten sie eine 2,05 Meter hohe Eckvitrine aus Eiche.

Rüsselsheim (es). Irgendein Möbelstück durfte es nicht sein: Das Fachwerkgebäude ist 1460 erbaut worden und somit das älteste innerhalb der Stadtmauern der Gemeinde bei Worms. Von 1560 bis 1826 wurde es als Schulhaus benutzt.

Kulturhistorisch hat das Haus auch weit über die Grenzen von Dreieichenhain Bedeutung: Von 1813 bis 1820 verbrachte hier Ludwig Erk seine Kindheit. Der Lehrersohn (1807 bis 1883) sollte später als Musikpädagoge und Volkslied-

sammler zu Ehre und Ansehen kommen.

Eine Ausstellung im Obergeschoß des Gebäudes erinnert heute an das Schaffen Ludwig Erks. Klar, daß ein Möbelstück, das dem ehrwürdigen Ambiente der Räumlichkeiten gerecht wird, nicht im nächsten Möbelmarkt zu haben ist.

Opel-Rentner Heinz Müller erfuhr vor einigen Monaten, daß der Geschichts- und Heimatverein Dreieichenhain eine Eckvitrine für ihren Ausstellungsraum brauchte. Der ehemalige Ausbildungsmeister der Polsterer wußte sofort, wo dem Verein geholfen werden konnte: An seinem alten Arbeitsplatz, genauer: In der Lehrwerkstatt der Modelltischler.

Bei einer Geburtstagsfeier unterbreitete Müller den Vorschlag seinen früheren Kollegen. Die erkannten die handwerkliche Herausforderung der Arbeit für angehende Modelltischler: „Dreieckige Möbel sind schwer zu fertigen, weil viele Kanten schräg sein müssen“, so die Ausbilder Hans Dieter Werschneck und Thomas Keller.

Also wurden sämtliche elf Lehrlinge des zweiten Modelltischler-Jahrgangs mit der Aufgabe betraut. Die setzten sich in den folgenden sechs Monaten immer wieder daran, wenn ihnen ihr „normaler“ Lernstoff Zeit dazu ließ.

Um das ungewohnte Problem der schrägen Kanten in den Griff zu bekommen, tischlerten sie erst einmal eine Art „Pilot“ – eine 60 Zentimeter hohe Mini-Eckvitrine. Dann ging's an die eigentliche Herausforderung.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen – mit schrägen Kanten, aber nicht schief,



Foto: Bernhardt

Paßt, wie für die Ecke gemacht: Die Azubis bei der Übergabe der Vitrine im Ludwig-Erk-Haus



Foto: privat

Nach dem Abschluß ihrer Projektarbeit kamen die angehenden Kfz-Techniker Thomas Jakobs, Stefan Schenk und Peter Gehring zu Besuch in das ITEZ, um sich für die unbürokratische Unterstützung zu bedanken. Hintergrund: Die drei von der Berufsbildenden Schule in Gernersheim hatten ein Schnittmodell eines 1,6-Liter-16V-Motors gefertigt. Das Modell soll künftig bei der Ausbildung des Kfz-Nachwuchses in Gernersheim zur besseren Veranschaulichung der komplexen Motortechnologie im Unterricht eingesetzt werden. Klaus Mehl (2.v.l.) und Gerhard Richter (2.v.r.) aus der Motorenkonstruktion im ITEZ fungierten als betreuende Ingenieure und waren mit viel fachlichem Rat an dem Projekt beteiligt. Den Motor hatte Opel beigesteuert.

Viele Interessen kunstvoll gelebt

Werke von Hella Guth ausgestellt

Rüsselsheim (es). Papierbilder von Hella Guth erweitern jetzt das Kunstangebot im Opel-Ausstellungsraum. Die deutsch-tschechische Malerin und Grafikerin gilt als eine der vielseitigsten Interpretinnen der Moderne.

Hella Guth zeichnete, malte, collagierte, fotografierte, schrieb sowohl Sonette als auch Zeitungsartikel, gestaltete Grafiken und Holzschnitte. Sie starb 1992 in Paris. Dieses Jahr wäre sie 90 ge-

worden. Anlaß für die Kunsthistorikerin Brigitte Bösen-Grimm, dem Kunstverein Rüsselsheim und Opel, Musefreunden im Rhein-Main-Gebiet Gelegenheit zur Besichtigung einer außergewöhnlichen Werkschau zu geben. Unter anderem ist Hella Guths zehnteiliger Holzschnitt „Die Dreigroschenoper“ zu sehen.

Die Ausstellung läuft noch bis 29. Mai im Opel-Ausstellungsraum (Marktstraße 1).

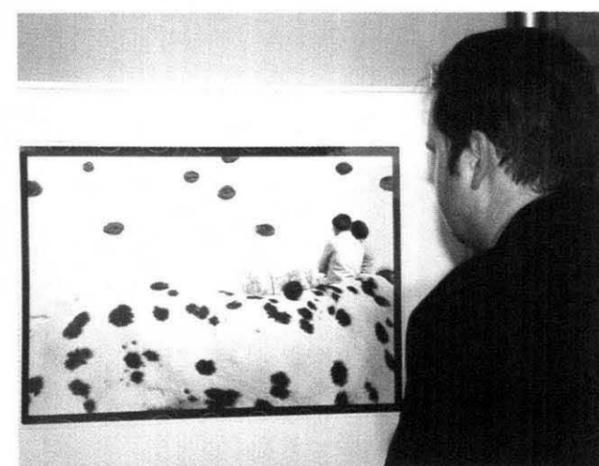


Foto: Salminger

Kunst im A-Bau: Die Ausstellung ist noch bis 29. Mai geöffnet

sondern so, wie es sein soll. Was auch die Besucher des Ludwig-Erk-Hauses mittlerweile feststellen: Denn die Eckvitrine wurde bereits feierlich übergeben – zur Freude nicht nur des Geschichts- und Heimatvereins.

Wichtiger Hinweis

Rüsselsheim (jh). Die Werksverpflegung ist umgezogen. Die neue Adresse lautet: D 10, 1. Stock, Zimmer 190. Dort werden auch täglich in der Zeit von 9.30 bis 11 Uhr und von 14 bis 15 Uhr Reklamationen bezüglich der Menü-Karten entgegengenommen.



Foto: Lütjehorn

Bluten für eine gute Sache: Vom 2. bis zum 20. Juni beziehen das Deutsche Rote Kreuz Rüsselsheim und der Blutspende-Dienst Frankfurt am K40, gegenüber dem Portal 20, Quartier und bitten wie jedes Jahr zur freiwilligen Blutspende. Die Aktion ist längst gute Tradition. Im Durchschnitt melden sich jedes Jahr rund 3000 Opel-Mitarbeiter an dem Sanitätsbus, um Lebenssaft für Kranke und Verletzte zu spenden. An den Opel-Standorten Kaiserslautern und Bochum sind im September ebenfalls Spende-Aktionen geplant.

Auf die Plätze ...

Mitläufer gesucht: Im Juni fällt der Startschuß für großen Firmenlauf



Foto: privat

Rüsselsheim (es). Nun laufen sie wieder: Am Mittwoch, 17. Juni, fällt in Frankfurt der Startschuß zur „Chase Corporate Challenge“. Zu dem spektakulären Firmen-Teamlauf über 5,6 Kilometer werden 1998 rund 10 000 Läufer aus über 600 Unternehmen erwartet. Gestartet wird aufgrund des großen Andrangs erstmals an der Alten Oper in Frankfurt.

Angesagt haben sich beispielsweise Teams der Deutschen Bahn, des Hessischen Rundfunks, der Lufthansa, von Siemens oder Hoechst –

klar, daß Opel da nicht fehlen darf. Die Autobauer haben dabei einen guten Ruf zu verteidigen: Sage und schreibe 180 Läufer schickten sie 1997 ins Rennen. In den vergangenen vier Jahren belegten die zweibeinigen Opel-Flitzer dreimal den zweiten und einmal den dritten Platz in der Gesamtwertung der Herrenteams.

Für Sportler und Schlachtenbummler ist am 17. Juni ein Bootstransfer von Rüsselsheim nach Frankfurt geplant: Das Passagierschiff „Robert

Stolz“ legt um 16 Uhr am Mainufer ab. Die Rückkehr ist gegen 21 Uhr vorgesehen.

Startberechtigt sind alle Mitarbeiter, die länger als drei Monate im Unternehmen beschäftigt sind. Trainiert wird derzeit jeden Mittwoch um 18 Uhr an der Mönchbruchmühle zwischen Rüsselsheim und Mörfelden.

Anmeldungen für den Frankfurter Lauf am 17. Juni müssen bis 28. Mai bei Thomas W. Epstein (PKZ: 85-82) vorliegen. Die Meldegebühr beträgt 30 Mark pro Person.

Der Bootstransfer ist auf 250 Personen beschränkt. Daher muß gegebenenfalls der Eingang des Meldedatums entscheiden, wer per Schiff nach Frankfurt reist.

Übrigens: „Der Chase Corporate Challenge“ ist die größte Laufserie der Welt. In 18 Städten der USA und Europa stellen sich alljährlich etwa 160 000 Läufer der Herausforderung. Die Sieger der einzelnen Läufe treffen sich dann in der „Championship“ der Chase Manhattan Bank in New York.

Lebenslänglich

Neues Verfahren verschweißt Guß und Stahl dauerhaft

Wo es neue technische Lösungen gibt, muß das Produkt auch mit innovativen Methoden auf seine Qualität geprüft werden. Viel Aufsehen erregte in der Fachwelt eine Methode, mit der im Bochumer Werk II die Hinterachsen zusammengeschweißt werden.

Bochum (pm). Das sogenannte Magnetarc-Schweißverfahren schafft es, die unterschiedlichen Materialien Guß und Stahl bei höchster Festigkeit der Verbindung dauerhaft miteinander zu verschweißen.

Im industriellen Großeinbau ist diese Materialverbindung neu und erfordert auch neue Methoden der Qualitätsprüfung.

Da eine optische Überprüfung der Schweißwulst systembedingt nicht möglich ist, wird der Schweißvorgang über ein sogenanntes Parameter-Überwachungssystem kontrolliert. Registriert dieses System ein Abweichen von

der Qualitätsnorm, wird die entsprechende Hinterachse ohne wenn und aber automatisch zerstört. Teile, die nicht völlig einwandfrei sind, haben so keine Chance, in die laufende Fertigung zu kommen.

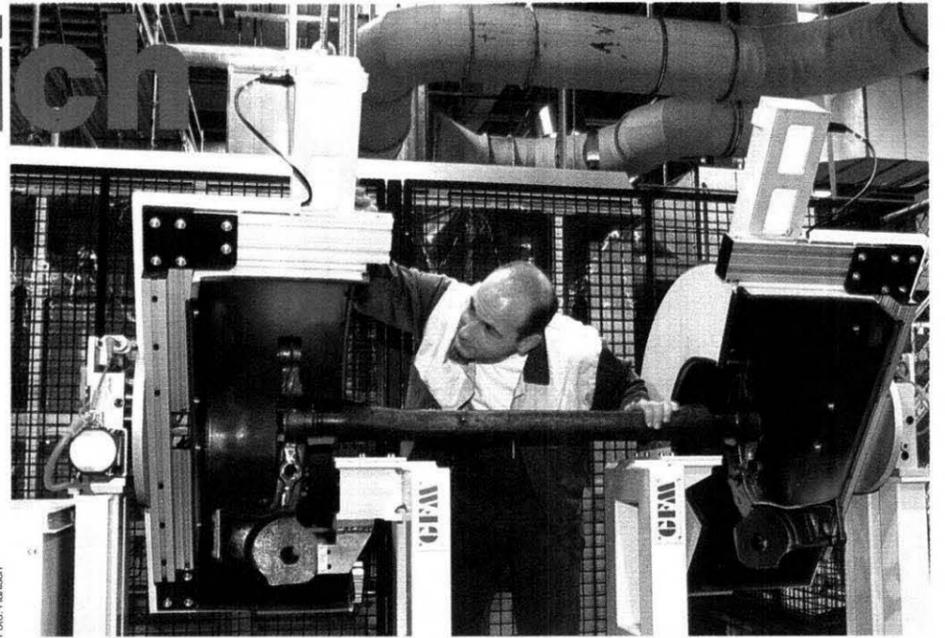
Außerdem werden in einem Prüfraum von der Qualitätssicherung stichprobenartig einzelne Achsen auf gleichbleibende Fertigungsgüte gründlich getestet.

Nach dem vorgegebenen Plan werden täglich drei Zerstörprüfungen durchgeführt, der sogenannte Petaltest. Bei der Zugprüfung werden die Segmente bis zum Bruch der Teile gezogen, wobei

nicht das Bruchbild Aufschluß über die Qualität gibt, sondern die Lage des Bruches. Der Bruch der Zugprobe muß auf jeden Fall neben der eigentlichen Schweißnaht im Gußbereich des Lenkers liegen. Reißt die Achse an der Naht, ist das Teil nicht okay.

Bei der Schliffrprüfung wird die Einbrandtiefe der Schweißnaht überprüft. Zusätzlich wird außerhalb der Fertigungseinrichtung stichprobenartig eine Überdeckungsprüfung gemacht, bei der ein eventueller Versatz des Torsionsprofilrohrs zum Anschluß des Hinterachsenlenkers gecheckt wird.

Bei aller Wichtigkeit und Ernsthaftigkeit der Arbeit hat das Team aus der Qualitätssicherung den Humor nicht verloren und seinen Auftrag zu einem Reim „verschweißt“: „Drum prüfe, ob die Schweißnaht bindet, damit es nicht der Kunde findet.“



Drum prüfe, wer sich ewig bindet: Rolf Schlotzhauer checkt den Versatz am Torsionsprofilrohr

Auszeit beendet

Es ist soweit: Werkführungen wieder im Programm

Bochum (pm). Mit den rasenden Rollschuhläufern aus dem Musical „Starlight Express“ kann man sich nicht ganz messen, aber dennoch sind die Bochumer Opel-Werke einer der größten Publikums-magnete des Ruhrgebietes. Rund 33000 Besucher lassen sich Jahr für Jahr durch die Produktionsanlagen führen. Im vergangenen Jahr gab es dann am 24. Mai noch einmal ein absolutes Highlight: 110 000 Besucher drängten sich beim Tag der offenen Tür zum 35. Geburtstag auf dem

Opel-Gelände.

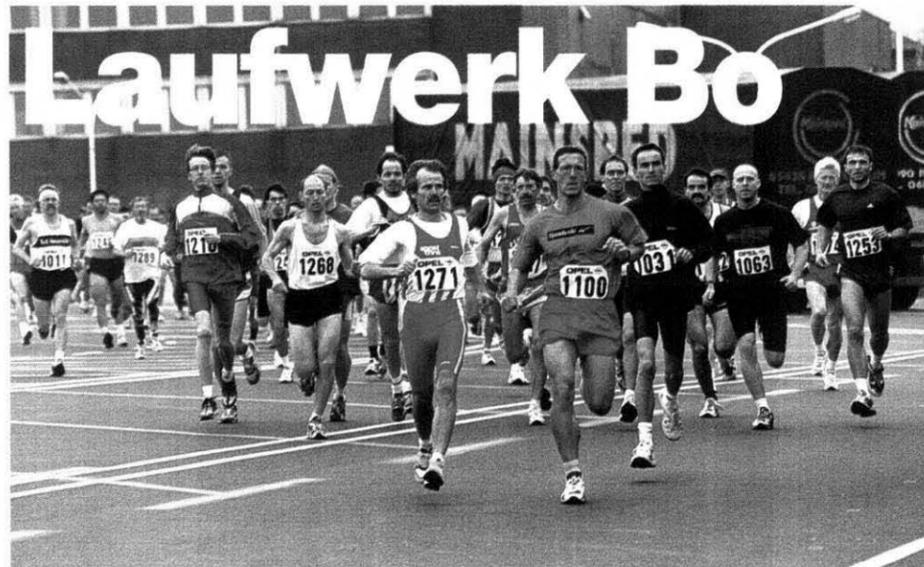
Nach den Werksferien im Sommer 1997 waren die Touren durch die Produktion der Bochumer Astra-Schmiede eingestellt worden. Der Grund für die Auszeit für Besucher: überall auf dem Werksgelände gab es Baustellen und außerdem begann die Vorproduktion des T 3000. Dabei ließ man sich natürlich nicht so gerne in die Karten schauen.

In den ersten Monaten dieses Jahres wurde die Produktion des neuen Autos behutsam und kontinuierlich hoch-

gefahren. Kein Platz für Gäste von außerhalb. Für die ersten neuen Führungen, die am 5. Mai starteten, stehen die Besucher aus dem In- und Ausland schon wieder Schlange, zumindest auf der Warteliste.

Und es sind nicht nur Gäste aus der Region, die die Opel-Werke zum Ausflugsziel machen. Weitgereist waren zum Beispiel die Besucher aus China, Israel, Thailand, Westbengalen, Vietnam oder von der Elfenbeinküste. Busladungen aus den Niederlanden, Belgien oder Frankreich gehören für die Werkführer schon fast zu Routinefällen.

„Fremdenführer“ Rudi Löhmann und mehrere aushelfende Werkstudenten müssen pro Jahr im Durchschnitt 1200 Führungen durch die Hallen von Werk I und Werk II absolvieren. Die lange Pause hat die Nachfrage nach Werksbesichtigungen nicht abebben lassen, im Gegenteil: Bis September sind fast keine Termine mehr frei. Auch der neue Astra hat das Interesse eher noch angeheizt.



Bochum (pra). Wenn sich die „Stinkstiefel Dortmund“ mit den Kollegen von „Kaputt wie Hund“ aus Bochum, den „Rückenwind-Geckos“ und den „Turbo-Schnecken“ treffen, dann ist klar: Es ist mal wieder Halbmarathon und Zehn-Kilometerlauf der LG Opelener in Bochum. In diesem Jahr gingen knapp 1000 Sportler an den Start.

Welchen Stellenwert dieser Laufwettbewerb mittlerweile einnimmt, zeigte die Teilnahme des derzeit wohl besten deutschen Marathonläufers, Michael Fitz von der LG Ratio Münster. Für ihn dürfte der Lauf rund um den Kemnader See eine gute

Trainingsmöglichkeit gewesen sein.

Mit von der Partie war auch wieder Lily Anggreny im Opel-Outfit. Sie wurde erst kürzlich Internationale Deutsche Marathon-Meisterin der Rollstuhlfahrer, als sie den Hamburg-Marathon gewann. Auch politische Prominenz wagte sich auf die Piste. Dr. Norbert Lammert, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, meisterte nicht nur die Zehn-Kilometer-Distanz, sondern fand im Ziel auch noch anerkennende Worte für die Astra-Produktion.

Herbert Hahn, bis vor wenigen Wochen noch Vorsitz-

zender der LG Opelener, war sichtlich gerührt, angesichts des großen Interesses an der Laufveranstaltung. Immerhin war es der 16. Lauf bei Opel, den er federführend organisierte. Aber auch sein letzter, denn der immer noch aktive Marathoniker hat seine Aufgabe in andere Hände gelegt.

Im Anschluß an eine ebenso sportliche wie unterhaltende Veranstaltung ließ es sich Bochums Bürgermeisterin Gabi Schäfer nicht nehmen, die Sieger persönlich auszuzeichnen. Daß Marathon-Spitzenmann Michael Fitz dem Bochumer Helmut Ruhmann im Ziel den Vortritt ließ und sich mit dem zweiten Platz begnügte, war einer von zahlreichen Beweisen für den Sportsgeist des Bochumer Halbmarathons.

Übrigens. Nichts gelaufen wäre beim Opel-Lauf ohne die tatkräftige Hilfe aus der haus-eigenen Druckerei. Bereits im Vorfeld des Halbmarathons mit reichlich Druckaufträgen für den Sport befaßt, haben die Damen auch am Wettkampftag keinen Einsatz gescheut. Bergeweise galt es Ergebnislisten zu drucken, damit jeder Läufer seine Leistung in Schwarz und Weiß auch mit nach Hause nehmen konnte.



Pausentee: Unterwegs gab's Erfrischungen für die Läufer



Sieh an: Der Andrang der Besucher ist schon wieder enorm

Höhen und Tiefen

Azubis überprüften Profiltiefe von Mitarbeiterautos

Bochum (pm). Über 2 000 Mal sahen die Azubis „schwarz“ – und das im Dienste der Sicherheit. Sie wußten, daß es bei Reifen auf den Millimeter ankommt. Ob das auch alle Autofahrer wissen, galt es bei einer großen Testaktion zu überprüfen. Fehlende Profiltiefe gefährdet schließlich die Verkehrssicherheit.

Schon seit langer Zeit kümmert sich die Abteilung Arbeitssicherheit nicht nur um die weitere Minimierung der Unfallzahlen auf dem Werks-gelände. Auch den Gefahren auf den Wegen vom und zum Arbeitsplatz gilt verstärkt das Augenmerk. So wurde erst vor kurzem mit einer aufwendigen Aktion demonstriert, welche Schutzwirkung ein korrekt angelegter Sicherheitsgurt hat.

Jetzt griffen die Bochumer Sicherheitsexperten auf die Unterstützung durch die Be-

rufsausbildung zurück. Zwei Azubis übernahmen es, in einem Stichprobentest auf den Parkplätzen rund ums Werks-gelände die Profiltiefe an den Reifen der dort abgestellten Wagen zu überprüfen.

Die Auszubildenden nahmen bei zwei ausgedehnten Test-Touren insbesondere ältere Fahrzeuge unter die Lupe. Ausgerüstet mit Profiltiefen-Testern machten sie sich an die Arbeit. Insgesamt 543 „nicht ganz nagelneue“ Fahrzeuge wurden überprüft. Die überwiegende Mehrheit bekam eine grüne Karte unter den Scheibenwischer gesteckt, auf der zu lesen steht, daß mit den Reifen alles „OK“ sei.

Bei 71 Wagen gab es allerdings die rote Karte mit dem Hinweis, daß an mindestens einem Reifen das Profil weniger als zwei Millimeter Profiltiefe habe und dringend der Erneuerung bedürfe.



Tester: Meistens stimmte das Profil

Teilemarkt

Knapp 4 000 Schaulustige kamen zum Arbeitertag ins Werk III

Der Rundgang durch eine große Lagerhalle zählt auf den ersten Blick nicht zu denjenigen Aktivitäten, die ein Wochenende unvergeßlich machen. Es sei denn, diese Halle hat so viel Interessantes zu bieten, wie das Teilelager in Bochum. Kein Wunder also, daß fast 4000 Menschen der Einladung zum Arbeitertag im Werk III folgten.

Bochum (jh). Versprochen ist versprochen: Nachdem Service-Vorstand Klaus B. Bapp im Herbst 1996 seine Rüsselsheimer Mitarbeiter nebst Familie, Freunden und Verwandten einlud, das Servicelager ausgiebig unter die Lupe zu nehmen, waren jetzt die Kollegen in Bochum an der Reihe. Anlaß: Die seit 1991 laufende Lagererweiterung und -modernisierung – immerhin eine Investition in der Größenordnung von mehr als 110 Millionen Mark – steht kurz vor der Vollendung.

Und so bekamen die Besucher nicht nur ein hochmodernes Teile- und Zubehörlager zu Gesicht, das auf einer Fläche von 101 500 Quadratmeter

rund 76 000 Artikel bevorratet, kommissioniert und versendet. Sie bekamen im Rahmen eines ausgedehnten Rundgangs durch das Werk III auch Einblicke in die Arbeitsabläufe in Klein-, Mittel- und Großteilkommissionierläger, Detailinfos zu der Arbeit im Hochregallager, Gabelstaplervorführungen und, und, und...

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand jedoch der Service Info-Markt, der auf einer Fläche von rund 2000 Quadratmetern alles Wissenswerte präsentierte. Und das attraktiv verpackt: So war im Rahmen einer Fahrzeugausstellung die Modellpalette zu sehen, ergänzt um jede Menge Original-Zubehöre sowie je einen Irmischer Sintra und Astra. Außerdem gaben alle Service-Bereiche an dekorativen Marktständen bereitwillig Auskunft über ihre Arbeit.

Besonders erfreut zeigte sich



T&Z intern: Infos satt in Werk III

die Organisationsgruppe um Joachim Rickert und Sandra Divjanovic über die fast lückenlose Anwesenheit der Service-Führungsmannschaft aus Rüsselsheim. Ebenso erwähnenswert: Neben Betriebsrats-Chef Peter Jaszczyk schaute auch Reinald Hoben, Direktor der Bochumer Werke, persönlich vorbei, um sich einen Eindruck von der Veranstaltung zu machen – und um dem Hausherrn, Teile- und Zubehör-Leiter Norbert Seibel, zur großen Resonanz zu gratulieren.

Keine Frage, daß auch der oberste Service-Mann, Vorstand Klaus B. Bapp, persönlich an die Ruhr reiste. Nicht nur, um sich davon zu überzeugen, daß die 110 Millionen möglichst effizient angelegt sind, sondern natürlich auch, um im Gespräch mit seiner Bochumer „Truppe“ zu sehen, wie die Stimmung ist.

Die war auch am Arbeitertag glänzend, insbesondere beim Nachwuchs. Denn natürlich gab's zahlreiche Unterhaltungsangebote für groß und klein: Computer-Spiele



Kundenbegeisterung: Auch das Unterhaltungsprogramm stieß bei jung und alt auf viel Sympathie

rund um den Service, einen Parkpilot-Simulator, einen Luftballonkünstler – und „Jumpin' Juggins“ sorgte mit einem Kinderprogramm für ausgelassene Stimmung. Für die Erwachsenen hatte eine Kollegin aus dem Teileingang eine stimmungsvolle Überraschung parat. Anja Rademacher, „nebenher“ ausgebildete Sängerin, gab zusammen mit einigen Freundinnen Stücke aus Musical und Operette zum besten. Ein weiteres Highlight eines an Höhepunkten nicht eben armen Arbeitertages im Werk III.



Los geht's: Klaus B. Bapp eröffnet den Tag

Euro-Norm erfüllt

Bochumer bestanden das ISO 9002-Wiederholungsaudit mit Bravour

Bochum (pm). Die Bestätigung kam nicht unerwartet, doch die Freude ist so groß wie beim ersten Mal. Dem größten europäischen Opel-Komponentenwerk wurde es erneut schwarz auf weiß bescheinigt: Das Bochumer Werk II liefert seinen weltweiten Kunden höchste Qualität.

Nachdem sich das Werk im Februar 1995 nach der strengen europäischen Qualitätsnorm ISO 9002 prüfen

ließ, bestand es den erneuten Test jetzt wieder mit Bravour.

Wie schon beim ersten Audit mußte das Prüfungsverfahren bei mit Volldampf laufender Produktion durchgeführt werden.

Sinn und Zweck der ISO 9002 ist es, ein jederzeit überprüfbares System einzuführen, das in allen Bereichen eine gleichbleibende Qualität auf höchstem Standard gewährleistet.

Die Norm verlangt, in allen Bereichen feste Verfahrensregeln und Arbeitsanweisungen zur Qualitätssicherung aufzustellen. Zuverlässigkeit und Überprüfbarkeit sind Grundvoraussetzungen. Jeder Opelner ist von den Normen betroffen, das reicht von der Werksleitung, die sich einer Prüfung zu unterziehen hat, bis zum Mitarbeiter am Band, der bei auftretenden Fehlern geregelte

Problemlösungs-Prozesse einzuleiten hat.

Besonderer Wert wird auf die korrekte Funktion der Qualitäts-Prüf- und Meßanlagen gelegt, die regelmäßig „kalibriert“, das heißt internationalen Normmaßen angepaßt werden müssen.

Daß sich die gründlichen Vorbereitungen erneut ausgezahlt haben, zeigte sich jetzt. Die Experten des zuständigen TÜV-Cert und des Kraftfahrt-Bundesamtes nahmen das Qualitäts-Management und seine Durchführung in allen Bereichen streng unter die Lupe. Von der Werksleitung bis zum Montageband hatte jeder Bereich sein „Audit“, wie sich die Prüfungen nach EU-Normen nennen.

Das Ergebnis: Alles bestens. „Die feierliche Übergabe des ISO 9002 Qualitäts-Zertifikates fand wieder mitten im Produktionsbereich statt, da alle Mitarbeiter bei der Bewältigung der großen Aufgabe hervorragend mitgezogen haben und das gute Ergebnis schließlich das Resultat der gemeinsamen Arbeit ist“, so der Qualitätsbeauftragte Helmut Stricker.



Gruppenbild mit Urkunde: Für die bestandene Prüfung gab's Zertifikate vom TÜV und vom KBA

Kugelsicher

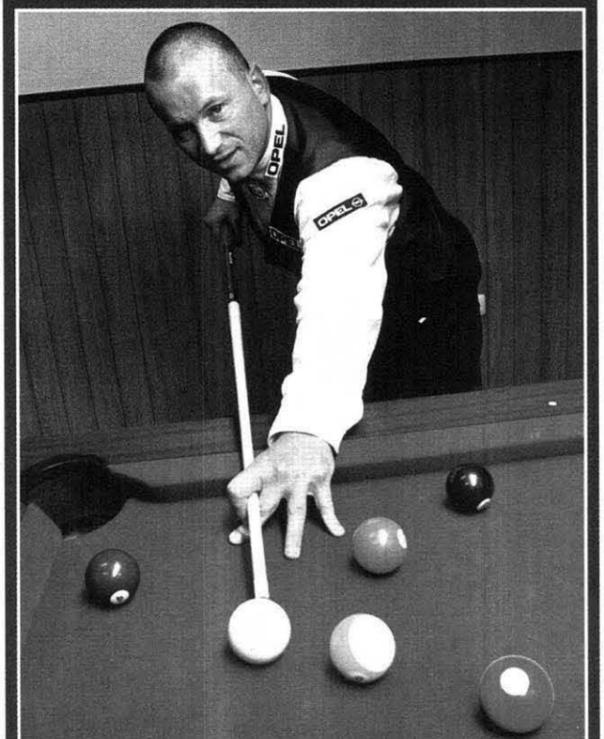
Carsten Hölzer will nach Vegas

Bochum (pm). Bei Carsten Hölzer dreht sich alles um eine kleine Elfenbeinkugel. Buchstäblich Tag und Nacht steht er zum Training am grünen Tisch. Und diese Kugel hat ihn nicht nur oft um den Schlaf, sondern auch rund um den Erdball gebracht. Der Opelner will sich in diesem Jahr einen Traum erfüllen und im Spielerparadies Las Vegas am größten Pool-Billard-Turnier der Welt teilnehmen. Wie einst Paul Newman in „Die Farbe des Geldes“ hat er eine enorme Ausdauer am Billardtisch.

Vom 23. Mai bis zum 2. Juni wird der gelernte Maschinenschlosser zusammen mit 5 000 anderen Billard-Maniacs an 200 Tischen versuchen, sich ein Stück vom 750 000-Dollar-Preisgeld-Kuchen abzu-

schneiden. Die Chancen stehen trotz der enormen Konkurrenz nicht schlecht. Hölzer ist einer der wenigen deutschen Amateurspieler, der sich mit den Großen der Billard-Welt messen kann. Bei seinem letzten Auftritt in Las Vegas wurde er 1997 mit seiner Mannschaft immerhin 17. In diesem Jahr sind nur fünf Deutsche mit ihm im Spielerparadies gemeldet.

Daß er dort einen Blick für das riesige Unterhaltungsangebot hat, ist eher unwahrscheinlich. Wenn andere Shows besuchen oder die Geldautomaten belagern, ist seine Welt eine kleine Kugel. Bis zu 15 Stunden pro Turniertag muß man die Elfenbeinkugel über den grünen Filz rollen lassen, will man zur Weltelite gehören. Der Rest ist dann Schlaf.



Perfekte Tischmanieren: Carsten Hölzer träumt vom Turnier

Junggesellen

Ausbildung steht ganz im Zeichen der Kontinuität

Der beste Jahrgang, seit es Opel in Kaiserslautern gibt, absolvierte jetzt seine Prüfungen: Ein Drittel der Azubis schaffte einen Abschluß „besser als gut“. Worüber sich natürlich auch ihre Ausbilder freuten. Und deren Arbeit ist vor allem durch eines geprägt: Kontinuität.

Kaiserslautern (es). Mit Ralph Frühbeißer (45), Lothar Kramer (44), Dieter Szczepanski (38) und Harry Scherr (37) verfügt die Lehrwerkstatt über vier Ausbilder, die selbst am Opel-Standort Kaiserslautern lernten. Und von ihren damaligen Ausbildern sind drei heute noch aktiv: Hermann Müller, Lothar Koster und Hans-Gerhard Wolf.

Die „zweite Generation“ kennt sich aber auch in anderen Bereichen des Werks bestens aus. Zerspanungsmechaniker Frühbeißer und Werkzeugmechaniker Kramer sammelten nach ihren Lehrjahren im Maschinenpark und in der Instandhaltung im Preßwerk Berufserfahrung, bevor sie wieder in die Aus- und Weiterbildung zurückkehrten. Universalfräser Szczepanski arbeitete jahrelang in den Zentralwerkstätten, Werkzeugmechaniker Scherr ebenfalls in der Preßwerk-Instandhaltung.

Für einen Teil des Quartetts war das „Zurück zu den Wurzeln“ immer ein Wunsch geblieben, seit sie die Lehrwerkstatt verlassen hatten. Bei dem anderen Teil entwickelte sich das Interesse, Wissen an Jüngere weiterzugeben, erst im Lauf der Jahre. Und natürlich hing es für alle auch erst einmal vom Stellenplan ab, ob sich der Wunsch, Ausbilder zu werden, überhaupt erfüllen ließ.

Die Jahre in der Fertigung missen möchte jedoch keiner

der vier – denn seither wissen sie um die Ansprüche, die an ihre Schützlinge gestellt werden.

Was freilich nicht allein den Erfolg des '98er Jahrgangs ausmacht. Drei Azubis schafften Einsen in Theorie und Praxis, sechs absolvierten die Prüfungen mit einem Schnitt von 1,5 und insgesamt fiel keiner der 27 Lehrlinge durch.

Der größte Anteil an Lorbeeren gebührt selbstverständlich den Absolventen: „Der Jahrgang war insgesamt sehr fleißig und alle kamen aus einem intakten sozialen Umfeld, das ist gerade in dem Alter sehr wichtig“, erklärt Lothar Kramer.

Gleichwohl: „Wir erzielen schon seit Jahren gute Ausbildungsergebnisse“, merkt Ralph Frühbeißer an. Wofür es einige gute Gründe gibt.

Generell seien die Azubis in den vergangenen Jahren im Schnitt um ein, zwei Jahre älter geworden – und somit auch reifer. Allerdings: „Sie leben oft schon nicht mehr im Elternhaus, sondern selbstständig oder in Zweierbeziehungen, haben dadurch auch schon mal andere Dinge im Kopf als ihre Ausbildung“, meint Harry Scherr.

Andererseits wissen heute viele Azubis um die trübe Situation am Arbeitsmarkt, gerade in der Westpfalz – und welche Möglichkeiten ihnen Opel im Vergleich dazu beschert. „Daher hängen sie sich besonders rein“, so Lothar Kramer.

Die familiäre Atmosphäre in Kaiserslautern tut ein übriges: „Viele Angehörige unserer Lehrlinge arbeiten auch im Werk, schauen daher immer mal vorbei“, erklärt Frühbeißer.

In einem ist sich das Ausbildung-Quartett einig: Der '98er wird nicht der letzte gute Jahrgang sein, der von ihm für Opel „fitgemacht“ wird. Und wer weiß: Vielleicht findet sich im Kollegium ja bald auch der erste Ausbilder der „dritten Generation“ ein.



Eigengewächse: Lothar Kramer, Ralph Frühbeißer, Dieter Szczepanski und Harry Scherr (v.l.)



Denn sie wissen, was sie tun: Stolz präsentiert Friedhelm Tregel (l.), Leiter Aus- und Weiterbildung, den besten Jahrgang, den es je gab

Jeder Tropfen zählt

In der Kunststoff-Fertigung wird täglich nach (Hydraulik-)Öl gesucht

Den wohl ungewöhnlichsten Job in der Kaiserslauterer Kunststoff-Fertigung hat Gunter Rosenwald: Der 33jährige sucht im K 16 nach Öl. Zugegeben: Reich wird er dabei nicht unbedingt. Doch Opel spart durch ihn eine Menge Geld – und leistet einen wichtigen Beitrag für den Umweltschutz.

Kaiserslautern (es). Die Geschichte vom Ölsucher in der Pfalz begann vor vier Jahren. Damals, das heißt 1993/94, wurden in der Kunststoff-Fertigung im K 16 genau 163 786 Liter Hydraulik- und Maschinenöl verbraucht. Zuviel, fand Fertigungsbereichsleiter Lothar Sandner. Und beauftragte Gunter Rosenwald damit, systematisch die Hydraulik-Leitungen an den rund 40 Kunststoffverarbeitungsmaschinen zu überprüfen.

Der gelernte Landmaschinen-Mechaniker dichtet seitdem Leckagen ab und wechselt undichte Schläuche aus. Unterstützt wird er dabei von Wolfgang Krieg, der ständig die Hydraulik-Ölstände überprüft und so erkennt, welche Maschinen einen ungewöhnlich hohen Öl-Verbrauch aufweisen.

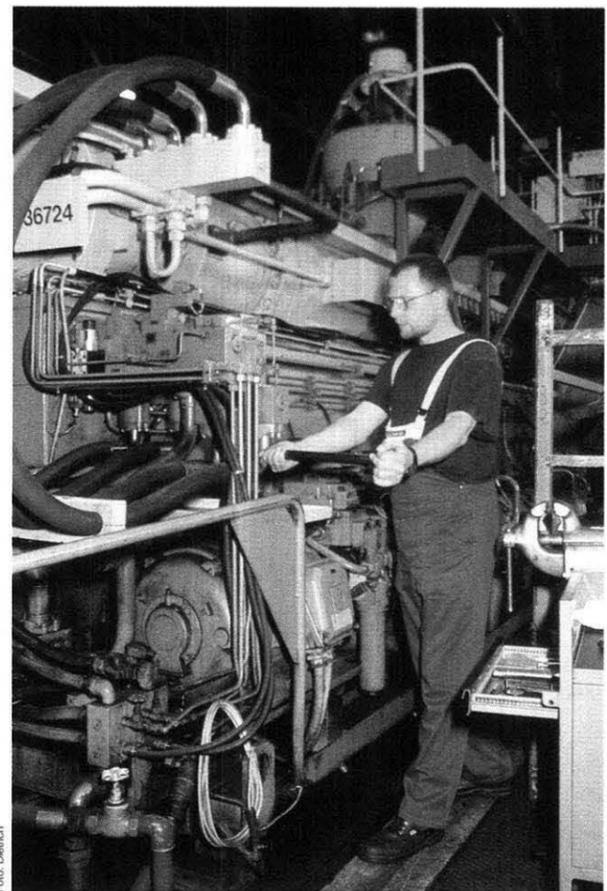
Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Denn bis 1996/97 wurde der Öl-Verbrauch dank der laufenden Kontrolle und Wartung auf 84040 Liter gesenkt. Fürs laufende Jahr erwartet Sandner

einen Verbrauch von etwa 50 000 Liter.

Was einer Einsparung von 69,5 Prozent entspricht. Bei einem Literpreis von rund einer Mark bedeutet das: Rosenwald und Krieg haben in knapp vier Jahren dem Unternehmen immerhin runde 115 000 Mark sparen geholfen.

Und damit nicht genug: Hinzu kommen nicht zu unterschätzende Reinigungskosten, die wegfallen, weil die Maschinen infolge immer seltenerer Leckagen nicht mehr so schnell verschmutzen. Was wiederum ihre Lebensdauer erhöht. „Das ist gelebte Qualität“, freut sich Sandner.

Ein weiterer positiver Effekt besteht darin, daß die Arbeit von Gunter Rosenwald mittlerweile auch die übrigen Mitarbeiter im K 16 in Sachen Öl-Leckagen „sensibilisiert“ hat, wie Lothar Sandner berichtet: „Sie kommen sofort auf den Kollegen Rosenwald zu, wenn sie eine Undichtigkeit entdecken. Dadurch werden Mängel generell früher abgestellt.“ Und: Weil sich's anbietet,

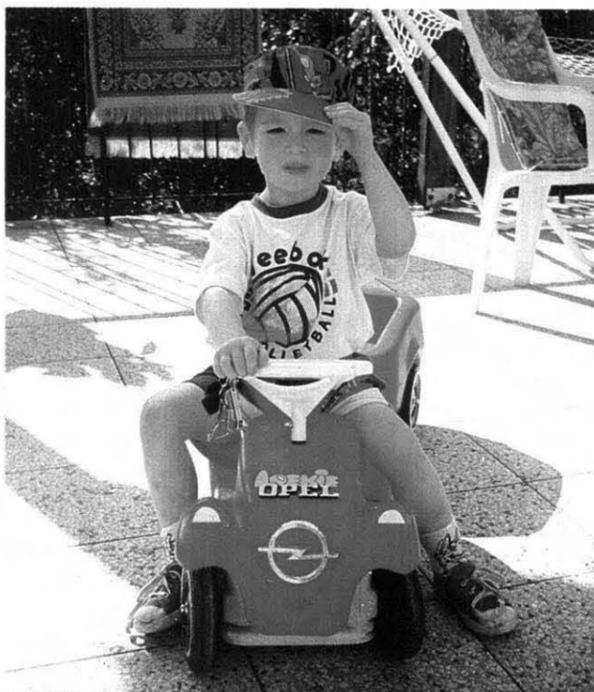


Lohnenswert: Ölsucher Gunter Rosenwald spürt Leckagen auf

dichtet Rosenwald Druckluft-Lecks gleich mit ab – „eine Art ehrenamtliche Nebenbeschäftigung“.

Beim internen Öko-Audit fiel Rosenwalds Schaffen auch den Energieversorgern im

Komponentenwerk auf. „Eine vorbildliche Eigeninitiative mit einem immensen Nutzen für die Umwelt und unser Unternehmen“, lobt Thomas Preis, Leiter Energieversorgung, Prozeß- und Umwelt.



Ein Opel mußte es sein: Kevin Doyle aus Elzweiler bei Kusel wollte unbedingt auch ein „Auto“ mit dem Blitz auf der Haube fahren, schließlich arbeiten Papi Daniel und Opa Robert Grau im Opel-Werk in Kaiserslautern. Das Problem aber war: Kevin darf noch nicht Auto fahren – er ist erst vier Jahre alt. Also verpaßten Papi und Opa in Heimarbeit Kevins Buggy ein Opel-Emblem mit Schriftzug. Zwar nicht ganz im Sinne des „Corporate Designs“, aber Kevin ist zufrieden. Und macht mit seinem „Opel“ jetzt Elzweiler unsicher.

Das Thema Qualität geht alle an. Egal, ob Dienstleistung oder Gebrauchsgut: Alle wollen nur vom feinsten, sprich Top-Qualität. Das gilt auch fürs Automobil, so Qualitätsvorstand Manfred L. Wolf im Interview mit der Opel Post.

Rüsselsheim (bs/jh). Qualität ist in der Autoindustrie zu einem Schlüsselfaktor geworden, der wesentlich über den Markterfolg eines Unternehmens mitentscheidet. Opel stellt sich dieser Herausforderung nicht zuletzt durch die Schaffung eines Vorstands-bereiches „Qualitätssicherung“ unter der Leitung von Manfred L. Wolf. Nach sechsmonatiger Amtszeit zieht Wolf eine erste Bilanz.

Wie kommt es, daß das Thema Qualität die Gemüter zur Zeit derart bewegt?

Das Thema Qualität ist keine Eintagsfliege. Es muß und wird uns beschäftigen, solan-

Ehrgeizige Ziele

Manfred L. Wolf, Vorstand für Qualitätssicherung, im Gespräch mit der Opel Post

ge wir Autos bauen. Das liegt daran, daß unter Qualität die Summe aller Produkteigenschaften verstanden wird, die erforderlich sind, die Kundenerwartungen zu erfüllen und, wenn möglich, noch zu übertreffen. Das geht weit über Funktion, Zuverlässigkeit und Dauerhaltbarkeit hinaus. Da alle bedeutenden Hersteller dies so sehen, hat der Wettbewerb um den Kunden seinen Vorläufer im Wettbewerb der Hersteller um die Qualität. Es gibt aber noch einen Grund: Qualität zahlt sich aus.

Was meinen Sie damit?

Untersuchungen in verschiedenen Bereichen zeigen eindeutig, daß durch mangelhafte Qualität verursachte Kosten weit höher sind, als alle notwendigen Aufwendungen, um Probleme von vornherein zu vermeiden. Erhöhte Ausgaben für Gewährleistung und Kulanz sind dabei nur die Spit-

ze des Eisbergs. Interner Aufwand, verursacht durch Schrott, Reparatur und diverse Doppelarbeiten, kommt hinzu. Qualität ist zudem ein Imagebildner ersten Ranges, also überaus wichtig, um am Markt erfolgreich und profitabel zu sein.

Was waren die Beweggründe, ein Vorstandsressort „Qualitätssicherung“ einzurichten und wie hat sich diese Entscheidung ausgewirkt?

Die aktuellen Anforderungen können nicht mehr allein durch Inspektionen und Kontrollen erfüllt werden. Oftmals entstehen die wahren Ursachen für Qualitätsprobleme schon sehr früh, zum Beispiel in der Entwicklung, der Lieferantwahl oder in einem instabilen Fertigungsprozeß, um nur drei Beispiele zu nennen. Qualität muß also generalstabsmäßig geplant werden, beginnend mit dem ersten Federstrich zu einem neuen Projekt. Die Qualitätssicherung ist deshalb nur wirksam, wenn sie auf alle Bereiche Einfluß nehmen kann. Mit der Schaffung des Vorstands „Qualitätssicherung“ ist der dafür notwendige Handlungsspielraum innerhalb des Unternehmens gegeben.

Wie wollen Sie Einfluß nehmen?

In zweierlei Hinsicht: Einerseits gestaltend, wenn es um die Einrichtung von Qualitätsstrukturen und -prozesse geht; zum anderen überwachend, wenn es um die Bewertung qualitätsrelevanter Fakten geht. Drei Zielsetzungen stehen dabei im Vorder-

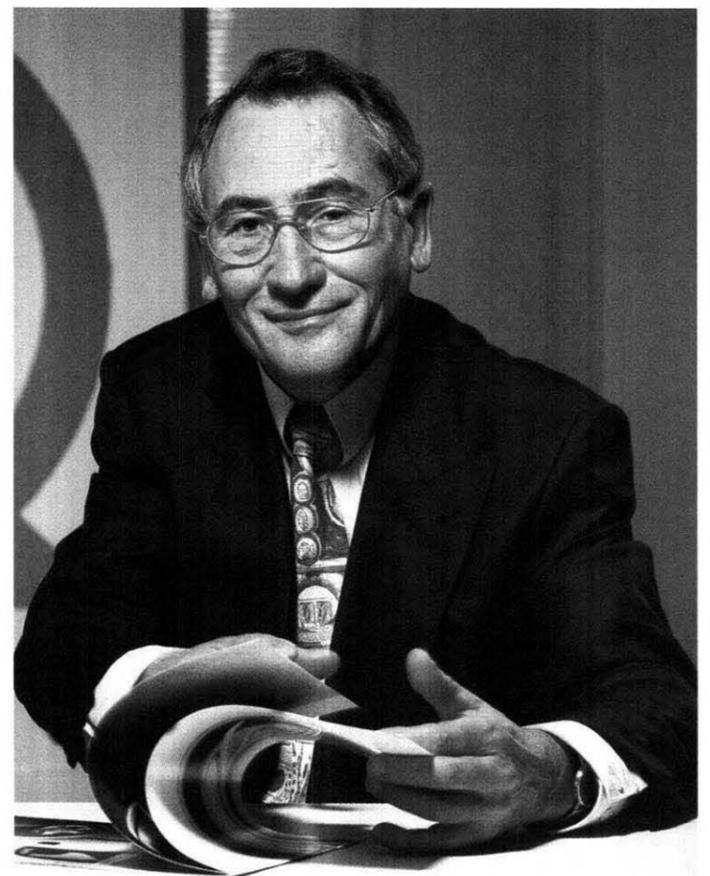
grund: die schnelle Lösung noch vorhandener Probleme, eine wirksame Problemvermeidung und die Förderung einer Qualitätskultur – nach meiner Überzeugung die wichtigste Aufgabe. Qualitätskultur, also das qualitätsorientierte Verhalten jedes Einzelnen, ist ohne Zweifel die Voraussetzung zur Problemvermeidung und diese ist Voraussetzung für Top-Qualität, wie sie heute vom Markt erwartet wird.

Wo stehen wir und wie weit sind wir in diesen Dingen vorangekommen?

Einige überaus positive Entwicklungen geben Anlaß zur Zuversicht, dennoch sind wir noch nicht ganz am Ziel. Denn unterm Strich zählen nur die Verbesserungen gegenüber den Konkurrenten im Markt – und die strengen sich auch an, wie wir wissen. Die Frage ist also weniger, ob wir uns verbessern, sondern, wie schnell wir uns verbessern. In beidem haben wir Fortschritte erzielt. Aber wir müssen und wir werden noch zulegen. Die Weichen sind gestellt.

Wie begründet sich Ihr Optimismus?

Ich bin zuversichtlich, weil wir entsprechende Maßnahmen eingeleitet haben. Für die beschleunigte Problemlösung



Nachgefragt: Manfred L. Wolf legt die (Qualitäts-)Karten auf den Tisch

Manfred L. Wolf wurde am 7. März 1938 in Mainz geboren. Seine Entwicklung bei Opel begann er 1953 mit der Ausbildung zum Werkzeugmacher. Nach Abschluß eines Maschinenbau-Studiums an der FH Frankfurt arbeitete Wolf zunächst in der Fahrzeugentwicklung in Rüsselsheim. 1962 ging er für zwei Jahre auf das General Motors Institute in Flint. Nach seiner Rückkehr übernahm Wolf leitende Positionen im Bereich Entwicklung, Konstruktion und Fertigungsplanung. Ab 1986 zeichnete er als Chefingenieur für

den Karosseriebereich verantwortlich und ab 1989 europaweit als Programmdirektor. Es folgte die Ernennung zum Direktor für die Produktentwicklung und Konstruktion des ITEZ. 1993 übernahm Wolf die Position des Exekutiv-Direktors für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Ein Jahr später wurde er zum Vize-Präsidenten Plattform-Entwicklung GMIO berufen. Im Juni 1996 erfolgte dann die Ernennung zum Vice President Quality and Reliability GME. Seit dem 1. Dezember 1997 ist Wolf Vorstand Qualitätssicherung.

Dickes Lob aus Detroit

GDS-Team der Bochumer Qualitätssicherung erhielt hohe Auszeichnung aus den USA

In der großen, weiten General Motors-Welt können sich die Qualitäts-Experten aus Bochum jetzt als „Goldmedaillengewinner“ fühlen: Die Detroit Zentrale wählte sie im Rahmen der „President's Council Honors“ unter die „Besten der Besten“.

Bochum (es). Das ausgezeichnete Team installierte das „Global Delivery Survey“ (GDS) zur Qualitätssicherung im Bochumer Werk – und verzeichnet damit nach nur drei Jahren enorme Erfolge. Dabei sind die GDS-Ideen denkbar simpel: Es geht darum, mit den Augen des Kunden Fahrzeuge auf Fehler zu checken, noch bevor diese den Kunden erreichen. Und Fehler schnellstens der Produktion zu melden, auf daß sie sofort abgestellt werden können.

Die Bochumer GDS-Koordinatoren Peter Keilich und Udo Kosakowski sorgen dafür, daß dies gleich zweigleisig gewährleistet wird. Zum einen gibt es seit Ende '95 sogenannte „Compound-Audits“:

An den Fahrzeugverladeplätzen wählen Prüfer nach dem Zufallsprinzip ein Prozent der verkaufsfertigen Autos aus und checken sie gründlich auf Funktionsfehler, gebrochene, lose, fehlende oder falsche Tei-

le, Passungsfehler oder Lackbeschädigungen.

Die Prüfer sind Mitarbeiter der Spediteure. Opel setzt hier bewußt auf externe Kräfte, um sich nicht dem Verdacht der „Vetternwirtschaft“ auszusetzen. Stoßen die Prüfer auf Fahrzeuge, die nicht völlig einwandfrei sind, werden sofort die GDS-Experten in Bochum benachrichtigt. Gegebenenfalls werden Beanstandungen auch mit einer digitalen Kamera dokumentiert. Das Wichtigste aber ist: Innerhalb von 24

Stunden muß am für das aufgetretene Problem zuständige Punkt in der Fertigung eine Rückmeldung einlaufen. Denn nur so kann verhindert werden, daß ein Mißstand in Serie produziert wird.

Gleichzeitig laufen aber auch innerhalb des Werks GDS-Audits. Unmittelbar an der Endmontage führen eigens geschulte Mitarbeiter einen intensiven „statischen“ Test durch, bei dem Fahrzeuge auf Herz und Nieren gepüft werden. Ein weiterer, „dynamischer“ Test vollzieht sich außerdem an allen Astra quasi auf dem laufenden Band – wenn die Fahrzeuge unterwegs in die Wachskammer sind. Der Vorteil der „internen“ Audits: „Die Rückmeldung trifft an der Fehlerquelle innerhalb kürzester Zeit ein“, erklärt Axel Scheiben, Manager Qualitätssicherung Linie im Bochumer Werk I.

Die Bilanz nach nicht einmal drei Jahren: Die Auslieferungsqualität der Fahrzeuge wurde dank GDS deutlich gesteigert. Der Erfolg des Sy-

stems hatte sich bereits herumgesprochen, bevor die Bochumer mit der „GM-Goldmedaille“ bedacht wurden. Etliche europäische Opel-Werke haben das GDS-System mittlerweile bei den Pionieren in Bochum studiert und übernommen – „und erzielen damit ebenfalls sehr gute Ergebnisse“, berichtet Dr. Wolfram Liedtke, Leiter der Qualitätssicherung in Bochum.

„Unsere Meßlatte ist der Kunde. Und der erwartet Top-Qualität, die wir ihm nicht zuletzt dank GDS jederzeit und uneingeschränkt liefern wollen.“ Die hohe Auszeichnung wertet Dr. Liedtke folglich als Zeichen dafür, „daß wir auf dem richtigen Weg sind“.

Gleichzeitig stellt der oberste Bochumer Qualitätssicherer aber auch klar, „daß das GDS-Team den Preis nur stellvertretend entgegennehmen kann. Denn zur Qualität des Astra trägt jeder Mitarbeiter im Werk bei, also haben auch alle ihren Anteil an dem Preis.“

prozesse entwickeln, denn sie kennen die eigenen Stärken und Schwächen am besten. Die Qualitätssicherung achtet darauf, daß diese Initiativen sinnvoll zusammenlaufen. Zusammen mit einer entwickelten Qualitätskultur werden wir in der Problemvermeidung mehr und mehr Erfolg haben.

Gibt es dafür Beispiele?

Mit dem neuen Astra haben wir viele Dinge vorangetrieben: Regelmäßige Qualitäts- und Konstruktionskontrollen im Entwicklungsprozeß, Prototypen zur Konzeptanalyse, zusätzliche Dauertests mit frühen Pilotfahrzeugen, ein verbessertes Anlaufkonzept in den Werken, ein projektbegleitendes Launch Team und vieles mehr. Wir haben die Inspektionsstandards in allen europäischen Werken angehoben und standardisiert. Die Aufzählung ließe sich fortsetzen. Außerdem wurden gerade 80 weitere Mitarbeiter für solche Problemvermeidungsaktivitäten genehmigt – eine klare Anerkennung unseres bisherigen Erfolgs.

Wie lautet Ihre Bilanz nach einem halben Jahr als Qualitäts-Vorstand?

Die vielen Aktivitäten in allen Bereichen des Unternehmens sind ein gutes Zeichen. Es ist einiges in Bewegung gekommen und das stimmt mich sehr zuversichtlich. Alle Initiativen und Prozesse zur ständigen Qualitätsverbesserung werden jedoch nur funktionieren, wenn wir sie täglich mit Leben füllen. Persönliche Vorsätze und Einstellungen, Qualität zu leben, dürfen nicht an internen Hürden scheitern. Dafür Sorge zu tragen, ist übrigens auch die Pflicht jedes Vorgesetzten. Wie gesagt: Qualität muß jedermann's Sache sein oder werden.



Vorbildlich: Das GDS-Team hat einen enormen Erfolg verbucht

Bußgelder bereits fest eingeplant

Berlin (gms). Unter Deutschlands Autofahrern müssen die Berliner mit den schärfsten Kontrollen rechnen. Denn im '98er Haushalt sind bereits 125,5 Millionen Mark Bußgelder fest eingeplant – rund 90 Mark pro zugelassenem Fahrzeug. Diese Zahlen veröffentlichte die Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Die Zeitschrift hatte bei 45 deutschen Großstädten nach den entsprechenden Haushaltsplanungen gefragt. Elf verweigerten jede Auskunft. Als teures Pflaster für Autofahrer erwiesen sich neben Berlin auch Frankfurt, Stuttgart und Hamburg. Hier werden pro Fahrzeug mehr als 70 Mark Bußgeld erwartet. Vergleichsweise milde sind dagegen die Vorgaben in der bayerischen Landeshauptstadt, wo jedes Fahrzeug nur rund 21 Mark Bußgeld in die Stadtkasse bringen soll.

111 Milliarden für den Autokauf

Wiesbaden (dpa). Die Bundesbürger haben im vergangenen Jahr für rund 111 Milliarden Mark privat Autos gekauft. Der Betrag lag leicht unter dem Vorjahreswert von 112 Milliarden, teilte das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mit. Seit 1993 waren die Ausgaben für Kraftfahrzeuge von damals 93 Milliarden Mark von Jahr zu Jahr gestiegen. Auf den Autokauf entfiel 1997 ein Anteil von 5,6 Prozent der Gesamtausgaben der Privathaushalte.

Vielen geht zu spät ein Licht auf

Hamburg (gms). Jeder dritte Autofahrer schaltet nicht rechtzeitig das Licht ein. Das berichtet die Fachzeitschrift „Sicherheitsreport“ und verweist auf eine Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Bonn. Schon während der Dämmerung oder bei anderen kritischen Sichtverhältnissen sei es lebenswichtig gut zu sehen und gut gesehen zu werden, so die Experten. Zudem sollte jeder Autofahrer darauf achten, daß Scheinwerfer und Leuchten nicht verschmutzt sind.

Teurer Blitzrekord mit 225 „Sachen“

Göttingen (dpa). Alter schützt vor Rasen nicht: Bei der Auswertung eines Films der stationären Meßanlage auf der Autobahn 7 bei Hannoversch Münden registrierten die Beamten der Autobahnpolizei einen neuen Geschwindigkeits-Rekord im Tempolimit-Bereich. Mit 225 Stundenkilometern war ein „älterer Herr“ auf der gefährlichen Gefällstrecke in Richtung Norden geblitzt worden. Erlaubt sind 100 km/h. „Das ist absoluter Rekord“, sagte ein Polizeisprecher.

Innere Werte

Neue Motoren für den Monterey

Mit einer optisch überarbeiteten Frontpartie sowie umfangreichen Verbesserungen hinsichtlich Leistung, Sicherheit und Umweltverträglichkeit gab der Monterey auf der diesjährigen Off-Road-Messe (28. April bis 3. Mai) in München sein Deutschland-Debüt.

Rüsselsheim (pui). Herausragendes Merkmal der Neuauflage des Opel-Topmodells 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 weltweit erste Offroader ist, der diese fortschrittliche Technik mit der wegweisenden Common-Rail-Direkteinspritzung 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 rund 30 Prozent auf 333 Nm zunahm und bereits bei 2 000 min⁻¹ zur Verfü-

gung steht. Trotz dieser Klassenbestwerte begnügt sich der Luxus-Offroader von Opel nach neuer europäischer Meßnorm mit 10,9 Litern Dieselmotorkraftstoff pro hundert Kilometer.

Mit gestiegenen Leistungsdaten und reduzierten Verbrauchswerten wartet auch 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 5 400 min⁻¹, das maximale Drehmoment wuchs um 19 Prozent auf 310 Nm bei 3 000 min⁻¹. Gleichzeitig gelang es den Ingenieuren, den Kraftstoffverbrauch im gemischten inner-/außerstädtischen Betrieb um fünf Prozent auf 13,7 Liter pro 100 Kilometer zu reduzieren.

Ein weiteres Merkmal des neuen Monterey-Jahrgangs ist das elektronisch geregelte „No-Stop-Allrad“-System.



Lohnenswert: Der Monterey kombiniert gestiegene Leistungsdaten mit reduzierten Verbrauchswerten

Diese Technik ermöglicht es, bei Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h während der Fahrt bequem per Knopfdruck von Heck- auf Allradantrieb umzuschalten. In Kombination mit den neuen Motoren bietet der Opel-Offroader damit nicht nur souveräne Straßen- und Geländeeigenschaften, sondern empfiehlt sich ebenso als robustes Zugfahrzeug. Hinzu kommt: Mit einer bis auf

3300 Kilo erhöhten Anhängelast zählt er zu den kräftigsten Vertretern seiner Klasse.

Damit präsentiert sich der neue Monterey als Allrounder, der moderne Technik und Komfort zu einem ausgezeichneten Preis-/Leistungsverhältnis bietet. 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 LTD-Variante. Alle Versionen sind mit 3.5 V6- oder 3.0 DTI-Motor verfügbar.

Kinderspiel

Wer weiß, was die Nummer 325 so alles regelt?

In der Straßenverkehrsordnung hat es die Nummer 325, zeigt ballspielende, weiße Strichmännchen, ein Auto und ein Haus auf blauem Grund. Und es ist sozusagen das große Unbekannte unter den Verkehrschildern. „Spielstraße“ heißt der Begriff, den wohl die meisten Verkehrsteilnehmer mit dem 65 Zentimeter hohen und einen Meter breiten Rechteck verbinden.

Meckenheim (gms). Mancher weiß sogar, daß der offizielle Begriff für eine solche Zone Verkehrsberuhigter Bereich lautet. Doch wenn es darum geht, was Nummer 325 wirklich erlaubt, regelt oder ver-

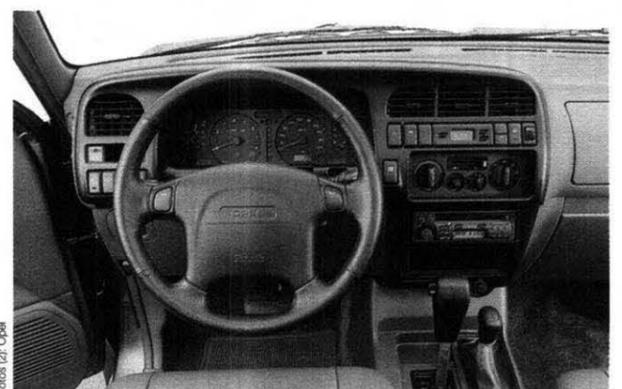
bietet, dann ist das Wissen meist recht begrenzt.

Eine Folge dieser Unwissenheit ist überhöhtes Tempo. Denn, so die Deutsche Verkehrswacht (DVW), viele Autofahrer setzen Verkehrsberu-

higung mit Tempo-30-Zonen gleich. Wer allerdings mit diesem Tempo das blaue Schild hinter sich läßt, gilt in solchen Bereichen als Raser: Erlaubt ist nur Schrittgeschwindigkeit – und das sind rein rechtlich bestenfalls vier bis sieben Stundenkilometer.

Der Zwang zur Schleichfahrt hat seinen Grund. Schließlich heißt es in Paragraph 42 Absatz 4 a der Straßenverkehrsordnung zum Thema Verkehrsberuhigter Bereich: „Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.“

Wer also mit Auto, Rad oder



Moderner Arbeitsplatz: Das Cockpit des Allraders Jahrgang '98

Motorrad in einem solchen Bereich fährt, muß immer und überall mit spielenden Kindern oder einem nachbarschaftlichen Gespräch auf der Straße rechnen. Und da macht das Mini-Tempo im Zweifelsfall Sinn: „Bei einem Tempo von fünf Stundenkilometern beträgt der Anhalteweg eines Autos 1,75 Meter“, sagt DVW-Sprecher Burkhard Sticklies. „Bei Tempo 30 auf trockener Fahrbahn sind es dagegen 13 Meter, bei glatter Fahrbahn sogar 17 Meter.“

Allerdings darf der Spieltrieb nicht so weit gehen, daß Indigner-spielende Kinder das Auto umzingeln und an der Weiterfahrt hindern. Die StVO regelt auch, daß Fußgänger „den Fahrverkehr nicht unnötig behindern“ dürfen. Ein Freibrief, die Straße zum Freizeitpark umzuwandeln, ist die Regelung ohnehin nicht: Denn erlaubt sind ausdrücklich nur Kinderspiele. Das Tennisturnier unter Nachbarn sollte also doch im Garten ausgetragen werden, und Boule- oder Boccia-Kugeln dürfen auch nicht als zusätzliche Hindernisse herumliegen.

Auch wenn es darum geht, ein Auto in einem solchen Be-

reich zu parken, gilt es umzulernen. Denn Parkplätze müssen hier nicht durch spezielle Schilder ausgewiesen werden – es reicht eine Markierung auf dem Boden oder einfach ein anderer Bodenbelag. Damit nicht genug der Besonderheiten: Um die Sicherheit der spielenden Kinder zu garantieren, müssen auch mögliche Zierpflanzen die Köpfe bestenfalls 40 Zentimeter hoch sein, um die Sicht nicht zu behindern. Im Bereich von 0,4 bis 1,8 Metern sollten keine Pflanzen die Sicht behindern. Wo bei Bäume gern gesehen sind, wenn ihre Krone und damit das Blattwerk erst über genannter Höhe beginnt.

Außerdem sollten nicht mehr als 60 Autos pro Stunde durch die Straße fahren, und der beruhigte Abschnitt – beziehungsweise die Straße – darf nicht länger als 60 Meter sein. Geeignet sind also Sackgassen oder kleine Verbindungsstraßen, die ohnehin meist von Anwohnern genutzt werden – und die wissen in der Regel auch ohne Nummer 325, daß Nachbars Kinder im Sommer gerne auf der Straße spielen.



Amüsieren erlaubt: In einer verkehrsberuhigten Zone haben Kinder fast uneingeschränkt Vorfahrt

Edles Schaustück

Studienobjekt: Der Vectra „Design Edition“ setzt Akzente in Komfort und Eleganz

Mit dem Vectra „Design Edition“ präsentierte Opel auf dem 67. Turiner Automobilsalon Anfang Mai die Studie eines exklusiven Lifestyle-Kombis. Qualitäten wie Variabilität, Funktionalität und Raumangebot vereint mit Fahrspaß, viel Komfort und gutem Design zeichnen neben dem Serienmodell auch das neue Studienobjekt aus.

Rüsselsheim (pui). Die „Design Edition“ zeigt jetzt, welches Potential noch im formalen Konzept des Vectra steckt. Bei entsprechender Publikumsreaktion in Turin denkt Opel über die Auflage einer limitierten Sonderserie der „Design Edition“ nach.

Der auf dem Vectra Caravan CD basierende „Design Edition“-Kombi verbindet Eleganz und Luxus mit Leistung und Sportlichkeit. Bereits auf den ersten Blick unterstreicht

die tiefschwarze Mica-Lackierung der Karosserie und deren Anbauteile den edlen Auftritt des Turiner Schaustücks. Je nach Lichteinfall entstehen auf allen Flächen goldfarbene Reflexionen, die eine harmonische Verbindung zu Design-Akzenten wie der champagnerfarbenen Dachreling und den ebenso lackierten Felgen herstellen. Gleichzeitig betonen die 17-Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 215 x 50 und die Doppellendroh-



Luxusliner: Die „Design Edition“ basiert auf einem serienmäßigen Vectra Caravan CD

re des Sportauspuffs den dynamischen Charakter.

Maßgeschneidert für die anspruchsvolle, lifestyleorientierte Kombi-Klientel ist auch das von hellen Farbtönen bestimmte Interieur des „Design Edition“. Cremefarbenes Leder sorgt für eine freundliche und gleichzeitig gediegene Atmosphäre. Der Kofferraum ist komplett mit Velourstepich der gleichen Colorierung ausgekleidet. Eine exklusive Note verleihen dem Innenraum zudem Details wie die verchromten Türgriffe, das silberne Emblem des Schalthebels oder das Umfeld der Instrumente und Bedienelemente im Cockpit sowie der Mittelkonsole. Es nimmt mit seiner hochglänzenden Lackierung im Farb-

ton „midnight black“ die äußere Optik auf.

Seine Premiere feiert der Vectra Caravan „Design Edition“ nicht von ungefähr in Turin. Denn bei Italiens Autofahrern erfreut sich der Lifestyle-Kombi ganz besonderer Beliebtheit: Im vergangenen Jahr entschieden sich dort mit rund 17 000 Kunden etwa 60 Prozent aller Vectra-Käufer für die Caravan-Version.

Großen Zuspruch fand diese auch in Deutschland, wo

1997 allein 60 380 Einheiten oder 43 Prozent aller Vectra-Neuzulassungen auf das Caravan-Modell entfielen. Auch in den übrigen Ländern Europas hat der Caravan viele Fans. Mit über 123 000 Zulassungen erreichte er einen Anteil von mehr als 30 Prozent an den Vectra-Gesamtverkäufen von rund 385 000 Einheiten. Damit ist die Opel-Baureihe bereits im zweiten Jahr hintereinander Klassenprimus in Europa.



My car is my castle: Auch innen herrscht eine exklusive Note vor

Die Straße lebt

Der Astra-Werbespot kommt betont emotional daher

Rüsselsheim (pui). Eine Großstadt bei Nacht, aus der Vogelperspektive betrachtet. Wie Adern überzieht ein Netz hell erleuchteter Straßen die Szenerie, in die die Kamera hineintaucht. Diese Aufnahmen bilden den Einstieg in den emotionalen 45-Sekunden-Clip, den die Werbeagentur Saatchi & Saatchi speziell zum deutschen Verkaufsstart des Astra kreiert hat.

In dem von Lebensfreude

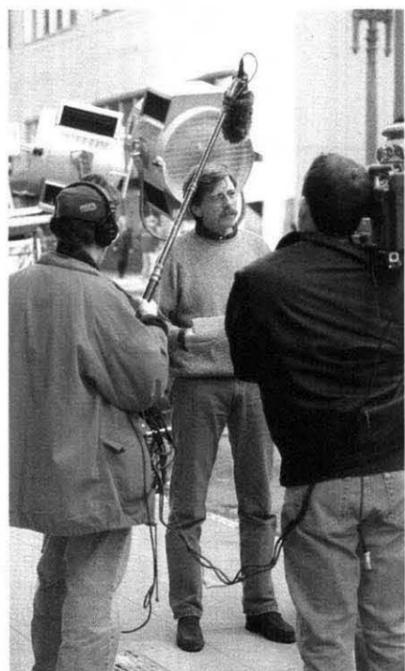
und Aktivität geprägten Szenario demonstriert ein roter Astra modellspezifische Eigenschaften wie Modernität, Dynamik und Fahrspaß. „Opel baut Autos für aktive Menschen, die dem Thema Automobil nicht nur rational, sondern auch emotional begegnen – darauf basiert der Ansatz des Films“, erläutert Ulrich Seiffert, Leiter Marketing-Kommunikation bei Opel.

„Im Spot“, so Seiffert weiter, „setzt der Astra der zweiten Generation genau dort neue Akzente, wo sich das Leben zum Großteil abspielt – auf den Straßen.“

Diesen Aspekt stellt der Werbespot samt Slogan „Der neue Astra. Und die Straße lebt.“ in den Mittelpunkt: Straßen, so das Leitmotiv, sind die Adern unserer Welt. Und dort „erhöhen wir (jetzt) den Pulsschlag“, kündigt die Sprecher-Stimme nun an. Folge: Ins Bild fährt der neue Astra, begleitet von deutlich vernehmbaren, sich steigenden Herztö-

nen. Im Rhythmus dieses Herzschlags folgen Blicke in den Innenraum des neuen Kompaktmodells sowie verschiedene Außenansichten.

Der Spot endet mit der Aufnahme eines Auges, dessen Pupille einen (Gewitter-)Blitz widerspiegelt; aus dem Naturschauspiel erwächst dann – unterlegt mit dem Slogan – das Opel-Logo. Der in sechs Drehtagen entstandene Film läuft bei den privaten TV-Sendern RTL, RTL2, SAT. 1, Pro 7, Kabel 1 und VOX.



Ton ab: Ulrich Seiffert bei den Dreharbeiten



Erhöhter Pulsschlag: Der neue Astra ist ein echter Hingucker – und das nicht nur im Werbespot

Mautgebühr wird direkt abgebucht

Singapur (dpa). Mit einem weltweit einmaligen System werden Autofahrer jetzt in Singapur elektronisch zur Kasse gebeten. Bei Einfahrt in einen gebührenpflichtigen Bereich wird die Maut automatisch von einer Magnetkarte abgebucht. Die Karte muß in ein Lesegerät an der Windschutzscheibe gesteckt werden, das in allen 600 000 Autos kostenlos montiert wurde. Die Gebühren reichen je nach Strecke, Fahrzeug und Uhrzeit von 25 Cents (30 Pfennig) bis zu zwei Singapur-Dollar (2,40 Mark). Um den Autoverkehr in der Dreimillionen-Stadt weiter fließen zu lassen, wird die private Pkw-Benutzung seit Jahren mit hohen Kosten belegt. Die Verkehrsbehörde gibt die Richtung vor: „Zur Zeit werden 51 Prozent aller Fahrten in die Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen. Wir möchten auf 75 Prozent kommen.“

Signaltafeln auf dem Vormarsch

Bonn (dpa). Elektronische Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit flexiblen Tempolimits steuern auf immer mehr Autobahnen den Verkehr. Derzeit wird das Tempo auf über 600 Kilometern von solchen Anlagen in Abhängigkeit von Verkehrsdichte und Wetter vorgegeben. Bis Ende 2001 soll der Verkehr auf 1 100 Kilometern elektronisch geregelt werden, so das Bundesverkehrsministerium.

Elfjähriger unfallfrei auf Spritztour

Halberstadt/Wittmar (dpa). Ein elf Jahre alter Ausreißer aus Halberstadt (Sachsen-Anhalt) ist mit dem Auto seiner Mutter rund 40 Kilometer unfallfrei über die Bundesstraße 79 gefahren. Erst dann wurde er in Wittmar (Landkreis Wolfenbüttel) von einem Streifenwagen gestoppt. Den Beamten erzählte der weinende Junge den Grund für seine Spritztour: schlechte Schulnoten und der Hund seines Großvaters, der eingeschlafert werden sollte. „Er sah ein, daß er Mist gemacht hatte, und versprach, so etwas nicht wieder zu tun“, sagte ein Polizeisprecher.

WC-frisch hält Marder nicht fern

Wien (gms). Um Marderbissen im Motorraum vorzubeugen, sollte nicht auf „Hausmittel“ wie Hundehaare, Motten- oder Toiletten-Kugeln zurückgegriffen werden. Die Gerüche würden eher beim Fahrer Übelkeit hervorrufen, als daß sie einen Marder abschrecken, so der Österreichische Automobilclub (ÖAMTC). Wirksamer seien Geräte, die Marder mit elektrischen Schlägen vertreiben.

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 achten Teil dreht sich alles um die frühen Kadetten aus den Jahren '62 und '65.

Rüsselsheim. Die Offensive war von langer Hand vorbereitet und startete an einem historischen Datum: Im August 1962 feierte Opel sein 100jähriges Firmenjubiläum – und schickte gleichzeitig den Kadett in die Schlacht gegen das norddeutsche Krabbeltier. Die Presse titelte passend „Die Jagd beginnt“ und Opel hatte gleich mehrere Pfeile im Köcher.

Auf einem 1,5 Millionen Quadratmeter großen ehemaligen Zechengelände in Bochum wurde in nur zwei Jahren ein neues Werk aus dem Boden gestampft, nun gab es also zwei Produktionsstätten. Die Planungen für ein neues Werk hatten allerdings schon zwei Jahre zuvor begonnen.

Aber auch die ersten Probleme. Daß der „Opel 1200“, der „Nackte Spatz“, in der aufstrebenden Einliter-Klasse keine Chance haben würde, war den Verantwortlichen klar. Er war sowieso eher eine Notlösung gewesen, um den Wunsch nach einem gün-

stigen Einstiegsmodell zu befriedigen. Aber wo sollte der Neue vom Band laufen? In Rüsselsheim ganz bestimmt nicht, am Stammsitz platzte die Fertigung aus allen Nähten, im Rhein-Main-Gebiet wurden außerdem die Facharbeiter knapp.

So rückte die Ruhrstadt Bochum ins Visier, wo durch Stilllegung unter und über Tage Platz und Arbeitskraft vorhanden waren. Im März 1960 trafen sich die Verhandlungspartner das erste Mal und schon im Mai wurde bekanntgegeben, daß sich die Vertragsparteien auf den Bau eines Opelwerks geeinigt hatten. Nur zwei Jahre und 1,3 Milliarden Mark später wurde Richtfest gefeiert.

Der erste Bochumer, entstanden auf Rüsselsheimer Reißbrettern, setzte Maßstäbe in der Kompaktklasse, die seinerzeit noch untere Mittelklasse hieß. Kleinwagen trugen damals Namen wie Kabinroller, Isetta, Lloyd 600 und was sonst noch so kreuhte und fleuchte auf Deutschlands Straßen. Der Kadett hatte da mehr, viel mehr zu bieten.

Das begann schon beim Motor. Das Vorkriegsaggregat war durch eine komplette Neuentwicklung ersetzt worden, die aus 993 Kubikzentimetern 40 Pferdestärken holte. Obwohl die Kurbelwelle nur dreifach gelagert war, gab sich das kurzhubige „Nähmaschinen“ – wie es heute noch genannt wird – äußerst drehfreudig. Dem



Bildschön und funktionell: Vom Kadett A gab es eine Caravan-Version mit „Gepäck-Galerie“

ohv-Motor mit der Nockenwelle seitlich im Kopf, verwandt mit den legendären cih-Triebwerken, sollte ein langes Leben beschieden sein. Optimierte und schadstoffreduziert war die Erfolgsmaschine noch Mitte der Achtziger als 1,2-Liter im Corsa A zu finden.

Für Tempo sorgte es ebenso. Dank des geringen Gewichts des Bochumer Offiziersanwärters von nur 670 Kilogramm, blieb die Tachonadel erst bei 121 Stundenkilometern stehen. Da sahen die Mitbewerber nur noch das hochaufragende Heck, in das sa-

ge und schreibe 430 Liter paßten. Wer die einfüllen wollte, mußte den Wagen allerdings stehen lassen – die Zuladung betrug leider nur 355 Kilogramm.

Schade, fanden im Innenraum doch vier Personen problemlos Platz. Das Armaturenbrett erinnerte an die große Verwandtschaft aus Rüsselsheim. Die mußte sich allerdings mit einem Dreiganggetriebe zufriedengeben, während der Kadett-Lenker mit einem endlos langen Knüppel direkt das Viergangräderwerk dirigierte. In den frühen Sechzigern ebenfalls nicht alltäglich: das Fehlen von Schmiernippeln, was ent-

schieden zur Wartungsfreundlichkeit beitrug.

5 075 Mark kostete der Einstieg beim Opel-Geschwader, schon 1963 war auch eine Luxus-Version vom Kadetten zu haben. Mehr Chrom schmückte die glattflächige Außenhaut sowie Radzieringe und Parkleuchten. Passagiere konnten die Zeit nun auf einer elektrischen Uhr ablesen, ihre Füße auf weichen Teppich stellen und an Griffen Halt suchen. Das rechtfertigte einen Aufpreis von 450 Mark.

Für 700 Mark mehr ließ sich zudem das Flaggschiff der Baureihe nach Hause holen: das Coupé, welches serien-

mäßig über die L-Ausstattung verfügte. Mit dem angedeuteten Fließheck und einem neuen Gesicht, der Chromgrill war breiter geworden, die Lampen nun integriert, setzte es sich deutlich von der Limousine ab. Der neue Vorderbau ließ den Wagen gleich erwachsener wirken. Der große Unterschied „lauerte“ jedoch unter der Haube (wo beinahe noch Raum für ein weiteres Aggregat gewesen wäre) in Form des Einliter-Super-Motors mit satten 48 statt 40 PS.

Damit war man wer auf bundesdeutschen Autobahnen. Die Beschleunigung lag bei 18,5 Sekunden auf 100 Stundenkilometer, die Spitze betrug gar 132 km/h. Die Tester waren verzückt, die Marketing-Strategen ebenso, so daß ab 1964 alle Kadetten die neue Front bekamen und auf Wunsch der stärkere Motor auch in der Limousine zu haben war.

Damit begann bei Opel eine neue Zeit des Motorsports. Bei der Rallye Monte-Carlo schlug sich das Privatfahrer-Team Lambart/Walter beachtlich, Hans Beck und Lutz Kemper errangen sogar den Klassensieg bei der Tour d'Europe 1963. Die Erfolge beflügelten Opel später, eine Rallye-Variante anzubieten.

Doch vorher galt es, eine weitere Premiere zu feiern: den Caravan. Wie bei den Rekord-Modellen Jahre zuvor, wurde bei Opel auch vom Kadett eine Kombiversion ange-



Schneller Fährnrich: Mit sportlichem Zubehör und schwarzem Kühlergrill liefen 1972 die letzten B-Kadetten vom Band

Nur 100 Mark mehr, nämlich 5 175 DM, kostet der Nachfolger, der 1965 debütierte und auch von allem mehr bieten konnte – Radstand, Spur, Breite und Länge, alles war gewachsen. Auch durch das Angebot mit unzähligen Karosserie- und Ausstattungsvarianten, bald kam noch der „Olympia“ hinzu, wurde der Kadett B zum Verkaufsschlager. Bis Juli 1973 verkauft Opel von dem flotten Fährnrich 2 649 501 Einheiten – und startet erfolgreich in das heiße Rallye-Zeitalter.



Bochum; ich komm aus dir: In nur zwei Jahren Bauzeit entstand auf einer ehemaligen Zeche...



...ein Automobilwerk, das solch' schöne Fahrzeuge produzierte

100 Jahre Opel, ein neues Werk, ein neues Auto: Für Opel wird 1962 ein Jahr der Superlative. In Bochum rollt ab August das neue Kompaktmodell Kadett vom Band. „Der Konkurrent“, wie ihn die Opel-Werbetexter nennen, steckt voller Innovationen – ein großer Innenraum, eine übersichtliche Karosserie, ein gigantisches Kofferteil und unter der Haube ein neukonstruierter Einliter-ohv-Motor. 40 PS leistete das liebevoll „Nähmaschinchin“ genannte Triebwerk, welches in seinen Grundzügen sogar noch im Corsa A zu finden sein wird. Zur Limousine gesellen sich bald der Caravan und ab 1963 sogar ein sportliches Coupé hinzu. Wieder einmal hatte Opel eine neue Nische besetzt.

boten. Bildschön und doch funktionell. Aber nicht nur an das Gewerbe dachte man bei Opel, sondern vor allem Familien hatte man als Käuferkreis im Auge. Mit einer verchromten Dachreling (damals „Gepäck-Galerie“ gerufen), verschiebbaren hinteren Seitenfenstern und Weißwandreifen machte der Caravan eine elegante Figur und schrieb das Wort „Freizeitwert“ ganz groß.

Anstelle der Luxus-Ausstattung ließ sich der Kombi durch ein „Privat“-Paket aufwerten. Es bot bessere Sitzbezüge und Teppichboden, gegen Aufpreis war eine gegen die Fahrtrichtung montierte Kindersitzbank zu haben. Um so viele Leute beziehungsweise Koffer zu schlucken, war die Hinterradfederung verstärkt worden.

Aber auch die Konkurrenz schlief nicht: Der Käfer wurde beständig modellgepflegt, der NSU Prinz 1000 erfreute die Heckmotor-Anhängerschaft und Ford in Köln präsentierte den neuen 12M, der mit größerer Karosserie, V-Motor und Frontantrieb daherkam. Auch Franzosen und Italiener behaupteten sich erfolgreich auf dem deutschen Markt – Opel mußte also reagieren.

Und wie Opel das tat. Der Kadett „B“ war in allen Maßen gewachsen, mit Hüftschwung und eingezogener Heckscheibe kamen jetzt auch wieder amerikanische Stileinflüsse hinzu. Das Fahrwerk präsentierte sich sportlich straff überarbeitet und der Motor, in der Basisversion auf 1,1-Liter aufgebohrt, war gut für 45 PS. Noch besser ging nur das „S“-Triebwerk, das Superbenzin benötigte,

aber dafür 55 Pferdestärken bereithielt.

Dazu brannte Opel ein Feuerwerk der Modell-Vielfalt ab, das im Herbst '67 seinen Höhepunkt erreichte: 28 Kadett- und 9 Olympia-Versionen sorgten nach dem Baukastenprinzip für die Qual der Wahl und Verwirrung bei allen Beteiligten. Der Name „Olympia“ war reaktiviert worden, um die Wartezeit zu überbrücken. Bevor der Ascona kam, liefen als Olympia luxuriösere Kadetten vom Band, welche die Lücke zum Rekord schließen sollten. 1970 war dann allerdings endgültig

Schluß – der traditionsreiche Name, 1935 aus der Taufe gehoben, verschwand für immer aus den Katalogen.

Bei den Motoren vollzog sich eine ähnliche Entwicklung. Bis auf den Sechszylinder wurde verbaut, was die Bänder so hergaben: 1,1- (später 1,2-) Liter, „S“-Versionen, 1,7-Liter und gar der 1,9-Liter-Vierzylinder. Platz war ja genug unter der Haube.

Um Plätze streiten sollte hingegen der neue Hingucker der großen Kadetten-Schule, der Rallye. Gab es im ersten Jahr neben der Stufenheck-Limousine, wahlweise

in Basis- oder Luxusausstattung, und dem Caravan auch ein Coupé, so kam im November sportlicher Zuwachs. Der Rallye-Kadett, ein Coupé im Sportdress, kam auf den Markt. Der Urahn aller GSi gab sich gar nicht bescheiden: Die mattschwarze Motorhaube und Rallye-Streifen sorgten für ein knalliges Auftreten, vorbei ist alle Bescheidenheit, der 1,1-Liter Motor mit zwei Vergasern und 60 PS reichte aus, um das schnelle Versprechen einzulösen. Gürtel-Breitreifen auf Sportfelgen, Scheiben-Bremsen vorne, Zweikreis-Anlage und Brems-

kraftverstärker hielten den Rallye-Kadett sicher auf Kurs.

Nicht nur auf den Rallye- und Rundstrecken herrschte nun Aufregung. Tuner wie Irmischer und Steinmetz trieben den Bochumer zu immer neuen Höchstleistungen, auch in den Verkaufsräumen war die Hölle los. Die Kunden rissen sich um den kleinen Sportler: Bereits im Januar waren 5 000 Stück verkauft, im April 1971 verließ der 100 000ste Rallye-Kadett die Produktionsanlagen. Von denen überlebten freilich nur wenige die wilden Jahre, bis zum Exitus verheizten sportlich ambitio-



Auch ein schöner Rücken...: Die Vielfalt des Kadett-Angebotes wurde zusätzlich durch eine Coupé-Version geschmückt

nierte Fahrer die Renner, so daß heute echte Rallye-Kadetten zu begehrten Sammler-Stücken zählen.

Anfang der Siebziger wird das Modellprogramm gestrafft. Kunden und Opel-Experten hatten langsam aber sicher den Überblick über das schier unendliche Baukastenprogramm verloren. LS, Olympia, der fünftürige Caravan und das ältere „Kiemen“-Coupé werden gestrichen, ab August 1971 waren dann nur noch der 1,1-Liter-Motor mit 50 und ein 1,2-Liter mit 60 PS zu haben. Ganz, ganz langsam hatte die Nachfrage nachgelassen, die sogar in Amerika, wo der Kadett „Buick Opel Kadett“ hieß, unerwartet hoch gewesen war. 1972 lief die Produktion des Millionensellers aus, der Kadett B verschwand aber erst Ende der 80er mehr und mehr von unseren Straßen – so zäh gab er sich.

Aber nur äußerlich fuhr er in den Ruhestand, denn das Chassis diente noch zwei anderen Opel als Start ins Leben: GT und Ascona bauten auf dem Kadett auf. Schöner als der erste, war nur Fliegen, der andere jagte in seiner heißesten Version der Rallye-Europameisterschaft hinterher. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 5. Mai**
Erhard Kell,
Service
- 7. Mai**
Walter Fritz,
ITEZ-ME-Karosserie-
u. Fahrzeugmontage
Alfred Staab,
ITEZ-Fahrzeugentwicklung
u. -erprobung
- 12. Mai**
Gerhard Kärcher,
ITEZ-FBW Zentrale
Qualitätssicherung
Peter Laun,
ITEZ-Fahrzeugbau u.
Pilotlinie/Spenglerei
- 13. Mai**
Josef Schmitt,
Zentrale Instandhaltung Preßwerk
- 14. Mai**
Rudolf Körner,
Technisches Service-Zentrum
- 27. Mai**
Gerald Brückner,
Fertigung
Hans Eberling,
Beschädigteneinsatz
Karl-Richard Keim,
Fertigung Karosserie
Anton Lang,
Fertigung QNPS
Walter Petersen,
Instandhaltung K 115
Herbert Raab,
Zentrale Instandhaltung Preßwerk
Edgar Wolf,
Lager-Logistik



Gerald Brückner



Hans Eberling



Walter Fritz



Gerhard Kärcher



Karl-Richard Keim



Rudolf Körner



Anton Lang



Peter Laun



Herbert Raab



Josef Schmitt

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Mai**
Gerhard Geisel,
Materials-Management
Kurt Quanz,
ITEZ
Rolf Völker,
Fertigung
- 2. Mai**
Erich Andreas,
Lager-Logistik
Hermann Abfalg,
Lager-Logistik
Walter Ciosk,
Technisches Service-Zentrum
Josef Dreide,
Transport-Logistik
Werner Müller,
Technisches Service-Zentrum
Herbert Proske,
ITEZ-Fahrzeugtest u. Beurteilung
Hüseyin Sahin,
Fertigung Montage II
Heinz Peter Zimmer,
ITEZ Testzentrum Dudenhofen
- 3. Mai**
Halli Göfer,
Chassiswerke I
- 4. Mai**
Mehmet-Ali Dönmez,
Beschädigteneinsatz
- 7. Mai**
Norbert Badeck,
Kraftwerke
Franz Peter Egenolf,
Instandhaltung Chassis I
Mehmet Tanrisever,
Fertigung Montage II
Metin Ünal,
Fertigung Preßwerk
Gerold Welsch,
ITEZ-Fahrzeugentwicklung
u. -erprobung
- 8. Mai**
Peter Logaric,
Instandhaltung Gerippebau
- 14. Mai**
Murat Eren,
Fertigung Preßwerk
Günter Frank,
ITEZ Testzentrum Dudenhofen
Udo Kreim,
ITEZ
Manfred Loos,
Teile u. Zubehör
Detlef Schulz,
ITEZ-Fahrzeugerprobung
- 15. Mai**
Ahmet Kanmaz,
Fertigung Preßwerk
- 18. Mai**
Mohamed ben Abdelkader Kebir,
Lager-Logistik
- 21. Mai**
Klaus Appel,
Kraftwerke
Hermann Holl,
ITEZ
Peter Jech,
ITEZ-Fahrzeugentwicklung
u. -erprobung
Bernd Müller,
ITEZ-Zentralwerkstätten



Alfred Staab



Edgar Wolf

- Kurt Zebisch**,
ITEZ-Zentralwerkstätten
- 28. Mai**
Lahcen Bachiri,
Fertigung Montage I
Hallil-Ibrahim Degirmenci,
Fertigung Preßwerk
- 30. Mai**
Abdelaziz Ahmed Amallah,
Instandhaltung K 115

25 Jahre

Bochum

- 2. Mai**
Muhterem Bölük,
Zusammenbau Unterbau komplett
Frederic-Pierre Hoffmann,
Haustechnik Werk I/Rohrschlosser-
Werkstatt
Werner Jankowski,
Kleinteile-Schweißabteilung
Hans Heinrich Rademacher,
Montageband Fertigmontage
Georgios Ziakas,
Zusammenbau Unterbau komplett
- 3. Mai**
Andreas Barzanowski,
IPS Lkw-Versand u. Anlieferung
- 7. Mai**
Klaus-Dieter Gräwenig,
TSB, Dreherei, Fräserei,
Schleiferei
Ernst Günter Horn,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
German Martin Perez,
Hinterachsen
Hüseyin Tasci,
Preßwerk
- 8. Mai**
Hamdi Tasgin,
Gebäude- u. Geländeinstandhaltung
Werk I
- 10. Mai**
Otto Schulze,
Getriebe Hartbearbeitung
- 12. Mai**
Zbigniew Kabat,
T&Z Wartung u. Instandhaltung
Frank Kanand,
T&Z Greiferei u. Packerei Inland
- 15. Mai**
Hermann-Josef Achterkamp,
Montageband Fertigmontage
Wilfried Wagner,
Kraftstoffbehälterfertigung
- 16. Mai**
Herbert Schwed,
Werklogistik, Fahrzeug-Montage

- Jürgen Wawrzyniak**,
Frachtenabrechnung
- 18. Mai**
Zdenek Oplatek,
Werksanlagen Telekommunikation
- 21. Mai**
Heinrich Bernhard Grzib,
BSW, Werkzeugschleiferei
Antonio Pinheiro Da Silva,
Zusammenbau Unterbau komplett
Siegfried Vogel,
Zusammenbau Karosserie Rohbau
- 24. Mai**
Hans Alternwerth,
Fertigung Auspuffanlagen
Hans Otto Britt,
Produktives Lagerwesen, Rohbau
- 28. Mai**
Helmut Rohmann,
CKD-Operations
- 30. Mai**
Mohamed Zarraa,
Montage-Getriebe

25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. Mai**
Hans-Ulrich Böttcher,
Qualitätssicherung
Karl-Hermann Winkler,
Werklogistik
- 2. Mai**
Joachim Hahn,
Zentralwerkstätten
Wolfgang Reis,
Fertigung
Dieter Schmitt,
Qualitätssicherung
- 11. Mai**
Ingo Walter,
Werkssicherheit
- 15. Mai**
Udo Schmitt,
Werklogistik
- 17. Mai**
Gerhard Zangerle,
Sagihaw
- 28. Mai**
Rainer Klunker,
Energieversorgung

Frühlingsfrische Auto-Angebote

Verkauf an Mitarbeiter lockt mit neuen Programmen

Rüsselsheim (Jan). Im Frühjahr ziehen nicht nur laue Düfte durch das Land, sondern auch viele Neuwagenkäufer auf der Suche nach dem richtigen Gefährt. Ist für viele ein Opel sowieso die erste Wahl, macht das Verkaufs-Team die

Entscheidung für Mitarbeiter noch ein wenig schmackhafter: Beim Kauf bestimmter Opel-Neuwagen winkt nun eine Kaufprämie, welche die Trennung vom Gebrauchten erleichtern soll.

Dabei ist es egal, ob der „Alte“ ein Opel oder ein Fremdfahrzeug ist. Beim Kauf eines Corsa oder Tigra beträgt die Prämie 1000, bei einem Astra Cabrio, einem Vectra oder Omega sogar 2500 Mark. Dieses Angebot gilt allerdings nur für Bestellungen bis einschließlich dem 31. Juni 1998, sofern der Gebrauchtwagen vor dem 1. Januar 1996 zugelassen wurde. Gut Ding will also Eile haben. Beim Vectra B gilt die Offerte aber auch, wenn der Wagen Modelljahr 1997 ist und ein neuer Vectra bestellt wird.

Folgendes ist zu beachten, will man in den Genuß der Prämie kommen: Vorgelegt werden muß der Kfz-Schein eines Gebrauchten, der die letzten sechs Monate auf den Käufer oder Nutzer zugelassen wurde. Ist der Kaufabschluß für den Neuwagen dann perfekt, muß innerhalb von drei Monaten entweder

die Kopie der Ab- oder Ummeldung, der Beleg für die Kfz-Steuerückerstattung, die Kopie der Versicherungsabrechnung oder die Kopie der Zulassung auf den Käufer erbracht werden.

Für den Vectra gibt es außerdem ein spezielles Sonderleasing-Angebot, welches bis zum 30. Juni diesen Jahres gilt. Bei der Bestellung eines Vectra – ausgenommen V6 und i500 – beträgt die monatliche Nutzungsgebühr nur noch 1,25 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung. Zu dem Sonderangebot gehören natürlich die üblichen Leasing-Vorteile, die Mitarbeiter bisher schon nutzen konnten. Weitere Informationen gibt's beim Neuwagen-Verkaufsteam unter den Nummern 06142/774710 in Rüsselsheim, 0234/9892473 in Bochum und 0631/3552883 in Kaiserslautern.

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Wir gedenken Rüsselsheim

- Martin Kugler**,
geb. 19.02.1943, gest. 27.03.1998,
Beschaffungswesen
- Willi Krifka**,
geb. 24.02.1942, gest. 13.04.1998,
ITEZ
- Gerhard Ohi**,
geb. 15.03.1943, gest. 30.04.98,
Preßwerk K 40
- Andreas Rasm**,
geb. 13.01.1977, gest. 05.04.1998,
Technische Berufsausbildung
- Holger Spittler**,
geb. 30.11.1968, gest. 30.03.1998,
Instandhaltung K 115
- Otmar Steinacker**,
geb. 04.07.1943, gest. 21.03.1998,
Qualitätsförderung Auswertung
Motor
- Serafin Martinez-Fernandez**,
geb. 17.01.1946, gest. 09.03.1998,
Chassis I, Schaumteile
und Instandhaltung
- Gotthard Roehrich**,
geb. 18.02.1938, gest. 07.03.1998,
Teile und Zubehör
- Patrick Adam**,
geb. 15.10.1964, gest. 19.02.1998,
Montage II

Bochum

- Detlef Rust**,
geb. 24.04.1948, gest. 23.03.1998,
Projekte u. Investitionsplanung
- Ali Yesilöz**,
geb. 10.06.1939, gest. 23.04.1998,
Montage Getriebe
- Karsten Herrmann**,
geb. 06.05.1942, gest. 24.04.1998,
Wagenendmontage u. -reparatur

Kaiserslautern

- Egon Jung**,
geb. 18.01.1940, gest. 21.02.1998,
Werklogistik
- Claus Denzer**,
geb. 30.03.1947, gest. 27.02.1998,
Fertigung

Wer fährt mit?

- Wöllstein → Rüsselsheim**,
ITEZ, 40 Std., 7.00 - 16.15 Uhr, P 45,
Tel.: 06703/4559
- Darmstadt/Mühltal → Rüsselsheim**,
Normal-Gleitzeit, 40 Std.,
Tel.: 06151/144243
- Bodenheim → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ,
N 23, 40 Std., Tel.: 0171/2844453
- Hamm → Rüsselsheim**,
suche Mitfahrgelegenheit, Portal 60-45,
Schicht A, Tel.: 06249/67165
- Alzey → Rüsselsheim**,
Schicht A, P 60, Tel.: 06731/8307
- Niederriesen/Nack/Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
P 45, Tel.: 06736/590
- Egelsbach → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ,
G 13, 35 Std., Gleitzeit,
Tel.: 06103/42411
- Wo-Osthofen → Rüsselsheim**,
freie Plätze im Kleinbus, Schicht B,
Tel.: 06241/951022
- Münster-Sarmsheim → Rüsselsheim**,
Normalschicht, Gleitzeit,
Tel.: 06721/46260

Ein Gewinn für beide

Fußball-Weltmeisterschaft 1998: Als Hauptsponsor profitiert Opel davon, daß der Blitz immer im Bilde ist

Spektakuläre Tore, spannende Spiele, Begeisterung auf den Rängen: All das ist bei der Fußball-Weltmeisterschaft in Frankreich vom 10. Juni bis zum 12. Juli zu erwarten. Und Opel ist immer dabei. Als Hauptsponsor der WM '98 wird das Unternehmen bei allen Begegnungen der 32 Teams über Bandenwerbung präsent sein und ist zudem exklusiver Fahrzeugausrüster des „World Cup“.

Rüsselsheim (jh). Die Weltmeisterschaft schickt sich an, das herausragendste Fußball-Ereignis aller Zeiten zu werden. Schätzungsweise vier Milliarden Menschen in 200 Ländern werden das Geschehen vor den Bildschirmen und Radio-geräten verfolgen. Allein 2,5 Millionen Zuschauer sollen bei den insgesamt 64 Spielen live auf den Rängen der französischen Stadien dabei sein.

Das Sponsoring des World Cup in Frankreich ist für Opel der Schwerpunkt des umfangreichen Sportengagements in diesem Jahr. Für das Unternehmen ist es bereits die dritte WM-Teilnahme als Hauptsponsor nach 1986 (Mexiko) und 1994 (USA). Den sportlichen Kampf um die WM-Krone begleitet Opel mit gezielten Promotion-Aktionen und Service-Angeboten.

Drehscheibe der Aktivitäten während der WM ist der „Club Opel“ im „Pavillon Dauphine“ in Paris. Er ist zentrales Kommunikationsforum für Medienvertreter, Opel-Gäste sowie natürlich die Sportler und Persönlichkeiten aus der Welt des Sports. So werden unter anderem die Opel-Partner Franz Beckenbauer, Karl-Heinz Rummenigge, Reinhold Messner und Martina Hingis als Gesprächspartner im „Club Opel“ erwartet.

Außerdem nehmen zahlreiche öffentlichkeitswirksame Aktivitäten ihren Ausgangspunkt im „Pavillon Dauphine“. So wird beispielsweise ein großer französischer Radio-Sender sein Programm täglich drei Stunden aus dem „Club Opel“ übertragen. Auch Premiere wird gemeinsam mit Franz Beckenbauer mehrere Sendungen direkt aus dem Opel-WM-Hauptquartier senden.

Organisation und Logistik sind bei einem Sportereignis dieser Dimension zwei der zentralen Herausforderungen für die Veranstalter. Opel leistet in diesem Bereich mit einem umfangreichen Fahrservice einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität von Spielern, Offiziellen und Gästen. Insgesamt setzt Opel in Zusammenarbeit mit Avis über 600 Fahrzeuge, vorwiegend Modelle vom Typ Omega, Vectra und Sintra ein. Darüber hinaus stehen verschiedene Versionen des neuen Astra zur Verfügung.

Auch der kleinste aus der Opel-Familie, der Corsa, begleitet die WM aktiv. Das betont sportliche Sondermodell „World Cup“ verfügt serien-



mäßig über Drehzahlmesser, Servolenkung, ABS, Cassettenradio, Schiebe-/Hebedach und Leichtmetallräder im 5-Speichen-Design mit Reifen der Dimension 165/65 R 14. Der Corsa „World Cup“ ist in mehreren Ausstattungsvarianten bereits seit Anfang des Jahres offiziell im Handel erhältlich.

In Deutschland wurden und werden die Fußball-Fans seit dem 9. Mai mit der „Opel World Cup Tour“ auf das Großereignis eingestimmt. Die Opel-Showbühne macht in elf deutschen Städten Halt und bietet ein buntes Programm mit Musik, Spielen rund um den Fußball sowie prominenten Sportgästen. Die noch ausstehenden Veranstaltungen: 22. Mai in Frankfurt, 23. Mai in Leipzig und Kassel und 30. Mai in Stuttgart.

<http://www.wc98.com> – das ist die Internet-Adresse für

alle wichtigen Daten zur WM, die neuesten Nachrichten und die aktuellen Statistiken während des laufenden Turniers. Die von Opel erstellte Seite liefert alles Wesentliche zum großen Titelkampf – in englischer, deutscher, französischer, italienischer und spanischer Sprache. Allein im April, der thematisch noch weniger von der WM als vielmehr vom Titelkampf in den nationalen Meisterschaften geprägt war, besuchten 37 000 Interessenten die Website und erweiterten dort durchschnittlich immerhin vier Minuten.

Mit einem ganzen Bündel von Aktivitäten rund um die Weltmeisterschaft in Frankreich unterstreicht das Unternehmen einmal mehr, daß es im internationalen Fußball zu den bedeutendsten Sponsoren zählt. Nicht nur bei den Weltmeisterschaften, sondern

auch bei den Europameisterschaften in Deutschland (1988), Schweden (1992) und England (1996) war die Marke mit dem Blitz als Hauptsponsor präsent.

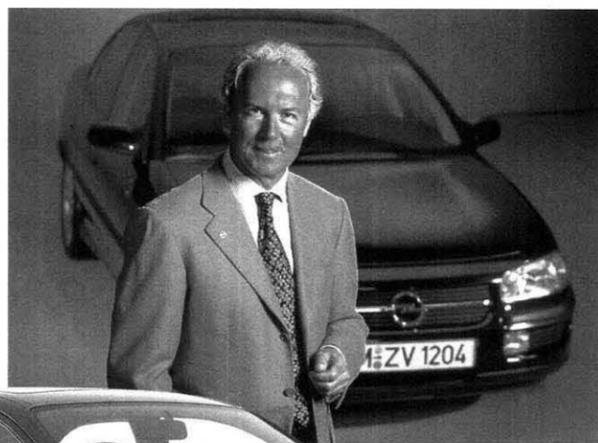
Zudem unterstützt Opel die europäischen Spitzenteams des FC Bayern München, AC Mailand, Paris St. Germain, Sparta Prag und Lilleström SK sowie die Nationalmannschaften von Frankreich, Holland, Schweden, Österreich und Irland. Neben diesem Engagement im Spitzenfußball leisten außerdem über 250 Opel-Vertragshändler Basisarbeit im Breitensport. Die Autohäuser fördern als Sponsoren regionale Fußballvereine.

Angesichts dieser Vielzahl von Aktivitäten rund um den World Cup wollten auch die Mitarbeiter der europäischen Opel-Werke nicht zurückstecken. Vom 26. bis 28. Juni treffen in Paris rund 150 Beschäftigte aus diversen europäischen Opel-Produktionsstätten zusammen. Dabei handelt es sich nicht um wahllos ausgesuchte Mitarbeiter, sondern ausschließlich um amtierende Meister. Grund des Meetings: Die acht nationalen Opel-Werksmeister werden in Paris den Europa-Titel untereinander ausspielen. Für Deutschland geht der amtierende Werksmeister, das DI-Diesel Team aus Kaiserslautern, an den Start. „König Fußball“ und der Blitz: Eine Verbindung, von der beide Seiten profitieren. So belegen ausführliche Marktforschungen, daß Opel durch sein Engagement im Sportsponso-

ringbereich über die Jahre einen deutlichen Imagegewinn verzeichnet und als Marke hohe Sympathiewerte einfahren kann. Und das schlägt sich natürlich auch im Kaufverhalten der Kunden wider. So gilt also auch für die WM: Der Ball ist rund – und das Opel-Engagement eine runde Sache.



Duelle im Zeichen des Blitzes: Per Bandenwerbung in den Stadien zeigt sich Opel einem Millionenpublikum



Franz für Frankreich: Auch der Kaiser ist für Opel im WM-Einsatz



Weltmeister auf vier Rädern: Das sportliche Sondermodell Corsa „World Cup“ ist bereits im Handel

Immer am Ball

WM-Gewinnspiel: Die Opel Post verlost tolle Preise

Rüsselsheim (jh). Tore, Tore, Tore: Der Juni naht und damit das Fußballereignis des Jahres – die Weltmeisterschaft. Und je näher das Auftaktspiel rückt, desto heftiger werden die Diskussionen unter den Fans. Wer hat die besten Chancen auf den Titel? Wer wird am Ende die meisten Treffer auf dem Konto haben? Welcher Kicker schießt die schönsten Tore?

Auch die Opel Post möchte sich der Debatte über „die schönste Nebensache der Welt“ nicht verschließen. Deshalb interessiert uns Ihre Meinung zu drei Fragen:

- Wie oft wurde das deutsche Team Fußball-Weltmeister?
- Welche Top-Fußballclubs in Europa werden von Opel unterstützt?

→ **Wieviele Male streifte Franz Beckenbauer das Nationaltrikot über?**

Im Gegensatz zu den zahl- und endlosen Fachgesprächen am Stammtisch wollen wir diese Fragen jedoch nicht diskutieren, sondern einfach nur die richtigen Antworten. Die Mühe lohnt sich, denn die Opel Post hält einige Präsente als Dankeschön parat.

Der **1. Preis** unseres kleinen Gewinnspiels: Zwei Eintrittskarten für das erste Bayern-Heimspiel der im August beginnenden Saison '98/'99 inklusive einem vollgetankten Opel-Fahrzeug Ihrer Wahl für das betreffende Wochenende.

2. Preis: Ein Bayern-Trikot der Saison '98/'99

3. Preis: Ein aktueller Au-

toigrammball des FC Bayern München, auf dem sich alle Spieler des neuen Kaders verewigt haben.

Dazu verlosen wir unter allen Einsendern **100 Tipp-Kick-Spiele**. Das besondere daran: Auch die Tipp-Kicker werden von Opel gesponsort und treten entsprechend mit dem Blitz auf der Brust zum Spiel an.

Also nichts wie ran an den Speck: Postkarte genügt. Drei Antworten, Absender nicht vergessen, richtig frankieren und abgeschickt an die:

**Redaktion Opel Post
PKZ D5-03**

65423 Rüsselsheim

Einsendeschluß ist der 5. Juni (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Rauchzeichen

Vor 70 Jahren flitzte Fritz von Opel mit über 230 Sachen über die Avus

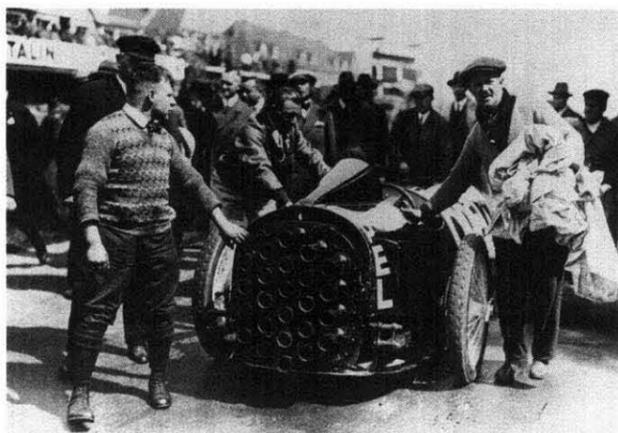
Am 23. Mai 1998 jährt sich, wenn nicht das größte, so doch das rasanteste Ereignis der Opel-Geschichte zum 70. Mal: Im Wonnemonat des Jahres 1928 erreichte Fritz von Opel mit dem Rak 2 auf der Avus in Berlin die unglaubliche Geschwindigkeit von 230 Stundenkilometern. Angetrieben wurde der Wagen von 24 Pulverraketen mit insgesamt 120 Kilogramm Sprengstoff.

Rüsselsheim (jan). Angefangen hatte es, wie so oft, mit großen Visionen und chronischem Geldmangel. 1924 hatte der Südtiroler Max Valier, Astronom, Physiker und Publizist, eine Schrift veröffentlicht, die sich mit dem Flug ins Orbit beschäftigte. „Der Vorstoß in den Weltraum“ sollte mit Raketenantrieb gelingen, der natürlich auch zu Lande und zu Wasser hervorragend einzusetzen sei. Allein, die Grundlagenforschung war schon damals ein kostspieliges Vergnügen, das Valier allein nicht finanzieren konnte. So war er 1927 auf der Suche nach einem wagemutigen Pionier, der mit den nötigen Mitteln versehen war.

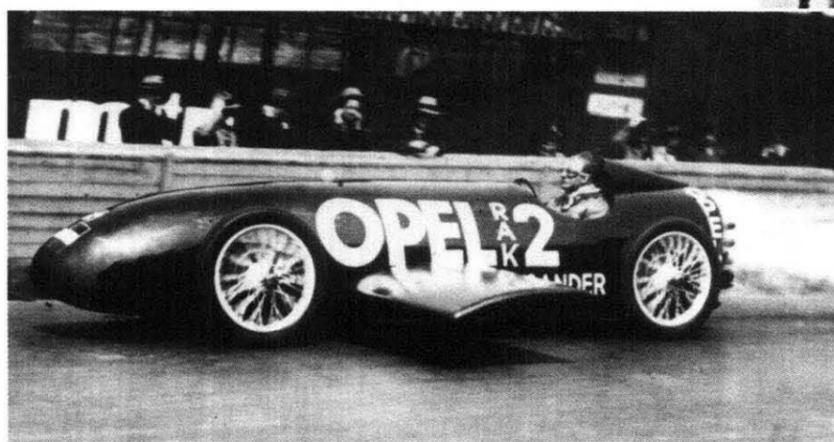
Er fand ihn in Fritz von Opel, dem 1899 geborenen Sohn Wilhelm von Opels, der schon zahlreiche Renn-Lorbeeren sammeln konnte. Außerdem sah er im Raketenantrieb ein geeignetes Werbemittel für die Benzin-befeuerten Automobile. Eine Weitsicht, die ihn kurz darauf weltberühmt machen sollte. Jetzt fehlte noch der Dritte im Bunde, der die praktische Erfahrung in der Herstellung von Raketen mit-

bringen sollte. Dieses Wissen konnte nur einer liefern: Friedrich Wilhelm Sander aus Wesermünde, dessen Firma „H.C. Cordes“ Apparate und Geräte für die Rettung aus Seenot herstellte. Am 20. Januar 1928, also nur vier Monate vor der legendären Rekordfahrt, begannen Sander und Valier mit den ersten Versuchsreihen, denn obwohl Pulverraketen seit Jahrhunderten bekannt waren, wußte man so gut wie nichts über deren Wirkungsweise, die Rückstoßkräfte oder die optimale Zusammensetzung der Ladung.

Wichtig, ja überlebenswichtig war dabei die Konsistenz der Pulvermasse. War diese zu locker gepreßt, entstanden Haarrisse in der Ladung, was zu Explosionen führte. Mittels einer speziell konstruierten hydraulischen



Heißes Hinterteil: Der Rak 2 war ein wahrlich explosives Gefährt



Zündende Idee: Die Rekordfahrt machte Opel schlagartig zum innovativsten Autounternehmen

Presse, welche den Sprengstoff zu einer glasharten Verbindung formte, konnte diese Gefahr ausgeräumt werden, so daß am 12. März der erste Startversuch erfolgte.

In schier unendlichem Gottvertrauen hatte man dazu zwei Raketen in einem Holzgestell am Heck eines Serienchassis installiert. Der Motor war zwar ausgebaut worden, weitere Änderungen wurden aber nicht vorgenommen. Mit dem Konstrukteur und Ex-Rennfahrer Kurt Volkhart am Lenkrad des Versuchsträgers ging es dann auf kurze Fahrt. Gerademaß 150 Meter legte der Wagen zurück und die viel langsamer als geplant. Viel Rauch um nichts also.

Etwas schneller immerhin näherten die Abenteurer sich dem Versuchsziel an: Am 10. April beschleunigte der erste Rak – ein Rennwagen mit nunmehr zwölf Raketen im verkleideten Heck – mit viel Fauchen und Rauch in acht Sekunden auf 100 km/h.

Eine Sensation, obwohl nur sieben Treibsätze zündeten, war geboren: Das erste Raketenauto der Welt kommt aus Rüsselsheim. Die Resonanz in Presse und Öffentlichkeit war

enorm. Nun geht Fritz von Opel aufs Ganze, präsentiert den Zehntausenden von Zuschauern und 2 000 geladenen Gästen ein Torpedoförmiges Gefährt mit Flügeln an den Flanken, die den Auftrieb der Vorderräder verringern sollen.

Fast fünf Meter mißt die schwarze Rennzigarre, in deren Heck von Opel Platz

ne unsere Erde umfliegen wird.“ Der Beweis steht jedoch noch aus. Die Spannung, und wohl auch die Furcht, steigen ins Unermeßliche. Immerhin liegen im Rücken Fritz von Opels 120 Kilogramm Sprengstoff, verteilt auf 24 Raketen. Nur eine unkontrollierte Zündung und die Fahrt endet im Inferno. Um 10.40 Uhr tritt Fritz von Opel das Zünd-

pedal, der Wagen schießt davon, schon nach acht Sekunden ist die 100 km/h-Grenze überschritten, immer schneller zündet er paarweise die Raketen, die Geschwindigkeit steigt zeitweilig über 230 Stundenkilometer.

Dann passiert, was alle befürchtet hatten, der gewaltige Auftrieb an der Vorderachse macht den Wagen fast unlenkbar, nur mit Mühe gelingt es von Opel den Raketenwagen abzufangen, knapp kann die Katastrophe verhindert werden.

Fritz von Opel und der Rak 2 schreiben Geschichte, Opel ist mit einem Schlag die modernste und innovativste Autofirma weit und breit, die Medien überschlagen sich in Lobeshymnen. Ein Erfolg, der auch nach 70 Jahren noch unvergessen ist.



Angekommen: Fritz von Opel in der jubelnden Menge



Eine handfeste Überraschung erlebte Karl-Heinz Hasenauer, Betriebsrat in der Rüsselsheimer Lackiererei. Während einer Australien-Rundreise liefen ihm nicht nur zahlreiche Känguruhs vor die Kameralinse, sondern auch das hier abgebildete Modell der GM-Tochter und Opel-Schwester Holden, das ihn stark an einen Opel Kapitän erinnerte. Tatsächlich handelt es sich bei dem chromblitzenden Holden allerdings um den Typ „FJ“, der von 1953 bis 1956 als Limousine und Caravan insgesamt fast 170 000 mal von den australischen Produktionsbändern lief.

Kinder finden's bärig

Winnie-der-Pu hebt die Stimmung auf der Rückbank

Rüsselsheim (jan). Kinder sind eigen – selten interessieren sie im Radio Nachrichten, Stau-meldungen oder klassische Flötenkonzerte. Das kann im Auto mächtig die Stimmung drücken, wenn's der Mangel an Eis und Gummibärchen nicht schon längst getan hat.

Da ist gute Unterhaltung gefragt und weil jeder Er-

wachsene mal Kind war, gibt's nun die Lösung für alle. Sie ist flauschig, trägt ein rotes T-Shirt und ist nicht besonders helle. Mit drei Worten: Winnie-der-Pu. Kein & Aber Records bei Kunstmann hat nun die Abenteuer des Bären und seiner Freunde vertont und auf Kassette und CD gebrannt. Gelesen von

Harry Rowohl, der die Bücher des Autors A.A. Milne auch übersetzte.

Seit September letzten Jahres sind die ersten beiden Tonträger zu haben, im Frühjahr und Herbst erscheinen weitere vier, die alle für jeweils 19,80 Mark zu bekommen sind. Da beginnt der Ausflug schon im Auto.

Blitz-Licht

Hermann Schnabl

Rüsselsheim (es). Zu behaupten, Hermann Schnabl hätte einen Vogel, wäre untertrieben. Er hat über 40 Vögel. Denn das Federvieh ist eine der Leidenschaften des 57-jährigen. Die andere sind Pflanzen.

Seine Hobbies haben den Mann aus dem M 55 mittlerweile sogar zum Buchautor gemacht: „Vogelfutterpflanzen“ heißt sein neues, über 100 Seiten starkes Werk, in dem Vogelzüchter wertvolle Tipps finden, wie sie ihre Schützlinge naturnah ernähren können. Zu haben ist das Buch ab sofort für 42 Mark in allen Buchhandlungen. Eine völlig neugestaltete und ergänzte Auflage von Schnabls Erstling aus dem Jahr 1984.

Damals war er bei einem Dia-Vortrag angesprochen worden, ob er seine umfas-

senden Kenntnisse nicht einmal in Buchform weitergeben will. Denn unter Vogelfreunden ist der „Schnabl ohne e“ seit Jahren ein Begriff. Als Züchter exotischer Vogelarten errang er viele Medaillen auf Landes- und Bundesebene, bei den Weltmeisterschaften 1983 und 1984 belegte er einen dritten und einen zweiten Platz.

Entwickelt hat der Riedstädter seine Leidenschaft schon in den Jugendjahren. Ein Wellensittich war sein erster gefiederter Freund, dann kamen Jahr für Jahr immer exotischere Exemplare hinzu.

Die schönste Bestätigung seiner Züchterarbeit sind für Hermann Schnabl jedoch keine Preise und Medaillen.

Das größte Lob kommt von seinen Schützlingen selbst: „Wenn sie beginnen, Junge zu ziehen“, erklärt Schnabl.

Das tun Vögel, die nicht in der freien Natur leben, nämlich nur, wenn sie sich bei ihrem Züchter ausgesprochen wohl fühlen. Vor einigen Jahren bescherte ihm sogar ein sogenannter „Rotbrustsamenskacker“ Nachwuchs: „Das galt damals in der Züchterszene als absolute Sensation.“

Und es soll nicht die letzte gewesen sein, für die Hermann Schnabl gesorgt hat. Mittlerweile arbeitet er schon wieder an einem neuen Buch: Diesmal geht es um die Vermehrung von immergrünen Zimmerpflanzen.

