

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter

Cowger folgt Herman

Aufsichtsrat ernennt neuen Vorstandsvorsitzenden

Der Aufsichtsrat hat David J. Herman von seinem Amt als Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG entbunden. Gleichzeitig hat er Gary L. Cowger mit Wirkung vom 19. Juni 1998 zum neuen Vorsitzenden des Vorstands bestellt.

Rüsselsheim (pui). Hans Wilhelm Gäb, Vorsitzender des Aufsichtsrates, begrüßte die einstimmige Wahl von Cowger als „bemerkenswert solidarische Aktion“, die in konstruktiver Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmern und General Motors möglich geworden sei.

Gäb erklärte, der Entscheidung sei eine Reihe von Gesprächen mit der Detroit- und Zürcher Zentrale von General Motors vorausgegangen. Darin sei es vor allem um eine Klärung der Eigenverantwortlichkeit des Opel-Vorstandes gegangen.

Rudi Müller, Gesamtbetriebsratschef und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender, drückte seine Genugtuung darüber aus, daß GM-Chef Jack Smith die vorgetragenen Wünsche und Sorgen der Arbeitnehmer ernstgenommen und sich persönlich für eine bessere Abstimmung zwischen Opel

und GM Europa eingesetzt habe.

David J. Herman, dem nach seinen Abschiedsworten im Aufsichtsrat von den Mitgliedern des Gremiums mit einer „Standing Ovation“ gedankt wurde, wird nach sechs Jahren in Rüsselsheim vom 19. Juni 1998 an als Vize-Präsident von GM für Rußland und alle Märkte im Bereich der ehemaligen Sowjetunion tätig sein.

Der neue Vorstandsvorsitzende, der 51jährige Gary L. Cowger, versicherte den Aufsichtsräten nach seiner Wahl, er werde alles tun, Opels Produkte in der Spitzenklasse des Automobilbaus zu halten und die „German Engineering“-Identität der Marke weiter zu stärken.

Cowger ist seit Oktober 1994 Vize-Präsident von GM und seit Januar 1998 für die

Fertigungswerke von Opel in Europa verantwortlich.

Er wurde am 18. April 1947 in Kansas City geboren. Cowger studierte Maschinenbau am GM Institut in Flint/Michigan und erlangte 1978 am renommierten Massachusetts Institute of Technology (MIT) den Master of Science Degree im Fach Management.

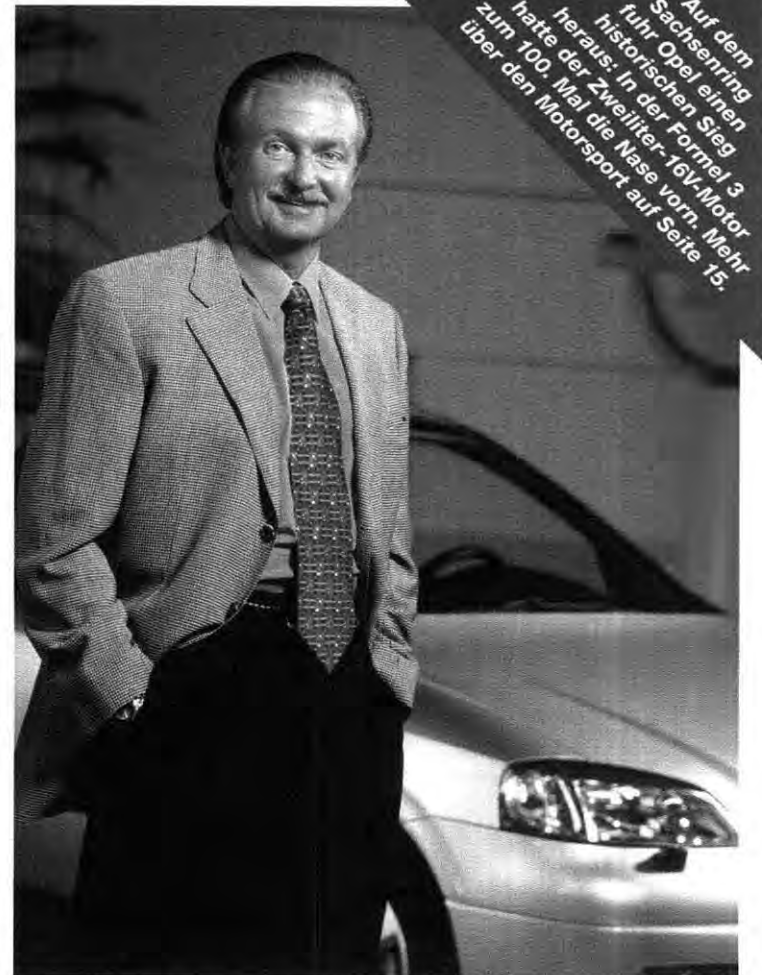
Im Laufe seiner Karriere übernahm er unterschiedliche Funktionen in Produktion und Management in der früheren General Motors Assembly Division, unter anderem in Kansas City (1965), in der Oldsmobile Fertigung in Lansing (1979), in St. Louis (1980), in Wentzville (1982) und in Lords-

town (1985). 1987 wurde er Fertigungschef der Cadillac Motor Division. Seit 1990 war er als Exekutiv-Direktor in der Vorausentwicklung am GM Technical Center in Warren, Michigan, tätig und dort ab 1993 verantwortlich für das GM North American Operations Manufacturing Center.

Cowger wurde im September 1994 zum Präsidenten von GM Mexico ernannt und war in dieser Position unter anderem auch verantwortlich für die Produktion der Corsa Schwestermodelle Chevrolet „Chevy Swing“ und „Chevy Joy“.

Gary L. Cowger ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder.

Spitzen-Mann: Gary L. Cowger ist ab 19. Juni neuer Opel-Vorstandschef



Auf dem Sachsenring führte Opel einen historischen Sieg herauf: In der Formel 3 hatte der Zweiliter-16V-Motor zum 100. Mal die Nase vorn. Mehr über den Motorsport auf Seite 15.



Seite 2:
285 Delegierte wählten Arbeitnehmervorteiler in den Aufsichtsrat



Seite 7:
Opel Post-Reporter führt TV-Legende Heinz Sielmann durch Bochum



Seite 16:
Die Opel-WM wartet mit den beiden ersten Standortsiegern auf



Seite 17:
Rüsselsheimer Tischtennis-Team gelang meisterlicher Hattrick



Britta Becker ist künftig „oben ohne“ unterwegs: Die Hockey-Nationalspielerin vom Rüsselsheimer Ruderklub holte sich jetzt im Adam Opel Haus ein schickes schwarzes Astra Cabriolet „Bertone Edition“ ab. Vertriebsvorstand Christian Grupe ließ es sich nicht nehmen, die Fahrzeugschlüssel höchstpersönlich in die eingepippte linke Hand (die Verletzung ist ein Andenken an die gerade beendete Hockey-Weltmeisterschaft in Holland) von Britta Becker zu legen – verbunden mit den besten Wünschen für eine allzeit gute Fahrt. Daß sie die richtige Wahl getroffen hat, bestätigte auch ihr Ehemann. TV-Moderator Johannes B. Kerner ist selbst überzeugter Opel-Fahrer und derzeit Besitzer eines Omega.

Neue Mitglieder

Klingel und Lieske im Aufsichtsrat

Rüsselsheim (pui). Die Hauptversammlung hat am 9. Juni zwei neue Aufsichtsratsmitglieder gewählt. Alfred Klingel (46), Betriebsrat aus Kaiserslautern, folgt auf Paul Schleicher (64), Betriebsratsvorsitzender des Werkes Kaiserslautern. Ebenfalls in den Aufsichtsrat gewählt ist Harald Lieske (45), Vorsitzender des Betriebsrates von Opel Ei-

senach. Er folgt auf den in den Ruhestand gehenden langjährigen Vorsitzenden der IG-Metall-Vertrauensleute Gerhard Wink (60) aus Rüsselsheim. Paul Schleicher und Gerhard Wink wurden mit Dank und Anerkennung für ihre in vielen Jahren geleistete Arbeit im Aufsichtsrat aus diesem Gremium verabschiedet.

Plus beim Umsatz

Rückstellung belastet das Ergebnis: Fehlbetrag von 228 Millionen Mark

Im vergangenen Jahr hat Opel seinen Umsatz von 28,3 auf 30 Milliarden Mark erhöht. Mit dieser Steigerung um 5,9 Prozent erreichte das Unternehmen zugleich den höchsten Umsatz der Firmengeschichte.

Rüsselsheim (jh). Ohne die Berücksichtigung einer Rückstellung für Vorruchstand und Altersteilzeit hätte Opel den 96er Gewinn in Höhe von 314 Millionen Mark leicht übertroffen und damit in etwa die Ergebnissituation der Vorjahre fortgesetzt. Da das Unternehmen jedoch künftige außergewöhnliche Belastungen aus dem am 20. Januar 1998 geschlossenen zweiten Standortvertrag noch im Geschäftsjahr 1997 berücksichtigt hat, wird für diese Periode ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 228 Millionen Mark ausgewiesen. Diese Zahlen nannte Vorstandschef David J. Herman auf der Bilanzpressekonferenz in Frankfurt. Zur Ergebnissituation erklärte er: „Auch wenn dies auf den ersten Blick nicht positiv

klingt, betrachte ich das Ergebnis als eine Investition in die Zukunftssicherung des Unternehmens.“

Hauptgrund für den Anstieg des Umsatzes war ein um rund 30 000 Fahrzeuge gesteigener Absatz sowie die Verschiebung im Modellmix zu höherwertigen Fahrzeugen wie Sintra, Vectra und Catera.

Die Fahrzeugproduktion belief sich im Jahr 1997 auf 873 000 komplette Fahrzeuge (1996: 876 000) und 303 000 Teilesätze (306 000). Mit diesen zusammen knapp 1,18 Millionen Fahrzeugen bewegte sich die Fertigung in etwa auf Vorjahresniveau. Nicht enthalten in diesen Zahlen ist die Produktion von Opel Eisenach, die auf 167 000 Einheiten (1996: 162 000) gesteigert werden konnte. Zusammen produzierten die Adam Opel AG und Opel Eisenach 1,343 Millionen Einheiten.

Der Fahrzeugabsatz stieg 1997 um 2,7 Prozent auf 1,148 Millionen Einheiten (1996: 1,118 Millionen), eine Zunahme, die jedoch ausschließlich auf höhere Exporte zurückgeht. Während die Inlandsverkäufe geringfügig um 1,1 Prozent abnahmen, steigerte das Unternehmen den Auslandsabsatz um 5,5 Prozent.

Die Neuzulassungen der Marke mit dem Blitz sum-

mierten sich 1997 in Deutschland auf 551 500 (1996: 567 000). Ursache dieses leichten Rückgangs war vor allem der weiter gestiegene Wettbewerbsdruck. Außerdem ruhte im Dezember we-

gen der Umstellung auf den neuen Astra die gesamte Produktion in Bochum.

Weitere Informationen über das Geschäftsjahr 1997 sowie erste Zahlen für 1998 lesen Sie auf Seite 3.

Ganz kurz ...

Goldene Sicherheit: Im Rahmen ihrer Jahreshauptversammlung hat die Deutsche Verkehrswacht Opel jetzt den Verkehrssicherheitspreis in Gold verliehen. Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann überreichte Opel-Chef David J. Herman den Preis als Anerkennung für die Verdienste des Unternehmens bei der Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit. Gewürdigt wurde unter anderem die seit 20 Jahren gemeinsam betriebene Plakataktion „Schulanfänger = Verkehrsanfänger“, die dazu beiträgt, daß Autofahrer auf im Verkehr noch unerfahrene Erstkläßler aufmerksam gemacht werden.

Frist läuft: Auch in diesem Jahr werden wieder „Georg von Opel-Preise“ an „Stille Sieger“ vergeben. Die Frist für die Vorschläge, die von Einzelpersonen, Vereinen, Verbänden und Organisationen eingereicht werden können, endet am 30. Juni. Die Preise werden im Herbst verliehen. Vorschläge und Bewerbungen sind an das Organisationsbüro „Georg von Opel-Preis“ in der Liebigstraße 20, 60323 Frankfurt/Main zu richten. Telefon: 069/720896, Telefax: 069/727910.

Neuer Standard: Ungarn hat als erstes europäisches Opel-Werk die Zertifizierung nach der Qualitätsnorm QS 9000 geschafft. Die strenge Qualitätsnorm, die auf den ISO-Standards beruht, ist durch die „big three“ – General Motors, Ford und Chrysler – im Hinblick auf die speziellen Belange der Automobilindustrie weiterentwickelt worden.

Die nächste Opel Post ist für den 15. Juli geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 25. Juni 1998.

Eine Wahl ohne Qual

285 Wahldelegierte haben über die künftigen Vertreter der Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat entschieden

Die Würfel sind gefallen: Insgesamt 285 Wahldelegierte haben über die künftigen Vertreter der Arbeitnehmer im Opel-Aufsichtsrat entschieden. Gewählt wurden Klaus Franz, Peter Jaszczyk, Alfred Klingel, Harald Lieske, Erich Achenbach, Rudi Müller, Norbert Küpper, Dr. Thomas Klebe, Elke Eller-Braatz und Reinhard Kuhlmann.

Rüsselsheim (jh). Die Stimmung in der Stadthalle war zwar konzentriert, aber entspannt, nicht zuletzt, weil die Wahldelegierten, die am Morgen des 28. Mai aus allen Werken angereist waren, vom Hauptwahlvorstand professionell durch den Wahl-Tag geführt wurden.

Denn das Prozedere ist alles andere als einfach zu durchschauen. Je nach Zugehörigkeit zur Gruppe der Arbeiter oder Angestellten sowie dem Standort hat ein Wahldelegierter mehrere Stimmen zu vergeben.

Punkt 13 Uhr beginnt Herbert Janka, der Vorsitzende des Hauptwahlvorstandes, mit der Ausgabe der Stimmkarten. Per Saalmikrofon ruft er die Delegierten gruppenweise an die Tischreihe der Organisatoren, um dort ihre Stimmzettel in Empfang zu nehmen.

Unterstützt wird der Wahlprofi Janka dabei von Paul Barbier, Elmar Dilling, Hans-Jürgen Karas, Bernd Liebe und Marina Weyell, allesamt Mitglieder des vom Gesamtbetriebsrat bestellten Hauptwahlvorstandes. Sie alle ha-

ben in monatelanger Detailarbeit die Aufsichtsratswahl vorbereitet. Das macht sich am „Tag x“ bezahlt. In aller gebotenen Ruhe kann das minutiöse Programm abgespult werden.

Daß die verantwortlichen Wahlorganisatoren dabei nicht gänzlich ohne Lampenfieber und Emotionen zu Werke gehen, zeigt sich an ebenso skurrilen wie sympathischen Details. So rief Herbert Janka etwa „für das Werk Eisenach den Kollegen Paul Schleicher“ auf – was, trotz schneller Korrektur, zu vielen Lachern führte.

Der Wahlakt selbst ist für alle Beteiligten scheinbar die reine Routine, er geht flott vonstatten. Und auch die Zahl von insgesamt nur sechs ungültigen Stimmen verrät, daß die Wahldelegierten offenbar keine Schwierigkeiten mit der Stimmvergabe hatten.

So konnte planmäßig mit der Auszählung der Stimmen begonnen werden. Die Entscheidung sah folgendermaßen aus:

In der Gruppe der Arbeiter wurden 2812 Stimmen wie



Wahllokal: Die Rüsselsheimer Stadthalle bot genügend Platz



Der Reihe nach: Die Delegierten holen sich ihre Unterlagen

folgt vergeben: Klaus Franz erhielt 561, Peter Jaszczyk 536, Alfred Klingel 514, Harald Lieske 517 und Erich Achenbach 489 Stimmen. In der Gruppe der Angestellten wurde Rudi Müller mit 163 von 174 gültigen Stimmen gewählt. In der Gruppe der leitenden Angestellten entfielen 168 von 174 Stimmen auf Norbert Küpper. Bei der Wahl der Gewerkschaftsvertreter entfielen 720 Stimmen auf die IG Metall und 68 Stimmen auf die Christliche Gewerkschaft Metall. Für die IG Metall sind daher Dr. Thomas



Profi: Herbert Janka (m.) und sein Team hatten die Wahl im Griff

Klebe, Elke Eller-Braatz und Reinhard Kuhlmann in den Aufsichtsrat gewählt.

Ein besonderer Dank für den reibungslosen Ablauf der Aufsichtsratswahl gebührt, so Herbert Janka, vielen Helfern, die schon im Vorfeld tätig waren, etwa der Werkdruckerei, der Betriebsschreinererei, dem Werkschutz, der Personalab-

teilung, der Lohn- und Gehaltsbuchhaltung, der Zeitverrechnung, der Postabteilung, der Werksverpflegung, dem Werksärztlichen Dienst und vielen anderen.

Mit deren Hilfe, ist sich Janka sicher, ist das „Superwahljahr bei Opel“ – mit Betriebsrats- und Aufsichtsratswahl sowie der Wahl einer neuen Jugendauszubildendenvertretung und einem neuen Schwerbehindertenvertrauensmann – reibungslos zu schaffen.

Initiative Mobilität: Opel entwickelt Verkehrskonzepte, damit Menschen auch zukünftig schnell ans Ziel kommen.

Im Projekt WAYFLOW entwickeln Opel und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) mit weiteren Partnern Technologien, um gemeinsam den Verkehrsfluß in Ballungszentren zu verbessern. Opel-Ingenieure arbeiten daran, Internet-Technik so ins Automobil zu integrieren, daß von aktuellen Verkehrsmeldungen über Routenplanung bis zu Fahr- und Flugplänen alle wichtigen Verkehrsinformationen jederzeit verfügbar sind, um rasch ans Ziel zu kommen.



Wir bleiben in Bewegung

www.opel.de

Autos Opel AG, Opelwerk Rüsselsheim



Viele Opel-Kunden lassen ihren Omega, Vectra oder Astra mit dem Navigationssystem CARIN ausrüsten. Künftig können Opel-Fahrer sich zudem über Mobiltelefon im Auto ans Ziel leiten lassen: durch das OnStar-Service-Center für individuelle Routenempfehlungen, Staumeldungen und im Ernstfall Unfall- oder Pannenhilfe.

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 Rapschläger 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.

Die Statistik sagt: Jeder deutsche Autofahrer steht drei Tage pro Jahr im Stau. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrshinderungen summieren sich jährlich auf

mehr als 200 Milliarden Mark. Kein Wunder, daß der „Initiative Mobilität“ bei Opel eine besondere Bedeutung zukommt. Diese Initiative steht auch im Vordergrund des neuen Motivs

aus der Anzeigenkampagne im Rahmen der Unternehmenswerbung. Unter dem Motto „Wir bleiben in Bewegung“ wird dort über die Telematikvorhaben von Opel informiert.

Soll und Haben

David J. Herman legt das Zahlenwerk für 1997 vor – Letzter offizieller Auftritt als Vorstandsvorsitzender

Trotz des steigenden Wettbewerbsdrucks und dem damit einhergehenden Rückgang des Marktanteils auf 15,6 Prozent (1996: 16,2) war die Marke Opel 1997 mit drei Modellen – Corsa, Astra und Vectra – unter den ersten fünf der deutschen Zulassungsstatistik vertreten.

Rüsselsheim (jh). Der Corsa behauptete im vierten Jahr in Folge die Marktführerschaft im Segment der kleinen Kompaktwagen. Für ihn entschieden sich 143 000 Käufer. Der Astra Caravan war bereits zum dritten Mal der beliebteste Kombi Deutschlands und kam auf fast 111 000 Neuzulassungen. Der Vectra steigerte sich auf 141 000 Verkäufe in Deutschland. Er war zudem europaweit die meistverkaufte Mittelklasselimousine. Der Omega Caravan hielt bereits im elften Jahr die Spitzenposition als beliebtester Kombi seiner Klasse und kam auf knapp 27 000 Zulassungen.

In Westeuropa erzielte die Marke Opel (inklusive Vauxhall in Großbritannien) mit mehr als 1,56 Millionen Neuzulassungen ein Plus von rund 22 000 Fahrzeugen. Der Marktanteil erreichte damit 11,6 Prozent (1996: 12,0). Damit blieb Opel bereits im sechsten Jahr in Folge die meistverkaufte Marke.

In Italien steigerte das Unternehmen die Verkäufe um fast 50 Prozent und kam auf rund 203 000 Einheiten. In

Zentraleuropa stiegen die Zulassungen im Zeichen des Blitzes gegenüber 1996 um rund 25 Prozent auf 113 000. Allein der polnische Markt nahm 44 000 Neuwagen auf, was ihn 1997 bereits zum siebtgrößten Opel-Markt in Europa machte.

Die Beschäftigungssituation innerhalb der Adam Opel AG ist im vergangenen Jahr nahezu konstant geblieben. Am 31. Dezember zählte das Unternehmen 44 479 Mitarbeiter (1996: 44 696). 1997 hat Opel 1239 neue Mitarbeiter eingestellt, darunter 350 Auszubildende und rund 400 Hochschulabsolventen, überwiegend Ingenieure für das ITEZ. In diesem Jahr sind insgesamt über 1500 Neueinstellungen geplant.

Neben einem detaillierten Rückblick auf das abgelaufene Geschäftsjahr gab Vorstandschef Herman auch Auskunft über die Entwicklung der ersten fünf Monate des Jahres 1998. Dieser Zeitraum stand für das Unternehmen ganz im Zeichen des Astra-Anlaufs. „In punkto Qualität und Produktverfügbarkeit für die Händler-einführung haben wir unsere



Doppelte Buchführung: David J. Herman legte die Zahlen des Geschäftsjahres '97 vor und zog auch eine persönliche Bilanz

hochgesteckten Ziele erreicht und den bisher besten Produktionsanlauf erzielt“, urteilte der Opel-Chef. Allerdings werde die ursprünglich für Ende Mai in Bochum angestrebte Tagesproduktion von 1 500 Astra erst später im Jahresverlauf erreicht, weil das Unternehmen der hohen Qualität des Astra absolute Priorität einräumt.

Erfreulich ist der hohe Auftragsingang. Zur Zeit verfügt das Unternehmen über den höchsten Auftragsbestand seit 1992. Davon entfallen allein auf die Astra-Modelle rund 65 000.

Auf dem deutschen Markt haben – trotz der hohen Nachfrage – der Modellwechsel und die knappe Verfügbarkeit des neuen Astra dazu geführt, daß Opel in den ersten fünf Monaten des Jahres einen Marktanteil von lediglich 14,0 Prozent erreichte. Von Januar bis Mai '98 hat Opel 221 000 Neuwagen an seine Kunden ausgeliefert. In der vergleichbaren Vorjahresperiode waren es 234 600 Zulassungen.

Folglich fallen auch die Umsatzerlöse etwas geringer aus. Bis Ende Mai '98 belief sich der Umsatz der AG auf 11,5 Milliarden Mark, während er im Umsatzrekordjahr '97 zu diesem Zeitpunkt 12,6 Milliarden betrug. „Wir erwarten jedoch, daß wir im zweiten Halbjahr aufholen und den 97er Umsatz wieder erreichen“, zeigte sich Herman zuversichtlich.

Trotz der verlängerten Anlaufkurve für den neuen Astra und einem erhöhten Entwicklungsaufwand für neue Produkte, wird sich das Ergebnis des Kalenderjahres 1997 in jedem Fall in 1998 deutlich verbessern.

Herman verwies in seinen Ausführungen auch darauf, daß die im Frühjahr eingeführten drei Astra-Varianten den Beginn der im Vorjahr angekündigten Modelloffensive darstellten. Im Herbst wird mit dem Produktionsstart der viertürigen Astra Limousine die vierte Variante folgen und Anfang 1999 in Bochum der kompakte Siebensitzer Zafira auf Band gelegt. Ebenso wie

der gerade der europäischen Fachpresse vorgestellte neue Monterey zielen auch Astra Coupé und Cabrio auf eine spezielle Marktnische. Und im Oktober soll die neue Frontera-Generation das Unternehmen im Segment der allradgetriebenen Freizeitfahrzeuge wieder ganz nach vorne bringen.

Ein beträchtliches Volumen verspricht sich Opel auch von dem geräumigen Microvan, der zusammen mit Suzuki entwickelt wird. Die Version mit dem Blitz wird sich durch ihre eigenständigen Design-Merkmale innen wie außen von dem Suzuki-Modell unterscheiden und ausschließlich modernste Opel-Motoren erhalten. Das Auto wird kürzer als der Corsa sein und dabei in punkto Sicherheit, Fahreigenschaften und Umweltverträglichkeit alle bewährten Opel-Standards aufweisen. Es wird im Jahr 2000 an den Start gehen.

Einen wichtigen Beitrag zur Modelloffensive wird auch die strategische Partnerschaft mit Renault im Nutzfahrzeugbereich leisten. Seit Februar steht mit dem Arena bereits ein Transporter mit bis zu 2,7 Tonnen Gesamtgewicht im Programm. Das zweite Produkt aus dieser Zusammenarbeit ist der Movano, ein mittelgroßer Transporter mit 2,8 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, den es in 44 verschiedenen Varianten für alle erdenklichen gewerblichen Zwecke geben wird. Premiere für den Movano ist die Nutzfahrzeug-IAA im September.

Um diese vielfältigen Aufgaben adäquat zu bewältigen, wird Opel seine Investitionen auch in den kommenden Jahren auf hohem Niveau fortführen. In diesem Jahr hat das Unternehmen an allen deutschen Standorten insgesamt knapp zwei Milliarden Mark vorgesehen. In der Fünfjahresperiode von 1997 bis 2001 wird Opel rund 9,6 Milliarden Mark in Deutschland investieren.

„Opel wird seinen Weg weitergehen und dabei erfolgreich sein. Da bin ich mir absolut si-

cher“, beschloß Herman den offiziellen Teil seiner Ausführungen über das Geschäftsjahr 1997. Zum Abschluß der Bilanzpressekonferenz richtete der scheidende Vorstandschef einige bilanzierende Worte zu seiner Zeit bei Opel an die anwesenden Journalisten.

Er erinnerte daran, daß diese Jahre geprägt waren vom Abschluß der beiden Standortverträge, der kompletten Erneuerung der Modellpalette sowie einem Investitionsvolumen von fast zehn Milliarden Mark – das unter anderem den

Bau einer neuen Dieselmotorenfabrik in Kaiserslautern vorsah. „Aber Opel hat auch konsequent Chancen genutzt, die sich aus der Globalisierung der Märkte ergeben“, so Herman im Hinblick auf das Engagement in Polen.

Mit einem Dank an die versammelten Medienvertreter für „sechs Jahre Interesse, Vertrauen, Fairness, journalistische Kompetenz und gute Zusammenarbeit“ beschloß David J. Herman seinen letzten öffentlichen Auftritt als Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG.

Produktion Adam Opel AG

(in Tsd Einheiten)



*Zahl gerundet

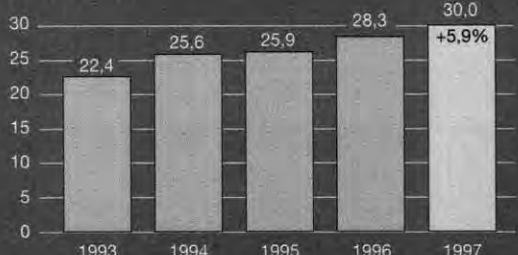
Absatz Adam Opel AG

Fahrzeuge (in Tsd Einheiten)



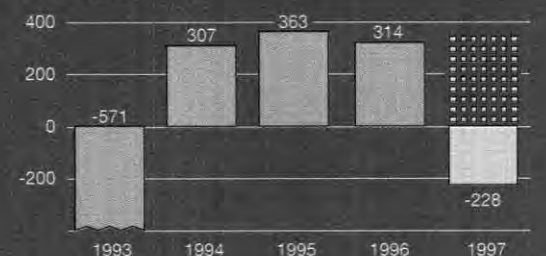
Umsatzentwicklung Adam Opel AG

(in Mrd DM)



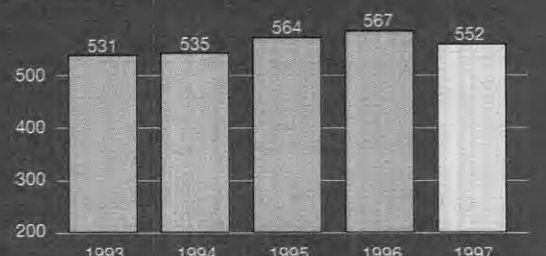
Gewinnentwicklung Adam Opel AG

(in Mio DM)



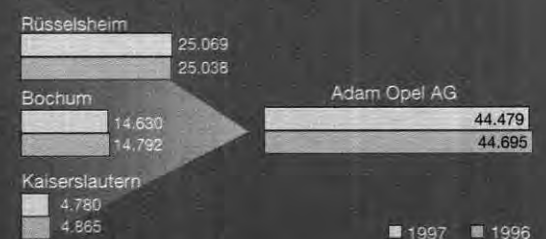
Opel-Neuzulassungen in Deutschland

(in Tsd Einheiten)



Mitarbeiter

Adam Opel AG, jeweils zum 31.12.



Baumeister

Eckhard Harnack arbeitet an der Zukunft des Standorts Rüsselsheim

Die Konzepte und Planungen für den Standort Rüsselsheim sollen überarbeitet werden. Dafür setzt der Vorstand eine Projektgruppe ein, deren Aufgabe es ist, ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept für alle Aktivitäten von Opel am Standort Rüsselsheim zu erarbeiten und umzusetzen.

Rüsselsheim (jh). Am 1. Juni übernahm Eckhard Harnack die neu geschaffene Position des Direktors Standortentwicklung Rüsselsheim. Er wird sich in dieser Position ausschließlich mit der Leitung der Projektgruppe befassen. Über die neuen Aufgaben und die Herausforderungen, die diese Position mit sich bringt, unterhielt sich die Opel Post mit dem 55jährigen Rechtswissenschaftler.

Vom A-Bau über das M 55, vom K 65 bis zum Adam Opel Haus erstreckt sich in Rüsselsheim ein erkleckliches Opel-Areal. Was haben Sie damit künftig vor?

Um die Frage nach der Zukunft beantworten zu können, müssen wir zunächst einen Blick in die Vergangenheit werfen. Bisher war es in Rüsselsheim so, daß hier vornehmlich dezentrale Planungseinheiten

aktiv waren. Diese dachten zwar durchaus in großen Einheiten, es fehlte aber an einem übergreifenden, integrierten Gesamtkonzept.

Was bedeutet das für die Arbeit der Projektgruppe?

Die Aufgabe der Projektgruppe wird es sein, diese planerischen Arbeiten künftig zu koordinieren und zwar in sachlicher und in zeitlicher Hinsicht. Was nicht heißt, daß wir selbst die Planungen übernehmen. Diese werden in den Fachabteilungen bleiben, wo der Fachverstand sitzt. Unsere Aufgabe lautet, einen Opel-Masterplan zu erstellen, also ein Gesamtkonzept, um den künftigen Raum- und Flächenbedarf zu ermitteln.

Stichwort Rückkauf. Was passiert künftig mit den betroffenen Flächen im A- und B-Bereich sowie im F-Bau.

Das läßt sich derzeit noch nicht mit Bestimmtheit sagen. Wenn man, wie wir, bei Null anfängt, macht man sinnvollerweise erst einmal eine Bestandsaufnahme. Eine weitere Frage ist die, wie wir diese Inventur angehen müs-

sen: Wenn es darum geht, den gesamten Standort aufzunehmen nach Quadratmetern, nach Nutzung, nach Mitarbeitern und das in die Zukunft projiziert, dann ist das eine Angelegenheit, die etwas Zeit in Anspruch nimmt.

Wann rechnen Sie mit ersten Erkenntnissen?

Wir meinen, daß wir einen ersten Überblick im Herbst haben werden. Bis ein Masterplan in Grundzügen vorliegt, wird rund ein Jahr vergehen.

Heißt das, daß jetzt ein Jahr lang gar nichts passiert?

Nein, natürlich nicht. Laufende Planungen und Konzepte versuchen wir natürlich daraufhin abzuwickeln, wie weit sie in die mittel- und langfristigen Planungen passen könnten – und dann werden sie entsprechend weitergeführt. Außerdem müssen wir neben den Opel-Bedürfnissen auch jene der Stadt berücksichtigen, die mit dem Gründerzentrum und der Fachhochschule Interesse an Opel-Räumlichkeiten angemeldet hat.

Wie setzt sich die Projektgruppe zusammen?

Die Projektgruppe, die sich hauptamtlich mit der Frage der

Standortentwicklung beschäftigt, besteht aus einem vierköpfigen Kernteam, dem Ulrich Przygodda, Roland Tischendorf, meine Sekretärin, Ingrid Thalheimer, und ich angehören. Ergänzt wird das Kernteam um je einen Vertreter aus allen Bereichen, die mit dem Thema Standortplanung zu tun haben. In dieser großen Runde setzen wir uns wöchentlich zu Beratungen zusammen.

Wagen Sie eine Prognose: Wie wird der Standort Rüsselsheim aussehen, wenn die Projektgruppe ihre Arbeit abgeschlossen hat?

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang zunächst noch einen wichtigen Aspekt hervorheben. Wir sollten nicht vergessen, daß allein die Einsetzung einer Projektgruppe zur Standortentwicklung zeigt, welche große Bedeutung Opel und General Motors dem Standort Deutschland beimessen. Konkret läßt sich wenige Wochen, nachdem wir unsere Arbeit aufgenommen haben, natürlich noch nicht sagen, wie sich der Standort verändern wird. Dazu bedarf es noch reichlich planerischer Arbeit. Und unsere Pläne müssen schließlich auch finanzierbar sein. Unabhängig von einer Vielzahl noch nicht endgültig absehbarer Details denke ich aber, daß die ganze Stadt und die Region von den umfassenden Planungen am Standort Rüsselsheim profitieren werden.



Neuer Job: Eckhard Harnack soll die Bau-Planungen koordinieren

Kultursommer

Großes Programm ab dem 20. Juni

Rüsselsheim (jan). 75 Veranstaltungen in zehn Wochen – der Rüsselsheimer Kultursommer '98 soll alle Rekorde brechen. Ausstellungen, Konzerte, Theateraufführungen, Lesungen... es soll sich niemand damit herausreden, für ihn sei nichts dabei gewesen.

Beginnen wird der Kultursommer am 20. Juni mit einem Konzert der „Barrelhouse Jazzband“, das im Hof der Festung stattfindet. Am 24. Juni wird zudem die

Ausstellung des Frankfurter Künstlers Vollrad Kutschers mit dem Titel „beziehungsweise...“ eröffnet. Sie zeigt in 25 Räumen der Opel-Villen auf 600 Quadratmetern vor allem Porträt-Arbeiten.

Macht, Moral, Liebe und Triebe sind die zentralen Themen der Shakespeare-Komödie „Maß für Maß“, die in einer Produktion der Theatergruppe „?Schoh geseh'n“ ab 17. Juli in der Werkhalle A 1 (links vom Hauptportal) aufgeführt wird. Übrigens: Die Generalprobe am 15. Juli um 20.30 Uhr ist für Opel-Mitarbeiter kostenlos.

Ein wenig volkstümlicher wird es vermutlich am 22. August ab 19.30 Uhr im Adamshof zugehen, wenn Dieter Thomas Kuhn & Band mit Plateauschuhen, Fönwelle und Glitzer-

anzug zum großen, deutschen Schlager ausholt. Stichwort: „Und es war Sommer...“

Frei ist der Eintritt einen Samstag darauf, am 29. August, wenn im Adamshof die IKS-Swing-Kids zum Jazz-Frühstück laden. „20 Jahre Partnerschaft mit Rugby“ werden hier gefeiert, ab 19 Uhr startet die Open-Air-Abendveranstaltung.

Ein Ende findet der Kultursommer eine Woche darauf am 5. und 6. September. Am Samstag ist ein Straßenkünstlerfestival in der Innenstadt geplant, später dann ein Fest im Stadtpark. Zum Finale des Kultursommers wird ein Feuerwerk abgebrannt. Endgültig Schluß ist am Sonntag mit der Festsage Vollrad Kutschers.



Kultur?: Sommer bietet Abwechslung



Opel Post-Interview: Eckhard Harnack

Eins mit acht Nullen

Im Mai überschritt das VV-Wesen die 100-Millionen-Prämien-Grenze

Wenn eine Schallmauer durchbrochen wird, tut es einen lauten Knall. In Rüsselsheim blieb's still, dabei war das Ergebnis sensationell: Nach 48 Jahren VV-Wesen wurde die magische 100-Millionen-Mark-Grenze an ausgezahlten Prämien überschritten. Aus diesem Grund gab's einen symbolischen Scheck, den jeder gern gehabt hätte.

Rüsselsheim (jan). Acht Nullen hinter einer Eins, das ist eine kaum faßbare Größenordnung. Diese Summe zumindest einmal in den Händen halten durfte jetzt Udo Stauer aus dem Chassis Werk I. Der Elektriker und Instandhalter hatte einen VV eingereicht, mit dem bei der Omega-Hinterachsmontage nicht nur die Reparaturanfälligkeit der Maschine verringert, sondern auch die Dauer der Instandsetzung entscheidend verkürzt werden konnte. 23 100 Mark an Einsparungen ergaben eine Prämie von 3 630 Mark. „Einer von rund 30 bis 40 VVs, die ich bis jetzt eingereicht habe“, erklärt der 30jährige, der 1982 bei Opel seine Lehre begann.

Schon damals konnte sich die Statistik des VV-Wesens sehen lassen. So lag die Zahl der eingereichten VVs bei 23 418, von denen 8 392 angenommen wurden. Die durchschnittliche Prämie betrug knapp 324 Mark. „In den

folgenden Jahren ging dann der Trend hin zu den höherwertigen Vorschlägen, die viel Einsparung für das Unternehmen und viel Geld für den einzelnen Mitarbeiter bedeuteten“, zeigt Thomas Wohlfahrt, Leiter des VV-Wesens, die Entwicklung auf.

„Jetzt in den Neunzigern hat ein Umdenkprozeß stattgefunden: Jede noch so kleine Idee zählt, die Leute sollen vor allem auch in der eigenen Abteilung nach Optimierungsmöglichkeiten schauen. Das war früher völlig unüblich. Da dachten die meisten, daß bei ihnen alles prima läuft und guckten lieber woanders.“

Der Erfolg gibt Wohlfahrt recht. 1996 lag die Zahl der VVs das erste Mal über jener der Beschäftigtenzahl, so daß rein rechnerisch jeder Mitarbeiter einen VV abgegeben hat. Der Trend hält an. 1997 kamen auf knapp 25 000 Mitarbeiter fast 26 200 VVs. Ein neuer Spitzenwert auch bei den ausgezahlten Prämien:



Nur geliehen: Thomas Wohlfahrt überreicht symbolischen Scheck

knapp 7,5 Millionen Mark.

„Das zeigt, daß sich wirklich fast jeder Gedanken macht“, freut sich Wohlfahrt. „Und es werden immer noch mehr. Wir stoßen bei der Bearbeitung bald an unsere Kapazitäten.“ Für dieses Jahr wird etwa mit der Rekordsumme von über acht Millionen Mark Prämien gerechnet.

Doch bis zu diesem findigen Hoch war es ein langer Weg. 1950, als das VV-Wesen eingeführt wurde, arbeiteten in Rüsselsheim rund 20 000 Menschen. Die reichten 2 315 VVs ein, die Durchschnittsprämie lag so bei 94 Mark. Eine Menge Geld, verdiente der Werksangehörige damals im Mittel 340 Mark pro Monat.

Fast 20 Jahre später, 1969, setzte Opel dann zum großen Sprung an, innerhalb eines Jahres hatte sich die Zahl der

VVs fast verdoppelt, die Vorschläge und Prämien stiegen seitdem fast kontinuierlich an.

Die Statistik zeigt über die Jahre hinweg interessante Details: „In Zeiten, in denen es der Firma vergleichsweise gut ging, wurden meist weniger VVs eingereicht“, so Wohlfahrt. 1979 etwa, als in Rüsselsheim die Rekordzahl von 42 493 Mitarbeiter beschäftigt waren, kamen nur 21 000 VVs zusammen, also im Schnitt reichte nur jeder Zweite eine gute Idee ein. Dennoch ist die positive Tendenz unübersehbar. Beim derzeitigen Findexgeist sieht Wohlfahrt schon bald die nächste Schallmauer heranrücken: „Wenn alle so weitermachen wie bisher, haben wir schneller eine neue Rekordmarke zu feiern, als wir uns je vorgestellt haben.“



Am 1. Juni wurde die nächste Stufe der Kooperation von Opel mit dem Konsortium Energieversorgung Opel (KEO) wirksam: Das Unternehmen bezieht jetzt seine elektrische Energie für den Standort Rüsselsheim komplett aus dem externen Netz, und das seit 1936 betriebene eigene Kraftwerk ist abgeschaltet worden. Unterdessen gehen die Arbeiten an dem neuen Kraftwerk auf dem Opel-Gelände am Main zügig voran. Das völlig neue Gas- und Dampfkraftwerk der KEO wird im Frühjahr 1999 fertiggestellt sein und voraussichtlich ab April 1999 Strom und Wärme liefern.

Mit Ampel gleiten

Seit 1. Juni gilt eine neue Gleitzeitregelung: Arbeitszeit noch flexibler – Selbstverantwortung gefragt

Kommen und gehen, wann man will – und dafür auch noch bezahlt werden? Ganz so paradisiatisch sind die Verhältnisse dann doch nicht. Aber seit der Einführung der Gleitzeit vor zehn Jahren ist der individuelle Gestaltungsspielraum der Arbeitszeit stetig gestiegen. Die seit dem 1. Juni geltende neue Regelung bringt noch mehr Freiheiten, setzt aber auch auf noch mehr Eigenverantwortung.

Rüsselsheim (jh). „Auf der Basis des neuen Standortvertrages ist eine Gleitzeitvereinbarung getroffen worden, die die bisherigen Regelungen in ihrer Flexibilität weit übertrifft“, urteilt Heinz Flegler, in der Personalabteilung verantwortlich für die Zentralbereiche und die zentrale Personaladministration im Angestelltenbereich – und einer der „Väter“

der neuen Vereinbarung. Auch der maßgeblich an der Ausarbeitung beteiligte Betriebsrat Gerhard Wink lobt: „Die hohe Flexibilität, der Verzicht auf eine starre Kernarbeitszeit und die Freischichtenregelung über Arbeitszeitkonten bringen beiden Seiten große Vorteile.“

Tatsächlich: Starre Arbeitszeitgrenzen existieren fast



Bernhard Czepelka (45), Service Werkstatt

„Nach ein paar Tagen kann man eigentlich noch nichts sagen, aber flexibler sind wir nun auf jeden Fall. Wenn man zu einer Behörde muß, ist das nun einfacher, weil man keinen Gleittag mehr nehmen muß. Andererseits bereiten wir hier auch VIP- und Pressefahrzeuge vor, da kann es vor einer Präsentation schon mal eng werden. Die Arbeit muß dann gemacht werden, da wird jede Hand gebraucht. Das muß halt richtig koordiniert werden.“



Annette Eisfeld (29), Abteilung Ausstellungen

„Super für jene, die viel arbeiten, weil die zahlreichen Überstunden nun auch abgefeiert werden müssen. Vorher hat mancher seinen Gleittag verfallen lassen, weil soviel zu tun war, das ging halt oft nicht anders. Sonst ändert sich bei mir wenig, ich habe meine gewohnte Zeit zum Aufstehen, im Bett bleibe ich also nicht. Praktisch ist es auf jeden Fall, wenn die Handwerker kommen, kann ich daheim sein.“



Martin Lang (33), Qualitätssicherung

„Die neue Regelung sehe ich durchweg positiv. Ich bin gerade beim Hausbau, da kann ich früh morgens anfangen und am Nachmittag noch in den Bauarkt fahren und Besorgungen erledigen, für die es bei Normalschicht sonst zu knapp geworden wäre. Auch die Kollegen, die von außerhalb kommen, profitieren davon, weil sie jetzt nicht mehr im Stau stehen müssen und einfacher einen Parkplatz bekommen.“



Sabine Keller (30), Fabrikationsplanung

„Länger schlafen ist nicht drin, die Produktion geht morgens los, Sommer wie Winter, da ist das Hauptgeschäft und wir müssen vor Ort sein. Ein Ansprechpartner ist sowieso immer hier, aber wenn die Arbeit getan ist und nichts mehr anliegt, kann ich nun auch mal früher nach Hause gehen. Daß man jetzt die Möglichkeit dazu hat, finde ich auf jeden Fall sehr gut.“



Brigitte Hampl (49) und Petra Schwanke (33), Zentrales Sozialwesen

„Eine hervorragende Sache, die neue Regelung. Jetzt kann man nach der Menge der Arbeit planen und etwa zu Weihnachten mal fünf Tage am Stück freinehmen, das spart schon viel Stress und Hektik“, meint Petra Schwanke. „Wenn ich zum Arzt muß, kann ich nun früher los und wir können uns mit den Kolleginnen gut absprechen. Auch für die Kundschaft ist das praktisch, wer will, kann früh morgens kommen, oder auch mal nach Feierabend, wenn wir das vorher wissen“, so Brigitte Hampl.



nicht mehr. Sechs Stunden tägliche Mindestarbeitszeit, innerhalb einer sogenannten Gleitzeitspanne von 7 bis 19 Uhr absolviert, das sind fast schon die wichtigsten Reglementierungen.

Die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden werden wie bisher auf dem Gleitzeitkonto festgehalten. Hier gibt es aber ebenfalls zwei wesentliche Neuerungen. Zum einen kann angespartes Zeitguthaben, ohne zu verfallen, über Gleitzeittage ausgeglichen werden – wo sinnvoll, sogar

mit bis zu fünf zusammenhängenden Tagen. Natürlich muß die Inanspruchnahme von Gleitzeittagen mit dem Vorgesetzten abgesprochen werden, damit die betrieblichen Belange gewahrt bleiben.

Zum anderen wurde auf die Kappung von Zeitguthaben verzichtet und zum Ausbalancieren des Zeitkontos eine „Ampelregelung“ vereinbart: Solange sich das Arbeitszeitkonto auf einem Stand zwischen plus 60 und minus 30 Stunden bewegt,

gilt es als ausgeglichen („grüner Bereich“). Bewegen sich Zeitguthaben und Zeitschulden vorübergehend innerhalb einer Spanne von plus 60 bis maximal plus 100 sowie minus 30 bis maximal minus 60 Stunden, befindet sich das Konto im „gelben Bereich“. Guthaben von mehr als 100 Stunden beziehungsweise Schulden von mehr als 60 Stunden sind grundsätzlich nicht gestattet („roter Bereich“).

Starre Arbeitszeitgrenzen und enge betriebliche Vorgaben sind in der neuen Regelung nicht mehr vorgesehen. Diese Flexibilisierung hat Vorteile für beide Seiten. Das Unternehmen erhofft sich durch die neue Regelung eine bessere Steuerung des Mitarbeiterereinsatzes und einen gangbaren Weg, Arbeitsspitzen auch ohne teure Überstunden bewältigen zu können. Und für die Mitarbeiter ergeben sich in der Regel wesentlich größere Freiheiten bei der Berücksichtigung persönlicher Belange.

„Die neue Regelung geht ein gutes Stück über das hinaus, was heute in der Automobilbranche oder bei anderen Großunternehmen Standard ist“, sagt Heinz Flegler und ergänzt: „Sie kann dauerhaft allerdings nur funktionieren, wenn jeder Einzelne verantwortlich mit ihr umgeht.“ Denn bei allen Möglichkeiten, die die neue Regelung bietet, soll sie nicht dazu dienen, die Freizeit der Mitarbeiter zu optimieren. Vielmehr ist sie dazu gedacht, den stets unterschiedlich intensiven Arbeitsanfall möglichst optimal zu bewältigen – dabei mitarbeiterorientiert und kundenfreundlich zu agieren. Daß eine solche flexible Regelung auch für die Mitarbeiter viele Vorteile hat, liegt auf der Hand.

„Aber natürlich sind auch



Johannes Schmitz (41), Leiter Interne Kommunikation

„Die Gleitzeitordnung bedeutet nicht nur mehr Flexibilität, sondern auch Verantwortung für Mitarbeiter und Vorgesetzte. Da darf keiner das Gesamtziel des Unternehmens aus den Augen verlieren und wenn viel zu tun ist, einfach ins Schwimmbad gehen. Da muß allen klargemacht werden, daß die Arbeitszeit so geregelt wird, daß im optimalen Fall immer jemand da ist, schließlich sind wir Dienstleister. Wenn alles vorher richtig geplant wird, profitieren auch alle davon.“

die betrieblichen Vorgesetzten in einem viel größeren Maße gefordert, diesen Prozeß steuernd zu begleiten“, so Flegler. Und Betriebsrat Wink ergänzt: „Die Vorgesetzten müssen jetzt das tun, wofür sie da sind, ihre Mitarbeiter führen. Wenn sie in ihren Abteilungen ein Klima schaffen, das den Namen Teamarbeit verdient, gibt es mit der neuen Gleitzeitregelung auch keine Probleme.“

Es liegt also nicht zuletzt in der Hand der Vorgesetzten, daß eine derart umfassende Regelung, die immerhin für rund 12 000 Mitarbeiter gilt, für Beschäftigte und Unternehmen gleichermaßen zum Nutzen gerät.

Neues aus aller Welt

Globaler Erfahrungsaustausch im ITEZ zum Thema „Bandendeprüfung“

Tradition verpflichtet: Zum mittlerweile achten Mal luden die Elektrik- und Elektronikexperten aus der Abteilung MEAC des ITEZ Kollegen aus aller Welt zum Gedanken- und Erfahrungsaustausch nach Rüsselsheim.

Rüsselsheim (jan). Am Anfang war die Einspritzung – und das Ende des Vergasers. Als vor knapp 20 Jahren der elektronisch geregelte Zerstäubungsantrieb, die klassische Gasfabrik abzulösen, konnte noch kaum einer ahnen, daß sich

derzeit eine Unzahl von Sensoren und Steuergeräten unter dem Autoblech drängeln würden, um das Fortkommen zu leiten und zu überwachen. Heute ist daraus ein Berufsstand erwachsen, der wiederum die kleinen Black-Boxen steuert. Zum achten Mal traf man sich nun in Rüsselsheim, um die neuen „Routen“ vorzugeben und alte einer Untersuchung zu unterziehen.

„Die Elektronik gewinnt immer mehr an Bedeutung im Automobilbau, ohne sie geht

einfach nichts mehr“, beschreibt Michael Schaffar von der Gruppe Elektrik, Elektronik & Test den Grund für den jährlichen Erfahrungsaustausch bei der sogenannten „Bandendeprüfung“.

Verantwortlich hierfür ist die Abteilung Manufacturing Engineering Assembly & Chassis (MEAC), die einst Produktionsvorbereitung Zusammenbau hieß. „Am Bandende kontrollieren wir bei verschiedenen Betriebsständen auf einem Rollenprüfstand das Zusammenspiel der einzelnen Module und unterziehen jedes einer Einzeldiagnose“, erklärt Schaffar das Prozedere.

Dabei werden sowohl recht simple Dinge wie die Zentralverriegelung überprüft, als auch komplexe Vorgänge wie



Internationaler Workshop: Kollegen aus aller Welt beim Austausch

das wichtige Motormanagement: „Stimmt beispielsweise die Klopregelung nicht, verändert sich die Motorleistung, was im schlimmsten Fall sogar den Motor ruinieren kann“, sagt der 31-jährige Elektro-Ingenieur.

Und weil die Elektrik rund um den Globus das Kommando übernommen hat, waren neben europäischen Kollegen auch GM-Vertreter der Bereiche Qualitätssicherung und Fertigungsplanung aus Mexiko, Brasilien, Australien, Südafrika und USA vor

Ort, um sich über neue Strategien auszutauschen, Verbesserungen zu diskutieren und ein gemeinsames Vorgehen zu koordinieren.

„Im nächsten Jahr kommt der neue Astra nach Südafrika, da können wir mit unseren Erfahrungen hervorragend weiterhelfen“, erläutert Schaffar die Vorteile des weltweiten Treffens, das in Rüsselsheim im Opel-Turm veranstaltet wird. Eins steht allerdings trotz aller elektrischen Helferlein fest: Fahren muß man vorerst noch selbst.

Fach-Werk

Schnaufferl-Rallye machte Zwischenstation im Werk I

Standesgemäß rollten sie an. Seine Exzellenz, der Konsul von Peru, ließ es sich nicht nehmen, selbst am Volant des 65 Jahre alten Rolls Royce zu sitzen. Auch der Hausherr, Werkdirektor Reinald Hoben, chauffierte ein edles Stück aus vergangenen Automobiltagen: Er glitt mit einem Opel Admiral aus dem Jahr 1938 auf den Parkplatz.

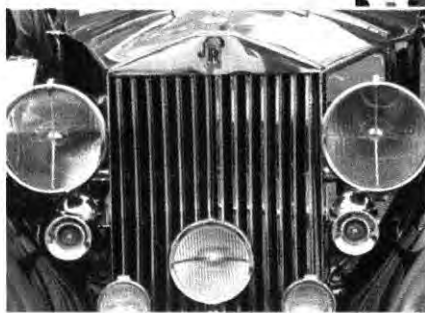
Bochum (pm). Zu einem Freiluftmuseum für historische Fahrzeuge verwandelte sich der Parkplatz vor dem Bochumer Werk I, als die Ruhrtal-Oldtimer-Rallye auf dem Gelände der Astra-Schmiede Station machte. Rund 4 000 Autofans kamen, um die rund 100 Relikte aus vergangenen Tagen zu bestaunen.

Zum ersten Mal machte die inzwischen schon traditionelle Zuverlässigkeitsfahrt für historische Automobile an der Stelle Station, wo einer der modernsten Kompaktwagen der Neuzeit von den Bändern rollt. So bildete eine Ausstellung der verschiedenen Astra-Varianten einen gelungenen Kontrast

zu den Produkten vergangener Tage. Nicht weit vom ältesten Fahrzeug der Rallye, einem Ford T-Modell aus dem Jahre 1914, zog ein Astra Kit Car das Interesse der Besucher auf sich.

Bei strahlendem Sonnenschein entwickelte sich das, was das Rallye-Programm schlicht als Mittagspause verzeichnete, zu einem fröhlichen Familienfest. Viele Väter und Mütter zeigten ihren Sprößlingen, mit welchem Auto sie in ihren Kindertagen ihr erstes Urlaubsabenteuer in Italien erlebten.

Manch kleiner Max oder Marcel wollte gar nicht glauben, daß Mama mit einer Isetta bis zum Gardasee kam, und daß Papa und die



Großeltern mit dem lustigen Opel-Olympia nach Dänemark gefahren sind.

Gar nicht wie in einem Museum erlaubten es die Fahrer der teilweise sehr wertvollen „Oldies“ auch, daß man das historische Blech einmal vorsichtig streichelte oder sogar einen Blick unter die blitzsaubere Motorhaube werfen durfte. Zu den bestaunten rollenden Ausstellungsstücken gehörten auch viele Wagen mit dem Blitz.

Daß ein Opel nicht umsonst als „der Zuverlässige“ gilt, bewiesen die vielen Kadetts, Olympias, Kapitäne oder der Admiral, den der Bochumer Werkdirektor als Rallye-Neuling auf einen beachtlichen vierten Platz in seiner Klasse steuerte.

Nach rund zwei Stunden spielte die Jazzband heiße Abschiedssongs und für die Rallye-Teilnehmer hieß es dann wieder: „Start your engines!“ Das war auch das Aufbruchsignal für die vielen Besucher, die teilweise selbst mit automobilen Raritäten ihre heimischen Garagen ansteuerten. Nach der „besten Mittagspause seit Jahren“ zog die Rallye-Leitung ihr Fazit: „Im nächsten Jahr kommen wir gern wieder!“



Prachtstücke aus automobilier Frühzeit: Zuschauer und Teilnehmer waren gleichermaßen gut drauf

Um den Hals

Werk dankt Mitarbeitern mit Krawatte und Tuch

Bochum (pra). „Der Anlauf des neuen Astra geht jetzt in die entscheidende Phase. Dank der umfangreichen Vorbereitungen und der neuen Anlaufkonzepte waren wir in der Lage, unseren Kunden den neuen Astra von Anfang an in einer ausgezeichneten Qualität zur Verfügung zu stellen. Die Medien, unsere Händler und – vor allem – unsere Kunden haben dies bestätigt.“

Mit diesen Worten beginnt ein Brief, der vor wenigen Tagen allen 14 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über die Post zugestellt wurde. Absender ist Reinald Hoben, Direktor der Bochumer Werke.

Der Brief steckte in einem großen DIN A4-Kuvert. Der Grund für die große Verpackung: in diesem Umschlag steckte ein Präsent. Für Mitarbeiterinnen ein



Astra für alle: Als Anerkennung spendierte die Werksleitung Tuch

schmuckes Astra-Seidentuch, für alle Mitarbeiter eine ansehnliche Astra-Krawatte.

Das Geschenk zur Sommerzeit hatte einen speziellen Grund. Mit ihm bedankte sich Reinald Hoben bei der gesamten Belegschaft für den tollen Einsatz der Bochumer Mannschaft, die mit großer Ausdauer, hohem persönlichen Engagement und Teamgeist dazu beigetragen hat, daß der neue Astra mit so großem Erfolg gestartet ist. „Darauf dürfen wir alle stolz sein“, schreibt Hoben.

Er sei bei seinen vielen Gesprächen vor Ort immer wie-

der sehr beeindruckt gewesen von der hohen Motivation, dem festen Willen und der enormen Einsatzbereitschaft der gesamten Bochumer Mannschaft für die gemeinsame Aufgabe sowie von dem ständig gezeigten Bestreben, durch kreative Ideen eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsabläufe und des Endproduktes zu erzielen.

„Dafür möchte ich mich bei Ihnen persönlich ganz herzlich bedanken und Ihnen als kleines Zeichen meines Dankes die offizielle Astra-Krawatte überreichen!“



Sehenswerte Mittagspause: Mitarbeiter schätzen Raritäten

Job in der Unterwelt

In den Bochumer Werken werden jetzt die Abwasserkanäle inspiziert

Ob Bochum den Kanal voll hat, wird sich in jüngster Zukunft zeigen. Derzeit jedenfalls laufen auf dem Gelände der Opel-Werke umfangreiche Inspektions- und Wartungsarbeiten am vielgliedrigen Netz der Abwasserkanäle.

Bochum (jh/ba). Weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit sind in den Bochumer Werken derzeit professionelle TV-Teams unterwegs. Die vermeintliche Geheimniskrämerei hat jedoch nichts mit einem streng geheimen Drehbuch über die Wiederbelebung eines Revier-Schimis zu tun, sondern damit, daß die „Dreharbeiten“ unter Tage stattfinden. Hintergrund: Ebenso wie die Kommunen müssen auch Industriebetriebe ihre Abwasserkanäle regelmäßig untersuchen und gegebenenfalls instand setzen.

Der Gesetzgeber hat eindeutige Vorschriften erlassen: Für die erstmalige Untersuchung der Kanäle müssen jährlich zehn Prozent der Unter-Tage-Bauten inspiziert werden. So soll sichergestellt

werden, daß innerhalb von zehn Jahren das gesamte Netz eines Werkes erfaßt wird. Nach dieser Erstuntersuchung müssen innerhalb von 15 Jahren Nachfolgeinspektionen stattfinden.

Die Umweltschutzexperten der Bochumer Werke verfahren nach dem Motto „Nichts ist so gut, daß es nicht noch besser werden könnte“. So wurden im Rahmen des bereits 1995 eingeführten Umweltmanagementsystems zwei Verbesserungsprogramme zur Kanalsanierung aufgelegt.

Programm eins sieht die Erfassung des Kanalsystems per Video vor. Die Kanäle aller Werke werden mit einer Spezialkamera befahren, die den Zustand der Untergrundbahnen erfassen. Auf der Grundlage einer detaillierten



Auf Tauchstation: Kanalinspektion

Auswertung dieser Bilder werden dann Sanierungsmaßnahmen nach verschiedenen Prioritäten festgelegt.

Punkt zwei umfaßt die Sanierung selbst. Denn im Gegensatz zur recht aufwendigen öffentlich-rechtlichen Methode – die Kommunen budeln sich in der Regel ins Erdreich und tauschen de-

fekte Kanäle einfach aus – bleiben die Kanäle in den Opel-Werken erhalten.

Die Schäden an Hauptentwässerungskänen werden ausgemauert. Bei allen anderen Kanälen mit einem Durchmesser bis zu 30 Zentimeter werden mit einem aufwendigen Verfahren Kunststoffschläuche eingezogen. Diese legen sich dicht an die Kanalwand und bilden so eine wasserundurchlässige Schicht, die ein Versickern von Abwasser ins Erdreich verhindert.

Durch die jetzt eingeleiteten Arbeiten erfüllt Opel die gesetzlichen Aufgaben der Selbstüberwachungsverordnung. Aber wie im richtigen Leben gilt: „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.“ So überwachen das Staatliche Umweltamt Hagen sowie das Umweltamt der Stadt Bochum die Arbeit stichprobenartig.



Er sieht aus, als käme er von einem anderen Stern. In Bochum allerdings gehört er schon fest zum Straßenbild, fällt nur noch Ortsfremden besonders auf: der Öko-Truck vom Nacht-Verteiler-Service. Das seltsame Gefährt transportiert Teile für das Werk III, wo es auch schon jeder kennt. Bekannt ist inzwischen auch, warum dieser Truck mit herkömmlichen Lastwagen nichts mehr gemeinsam hat. Der geistige Vater ist kein Geringerer als der bekannte Designer Luigi Colani. Daß er für ausgefallene Ideen steht, ist ja hinreichend bekannt.

Fach-Werk

Schnaufferl-Rallye machte Zwischenstation im Werk I

Standesgemäß rollten sie an. Seine Exzellenz, der Konsul von Peru, ließ es sich nicht nehmen, selbst am Volant des 65 Jahre alten Rolls Royce zu sitzen. Auch der Hausherr, Werkdirektor Reinald Hoben, chauffierte ein edles Stück aus vergangenen Automobiltagen: Er glitt mit einem Opel Admiral aus dem Jahr 1938 auf den Parkplatz.

Bochum (pm). Zu einem Freiluftmuseum für historische Fahrzeuge verwandelte sich der Parkplatz vor dem Bochumer Werk I, als die Ruhrtal-Oldtimer-Rallye auf dem Gelände der Astra-Schmiede Station machte. Rund 4 000 Autofans kamen, um die rund 100 Relikte aus vergangenen Tagen zu bestaunen.

Zum ersten Mal machte die inzwischen schon traditionelle Zuverlässigkeitsfahrt für historische Automobile an der Stelle Station, wo einer der modernsten Kompaktwagen der Neuzeit von den Bändern rollt. So bildete eine Ausstellung der verschiedenen Astra-Varianten einen gelungenen Kontrast

zu den Produkten vergangener Tage. Nicht weit vom ältesten Fahrzeug der Rallye, einem Ford T-Modell aus dem Jahre 1914, zog ein Astra Kit Car das Interesse der Besucher auf sich.

Bei strahlendem Sonnenschein entwickelte sich das, was das Rallye-Programm schlicht als Mittagspause verzeichnete, zu einem fröhlichen Familienfest. Viele Väter und Mütter zeigten ihren Sprößlingen, mit welchem Auto sie in ihren Kindertagen ihr erstes Urlaubsabenteuer in Italien erlebten.

Manch kleiner Max oder Marcel wollte gar nicht glauben, daß Mama mit einer Issetta bis zum Gardasee kam, und daß Papa und die



Großeltern mit dem lustigen Opel-Olympia nach Dänemark gefahren sind.

Gar nicht wie in einem Museum erlaubten es die Fahrer der teilweise sehr wertvollen „Oldies“ auch, daß man das historische Blech einmal vorsichtig streichelte oder sogar einen Blick unter die blitzsaubere Motorhaube werfen durfte. Zu den bestaunten rollenden Ausstellungsstücken gehörten auch viele Wagen mit dem Blitz.

Daß ein Opel nicht umsonst als „der Zuverlässige“ gilt, bewiesen die vielen Kadetts, Olympias, Kapitäne oder der Admiral, den der Bochumer Werkdirektor als Rallye-Neuling auf einen beachtlichen vierten Platz in seiner Klasse steuerte.

Nach rund zwei Stunden spielte die Jazzband heiße Abschiedssongs und für die Rallye-Teilnehmer hieß es dann wieder: „Start your engines!“ Das war auch das Aufbruchsignal für die vielen Besucher, die teilweise selbst mit automobilen Raritäten ihre heimischen Garagen ansteuerten. Nach der „besten Mittagspause seit Jahren“ zog die Rallye-Leitung ihr Fazit: „Im nächsten Jahr kommen wir gern wieder!“



Prachtstücke aus automobilfrüherer Zeit: Zuschauer und Teilnehmer waren gleichermaßen gut drauf

Um den Hals

Werk dankt Mitarbeitern mit Krawatte und Tuch

Bochum (pra). „Der Anlauf des neuen Astra geht jetzt in die entscheidende Phase. Dank der umfangreichen Vorbereitungen und der neuen Anlaufkonzepte waren wir in der Lage, unseren Kunden den neuen Astra von Anfang an in einer ausgezeichneten Qualität zur Verfügung zu stellen. Die Medien, unsere Händler und – vor allem – unsere Kunden haben dies bestätigt.“

Mit diesen Worten beginnt ein Brief, der vor wenigen Tagen allen 14 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über die Post zugestellt wurde. Absender ist Reinald Hoben, Direktor der Bochumer Werke.

Der Brief steckt in einem großen DIN A4-Kuvert. Der Grund für die große Verpackung: in diesem Umschlag steckt ein Präsent. Für Mitarbeiterinnen ein



Astra für alle: Als Anerkennung spendierte die Werksleitung Tuch

schmuckes Astra-Seidentuch, für alle Mitarbeiter eine ansehnliche Astra-Krawatte.

Das Geschenk zur Sommerzeit hatte einen speziellen Grund. Mit ihm bedankte sich Reinald Hoben bei der gesamten Belegschaft für den tollen Einsatz der Bochumer Mannschaft, die mit großer Ausdauer, hohem persönlichen Engagement und Teamgeist dazu beigetragen hat, daß der neue Astra mit so großem Erfolg gestartet ist. „Darauf dürfen wir alle stolz sein“, schreibt Hoben.

Er sei bei seinen vielen Gesprächen vor Ort immer wie-

der sehr beeindruckt gewesen von der hohen Motivation, dem festen Willen und der enormen Einsatzbereitschaft der gesamten Bochumer Mannschaft für die gemeinsame Aufgabe sowie von dem ständig gezeigten Bestreben, durch kreative Ideen eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeitsabläufe und des Endproduktes zu erzielen.

„Dafür möchte ich mich bei Ihnen persönlich ganz herzlich bedanken und Ihnen als kleines Zeichen meines Dankes die offizielle Astra-Krawatte überreichen!“



Sehenswerte Mittagspause: Mitarbeiter schätzen Raritäten

Job in der Unterwelt

In den Bochumer Werken werden jetzt die Abwasserkanäle inspiziert

Ob Bochum den Kanal voll hat, wird sich in jüngster Zukunft zeigen. Derzeit jedenfalls laufen auf dem Gelände der Opel-Werke umfangreiche Inspektions- und Wartungsarbeiten am vielgliedrigen Netz der Abwasserkanäle.

Bochum (jh/ba). Weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit sind in den Bochumer Werken derzeit professionelle TV-Teams unterwegs. Die vermeintliche Geheimniskrämeri hat jedoch nichts mit einem streng geheimen Drehbuch über die Wiederbelebung eines Revier-Schimis zu tun, sondern damit, daß die „Dreharbeiten“ unter Tage stattfinden. Hintergrund: Ebenso wie die Kommunen müssen auch Industriebetriebe ihre Abwasserkanäle regelmäßig untersuchen und gegebenenfalls instand setzen.

Der Gesetzgeber hat eindeutige Vorschriften erlassen: Für die erstmalige Untersuchung der Kanäle müssen jährlich zehn Prozent der Unter-Tage-Bauten inspiziert werden. So soll sichergestellt

werden, daß innerhalb von zehn Jahren das gesamte Netz eines Werkes erfaßt wird. Nach dieser Erstuntersuchung müssen innerhalb von 15 Jahren Nachfolgeinspektionen stattfinden.

Die Umweltschutzexperten der Bochumer Werke verfahren nach dem Motto „Nichts ist so gut, daß es nicht noch besser werden könnte“. So wurden im Rahmen des bereits 1995 eingeführten Umweltmanagementsystems zwei Verbesserungsprogramme zur Kanalsanierung aufgelegt.

Programm eins sieht die Erfassung des Kanalsystems per Video vor. Die Kanäle aller Werke werden mit einer Spezialkamera befahren, die den Zustand der Untergrundbahnen erfassen. Auf der Grundlage einer detaillierten



Auf Tauchstation: Kanalspektion

Auswertung dieser Bilder werden dann Sanierungsmaßnahmen nach verschiedenen Prioritäten festgelegt.

Punkt zwei umfaßt die Sanierung selbst. Denn im Gegensatz zur recht aufwendigen öffentlich-rechtlichen Methode – die Kommunen budeln sich in der Regel ins Erdreich und tauschen de-

fekte Kanäle einfach aus – bleiben die Kanäle in den Opel-Werken erhalten.

Die Schäden an Hauptentwässerungskäufen werden ausgemauert. Bei allen anderen Kanälen mit einem Durchmesser bis zu 30 Zentimeter werden mit einem aufwendigen Verfahren Kunststoffschläuche eingezogen. Diese legen sich dicht an die Kanalwand und bilden so eine wasserundurchlässige Schicht, die ein Versickern von Abwasser ins Erdreich verhindert.

Durch die jetzt eingeleiteten Arbeiten erfüllt Opel die gesetzlichen Aufgaben der Selbstüberwachungsverordnung. Aber wie im richtigen Leben gilt: „Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.“ So überwachen das Staatliche Umweltamt Hagen sowie das Umweltamt der Stadt Bochum die Arbeit stichprobenartig.



Er sieht aus, als käme er von einem anderen Stern. In Bochum allerdings gehört er schon fest zum Straßenbild, fällt nur noch Ortsfremden besonders auf: der Öko-Truck vom Nacht-Verteiler-Service. Das seltsame Gefährt transportiert Teile für das Werk III, wo es auch schon jeder kennt. Bekannt ist inzwischen auch, warum dieser Truck mit herkömmlichen Lastwagen nichts mehr gemeinsam hat. Der geistige Vater ist kein Geringerer als der bekannte Designer Luigi Colani. Daß er für ausgefallene Ideen steht, ist ja hinreichend bekannt.

Familienbande

Herbert Treusch und seine Ahnen bringen es auf 186 Jahre bei Opel

Für Herbert Treusch ist Opel gewissermaßen eine Familienangelegenheit. Denn der 58jährige, der heute in den Zentralwerkstätten am Standort Kaiserslautern die Instandhaltung koordiniert, repräsentiert bereits die dritte Autobauer-Generation mit dem Namen Treusch – alle Arbeitsjahre zusammengerechnet, ist die Familie nunmehr schon 186 Jahre für Opel tätig.



Treu(sch)e Seele: Herbert Treusch (r.) ist in 3. Generation bei Opel

Kaiserslautern (es). Es begann mit Daniel Ludwig Schneider, Herbert Treuschs Großvater mütterlicherseits. Für ihn war am 27. April 1898 Schichtbeginn in Rüsselsheim. Besonderes Kennzeichen des Werkzeugmachers war ein recht ausladender Bauch.

Daher kam irgendein pfiffiger Kopf – ob es der Opa selbst war, ist nicht überliefert – auf die Idee, die Werkbank von Daniel Ludwig leicht einzuwölben, so daß ihn seine Körperfülle nicht behinderte. „Man sieht: Die wußten damals schon was von Ergonomie am Arbeitsplatz“, schmunzelt Schneiders Enkel heute.

Daniel Ludwig Schneider hatte einen großen Traum: Er wollte 60 Jahre in Opel-Diensten bleiben – genauso lange wie Georg Adam Klingelhöfer, der erste Lehrling, den Adam Opel einstellte. Doch der Wunsch erfüllte sich nicht: 1952, nach 54 Arbeitsjahren, war auch für ihn Schluß, „Materialmangel“ wird in seinen Papieren, die der Enkel sorgfältig verwahrt hat, als Entlassungsgrund angegeben. Die Wirtschaftswunderjahre begannen leider erst kurze Zeit später.

Zuletzt hatte Daniel Ludwig Schneider 1,58 Mark pro Stunde verdient. Immerhin 33 Pfennig mehr als der Großvater väterlicherseits, Georg Treusch, der seit 1904 dem Rüsselsheimer Familienunternehmen angehörte. Er stand am Band und hatte an allen frühen Opel-Modellen mit Hand angelegt.

Ein historisches Foto zeigt Georg Treusch, wie er – um 1927 herum – am „7/34 PS“

werkelt, dem ersten Sechszylinder, den Opel baute. Die Aufnahme ist in Jürgen Lewandowskis Chronik „Opel. Das Unternehmen. Die Automobile. Die Menschen“ verwirgelt.

Für Georg Treusch war 1947 ein für allemal Schichtende. „Austritt wegen Invalidität“ ist in seinen Papieren vermerkt. Doch hatte er bereits für Nachwuchs gesorgt: Georg junior zählte seit 1922 auch zur Opel-Familie. Bis 1970 arbeitete er in der Rüsselsheimer Betriebsschlosserei, zuletzt als Obermeister.

Der Bereich war Ende der 50er Jahre im Untergeschoß des H 32 untergebracht – „oben drüber“ war die Lehrwerkstatt. Eine Konstellation, die für Herbert Treusch nicht immer glücklich war, als er dort seine Ausbildung absolvierte: „Denn immer, wenn ich was angestellt hatte, hieß es: ‚Geh' runner und hol' dei Vadder“.

Das allerdings war nicht der Grund, wegen dem die Fa-

milienbeziehung Opel – Treusch 1963 vorübergehend endete: Schuld war vielmehr die Liebe. Denn Herbert Treusch lernte Renate kennen, ein Mädchen aus der Pfalz, das er heiratete und dem er nach Hochspeyer bei Kaiserslautern folgte.

Doch es war, als wollte Opel es nicht dulden, daß ihm die Treuschs entfluechten: Kaum zwei Jahre später wurde der Opel-Standort Kaiserslautern aufgebaut. Und für Herbert Treusch war es eine Ehrensache, sich sofort zu bewerben – „schließlich sind die doch nur wegen mir hierher gekommen“, erklärt der Wahl-Pfälzer augenzwinkernd.

Noch 1965, gerade mal 25, absolvierte Herbert Treusch seinen Meisterlehrgang. Über drei Jahrzehnte hat er das Werk wachsen sehen – von den Anfängen im K 1, wo sich zunächst „alles abspielte“, bis hin in die jüngste Vergangenheit, als Saginaw und das Di-

esel-Motorenwerk den Standort erweiterten.

Eine vierte Treusch-Generation im Dienste von Opel scheint es allerdings nicht zu geben. Tochter Christine bewarb sich zwar vor einigen Jahren, hatte aber Pech, daß damals nur sehr wenige Lehrstellen besetzt wurden. Als sich ihr später eine Einstiegsmöglichkeit bot, hatte sie bereits einen sicheren Arbeitsplatz gefunden – ausgerechnet beim Händler eines Opel-Mitbewerbers.

„Das tut schon weh“, lächelt Herbert Treusch etwas traurig. „Aber so spielt das Leben eben.“



Als „Forum für Zukunftstechnologie“ präsentierte sich die High-Tech-Fachmesse „Innova '98“ in Pirmasens. Die ausstellenden Unternehmen sollten einen „Blick ins 21. Jahrhundert“ bieten. Gesagt, getan: Opel präsentierte der Messe den neuen Astra sowie den 2.0 DI 16V-Motor, der in Kaiserslautern gefertigt wird. Einer der ersten interessierten Besucher des Standes war der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Rainer Brüderle, der sich bereits bestens über den „Motor der Pfalz“ informiert zeigte.

Pfälzer Welle

Saginaw fertigte das fünfmillionste Innengelenk

Die erste Million ist immer die schwerste, heißt es unter Jungunternehmern. Die Mitarbeiter von Saginaw brauchen sich darüber jedoch keine Gedanken mehr zu machen: In nur sieben Jahren haben sie bereits fünf Millionen „gemacht“. Nicht Mark oder Dollar, sondern Innengelenke.

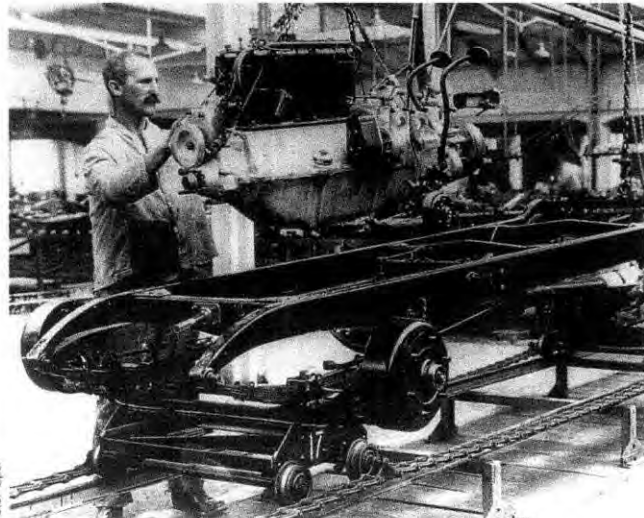
Kaiserslautern (es). Fünf Millionen gefertigte Innengelenke sind auch ein Beleg dafür, wie rasant sich die Saginaw Deutschland GmbH – eine 100prozentige Opel-Tochter – entwickelt hat, seit sie am Standort Kaiserslautern tätig ist. Mittlerweile entstehen im Pfälzer Werk pro Tag 10 000 Antriebswellen für Corsa, Astra und Vectra und 1 400 komplett vormontierte Servolenkungen für den Vectra.

Innengelenke werden seit 1991 gefertigt. Sie sind Bauteile der Antriebswelle, die bei Fahrzeugen mit Frontantrieb die Antriebskraft vom Getriebe auf die Räder überträgt.

Anfangs wurden aus Kaiserslautern 40 Prozent des Opel-Bedarfs gedeckt. Der Rest der benötigten Komponenten mußte noch auswärts „eingekauft“ werden. Seit 1995 wird der Bedarf jedoch hundertprozentig durch Eigenfertigung abgedeckt.

Neue Investitionen machten diese Kapazitätssteigerung möglich. In den Bereich Innengelenkfertigung wurden in den vergangenen vier Jahren rund 25 Millionen Mark gesteckt. Die Anschaffung einer neuen Induktionshärtemaschine zur Oberflächenhärtung schlug allein mit zwei Millionen Mark zu Buche.

Gefertigt werden die Innengelenke von rund 60 Mitarbeitern in drei Schichten, die sich engagiert und mit Einsatzbereitschaft zur Fünf-Millionen-Grenze „hocharbeiten“. „Für uns bedeutet das Jubiläum, daß Saginaw auf dem richtigen Weg ist und auch in Zukunft ähnliche Projekte in Kaiserslautern verwirklichen kann“, so Bernd Gundacker, Bereichsleiter Fertigung Antriebswelle.



Ahnengalerie: Großvater Treusch baute schon 1927 Autos

French Connection

Französische Azubis zu Gast im Komponentenwerk

Kaiserslautern (es). Andere Länder haben nicht nur andere Sitten, die im zusammenwachsenden Europa studiert werden wollen. Im Rahmen eines Austauschprogramms können angehende Facharbeiter aus Deutschland und Frankreich auch die unterschiedlichen Ausbildungssysteme der Nachbarländer kennenlernen. Opel unterstützt das Projekt.

„Bonjour“ sagten jüngst acht französische Lehrlinge zu den Mitarbeitern in der Aus- und Weiterbildung. Sie kamen aus Bouley in Lothringen, waren Gäste der Berufsbildenden Schule (BBS) Technik I in Kaiserslautern. Der Gegenbesuch einer ein-

wöchigen Visite Pfälzer Azubis in „Fronkreisch“ einige Wochen zuvor.

Der Austausch hat Methode: Die Schulleiter in Kaiserslautern und Bouley initiierten ihn 1998 schon zum zweitenmal. Neben der Pflege deutsch-französischer Partnerschaft steht dabei die Horizontenerweiterung im Mittelpunkt.

„Die Ausbildungssysteme der beiden Länder unterscheiden sich vollkommen“, erklärt Walter Weise, Leiter der BBS Kaiserslautern. „Während bei uns Lehrlinge zwischen betrieblicher Ausbildung und Berufsschule pendeln, findet die Ausbildung in Frankreich im Rahmen einer Vollzeitschule statt.“

Ein interessanter Vergleich also, bei dem es den Ausbildern freilich nicht darum geht, partout herauszufinden, wessen Schützlinge die gelehrteren sind – das Kennenlernen des Nachbarn steht im Vordergrund.

Den Opel-Ausbildern oblag es, französischen Lehrlingen metallverarbeitender Berufe zu zeigen, wie betriebliche Ausbildung funktioniert, und zwar an einem praktischen Beispiel: Gemeinsam mit ihren pfälzischen Kollegen hatten sie einen Materialeintrag mit Spannvorrichtung für eine Frässtation zu planen und zu fertigen. Eine Aufgabe, die sie „très bien“ lösten, so das einhellige Urteil der Ausbilder.



Jubiläum: Seit 1991 produzieren bei Saginaw 60 Mitarbeiter im Drei-Schicht-Betrieb Innengelenke

Grundlagenforschung

Qualitätsexperten analysieren riesige Datenmengen

Nie stellte König Kunde höhere Ansprüche an sein Fahrzeug als heute. Daher war es für die Automobil-Hersteller nie wichtiger als heute, eventuelle Schwachstellen am Fahrzeug von vornherein zu vermeiden, und wo dies nicht hundertprozentig gelungen ist, Probleme so schnell wie nur möglich abzustellen. Mit dem 1994 eingeführten Qualitätsproblemlösungsprozeß (QPRP) konnte diese Aufgabe immer schneller gelöst werden.

Rüsselsheim (es). Einen wesentlichen Baustein innerhalb dieses umfangreichen Prozesses bildet die Abteilung um Manager Rudolf Kowallik, die auf den neudeutschen Namen „Quality Engineering & Durability“ hört. Hier kümmern sich insgesamt 26 Ingenieure und 34 Mechaniker darum, Produktprobleme zu erkennen, zu analysieren und erste Lösungsvorschläge zu erarbeiten.



Internist: Die Mechaniker werfen auch einen Blick ins Blechkleid

„Unterschieden nach den Aufgabenbereichen Karosserie, Elektrik, Motoren, Chassis und Antriebsstrang stehen für jeden Bereich Spezialisten mit reichlich Erfahrung zur Verfügung“, erläutert Claus Schmidt, in der Abteilung verantwortlich für Vectra und Omega.

Die enge Einbindung des ITEZ in den QPRP sorgt zudem dafür, daß die Erfahrungen der Qualitätsexperten unmittelbar aufgenommen und umgesetzt werden können – und sich einmal festgestellte Probleme nicht wiederholen.

Umfangreiche Information ist dabei das A und O für den Erfolg dieser schlagkräftigen



Truppe. Die Hälfte der Informationen, mit denen die Fehlerfinder und Ursachenforscher gespeist werden, kommt von draußen, aus dem „Feld“ – so leitet etwa das Technische Info Center (TIC) von Kunden bemängelte Details direkt an Schmidts Mannschaft weiter.

Die andere Hälfte Infos holt sich das Team aus den Prüffeld-Testberichten von Dudenhofen und Millbrook in England. Hier werden sozusagen im Zeitraffer spezielle Tests gefahren, die einer „normalen“ Beanspruchung durch einen Kunden von zwei, zwölf und 36 Monaten entsprechen.

Außerdem prüfen die Problemanalysierer die Autos noch einmal höchstpersönlich – auf einem eigens entwickelten „Taufkurs“. Vergangenes Jahr wurden allein hier 200 Fahrzeuge auf potentielle Schwächen – insbesondere auf Dauerhaltbarkeit – durchgecheckt.

Was nicht so ist, wie es sein sollte, wird in einer elek-



Feldarbeiter: Einen Teil ihrer Erkenntnisse „erfahren“ die Ingenieure und Techniker in Dudenhofen

tronischen Datenbank dokumentiert, klassifiziert und von da ab konsequent über fünf QPRP-Prozessschritte eliminiert. Und es wird bereits der Bereich eingegrenzt, in dem das Problem entstanden sein könnte – liegt es in der Entwicklung, in der Produktion oder ist's ein Materialfehler, um nur einige Beispiele aufzuzeigen.

Der Prüfbericht wird in ein Computerprogramm (PRTS) eingespeist, um für die nötige Transparenz zu sorgen. Denn hier kann sich jeder Mitarbeiter, der bei Opel in die Produktverbesserung eingebunden und entsprechend auto-

riert ist, per Mouse-Klick über den Stand der Dinge informieren. So läßt sich jederzeit feststellen, wie weit die Problemlösung innerhalb des QPRP-Kreislaufs bereits fortgeschritten ist.

Wichtig ist für Schmidt und seine Kollegen auch ein regelmäßiger Blick auf die wichtigsten Wettbewerber: Sie nehmen auch Konkurrenzfahrzeuge in punkto Qualitätsfragen unter die Lupe – „um zu sehen, wo wir im Wettbewerb stehen“, so Schmidt.

Ein volles Programm also für das Spezialisten-Team. Und der Blick nach vorne zeigt: Je weiter die Produkt-

qualität steigt, desto größer werden die Ansprüche an die Problemanalysierer. In absehbarer Zeit wollen sie soweit sein, Mängel nachspüren zu können, die eigentlich gar keine mehr sind, weil sie selbst der kritischste Kunde kaum noch erkennt.

Ein weiterer Schritt für die Zukunft: „Wir wollen nicht nur Fahrzeuge aus der Produktion testen und analysieren, sondern unsere Erfahrungen vermehrt in die Entwicklung der neuen Modelle einbringen, damit die Probleme bis zum Produktionsstart erkannt und abgestellt werden“, wünscht sich Claus Schmidt.

Nacht am Rhein

Festakt mit den Preisträgern des „President's Council Award“ in Mainz

„Das Beste für die Besten“, dachte sich das Unternehmen – und lud alle Mitarbeiter, die für den „President's Council Award“ nominiert wurden und natürlich jene, die die Auszeichnung der „President's Council Honors“ tatsächlich erhielten, zum Festakt in das Mainzer Hilton-Hotel.

Mainz/Rüsselsheim (es). Mit der Auszeichnung der „President's Council Honors“ ehren General Motors und Opel weltweit außergewöhnliches Engagement und herausragende Leistungen von Mitarbeitern aus allen Bereichen und unabhängig von ihrer Stellung im Unternehmen.

Die internationale Opel-Organisation hat in den vergangenen Jahren einige Aus-

zeichnungen für besondere Team- und Einzelleistungen geschaffen. Der „President's Council Award“ nimmt hier jedoch seit drei Jahren eine Sonderstellung ein: Denn mit ihm werden ausdrücklich die „Besten der Besten“ geehrt.

Und die versammelten sich jetzt in Mainz und ließen sich gebührend feiern. Service-Vorstand Klaus B. Bapp erinnerte in seiner Dankesrede an die 138 „Nominees“ aus ins-

gesamt 15 Teams daran, daß es sich bei den Geehrten um Mitarbeiter handelt, die unermüdlich nach Möglichkeiten suchen, das Unternehmen im Wettbewerb zu stärken.

Dabei seien Idee und Umsetzung von entscheidender Bedeutung, so Bapp. „Innovation ist immer Ideenfindung plus Realisierung. Das entspricht auch der Philosophie von Opel“, betonte Bapp und zielierte den Firmengründer: „Nicht der Mut, sich neue Wege auszuenden, hat uns erfolgreich gemacht, sondern der Mut, neue Wege zu gehen“.

Und neue Wege wurden in vielen – jetzt ausgezeichneten – Bereichen betreten:

■ So etwa im Kunden Info Center, an das sich Opel-Fahrer mit Problemen unmittelbar wenden können. Der Dialog fördert nicht nur die Kundenzufriedenheit, sondern bietet auch dem Unternehmen die Chance, etwas zu lernen, um ein Produkt weiter verbessern zu können.

■ Das „GME Chemical Purchasing Team“ befaßte sich dagegen mit den Opel-Lieferanten – besonders mit der Frage, wie Qualität, Service und Preis in Einklang zu bringen sind. Dabei kooperierten die Team-Mitglieder erfolgreich mit engagierten Kollegen aus allen europäischen Opel-Werken.

■ Auch dem „GM Media Creativity Teams“ wurden „President's Council Honors“ zuteil: Hier arbeiten europaweit Opel-Mitarbeiter zusammen, um grenzüberschreitende Standards für den Einkauf von Werbeagenturen und Media-Leistungen zu erzielen.

■ Das „Local Brand Team LCV/RC“ wurde geehrt für seine erfolgreiche Vorbereitung des Wiedereintritts von Opel in den sehr wettbewerbsintensiven Markt der mittleren und schweren Lieferwagen.

■ Das „GME International Motor Shows and Exhibitions Team“ stellte seine besonderen Qualitäten unter anderem bei der Einführung des neuen Astra unter Beweis – insbesondere bei der spektakulären Präsentation auf der IAA im vergangenen Jahr.

■ Auch der Finanzbereich ist innovativ: Rudolf Hadorn gestaltete in Zusammenarbeit mit dem ITEZ und der Einkaufsabteilung verschiedene Geschäftsprozesse neu.

■ Das „New Headquarter and Pavillon Team“ trug dazu bei, daß der Bau der neuen Unternehmenszentrale in der geplanten Zeit und zu den veranschlagten Kosten realisiert wurde.



Chefsache: Klaus B. Bapp dankte den Geehrten fürs Engagement

■ Für das ITEZ ist Innovation Ehren-Sache: Mit der Signum-Studie gelang zwei Mitarbeitern ein Ausblick auf die kommende Generation Lifestyle-orientierter Familienfahrzeuge in der Oberklasse.

■ Die Teilnehmer des Projektes „Optimized Vehicle Build Process for GAMMA Platform“ entwickelten ein einheitliches System, das GM-weit den Prototypenbau und die Konstruktionsbereiche unterstützt.

■ Profilen konnte sich auch das „Launch Team for 1998 Vectra Wagon Introduction“ – es bereitete die Einführung des Vectra Caravan mit kurzer Anlaufzeit und hoher Qualität vor, indem es auf eine effektive Zusammenarbeit der Werke Luton und Rüsselsheim setzte.

■ Mit Schrauben befaßt sich das fünfköpfige Screw-Recognition-Team. Es entwickelte unter anderem ein automatisches Aussortieren von zu kurzen Schrauben bei der Getriebemontage, reduzierte

so Dichtigkeits- und Haltbarkeitsprobleme.

■ Im Rahmen des Projekts „Team Leader Eisenach“ sammelten bislang acht Mitarbeiter-Gruppen aus Rüsselsheim Erfahrungen an der Fertigungslinie von Opel Eisenach, dem modernsten Automobilwerk in Europa.

■ Das „Restructuring of GME Manufacturing Team“ analysierte unternehmensweit die Fertigungsprozesse, um künftig „World Class-Maßstäbe“ in der Automobilproduktion zu setzen.

■ Last but not least erhielt auch das „GDS-Improvement-Team“, über das wir bereits in der letzten Ausgabe ausführlich berichteten, eine Auszeichnung.

Viele der „Besten“, die weltweit geehrt wurden, arbeiten im Zeichen des Blitzes. Für Klaus B. Bapp war „der große Kreis“, der in Mainz zusammengekommen war, „ein ganz klares Zeichen dafür, daß der Standort Deutschland für Kreativität und herausragende Leistung steht.“



Grüße aus Amerika: 138 „Nominees“ ließen sich in Mainz feiern

Mehr als nur ein Gebrauchsgut

Hamburg (dpa/Ino). Das Auto gewinnt bei den Deutschen als Statussymbol an Bedeutung: Der fahrbare Untersatz ist für viele mehr als nur ein Gebrauchsgegenstand. Das hat eine Befragung von rund 10 000 Deutschen zwischen 14 und 64 Jahren für die Illustrierte „stern“ ergeben. Für 45 Prozent der Befragten steht das Auto für Unabhängigkeit, 1989 sahen dies nur 37 Prozent so. Die Bewertung des Autos als Gebrauchsgegenstand ging unterdessen in den vergangenen zehn Jahren von 37 Prozent auf heute 29 Prozent zurück. Gut 50 Prozent der Deutschen legen zudem großen Wert auf „guten Fahrkomfort“, 1989 waren es nur 38 Prozent.

Blaulicht hat immer Vorfahrt

München (gms). Wer auf Blaulicht oder Martinshorn nicht reagiert, muß mit 40 Mark Verwarnungsgeld rechnen. Darauf macht der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) aufmerksam. Unaufmerksame Autofahrer können sich nicht darauf hinausreden, so der KS, daß sie das Martinshorn überhört haben, weil ihr Radio zu laut eingestellt war. Ein derartiges Verhalten werde als grob fahrlässig eingestuft. Gleichfalls sei es verboten, sich an das Einsatzfahrzeug dranzuhängen, um besser durch den Verkehr zu kommen. Statt dessen gelte bei Blaulicht und Martinshorn unabhängig von der Geschwindigkeit des Einsatzfahrzeuges: Fuß vom Gaspedal und rechts ran.

Überwachung für flüssigen Verkehr

Wiesbaden (Ihe). An 180 hessischen Autobahnbrücken werden derzeit Sensoren montiert, die den Verkehrsfluß messen. Sie ermitteln die Anzahl der Fahrzeuge und ihre Geschwindigkeit. Wie das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen mitteilte, sind diese Daten Grundlage für Verkehrsinformationssysteme, die vor Staus und Stockungen warnen. Träger des Projekts sind Mannesmann und die Telekom. Die hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung unterstützt das Vorhaben.

An Pfingsten ging fast nichts mehr

Düsseldorf (dpa). Für rekordverdächtige 696 Kilometer Stau haben die deutschen Autofahrer am Pfingstwochenende gesorgt. „Die müssen alle gleichzeitig aufgebrochen sein“, meinte ein Polizeisprecher angesichts des über weite Strecken stehenden Verkehrs. Allein in Nordrhein-Westfalen summieren sich die Staus auf insgesamt 198 Kilometer.

Ratlose Helfer

Angst vor dem Ernstfall: Jeder Zweite fühlt sich bei Unfall-Erstversorgung unsicher

Alle 14 Sekunden geschieht auf Deutschlands Straßen ein Unfall. Alle 63 Sekunden wird dabei ein Mensch verletzt, fast jede Stunde stirbt ein Mensch im Straßenverkehr. Doch es ist nicht nur das Unfallrisiko an sich, das manchem Angst macht. Auch die Wahrscheinlichkeit, irgendwann einmal Erste Hilfe leisten zu müssen, ist nicht selten Anlaß zur Sorge.

Bonn (gms). Eine repräsentative Umfrage des Instituts für den Rettungsdienst im Deutschen Roten Kreuz (DRK) in Bonn hat ergeben, daß ein Drittel der Bevölkerung überhaupt keine Ausbildung in Erster Hilfe hat. Rund

50 Prozent der Befragten gaben an, bei einem Notfall als Helfer unsicher bis ratlos zu sein. „Dabei kann jeder mit wenigen Handgriffen Leben retten“, so DRK-Sprecher Wolfram Eberhardt. Doch das Training der So-

forthilfemaßnahmen im Rahmen der Führerscheinprüfung ist für das Gros der Verkehrsteilnehmer ferne Vergangenheit, die einfachsten Handgriffe sind vergessen. Und die Möglichkeiten, die Kenntnisse aufzufrischen, werden selten genutzt. Folge: „Viele fahren einfach an einer Unfallstelle vorbei – aus Angst, etwas falsch zu machen“, sagt Eberhardt. „Wir empfehlen daher alle zwei Jahre ein Auffrisch-Training.“ Die Kurse werden von allen Hilfsorganisationen angeboten. Selbst ein umfangreicher Grundkurs mit acht Doppelstunden kostet laut Eberhardt nur „bis zu 35 Mark“.

Wer sich nicht zu einem solchen Kurs durchringen kann, sollte sich zumindest ein paar Grundregeln zum Verhalten am Unfallort merken. Regel Nummer Eins lautet: **Stehenbleiben**, Warnblinker einschalten und tief durchatmen. Dann muß als zweiter Schritt die Unfallstelle abgesichert werden. Dabei gilt es zu beachten, das Warndreieck in ausreichender Entfernung aufzustellen – in geschlossenen Ortschaften gelten mindestens 50 Meter, auf Landstraßen sind es 100 und auf Autobahnen 200 Meter.

Dann gilt es, die Aufgaben unter den

Helfenden sinnvoll zu verteilen. Sollte jemand verletzt worden sein, muß zum einen der Rettungsdienst alarmiert werden, zum anderen sollte der Verletzte nicht alleine gelassen werden.

Wenn es dann darum geht, Erste Hilfe zu leisten, kommt es natürlich auch auf die Art der Verletzungen an. So sollten die Insassen eines Autos nicht auf jeden Fall aus dem Wagen geholt werden. Besteht etwa der Verdacht auf Wirbelsäulenverletzungen – ein taubes Gefühl in den Beinen weist darauf hin – sollte das Unfallopfer nur bewegt werden, wenn es für die Sicherheit unbedingt erforderlich ist, sollte etwa der Wagen anfangen zu brennen.

Ein Bewußtloser muß in die sogenannte stabile Seitenlage gebracht werden. Die Vorgehensweise beschreibt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) in Essen so: Den Körper des Opfers in Hüfthöhe etwas anheben und einen Arm gestreckt unter den Körper schieben. Dann ist der Fuß des einen Beines an das Gesäß zu stellen. Mit einem Griff an Schulter und Hüfte wird

der Verletzte nun vorsichtig so weit herübergezogen, bis er auf der Seite liegt. Nun ist der unter dem Körper liegende Arm am Ellenbogen etwas nach hinten herauszuziehen. Der Kopf wird vorsichtig bis in den Nacken „überstreckt“ und das Gesicht zur Erde gewendet; um den Kopf zu fixieren werden die Finger der freien Hand unter den Kopf geschoben.

Eine weitere Gefahr besteht bei Menschen, die äußerlich unverletzt erscheinen, aber aschfahl im Gesicht sind. Sie müssen ständig beobachtet werden – meist haben diese Menschen einen Schock. Und ein Schock ist ein tödliches Risiko. Akutes Kreislaufversagen droht. Das Unfallopfer ist daher in die sogenannte Schocklage zu bringen – auf den Rücken drehen, Beine hochlegen.

Neben all den erlernten Handgriffen gibt es noch eine weitere Grundregel: Helfer sollten mit den Verletzten sprechen, ihnen das Gefühl geben, nicht alleine zu sein. „Das Reden, die psychische Betreuung, ist sehr wichtig“, sagt DRK-Sprecher Wolfram Eberhardt.



Ruhig Blut, statt Panik: Im Notfall heißt es, Nerven und Überblick behalten

Clips für Chips

Der Astra läßt sich jetzt auch auf CD-ROM erfahren

Rüsselsheim (jan). Um es vorweg zu nehmen: ich gehöre nicht dazu. Computer sind zum Arbeiten, nicht zum Huldigen gebaut. Windows (Fenster) sind für mich zum Rausgucken gemacht, Bites rufe ich simpel „Speicher“ und Pixel nenne ich gar „Punkte“. Rechner zähle ich nicht zu meinen Freunden, Autos hingegen schon. Und deswegen

ist nichts mehr wie es vorher war. Der Astra auf CD-ROM hat mich bekehrt, ein lebendiges Auto auf einem leblosen Schirm. Der Kampf mit den Chips hat sich gelohnt.

Denn wer die silberne Scheibe einmal geöffnet hat, der will sie nicht mehr schließen. Per Mouse-Klick breitet sich das Astra-Universum aus, in dem die Zukunft

schon heute beginnt. Objekt der Begierde: Dreiturier „Sportive“ in Polarmeerblau mit 1,8-Liter-Motor, Leichtmetallrädern im Doppelspeichen-Design mit breiten Rädern? Der und kein anderer muß es sein. Klick, klick – da steht er. Mit Preis natürlich. Und läßt sich drehen und wenden, wie sonst nur auf der Straße.



Tierisch: Per Mouse-Klick läßt sich der Astra drehen und wenden, wie man will



Der thüringische Ministerpräsident Dr. Bernhard Vogel ist seit kurzem Besitzer eines neuen Dienstwagens. Der magicgraue Omega MV 6 wurde auf Wunsch des Ministerpräsidenten mit verschiedenen Extras, wie zum Beispiel einem Navigationssystem, ausgestattet. Vogel, der sich nach unzähligen Kilometern von seinem bisherigen Fahrzeug, einem Senator, trennte, nahm seinen neuen Dienstwagen im Innenhof der Staatskanzlei in Erfurt höchstpersönlich in Empfang. Mit von der Partie: Herbert Simon (l.) und Hans-Joachim Seifert (r.) vom Behördenverkauf aus Rüsselsheim sowie Michael Mende vom Autohaus Georg von Opel in Erfurt.

sich der Caravan-Innenraum auf Wunsch begutachten, als würde man darin Platz nehmen.

Wie das Design zustande kam? Fragen wir doch einfach Hans Seer, den obersten Opel-Designer, was er dazu zu sagen hat. Der nächste Video-Clip gibt darüber Auskunft, einfach zu bedienen wie der Rekorder daheim. Den hab' ich immerhin schon begriffen. Jetzt noch einmal schnell zurück zum Wunsch-Astra und Lederpolster in Ebenholzschar geordert. Man gönnt sich ja sonst nichts. Und den Kindersitz „Opelfix“ für die kleine Nichte, denn die mag, neben Pup-

pen und Katzen, Autos ganz besonders.

Aber wo soll er nun herkommen, der erträumte Astra. Klar, vom freundlichen Opel-Händler, nur wo ist der nächste in der Nachbarschaft? Auch kein Problem: Händler aufrufen und Postleitzahl eingeben. Tatsächlich! Name, Adresse und Telefonnummer erscheinen auf dem Bildschirm. Näher ging's wirklich nicht, um zwei Ecken gelaufen, ein Spaziergang von fünf Minuten.

Ordern muß man aber vor Ort. Ganz im Gegensatz zur CD – die gibt's kostenlos unter der Telefonnummer 0180/55 510 zu bestellen.

Feuer

Irmscher wird 30: Sondermodell

Vor 30 Jahren gründete Günther Irmscher eine Firma, um Sonderserien zu bauen und Autos zu tunen. Zur Feier dieses Jubiläums und passend zur Firmenphilosophie entstand ein besonderes Exemplar: der Vectra Caravan i30 mit 215 PS starkem 3-Liter-V6-Motor, Sportfahrwerk und luxuriöser Ausstattung.

Remshalden/Rüsselsheim (wob). „Die Pessimisten haben immer wieder einmal recht. In der Zwischenzeit machen die Optimisten ihre Geschäfte.“ Diesen Leitspruch hängte sich Günther Irmscher nicht nur über den Schreibtisch, er handelte auch danach. Denn nur mit Mut und Vertrauen in die Zukunft gelang es dem 1937 in der Nähe von Chemnitz geborenen Landwirtssohn, nach seiner „Auswanderung“ 1955 im Westen schnell Fuß zu fassen: 1961 Meister im Kraftfahrzeughandwerk, danach Maschinenbaustudium, 1968 der Schritt in die Selbständigkeit.

1977 fertigte Irmscher mit dem Kadett City zum erstenmal eine Opel-Sonderreihe. Die enge Verbindung, die sich damit anbahnete, besteht bis heute.

Was vor 30 Jahren ganz bescheiden mit zwei Mitarbeitern in einer Garage im Schwäbischen begann, ist heute ein Unternehmen, das 500 Menschen beschäftigt, einen Umsatz von 150 Millionen Mark erwirtschaftet und auch im Ausland produziert. Eine Entwicklung, die von Günther Irmscher angeschoben wurde.

1996 starb der Firmengründer, seit dieser Zeit führen seine erwachsenen Kinder – drei Töchter und ein Sohn –

für die Feier



Strammer Schwabe: Das Geburtstagskind ist 30 mm tiefergelegt

samt Ehegatten die Geschichte des Unternehmens.

„Daß wir zum 30jährigen Firmenjubiläum ein besonderes Auto bauen“, so vermutet Angelika Stürzenhofecker, geborene Irmscher, verantwortlich für Marketing und Werbung, „hätte meinem Vater sicher gefallen.“ Vermutlich auch die Typenbezeichnung: „i30“ steht an der Hecktüre des Vectra Caravan. Die Zahl läßt sich dreifach interpretieren: „30“ steht natürlich fürs Firmenjubiläum. Außerdem ist die Stückzahl auf 30 limitiert. Und wir, ganz keck, lesen daraus auch den Hubraum ab; der beträgt nämlich 3,0 Liter.

Ganz genau gesagt sind es 2 962 cm³, verteilt auf sechs Zylinder in V-Form. Dieser Motor stammt aus dem Omega MV 6, wo er es auf 210 PS bringt. Nach der Verpflanzung unter die Motorhaube des Vectra und diversen Modifikationen leistet er nun 215 PS und macht zur Feier Feuer.

Das Ergebnis der Verpflanzung ist eine Wucht, die sich in folgenden Zahlen manifestiert. Aus dem Stand beschleunigt der i30 in 7,9 Sekunden auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit be-



Quereinsteiger: Ein Dreiliter-V6 macht dem Vectra i 30 Beine

trägt 237 km/h. Damit gehört der Fahrer dieses Kombis zu den Schnellsten im Lande.

Daß die Mehrleistung auch einen Mehraufwand am Fahrwerk erforderlich machte, ist klar. Folglich kommt der Caravan made by Irmscher 30 Millimeter tiefer daher als sein Serienpendant, ferner sind Dämpfer und Federn straffer abgestimmt. Abgerundet wird das Ganze von vier sieben Zoll großen Leichtmetallrädern mit Breitreifen der Dimension 225/45.

So bestückt liegen die Fahrwerksstärken des Vectra eher auf der dynamischen als auf der komfortablen Seite. Können vermögen den Kombi zum Kurvenräuber zu machen, der Straßenge-schlängel aller Kategorien durchweilt wie ein hungriges

Wiesel. Die Seitenneigung der Karosserie bleibt dabei minimal, das leichte Untersteuern gut zu beherrschen.

Im Innern des Vectra haben sich Komfort und Sportlichkeit friedlich vereinigt. Klimaautomatik und Leder gehören ebenso dazu wie das Lenkrad im Alu-/ Leder-Look und die Sportsitze. Selbstverständlich sind alle Sicherheitsstandards ebenfalls an Bord. Wünsche für Extras dürften deshalb eine Ausnahme bleiben.

Offt sehen wird man den i 30 freilich nicht. Denn zum einen will Irmscher nur 30 Stück bauen, zum anderen dürfte auch der Preis von 84 990 Mark einer größeren Verbreitung im Wege stehen. Allerdings: Der Käufer bekommt dafür ein schönes und seltenes Stück Automobil. ■



Schickes Innenleben: Zweifarbiges Leder und Alu im Cockpit

Einprägsam

Opel-Werbung bleibt lange haften

Frankfurt/Main (dpa/lhe). Die Opel-Werbung bleibt bei den Bundesbürgern am längsten haften – gefolgt von Mercedes und Coca-Cola. Das geht aus einer repräsentativen Umfrage der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) und der Frankfurter Fachzeitschrift „Horizont“ hervor.

Danach antworteten fast zehn Prozent von etwa 2 500 Bürgern auf die Frage, an welche Werbung sie sich erinnern, mit dem Rüsselsheimer Autohersteller. Mercedes nannten 8,2 Prozent und Coca-Cola knapp acht Prozent der 16- bis 59jährigen.

Persil kam mit 7,8 Prozent auf Platz vier, gefolgt von VW (7,6 Prozent), Ford (6,7 Prozent), Maggi (6,5 Prozent), Audi (6,3 Prozent), Milka (6,2 Prozent) und BMW mit 6,0 Prozent. Die meisten Männer denken der Fachzeitschrift zufolge bei Werbung in erster Linie an Autos, das Gros der Frauen an Produkte des täglichen Bedarfs.

Unabhängig vom Geschlecht erinnerten sich die meisten an positiv empfundene Werbung: zwischen 60 und 100 Prozent der Befragten bewerteten die von ihnen genannten Spots als „sehr gut“ oder „gut“.

DIE NEUESTE FANKURVE. DER CORSA WORLD CUP



DER OPEL CORSA IRGENDWANN FAKETS ALLE

Studienobjekt: Eine Umfrage gibt der Opel-Werbung gute Noten

Blau vor Silber

Auch Autofarben folgen wechselnden Modetrends

Münster (dpa/lnw). „Immer mehr Deutsche kaufen silberne Autos. Frauen bevorzugen jedoch knallige Farben.“ Das hat der Farbwissenschaftler Werner Rudolf Cramer aus Münster bei der Auswertung der Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes festgestellt.

„Frauen mögen es eindeutig bunter“, urteilt Cramer. Et was mehr Fahrerinnen als im Jahr zuvor (19,9 Prozent) hätten sich 1997 für Rot (20 Prozent) entschieden. Noch stärker sei der Frauenanteil mit 28 (27,6) Prozent aller Zulassungen bei Blau geworden.

Der allgemeine Trend geht nach Cramers Angaben aber weg von Weiß und hin zu Silber. „Die Frauen ziehen allerdings nicht mit. Während 17,6 Prozent der Bundesbürger insgesamt silberne Wagen anmeldeten, lag die Frauenquote um knapp vier Prozent niedriger.“ 5,3 Prozent der neuen Autos waren weiß. Hier



Schwer „in“: Die Farbe Silber erfreut sich wachsender Beliebtheit

hielten sich die Frauen mit 3,1 Prozent vergleichsweise zurück.

„Jahrelang waren rote Fahrzeuge die Nummer eins bei den Neuzulassungen“, erinnert Cramer. 1994 sei dann Rot von Blau auf den zweiten Rang verdrängt worden. Mit insgesamt 16,8 Prozent sei Rot inzwischen auf Rang drei abgerutscht und könne sich

auch „dort nur knapp gegenüber Grün mit 16,7 Prozent verteidigen“.

Unter dem Strich führend seien 1997 bei den Neuzulassungen in Deutschland wieder blaue Autos (24,5 Prozent) gewesen. Daran werde sich bis zum Jahresende auch nichts ändern, vermutet Cramer. „Effektfarben werden Außenbeiseite bleiben.“ ■

Ein hartnäckiger Trunkenbold

Leipzig (dpa). Gleich drei Mal mußte die Polizei einen betrunkenen Autofahrer aus Sachsen aus dem Verkehr ziehen. Wie die Polizei mitteilte, kontrollierten Beamte den 44jährigen, weil er mit seinem Wagen Schlangenlinien fuhr. Der Alkoholttest ergab 3,80 Promille, woraufhin die Polizei den Fahrzeugschlüssel beschlagnahmte. Wenige Stunden später erwischten Polizisten denselben Fahrer im Nachbarort. Wieder war er mit seinem Golf unterwegs, den er mit einem Reserve-schlüssel gestartet hatte. Ein weiterer Test ergab 2,44 Promille. Die Polizei nahm dem Mann nunmehr den Reserve-schlüssel ab. Keine vier Stunden später geriet er ein drittes Mal an die Polizei – wieder in seinem Golf. Er hatte den Wagen kurzgeschlossen. Der dritte Test ergab 2,85 Promille. Vorsichtshalber beschlagnahmte die Polizei nun das Fahrzeug.

Lkw umrunden 7100 mal die Welt

Hannover (dpa). Deutsche Lkw erreichten nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 1996 eine Transportleistung von 283 Millionen Kilometer. Umgerechnet führen sie also fast 7 100 mal um die Erde. Dabei transportierte die rund 2,2 Millionen Lkw und die 124 000 Sattelzugmaschinen so ziemlich alles: Obst, Gemüse, Fleisch, Fisch, Glas, Autoteile bis hin zur Windkraftanlage. So rollen auf den Lastern allein jedes Jahr rund zehn Milliarden Liter Bier oder 13 Milliarden Liter alkoholfreie Getränke über Deutschlands Straßen. Sie bringen auch 700 000 Tonnen Schokolade und Kekse von A nach B.

Autos werden immer schneller

Frankfurt/Main (dpa/lhe). Auf Deutschlands Straßen sind immer mehr schnelle Autos unterwegs. 17,5 Prozent aller im vergangenen Jahr neu zugelassenen Personenwagen erreichten nach Mitteilung der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 Kilometern pro Stunde. Ein Jahr zuvor hatte dieser Anteil noch bei 15,9 und 1995 erst bei 13,7 Prozent gelegen.

Raser beschwert sich über Radar

Longwy (dpa). Schneller als vom Polizei-Radar registriert will ein französischer Motorrad-Fahrer über eine Landstraße in Lothringen gerast sein. Sein Tacho habe Tempo 280 angezeigt, beschwerte er sich bei dem Beamten. Wie die Polizei mitteilte, hatte ihr Radargerät „nur“ 250 Stundenkilometer gemessen.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

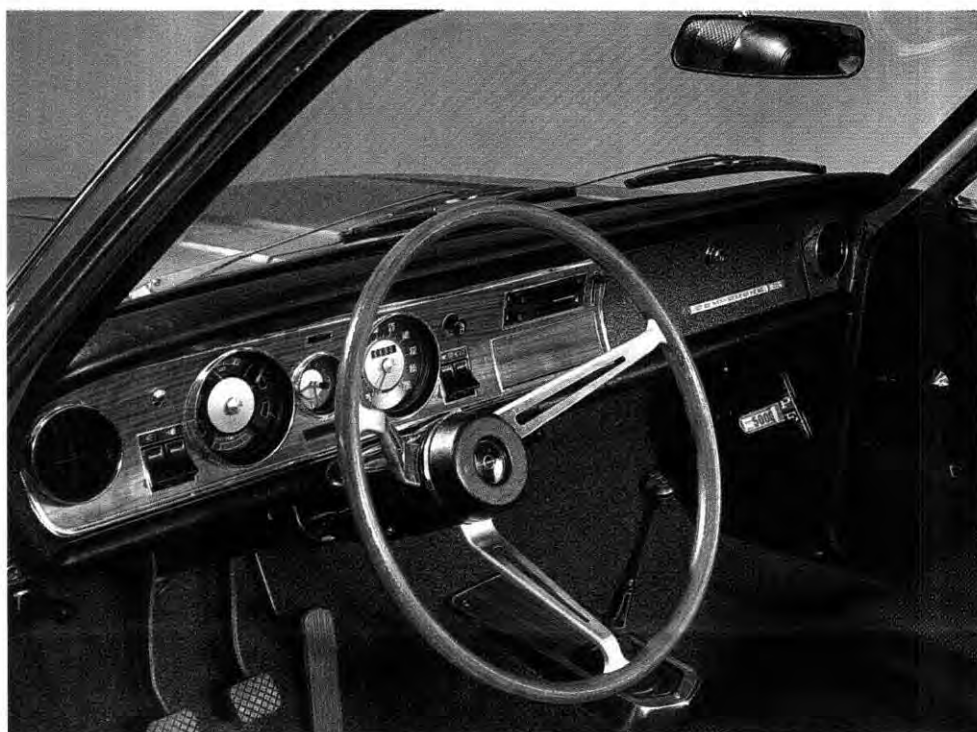
Der Countdown läuft: 1999 jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im neunten Teil dreht sich alles um die KAD-Reihe.

1964 griff Opel nach den Sternen, und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Die Hingen weit oben am Autohimmel und kamen aus Stuttgart – jeder Bewerber in der automobilen Oberklasse mußte sich damals mit Wagen von Mercedes-Benz messen lassen, daran kam keiner vorbei. Soviel Gut-situierte und Politiker konnten nicht irren. Hatte sich der Kapitän in der Vergangenheit nicht nur gut gegen die Konkurrenz behauptet, sondern diese sogar teilweise überflügelt, wollte man bei Opel nun mehr. Nämlich ganz nach oben.

Da Parkplatznot Mitte der 60er noch ziemlich unbekannt war, griff man dazu in die Vollen und legte ein Traumschiff auf Kiel – das Ergebnis war die KAD-Reihe, Kapitän, Admiral und das Topmodell Diplomat für „Reisende von Rang“, wie für die erhoffte Käuferschicht gedichtet wurde. Den Namen „Admiral“ hatte schon ein Opel-Flaggschiff vor dem Krieg getragen, der „Diplomat“ war neu hinzugekommen. Großzügig geschnitten waren sie aber alle: Knapp fünf Meter lang und 1,90 Meter breit geriet der neueingekleidete Flottenverband aus Rüsselsheim.

„Straßenkreuzer“ war dann auch der passende Begriff, den der Volksmund für die drei Großen aus dem Hause Opel schnell fand. Die Presse lobte die imposante Linienführung, hatte man sich doch mit dem Chevrolet „den schönsten Serienwagen der Welt“ so ein wenig zum Vorbild genommen.

Innen gab es noch mehr Platz für die sechs Passagiere, die Beinfreiheit im Fond war gewachsen und extra



Ein Hauch von Nostalgie: Der Arbeitsplatz eines stolzen Opel-Besitzers in den 60er Jahren

große Türen erlaubten einen bequemen Einstieg. Auch die Spur war beträchtlich in die Breite gegangen, somit lagen die Wagen satt auf der Straße. Die wiederum ge-

stiegene Motorleistung stellte das überarbeitete Fahrwerk vor keinerlei Probleme. Eine Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen vorne und einem Bremskraftver-

stärker hielt das Schiff auf Kurs.

Dem Motoren-Methusalem unter der unendlichen Haube, dessen Konstruktion noch von 1937 stammte, hatte man zwar als erster Hersteller auf dem Kontinent einen hydraulischen Ventilausgleich verpaßt – was ein Prüfen des Ventilspiels überflüssig machte –, aber um oben mitzumischen, mußte zweifellos ein neues Triebwerk her. Das kam schon ein Jahr nach Stapellauf: Der Reihen-Sechszylinder verfügte über das legendäre „camshaft in head“-System (Nockenwelle im Kopf) und 2,8-Liter Hubraum. Mit Verbesserungen wurde dieser Jahrhundertentwurf sogar noch im Senator, Monza und Omega 3000 verbaut.

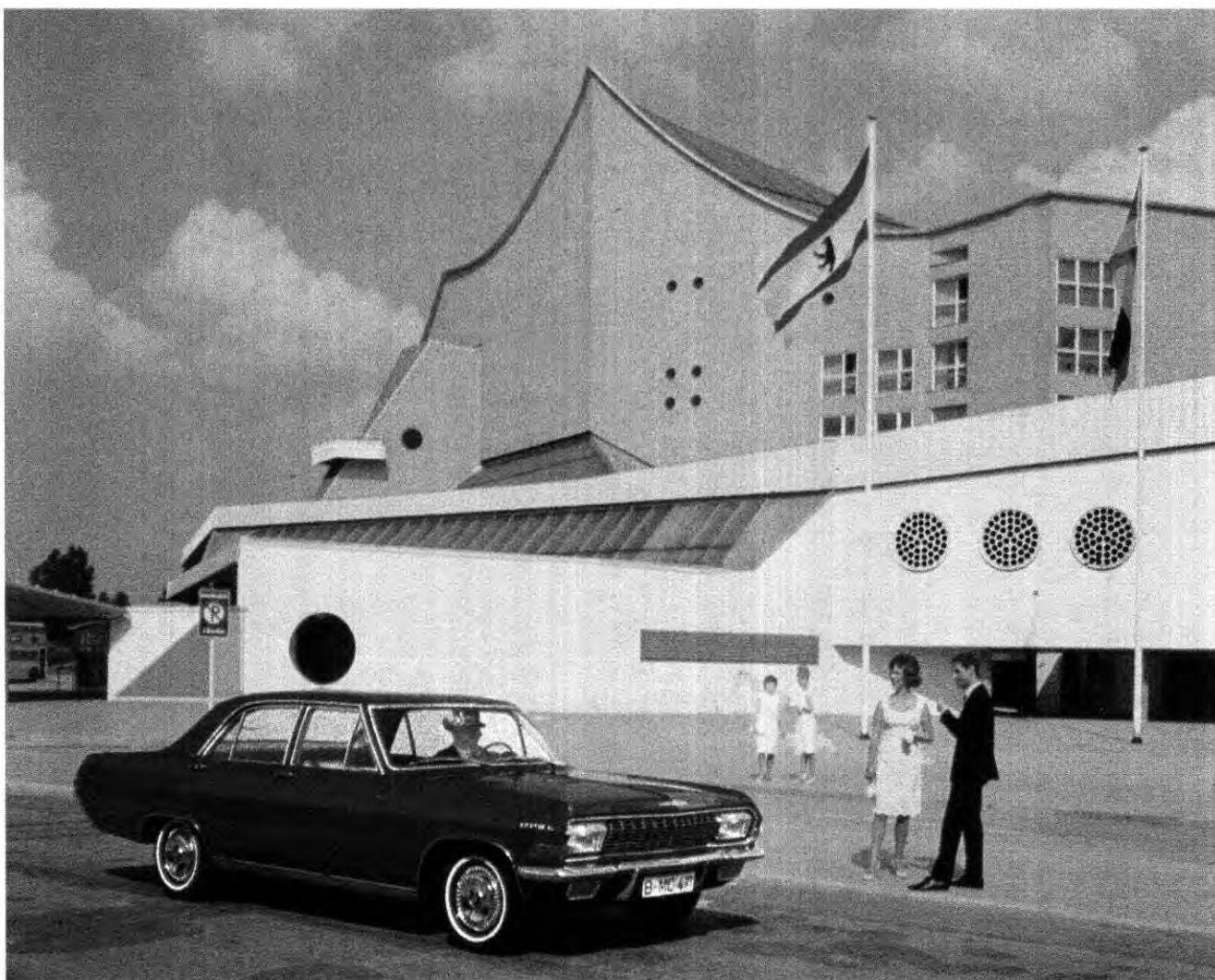
125 Pferdestärken leistete der neue Sechser, ab 1967 waren es bei der „HL“-Version, mit zwei Vergasern und höherer Verdichtung, 140 PS, womit die ohnehin schon üppige Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h auf 180 Kilometer Spitze anstieg.

Besser konnten das nur jene Kapitäne und Admiräle, denen ihr Fahrer den 4,6-Liter-V8, den es sonst nur serienmäßig im Diplomat gab, verpaßt hatten. 200 km/h Spitze waren damit drin, Geschwindigkeiten, die man sonst nur vom Hörensagen oder von reinrassigen Sportwagen kannte. Damit baute Opel den schnellsten Serienwagen Europas und das zu

1964 wurde mit der KAD-Reihe die Opel-Modellpalette nach oben erweitert: Kapitän und Admiral teilten dieselbe Karosserie, der Admiral trug als Rangabzeichen jedoch eine luxuriösere Ausstattung. In beiden kam zuerst der bekannte 2,6-Liter-Vorkriegs-sechszylinder mit 100 PS zum Zuge, ein Jahr später dann mit „camshaft in head“-Neukonstruktion und 2800 Kubikzentimetern, der 125 beziehungsweise 140 Pferdestärken bereit-hielt. Wahlweise wurde auch der 4,6-Liter-V8 aus dem Diplomat verbaut, der über 190 PS verfügte und die Wagen auf eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h trieb. Die Marineoffiziere im Breitbandformat sahen nun tatsächlich so aus wie die Straßenkreuzer im Land der unbegrenzten Möglichkeiten.



Rasante Formen und starke Motorisierung: Der GS/E avancierte ab 1970 zum Pistenschreck



Zu ihrer Zeit begehrte Statussymbole: Die großen Sechszylinder aus dem Hause Opel spielten in Deutschland eine wichtige Rolle

Foto: B. Opel

Preisen, die deutlich unter denen der Konkurrenz lagen. Dennoch war das Marktpotential in diesem Segment begrenzt: Ganze 113 Kapitän und 622 Admiral mit V8 und der serienmäßigen Zweigangautomatik wurden verkauft – eine Rarität ab Werk und heute umso gesuchter.

Opel hatte also reagiert, das Marketing hatte sich seine Gedanken gemacht und richtig geschlußfolgert: Die Kundschaft wollte nicht nur stärkere Motoren und eine reichhaltige Auswahl an Ausstattungsvarianten, sondern vor allem ein repräsentatives Fahrzeug. Mit Kapitän und Admiral war man in der Oberklasse mit dabei, der 1966 präsentierte Rekord C entwickelte sich zum Verkaufsknüller in der Mittelklasse. Was da noch fehlte, war ein Modell zwischen den beiden Baureihen.

Erste Erfahrungen lagen in Form des Rekord 6 bereits vor: Dem „Wolf im Schafspelz“ hatten die Entwickler 1962 den ohv-Reihensechser des Kapitän P 2,6 verpaßt und einen Biedermann zum Brandstifter gemacht. Weil das Fahrwerk völlig überfordert war von der überquellenden Leistung und sich der Rekord 6 nur geringfügig von den Vierzylinder-Modellen un-



Nix Hosenträger: Mit Benzineinspritzung und 150 PS kratzte der GS/E an der 200 km/h-Marke

terschied, blieb es zuerst beim Versuch.

1967 machte Opel dann alles richtig – und wieder mußte die Marine-Nomenklatur erhalten: Auf „Commodore“ getauft, lief der Neuling mit modischem Hüftschwung („Coke-bottle-shape“) vom Stapel. Vom Rang her als Geschwaderführer zwar höhergestellt als der Kapitän, aber mit Rekord-Karosserie kompakter als jener, füllte er die Lücke zwischen beiden.

Gab es den Rekord aber bis auf wenige Ausnahmen – ein 2,2-Liter-Sechszylinder mit 95 PS verschwand schnell wieder in der Versenkung – nur mit Vierzylinder-Motor, kam der Commodore serienmäßig mit einem ebenfalls neukonstruierten Sechszylinder in die Verkaufsräume. Dort entwickelte er sich zum Liebling

der Händler und Käufer und die hatte man akribisch erforscht.

Viele wollten vom Rekord aufsteigen, die KAD-Reihe war aber zu groß oder zu teuer und die Konkurrenz schief nicht. Also gab es für 9 975 Mark Luxus und Prestige für verhältnismäßig kleines Geld, einen 2,5-Liter-Motor mit 115 PS und sportlich-gediegenem Auftritt. Wie der Rekord war der Commodore als zwei- und viertürige Limousine oder als Coupé zu haben, für die hochwertige Kombistudie von 1968 mit dem klangvollen Namen „Voyage“ war die Zeit allerdings noch nicht reif.

Nach reiflicher Überlegung waren die Strategen im Zeichen des Blitzes 1966 allerdings zu dem Schluß gekommen, daß „Opel-Fahrer auch mal links auf der Autobahn

fahren wollen“. Deshalb wurde 1968 nachgelegt. Und wie. Der Commodore GS, mit Doppelvergaser auf 130 PS erstarkt, Sportstahlfelgen,

Weitstrahlern und Zusatzinstrumenten, wurde zum Pistenschreck, der zur Jagd auf BMW, Alfa Romeo und Mercedes blies.

Das Coupé erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h, aber da war noch lange nicht Schluß. 1970 kam der GS auch mit der 2,8-Liter-Maschine aus dem Admiral auf den Markt, die über 145 PS verfügte. Mit dem GS 2 800 dachte man bei Opel an die zahlreichen Privatfahrer, die bei dem damals groß in Mode gekommenen Rundstrecken- und Rallyesport mitmischen wollten.

Vorgemacht hatten es Turner wie Irmscher und Steinmetz, die mit bis zu 300 PS-starken Renn-Commodore auf der Piste die Konkurrenz ganz fürchterlich verblies und den Grundstein für Opel-Erfolge im Motorsport legte. Daß bei forscher Fahrweise schon beim Serienmodell locker über 20 Liter Sprit durch die großzügig dimensionierten Vergaser liefen, interessierte damals kaum einen. Die Ölkrise war schließ-

lich noch drei Jahre entfernt, ein knalliges Äußeres und jede Menge Hubraum mithin viel wichtiger. Zahlreiche Commodore-Eigner wollten auch einfach nur schaltfaul fahren und kommod, aber zügig ans Ziel kommen.

Wie immer kam auch beim Commodore das Beste zum Schluß: Das Spitzenmodell GS/E mit innovativer Benzineinspritzung von Bosch und 150 PS stand ab März 1970 zu einem Preis von knapp 14 000 Mark beim Händler. Das Coupé der Hochleistungsreihe kratzte mit 197 km/h Spitze an der magischen 200 Stundenkilometer-Marke, womit Opel im Wortsinne zügig daran arbeitete, das oft zitierte Hosenträger-Image abzustreifen.

Hektisch wie die Zeit war auch die Werbung, deren Wortwahl wie mit dem Hackbeil zubereitet wirkte: „Im Gaspedal 150 PS. Kraft, die auf breite Reifen geht. Kraft, die nach vorn schießt. Beschleunigung, die in die Sitze preßt. Aus 2,5 Litern. Sechs Zylinder, denen der Treibstoff elektro-

nisch serviert wird. Ein Motor, der kein Oktan ungenutzt nach hinten jagt. GS/E: ein lauerndes Grollen in den Zwilling-Auspuffrohren.“

Doch nicht nur die Einspritzung war modernste Technologie im Serienwagenbau, der GS/E verfügte als erster europäischer Wagen seiner Gattung ab Werk über einen Frontspoiler – „Luftleitblech“ hieß das damals noch. Dem Spoiler stand seine große Ära in den 80er Jahren noch bevor.

Die Zeit ging an den C-Rekord, A-Commodore und der KAD-Reihe jedoch nicht vorbei. Neue Sachlichkeit war „in“, schwülstige Formensprache der 60er Jahre und amerikanischer Geschmack verloren an Beliebtheit bei den Käufern. „Die großen Drei“ Kapitän, Admiral und Diplomat hatten schon 1969 eine Neuauflage erlebt, zum Modelljahr 1972 kamen die Rekord- und Commodore-Nachfolger, die an den Erfolg der Millionenseller anknüpfen sollten. Doch das ist eine andere Geschichte. **Jan-Henrik Muche**

Zwischen Kapitän und Admiral schob sich im Flottenverband ab 1967 der Commodore, welcher auf dem Rekord C basierte und mit einem 2,5-Liter-Sechszylindertriebwerk daherkam. Auch er war besser ausgestattet und bekam potente Versionen an die Seite gestellt: Die Commodore GS, GS/E und GS 2800 sorgten auf der Rennpiste für Furore und lieferten Prestige und Leistung zum Mittelklassenpreis.



Automobile aus einer Zeit, als Parkplatznot noch ein Fremdwort war: Mit knapp fünf Metern Länge und 1,90 Metern Breite waren die Fahrzeuge aus der KAD-Reihe echte „Straßenkreuzer“

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 2. Juni**
Karl-Erhard Bachmann,
 Fertigung Preßwerk
Helmut Häbe,
 Fertigung
- 9. Juni**
Karl Allendorf,
 Fertigung Montage I
Egon Bender,
 Fertigung
Wolf-Dietrich Hellwig,
 Fertigung Montage II
Hermann Merz,
 Technisches Service-Zentrum
Hermann Pöller,
 Beschädigteinsatz
Arno Schnecko,
 Lager Logistik
Edgar Schuck,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie
Klaus Stabel,
 Chassiswerke II
- 13. Juni**
Werner Roth,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie
- 16. Juni**
Hans Häfner,
 Fertigung Montage II
Herbert Rocker,
 Fertigung Montage II
Günther Schmahl,
 Qualitätssicherung Chassiswerke
Kurt Schmiade,
 ITEZ-Zentralwerkstätten Modellbau
- 23. Juni**
Manfred Bauermeister,
 Instandhaltung Karosserie
Erich Jochum,
 ITEZ
Johann Poth,
 Technisches Service-Zentrum



Karl-Erhard Bachmann



Helmut Häbe



Karl Allendorf



Egon Bender



Wolf-Dietrich Hellwig



Hermann Merz



Hermann Pöller



Arno Schnecko



Edgar Schuck



Klaus Stabel



Werner Roth



Hans Häfner



Herbert Rocker



Günther Schmahl



Kurt Schmiade



Manfred Bauermeister



Erich Jochum



Johann Poth

- 15. Juni**
Tahsin Yolcu,
 Fertigung Montage I
- 18. Juni**
Necip Acar,
 Fertigung Lackiererei
Mohamed El Khalfaoui,
 Chassiswerke I
Dimitrios Kakadiaris,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
 Preßwerkzeugbau
Hüseyin Kara,
 Fertigung Karosseriewerk I
- 19. Juni**
Osman-Serif Gökcöl,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
 Zentrale Maschinenabteilung
- 20. Juni**
Memis Acikgöz,
 Fertigung Montage I
- 25. Juni**
Ömer Cetin,
 Fertigung Karosseriewerk I
Caetano De Sousa,
 Fertigung Karosseriewerk I
Yilmaz Korkmaz,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
 Zentrale Maschinenabteilung

25 Jahre

Bochum

- 1. Juni**
Ali Canibek,
 Hinterachsen
Kuk Juong Frisch-Lee,
 Ziehteile-Reparatur
Hanspeter Hemker,
 Werkslogistik
Bruno Mezek,
 Zusammenbau Stirnwand
Heinz Werner Pieper,
 Motoren-Endaufrüstung
- 3. Juni**
Benicio Valderrey Vidales,
 Wagenendmontage u. -reparatur
- 4. Juni**
Karl Josef Berlin,
 Wagenendmontage u. -reparatur
Herbert Hentschel,
 Qualitätssicherung Werk I
- 5. Juni**
Rolf Kremski,
 WA-Maschinenabteilung
 u. Maßraum
- 7. Juni**
Chang-Bok Chun,
 Vorderachsen
Dieter Wilhelm Kuhn,
 Wagenendmontage u. -reparatur
- 12. Juni**
Ali Kocer,
 Fertigung Auspuffanlagen
Vassilios Theoharidis,
 Zusammenbau Karosserie-
 Rohbau komplett
Antonio Vazquez-Alvarez,
 Hydraulikversorgung Werk II
- 13. Juni**
Jose Cal Lorenzo,
 Zusammenbau Vorderwagen

- 14. Juni**
Mehmet Cetin,
 Chassis-Kleinteile
Nikolaos Damanakis,
 Montageband Fertigungsmontage
- 15. Juni**
Dieter Leuschner,
 Beschaffungswesen
- 18. Juni**
Ahmet Asian,
 Montage-Getriebe
Lhoussaine Bouch,
 Preßwerk
Mustafa Salim Erez,
 Wagenendmontage u. -reparatur
Mehmet Kocer,
 Chassis-Kleinteile
Mehmet Mutlu,
 Vorderachsen
- 19. Juni**
Abdelkader Arrass,
 Vorderachsen
Detlef Karl Brinkmann,
 Preßwerk
Kadir Celebi,
 Hinterachsen
- 20. Juni**
Peter Hüttenhoff,
 Wagenendmontage u. -reparatur
- 25. Juni**
Siegfried Winkler,
 Instandhaltung I Karosseriewerk
- 27. Juni**
Udo Credo,
 Instandhaltung Werkzeuge

25 Jahre

Kaiserslautern

- 9. Juni**
Willi Rether,
 DI-Diesel-Werk

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Hasan Hüseyin Berekotoglu**,
 geb. 02.01.1933, gest. 01.04.1998,
 Lackiererei
Helga Schneider,
 geb. 30.07.1944, gest. 11.05.1998,
 Einkauf
Reinhold Jach,
 geb. 03.05.1940, gest. 15.05.1998,
 Motorenentwicklung u. -erprobung

Bochum

- Hans-Joachim Sockel**,
 geb. 05.05.1939, gest. 18.05.1998,
 Prozeßabteilung Werk I

Kaiserslautern

- Manfred Müller**,
 geb. 23.06.1954, gest. 10.04.1998,
 Fertigung

Günstige Policen

Das besondere Angebot vom OVD

Rüsselsheim (jan). Sie haben sich beim Frühjahrs-Verkaufsprogramm ein Autoschnäppchen gesichert? Dann hat der Opel-Händler Versicherungsdienst (OVD) die passende Police dazu.

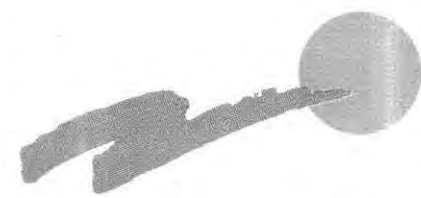
Die freundliche Assekuranz bietet Opel-Mitarbeitern bei Abschluß einer Kfz-Versicherung einen Nachlaß von 15 Prozent an. Diese Versicherung bezieht sich auf Haftpflicht-, Voll- und Teilkasko- sowie auf die Insassenunfallversicherung.

Wer eine Verkehrsrechtsschutzpolice abschließt, erhält gar einen Rabatt von 20 Prozent. Berechtig sind ebenfalls jene Käufer, die auch sonst in den Genuß der Vorzugspreise kommen. Als Nachweis wird nur eine Kopie der Neuwagen-Rechnung benötigt.

Die Rabatte sind unabhängig von anderen Vergünstigungen des Tarifs mit Ausnahme des Vollkasko-Nachlasses für Werksangehörige, der auf 18 Monate begrenzt ist.

Weitere Sparmöglichkeiten ergeben sich für Garagenbesitzer oder jene Automobilisten, die im Jahr nur eine geringe Kilometerzahl mit dem Wagen zurücklegen. Die Versicherung wird auch dann günstiger, wenn nur eine Person das Fahrzeug nutzt, beziehungsweise wenn das Auto mit nur einem Partner geteilt wird.

Für weitere Infos stehen die Mitarbeiter beim Opel Master Lease im Verkauf an Mitarbeiter bereit. Zwei Schnäppchen sind nun mal besser als eines.



Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Wer fährt mit?

- Weiterstadt → Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Normalschicht, Tel.: 06142/74963
Gau-Odernheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Normalschicht, Gleitzeit, 35 Std.,
 Tel.: 06733/7204
Münster-Sarmsheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal,
 P20, 7.00 bis 15.30 Uhr,
 Tel.: 06251/78379
Auerbach → Rüsselsheim,
 1 Mitfahrer gesucht, Normalschicht,
 Gleitzeit, Tel.: 06244/4293
Leeheim → Rüsselsheim,
 Schicht A, Tel.: 06158/976064
Hanau/Umgebung o. Rasthof Weiskirchen → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 06186/380

Beiträge werden angepaßt

Rüsselsheim (bkk). Wie jedes Jahr werden auch 1998 die Beitragssätze für pflichtversicherte Rentner zum 1. Juli an die Beitragssätze der Mitglieder der Allgemeinen Krankenversicherung angepaßt.

Der Beitragssatz für Renten beträgt demnach 12,8 Prozent im Rechtskreis West und gilt für die Zeit vom 1. Juli 1998 bis zum 30. Juni 1999. Der Beitragssatz für Versorgungsbezüge bleibt unverändert bei 6,4 Prozent.

Im Rechtskreis Ost bleiben die Beiträge der Rentner unverändert bei 13,5 Prozent beziehungsweise bei Beiträgen aus Versorgungsbezügen bei 6,75 Prozent. Die Hälfte des Beitrages für pflichtversicherte Rentner leisten die Rentenversicherungsträger. Freiwillig versicherte Rentner sind von diesen Änderungen nicht betroffen.

- Essen/Kartenberg → Bochum, Werk I**,
 suche Fahrgemeinschaft in Früh- u. Spätschicht,
 Tel.: 0201/8305710 o. 8306671
Nackenheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Arbeitszeit 7.00 bis 14.45 Uhr,
 Tel.: 06135/950057
Bodenheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 ITEZ, 40 Std., N 23, Tel.: 0171/2944453
Dortmund-Löttringhausen → Bochum, Werk I,
 Schicht B, Tel.: 0231/737630
Bad Camberg → Rüsselsheim,
 Schicht A, P60, Tel.: 06434/37234
Gau Bickelheim → Rüsselsheim,
 ITEZ, 40 Std., 7.30 bis 16.30 Uhr,
 P 45, Tel.: 06701/2568
Wöllstein → Rüsselsheim,
 Gleitzeit, ab 8/98, Tel.: 06142/46638

205 PS für die Formel 1

Leidenschaft und ein Zweiliter-Opel-Motor sind der Antrieb der Formel 3-Piloten – Viele „Aufsteiger“

Ein Motor bricht Rekorde: Opel feierte am Sachsenring den 100. Sieg des Opel-Zweiliter-16V-Motors in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft. Für das runde Jubiläum sorgte der Belgier Bas Leinders im Opel-Dallara 397 mit seinem dritten Erfolg im fünften Saisonrennen.

Rüsselsheim/Sachsenring (pui). Ergänzt wird die einzigartige Erfolgsbilanz des 1990 erstmals eingesetzten Triebwerks durch fünf Meistertitel allein in Deutschland, 16 nationale Titel im Ausland sowie zahlreiche Siege bei internationalen Rennen. Mit nunmehr 101 Siegen in Deutschland ist Opel in der Bestenliste der Deutschen Formel 3-Meisterschaft einsame Spitze. VW verbucht 94, Toyota 63 sowie Fiat und BMW je 14 Siege.

„Wir sind natürlich sehr stolz auf den 100. Sieg sowie die vielen anderen nationalen

und internationalen Erfolge des Opel-Zweiliter-16V-Motors in der Formel 3“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Die Erfolge sind das Produkt aus einem hervorragenden Basismotor, der aus der Opel-Serienpalette stammt, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und einer exzellenten Zusammenarbeit mit unserem Motorenpartner Spiess.“

Mit dem kraftvollen Opel-Triebwerk im Rücken haben in den vergangenen Jahren zahlreiche Formel 3-Piloten, zum Teil direkt von Opel gefördert, den Sprung bis in die Formel 1

geschafft. Zu den Grand-Prix-Piloten mit Opel-Erfahrung zählen Ralf Schumacher (Jordan), 1995 Deutscher Formel 3-Vizemeister mit dem Opel Team WTS, Jarno Trulli (Prost), 1996 Meister im Opel Team KMS, Alexander Wurz (Benetton), 1994 Vizemeister mit GM Motorsport, sowie Pedro Lamy, 1992 Meister im Opel Team RC Motorsport italienischer Formel 3-Meister, und durch Nick Heidfeld, der 1997 im Opel Team BSR den deutschen Titel gewann und als McLaren-Testpilot Formel 1-Erfahrung sammelt.

Die Erfolgs-Story des Zweiliter-16V-Motors aus Rüsselsheim, der damals als Serienmotor mit dem höchsten Wirkungsgrad galt, begann 1988, als das Triebwerk in der neu eingeführten Formel Opel debütierte. Mit einer serienmäßigen 158-PS-Version wurde die Formel Opel zu einer der erfolgreichsten Nachwuchsserien weltweit. Die Entwicklung eines Formel 3-Motors auf Basis des Opel-Zweiliter-



Jubiläum: Am Sachsenring erfuhr Bas Leinders (v.) den 100. Sieg mit einem Formel 3-Triebwerk von Opel



Aufstieg: Viele F 3-Fahrer tummeln sich jetzt in der Königsklasse

16V war geradezu eine logische Konsequenz.

Ende 1989 feierte das Opel-Triebwerk seine Premiere in der Formel 3. Schon beim Saisonstart 1990 im belgischen Zolder eroberte Wolfgang Kaufmann am Steuer eines Opel-Reynard 903 den ersten Sieg gegen die damals dominierende Konkurrenz von VW.

Ende 1990 fuhr auch Michael Schumacher, damals gerade mit VW Deutscher Meister geworden, mit Opel zum Sieg. „Bei einem Rennen in Le Mans startete Michael zunächst mit dem VW-

Motor“, erinnert sich Jürgen Spiess, zusammen mit seinem Vater Siegfried Spiess maßgeblich für die Entwicklung verantwortlich. „Nachdem das Rennen nach einigen hundert Metern nach einem Crash abgebrochen wurde, saß er beim Re-Start in seinem Testauto mit Opel-Triebwerk – und gewann. Ersatzautos waren damals zwar zugelassen, doch Schumacher wurde disqualifiziert, weil er mit zwei verschiedenen Motoren gestartet war.“

Den großen Durchbruch feierte der Opel-Rennmotor

1992 international durch Siege von Marco Werner in Monaco, Pedro Lamy in Zandvoort (NL) und Roberto Colciago in Fuji (J). Im Laufe der Jahre wurde das Triebwerk kontinuierlich weiterentwickelt und um 20 Kilogramm abgespeckt. Seit einer Reglements-Änderung Anfang 1997, als der Luftmengenbegrenzer (Air-Restriktor) um zwei auf 26 Millimeter vergrößert wurde, leistet das Triebwerk gut 205 PS, rund 30 PS mehr als zuvor. Gleichzeitig wurde der Motor kostengünstiger, weil aufwendige Lösungen, wie die 1994 eingeführten variablen Ansaugrohre und verstellbare Nockenwellen, verboten wurden.

„In den ersten Jahren mußten wir die Fahrer teilweise noch davon überzeugen, daß der Opel-Motor das Maß der Dinge war“, so Jürgen Spiess. „Heute ist das nicht mehr nötig.“ In der Deutschen Formel 3-Meisterschaft vertrauen inzwischen alle Teams auf die treibende Kraft aus Rüsselsheim.

Eine Entwicklung, über die man bei Opel nicht nur glücklich ist. „Es wäre interessanter, wenn es Mitbewerber geben würde“, sagt Volker Strycek. „Ein Blick über die Grenzen zeigt aber, daß wir uns vor der Konkurrenz nicht verstecken müssen.“ Die Formel 3-Meisterschaften in England, Frankreich und Italien sind hart umkämpft, trotzdem hat Opel insgesamt bereits 21 internationale Titel gewonnen.

Auch nach dem 100. Sieg neigt sich die Karriere des Zweiliter-16V keineswegs dem Ende entgegen. Opel-Rennleiter Volker Strycek: „Der Opel-Motor ist auch in seinem neunten Einsatzjahr noch nicht ausgereizt. Zusammen mit unserem Partner Spiess werden wir die kontinuierliche Weiterentwicklung dieses bewährten Triebwerks forcieren, um den aufstrebenden Talenten in der Formel 3 auch weiterhin eine leistungsstarke Kraftquelle als wesentlichen Baustein zum Erfolg zur Verfügung stellen zu können.“

Tabellenführung verteidigt

Das STW-Team sah am Sachsenring Licht und Schatten – WM-bedingte Sommerpause

Rüsselsheim (pui). Wenn Werksfahrer Eric Hélary zum Rennen anreist, hat er neben Overall und Helm auch Kinderspielzeug und Pampers im Gepäck. Denn wenn der 31jährige Franzose, Neuzugang im Opel-Werksteam, in der STW mit seinem Vectra (Opel TNT Team SMS) um Hundertstel kämpft, fiebern Ehefrau Marie-Laure und die Kinder Laura (4) und Loic (1) an der Rennstrecke mit. „Ich bin so oft unterwegs, daß ich es liebe, wenn meine Familie

dabei ist“, gesteht Hélary. „Meine Frau und meine Kinder geben mir den Rückhalt, den ich brauche.“

Obwohl der Le-Mans-Sieger von 1993 seine erste Saison in Deutschland bestreitet, trifft er dort bekannte Gesichter. Mit Landsmann und Titelverteidiger Laurent Aiello und seiner Familie sind die Hélarys seit Jahren eng befreundet. „Auf der Rennstrecke ist die Freundschaft vorbei, da kämpfen wir hart, aber fair“, so Eric Hélary, mit 1,67 Metern der kleinste Opel-

Pilot. Nach zwei zweiten Plätzen auf dem Nürburgring kam er am 24. Mai als Tabellenfünfter zum Sachsenring. Dort erlebte das Opel-Team dann ein Wochenende mit Licht und Schatten: Beim dritten Saisonlauf konnten Uwe Alzen mit Platz vier im Sprint sowie Manuel Reuter und Eric Hélary mit den Rängen sechs und sieben im Rennen die Führung in der Marken-Meisterschaft für Opel behaupten.

Allerdings wurden Reuter, Alzen und Alexander Burgstaller in Kollisionen verwickelt und damit um wertvolle Punkte gebracht. So wurde Manuel Reuter von Emanuele Pirro (Audi) an hervorragender dritter Stelle liegend ins Kiesbett befördert. Dadurch büßte er mehr als eine Runde ein und mußte sich mit Rang 16 zufrieden geben. Im Rennen kämpfte sich der 36jährige bis auf den siebten Rang vor und wurde nach der Disqualifikation von Christian Menzel (BMW) als Sechster gewertet.

Direkt hinter Manuel Reuter kam der zweite Pilot des Opel Team SMS, Eric Hélary, ins Ziel. Der Franzose, der im Sprint wegen einer defekten Kraftstoffzufuhr an der Box aufgegeben hatte, konnte sich im Rennen ebenfalls um zahlreiche Plätze verbessern.

Gute Zeiten, schlechte Zeiten auch für Uwe Alzen. Der Betzdorfer fuhr im Sprint souverän auf den vierten Rang. Im Rennen sorgten dann zahlreiche Kollisionen für Wirbel: In der ersten Runde wurde Alzen im Gerangel auf die schmutzige Fahrbahnseite gedrückt, drehte sich und fiel auf den 13. Platz zurück. Später kollidierte er mit Emanuele Pirro. Für beide Fahrer war



Explosiv: Der Gallier in Opel-Diensten dreht gern schnelle Runden

das Rennen im Kiesbett beendet.

Alexander Burgstaller, der im Sprint wegen einer defekten Servolenkung ins Kiesbett gerutscht war und vorzeitig aufgegeben hatte, mußte auch das Rennen nach einer Feindberührung vorzeitig beenden.

Während Opel in der Marken-Wertung mit 209 Punkten weiterhin vor Titelverteidiger Peugeot (174 Punkte) und Nissan (163) führt, liegt Manuel Reuter als bester Opel-Pilot mit 153 Punkten

auf Rang vier der Fahrerwertung hinter Sachsenring-Doppelsieger Johnny Cecotto (BMW) mit 209 Punkten, Titelverteidiger Laurent Aiello (Peugeot) mit 174 Punkten und Joachim Winkelhock (BMW) mit 162 Punkten. Eric Hélary ist Sechster (126 Punkte), Uwe Alzen wird mit 102 Zählern auf Rang acht notiert. Nach der sechswöchigen Fußball-WM-Pause geht die STW vom 3. bis 5. Juli auf dem Norisring in Nürnberg in die vierte von insgesamt zehn Runden.



Ersatzbank: Super Mario nimmt Maß

Ballgeflüster

Fußballwerksmeisterschaft: Die ersten Standortsieger stehen fest

Auch wenn Opel europaweit „nur“ fünf Top-Teams unterstützt, reicht das Fußballherz des Unternehmens und seiner Mitarbeiter ein gutes Stück weiter. Das bewiesen allein 96 Teams, die sich am ersten Juni-Wochenende in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zum Turnier im Zeichen des Blitzes trafen. Die Suche nach dem Fußballwerksmeister 1998 hat begonnen.

Rüsselsheim (jh). So viel vorweg: Keines der 48 kicken Teams erlaubte sich über die zwei Turniertage eine derart wechselhafte Leistung wie Petrus. Wollte er die Fußballer am ersten Spieltag mit schwülen 35 Grad scheinbar ausdörren, schickte er am darauffolgenden derart gigantische Wassermassen, die bei fröstelnden 17 Grad beinahe gelangt hätten, die Kicker hinfortzuspülen.

Daß auf dem Kunstrasenplatz des SC Opel in Rüsselsheim dennoch engagierter Fußball gespielt wurde, lag zum einen an der – vom Wetter einmal abgesehen – hervorragenden Organisation durch die Interne Kommunikation und den SC Opel. Allein der Verein hatte 50 ehrenamtliche Helfer aufgeboden, die sich um die spielenden und zuschauenden Gäste kümmerten.

Zum anderen bewiesen die angetretenen Teams – ob sie nun Plastikspieler, Ajax Seitenwand, Rennschnecken oder Unterbau 04 hießen – so viel sportlichen Elan und kameradschaftlichen Zusammenhalt, daß die Zuschauer an beiden Turniertagen 128 prickelnde Partien geboten bekamen. Packende Zweikämpfe, jede Menge schöne Tore, die eine oder andere sportlich-freundschaftliche Rüpelei – die Rüsselsheimer Werksmeisterschaft bot in bundesligafreier Zeit alles das, was das Fußballherz begehrt.

Bei allem Engagement, aller Fairneß und aller Begeisterung gibt es am Ende eines solchen Turniers – zumindest in sportlicher Hinsicht – Sieger und Verlierer. Eindeutig die Nase vorn hatte das Team der Endmontage,



Hessentag: Die Mannen der „Endmontage“ mit Rudi Müller (3.v.l.) und Dr. Hans-Dieter Rüter (r.)

das allein in der Vorrunde zwei 10:0-Packungen verteilte. Weitere Erfolgs-Stationen: Im Viertelfinale setzten sich die Endmontage-Kicker gegen die „Kleinen Italiener“ mit 5:1 durch, gewannen das Halbfinale gegen das „Finish“ ebenfalls mit 5:1 und fertigten im Endspiel den „FC Prima Klima“ mit 3:0 ab. Eine beeindruckende Bilanz für den alten und neuen Werksmeister aus Rüsselsheim.

Doch auch Vize-Meister „Prima Klima“ sowie das „Chaoten-Team“ und das „Fi-

nish“ auf den Rängen drei und vier boten ein engagiertes Ballspiel. Insgesamt zeigte die Endmontage die kämpferisch und spielerisch überzeugendste Leistung – und die besten Nerven. Denn die gestandenen Kicker ließen sich weder von einem enormen Gewitterguß kurz vor dem Halbfinale noch vom Zehbruch eines ihrer Mitspieler aus dem Konzept bringen.

Zur Siegerehrung hatte dann auch Petrus ein Einsehen. Er drosselte den himmlischen Wasserhahn auf ein

wird das Team die Chance erhalten, den zweiten Platz aus dem Vorjahr um einen zu verbessern.

Bochum (nh). Die Viertelfinalspiele „FC Achse“ gegen „Lackiererei“ und „Opelaner vom TSG“ gegen das „BKK-Team“ waren gerade in der heißen, entscheidenden Phase, als die kalte Dusche von oben kam.

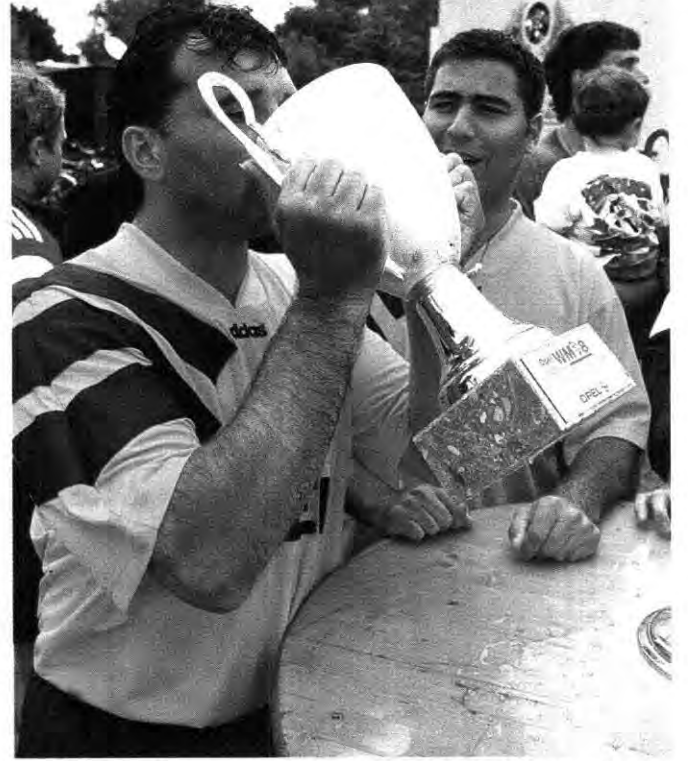
Die Himmelsschleusen öffneten sich bis zum Anschlag und ein sintflutartiger Regen setzte ein. Im Nu stand die Sportanlage des Werner SV in Bochum knöcheltief unter Wasser, statt Fußball konnte nur noch Wasserball gespielt werden. Die beiden laufenden Spiele wurden noch beendet, der Regen endete jedoch nicht.

Während die Windböen das Wasser fast waagrecht bis in die aufgestellten Zelte peitschten, tagte der Krisenstab im Organisationswagen mit nassen Füßen und dunklen Vorahnungen. Als nach etwa einer halben Stunde immer noch kein Ende des Gewittersturms abzusehen war und auch noch die Platzasche in Sturzbächen abtransportiert wurde, kam die Entscheidung: Abbruch und Verlegung des Restprogramms auf Sonntag, den 21. Juni, 10.30 Uhr.

Glücklicherweise müssen nur noch sechs Spiele bestritten werden, dann steht der Bochumer Werksmeister 1998 fest. Vier Teams, unter ihnen der Vorjahressieger „Ehemalige Azubis“, müssen noch ihre Viertelfinalbegegnungen bestreiten, während der „FC Achse“ und die



Engagiert: Der Kampf um die Fahrkarte nach München



Finale totale: Aus dem Pokal schmeckt's gleich doppelt gut

„Opelaner von TSG“ bereits im Halbfinale stehen. Jetzt heißt es Daumen drücken, daß am 21. Juni, an diesem Tag ist immerhin Sommeranfang, Petrus ein Einsehen hat und die Meisterschaft bei schönem Wetter zu Ende geführt werden kann.

Kaiserslautern (es). Aus der Stadt des neuen Deutschen Fußballmeisters zu kommen, verpflichtet – das beherzigten die 18 Teams, die in Kaiserslautern zur „WM“ antraten, in jeder Sekunde. Fünf Stunden boten sie den 600 Zuschauern im Eichwaldstadion zu Schopp Tempo, Tore und Dramatik, bis der Turniersieger in einem hochspannenden Siebenmeterschießen ermittelt werden mußte.

Und wie in der Bundesligasaison 97/98 landete auch in Schopp ein Neuling den Sensationscoup. Die neugeformierten „DI Rangers“ schalteten zunächst im Halbfinale den einen der beiden großen Titelfavoriten aus, den FC Pressenhub. Im Endspiel knöpften sich die Jungs um Team-Chef Peter Schenk dann ihre unmittelbaren Arbeitskollegen aus dem DI-Dieselwerk vor: das DI Dream Team, das als Titelverteidiger angetreten war.

4:2 hieß es für die Rangers am Ende nach einem packenden Siebenmeterschießen. Der „goldene Schuß“ glückte Torhüter Armin Reichel, der Fußballfreunden noch aus seiner aktiven Zeit als Profi des 1. FC Kaiserslautern ein Begriff ist. Mittlerweile steht er beim frischgebackenen Oberligisten Wormatia Worms zwischen den Pfosten. Seit kurzem Mitarbeiter im DI Diesel, wollte er es sich nicht nehmen lassen, auch beim Werksturnier mitzumischen.

„Meine Kollegen haben mich gefragt, ob ich mitspielen will“, erzählte der Matchwinner hinterher. „Da habe ich zurückgefragt, ob sie überhaupt Fußball spielen können. Sie haben ‚ja‘ gesagt – und

nicht gelogen“, war der Ex-Profi vom spielerischen Niveau des Werksturniers sehr angetan.

Außer mit dem alles entscheidenden Treffer brillierte der Pfälzer mit etlichen Glanzparaden. „Er war unser bester Mann“, lobte Rangers-Teamchef Peter Schenk. Weitere Trumpfkarten waren Sepp Srebricneddy, der sieben Turniertreffer für die Rangers markierte, und Wolfgang „Knacker“ Rödler, der sein Team im Finale mit einem spektakulären Freistoßhammer in Führung schob.

Der Ausgleichstreffer von Dream Team-Kicker Dirk Wiczorek war allerdings ebenso sehenswert. „Natürlich sind wir enttäuscht, aber der Rangers-Sieg geht schon in Ordnung. Als es ins Siebenmeterschießen ging, war mir bereits klar, daß wir kaum noch eine Chance haben“, wollte Johannes Dellmuth, Coach des Titelverteidigers, hinterher nicht lange über das verlorene Finale lamentieren. Zumal der Blick der Traum-Spieler schon wieder nach vorne geht: „Jetzt konzentrieren wir uns ganz auf die kommende Opel-EM in Paris.“

Eine gelungene Gaudi während des Turniers war das Einlagespiel Betriebsrat gegen Geschäftsleitung. Mit 4:3 hatten die Arbeitnehmervertreter am Ende die Nase vorn. Sie standen allerdings auch unter einem besonderen Leistungsdruck: Ihr „Chef“, Betriebsratsvorsitzender Paul Schleicher, leitete die Partie höchstpersönlich als Schiedsrichter und wollte natürlich keine „Pfeifen“ in den eigenen Reihen sehen.

Schleicher nahm gemeinsam mit Personalleiter Hans J. Hemmer am Ende auch die Siegerehrung vor. Neben einem großen Pokal durften die Rangers auch einen kompletten Trikotsatz in Empfang nehmen – in rot natürlich, wie es sich für eine Mannschaft aus der Stadt der „roten Teufel“ gehört.



Fotos: Liebschiner (4), Wenzel (2)

Besonderer Kick: Geschäftsleitung trifft auf Betriebsrat



Sieg: Paul Schleicher gratuliert den „Rangern“

erträgliches Maß. Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor Zentrale Personalabteilung, und Betriebsratschef Rudi Müller überreichten die Pokale und wünschten dem Team Endmontage alles Gute für die Deutsche Werksmeisterschaft im Herbst (wahrscheinlich in München). Dort

erträgliches Maß. Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor Zentrale Personalabteilung, und Betriebsratschef Rudi Müller überreichten die Pokale und wünschten dem Team Endmontage alles Gute für die Deutsche Werksmeisterschaft im Herbst (wahrscheinlich in München). Dort



Fix und alle: Petrus' Wechselbäder gaben den Kickern den Rest

Hessen-Hattrick

Rüsselsheimer gewannen zum dritten Mal Tischtennis-Meisterschaft

Der Ball ist rund: Eine Weisheit, die nicht nur zur laufenden Fußball-WM paßt, sondern auch zur Deutschen Automobilmeisterschaft im Tischtennis. Die fand jetzt zum vierten Mal statt. Das Team Rüsselsheim I setzte sich in spannenden Partien durch – und schaffte den Meister-Hattrick.

Gerlingen (jh). Für rasante Spielzüge verbürgte sich allein der Gastgeber der 98er Meisterschaftsrunde: Porsche lud insgesamt 16 Teams aller deutschen Automobilhersteller zum sportlichen Kräfte-messen in die Brückentorhalle ins schwäbische Gerlingen.

Opel trat mit zwei Rüsselsheimer Teams sowie je einer Mannschaft aus Bochum, Kaiserslautern und Eisenach an die grüne Platte. Weiterhin dabei: Mannschaften von Audi, BMW, Ford, Mercedes, Porsche und VW.

Nach zwei langen Spieltagen ließ die Entscheidung

nichts an Spannung und Dramatik vermissen. In der Finalrunde setzte sich das Team Rüsselsheim I mit einem 8:8 gegen Audi, einem 9:7 gegen Ford Köln und mit einem 9:4 gegen Rüsselsheim II denkbar knapp an die Tabellenspitze – und verbuchte so eine denkwürdige Leistung. Denn das war die dritte aufeinanderfolgende Meisterschaft für Rüsselsheim I, ein echter Hessen-Hattrick.

Mit dem Erfolg im Schwabenland verwiesen Hartmut Drescher, Norbert Eisenhardt, Arnd Olschewski, Johannes Schmitz, Thomas Schneider, Hans-Joachim Völzke und

Helmut Zwicker vom Team Rüsselsheim I die Mannschaften von Audi und Ford Köln auf die Plätze.

Aber auch die Plazierungen der anderen Opel-Teams konnten sich in einem insgesamt starken sportlichen Umfeld sehen lassen. Rüsselsheim II kam auf den vierten, Opel Kaiserslautern auf den achten und Opel Bochum auf den 14. Platz. Daß die Männer aus Eisenach nicht über den 16. Platz hinaus gelangten, lag zumindest nicht am fehlenden Engagement oder Sportgeist. Aber der Wille allein reichte nicht aus gegen eine spielstarke Konkurrenz.

Unabhängig von der Platzierung wurden alle teilnehmenden Sportler mit einem tollen Wochenende belohnt, das neben den Partien an der Platte ein interessantes Rahmenprogramm bot, in dessen Verlauf sich die Spieler aus allen Automobilwerken näher kamen. Ein Kennenlernen

über Wettbewerbsgrenzen hinweg, das bietet wohl nur der Sport.

Wichtig aber auch: Ein solches Wochenende schweißst auch die Mitarbeiter aus den einzelnen Werken zusammen – jenseits etwaiger Hierarchiegrenzen. Schon jetzt freuen sich alle Beteiligten auf eine Neuauflage der Meisterschaft im nächsten Jahr. ■



Mit harten Schlägen zum Erfolg: Hans-Joachim Völzke, Norbert Eisenhardt, Arnd Olschewski, Gastgeber Winfried Adams von Porsche, Johannes Schmitz, Hartmut Drescher, Helmut Zwicker und Thomas Schneider (v.l.) vom Team Rüsselsheim I

Olle Kamellen

Festtag präsentiert „Tante JU“ und 80 Opel-Oldies

Viel Nostalgie und noch mehr Spaß boten die Flugtage des Aero-Clubs Oppenheim-Gunttersblum zu Pfingsten. Mit dabei: Rund 80 Opel-Oldies, die das Interesse der rund 20 000 Zuschauer ebenso weckten wie die ausgestellten Flugmaschinen.

Entscheidend verstärkt wurde die Opel-Flotte von der Alt-Opel-Interessengemeinschaft. Über deren Mitglied Rainer König ist vor drei Jahren auch der Kontakt zwischen Auto- und Flugzeugfreunden zustande gekommen, denn König gehört beiden „Fraktionen“ an.

Mit drei ausgestellten alten Opel begann das Engagement seinerzeit – daß es nun rund 80 waren, dokumentiert eindrucksvoll die Rührigkeit der Interessengemeinschaft: „Unsere Mitglieder sind einfach stolz auf ihre Autos und freuen sich, sie vorzeigen zu dürfen“, erklärt Vorstandsmitglied Olaf Trapp die Begeisterung. Selbstredend spielt sich die Beteiligung an der Ausstellung rein ehrenamtlich ab.

Auch die Alt-Opel-Freunde haben so manchen Klassiker zu bieten, der jedes Automobil-Museum schmücken könnte: Das 1938er Super 6-Cabrio mit Gläser-Aufbau und „ohne Schwiagemuttersitz“, mit dem Helmut und Elisabeth Zurkauen aus Kleingladbach vorfuhren, gibt es nur sechsmal auf der Welt: „Den haben wir vor einigen Jahren in einem Schuppen entdeckt, recht gut erhalten sogar“, erzählt das Ehepaar.

Da vergaß so mancher Ausstellungsbesucher für einen Moment sogar, daß er sich ja eigentlich auf einem Flug-



Stargast in Oppenheim: Eine JU 52...

Tag befand, der noch jede Menge mehr zu bieten hatte: Rundflüge mit der berühmten „JU 52“ etwa, die jedes Jahr eine Attraktion der Oppenheimer Flug-Show ist. Oder eine Antonov AN 2, dem größten Doppeldecker der Welt. Oder eine amerikanische P 51 Mustang, die zu den schnellsten Propeller-Maschinen der Welt gehört.

Ein Schmankerl am Rande war der Auftritt einer rund 70köpfigen Hochzeitsgesellschaft. Der Budenheimer Boris Schlotthauer und die Bilschofsheimerin Sabine Häring hatten sich gerade das Jawort gegeben, als sie – zur völligen Überraschung der Braut – nach Oppenheim gekarrt und in die JU 52 verladen wurden. Die „alte Dame“ flog das junge Glück dann über die diversen geographischen Stationen seines Lebens. ■



Im Zeichen des Blitzes: Nach zwei Turniertagen hatte „Rüsselsheim I“ den Titel in der Tasche

Blitz-Licht

Ursula Boer

Rüsselsheim (jan). Wer gehen durfte, wollte, mußte, kam an ihr nicht vorbei. Die meisten kamen mit Freude, aber auch meist mit ein wenig Wehmut zu Ursula Boer. Über 30 Jahre lang war das gebürtige „Schwarzwaldmädel“ im Bereich Zentrales Sozialwesen für die Altersversorgung zuständig: „Mein Vorgesetzter ist damals schnell wieder gegangen – ich bin geblieben“, sagt Ursula Boer, die sich immer noch für ihre Arbeit begeistert.

„Ein toller Job mit viel Kontakt zu den Menschen – und schließlich sag' ich den Leuten, wieviel Geld sie nach dem Ausscheiden bekommen. Das ist doch eine schöne Sache, oder?“

Insgesamt über 33 Jahre – am 1. Juni 1965 fing Ursula Boer bei Opel an – in derselben Abteilung, wird das denn

nicht langweilig? „Das glauben Sie vielleicht. Aber im Laufe der Zeit war ich hier für alles zuständig, das war immer spannend“, erinnert sich Ursula Boer, die auch schon mal einem Familienvater die Rente berechnete und anschließend dessen Sohn mit Rat zur Seite stand.

Zwischen 8 000 und 10 000 Mitarbeiter entließ Boer in den wohlverdienten Ruhestand, so ihre eigene Schätzung. „Vielleicht waren es aber auch ein paar tausend mehr, auf jeden Fall aber sehr, sehr viele.“

Nun geht die gelernte Bürogehilfin selbst in Rente, „die Berechnung und das ganze drumherum macht dann aber eine Kollegin“,

lacht die heute 60jährige, die in Wiesbaden lebt.

„Ruhe“-Stand steht aber nicht an: „Ich kümmere mich ehrenamtlich um alte Leute, die sonst niemanden mehr haben. Und wo so wenig Geld vorhanden ist, wird jede helfende Hand gebraucht.“ Neben Reisen stehen Schwimmen, Radfahren und Wandern ebenfalls ganz oben auf ihrem Freizeitfahrplan. „schließlich will ich in Form bleiben.“

Also alles wunderbar, keine Probleme mit dem künftigen Rentner-Dasein? „Doch! Über 40 Jahre bin ich um fünf Uhr morgens aufgestanden. Jetzt muß ich mich erstmal daran gewöhnen, länger zu schlafen. Da führt wohl kein Weg dran vorbei.“



Foto: Leckschner



...und viele weitere Schmuckstücke, die vom Publikum fachmännisch begutachtet wurden