

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 2:
Der Vorstand suchte die Diskussion mit seinen Führungskräften



Seite 4:
In Rüsselsheim öffnet das Betriebsrestaurant in Opel Live seine Pforten



Seite 7:
Der „FC Achse“ ist neuer Fußball-Werksmeister in Bochum



Seite 9:
Der Zafira wird an der Pilotlinie konsequent auf Qualität getrimmt



Ein Auto für einen Spruch, das bietet nur Harald Schmidt. Seit Beginn der Fußball-WM gibt es in der „McSchmidt-Show“ täglich einen Corsa zu gewinnen. Auch Dilaver Sahin aus dem Preßwerk K 40 hatte Glück. Er gewann einen apfelgrünen Corsa World Cup. Sein Spruch: „Laut Umfrage kommen die schönsten Frauen aus Spanien. Jetzt wissen wir auch, warum die spanische Mannschaft so schnell zurück wollte.“

Streik in den USA

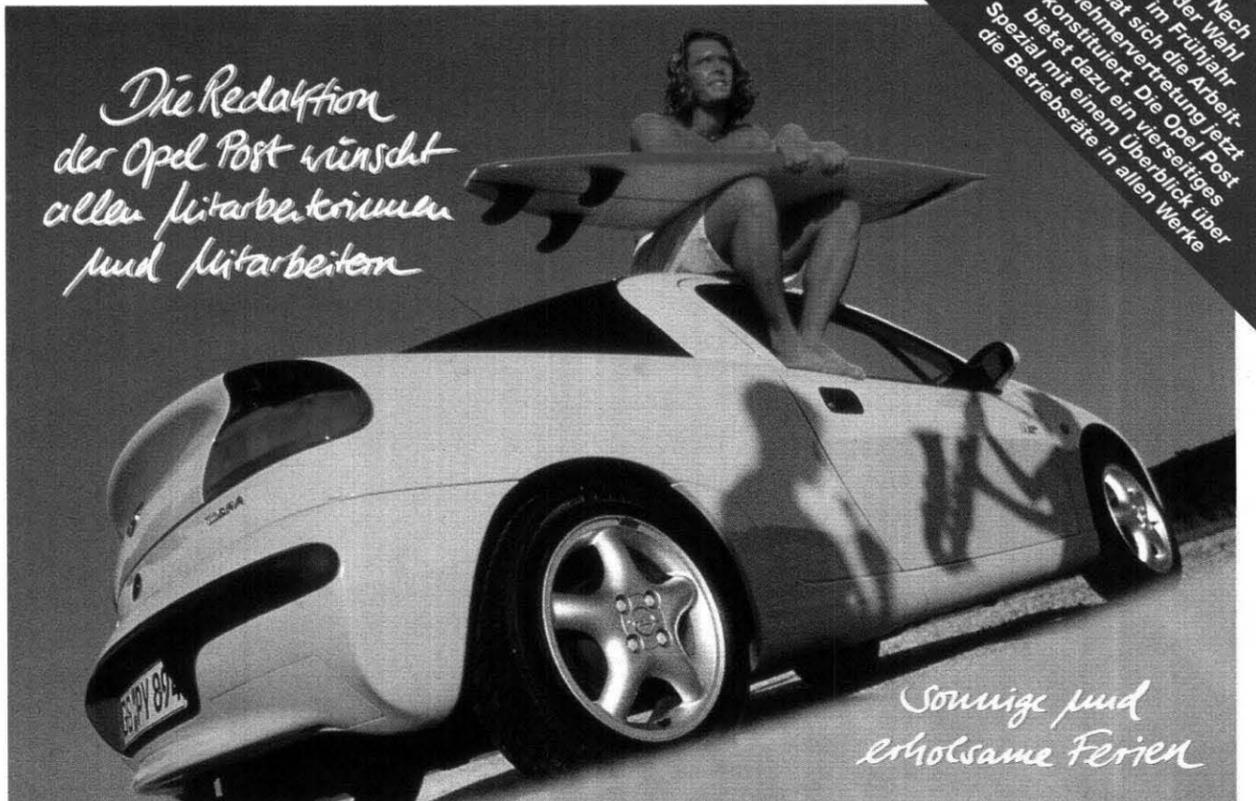
GM und UAW verhandeln weiter

Detroit/Rüsselsheim (rtr/jh). Im Arbeitskampf bei General Motors zeichnet sich kein Ende ab. Bei den Verhandlungen zwischen der Geschäftsleitung und den Gewerkschaften sei noch kein Durchbruch in Sicht, sagten Vertreter beider Parteien am vergangenen Wochenende.

Seit Anfang Juni streiken insgesamt 9200 Arbeiter in zwei Komponentenwerken im US-Bundesstaat Michigan. Wegen des Produktionsausfalls in den beiden Zulieferwerken mußten in den beiden Montagewerken zwischen 26 von 29 GM-Montagewerken ihre Arbeit einstellen. Davon betroffen sind mehr als 160 000 Beschäftigte. Den bisherigen Produkti-

onsausfall bezifferte GM auf eine Viertelmillion Fahrzeuge, die Streikkosten auf rund 2,1 Milliarden Mark. Laut Unternehmensangaben aus Detroit rechnet GM wegen des Ausstandes im August mit einem Rückgang der Fahrzeugverkäufe um 30 bis 40 Prozent. Der Marktanteil könnte damit zum ersten Mal seit 75 Jahren unter den des Konkurrenten Ford sinken.

Streitpunkte der Auseinandersetzungen zwischen GM und der Automobilarbeitergewerkschaft UAW sind Fragen der Produktivitätsverbesserung sowie die befürchtete Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland.



Die Redaktion der Opel Post wünscht allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen

Sonnige und erholsame Ferien

Nach der Wahl im Frühjahr hat sich die Arbeitnehmervertretung jetzt konstituiert. Die Opel Post bietet dazu ein überseitiges Spezial mit einem Überblick über die Betriebsräte in allen Werken

Gute Nacht

Ab September werden alle deutschen Werke rund um die Uhr arbeiten

Autos mit dem Blitz sind gefragt. So gefragt, daß die Produktion derzeit nur schwer Schritt halten kann. Deshalb wird – nach Bochum, Kaiserslautern und Eisenach – jetzt auch in Rüsselsheim wieder eine Nachtschicht eingeführt.

Rüsselsheim (jh). Aktueller Anlaß für die am 14. September beginnende und zunächst auf ein Jahr begrenzte Nachtschicht in Rüsselsheim ist die hohe Nachfrage nach dem Vectra und dem Astra, die sich quer durch Europa zieht.

„Da wir bisher mit täglich 785 Vectra bereits an der Kapazitätsgrenze arbeiteten, können wir den zusätzlichen Bedarf nur über eine dritte Schicht in Rüsselsheim befriedigen“, sagte Werkdirektor Norbert Küpper.

Die damit zusätzlich geschaffene Kapazität sichere Beschäftigung für rund 600 Mitarbeiter, die nach einem Dauernachtschicht-Modell arbeiten. Eine entsprechen-

de Vereinbarung wurde jetzt von Geschäftsleitung und Betriebsrat unterzeichnet.

Entsprechend dem während der Nacht niedrigeren Personalstand an der Linie beträgt das zusätzliche Fertigungsvolumen pro Schicht 100 Fahrzeuge. Knapp 30 Prozent des Volumens entfällt auf den Caravan.

Die Neuzulassungen für den Vectra lagen im Zeitraum Januar bis Juni 1998 mit 210 725 Fahrzeugen um knapp 7 000 Einheiten über dem entsprechenden Ergebnis des Vorjahres.

Bereits im März war im Bochumer Astra-Werk eine Nachtschicht eingerichtet worden, um die dortige Fertigung nach der Anlaufphase von 1200 auf 1500 Einheiten pro Arbeitstag hochzufahren. Ebenfalls im März begann im DI-Dieselmotorenwerk am Standort Kaiserslautern der Drei-Schicht-Betrieb. Dort können seitdem bis zu 1170 Motoren pro Tag gefertigt werden. Die Gesamtkapazität des DI-Dieselwerks liegt bei 270 000 Motoren pro Jahr. Das Opel-Werk in Eisenach arbeitet bereits seit 1993 im Drei-Schicht-Betrieb.

Von der hohen Nachfrage profitieren auch andere europäische Opel-Werke. So

wird auch das Vauxhall-Werk in Ellesmere Port im Herbst mit einer dritten Schicht beginnen, um zusätzliche Astra-Modelle bauen zu können. Das Werk in Antwerpen wird sich künf-

tig voll auf die Astra-Produktion konzentrieren. Für 1999 ist im belgischen Opel-Werk eine um 19 200 Einheiten auf rund 309 000 Fahrzeuge erhöhte Produktion vorgesehen.



Aufwärts: Ab September wird der Vectra rund um die Uhr gebaut

Ganz kurz ...

Opel-Straße: Hessens Verkehrsminister Lothar Klemm gab jetzt ein von Opel vorfinanziertes Teilstück einer Landesstraße bei Herleshausen (Werra-Meißner-Kreis) für den Verkehr frei. Die Baukosten von 1,2 Millionen Mark wolle das Land in den nächsten zwei Jahren an das Unternehmen zurückzahlen, sagte Klemm bei der Inbetriebnahme des umgebauten Teilstücks der L 3251 an der hessisch-thüringischen Landesgrenze. Der Ausbau dient vor allem einer besseren Verbindung aus Hessen in das Eisenacher Opel-Werk. Durch die Bereitschaft, das Projekt vorzufinanzieren, sei der Bau früher als über den Weg der Landesmittel-Bewilligung möglich gewesen, so Klemm, der von einem „guten Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Industrie“ sprach.

Aggregatspenden: Seit vielen Jahren fördert Opel Bildungseinrichtungen mit Aggregatspenden. Pro Jahr erhalten über 100 Technische Universitäten, Fachhochschulen, Berufsschulen und andere überbetriebliche Ausbildungsstätten Fahrzeuge, Motoren und weiteres Anschauungsmaterial. Erst kürzlich bekam die FH Kaiserslautern einen 1,4-Liter 16V-Motor. Daß aber nicht nur die technische Berufsausbildung von diesen Spenden profitiert, sondern zunehmend auch weiterführende Schulen sowie Grundschulen, zeigt die Spende eines weiteren 1,4-Liter Motors sowie weiterer Komponenten an die Rüsselsheimer Parkschule.

Die nächste Opel Post ist für den 9. September geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 29. Juli 1998.



Hannelore Kohl, Präsidentin des Kuratoriums ZNS für Unfallverletzte mit Schäden des Zentralen Nervensystems e.V., nahm jetzt einen Astra Caravan 1.6 16V entgegen. Das Spendenauto wurde durch Vorstandsmitglied Horst P. Borghs im Park des Bundeskanzleramtes überreicht. Das Fahrzeug wird in der Neurologischen Klinik Vallendar des Bundesverbandes für Rehabilitation und Interessenvertretung Behindertener (BDH) für die Betreuung von jugendlichen Unfallopfern eingesetzt. Der unter anderem mit Klimaanlage und Niveauregulierung ausgerüstete Astra wurde in Bochum gefertigt.

Offene Worte

Der Vorstand traf sich mit seinen Führungskräften zum Dialog

Wenn Samstag morgen kurz vor neun die Straßen einer hessischen Großstadt vorrangig von Opel-Managern bevölkert werden, dann kann das nur bedeuten: Es ist Managementkonferenz. So geschehen am 20. Juni in der Landeshauptstadt.

Wiesbaden (jh). Rund 800 Führungskräfte hatten sich in der Rhein-Main-Halle getroffen, um unter dem Motto „Aktiv im Wandel“ mit dem Vorstand über aktuelle Themen zu debattieren. In seiner Begrüßung verwies Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz auf ein Novum: Der Wechsel im Vorstandsvorsitz in unmittelbarer zeitlicher Nähe zu dem alljährlichen Management-Treffen.

Strinz erinnerte auch an die Vorjahreskonferenz und deren Motto: „Aufbruch 3000“,

womit der neue Astra, aber auch das nahende neue Jahrtausend gemeint gewesen war. Im Hinblick auf die Markteinführung des neuen Astra sagte Strinz: „Heute – nach zwölf Monaten – können wir sagen: Der Aufbruch ist gelungen. Wir haben die richtige Richtung eingeschlagen.“

Dennoch warnte er vor zuviel (Selbst-)Zufriedenheit: „Jeder, der nahe genug am Geschehen ist, weiß, es gibt in den nächsten Wochen und Monaten noch sehr viel zu tun.“

Der neue Vorstandsvorsitz-

zende nutzte an seinem zweiten Arbeitstag die Chance, sich den versammelten Führungskräften persönlich vorzustellen und einige grundlegende Gedanken zu seiner Rolle als Opel-Chef vorzutragen. Cowger machte klar, daß Europa – und hier insbesondere Deutschland – ein sehr anspruchsvoller Markt sei und damit eine große Herausforderung für jeden Automobilhersteller. „Opel ist dieser Herausforderung gewachsen“, urteilte Cowger.

Er sehe den Schwerpunkt seiner Arbeit in der konsequenten Fortführung der angelaufenen Produktoffensive. Denn nur mit qualitativ hochwertigen Autos, zeitgemäßer Technik und modernem Design könne sich ein Unternehmen in Deutschland und

Europa behaupten. Und: „Deutschland ist der größte Markt in Europa und nach den USA der größte nationale Markt für GM“, zeigte sich Cowger über seine neue Heimat informiert und bekannte: „Ich werde entsprechend handeln: Opel muß in Europa und auf der ganzen Welt eine führende Rolle spielen.“

In einer vielbeachteten Rede warnte Norbert Küpper, Direktor des Werkes Rüsselsheim und Vertreter der leitenden Angestellten, vor einem Zustand, „in dem wir unsere Kreativität und die Ehrlichkeit – auch die uns selbst gegenüber – aufgeben“. Je zentraler eine Organisation gesteuert sei, „um so mehr ist eine offene, ehrliche Streitkultur in der Sache wichtig und keine Gleichschaltung am unteren Ende von Organisationssträngen, in der kreative Ideen untergebügelt werden“.

Mit seinen Ausführungen bewies Küpper ein feines Gespür für die richtigen Themen. Das die '97er Konferenz beherrschende Thema Qualität war in diesem Jahr zugunsten der Fragen nach Organisationsformen und Unternehmensstrategien eindeutig in den Hintergrund getreten.

Betriebsratschef Rudi Müller brachte diesen „Stimmungswechsel“ innerhalb des Unternehmens auf den Punkt, als er die Auffassung vertrat, „daß die Stärken, insbesondere die Innovationskraft, die Qualifikationen und die Leistungsbereitschaft der Belegschaft, zu der auch das Management zählt, nicht effektiv genutzt werden“.



Premiere: Gary L. Cowger sprach zum versammelten Management

Die Diskussionsrunden mit den Vorstandsmitgliedern zeigten jedoch, daß sich gerade zum Thema Organisation neue Perspektiven eröffnen. Insbesondere in punkto Kooperation zwischen GM Europa und der Adam Opel AG. Auch Gary Cowger sprach zu Beginn seiner Amtszeit als Opel-Vorstandschef davon, daß es kaum eine zweite so komplexe und komplizierte Organisationsstruktur gebe wie jene der europäischen Opel-Organisation. Daher appellierte er an die versam-

melte Runde: „Wir können nur vorwärtskommen, wenn wir offen miteinander reden und unsere Gedanken und Ideen austauschen.“

Norbert Küpper sah in den neuen Konturen und Kompetenzen für Opel „noch ein zartes Pflänzchen, das gehegt werden muß, um sich entwickeln zu können.“ Er fügte aber auch hinzu: „Wir müssen diese Entwicklung fördern und uns Gedanken darüber machen, wie wir diese Organisation leben können, um Erfolg zu haben.“ ■



Widerworte: Sechs Moderatoren konfrontierten den Vorstand mit Fragen aus dem Plenum

Applaus zum Abschied

Großes Fest für Herman – Eichel überreichte Bundesverdienstkreuz

Die Gästelisten von Opel-Veranstaltungen sind zumeist spannende Lektüre. Doch jene vom 19. Juni wies eine besonders illustre Runde aus. Und jeder, der kam, hatte ein Präsent dabei, ein Abschiedsgeschenk für den scheidenden Opel-Chef David J. Herman.

Rüsselsheim (jh). „Danke David – Willkommen Gary“, so lautete das Motto im Adam Opel Haus. Und so war es dem alten und dem neuen Un-

ternehmenslenker vorbehalten, eine ungeheure Menge an Händen zu schütteln. Unter den rund 350 externen Gästen befand sich reichlich Promi-

nenz aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Sport.

Angeführt wurde die illustre Schar von Bundesarbeitsminister und Alt-Opelner Norbert Blüm, den Ministerpräsidenten von Hessen, Hans Eichel, und Thüringen, Bernhard Vogel, sowie dem Wirtschafts- und Verkehrsminister aus Rheinland-Pfalz, Rainer Brüderle.

Aber auch Aufsichtsratschef Hans Wilhelm Gäb, der Gesamtbetriebsratsvorsit-

zende Rudi Müller, Rüsselsheims OB Otti Geschka, Eisenachs OB Hans-Peter Brodhun, VDA-Präsident Bernd Gottschalk, Bayern-Vizepräsident Karl-Heinz Rummenigge, Maestro Justus Frantz und viele, viele andere wollten Herman für die jahrelange gedeihliche Zusammenarbeit danken.

Hessens Landesvater Hans Eichel überreichte dem scheidenden Opel-Chef als „Abschiedsgeschenk“ das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik und Rainer Brüderle hatte für Herman die Wirtschaftsmedaille des Landes Rheinland-Pfalz im Gepäck.

Hans Wilhelm Gäb überreichte Herman im Namen des Aufsichtsrats einen Lutzmann im Maßstab 1:8. Gary Cowger bekam auch einen – im Maßstab 1:43, schließlich fängt jeder einmal klein an. Auch Karl-Heinz Rummenigge hatte zwei



Ordentlich: Ein Andenken an Deutschland

Geschenke mitgebracht: David Herman bekam ein Auswärts-trikot des FC Bayern München und Gary Cowger – was liegt näher – ein Heimtrikot.

Mit langanhaltendem Beifall reagierten die externen Gäste sowie die Mitarbeiter, die zu hunderten das Atrium des Adam Opel Hauses bevölkerten, auf die letzte Opel-Rede David Hermans, in der dieser sich für die vielen guten gemeinsamen Jahre in Deutschland bedankte. ■



Standing ovations: Gäste und Mitarbeiter verabschiedeten Herman mit langanhaltendem Beifall

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Chefredakteur:
Jürgen Hepp

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

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

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
IPC D5-03
65423 Rüsselsheim

Telefon 0 61 42/7 -740 57
und 738 98
Telefax 0 61 42/7 -784 10

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Flinke Ideen

Service-Vorstand Klaus B. Bapp zu den Rennsportaktivitäten von Opel

STW, Formel 3, Rallye und Breitensport: Der Motorsport steht bei Opel auf einer breiten Basis. Über Chancen und Perspektiven der Rennsportaktivitäten unterhielt sich die Opel Post mit Service-Vorstand Klaus B. Bapp, Beiratsvorsitzender der OPC.

Rüsselsheim (jh). Seit Anfang 1997 gehen alle europäischen Motorsport-Aktivitäten im Zeichen des Blitzes von der Opel Performance Center GmbH (OPC) aus. Das Ziel von Geschäftsführer Heinz Rudolf Wagener und Rennleiter Volker Strycek ist es, die OPC zum Synonym für Mo-

torsport auf höchstem Niveau zu machen. Unterstützt werden sie dabei von einem Beirat, dessen Vorsitz Service-Vorstand Klaus B. Bapp seit kurzem innehat.

Welche Aufgaben hat der Motorsport-Beirat und dessen Vorsitzender?

Der Beirat ist in erster Linie dazu da, gemeinsam mit den beteiligten Bereichen bei GM Europa in Zürich und bei Vauxhall in England Konzepte und Programme zu entwerfen und abzustimmen. Konzepte, die sowohl die Durchführung der Rennsportaktivitäten, als auch Ideen zur

teilweisen Refinanzierung des Business-Plans beinhalten. Die Grundlage dafür bilden die Merchandising- und Event-Aktivitäten sowie die konzeptionelle Entwicklung exklusiver Fahrzeug-Kleinserien.

Wo steht Opel derzeit in Sachen Motorsport?

Nach einem Tal der Tränen haben alle Beteiligten mit einer unwahrscheinlichen Motivation, mit viel Anstrengungen und Herzblut einen tollen Schritt nach vorne gemacht. Wir hätten vor drei Jahren nicht gedacht, daß wir so weit vorne mitfahren. Die Markenführung in der STW-Meisterschaft, der hundertste Formel 3-Sieg, der Klassensieg beim 24-Stunden-Rennen mit dem nagelneuen OPC-Astra: Das sind Erfolge, auf die wir stolz sind. Und dann sind da noch die unglaublichen Opel-Fans, die sich mit unseren Fahrzeugen voll identifizieren.

Alle Fans sind potentielle Kunden. Setzt dort auch die Verknüpfung von Motorsport und Service-Bereich an?

Wir versprechen uns von unserem Engagement, ich will das hier nicht verschweigen, natürlich auch, einiges Zubehör zusätzlich verkaufen zu können, ob Spoiler, Felgen oder andere Dinge zur Individualisierung des Fahrzeuges.

Manuel Reuter fährt jetzt als erster STW-Pilot einen Rennwagen in Service-Design. Was versprechen Sie sich davon?

Wir agieren in einem sehr harten Wettbewerbsumfeld. Unsere Produkte können Sie nicht nur bei Opel kaufen, sondern auch bei Wettbewerbern oder direkt von den Herstellern beziehen. Da kann es uns nur helfen, wenn Manuel Reuter mit dem weithin sichtbaren Slogan „Opel Service – genau mein Ding“ vorne mitfährt und RTL bei der



Auskunftsfreudig: Service-Vorstand Klaus B. Bapp im Interview

Live-Übertragung der Rennen schön lange die Kamera draufhält.

Was wir mit unserem Engagement aber auch wollen, ist, die Leute zu sensibilisieren, auch mit älteren Fahrzeugen zum Opel-Händler zu fahren, weil sie wissen, daß sie dort ein faires Preis-/Leistungsverhältnis erwartet. Nicht zuletzt um so auch unseren Händlern eine bessere Auslastung zu garantieren und damit auch eine höhere Profitabilität.

Kurz: Ich verspreche mir vom Service-Engagement im Motorsport mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit, daß wir mehr Teile, mehr Zubehör verkaufen und letztlich mehr Umsatz generieren.

Wo sehen Sie noch Optimierungsmöglichkeiten, die Service-Botschaften via Motorsport an den Verbraucher zu bringen?

Nun, die OPC entwickelt auf Basis des neuen Astra derzeit auch ein Rallye-Auto das sogenannte Kitcar, das von Vauxhall in England bereits eingesetzt wird. Das ist sicher auch ein interessanter Bereich, in dem wir hautnah an unseren potentiellen Kunden dran sind. Außerdem gibt es natürlich Ideen, mit Sonderserien, wie zum Beispiel dem OPC-Straßen-Astra, einem High-Tech-Produkt mit unverwechselbarem sportlichen Charakter, die Attraktivität unserer Fahrzeugpalette weiter zu erhöhen, insbesondere Interesse zu wecken bei Kunden, die ein ganz besonderes, individuelles und sportliches Auto fahren wollen. Diese Aktivitäten werden wir auch in Zukunft aus ganzem Herzen unterstützen.



Beiratschef: Konzepte für die Zukunft

Kampf um den Euro

Vauxhall ist neuer europäischer Fußball-Werksmeister – Opel zweiter

Im Fußball ist zwar fast alles möglich, aber auf eine Endspielpaarung Deutschland gegen England hätte nicht nur in Paris kaum jemand gewettet. Und dennoch: Im Finale putzten die Briten die Deutschen mit 4:1 vom Rasen.

Paris (jh). Daß es sich dabei nicht um das Grün im eigens zur WM errichteten „Stade de France“ handelte und auch die Zuschauer eher nach Dutzenden denn nach Zehntausenden zählten, konnte die Stimmung bei allen Beteiligten kein bißchen trüben.

Statt dessen ließ sich sogar Opel-Sportpartner Franz Beckenbauer von der guten Stimmung anstecken und durch die gezeigte Leistung zu euphorischen Urteilen hinreißen: „Ich war überrascht, so exzellenten Sport zu sehen. Die Spiele hatten ein wirklich hohes Niveau“, sagte Beckenbauer unmittelbar im Anschluß an ein ungewöhnliches Turnier, daß in Paris zu Zeiten der Fußball-Weltmeisterschaft über die Bühne ging.

Acht Teams aus ganz Europa hatten sich am 27. Juni in der französischen Hauptstadt versammelt, um den europäischen Opel-Werksmeister auszukicken. Aus

Deutschland reiste das DI-Diesel Dream Team aus Kaiserslautern an. Weiter mit von der Partie: Teams aus Azambuja, Zaragoza, Antwerpen, Trollhättan, Szentgotthard, Ellesmere Port und der Schweiz.

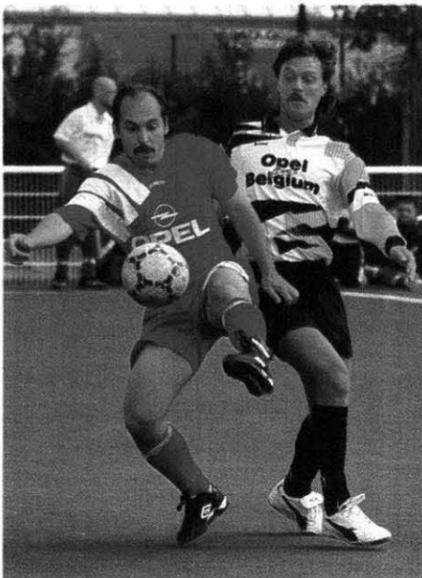
Trotz des schweren Loses, in einer Gruppe mit den Teams aus Belgien, Spanien und Portugal spielen zu müssen, konnte sich das Dream Team aus der Pfalz behaupten. Nach einem 0:0 gegen Belgien, einem 2:1 gegen Spanien und einem 2:0 gegen Portugal stand Deutschland als Gruppensieger im Endspiel.

In der zweiten Gruppe setzten sich die Mannen aus Ellesmere Port mit einem 1:0 gegen Ungarn, einem 5:1 gegen die Schweiz und einem 4:1 gegen Schweden durch.

Im Endspiel schließlich zeigten die Briten neben unbändigem Einsatzwillen auch große spielerische Klasse. Das Ergebnis von 4:1 gegen

die Pfälzer, die sich allerdings bis zuletzt gegen die drohende Finalniederlage stemmten, spricht für sich. Im Spiel um Platz drei schlug Portugal Ungarn mit 4:3. Auf den Rängen fünf bis acht folgten die Teams von Belgien, Schweden, Schweiz und Spanien.

„Obwohl ein solches Turnier immer Gewinner und Verlierer sieht, haben wir hier und heute alle gewonnen – als Teil der europäischen Opel-Organisation“, betonte Ralph Harting, Exekutivdirektor von GM Europa anlässlich der Siegerehrung. Als Vertreter des Managements drückten zudem Opel-Vorstand Horst P. Borghs und Jürgen M. Reinke, Exekutivdirektor für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit bei GME, allen Kickern bei der europäischen Opel-Werksmeisterschaft die Daumen.



Voller Einsatz: Die Kicker zeigten Ehrgeiz

Da Fairneß und Sportsgeist in Frankreich grundsätzlich Vorfahrt hatten, konnten sich auch die deutschen Fans nach dem ersten Schmerz über die Finalniederlage ihrer Truppe mit den Turniersiegern aus Britannien freuen. Schließlich war es der FC Pressenhub aus Kaiserslautern, der 1996 den Titel in die Pfalz holte. Das Team setzte sich damals in Luton – also mitten im Mutterland des Fußballs – durch. Fazit: Es gibt sie also doch, die ausgleichende Gerechtigkeit. Oder?

Für die Teams selbst war die Siegerehrung mit der Verteilung von Medaillen und Pokalen aus der Hand von Franz Beckenbauer einer der Höhepunkte eines fußballerischen Wochenendes. Der Besuch des „richtigen“ WM-Spiels Brasilien gegen Chile im Prinzenparkstadion im Anschluß an das eigene Turnier setzte dann noch eins oben drauf.

Seriensieger

Eisenacher Werk im Fußballfieber

Eisenach (ak). Spätestens Anfang Juli erfaßte das große Fußballfieber auch das Eisenacher Opel-Werk. Zum fünften Mal fand im Wartburgstadion die fast schon traditionelle Werksmeisterschaft statt. Elf Mannschaften hatten sich gemeldet und kämpften um den begehrten Pokal und damit um das Ticket nach München zum Endrundenturnier aller deutschen Standortsieger.

In den ersten Spielen zeigten sich alle Mannschaften recht stark und so manches neue Team hoffte, den Eisenacher Seriensieger – die letzten vier Titel in Folge holten die Old Forkliftfahrer – dieses Mal vom Sockel stoßen zu können. Nach spannenden und fairen Duellen standen die Halbfinalisten am Nachmittag fest: Neben den

Lack Oldies zogen der FC Punktspritzer I und die beiden Vorjahresfinalisten, die Rammier und die Old Forkliftfahrer in die Runde der letzten vier.

In einer Neuauflage des Endspiels vom letzten Jahr setzten sich die Old Forkliftfahrer mit einem in der Schlußminute erzielten Treffer gegen die Rammier durch. Die Punktspritzer I erreichten das Endspiel durch einen 3:1 Erfolg gegen die Lack Oldies.

Damit standen sich im Finale der FC Punktspritzer I und die Old Forkliftfahrer gegenüber. In einem spannenden und ausgeglichenen Spiel sahen die Gabelstaplerfahrer alles andere als alt aus, setzten sich mit 1:0 durch und holten – nunmehr zum fünften Mal in Folge – den Werksmeistertitel.



Finalisten: Die britischen Kicker ließen den Abonnementsmeistern aus der Pfalz keine Chance



Wie gehabt: Die alten Gabelstaplerfahrer holten den Titel

Neue Wege

Gemeinsame Kantine für die Mitarbeiter von ITEZ und Adam Opel Haus

Die Zeiten des provisorischen „Zeltlagers“ sind vorbei: Am 6. Juli fiel im gläsernen Halbrund von Opel Live an Kochtöpfen, Herdplatten und Öfen der Startschuß zum Essenfassen. Die neue Kantine für insgesamt 2400 hungrige Opelaner nahm ihren Betrieb auf.

Rüsselsheim (jan). „Hier ist alles nagelneu, die Einrichtung, die Küche, das Essensangebot – eine echte Premiere für alle Beteiligten“, sagt Walter Bleser, als Leiter der Personaldienste am Standort Rüsselsheim auch für die Werksverpflegung verantwortlich.



Italien läßt grüßen: Große Pasta-Auswahl

Nicht nur Opel Live erlebte hier seine Teil-Premiere, sondern auch beim Kochen und bei der Essensausgabe beschritt man neue Wege. Wurden bisher im „cook-and-chill“-Verfahren etwa 95 Prozent der Speisen in der Frankfurter Pedus-Küche vorgekocht und anschließend in den Opel-Kantinen fertig zubereitet, kommt nun die Hälfte des Essens frisch auf den Tisch.

Kochen will aber nicht nur gelernt sein,

sondern muß auch geübt werden. Eine Woche lang brutzelte die Pedus-Mannschaft auf Probe, putzte die Küchen und Kühlräume und räumte Geschirr ein. Auch die Laufbänder der gigantischen Spülmaschinen liefen sich schon einmal warm. „Am Ende können wir hier maximal 2400 Leute mit Essen versorgen. Da muß natürlich alles einwandfrei funktionieren“, so der Leiter der Werksverpflegung, Fritz Hoffmann.

Und weil das Auge bekanntlich mitißt, wurde auch auf die Einrichtung der Kantine ein besonderes Augenmerk gelegt. Durch die große Glasfassade fällt helles Licht auf Teller und Tische, die von Stühlen in gelben, grünen und orangen Pasteltönen umgeben sind. Ein Holzfußboden und diverse Grünpflanzen sorgen für ein angenehmes Ambiente.

„Das hier ist aber erst der Auftakt. In den nächsten ein- einhalb Jahren werden die

meisten anderen Werkskantinen renoviert oder modernisiert. Die Umbaupläne richten sich allerdings auch danach, wieviel Mitarbeiter dort essen“, so Walter Bleser.

Seine Feuertaufe hat das Betriebsrestaurant im N 50 – wie Opel Live intern heißt – bestanden. Ab Anfang September kommt dann allerdings „Phase II“. Denn dann kommen zu den mittagessenden Hundertschaften aus dem Adam Opel Haus auch noch die Kollegen aus dem angrenzenden ITEZ hinzu.

Neben den beiden bewährten Menü-Angeboten hat sich die Werksverpflegung noch ein paar zusätzliche Leckerbissen einfallen lassen. Zu den bestehenden Menüs sind dazugekommen eine Antipaststation, wo spezielle Vorspeisen gewählt werden können, sowie eine Wok- und Grillküche, die besondere Gaumenfreuden bereithält. „Ein Rumpsteak kostet natürlich mehr als das Standardmenü, bleibt aber immer noch erschwinglich“, so Hoffmann.

„Die Bezahlung erfolgt weiterhin ausschließlich mit der Menükarte“, erklärt Ingeborg Brendel, die zusammen mit ihrem Kollegen Gunar Jüttner die Projektleitung zum Aufbau eines Controllings für die Werksverpflegung inne hat.

Basis hierfür ist das neue elektronische Kassensystem, das von der Werksverpflegung gesteuert und kontrolliert wird. An den Kassen werden jeweils die einzelnen Menübestandteile separat erfaßt. Auf dieser Grundlage lassen die Auswertungen für die Werksverpflegung und für Pedus eine genauere Abschätzung und Vorausplanung zu, welche zukünftigen Menüangebote dem Trend entsprechen.



Angenehmes Ambiente: Viel Glas, viel Licht, viel Platz

Wiedersehen

Treffen der Näherei-Mitarbeiter

Rüsselsheim (jan). Nochmal genährt hält besser. Deshalb sind alle ehemaligen Mitarbeiter der Näherei in Rüsselsheim der Schicht B bei den Meistern Lenz, Jack und Götz zu einem großen Wiedersehen eingeladen. Zum gemüt-

lichen Nachmittag am Freitag, 11. September, trifft man sich ab 16 Uhr in der Gaststätte „Bootshaus“ bei der alten Polizei am Mainufer. Informationen sind bei Helene Reinbold unter Telefon 06144/41821 zu bekommen.

Fernweh-Tips

Im Herbst starten neue Dia-Vorträge

Rüsselsheim (jan). Mit Ende der Urlaubssaison beginnt auch 1998 im September wieder die Dia-Vortragsreihe mit Eindrücken aus Nah und Fern. Zum Auftakt gibt es am 8. September Naturfotographien aus den USA zu sehen, am 22. September wird dann die „Grüne Hölle“ tropischer Regenwald beleuchtet. Nach Südostasien geht es am 7. Oktober: Unter dem Motto „Indonesien – Träume erleben“ werden Dias von Bali bis Borneo aus dem exotischen Inselreich gezeigt. In höchste Höhen schwingt

man sich am 21. Oktober auf. „Peru – Eisgipfel unter Tropenzone“ lautet das Thema des Vortrags. Beschlossen wird die Reihe am 1. Dezember diesen Jahres, wenn unter dem Titel „Im Rausch der Sinne“ Dias der Provence gezeigt werden.

Alle Vorträge beginnen jeweils um 20 Uhr im Opel-Forum (Ausstellungsraum), Eintrittskarten können bei der Internen Kommunikation im Adam Opel Haus unter der Telefon-Nummer 73387 bestellt werden und sind ab sofort erhältlich.

Umzug der Propeller AG

Rüsselsheim (jan). Die Propeller AG ist umgezogen: Das neue Domizil der Juniormfirma ist seit dem 13. Juli im zentral gelegenen D10, Erdgeschoß, Raum 29, gleich neben der Ausweistelle. Die Öffnungszeiten: Montag von 9.30 bis 15.45 Uhr, Dienstag von 7.45 bis 15.45 Uhr, Donnerstag von 13.00 bis 15.45 Uhr und Freitag von 7.45 bis 15.15 Uhr. Wer sich über das Sortiment der Jungunternehmer informieren möchte, kann dies auch telefonisch tun: 06142/778041 oder 777485.

Erfreulicher Zulauf

Blutspendeaktion brachte in drei Wochen über 1800 Konserven ein

Rüsselsheim (jan). Einmal im Jahr, immer für drei Wochen, werden bei Opel in Rüsselsheim „rote“ Zahlen geschrieben. Und je höher sie ausfallen, desto größer ist die Freude darüber, ja, als Dank gibt es für jeden Beteiligten sogar noch eine Tüte mit Naschwerk. Verkehrte Welt, so scheint es. Nicht ganz, denn die Zahlen sind – so wie jetzt wieder – mit Spenderblut geschrieben: Das Deutsche Rote Kreuz hatte wie jedes Jahr zum Aderlaß gebeten. Und viele waren gekommen.

„Über 2000 Spendenwillige kamen in das DRK-Blutspendemobil, das ergab am Ende 1820 Blutkonserven. Ein tolles Ergebnis“, zeigt sich Jürgen Swoboda vom DRK Hessen zufrieden. Vor allem, wenn man weiß, daß allein in diesem Bundesland jede Woche 5000 Konserven mit dem

roten Lebenselixier benötigt werden.

„Das Ergebnis liegt im Durchschnitt der vergangenen Jahre. Gemessen an der Mitarbeiterzahl ist die Bereitschaft zum Blutspenden bei den Opelanern aber sehr gut“, so Swoboda, der in Zusammenarbeit mit dem

Werksärztlichen Dienst und dem Ortsverein Rüsselsheim zum Zapfen bat.

14 Mitarbeiter und Helfer, viele davon ehrenamtlich, sind jedes Jahr vor Ort, um den steten Fluß in geordnete Bahnen zu leiten. Von Anfang an dabei ist auch Hertha Dünzinger, seit 22 Jahren Vorsit-

zende des DRK in Rüsselsheim und seit 64 Jahren im Ehrenamt aktiv. Da kennt man seine Stammkundschaft: „Einige der Spender können mit ihren Urkunden schon die Wände tapezieren“, lacht Hertha Dünzinger.

Und die Zahlen bleiben konstant: „Es kommen immer wieder neue dazu, auch wenn viele beim ersten Mal noch etwas unsicher sind, weil sie nicht wissen, was auf sie zukommt“, sagt Swoboda. Von Temperaturen, die im Zelt teilweise über 45 Grad lagen, ließen sich die Opel-Mitarbeiter dennoch nicht abschrecken. Außerdem ist da ja noch das Freßpaket mit Schokolade, Saft und Salzgebäck. „Das Blutspenden lohnt sich für beide Seiten“, so Dr. Hans-Peter Möbeler, der Leiter der Sani-Station I. „Rote“ Zahlen können sich demnach richtig rechnen.



Spendenbetreuer: Das Team von DRK und Werksärztlichem Dienst



Exakt 13857 Menschen machten sich Mitte Juni in Frankfurt auf den Weg. Ihr Motto: „Jogging gegen Mobbing“. Der Anlaß: der 5,6 Kilometer lange Firmenlauf „Chase Corporate Challenge“. Aus 659 Firmen und mehr als 120 deutschen Städten kamen die Teilnehmer. Allein bei Opel schnürten knapp 300 Männer und Frauen die Laufschuhe, um die Straßen der Mainmetropole auf die etwas andere Weise zu durchqueren. In der Teamwertung siegten bei den Männern die Lufthansa, bei den Damen die Deutsche Bank und im Mixed die DG Bank. Das Opel-Herren-Team erreichte einen beachtlichen dritten Platz.

Grand Hand

Erste Skat-Einzelmeisterschaft

Rüsselsheim (med). Am 19. September 1998 findet im Mitarbeiterrestaurant von Opel Live die erste Skat-Einzelmeisterschaft im Zeichen des Blitzes statt. Die Veranstaltung beginnt um 10 Uhr und wird voraussichtlich fünf Stunden dauern. Teilnehmen können Werksangehörige und Pensionäre.

Bitte schicken Sie Ihre verbindliche Anmeldung unter Angabe von Vorname, Name, Alter, Abteilungs- und Stammmnummer, Telefon und

IPC an: Adam Opel AG, Adam Opel Haus, BKS, A0-01, Kennwort: „Skatturrier“, 65423 Rüsselsheim. Anmeldeschluß ist der 22. August 1998.

Gespielt werden zwei Serien à 48 Spiele, nach den Regeln des Deutschen Skatverbandes. Die erste Runde wird ausgelost, die zweite analog der erreichten Spielpunkte gesetzt. Verlorene Spiele „kosten“ eine Mark. Das eingespielte Geld wird an die Erstplatzierten als Preis übergeben.

Haus der Bildung

Trainingszentrum feiert Richtfest

Wenn in Rüsselsheim ein Richtkranz in die Höhe schwebt und prominente Gäste sich zum Stelldichein versammeln, dann ist zu meist Opel der Bauherr. So auch jetzt: In Anwesenheit von Hessens Kultusminister Hartmut Holzapfel feierte das neue Trainingszentrum Richtfest.

Rüsselsheim (jan). „Wie Sie sehen, sehen Sie nichts.“ Oder nur recht wenig und dann vor allem grau. Denn vor im nächsten Jahr Mitarbeiter von Opel und der Händler-Organisation – Interne und Externe also – an neuer Wirkungsstätte Management und Mechanik trainieren sollen, herrscht kurz vor dem Richtfest des Rundbaus am 15. Juli noch Aufbau-Stimmung. Arbeitsböcke statt Werkbänke, Zementsäcke anstelle von Büromöbeln bestimmen das Bild.

Das wird sich bald ändern. Gleich neben dem unlängst errichteten Gebäude der Zentralen Berufsausbildung, gegenüber von Tor 20, entsteht seit Anfang dieses Jahres das neue Trainingszentrum der Abteilung Zentrale Trainings- und Organisationsentwicklung (ZTOE). Auf 8 400 Quadratmetern sollen hier ab 1999 professionelle Trainer jede Menge Wissendurstige fit für neue Aufgaben machen: Etwa 28 Millionen Mark werden dann verbaut sein.

Abteilungen wie die ZTOE oder die Opel-Akademie, bisher über das Werk und halb Rüsselsheim verteilt, sollen zum ersten Mal unter einem Dach gemeinsam weiterbilden. „Hier soll nicht

einfach nur Wissen konsumiert, sondern gerade die Kommunikation und der Austausch untereinander gefördert werden“, erläutert Gerd Benthin, Leiter der ZTOE und zukünftiger Hausherr im neuen Trainingszentrum, das Konzept.

Inklusive Erdgeschoß bietet der Rundbau auf insgesamt vier Stockwerken reichlich Raum, denn jede Etage weist einen Durchmesser von 56 Metern auf, perfekt den zukünftigen Anforderungen angepaßt. So befinden sich beispielsweise alle Seminar- und Büroräume im Außenring und verfügen über entsprechend ausreichend Tageslicht.

„Im Parterre haben wir allein vier Hebebühnen für die Fahrzeuge plus neun Seminarräume. So können etwa in der Opel-Akademie Theorie und Praxis optimal verbunden werden“, so Ludwig Böhmer, Projektleiter neues Ausbildungs- und Trainingszentrum.

Von oben betrachtet, wirkt der runde Bau eher wie ein Schneckenhaus, in der Mitte ist ein großer Freiraum zu sehen, begehbar zwar, aber überdacht. „So fällt Tageslicht zusätzlich von oben ins gesamte Haus“, erklärt der zum Projektleiter er-



Trainingslager für Interne und Externe: Projektleiter Ludwig Böhmer vor dem Neubau des neuen Trainingszentrums gegenüber von Tor 20

nannte Maschinenbau-Ingenieur.

Von außen wird sich die neue Weiterbildungszentrale, in der auch die Seminare für die Führungskräfte abgehalten werden, an die bestehende Architektur anpassen. Sprich: Wie die Gebäude aus früherer Zeit präsentiert sich der Neubau rot verklindert, innen jedoch ein ganzes Stück weit flexibler. „Es gibt unterschiedlich große Räume, für jeden Zweck und jede Gruppe etwas. Wir können sogar Wände verschieben, um auch mal Platz für über 100 Personen zu schaffen“, so Böhmer.

Schließlich soll hier nicht nur unter Anleitung eines Trainers gelernt werden, sondern auch in Gruppenarbeit oder eigenständig und allein. „Um selbstverantwortlich lernen zu kön-

nen, steht ein Selbstlernstudio zur Verfügung, in dem computerunterstützte Lernprogramme genutzt werden können, vom Fremdsprachenkurs bis hin zu Managementtechniken“, umreißt Hans-Dieter Dorn, Leiter Bildungszentrum, Service und Systeme, dieses spezielle Angebot.

Zwei „Ringe“ mit Büros pro Etage werden jetzt für alle Wißbegierigen geschaffen, ein großer an der Glasfassade und ein kleinerer zum Lichthof hin, in dem sich auch der Aufenthaltsbereich wiederfindet.

Um auch die Pausen möglichst angenehm und erholsam verbringen zu können, haben die Planer sogar an einen begehbaren Dachgarten mit Pflanzen gedacht, der allen offensteht. Schön grün und gar nicht grau.



Premiere bei Opel: Zum ersten Mal lud die Geschäftsleitung zu einem Treff für neuernannte Führungskräfte. Personalvorstand Wolfgang Strinz, der Direktor Zentrale Personalabteilung, Dr. Hans-Dieter Rüter, und Gebhard A. Wild, Exekutiv-Direktor Stabsfunktionen im ITEZ, waren mit 29 frischgebackenen Führungskräften zusammen gekommen, um in einer „offenen Runde“, so die Einschätzung der Teilnehmer, über die Rolle des Managers bei Opel zu diskutieren.

„Urgestein“ geht Betriebsratsquartett verabschiedet

Rüsselsheim (jh). Mit Liane Schellheimer, Heinz Brack, Hugo Nold und Gerhard Wink haben sich jetzt gleich vier Betriebsratsmitglieder auf einmal in den (Vor-)Ruhestand verabschiedet.

Im Rahmen einer Feierstunde, an der auch zahlreiche Vertreter der Geschäftsleitung teilnahmen, würdigten Betriebsratschef Rudi Müller und sein Vize Klaus Franz das Wirken des Quartetts.

Der IG Metall-Bevollmächtigte Wolfgang Gruber sprach von „gewerkschaftlichem Urgestein“, das Opel verlasse und forderte den Nachwuchs auf, den vier engagierten Betriebsräten nachzueifern.

Auch Gerhard Wink, langjähriger Vorsitzender der Vertrauenskörperleitung der IG Metall sowie Mitglied des Opel-Aufsichtsrates, wünschte sich, „daß der ein oder andere ein bißchen von uns abguckt“.



Abschiedsfoto: Klaus Franz, Hugo Nold, Liane Schellheimer, Heinz Brack, Rudi Müller und Gerhard Wink (v.l.)

Die Gabe zu stapeln

Stapler-Cup: Horst Mühlbauer und Lothar Gröber beweisen Talent

Rüsselsheim/Aschaffenburg (jh). Schnell, beweglich, kräftig: Gabelstapler sind aus dem Fabrikalltag nicht mehr wegzudenken. Daß sich mit diesen Lasteseln auch trefflich balancieren läßt, zeigte sich jetzt beim sechsten „Suffel Stapler-Cup“. Mit von der Partie: Horst Mühlbauer aus dem CKD-Bereich und Lothar Gröber aus dem T&Z.

Rund 150 Staplerfahrer aus mehr als 100 verschiedenen Unternehmen trafen sich zum traditionellen Wissens- und Geschicklichkeitstest bei der Stapler-Firma Suffel. Gefahren wurde in zwei Durchgängen, wobei nur die 20 Besten die

Chance auf Runde zwei bekamen. Innerhalb von 120 Sekunden mußten die Teilnehmer drei knifflige Transportaufgaben lösen. Außerdem galt es auch, sich als sattelfest in der Theorie zu erweisen. Die beiden Opel-Vertreter bewiesen Können: In der Schlußwertung fuhren Horst Mühlbauer auf Platz 13 und Lothar Gröber auf Rang 14.



Zunge grade: Beim Stapler-Cup kommt es auf Geschicklichkeit und Umsicht an

Meißfest

Azubis ringen auf dem 33. Sportfest um Punkte

Daß der Nachwuchs aus Bochum nicht nur mit Hammer, Schraubenschlüssel und Computer umgehen kann, bewies er jetzt auf der Tartanbahn: Das 33. Sportfest der Auszubildenden stand ganz im Zeichen guter Laune und reifer Leistungen.

Bochum (nh). Das Sportfest der Auszubildenden auf der Sportanlage „Am Hessesteich“ in Bochum Langendreer hat eine gute und lange Tradition: In diesem Jahr kam es bereits zur 33. Neuauflage, die erste Veranstaltung dieser Art wurde bereits 1965 aus der Taufe gehoben. Und auch das Glück mit dem Wetter ist schon traditionell, immer wieder meint es Petrus gut mit den Jung-Opelanern. Dieses Mal war es heiter bis

wolkig, 25 Grad warm und auch der angekündigte Gewittersturm entlud sich erst nach der Siegerehrung um die Mittagszeit.

So standen Urkunden, Sportabzeichen und vor allem viel Spaß in toller Atmosphäre im Vordergrund der Veranstaltung. Und die Ergebnisse der Teilnehmer konnten sich wirklich sehen lassen. Insgesamt 225 Auszubildende und deren Ausbilder machten mit bei den

verschiedenen Wettkampfdisziplinen wie Dreikampf, Läufe über unterschiedliche Distanzen, Hoch- und Weitsprung oder Kugelstoßen mit zum Teil sehr guten Resultaten. So sprintete Tobias Hinzmänn die 400-Meter-Strecke in einer Minute und einer Sekunde, während Ausbildungsmeister Detlef Koch seinen Schützlingen über 1 000 Meter zeigte, was eine Harke ist. Fast schon olympiaverdächtige drei Minuten und 15 Sekunden brauchte er für den Kilometer.

Kerstin Wiethüchter kam im Damen-Dreikampf auf sehr gute 1 916 Punkte und Lukas Blondzik beherrschte bei den Herren mit 2 792 Punkten die Konkurrenz. Das dritte Ausbildungsjahr der Industriemechaniker mit „Chef“ Jürgen Rustemeyer räumte den Gruppensieg im Dreikampf ab, während Lothar Markerts Industriemechaniker des ersten Ausbildungsjahrs beim Fußballturnier gewannen und den Wanderpokal ergatterten.

Ausbildungsleiter Rainer Dörffel und Werkstattleiter Heinz Mehler übergaben Miniradios, Taschenmesser und andere Präsente an die Sieger. Auch die BKK steuerte einige Preise bei. Pokale und Urkunden gab es reichlich und das Deutsche Sportabzeichen konnte er-



Tradition: Die weiblichen Azubis klickten wieder gegen die Ausbilder

worben werden. Heinz Mehler gelang dies zum nunmehr 32. Mal.

Kleine Wehwehchen der Sportler wurden von einem Sanitäter der Arbeitsmedizin versorgt und gegen das Magenknurren nach ausgiebiger Bewegung half der Sportler-eintopf aus der Gulaschkannone.

Und noch eine Tradition fand ihre Fortsetzung: das Fußballspiel von Ausbildern gegen die weiblichen Auszubildenden. Zwar mühten sich die „alten Herren“ der Ausbildung redlich, aber letztlich doch vergeblich. Die jungen Damen hielten dagegen und revanchierten sich für die 4:6-Niederlage aus dem Vorjahr. 4:2 nach Neunmeter-schießen hieß es am Ende zu ihren Gunsten.



Große Sprünge: Das Fest bot einige sportliche Überraschungen



Schwer was los: 225 Azubis tummelten sich auf dem Sportplatz

Benzin im Blut

Ein Erfahrungsbericht vom 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring

Als Öffentlichkeitsarbeiter in den Bochumer Werken hat Andreas Graf Praschma täglich mit Autos zu tun. Und das ist auch gut so. Denn der Graf hat Benzin im Blut. Kein Wunder, daß er regelmäßig auf den Pisten dieser Welt zu finden ist. Jetzt fuhr er im Calibra das 24-Stunden-Rennen in der Eifel mit. Hier sein Bericht:

Nürburgring (pra). 235 Stundenkilometer zeigt der Geschwindigkeitsmesser meines Opel Calibra des in Schmitten/Taunus ansässigen „Pink Power Opel Teams“ an. Die schier endlos lange Gerade einige Kilometer vor Start und Ziel auf dem Nürburgring gilt es schnellstmöglichst zu befahren, um im Training für das Internationale 24-Stunden-Rennen einen guten Startplatz zu erwischen.

Ein Blick in den Rückspiegel macht deutlich: Da kommt etwas besonders schnelles, also Platz machen! Das Ding wird rapide größer, um schließlich rasch an mir vorbeizuraschen. Ein schicker Wagen, geht es mir durch den Kopf. Volker Strycek, zu erkennen am weißen Helm mit grau lackierten Streifen, sitzt am Lenkrad. In diesem Augenblick wird mir klar: Das ist der neue Astra. Jenes Auto, das der Opel-Rennchef ge-

meinsam mit Alex Burgstaller und Stefan Kissling in die grüne Hölle Nürburgring gebracht hatte, um zu beweisen, daß er für den Rennbetrieb wie gemacht ist (siehe auch unseren Bericht auf Seite 11).

In der Schikane am Ende der Geraden sehe ich ihn davonziehen. Wie auf Schienen, elegant und geschmeidig. Ich bin seit Jahren erstmals nicht auf Astra am Start, weil mein Opel einer der ausgelaufenen Serie ist. Deshalb Calibra. Wie ich Volker davonziehen sehe, bin ich schon ein wenig neidisch.

Am Tag darauf, im Rennen, hat er mich zweimal überholt. Der Versuch, dranzubleiben, ist mehr als vergeblich. Später, in unserer Box, plaudern wir im Pink Power-Team über den neuen Astra, der mit stetig schnellen Runden auf dem Weg nach vorne marschiert. Und uns ist klar, daß auch wir, sobald als



Pink Power: Dem neuen Astra war der Calibra nicht gewachsen

eben möglich, auf einen solchen Wagen umsteigen werden, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen sind.

Vorerst aber gilt es, die Startnummer 83 im Auge zu behalten, aufzusaugen, was geschieht. Das Ergebnis nach 24 Stunden spricht für sich und ist bekannt. Hinter sechs wesentlich stärkeren BMW bringt das Trio Strycek, Burgstaller und Kissling den neuen Astra zum klaren Klassensieg und auf Platz sieben im Gesamtklassement.

Und obwohl wir mit unserem Calibra vom Pech verfolgt waren, erfüllt uns der Erfolg des neuen Astra auch ein wenig mit Stolz, wissend, daß irgendwann auch wir mit einem

solchen Auto fahren werden. Theo und Ludger Henrich, der eine Teamchef, der andere Fahrer für Pink Power, schmiedeten schon Pläne für die Zukunft.

Auch wenn der von ihnen eingesetzte Calibra nicht den erwünschten Platz einfahren konnte, so verbuchten sie dennoch einen Klassensieg. Ludger fuhr einen zweiten „Pink Power-Wagen“, mit dem er die Klasse der Serienfahrzeuge bis zwei Liter Hubraum gewann. Das war ein Opel-Astra aus der letzten Serie und aus Bochumer Fertigung, so daß auch hier ein wenig Stolz bei den Bochumern in der Eifel mit-schwang.

Fördergeld

Mechatronik-Preis verliehen

Bochum (pra). „Als vor fünf Jahren an der hiesigen Fachhochschule der Studiengang Mechatronik eingerichtet und damit das neue Berufsbild des Mechatronik-Ingenieurs geschaffen wurde, war es für die Bochumer Opel-Werke selbstverständlich, die wissenschaftliche Arbeit zu fördern und zu unterstützen.“ Fertigungsdirektor Karl-Friedrich Stracke brachte die Sache angesichts der vierten Preisverleihung des Opel-Transferpreises Mechatronik auf den Punkt. Denn Nachwuchsförderung beschränkt sich auch an der Ruhr nicht nur auf die Entwicklung der eigenen Mitarbeiter.

Auch die Zusammenarbeit mit der Fachhochschule und der Ruhr-Universität sowie der kontinuierliche Dialog mit der Wissenschaft gehören dazu, wie Stracke unter Beifall erklärte. Uwe Baader und Andreas Schmitz teilen sich in diesem Jahr den mit 3 000 Mark dotierten Opel-Preis. Ihre Arbeit „Entwicklung eines Systems zur Fehlererkennung

auf Blechoberflächen mit Hilfe einer intelligenten Zeilenkamera“ war von der Jury als beste Arbeit bewertet und mit dem Preis bedacht worden.

„Beim Formen von Blechteilen treten Oberflächenfehler auf, wenn die Bleche durch Fremdpartikel verunreinigt sind. Solche Bleche können später nicht fehlerfrei lackiert werden“, wie die Preisträger in ihrer Arbeit feststellen. Deshalb haben die beiden Absolventen der FH ein System zur optischen Kontrolle der Bleche entwickelt, bei der das Bildverarbeitungssystem mit weit höherer Präzision und Geschwindigkeit als der Mensch arbeitet.

Dieses Thema sei auch für die Qualitätssicherung bei der Herstellung der Karosserieteile im Preßwerk von großer Bedeutung, erklärte Stracke. Deshalb habe man die Arbeit der Studenten bereits im Entstehungsstadium mit Material unterstützt und die gewonnenen Erkenntnisse mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt.



Festakt: Karl-Friedrich Stracke mit den beiden Preisträgern

Kicker waren auf Achse

Werksmeisterschaften mit klimatischen Hindernissen: Achsenbau macht das Rennen im zweiten Anlauf

Die Fußball-Werksmeisterschaft in Bochum stand 1998 unter dem Zeichen zweier Wetterextreme. Mußte das reguläre Turnier kurz vor dem Ende wegen sintflutartiger Regenfälle abgebrochen werden, gab es zur Fortsetzung einen Hitzerekord. Die Elf vom „FC Achse“ konnte beides nicht schocken – sie wurde Standortmeister 1998.

Bochum (nh). Das gab's noch nicht in der Geschichte der Opel-Fußball-Werksmeisterschaft: erstmals mußte die Veranstaltung wegen widriger Wetterbedingungen abgebrochen werden, denn ein Gewittersturm hatte die Kicker während der Viertelfinalsiege förmlich vom Platz geschwemmt (die Opel Post berichtete). Im Nu stand die

Sportanlage des Werner SV in Bochum knöcheltief unter Wasser, an einen geordneten Kick unter regulären Bedingungen war nicht mehr zu denken. So kam folgerichtig die Entscheidung: Abbruch und Verlegung des Restprogramms von sechs Spielen auf den 21. Juni ab 10.30 Uhr.

Und an diesem Tag zeigte sich das Wetter von der anderen Extremseite. Astronomisch gesehen war exakt um 16.03 Uhr Sommeranfang, und was für einer: Mit 31,5 Grad im Schatten war der längste Tag des Jahres auch der heißeste seit Beginn der Wetteraufzeichnung im Ruhrgebiet: Sonnenbrandgefahr bei den Zuschauern und Schwerstarbeit für die Aktiven.

Den Kickern aus dem Achsenbau im Werk II in Bochum Langendreer machte die Hitze offensichtlich am wenigsten aus, sie hatten wohl das beste Kühlmittel, denn „FC Achse“ heißt der Bochumer Werksmeister im Kleinfeld-Fußball 1998. Im Spiel zweier gleichwertiger Mannschaften stand es gegen die „Opelner vom TSG“ bis zum Ablauf der regulären Spielzeit 0:0. Erst in der Verlängerung schaffte das Team aus Werk II schnell eine 2:0-Führung und brach damit die Gegenwehr der TSG-Opelner. Am Ende hieß es dann 4:0 und der Rest war nur noch Jubel.

Die Kicker aus dem Achsenbau vertreten nun im Herbst die Bochumer Farben gegen die Teams aus Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach bei der Opel-WM, die voraussichtlich wieder im Münchener Olympiastadion ausgetragen wird.

Bochums Bürgermeisterin und Stadtsportbundvorsitzende Gaby Schäfer überreichte zusammen mit Personaldirektor Dr. Horst Wruck den Siegerpokal, der sogleich mit Gerstensaft gefüllt im Siegerteam kreiste. Zusätzlich gab es für die Champions einen Trikotsatz in den Bochumer Farben blau-weiß.

Der Vorjahressieger „Ehemalige Azubis“ wurde in diesem Jahr gegen das T&Z-Team „Bad Boys TE“ mit ei-



Meisterlich: Der FC Achse setzte sich im Finale mit 4:0 durch

nem 5:1-Sieg Dritter, nachdem sie im Halbfinale gegen den späteren Sieger mit 2:4 im Siebenmeterschießen den Kürzeren gezogen hatten.

28 Mannschaften aus allen Teilen der Bochumer Werke hatten in diesem Jahr für das Turnier gemeldet, wobei die Mannschaftsnamen oft phantasievoll waren: „Getriebe-Dunkelmänner“, „1. FC Kreuzbandriß“ oder „Posi-Haie“, um nur einige zu nennen. Trotz der Wettergegensätze, die größer nicht hätten sein können, hielten sich alle Teams an das Fairplay-Gebot und so waren keine große-



Heiße Spiele: Trotz der Hitze boten die Teams schönen Fußball

ren Verletzungen zu beklagen.

Auch die Organisation des Turniers, die vor Ort seit Jahren in den bewährten Händen von Errol Faßbender, Klaus Neuschulte und Nor-

man Kramp vom Werner SV Bochum 06 liegt, klappte wieder einmal reibungslos. Grund genug, sich schon auf die sechste Neuauflage im nächsten Jahr zu freuen.



Wasser marsch: Köstliche Erfrischung



Fairplay: Der Kampf um die Tickets nach München blieb sauber

Auf große Fahrt

Tombolagewinn: Mitarbeiter testen den neuen Astra

Bochum (pra). Der Besuch des Astra-Familienfestes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren Angehörige und Freunde zeigt Nachwirkungen. Im Rahmen einer Tombola wurden damals nicht nur viele Sachpreise gezogen. Es gab auch Testfahrten zu gewinnen, die sich natürlich auf den Wagen bezogen, der damals im Mittelpunkt des Festes stand: der neue Astra.

Wie gefragt diese „Testfahrten“ bei der Veranstaltung waren, zeigte das rege Interesse, diese doch sofort antreten zu können. Aber das war, bei Hunderten von Nachfragen einfach nicht möglich.

Also wurden diese bis zu zwei Wochen dauernden Tests per Los an den Mann oder die Frau gebracht. Inzwischen sind einige der Tester wieder von erfolgreicher Fahrt zurückgekehrt. Einhelliges Urteil: Der neue Astra ist ein Auto, das nicht nur Spaß

macht, sondern darüber hinaus viele positive Eigenschaften in sich vereint.

Erster Tester war Yusuf Tas. Er nutzte den neuen Wagen zu einer Fahrt nach Berlin. Exakt 1149 Kilometer legte er in vier Tagen zurück. Tage, in denen der Caravan aus Bochumer Fertigung ihn überzeugte.

Opel-Rentner Gerhard Hupfeld war mehr als 31 Jahre im Bochumer Werk II aktiv.

Da stand es für ihn fest, auch das Familienfest zu besuchen. Das lohnte sich. Eine ausgiebige Probefahrt führte ihn jetzt mit Frau Helga in den Schwarzwald. „Ein tolles Auto mit Klasse-Fahrwerk und Super-Motor“, so lautete seine erste Reaktion. Die zweite: Im September, wenn ein neuer Wagen fällig wird, kommt für ihn nur der neue Astra in Frage.



Begeisterter Testfahrer: Yusuf Tas (l.) zog es bis nach Berlin

Aushängeschild

Azubis bauen Kindergarten bunte Visitenkarte

Bochum (pm). Was nützt die schönste bunte Kinderwelt, wenn keiner merkt, wie lustig es hier zugeht. Vor diesem Problem stand jetzt ein Kindergarten in Witten an der Ruhr. Mitten in einem Industriegebiet gelegen, läßt es sich in der Einrichtung zwar herrlich ungestört spielen, doch zwischen den großflächigen Firmenschildern rundherum fiel der dezente Hinweis auf die Kindertagesstätte überhaupt nicht mehr auf.

Neue Besucher des Hauses hatten sogar Schwierigkeiten, das Tagesparadies für Kinder überhaupt zu finden. So kamen die Erzieherinnen auf die Idee, daß ein bißchen auffällige Eigenwerbung nicht schlecht wäre, jeder sollte schließlich gleich auf den ersten Blick erkennen, daß hier ein Reich für Kinder geschaffen wurde.

Bunt sollte das Schild sein, groß und natürlich stabil. Da war guter Rat im wahrsten Sinne des Wortes teuer, denn einen Auftrag an einen fähigen Schlosser konnte man angesichts leerer Kassen nicht geben. Da entsannen sich die Verantwortlichen des großen Automobilwerks in der Nachbarstadt Bochum. Bei



Bunt-Stifte: Bochumer Nachwuchs mit farbenfrohem Präsent

Opel müßte es doch freundliche Menschen geben, die den Kindern helfen würden.

Der Brief an die Opel Werke landete schließlich auf dem Schreibtisch von Rainer Dörfel, Leiter der Berufsausbildung. Dort tat man den Wunsch nicht gleich als „Kinderkram“ ab, sondern machte sich auf den Weg in die Nachbarstadt, um sich nach den präzisen Maßen der Wunsch-Werbung zu erkundigen.

Mit einem Block voller Wünsche ging es dann zurück in die Werkstatt, wo die Auszubildenden sofort Feuer und Flamme waren. Es wurde gefeilt, gefräst, gebohrt

geschweißt, daß buchstäblich die Funken flogen. Schließlich sollten die kleinen Jungen und Mädchen nicht so lange auf „ihr“ Schild warten. Nachdem jeder Buchstabe noch mit einer anderen bunten Farbe professionell lackiert worden war, konnte der große Tag kommen.

Die Bochumer Delegation wurde schon sehnsüchtig erwartet und nach getaner Arbeit mit einem kleinen Fest belohnt. So macht die Ausbildung Spaß, waren die Azubis einer Meinung. Denn wann standen die Ergebnisse anstrengender Werkstattarbeit schon einmal so im Rampenlicht?

Teile für die Welt

Kaiserslautern beliefert Werke rund um den Globus

Vor acht Jahren noch genügte eine Europakarte, um den Weg aufzuzeigen, die Opel-Teile „made in KL“ zu ihren Kunden nehmen. Mittlerweile braucht's dazu einen Globus: Bis zu 70 Bahnwaggons und 60 Lkw verlassen tagtäglich das Werk – zu insgesamt 37 Standorten in aller Welt.

Kaiserslautern (es). Klar: Die Opel-Standorte Bochum, Rüsselsheim und Antwerpen kann jeder auf der Landkarte finden. Aber Uusikaupunki, Trollhättan oder Torbali? Da müssen schon die Spezialisten ran – wie die zwölf Mitarbeiter in der Versandplanung und der Logistik, die jeden Tag die Opel-Produkte aus Kaiserslautern auf den rechten Weg bringen.

Für sie sind die Städte in Finnland, Schweden und der Türkei schon seit Jahren ein Begriff: Uusikaupunki bezieht Hinterachsen und Seitenteile, Trollhättan Motorteile und Preßwerkteile, Torbali Sitzteile aus Deutschlands Fußballhauptstadt. Und die Kunden mit den eigenartig klingenden Namen sind nur drei von insgesamt 37, die Kaiserslautern regelmäßig beliefert. Ein rundes Dutzend davon liegen außerhalb von Europa.

1990 noch belieferten die Pfälzer insgesamt 21 Kunden. Der enorme Zuwachs in den vergangenen Jahren ist durch eine weltweite Organisationsänderung bedingt, die sich 1993/94 vollzog: Der „Split of Functional Units“ sah vor, daß sich die einzelnen Werke untereinander fortan möglichst direkt beliefern sollen, nicht mehr über diverse „Sammelstellen“.

Damit jedes Teil seinen Adressaten findet, müssen pro Tag insgesamt 200 Versandunterlagen erstellt werden: Versandanzeigen, Frachtbriefe, Zolldokumente, Abrechnungen und, und, und... für insgesamt 1500 verschiedene Teilenummern. Ohne Kollege Computer ginge da schon lange nichts mehr. Mit der Deutschen Bahn sind die Opel-Versender längst per „Standleitung“ verbunden, damit alle Transportgeschäfte „zügig“ abgewickelt werden können.

Die Hauptabnehmer über die Schiene – Bochum, Rüsselsheim und Antwerpen – werden täglich in sogenannten „Ganz-Zügen“ beliefert, das heißt: Stahlrösser, die nur Opel-Waggons ziehen – bis zu 25 auf einmal. Verwaltung ist die eine Sache, „zupacken“ die andere: Das besorgen rund 130 Beschäftigte in drei Schichten an den fünf Verla-

destellen im Werk. Doch auch die gegenwärtige Kundenzahl wird nicht bleiben: Fürs nächste Jahr haben die Versandplaner bereits „Bertone“, den italienischen Opel-Partner für Cabrios und Coupés auf der Liste. Auch das australische Melbourne wird Kunde von „KL“ – was zwar weiter weg ist, aber leichter zu finden als Uusikaupunki.



Versandhandel: Die meisten Kunden sind in Europa, aber viele Teile gehen auch nach Übersee

Alle geschützt

Fast 5 000 Mitarbeiter haben die QN-Seminare besucht

QNPS – vier Buchstaben, hinter denen sich ein umfangreiches Programm mit einem ehrgeizigen Ziel verbirgt: Kundenbegeisterung schaffen durch Produktqualität, zu der jeder schon vom ersten Handgriff an beiträgt. In Kaiserslautern werden in Kürze alle Mitarbeiter die Grundlagen-Seminare zum „Quality Network-Produktions-System“ durchlaufen haben.

Kaiserslautern (es). Für die Schulungen verantwortlich zeichnet ein Expertenteam um Reinhard Koltzer. Neben der Frage „Was ist QNPS“ bildet die „Arbeitsplatzorganisation“ einen der Schwerpunkte der eintägigen Seminare.

Denn: Produktiv sein, heißt nicht unbedingt „ranklotzen“ um jeden Preis, sondern in erster Linie „wertschöpfend“ zu arbeiten – in einem intelli-

gent eingerichteten Arbeitsumfeld, in dem keine Zeit mit überflüssigen Handgriffen und Bewegungen vergeudet wird.

Daneben zeigen Hans-Peter Jarzewski, Ingolf Heinrich und Volker Hübner, wie auftauchende Probleme am Arbeitsplatz methodisch aus der Welt geschafft werden können. Und auch die vielen Arbeitssicherheitsseminare sind bei den Mitarbeitern gut angekommen.

Mehr als 4 700 Mitarbeiter haben die Seminare bereits besucht. In bewußt kleinen Gruppen mit etwa zwölf Personen, so daß auf jeden einzelnen eingegangen werden kann. „Denn wir können ein System nur dann erfolgreich einführen, wenn wir jeden davon überzeugen“, erklärt Reinhard Koltzer.

Benötet werden die Seminaristen nicht. Statt dessen dürfen sie ihren Lehrern Zensuren ausstellen. Die können sich sehen lassen – „wir liegen im Durchschnitt zwischen ‚gut‘ und ‚sehr gut‘“, weiß Koltzer.

Das soll auch bei den noch ausstehenden Grundlagen-Seminaren so bleiben. Und wenn bald alle Mitarbeiter damit „durch“ sind, bleibt für die Abteilung QNPS auch weiterhin viel zu tun: Neue Programme liegen bereits in der Schublade – noch 1998 sollen Seminare zum Kanban-System beginnen.

Parallel dazu laufen Schulungen für Führungskräfte und Gruppensprecher. Außerdem organisiert die Abteilung Info-Fahrten ins Opel-Werk nach Eisenach, wo QNPS von der ersten Stunde an verwirklicht wurde.

Doch auch vor Ort gibt es noch viel zu lernen – etwa bei Bewertungsroundings, die dem KVP dienen. Dabei untersucht Koltzer mit Vertretern aus den Bereichen, wie QNPS am Arbeitsplatz bereits umgesetzt wurde und noch verbessert werden kann. Bei diesen Visiten hat er auch reichlich Gelegenheit, „Stoff“ für weitere praxisbezogene Seminare zu sammeln.



Das QNPS-Expertenteam: Reinhard Koltzer, Ingolf Heinrich, Volker Hübner und Hans-Peter Jarzewski (v.l.)

Erfolg mit Diesel

Adam Opel Preis an Pfälzer Diplomanden verliehen

Kaiserslautern (es). Ein innovatives Dieselkonzept untersuchte der Lauterer Maschinenbaustudent Marko Weirich für seine Diplomarbeit. Mit Erfolg: Neben dem angestrebten Diplom bekam der 25-jährige den „Adam Opel Preis“ und mit ihm 5 000 Mark als „Starthilfe“ ins Berufsleben.

Im Rahmen einer Feierstunde überreichte Werkdirektor Jochen Ohse die Aus-

zeichnung. Von Seiten der Uni Kaiserslautern gratulierte unter anderem der Fachbereichsdekan, Professor Dr.-Ing. Detlef Zühlke.

„Wir wollen junge Menschen motivieren, mit der richtigen Mischung aus Teamgeist und Eigeninitiative die Realisierung unkonventioneller Ideen zu wagen“, erklärte Ohse zur Idee des Preises, der seit 1989 an den Standorten

des Unternehmens vergeben wird. Ziel des Opel-Engagements sei es außerdem, so Ohse weiter, den partnerschaftlichen Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft kontinuierlich zu fördern, damit die Praxis bereits in Forschung und Entwicklung stärker berücksichtigt werde. Dazu habe auch die „exzellente Diplomarbeit“ von Markus Weirich beigetragen.

Gute Idee

Das VV-Wesen in der Pfalz feiert

Kaiserslautern (es). Mit Prämien, Urkunden und einem zusätzlichen zünftigen Grillfest feierte das Werk Kaiserslautern seine findigsten Köpfe. Und das aus gutem Grund: 9 767 Verbesserungsvorschläge reichten die Mitarbeiter 1997 ein. Was einen neuen Rekord bedeutet: Die bisherige Bestmarke aus dem Jahr 1996 wurde um exakt 48 Ideen überboten.

„Ihre Kreativität ist ein wesentlicher Faktor, wenn es darum geht, sich als Unternehmen im globalen Wettbewerb zu behaupten“, lobte Werkdirektor Jochen Ohse. Daneben leisteten viele VV Beiträge zum Umweltschutz oder zur Arbeitssicherheit.

Prämien gab's natürlich auch: Insgesamt 2,7 Millionen Mark schüttete Opel an kreative Köpfe in der Pfalz aus. Die Einsparungen fürs Werk beliefen sich auf 13,2 Millionen Mark.

Am einfallreichsten waren die Mitarbeiter im DI-Dieselmotorenwerk – im Schnitt hatten sie 10,4 VV pro Kopf parat. Urkunden für Ideenreichtum gab's außerdem für die Bereiche Qualitätssicherung Power Steering, Qualitätssicherung Motorenprüfstände, Fertigungsbereich Preßwerk, Fertigung Motor Familie II, Fertigung Chassis Komponenten und Werkslogistik sowie die Technischen Zentralbereiche und die Finanzabteilung.



Vier Jahre lang stand sie ihren pfälzischen Kollegen mit Rat und Tat zur Seite – jetzt hieß es Abschied nehmen für Deborah Kull: Die „Advisorin“ übernimmt eine neue Aufgabe in der GM-Zentrale in Detroit. In Kaiserslautern baute sie das Qualitätssystem der Motorenmontage mit auf und half, die „schlanke Produktion“ im DI-Dieselmotorenwerk Wirklichkeit werden zu lassen. In diesen Fragen beriet sie auch andere Opel-Werke in Europa. Die Kollegen in der Pfalz ließen „Debbie“ natürlich nicht ohne eine würdige Abschiedsfeier gehen. Auf unserem Bild bedankt sich Hans Thul, Fertigungsleiter im DI-Diesel, für die gute Zusammenarbeit.

Ready for take off

Der Zafira hat die Pilotphase erreicht – Bochumer Team rückt Fertigungsproblemen auf den Leib

Der Zafira soll das hohe Qualitätsniveau des neuen Astra fortsetzen. Deshalb arbeitet seit Monaten ein Bochumer Team mit Kollegen aus dem ITEZ zusammen und überprüft die Möglichkeiten eines optimalen Zusammenbaus. Derzeit läuft die Pilotfertigung auf Hochtouren.

Rüsselsheim/Bochum (jan). Der Satz bringt es auf den (Schweiß-)Punkt: „Wir wissen, daß die Teile zusammenpassen, aber es kommt natürlich auf eine möglichst reibungslose Reihenfolge des Einbaus an – und darauf, daß am Ende alles stimmt.“

Matthias Gebhardt, Qualitätssicherungs-Ingenieur der Zafira-Pilotfertigung, weiß, wovon er redet. Schließlich gehört er zu jenem Bochumer Team, das seit Mitte letzten Jahres den Minivan zur Serienreife bringt.

Angefangen hat deren Arbeit mit der Fertigung von sogenannten „Manufacturing Engineering Trial Cars“ im ITEZ. Dabei handelte es sich um „Probezusammenbauten“, mit deren Hilfe die möglichst optimale Abfolge der Fertigungsabläufe überprüft werden sollte. Diese Prototypen-Phase ist bereits abgeschlossen, jetzt geht es an der Rüsselsheimer Pilotlinie um die Vorbereitungen zur Serienfertigung.

„Was später fast ausschließlich die Roboter ma-

chen, erledigen wir hier zuerst in Handarbeit“, sagt Johannes Schneider, Leiter der Gruppe von der Ruhr. Denn von der Konstruktionszeichnung bis zur Fertigung an der Linie ist es ein weiter Weg. Und um alle Arbeitsgänge optimal aufeinander abstimmen zu können, bedarf es zunächst einmal der Handarbeit.

Wie im wirklichen Auto-Leben, spricht in der Produktion, beginnt auch an der Pilotlinie alles mit blankem Metall – und am Ende steht dann ein fertiger Zafira, fast so, wie er später in Bochum vom Band rollen soll. Doch am Anfang steht das „Grobe“. Aus Unterbau, Seitenwänden, Vorderbau und Dach entsteht die Basis der Rohkarosserie, der Rest wird manuell zusammengefügt. Autobau wie am Anfang des Jahrhunderts, so scheint es.

Die Pilotteile entstehen bereits in den späteren Produktionswerkzeugen – und zwar noch während deren Bauphase, beziehungsweise während der Einarbeitungsphase auf Pressen beim Werkzeughersteller oder häu-



Theorie und Praxis: An der Pilotlinie werden die Fertigungsabläufe für den Zafira optimiert

fig sogar auf original Fertigungsstraßen. Anschließend werden, mit Formlehren überprüft, Hauben und Türen eingepaßt, Scharniere geschweißt. „Klar, Maschinen schweißen konstanter als der Mensch, aber nur so können wir die Geräte korrekt justieren. Wenn das erledigt ist, gehen die Maschinen dann nach Bochum“, sagt Norbert Dorowski, Meister im Karosserie-Rohbau.

Farbe bekommt der Zafira, nachdem alle Anbauteile

montiert und vom Rohbau-Audit abgenommen wurden. Ein paar Stationen weiter sieht das verzinkte und lackierte Fahrzeug schon viel mehr nach Auto aus.

„Trotz aller Berechnungen sind immer noch Nacharbeiten nötig. Wir diskutieren hier ständig mögliche Verbesserungen, denn die Pilotlinie dient schließlich der Vorbereitung eines optimalen Serienanlaufs“, so Gebhardt.

Sodann geht es dem Zafira an die Innereien, endlose Reihen von Komponenten drängen sich am Rand der Pilotlinie in Stahlkäfigen und Kästen und harren ihres Einbaus. „Sieht zwar chaotisch aus, macht aber alles Sinn.“ Dämmmatten, Verkleidungen, Dachhimmel und Gurte, Dichtungen, Sitze, Armaturenbrett und Schiebedach, Kabel und Scheiben – alles findet nach akribischer Planung zur rechten Zeit den rechten Platz. So wird dann auch die „Hochzeit“ nicht zur unangenehmen Überraschung.

Dabei verläuft der Aufbau

der Pilotfahrzeuge natürlich nicht reibungslos. Und das ist okay, denn: „Je mehr Schwachpunkte in der Pilotphase aufgedeckt werden, desto höher ist die Auslieferungsqualität zu Produktionsbeginn“, so Johannes Schneider.

Kein Wunder also, daß die Pilotfahrzeuge gnadelos überprüft werden. Bunte Aufkleber in Ampelfarben zeigen an, wo alles im „grünen Bereich“ ist und wo noch nachgebessert werden muß. Darauf folgt, was sonst, die nächste Prüfung. Qualität geht über alles. Am Ende gibt ein dicker Ordner Auskunft über den jüngsten Sproß und jedes seiner Teile, von der Geburtsstunde bis zum Start ins aktive Leben, das allerdings in gnadlosem Verschleiß bei Testfahrten beschlossen wird.

Zwei Dutzend Zafira entstanden so seit Beginn der Pilotarbeiten. Nicht viel, dafür stimmt's aber auch am Ende. Denn daß alles paßt, war ja bekannt.



Pilot: Nicht alles, was nach Chaos aussieht, ist auch Chaos

Risiko minimieren

Computerprogramm FALIXS berechnet Haltbarkeit von Bauteilen

Ganz im Zeichen der Betriebssicherheit steht ein neues Computerprogramm, das jetzt bei Opel zum Einsatz kommt. Es handelt sich um ein „Expertensystem zur rechnerischen Lebensdauervorhersage von Fahrzeugbauteilen“, kurz FALIXS genannt

Rüsselsheim (pui). „Mit Hilfe von FALIXS können wir das Bauteilschadensrisiko über den bereits erreichten hohen Sicherheitsstandard hinaus weiter minimieren“, erklärt Dr. Klaus Hieronimus, Leiter Fahrzeugsimulation, Aerodynamik und Karosseriestrukturentwicklung.

Die verlässlichsten Antworten auf die Frage nach der Dauerhaltbarkeit eines Bauteils liefern bisher Prüfstandversuche, weil die Belastungen hier stufenweise auf ein Niveau angehoben werden können, das selbst bei extremen Testfahrten nicht erreicht wird. Die dabei ermittelten Stabilitätswerte

lassen wiederum Rückschlüsse auf die Lebensdauer des Bauteils unter normaler Betriebsbeanspruchung zu.

Mit Hilfe von FALIXS können die Entwicklungsingenieure Komponenten schon vor den ersten Prüfstandtests optimieren. Das Programm liefert Hinweise auf die optimale Werkstoffbeschaffenheit und die am besten geeignete Bauteilgeometrie. So lassen sich Auswirkungen von Designvarianten oder unterschiedlichen Werkstoffen ermitteln.

In der bisher üblichen Praxis wird ein Bauteil nach der sogenannten Finite Elemente-

Methode (FEM) unter Zugrundelegung von Maximalbelastungen berechnet, dann gefertigt und schließlich erprobt. FALIXS kann das Ergebnis eines Fahrversuchs auf der Teststrecke rechnerisch in kurzer Zeit ermitteln, ebenso wie die Auswirkungen eines Prüfstandversuchs, der einigen hunderttausend Kilometern unter Betriebsbedingungen entspricht.

Vorbild von FALIXS sind die im Flugzeugbau gültigen strengen Prognose-Kriterien für die Lebensdauer von Komponenten hoher Sicherheitspriorität. Dabei handelt es sich zumeist um Leichtbauelemente, die hohen Belastungen unterworfen sind und in extremen Situationen maximale Zuverlässigkeit bieten müssen. Auch im Automobilbau gewinnt der Leichtbau wachsende Bedeutung. Das Programm liefert den Entwicklungsingenieuren Informationen über Lebensdauer und optimale Formgebung der Komponenten, so daß ein Höchstmaß an Sicherheit und Qualität gewährleistet ist.

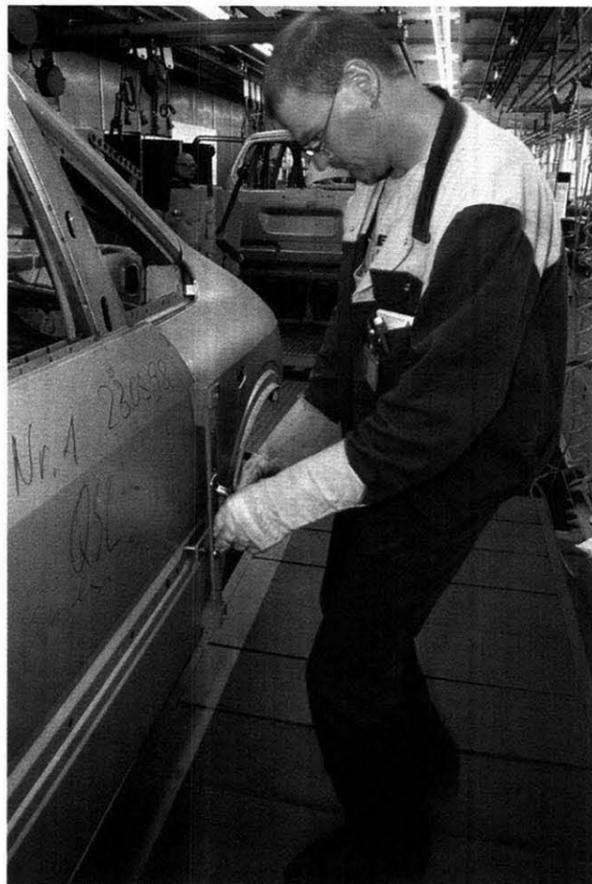
Bislang wird FALIXS hauptsächlich bei der Entwicklung von hochbelasteten Fahrwerkelementen wie Achsschenkel, Längs- und Querlenker eingesetzt. Diese lassen sich mit Hilfe des neuen Systems so weit optimieren, daß sie auf glatten europäischen Autobahnen dieselbe Lebensdauer

er aufweisen wie beispielsweise auf Schotter- und Schlaglochpisten in Südamerika.

Das von Opel in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und der Firma Teknon entwickelte System berücksichtigt bei der Festigkeits-Prognose je nach Problemstellung den Einfluß von Fertigungstoleranzen, Serienstreuungen und anderen Unsicherheitsfaktoren und kommt so zu realistischen Ergebnissen.

Bei der Lebensdauerabschätzung greift das System sowohl auf innerbetriebliche Ressourcen als auch auf externe Quellen zurück, so daß Opel mit dem Prognose-Programm über ein fortlaufend aktualisierbares Expertensystem verfügt, das den Opel-Kunden zusätzlichen Sicherheits- und Qualitätsgewinn bringt. Darüber hinaus verkürzt es die Entwicklung von Fahrzeugkomponenten, indem es schon im Vorfeld der Prototypenherstellung schnell und zuverlässig Erkenntnisse über deren Festigkeit liefert und damit das „Trial-and-Error“-Prinzip in der Konstruktion minimiert.

Aufgrund der Vielzahl von Fahrzeugbauteilen, die für ein neues Fahrzeug berechnet werden müssen, kann das innovative System zu einer deutlichen Verringerung der Gesamtentwicklungskosten beitragen, was letztlich den Käufern zugute kommt.



Maßnahme: Sämtliche Einbauteile werden ständig überprüft



Vorbild: FALIXS basiert auf Technik aus dem Flugzeugbau

Halteverbot aus Bequemlichkeit?

Bonn (gms). Schwierigkeiten bei der Zufahrt zur Garage sind kein Grund, auf der Straße ein Park- oder Halteverbot einzurichten. Auch einem körperbehinderten Fahrer sei es zuzumuten, bei der Aus- und Einfahrt mehrmals zu rangieren. Das berichtet der Deutsche Anwaltverein mit Bezug auf ein Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (Az.: 11 B 96.2895). Im konkreten Fall wollte ein Anwohner seine Kommune verpflichten, durch ein Halteverbot seiner behinderten Ehefrau die Zufahrt zur Garage zu erleichtern. Angesichts des knappen städtischen Verkehrsraums sei mehrmaliges Rangieren beim Einparken für jeden Fahrer der Regelfall. Auch die behinderte, aber voll verkehrstaugliche Frau habe keinen Anspruch auf einen völlig hindernisfreien Weg, so die Richter.

Millionenbeträge sind blockiert

Wiesbaden (dpa/lhe). Insgesamt 324 Millionen Mark Investitionsmittel zum Bau oder Ausbau von Bundesfernstraßen in Hessen werden derzeit von Einsprüchen und Gerichtsverfahren blockiert. Das geht aus einer in Wiesbaden veröffentlichten Antwort von Wirtschafts- und Verkehrsminister Lothar Klemm (SPD) auf eine Anfrage von CDU-Landtagsabgeordneten hervor.

Fährschiffe mit Sicherheitsmanko

München (dpa). „Erschreckende Sicherheitsmängel“ hat der ADAC bei seinem diesjährigen Fährtest festgestellt. Zwischen Ende März und Anfang Mai hatten die ADAC-Experten 30 Passagierfähren in europäischen Gewässern unter die Lupe genommen. Erstmals wurden neben Mittelmeerfähren auch RoRo-Fährschiffe in Nord- und Ostsee untersucht. Im Mittelpunkt der Sicherheitstests standen Autofähren. Auf einem großen Teil der Fähren stellten die Tester erhebliche Sicherheitsmängel fest.

Mit Vollgas ins Reich der Träume

Heide (dpa). Mit „Vollgas“ hat ein 43 Jahre alter Mann in seinem Fahrzeug geschlafen. Nach Mitteilung der Polizei parkte der angetrunkene Schläfer seinen Wagen mit laufendem Motor in Heide/Holstein auf dem Marktplatz. Im Traum trat er das Gaspedal durch. Der hochtourig laufende Motor weckte jedoch nur die Anlieger. Polizeibeamte mußten den Schläfer persönlich wachrütteln. Dann erst stellte er den Motor ab und ging auf sein Hotelzimmer.

Spar-Meister

Corsa begnügt sich bei der „Mobil Sparfahrt“ durch Norddeutschland mit 3,99 Liter



Exakt 3,99 Liter Durchschnittsverbrauch auf 100 Kilometer sicherten bei der 14. Mobil Sparfahrt einem Corsa Eco 1.0 12V den Klassensieg und bestätigten wieder einmal die besondere Wirtschaftlichkeit des Ecotec-Dreizylinders.

Bad Pyrmont (ks). Motorjournalisten aus Deutschland und Österreich hatte der Mineralölkonzern Mobil jetzt nach mehrjähriger Unterbrechung wieder zur Sparfahrt eingeladen. Dabei war im Weserbergland eine 55 Kilometer lange Strecke mit vielen Steigungen, Tempolimits und Ortsdurchfahrten in 70 Minuten zurückzulegen. BMW, Ford, Honda, Mitsubishi, Opel, Skoda und Volkswagen stellten dafür je fünf baugleiche Serienfahrzeuge zur Verfügung.

Den günstigsten Verbrauchswert bei den Benzinern erreichte mit 3,99 Liter je 100 Kilometer ein Corsa Eco 1.0 12V. Sparsamer als der Opel-Dreizylinder fuhren nur noch Saug- und Turbodiesel mit Direkteinspritzung.

Der 40 kW/55 PS starke Einliter-Dreizylinder des Corsa Eco weist mit einem Hubraum von rund 325 Kubikzentimeter pro Zylinder nahezu die ideale Zylindergröße und ein optimales Verhältnis von Bohrung und Hub auf. Sein maximales Drehmoment von 82 Nm bei 2 800 U/min liegt in der Nähe jener „magischen“ 2 000 Umdrehungen pro Minute, bei denen ein kleiner Benzinmo-

tor unter hoher Last am sparsamsten läuft.

Nur 930 Kilogramm Leergewicht des dreitürigen Corsa und sein Luftwiderstandsbeiwert C_{w0} 0,35 tragen ebenfalls zur Sparsamkeit bei. Die neuartige elektrische Servolenkung EPS, die nur dann Energie braucht, wenn tatsächlich gelenkt wird, bringt zusätzlich einen Verbrauchsvorteil von bis zu fünf Prozent.

In dieser Größenordnung sind auch die serienmäßigen „grünen“ Michelin Reifen mit entsprechend verringertem Rollwiderstand verbrauchsmindernd. Das vollsynthetische Leichtlauföl Mobil 1 0W-40, mit dem alle Fahrzeuge bei dieser Sparfahrt befüllt waren, spart im Vergleich zu einem Motoröl mit dem üblichen Viskositätsbereich 15W-40 zwischen drei und acht Prozent.

Während die technischen Voraussetzungen für ein „Sparauto“ nach dem Kauf kaum noch zu ändern sind, läßt sich der Kraftstoffverbrauch durch (möglichst geringe) Zuladung und sparsame Fahrweise jederzeit und sofort senken. Bei der Mobil Sparfahrt sind die teilnehmenden Autos deshalb nur

mit einer Person besetzt, Gepäck oder Zubehör ist nicht dabei und der Tank ist leer. Vielmehr gibt es nur maximal zehn Liter Kraftstoff aus einem im Kofferraum untergebrachten Bootstank, dessen Inhalt vor und nach der Fahrt gewogen wird. So läßt sich der Verbrauch „auf's Gramm“ ermitteln und unter Berücksichtigung der Temperatur in Hunderstel-Liter umrechnen.

Wer glaubt, bei der geforderten Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h könnte „gebummelt“ werden, der irrt. Die Aus- und Einfahrt in der Kurstadt Bad Pyrmont, dazwischen sieben Ortsdurchfahrten mit Tempo-30-Zonen, mehrere beachtliche Steigungen und zum Schluß eine lange Baustelle mit Rollsplitt, erforderten vielmehr, stets „am Limit“ zu fahren.

Die „Geheimnisse eines Sparfahrers“ sind leicht verraten. Scheiben und Schiebepedale bleiben ständig geschlossen, damit keine kräftezehrenden Luftwirbel entstehen. Auch bei sommerlichen Temperaturen wird auf das Lüftungsgebläse verzichtet, denn die elektrische Energie dafür (und für andere „unnütze“ Verbraucher wie das Radio) gibt es im Auto nicht umsonst – ihre Erzeugung kostet Sprit.

Wenige Meter nach dem Start kann man bereits in den zweiten Gang schalten – sofern man nicht schon damit angefahren ist. Weitere Schaltstufen lassen sich überspringen und der fünfte Gang ist unter Last selbst im Stadtverkehr die richtige Wahl. Während der Fahrt ist zu Recht nicht nur nach den Regeln der Mobil Sparfahrt das Abstellen des Motors verboten, damit nicht die Servowirkung für Bremse und Lenkung verloren geht. An Ampeln, Bahnübergängen oder anderen kleinen Staus lohnt ein Ausschalten des Motors aber schon ab etwa 15 Sekunden Aufenthalt.

Außer in absoluten Notfällen darf ein Sparfahrer niemals



Testsieg: Intelligente Technik und bewußtes Fahren sparen Sprit

bremsen, denn dabei wird die vorher für die Beschleunigung aufgewandte Energie aus dem Kraftstoff in nutzlose Wärme umgewandelt. Einige Experten suchen sogar ihr Heil im „Sägezahn-Fahren“: Nach einer kurzen Beschleunigungsphase muß das Fahrzeug mit eingelegetem Leerlauf rollen und wird anschließend wieder beschleunigt, um dann erneut ohne Motorkraft zu fahren.

Leichter läßt sich Kraftstoff auf Gefällstrecken sparen: Dabei muß man sich nur entscheiden, ob man den Gang eingeleget läßt und durch Gas wegnehmen die Schubabschaltung nutzt oder lieber im Leerlauf rollt. Dann benötigt

das Auto zwar gut einen Liter Kraftstoff pro Stunde, wird aber weniger abgebremst und muß entsprechend später wieder ans Gas genommen werden.

Ganz allgemein und für die Alltagspraxis kurz zusammengefaßt gilt: Motor nicht im Stand laufen lassen, auf unnötige Fracht und Stromverbraucher verzichten (wobei eine Klimaanlage oft „nötig“ und den geringen Mehrverbrauch immer wert ist), vorausschauend fahren, abruptes Beschleunigen oder Bremsen vermeiden und schließlich das Auto ohne Gas ausrollen lassen, wenn eine Stop-Stelle oder das Ziel der Fahrt in Sicht ist.

Neuer Mini

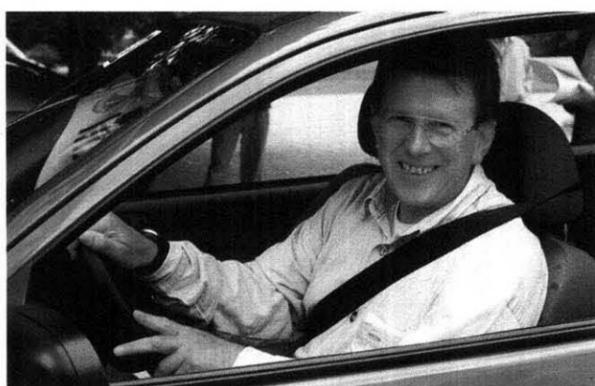
Kooperation von Opel und Suzuki

Rüsselsheim/Tokio (pui). Opel und Suzuki werden gemeinsam ein neues Fahrzeug im Kleinwagensegment entwickeln. Eine entsprechende Zusammenarbeit haben beide Unternehmen jetzt vereinbart. Das Fahrzeug wird ab dem Jahr 2 000 sowohl im neuen Opel-Werk in Gleiwitz (Polen) als auch in Suzukis ungarischem Werk in Esztergom hergestellt. Beide Unternehmen werden den neuen Kleinwagen unter ihren jeweiligen Markennamen anbieten.

Das kurz vor der Vollendung stehende Werk in Gleiwitz, in dem im Herbst die Produktion des Astra Classic anläuft, wird für die zusätzliche Fertigung des neu-

en Kleinwagens mit weiteren Investitionen in Höhe von 375 Millionen Mark seine Kapazität auf 150 000 Einheiten pro Jahr verdoppeln.

Nach Angaben von Technikvorstand Peter H. Hanenberger ist der neue Kleinwagen eine komplette Neuentwicklung und wird sowohl beim Design wie bei den Fahreigenschaften typische Opel-Merkmale aufweisen. Als Motorisierung werden die neuen 1,0-Liter-Dreizylinder- und 1,2-Liter-Vierzylinder-Triebwerke mit Vierventiltechnik zum Einsatz kommen. „Damit erhält unser Kleinster die modernsten und sparsamsten Opel-Ecotec-Motoren“, erklärte Hanenberger.



Gut gelaunt zur Sparfahrt: Opel Post-Autor Karl Seiler

Ein Fall für zwei

Der neue Renn-Astra feierte beim 24-Stunden-Rennen auf dem Ring einen Doppelsieg



Starker Einstieg: Seinen ersten Renneinsatz beendete der neue Astra als Klassenbester



Doppelt hält besser: Der Astra ergatterte auch den zweiten Rang

Hohe Zuverlässigkeit und enorme Schnelligkeit waren die Garanten für den vielbeachteten siebten Gesamtrang des neuen Astra beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Nürburgring (pui). Opel-Werksfahrer Alexander Burgstaller, der letztjährige ADAC-GT-Cup-Gewinner Stefan Kissling und Opel-Rennleiter Volker Strycek eroberten mit dem von Kiss-

ling-Motorsport vorbereiteten Astra im Feld der 153 gestarteten Tourenwagen auf Antrieb den Sieg in der Zweiliter-Klasse für Gruppe A- und nichthomologierte Tourenwagen. Opel feierte

einen Doppelsieg, denn Klassenzweite wurden – als 13. des Gesamtklassens – die Journalisten Frank Klaas und Peter Wyss sowie Langstreckenpokal-Titelträger Heinz-Josef Bermes und Gruppe N-Europameister Wolfgang Savelsbergh, die einen neuen Astra von Mühlner-Motorsport pilotierten.

126 Runden auf der härtesten Rennstrecke der Welt, der legendären Nordschleife des Nürburgring – das sind

Enorm in Form

Neuer Astra für hohe Designqualität ausgezeichnet

Essen/Rüsselsheim (pui). Das Design Zentrum Nordrhein-Westfalen in Essen hat den neuen Astra mit dem „Roten Punkt für hohe Designqualität“ ausgezeichnet. Der begehrte Preis wird alljährlich für Design-Innovationen aus industrieller Fertigung vergeben. Die Fachjury des 1954 unter dem Namen „Industrieforum e.V.“ gegründeten In-

stituts verlieh dem Astra die Auszeichnung in der Produktgruppe „Industrie, Handwerk, Transport und Verkehr“. Insgesamt haben sich in diesem Jahr 674 Firmen und 343 Designer aus 24 Staaten am Wettbewerb beteiligt.

„Die Auszeichnung bestätigt unser Astra-Design-Konzept. Die technisch orientierte Formensprache und

die charakteristischen Merkmale wie die ausgeprägte Keilform, der in die Motorhaube integrierte Kühlergrill, die hohe Gürtellinie oder die markante Front- und Heckpartie betonen die Astra-Qualitäten Stabilität, Sicherheit, Dynamik und Sportlichkeit“, freut sich Design-Direktor Hans Seer über die Prämierung.



Kann sich sehen lassen: Der Astra bekam den „Roten Punkt“ vom Design Zentrum in Essen

3 214,26 Kilometer, die der siegreiche Astra beim 24-Stunden-Rennen mit Bravour absolvierte. Über 80 Kurven pro Runde, unzählige Bodenwellen und etliche Sprungkuppen stellen ebenso einen unerbittlichen Härtestet dar wie 112 Schalt- und 41 Brems-Vorgänge je „Ring“-Runde.

Das sind über 14 000 Schaltvorgänge während 24 Stunden, getätigt mit der rennüblichen Eile, über 5 000 Mal Bremsen, jedesmal mit dem kräftigen Pedaltritt des trainierten Rennfahrers, um nur ja keinen Meter zu verschenken. 24 Stunden im Kurvenlabyrinth der Nordschleife – eine Bewährungsprobe für Mensch und Material, erst Recht, wenn es sich wie beim Astra weitgehend um Serientechnik handelt.

„Ganz gleich, ob das serienmäßige Getriebe, die serienmäßigen Antriebswellen, die Radträger und Radlager, die Hinterachse und etliche weitere Serienteile mehr, alle Bauteile haben problemlos diesen Marathon überstanden“, berichtet Volker Strycek zufrieden. „Es gab während 24 Stunden nicht den geringsten unplanmäßigen Aufenthalt an den Boxen.“

Der siebtplatzierte Astra von Kissling, Strycek und Burgstaller – die ersten sechs

Plätze wurden von leistungsstärkeren BMW-Tourenwagen belegt – basiert auf der Breitensport-Studie, die im Dezember 1997 auf der Motorshow in Essen erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Diese Studie verfügt über eine größere Bremsanlage, ein verstärktes Getriebe, eine optimierte Auspuffanlage, ein Sportfahrwerk, ein reduziertes Fahrzeuggewicht sowie aerodynamische Hilfsmittel und soll in der Serie von einem 160 PS starken Zweiliter-16V-Motor angetrieben werden.

Beim 24-Stunden-Rennen kam eine gut 200 PS starke Version des besagten Triebwerks zum Einsatz. „Im Vergleich zum früheren Astra-Triebwerk weist der Ecotec-Motor ein deutlich höheres Drehmoment sowie einen geringeren Benzinverbrauch auf“, berichtet Teamchef Helmut Kissling.

„Die Breitensport-Studie des neuen Astra hat bei diesem Testeinsatz gezeigt, daß sie als Serienfahrzeug eine hervorragende Basis für den Einsatz im Motorsport darstellen würde“, so Strycek. „Der neue Astra hat, ganz gleich, ob auf trockenem Asphalt oder im Regen, eine sehr gute Gesamtbalance bewiesen und ist ein Rennauto, das großen Spaß macht.“

Bienen wollten Tram fahren

Den Haag (dpa). Ein Bienen-schwarm hat in Den Haag versucht, die Straßenbahn zum Badeort Scheveningen zu nehmen. Stundenlang umschwirren die Bienen eine Haltestelle der Linie zum Strand. Immer, wenn eine Bahn stoppte, flogen sie durch die geöffneten Türen und belästigten die Fahrgäste. Die Linien in Richtung Innenstadt blieben dagegen unbehelligt. Ein Straßenbahnfahrer, der nebenbei Hobby-Imker ist, wurde alarmiert und erschien in Schutzkleidung. Der Schwarm hatte sich da aber schon aus dem Staub gemacht.

Mit 100 noch ständig auf Achse

Barcelona (dpa). Auch im Alter von 100 Jahren setzt sich Josep Cucurella fast täglich hinter das Steuer seines Kleinwagens. Der Katalane fährt seit 67 Jahren Auto und wird als der „älteste aktive Autofahrer der Welt“ gefeiert. Die Fahrerlaubnis des pensionierten Taxifahrers, der jetzt seinen 100. Geburtstag feierte, wurde kürzlich erneuert. Sein Führerschein stammt aus dem Jahr 1931. „Für die Prüfung mußte ich damals 25 Meter geradeaus fahren, in eine Hauptstraße einbiegen und ein Stückchen zurücksetzen“, erinnert sich Cucurella.

Mit großem Durst auf großer Fahrt

Göttingen (dpa). Der „unsichere Gang“ brachte es an den Tag: Die Polizei zog jetzt auf der Autobahn 7 bei Göttingen einen Lastwagenfahrer aus Litauen mit 3,24 Promille aus dem Verkehr. Der 25jährige war Besuchern der Raststätte Mengershausen (Kreis Göttingen) aufgefallen, die der Polizei einen Hinweis gaben. Der Mann war mit zwei in Hessen gekauften Autos auf dem Weg in sein Heimatland.

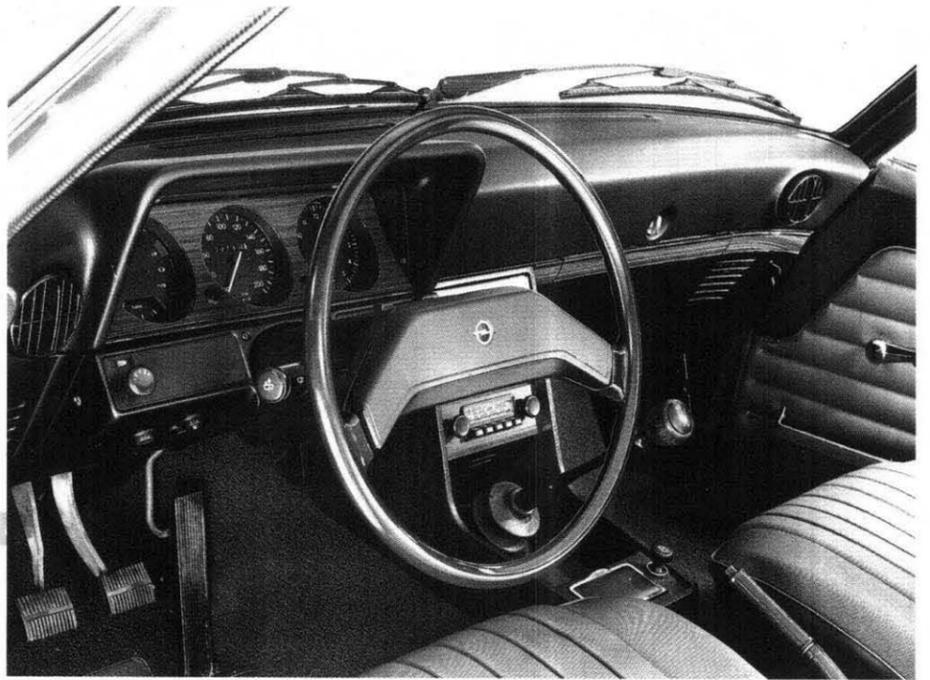
Hohe Geldbuße für starke Worte

Köln (dpa). Wegen der Beschimpfung als „Wichser“ muß ein 32 Jahre alter Kölner 12 000 Mark Geldstrafe zahlen. Das entschied ein Amtsrichter. Der verurteilte Autofahrer hatte sich an einer Tankstelle darüber geärgert, daß der 37jährige mit seinem Wagen eine Zapfsäule blockierte und Wasser in die Scheibenwischeranlage füllte. Daraufhin drohte er: „Mach, daß Du den Müll wegräumst, Du Wichser. Ich hau' Dir jetzt die Fresse ein.“ Vor Gericht räumte der Angeklagte ein, er habe „rumgebrüllt, wie ein Idiot“. Trotzdem verhängte der Richter die hohe Geldstrafe wegen Nötigung und Beleidigung und verwies auf zahlreiche einschlägige Vorstrafen.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999



Rad der Zeit: Wie die Schaltzentrale im D-Rekord hatte in den 70ern ein Armaturenbrett auszusehen

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. Zur Halbzeit – sprich im zehnten Teil – blicken wir zurück auf die Rekord-Reihen A bis C und D der 60er und frühen 70er Jahre.

Wer A sagt, muß auch B sagen. Und C. Und D erst recht. In weniger als zehn Jahren brannte Opel ein wahres „Rekord“-Feuerwerk ab, das dem Unternehmen erst den zweiten Platz in der Zulassungsstatistik bescherte und anschließend Millionen-Verkäufe am laufenden Band. 1963 wird die erste Stufe der Karriereleiter erklommen, allerdings noch ohne das Alphabet zu bemühen. Der neue Rekord – der Buchstabe „A“ folgte erst Jahre später, als der modernisierte Nachfolger ein „B“ bekam, um den Unterschied deutlich zu machen – brach mit vielen Traditionen. Zweifarblackierung, Heckflossen, chromblitzende Gim-

micks und schüsselförmige, weiße Lenkräder waren „out“. Eine niedrige Gürtellinie, eine breite Karosserie und ein glattflächiges Äußeres waren modern. Auch das Interieur gab sich nun schlichter.

Unter dem eleganten Blechkleid gab es vornehmlich altbekanntes. Die sanft optimierte Technik entsprach jedoch voll und ganz dem Käuferwunsch nach Bewährtem – Opel hieß ja nicht umsonst „der Zuverlässige“. Experimente waren, außer bei kritischen Fachjournalisten, nicht gewünscht.

Der seitengesteuerte Graugußklotz mit 1,5-Litern aus der Vorkriegszeit, unfaßbar zäh geraten, aber mittlerweile definitiv veraltet, hatte nun endgültig das Ende seiner Möglichkeiten erreicht. 55 Pferdestärken preßte man der Basisversion ab, mit 60 PS konnte das 1700-Kubik-Triebwerk aufwarten. Das 1700-S-Aggregat leistete zwar 67 PS, verlangte aber nach Superkraftstoff. Mit 134 beziehungsweise 138 km/h lag der Rekord im Mittelfeld seiner Klasse, die stärkere Variante ermöglichte immerhin 140 km/h Spitze.

Da mußte was geschehen, soviel war klar. Die seriemäßige Ausstattung bot mit Lenkradschloß, Lichthupe und Scheibenwascher zwar mehr als der Vorgängertyp.

Vierganggetriebe und Scheibenbremsen (ab November 1963) mußten aber extra bezahlt werden, hatte man nicht den besser bestückten Rekord „L“ oder das besonders gelungene Coupé geordert.

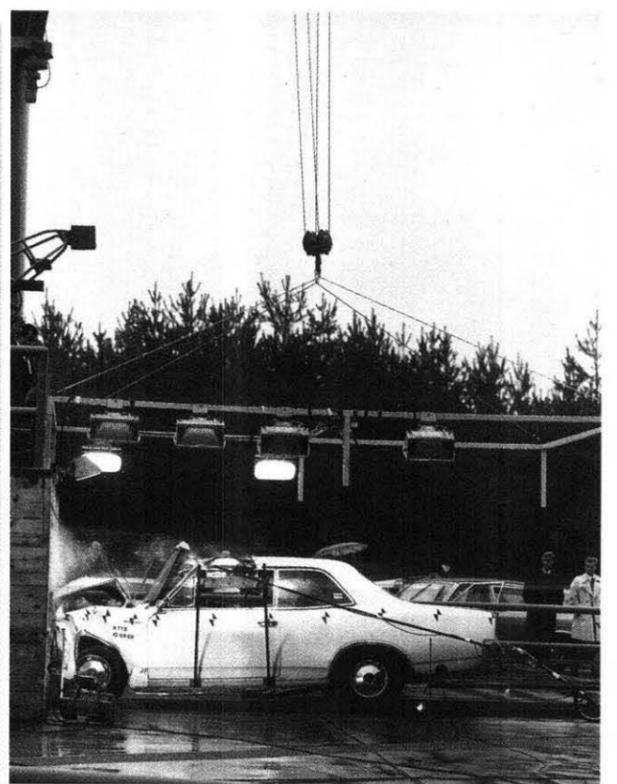
Also griff Opel in die Vollen und legte drastisch nach: Gegen Aufpreis war ab 1964 die 2,6-Liter-Maschine mit 100 PS aus dem Kapitän auch für den Rekord zu haben. Obwohl ebenfalls aus den 30er Jahren stammend, machte der Reihensechser aus dem Rekord eine Art deutsches Muscle-Car. Opel hatte das Baukastensystem entdeckt, der Berg kreiste und gebar den „Wolf im Schafspelz“. Und damit die Idee zum Commodore.

Die Fahrleistungen versetzten die Autowelt in Aufruhr. Sowas hatte es aus Rüsselsheim noch nie gegeben. In zwölf Sekunden schoß der „Rekord 6“ von Null auf Tempo 100 und ließ mit einer Spitzengeschwindigkeit von 170 km/h sogar BMWs 1800er und den Mercedes 220S hinter sich. 9 310 Mark verlangte Opel für den braven Rekord im Sportdreß, der schließlich innerhalb eines Jahres 12 500 Käufer fand.

Als Krone der Eleganz, gepaart mit Power, galt das wunderschöne Coupé. Sogar Modedesigner Wolfgang Joop hatte in den Sechzigern eines, wenn auch mit Vierzylinder.

1963 wurde alles anders, zumindest äußerlich: Keine Panoramascheibe, keine kecken Flossen, stattdessen elegante glattflächige Formen und sparsamer Einsatz von Chrom. So präsentierte sich der neue Rekord. Unter dem Blechkleid im Stil moderner Sachlichkeit tat behutsam modifizierte Technik vom Vorgänger ihren Dienst, die altbekannten Motoren aus Vorkriegstagen hatten ihre letzte Entwicklungsstufe erreicht. Zwei Jahre lang mutierte der Biedermann zum Brandstifter. Mit dem 100 PS starken Sechszylinder aus dem Kapitän stellte Opel den Vorläufer der beliebten Commodore-Reihe auf die Räder. Die feierte offiziell erst 1967 ihr Debüt und zwar im Kleid des Rekord C, der 1966 den B – geringfügig veränderten A – ablöste.

Die Kunden waren also begeistert, die Tester eher weniger: Entzückten zwar Beschleunigungsdaten und Höchstgeschwindigkeit, mußte sich das ruppige Fahrwerk manche Kritik gefallen lassen. Zudem machte der schwere Motor auf der Vorderachse aus jeder Kurve ei-



Aber sicher: Der C-Rekord absolvierte seinen Chrashtest souverän

ne Gerade, so daß beherztes Zugreifen am schmalen Volant gefragt war.

Trotz allem verkaufte das Unternehmen 880 000 Rekord A, damit schob man sich bei den Zulassungen hinter den Käfer auf einen sensationellen zweiten Platz. Unter den neuzugelassenen Fahrzeugen befanden sich allein 200 000 Fahrzeuge vom Typ Caravan, der seinerzeit nicht nur für Handwerker, sondern auch für Großfamilien unentbehrlich war. Fuhren bei der Konkurrenz meist Schweinehälften und Farbeimer im Fond mit, galt der Rekord damals schon als salonfähiger Kombi, mit dem man sich blicken lassen konnte.

1965 feierte dann ein Technik-Meilenstein sein Debüt, der noch bis weit in die 80er unter Opel-Hauben zu finden sein sollte: die cih-Motoren-Generation. Mit der von einer Duplex-Kette angetriebenen Nockenwelle im Kopf („camshaft-in-head“), fünffach gelagerter Kurbelwelle und kurzhubigem Charakter präsentierte das Triebwerk den letzten Stand der Technik. Ein wahrer Jahrhundertentwurf wie sich herausstellte, fand man die letzten Ableger doch noch fast 30 Jahre später als aufgebohrte Version im Omega A und Frontera. Um solche High-Tech standesgemäß zu verpacken, faceliftete Opel

den Rekord 1965 mit breiten Scheinwerfern in neuer Front und nannte das ganze „B“. Doch er tanzte nur einen Sommer lang, denn 1966 kam – ganz klar – der „C“.

1966, ein Jahr, daß sowieso nicht arm an Ereignissen war: Das erste deutsche Kernkraftwerk geht ans Netz, Bundeskanzler Ludwig Erhard – der „Vater des Wirtschaftswunders“ – tritt zurück und bei der Fußball-WM fällt im Finale zwischen England und Deutschland das berühmte Wembley-Tor. Oder fällt es nicht? Bei Opel fällt zumindest der Startschuß für den neuen Rekord mit „Hüftschwung“ in Höhe der hinteren Seitenfenster.

In Amerika hatte man sich der Cola-Flaschen-Form („Coke-bottle-shape“) verschrieben – deshalb hatten auch die Autos auf einmal eine schmale Taille. Und wie die braune Limonade kam der C-Rekord in Deutschland phantastisch an. So gut, daß beim Produktionsende 1971 über 1,4 Millionen Rekord und A-Commodore gezählt wurden. Soviel hatte man zuvor nie von einem Modell verkauft.

Der Erfolg ging aber nicht nur auf das Konto des gelungenen Äußeren, auch das Fahrverhalten war nun frei von Fehl und Tadel. Radstand und Spur waren gewachsen, hinten gab es nun endlich



Von A nach B: Mit dem 1963 vorgestellten A-Rekord und elegantem Design fuhr Opel auf den zweiten Platz der Zulassungsstatistik



Der C-Rekord mit dem modischen Hüftschwung wurde zu Opels erstem Million-Seller: 1.253.161 „Coke-bottle“-Rekord verließen die Bänder. Nie zuvor hatte Opel von einem Modell so viele Einheiten verkaufen können. Zum Einsatz kam das legendäre, neu entwickelte cih-Triebwerk, das noch in vielen, vielen anderen Opel zu finden sein sollte.

Klappe hoch: Unter dem Blech des A-Rekord werkete die leicht modernisierte Technik des Vorgängermodells. Auf Wunsch gab es auch einen Sechszylinder-Motor



Weißer Riese: Der Kofferraum des „D“ war rekordverdächtig

Schrauben- statt altertümlicher Blattfedern und sogar einen Stabilisator. Ein Bremskraftverstärker war ebenso serienmäßig.

Bei den Motoren hielt man jetzt, wie beim inflationären Karosserie-Angebot schon gewohnt, für jeden Geschmack etwas parat. Basisaggregat war ein 1500er mit asthmatischen 60 Pferdestärken, der 1700 Kubik-Motor mobilisierte 60, als 1700 S 75 PS. Darüber rangierte der 1900 Kubik-Treibsatz mit 90 PS und – heute fast völlig verschwunden – ein 2,2-Liter-Sechszylinder mit 95 PS, der

mit einem besseren Drehmoment aufwartete. Ein besonderes Schmankerl fand sich im sportlichsten aller C-Rekord, dem „Sprint“.

Dieser kam ausschließlich

in grellen Flower-Power-Farben daher, trug selbstbewußte Kriegsbemalung, auf Wunsch Rotwandreifen auf Sportfelgen und verfügte über Zusatzscheinwerfer. Um dem Motor auf die Sprünge zu helfen, hatte man diesem zwei Weber-Fallstromvergaser verpaßt und die Verdichtung erhöht. 106 PS bei 5600 Touren standen am Ende zu Buche, die allerdings mit dem Auftauchen des Commodore A kaum noch gefragt waren. Heute zählt diese Rekord-Version zu den gesuchtesten Vertretern seiner Baureihe, als Zeugnis einer Zeit, als unbescheidenes, rasantes Auftreten noch das Non-Plus-Ultra war.

Wie zuvor hatte der Käufer die Qual der Wahl, was Typ und Ausstattung betraf:

Limousine zwei- und viertürig, Caravan drei- und fünftürig, Coupé, L-Versionen, Vinyl-dächer, ab 1968 eine selbstentwickelte Dreigangautomatik, Lenkradschaltung, Mittelschaltung, Sitzbank vorne oder Einzelsitze und, und, und... Wer heute einen C-Rekord sein eigen nennen will, sollte einen Experten konsultieren, so unübersichtlich ist die Fülle der Optionen, so enorm das Angebot an unterschiedlichen Modellen.

Die Vielfalt fand Anfang der 70er Jahre schließlich ihren Höhepunkt, als Opel zusätzlich den „Ascona“ und den „Manta“ ins Rennen um die Käufergunst schickte. So trat der Nachfolger des C-Rekord, der logischerweise „D“ (intern: Rekord II) gerufen wurde, nicht nur

gegen die üblichen Wettbewerber, sondern auch gegen Konkurrenten aus dem eigenen Haus an. Und wieder wurde es ein Millionenerfolg, auch wenn er nicht ganz so groß ausfiel wie beim Vorgänger.

An der zeitlos glatten Form lag es sicher nicht, denn die präsentierte sich schlicht, ohne Hüftschwung und mit massig Platz im Inneren, trotz geringerer Breite. Eine tiefe Gürtellinie und große Fensterflächen sorgten für Übersichtlichkeit. Viel übersichtlicher war nun auch das Motorenangebot geraten: Basistriebwerk war ein 1,7-Liter-Motor mit 66 PS, über dem der „S“ mit 83 und der 1900 SH-Motor rangierte, der 97 Pferdestärken bereithielt. Beim 1900 Kubik-Aggregat hielten zu-

dem das erste Mal Hydrostößel, die das Nachstellen der Ventile überflüssig machen, bei Opel-Vierzylindern Einzug. Aufgrund strengerer Abgasbestimmungen wurde später bei allen Motoren die Leistung reduziert, was aber kaum Auswirkungen auf die Fahrleistungen hatte.

Daß der Verbrauch des Rekord 1900 bei 12 bis 14 Litern lag, galt auch in Zeiten der Ölkrise als passabler Wert. Mit solchen Qualitäten stürmte der neue Rekord innerhalb kurzer Zeit auf den dritten Platz der Zulassungsstatistik – hinter Käfer und Kadett. So konnte Ende des Jahres ein neuer Stückzahlrekord gefeiert werden: 877.963 Fahrzeuge mit Blitz am Bug liefen vom Band. Mit dem luxuriös ausgestatteten Sondermodell „Millionär“ feierte man 1976 den millionsten D-Rekord, dem das hubraumstärkste Benziner-Modell der Baureihe, der „Rekord 2000“, an die Seite gestellt wurde.

Mehr Kubikzentimeter hatte nur der Diesel, der 1972 vorgestellt wurde: aus 2,1-Litern holte der erste Selbstzünder im Rekord-Programm beachauliche 60 PS, was für eine Spitze von 135 km/h reichte – eine passende Antwort auf autobahnfreie Sonntage. Abgeleitet war der Dieselmotor vom Weltrekordtriebwerk, mit dem Opel auf dem Prüfelfeld Dudenhofen Aufsehen erregt hatte. Ein Rennwagen auf GT-Basis brach dort Rekorde um Rekorde. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Das nächste Millionen-Ding folgte 1972 in Form des Rekord D, der mit zeitloser Karosserie, aber in schrillen Farben der 70er Jahre nicht ganz an die Verkaufszahlen des Vorgängers heranreichen konnte. Auch ihn gab es als Zwei- und Viertürer, als elegantes Coupé und als Caravan. Das Thema „Sicherheit“ hatten die Entwickler ganz groß geschrieben, im Innenraum gab es nun noch mehr Platz und ab Mitte der Siebziger war zum ersten Mal ein Dieselmotor im Rekord zu haben.



Flower-Power: Grelle Farben, Vinyl-dach, zwei oder vier Türen, Lenkradschaltung und Sitzbank vorne – die Liste der Optionen beim D-Rekord ging ins Unendliche

Wir gratulieren

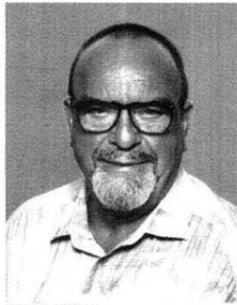
40 Jahre

Rüsselsheim

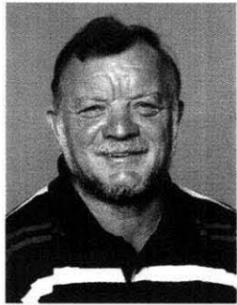
14. Juli
Josef Fischer,
 Teile und Zubehör
Friedrich Habann,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Hans Nold,
 LSE-Prozesscontrolling Betriebsmittel
Willi Schmidt,
 Instandhaltung Preßwerk
Hermann Steffan,
 Fertigung



Josef Fischer



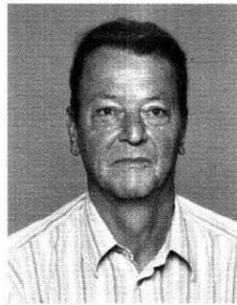
Friedrich Habann



Hans Nold



Willi Schmidt



Hermann Steffan

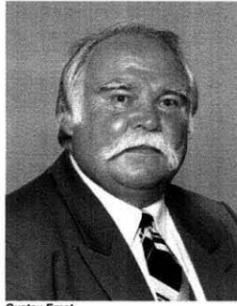


Gerd Daum

15. Juli
Gerd Daum,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie



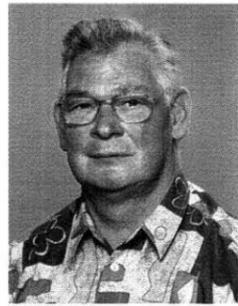
Emil Bohrmann



Gustav Ernst



Heinz Himmelmann



Gerhard Eberle



Hans Adolf Bergmann



Günter Rist

16. Juli
Emil Bohrmann,
 Instandhaltung Chassis I
Gustav Ernst,
 Beschädigteneinsatz
Heinz Himmelmann,
 Technisches Servicezentrum,
 Mechanische Werkstätten

21. Juli
Gerhard Eberle,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

23. Juli
Hans Adolf Bergmann,
 Beschädigteneinsatz
Günter Rist,
 Zentrale Instandhaltung Preßwerk

29. Juli
Hans-Peter Wassermann,
 ITEZ

25 Jahre

Rüsselsheim

1. Juli
Karlheinz Aurich,
 ITEZ
Ulrich Boss,
 ITEZ
Klaus Dieter Fuchs,
 ITEZ
Ewald Glotzbach,
 ITEZ
Klaus Hamanns,
 ITEZ
Eberhard Jordan,
 Zentrales Beschaffungswesen
 Europa
Wolfgang Klee,
 Vertrieb
Bernd Laabs,
 Personal- und Sozialwesen
Jürgen Mayer,
 Fertigung
Hans-Rolf Merkel,
 Finanzwesen
Zenon Max Nagel,
 Fertigung
Karl-Heinz Pohl,
 Service
Günter Prosi,
 Vertrieb
Franz Puchinger,
 ITEZ
Manfred Rautenberg,
 Service
Hans Jürgen Stritzl,
 ITEZ
Dieter Warncke,
 ISP
Volker Wetterling,
 ITEZ

2. Juli
Ernst Arscholl,
 ITEZ
Heinz Krollmann,
 Wagenverladung und Versand
Peter Lind,
 Fertigung
Wolfram Michalski,
 Kraftwerke
Josef Anton Sauer,
 Werksicherheit/-feuerwehr
Peter Schedler,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

8. Juli
Stavros Karatsalidis,
 Fertigung Preßwerk

16. Juli
Hans Joachim Erbenich,
 Vertrieb
Dieter Frömel,
 Kraftwerke
Hartmut Lettau,
 Technisches Servicezentrum,
 Gebäudeeinrichtungen

20. Juli
Nuri Deveci,
 Fertigung Karosserie I

26. Juli
Ali Lamrani,
 Qualitätssicherung Preßwerk

30. Juli
Ewald Dembowski,
 Logistik Lager
Johann Wilhelm Ham,
 Beschädigteneinsatz
Rolf Rypka,
 ITEZ-Fahrzeugerprobung
Helmut Schien,
 Fertigung Montage QNPS
Hans-Günther Schöner,
 ITEZ
Mehmet Zengin,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

25 Jahre

Bochum

1. Juli
Manfred Aring,
 Werkslogistik Frachtenprüfung
Petra Stratmann Schablitzki,
 FL A Komponentenfertigung I

2. Juli
Rainer Dasenbrock,
 Produktives Lagerwesen Rohbau
Alfred Fischer,
 Zentrales BSW Europa
 Systemkoordination
Manfred Freist,
 Werksbahn
Karsten Schneck,
 Motorenmontage
Mustafa Tarhan,
 Cockpit-Modul
Michael Wöhner,
 Preßwerk

5. Juli
Ulrich Sczesny,
 Produktives Lagerwesen
 Fertigungsmontage

6. Juli
Mahmut Özbek,
 Montage Getriebe

9. Juli
Domingo Gonzalez Rodriguez,
 Linieninstandhaltung
 Getriebe/Härterei
Richard Tepel,
 Lenkung, Verlängerung und
 Antriebskegelrad

12. Juli
Manuel Gomez Lopez,
 Automaten

16. Juli
Ulrich Kempkes,
 Energieanlagen Werk II

26. Juli
Christos Kambouris,
 Chassis-Schweiß-Zusammenbau

30. Juli
Jandre Djukic,
 TSB Zentralwerkstatt Werk II
Richard Günther,
 Montage Getriebe
Fredy Hugo Schmuck,
 FL A Komponentenfertigung I
Monika Steinbach,
 BSW-Läger, Ausgaben und
 Stahlsägerei Werk I

25 Jahre

Kaiserslautern

1. Juli
Zitta Früh,
 Finanzabteilung

2. Juli
Hermann Rübél,
 Fertigung

7. Juli
Johannes Kosub,
 Fertigung

13. Juli
Godihardt Arndt,
 Fertigung

23. Juli
Kurt Reinig,
 Motorenbau

30. Juli
Hans Ludwig,
 Saginaw
Klaus Schaumlöffel,
 Fertigung

Rad und Tat

Polenrundfahrt: Mitarbeiter touren durch Masuren

Rüsselsheim (jan). Das gelbe Trikot galt es nicht zu erstrampeln, Punkte am Berg wurden ebensowenig verteilt und die Tour ging auch nicht nach Frankreich, sondern nach Polen. Die große Masurenrundfahrt der acht Radler, Mitglieder des TSV Raunheim und deren Freunde, war aber auf jeden Fall mehr als ein Etappensieg, denn im Amateur-Lager ist der Weg das Ziel.

Ein Trainingslager war zumindest nicht mehr nötig, schließlich machte die Velo-begeisterte Truppe solch eine Fahrt nun schon zum neunten Mal – halb Europa kam auf diese Weise bereits unter die Reifen. Organisiert wurde das Rad-Erlebnis von Günter Reitz aus der Lackiererei: „Über den Winter wird geplant und im Frühjahr geht's dann los“, sagt der 56jährige Streckenplaner. Mit dabei waren auch Reinhard Zwicker, Meister in der Technischen Berufsausbildung und Opel-Rentner Benno Grundschöttel, der mit 66 Jahren der Senior im Sattel war. „Wir sind alle jenseits der 50, aber topfit“, erzählt Reitz, der jedes Jahr Reiseziel und Piste festlegt.

Als „Materialwagen“ hält immer zuerst die Bahn her, bevor die eigentliche Strecke schließlich per Zweirad erkundet wird.



Der Weg ist das Ziel: Die Etappe Warschau wurde dokumentiert

Diesmal ging es nach Masuren ins ehemalige Ostpreußen, der grünen Lunge Polens, wo ein anspruchsvolles Programm auf das Team wartete – 1 175 Kilometer in zwölf Tagen wurden abgepult, über 80 Stunden im Sattel, mit Gepäck versteht sich, standen am Ende im Fahrtenbuch. Pannen bei Mensch und Maschinen blieben glücklicherweise völlig aus.

War die Fahrt durch das Land der Seen, vorbei an alten Herrensitzen und Ordensburgen, zwar durchgehend ein Erfolg, gab sich das Wetter eher wechselhaft. Sturm, Kälte, Regen und dann wieder

Temperaturen von teilweise über 30 Grad sorgten ebenso wie die Sehenswürdigkeiten für ausreichend Abwechslung. Genauso wie die Gastfreundschaft der Einheimischen: Ein Disco-Besitzer ließ es sich nicht nehmen, eigens für die Radler einen DJ zu organisieren und Hochprozentiges zu stiften. Das läßt auf die nächste Tour hoffen, auch ohne gelbe Trikots und Bergwertung. Vielleicht geht es dann ja nach Frankreich.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Hans-Dieter Bertes,
 geb. 02.11.1941, gest. 20.05.1998,
 Haustechnik und Entsorgung
Helmut Pletsch,
 geb. 02.01.1943, gest. 21.05.1998,
 Kraftwerk
Andreas Burylo,
 geb. 28.02.1957, gest. 02.06.1998,
 Zentrale Maschinenabteilung
Johannes Borkowski,
 geb. 05.01.1953, gest. 08.06.1998,
 Wagenendmontage Linie II
Jürgen-Hans Walther,
 geb. 06.09.1959, gest. 08.06.1998,
 Reparaturmanagement

Bochum

Manfred Junek,
 geb. 20.05.1940, gest. 17.06.1998,
 Preßwerk

Kaiserslautern

Manfred Müller,
 geb. 23.06.1954, gest. 09.04.1998,
 Fertigung

Wer fährt mit?

Ingelheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, Portal 60, Tel.: 06132/88984

Erbach/Odenwald → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, Gleitzeit, Tel.: 06142/34346 oder 0172/8166827

Alzey → Rüsselsheim,
 Gleitzeit, 35 Std., Tel.: 06731/44537

Hamm/Eich → Rüsselsheim,
 suche Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 60/45, Tel.: 06249/67165

Worfelden → Rüsselsheim,
 Azubi sucht Mitfahrgelegenheit zum 01.09.98, 7.45 bis 16.00 Uhr, Tel.: 06152/81105

Ingelheim → Rüsselsheim,
 Schicht B, K 40, Tel.: 06132/73421

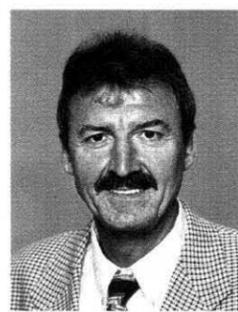
Bad Breisig/Montabaur → Rüsselsheim, ITEZ,
 35 Std, Tel.: 02633/471003

Rüsselsheim → Berlin → Rüsselsheim,
 Rü-Opel-Werk, Freitag 15.30 Uhr ab Portal A, Ankunft Berlin Erkner S-Bahnhof gegen 23.00 Uhr, zurück Sonntag 18.30. Ankunft gegen 24.00 Uhr. Kosten: eine Richtung 30 DM; Hin und Rück 50 DM (2. und 3. Person jeweils die Hälfte), gilt auch vor und nach Feiertagen, ebenso wie ein Wochenendheimfahrer, Tel.: 06142/777801

Niederwiesen/Nack/Alzey → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, P 45, 7.00 bis 15.30 Uhr, Tel.: 06736/590

Monzernheim → Rüsselsheim,
 P 20, Gleitzeit, 7.00 bis 15.30 Uhr, Tel.: 06244/4293

Dexheim → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, N 20, Tel.: 06144/32474



Hans-Peter Wassermann

Ferien auch fürs Zubehör

Rüsselsheim (jan). Die große Urlaubsfahrt rückt immer näher und der alte Dachgepäckträger macht's nicht mehr? Und weil es in den Süden geht, sollen auch gleich noch passende Sonnenrollos her? Oder ein Opel-Regenschirm für den Schottland-Aufenthalt? Dann sollten sich Angehörige des Werkes Bochum beeilen, denn vom 20. Juli bis einschließlich 7. August 1998 ist der Zubehör-Verkauf an Opel-Mitarbeiter geschlossen. Bestellungen sollten deshalb rechtzeitig eingehen, damit die Auslieferung noch vor der Sommerpause erfolgen kann. Ein letzter Bestelldag kann allerdings nicht genannt werden.

Das gleiche gilt für Rüsselsheim. Hier wird vom 27. Juli bis zum 21. August im K65 pausiert. Auch hier muß also früh genug geordert werden. Mitarbeiter aus der Pfalz haben solche Sorgen nicht. Im Werk Kaiserslautern läuft der an den Neuwagen-Verkauf gekoppelte Zubehör-Handel auch während der Sommerferien weiter.

Straßenfest zum 30sten

Zum Geburtstag des GT veranstalteten Opel, die AOIG und das Technikumuseum Speyer ein großes Treffen

Feste soll man bekanntlich feiern, wie sie fallen. So war's auch bei der Opel-Legende GT, der schlanke Sportler mit den Schlafaugen feierte seinen 30. Geburtstag und die Gäste kamen zu hunderten, egal, ob auf vier Rädern oder zwei Beinen.

Rüsselsheim/Speyer (jan). Gastgeber hatte es gleich drei gegeben: Das Technik-Museum Speyer, das dem Geburtstagskind bis Ende des Jahres eine Sonderausstellung widmet und auf dessen Gelände gefeiert wurde, dazu der GT-Hersteller Opel, der einige rare Exponate beisteuerte und die Alt-Opel-Interessengemeinschaft, die aus der Festivität ein großes Volksfest machte. „Autos

waren wohl so 250 bis 300 da, die kamen aus ganz Europa. Die Besucher konnte man aber wirklich nicht zählen“, sagt Stefan Müller, Typ-Referent bei den Klassiker-Liebhabern.

Die weiteste Anreise hatten diesmal wohl die „Grand Tourisme“-Fahrer aus Norwegen hinter sich, von denen einer dann auch den zweiten Platz in der Kategorie „Original-Fahrzeug“ mit in den hohen

Norden nahm. Erster in seiner Klasse wurde ein ockerfarbener, re-importierter USA-GT, so daß dieser Titel im Heimatland des Jubilars blieb.

Aber was wäre ein GT-Meeting ohne die Tuning-Fraktion, die aus Serienautos fahrbare Phantasiegebilde macht? So wurden Preise in drei weiteren Kategorien verliehen, die von „leicht modifiziert“ bis zur „Unkenntlich-



Nostalgie ohne Ende: GT-Fans aus ganz Europa kamen nach Speyer



Herausgeputzt: Die Geburtstags-Gäste hatten sich fein gemacht



Weit gesegelt ist dieser „Kapitän“ von 1957, den Ewald Numrich aus dem ITEZ bei seiner Urlaubsreise in einer Parkanlage in Funchal auf Madeira entdeckte. Bis auf einen modernen Plastik-Außenspiegel ist der Marineoffizier im Originalzustand. Der Lack ist nach über 40 Jahren zwar etwas ermattet, dafür ist Rost auf der sonnigen Blumeninsel eher selten. Und mit 235 000 Kilometern auf der Uhr ist der Kapitän noch gut für manche Reise.

keit umgebaut“ reichten. Über Geschmack läßt sich nunmal nicht streiten.

Die wertvollen Einzelstücke, von Opel nach Speyer gebracht, wie Experiment-, Aero- und Diesel-GT, gaben da sicher noch einige Anregungen. Und wer einfach nur auf der Suche nach raren Ersatzteilen war, wurde meist auf einem der zahlreichen Tapeziertische fündig, welche rührige Clubmitglieder aufgebaut hatten und die Gold-

gräberstimmung aufkommen ließen.

„Das Highlight war die gemeinsame Ausfahrt am Samstag zum Hockenheimring, so ein Erlebnis – vor allem bei so vielen Teilnehmern – ist halt nicht zu überbieten“, erzählt Müller. War dieses Jahr der GT-Club Vorderpfalz für die Organisation zuständig, führt es die Fans des Zweisitzers im nächsten Jahr nach Belgien. Und wem das zu weit ist, kann noch bis Ende 1998 die Ausstellung im Technik-Museum Speyer anschauen. Schließlich wird man nur einmal 30.



Zugnummer 143 hatte in diesem Jahr die Oldie-Parade von Opel aus Rüsselsheim beim Hesttag in Erbach. Angeführt vom Opel-Werksorchester bahnte sich der Torpedo aus dem Jahr 1910 den Weg durch die schöne Altstadt im Odenwald. Auch der giftgrüne Laubfrosch, der schmacke Moonlight-Roadster von 1932 und der 1956 gebaute 2 Millionste Kapitän schlugen sich bei Temperaturen um die 35 Grad tapfer. Zum ersten Mal beim Hesttag-Corso dabei war ein Monza Cabrio von '87 sowie als leuchtender Schluß ein dreitüriger Astra der neuesten Generation in magmarot.

Schnauferparade

Oldtimer-Rallye macht im Pfälzer Werk Station

Rüsselsheim/Kaiserslautern (gl). Insgesamt 180 vierrädrige Oldtimer und 15 Veteranen-Motorräder werden am Sonntag, 19. Juli, ab 17.30 Uhr im Werk Kaiserslautern erwartet. Die Pfälzer Motorschmiede dient den Teilnehmern des Langstrecken-Klassikers „2 000 Kilometer durch Deutschland“ als Kontrollstelle.

Bereits zum dritten Mal nach 1991 und 1996 macht die Oldtimer-Rallye Station in Kaiserslautern. Im Mittelpunkt der zehnten Neuauflage der historischen Zuverlässigkeitsfahrt stehen zwischen 1912 und 1966 gebaute Fahrzeuge. Opel wird mit fünf Oldtimern vertreten sein: einer Olympia Cabrio Limousine (1937), einem Super 6 Gläser Cabrio (1938), einem Kapitän Cabrio (1939) und einem Blitz-Panoramabus (1954). Der in nur 54 Exemplaren gefertigte Opel Moonlight-Roadster (1932) wird von dem bekannten Fernsehmoderator Jean Pütz gefahren.

Die Oldtimer-Rallye „2 000 Kilometer durch Deutschland“, die im Schnitt 2 600 Kilometer lang ist, gehört zu den größten und anspruchsvollsten Oldtimer-Veranstaltungen in Europa. Das Zurückle-



Festtag für Sehleute: Die „2000-Kilometer“ kommt in die Pfalz

gen der Strecke auch bei hohen Temperaturen oder Dauerregen hat die Veranstaltung zu einer der härtesten Prüfungen für Mensch und Maschine werden lassen.

Sie findet in diesem Jahr vom 18. bis 26. Juli statt. Start- und Zielort ist wieder Mönchsgladbach. Außer nach Kaiserslautern führt die Strecke zu einem zweiten Opel-Standort: Am 21. Juli sind die Oldtimer in Eisenach zu bewundern.

Ihren Ursprung hat die Zuverlässigkeitsfahrt in den

30er Jahren. Damals säumten mehr als eine Million Zuschauer die Strecke – Vergleiche zur italienischen „Mille Miglia“ waren durchaus angebracht. 1934 wurden beispielsweise rund 650 Autos und 1088 Motorräder auf die Strecke geschickt.

1989 führte die erste Neuauflage der Wettfahrt 45 Oldtimer durch den Westen Deutschlands. Ein Jahr später starteten bereits 115 Teams, und die Strecke führte nun auch durch die neuen Bundesländer.

Blitz-Licht

Ulrike Kröger

Kaiserslautern (es). Nein, „spanisch“ kommt Ulrike Kröger in der Pfalz mittlerweile nichts mehr vor. Nach knapp einem halben Jahr hat sich die Juristin gut eingewöhnt – und vor allem in ihre Aufgabe im Werk Kaiserslautern eingefunden: Als Personalreferentin für arbeitsrechtliche Angelegenheiten führt sie Mitarbeitergespräche und kümmert sich um interne Kommunikation.

Dabei vertritt sie natürlich die Interessen des Arbeitgebers, doch ist es ihr Anliegen, stets „faire Lösungen für beide Seiten zu finden. Und dabei kann und darf nicht jedes Problem stur nach Paragraphen geregelt werden“. Denn die haben in erster Linie den Menschen zu dienen – und nicht umgekehrt.

Der tägliche Kontakt zu Menschen war für Ulrike Kröger

ger daher auch der wichtigste Grund, sich für ein Jura-Studium zu entscheiden, nachdem sie in Spanien ihr Abitur gemacht hatte: „Außerdem eröffnete dieses Studium Einstiegsmöglichkeiten in die unterschiedlichsten Berufszweige, und man wird mit einer besonderen, logischen und analytischen Denkweise vertraut gemacht.“

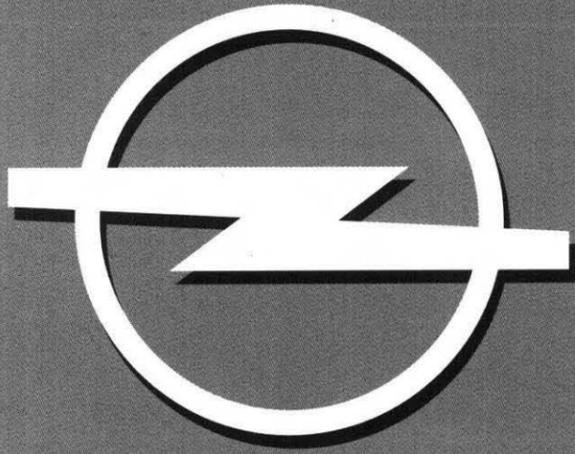
Studiert hat Ulrike Kröger in Mainz. Über ein Referendariat entstanden dann Kontakte zu Opel: In Rüsselsheim kümmerte sie sich als frischgebackene Juristin um

zentrale Arbeitsbeziehungen. Das Angebot, nach Kaiserslautern zu gehen, war eine willkommene Gelegenheit, „erste richtige Berufserfahrungen“ zu sammeln.

Im Werk schätzt Ulrike Kröger, daß ihr die Überschaubarkeit und die familiäre Atmosphäre viele „kurze Wege“ eröffnen, die ihr die Arbeit erleichtern.

Und privat? Reist sie gerne, fotografiert oder geht ins Kino. Oder einfach in die freie Natur. Was noch ein Grund mehr war, weshalb sie sich in der Pfalz schnell wohl fühlte.





Opel Post SPEZIAL



Der Konzernbetriebsrat: Rudolf Müller, Klaus Franz, Jürgen Hinkel, Harald Lieske und Günter F. Roos (v.l.)



Nach der Wahl im Frühjahr hat sich die Art- beirnehmerversammlung jetzt konstituiert. Die Opel Post bietet dazu diesen vierseitigen Überblick

Der Gesamtbetriebsrat: Horst Leismann, Hans Reppel, Jürgen Hinkel, Rudolf Müller, Jürgen Schaffner, Peter Jaszczyk, Günter F. Roos, Alfred Klingel, Dagmar Losert, Walter Feist, Helga Krause, Friedrich Lieb (stehend von links), Klaus Franz, Reiner Lunkenheimer, Harald Lieske, Dietmar Hahn und Lothar Sorger (sitzend von links)

Ihr neuer Betriebsrat

Im März 1998 haben die Mitarbeiter aller Opel-Standorte neue Betriebsräte gewählt. Die Arbeitnehmervertretungen in den Standorten Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, Eisenach und Dudenhofen sowie der Gesamtbetriebsrat und der Konzernbetriebsrat haben sich inzwischen konstituiert und ihre

Ausschüsse gebildet. Dieses Opel Post-Spezial bietet auf vier Seiten einen Überblick über den Gesamtbetriebsrat, den Konzernbetriebsrat sowie die Betriebsräte der Standorte. Wie in der Vergangenheit, werden Ihnen die Betriebsräte auch in Zukunft mit Rat und Tat zur Seite stehen. Mit dem im Januar 1998 abgeschlos-

senen Standortvertrag wurde für die Werke der Adam Opel AG eine gute Grundlage für die Zukunft gelegt. Trotzdem werden wir in den kommenden Jahren gemeinsam dafür arbeiten müssen, daß die Interessen der Arbeitnehmer im Unternehmen berücksichtigt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, bit-

ten wir um eine gute Zusammenarbeit.



Rudolf Müller
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates

Der Gesamtbetriebsrat

Geschäftsführender Ausschuß



Rudolf Müller
Rüsselsheim
Vorsitzender



Peter Jaszczyk
Bochum



Klaus Franz
Rüsselsheim
Stellvertretender Vorsitzender



Dietmar Hahn
Bochum



Alfred Klingel
Kaiserslautern

Ausschuß für Lohn- und Zeitwirtschaft, Arbeitsorganisation und Gruppenarbeit



Lothar Sorger
Kaiserslautern



Horst Leismann
Rüsselsheim



Hans Reppel
Bochum



Friedrich Lieb
Dudenhofen

Ausschuß für Soziales, Arbeitsschutz und Umwelt



Reiner Lunkenheimer
Rüsselsheim



Peter Jaszczyk
Bochum



Alfred Klingel
Kaiserslautern



Friedrich Lieb
Dudenhofen

Ausschuß für Aus- und Weiterbildung



Dagmar Losert
Rüsselsheim



Dietmar Hahn
Bochum



Alfred Klingel
Kaiserslautern

Sowie drei Mitglieder der Jugend- und Auszubildendenvertretungen

Weitere Mitglieder



Walter Feist
Rüsselsheim



Jürgen Schaffner
Rüsselsheim

Rüsselsheim
Geschäftsführender Betriebsausschuß

Rudolf Müller
Vorsitzender des Betriebsrates



Klaus Franz
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrates



Günther Erb
Personalplanung Angestellte, Bauplanung



Horst Henrich
Personalplanung Lohnempfänger



Robert Holzer
Arbeitsicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz, Teambetreuer Bereiche K130/K115



Gerhard Kämmerling
Lohngestaltung, Teambetreuer Bereiche M- und I-Bau



Horst Leismann
Arbeitsorganisation und Gruppenarbeit, Teambetreuer Bereich K40



Udo Löwenbrück
Personalplanung Lohnempfänger



Dagmar Losert
Personalplanung Gehaltsempfänger, Berufsausbildung, Teambetreuerin Adam Opel Haus, Service und Lager



Reiner Lunkenheimer
Soziale Angelegenheiten, Betriebliches Vorschlagswesen, Teambetreuer ITEZ (Lohn)



Gotthardt Ziegler
Bauplanung, Verkehrswesen



Rüsselsheim
Bereichsbetriebsräte Gehaltsempfänger

Max Boß
ME, Werksanlagen



Jürgen Ehrhardt
Geschäftsleitung, Finanz, PR, Werk-sicherheit, Personal- und Sozialdienste, Werksärztlicher Dienst



Anton Geisinger
ITEZ, Powertrain, Engineering und Global Alternative, Propulsion Center



Norbert Hoffmann
MPK-E, WL-LSE, TBA und KBA, POE, ZPO, Arbeitssicherheit, Chassis I, Instandhaltung



Herbert Janka
Design und Produktentwicklung



Peter Klein
Stabsfunktionen, GMIO/VLE und Plattformen, ITEZ, Finanz, Design



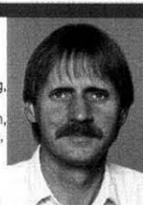
Christel Körner
Vertrieb, Service, Marketing, ESO



Horst Prozeller
Teile und Zubehör, Technisches Servicezentrum, Q & R, M-Gebäude



Jürgen Schaffner
Test und Validierung, Fahrzeugentwicklung und Simulation, Vorausentwicklung, Prototypenbau



Kurt Schulz
Beschaffungswesen



Heinrich Schwerzel
Instandhaltung, QS, Angestellte Linie I und II, K130/K115/K40



Rüsselsheim
Bereichsbetriebsräte Lohnempfänger

Jürgen Achilles
Module KFM K40



Walter Cloak
Werk-sicherheit, Werk-instandhaltung und Service-Bereiche, BKS



Georg Deicher
SMVB, PWB, Modellbau, ZOS, Technische Dokumentation



Petra Deichmann
GMIO und Powertrain, Fahrzeuginnen-ausstattung und Design



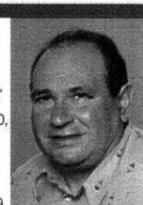
Joachim Dillich
Preßwerk - Produktion und Instandhaltung, QS und Logistik



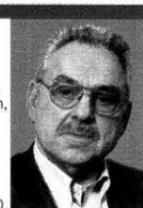
Walter Feist
Prototypenbau, Werkstätten, Prüfstände



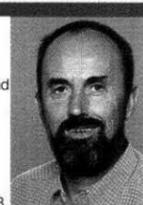
Fortunato Giunta
Kundendienst kpl., Gerippebau-Fertigung, QS kpl. K130, Nachbearbeitung Ziehtteile K67



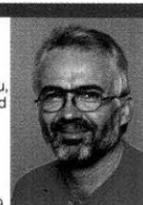
Bruno Hartung
LSE-Logistik, IPS, FMSK, Werksbahn, QSIPC, QSA



Karl-Heinz Hasenauer
Lackiererei, QS und Buy off



Jürgen Kolb
ZMA, Versuchs-bau, Instandhaltung und F-Bau, Pilotlinie



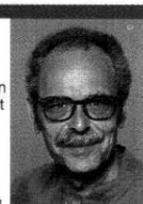
Mehmet Kückük
Produktion Fertigungsmontage Linie 1, Buy off und Logistik



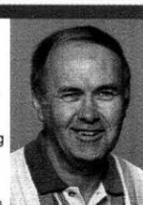
Bernd Liebe
Produktion Fertigung und Endmontage, QS, Buy off, MEA, Logistik, Linie 2



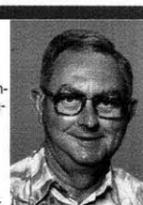
Günter Michel
Arbeitsorganisation und Gruppenarbeit



Hans-Jürgen Moog
TSZ-Haustechnik, Entsorgung, Ordnungsdienst, Gesensendenabteilung



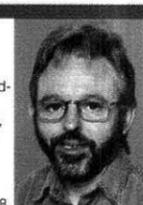
Erich Niederhäuser
Produktion Schaumteile und Fahrzeugverladung K100



Nicolas Novak
Produktion Endmontage und Reparatur Linie 1, QS-Service, MEA, QS und Logistik Linie 1, Lackreparatur



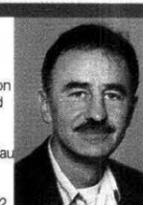
Hans Reitinger
Produktion, Instandhaltung, QS und Logistik Chassis I, Analysewerkstatt



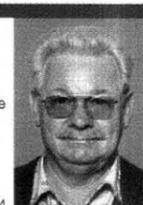
Franz Remitschka
Instandhaltung, K115/K130, Schmiede, Chassis II und Kraftwerk



Karl-Heinz Seib
Rohbau Produktion K130, Buy off und Logistik, Service-Werkstatt M101, Service-Center F-Bau



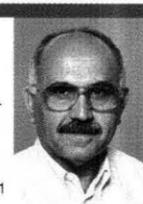
Dieter Siggis
Kundendienst, Marketing, Service und Lager



Antonio Sillico
Instandhaltung K40, KFM, WFM



Hüseyin Tezkac
Getriebe M55, Härterei, Umform-technik, CKD



Dudenhofen
Betriebsrat

Friedrich Lieb
Vorsitzender



Manfred Hahn
Stellvertretender Vorsitzender



Dieter Hill
Schriftführer



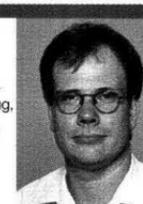
Axel Perlick
Arbeitsicherheit, Gesundheitsschutz, Umweltschutz



Wolfgang Bienwand
Soziale Angelegenheiten



Klaus Kapsreiter
Berufliche Qualifizierung, Fortbildung, Umschulung



Joachim Springer
Fahrerbetreuung



Eisenach

Betriebsrat

Harald Lieske

Vorsitzender, QS, Personal, Entgelt

Telefon 20 39
Piepser 10 97

Jürgen Hinkel

Stellvertretender Vorsitzender, Materialbereich Personal, Entgelt, Bildung

Telefon 15 41
Piepser 10 81

Ulrich Böckel

Lack, Personal, Entgelt, Soziales

Telefon 20 41
Piepser 10 95

Christine Herrmann

Rohbau, Personal, Entgelt, Soziales, Verbesserungswesen

Telefon 20 42
Piepser 10 94

Manfred Kaiser

FEM, Personal, Entgelt, Bildung

Telefon 20 40
Piepser 10 96

Daniela Alles

FEM, Soziales, Verbesserungswesen

Telefon 19 99/20 88

Volkmar Jonik

FEM, Bildung, Soziales

Telefon 20 31/20 81

Bernd Lösche

FEM, Entgelt, Verbesserungswesen

Telefon 20 92

Andrea Geiß

Materialbereich, Kantinenversorgung

Telefon 15 42

Matthias Rochau

QS, Contr./Finanz

Telefon 20 25
Piepser 10 41

Nicole Schäfer

Materialbereich, Bildung

Telefon 15 46

Arno Wiedemann

Rohbau, Soziales, Kantinenversorgung, Händlerbetreuung, Autoverkauf

Telefon 20 42
Piepser 10 94

Kurt Lange

Lack, Sport

Telefon 21 72/19 26

Rüdiger Pracht

FEM, Soziales, Verbesserungswesen

Telefon 20 84

Thomas Ortloff

Lack, Kantinenversorgung, Händlerbetreuung, Autoverkauf

Telefon 21 54/21 55

Bochum

Geschäftsführender Betriebsausschuß

Peter Jaszczyk

Vorsitzender des Betriebsrates

Telefon 24 69

Dietmar Hahn

Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrates

Telefon 54 86
Handy 6 54 86

Hans Reppel

2. Vorsitzender Werk II

Telefon 32 54
Piepser 180-304

Peter Gabriel

QNPS-Ausschuß Team D5

Telefon 22 68
Piepser 180-305

Helmut Hutmacher

Bildungsausschuß Werk II

Telefon 38 31
Piepser 180-939

Siegfried Larski

Sozialausschuß Werk II

Telefon 38 34/54 87
Piepser 180-310

Lothar Marquardt

Personalausschuß Team D4

Telefon 32 30
Handy 6 32 30

Helmut Peukert

Publikumsverkehr/Lohnfragen Werk I

Telefon 22 62
Piepser 180-952

Günter Zimmermann

Arbeits- und Gesundheitsausschuß Team D3

Telefon 21 18
Piepser 180-941

Bochum

Bereichsbetriebsräte Angestellte

Willi Althoff

Angestellte Meister Werk I, II und TuZ

Telefon 30 40
Piepser 180-953

Klaus Hemmerling

Angestellte

Telefon 30 40
Piepser 180-923

Hans Segatz

Angestellte Werk I

Telefon 46 21
Piepser 180-312

Günter von Bronk

Angestellte Werk II und TuZ

Telefon 38 32
Piepser 180-945

Bochum

Bereichsbetriebsräte Lohnempfänger

Herbert Althoff

Team D5, Werksbahn und Portale

Telefon 34 26
Handy 6 34 26

Udo Behrenspöhler

Werk II, Area Getriebe (Produktion/IH/QS)

Telefon 43 35
Piepser 180-968

Franco Blagglotti

Team D4, Rohbau

Telefon 34 07
Piepser 180-309

Gerhard Cebula

Werk II Publikumsverkehr, Werk-sicherheit

Telefon 27 63
Piepser 180-311

All-Sevki Demir

Werk II, Area Motor (Produktion/IH/QS), Betreuung ausländischer MitarbeiterInnen

Telefon 38 35
Piepser 180-313

Rainer Einkenel

Werk II, Area Achse/Lenkung (Produktion/IH/QS)

Telefon 42 94
Piepser 180-938

Fatma Emre

Team D4, Fertigmontage

Telefon 35 47
Piepser 180-961

Ulrich Graß

Team D3

Telefon 34 24
Piepser 180-963

Christa Gusinde

Team D4, Rohbau

Telefon 35 49
Handy 6 35 49

Peter Jalant

Team D4, Rohbau/Fachbereiche

Telefon 35 48
Handy 6 35 48

Gerhard Kaminski

Werk III/TuZ

Telefon 23 50
Piepser 180-973

Karl-Heinz Limberg

Werk III/TuZ

Telefon 23 50
Handy 6 23 50

Roland Müller-Heidenreich

Team D4, Fertigmontage

Telefon 35 48
Piepser 180-946

Brigitte Pieper

Team D3

Telefon 32 92
Piepser 180-940

Horst Roch

Team D4 Fertigmontage/Lackiererei

Telefon 34 07/47 65
Piepser 180-948

Peter Rösler

Team D5, Werksbahn und Portale

Telefon 28 86
Piepser 180-947

Gerd Saydak

Werk II, TSB (Zentrale IH/HT/Verfahrenstechnik)

Telefon 31 48
Piepser 180-970

Wolfgang Schaumburg

Kündigungsfragen Team D4

Telefon 22 82
Piepser 180-960

Anja Schlag

Team D4, Fertigmontage/Lackiererei

Telefon 34 07/47 65
Piepser 180-308

Jürgen Szczeblewski

Team D5, Werksbahn und Portale

Telefon 34 26
Piepser 180-306

Martina Wilde

Werk II, Magazine/Logistik/Energieabteilung/QS-Stab

Telefon 38 33
Piepser 180-954

Winfried Wozniak

Team D4, Fertigmontage/Fachbereiche

Telefon 35 47
Piepser 180-967

Kaiserslautern

Geschäftsführender Betriebsausschuß

Paul Schleicher

Vorsitzender

Telefon 22 21

Lothar Sorger

Stellvertretender Vorsitzender

Telefon 10 29

Paul Barbier

Angestellte K-32

Telefon 10 25

Dieter Bauer

Qualitätssicherung/
Werkslogistik

Telefon 10 22

Fridolin Deppert

VKL-Vorsitzender,
Einzelteile K-30

Telefon 24 32

Werner Graf

Area-Bereich
K-18/19/25

Telefon 10 23

Robert Grau

Area-Bereich Opel/
Saginaw K-20

Telefon 10 20

Alfred Klingel

Telefon 10 27

Harald Leßmeister

Area-Bereich
K-30/DI-Diesel

Telefon 26 66

Roland Rothfuchs

Area-Bereich
Saginaw/K-1/16,
Kraftwerk/WS

Telefon 26 69

Kaiserslautern

Bereichsbetriebsräte Angestellte

Heinz Lels

Meister

Telefon 10 25

Wolfgang Opp

Angestellte K-2/
Saginaw Prozeß/
Kraftwerk

Telefon 10 25

Kaiserslautern

Bereichsbetriebsräte Lohnempfänger

Edmund Brunk

Pressenstraße 1-12,
Instandhaltung
K-19

Telefon 10 23

Winfried Demmerle

ohne speziellen
Bereich

Telefon 23 04

Peter Geib

Chassis/
Komponente K-1

Telefon 26 69

Armin Hartmann

DI-Diesel K-30

Telefon 10 28

Regine Holzappel

Pressenstraße
13-18, Instandhal-
tung K-19

Telefon 10 23

Friedrich Kessing

ohne speziellen
Bereich

Telefon 23 04

Hans Koppenhöfer

Saginaw K-1/
Werksicherheit/
Rentenfragen

Telefon 10 24

Thomas Ludwig

Schweißteile K-20

Telefon 10 21

Thomas Molter

Instandhaltung/
Neuanfertigung
K-19

Telefon 10 23

Hans Müller

Saginaw K-20/
Familie II

Telefon 10 20

Norbert Rauffer

ohne speziellen
Bereich

Telefon 10 29

Gunter Rech

ohne speziellen
Bereich

Telefon 23 04

Gerd Reinhard

Kunststoff K-16/
Kraftwerk/EUP/
Gestelle

Telefon 26 69

Andreas Schmitt

Motortteile K-20/
Jahreswagen

Telefon 10 20/26 68

Siegfried Velten

Montage K-30

Telefon 26 66

Ralf Wolf

Zentralwerkstatt
K-18

Telefon 10 26

Thorsten Zangerle

Pedalfertigung/
Versand K-25

Telefon 10 23

Karl-Heinz Zimmermann

Saginaw K-20/
Familie I

Telefon 10 21

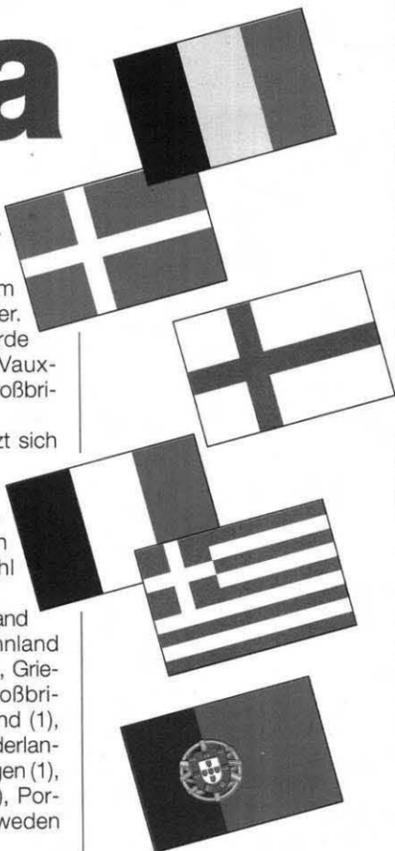
Delegierte für Europa

Im September 1996 wurde das Europäische Arbeitnehmerforum der General Motors Corporation gegründet, dem 30 Arbeitnehmervertreter aus 15 europäischen Ländern an-

gehören. Vorsitzender des Gremiums ist der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Adam Opel AG, Rudolf Müller. Sein Stellvertreter wurde John Jack aus dem Vauxhall-Werk in Luton, Großbritannien.

Darüber hinaus setzt sich das Europäische Arbeitnehmerforum aus Vertretern der folgenden Länder zusammen (in Klammern die Zahl der Delegierten):

Belgien (3), Deutschland (6), Dänemark (1), Finnland (1), Frankreich (1), Griechenland (1), Großbritannien (4), Irland (1), Italien (1), Niederlande (1), Norwegen (1), Österreich (2), Portugal (1), Schweden (3) und Spanien (3).



Grenzenlos kompetent: Bereits 1996 hat sich das Europäische Arbeitnehmerforum konstituiert

Aus Deutschland gehören dem Europäischen Arbeitnehmerforum folgende Delegierte an: Rudolf Müller und Klaus Franz aus Rüsselsheim, Günter von Bronk aus Bochum, Lothar Sorger aus Kaiserslautern, Harald Lieske aus Eisenach sowie Günter F. Roos als Vertreter von GM Europe in Rüsselsheim.

