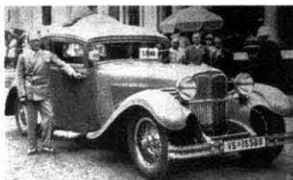


Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 5:
In Bochum zeigt sich die Werkfeuerwehr für alle Notfälle gerüstet



Seite 7:
Vor 70 Jahren fuhr Opel mit einem Achtzylinder in die Oberklasse



Seite 11:
Annähernd 1 000 Journalisten testen derzeit den Frontera



Seite 14:
Oldtimer-Spektakel am Klausenpaß zieht 25 000 Besucher an

Schlußspurt

STW-Saison endete auf dem Ring

Nürburgring/Rüsselsheim (jh). Ein an Spannung kaum zu überbietendes Finale erlebte die Deutsche STW-Meisterschaft beim zehnten Lauf auf dem Nürburgring. Mit einem Dreifach-Triumph im Rennen und einem Doppelsieg im Sprint gewann das Opel-Werksteam vor 47 000 Zuschauern die STW-Marken-Meisterschaft.

Die Fahrerwertung konnte Johnny Cecotto mit drei Punkten Vorsprung vor Laurent Aiello für sich entscheiden. Opel belegte mit Uwe Alzen (482 Punkte), Eric Hélayr (473) und Manuel Reuter (423) die Plätze drei bis fünf. „Wir sind sehr stolz,

daß es uns im Endspurt doch noch gelungen ist, die Meisterschaft zu gewinnen. Dieser Titel bedeutet uns sehr viel, denn er ist der Beweis für die beste Mannschaftsleistung während der gesamten Saison und das beste Auto, den Vectra“, so Rennleiter Volker Strycek.

„Ich bin froh, daß ich in dieser Saison für Opel fahren durfte, ich habe mich in diesem Team sehr wohl gefühlt“, strahlte Eric Hélayr. „Ganz besonders freue ich mich, daß ich im letzten Rennen meinen ersten STW-Sieg feiern konnte.“ Auch Manuel Reuter war überglücklich: „1996 haben wir mit dem

Calibra in der ITC den Fahrer- und Markentitel gewonnen, nur zwei Jahre später haben wir mit dem Vectra auch in dieser Meisterschaft den Markentitel geholt. Wir haben die meisten Siege und die meisten Pole-positions – das spricht für sich. Mein Dank und mein Kompliment an Volker Strycek, der eine starke Mannschaft aufgebaut hat“, sagte Reuter. ■



Gelöste Stimmung: Opel ist Marken-Meister

Premiere

Der Zafira mit Brennstoffzelle



Foto: Opel

Auf dem Pariser Automobilsalon feiern zwei neue Opel-Modelle ihre Weltpremiere. Neben der zweiten Generation des Offroaders Frontera zeigt das Unternehmen den Compact-Van Zafira, der mit seinem „FLEX7“-Sitzsystem neue Maßstäbe bei der Innenraumvariabilität setzt.

Rüsselsheim/Paris (pui). Der Zafira, der im Frühjahr 1999 auf den Markt kommt, läßt sich in nur 15 Sekunden vom Sieben- in einen Zweisitzer mit bis zu 1700 Liter Transportvolumen verwandeln. Möglich macht das ein wirkungsvoller Klapp- und Faltmechanismus für die Sitze. Dank des zum Patent angemeldeten Systems muß dabei für den zusätzlichen Raumgewinn keiner der Sitze umständlich ausgebaut werden.

Die einzigartige Variabilität des 4,32 Meter langen, 1,71 Meter breiten und 1,65 Meter hohen Zafira funktioniert nach folgendem Prinzip: Die beiden Einzelsitze der dritten Reihe lassen sich nach einem einfachen Druck auf den Entriegelungsknopf kinderleicht zusammenfallen. Sitzfläche und Lehne verschwinden dabei in einer Mulde im Fahrzeugboden, wodurch eine völlig ebene Ladefläche entsteht.

Nicht zuletzt wegen des langen Radstandes von 2,70 Metern steht danach fünf Passagieren und ihrem Gepäck reichlich Platz zur Verfügung. Und zwar kein festgelegter,

sondern ein flexibel nutzbarer Raum, denn die geteilt umklappbare, dreisitzige mittlere Bank ist auf Rollen in den Sitzschienen gelagert und kann um 200 Millimeter verschoben werden. Dadurch läßt sich das Fassungsvermögen des Gepäckabteils – unter Beibehaltung der Fünfsitzer-Eigenschaften – zwischen 490 und 640 Litern variieren.

Auf dem Pariser Automobilsalon präsentiert Opel zudem erstmals ein fahrfähiges Brennstoffzellenauto auf Basis des Zafira. Das von einem Drehstrommotor angetriebene Fahrzeug dient den Ingenieuren des neuen Projektzentrums für alternative Antriebe vorrangig als Versuchsträger für weitere Forschungsarbeiten. Ziel ist es, die zukunftssträchtige, umweltverträgliche Technologie bis 2004 zur Marktreife zu bringen.

Nach Opel-Einschätzung besitzt die Brennstoffzelle unter allen derzeit bekannten Alternativen das vielversprechendste Potential. Verglichen mit heutigen Verbrennungsmotoren sind signifikante Verbesserungen in punkto Wirkungsgrad, Abgas- und

Geräuschemissionen sowie CO₂-Ausstoß realisierbar.

Mobilität und Kommunikation sind die Triebfedern der Informationsgesellschaft. In einer Studie auf Basis eines MV6 Caravan zeigt Opel in Paris ein Konzept, wie sich Kommunikationssysteme ergonomisch sinnvoll ins Fahrzeug integrieren lassen. Die Studie beinhaltet im vorderen Bereich mit dem neuen Carphone CCRT 700 und dem Carin-Navigationsrechner Komponenten, die bereits für Omega-Kunden erhältlich sind. Der Fond beherbergt einen konzeptionellen Part mit mobilem

Büro inklusive internetfähigem Laptop, Fax und Drucker, ein zusätzliches Telefon mit Handapparat und eine TV-/Video-DVD-Anlage (Digital-Versatile-Disk) mit in die Rückseite der Vordersitz-Kopfstützen integrierten Monitoren. Trotz der umfangreichen Ausrüstung behält der MV6 Caravan mit fünf Sitzplätzen und vollem Ladevolumen seine uneingeschränkte Kombitauglichkeit.

Darüber hinaus präsentiert das Unternehmen auf dem noch bis zum 11. Oktober dauernden Pariser Salon den insgesamt aufgewerteten, aktuellen Modelljahrgang '99. ■

Ferdinand Beickler †

Rüsselsheim (pui). Ferdinand Beickler, von 1982 bis 1986 Vorsitzender des Opel-Vorstandes und von 1986 bis 1987 erster Präsident von General Motors Europa, starb am 24. September plötzlich und unerwartet im Alter von 75 Jahren.

Sein Name ist untrennbar mit der Aufbauphase der Bochumer Opel-Werke zu Beginn der 60er Jahre verbunden. Weitere wichtige Stationen seiner Laufbahn waren seine Aufgabe als erster Präsident der GM-Europa-Zentrale in Zürich sowie als Chef von Vauxhall Motors Limited in England von 1979 bis 1982. Von 1987 an stand er sechs Jahre an der Spitze des

Opel-Aufsichtsrates und wurde 1993 zum Ehrenvorsitzenden dieses Gremiums berufen.

Ferdinand Beickler wurde 1922 in Mainz geboren. 1937 trat er in Rüsselsheim als Werkzeugmacher-Lehrling bei Opel ein. Nach einem Maschinenbaustudium und weiterer Ausbildung hat Beickler in verschiedenen Führungspositionen den Aufstieg von Opel zum zweitgrößten Auto-

mobilerhersteller in Deutschland maßgeblich mitgesteuert. Beickler war seit dem 1. August 1979 Vice President der General Motors Corporation und gehörte dem Opel-Vorstand insgesamt 13 Jahre an.



Foto: Opel

Ganz kurz ...

Neueinstellungen: Aufgrund der guten Auftragslage bei den Modellen Vectra und Astra werden für den in Rüsselsheim seit dem 14. September laufenden Dreischicht-Betrieb in der Vectra-Fertigung 200 neue Mitarbeiter eingestellt. Hintergrund: Der erfolgreiche Anlauf des Astra hat zu einer Produktionsumschichtung innerhalb der europäischen Opel-Werke geführt, wobei Rüsselsheim zusätzliches Vectra-Volumen übernommen hat.

Zusammenarbeit mit Suzuki: Suzuki und Opel entwickeln einen gemeinsamen Kleinwagen für den europäischen Markt, den Opel in Polen und Suzuki in Ungarn fertigen wollen. Darüber hinaus hat GM jetzt bekannt gegeben, daß das Unternehmen seine Anteile am japanischen Kleinwagenspezialisten von 3,3 auf zehn Prozent erhöhen wird. Ziel ist eine weltweite Partnerschaft im Bereich Klein- und Kleinstwagen unterhalb des Corsa. Opel bleibe aber weiterhin die internationale Marke des Konzerns, betonte GM-Chef Jack Smith.

Die nächste Opel Post ist für den 11. November geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 14. Oktober 1998.



Jetzt geht's los: Im Auditorium von Opel Live fiel der offizielle Startschuß für den ersten europäischen Erlebnispark in einem Automobilwerk. Zum einen wurden Bürgermeister und Stadtverordnete sowie hochrangige Vertreter aus Handel und Gewerbe der Region, zum anderen zahlreiche Medienvertreter detailliert über das Projekt Opel Live informiert. „Die 120-Millionen-Mark-Investition ist wegweisend für die noch junge Sparte der Auto- und Technik-Erlebnisparks, denn sie erhebt den Tag der offenen Tür zur Dauereinrichtung“, betonte Vorstandschef Gary L. Cowger während der Präsentation. Derzeit haben allerdings noch die Bauarbeiter das Sagen, vor allem in der Werkshalle K 48, die später die Unterhaltungsshow beherbergen wird. Die Eröffnung ist für April 1999 geplant.

Foto: Sommer

Klasse Bilanz

Bei der Propeller AG erreichen Umsatz und Gewinn neue Höchstmarke

Rüsselsheim (pui). Die Junioren von der Propeller AG haben im Geschäftsjahr 1997 einen Gewinn in Höhe von rund 42 000 Mark erzielt. Dies entspricht einer Steigerung um 190 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz des von kaufmännischen Azubis geführten Unternehmens betrug 105 308 Mark; die Umsatzrentabilität lag bei 40,16 Prozent.

Da es sich bei der Propeller AG um keine eingetragene Aktiengesellschaft handelt, führt Opel als Muttergesellschaft die fälligen Unternehmenssteuern ab.

Insgesamt 21 000 Mark vom Gewinn werden an die Aktionäre – wie gehabt in Form einer Verlosung von Sachpreisen – ausgeschüttet. Der verbleibende Betrag von rund 21 000 Mark steht für Investitionen im Rahmen des Umzugs zur Verfügung.

Das bereits seit Anfang September bezogene Gebäude D 10 bietet im Erdgeschoss modernere Verkaufsräume und eine zentralere Lage. Vorrangige Ziele für die Zukunft sind die Erweiterung



der Produktpalette im Bereich Modellautos und der Dienstleistungen der Juniorfirma.

Den größten Anteil am Umsatz hatte der Verkauf von Handelswaren. Wichtige Impulse kamen hier vom Einstieg Opels in den Super-Tourenwagen-Cup und den Motorsportveranstaltungen mit Manuel Reuter und Uwe Alzen. Dadurch avancierten speziell die Motorsportartikel zum Verkaufsschlager.

Insgesamt konnte die Propeller AG 1997 rund 2 500 Kunden verzeichnen und ihren Bekanntheitsgrad weiter steigern. Dies ist vor allem auf einen kundenorientierten Verkauf mit aktuellen Produkten, den Ausbau der Dienstleistungen für verschiedene Abteilungen, insbesondere Schreibarbeiten, sowie einer breiteren Kommunikation zurückzuführen.

Die 1991 gegründete Propeller AG mit Sitz in Rüsselsheim war bis April 1997

die einzige Juniorfirma in der deutschen Automobilindustrie. Ihr Sortiment, das ausschließlich Mitarbeitern angeboten wird, umfaßt unter anderem Modellautos sowie die Kollektion des FC Bayern München. Auch markenbezogene Accessoires wie Krawattenklammern, Seidentücher und Uhren werden angeboten. Im Herbst 1996 startete die Propeller AG zusätzlich den Verkauf des Opel-Magazins „Start“, das guten Absatz findet. ■

Privatrente bietet zusätzliche Sicherheit

Rüsselsheim (jh). Der Gesetzgeber ist kompromißlos: Wer aus dem Erwerbsleben ausscheidet, bevor er 65 ist, der bekommt weniger Geld aus der gesetzlichen Rentenkasse – bis zu 18 Prozent weniger.

Um den Mitarbeitern dennoch ein auch in finanzieller Hinsicht attraktives Vorruhestandsprogramm bieten zu können, haben Geschäftsleitung und Betriebsrat beschlossen, diese Kürzung zumindest teilweise durch eine einmalige Abfindung auszugleichen.

Außerdem bietet das Unternehmen seinen Mitarbeitern im Rahmen eines mit der Debeka Lebensversicherung geschlossenen Vertrages die Möglichkeit, die Abfindung als Einmalbetrag für eine sofort beginnende Rentenversicherung einzusetzen. Der Versicherungsumfang der privaten Rentenversicherung ist so gewählt, daß die Leistungen weitgehend denen der gesetzlichen Rentenversicherung entsprechen.

Die Debeka garantiert folgende Leistungen:

→ Die lebenslange Rentenzahlung an den Versicherten

→ Nach dem Tod des Versicherten wird eine lebenslange sechzigprozentige Hinterbliebenenrente an die mitversicherte Person gezahlt

→ Die Überschußanteile werden zur dynamischen Erhöhung der Rente verwendet.

Die Höhe der Privatrente hängt ab von der Höhe des eingezahlten Einmalbetrages (die Abfindung kann aus eigenen Mitteln aufgestockt werden) und dem Geschlecht und dem Eintrittsalter des Versicherten (sowie Geschlecht und Eintrittsalter der mitversicherten Person, soweit vorhanden).

Da die Rente lebenslanglich gezahlt wird, ist die monatliche Leistung um so höher, je kürzer die zu erwartende Bezugszeit ist. Jüngere Versicherte erhalten daher eine geringere Rente als ältere.

Beispiel: Ein 60jähriger Mann erhält gegen eine Einmalzahlung von 10 000 Mark lebenslang eine monatliche Privatrente von 60 Mark. Seine etwa gleichaltrige Frau kann nach seinem Tod mit einer Hinterbliebenenrente von 36 Mark monatlich rechnen. Bei einer Einmalzahlung von 36 000 Mark erhöhen sich diese Werte auf 216 Mark Rente beziehungsweise 130 Mark Hinterbliebenenrente.

Nähere Informationen, insbesondere auch zur Berechnung eines individuellen Rentenangebotes, gibt es im Werk Rüsselsheim dienstags unter Telefon 06142/77 3535 sowie bei der Debeka in Rüsselsheim unter 06142/52866, in Bochum unter 0234/72921 und in Kaiserslautern unter 0631/63091. ■

Mit Augenmaß und High Tech: 230 Mitarbeiter aus 15 Nationen arbeiten im Opel-Designzentrum an einer unverwechselbaren Formensprache.



Design bestimmt wesentlich den Erfolg eines Automobils. Opel setzt deshalb auf eine unverwechselbare Gestaltungslinie. Zum Beispiel beim neuen Astra: Dessen dynamische, technisch orientierte Formensprache drückt die Qualitäten des Modells deutlich aus. Das erkennt auch die Fachwelt an: Der Astra erhielt den begehrten „Roten Punkt für Designqualität“ vom Design Zentrum Nordrhein Westfalen.

Unternehmen

gute Form



Das Opel-Designzentrum tauscht digitale Informationen unmittelbar mit Ingenieuren aus Entwicklung und Produktion aus. Dies beschleunigt die Modellentwicklung, schafft Spielraum für kreative Ideen und verbessert weiter die Produktivität.

OPEL

Gut in Form zeigt sich nicht nur der neue Astra, sondern weiterhin auch die Anzeigenkampagne im Rahmen der Unternehmenswerbung. Das aktuelle Motiv stellt unter dem Motto „Unternehmen gute

Form“ die Kompetenz des Design-Teams im ITEZ sowie deren Erfolge beim neuen Astra in den Mittelpunkt seiner öffentlichkeitswirksamen Aussage. Das Motiv belegt auch, daß die Designer nicht nur

hervorragend modellieren, sondern selbst zum Model taugen. Denn bei den abgebildeten Personen handelt es sich um waschechte Opel-Designer aus Rüsselsheim.

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:
Christine Möbs

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.

Service im Gespräch

Automechanika zu Gast bei Opel Live

Fünf Tage lang drehte sich in Frankfurt alles um die Kfz-Werkstatt. Rund 160 000 Besucher nahmen das Angebot wahr, sich auf der weltgrößten Messe für Autoteile, Zubehör und Service über die neuen Trends im Werkstattgeschäft zu informieren. Opel präsentierte sein gesamtes Service-Spektrum zur „Automechanika '98“ erneut abseits des Messetrubels.

Rüsselsheim (pui). Während rund 3800 Aussteller aus 60 Ländern ihre Angebote fünf Tage lang auf dem Frankfurter Messegelände präsentierten, ging Opel einen ganz anderen Weg. Der führte die etwa 2000 Standbesucher aus dem Kreise der Vertragshändler und der Autorisierten Opel Servicebetriebe (AOS) direkt ins Besucherzentrum Opel Live nach Rüsselsheim, wo auf 1000 Quadratmetern das gesamte Service-Spektrum zu erleben war.

Kommunikation wurde dieses Mal ganz groß geschrieben, das bekamen die Standbesucher zu hören, zu sehen, zu fühlen und, natürlich, zu bereden, denn Fachsimpeln gehört zu einer Fachmesse dazu. Gelegenheiten gab es reichlich, mehr als 80 Experten von Opel standen den freundlichen Händlern Rede und Antwort.



Fotos (2): Liebschiner

Beim Standkonzept hatte sich der Service-Bereich entschlossen, das bewährte Konzept der Messe von 1996 weiterzuentwickeln. Damit konzentrierte man sich auf vier Bereiche: Service, Technik, Umwelt/Betriebsoptimierung und Original.

Nicht umsonst steht Service an erster Stelle: Ist das Auto erst einmal verkauft, gilt es, den Kunden weiter zu begeistern. Nur wer die in-



Messetrubel abseits des Messetrubels: Der Service-Bereich präsentierte sich den Händlern in Rüsselsheim

dividuellen Wünsche und Bedürfnisse des Kunden erfüllt oder gar übertrifft, wird auf Dauer erfolgreich sein. Ein typisches Beispiel für diese Kundenorientierung ist das auf der Automechanika präsentierte Schnellreparatur-Programm für Auspuffanlagen und Bremsen. Es richtet sich speziell an Besitzer älterer Fahrzeuge, offeriert kostengünstige Komplettpreis-Angebote und gewährt auf die verwendeten Original-Teile zwei Jahre Garantie.

Technisch anspruchsvolle Fahrzeuge mit komplexen elektronischen Steuerungs- und Kontroll-Systemen erfordern auch Werkstatt-Techniken und -Ausrüstungen auf höchstem Niveau. Dazu gehören etwa hochmoderne Diagnose- und Testgeräte, die auf der Automechanika zu sehen waren. Dazu gehören aber auch der

komplette Teilekatalog auf CD ROM oder das lösungsmittelreduzierte Lackiersystem auf Wasserbasis.

In dieselbe Richtung zielt auch das Thema Umwelt, das für Hersteller und Händlerbetrieb gleichermaßen gilt. Die flächendeckende, umweltgerechte Abfall-Entsorgung oder Energieeinsparungen im Betrieb sind nur zwei Punkte einer langen Reihe, auf die Vertragspartner heutzutage besonders zu achten haben.

Last but not least bleibt noch das Thema „Original“. Hier reichte die Palette des zu Sehenden vom modernen Kindersitz Opel Fix über Original Opel-Austauschteile bis zum sportlichen Zubehör der i LINE aus dem Hause Irmischer.

Natürlich gab es auch in Frankfurt zahlreiche Innovationen zu bestaunen, schließlich sonnt sich die Au-

tomechanika im Ruf, die bedeutendste Messe ihrer Art weltweit zu sein. Ein Fest für

alle Sinne hatte allerdings nur Opel in Rüsselsheim zu bieten.

Beruf mit Zukunft BKK bildet auch '99 wieder aus

Rüsselsheim (jan). 85 000 Mitglieder sprechen eine deutliche Sprache – die BKK Opel ist eine der führenden Betriebskrankenkassen im Land. Doch so viele Kunden wollen beraten und betreut, deren Angelegenheiten verwaltet werden. Deshalb bietet die BKK auch 1999 jungen Leuten mit Realschulabschluss, Fachhochschulreife oder Abitur die Ausbildung zum Sozialversiche-

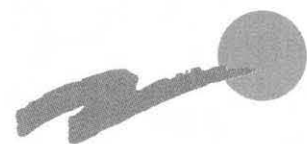
rungsfachangestellten an. Wer also Freude am Umgang mit Menschen und Interesse an einer vielseitigen Ausbildung an einem modernen Arbeitsplatz hat, kann sich für die Niederlassungen Rüsselsheim und Bochum unter folgenden Adressen bewerben: BKK Opel, Personalabteilung, 65424 Rüsselsheim und BKK Opel, Postfach 1002 67, 44702 Bochum.

Spezialitäten

Sonderangebote für Mitarbeiter

Rüsselsheim (jan). Schnäppchenjäger aufgepaßt: Der Neuwagenverkauf an Mitarbeiter hat wieder einige sehr interessante Offerten zu unterbreiten: So gibt es beispielsweise den Corsa Spezial auf Basis des dreitürigen Corsa City nun schon für 17 350 Mark, der Corsa Viva mit serienmäßiger Servolenkung ist nach Abzug des Mitarbeiterabatts für 20 795 Mark zu haben.

Beim Kauf eines drei-, vier- oder fünftürigen Astra oder eines Astra Caravan macht eine Gebrauchtwagenverkaufshilfe von 1 000 Mark die richtige Entscheidung leicht. Die bekommt jeder, der sich gleichzeitig von einem gebrauchten Opel oder einem Fremdfabrikat trennt.



Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Die Opel Bank bietet für die Finanzierung des Neuwagenkaufs Sonderzinsprogramme von 2,9 Prozent bei 12 Monaten Laufzeit an. Weitere Informationen zu den Sonder-Angeboten gibt's bei den Neuwagenverkaufsteams in:

Rüsselsheim
06142/77 47 10
Bochum
02 34/989 24 73
Kaiserlautern
06 31/355 28 83.

Schönheit gibt's auch im Westentaschenformat

Ist die Nachfrage groß genug, kommt der Astra bald auch 1:10 daher

Rüsselsheim (jan). In der April-Ausgabe der Opel Post stellen wir ihn das erste Mal vor, nun ist er wohl bald zu haben: der Astra im Maßstab 1:10. Allerdings mit einer Einschränkung: Die Produktion läuft erst bei ausreichendem Käuferinteresse an. Denn während der Bochumer in Originalgröße beim Publikum sehr gut ankommt, ist der Kleine

noch ein absoluter Neuling auf dem Markt.

Weil niemand die Katze im Sack kauft, an dieser Stelle einige technische Daten. 42 Zentimeter lang und mit Elektroantrieb bis zu 60 km/h schnell ist der magmarote Astra. Drei Ausführungen sind lieferbar. Einmal das Standardmodell, fertig lackiert, gefertigt

aus schlagzähem Polycarbonat und auf BBS-Chromfelgen mit Niederquerschnittsreifen daherkommend. Preis: etwa 125 Mark plus Mehrwertsteuer. Dann wäre da das Baukasten-Funktionsmodell, zu dem ein zu 80 Prozent vormontiertes Chassis mit Einzelradaufhängung und Differential gehört. Felgen und Reifen sind dieselben wie beim Standardmodell, ein kräftiger Elektromotor liegt

ebenfalls bei. Die Karosserie läßt sich individuell lackieren, ein Dekorbogen gehört zum Lieferumfang. Dafür müssen circa 195 Mark auf den Tisch gelegt werden. Das Top-Modell der Baureihe ist „Radio Controlled“ – also ferngesteuert – und fährt komplett montiert mit Steueranlage (Reichweite bis zu 200 Metern), Akkus und Ladegerät vor. Die weiteren Ausstattungsdetails sind auch beim Stand- und Funktionsmodell zu finden. Zuzüglich der Mehrwertsteuer kostet der Modell-Athlet etwa 335 Mark.

Aber es kommt noch besser: Was bei anderen unmöglich ist – Opel macht es möglich. Bei Fragen zum Schrumpf-Astra wenden Sie sich direkt an den Entwickler Reimer Völz aus dem ITEZ, Telefon 06142/77 3492.



Heißer Draht für guten Rat

Der Büro- und Kommunikations-Service wird sein Dienstleistungsangebot ausbauen – Start mit Hotline

Fehlen Folien für eine Präsentation, geht der Toner fürs Fax-Gerät zur Neige, muß ein Brief per Express-Post zum Geschäftspartner oder stellt sich heraus, daß das interne Telefonbuch aus den späten 80ern stammt und kaum noch eine Nummer stimmt, so gibt es für alle diese Probleme eine Lösung. Aber wo?

Rüsselsheim (jh). Effektiv arbeitet, wer motiviert ist – und stets alles hat, was er für seine tägliche Arbeit braucht. Oder es sich zumindest kurzfristig organisieren kann. Das war die Idee, die Rainer Hauzel, den Leiter

des Büro- und Kommunikations-Service' (BKS), um- und antrieb. „Es kann nicht angehen, daß hochspezialisierte und gut bezahlte Experten ihre Arbeit unterbrechen, um einem neuen Bleistift oder einer Tonerkartu-

sche hinterherzulaufen“, verdeutlicht Hauzel.

Also setzte er sich mit seinem Team zusammen und skizzierte Ideen, wie sich die Arbeit der Kollegen möglichst sinnvoll unterstützen ließe. Als eine erste Maßnahme wurde im Sommer eine BKS-Service-Hotline eingeführt. Unter der internen Telefonnummer 72703 werden täglich bis 19 Uhr Fragen zum BKS-Service beantwortet und eilige Aufträge entgegengenommen.

„Unsere Service-Hotline ist auf erfreulich große Resonanz gestoßen“, resümiert Hauzel, „Tendenz weiter steigend“. Viele Opel-Mitarbeiter, von Hauzel und seinem Team allesamt als „Kunden“ eingestuft, nutzen die Hotline, um sich Hilfe in diversen Problemfällen des Arbeitsalltags zu organisieren.

Von der ersten Idee einer Hotline bis zu deren Umsetzung war es ein erstaunlich kurzer Weg. „Sowohl die betroffenen BKS-Mitarbeiter als auch unser Chef und der Betriebsrat waren schnell von den Vorzügen dieser für Rüsselsheim bisher einmaligen



Büro- und Kommunikations-Service

Service-Aktion überzeugt“, erinnert sich Rainer Hauzel.

Betreut wird die Hotline von den 20 Gehaltsempfängern des BKS. Im Wochentakt bleibt jeweils eine Kollegin oder ein Kollege bis 19 Uhr im Büro. Die Hotline-Nummer wird auf den Apparat des betroffenen Mitarbeiters umgestellt. Dazu Hauzel: „Ein Verfahren, daß für alle Seiten nur Vorteile hat. Für unsere Kunden sind wir länger erreichbar, die BKS-Kollegen können in den Abendstunden normal weiterarbeiten, weil die Hotline-Anrufe auf das Telefon an ihrem Arbeitsplatz umgeleitet werden und außerdem ist jeder nur zweimal im Jahr für jeweils eine Woche mit Hotline-Dienst an der Reihe, weil wir diesen auf 20 Schultern gleichmäßig verteilt haben.“

Und nicht zuletzt würden die „Hotliner“ ganz nebenbei die Tätigkeitsbereiche ihrer Kollegen noch besser kennenlernen, weil der Drucker mit Archivproblemen konfrontiert wird, der Fotograf mit Fragen zum Postversand, der Grafiker mit Anfragen zum Büromaterial und, und, und...

BKS-Service-Hotline



Ab 01. Juni 1998 sind die Büro- und Kommunikations-Service-Bereiche von 8.00 bis 17.00 Uhr dienstbereit.

Von 17.00 bis 19.00 Uhr erreichen Sie uns unter der BKS-Service-Hotline

☎ 72703

Während dieser Zeit nehmen wir gerne „eilige“ Aufträge von Ihnen entgegen und sorgen für eine schnelle und effiziente Abwicklung.

Wir wünschen uns auch für die Zukunft zufriedene Kunden.

Ihr
BKS-Team

OPEL

Eine gute Nummer: Mit der Hotline beginnt die Service-Offensive

Als weiteren Baustein auf dem Weg zu einem noch umfassenderen Service wird das BKS-Team parallel zum Erscheinen dieser Opel Post-Ausgabe ein Faltblatt verteilen. Inhalt: Unter wel-

cher Telefondurchwahl bekomme ich einen kompetenten Ansprechpartner für alle Fälle des Büroalltags – von A wie Aktenvernichter bis Z wie Zubehör für Drucker.

Meister-Abo

Georg Heppert kegelt erfolgreich

Rüsselsheim (jan). Meister gibt es reichlich in den Zentralwerkstätten, „Deutsche Meister“ sind dagegen eher selten. Georg Heppert hat es nun sogar zum dritten Mal zu Championats-Ehren gebracht: Nach 1996 und 1997 wurde er in diesem Jahr erneut nationaler Meister im Versehrten-Asphaltkegeln in seiner Schadensklasse (VI).

Eine beeindruckende Leistung, schließlich hatte der Gernsheimer erst vor fünf Jahren angefangen, auf Holz zu schmeißen. Und das mit einem Handicap im wahrsten Sinne des Wortes, schließlich hat Heppert seit seiner Geburt an jeder Hand nur drei Finger.

„Deswegen habe ich eine Ausnahmegenehmigung, denn sonst darf man erst ab 50 Jahren mit Lochkugeln spielen. Das geht bei mir natürlich nicht“, erzählt der 47-jährige, der in den Zentralwerkstätten als Schleifer arbeitet.

Und wer meint, Kegeln hätte nichts mit Sport, sondern mehr mit gemütlichem Beisammensein und Biertrinken zu tun, den belehrt der Top-



Meisterkugler: Georg Heppert

Mann der Versehrten-sportgemeinschaft (VBSG) Pfungstadt eines Besseren. „Vor den Meisterschaften spiele ich im Training so an die 1000 Kugeln. Dabei entsprechen 200 ungefähr einem 5000 Meter-Lauf. Da braucht man keinen weiteren Sport mehr“.

Soviel Übung macht sich bezahlt, das erfolgreichste Jahr war 1996, wo Heppert Club-, Bezirks-, Hessen- und Deutscher Meister wurde. Das nächste Ziel für 1999 steht also schon fest. Na dann „Gut Holz“.

Silber im Sommer

Lily Anggreny aus Bochum fährt wieder auf Weltmeisterschaftskurs

Eiserner Wille, Trainingsfleiß und die Unterstützung durch die Bochumer Opel-Werke haben Lily Anggreny einen sportlichen Spitzenplatz eingebracht. In den vergangenen Wochen war die Rollstuhlsportlerin wieder erfolgreich unterwegs.

Bochum (re). Sie ist eine nette, ausgeschlafene junge Frau. Besonders dann, wenn man an einem sonnigen Tag bei ihr zur Frühstückszeit auftaucht. Dann schaut sie verschmitzt aus ihren dunklen Augen und strahlt über das ganze Gesicht. Dieses Strahlen zeigt Lily Anggreny auch bei ihren sportlichen Wettkämpfen und natürlich dann, wenn es auf's Siebertreppchen geht.

Im August und September war die Rollstuhlsportlerin wieder unterwegs – mit viel Erfolg und Opel natürlich. Die sympathische Athletin für den neuen Astra ist dank ihres starken Willens und der großzügigen Unterstützung von Opel weltspitze.

Voller Stolz präsentiert sie ihre August-Erregungsschaften: die Silbermedaille, die sie in Birmingham bei der Weltmeisterschaft über die 5000-Meter-Distanz errungen hat. Und die Bronzemedaille aus dem Marathon-Wettbewerb liegt gleich daneben. Sofort geht wieder ein Strahlen über ihr Gesicht.

Richtig stolz ist sie und erklärt: „Die Marathonstrecke in England ging zuviel bergab. Dafür bin ich zu leicht. Die schwereren Konkurrentinnen sind da einfach besser den Berg herunter gerollt.“ Sonst wäre mehr möglich gewesen für die vom Bochumer Opel-Werk unterstützte Sportlerin, die für den TV Wattenscheid 01 startet. Die Weltmeisterschaftsbilanz wird ergänzt durch einen vierten Rang über die 1500-Meterstrecke. Für Lily schon fast eine Sprintdisziplin, denn ihre Stärke ist die Ausdauer.

Wie stark Lily Anggreny nach einer durch einen Unfall nötig gewordenen Jochbeinoperation wieder ist, hat sie erst kürzlich bei einem Marathon in Rotterdam bewiesen. Da platzte ihr bei Kilometer 19 der vordere Reifen des Rennrollstuhls. Viele hätten da den Wettkampf aufgeben. Nicht so Lily Anggreny. „Ich bin weitergefahren, weil ich vorne lag und einfach gewinnen wollte“, sagt sie wie selbstverständlich.



Bochumer Botschafter: Lily Anggreny und ihre Kolleginnen

Trotz des Handicaps eines geplatzen Reifens hätte sie fast den Weltrekord von einer Stunde und 42 Minuten für die 42-Kilometer-Strecke eingestellt. „Ich hätte es geschafft“, sagt sie stolz, ohne traurig zu sein, daß es eben nicht hat sein sollen. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Ab Mitte November startet Lily Anggreny mit den langfristigen Vorbereitungen auf die Olympischen Spiele der Behinderten – die Paralympics. Im Jahr 2000 wird sie dann in Sydney dabei sein. „Da muß ich jetzt schon mit den Vorbereitungen anfangen, weil ich ja auch Qualifikationen bestreiten muß“, erklärt sie die etwas zurück-

gefahrenere Wettkampfbeteiligung im Jahr 1999. „Da werde ich nur die wichtigsten Wettkämpfe bestreiten und mich in der übrigen Zeit hoffentlich optimal in Form bringen können.“

Die meiste Angst hat sie vor Allerwelts-Krankheiten wie Grippe und Erkältungen. Ein Grund dafür, daß sie bei schlechtem Wetter auch nicht im Ruhrstadion oder in der Dortmunder „Roten Erde“ ihre rund 100 Trainingsrunden pro Tag dreht. Dann wird ihr „Renner“ in ihrem Wohnzimmer auf Rollen gestellt und die Einheiten mit dem Blick auf den Trophäenschrank absolviert. Ein Ansporn, wie er sich besser kaum denken läßt.



Betriebsratschef Rudi Müller hatte zwei gute Nachrichten im Marschgepäck, als er sich auf der Betriebsversammlung in Rüsselsheim zum Rechenschaftsbericht auf die provisorische Bühne im M 55 begab: Er informierte die Kollegen darüber, daß in Rüsselsheim 200 neue Mitarbeiter für den Produktionsbereich neu eingestellt würden und daß alle Auszubildenden, die 1999 fertig werden, unbefristet am Standort Rüsselsheim übernommen werden. Betriebsrat und Geschäftsleitung waren sich darüber einig, daß die derzeit schwierige Situation von Opel auf dem Automobilmarkt große gemeinsame Anstrengungen erforderten. Besonderes Schmankerl der BV: Manuel Reuter informierte die versammelten Kollegen über die Aussichten im Endspurt um die STW-Meisterschaft.

Rauchzeichen

Feuerwehren in Bochum proben gemeinsam den Ernstfall bei Opel

Sicherheit wird in den Bochumer Opel-Werken nicht nur groß geschrieben, sondern auch praktiziert. In einer großen Brandübung stand jetzt die reibungslose Zusammenarbeit von Werk-, Berufs- und Freiwilliger Feuerwehr auf dem Prüfstand. Ergebnis: Die Brandexperten sind auch extremen Situationen gewachsen.

Bochum (re). Horrorszenario in Bochum: Das Feuer lodert hoch, eine schwarze Rauchsäule kündigt es weit: Feuer im Opel-Werk III. Ein Eisenbahnwaggon steht in Flammen. Die leicht brennbare Ladung hatte das Feuer auf ein Palettenlager unter freiem Himmel übergreifen lassen. Auch eine Produktionshalle wurde in Mitleidenschaft gezogen. Mehrere Personen hatten zur Brandzeit im Keller der Halle gearbeitet, der jetzt völlig ver-

raucht ist. Es war wie im Film, als der Chef des Bochumer Werkschutzes, Karl-Heinz Haslinger, aus der Versandhalle im Bochumer Opel-Werk III sprintet. Mit dem Ellenbogen schlägt er fachgerecht die Scheibe des Feuermelders ein und drückt den Knopf.

Es ist exakt 9.10 Uhr! Die Szene war der Start zu einer groß angelegten Brandübung. Test für Werkfeuerwehr, die Freiwilligen aus den umliegenden Bochumer Vororten

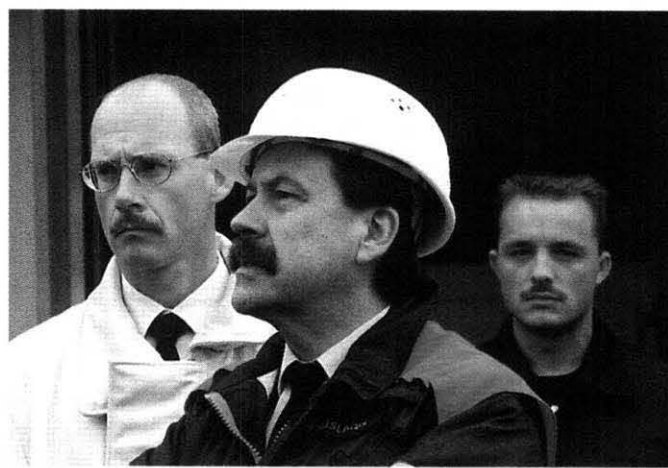
und die Berufsfeuerwehr. Fragestellung: Wie klappt die Zusammenarbeit, wie schnell sind die externen Wehren zur Brandbekämpfung vor Ort, wie leistungsstark sind die vereinten Kräfte?

Zwei Minuten nach dem Alarm trifft die Wehr aus Werk II am Brandherd ein, ein Krankenwagen und ein Löschfahrzeug. Weitläufig sperren die Männer den Brandort ab. Der Zugführer prüft unterdessen das Ausmaß des Feuers. Schnell ist klar: Wir brauchen Hilfe. Alarm für die Berufs- und die Freiwillige Feuerwehr. Gleichzeitig sind etwa 20 Meter Schlauch zum nächsten Hydranten verlegt. Da platzt ein Schlauch – eine Panne, die nur zehn Sekunden kostet, und schon schützt ein Wasserschleier eine gefährdete Werkshalle. 2000 Liter Wasser pro Minute finden den Weg aus dem Rohr.

„Damit“, erklärt Karl-Heinz Haslinger, „ist die Aufgabe der Werkfeuerwehr bei einem Brand dieser Größenordnung erfüllt. Die Hauptaufgabe der Opelner im schwarzen Dreß ist die Brand-Prävention.“ Und da sind sie Weltklasse, was auch der Verlauf dieser Übung beweisen wird.

Drei, vier Minuten später hört man die Martinshörner aus fast allen Himmelsrichtungen erschallen. Da, der Einsatzleitwagen und ein speziell ausgestattetes Umweltfahrzeug treffen ein. Der Leiter der Bochumer Feuerwehr, Dirk Hageböling, ist stolz auf seine Männer. Und rasend schnell ist auch der Freiwillige Löschzug aus Bochum-Laer da. 14 Mann, pardon 13 Mann und eine Frau, hat der Chef dieser Freiwilligen in rund zehn Minuten zusammengetrommelt. Auch hier ist hohe Motivation und ein offenbar guter Ausbildungsstand selbstverständlich. Einziges kleines Desaster: Einer sucht den Hydrantenschlüssel – aber der steckt schon an der Wasserquelle. Was die Löschtruppe nicht wissen: Einige Hydranten in der Nähe des Brandherdes wurden vorher abgestellt. Ein paar Meter mehr Schlauch müssen halt ausgerollt werden – kein Problem. „Auch der Wassertransport über lange Wege will geübt sein“, klärt Wolfgang Flucks, der Leiter der Wehr im Werk I, die staunenden Journalisten auf. Sie waren der Opel-Einladung in Scharen gefolgt.

So ist der Eisenbahnwaggon schnell gelöscht – glaubt der vierköpfige Löschtrupp. Denkste. Plötzlich knallt es gewaltig, irgend etwas scheint explodiert zu sein. Schwarzer Rauch steigt zum ohnehin bewölkten Himmel empor. „Da kriegt man schon einen Schrecken, wenn der Einsatzleiter sagt, daß nichts passie-



Aufmerksamer und kritischer Beobachter: Karl-Heinz Haslinger

ren könne. Und dann geht da plötzlich irgendwas hoch“, gesteht einer der Freiwilligen.

In der Zwischenzeit sind auch die Löschzüge aus Langendreer und Kaltehardt eingetroffen. Das neue Hubbühnenfahrzeug der Werkfeuerwehr ist da und auch ein Spezialfahrzeug mit Trockenlöschmitteln hat für alle Fälle Stellung bezogen.

Räumungsalarm – Sirenen heulen. Die Instandsetzer räumen ihre Arbeitsplätze. Jetzt müssen noch die vermißten Personen aus dem Keller geholt werden. Mit schwerem Atemschutz verschwinden zwei Trupps in dem undurchsichtigen Rauch. Aber auch diese Aufgabe lösen die Wehren in hervorragender Zusammenarbeit. Und als gegen

11 Uhr „Feuer aus!“ gemeldet wird, sind die Leitenden hoch zufrieden. Natürlich wird es noch einen „Nachklapp“ zu der Übung geben, die übrigens mit einem Frühstück für die Alarmierten endete. „Schließlich haben wir die meisten Florian-Jünger ja vom Frühstückstisch weg geholt“, begründet Karl-Heinz Haslinger das ungewöhnliche Einsatz-Ende.

„Ein Brand in dieser Größenordnung ist bei Opel normalerweise wegen unserer umfangreichen Feuererschützmaßnahmen gar nicht möglich“, sagt Karl-Heinz Haslinger als Chef der Werksicherheit verschmitzt. „Aber wir wissen jetzt, daß wir auch mit extremen Situationen keine Probleme hätten.“



Bei Opel kommt die Wehr zum Zug: Der Waggon war Mittelpunkt der Übung

Rennen im Regen

17. Rallye Ruhrgebiet zeigte trotz schlechten Wetters guten Motorsport

Regen aus der großen Himmelsdusche – und zwar ohne Unterlaß. Das waren die (schlechten) Vorbedingungen für die 17. Rallye Ruhrgebiet, die erneut von den Bochumer Opel-Werken unterstützt wurde.

Bochum (re). Insgesamt 56 Teams wurden am Tor 4 von Oberbürgermeister Ernst-Otto Stüber, Bürgermeisterin Gabi Schäfer und dem Direktor des Werkes II, Richard Weinhold, in die „Wasserschlacht“ geschickt. Als beste Regenfahrer erwiesen sich die Selmer Rainer Keck und Copilot Stefan Hab. Aus dem Siegerland kommen die Zweitplatzierten Wolfgang Köck und Michael Schubert. Sie holten die tolle Platzierung in einem Ascona. Das beste Bochumer Team vom Ausrichter MSC Ruhr-Blitz: Herbert Buthe und Birgit Boesner auf Rang 10.

An soviel Regen konnte sich Ulrich Liebert vom MSC Ruhr-Blitz bei den bisherigen 16 Ruhrgebiets-Rallyes nicht erinnern. Mit einem riesengroßen Regenschirm lief er am Start der ersten Wertungsprüfung am Werk III herum. Trotz der auf Dauer geöffneten Himmelsschleusen waren Hunderte von Zuschauern

zu den Wertungsprüfungen gekommen. Warme, wasserdichte Kleidung und zusätzlich Schirme machten das Bild am Rande der Kurse aus, die unter anderem auch in Recklinghausen und im Bochumer Einkaufszentrum Ruhrpark den Teams alles abverlangten.

Aufgrund der Wetterlage hatten aber auch einige Teams ihre Meldungen zurückgezogen. Sie reisten erst gar nicht an. Der Grund: Sie besaßen keine Regenbereifung, ohne die an solch einem Tag natürlich gar nichts geht.

Dennoch gab es hervorragenden Rallye-Sport zu sehen. Bereits in der ersten Wertungsprüfung am und im Werk III trennte sich die Spreu vom Weizen. Auf dem Parkplatz vor dem Werksgelände stand das Wasser Zentime-

ter hoch. Schon hier gab es einige spektakuläre Dreher. Ein Team erwischte es kurz vor dem Ziel der Wertungsprüfung ein schwerer. Ihr Wagen schleuderte gegen ein Andreaskreuz. Der erste Ausfall des Tages, glücklicherweise ohne Schrammen. Von den 56 gestarteten Fahrzeugen kamen übrigens 44 ins Ziel.

Während die Teams in ihren Fahrzeugen im Trockenen saßen, standen viele Helfer des Bochumer Automobilclubs stundenlang im sattem Dauerregen. Bewundernswert, mit wieviel Engagement und Ausdauer das Team um Rallyeleiter Hans-Georg Sonnendecker seine Aufgaben bewältigte.

Entschädigt wurden Fahrer wie Organisatoren nach dem Wettkampf im Opel-Verkaufsraum am Tor 4. Dort erhielten die strahlenden Sieger am Abend ihre Pokale, unter anderem der MSC Ruhr-Blitz den Mannschaftspreis.

Rainer Keck und Stefan Hab aus Selm waren letztendlich überlegene Sieger. Sie fuhren in allen Wertungsprüfungen Bestzeit und kamen mit den widrigen Bedingungen am besten klar.



Am Start: Ernst-Otto Stüber, Richard Weinhold und Gabi Schäfer

Pfalz-Trab

Martin Hettesheimer braucht PS

Kaiserslautern (es). Pferdestärken sind sein Leben. Tagsüber steigt Martin Hettesheimer bei Opel auf Stapler und Schlepper, nach Feierabend und an Wochenenden auf den Kutschbock. Ausflugsfahrten mit dem 34-jährigen Pferdenarren sind in der Westpfalz mittlerweile sehr beliebt – nicht nur bei Kollegen.

Eigentlich haben ihm die Vierbeiner nie eine Chance gelassen. Schon Martin Hettesheimers Eltern hatten Pferde, und deren Nachbarn im heimischen Weilerbach ebenso. Und nicht nur das: Die Nachbarn hatten auch eine Tochter namens Petra.

Wie das Leben halt spielt, heirateten die Nachbarkinder später – und daß für sie zum eigenen Heim auch ein eigener Pferdestall gehörte, war ja wohl selbstverständlich.

Vor zehn Jahren etwa fragte ein Freund bei Martin Hettesheimer an, ob er

ihn nicht zu einer Hochzeit stilecht in einer Kutsche durch den Ort chauffieren könnte. Das ließ sich machen, sprach sich aber schnell herum. Mittlerweile betreibt der Pferdenarr vom Samuelshof sein Plaisier halb-professionell. Sechs Pferde und verschiedene historische Kutschen gehören ihm mittlerweile, dazu trainiert er stets drei bis vier „Ausbildungspferde“.

Sein täglich Brot verdient Hettesheimer jedoch weiterhin in der Transportabteilung des Pfälzer Opel-Werks. Und zu einer romantischen Planwagenfahrt durch den Pfälzer Wald muß er seine Kollegen natürlich nicht lange bitten: Jüngst ließ sich die B-Schicht der Abteilung 1161 des K19 von Martin Hettesheimer durchs Land kutschieren. Und stellten hinterher fest: Der Kollege kann nicht nur Stapler fahren.



Mit Plan durch die Pfalz: Geländetauglicher Achtbein-Antrieb

Vorgeführt

Die Hydroforming-Anlage löst globale Neugier aus

Das Hydroformingverfahren für den Vorderachsträger des Astra ist brandneu. Kein Wunder, daß sich viele andere Hersteller für dieses Verfahren interessieren. Demnächst werfen US-Kollegen einen Blick auf die Anlage im Werk II – per Satellit.

Bochum (re). Was verbindet das Bochumer Opel-Werk II mit Nashville im amerikanischen Bundesstaat Tennessee? Wo ist die Connection vom sanften Stampfen der Hydroformingpresse in Bochum zur Country-Music in den Straßen von Nashville? Ganz einfach: Das Hydroformingverfahren für den Astra-Vorderachsträger wird per Satellit in die Konferenzräume des Opyland Hotels übertragen.

Die Vorbereitungen für diese Satellitenkonferenz laufen auf Hochtouren. Die Herstellerfirma der Hydropresse, Schäfer aus Wilnsdorf bei

Siegen, zeigt interessierten Fachleuten in Nashville die Arbeitsweise anhand der in Bochum eingesetzten Maschine. In etlichen Gesprächen werden derzeit die Einzelheiten geklärt, die dann am 19. November in profihafter Selbstverständlichkeit ablaufen sollen.

Werkdirektor Richard Weinhold weiß, daß solche Präsentationen auch für Opel äußerst wichtig sind. „Wir sind mit ganzem Herzen dabei, wenn das Hydroforming mit Maschinen in unserem Werk den Fachleuten in aller Welt präsentiert wird“, sagte er der

Opel Post. Entsprechend intensiv sind die Vorbereitungen, die sich auf technische Belange wie Kamerastandorte und Beleuchtung beziehen.

Aber auch werbestrategisch wird die Satellitenübertragung nach Amerika genau geplant. „Klar, daß da gut sichtbar im Hintergrund einige neue Astra stehen werden“, erklärt Dieter Orlik vom Organisationsteam. Trotzdem darf natürlich die Produktion nicht behindert werden, denn etliche tausend Astra-Käufer warten auf ihr Fahrzeug.

„Zwei Opel-Hydroforming-Experten werden während



Transatlantisch: Satellitentechnik verbindet die Bochumer Hydroforminganlage mit Nashville

Pfälzer Pyramidenbau

Azubis helfen der Qualitätssicherung, den Überblick zu bewahren

Kaiserslautern (es). Das Bauen von Pyramiden steht normalerweise nicht auf dem Ausbildungsplan von Werkzeugmechanikern. Für die Mitarbeiter in den Motorenprüfständen der Qualitätssicherung machten zwei Azubis im dritten Lehrjahr eine Ausnahme: Sie bauten ihnen einen Tischwagen, der es ihnen künftig erleichtert, beim Zerlegen von Motoren den Überblick über die Einzelteile zu bewahren – dank seiner pyramidenförmigen Konstruktion.

Hintergrund: Alle Motoren, die die Prüfstände durchlaufen, müssen nach einer gewissen Laufzeit analysiert und daher auseinandergenommen werden. Dabei fallen eine Menge Einzelteile an.

Um ein zügiges Auseinander- und Wieder-Zusammenbauen zu ermöglichen, braucht der Motorprüfer eine Ablage, auf der alles seinen festen Platz hat – vom Zylinderblock bis zur kleinsten Schraube. Außerdem muß die Ablage beweglich sein und darf nicht soviel Platz wegnehmen.

Ein Tischwagen, der all diese Anforderungen erfüllt, wäre auf dem freien Markt nicht zu kaufen und als Sonderanfertigung nicht ganz billig. Dank Martin Münch und Sascha Kirst konnten sich die Qualitätssicherer diese Anschaffung jedoch sparen – unter Anleitung von Meister Lothar Koster planten und fer-

tigten sie den Wagen in etwas mehr als vier Wochen.

Mit seinen Abmessungen – 87 Zentimeter breit, etwa einen Meter hoch und tief – bietet er genug Ablagemöglichkeiten, paßt aber durch jede Tür und nimmt kaum Platz weg. Angeordnet werden die Einzelteile auf insgesamt drei „Etagen“, die von oben nach

unten größer werden, die mittlere ist sogar drehbar. Auf diese Weise erkennt der Motorenwerker, auch wenn er von oben auf den Wagen blickt, was unten draufliegt.

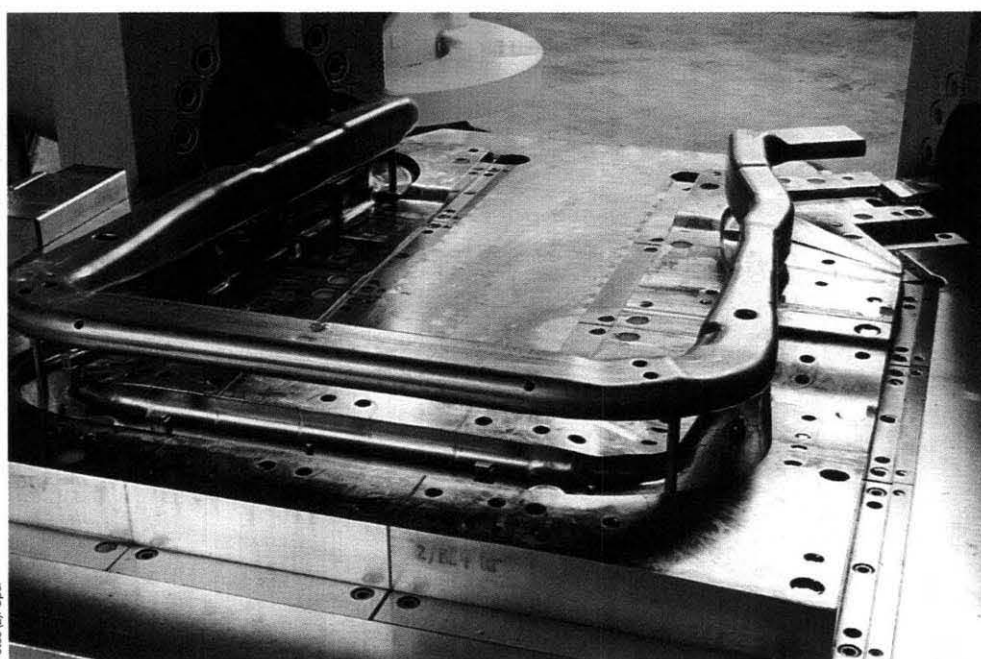
An sicherheitstechnische Erfordernisse haben die Azubis ebenso gedacht wie an die „Corporate Identity“: Darum erstrahlt die Holzverkleidung des Wagens in Opel-Farben.

Eine einwandfreie Arbeit also, wie die „Kunden“ von der Qualitätssicherung übereinstimmend meinten, die Meister Koster und seine Azubis da abgeliefert haben. Für den Ausbilder war es eine Selbstverständlichkeit, daß die Erfordernisse des Lehrplans auch im Rahmen dieses Spezialauftrags erfüllt wurden: Zahlreiche Lerninhalte des 3. Ausbildungsjahrgangs ließen sich während des „Pyramidenbaus“ vermitteln – vor allem bei den Schweißarbeiten.

Auch die Azubis erledigten die Sonderaufgabe gerne: „Es ist ein gutes Gefühl, wenn man schon in der Lehrzeit an etwas arbeiten kann, was draußen im Werk dringend gebraucht wird.“



Einwandfreie Arbeit: Die Azubis mit ihrem „Pyramiden“-Tisch



Objekt der US-Begierde: Dank Hydroforming besteht der Astra-Vorderachsträger aus einem Stück

Ausgereizt

Erstes Skatturnier war ein Erfolg

Rüsselsheim (jan). Die Kost war neu, doch selten leicht. Re und Bock standen auf dem Speiseplan des Mitarbeiter-Restaurants. Doch statt Kantinensessen gab es Contra und Karten. Im September fanden bei Opel Live die 1. Skatmeisterschaften im Zeichen des Blitzes statt.

51 Spieler und eine Spielerin hatten sich zum Reizen gemeldet, startberechtigt waren Werksangehörige und Rentner, nach sechs Stunden stand mit Berthold Czech der erste Meister fest. „Für die Premiere war das eine tolle Beteiligung“, sagt Astrid Maurer von der Internen Kommunikation, die als Veranstalterin auftrat.

Der Vorschlag zum Meisterzocken kam jedoch aus Mitarbeiter-Reihen, Karl-Heinz Reigies kam auf die Idee zum Zocken. Und weil Skat bekanntlich kein Glücksspiel, sondern eine Denksportaufgabe ist, wurde auch um Geld gespielt: „Sonst kann ja jeder bis ins Blaue reizen“, so Astrid Maurer.

Die Einsätze blieben allerdings bescheiden, pro verlorenem Spiel mußte eine Mark in den Pott gezahlt werden, der am Ende unter den Besten auf-



Bestes Blatt: Die Sieger mit Urkunde

geteilt wurde. So kam der Sechstplatzierte auf sechs Mark Gewinn, der Erste durfte ganze 60 DM einstreichen. Gespielt wurde in zwei Serien à 48 Spielen, natürlich ganz offiziell nach den Regeln des Deutschen Skatverbands.

Um die Stiche spielten aber nicht nur Profis wie der Initiator Reigies, der im Verein „trainiert“, sondern ebenso Amateure. Gefallen hat es auf jeden Fall allen: „Wir hatten nicht nur am Spieltag selbst viele positive Reaktionen, auch jetzt rufen noch Leute an und fragen, wann's weitergeht“, so Maurer, die am Ende den drei Siegern die Pokale überreichte.

So viel ließ sie sich bereits jetzt entlocken: „Eine Revanche wird's geben, das Datum steht aber noch nicht fest.“

Lesereise

Eine Bücherspende für Baroda

Baroda/Rüsselsheim (jan). Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. So auch Hans-Josef Herrmann aus dem ITEZ. Der Ingenieur ist momentan für Opel in Indien tätig, wo in Halol seit 1996 der Astra Stufenheck vom Band läuft.

Diesmal ging es jedoch nicht um Autos, sondern um Bücher. Bei einem Besuch des Deutschen Instituts der Universität von Baroda, in der Nähe von Halol gelegen, mußte Herrmann feststellen, daß die dortige Bibliothek hoffnungslos überaltert ist – ein Teil des Druckwerkes war

noch in Sütterlin verfaßt.

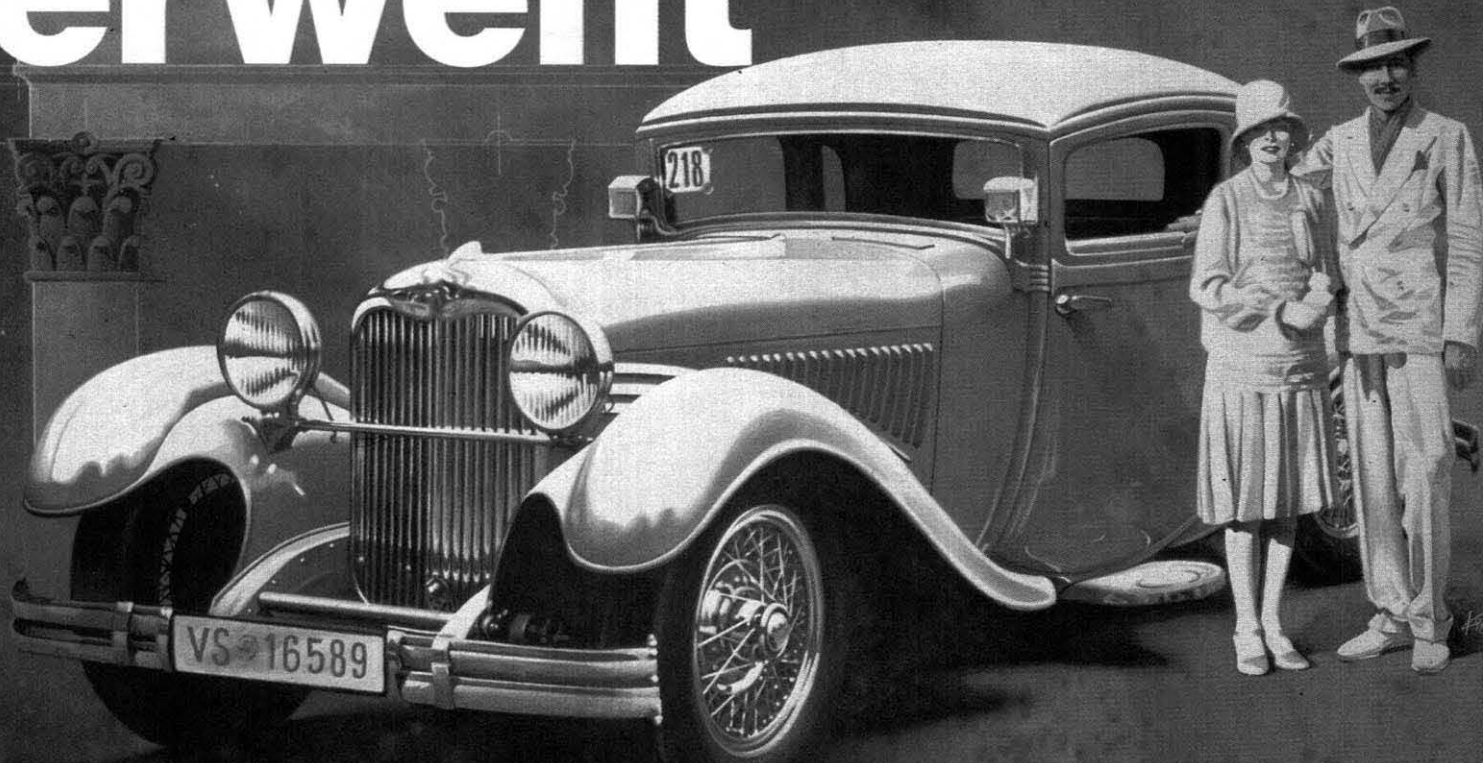
Sich seiner alten Heimat erinnernd, suchte der Ingenieur den Kontakt zur Öffentlichkeitsarbeit von Opel und zur Stadt Rüsselsheim und bat um eine Bücherspende.

Jetzt konnte Hans-Josef Herrmann eine Literaturspende aus Deutschland überreichen. Damit verfügt die Bibliothek nicht nur über aktuelles Lesefutter. Nun kann die Universität indischen Opel-Mitarbeitern auch fundierte Deutschkurse anbieten.

So funktioniert Völkerverständigung auf dem kleinen Dienstweg.

Vom Winde verweht

Vor 70 Jahren stellte Opel in Berlin ein mächtiges Achtzylinder-Auto vor, den Regent. Nur 25 Exemplare wurden bis zur Übernahme von Opel durch General Motors im Jahr 1929 gebaut. Dann wurde das Regent-Programm gestoppt – alle bis dato gefertigten Exemplare landeten in der Schrottpresse, alle Konstruktionszeichnungen im Reißwolf.



Ein Opel für die Oberklasse: Das Regent Coupé vor dem Baden-Badener Kurhaus

Rüsselsheim (hr). Verschrottet, vernichtet, vergessen – keinem anderen Auto widerfuhr in der mittlerweile 112jährigen Geschichte des Automobils ein ähnliches Schicksal wie dem Regent-Achtzylinder: Der nach dem Ersten Weltkrieg bis heute größte Opel-Personenwagen verließ die Automobilwelt, ohne nennenswerte Spuren zu hinterlassen. Und er geriet so sehr in Vergessenheit, daß nur wenige eingefleischte Enthusiasten von der Existenz eines achtzylindrigen Opel-Serienautomobils in Vor-

Das Zeug, Amerikas bestes Großserien-Auto in den Schatten zu stellen, hatte der Regent – zumindest wenn man dem blumigen Prospekt-Text Glauben schenkt. „Der Opel-Achtzylinder wird für immer ein überragendes Meisterwerk bleiben, durch die Tiefe und Klarheit seiner technischen Ideen, durch den schöpferisch genialen Formwillen in der Gestaltung.“

Der Pathos des Prospekt-Texters hat seinen Grund: Erstmals nach dem Ersten Weltkrieg wagte sich Opel in ein Marktsegment, das sich Maybach, Mercedes-Benz und Horch aufteilten. Und was Fritz von Opel und sein Team seinerzeit auf die Räder brachte, stellte alle bisher bei Opel gebauten Serienwagen in den Schatten. Mit seinem Tiefrahmen stahl der Regent den eher hochbeinig daherrollenden übrigen Opel-Modellen glattweg die Schau. Der Prospekt schwärmt davon: „Imponierend das Chassis, dessen mächtiger Stahlrahmen sich eng an den Boden anschmiegt und so eine unvergleichlich tiefe Schwerpunktage ermöglicht! Das seit Jahren quälende Problem hat endlich Lösung hier gefunden, eine Karosserie zu schaffen, die niedrig gehalten, im Raum dennoch volle Weiten und Höhen zuläßt.“

Und die Folgen dieser Bauart? Die Werbebroschüre überschlägt sich hier mit Superlativen: „Da der Schwerpunkt zwischen die Achsen verlegt ist, wird jener fabelhafte Stand auf

der Straße, eine unübertreffliche Lage in den Kurven überboten, die schon bei den früheren Opel-Modellen begeistertes Lob hervorriefen.“

Offenbar gelang Fritz von Opel mit dem großen Regent ein Wunderwerk der Technik – geneigte Leser der Verkaufsbroschüre erfahren Details: „In der Tat ist der Opel-Achtzylinder ein Motorblock in Reihe, ein Kolossalgebäude in vier wuchtigen Stockwerken, die gebildet sind von dem Fundament des Unter- und Oberhauses und der langen Flucht der acht Zylinder, die ein abnehmbarer Kopf bekrönt“. Die heute ungewöhnlich anmutende Tatsache, daß das Kurbelgehäuse aus einer Aluminiumlegierung besteht und der Zylinderkopf aus Grauguß gegossen wurde, übergeht der Prospekt großzügig.

Dafür imponieren weitere Details: „Neunmal ist die mächtige Kurbelwelle gelagert, die mit langgeführten Kolben und Pleueln ein Triebwerk von wunderbarer Ausgeglichenheit ergibt“. Das muß man sich mal auf der Zunge zergehen lassen: „wunderbare Ausgeglichenheit“ – wow! Die zehnfach gelagerte „lange, starke Nockenwelle bedient das Spiel der 16 stehenden, völlig in Öl geführten Ventile lautlos“. Und: „Doppelte Vergaser versorgen durch vier getrennte, sinnreich geformte Saugleitungen die weiträumigen Arbeitskammern mit innigst vergastem Gemisch.“

Solche literarischen Höhenflüge zur Beschreibung eines sim-

plenen Steigstrom-Doppelvergaser sind in der Automobilgeschichte einmalig. Auch die Schmierung bekommt ihr dichterisches Fett ab: „Genial – in ihrer verblüffenden Einfachheit genial – ist die Umlauf-Druckschmierung, die das kleinste und entfernteste Organ unter reichlichem Öl hält.“

In unserer heutigen schmucklosen Sprache bezeichnen wir diese schmierungstechnische Großtat unterkühlt als „Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe“.

Niedriger Schwerpunkt, gute Straßenlage, lauffruher Motor – Autofahrerherz, was willst Du mehr? Um selbst einer Prinzessin auf der Erbse angemessenen Fahrkomfort bieten zu können, ließ sich Fritz von Opel ein neues Konstruktionsprinzip einfallen, das er als „Alles in Gummi, alles in Öl“ bezeichnete. Die aufwendige Motorschmierung und die öhydraulischen Stoßdämpfer sorgten für „alles in Öl“, und Karosserie- und Radaufhängungen ließen „alles in Gummi“ schweben. Motor, Kühler, Lenkung, Karosserie, Federn und Achsen sind mit zwischengelegten Gummilagern am Chassis verschraubt.

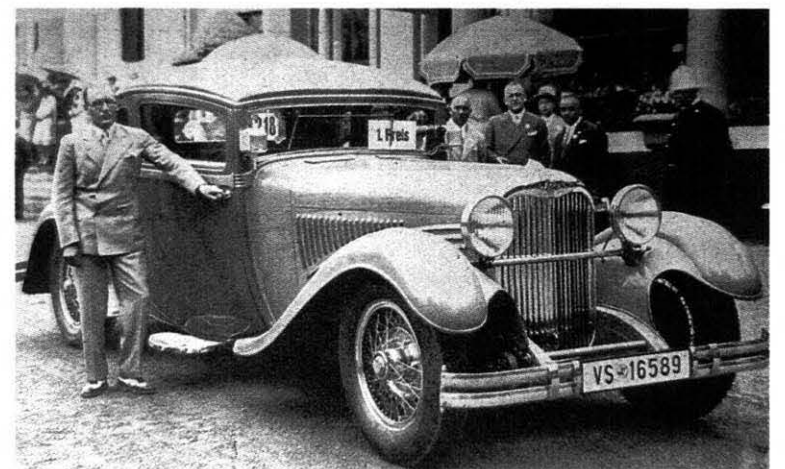
Wie sich ein solches in Gummi gelagertes, blattgedecktes Auto mit vorderer und hinterer Starrachse fährt, ist nicht überliefert. Von Fritz von Opel, der im Jahr 1929 mit einem als Coupé karossiertem Regent zu einigen Schönheitskonkurrenzen fuhr (und in Baden-Baden den ersten Preis gewann), sind darüber

keine Aufzeichnungen bekannt.

Als General Motors 1929 die Geschäfte der Rüsselsheimer Autoschmiede in die Hand nahm, überprüften die US-Manager zunächst einmal das Opel-Modellprogramm im Hinblick darauf, inwieweit es unnötigerweise mit der eige-

jenem Regent-Kühler, ein Foto, das damals in Berlin entstand.

Schade, denn Zeitgenossen urteilten euphorisch: „Eine ungewöhnliche und gern begrüßte Attraktion der Internationalen Automobil-Ausstellung ist der 23/110 PS Opel-Achtzylinder (Sechsliter), der in



Federführend: Fritz von Opel höchstpersönlich konstruierte den Achtzylinder

nen Palette konkurrierte. Der Regent scheint überhaupt nicht in das Konzept der GM-Strategen gepaßt zu haben.

So soll Opel alle verkauften Autos zurückgekauft und auf diese Weise sämtliche bis dato entstandenen Wagen verschrottet haben. Freilich: Beweise dafür, daß tatsächlich kein Regent überlebt hat, fehlen bis heute – zu gründlich wurden die Spuren verwischt. Sogar alle Konstruktionszeichnungen sollen vernichtet worden sein – lediglich zwei Werksfotos, zwei Fotos bei Schönheitskonkurrenzen und ein Bild eines Chassis bei der Berliner Automobil-Ausstellung haben überlebt.

Was bleibt, sind einige dürftige Berichte und drei weitere Fotos, die in der AAZ (Allgemeine Automobil Zeitung) seinerzeit veröffentlicht wurden: ein weiteres Bild mit Fritz von Opel beim Baden-Badener Automobilturnier, ein Foto des Regent-Kühlers und ein Foto mit Wilhelm von Opel vor eben-

kurzer Zeit serienmäßig lieferbar sein wird“, ließ Automobilingenieur Wilhelm Kirchner die Leser der „Neuen Badischen Landes-Zeitung“ vom 8. November 1928 wissen.

Und: „Auch dieser Wagen weist das Maybach-Schnellganggetriebe auf. Der Radstand von 3,65 Meter läßt den Aufbau geräumiger Luxuskarosserien zu. Mit diesem Schlag (abgesehen vom 4,5 Liter Opel-Sechszylinder) dürfte endlich einmal mit der vielverbreiteten, aber irrigten Ansicht aufgeräumt werden, daß das Fabrikationsprogramm der Firma Opel nur den Bau von Kleinkraftwagen vorsieht.“

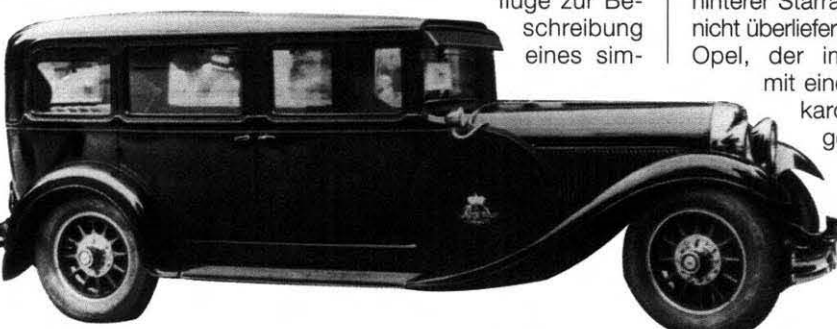
Ein einziges Mal taucht der Regent freilich noch auf – klammheimlich sozusagen: Einige Varianten des von 1931 bis 1933 gebauten Opel 1,8 Liter durften die Typbezeichnung Regent tragen – doch trotz ihres kleinen aber feinen Sechszylinders waren sie doch ein ganzes Stück von ihrem majestätischen Vorbild entfernt...



Regentschaft: Wilhelm von Opel vor dem markanten Grill

kriegszeiten wissen. Alles, was von ihm blieb, sind ein paar Fotos, ein Prospekt-Text und Legenden.

Dabei begann die Geschichte des mit 6-Liter-Achtzylindermotor ausgestatteten Luxusgefährts überaus hoffnungsvoll. Fritz von Opel, junger Chefkonstrukteur aus der dritten Generation der Familie Opel, kümmerte sich selbst um den 110 PS starken 2,2 Tonner. Die Zielrichtung war klar: Nachdem die Rüsselsheimer bereits mit ihren Vierzylinder-Modellen 10/40 PS den ins Reich importierten Chevys von 1925 bis 1929 ein deutsches Pendant entgegengesetzten, und die großen Sechszylinder-Modelle bis zum 4,2 Liter 16/60 PS den Buick-Importen Konkurrenz machten, war der Regent als direkter Gegenpol zum Cadillac gedacht.



Gewaltige Ausmaße: Die Pullmann-Limousine brachte es auf beachtliche 5,40 Meter

Jäger und Sammler

Die Auswertung von Millionen von Händler-Daten ist ein wichtiges Werkzeug der Qualitätssicherung

Wichtiges Bindeglied zwischen Fahrzeug-Hersteller und Autofahrer ist der Händler. Hier kauft der Kunde nicht nur sein Auto, hierhin kehrt er auch zurück: Zum Inspektions-Service etwa oder in dem Fall, daß das Fahrzeug unvorhergesehene technische Probleme aufwirft. Die Informationen, die der Händler dabei gewinnt, sind für die Qualitätssicherung von großer Bedeutung.

Rüsselsheim (jh). EWACS heißt das für die Qualitätsexperten so wichtige Instrument. EWACS ist dabei nicht zu verwechseln mit den ähnlich klingenden riesigen Aufklärungsflugzeugen, vielmehr steht die englische Abkürzung für ein Datenbank-System, das sämtliche Informationen über Garantie- und Kulanzfälle aus ganz Europa enthält.

Thomas Hauf, EWACS-Koordinator im Vorstandsreich Qualitätssicherung, ist zusammen mit acht weiteren Kollegen „Herr“ über Millionen von Datensätzen, die hier zentral für ganz Europa und darüber hinaus ausgewertet werden. Durch den so gewonnenen Überblick können potentielle Probleme bereits im Ansatz erkannt und entsprechende Hinweise an die Organisation gegeben werden. Denn treten spezielle Fälle an mehreren Fahrzeugen gleichzeitig auf, ist das ein sicheres Indiz dafür, daß etwas auf einmal nicht mehr so ist, wie es sein sollte.

„Die Rückmeldungen aus den Vertragswerkstätten sind ein wichtiges Werkzeug unseres Qualitätsmanagements“, betont Klaus Berner, Leiter der Datenanalyse. Und das funktioniert so: Die Händler geben regelmäßig alle Angaben – Arbeitswerte, Teilenummern und Fahrzeugdaten etwa –, die es bei Gewährleistungs- und Kulanzfällen zu notieren gibt, in eine spezielle Datenbank ein. Diese hält die Informationen der vergangenen sieben Modelljahre parat.

Auf der Basis dieses umfangreichen Materials erstellen die Qualitätsexperten regelmäßige Berichte für alle verantwortlichen Bereiche. Die Crux: Die vielen Daten sagen zunächst noch nichts aus. Erst die gezielte Abfrage, deren Kombination und Analyse vermitteln ein Bild, wie es um die Qualität bestellt ist. So sind die Spezialisten zum Beispiel in der Lage, eine Qualitätsauswertung für ein

bestimmtes Bauteil in einem bestimmten Modell zu machen – falls gewünscht, auch noch separat nach Ländern.

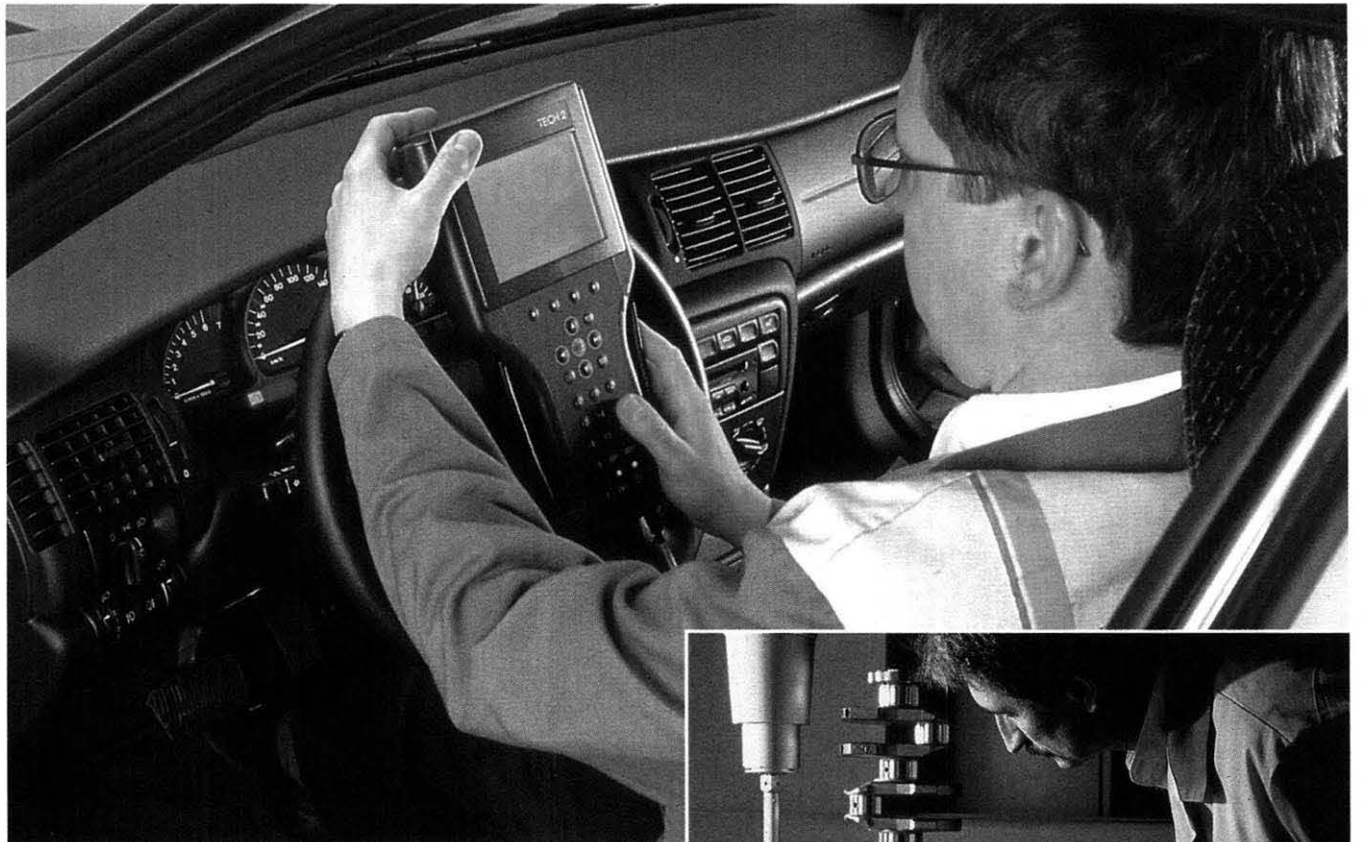
Und das hat nichts mit Datenverliebtheit von Statistikern zu tun. Denn hier ist Ursachenforschung angesagt. So läßt sich beispielsweise anhand der Nummern der bei der Instandsetzung verwendeten Teile feststellen, von welchen Lieferanten das Bauteil stammt. Häufen sich Probleme mit einem bestimmten Bauteil, kann die Fehlerquelle schnell und gezielt abgestellt werden – weil sie sich zu meist umstandslos identifizieren läßt.

Außerdem lassen sich die Daten auf zwei unterschiedliche Weisen darstellen. Zum einen gibt es die Möglichkeit, die Häufigkeit einzelner Gewährleistungsfälle festzustellen – zum anderen aber auch deren Kosten. Gerade die zuletzt genannte Möglichkeit der Dokumentation ist dazu geeignet, in allen Bereichen das Bewußtsein dafür zu schärfen, daß Qualität natürlich auch Geld kostet.

Mit den Berichten und Auswertungen, die die Daten-Truppe regelmäßig in die Opel-Organisation hineinreich, ist es aber lange nicht getan. Denn EWACS bietet viel mehr Möglichkeiten. So können die Bereiche selbst aktiv werden und bei Thomas Hauf gezielt Informationen abfragen. Eine Möglichkeit, die diverse Bereiche zunehmend nutzen.

Schließlich liefern regelmäßige Analysen der Reparaturberichte und Ausfallteile in möglichst kurzen Intervallen eine wichtige Möglichkeit für kontinuierliche Optimierungen sowohl in der Entwicklung als auch in der Fertigung und bei den Zulieferern.

Daß es sich bei EWACS um eine Angelegenheit wahrhaft europäischen Ausmaßes handelt, verdeutlichen die Rahmenbedingungen. Der Großrechner, in den die Da-



Problem erkannt, Problem gebannt: Infos – ob aus der Werkstatt...

ten eingespeist werden, steht in der Nähe von Rotterdam. Die fürs reibungslose Funktionieren verantwortlichen EDS-Kollegen arbeiten in Saragossa. Ein weiteres EDS-Team in Antwerpen betreut den Rechner. Klaus Berner

und seine Mannschaft in Rüsselsheim sind mit der Analyse der eingehenden Daten befaßt. Und das Datenmaterial nutzen sogar die Kollegen im fernen Amerika, die dort mit dem Catera und Sintra zu tun haben...



... oder dem Labor – sind das A & O einer schnellen Problemlösung

Waage für die Welt

Das ITEZ unterstützt Kollegen weltweit mit einer Gewichtsdatenbank

In der großen, weiten Opel-Welt kann ab sofort jeder ein „Weight Watcher“ werden. Sofern er Zugriff auf die „Internationale Gewichtsdatenbank“ hat: Da nämlich findet er alle relevanten Gewichtsangaben zu den Opel- und GM-Modellen.

Rüsselsheim (es). Die Datenbank ermöglicht nun auch im frühen Entwicklungsstadium, mit aktuellen Gewichtsdaten zu arbeiten. Sie garantiert einen schnellen Info-Fluß rund um die Welt und leistet somit einen Beitrag zur Verkürzung der Entwicklungszeiten. Neben Zeit spart sie vor allem Geld, allein schon durch die nun wegfallenden Papierberge.

Eingerichtet wurde die Lotus-Notes-Datenbank von der Gruppe „Fahrzeuggewichte und Standhöhen“ des ITEZ. Zuvor gab's Gewichtsdaten nur in Papierform. Sie waren auf rund 30 000 Blätter im Jahr verteilt. Die hatten lange Wege zurückzulegen, bis sie an ihre Bestimmungsorte gelangten. Zudem war der Verteilerkreis sehr begrenzt.



Weight Watchers: Konstrukteure ringen um jedes Gramm, die neue Datenbank hilft ihnen dabei

Mit der Installation der „Internationalen Gewichtsdatenbank“ schafften die Gewichtsexperten des ITEZ Abhilfe. Mitarbeiter aus USA, Australien, Brasilien, Spanien und nahezu allen anderen Ländern der Opel- und GM-Welt beschaffen sich mittlerweile Infos per Mouse-Klick und „just in time“. Zuvor aber muß erst einmal Zugriffsberechtigung beantragt werden.

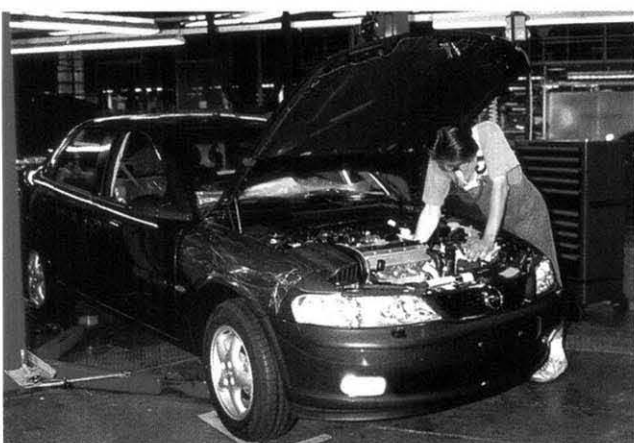
Die große Nachfrage belegt, wie wichtig das Fahrzeuggewicht für die unterschiedlichsten Aufgaben im

modernen Automobilbau ist: Exakte Daten werden für die Ermittlung von Kraftstoffverbrauch, Abgas-Emissionen und Fahrzeugleistungen ebenso gebraucht wie für Crash-Tests, Fahrzeug-Abstimm-Versuche und auch Transportkostenberechnungen oder Einkäufe.

Die Daten-Anbieter wiederum fühlen sich verpflichtet, dem internationalen Kundenkreis mit größtmöglicher „Bediener-Freundlichkeit“ zu begegnen: Um übersichtlich zu bleiben, ist die Datenbank auf

verschiedene Ebenen aufgebaut. Die oberste Ebene gehört den diversen Fahrzeugprojekten, die darunterliegende den Karosserieformen. Dann folgen die Dateien mit den Gewichtsdaten in Form von Text, Tabellen oder Grafiken.

Und: Die Gruppe „Fahrzeuggewichte und Standhöhen“ blickt bereits in die Zukunft: Die Datenbank soll nur der erste Schritt sein – es ist durchaus vorstellbar, daß noch weitere in den nächsten Jahren folgen werden.



Alltag: Tausende von Werkstätten liefern europaweit Datensätze

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 6. Oktober
Rolf Mallm,
Fertigung
- 13. Oktober
Günter Horst,
Fertigung Karosserie I Rohmontage
Erwin Reuling,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
- 20. Oktober
Walter Mayer,
ITEZ-Zentralwerkstätten
- 27. Oktober
Horst Armann,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Karl Heinz Schwarz,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Oktober
Franz Becker,
Service
Ernst Joachim Binner,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Wolfgang Bolz,
ITEZ
Erich Eger,
ITEZ-Testzentrum Dudenhofen
Ulf Grabow,
Zentrales Beschaffungswesen
Europa
Ulrich Hassinger,
Materials-Management
Horst Rudolf Heller,
Teile und Zubehör
Wolfgang Keutner,
Materials-Management
Heinz Kloos,
ITEZ
Karel Merinsky,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Harro Mündler,
ISP
Wolfgang Weber,
Materials-Management
- 7. Oktober
Salah ben Mohamed Ben Aleya,
Fertigung Montage I
- 8. Oktober
Klaus Dieter Bloos,
Instandhaltung K 115

- 9. Oktober
Arthur Vittur,
ITEZ-Zentralwerkstätten
- 15. Oktober
Reinhold Brehm,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Friedhelm Leineweber,
Technisches Servicezentrum
- 18. Oktober
Bektas Tasan,
Chassiswerke I
- 19. Oktober
Eugenio Merida-Linares,
Fertigung Montage I
- 22. Oktober
Peter Albert,
Kraftwerke
Ernst Friedmann,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Hans Günter Tasch,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
- 24. Oktober
Abdelkhalak Benmoussa,
Fertigung Montage I
- 29. Oktober
Stavros Organtzidis,
Fertigung Montage

25 Jahre

Bochum

- 1. Oktober
Günter Dopichei,
Wagenendmontage und -reparatur
Friedhelm Immig,
Cockpit-Modul
Brigitte Jeschke,
Personalverwaltung
Karl-Peter Kirschner,
Motorenbau Einzelteilfertigung II
Klaus Peter Machowiak,
Wagenendmontage und -reparatur
Reiner Mahn,
Wagenendmontage und -reparatur
Andree Mitsios,
Montageband Fertigungsmontage
Hans Werner Oldenburg,
Direktes Transport- und Lagerwesen
Jose Salas Angulo,
Hauptlackiererei
Peter Schulz,
Läger, Ausgaben und Stahlsägerei
Werk II
- 2. Oktober
Alfons Thews,
TSB Elektro-Werkstatt
- 3. Oktober
Evangelos Dakakis,
Preißwerk
- 15. Oktober
Dieter Judek,
Haustechnik Elektro-Werkstatt
Wolfgang-Rüdiger Kirstein,
Energieanlagen Werk II

- Klaus Dieter Kubert**,
Direktes Transport- und Lagerwesen
Klaus Stritzel,
Motoren-Endaufüstung
- 22. Oktober
Wilfried Gründahl,
Qualitätssicherung Werk I
Klaus-Dieter Reppke,
Härtereil
- 23. Oktober
Reinhard Warda,
Motorenmontage
- 29. Oktober
Dieter Hunzelder,
Hauptlackiererei

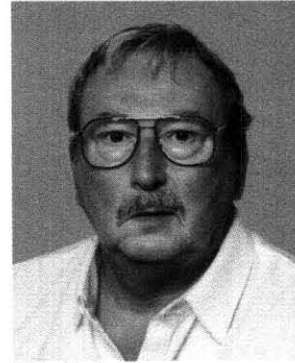
25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. Oktober
Dieter Heymann,
Fertigung
Norbert Nothof,
Zentralwerkstätten
- 6. Oktober
Horst Willrich,
Fertigung
- 15. Oktober
Werner Borys,
Umweltschutz
Dieter Liffka,
Logistik



Horst Armann



Günter Horst



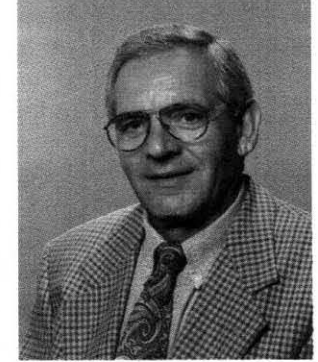
Rolf Mallm



Walter Mayer



Erwin Reuling



Karl Heinz Schwarz

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Manfred Reichel**,
geb. 02.01.1956,
gest. 27.07.1998,
Karosserie-Gerippebau K 130
- Carlos Alberto Duarte-Rafael**,
geb. 20.03.1945,
gest. 05.08.1998,
Montage I
- Heinz Heck**,
geb. 12.09.1941,
gest. 03.09.1998,
Fertigung

Bochum

- Olaf Schubert**,
geb. 14.09.1966,
gest. 21.08.1998,
Instandhaltung Seitenwand-
fertigung D 3
- Johann Koj**,
geb. 17.05.1944,
gest. 23.09.1998,
Fertigung Auspuffanlagen

Wer fährt mit?

Fahrgemeinschaften

- Wöllstein → Rüsselsheim**,
Gleitzeit, 35 Std., Tel.: 06703/960259
NES/KG/BRK, bietet Fahrgemeinschaft,
Mo/Fr, Tel.: 09734/1751
- Rüsselsheim → Berlin → Rüsselsheim**,
jeden Freitag ab Opel Hauptportal um ca. 14.30 Uhr, an Berlin-Erkner (S-Bhf.) um ca. 21.30 Uhr, zurück Sonntag ab Berlin-Erkner (S-Bhf.) um ca. 18.00 Uhr, an Rüsselsheim um ca. 24.00 Uhr, vorherige Absprache erforderlich, Preis pro Richtung und Person 25 DM, Tel.: Robert Hartwig 06142/777801
- Dortmund-Löttringhausen → Bochum**,
Werk 1, Schicht B,
Tel.: 0231/737630

- Raum Kirberg → Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft, Nachtschicht,
Tel.: 06351/5706
- Ober-Hilbersheim/N-Olm → Rüsselsheim**,
Tel.: 06728/563
- Monzernheim → Rüsselsheim**,
Normalschicht, Gleitzeit 7.00-15.30 Uhr,
Tel.: 06244/4293
- Wi-Schierstein → Rüsselsheim**,
Gleitzeit, P 45, Tel.: 0611/261548
- Reinheim/Georgenhausen → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, 40 Std., Gleitzeit,
Tel.: 06162/83116
- Oer-Erkenschwick → Bochum**,
Schicht B, Tor 4 u. 6, Tel.: 02368/52215
- Wi-Stadtmitte → Rüsselsheim**,
Frühschicht, Tel.: 0611/372534
- Idstein → Rüsselsheim**,
Dauerfrühschicht, P 60, Tel.: 06126/1059
- Niederviesen/Nack/Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 7.00-15.30 Uhr,
P 45, Tel.: 06736/590
- Idstein → Rüsselsheim**,
N 20, 35 Std. Gleitzeit, Tel.: 06126/71744
- Idstein → Rüsselsheim**,
Schicht B, Portal 60, Tel.: 06126/57789
- Guntersblum → Rüsselsheim**,
Schicht A, Tel.: 06249/8801
- Ingelheim → Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 8 und 60, Tel.: 06132/995793
- Crumstadt → Rüsselsheim**,
Schicht B, Portal 8, Tel.: 06158/82799
- Alzey → Rüsselsheim**,
Schicht A, 2 Mitfahrer gesucht, Tel.: 06731/43103
- Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 45, Tel.: 06731/948400
- Darmstadt/Arheilgen → Rüsselsheim**,
Dauerfrühschicht, Portal 60,
Tel.: 06151/351851

Lohnsteuerkarte 1999 umgehend einsenden

Die Abteilung Altersversorgung informiert alle Opel-Rentner

Was ist zu tun? Nach Erhalt Ihrer Lohnsteuerkarte, die Sie in den nächsten Wochen von ihrer Heimat-Gemeinde bekommen werden, tragen Sie bitte Ihre **Opel-Rentnummer** in die rechte obere Ecke ein. Die korrekte Opel-Rentnummer entnehmen Sie bitte Ihren Unterlagen. **Senden Sie dann die ausgefüllte Lohnsteuerkarte schnellstmöglich an die**

**Adam Opel AG
Finanzabteilung/
Altersversorgung
PKZ 34-05
65423 Rüsselsheim**

Die Lohnsteuerkarte gilt als Ihre persönliche Lebensbescheinigung.

Nur bei Vorliegen Ihrer Lohnsteuerkarte kann die Überweisung Ihrer Opel-Rente für den Monat Januar 1999 termingerecht erfolgen.

Der Lohnsteuer-Jahresausgleich für das Jahr 1998 wird von der Finanzabteilung/Altersversorgung mit der Februar-Abrechnung 1999 durchgeführt. Dieser Termin gilt auch für die Pensionäre, die erst im Laufe des Jahres 1998 in die Altersversorgung übernommen wurden. Aus diesem Grund soll die Lohnsteuerkarte 1998 bitte erst ab Mitte März 1999 bei der Finanzabteilung/Altersversorgung angefordert werden, **sofern sie Ihnen bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht zugesandt wurde.**

Falls Sie bisher Ihre alte Lohnsteuerkarte von der Altersversorgung unaufgefordert zugesandt bekommen haben und diese in Zukunft **nicht** mehr benötigen, füllen Sie bitte den nebenstehenden Coupon aus und senden diesen an die Finanzabteilung/Altersversorgung (Anschrift siehe oben).

Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang: Wenn Sie einen zusätzlichen Lohnsteuer-Jahresausgleich beim Finanzamt beantragen oder eine Einkommenssteuer-Erklärung abgeben müssen, benötigen Sie unbedingt die Lohnsteuerkarte 1998.

Opel-Rentnummer bitte hier eintragen

Alle Eintragungen in der Lohnsteuerkarte genau prüfen!
Lesen Sie die Informationsschrift „Lohnsteuer '99“

Ordnungsmerkmale des Arbeitgeber

Gemeinde und AGS **Lohnsteuerkarte 1999 4016001**

Finanzamt und Nr.

Geburtsdatum

I. Allgemeine Besteuerungsmerkmale
Steuerklasse Kinder unter 18 Jahren: Zahl der Kinderfreibeträge

Kirchensteuerabzug

(Datum)

II. Änderungen der Eintragungen im Abschnitt I

Steuerklasse	Zahl der Kinderfreibeträge	Kirchensteuerabzug	Diese Eintragung gilt, wenn sie nicht widerrufen wird:	Datum, Stempel und Unterschrift der Behörde
			vom bis zum 31. 12. 1999	1999 an I. A.
			vom bis zum 31. 12. 1999	1999 an I. A.

Die alte Lohnsteuerkarte 1998 wird nicht mehr benötigt

Opel-Rentnummer

Name

Straße

Wohnort

Immer volle Pulle ist die Ausnahme

Stuttgart (ots). Die Deutschen sind kein Volk von Rasern. Das bestätigt eine bundesweite Dekra-Umfrage. Danach bevorzugt die Hälfte der 2 100 befragten Autofahrer auf Autobahnen Richtgeschwindigkeit 130. Ein gutes Drittel (36 Prozent) fährt bis 160 km/h, und nur knapp acht Prozent fahren „deutlich schneller als 160 km/h“. Mit Vollgas sind drei Prozent aller Autofahrer unterwegs. Tempo 100 ist allerdings auch nur bei drei Prozent der Befragten akzeptiert.

Beifahrer tragen Mitverantwortung

Berlin (gms). Der Beifahrer eines erkennbar betrunkenen Fahrers muß bei einem Unfall einen Teil seines Schadens selbst tragen. Das berichtet die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“ mit Hinweis auf eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes (Az: VI ZR 235/97). Die Richter hatten eine Versicherung recht gegeben, die einem schwerverletzten Beifahrer nur zwei Drittel des Schadens ersetzen wollte. Der Mann hatte mit einem Arbeitskollegen Bier getrunken. Auf der gemeinsamen Heimfahrt fuhr der Kollege gegen einen Baum – mit 1,13 Promille Alkohol im Blut, wie die spätere Untersuchung ergab.

Hochprozentiger Laster-Defekt

Berlin (dpa). Ein Tanklaster mit einer „Alkoholfahne“ ist an der Stadtgrenze der Berliner Avus gestoppt worden. Wie die Polizei mitteilte, hatte das Fahrzeug 24 000 Liter 75-prozentigen Schnaps geladen. Jedoch war der Laster undicht und mit einer defekten Bremsanlage unterwegs. Die hochprozentige Ladung im Wert von einer Million Mark mußte nach Polizeiangaben die ganze Nacht von einem Posten bewacht werden, weil kein lebensmitteltauglicher Tankwagen zum Umladen zur Verfügung stand.

Ein Leben in geordneter Bahn

Warschau (dpa). Wer zu früh kommt, den belohnt (manchmal) das Leben – zum Beispiel mit einem Freifahrtschein der polnischen Bahn bis zur Volljährigkeit. Empfängerin ist ein neugeborenes Mädchen, das in einem Regionalzug vorzeitig ans Licht der Welt drängte. Wie die polnische Nachrichtenagentur PAP meldete, setzten bei einer im siebten Monat schwangeren Reisenden plötzlich Wehen ein, als der Zug gerade aus dem Bahnhof im ober-schlesischen Kedzierzyn-Kozle ausfahren wollte. Ein Bahnpolizist und ein Passagier halfen bei der Geburt. Mutter und Kind sind wohlauf.

Problem mit Rot-Grün

Farbenblindheit kann zur Gefahr im Straßenverkehr werden – Linsen als Lösung?

Die Leistung, Farben zu erkennen, ist eine der kompliziertesten des Sehsystems. Entsprechend anfällig ist es für Störungen. Mancher merkt davon sein Leben lang nichts, doch vor allem Rotblinde müssen mit Konsequenzen rechnen – gerade im Straßenverkehr.

Düsseldorf (gms). „Etwa acht Prozent aller Männer und 0,5 Prozent der Frauen sind mehr oder weniger farbenfehlsichtig“, so Georg Mehrle vom Verband der Augenärzte. Meist ist die Farbschwäche angeboren und unveränderlich, die Betroffenen müssen sich damit arrangieren. „Es ist erstaunlich, wie viele Menschen nichts von ihrer Farbschwäche wissen“, so die Erfahrung des Augenoptikers Markus Winter.

Ursache für die Farbenfehlsichtigkeit sind meist Störungen spezieller Zellen in der Netzhaut: Die sogenannten Zapfen enthalten unterschiedliche Pigmente (Farbstoffe). Sie reagieren auf verschiedene Wellenlängen des Lichtes, die im Gehirn als Farbe wahrgenommen werden. Ein Zapfentyp reagiert auf rotes, einer auf grünes und ein weiterer auf blauviolett Licht. Arbeiten sie nur teilweise, ist die Farbschwäche mit



Völker, seht die Signale: Viele Menschen mit Farbsehstörungen wissen gar nichts davon – im Straßenverkehr nicht ganz ungefährlich

typischen Farbverwechslungen die Folge. Fällt ein Zapfentyp ganz aus, kommt es zur Farbenblindheit.

„Rund 50 Prozent der Farbenfehlsichtigen haben eine Schwäche im Grünbereich“, sagt Hermann Krastel, Professor für Augenheilkunde an der Uni Heidelberg. „In den übrigen Fällen handelt es sich um eine Rotschwäche oder um eine Rot-Grünblindheit.“

Rot und Grün erscheinen dann als Schattierungen von Gelb, während Gelb und Blau erkannt werden. Rotblinde sehen dagegen Rot als trübes oder dunkles Braun, ein blaues Rot wird mit Hellgrau verwechselt.

Häufig werden für Signale und Schilder – von der Ampel bis zum Fluchtweg – ausgerechnet Farben verwendet, mit denen Farbenblinde be-

sondere Probleme haben. Trotzdem kommt es im Alltag meist nur zu geringen Beeinträchtigungen. Schließlich kann auch anhand von Helligkeitsabstufungen erkannt werden, worum es sich handelt.

Für Rotblinde ist die Situation dagegen erheblich schwieriger, denn ihre Netzhaut nimmt ein schwaches Rot unter Umständen überhaupt nicht wahr, besonders wenn die Kontraste schwach sind. „Bei Nebel vergrößert sich die Gefahr erheblich, daß ein Autofahrer mit Rot-schwäche Rücklichter und sogar Bremslichter zu spät erkennt“, betont Christina Kreuzmair vom Kuratorium Gutes Sehen in Frankfurt.

Trotzdem spielt das Farbensetzen für den Führerschein nur bei der gewerblichen Personenbeförderung

eine Rolle. Aus Sicherheitsgründen ist das völlig unzureichend, wie Krastel kritisiert: „Daß etwa Tanklastwagen von Fahrern mit Rotblindheit gelenkt werden dürfen, halte ich für ein erhebliches Gefahrenpotential.“

Hilfe für Farbenfehlsichtige können in Zukunft möglicherweise spezielle Kontaktlinsen bringen, die durch aufgetragene Pigmente das Erkennen verschiedener Farbabstufungen erleichtern. „Im Prinzip kann man sich vorstellen, daß damit eine Korrektur möglich ist“, sagt Krastel zu entsprechenden Versuchen. Aussicht auf Erfolg besteht aus physiologisch-optischen Gründen aber ohnehin nur bei einer Farbschwäche, denn alle Zapfentypen der Netzhaut müssen wenigstens einen Rest ihrer Funktion erfüllen.

Gute Aussichten

Display projiziert Infos auf die Windschutzscheibe

Rüsselsheim (gms/jh). Fahrer der Chevrolet Corvette können ihre Geschwindigkeit künftig von der Windschutzscheibe ablesen. Mit dem Modelljahr 1999 steht ein neuartiges Extra in der Liste der Zusatzausstattungen von Amerikas Supersportwagen Nummer eins: das Head-Up-Display (HUD).

Mit diesem Display hat der Corvette-Fahrer die wichtig-

sten Anzeigen und die Straße gleichzeitig im Sichtfeld. Der Vorteil: Er kann sich trotz Blick auf Tacho und Tankuhr weiterhin voll auf den Verkehr konzentrieren. Das High-Tech-Extra informiert in blauer Digitalchrift über Geschwindigkeit und Drehzahl sowie wahlweise über Kühlwassertemperatur, Öldruck und Benzinstand, gibt Auskunft, ob der Blinker gesetzt

ist, und zeigt an, wenn das Fernlicht brennt.

Ein besonders raffinierter Effekt bewirkt, daß die Zahlen und der Drehzahlbalken etwa einen Meter vor dem Stoßfänger am unteren Rand der Windschutzscheibe in der Luft zu schweben scheinen.

Das hat weniger mit Zauberei zu tun als mit modernster Projektionstechnik und einer Spezialbeschichtung der Frontscheibe. Als zusätzlichen Komfort hat der Fahrer die Wahl, was ihm das HUD zeigen soll.

Das Fenster-Display der Corvette gibt Geschwindigkeiten bis zu 299 km/h wieder. Damit der Fahrer die volle Beschleunigung der 344 PS erlebt, signalisiert ihm ein „Shift“-Hinweis den optimalen Schaltzeitpunkt. Wichtiger Sicherheitsvorteil des Systems: Der Fahrer kontrolliert fast zwangsläufig, wie schnell er unterwegs ist.



Ausblick: Die Corvette hält dem Fahrer wichtige Anzeigen direkt vor die Nase



Wer auf langen Autobahnfahrten eine Pause einlegt, findet oftmals eine ungeschöne Überraschung vor: angebrochene Lackdosen, Altölkanister, schrottreife Kühlschränke und anderen Unrat direkt neben dem Picknick-Tisch – ein Trümmerhaufen, zurückgelassen von rücksichtslosen Autofahrern, für die Umweltschutz ein Fremdwort zu sein scheint. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) errechnete, daß allein 1995 rund 16 Millionen Mark an öffentlichen Geldern für die Entsorgung des reisefremden Abfalls ausgegeben wurden. Eine ebenso teure wie unnötige Schweinerei.

Medien-Erfahrung

Frontera-Pressetest in England

Noch bis Mitte Oktober landen auf dem Flughafen von Newcastle in Nordengland täglich Flugzeuge, deren Passagiere zur schreibenden und filmenden Zunft gehören. Insgesamt fast fünf Wochen lang kommen Journalisten aus der ganzen Welt auf die Insel, um dort möglichst abseits gut ausgebauter Straßen Auto zu fahren. Grund: Die Pressevorstellung des neuen Frontera.

Newcastle/Rüsselsheim (jh). Im Jahr 1992 war Opel mit den Modellen Frontera und Monterey der erste deutsche Volumenhersteller, der sich auf dem Off-Road-Markt etablierte. Jetzt steht der große Generationswechsel auf dem Fahrplan: Nach der Neueinführung des Monterey im Frühjahr wird Anfang November der neue Frontera in die Verkaufsräume der Händler kommen.

Damit sich Offroad-Fans und solche, die es erst noch werden wollen, möglichst frühzeitig einen ersten umfassenden Eindruck vom neuen Modell machen können, wurden im Vorfeld des Verkaufsstarts Journalisten zur Probefahrt in den Norden Englands – der Fron-

tera wird schließlich auf der Insel gefertigt – eingeladen. Denn die von den Medienvertretern zu Papier gebrachten Fahreindrücke informieren potentielle Kunden via Tageszeitung, Automobil-Fachzeitschrift oder Lifestylemagazin und machen Appetit auf den neuen Frontera.

Für 1998 plant das Unternehmen den Verkauf von rund 3800 Frontera in Deutschland. Schon im kommenden Jahr soll diese Zahl dank des attraktiven, brandaktuellen Modells auf über 9000 Einheiten anwachsen. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, bedarf es aber nicht nur eines attraktiven Produktes,



Ab durch die Mitte: Die Teststrecken führten die Medienvertreter auch abseits des englischen Asphalts

sondern auch entsprechender Berichterstattung. Schließlich informieren sich viele Interessenten vor einem geplanten Fahrzeugkauf in der Fachpresse. Und Fahr- sowie Testberichte von Journalisten sind besonders glaubwürdige Informationsquellen.

Dabei hat es sich bewährt, ein neues Modell den Journalisten

möglichst zeitgleich zu präsentieren. Denn auch Journalisten stehen unter Konkurrenzdruck; wer zuletzt kommt, den bestraft der Leser. Deshalb wurden die Medienvertreter aus Deutschland in vier Gruppen zu je etwa 50 Personen „aufgeteilt“ und zum zentralen Veranstaltungsort nach England geflogen. Dort wartete – neben reichlich Testwagen – ein zweitägiges informatives Programm rund um Opel und den neuen Frontera.

In der Hauptsache ging es dabei natürlich immer nur um das eine: fahren, fahren, fahren... Deshalb hatten die Mitarbeiter der Öffentlichkeitsarbeit, die diese Veranstaltung organisierten, mehrere Rundstrecken mit einer Ausdehnung von annähernd 400 Kilometern ausgesucht. Diese Rund-

kurse unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade im Testprogramm. Diese forderten nicht nur das fahrerische Geschick der Journalisten heraus, sondern belasteten auch das Fahrzeug bis an die Grenzen der Physik. Aber das war durchaus beabsichtigt. Denn die Medienvertreter sollten wissen, was Opel seinem neuen Offroad-Modell alles zutraut.

Alles Wissenswerte rund ums neue Modell, technische Details, Preisgestaltung, Ausstattungsvarianten... Damit keine Frage unbeantwortet bleiben konnte, gab es nach den Probefahrten am Abend jeweils ein recht ausführliches Pressegespräch mit Opel-Fachleuten aus den Bereichen Marketing, Verkauf und Technik.

Ein tolles Produkt und eine kompetente, umfassende Information machten Eindruck. Die Medienvertreter zeigten sich vom Frontera überzeugt, manche sprachen gar von einem „Quantensprung“ und lobten neben den sehr guten Fahreigenschaften auch die neue Frontera-Qualität.

Fahrbericht: Opel Frontera 3.2 V6

Der Platzhirsch

Er ist der Opel für die kleine Flucht aus den engen Maschen des Alltags: Zusammen mit einem aufwendigen Facelift erhielt der Frontera jetzt auch einen 3,2 Liter großen Sechszylinder.



Der Neuling im Ravier-Club ist der Opel Frontera. Er ist der Opel für die kleine Flucht aus den engen Maschen des Alltags: Zusammen mit einem aufwendigen Facelift erhielt der Frontera jetzt auch einen 3,2 Liter großen Sechszylinder.

Über den Berg



Obwohl der Opel Frontera länger der meistverkaufte Geländewagen in Deutschland war, konnten Antriebs, Komfort und Verarbeitung nie ganz überzeugen. Sein 2,8 Liter Motor lieferte nur 100 PS und die 1991er Baujahre waren mit einem 2,0 Liter V4-Motor ausgestattet. Jetzt hat Opel den Frontera überarbeitet und ihn mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet. Das neue Modell ist nun mit 150 PS ausgestattet und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauert nur 10,5 Sekunden. Das neue Modell ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet. Das neue Modell ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet.



Kräftig zugelegt. Der Opel Frontera ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet. Das neue Modell ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet. Das neue Modell ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet.

Reine Nervensache

In der Ferienzeit erreichten die Staus Rekordlänge

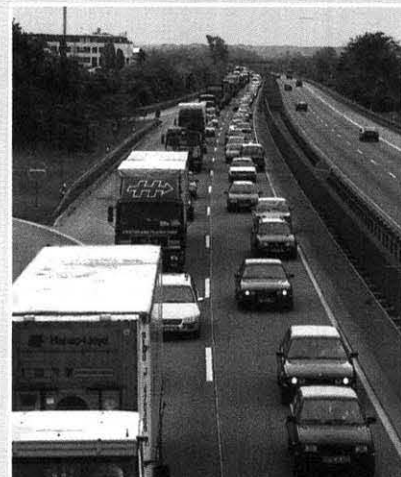
München (gms). Im Sommer '98 haben die Autofahrer in Deutschland für einen neuen Staurekord auf den Autobahnen gesorgt. Der ADAC verzeichnete im Juli und August allein an den Wochenenden insgesamt 494

Staus mit einer Länge von zehn Kilometern. Das waren 35 Staus mehr als im Jahr zuvor, als ebenfalls ein Staurekord registriert wurde. Die Zahl der besonders langen Staus von mehr als 50 Kilometern Länge ging dagegen von elf im Sommer '97 auf acht zurück.

Nach ADAC-Angaben bildete sich jeder sechste Wochenend-Stau im Inland an einer Baustelle. Besonders betroffen waren davon die Autobahn A7 im Raum Hildesheim/Hannover sowie die Ostumfahrung Münchens (A99). Die meisten Behinderungen gab es auf der längsten Nord-Süd-Verbindung in Deutschland: Auf

der A7 von Flensburg über Kassel und Würzburg nach Kempten staute es sich insgesamt 98mal.

Die längsten Staus bildeten sich mit 60 Kilometern Länge am 11. und 12. Juli jeweils auf der Autobahn A1 zwischen Osnaabrück und Bremen sowie am 1. August auf der Strecke Kassel-Hamburg. Gar auf 70 Kilometern staute sich – wenn auch nur kurzfristig – der Verkehr am 2. August in beiden Fahrrichtungen auf der A1 zwischen Bremen und Hamburg. Ursache waren dabei Verkehrsunfälle. Mehr als die Hälfte aller Staus bildeten sich an einem Freitag: 250mal sorgten vor allem Berufspendler und Wochenend-Heimfahrer für „Stop-and-Go“ auf den Autobahnen. Samstags registrierte der ADAC 178 Verkehrsbehinderungen, sonntags waren es 66.



Standbild: Im Sommer gab's 500 Staus

Der renovierte Erfolgstyp

Opel hat den Frontera leiser und komfortabler gemacht – gut fürs Gelände ist er geblieben



Vom Start weg an die Spitze: Der Opel Frontera ist nun der meistverkaufte Geländewagen in Deutschland. Sein 2,8 Liter Motor lieferte nur 100 PS und die 1991er Baujahre waren mit einem 2,0 Liter V4-Motor ausgestattet. Jetzt hat Opel den Frontera überarbeitet und ihn mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet. Das neue Modell ist nun mit 150 PS ausgestattet und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h dauert nur 10,5 Sekunden. Das neue Modell ist nun mit einem 3,2 Liter V6-Motor ausgestattet.



Fahrtenschreiber: Rund 1000 Journalisten testen den Frontera

Nicht in jedem Fall Fahrverbot

Bonn (gms). Läßt sich ein Tempoverstoß auf ein „Augenblicksversagen“ zurückführen, darf nicht automatisch ein Fahrverbot verhängt werden, entschied das Pfälzische Oberlandesgericht (Az.: 1 Ss 311/97). Im verhandelten Fall ging es um einen Fahrer, der bei einem Tempolimit von 100 km/h mit 150 km/h „geblitzt“ worden war. Seine Argumentation, er habe das Verkehrsschild übersehen, hatte in erster Instanz keinen Erfolg. Das OLG stellte hingegen fest, daß eine Situation vorliegen könne, die „erfahrungsgemäß auch dem pflichtbewußten Fahrer unterlaufen“ kann. Dieses „Augenblicksversagen“ sei möglich, wenn das Limit nicht stufenweise erfolgt oder das Verkehrsschild für den Fahrer erstmalig zu sehen war.

Würgeschlange fuhr Motorroller

Mainz (dpa). Eine junge Würgeschlange hat in Mainz beinahe einen Auffahrunfall mit der Polizei verursacht. Die knapp 50 Zentimeter lange Schlange war während der Fahrt aus der Verkleidung eines Motorrollers auf das Armaturenbrett gekrochen, was den Fahrer zu einer Vollbremsung veranlaßte. Die Beamten in einem nachfolgenden Streifenwagen fragten nach dem Grund des starken Bremsens und bekamen die Schlange gezeigt. Die Polizisten fingen das Reptil ein und ließen es ins Tierheim bringen.

Verliebter Hirsch ist wie blinde Kuh

Frankfurt (lhe). Im Herbst sind wieder verliebte Hirsche unterwegs. Der AvD rät den Autofahrern deshalb zu erhöhter Vorsicht. Die Tiere verließen in dieser Zeit häufig den Wald und überquerten Straßen. Um Unfälle zu vermeiden, sollten Autofahrer auf ausreichenden Abstand zum vorausfahrenden Wagen achten. Steht ein Hirsch nachts auf der Straße, rät der AvD, die Scheinwerfer kurz auszuschalten, da die Tiere vom Licht irritiert werden.

In das falsche Bett geklettert

Wuppertal (ots). Halb nackt, mit einem Eiskratzer in der Hand und erheblich alkoholisiert traf die Polizei morgens um 6.30 Uhr einen Passanten, der offensichtlich kurz zuvor einen Pkw aufgebrochen hatte und auf dem Fahrersitz eingeschlafen war. Der Fahrzeugbesitzer hatte den Fremden entdeckt und die Polizei gerufen. Ermittlungen ergaben, daß der 24jährige bei einer in der Nähe stattfindenden Fete über längere Zeit zu tief ins Glas geschaut und das Auto mit seiner Wohnung verwechselt hatte.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

Der Countdown läuft: 1999 jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im zwölften Teil dreht sich alles um die letzte Neuauflage des Opel Olympia von 1967 sowie den Ascona A von 1970 und B von 1975.

Der Opel-Baukasten – wohlgeordnet und tief, unendlich tief. Nie griffen die Rüsselsheimer Konstrukteure so weit in ihn hinein, wie Ende der sechziger Jahre. Das aber taten sie überaus erfolgreich, Rekord C und Commodore A waren der Beweis. Mit stärkerem Motor und hochwertiger Ausstattung wurde aus dem nüchternen Rekordhalter und Millionenseller ein prestigeträchtiger Kommandeur im Admiralsrang, der jede Menge begeisterte Besitzer fand. Weiter unten im Wettbewerb um die Käuferherzen schlug sich der Kadett als Offiziersanwärter ebenfalls äußerst erfolgreich, nur dazwischen, da fehlte etwas. Also zurück zum Sortiment und auf Basis des Kadett ei-



nen Aufstiegetypen kreierte, beladen mit nahezu allen Goodies, welche das Opel-Regal zu bieten hatte. Heraus kam 1967 der „Olympia“, der „Rolls-Royce“ unter den Kadett B.

Bewährt wie die Technik war auch jener Name, den der aufgewertete Kadett nun trug. Mit dem „Olympia“ und seinem selbsttragenden Aufbau war Opel 1935 auf einen Schlag

zum modernsten Autobauer Deutschlands, wenn nicht gar Europas, avanciert. Nun wurde die traditionsreiche Typenbezeichnung zum letzten Mal wiederbelebt. Hatte er Jahre zuvor bei der Rekord-Reihe das Sparmodell geziert, war diesmal gerade das Gegenteil der Fall: Kein „Kadett“ gab sich seinerzeit luxuriöser. Der Meinung war auch die Zentrale:

Der Olympia ist die konsequente Anwendung der erfolgreichen Kadett-Konzeption nach oben. Bei gleich kompakten Abmessungen überzeugt der Olympia durch hohe Fahrleistungen und einen außergewöhnlichen Ausstattungskomfort“, meinte Opel bei der Präsentation.

Wahr gesprochen, doch war nicht zu verhehlen, daß er eben nur eine Notlösung darstellte. Für die neuentstandene untere Mittelklasse mußte sich dort bereits die Konkurrenz von Fiat und Ford erfolgreich breit, das konnte und wollte Opel nicht durchgehen lassen. Trotz aller Bemühungen betrachteten die meisten Kunden den Olympia aber eher als Topmodell der Kadett-Reihe, denn als ein eigenständiges Fahrzeug. So fanden sich während der dreijährigen Bauzeit bis 1970 auch nur knapp über 80 000 Käufer.

Dabei hatte der Oberklassen-Fähnrich durchaus Qualitäten vorzuweisen. Äußerlich unterschied er sich durch reichlich mehr Chrom und Zierrat vom Kadett, à la Commodore prangte eine Blende zwischen den Rückleuchten und der schwarze Grill mit seinen blitzenden Längsstreben reichte bis in die Kotflügel hinein. Die Karosserieform ba-

sierte auf der LS-Variante: Anstatt mit Stufenheck oder in der vorherigen Coupé-Form war der Olympia als drei- oder fünftürige Schräghecklimousine mit ausgeprägten C-Säulen zu haben. Die Kieimen des Coupés waren verschwunden, die Fenster dafür größer geworden.

Auch unter der Haube war Wachstum angesagt. Neben dem 1,1-Liter-SR-Motor mit zwei Vergasern und 60 PS tat wahlweise das 1,7- und 1,9-Liter-Triebwerk aus dem Rekord seinen Dienst. Mit dem 75 Pferdestärken leistenden Motor ging der Olympia 153 km/h Spitze, mit der 90-PS-Maschine waren es 162 km/h. Viel wichtiger als die Höchstgeschwindigkeit war jedoch das gediegene Vorankommen, das durch die neue Dreigang-Automatik, von Opel selbst entwickelt und in Straßburg gebaut, noch gesteigert werden konnte.

Angesichts des Innenraums sprach ein Tester gar von Diplomat-ähnlichem Luxus. Das Armaturenbrett war nun dick gepolstert, Holzimitat hatten die Designer großzügig verteilt und den Boden zierte ein vornehmer „Noppenteppich“. Wo Kadett-Lenker in ein spindeldürrer Lenkrad griffen, drehte der Olympia-Eigner am dickeren Volant aus dem

Es sollte das letzte Mal sein, daß Opel 1967 den traditionsreichen Namen „Olympia“ erneut wiederbelebt. Basierend auf dem Kadett B stellte der Olympia eine luxuriösere Variante des erfolgreichen Fähnrichs dar, zu erkennen an dem schwarzen Kühlergrill, der sich bis in die Kotflügel zog. Mit gediegener Ausstattung, auf Wunsch mit topmodischem Vinyl Dach oder dem großen 1,9-Liter-Triebwerk, und mehr Chrom sollte der Olympionike die Wartezeit bis zum Erscheinen des Ascona überbrücken, der 1970 sein Debüt in der Öffentlichkeit feierte. In diesem Jahr verschwand der Name Olympia für immer in der Versenkung.



Info-Tafel: Obwohl der Hosenschlag stets breiter wurde, blieb die Ascona-Armatur sachlich



Fotos (7): Opel

Feuchte Kontrolle: Der Ascona mußte sich von Anfang an strengen Qualitätstests unterziehen

Rekord. Auch ein Vinyl Dach konnte auf Wunsch geordert werden, welches den Wagen endgültig in Richtung Mittelklasse rückte. Allerdings waren mittlerweile auch die Preise in Kadett-ferne Regionen entschwinden – 7 620,15 Mark kostete 1970 der Viertürer mit 60 PS, für wenig mehr bekam man schon einen Rekord. Also kommt die Zeit für eine Wachablösung, im Herbst

1970 ist es dann soweit. Der „Ascona“ kommt, der Olympia geht – für immer.

Neu ist nicht nur der Name, sondern gleich das gesamte Konzept des Projekts 1450, wie es intern heißt – was Größe, Motorisierung, Ausstattung sowie Preis betrifft, paßt der Ascona perfekt zwischen Kadett und Rekord. Kurios genug, denn ursprünglich war der Ascona als Kadett C geplant worden – eine gewisse Ähnlichkeit ist somit auch nicht zu verleugnen. Da nun aber angesichts des Marktes eindeutig Handlungsbedarf besteht, wird aus dem Fähnrich eben der Ascona – mit durchschlagendem Erfolg.

Wie üblich fungieren dabei die Verwandten als Geburtshelfer und Organspender zugleich: Das Fahrwerk lehnt sich deutlich am Kadett an und die Motoren sind von den legendären cih-Triebwerken aus dem Rekord abgeleitet. Im Gegensatz zum Olympia setzte Opel nun allerdings auf das goldene „Mittel“-Maß aller Dinge, sprich 1,6-Liter Hubraum, denn soviel hatten Anfang der 70er Jahre auch die Wettbewerber zu bieten. Bei Opel konnten die Kunden, die den Debütanten so begeistert aufnahmen, daß sich mancher fragte, warum er nicht viel früher die Bühne betrat, zwischen zwei Varianten wählen. Das Basistriebwerk leistete 68 PS, das höher verdichtete derer 80, brauchte aber Superbenzin. Die kleinere Version mit 1200 Kubikzentimetern und 60 Pferdestärken kam erst 1972 dazu, der potente 1,9-Liter-Motor mit 90 PS war schon drei Monate nach der Premiere zu bekommen.

Bei den Karosserien gab es von Anfang an größere Auswahlmöglichkeiten: zwei- oder viertürige Limousine und – heute gesucht und heiß begehrt, damals aber eher anachronistisch – ein Luxuskombi namens „Voyage“. Schon der klangvolle Titel zeigte, daß Opel nicht gedachte, einen schnöden Caravan auf die Räder zu stellen. Der dreitürige Edel-Transporter, vielmehr als dynamisches Raumwunder für

1975, als der Ascona „B“ präsentiert wurde, hatte sich Opels Neuling bereits fest etabliert. Mit gestreckter Linie, die sich nun mehr am größeren Rekord orientierte, und zahllosen Benzin-Motoren, von 1,2- bis 2,4-Liter und 60 bis 144 PS, sowie einem Diesellaggregat wurde der schicke Ascona B zu Autofahrers Liebling. Das Preis-/Leistungsverhältnis war hervorragend und ständig wurde die Technik auf den neuesten Stand gebracht. Bis 1981, als die letzten Exemplare ausgeliefert wurden, hatte Opel so über 1,5 Millionen Modelle an die Kunden gebracht.



Sonderling: Der Ascona bewährte sich auf vielen Einsatzgebieten

die Familie, denn zum Transport von Fernsehern konzipiert, zielt in erster Linie auf den US-amerikanischen Markt. Da stießen die leicht bizarren Optionen wie Vinyl Dach und Holzmaserfolie im „Woody“-Stil, welche auf Wunsch die Flanken zierte, auf reges Interesse. Im Heimatland blieb solch ein ausgerüsteter Voyage aber ein Exote. Folgerichtig gab es ihn ab 1974 auch mit normaler Ausstattung und zu einem niedrigeren Preis.

Das war auch nötig, denn beim lieben Geld schieden sich die Geister. Wie andere Hersteller praktizierte Opel das Aufpreis-System: Bei 7364,85 Mark begann der Einstieg in die Ascona-Palette, wer mehr wollte, mußte zahlen, zahlen und nochmals zahlen. Sportfelgen, Metallic-Lack, Automatikgetriebe,

Sportlenkrad und Radio, Drehzahlmesser oder Schiebedach... alles hatte seinen Preis. Sogar für vordere Kopfstützen, eine beheizbare Heckscheibe oder Dreipunktgurte wurde 1970 extra zur Kasse gebeten. Heute ungreiflich, vor mehr als 25 Jahren aber gang und gäbe, nicht nur bei den Rüsselsheimern.

Gibt sich die serienmäßige untere Mittelklasse also betont bieder und vernünftig, schlägt 1974 ein gelb-schwarzer Blitz in den Rallyehimmel ein. Auf einem vom „Hausfriseur“ getunten Ascona erringen die Motorsport-Legende Walter Röhrl und Co-Pilot Jochen Berger sensationell den Titel des Rallye-Europameisters. Mit Querstromkopf und einem auf zwei Liter Hubraum aufgetriebenen Block leistet der frisierte Motor satte 200 Pferdestärken



Länge läuft: Die Caravan-Variante des Ascona, der Ascona Voyage, blieb ein schöner Außenseiter

bei 7800 Touren. Damit verbläst das Opel-Team auf Schotter und Asphalt auch weitaus potentere Gegner, ein Jahr darauf sogar den Lancia Stratos, ein für Rennzwecke konzipiertes Geschoß mit Ferrari-Mittelmotor.

So tritt der Nachfolger im Herbst 1975 ein schweres Erbe an, fast 680 000 Exemplare hatte Opel von seinem Aufsteiger-Typen in fünf Jahren verkauft. Dazu kommt der noch frische Eindruck der Ölkrise und gesetzliche Bestim-

mungen für bleiärmeres Benzin, wodurch die Leistung der Motoren sinkt. Den Käufern ist es gleich, der Ascona B wird zu einem der größten Markterfolge der Opel-Historie: Bis zur Produktionseinstellung 1981 rollen über 1,5 Millionen Einheiten vom Band. Damit übertrifft er alle Erwartungen.

Kein Wunder, dieses Mal hatten die Entwickler alles richtig gemacht, sämtliche Ähnlichkeit mit dem Kadett ist verschwunden, der neue Ascona orientiert sich mehr in Richtung des Rekord. Nicht nur optisch, sondern vor allem preislich attraktiv präsentiert er sich dem Publikum. Gegenüber dem Vorgänger sind die Preise im Durchschnitt nur um 300 Mark gestiegen und unter-

bieten zudem die der Konkurrenz.

Daß es den Neuen nur als klassische Stufenheck-Limousine gibt, scheint niemanden zu stören, dafür hält er eine schier unüberschaubare Vielfalt an Motoren bereit, deren Leistungsspektrum von 60 PS bis zu 144 Pferdestärken im Ascona 400 reicht. 13 Triebwerke, von 1,2 bis 2,4-Liter Hubraum, ob ohv, cih, Vergaser oder Einspritzer – auch ein Diesel fehlt nicht – werden in sechs Jahren angeboten. Die Technik war wiederum verbessert worden und wurde ständig auf den neuesten Stand gebracht, so daß der Versuch, hier eine Übersicht zu bekommen, von vornherein zum Scheitern verurteilt ist. Alle diese Qualitäten fallen auch der Motorpresse auf: „Man fühlt sich auf Antrieb wohl, es ist keine Eingewöhnung notwendig, ein auf Antrieb sympathisches Auto.“

Vielen Dank für die Blumen, aber es kommt noch besser. Wie schon der A erweist sich der B als talentierter Sportler, mit dem Opel schließlich den größten Erfolg seiner Renn-Geschichte erzielt. 1982 wird das Team Röhrl/Geistdörfer Rallye-Weltmeister, eine wilde Hatz durch den Busch der Elfenbeinküste bringt die Entscheidung. Aber halt, zu schnell, zu schnell, da fehlt doch etwas, der ungleiche Bruder des meist braven Ascona. Ein noch viel bekannterer Name ist eng mit ihm verbunden, wer A sagt, muß auch M sagen. M - wie „Manta“. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche



Wie ein geölter Blitz: Mit ihrem Ascona sahten Walter Röhrl und sein Beifahrer Jochen Berger viele Rallye-Titel ab

Mit dem Ascona erschien nicht nur eine neue Typen-Bezeichnung auf der Autobühne, sondern gleich eine komplett neue Bauweise, die sich geschickt zwischen Kadett und Rekord plazierte. Hier hatte bisher eine Lücke geklafft, die sich die Konkurrenz allmählich zu Nutzen machte. Als zwei- und viertürige Limousine, sowie als exotischer Luxus-Kombi „Voyage“, und später als normaler Caravan, ließ der Mittelklassler keine Wünsche offen. Auf einem „heißgemachten“ Zweitürer mit 200 PS unter der Haube wurden Walter Röhrl und Jochen Berger 1974 sogar Weltmeister.

Scharfe Kurven

Zwei Opel-Oldtimer beteiligen sich an historischem Bergrennen

Ein Wiedersehen mit dem legendären Opel Grand Prix-Rennwagen von 1913 gab es jetzt in der Schweiz. Beim zweiten Klausenrennen-Memorial in den Kantonen Uri und Glarus ging Manuel Reuter mit dem weißlackierten Boliden an den Start, der für den damaligen Grand Prix de France, einem Vorläufer der heutigen Formel 1-Rennen, konzipiert wurde.

Rüsselsheim/Linthal (jh). Der Klausenpass, das sind 136 Kurven, 1237 Höhenmeter und 21,5 Kilometer Länge in eindrucksvoller Berglandschaft. Von 1922 bis 1934 fanden zwischen Linthal und

Passhöhe zahlreiche legendäre Motorrad- und Autorennen statt. Beim zweiten Klausenrennen-Memorial am 27. September gingen 333 Oldtimer an den Start. Rund 25000 Motorsportfreunde ließen es sich

nicht nehmen, die mechanischen Wunderwerke auf Rädern aus den ersten vier Jahrzehnten dieses Jahrhunderts zu bestaunen.

Dazu zählte auch der Opel Grand Prix-Rennwagen von 1913, der von Manuel Reuter, hauptberuflich Rennfahrer im STW-Cup, pilotiert wurde. Reuter, mit ungebremsster Freude und viel Spaß an der Sache am Lenkrad, gelang es, die zweitschnellste Zeit in seiner Gruppe zu fahren. Eine reife Leistung angesichts der Tatsache, daß der schnellste Konkurrent 600 PS unter der Haube zu verzeichnen hatte.

Dabei überzeugt der Opel Rennwagen auch aus heutiger Sicht – mit innovativer Antriebstechnik und konsequentem Leichtbau. Als einer der ersten Automobilhersteller konstruierte Opel für diesen offenen Rennwagen einen Vierzylindermotor mit 16 Ventilen und einer obenliegenden, königswellengesteuerten Nockenwelle. Das Aggregat mit 3970 Kubikzentimeter Hubraum leistet 110 PS

und beschleunigt den rund 1000 Kilogramm leichten Renner auf 150 km/h. Sein geringes Gewicht verdankt das knapp vier Meter lange Fahrzeug unter anderem einer Aluminium-Karosserie, extrem leichten aber dennoch belastbaren Speichenrädern und Starrachsen mit I-Profil.

Außer dem GP-Rennwagen startete beim Klausenpass-Memorial ein Opel-Tourenwagen aus dem Jahr 1920, der vor allem durch seine formvollendete Karosserie auffiel. Das Modell 8/25 PS veranschaulicht mit seinem spitz zulaufendem Kühler und dem Bootheck die Vorstellungen damaliger Konstrukteure zum Thema Aerodynamik. Der Vierzylinder des kurz „Spitzkühler“ getauften Fahrzeugs schöpft aus 2332 Kubikzentimeter circa 28 PS bei bescheidenen 1600 Touren. Die Höchstgeschwindigkeit des Versitzers liegt bei 65 km/h.

Hermann Reil, stellvertretender Chefredakteur der Fachzeitschrift „mot“, fuhr den „Spitzkühler“ souverän den Berg hinauf und schlug sich beachtlich – angesichts von Gruppen-Konkurrenten mit so klingenden Namen wie Bentley, Bugatti, Lancia Lambda oder Austro Daimler.

Das nach 1993 zum zweiten Mal ausgetragene Klausenrennen-Memorial fand auf



Oldies sind toll: Manuel Reuter hatte sichtlich Spaß mit dem GP-Rennwagen



Berg- und Talbahn: Das Klausenrennen bietet viele tolle Aussichten

Filmreife Duelle

Der Motorsport-Astra wird Serienstar bei SAT 1

Rüsselsheim (jan). Ein leuchtender Stern am Autohimmel ist er schon, obwohl er dort erst vor kurzem sein Debüt gab. Nun schickt sich der Astra an, auch ein Film- und Serienstar zu werden. Im nächsten Jahr ist es soweit: Bei SAT 1 geht ein rasanter Bochumer ins Rennen um die Zuschauergunst – zuerst im Pilotfilm und anschließend als dreizehnteilige Serie „Benzin im Blut“ im Abendprogramm.

Dort dreht sich alles um die schnellen Helden der Deutschen Tourenwagen-Challenge (DTC), Hauptdarsteller ist unter anderem ein Astra, originalgetreu nach dem Reglement aufgebaut und heißgemacht für die Rundstrecke. Am Sport-Volant dreht einer der zweibeinigen Protagonisten auf der Jagd nach dem Titel.

Frank Zeiler (Oliver Bootz, bekannt aus der Vorabendserie „Unter Uns“) startet als Mitfavorit um den Titel und trifft auf zwei ganz unterschiedliche



Benzin im Blut: Die TV-Serie mit dem Astra spielt im Renn-Milieu

Konkurrenten: Jeannine Jourdan (Sonja Kirchberger) im Alfa Romeo und einen skrupellosen Rivalen (Leon Boden). Klar, daß es nicht beim Duell auf der Piste bleibt.

Genug Stoff für 600 spannende Fernseh-Minuten, gedreht wird seit Juli in und um Berlin auf der neuen Rennstrecke in Oschersleben. Um echte Motorsport-Atmosphäre einzufangen, werden zudem Original-Szenen aus der DTC

eingespielt und neben spektakulären Stunts – zum Beispiel ein Crash mit einem Tankwagen – gibt es Arbeiten aus einer Rennwerkstatt zu sehen.

Und weil die Leidenschaft nicht an der Ziellinie halt macht, fährt Hauptdarsteller Bootz seit kurzem auch privat einen Omega Sport. Wenn Sie also demnächst jemand überholt, passen Sie auf – es könnte ein Rennfahrer im Zeichen des Blitzes sein. ■

Schwellende Formen, markante Heckflossen, große Panoramasciben – so sah in der 50er Jahren der Traum der automobilen Oberklasse aus. Die Faszination ist bis heute geblieben: Zum 40. Geburtstag des P1 – P wie Panoramascibe – trafen sich an die 50 Straßenkreuzer samt Steueremänner aus dem In- und Ausland an der Wiege des Kapitän in Rüsselsheim.



Blitzlicht

Oliver Grupe

Bochum (re). Wenn bei Oliver Grupe die Alarmpfeife schrillt, dann dauert es gerade einmal zehn Minuten, bis sein Löschzug einsatzbereit ist. Die Freiwillige Feuerwehr Laer arbeitet eng mit den drei Bochumer Opel-Werken zusammen. Schon wegen der örtlichen Nähe. Und außerdem sind sechs der insgesamt 25 Floriansjünger im Astra-Werk beschäftigt. Oliver Grupe ist in der Endmontage und in der Reparatur zu finden.

Die Feuerwehr ist bei den Grupes sozusagen Familientradition. Schon der Urgroßvater hat den Löschzug der Freiwilligen Feuerwehr in Bochum-Harpen gegründet. Das färbt natürlich ab. Oliver Grupe ist mit 20 aktiver Feuerwehrmann geworden. Als Ersatzdienstler ist er in die Laerer Feuerwehr eingetre-

ten. Heute, elf Jahre später, ist der 31jährige Hauptbrandmeister. Der Aufwand für das oft menschenrettende Hobby läßt sich nur in Jahren zählen, so viele Lehrgänge hat Oliver Grupe erfolgreich absolviert. Die Zahl der Einsätze zählt er gar nicht mehr nach. Auf jeden Fall ist der Dienst ein Ehrenamt. Geld gibt es für das Engagement keines.

Für die Bochumer Opel-Werke ist der Löschzug des kleinen Vorortes ein Segen. Bei einer Übung vor einigen Wochen war die Truppe von

Oliver Grupe am schnellsten vor Ort. „Weil Werksangehörige in dem Zug sind, haben wir natürlich auch die beste Ortskenntnis“, stellt Grupe die Vorteile seines Löschzuges heraus.

Neben diesem zeitaufwendigen Hobby und seiner Arbeit findet Oliver Grupe noch Zeit für eine weitere „Nebenbeschäftigung“ – der des Modellbauers. Neben Feuerwehrfahrzeugen hat er unter anderem auch die Hauptwache der Bochumer Berufsfeuerwehr nachgebaut.

