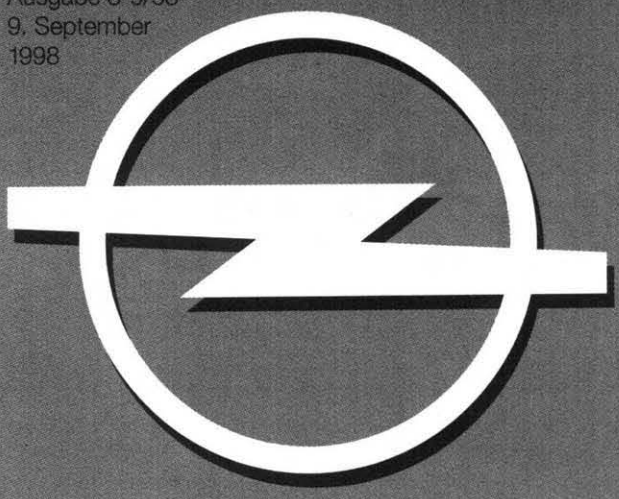




Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 5:

Die Rüsselsheimer Werkszentrale bekam jetzt ihren Betonboden



Seite 10:

Sicherheits-Experten haben das Sitzsystem Opel Fix gecrasht



Seite 16:

1999 bildet Opel den Nachwuchs wieder in 15 Berufen aus



Seite 19:

Ein Bochumer möbelt erfolgreich alte und neue Fahrzeuge auf



Foto: Opel

Im neuen Opel-Werk in der südpolnischen Stadt Gliwice (Gleiwitz) ist jetzt das erste Auto vom Band gelaufen. Das teilte der Sprecher von Opel Polska, Zbigniew Lazar, mit. Nach zweijähriger Bauzeit soll das Werk Ende Oktober offiziell eröffnet werden. In der Fabrik sollen zunächst 70 000 Astra Classic jährlich gebaut werden. Ab dem Jahr 2000 wollen Opel und Suzuki in Gliwice gemeinsam einen neuen Kleinwagen bauen. Die Jahresproduktion soll dann auf 150 000 Fahrzeuge steigen.

Ganz kurz ...

Vertrag verlängert: Bereits seit 1993 arbeitet Opel mit dem Deutschen Hockey-Bund (DHB) zusammen. Jetzt haben Opel und DHB beschlossen, ihren Kooperationsvertrag bis ins nächste Jahrtausend zu verlängern. Beide Partner, deren ursprüngliche Vereinbarung noch bis zur Jahrtausendwende Gültigkeit hat, entschieden sich vorzeitig zur Ausweitung ihrer Partnerschaft um zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2000.

Vectra für China: Das Opel-Werk im ungarischen Szentgotthard wird künftig Vectra-Fahrzeuge für den chinesischen Markt bauen. Zunächst einmal ist die Montage von 4 000 Fahrzeugen geplant, von denen 400 noch in diesem Jahr das Werk in Richtung Fernost verlassen sollen. Für den Vectra-Zusammenbau investierte Opel in Ungarn 1,1 Millionen Mark.

Geysen in Belgien: Eddy Geysen, von 1993 bis 1997 Einkaufschef von Opel mit Sitz in Rüsselsheim, ist seit dem 1. September neuer Chairman und Managing Director von Opel Belgien. Er löst damit Leo Valvekens ab, der nach 35 Jahren im Dienste von Opel in den Ruhestand ging.

Die nächste Opel Post ist für den 7. Oktober geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 16. September 1998.

Last & Lust

Auf den legendären „Blitz“ folgen jetzt Arena und Movano

Der Countdown der ersten Opel Live-Erlebnispark in Europa soll im April 1999 an den Start gehen. Ein Opel Post-Spezial liefert dazu Fakten, Fakten, Fakten



Bei seinem ersten öffentlichen Auftritt hat der neue Vorstandschef Gary L. Cowger die Investitionsbereitschaft von Opel in Deutschland herausgestellt. Von 1999 bis 2003 werde das Unternehmen mehr als acht Milliarden Mark für neue Produkte und Fertigungseinrichtungen ausgeben, sagte Cowger zum Auftakt der IAA Nutzfahrzeugmesse in Hannover.

Hannover/Rüsselsheim (jh). „Nutzfahrzeuge verbinden“, lautet das Messe-Motto der 57. Nutzfahrzeug-IAA, auf der vom 3. bis 10. September mehr als 1200 Aussteller aus 39 Ländern ihre Produkte präsentieren. Opel nimmt zum ersten Mal an der IAA in Hannover teil und feiert gleichzeitig die Premiere des Movano, einer leichten bis mittelschweren Transporterreihe. Das Comeback im Transportermarkt ist die direkte Folge der im Dezember 1996 vereinbarten strategischen Kooperation mit dem

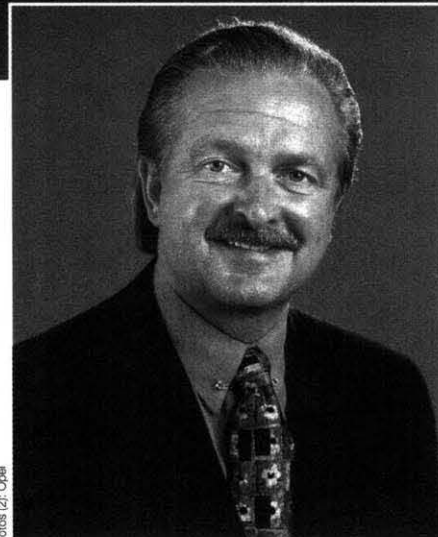
französischen Hersteller Renault.

Opel wird für den Wiedereinstieg in das Nutzfahrzeuggeschäft in den kommenden Jahren über 600 Millionen Mark investieren. Neben dem bereits erhältlichen Arena und dem ab Anfang 1999 angebotenen Movano werden beide Partner gemeinsam eine ganz neue Generation von leichten Nutzfahrzeugen entwickeln und bauen. Der Partnerschaftsvertrag ist auf eine langfristige Zusammenarbeit angelegt.

Der große Star auf dem Stand von Opel in Halle 12 war jedoch der Movano, der in der niedersächsischen Hauptstadt seine Weltpremiere feierte. Mit dem Movano, den es in acht Basisversionen und 46 verschiedenen Aufbauten geben wird, kehrt Opel in ein traditionelles Marktsegment zurück, das das Unternehmen bereits von 1930 bis 1975 mit dem legendären Opel „Blitz“ mitgeprägt hat.

430 Händler und Servicestützpunkte in ganz Deutschland, die sich durch Servicetraining und betriebliche Investitionen für das Nutzfahrzeuggeschäft qualifiziert haben, werden das neue Fahrzeugangebot präsentieren.

Auf dem deutschen Automobilmarkt fiel 1997 jede zehnte Neuzulassung auf ein Nutzfahrzeug. Opel sieht in diesem Markt weiteres Potential und



Bereit: Gary L. Cowger sprach in Hannover

strebt bis zum Jahr 2005 jährliche Verkäufe von bis zu 150 000 Einheiten in Europa an.

Um die neuen Produktprogramme in der geforderten Zeit und Qualität in die Produktion zu geben, hat das Unternehmen die Belegschaft des ITEZ weiter aufgestockt. Von 1989 bis 1998 stieg die Beschäftigung im ITEZ um 21 Prozent von 7 230 auf nunmehr rund 8 740. Allein in diesem Jahr wurden bisher zusätzliche 250 Ingenieure und Techniker neu eingestellt.

Wechsel an der Europa-Spitze

Burns für Donnelly/Porth zurück

Zürich (jh). Seit dem 1. September hat die Europa-Organisation von General Motors (GME) mit Sitz in Zürich einen neuen Chef. Michael J. Burns, 46, löste als Präsident von GME Richard M. Donnelly, 55, ab. Burns, der am 1. März 1952 in Monticello im US-Bundesstaat Indiana geboren wurde, war zuletzt als General Manager bei Delphi Delco Electronic Systems tätig.

Richard M. Donnelly ist künftig als Vize-Präsident der Internationalen GM-Gruppe (GMIO) verantwortlich für die

Koordination aller Fertigungs- und Qualitätsaktivitäten von GM außerhalb Nordamerikas.

Darüber hinaus kehrte ein alter Opel-Bekannter nach Europa zurück. Ditmar W. Porth, von 1993 bis 1995 Werkdirektor in Bochum, war seitdem in den USA als Fertigungsexperte zunächst für die Lansing Automotive Division und dann für die NAO Small Car Group verantwortlich. Jetzt wurde er zum GME-Exekutivdirektor für Antriebsstrang und Chassis – mit Sitz in Zürich – ernannt.



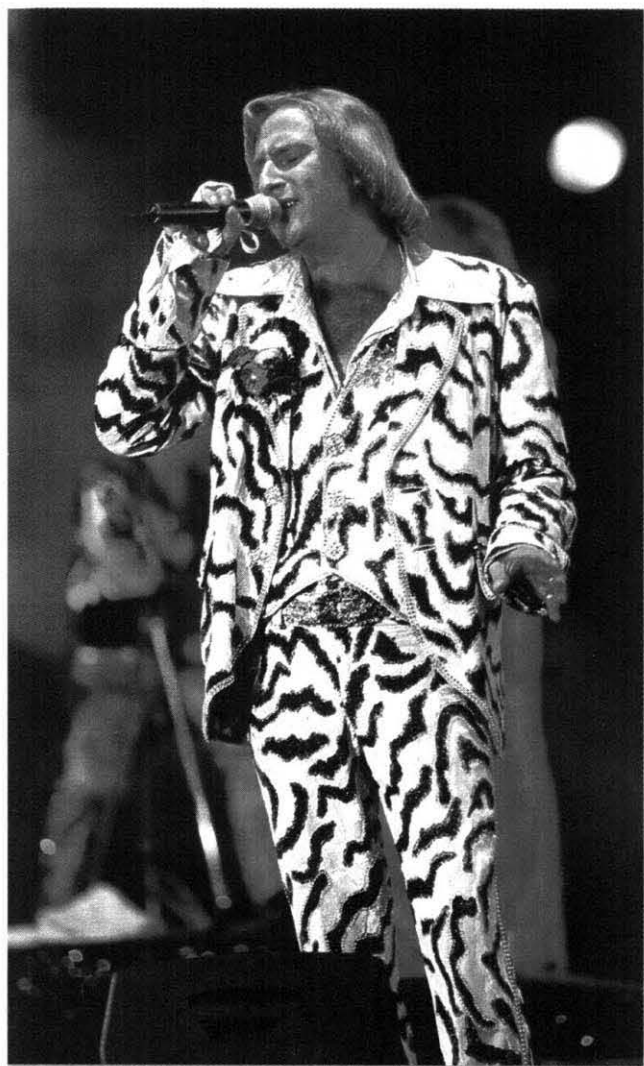
GME-Chef: Michael J. Burns



Neu in Zürich: Ditmar W. Porth



Durcheinander bei Opel: Was hier nach Unordnung im Unternehmen aussieht, ist in Wirklichkeit Teil eines umfassenden Plans, Opel in neuem Glanz erstrahlen zu lassen. Buchstaben und Blitz-Signet mußten kurzfristig weichen, um die Fassade des ITEZ an jene der Neubauten von Opel Live und Adam Opel Haus in unmittelbarer Nachbarschaft optisch anzugleichen.



Zebra gestreifter Webpelzanzug, schmalzlockige Fönfrisur und Brusthaartoupet: diese Kombination ist einmalig. Schlagersänger Dieter Thomas Kuhn zauberte jetzt im Rüsselsheimer Opel-Werk für 4 000 begeisterte Zuhörer (restlos ausverkauft) noch einmal die Stimmung der 70er Jahre herbei. Ein Riesenspaß.

Foto: Opel

Toller Oldie: Kadett Cabrio von 1965

Start

Das Opel-Magazin 3/98

Neuheiten '99

- Corsa mit Seitenairbags
- Astra mit Stufenheck
- Vectra 1500 Caravan mit 195 PS
- Sintra mit Turbodiesel

Bewährungsprobe

Gute Noten für den Astra im ADAC-Crashtest

Top-Teams

- Paris St. Germain
- AC Mailand
- Bayern München



Neuer Frontera

Jetzt mit V6 (205 PS) und DTI 16V (115PS)

Umweltseminar

Schulung über Rechte und Pflichten von Anlagenbetreibern geplant

Rüsselsheim (med). Die kontinuierlichen Bestrebungen, ein Umweltmanagement-System aufzubauen und zu optimieren sowie eine gezielte Strukturanalyse machten deutlich, daß es Trainingsbedarf in Sachen Pflichten und Rechte der Anlagenbetreiber bei Opel gibt.

Mitarbeiter des Bereichs Zentrale Trainings- und Organisationsentwicklung

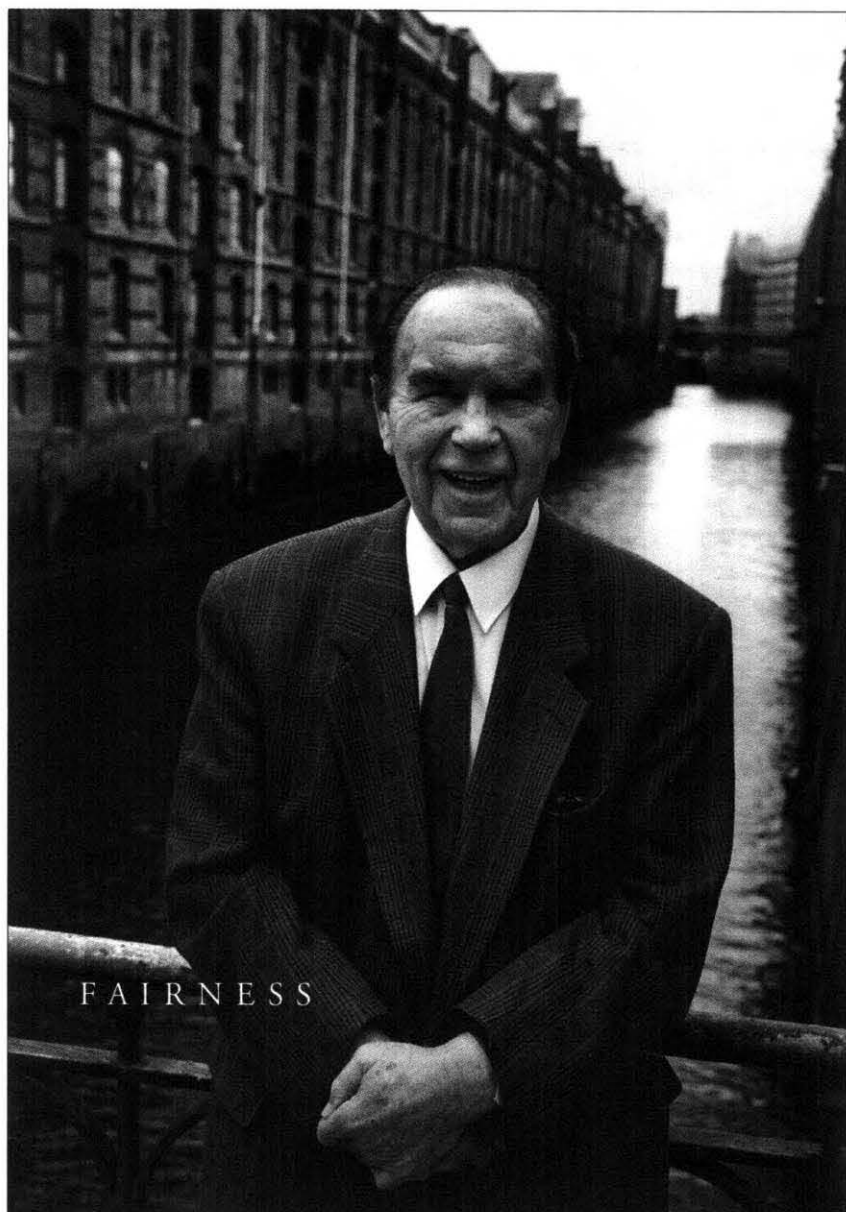
(ZTOE) erarbeiteten daraufhin gemeinsam mit dem Bereich ITEZ-Technik und Stabsumweltfunktionen und dem TÜV-Rheinland das zweitägige Umweltseminar „Betreiberverantwortung“.

In zwei Pilottrainings wurde auf die rechtlichen Grundlagen und auf die sich daraus ergebende Verantwortung des Betreibers eingegangen. „Sehr wichtig

war für uns das Feedback der Teilnehmer nach den ersten Veranstaltungen“, sagt Wolfgang Storz, verantwortlich für die Trainingsentwicklung und Programme im Bereich ZTOE, „so können wir Erfahrungen sammeln, die den Seminarteilnehmern nach dem offiziellen Start des Umweltseminars im Oktober zugute kommen werden.“

Das Unternehmen schließt mit dem Seminar eine Schulungslücke: Bislang mußte sich der Betreiber von Anlagen selbst rechtzeitig über Gesetzesänderungen informieren. Ab Herbst wird es einfacher. „Im Rahmen des zweitägigen Seminars werden die für Opel relevanten gesetzlichen Grundlagen, die Inhalte einschlägiger Richtlinien und Betriebsvereinbarungen aufgefrischt. Konkrete Fallbeispiele helfen, die Theorie besser zu verstehen. Probleme aus der Praxis werden aufgegriffen, diskutiert und nach Lösungen gesucht“, faßt Wolfgang Storz zusammen.

Darüber hinaus wird eine Datenbank verfügbar sein, die einen Überblick über alle Opel betreffenden Umweltgesetzestexte gibt.



FAIRNESS

„WER KÄMPFT, KANN VERLIEREN.“

WER NICHT KÄMPFT, HAT SCHON VERLOREN.

DESHALB HABE ICH IMMER ALLES

GEGEBEN – OHNE DABEI DIE REGELN

ZU VERLETZEN.

DAS VERBINDET MICH SEIT ÜBER

40 JAHREN MIT OPEL.“

SPORTS

Leistung, die bewegt.

MAX SCHMELING, PARTNER VON OPEL

OPEL

Rüsselsheim (h). Fußball, Tennis, Motorsport – täglich bewegen Neuigkeiten aus dem Sport Millionen von Menschen. Sport ist jung, dynamisch und sympathisch. Deshalb rückt Opel im Rahmen einer neuen Markenkampagne seine Sportpartner in den Mittelpunkt der Kommunikation. Ziel ist es, das Sportengagement des Unternehmens, seine hohe Kompetenz und seinen Erfolg in diesem gesellschaftlich wichtigen Bereich aktiv als Markenbotschaft zu nutzen. Ab dem 5. September werden Sportler wie Franziska van Almsick, Mehmet Scholl, Max Schmeling

oder Franz Beckenbauer in aufmerksamkeitsstarken, 50-Sekunden-Spots und doppelseitigen Anzeigen einen sehr persönlichen Einblick in ihre Lebenseinstellungen geben. Die neue Markenkampagne unter dem Motto „Leistung, die bewegt“, zeigt die prominenten Sportler nicht bei ihrer gewohnten Tätigkeit oder in ihrer bekannten Funktion, sondern in einer für den Betrachter überraschenden Umgebung. Beispiel: Mehmet Scholl ist vor der abendlichen Kulisse des Hamburger Hafens zu sehen, Franz Beckenbauer erfaßt die Kamera im Pariser Stadtverkehr. Diese Ins-

zenierung erzeugt eine emotionale und persönliche Atmosphäre. Dazu Vertriebsvorstand Christian Gruppe: „Bei unserer neuen Markenkampagne tritt Opel nur sehr dezent in Erscheinung. Wir wollen unsere Sport-Partner und ihre Persönlichkeit für sich sprechen lassen“. Die Fotomotive für die Printsjets wurden von dem weltbekannten deutschen Fotografen Peter Lindbergh gestaltet, der auch den Stil der TV-Spots beeinflusst hat. Die Kampagne insgesamt wurde von der Agentur Lowe, Hoffmann, Schnakenberg (LHS), Hamburg, konzipiert.



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.

Herzlich Willkommen

Erster Arbeitstag bei Opel: Für insgesamt 360 Jugendliche begann am 1. September der „Ernst des Lebens“

Insgesamt 350 Auszubildende traten am 1. September ihren Dienst bei der Adam Opel AG an. Dazu kommen weitere zehn, die bei Opel Eisenach ins Berufsleben starteten. Das Unternehmen bildet den Nachwuchs in zwölf technischen und drei kaufmännischen Berufen aus.

Rüsselsheim (jh). Von den 350 neuen Azubis traten 221 in Rüsselsheim ihren Dienst an. Die Ausbildungsplätze verteilen sich zu 84 Prozent auf die Technische Berufsausbildung und zu 16 Prozent auf die kaufmännische Ausbildung. Die Ausbildungszeit beträgt je nach gewähltem Berufsbild zwei bis dreieinhalb Jahre. Von den vertretenen sieben Nationalitäten haben rund zwei Drittel die Mittlere Reife, die anderen verteilen sich in etwa gleichmäßig auf Hauptschulabschluß und Abitur.

Die mehr als 2 200 eingegangenen Bewerbungen sind ein Indiz für ein erfolgreiches Ausbildungskonzept, das Theorie und Praxis verknüpft. Um dies auch künftig zu gewährleisten, baut Opel zur Zeit im Bereich des Stammwerkes ein neues Ausbildungszentrum. Das Investitionsvolumen dafür beträgt mehr als 20 Millionen Mark.

Bochum (pra). 93 junge Leute starteten in Bochum in das Berufsleben. Im Vergleich zu den Vorjahren erhalten so zum dritten Mal in Folge 20 Prozent mehr Jugendliche die Chance, einen der vier angebotenen Berufe zu erlernen. Unter den 93 Neulingen sind 14 junge Frauen.

Mit den Neueinstellungen erhöht sich die Zahl der Auszubildenden auf insgesamt 317. Seit dem Beginn der Berufsausbildung im Jahre 1964 haben genau 4098 junge Leute ihren Berufsweg bei Opel in Bochum begonnen.

In der Ausbildungswerkstatt auf dem Gelände von Werk II in Bochum-Langendreer werden vier gewerblich-technische Berufe angeboten. Hinzu kommen 14 Jung-Opelner, die im Rahmen der

Kooperativen Ingenieursausbildung (KIA) in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Bochum gleichzeitig eine Facharbeiterausbildung als Energieelektroniker und ein Studium der Fachrichtung Mechatronik absolvieren.

Kaiserslautern (es). In der Pfalz begann jetzt für 31 junge Männer und Frauen das Berufsleben: In der Aus- und



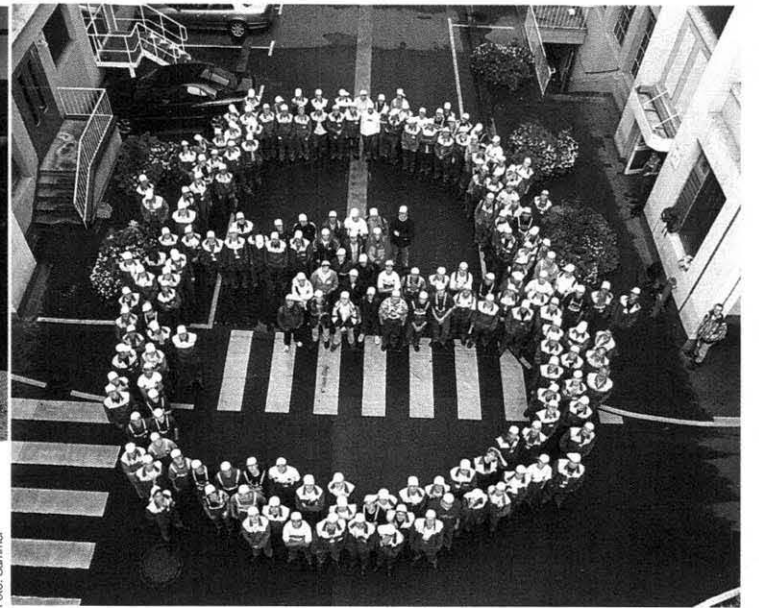
Lenkungsausschuß: Die zehn Neuen aus Eisenach

dungsjahrgang zu den Besten gehörte. Und für die drei jungen Damen, die diesmal mit von der Partie sind, hat Handwerk nicht nur goldenen Bo-

den – es ist auch schon längst keine reine Männersache mehr.

Eisenach (kb). Wie schon in den vergangenen vier Jahren begann auch Anfang September 1998 für zehn Azubis von Opel Eisenach der Ernst des Lebens, sprich die Ausbildung zum Industrieelektroniker beziehungsweise Industriemechaniker.

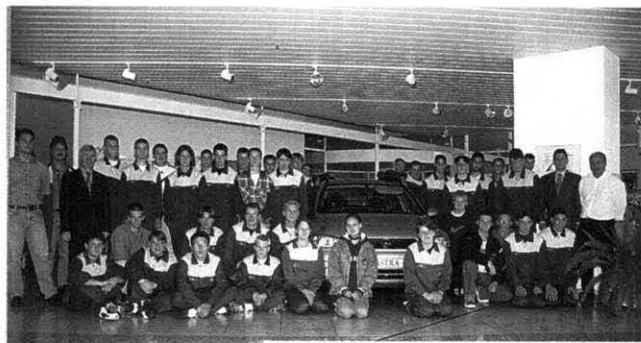
Gemeinsam mit den Lehrlingen von Bosch und BMW werden sie in den kommen-



Blitz mit Mütze: Die Rüsselsheimer Azubis nahmen Haltung an

den dreieinhalb Jahren den Grundstein für ihre berufliche Zukunft legen. Der praktische Teil der Ausbildung findet in den ersten zweieinhalb Jahren im

Ausbildungszentrum am Warthenberg statt. Im dritten Jahr lernen die Opel-Azubis in den verschiedenen Produktionsbereichen des Werkes am Gries.



Neustart in KL: Auch die Pfalz hat Nachwuchs

Weiterbildung startete das erste Lehrjahr für zwölf Energieelektroniker, zwölf Industriemechaniker, vier Werkzeug- und drei Zerspanungsmechaniker. Einer alten Tradition folgend, konnte Ausbildungsleiter Friedhelm Tregel auch wieder einige Söhne und Töchter von langjährigen Mitarbeitern begrüßen, die ebenfalls ihre Zukunft beim größten industriellen Arbeitgeber der Westpfalz suchen.

„Für mich war es immer klar, daß ich mich hier bewerben würde“, erklärt beispielsweise der neue Lehrling Patrik Barz, dessen Bruder Dirk im gerade beendeten Ausbil-



Auf dem richtigen Gleis: In Bochum kommen 93 neue Azubis zum Zug

Automechanika zu Gast bei Opel Live

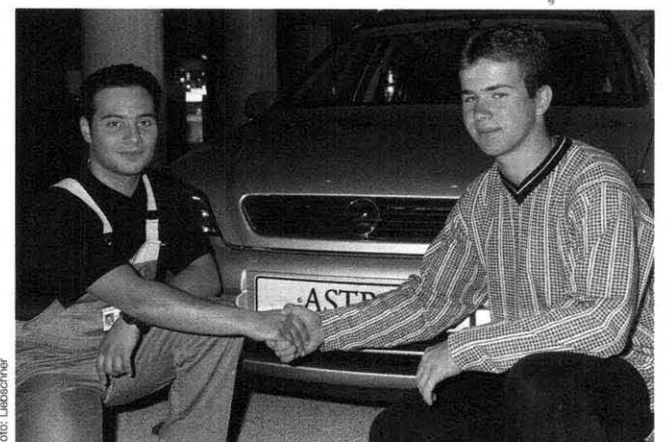
Rüsselsheim (jan). Zu sehen, zu hören und zu reden gibt es bei der Fülle der Neuheiten auf der „automechanika '98“ wieder einmal genug, doch Opel setzt noch einen oben drauf. Für alle Händler, die die Service-Fachmesse in Frankfurt besuchen, bietet das Unternehmen dieses Mal ein ganz besonderes Fest für die Sinne an. Im Kommunikationszentrum von Opel Live in Rüsselsheim wird die gesamte Bandbreite an Serviceleistungen und -angeboten präsentiert.

Unter dem Motto „Opel Service live“ können sich Händler vom 15. bis zum 20. September jeweils von 8 bis 19 Uhr einen umfassenden Überblick über den Opel-Service in allen seinen Facetten verschaffen. In modernster Umgebung werden dort neueste Techniken, Programme und Ideen zur Betriebsopti-

mierung vorgestellt, vom Service-Training über Diagnosegeräte und Motortester bis hin zum aktuellen Bekleidungsprogramm.

Opel zum Anfassen eben. Aber auch das Reden kommt nicht zu kurz, schließlich gibt's reichlich Informationen zu Themen wie individuelle Kundenwünsche oder Opel-Bank-Angebote.

Und weil es ja ein Kommunikationszentrum ist, gehört Fachsimpeln sowie so überall dazu. Spezialisten stehen an jeder Station bereit, um keine Frage unbeantwortet zu lassen. Außerdem gilt dieses Jahr „Schweigen ist Silber, Reden ist Gold“. Bei Beratungsgesprächen in den einzelnen Bereichen gibt es vier „sinige“ Aufkleber zu sammeln. Wer alle beisammen hat, kann für seinen Betrieb eine Ausbildung zum Opel Service-techniker gewinnen.



Shake hands: Zum ersten Arbeitstag begrüßte Automobilmechaniker Gianluca Amenta, der 1993 als 15 000ster Azubi in Rüsselsheim anfang, den mittlerweile 16 000sten Auszubildenden Holger Stahl. Der 17jährige Rüsselsheimer, der am 1. September seinen ersten Arbeitstag hatte, ist angehender Energieelektroniker. Seit 1911 gibt es bei Opel in Rüsselsheim eine eigene Lehrwerkstatt – und seit dieser Zeit wird auch die Statistik betrieben. Insgesamt liegt die Zahl der Azubis also noch höher, denn bekanntlich hat bereits Adam Opel auf den Nachwuchs gesetzt.

Riskante Wege

Plakat wirbt für Rücksichtnahme

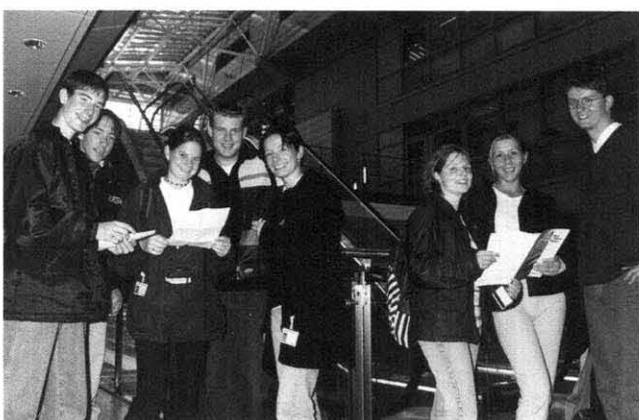
Rüsselsheim (pui). Auch zu Beginn des Schuljahres 1998/99 startet Opel gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht wieder eine Plakataktion für mehr

straßen und sensiblen Verkehrsschwerpunkten weisen auf die Risiken bei der Begegnung mit den noch unerfahrenen Abc-Schützen hin.

Rücksichtnahme im Straßenverkehr gegenüber Schulanfängern. Unter dem traditionellen Motto „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ fordern Opel und die Verkehrswacht die motorisierten Verkehrsteilnehmer zu besonders vorausschauender Fahrweise auf. Hintergrund der in diesem Sommer bereits zum 22sten Mal stattfindenden Aktion: Mit Beginn des neuen Schuljahres bewegen sich rund 900 000 Erstkläßler zum ersten Mal alleine im Straßenverkehr. Rund 30 000 Plakate an Haupt-



Neuaufgabe: Plakataktion die 22ste



Wie hoch ist der Anteil der Frauen bei Opel? Wieviele Handfeuerlöcher sind im Werk verteilt? Welche Produkte verkauft die Propeller AG? Einen neunseitigen Fragebogen mit derart kniffligen Fragen mußten jetzt die neuen kaufmännischen Auszubildenden in Rüsselsheim beantworten. An ihrem zweiten Arbeitstag machten sie sich im Rahmen der traditionellen Azubi-Rallye auf die Socken quer durchs Werk, um dieses besser kennenzulernen. Eine der Stationen war auch die Redaktion der Opel Post im Adam Opel Haus.

Rangeklotzt

In den Ferien wurde im Werk allerhand bewegt

Sommerzeit ist Reisezeit ist Umbauzeit. Während sich viele Mitarbeiter in fernen Gefilden erholen, verändert das Werk traditionell sein Gesicht. So standen die Werksferien auch in diesem Jahr im Zeichen von Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie Erneuerungs- und Umbaumaßnahmen.

Rüsselsheim (jan). Mehr oder weniger aufwendige Umbau-, Wartungs- und Optimierungsmaßnahmen stehen jeden Sommer auf dem Fahrplan. Eine Mammutaufgabe zwar, aber längst kein Grund zur Aufregung: „Wichtig sind die Wochen vor den Werksferien. Da werden die Weichen für unsere Arbeit gestellt“, sagt Godhard Naujoks, Leiter des K 130. „Und da lief dieses Jahr wieder alles optimal.“

Baustelle K 130: Wo sonst 1300 Mitarbeiter Karosserien zusammenfügen, werkten während der Ferien rund um die Uhr etwa 150 daheimgebliebene Opelner, die durch 300 Mitarbeiter von 15 Fremdfirmen unterstützt wurden. Das Ergebnis beeindruckt sogar einen „alten Hasen“ wie Naujoks, seit neun Jahren im K 130 tätig: „Hier wurde unglaublich rangeklotzt.“ Im Zuge der Produk-

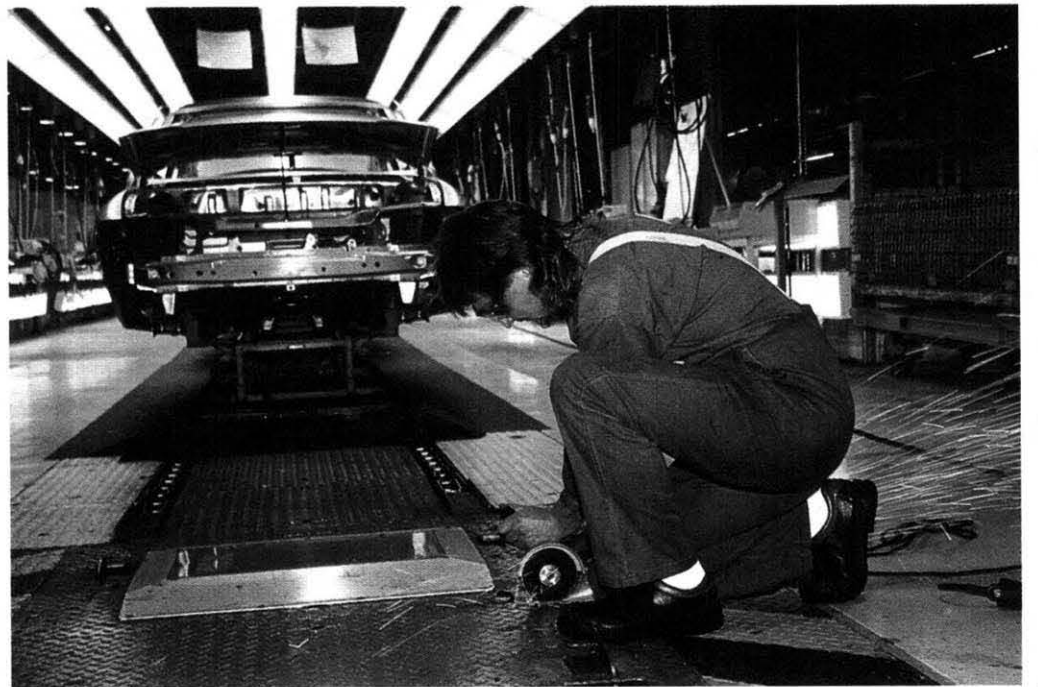
tionsoptimierung verlegten die fleißigen Helfer diverse Fertigungsstationen. Darüber hinaus wurde das gesamte Gebäude um eine Längsachse eingekürzt – von 32 auf jetzt nur noch 31.

Im K 40 kam es während der Ferien zum Austausch der Förderschienen und -ketten sowie der Plattenbänder. Außerdem wurden zusätzliche ALDL-Prüfeinrichtungen zur Überprüfung sämtlicher intelligenter Steuerungen, beispielsweise für Motormanagement, ABS und Airbag, integriert sowie bestehende Linienspürstände und Hinterachs-Prüfstationen ergänzt.

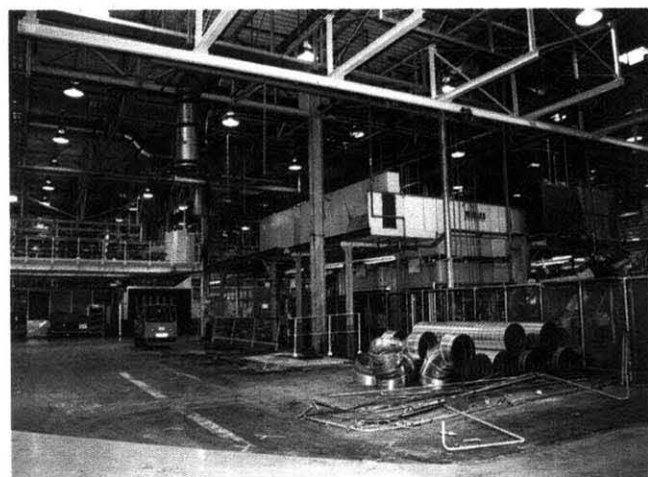
Eine Erneuerungsmaßnahme in der Lackiererei betraf die Hochrotations-Zerstäuber zum Lackauftrag in den Grund- und Decklack-Spritzkabinen. Mit diesen optimierten Exemplaren der neuesten Zerstäuber-Generation wird der Lack künftig noch gezielter auf die Karosserie gebracht.

Diese Beispiele zeigen: Auch die '98er Werksferien bedeuteten keineswegs menschenleere Hallen auf dem Fabrikgelände. Zwar genossen die weitaus meisten der 11000 Mitarbeiter des Werkes ihren Urlaub, aber zahlreiche mit den Bau-, Wartungs- und Reparaturarbeiten beauftragten Mitarbeiter waren ebenso vor Ort wie die insgesamt rund 500 Beschäftigten von Fremdfirmen, die sie dabei unterstützten.

Außerdem waren – mit naturgemäß urlaubszeitbedingt reduzierter Personalstärke – Verwaltungs- und Service-Bereiche besetzt, und auch Teile der Fertigung, insbesondere in den Komponentenbereichen, arbeiteten durch.



Fit für den Herbst: In den Ferien wurden viele Bereiche auf den neusten technischen Stand gebracht



Baustelle: Drei Wochen reichten für die umfangreichen Arbeiten

Ausgelernt

Azubi für gute Leistungen geehrt

Rüsselsheim (pui). 76 Auszubildende haben am Standort Rüsselsheim die Abschlußprüfung mit Erfolg abgeschlossen. 63 Absolventen kommen aus dem technischen und 13 aus dem kaufmännischen Bereich. 16 Auszubildende wurden im Rahmen der Abschlusfeier im Opel-Forum für hervorragende Leistungen ausgezeichnet. In den beiden Prüfungsteilen „Fertigkeiten“ (Praxis) und „Kenntnisse“ (Theorie) erzielten vier Azubis die Note „sehr gut“. Zwölf weitere erreichten in je einem Teilgebiet die Note „sehr gut“ oder „gut“. Aufgrund guter Leistungen erhielten 29 Azubis vorzeitig die Zulassung zur Prüfung. Alle Absolventen verbleiben am Standort Rüsselsheim.

Im Rahmen der Standortvereinbarungen wird Opel die im Jahr 1996 um 15 Prozent erhöhte Zahl an Ausbildungsplät-

zen für weitere drei Jahre bis 2001 festschreiben. Unternehmensweit werden 1998 350 Auszubildende neu eingestellt. In Rüsselsheim sind es 226 Ausbildungsplätze in zehn technischen und drei kaufmännischen Berufen. Die Ausbildungspalette in Rüsselsheim reicht vom Automobil- und Industriemechaniker über den Energieelektroniker und Werkzeugmechaniker bis hin zum Industriekaufmann. Da die komplexer gewordenen Aufgabenstellungen auch neue Berufsbilder erfordern, wird Opel mit Beginn des diesjährigen Ausbildungsjahres den Beruf des Fertigungsmechanikers und ab September 1999 die Ausbildung zum Mechatroniker anbieten. Der Fertigungsmechaniker ist auf die Fertigung und Montage von industriellen Serienerzeugnissen ausgerichtet, der Beruf des Mechatronikers vereint mechanische mit elektrotechnischen Tätigkeitsfeldern.



Ausgezeichnet: Die Azubis glänzten durch sehr gute Leistungen

Arbeiten mit System

Instandhalter treffen sich zum Erfahrungsaustausch

Rüsselsheim (jan). Autokauf ist eine Sache, die korrekte Pflege und Wartung eine andere. Was der Ölwechsel für den Motor, ist die Instandhaltung für die Werkzeugmaschine, die ihn baut. Und weil auch Instandhalter auf dem letzten Stand sein wollen, treffen sie sich ein- bis zweimal im Jahr zum Erfahrungsaustausch. Nun war Rüsselsheim als Gastgeber an der Reihe.

Zwei Tage dauerte die Tagung der Instandhaltungs-Experten aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, Eisenach und Aspern. Insgesamt 20 Mitarbeiter kamen zusammen, um sich über Vorbeugung, Reparatur, Materialverwaltung und Störanalysen auszutauschen. „Gastgeber“ war das Rohkarosseriewerk, wo auch unter anderem die Schweißroboter unter die Lupe genommen wurden.

„Instandhalter betreiben einen regen Informationsaustausch“, weiß Klaus Becker

von der Firma EDS, der das Treffen organisierte und leitete. „Schließlich ist hier ungemein viel Wissen vorhanden.“

Die Rolle von EDS im Instandhaltungsprozess erläutert Becker folgendermaßen: „Wir reichen das Werkzeug, Opel zieht dann sozusagen die Schraube fest.“ Mit dem „Werkzeug“ ist dabei weniger der Schraubenschlüssel gemeint als vielmehr Datenverarbeitung, Anwendung, Entwicklung und Programmbe-

treuung vor Ort.

Und weil alle Instandhaltung mit System betreiben, lag nichts näher, als regelmäßige Treffen zu organisieren, um sich vor Ort über die Wirkungsweise zu informieren. Das geschieht jetzt seit mehr als zwei Jahren immer in einem anderen Werk und an verschiedenen Anlagen. „So sind immer alle auf dem neuesten Stand“, lautet denn auch die Meinung der Teilnehmer.



Fachgespräche: Die Instandhalter trafen sich in Rüsselsheim

Mitten im Geschehen

Baubeginn: Der Werksärztliche Dienst bekommt ein neues Zuhause

An regen Baubetrieb und aus dem Boden schießende Neubauten haben sich viele Mitarbeiter gewöhnt. Die nun anstehende Veränderung, deren erster Schritt der symbolische Spatenstich war, wird gravierender ausfallen: Der Werksärztliche Dienst (WÄD) bekommt ein neues Heim – und verläßt nach über 60 Jahren die ehemalige Villa der Familie Opel.

Rüsselsheim (jan). Mit dem Umzug der Zentrale des WÄD wird es aber noch ein gutes Jahr dauern, wurde doch mit dem 12-Millionen-Bau zwischen K 130 und K 40 gerade erst begonnen. Die neue Hausnummer, unter welcher das medizinische Team zu finden sein wird, steht jedoch schon fest: K 155 lautet die neue Adresse. Und noch etwas ist neu: Das Ziffernspiel I, II und III, welches die verschiedenen Stationen bisher bezeichnet, fällt weg. Zukünftig gibt es nur noch eine, nämlich die Sani.

Zeit für Wehmut also? „Schön war es schon in der Villa, aber im Neubau wird alles besser und zeitgemäßer: das Angebot, die Unterbringung und natürlich die Lage“, sagt Dr. Holger Breitreutz, Leiter des WÄD.

Der neue Standort in unmittelbarer Nähe zur neuen Werkszentrale ist gut gewählt. Denn das Werk rückt immer weiter vom alten Mittelpunkt, dem Hauptportal und der Bahnlinie, weg. „Nach dem Umzug sind wir dann wieder mitten im Geschehen“, erklärt Dr. Breitreutz die Ansiedlung weit entfernt von der alten Wirkungsstätte.

Der dreistöckige Neubau mit seinen 2000 Quadratmetern Nutzfläche bietet viele Verbesserungen. Wo vorher in großen Räumen verarztet wurde, stehen künftig Einzelkabinen bereit. Ein zentraler Empfang sorgt für kürzere Wartezeiten und schnellere medizinische Versorgung. Bei durchschnittlich 300 Patienten pro Tag ein gewichtiger Vorteil. „Wir wollen nicht nur

die Betreuung verbessern, sondern auch die Bedingungen. Mußten wir uns bisher den Räumlichkeiten anpassen, wird jetzt alles funktionaler, moderner und auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten sein“, so der 51jährige Leiter des Werksärztlichen Dienstes.

Nach dem Umzug wird zwar insgesamt nur noch et-

wa die Hälfte des jetzigen Platzes vorhanden sein, aber der wird effektiver genutzt werden. Ein kleiner Außenposten mit maximal vier der insgesamt fast 50 Mitarbeiter bleibt in Opel Live zwar bestehen, aber ansonsten spielt sich künftig alles im K 155 ab.

Mit sämtlichen Funktionen und Einrichtungen, inklusive Diagnose, Labor, Massage, Verwaltung, Archiv, Bibliothek und Seminarräumen, werden natürlich auch die Wege kürzer, die Kommunikation verbessert sich sozusagen im Vorübergehen. Bis dahin bleibt der WÄD aber, wo er seit 1936 ist.



Gesundheit: Dr. Breitreutz (mit Spaten) und sein Team

Beton fürs K 150

Das Fundament der Werkszentrale ist fertig – Jetzt geht's in die Höh'

Die Arbeiten am Neubau der Werkszentrale schreiten zügig voran: Jetzt wurde mit 80 Kubikmeter Beton das Fundament gegossen. Mitte des kommenden Jahres soll der moderne Zweckbau für den Einzug von rund 160 Mitarbeitern der Stabsabteilungen des Werkes Rüsselsheim fertiggestellt sein.

Rüsselsheim (eku). Die neue Zentrale erhält die interne Gebäudebezeichnung K 150 und liegt zwischen den Komplexen K 40 und K 130. Die

Baukosten sind mit rund neun Millionen Mark veranschlagt. Ehe die rund 530 Quadratmeter große Betonplatte, die das Fundament des Gebäu-

des bildet, gegossen werden konnte, mußten 70 Stahlbetonpfiler mit einem Durchmesser von rund 120 Zentimetern sechs Meter tief im Erdbreich befestigt werden. Diese sogenannten Grundbauarbeiten sichern die Tragfähigkeit der neuen Zentrale des Fertigungswerkes Rüsselsheim. Die Rohbauarbeiten werden bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein.

„Das Opel-Werk bekommt hier eine leistungsfähige Schaltstelle, die unsere Fitneß im weltweiten Wettbewerb sicherzustellen vermag“, sagte Werkdirektor Norbert Küpper bei einem Ortstermin an der Baustelle. „Es wird den Pulsschlag im Opel-Werk kräftigen, denn die zentrale Lage verkürzt unsere Wege, ermöglicht eine schnellere Abstimmung.“ Man werde flexibler reagieren und damit sämtliche Arbeitsabläufe noch effizienter gestalten können.

Daß bei der Planung des Gebäudes die Maßstäbe zeitgemäßer Kommunikation im Vordergrund standen, zeigen

unter anderem die offen gestaltete Bürolandschaft und neun zentral gelegene Besprechungsräume. Nach Fertigstellung im Sommer 1999 kann dann – nach rund einjähriger Bauzeit – der Bezug durch die Mitarbeiter der Stabsabteilungen beginnen, die heute in Folge der über viele Jahre hinweg erfolgten Bau- und Organisationsentwicklung noch überwiegend dezentral an verschiedenen Stellen des Standortes untergebracht sind.

„Damit setzen wir sozusagen die in der Fertigung schon durchgeführte Restrukturierung auch im administrativen Bereich um“, so Küpper. Etwa 900 der insgesamt rund 11 000 Beschäftigten des Fertigungswerkes Rüsselsheim seien Angestellte. „Die weit aus meisten von ihnen arbeiten sinnvollerweise weiterhin in unmittelbarer Nähe ihrer Fertigungs- oder Logistikbereiche, während die 160 Beschäftigten mit Stabsfunktionen neue Arbeitsräume in der Zentrale beziehen.“



Offene Bürolandschaft: Die Bauarbeiten am K 150 gehen voran



Bau nach Plan: 80 Kubikmeter Beton bilden das Fundament

Interessantes Angebot für Bauherren

Raunheim erschließt ein neues Baugebiet – Viele Fördermöglichkeiten

Raunheim (jh). Bezahlbarer Wohnraum für jeden: Diese Forderung existiert, seit wir nicht mehr in Höhlen wohnen. Doch meist bleibt sie politisch motiviertes Lippenbekenntnis. Nicht in Raunheim. Dort hat die Stadt ein Projekt angeschoben, das auch weniger betuchten Mitbürgern die Möglichkeit bietet, Wohneigentum zu schaffen.

Das von der Stadt erschlossene Baugebiet „An der Lache“ ist rund 30 Hektar groß. Dort entstehen Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser. Bestandteil des Neubaugebietes ist ein Zentrum mit Läden, ein größerer Lebensmittelmarkt, Restaurants und ein Kindergarten.

Besonderheit von „An der Lache“: Die Stadt kalkuliert

den Verkaufspreis der Grundstücke ohne Gewinnspanne. So liegt der Preis für erschließungsbeitragsfreie Wohnbaugrundstücke bei 640 Mark pro Quadratmeter – und damit deutlich unter den marktüblichen Preisen für vergleichbares Bauland.

Daß Bürgermeister Herbert Haas und seine kommunalen Mitstreiter es ernst meinen mit ihrem Slogan vom bezahlbaren Wohnraum in Raunheim, zeigt sich auch an diversen Fördermöglichkeiten für Bauinteressierte (die Förderberechtigung ist einkommensabhängig):

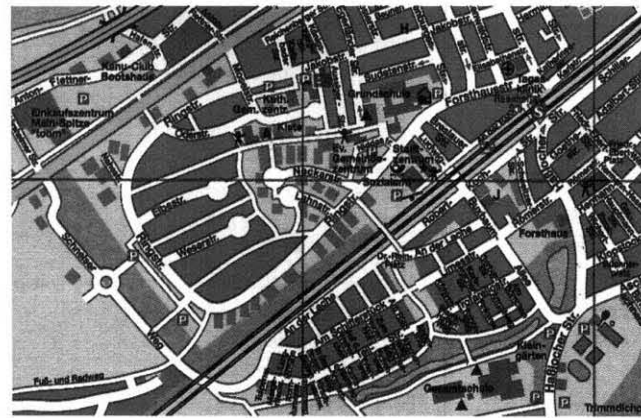
- Darlehen zu Konditionen von Kommunalkrediten (zur Zeit fünf Prozent bei zehnjähriger Laufzeit)
- Aufwendungsdarlehen

durch die Stadt Raunheim (bis zu 63 000 Mark über einen Auszahlungszeitraum von 15 Jahren)

- Förderung des Grunderwerbs durch das Land (Reduzierung des Grundstücks-

preises um bis zu 80 Mark pro Quadratmeter).

Nähere Informationen erteilt die Bauverwaltung der Stadt Raunheim unter 06142/402236 (Frau Müller) und 402235 (Herr Haberzettl).



Neubau: „An der Lache“ liegt zwischen Bahn und Gesamtschule

Eigene Blicke diskutieren

Fotoausstellung: „Werkstattgespräch“ mit den jungen Künstlern

Rüsselsheim (eku). „Wie sieht man als Fremder Rüsselsheim?“, so lautete die Frage, die Dozent Norbert Miguletz neun Studenten eines Fotografie-seminars der Offenbacher Hochschule für Gestaltung stellte. Die Antworten zeigt die Ausstellung „Eigene

Blicke“ im Ausstellungsraum B 1, die dort noch bis zum 25. September zu sehen ist. Die Foto-Arbeiten, die ein sensibel differenziertes Bild unserer Zeit zeigen, porträtieren dabei die Stadt und ihre Menschen, zu einem großen Teil aber auch – soweit da zu un-

terscheiden ist – das Unternehmen und seine Mitarbeiter.

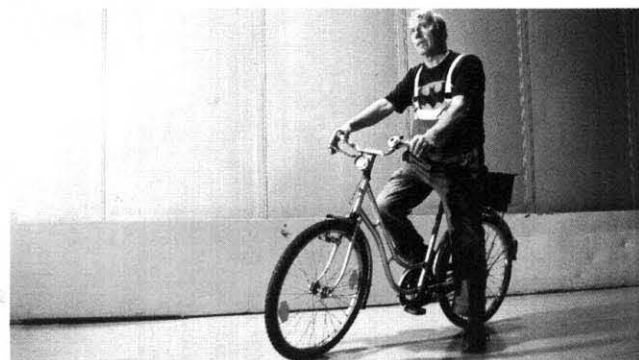
Insbesondere diese sind herzlich zu einem informellen Abendtreff unter dem Titel „Werkstattgespräch“ in den Ausstellungsraum eingeladen. Dort werden die jungen Künstler unter der Moderation von Norbert Miguletz – selbst in Rüsselsheim aufgewachsen – und Dr. Karen Joisten vom Kunstverein Rüsselsheim die Arbeiten im Detail vorstellen und erläutern sowie über ihre Erlebnisse während des Fotografierens erzählen. Die Veranstaltung in der Ausstellung – der Eintritt ist frei – findet am Dienstag, dem 15. September, um 19 Uhr statt (Eingang Marktstraße).

Eine Woche darauf gibt es dann an derselben Stelle eine

weitere Veranstaltung in der Ausstellung „Eigene Blicke“: Eine Lesung des Offenbacher Essayisten und Erzählers Frank Witzel. Am Dienstag, 22. September um 19 Uhr. Auch hier ist der Eintritt frei.

Die Ausstellung „Eigene Blicke“ ist die dritte Ausstellung dieses Jahres, die vom Opel-Werk Rüsselsheim in Kooperation mit dem Kunstverein Rüsselsheim und dem Kulturamt der Stadt im Ausstellungsraum B 1 durchgeführt wird.

Von Oktober bis Anfang Dezember werden an gleicher Stelle Arbeiten des Frankfurter Künstlers Klaus Staudt zu sehen sein. Die täglichen Öffnungszeiten entsprechen denen des Ausstellungsraumes: montags bis freitags jeweils von 8.00 bis 16.30 Uhr.



Ansichtssache: Mit den Studenten über ihre Arbeit sprechen

Britischer Besuch

Azubi-Austausch mit Vauxhall

Rüsselsheim (jan). Sommerzeit ist Reisezeit, vor allem für Azubis aus Rüsselsheim und dem Vauxhall-Werk in Ellesmere Port. Waren erst sechs Wochen nach England gefahren, kam nun der Gegenbesuch von der Insel auf den Kontinent, um das deutsche Ausbildungssystem kennenzulernen. Gewohnt wird während der zwei Wochen bei den Familien der Austauschpartner, Spaß nach

Feierabend wird also garantiert. Auf dem Programm der drei britischen Azubis standen Projekte in der Berufsausbildung, eine Eisenach-Fahrt, der Besuch eines Crash-Tests und verschiedene Abteilungen im Werk Rüsselsheim, wie etwa die Roboterwerkstatt. Dort werden die eifrigen Kollegen, in gelb programmiert, in Betrieb genommen und gewartet. Meister Friedhelm Kreutzer erklärt



Austausch: Briten und Rüsselsheimer

Chris Bowers, „Eigengewächs“ Carsten Schimschal, Robbie Shaw und Wayne McCulloch den Kalibriervorgang. Auf Deutsch, denn das steht für die Austausch-Azubis ganz oben auf der Lern-Liste.

Ganz kurz ...

Der interne Busfahrplan am Standort Rüsselsheim ist überarbeitet worden. Er tritt am 1. Oktober in Kraft. Wesentliche Neuerung ist die Anbindung des Adam Opel Hauses. Zwischen 6 und 21.30 Uhr starten die Busse mehr als 30 mal pro Tag zu Rundfahrten über das Werksgelände. Damit ist der interne Busverkehr ein wichtiger Garant für die Mobilität der Mitarbeiter.

Auf jeden Umzug folgt eine Umzugsfeier. So auch bei der Propeller AG. Am 22. September lädt die Juniorfirma zwischen 10 und 15.30 Uhr zu einem Tag der offenen Tür in ihr neues Domizil im D 10, Raum 29. Interessierte Mitarbeiter können sich dort von den Vorzügen des großen Sortiments an Waren und Dienstleistungen der Propeller AG überzeugen lassen.

Die Opel-Kunstgemeinschaft bietet im Herbst ein Malseminar an. Jeweils an elf Abenden, immer donnerstags von 17 bis 19 Uhr, treffen sich Kunstinteressierte unter der Leitung von Klaus Kleinz. Start ist am 10. September; dann geht es im Wochenrhythmus weiter. Nähere Informationen bei Klaus Kleinz unter Telefon 06142/772968.

Der „Freie Kindergarten“ Hessenring 70 hat noch Plätze frei. Wer seine Sprößlinge im Alter zwischen anderthalb und sechs Jahren von 7.30 bis 14.30 Uhr in Obhut geben möchte, kann sich bei der Elterninitiative unter der Telefonnummer 06142/563311 weitere Informationen einholen.



Über den Dächern von Opel gab jetzt die „Königin der Nacht“ ein kurzes, aber beeindruckendes Gastspiel. Dieser Kaktus blüht nur einmal im Jahr und dann ausgerechnet zu nachtschlafender Zeit. Das konnte Mitarbeiterin Gerda Tichy jedoch nicht abschrecken: Sie ließ sich mit einer Sondererlaubnis des Werkschutzes beim Bestaunen der 34 Blüten ablichten.

Aufgepaßt

Jeder kann für Sicherheit am Arbeitsplatz sorgen

„Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Wenn etwas passieren soll, dann passiert es eben.“ Daß der vielzitierte Volksmund hier lügt, behaupten die Mitarbeiter der Bochumer Opel-Werke, zumindest, wenn es um die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz geht. Immer wieder wird in den drei Werken bewiesen, daß Unfälle nicht vom Schicksal vorbestimmt sind, sondern daß jeder für die Sicherheit an seinem Arbeitsplatz sorgen kann.

Bochum (pra). Ob es ein leichter Schnitt in den Finger ist oder ob es im Krankenhaus endet: Jeder Unfall ist ein Unfall zuviel. Während sonst alle auf ein gesundes Wachstum bedacht sind, bei den Unfallzahlen sind die Opelner der Gesundheit zuliebe froh über jeden Rückschritt: In diesem Bereich ist jeder Rückschritt ein Fortschritt.

Nicht erst seit das höchste Management Gesundheit und Sicherheit zu den wichtigsten Unternehmenszielen erklärt hat, ist in den Bochumer Opel-Werken die Sicherheit „Chefsache“. Im Klartext heißt das: Die Arbeitssicherheit ist keine Nebensächlichkeits, die irgendwo unter „ferner liefen“ als lästige Pflichtaufgabe erledigt wird. Die Verringerung der Unfallzahlen und die Gesundheit aller Opelner haben den allerhöchsten Stellenwert. Und daß das nicht erst seit gestern so ist, beweisen die Fakten.



Durchblick: Schutzbrillen sind wichtig

Opel, speziell die Bochumer Werke, liegt unter den deutschen Automobilherstellern an der Spitze, wenn es um die Verbesserung der Arbeitssicherheit geht.

Das 1995 vom Management ausgegebene Ziel, die Unfallzahlen bis 1999 zu halbieren, kann in Bochum mit absoluter Sicherheit erreicht werden. Bereits von 1990 bis 1995 konnte die Zahl der Unfälle um 60 Prozent verringert werden. Und die Kurve zeigt weiter nach unten. Im ersten

Halbjahr gab es, Statistiker lieben es etwas kompliziert, 1,6 Unfälle pro 200 000 geleisteter Arbeitsstunden – ein konkurrenzlos niedriger Wert. Doch solche Erfolge sind nicht vom Himmel gefallen und werden sich ohne die Mitarbeit aller Opelner nicht weiter verbessern lassen. Jeder einzelne ist gefordert, schließlich liegt Sicherheit im Interesse aller.

„Chefsache“ ist das Fördern und Entwickeln umfangreicher Sicherheitsprogramme, die dann von allen mit Leben erfüllt werden müssen. Allem voran steht das bewährte Arbeitssicherheitssystem, das die gesamte Sicherheitspalette umfaßt. Es reicht von der Energiekontrolle von Maschinen bis zur kontinuierlichen



Augen auf im Werksverkehr: Eine Maxime, die Unfälle vermeiden hilft und für alle gleichermaßen gilt

Optimierung der Arbeitsplätze nach den neuesten ergonomischen Erkenntnissen.

Was die Bundeswehr in einer Werbekampagne vergangener Tage einmal eher flapsig formulierte, damit wird bei Opel Ernst gemacht: „Wir produzieren Sicherheit.“ Es ist schon eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern, die unmittelbar an dieser „Produktion“ beteiligt sind. Neben den Fachkräften der Abteilung Arbeitssicherheit zählen dazu noch die vier Werksärzte, die 65 Werksfeuerwehrlaute, die Ergonomiebeauftragten, nicht zuletzt die Kommission Arbeits- und Gesundheitsschutz des Betriebsrates und als wichtige Glieder der Sicherheitskette die 393 Sicherheitsbeauftragten in allen Teilen der Bochumer Werke.

Gemeinsamkeit ist das Motto, wenn es um das Bekämpfen von möglichen Unfallgefahren am Arbeitsplatz geht. Vom Mitarbeiter an der Produktionslinie bis zum Top-Manager, nur wenn alle zusammenarbeiten, kann es Verbesserungen geben. Nicht umsonst lautet der Kernsatz des Audit-Systems: „Jeder Mitarbeiter ist mitverantwortlich für alles, was in seinem Bereich geschieht.“

Aufgebaut ist das Audit-System aus standardisierten Elementen. Sozusagen an der Spitze der Pyramide steht das „Gesundheits- und Arbeitssicherheitskomitee“, das vierteljährlich eine gründliche Überprüfung vornimmt.

In jedem Fertigungsbereich findet monatlich eine gründliche Sicherheitsinspektion statt. Auf der Meisterebene gibt's dann wöchentlich ein Audit im eigenen Bereich, während die einzelnen Gruppen pro Schicht einen Arbeitssicherheitscheck durchführen.

Für jede Art der Überprüfung gibt es detailliert ausgearbeitete Fragebögen, die Punkt

für Punkt durchgearbeitet werden müssen. Die standardisierten Punkte der Checklisten sorgen einerseits dafür, daß kein Bereich ungeprüft bleibt und lassen andererseits den kritischen Blick auf mögliche Gefahrenpunkte in Fleisch und Blut übergehen.

Selbstverständlich werden die Ergebnisse der Überprüfungen eingehend ausgewertet und schnellstmöglich für Abhilfe bei erkannten Gefahrenpunkten gesorgt. Das beginnt zum Beispiel bei der Ermahnung, die vorgeschriebene Schutzkleidung zu tragen und kann bis zur Installation zusätzlicher Schutzmaßnahmen führen.

Das Audit-System wurde von allen äußerst positiv aufgenommen, denn schließlich geht es ja um die Gesundheit jedes einzelnen. Aber: Auf den bisherigen Erfolgen darf sich niemand ausruhen, denn, wie gesagt, jeder Unfall ist einer zuviel. So betont auch Werkdirektor Reinold Hoben: „Wir überlassen bei der Arbeitssicherheit nichts dem Zufall.“ ■

Band statt Strand

Ferienjob: Die Bochumer bereiten ihr Werk I auf den Zafira vor

Ferienzeit in den Bochumer Werken hat nichts mit Ruhe zu tun. Von den etwa 9 000 Beschäftigten im Werk I haben knapp 2 500 die Urlaubszeit genutzt, um alles für den Neuanlauf nach der schönsten Zeit des Jahres vorzubereiten.

Bochum (pra). Neben allgemeinen Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten verursachte auch die Vorproduktion des Zafira umfangreiche Aktivitäten. Dabei waren Kernmannschaften unter anderem damit beschäftigt, Arbeitsabläufe am neuen Mini-Van zu trainieren. Außerdem galt es, Einrichtungen auf den Zafira einzustimmen. Auch wenn die auf dem ruhenden Band stehenden Astra alle sorgfältig verhüllt waren, in den Hallen herrschte reger Betrieb.

Unterstützung fanden die fleißigen Opelner bei gut 1 200 Mitarbeitern von Fremdfirmen, die während der Werksferien ebenfalls kräftig Hand anlegten. Da wurde munter renoviert und neu gestaltet.

Als „dicksten Brocken“ bezeichneten die Produktionsmitarbeiter die Optimierung des EHB-Fördersystems. Diese Elektro-Hängebahn, die bei der Restrukturierung die alte Förderkette ablöste, wurde in den vergangenen Wochen den steigenden Kapazitätsanforderungen angepaßt. So wurden auch Transportwege geändert, um die Vorteile des

flexiblen Fördersystems noch optimaler nutzen zu können. In einzelnen Bereichen wurde das System um einige Meter erweitert.

Mechaniker und Software-Experten haben dabei Hand in Hand zusammengearbeitet. Denn schließlich mußte auch das vollelektronische Steuersystem auf die Änderungen eingestellt werden. Inzwischen laufen die Bahnen nach Fahrplan und einer Produktion mit Volldampf steht nichts mehr im Wege.

Emsige Aktivitäten in den verschiedenen Bereichen erforderte auch die Umstellung

auf den Zafira. So wurde dafür gesorgt, daß in der Lackiererei nach den letzten Umstellungen auch für die glänzende Erscheinung des Mini-Van alles im Lack ist.

In den verschiedenen Montagestufen der Fertigung ging es unter anderem darum, die automatischen Verschraubungsanlagen, so auch bei der Hochzeit, auf den Monocab mit Astra-Herz einzustellen. Auch im Rohbau kam man dem Produktionsstart ein gutes Stück näher, die nagelneuen Fertigungszellen bestanden die Abnahme. In der Fertigungsmontage fanden wie geplant in den Bereichen Seitenteile, Cockpit, Scheiben und in der Wachs-Straße die Anpassungen an die Maße des Neuen statt. Fazit: Die Ferienmaßnahmen wurden dank des unermüdlichen Einsatzes der daheimgebliebenen Opelner und der Mitarbeiter der Fremdfirmen pünktlich erledigt.

Heftige Bewegung herrschte dabei an der Lackiererei. Ein Kran, dessen Ausmaße die des fast 100 Meter hohen Schlotess deutlich übertrafen, hievte sechs neue thermische Verbrennungsanlagen durch das Dach in den Lackbereich. Die sieben Millionen Mark teuren Anlagen saugen Schadstoffe ab und verbrennen sie. Die dabei frei werdende Energie wiederum wird zur Trocknung genutzt. ■



Abgehoben: Einige Umbauten benötigten Kran-Unterstützung

Abschied

Letzter 2700-Unterboden gefertigt

Bochum (nh). Der letzte von rund 4,3 Millionen in Bochum produzierten Unterböden für den alten Astra verließ am 6. August die Fertigungslinie. Damit endete im Werk an der Ruhr endgültig die Geschichte der Erstausgabe des Astra mit dem internen Kürzel T 2700.

Im Jahr 1991 löste der neue Stern am Opel-Himmel den Kadett ab und es begann eine Erfolgsstory ohne gleichen. Allein im Ruhrgebiet wurden während der sechsjährigen Produktionszeit 1,66 Millionen Stück gebaut, das letzte komplette Fahrzeug am 28. November 1997. In Antwerpen war dann vier Wochen später Schluß.

Was jedoch für den Bau des

Komplettfahrzeuges galt, traf nicht auf die Komponenten zu. Sie wurden weiter, größtenteils auf Vorrat produziert, denn in Polen und Ungarn läuft für den osteuropäischen Markt der T 2700 nach wie vor von den Linien. Aber auch dieses Kapitel ist für Bochum seit Anfang August abgeschlossen.

Die alten Anlagen werden abgerissen und verschrottet, machen Platz für andere Einrichtungen, die für den Bau des aktuellen Astra benötigt werden.

Zum alten Eisen gehört das erste Astra-Modell damit aber noch lange nicht: Ab dem kommenden Herbst wird es als Astra Classic im polnischen Gliwice montiert und in Osteuropa Kunden finden. ■



Das war's: Die Bochumer bauten 4,3 Millionen A-Unterböden

Blitzstart

Für 6 Stunden „Grüne Hölle“ gab's die Opel-Trophäe

Kaiserwetter über den Eifelbergen. Die Sonne strahlte, als im Rahmen des Veedol-Langstreckenpokals das Sechs-Stunden-Rennen des MSC Ruhr-Blitz um die Trophäen der Opel-Werke Bochum ausgetragen wurde.

Bochum/Nürburgring (pra). 179 Rennteams mit 453 Fahrern aus 14 Nationen waren in der „Grünen Hölle“ angetreten, um den Kampf um die Trophäen des Astra-Werkes an der Ruhr aufzunehmen. Und so war es auch Reinald Hoben, Direktor der Bochumer Werke, der die Startam-

pel für drei Gruppen zu je 60 Wagen auf Grün schaltete, um den Fight sechsmal um die Uhr freizugeben.

Seit Jahren sind der in Bochum ansässige MSC Ruhr-Blitz und die Bochumer Werke Partner. Auf dem Werks-gelände werden Wertungsprüfungen für eine nationale

Rallye, Slalomveranstaltungen und ein Jugend-Kart-Training ausgetragen, die Siegerehrung von Bochumer Motorsportlern nehmen jedes Jahr Reinald Hoben und Oberbürgermeister Stüber im Werk vor.

Da lag es nahe, auch beim Sechs-Stunden-Rennen Flagge zu zeigen. Mehrere Rennfahrzeuge, Astra, versteht sich, trugen die Aufkleber der Bochumer Werke, allen voran Günther Schmidt und Ex-Rad-Querfeldein-Weltmeister Klaus-Peter Thaler, die zum Schluß mit ihrem Opel den 13. Platz in der Gesamtwertung sowie Gruppen- und Klassensieg verbuchten und somit die begehrte Opel-Bochum-Trophäe ihr eigen nennen konnten.

Bevor das Rennen jedoch gestartet wurde, konnten sich zahlreiche VIPs selbst ein Bild von der berühmten Nord-schleife des Nürburgrings machen. Mit mehreren Sintra und dem Werks-Bus wurden sie über die Eifelpiste chauffiert, jeweils begleitet von einem Renn-Piloten, der die Tücken der schwierigsten Rennstrecke der Welt erläuterte.

Solchermaßen beeindruckt verfolgten sie alle das Renn-geschehen und drückten „ihren“ Fahrern kräftig die



Immer vorneweg: Astra am Start

Daumen, was denn auch in allen Fällen half. Unterdessen gab sich die Prominenz in der Opel-Lounge die Klinke in die Hand, unter ihnen der extra aus Australien angereiste dreifache Ex-Formel-Weltmeister Sir Jack Brabham, der sich mit 72 Jahren noch einmal den Nürburgring gönnte und mit Rennrunden aufwartete, die so mancher Kenner des Rings kaum für glaubhaft hielt.

Ein Erfolg aber nicht nur für den charmanten alten Herrn des Motorsports – dem man sein Alter kaum ansieht. Erfolg auch für Peter Hass aus der Abteilung Motorsport, der seit Jahren mit einem privaten Manta Langstrecke fährt. Er platzierte seinen Wagen auf Rang zehn im Gesamtfeld, in der Klasse holte er den Sieg.



Oldie but Goldie: Der Manta von OPC-Mitarbeiter Peter Hass

Mit wenigen Ausnahmen waren am Schluß alle Opel-Fahrer zufrieden, als Reinald Hoben die Zielflagge schwenkte und somit das Rennen beendete. Er ehrte die Sieger unter dem Beifall Tausender Gäste und versicherte, daß Opel-Bochum auch künftig Partner des Motorsports sei.

Deutlich wurde dies schon am Start zum Rennen. Erstmals in der Geschichte die-

ser Veranstaltung führten drei Opel-Astra aus Bochumer Fertigung die Startgruppen in der Einführungsrunde an, deutlich sichtbar mit dem Schriftzug „Opel-Werke Bochum“ beklebt. Das gab nicht nur Beifall bei Rennleitung und Fahrern, sondern auch bei den vielen Opel-Fans, die nicht nur bei Langstreckenrennen rund um die Rennstrecke postiert sind.



Hoch die Tassen: Reinald Hoben (li.) bei der Siegerehrung

Fahrschule

Sicherheitstraining für Azubis

Bochum (nh). Elche hatte man auf dem Parkplatz vor dem Bochumer Werk II in Langendreer noch nicht gesichtet, vielmehr waren die Hindernisse, denen die Bochumer Azubis auf wasser-nasser Piste ausweichen mußten, keine skandinavischen Geweihträger aus Fleisch und Blut, sondern einfache rot-weiße Pylonen. Dem Spaß und der Spannung sowie dem Lerneffekt tat dies aber in keiner Weise Abbruch.

„Mit Sicherheit zur Arbeitsstelle und wieder sicher nach Hause.“ Unter diesem Motto stand das Fahrsicherheitstraining für die Bochumer Auszubildenden auch bei der diesjährigen, nunmehr bereits siebten Neuauflage.

Seit 1992 ist das Training des ADAC-Sicherheitszentrums Haltern fester Bestandteil der Berufsausbildung in den Werken an der Ruhr. An vier Wochentagen hieß es für 78 Jung-Opelner: Weg von der Werkbank und stattdessen auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen, seien sie naß oder trocken, richtig bremsen und ausweichen lernen. Ein weiterer Tag war für 16 Auszu-

bildende vorgesehen, die sich lieber auf zwei statt auf vier Rädern durch den Verkehr bewegen.

Dabei legen die Trainer des ADAC großen Wert darauf, daß die jungen Verkehrsteilnehmer ihr eigenes Auto oder Motorrad benutzen, denn im Fall des Falles müssen sie mit ihrem Fahrzeug die Gefahrensituation meistern können.

„Gerade die Fahranfänger sind, bedingt durch fehlende Erfahrung oder falsche Selbsteinschätzung, häufig an Unfällen beteiligt“, sagt Klaus-Otto Enderle, Leiter der Arbeitssicherheit bei Opel in Bochum. „Deshalb ist es vernünftig, unseren Opel-Nachwuchs das Sicherheitstraining anzubieten. Wir wollen Wegeunfälle vermeiden.“

Mehr als 600 Auszubildende haben in den letzten sieben Jahren am Sicherheitstraining teilgenommen. Alle waren begeistert und sind überzeugt, im Anschluß bessere Autofahrer geworden zu sein. Und sollte sich doch einmal unverhofft ein Elch auf die Straße verirren: Opel-Azubis wissen, wie man ihn mit Sicherheit umkurvt.



Rasante Erfahrung: Dem Nachwuchs gefiel der Unterricht

Starke Jugend

KIA-Studenten und Azubis legen guten Abschluß aufs IHK-Parkett

Bochum (pm). Einen Erfolg besonderer Art kann jetzt die Bochumer Berufsausbildung feiern. Die erste Generation von Studenten der „Kooperativen Ingenieur-Ausbildung“, kurz „KIA“, legte vor der IHK zu Bochum ihre Facharbeiterprüfung ab. Das gelang mit Bravour.

Das „KIA-Modell“ ist ein reines „Bochumer Kind“. Es wurde gemeinsam von der Berufsausbildung der Opel-

Werke, der Fachhochschule Bochum, der IHK und der Handwerkskammer entwickelt. Seit vor zwei Jahren die ersten 14 Studenten ihre Ausbildung begannen, erfreut es sich höchster Beliebtheit.

Während der ersten vier Semester absolvieren die Studenten parallel zum Studium eine Ausbildung zu Industrie-Elektrikern oder -Mechanikern. Bei dieser kombinierten „Lehrzeit“ über-

nimmt die Fachhochschule gleichzeitig die Aufgaben der Berufsschule. Nach der regulären Facharbeiter-Prüfung vor der IHK folgt ein im günstigsten Fall drei Jahre dauerndes Vollzeit-Studium, das mit dem Ingenieur-Diplom endet.

Auch während dieser Phase bricht der Kontakt mit Opel nicht ab. So kann das obligatorische Praxis-Semester im Werk absolviert werden. Dabei läßt sich auch ei-

ne praktische Fragestellung finden, die sich als Studienobjekt für die Diplomarbeit eignet.

Diesen Weg haben die frischgebackenen Facharbeiter, die durchweg mit „gut“ oder „sehr gut“ ihre Prüfungen ablegten, jetzt vor sich.

Die Ausbildung der „normalen“ Azubis belegt, daß sich die Bochumer Kollegen dem Motto „Top-Qualität von Anfang an“ verschrieben haben. Der Beweis: Die Facharbeiterprüfungen vor der IHK, an denen insgesamt mit den „KIA-Studenten“ 21 junge Opelner teilnahmen und ausnahmslos bestanden.

Alle erzielten mehr als befriedigende Ergebnisse. Zwei Drittel der angehenden Facharbeiter schnitten sogar so gut ab, daß sie für ihre hervorragenden Prüfungsergebnisse mit Buchgeschenken ausgezeichnet wurden. Vier Prüflinge bestanden das Ende ihrer Ausbildung sogar fehlerlos und ihnen wurde sowohl im praktischen, als auch im theoretischen Teil ein „sehr gut“ gegeben.



KIA von Opel: Die erste Generation von Studenten der „Kooperativen Ingenieur-Ausbildung“ hat's geschafft

Pfälzer Senioren fahren ins Elsaß

Kaiserslautern (jan). Warum in die Ferne schweifen, das Gute liegt so nah. Aus diesem Grund machen die Pfälzer Senioren ihre Abschlusssfahrt dieses Jahr ins Elsaß. Am 7. Oktober geht es über die Südliche Weinstraße mit Zwischenhalt am Deutschen Weintor und im

Kakteenland Steinfeld zum Stadtbummel nach Weissenburg. Beschlossen wird der Ausflug mit einem Besuch des Hotels „Au Wachtfels“. Abfahrt ist um 12 Uhr am Opel-Parkplatz, Portal 1. Anmeldungen bitte bis zum 25. September bei Theo Alt, Telefon 0631/52530.



„Wasser marsch“ – hieß es unlängst bei der Werkfeuerwehr in Kaiserslautern. Doch keine Angst, der Einsatz diente nur Demonstrationszwecken. Eine Schulklasse des Kaiserslauterer Schulzentrums kam für zwei Tage ins Opel-Werk, um sich über die Arbeit einer Werkfeuerwehr zu informieren und Wissenswertes über Brandschutz zu erfahren – etwa, wie man sich im Alarmfall richtig verhält. Das Programm zu diesen „Projekttagen“ hatten Schichtleiter Arno Schlarb und sein Stellvertreter Heiner Schwerda neben ihrem normalen Dienst ausgearbeitet. Die Idee stammte von Rudi Föber, einem Mitarbeiter der Werksicherheit.

Ausgelassen

Die Pfalz hilft Bochum mit der Produktion von Auslaßkrümmern

Seit dem Ende der Werkferien hat die Pfälzer Komponentenfertigung einen Opel-Auftrag mehr – und die Kollegen in Bochum haben ein Problem weniger: Im K 20 werden nun pro Tag rund 600 Auslaßkrümmer für den Astra gefertigt.

Kaiserslautern (es). In der Krümmer-Fertigung in Bochum hatten sich kurzfristig Bearbeitungsprobleme bei einem Produkt der Palette ergeben. Anfang Juli eilte daher ein „Hilferuf“ aus dem Ruhrpott in die Pfalz, ob denn Kaiserslautern nicht die Produktion dieses Teils übernehmen könne.

In der gebotenen Kürze der Zeit ein schwieriges Unterfangen: Die Bochumer wollten die neuen Krümmer bereits nach den Werkferien beziehen. Fremdfirmen ließen sich so schnell kaum ins Boot holen, außerdem mußte sich die Einrichtung der Produktionsanlagen in einem vernünftigen Finanzrahmen bewegen.

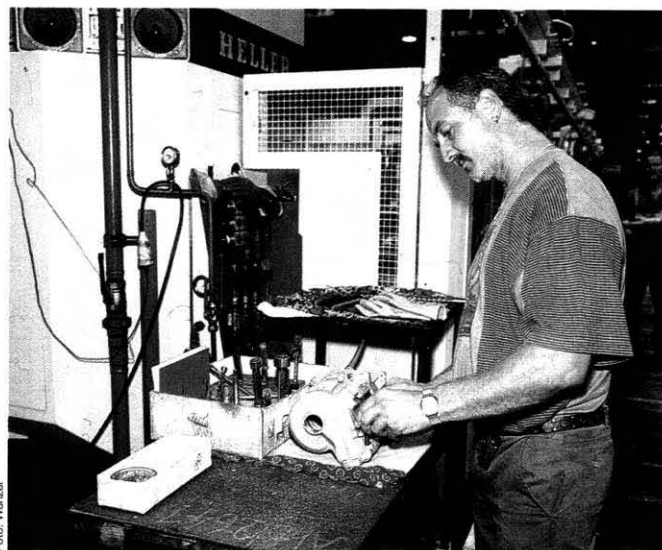
Auf Initiative von Horst Arnold, dem Leiter der Technischen Zentralbereiche, lotete die Fertigungsplanung Chassis/K 20 die Chancen des Projekts aus und sagte zur allgemeinen Überraschung zu, es zu realisieren – „in einer planerischen Rekordzeit“, wie Günther Haff-

ner berichtet, der sich um die Werkzeugplanung kümmerte. Reiner Wichert war für die Maschinenumstrukturierung zuständig, Rainer Welker für die Maschinenprogrammierung.

Anschließend mußte die Instandhaltung K 20 Motorenteile ran. Und wie: Die automatische Beladevorrichtung für die Bearbeitungszentren, die früher die 16-V-Zylinderköpfe fertigte, mußte abgerissen werden. Denn die Krümmer-Produktion sollte von einer Einzelmaschine bewältigt werden, für die noch eine Schutztür konzipiert werden mußte.

Hinzu kamen zahlreiche Änderungen an der Elektrik, außerdem mußten Podeste für die Maschine her und, und, und... Dennoch schafften die Instandhalter es innerhalb von zwei Wochen, die Anlage produktionsbereit zu bekommen.

Angesichts der knappen Zeit waren eine generalstabsmäßige Planung und eine effektive Aufgabenteilung



Terminsache: Die Pfälzer reagierten blitzschnell auf den „Hilferuf“

angesagt: Eine kleine Gruppe beschäftigte sich mit dem Tür-Problem und löste es schließlich gemeinsam mit der Arbeitssicherheit. Ein anderes Team kümmerte sich um die elektrischen Änderungen. Bei der Erstellung der Podeste waren die Betriebschlosser behilflich. Zudem mußten auch Reinigung und Entsorgung organisiert werden.

„Natürlich konnten wir nicht alles vorausplanen“, erzählt Schichtführer Bernhard Stein. „Manches verzögerte sich, dafür waren wir woanders etwas schneller als geplant.“

Doch wie sagte schon der Bundeskanzler: Wichtig ist, was hinten rauskommt. Und das hieß in diesem Fall: Die Anlage wurde absolut termingerecht fertig.

Für Bernhard Stein ist sie „ein herausragender Gewinn“. Nicht nur, weil Instandhaltung und Planung im K 20 mal zeigen durften, was in ihnen steckt: Die Aktion sparte dem Unternehmen viel Geld, weil auf den kostspieligen Einsatz externer Experten verzichtet werden konnte, und außerdem half sie, zwei Arbeitsplätze pro Schicht zu sichern.

Volle Fahrt voraus

Hans U. Böttcher fuhr jahrelang zur See, bevor er bei Opel in der Pfalz vor Anker ging

25 Jahre lebt er jetzt in der Pfalz, aber er „snackt“ immer noch platt, statt daß er „pälzisch babbelt“. Bei geselligen Anlässen tischt er seinen Kollegen auch schon mal kräftiges Seemannsgarn auf. Und das kommt aus berufenem Munde: Hans U. Böttcher ist über sechs Jahre zur See gefahren, bevor er bei Opel vor Anker ging.

Kaiserslautern (es). Von der Leidenschaft des alten Seebären künden heute noch zahlreiche Bilder, mit denen der jetzige Auditleiter sein Büro im K 32 ausstaffiert hat: Jede Menge Schiffe und jede Menge Wasser. Und der Maschinen-Telegraf auf seinem Schreibtisch steht auf „Volle Fahrt voraus“. Freilich: Die Salzluft läßt sich von den Bildern nicht „herunteratmen“. Da der 54jährige aber auch heute noch nicht ohne sie leben mag, geht es im Lauf des Jahres immer mal wieder zurück an die Nordseeküste, zum Segeln.

Das ist zwar nicht ganz so aufregend wie seine Fahrten über Pazifik oder Atlantik, wo er in den 60er Jahren so manchen Ausläufer eines Hurrikans „abritt“, wie es in der Seemannssprache heißt. Dafür aber auch nicht ganz so hart,

denn die meiste Zeit fuhr er als 3. Wachingenieur und somit im Offiziersrang über die Weltmeere. Doch mit den schmucken Herren in ihren weißen Anzügen, wie man sie aus dem Fernsehen kennt, hatte er wenig gemeinsam.

Böttcher versah seinen Offiziersdienst „unter Deck“, bei den Maschinen – „und wenn da angepackt werden mußte, gab es keine Dienstgrade. Wir technischen Offiziere hatten eigentlich immer schwarze Fingernägel.“



Fernweh: Hans U. Böttcher braucht hin und wieder eine steife Brise Seeluft



SOS: Auf Frachtern dieser Größenordnung ist der Wachoffizier in den 60ern so manchen Hurrikan-abgeritten

Besonders sind ihm seine Fahrten auf der „Minden“ in Erinnerung geblieben, einem Bananenfrachter, mit dem Böttcher Anfang der 60er meist zwischen Kolumbien und Bremerhaven hin- und herschipperte. Damit die krumme Frucht zügig auf den Markt kam, mußte das Schiff vor allen Dingen schnell sein. Die einfache Fahrt dauerte nur neun Tage. 500 Seemeilen am Tag schaffte die „Minden“.

Langsamer voran ging es nur, wenn mal wieder ein Hurrikan-Ausläufer „abgeritten“

werden mußte: „Dann tanzte das 10 000 Tonnen-Schiff wie eine Nußschale auf den 10 bis 15 Meter hohen Wellen, und es kippte öfter bedrohlich in den kritischen 40- bis 45-Grad-Winkel. Manchmal zog ich mir freiwillig meine Rettungsweste an, weil ich dachte, wir steigen gleich aus.“ Was ihm glücklicherweise stets erspart blieb.

Endgültig an Land ging der Junge aus Bremerhaven (Böttcher: „Fischtown-City“) dann Ende 1970. Seine Toch-



Unter Deck: Böttcher an seinem schaukelnden Arbeitsplatz

ter war gerade zur Welt gekommen, da wollte der Seemann künftig bei der Familie bleiben. Er begann sich in ganz Deutschland zu bewerben – und landete 1973 schließlich fern von jeder Küste im Land der Reben und Rüben.

Bei Opel in Kaiserslautern arbeitete er 22 Jahre lang im Kraftwerk – mit Maschinen kannte er sich schließlich bestens aus. Vor drei Jahren übernahm er den Posten des Auditleiters in der Qualitätssicherung. Vor einigen Monaten erst feierte er ein Vierteljahrhundert bei Opel.

Die Welt ist klein – das erkannte Hans U. Böttcher spätestens, als er in Kaiserslautern anheuerte. Denn wer wurde dort sein Chef? Eberhard Dodegge, ebenfalls Nordlicht, ebenfalls gestrandeter Seemann und ebenfalls Angestellter bei jener Reederei, bei der auch Böttcher seine Brötchen verdiente. Klar, daß sich die beiden in den folgenden Jahren einiges zu erzählen hatten – und ihren Kollegen so manch Seemannsgarn spinnen.

Nagende Sorgen

Beispiel Marder: Wenn die Industrie Hilfe braucht, wird zum Wohle des Kunden auch die Uni eingeschaltet

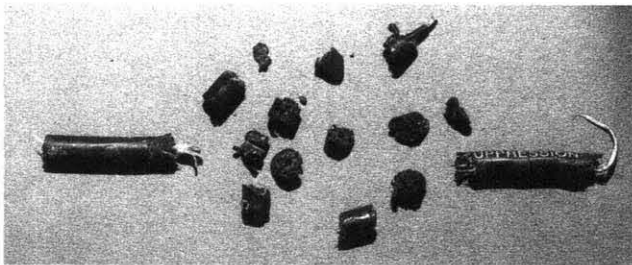
Hier handfestes Konstruieren und Produzieren, dort selbstvergessener Elfenbeinturm? Eine derart starre Trennung zwischen Theorie und Praxis gibt es lange nicht mehr. Die Kooperation von Industrieunternehmen mit Hochschulen hat eine lange Tradition – auch bei Opel.

Rüsselsheim (jan). Der Feind trägt Fell und scharfe Fänge, überwindet scheinbar mühelos die Verteidigungslinien und richtet im schlimmsten Fall verheerende Zerstörungen an. Der Deckname seiner Einheit lautet „Mustelidae“. Marder werden die Mitglieder schlicht gerufen, doch der Begriff sorgt für Angst und Schrecken unter seinen Opfern. Ein Team von ITEZ-Ingenieuren und Wildbiologen der Uni Gießen stellten sich den Übeltätern – ein Beispiel von vielen für die Kooperation mit Universitäten.

Einsatzchef der „Spezialeinheit“ ist Horst Müller, Ingenieur in der Produktentwicklung Elektrik im ITEZ. „Wir kennen das Problem der Marderbißschäden seit ungefähr 20 Jahren. Trotz aller Bemühungen sind wir aber über viele Jahre nicht entscheidend weitergekommen“, erklärt der 57-jährige. „So haben wir uns an die Hochschule gewandt.“

Eine Zusammenarbeit, die für interessante Ergebnisse im Kampf gegen die beißwütigen Pelzträger sorgte. Bisher war man davon ausgegangen, daß Marder vor allem wegen schmackhafter Gummiteile die Motorräume unserer Fahrzeuge aufsuchen. Zerstörungen an Zündkabeln und anderen Leitungen können aber auch ganz banale Gründe haben.

So fanden die Forscher der Justus-Liebig-Universität heraus, daß vor allem der Geruch anderer Marder, die schon dasselbe Terrain als Schlafplatz oder Speisekammer aufsuchten, die Konkur-



Ganz schön bissig: Der Nager hinterläßt häufig Kabelsalat

renz in Rage brachten. „Da geht es um Reviere. Riecht ein Marder den Duft eines anderen, dreht er einfach durch – gerade wenn Paarungszeit ist, also von April bis Juni.“ In dieser Zeit häuften sich deswegen die „walk-home-failures“, die den Eigner hilflos nach Hause gehen lassen, weil der Wagen nicht mehr anspringt, da die Hochspannungszündleitung unterbrochen ist.

Um das zu verhindern, war man schon auf allerlei Abwehrmaßnahmen verfallen, allesamt unbefriedigend: „Drähte unter dem Motor hielten zwar die Tiere ab, erschwerten aber die Wartung. An Schallgeräte haben sich die Tiere auch ganz schnell gewöhnt, also verbauen wir nun Rillrohre und Bißperlen auf den Zündkabeln, die in ihrer geometrischen Form auf Mardierzähne abgestimmt sind. Die beißen dann vielleicht rein, kommen aber nicht mehr durch“, erzählt Müller.

Hört sich simpel an, ist es aber nicht. Denn um so etwas herauszufinden, braucht es die Zusammenarbeit mit externen Fachleuten, in diesem Fall eben Wildbiologen. Die beobachteten ein Jahr lang sechs Tiere unterschied-

lichen Alters und Geschlechts und deren Reaktionen auf Abwehr-Vorrichtungen wie ein „Anti-Marder-Blitzgerät“ im Motorraum. Ergebnis: Der wieselflinke Marder ist ein Gewohnheitstier und schert sich nach kurzer Zeit nicht mehr drum.

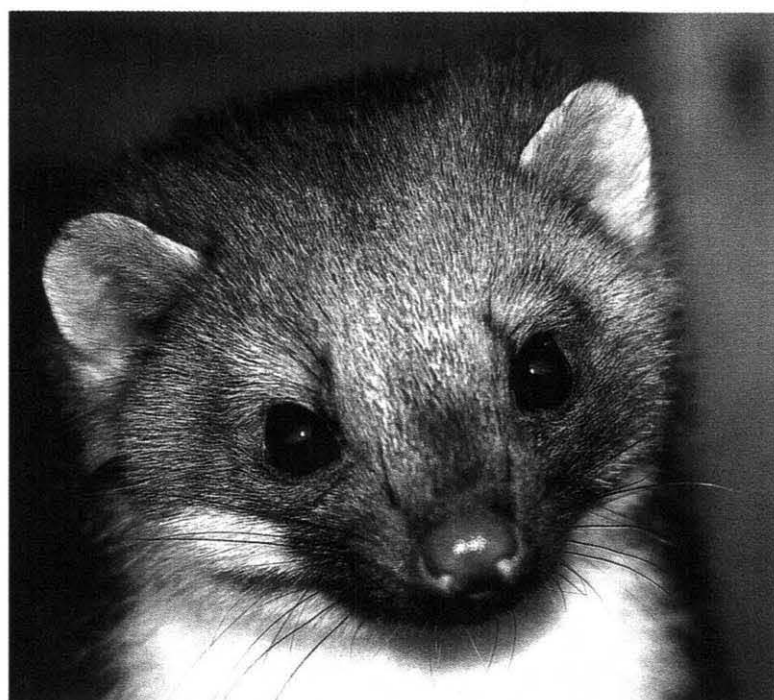
„Diese Art der Forschung können wir hier natürlich nicht selbst leisten, dafür brauchen wir entsprechende Fachleute“, sagt Müller und preist die Kooperation mit der Alma Mater. „Außerdem stehen die universitären Arbeitsgruppen normalerweise nicht unter dem Zeitdruck wie wir. Und sie

blicken auch nicht durch die Autobauer-Brille auf gewisse Phänomene, so daß sie auf Lösungen kommen, an die unsereins vielleicht gar nicht denkt“, erklärt Müller.

In das Arbeitsgebiet des ITEZ-Ingenieurs fallen neben der Motor-elektrik unter anderem auch die Instrumente. Um herauszufinden, welche Art der Instrumentenbeleuchtung am angenehmsten für den Fahrer ist – vor allem ältere Menschen haben damit Probleme, neun Prozent der Mitteleuropäer sind gar far-

benblind –, wurde nun ein Projekt mit dem „Lichttechnischen Institut“ der TU Darmstadt ins Leben gerufen.

Dort soll herausgefunden werden, wie die Augenzellen auf unterschiedliche Farben und Luxstärken reagieren und welches „Nachtdesign“ unter allen Umweltbedingun-



Schafft sogar Autos: Im Frühjahr belebt der Marder das Ersatzteilgeschäft

gen am besten geeignet ist. „Solche Untersuchungen können wir einfach nicht machen, das ist viel zu komplex. Die Uni führt viele verschiedene Meßreihen mit unterschiedlichen Personen durch, dokumentiert das wissenschaftlich und liefert am Ende neutrale und exakte Resultate.“

Ergebnisse aus dem Elfenbeinturm? „Von wegen. Hochschulen sind ungeheuer produktionsnah, die träumen sich da nichts zurecht, sondern sind genauso marktorientiert wie große Firmen.“ Gute Voraussetzungen für eine gedeihliche Zusammenarbeit beider Seiten auch in der Zukunft.

Antrieb für die Welt

In Mainz-Kastel wird die Brennstoffzelle zur Serienreife entwickelt

Unweit des Unternehmenssitzes in Rüsselsheim, hat Opel jetzt ein Zentrum für alternative Antriebe (Global Alternative Propulsion Center GAPC) in Betrieb genommen. Es steht unter der gemeinsamen Leitung von Dr. Erhard Schubert und Dr. Byron J. McCormick.

Rüsselsheim/Kastel (pui). Die Experten in Mainz-Kastel sind für die Forschungsarbeiten an alternativen Antrieben von Opel und General Motors verantwortlich und damit auch für die Arbeiten an alternativen Antriebskonzepten der amerikanischen Forschungsstandorte Warren, Michigan und Rochester, New York.

Vorrangiges Ziel des Forschungszentrums ist es, einen marktfähigen Brennstoffzellenantrieb für einen Opel-Pkw bis 2004 zur Serienreife zu entwickeln. Erstmals sind dafür interkontinental zusammengesetzte Wissenschaftler- und Ingenieurteams im Einsatz.

In transatlantischer Zusammenarbeit bearbeiten Physiker, Chemiker, Verfahrenstechniker und Elektroniker aus allen drei Standorten gemeinsam ihre Aufgaben. Neben der Brennstoffzellentechnologie sind Energieträger, Infrastruktur und Systemintegration weitere Kernaktivitäten des Zentrums für alternative Antriebe.

Eine Brennstoffzelle funktioniert ähnlich wie eine Batterie. Strom erzeugt sie durch chemische Reaktion. Sie hat die zur Stromerzeugung erforder-

lichen Stoffe jedoch nicht gespeichert, sondern bekommt sie von außen zugeführt.

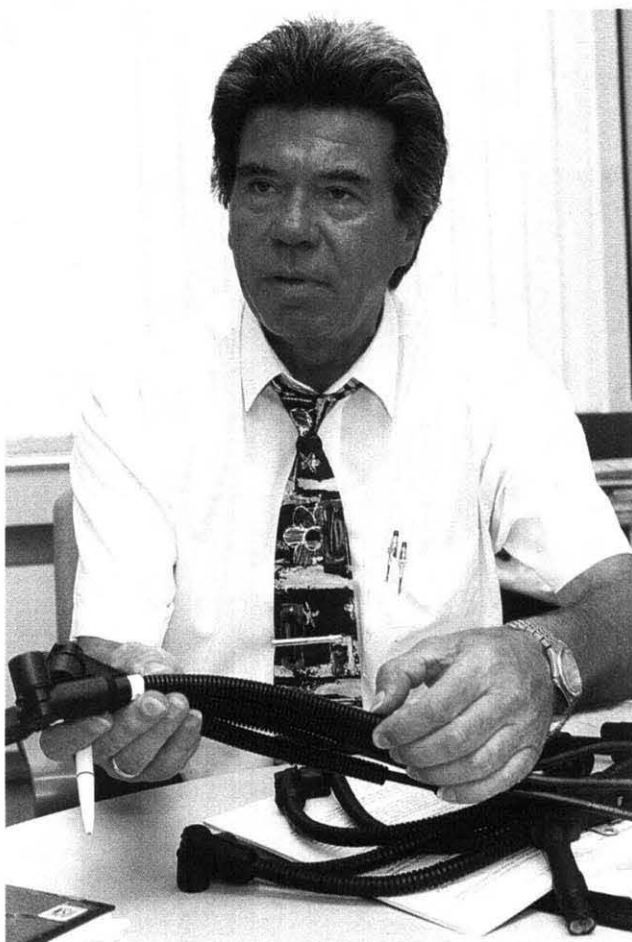
Die Brennstoffzelle arbeitet mit Wasserstoff. Er kann aus verschiedenen Energieträgern, darunter Methanol und Benzin, gewonnen werden. Für die Umwandlung sorgt ein Reformator an Bord des Fahrzeugs. Elektrische Energie wird durch

die katalytische Oxidation von Wasserstoff erzeugt. Die beiden Elektroden der Zelle werden durch eine Membrane getrennt, die Wasserstoffionen (Protonen) passieren läßt. Nach dem Durchtritt auf die andere Seite der Zellwand reagieren die Ionen mit dem dort vorhandenen Sauerstoff zu Wasser. Da eine einzelne Brennstoffzelle eine Spannung von weniger als einem Volt aufbaut, wird eine Vielzahl von Zellen zu einem kompakten Block zusammengefaßt.

Die elektrische Energie der Zellen wird zu einem Elektromotor geleitet, der das Fahrzeug antreibt. Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb verur-

sachen praktisch keine Schadstoffe, und sie fahren dank Elektromotor nahezu geräuschlos. Zudem haben sie im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor einen um bis zu fünfzig Prozent verbesserten Wirkungsgrad.

Aus diesen Gründen sieht Technikvorstand Peter H. Hanenberger in der Brennstoffzellentechnologie sehr gute Chancen als Automobilantrieb: „Wir wollen unseren Kunden in der Zukunft Brennstoffzellenautos anbieten, die mit Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit einen neuen Maßstab setzen und zugleich Fahrfreude vermitteln“, so Hanenberger.



Forschungsergebnis: Horst Müller mit den neuen Zündkabeln



Alternatives Team: Die Antriebsexperten aus Mainz-Kastel entwickeln die Brennstoffzelle

Drogen am Steuer: Führerschein weg

München (gms). Wer seit dem 1. August dieses Jahres unter dem Einfluß von Drogen fährt, muß mit Führerscheinentzug und einem Bußgeld bis zu 3.000 Mark rechnen. Auf eine entsprechende Gesetzesänderung weist der ADAC in München hin. Das absolute Drogenverbot am Steuer gelte für die Einnahme von Cannabis, Heroin, Morphin, Kokain und Amphetaminen, die mittels Blut-, Urin- oder Haarproben nachgewiesen werden können. Ausgenommen seien Autofahrer, denen entsprechende Medikamente ärztlich verordnet worden sind.

Trotz Airbag den Gurt benutzen

Meckenheim (gms). Der Airbag macht nur Sinn, wenn die Autoinsassen gleichzeitig angeschnallt sind. Darauf weist die Deutsche Verkehrswacht (DVW) in Meckenheim hin. Ansonsten bestehe trotz des Aufprallschutzes die Gefahr tödlicher Verletzungen. Die Anschallquote liege in Deutschland derzeit bei 90 Prozent. Der DVW zufolge ist sie allerdings rückläufig. Die Gurtmuffel sollten sich jedoch klarmachen, daß der Sicherheitsgurt nach wie vor der Lebensretter Nummer eins ist.

Spülmittel sorgen für klare Sicht

München (gms). Spezielle Reinigungsmittel fürs Autoglas sind nicht unbedingt besser als ein normales Spülmittel, so der ADAC. Der Automobilclub hat elf solcher Produkte und ein Geschirrspülkonzentrat auf Kosten, Reinigungseffekt und Ergiebigkeit getestet. Nur zwei der Mittel, Rex und Sonax, reinigten die Scheibe bereits nach kurzem Wischen schmierfrei. Das Spülmittel Prit Lemon Fresh verfehlte die Note „sehr gut“ nur knapp. Was die Ergiebigkeit angeht, ist das Spülmittel besser als alle Spezialprodukte.

Taube verursacht Verkehrschaos

Schlitz (lfe). Eine entkräftete Taube hat in Schlitz (Vogelsberg) für Verkehrsbehinderungen gesorgt. Das Tier hatte nach Polizeiangaben auf der Bahnhofstraße vom Flug in den Straßenverkehr gewechselt, taugte aber wegen Erschöpfung für beides nicht. Mehrere mißglückte Startversuche des ermüdeten Flugkörpers warteten die Autofahrer in Geduld und Stau ab, ehe eine beherzte Tierschützerin die Blockade beendete. Sie erfrischte die Taube mit Trinkwasser, und das wirkte wie Flugbenzin: Nach wenigen Flügelschlägen erhob sich der Vogel mit unbekanntem Ziel wieder in die Lüfte und der Verkehr floss ungehindert weiter.

Sitzen geblieben

Opel Fix ist nicht nur sehr sicher, sondern auch zweckmäßig: Der Kindersitz wächst mit

Zahlreiche Unfall-Simulationen am Computer und reale Dummy-Testläufe haben gezeigt: Mit dem bedienungsfreundlichen Kindersitzsystem Opel Fix leistet das Unternehmen einen weiteren Beitrag zur Erhöhung der Kindersicherheit im Fahrzeug.

Rüsselsheim (pui). Bestmöglichen Schutz bietet Opel Fix dank seines modularen Aufbaus sowohl Säuglingen und Kleinkindern durch die Einbau-Möglichkeit entgegen der Fahrtrichtung (Reboard) als auch Kindern zwischen drei und zwölf Jahren per Installation in Fahrtrichtung. Das ist das Resultat zahlreicher Untersuchungen und Versuche durch Sicherheitsexperten des ITEZ. Die Koppelung an die versteifte Fahrzeug-Rückbank über solide Steckverbindungen sorgt nicht nur für ausgeprägte Stabilität, sondern minimiert auch das Risiko von Fehlbedienungen.

Insgesamt absolvierten die ITEZ-Experten mit sämtlichen Einbau-Varianten über 100 Crashtests bei verschiedenen Aufprallgeschwindigkeiten. Diese Erprobung untermauerte die vorher durchgeführten Funktionsberechnungen und die Resultate der virtuellen Unfallversuche.

Zur Ermittlung der Kräfteinwirkungen auf den Körper übernahmen mit bis zu 18 Sensoren ausgestattete Dummies verschiedener Größen und Gewichtsklassen die Stellvertreterrolle. Die mit einer hochentwickelten Auswertelektronik „kommunizierenden“ Hightech-Puppen der neuesten Generation zeigen tatsächliche Belastungsverläufe und -spitzen zuverlässig auf.

Ergänzend zu den typprüfungsbedingten Front- und Heckaufpralltests im Crashschielen wurden mit Opel Fix Fahrzeug/Fahrzeug-, Offset-, Überschlagn- und Seitenaufprall-Serien absolviert. Letztere sind bei Opel schon deshalb elementarer Bestandteil des Versuchsprogramms, weil diese Kollisionsart gemäß Unfallstatistik mit die schwersten Verletzungen hervorruft.

Die ITEZ-Ingenieure probten mit allen für den Opel Fix Einbau vorgesehenen Bauweisen (Corsa, Astra, Vectra, Omega) den Ernstfall. So ist gewährleistet, daß die Sy-



Sicher ist sicher: ITEZ-Ingenieure führten mit sämtlichen Einbau-Varianten über 100 Crashtests durch

stemstruktur den unterschiedlichen Crash-Charakteristika der Fahrzeuge Rechnung trägt. Auch die Tatsache, daß der Kindersitz unter Berücksichtigung spezieller Umfeld-Parameter wie Rücksitzkontur, Gurtverlauf und Kopfstützen gestaltet wurde, führt zu folgendem Ergebnis: Mit Opel Fix fallen die Körperbelastungen teilweise erheblich niedriger aus als bei

herkömmlicher Installation.

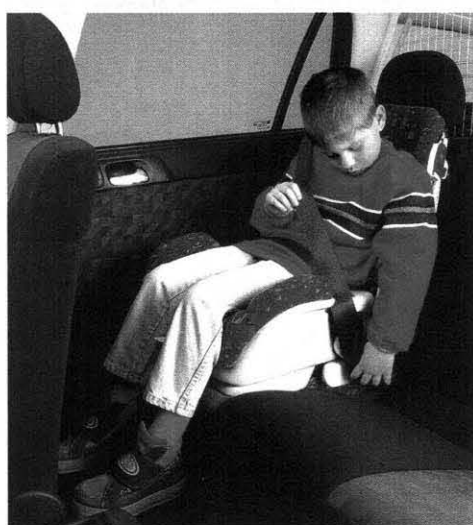
Generell verfügen die Fahrzeuge mit dem Blitz über eine ganze Reihe von Konstruktionsmerkmalen und Ausstattungskomponenten zur Verbesserung der Insassensicherheit, die auch dem Nachwuchs zugute kommen. An erster Stelle steht hier das bauweisenübergreifende Rundumschutz-System. Es umfaßt unter anderem: Stahlrohrverstärkungen in den Türen, energieabsorbierende Seiten-Paddings, verstärkte Schwellen und Fenstersäulen sowie definiert verformbare Aufprallzonen vorn und hinten.

Dreipunktgurte im Fond sind ebenfalls Standard. Sicherheitsnetze und Verzurrösen, die bei heftigen Bremsmanövern oder bei einem Frontalaufprall verhindern, daß Transportgut in den Fahrgastraum eindringt, gehören zum serienmäßigen Lieferumfang sämtlicher Caravan-Modelle. Dem Schutz vor rutschender Ladung dienen zudem die versteiften Rücksitzlehnen. Wichtig im Zusammenhang mit Kindern: Alle

Funktionselemente sind sorgfältig verkleidet.

Zusätzlich warten alle Pkw, die mit elektrischen Fensterhebern ausgerüstet sind, mit einem Einklemmschutz auf. Mittels hochentwickelter Sensoren an den Antrieben überwacht die Elektronik den Lauf und das Tempo der mit einer Kraft von 100 bis 400 Newton nach oben gleitenden Scheiben.

Übersteigt die Abweichung beim Soll/Ist-Vergleich eine exakt definierte Grenze, ergreift die Weisung an den Fensterheber-Motor, die Scheibe anzuhalten und abzusenken. Beim Omega ist die automatische Stoppfunktion auch in Verbindung mit dem elektrischen Schiebedach wirksam.



Für groß und klein: Dank des modularen Aufbaus „wächst“ das Sitzsystem Opel Fix mit den Kindern

Fotos (B): Opel



Mit der viertürigen Astra-Stufenheck-Limousine erweitert Opel seine kompakte Mittelklasse um eine weitere Karosserievariante. Für das Basismodell mit 1.6-Motor (55 kW/75 PS) beträgt die unverbindliche Preisempfehlung 28.150

Mark. Die Limousine kann ab sofort in den Ausstattungsvarianten Astra, Comfort und Elegance bei allen Opel-Händlern bestellt werden. Herausragende Merkmale des Viertürers sind unter anderem der klassenbeste Luftwider-

standsbeiwert von Cw 0,29 und ein mit 460 Litern Volumen sehr großzügiger Kofferraum, der durch die serienmäßige Durchladevorrichtung sowie die asymmetrisch geteilt umlegbare Rücksitzlehne eine hohe Ladevariabilität bietet.

Corsa ab sofort mit Seiten-Airbag

Rüsselsheim (pui). Ab sofort ist der Corsa mit Seitenairbags erhältlich. Im Sondermodell „World Cup“ sind die Luftsäcke serienmäßig enthalten, für alle anderen Varianten können sie für 450 Mark als Extra geordert werden. Die Airbags sind in die Flanken der Vordersitze integriert und bieten somit im Falle eines seitlichen Aufpralls unabhängig von der Sitzstellung Schutz. Mit den Seitenairbags setzt der Corsa Zeichen in punkto Insassenschutz. Das Sicherheitskonzept des Bestsellers beinhaltet unter anderem Full-Size-Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie ein Aktivgurtsystem mit Gurt-schloßstraffern an den Vordersitzen und höhenverstellbaren Gurtpunkten rundum.

Frontera – die Zweite



Markant: Äußeres Kennzeichen der zweiten Frontera-Generation ist eine weichere Linienführung des Karosserie-Designs

Mit neuem 2,2-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer und 3,2-Liter-Sechszylinder geht jetzt die zweite Generation des Frontera an den Start. Der neuentwickelte, robuste Offroader wartet mit verbessertem Fahrkomfort und Handling sowie höherer Sicherheit und frischem Design auf.

Rüsselsheim (pui). In allen Modellen ermöglicht ab sofort das elektronische „No-Stop-Allrad“-System (NSA) den Wechsel zwischen Heck- und Vierradantrieb bequem per Knopfdruck während der Fahrt. Erstmals ist der Allradler auch mit einem Vierstufen-Automatikgetriebe (DTI 16V und 3.2 V6) kombinierbar.

Erhältlich ist der Frontera als dreitürige Kurzversion „Sport“, als Fünftürer mit langem Radstand sowie in den umfangreicheren Ausstattungsvarianten „RS“ (Dreitürer) und „Limited“ (Fünftürer). Leistungsstarken und komfortablen Antrieb für die zweite Frontera-Generation liefert eine neue Palette moderner Vierventilmotoren. Der DTI 16V mit 2,2 Litern Hubraum (85 kW/115 PS, 260 Nm bei 1900 min⁻¹) verbraucht im MVEG-Durchschnitt 9,1 Liter Dieselmotorkraftstoff auf 100 Kilometer – rund zehn Prozent weniger als das gleichstarke Vorgängermodell. Neues Basisaggregat ist der überarbeitete 2.2 16V-Vierzylinder-Benziner (100 kW/136 PS, 202 Nm bei 2500 min⁻¹).

In beiden Triebwerken sorgen zwei Ausgleichswellen für hohe Laufruhe. Der Frontera „Sport“ empfiehlt sich mit diesen Aggregaten als gut motorisierte, geräumige Alternative im Segment der spaßorientierten Freizeit-Allradler. Als Topmotorisierung steht exklusiv für den Frontera „Limited“ der neue 3.2 V6 mit 151 kW/205 PS (290 Nm bei 3000 min⁻¹) zur Verfügung.

Bei den Anhängelasten ist eine Steigerung um 400 auf 2400 Kilogramm für die Frontera Dreitürer zu verzeichnen. Die fünftürigen Versionen können je nach Motorisierung

bis zu 2600 Kilogramm (2.2 16V) beziehungsweise 2800 Kilogramm (DTI 16V und 3.2 V6) an den Haken nehmen.

Noch bessere Fahreigenschaften und mehr Komfort auf- und abseits der Straße garantieren unter anderem eine gegenüber dem Vorgänger vorne und hinten verbreiterte Spur (plus 60 mm), eine neue Fünflenker-Hinterachse und beim Dreitürer ein verlängerter Radstand (plus 130 mm). Darüber hinaus wurden durch akustisch optimierte Motoren, neue Türdichtungssysteme, den Einsatz zusätzlichen Dämmmaterials sowie aerodynamischen Feinschliff die Innengeräusche um rund die Hälfte reduziert.



Bergauf: Drei- und Fünftürer sind jetzt mit drei Vierventilmotoren und Automatikgetriebe lieferbar

Weiter verbessert präsentiert sich der neue Frontera auch bei der passiven Sicherheit. Neben Seitenaufprallschutz in allen Türen optimieren verstärkte Türschlösser und -scharniere das Crash-Verhalten der auf einem robusten Leiterraum montierten Karosserie.

Die Rückhaltesysteme für Fahrer und Beifahrer umfassen nun neben Full-Size-Airbags auch pyrotechnische Gurtstraffer. Die Sport-Version erhielt höhenverstellbare Kopfstützen auf den beiden Fond-

Sitzplätzen, für den Fünftürer ist nun eine dritte Kopfstütze hinten verfügbar.

Äußeres Kennzeichen der zweiten Generation des populären Opel-Freizeitfahrzeugs ist eine weichere Führung der Karosserielinien. Sie verleiht dem Offroader ein eleganteres Erscheinungsbild, unterstreicht aber gleichzeitig seinen robusten Charakter. Beim Dreitürer sorgen eine schmalere B-Säule

sowie ein zusätzliches Seitenfenster für eine noch bessere Rundumsicht und somit ein Plus an aktiver Sicherheit.

Für die Neuauflage des Frontera wurden die Fertigungsanlagen im englischen Luton mit einem Investitionsvolumen von rund 300 Millionen Mark modernisiert und die Mitarbeiter in umfangreichen Schulungen auf den Produktionsstart vorbereitet. ■

Noch mobiler Service-Card bietet viele Vorteile

Rüsselsheim (pui). Käufer des neuen Astra profitieren von einer Erweiterung der Mobilitäts- und Reparaturkostengarantie, einer zusätzlichen Leistung der Opel-Händler. Wer nach Ablauf der üblichen Garantiezeiten weiterhin die Vorzüge der Mobilitätsgarantie und eine Reparaturkostenübernahme in Anspruch nehmen möchte, ist mit der Service-Card abgesichert.

Damit garantieren Opel-Vertragshändler das Wiederherstellen der Fahrbereitschaft des Fahrzeugs unmittelbar am Pannort oder die Überführung in ihre Werkstatt. Falls der Defekt nicht innerhalb von zwei Stunden behoben werden kann, bekommt der Kunde ein kostenloses Ersatzfahrzeug für maximal vier Tage.

Im Pannfall können Karten-Besitzer per Anruf unter

der Hotline-Service-Nummer (00800) 11 22 66 11 europaweit die Leistungen in Anspruch nehmen.

Voraussetzung für dieses außergewöhnliche Angebot ist die Durchführung eines Servicechecks oder einer Inspektion beim Opel-Vertragshändler, wobei unter Verwendung von original Opel Ersatzteilen eventuelle Mängel beseitigt werden. Danach beginnt die Gewährleistung und wird automatisch am Tag des nächsten notwendigen Servicechecks (alle 15 000 km oder ein Jahr) beziehungsweise einer fälligen Inspektion (alle 30 000 km oder zwei Jahre) erneuert. Der Anspruch auf das Service-Card-Leistungspaket besteht bis zu einem Fahrzeugalter von sieben Jahren respektive einer Laufleistung von 105 000 Kilometern. ■



„Opa“ ist gerade mal vier Jahre alt, aber dennoch ein Methusalem. Denn, wo andere Autos sich in den besten Jahren befinden, strecken Streifenwagen meist schon alle vier Räder von sich. Nicht so der Vectra A, der in Brandenburgs Hauptstadt Potsdam seit 1994 Dienst tut. Mittlerweile hat „Opa“, wie er von allen – vom Schupo bis zum Polizeipräsidenten – genannt wird, 405535 Kilometer auf dem Tacho – mit dem ersten Motor und dem ersten Getriebe. So alt und kein bißchen greise.

Ausgeliehen und direkt verlobt

Passau (dpa). Ein Mann aus dem Landkreis Passau ließ sich ein Luxusauto bei einer Münchner Autovermietung. Dann verweigerte er mit der Begründung „Wir haben uns verlobt“ die Rückgabe des Fahrzeugs, teilte die Polizei jetzt mit. Der Mann erklärte, er habe sich unsterblich verliebt und müsse deswegen diesen speziellen Wagen kaufen. Der Autovermieter war damit aber nicht einverstanden und erstattete Anzeige. Ein anderes Auto lehnte der Auto-Liebhaber mit der Begründung ab, er könne nur mit diesem einen Mietfahrzeug glücklich werden. Erst ein Jurist konnte den Mann nach längerem Zureden zur Vernunft bringen. „Die Psyche der Männer ist eben ungründbar“, kommentierte eine Polizistin.

Zur Haftung bei Brandschäden

Bonn (gms). Entstehen durch ein brennendes Auto Schäden an einem anderen Wagen, muß die Kfz-Versicherung des Verursachers nicht immer zahlen, so der Deutsche Anwaltverein unter Berufung auf ein Urteil des Amtsgerichts Hanau. Das Gericht hatte über einen Fall zu entscheiden, bei dem sich ein seit fünf Stunden in der Garage stehendes Auto durch einen Schmelzbrand selbst entzündet hatte. Ein anderer geparkter Pkw wurde von den Flammen erfaßt und brannte aus. Hier habe es sich nicht mehr um einen Schaden beim „Betrieb“ des Fahrzeuges gehandelt; die Kfz-Versicherung sei deshalb nicht haftbar, so das Gericht.

Mehrheit fährt in die Waschstraße

Minden (Inw). Immer mehr Deutsche lassen den Lappen fallen und schicken ihr Auto in die Waschanlage. Mehr als 30 Prozent aller Pkw-Fahrer lassen ihren Wagen regelmäßig und weitere 30 Prozent gelegentlich in einer Autowaschanlage reinigen. In Deutschland gibt es rund 1 400 Waschstraßen und nahezu 11 000 Portalwaschanlagen an Tankstellen.

Schneckentempo auf der Autobahn

Braunschweig (dpa). Mit Tempo 20 ist eine 73jährige Frau über die Autobahn bei Braunschweig getuckert. Wie die Polizei mitteilte, habe die alte Dame abrupt von der Standspur in die Fahrbahn gewechselt. Der Fahrer des nachfolgenden Autos, ausgerechnet ein Streifenwagen der Polizei, mußte scharf bremsen. Als die Beamten den Wagen anhielten, gab die Frau an, ihre Kupplung sei kaputt. Die Polizisten stellten jedoch fest, daß die Handbremse fest angezogen war.

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 elften Teil dreht sich alles um die Auto-Legende aus dem Hause Opel schlechthin. Ihr Name: GT.

Das ist der Stoff, aus dem Legenden sind: Als Opel auf der IAA 1965 seine Sportwagen-Studie „Experimental-GT“ präsentiert, denkt (angeblich) niemand an eine Serienfertigung. Eigentlich will man nur zeigen, was in Rüsselsheim alles möglich ist. Oder etwa doch nicht? Die Wahrheit liegt wohl in der Mitte: Coupé-Akzeptanz und Kaufwilligkeit beim Publikum sollen überprüft werden – und König Kunde's Votum fällt eindeutig aus: „Ja! Bitte baut dieses Auto!“

Nur, wo soll der Gran Turismo entstehen? Die Werke Rüsselsheim und Bochum sind bis zum Anschlag ausge-

lastet. So verfallen die Strategien aus der Produktion auf die französische Lösung, schließlich kam der erste Opel, der Darracq, auch aus Gallien.

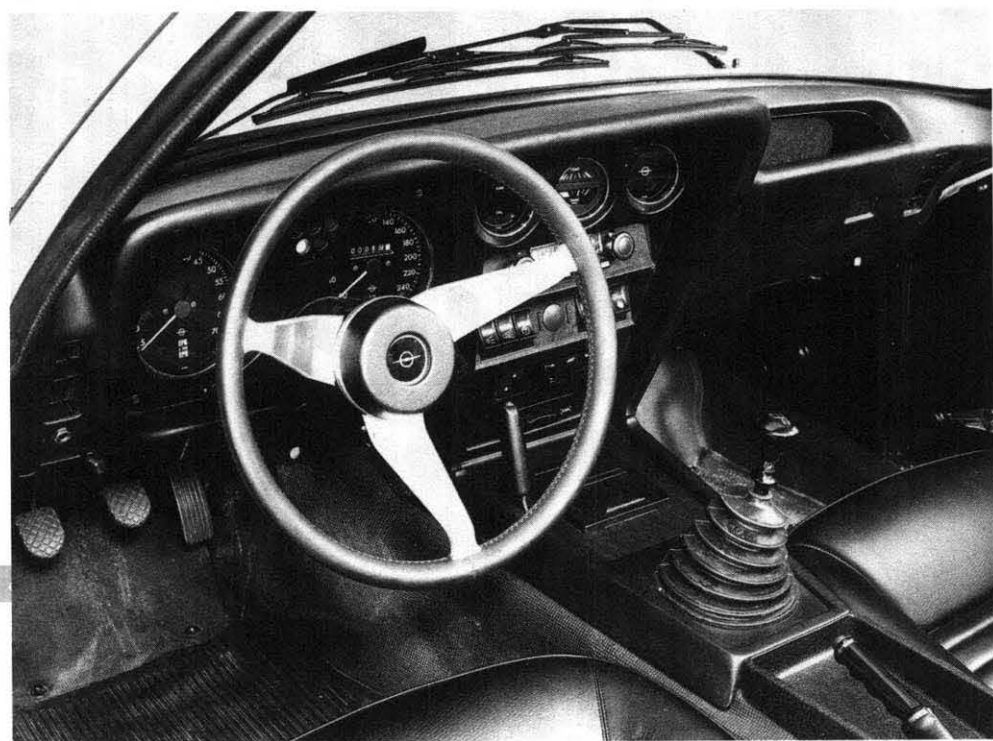
Da trifft es sich gut, daß die Karosseriebauer Chausson und Brissonneau & Lotz nach der Einstellung der Renault-Modelle Floride und Caravelle Kapazitäten frei haben. Deshalb entsteht die Karosse in

der Nähe von Paris, wo die schönen Hüllen ebenfalls mit Lackierung und Innenausstattung versehen werden. Die Endmontage des sportlichen Flachmanns übernehmen schließlich die Kollegen im Werk II in Bochum.

Was durchaus Sinn macht, schließlich hatte Opel bei Chassis und Antrieb tief in den Baukasten gegriffen, der nüchterne Kadett-B dient dem Sportler als Organ-Spender. Vorder- und Hinterachse tun auch im Kadett ihren Dienst, ebenso der 1,1-Liter-„SR“-Motor mit beschaulichen 60 Pferdestärken.

Damit ist jedoch kein Feuerwerk zu entfachen, eine Spitze von gerademal 155 km/h sind eindeutig zu wenig für das schnelle Äußere, wenn es auch für die aerodynamischen Qualitäten des Flitzers spricht. Von den insgesamt 103 463 gebauten Exemplaren erhalten deshalb nur 3 573 Stück den kleinen ohv-Motor, der GT 1900 wird folgerichtig zum Liebling der jungen und junggebliebenen Käufer.

90 PS leistet der cih-Vierzylinder aus dem Rekord, damit beschleunigt der GT auf sportwagengerechte 189 Stundenkilometer, von 0 auf 100 brauchte er nur 10,8 Sekunden. Um den Zweisitzer nicht zu frontlastig geraten zu lassen, wurde der Motor 30 Zentimeter weiter hinten unter der flachen Haube installiert, so daß schon fast ein Mittelmotorwagen entstand.



Einsteigen und genießen: Auch das Cockpit bietet dem GT-Fahrer weit mehr als nur Durchschnitt

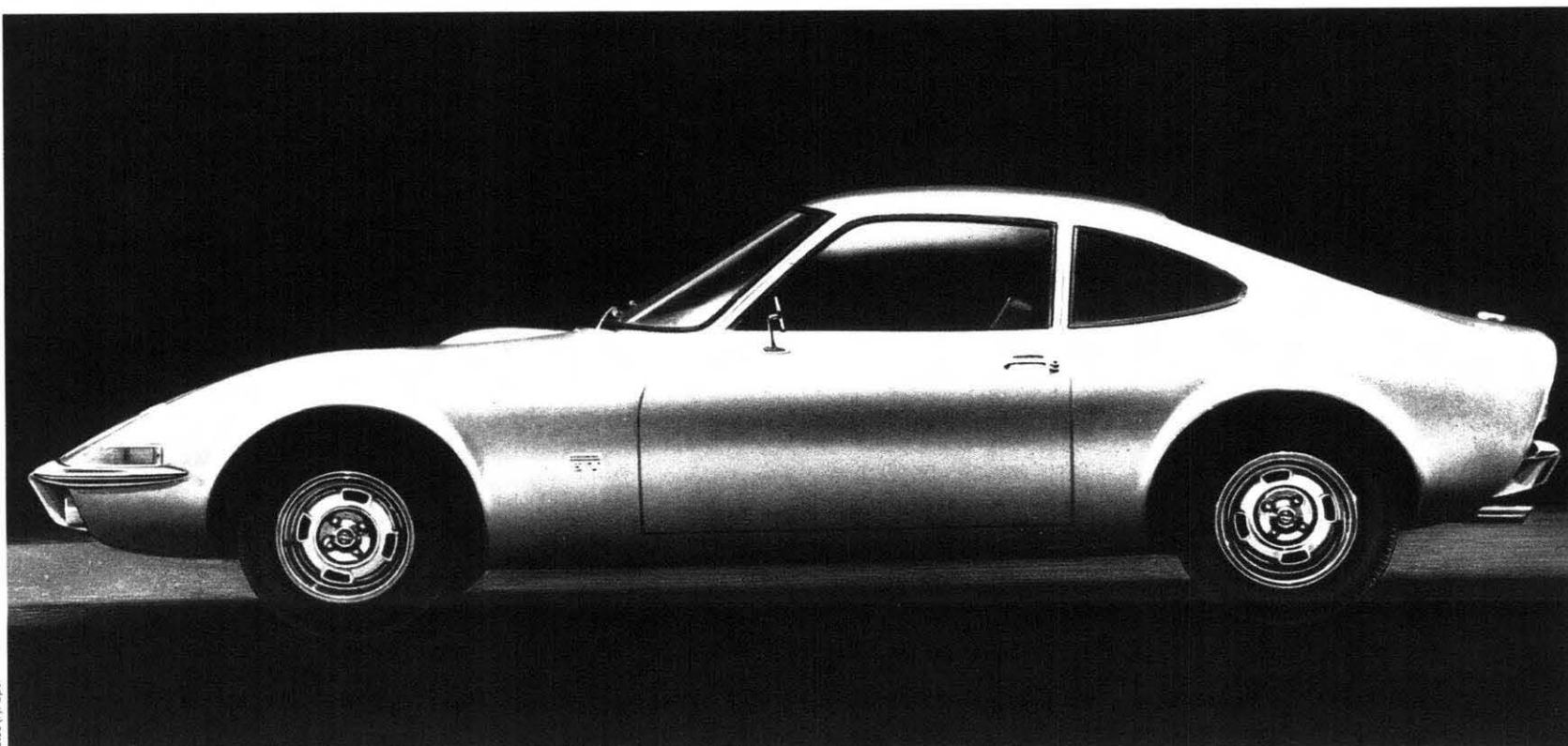


Foto: (T) Opel

Eng wurde es trotzdem: Weil der Bug nur unwesentlich höher als bei der Studie ausfiel, griffen Designer und Techniker zu einem simplen Trick. Die Motorhaube bekam eine sportliche Power-Beule, jetzt paßte auch der Luftfilter unter das Blech. Und rassig sah's allemal aus. Geschaltet wurde mit einem Vierganggetriebe, für den 1900er gab es optional eine Dreigang-Automatik. Gute Noten erwarb sich die Bremsanlage mit Scheiben vorne und Trommeln hinten, das Fahrwerk zeichnete sich durch sportive Härte aus.

So gerüstet, steht der GT 1968, nach nur drei Jahren Entwicklungszeit, endlich bei den Händlern, zeitgleich mit der großen Schwester namens Chevrolet Corvette Stingray in Übersee, die wiederum auf dem legendären „Mako-Shark“-Entwurf basiert. Bill Mitchell, Design-Pabst von GM, hatte sich bei seiner Sportwagenstudie von dem ebenso eleganten wie aggressiven Raubhai inspirieren lassen. Daher die spitze Schnauze und dynamische Linienführung der beiden Fludern.

Womit auch ein altes Vorurteil entkräftet wäre: Viele sehen im GT mit seinem berühmt gewordenen „Coke-Bottle-Shape“ nur eine „Baby-Corvette“, dabei war der Experimental-Silberling ein Vorgriff auf die noch ausstehende Generation des GM-Sportwagens. Das Ei war also vor dem Huhn da.

Eine Cola-Flasche, zwei Sitze und sechs Jahre Bauzeit – macht unterm Strich eine Legende. GT nannten sich viele, bei Opel aber wurde der „Grand Tourisme“ vor 30 Jahren zum Symbol für Sportlichkeit und zum Begründer einer erfolgreichen Coupé-Tradition. Auf eher biederer Basis, der B-Kadett stellte das Chassis, wölbte sich eine Außenhaut, die kaum aufregender hätte aussehen können. Wie viele Technik-Komponenten entstammte auch der 1,1 Liter-„SR“-Motor aus dem Bochumer Fährnrich, der Rekord C spendete sein 90 PS starkes 1,9 Liter-Herz.

Wie bei den sprichwörtlichen warmen Semmeln ging es hingegen beim Verkauf zu. 10 780 Mark waren für das Coupé mit dem kleinen Motor anzulegen, 11 880 für den GT mit 1900er-Maschine. Dem Käufer-Ansturm waren die Händler kaum gewachsen, schließlich hatte Opel für das erste Jahr eine Stückzahl von 20 000 Einheiten kalkuliert, die sich schnell als viel zu gering herausstellte.

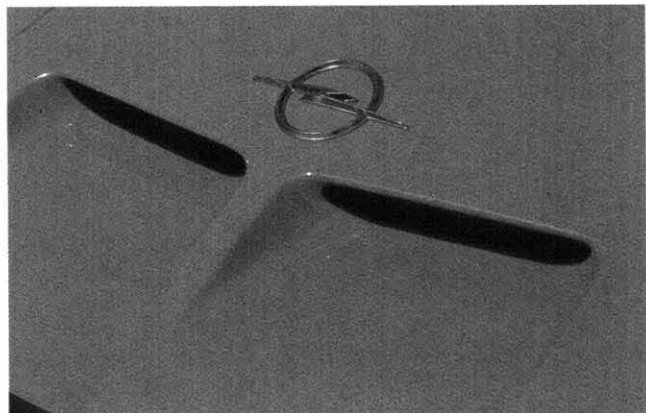
Vor allem in den USA, wo der GT beim Buick-Händler zu bestellen war, mußten sich Kaufwillige auf monatelange Lieferfristen einstellen. 85 Prozent der Produktion,

70 222 Stück, gingen über den Großen Teich. Und da mangelte es nun wahrlich nicht an sportlichen Alternativen aus aller Herren Länder. Aber es mußte eben „German Engineering“ sein.

Dabei war der reine Nutzwert eher gering. Für mehr als zwei Passagiere war kein Platz vorhanden, das Gepäck mußte, da eine Kofferklappe fehlte, durch die Türen hinter die Schalensitze gewuchtet werden. Da lag aber schon das Ersatzrad, so daß nach zwei Koffern Schluß war. Der Flower-Power-Generation war das herzlich egal, der GT beeindruckte durch andere Qualitäten. Armaturenbrett und Interieur, die sportlichen Instrumente und das Dreispeichenlenkrad – nie war ein Kommandostand bei Opel so schön gewesen.

Und dann war da noch der berühmte Hebel, nahe der Knüppelschaltung, zur mechanischen Bedienung der Klappscheinwerfer. Lassen wir den langnasigen Horex-Fahrer und Flaschbier-Trinker Werner sprechen: „Woran erkennt man einen GT-Fahrer? Am dicken rechten Arm. Licht an, Licht aus, Licht an...“ Keine Frage, so mußte ein Sportwagen aussehen und sowas kannte man bis dato nur von italienischen Edelschmieden.

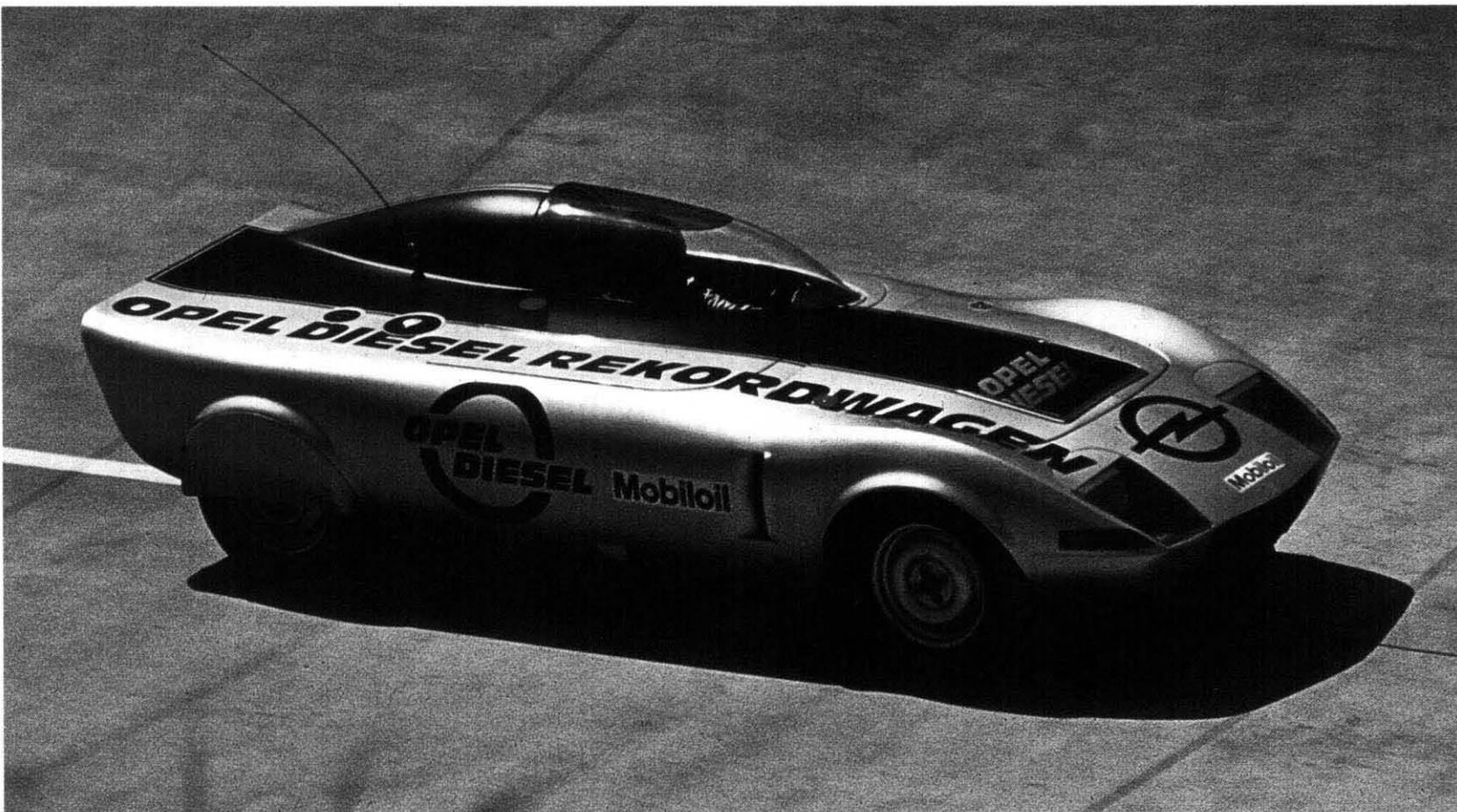
Einen gewichtigen Beitrag zum Verkaufserfolg des GT lieferte sicher auch die revolutionäre Werbung. Wenn ein



Unverwechselbares Design: Bis in die Details von Haube und...



...Heck reicht die Formensprache, der der GT seinen Ruf verdankt



Im Juni des Jahres 1972 schreibt ein anderer GT Geschichte: In Dudenhofen nagelte ein Diesel-Monoposto 52 Stunden lang über den Rundkurs. Mit einem Schnitt von 191 km/h stellt der Selbstzünder-GT zwei Weltrekorde und 18 internationale Rekorde auf. Mit ihm beginnt bei Opel das Diesel-Zeitalter.

geflügeltes Wort den Namen verdient, dann der in die Werbe-Annalen eingegangene Slogan: „Nur Fliegen ist schöner.“ Aber es wurde noch ein Stück weit luftiger, allein... es sollte nicht sein. Diesmal auf der '69er IAA präsentierte Opel den Aero-GT mit herausnehmbarem Targa-Dach und breitem Überrollbügel, eine Schöpfung von Design-Chef Charles M. („Chuck“) Jordan. Als besonderer Gag läßt sich die steil stehende Heck-Scheibe elektrisch voll versenken – was den ohnehin engen Gepäckraum weiter beschneidet. Wird dann noch das Dachteil hinter den Sitzen verstaut, bleibt nur noch Platz für eine Reisetasche.

Wunderschön, aber eben doch ein wenig an den eigentlichen Bedürfnissen vorbei. Dieser Meinung waren offensichtlich auch die Marketing-Experten, die kaum Verkaufschancen für den Open-Air-Opel sahen. Eine Entscheidung, die heute noch für Trauer bei Opel-Fans sorgt – nur ganze zwei Exemplare des Aero-GT entstanden.

Dabei darf nicht vergessen werden, daß andere, viel gewichtigere Faktoren eine Rolle spielten. 1973 übernimmt Renault das Karosseriewerk Chausson und Brissoneau & Lotz, in den USA werden die Sicherheitsbestimmungen drastisch verschärft und mit Start des neuen Kadett C verschwindet auch das Chassis des Vorgängers, auf welchem der GT aufbaute. Nach sechs Jahren Bauzeit und über

100 000 Einheiten endet im August 1973 die Produktion.

Ein Jahr zuvor, im Juni 1972, war ein ganz besonderer GT zu Weltmeisterehren gekommen, der freilich nur noch entfernt Ähnlichkeit mit seinem Serien-Pendant hatte. Die Entstehungsgeschichte der silbernen „Nagel-Feile“ war noch ein Stück ungewöhnlicher, als die strömungstechnisch optimierte Form des Selbstzünder-GTs, der am 1. Juni zur Rekord-Jagd losdieselte.

Auf Basis des 1,9-Liter-eh-Vierzylinders hatten die Opel Motorenteniker ein Triebwerk konstruiert, welches nun mit 2,1-Liter Hubraum aufwartete und den traditionellen Diesel-Anbietern Mercedes und Peugeot Konkurrenz machen sollte. Durch Turbola-

der und andere technische Feinheiten entlockte man dem ansonsten über 60 PS verfügenden Basis-Triebwerk nun 95 Pferdestärken, das Fahrwerk wurde sämtlicher Komfort-stiftender Elemente beraubt.

Mit der Weltrekord-Hatz wollte Opel jetzt der Öffentlichkeit die Qualitäten des neuen Motors näherbringen – schließlich handelte es sich um eine Premiere, einen Selbstzünder hatte es aus Rüsselsheim zuvor noch nie gegeben. Sechs Fahrer und Fahrerinnen hatte Opel für den Steilwand-Kurven-Marathon gewinnen können, darunter solch prominente Piloten wie Marie Claude Beaumont, die auf einem Commodore GS Rallye-Triumphe feierte, und der belgi-

sche Rennfahrer Paul Frère.

Zum Einsatz kamen alle sechs in einem absolut modifizierten Gefährt: Dach, Seitenholme und Heck wurden in Höhe der Motorhaube abgeschnitten, die Türen waren verschweißt worden und der Fahrer kam unter einer Plexiglashaube zum Liegen. Auch die charakteristischen Drehscheinwerfer waren

Lampentöpfen des Ascona gewichen, die unter Abdeckungen den rechten Weg leuchteten.

Dort, wo sonst der Beifahrer Platz nahm, befanden sich nun Tank und Batterie. In Sachen Fahrwerk und Getriebe hatte man aus dem Regal geholt, was die Opel-Modellpalette so hergab.

So ging es unter der stren-



gen Aufsicht der FIA auf die Piste, nonstop, weichgeklopft vom knüppelhaften Fahrwerk und umweht von Dieseldämpfen. Unterbrochen wurde das eintönige Dahindieseln im lauten, heißen und engen Cockpit nur von Fahrerwechseln und gleichzeitigem Nachtanken alle 500 Kilometer.

Funkkontakt zwischen Fahrer und Rennmanager, wie heute bei der Formel 1 üblich, sorgte für ein geringes Maß an Unterhaltung.

Umso beeindruckender fiel dann das Ergebnis der „Nagelprobe“ aus: Zwanzig internationale Rekorde (stehende und fliegende Distanzen unterschiedlicher Länge) wurden gebrochen, zwei absolute Weltrekorde waren schließlich zu verzeichnen, die gestoppte Höchstgeschwindigkeit über die Distanz von 1000 Metern lag bei fliegendem Start bei 197,5 km/h – und der Durchschnittsverbrauch am Ende bei 13 Litern.

Damit war die sportliche Karriere des GT aber auch schon so gut wie beendet, die Rundstrecken und Bergpisten waren Commodore- und Kadett-Terrain und auf den Rallyestrecken schickte sich ein Mittelkläßler namens Ascona an, Europameister zu werden. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Schöner als der Serien-GT war nur der „Aero“ mit herausnehmbarem Dachteil, von dem 1972 nur zwei Exemplare entstanden. In der Serienproduktion schaffte er es – trotz modischem Targa-Konzept – nicht mehr, 1973 lief der letzte GT in Bochum vom Montage-Band. Renault hatte kurz zuvor die französischen Karosseriebauer Chausson und Brissoneau & Lotz übernommen, die für Opel die Rohkarossen herstellten.



Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

11. August

Gerhard Baum,
Fertigung QNPS und
Umlaufmanagement
Manfred Halama,
Qualitätssicherung
Heinz Linner,
Fertigung Montage II
Erich Spengler,
Fertigung Karosserie I,
Qualitätssicherung
Rudolf Walaschek,
Gebäudeeinrichtungen

20. August

Rudolf Daum,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage
Manfred Leonhardt,
ITEZ

25. August

Rainer Glaser,
Teile und Zubehör

1. September

Manfred Halbig,
ITEZ
Günther Krämer,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Herbert Schneider,
ITEZ
Peter Stein,
ITEZ
Heinz-Dieter Trott,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

4. September

Alfred Schierhorn,
ITEZ

8. September

Kurt Guthmann,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Heinrich Kaiser,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung

15. September

Gerhard Schmitt,
Teile und Zubehör
Werner Ursprung,
ITEZ-Zentralwerkstätten

22. September

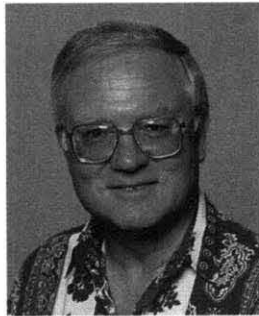
Hartwig Heinrich,
ITEZ-Fahrzeugbau und
Pilotlinie



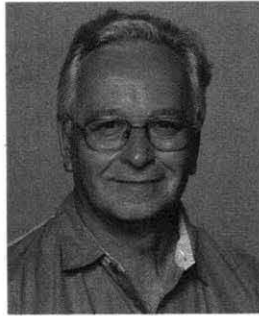
Gerhard Baum



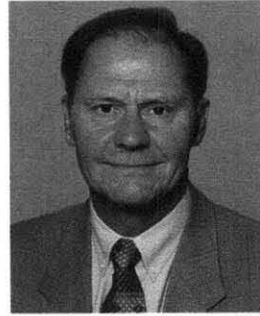
Rudolf Daum



Rainer Glaser



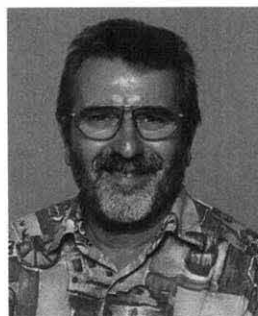
Kurt Guthmann



Manfred Halama



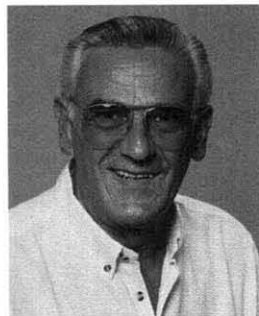
Manfred Halbig



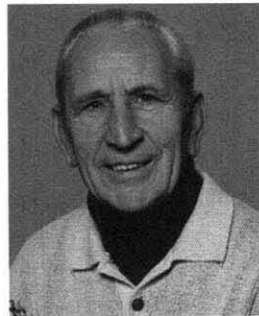
Hartwig Heinrich



Heinrich Kaiser



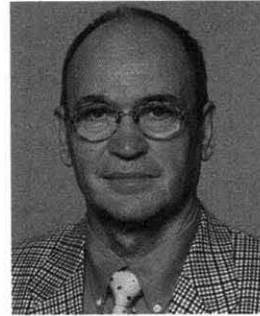
Günther Krämer



Heinz Linner



Alfred Schierhorn



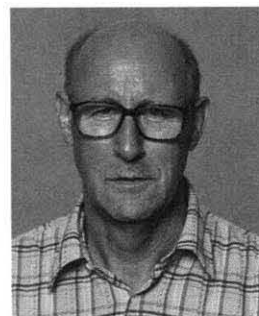
Herbert Schneider

1. August

Jürgen Gerharz,
Instandhaltung Montage
Rudolf Götzmann,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Isolde Guckelsberger,
ITEZ
Manfred Häcker,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Erika Hammans,
Vertrieb
Marion Hammen,
ITEZ
Ralf Adolf Hatzel,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
Hans Willi Haubach,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Lothar Haus,
ITEZ
Volker Heisel,
Instandhaltung Preßwerk
Ilse Hilz,
Vertrieb
Dieter Hoffart,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Uwe Hohmann,
ITEZ-Modellbau
Willi Hormel,
ITEZ
Siegfried Hößler,
Werksicherheit und Werkfeuerwehr
Karl Hans Jacobi,
Karosseriewerk I, Passus-Center
Roland Kaul,
Zentrale Instandhaltung Preßwerk
Holger Keilbach,
Finanzwesen
Klaus Keim,
Zentrale Instandhaltung Preßwerk
Michael Kilian,
Zentrales Beschaffungswesen
Europa
Thomas Georg Kirsch,
ITEZ-Fahrzeugwartung und
-vorbereitung
Andreas Klauke,
Service
Ulrich Klein,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
Klaudia Knoblauch,
ITEZ
Wolfgang Knopp,
Service
Peter Kühfuß,
ITEZ-Prüfstände und Meßwesen
Werner Kurbatfinski,
ITEZ-Fahrzeugwartung und
-vorbereitung
Michael Kurzweil,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Harald Lang,
Zentrale Instandhaltung Preßwerk
Ottmar Lapp,
Werksicherheit und Werkfeuerwehr
Norbert Lieske,
Betriebsmittelbau
Ottmar Losert,
Quality Reliability
Holger Lottig,
ITEZ
Martin Mann,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Peter Reinhold Materne,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Harald Meereis,
Kraftwerke
Manfred Mohr,
Qualitäts-Management
Dieter Mück,
ITEZ
Uwe Rudi Müller,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Klaus Peter Nold,
Instandhaltung Chassis I
Heinrich Ogorek,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Gabriele Paubandt,
Fertigung
Heinz-Jürgen Pfister,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Helmut Prozeiler,
Material Logistik
Christian Pyttlik,
ITEZ-Zentralwerkstätten

Michael Reiß,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Klaus Dieter Rapp,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Joachim Resch,
ITEZ-Karosserie und
Fahrzeugmontage
Karl-Heinz Rietzmüller,
ITEZ-Zentrale Qualitätssicherung
Michael Ruppert,
ITEZ-Spenglerei
Claus Schilling,
Werksicherheit und Werkfeuerwehr
Winfried Schmitt,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Peter Schnell,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
Hans-Georg Schröder,
Werksicherheit und Werkfeuerwehr
Matthias Schupp,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Jürgen Schwientek,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Dieter Sonneck,
Instandhaltung Preßwerk
Hans-Günter Spengler,
ITEZ
Helmut Stahl,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Günter Stahl,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Günter Steinmüller,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Manfred Stelz,
Instandhaltung K 130
Werner Stork,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Manfred Tines,
ITEZ-Fahrzeugwartung und
-vorbereitung
Siegfried Tober,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Axel Vogler,
ITEZ-Fahrzeugwartung und
-vorbereitung
Georg Volz,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Jürgen Weinand,
Kraftwerke
Peter Weinhold,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Thomas Wohlfahrt,
Personal- und Sozialwesen
Gerd Wolf,
ITEZ
Richard Wolf,
ITEZ
Norbert Wotruba,
ITEZ
Michael Walter Zaun,
ITEZ-Zentralwerkstätten

2. August
Duran Karakus,
Fertigung Montage I
3. August
Selim Dogan,
Teile und Zubehör
8. August
Karl-Heinz Umbach,
ITEZ-Prüfstände und Meßwesen
13. August
Udo Coy,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
15. August
Ulrich Föhrenbach,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung



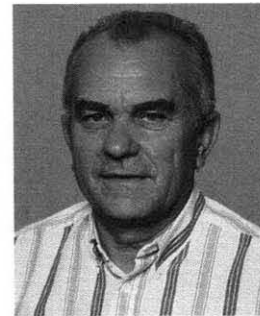
Erich Spengler



Peter Stein



Heinz-Dieter Trott



Rudolf Walaschek

Herbert Löbig,
ITEZ
Werner Schubert,
ITEZ
18. August
Houssien Chikri,
Fertigung Lackiererei
Fabrizio Dima-Ruggiano,
Fertigung Karosserie I, Gerippebau
20. August
Philipp Wernersbach,
Lager Logistik
25. August
Salih Sahan,
Chassis I, Schaumteilefertigung
27. August
Detlef Murche,
Service
1. September
Johan-G. Brongers,
ISP
Harald Heinze,
Fertigung
Werner H. Jung,
Finanzwesen
Heinz Jürgens,
ITEZ
Hans-Jürgen Müller,
ITEZ
Heinz-Werner Wille,
ITEZ
3. September
Volker Hötzel,
ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
7. September
Ulrich Bengart,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
8. September
Nikolaos Koutrakis,
Lager Logistik
12. September
Klaus Growe,
ITEZ-Zentralwerkstätten
17. September
Karl Heinz Panhans,
Betriebsselektrik
Jörg Zanke,
ISP
27. September
Mustafa Aka,
Lager Logistik
Werner Marienfeldt,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie

25 Jahre

Bochum

1. August
Dietmar Antczak,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Heike Appel,
Arbeitssicherheit
Frank Artz,
Automaten
Norbert Baruth,
Haustechnik Rohrschlosser-
Werkstatt
Ali Baylan,
Vorderrahmen und Vorderwagen
Joachim Blauth,
Werkstatt für Transportmittel Werk II
Michael Blech,
Manufacturing Engineering B
Thomas Brust,
Berufsausbildung
Peter Heinrich Brzoza,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Klaus-Paul Dolleck,
Instandhaltung Preßwerk
Automation
Volker Domarus,
T&Z Greiferei und Packerei
Alfred Eink,
Tür-Modul
Rigobert Emrich,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Jochen Hermann Ewers,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Ronald Florian,
Werksanlagen Maschinenabteilung
und Meßraum
Heiko Bernhard Freitag,
Linieninstandhaltung Achsen und
Chassisteile
Arnold Grego,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Fritz Grimm,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Wolfgang Heintel,
Instandhaltung Preßwerk
Automation
Ferdinand Hoppe,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Werner Hundt,
Produktionssteuerung Werk II
Ralf Huse,
Werkslogistik Material- und
Transportabteilung
Horst Hutter,
Preßwerk-Prod. Qualitätssicherung
Michael Johannes Janik,
Preßwerk
Joachim Kadlubek,
Linieninstandhaltung Motoren
Horst Kellmer,
Linieninstandhaltung Achsen und
Chassisteile
Helmut Koslik,
Linieninstandhaltung Achsen und
Chassisteile
Jürgen Hans Kuheim,
Direktes Transport- und Lagerwesen
Harry Kuhnke,
Linieninstandhaltung Getriebe/
Härtere
Hans-Joachim Kuttke,
Werksanlagen Maschinenabteilung
und Meßraum
Peter Lappe,
Werkzeugmaschinenabteilung
Projekte
Manfred Lieberwirth,
Wagenendmontage und -reparatur
Norbert Machunze,
Haustechnik Schlosser-Werkstatt
Iris Meyer,
Fertigungsleitung Karosseriewerk
Joachim Olschowka,
Roboterwerkstatt
Klaus Philippsen,
Preßwerk
Detlef-Walter Pöstgens,
TSB Haustechnik Werk II
Hartmut Reich,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Henri Hagen Reichstein,
Werkstatt für Transportmittel Werk II
Michael Reinmüller,
Qualitätssicherung Werk I
Juan Maximiliano Ribka,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
und Komponenten-Fertigung II
Yusuf Izzettin Sahin,
Vorderrahmen und Vorderwagen
Joachim Schäfer,
Instandhaltung I Karosseriewerk

Dieter Schlemann,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Detlef Scholz,
Linieninstandhaltung Motoren
Peter Scholz,
Werkslogistik Material Handling
Ralf Schubert,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Edgar Schwonek,
Energieanlagen Werk I
Karla Sinkewicz,
Gehaltsabrechnung
Hans Skopek,
Instandhaltung Elektro-
Reparatur-Stellen
Bernard Skrzypek,
Hauptlackiererei
Reiner Walter Speth,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Gerhard Steinke,
Instandhaltung Mechanische-Repa-
ratur-Stellen
Jürgen Stock,
Hauptlackiererei
Volkmars Stöwe,
Energieanlagen Werk II
Lutz Theil,
TSB Zentrale Instandhaltung Werk II
Günter Trösken,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Michael Witt,
Haustechnik Rohrschlosser-
Werkstatt
Ulrike Ziemann,
Manufacturing-Koordination
2. August
Lothar Flanhardt,
Getriebe
Peter Heinz Friedrich,
Tür-Modul
Angel Sanchez Fernandez,
Wagenendmontage und -reparatur
5. August
Francisco Gil Ortega,
Härtere
6. August
Christian Ulbrich,
Feuerwache Werk II
9. August
Myung Hoon Heo,
Vorderachsen
Martin Marrach,
Instandhaltung I Karosseriewerk
13. August
Hartmut Breite,
Cockpit-Modul
Rainer Rabe,
Frachtenabrechnung
14. August
Theodor Dreyhann,
Montagebereiche Band 209/210
15. August
Adelheid Scholz,
Zentrales Beschaffungswesen
Europa
16. August
Halil Kayman,
Boden vorn und hinten
20. August
Viktor Pogoda,
Vorderrahmen und Vorderwagen
Wolfgang Prutsch,
Hauptlackiererei
Uwe Soszynski,
Zentrale Werkstatt Instandhaltung

25 Jahre

Rüsselsheim

1. August

Helmut Becker,
ITEZ
Jürgen Berger,
Vertrieb
Bernd Bläser,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Manfred Blatt,
ITEZ-Fahrzeugwartung und
-vorbereitung
Klaus Friedrich Brenner,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Sybilie Brucks,
Finanzwesen
Dieter Dammel,
Materials-Management
Matthias Dapper,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Ortwin Daum,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Leander Dickhaut,
ITEZ
Edith Drott,
Personal- und Sozialwesen
Mohamed El Khayari,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Manfred Elfner,
ITEZ
Hans-Josef Embs,
ITEZ-Chassis-Schlosserei
Alwin Engelhardt,
Mechanische Werkstätten und
Instandhaltung
Heinrich Facchinetti,
Kraftwerke
Herbert Fichtelberger,
ITEZ
Helmut Fiersbach,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Christel Flemming,
Finanzwesen
Günter Fabian Flesch,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
Joachim Fölsing,
Betriebsselektrik
Achim Frank,
ITEZ
Karlo Frondorf,
Zentrale Instandhaltung, Preßwerk
Peter Gemmerich,
ITEZ-Prüfstände und Meßwesen
Eric Alain Gene,
Fertigung Karosserie I, Gerippebau

26. August
Ricardo Junquera Y Blanco,
Preßwerk

27. August
Christos Antipomas,
Transportfaher Komponenten-
fertigung
Mehmet Dagdelen,
Chassis-Kleinteile

30. August
Klaus Jungmann,
Montageband Fertigmontage

3. September
Hans-Dieter Wirth,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härerei
Klaus Dieter Wolff,
Einzelteilfertigung
Wolfgang Scheitza,
Haustechnik Elektro-Werkstatt

5. September
Kaya Gülsular,
Chassis-Schweißzusammenbau

6. September
Raimund Horst Wojtkewitz,
Montageband Fertigmontage

10. September
Dieter Brzoza,
Linieninstandhaltung Motoren

17. September
Arno Kulpmann,
Montagebereich Band 209/210
Lothar Mädler,
Transportfaher Fertigmontage
Paul Tobys,
Cockpit-Modul

18. September
Hermann Pfadenhauer,
Wagenendmontage und -reparatur

20. September
Rüstem Gülek,
Vorder- und Hintertür

24. September
Michael-Gerhard Bolle,
CKD/CSO Verpackung

25. September
Werner Blumenstein,
Einzelteilfertigung
Ali Ertunc,
Gebäude- und Geländeinstand-
haltung Werk I
Mirko Kostandinovic,
Zusammenbau Stirnwand
Süleyman Yigitsoy,
Gebäude- und Geländeinstand-
haltung Werk I

Oswin Müller,
Fertigung
Theo Müller,
Fertigung
Peter Pietsch,
Fertigung

Klaus Dieter Resch,
Fertigung
Wolfgang Scheitza,
Fertigung
Ulrich Schwarz,
Fertigung

Jochen Starkmann,
Fertigung
Dieter Weber,
Fertigung
Erich Wilhelm,
Fertigung

Hans Wilhelm,
Fertigung
Peter Ziese,
Fertigung

Udo Zöllner,
Fertigung
Frank Denser,
Zentralwerkstätten

Ralf Edel,
Zentralwerkstätten
Gerd Fritz Müller,
Zentralwerkstätten

Martin Wolf,
Zentralwerkstätten
Berthold Mang,
Werkserheit

Werner Graf,
Betriebsrat

3. September
Rolf Krull,
Zentralwerkstätten

11. September
Karl Heinz Kowar,
Zentralwerkstätten

17. September
Manfred Schmitt,
Fertigung

24. September
Josef Glowienka,
Logistik

Monika Glowienka,
Fertigung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Osman Durmaz,
geb. 25.01.1939, gest. 18.06.1998,
Montage II

Michael Pohl,
geb. 15.03.1961, gest. 28.06.1998,
Instandhaltung K 130 Gerippebau

Karl-Heinz Codaro,
geb. 03.05.1941, gest. 10.07.1998,
Qualitätssicherung

Dieter Schuhmann,
geb. 01.01.1945,
gest. 14.07.1998, Service

Horst Steller,
geb. 17.04.1938, gest. 14.07.1998,
Instandhaltung K 115

Manfred Kapp,
geb. 16.02.1961, gest. 15.07.1998,
LSE Transport Logistik

25 Jahre

Kaiserslautern

1. August
Harald Jacobi,
Fertigung
Jean-Luc Weiss,
Motorenfertigung

6. August
Manfred Buhl,
Fertigung
Joachim Schulz,
Prozessabteilung

1. September
Klaus Bandner,
Fertigung
Hans Werner Deininger,
Fertigung
Erhard Henn,
Fertigung
Peter Leist,
Fertigung

Kampf den Viren

Gripeschutzimpfungen starten

Rüsselsheim (jh). Kaum zu glauben, daß bald schon wieder die feuchte und kalte Jahreszeit beginnt – hat sie in diesem Jahr doch scheinbar nie aufgehört. Scherz beiseite: Im Herbst steigt die Gefahr, sich eine Virusgrippe (Influenza) zuzuziehen. Und deshalb beginnt der Werksärztliche Dienst ab dem 14. September mit einer Grippe-schutzimpfung.

Influenzaerreger können – im Gegensatz zu anderen grippeähnlichen Erscheinungen – lang anhaltende und

den Körper schwächende Erkrankungen verursachen. Besonders gefährdet sind Personen mit Herz-/Kreislauf-erkrankungen, chronischen Atemwegs- oder Nierenerkrankungen. Auch Diabetiker und Personen mit anderen chronischen Stoffwechsel-erkrankungen sowie solche mit Immunschwächen und ältere Menschen würden durch eine Ansteckung mit Influenza-viren zusätzlich belastet.

Schutz gegen die Virusgrippe bietet eine Schutzimpfung, die jedoch jedes Jahr wiederholt werden muß. In der Zeit vom 14. September bis zum 27. November bietet der Werksärztliche Dienst Impftermine an. Weitere Auskünfte erteilt der Werksärztliche Dienst in Rüsselsheim unter 06142/774528 oder 774913, in Bochum unter 0234/9892411 oder 9893140, in Kaiserslautern unter 0631/3552228 und in Eisenach unter 03691/661291.



Musik liegt in der Luft

Das Werksorchester besteigt in diesem Jahr noch mehrmals die Bühne

Rüsselsheim (jh). Wer mit 98 noch so rüstig ist, daß er mehr als zwei Dutzend öffentliche Auftritte pro Jahr absolviert, der muß über eine umwerfende Konstitution verfügen und viele treue Fans haben. Genauso verhält es sich mit dem Opel-Werksorchester. Die Sommerpause der rund 50 Musiker im Zeichen des Blitzes ist jetzt vorbei. Nach ersten Auftritten in Mainz und Rheinhessen wartet auf die Musikfreunde ab Anfang Oktober ein dichtgedrängtes Programm.

Geographischer Schwerpunkt der tönenden Aktivitäten des „symphonischen Blasorchesters“ ist der Raum Rüsselsheim, aber auch ein Gastspiel in Thüringen steht auf dem musikalischen Herbst- und Winter-Fahrplan. Für alle Fans – und solche, die es noch werden wollen – hier eine kurze Übersicht über die Auftritte der Opel-Musiker:

- Samstag, 3. Oktober, 10.30 Uhr, Feier zum Tag der Deut-



Erfolg ist keine Eintagsfliege: Das Werksorchester spielt seit bald 100 Jahren im Namen von Opel

schen Einheit in Rüsselsheim, Berliner Platz

- Sonntag, 4. Oktober, 14 Uhr, Thüringer Tag in Ilmenau
- Samstag, 10. Oktober, 15 Uhr, Seniorennachmittag in Rüsselsheim, Theater
- Samstag, 24. Oktober, 19 Uhr, Feier zum 125jährigen

Bestehen der MGV Germania, Rüsselsheim, Theater

- Samstag, 14. November, 19 Uhr, Chorkonzert in der Vereinshalle des MGV Frohsinn in Nackenheim.

Außerdem ist im Dezember ein Auftritt auf dem Rüsselsheimer Weihnachtsmarkt vor-

gesehen. Und fest im Terminkalender vorgemerkt sind auch die Gastkonzerte bei Hessen- und Rheinland-Pfalz-Tag im Jahr 1999 – frei nach dem Motto: Das Werksorchester musiziert munter und beschwingt seiner 100-Jahr-Feier entgegen.

Vorbeugen hilft

Jetzt gibt's Winterkomplettäder

Rüsselsheim (jan). Es fällt nicht besonders schwer, in diesem Sommer schon mal an die kalte Jahreszeit zu denken: Deshalb können Mitarbeiter auch ab sofort original Opel-Winterkomplettäder zu Vorzugspreisen bestellen. Der Zubehörverkauf startet jetzt seine bewährte Aktion für Winterkomplettäder, die nicht nur jederzeit schnell montiert sind. Auch der Kosten- und Zeitaufwand für Umrüstung,

Demontage, Montage und Auswuchten entfällt während der gesamten Einsatzdauer. Außerdem lassen sich wertvolle Sommer-Alus vor Streusalz bewahren. Zu bekommen sind die Rundstücke in Rüsselsheim im K 65, in Bochum im Werk 1, Zubehöerausgabe Portal 4, und in Kaiserslautern beim Neuwagen- und Zubehörverkauf K 2. Die Räder sind jedoch nur für den Eigenbedarf bestimmt.

Stichtag beachten

BKK informiert über Kassenwahl

Rüsselsheim (jan). Seit zwei Jahren haben alle Mitarbeiter die Möglichkeit, auch ihre Familienangehörigen bei der BKK Opel zu versichern, unabhängig davon, bei welchem Arbeitgeber diese beschäftigt sind.

Allerdings gibt es dabei jedes Jahr einen Stichtag – den 30. September – zu beachten, will man seine Versicherung wechseln oder als Azubi zum ersten Mal eine Police abschließen. Das Wahlrecht kann also nur ausüben, wenn man den Arbeitsplatz wech-

selt oder seiner bisherigen Krankenkasse bis zu diesem Termin schriftlich kündigt.

Lohnen tut es sich bei einem Beitragssatz von 12,4 Prozent allemal. Aus diesem Grund richtet die BKK in ihren Geschäftsräumen in der Elisabethenstraße 2-6 einen Sonderschalter ein. Am 15. und 16. September steht dort von 7.30 bis 19 Uhr ein Team bereit, um Interessierten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Fragen werden auch unter der Telefonnummer 06142/761055 beantwortet.

Renten Anpassung

7 900 Opel-Renten wurden erhöht

Rüsselsheim (gk). Rund 7 900 Opel-Renten wurden im August rückwirkend zum 1. Januar 1998 erhöht. Diese turnusmäßige Anpassung betrifft alle Renten, die zuletzt zum 1. Januar 1995 angehoben wurden (Altrenten) sowie Renten, die innerhalb des Zeitraums von Februar 1994 bis Januar 1995 erstmals gezahlt wurden (Neurenten). Die Alt-

renten wurden um 4,9 Prozent erhöht. Bei Renten, die jetzt erstmals anzupassen waren, belief sich die Erhöhung je nach Länge des Zeitraums zwischen Rentenbeginn und Anpassungstermin zwischen 4,6 und 6,3 Prozent. Mit der Überweisung der August-Rente erfolgte gleichzeitig die Nachzahlung für die Monate Januar bis Juli.



Rüsselsheim (jh). Beim großen Sommergewinnspiel, das der Verkauf an Mitarbeiter in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern durchführte, drehte sich alles um das Thema Klimaanlage – und natürlich um die attraktiven Preise.

Zu gewinnen gab es nämlich vierwöchige Testfahrten und Wochenendtestfahrten – natürlich mit klimatisierten Fahrzeugen. Außerdem verlost das Glücksbringer-Quartett Ilona Hirschel, Thomas Trub, Kurt Pömer und Céline Tambour (auf unserem Foto v. l.) insgesamt 90 Jahresabonnements des Opel-Kundenmagazins „Start“.

Das Thema Klimaanlage erfreut sich ungebrochener Beliebtheit, wie die Teilnehmer des Gewinnspiels deutlich machten. Fast die Hälfte der Teilnehmer fahren bereits ein Fahrzeug mit Klimaanlage. Die Mehrzahl der übrigen stufen dieses Ausstattungsmerkmal als wichtig ein.

Wer weitere Fragen zum Thema Klimaanlage und Neuwagenverkauf hat, wendet sich am besten an die Neuwagenverkaufsteams in Rüsselsheim: 06142/774710 Bochum: 0234/9892473 oder Kaiserslautern: 0631/3552883.

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Wer fährt mit?

Erbach/Odenwald/Michelstadt → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Gleitzeit, Tel. 06142/34346 oder 0172/8166827

Kib./Alzey → Rüsselsheim, P 45, Gleitzeit, 35 Std., Tel. 06355/1273

Wöllstein → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal K131, P 60 und P 20, Tel. 06703/3142

Gau-Bickelheim → Rüsselsheim, K 65, Normalschicht, Tel. 06701/2421

Taunusstein-Bleidenstadt → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, P 60, Tel. 06128/41617

Udenheim → Rüsselsheim, A-Schicht gesucht, Tel. 06737/1473

Hillesheim → Rüsselsheim, Frührschicht, Tel. 06733/8438

Guntersblum → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Portal 60/55, Arbeitszeit 7.00-14.45 Uhr, Tel. 06249/8154

Offenbach/Hanau/Ffm. → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, K 65 und zurück, B-Schicht, Tel. 06108/74916

Wörstadt → Rüsselsheim, 2 Opelaner bieten/suchen Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, Portale 60 und 25, auch Gleitzeit möglich, Tel. 06732/2200 oder 1367

Bad Camberg → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Nachtschicht, Tel. 06434/37603

Böllstein/Brombachthal → Rüsselsheim, Normalschicht, Gleitzeit, 40 Std., Tel. 06063 912398

Idstein → Rüsselsheim, 35 Std., Gleitzeit, N 20, Tel. 71744

Alzey → Rüsselsheim, Frührschicht, K 40, Tel. 06731/7500

Los geht's

Startschuß für die Ausbildung '99: Ab jetzt laufen die Bewerbungen

Rüsselsheim (jan). Am 1. September startete bei Opel der jüngste Ausbildungsjahrgang ins Arbeitsleben. Gleichzeitig begann auch die Bewerbungsfrist für 1999, Unterlagen sind bei der Berufsausbildung und an den Hauptportalen zu bekommen. Insgesamt 15 Berufe in Rüsselsheim (Rü), Bochum (Bo), Kaiserslautern (KI) und Eisenach (Esa) stehen zur Wahl, die wir auf dieser Seite kurz vorstellen.

Technische Ausbildungsberufe

Industriemechaniker/in, Fachrichtung: Maschinen- und Systemtechnik (Rü, Bo)

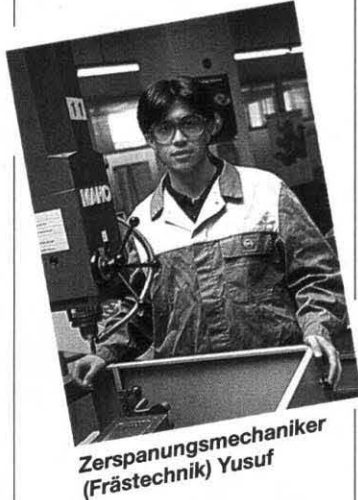
Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Maschinen- und Produktionssystemen qualifiziert.

Aufgaben: Herstellen, Prüfen, Inbetriebnehmen, Warten, Inspizieren, Instandsetzen von Arbeits-, Werkzeug- und Sondermaschinen, Hilfseinrichtungen sowie deren Verkettung zu Systemen. Arbeiten in Einzel- oder Kleinserienmontage oder Instandhaltung, allein oder im Team. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Industriemechaniker/in, Fachrichtung: Produktionstechnik (KI, Esa)

Qualifizierung: Absolventen der Fachrichtung Produktionstechnik sind aufgrund ihrer Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der industriellen Serienproduktion qualifiziert.

Aufgaben: Einrichten, Inbetriebnehmen, Steuern, Überwachen und Warten von automatisierten Produktionsanlagen und Fertigungssystemen. Qualitätsüberwachung durch regelmäßiges Prüfen. Versorgung der Produktionssysteme mit Werk- und Hilfsstoffen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.



Industrieelektroniker, Fachrichtung: Produktionstechnik (Esa)

Qualifizierung: Industrieelektroniker der Fachrichtung Produktionstechnik qualifiziert ihre Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der automatisierten Fertigung und Qualitätssicherung der Produkte.

Aufgaben: Wiederinbetriebnehmen, Überwachen und Instandhalten von automatisierten Fertigungseinrichtungen. Fehlerursachen lokalisieren und Störungen durch Austausch von Baugruppen beseitigen.

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Werkzeugmechaniker/in, Fachrichtung: Stanz- und Umformtechnik (Rü, KI)

Qualifizierung: Diese Ausbildung qualifiziert den Nachwuchs für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Produkten der Stanz- und Umformtechnik.

Aufgaben: Fertigen, Montieren, Warten, Inspizieren und Instandsetzen von Schneid-, Umform- und Bearbeitungswerkzeugen, Vorrichtungen, Lehren und Schablonen sowie Meß- und Prüfwerkzeugen. Produkte werden manuell und maschinell mit hoher Maßgenauigkeit und Oberflächengüte hergestellt und instandgesetzt.

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Zerspanungsmechaniker/in, Fachrichtungen: Frästechnik, Drehtechnik (Rü, Bo, KI)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind qualifiziert für Arbeiten im Bereich der spanenden Fertigung an Fräsmaschinen sowie an Fräs- und Bohrwerken beziehungsweise an Werkzeugmaschinen der Drehtechnik.

Aufgaben: Form- und maßgenaues Herstellen von Werkstücken durch Fräs- oder Dreh- und Bohroperationen an herkömmlichen und rechnergesteuerten Werkzeugmaschinen. Arbeiten nach technischen Unterlagen, Planen von Fertigungsabläufen und Erstellen von Programmen für gesteuerte Maschinen. Überwachen von Fertigungsprozessen, Qualitätsprüfung, Arbeitsergebnisse bewerten.

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Fertigungsmechaniker/in (Rü)

Qualifizierung: Fertigungsmechaniker sind aufgrund ihrer Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der Montage/Fertigung von industriellen Serienerzeugnissen qualifiziert.

Aufgaben: Montage von Bauteilen und Baugruppen zu Maschinen, Apparaten, Geräten oder Kraftfahrzeugen. Prüfen und Einstellen von Funktionen, Fehlerbeseitigung und produktbezogenen Reparaturen an Baugruppen oder kompletten Produkten. Betriebliche Fertigungs- und Montagesteuerung. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

Teilezurichter/in (Rü)

Qualifizierung: Teilezurichter sind für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Maschinen, Apparaten, Werkzeugen und Geräten ebenso qualifiziert wie für deren Einsatz in der Produktion.

Aufgaben: Zurichten von Teilen für Maschinen, Apparate, Geräte oder Werkzeuge durch Feilen, Bohren, Sägen, Fräsen.

Ausbildungsdauer: 2 Jahre.

Energieelektroniker/in, Fachrichtung: Betriebstechnik (Rü, Bo, KI)

Qualifizierung: Die Ausbildungsqualifizierung beinhaltet Tätigkeiten im Bereich der elektrischen Energietechnik.

Aufgaben: Herstellen, Erweitern und Ändern, Warten und Instandhalten von Anlagen der Energieversorgungstechnik.

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.



gern. Systematische Fehlersuche an mechanischen, pneumatischen, hydraulischen, elektrischen und elektronischen Systemen, Montieren, Prüfen und Beurteilen von Funktion und Zustand eines Kfz-Bauteils.

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Modellbaumechaniker/in, Fachrichtung: Karosseriemodellbau (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieses Ausbildungsganges sind qualifiziert für Tätigkeiten im Bereich der Modell- und Formenherstellung.

Aufgaben: Herstellen von Modellen aus Holz, Metall, Kunststoff oder aus Werkstoffkombinationen. Fräsen

Kaufmännische Ausbildungsberufe

Industriekaufmann/frau (Rü)

Qualifizierung: Industriekaufleute sind qualifiziert für Sachbearbeiteraufgaben in allen kaufmännisch verwalteten Unternehmensbereichen.

Aufgaben: Im Einkauf Beschaffen von Gütern für die Fertigung, im Verkauf Verhandlungen mit Händlern, im Personalwesen Bereitstellen von qualifiziertem Personal am richtigen Platz, im Rechnungswesen Steuern der finanziellen Mittel. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

Kaufmann/frau für Bürokommunikation (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind qualifiziert, die anfallenden Verwaltungstätigkeiten zuverlässig und selbstständig auszuführen.

Aufgaben: In verschiedenen Verwaltungsbereichen Abwickeln des internen und externen Schriftverkehrs, Koordinieren und Überwachen von Terminen. Erstellen von Statistiken, Erteilen von Auskünften am Telefon, über Fax oder im persönlichen Gespräch, Arbeiten am PC. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

Fachkraft für Lagerwirtschaft (Rü)

Qualifizierung: Lagerwirtschaft-Fachkräfte sind qualifiziert, den Materialfluß von der Disposition über die Beschaffung bis zur Warenannahme bei optimaler Lagerhaltung sicherzustellen.

Aufgaben: Planung und Beschaffung, Warenannahme, Qualitäts- und Quantitätskontrolle, Lagerung und Pflege von Waren. Auftragsbearbeitung, Kundenbetreuung, Kommissionierung, Verpackung sowie Versandabwicklung. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

an konventionellen und numerisch gesteuerten Werkzeugmaschinen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Mechatroniker/in (Rü)

Qualifizierung: Mechatroniker finden ihren Einsatzbereich in der Herstellung und Wartung von Maschinen und Fertigungssystemen mit mechanischen sowie elektrischen Hauptkomponenten.

Aufgaben: Herstellen, Prüfen, Programmieren und Instandhalten von mechanischen und elektromechanischen Anlagenteilen, elektrischen und elektronischen Steuerungen, von Hard- und Softwaresystemen, hydraulischen und pneumatischen Steuerungskomponenten sowie Systemen der Automatisierungstechnik. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Kraftfahrzeugelektriker/in (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind qualifiziert, an allem zu arbeiten, was im Auto mit Elektrik und Elektronik zu tun hat.

Aufgaben: Demontieren und Montieren von Bauteilen, Baugruppen und Systemen bei der Instandhaltung von Kfz. Prüfen, Einstellen und Anschließen von mechanischen, hydraulischen, pneumatischen sowie elektrischen und elektronischen Systemen und Anlagen. Prüfen von Abgasen und Einrichtungen zur Emissionsminderung. Ausrüsten und Umrüsten mit Zubehör und Zusatzeinrichtungen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Automobilmechaniker/in (Rü)

Qualifizierung: Automobilmechaniker sind qualifiziert für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen.

Aufgaben: Instandsetzen, Inspizieren, Warten und Ausrüsten sowie die Montage von Kraftfahrzeugen und Anhängern.



Schöne Aussichten

Das Modelljahr '99 wartet mit vielen Neuheiten auf

Verbesserungen von Fahrsicherheit und -komfort sowie ein nochmals erweitertes Angebot prägen die Pkw-Palette des Modelljahrgangs 1999, die ab September verfügbar ist. Neben der Einführung des Astra mit Stufenheck und des neuen Frontera wirken sich hier insbesondere die vielen Modellpflege-maßnahmen aus.

Rüsselsheim (pui). Zusätzlich zur weiteren Aufwertung durch komfortsteigernde Details setzt Opel verstärkt auf seine modernen Ecotec-Motoren mit Vierventiltechnik und Abgasrückführung. So tritt beim Corsa der 1.2 16V Benziner (48 kW/65 PS) die Nachfolge des 1,4-Liter-Aggregats mit Zweiventiltechnik an. Gleichzeitig ist der Bestseller jetzt mit zwei sitzintegrierten Seitenairbags verfügbar. Im Omega löst der 2.0 16V mit 100 kW/136 PS den 85 kW/115 PS starken 2,0-Liter-Motor als Basis-Triebwerk ab. Die Großraumlimousine Sintra erhält als Ergänzung zum bestehenden Benzinmotoren-Angebot den 2.2 DTI 16V-Turbodiesel mit 85 kW/115 PS.

Für die Modelle Omega, Vectra, Astra, Corsa und Tigra führt das Unternehmen im Laufe des Modelljahres als Sonderausstattung das Carphone CCRT 700 ein. Das ab September zunächst für den Omega angebotene System vereint die Funktionen von Audio-Anlage und Mobilfunk-Telefon in einer kompakten Einheit.

Hier ein kurzer Überblick über die wichtigsten Veränderungen im Modelljahr '99: Der Corsa ist nicht nur Marktführer in der Kompaktklasse, sondern setzt auch weiterhin Zeichen in puncto Insassenschutz. Ab sofort sind die Corsa World Cup-Modelle serienmäßig mit Seitenairbags verfügbar, für die übrigen Cor-

sa-Varianten ist der Rundumschutz für 450 Mark lieferbar. Mit zwei neuen Farben – Kupfer und Zypressengrün – rundet Opel das aktualisierte Corsa-Angebot optisch ab.

Äußeres Erkennungszeichen des Tigra-Jahrgangs '99 sind in Wagenfarbe lackierte Türgriffe sowie die neuen Farben Klassikgrün, Keramikblau und Zypressengrün. Auch in Sachen Sicherheit macht das Coupé einen Sprung nach vorn: Ab September erhält bereits das Einstiegsmodell 1.4 16V serienmäßig ein elektronisch geregeltes ABS.

Im neuen Modelljahr profitieren die Astra-Kunden von einer nochmals erweiterten Ausstattung. So erhalten die Easy-Entry-Sitze des Dreitürers serienmäßig eine Memory-Funktion. Ab sofort sind Lederausstattung und das Navigationsradio NCDR 3000 verfügbar.

Im Herbst geht auch die Stufenheck-Variante des neuen Astra an den Start. Die viertürige, vollverzinkte Limousine verfügt über den besten Luftwiderstandsbeiwert von C_w 0,29. Die gegenüber den drei- und fünftürigen Astra-Versionen um 14 Zentimeter auf 4,25 Meter gestiegene Gesamtlänge sowie der lange Radstand von 2,61 Metern ermöglichen ein großzügiges Platzangebot für fünf Passagiere und ein Kofferraumvolumen (nach VDA-Norm) von 460 Litern.

Mit der Sonderedition Vectra i500 Caravan setzt Opel das sportliche Highlight des neuen Modelljahrgangs. Seine Eckdaten: Modifizierter 2.5 V6 Ecotec-Motor mit 143 kW/195 PS, 226 km/h Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,2 Sekunden sowie Reifen der Dimension 215/45 x 17. Stark konturierte Vordersitze betonen ebenso die dynamische Exklusivität wie Aluminium-Dekore an Lenkrad, Schaltknäuf, Mittel- und Schalthebelkonsole sowie an der Handbremsgriff-Mulde.



Gutes Gedächtnis: Die Easy-Entry-Sitze des Astra erhalten serienmäßig eine Memory-Funktion

Einen nochmaligen Zugewinn an Sicherheit markiert die Einführung des bislang für die Vectra-Spitzenvarianten reservierten Tandem-Bremskraftverstärkers für die Versionen 1.6, 1.6 16V, 1.8 16V, 2.0 DI 16V und 2.0 DTI 16V. Als neue Farben komplettieren Classic Green und Kodiak die Palette des europäischen Marktführers in der Mittelklasse.

Die Top-Baureihe von Opel präsentiert sich im Modelljahr '99 ganz im Zeichen der modernen Ecotec-Motoren. Nach Einstellung des 2,0-Liter-Triebwerks mit 85 kW/115 PS und Zweiventiltechnik gehören nunmehr alle Omega-Aggregate der verbrauchsgünstigen und abgasarmen Motorenfamilie an. Neues Basistriebwerk ist der 100 kW/136 PS starke 2.0 16V mit Ausgleichswellen, der bislang schon der meistverkaufte Omega-Antrieb war.

Ab Modelljahr '99 verfügen alle Omega-Varianten serienmäßig über Klimaanlage oder Klimatisierungsaufbau, Nebelscheinwerfer, Lenkradhöhenverstellung und Radio.

An die Stelle des Omega CD tritt künftig der noch besser ausgestattete CD „Reflection“, der unter anderem mit Xenon-Scheinwerfern, Reifen der Dimension 205/65 auf 15-Zoll-Leichtmetallrädern und einer Zweischicht-Uni-, Metallic- oder Metallic-effekt-Lackierung aufwartet. Hinzu kommen eine Klimatisierungsaufbau, Wurzelholzdekor im Mittelteil der Armaturentafel sowie Lederbezüge an Schaltknäuf und Handbremshebel.

Der Sintra, für den bislang mit dem 2.2 16V (104 kW/ 141 PS) und dem 3.0 V6 24V (148 kW/201 PS) zwei Benzinmotoren im Angebot waren, erhält als drittes Aggregat einen modernen, mit Ausgleichswellen versehenen Direkteinspritzer-Turbodiesel der Ecotec-Reihe. Der 2.2 DTI 16V mit Ladeluftkühlung leistet 85 kW/115 PS. Nach MVEG-Norm begnügt sich das sparsame Triebwerk im Durchschnitt mit 7,9 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer. Die Höchstgeschwindigkeit des Sintra DTI beträgt 175 km/h, von Null auf Tempo 100 beschleunigt er in 14,5 Sekunden.



Elegante Limousine: Der MV 6 mit hochglanzpolierten Felgen



Innovativ: Die Neuauflage des Monterey startete erst im Juni '98

den. Der Vierventil-Direkteinspritzer wird sowohl in der GLS-Basisausstattung als auch in der gehobenen CD-Ausführung angeboten. Optische Zeichen setzen die neuen Farben Vulkanrot, Luganoblaue und Dolomitsilber.

Mit neuem 2,2-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer und 3,2-Liter-Sechszylinder geht die zweite Generation des Frontera an den Start. Der neuentwickelte, robuste Offroader wartet mit verbessertem Fahrkomfort und Handling sowie höherer Sicherheit und frischem Design auf. Erhältlich ist der Frontera als dreitürige Kurzversion „Sport“, als Fünftürer mit langem Radstand sowie in den umfangreicheren Ausstattungsvarianten „RS“ (Dreitürer) und „Limited“ (Fünftürer).

Mit zahlreichen technischen Innovationen sowie aktualisiertem Design präsentiert sich seit Juni 1998 die Neuauflage des Opel Monterey. Zu den Technik-Highlights des Topmodells im Offroad-Bereich zählen zwei neue Vierventilmotoren: ein 3,5-Liter-V6-Benziner, der 158 kW/215 PS leistet, und ein 3,0-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel mit 117 kW/159 PS. Die Direkteinspritzer-Dieselsonne des Monterey ist weltweit der erste Offroader, in dem die zu-

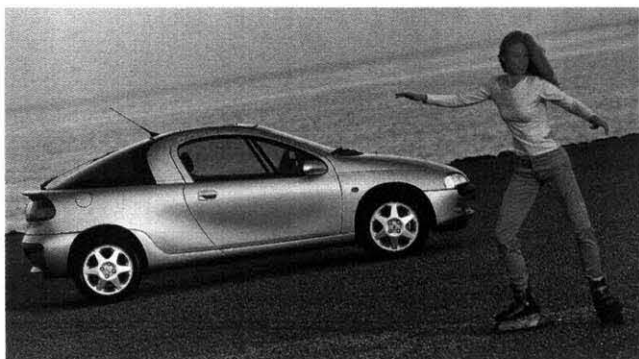
kunftsweisende Common Rail-Technologie zum Einsatz kommt.

Besonderes Merkmal bei der Triebwerke ist ihre außergewöhnliche Drehmomentstärke: Der 3.0 DTI 16V liefert 333 Nm bei lediglich 2000 min⁻¹, der 3.5 V6 bringt es auf 310 Nm bei 3000 min⁻¹. Verbunden ist diese souveräne Kraftentfaltung mit für diese Fahrzeugklasse ökonomischen Verbrauchswerten. So begnügt sich der Common Rail-Dieselnach der MVEG-Meßnorm mit 10,9 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer, während der Sechszylinder-Benziner 13,7 (Automatik: 15,0) Liter konsumiert. Ein weiteres Kennzeichen des Monterey ist das elektronisch geregelte „No-Stop-Allrad“-System (NSA), das es erlaubt, während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h bequem per Knopfdruck von Heck- auf Allradantrieb zu wechseln.

Erhältlich ist der Monterey in zwei Karosserie-Versionen: als umfangreich ausgestatteter Dreitürer „RS“ mit kurzem Radstand sowie als geräumiger Fünftürer mit langem Radstand, der auf Wunsch auch mit der besonders komfortorientierten LTD-Ausstattung verfügbar ist.



Herztransplantation: Der 1.2 16V-Motor löst im Corsa den 1.4er ab



Sicherer Halt: Beim Tigra wird ABS in allen Varianten Serie



Sportliche Kompetenz: Den 195-PS-starken Vectra i500 gibt es jetzt auch in der Caravan-Version

Höhen & Tiefen

Technische Probleme warfen Vectra-Piloten zurück – Im Schlußspurt jetzt die Markenwertung verteidigen

Bevor die deutsche STW-Meisterschaft Ende August zu ihrem einzigen Auslandsgastspiel am Salzburgring antrat, hatte sich das Motorsport-Team aus dem Hause Opel eine gute Ausgangsposition erkämpft. Doch dann klebte der Blitz-Mannschaft das Pech an den Reifen.

Rüsselsheim (jh). „Wir wollen die gute Ausgangssituation nutzen, um am Saisonende ganz weit vorne zu sein“, lautete die Parole von Rennleiter Volker Strycek kurz vor dem Start in Österreich. Und die Lage war wahrlich nicht schlecht: Insgesamt drei Werksfahrer lagen in Schlagdistanz zur Spitze. Eric Hélary hatte als Tabellendritter nur 15 Zähler Rückstand auf Laurent Aiello (Peugeot), 98 auf Spitzenreiter Johnny Cecotto (BMW). Uwe Alzen und Manuel Reuter folgten auf den Rängen vier und fünf. „Bei 270 zu vergebenden Punkten ist noch alles möglich“, gab sich Eric Hélary kämpferisch.

Das Wochenende am Salzburgring war für das Opel-Team dann jedoch eines mit

Höhen und Tiefen. Mit einer starken Leistung errangen Uwe Alzen und Manuel Reuter im Sprint die Plätze zwei und drei. „Der Sprint war super, eine tolle Teamleistung“, urteilte Uwe Alzen unmittelbar im Anschluß an das Rennwochenende.

Auch im Rennen lief es zunächst wie geschmiert für die beiden Opel-Piloten. Sie fuhren souverän auf Position zwei und drei dem Ziel entgegen. Doch kurz vor Rennende verließ die beiden das Glück. Sie mußten mit Reifenproblemen die Box ansteuern und landeten schließlich nur auf den Rängen 13 und 15.

„Über den Rennverlauf bin ich natürlich wahnsinnig enttäuscht“, so Alzen. „Alles lief prima, doch dann bekam ich

im letzten Renndrittel starkes Untersteuern und mußte zum Reifenwechsel an die Box. Das bedeutet in der STW natürlich das Aus.“

Auch Rennleiter Volker Strycek zeigte sich enttäuscht: „Wir haben den von Michelin vorgeschriebenen Reifen verwendet und auch alle anderen Vorgaben von Michelin beachtet und eingehalten. Jetzt stehen wir vor einem Rätsel“, so Strycek auf die Frage nach den technischen Problemen. Und weiter: „Es ist sehr enttäuschend und bitter, nach einem so guten Sprint von Uwe und Manuel so einen Rennausgang erleben zu müssen.“

Pechvogel des Tages war jedoch Eric Hélary. Ein Kuppelungsschaden beendete frühzeitig seinen Einsatz im Sprint. Im Rennen konnte Hélary gar nicht erst starten. Sein Kommentar: „Ich bin sehr enttäuscht. Das war's wohl mit der Meisterschaft.“ Alexander Burgstaller konnte sowohl im Sprint mit Platz elf als auch im Rennen mit Rang acht Punkte sammeln.

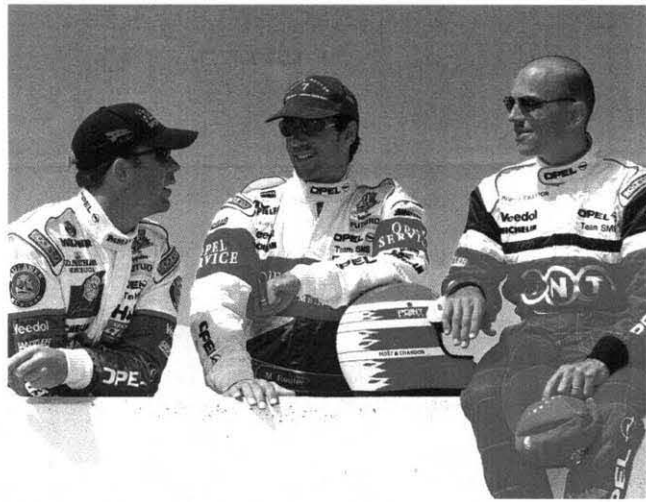


Trotz Pech in Österreich: Zwei Rennen vor Saisonende ist der Sieg in der Markenwertung möglich

Vor den beiden noch ausstehenden Rennen in Oschersleben (13. September) und auf dem Nürburgring (4. Oktober) liegen drei Opel-Piloten auf den Rängen drei bis fünf: Uwe Alzen ist Dritter mit 370 Punkten, Eric Hélary Vierter mit 347

Punkten und Manuel Reuter liegt mit 340 Punkten auf Rang fünf. Spitzenreiter ist Johnny Cecotto mit 476 Punkten vor Laurent Aiello (452), der durch den Doppelsieg auf dem Salzburgring dicht zum Führenden aufahren konnte.

Das Resümee von Rennleiter Volker Strycek nach dem Österreich-Wochenende: „In der Markenmeisterschaft sind wir weiterhin vorne, und wir setzen alles daran, daß dies bis zum Schluß so bleibt.“



Als Team Spitze: Uwe Alzen, Manuel Reuter und Eric Hélary (v.l.)

Spitzensport

Bayern-Spieler trafen sich mit Opel-Rennfahrern

Rüsselsheim/Traben-Trarbach (pui). Fußballstar Stefan Effenberg war sichtlich beeindruckt vom Renn-Vectra, als das Motorsport-Team von Opel, „Halbzeit-Meister“ in der STW-Meisterschaft, den deutschen Fußball-Rekordmeister Bayern München im Trainingslager in Traben-Trarbach besuchte. Mit von der Partie waren neben Rennleiter Volker Strycek die Fahrer Uwe Alzen, Alexander Burgstaller, Eric Hélary und Manuel Reuter.

Mit großem Interesse ließ sich Effenberg von Manuel Reuter in die Geheimnisse des Vectra-Cockpits einweisen. „Der Sitz ist aber extrem eng“, stellte der 30-jährige verwundert fest und staunte nicht schlecht, als ihm der sechs Jahre ältere Reuter über Temperaturen im Cockpit von bis zu 70 Grad berichtete. „Dabei tragen wir aber keine kurze Hose, son-



Schnell am Ball: Effenberg & Co. sahen sich den Renn-Vectra an

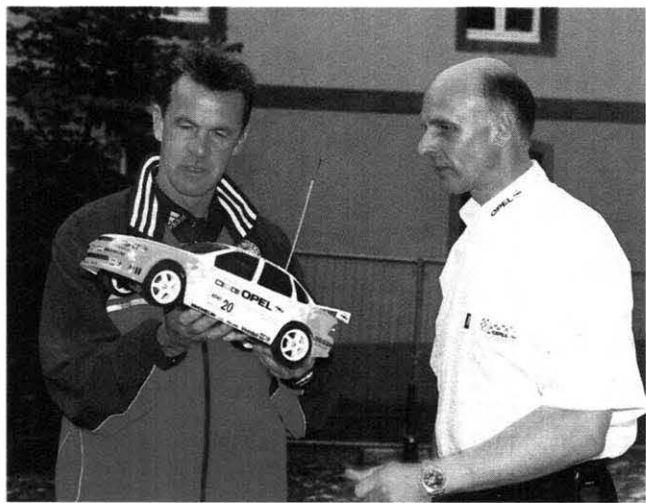
dern feuerfeste Unterwäsche, einen feuerfesten Overall, Kopfhaut, Helm und Handschuhe“, erklärte der ITC-Champion von 1996 und ergänzte: „Körperliche Fitneß ist auch im Rennsport eine Grundvoraussetzung zum Erfolg.“

Ottmar Hitzfeld, neuer Trainer bei den Bayern, und

Rennleiter Volker Strycek unterhielten sich am Rande des Trainingslagers angeregt über körperliche und mentale Fitneß. Sie entdeckten dabei viele Gemeinsamkeiten in ihrer Arbeit mit den Sportlern, ganz gleich, ob Fußballer oder Rennfahrer.

Statt des obligatorischen Wimpel-Tauschs überreichte Volker Strycek einen ferngesteuerten Modell-Vectra im Rennlook an Ottmar Hitzfeld, während Alzen, Burgstaller, Hélary, Reuter und Strycek das neue Auswärts-Trikot der Bayern in Empfang nehmen konnten.

Mario Basler schnupperte bereits beim STW-Saisonauftakt Mitte April in Hockenheim Rennluft. Damals feierte Opel mit Siegen von Uwe Alzen und Manuel Reuter einen Einstand nach Maß in die neue Motorsport-Saison. Und auf einen erfolgreichen Saisonauftakt können mittlerweile auch die Bayern zurückblicken.



Gemeinsamkeiten entdeckt: Ottmar Hitzfeld und Volker Strycek

Wundertüte

Katalog zeigt Motorsport-Kollektion

Rüsselsheim (jan). Nicht nur die rasanten Herren Alzen, Reuter, Burgstaller und Hélary geben in der STW mächtig Gas, auch die Opel Performance Center GmbH (OPC) schmeißt sich ordentlich ins Zeug. Und das ist sogar wörtlich zu nehmen. Denn die OPC geht jetzt mit einer neuen Motorsport-Collection an den Start. Nicht auf der Piste, sondern in erster Linie auf der Haut.

Mehr als 70 Artikel Sportswear-Mode und Fan-Accessoires der aktuellen Opel-Teams stehen zur Wahl, alles zu sehen im brandneuen Katalog, der die gesamte OPC-Kollektion vorstellt. Die reicht von der Paulaner-Kappe eines Uwe Alzen über TNT-Shirts bis hin zur topmodischen Sportjacke mit Opel-Motorsport-Logo.

Jedes einzelne Teil der Kollektion muß höchsten

Ansprüchen genügen. Dafür sorgen eine strenge Auswahl der verwendeten Materialien sowie permanente Qualitätskontrollen. Folglich lautet das Motto für die Fanartikel der OPC: „Top-Qualität zu fairen Preisen“.

Wer nicht nur wie ein Rennfahrer aussehen will, sondern auch so fahren möchte, der kann sich einen STW-Vectra vor die Tür stellen. Allerdings nur im Maßstab 1:10 und rund 60 Sachen schnell, dafür aber mit permanentem Allrad-Antrieb. Dann fehlt nur noch die offizielle Motorsport-Flagge, um den Rennstall komplett zu machen. Kein Problem, die ist ebenfalls zu haben, wie noch so vieles andere.

Einfach im Katalog stöbern und unter der Bestell-Hotline 02689/959168 (oder per Fax: 02689/959784) ordern. Geliefert wird mit Vollgas.

Stenogramm

Der ehemalige Formel 1-Pilot **Derek Warwick** feierte beim Lauf zur britischen Tourenwagen-Meisterschaft in Knockhill seinen ersten Sieg am Volant eines Vectra in der BTCC; es war gleichzeitig der dritte Saisonsieg des Vectra auf der Insel.

Zwei Podiumsplatzierungen erzielte Opel bei den Läufen sieben und acht zur schwedischen Tourenwagen-Meisterschaft in Falkenberg. **Jan Brunstedt** im Vectra des Opel Team Schweden wurde im ersten Durchgang Dritter vor **Pontus Morth** in einem privat eingesetzten Vectra. Im zweiten Rennen erkämpfte Morth Rang drei vor Brunstedt.

Mit Rang fünf im elften Saisonrennen beim Siegerland-Flugplatzrennen verteidigte Calibra-Pilot **Stefan Kissling** den zweiten Tabellenplatz (349 Punkte) in der Deutschen Tourenwagen-Challenge hinter Thomas Winkelhock (BMW/435). Im zwölften Rennen einen Tag später schied Kissling nach einem unverschuldeten Unfall aus. Bester Opel-Pilot war als Vierter **Michael Funke** im Calibra 16V, der auch im Gesamtklassement auf Rang vier (314) liegt.

Nach drei Siegen in Folge hat der Engländer **Andrew Kirkaldy** (157 Punkte) nach zwölf Läufen die Führung in der Formel Opel E.U.-Serie vor Etienne van der Linde (Südafrika/132) und Andrea Piccini (Italien/107) übernommen.

Ein mobiler Exzentriker

Wenn Rainer Gottowik Werkzeug zur Hand nimmt, entstehen rasante Flitzer oder bildschöne Oldies

Bochum (pra). Rainer Gottowik hat ein ganz spezielles Hobby. Der Mitarbeiter aus der KVP-Werkstatt des Werkes I an der Ruhr schraubt für sein Leben gerne an Autos. Diverse Fachzeitschriften (und natürlich auch die Opel Post) berichteten, als er aus einem normalen Corsa ein 204-PS-Geschoß mit der Turbo-Maschine aus dem Calibra bastelte, um fortan zivilisiert, aber mit einer Wahnsinns-Power über die Straßen zu fahren. So mancher Lenker eines hubraumstarken schweren Mobils kam aus dem Staunen nicht heraus, wenn er den kleinen Kraftzwerg nicht abschütteln konnte und sich schließlich obendrein noch von ihm überholen lassen mußte.

Technik fasziniert Rainer Gottowik besonders dann,

wenn sie älterer Natur ist. Und so hat er sich den Oldies gewidmet, die auch in den Bochumer Werken vorzufinden sind. In seiner Freizeit ist Rainer Gottowik bei eben diesen alten Fahrzeugen zu finden, die es wieder herzurichten gilt. Gemeinsam mit manch anderem Kollegen, aber mehr als federführend legt er Hand ans alte Blech, um es wieder auf Vordermann zu bringen.

Sein erstes Werk: Ein Kadett, Baujahr 1938, der inzwischen ob seiner Schönheit schon so manchen Fernsehauftritt hinter sich hat. Jetzt ist Rainer Gottowik das zweite Werk gelungen. In voller Schönheit stellte er einen zuvor recht heruntergekommenen 1,9-Liter-GT vor, der aus dem Jahre '68

stammt und somit ein echter Oldtimer ist.

Eine Oldtimer-Rallye mit knapp 200 Teilnehmern, die entlang der Gestade von Rhein und Ruhr führte, wurde zur ersten Probefahrt genutzt. Ohne Probleme meisterten Oldie und Fahrer die Reise, die anlässlich der Eröffnung einer Andy Warhol-Ausstellung im geschichtsträchtigen Schloß Moyland an der holländischen Grenze rastete.

Dort bewunderten Tausende von Fans nicht nur die Warhol-Bilder, sondern auch die beiden Opel aus Rainer Gottowiks Hand. Privat fährt der Opelener inzwischen einen kleinen Tigra mit einem großen Motor, der über 200 PS leistet. Mit TÜV-Zertifikat, versteht sich.



Ausfahrt mit restauriertem GT-Oldie: Rainer Gottowik legte erfolgreich Hand ans alte Blech

Riemen-Hit

ITEZler gewannen Euro-Regatta

Rüsselsheim/Bonn (jan). Runde 100 Kilometer auf dem Rhein, von der Loreley bis nach Bonn: Das klingt nach einer beschaulichen Schiffsfahrt vor hübscher Kulisse, viel Spaß und Erholung inklusive. Wenn man sich jedoch selbst in die Riemen legen muß, ist es mit der Gemütlichkeit schnell vorbei.

Zwei ITEZ-Mitarbeiter nahmen den Rudermarathon trotzdem auf sich – und lagen am Ende mehrere Längen vorn. Nach fünfeinhalb Stunden hatte der Vierer mit Steuermann,

in dem auch Stefan Heyde und Michael Schindler saßen, bei der 7. Europäischen Rheinregatta ganze 21 Minuten Vorsprung vor der Konkurrenz.

18 Boote hatten sich bei Gegenwind, Regen und starkem Schiffsverkehr den Elementen gestellt. Eine Mordsleistung, auch wenn jede halbe Stunde ein anderer aus dem Boot den Steuermannssitz einnahm.

Und wie schon die Jahre zuvor, startet das Team damit auch beim nächsten Rudermarathon mit der „1.“ am Bug.



Stramme Leistung: 100 Kilometer im Vierer mit Steuermann

Viele Nullen

Turbo-Calibra läuft und läuft und...

Bingen/Rüsselsheim (jan). „Länge läuft“, eine Faustregel für Seeleute, die sich nun auch der Diplom-Ingenieur Klaus-Dieter Brösdorf aus Bingen zu eigen gemacht hat.

Mittlerweile hat sein 1992er Calibra Turbo die 375 000-Kilometer-Grenze durchbrochen. „Er läuft und läuft und läuft“, sagt der Kfz-Sachverständige. Ohne dabei zu erlahmen, wohlgeachtet. Die 204 „Pferde“ des Zweiliter-16V-Triebwerks stehen immer noch gut im Futter und mit etwas Anlauf pendelt sich die Tachonadel trotz fortgesetzten Fahrzeug-Alters immer noch bei 250 km/h ein.

Zwar mußte der Lader einmal überholt und ein neues Verteilergetriebe verbaut werden, ansonsten gab es aber nur die üblichen Verschleißteile zu ersetzen. Bei einer Laufleistung von etwa 60 000 Kilometern im Jahr,

peilen der dunkelblaue Calibra und Brösdorf nun allmählich die 400 000er Marke an.



Schlag auf Schlag: Mittlerweile naht die 400 000er-Grenze



Wer meint, auf der fernen Insel Island gäb' es nur Geyre und Vulkane, liegt falsch. Von dort kommt nämlich auch der Skifahrer Kristinn Björnsson, der sich innerhalb einer Saison im Alpine World Cup um hundert (!) Plätze auf Rang 15 verbessert hat. Um bei europäischen Rennen auch weiterhin vorne mitzufahren, holte sich der isländische Volksheld, in seinem Land bekannt wie der sprichwörtliche „bunte Hund“, in Rüsselsheim einen neuen Vectra Caravan ab. Der marseilleropte Vectra verfügt über den 2.0 DTI-16V Turbo-Diesel mit 100 PS und mehr als genug Platz für die Skier und Ausrüstung.

Roter Kadett

Betriebsrat traf in Moskau auf einen alten Bekannten

Moskau/Rüsselsheim (jan). Vom Main an die Moskwa – ein weiter Weg, doch ein Kadett kam durch. Und eben diesen 60 Jahre alten Rüsselsheimer Fähnrich traf Anton Geisinger, Betriebsrat im

ITEZ, in Moskau an.

Geisinger, der sich schon seit fünf Jahren um den regelmäßigen Gedankenaustausch von deutschen und russischen Offizieren bemüht, traf während eines Seminars

in Moskau auf Oberst Iwan Kisner, den jetzigen Besitzer des Kadetten.

Dieser wurde 1946 von einem russischen Offizier als Beutegut in den Osten verfrachtet. Der Vater des heutigen Besitzers erwarb das Fahrzeug dann später von jenem Offizier.

Und weil ein Opel auch in Rußland nichts von seiner Zuverlässigkeit verliert, wird er auch sechs Jahrzehnte nach dem Stapellauf von seinem stolzen Besitzer regelmäßig bewegt – was dazu führt, daß die Moskauer Miliz dem Kadetten aus Deutschland samt dem ihn lenkenden Obristen aus Rußland ehrfurchtsvoll die Kreuzungen freihält.



Seltenes Bild: Anton Geisinger (m.) mit Oberst (r.) und Kadett

Blitzlicht

Robert Simon

Rüsselsheim (jan). Ein Taucher, der nicht taucht, taucht nichts. Robert Simon taucht – und er schwimmt, oder besser gesagt: Er läßt schwimmen. Als einziger Mitarbeiter der Werksicherheit in Rüsselsheim ist der 48jährige nämlich im Besitz eines Lehrscheins plus Prüfungsberechtigung der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG). Ein Rettungsschwimmer im Offiziersrang sozusagen.

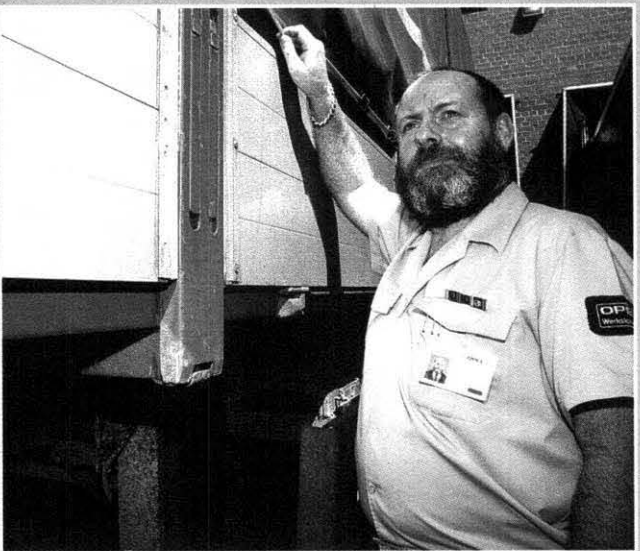
Robert Simon, der am K 65 West die ein- und ausgehenden Waren kontrolliert („Ich bin im Im- und Export-Geschäft“), hat sich seit dem 11. Lebensjahr dem nassen Element verschrieben. Ob's daran liegt, daß er Wassermann ist? „Nein, es war einfach der Sport, der mir so gut gefallen hat.“ Der führte ihn schließlich

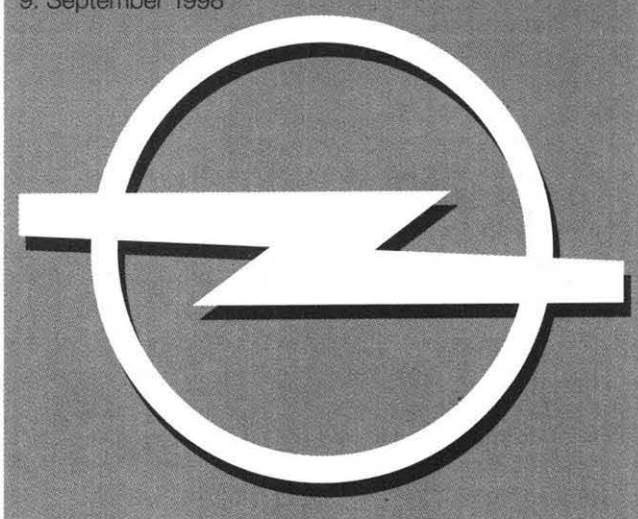
zu den Lebensrettern, wo er nicht nur Anfängern und Kindern, sondern auch Behinderten und Verletzten das Schwimmen beibringt.

Gelernt hat der gebürtige Rüsselsheimer Elektroinstallateur. Bis er 1975 zur „Werkswache“ kam, wie das damals noch hieß. Im selben Jahr trat er beim DLRG ein und machte 1978 seinen Lehrschein. Der berechtigt ihn übrigens auch dazu, als Fachübungsleiter das Sportabzeichen in Leichtathletik abzunehmen.

Seit einiger Zeit ist er Stütz-

punktleiter bei Opel und nimmt sich auf Wunsch auch der angehenden Feuerwehrleute im Werk an. „Die müssen nämlich auch schwimmen können – und das nicht zu knapp“, erzählt Simon, der selbst auch mal mit dem Polizeidienst geliebäugelt hatte. Und warum nicht selbst zur Feuerwehr? Wasser gibt's da doch genug? „Ich bin untauglich, habe echte Höhenangst, das ist schlecht bei Leitern“, lacht Simon. Da läßt er lieber weiter schwimmen. Er kann's ja schon.





Opel Post SPEZIAL

Einzig aber nicht artig

Mit Opel Live entsteht ein Erlebnispark, der seinesgleichen sucht

Vor einem Jahr wehte der Richtkranz in luftiger Höhe. Teile des Gebäudes sind mittlerweile in Betrieb, die Umsetzung des Gesamtkonzepts geht in die Schlußphase: Als erster Automobilhersteller Europas eröffnet Opel im April 1999 einen High-Tech-Erlebnispark zum Thema Auto direkt auf seinem Werksgelände. Sein Name: Opel Live.

Rüsselsheim (jh/osk). Europaweit einmalig ist auch die Konzeption: Das neue Besucherzentrum lädt ein zu einer spannenden und informativen Tour durch die Welt von Opel und vermittelt dabei hautnah die emotionale Seite der Marke mit dem Blitz. „Wir zeigen unseren Gästen, mit welcher Hingabe und Sorgfalt die Opel-Mitarbeiter Autos entwickeln, testen und produzieren“, erklärt Jan Reuvers, der Geschäftsführer der neu gegründeten Betreiber-Gesellschaft Opel Live GmbH.

Die 90-Millionen-Mark-Investition ist wegweisend für die noch junge Sparte der Auto- und Technik-Erlebnisparks, denn sie erhebt den „Tag der offenen Tür“ quasi zur Dauereinrichtung im Werk – das alles in einer humorvollen und zugleich spannenden Form. Den Besuchern wird eine Rundreise geboten, die vor allem auch von multimedialen und interaktiven Präsentationsformen lebt.

Das Erlebniskonzept besteht aus drei Hauptelementen:

- dem neuen Opel Live-Gebäude, in dem die Besucher die Welt der Opel-Automobile mit den Sinnen erfahren können
- der ehemaligen Werkshalle K 48, in der die Unterhaltungsshowen untergebracht sind wie beispielsweise Testfahrtsimulationen und eine effektreiche Tour durch das nachgebaute nächtliche Opelwerk
- sowie zum Abschluß eine audiovisuell unterstützte „echte“ Werksbesichtigung.

Als erste Station der Erlebnis-Reise durch das Unternehmen erwartet den Besucher im Opel Live-Gebäude eine in ihrer Konzeption einmalige „Tour der Sinne“. Hören, Sehen, Riechen, Fühlen – hier kann man all die Dinge erfassen, die ein Auto ausmachen.



Das Auto, so die Botschaft, ist mehr als nur ein Gebrauchsgegenstand aus Stahlblech, Gummi und Kunststoff. Die unterschiedlichen Polsterstoffe können gefühlt, Unterschiede im Auspuff- und Motorenklang „erhört“ und die verschiedenen

Designstufen bei der Automobilentwicklung nachvollzogen werden.

Videoanimationen lassen die Gäste an der Optimierung der Aerodynamik im Windkanal teilhaben, verschiedene Materialien können über den Geruchssinn unter-

schieden werden. Auf diese Weise bekommen die Besucher einen Eindruck davon, welche Liebe zum Detail die Ingenieure und Stylisten bei der Entwicklung eines Autos aufwenden. Den „siebten“ Sinn sprechen Informationen zu Sicherheitssystemen und Umweltschutzmaßnahmen an. Auch hier nimmt Opel eine Pilotfunktion ein.

Die „Tour der Sinne“ wird von einem interaktiven Teil abgeschlossen. „Live“ erfährt der Besucher die auftretenden Kräfte beim Bremsen und Beschleunigen, mit Simulatoren können verschiedene Fahrzeuge rückwärts eingeparkt werden. Exponate verdeutlichen die Arbeitsweise der einzelnen Motorentypen, und an einem Terminal kann sich der Besucher ein virtuelles Automobil ganz nach seinen persönlichen Vorstellungen zusammenstellen.

Im Anschluß bringt der Opel Live-Bus die Besucher in die ehemalige Produktionshalle K 48 inmitten des Opel-Werks. Hier sind die Unterhaltungselemente von Opel Live untergebracht. Ausgerüstet mit modernen Kopfhörern, die einen dreidimensionalen Soundeffekt vermitteln, erleben die Gäste hier im Zeitraffer die Ge-

Fotos: Sommer (1), Opel (1)

Europremiere: Opel Live spricht die Phantasie und alle Sinne an

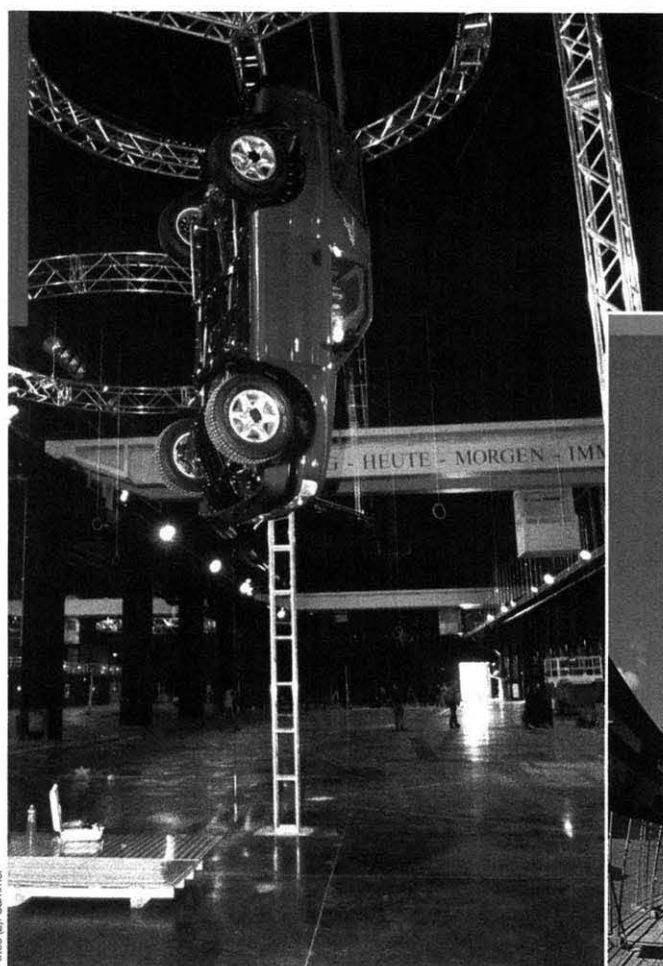
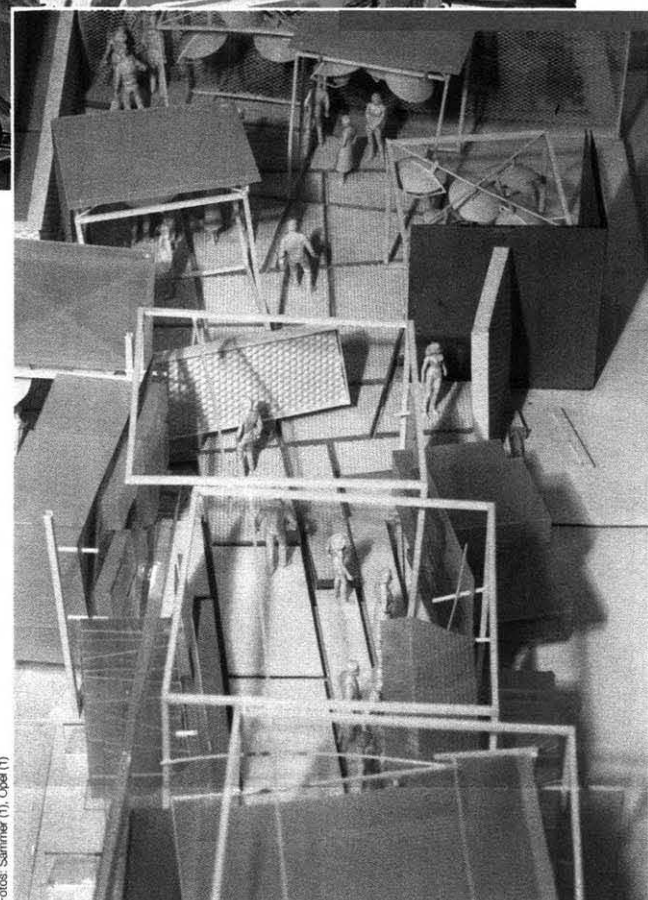
schichte der Automobilentwicklung und -produktion bei Opel.

In einem 3D-Kino werden Crashtests, Prüfverfahren und Dauererprobungen vorgeführt, Simulatoren vermitteln realitätsnahe „Live“-Eindrücke – beispielsweise haben die Besucher das Gefühl, die Hochgeschwindigkeitsbahn auf einem Opel-Prüfstand tatsächlich zu durchfahren. Dieses packende Erlebnis kann parallel auch auf Monitoren verfolgt werden.

Es folgt der „After Dark Ride“: Eine spektakuläre Erlebnisreise per Elektrobahn durch die Historie des Unter-

nehmens und ein künstliches Opel-Werk bei Nacht. Spezielle Effekte, zum Beispiel das Eintauchen in ein Farbbad der Lackiererei und das hautnahe Miterleben modernster Fertigungsverfahren machen diese Etappe durch den Opel-Kosmos – nicht zuletzt dank anspruchsvoller Licht- und Audiotechnik – zum Höhepunkt von Opel Live.

Nach dieser spannenden Rundtour können die Besucher eine der weltweit größten Ausstellungen historischer Opel-Automobile begutachten und eine audiovisuell unterstützte „echte“ Werksbesichtigung unternehmen.

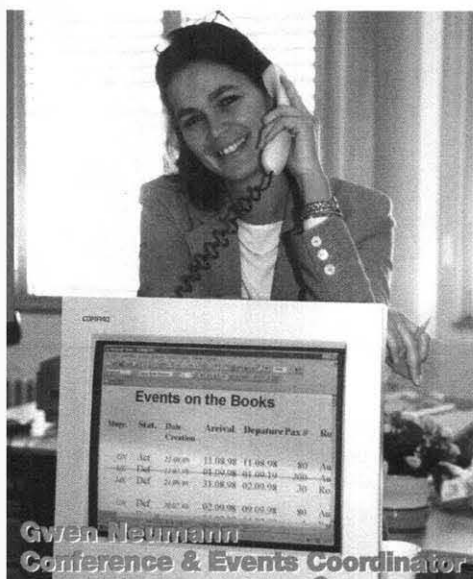


Fun-Fabrik: Im K 48 wird derzeit die Technik für die Show-Elemente wie Rundkino, Simulatoren, „After Dark Ride“ vorbereitet

What a won

Geschäftig, vielstimmig und mehrsprachig geht es zu, wenn die Crew von Opel Live zusammenwirkt. Da wird munter holländisch, französisch, englisch und deutsch gesprochen, da werden auf Zuruf Detailprobleme gelöst, da wird auf allen Leitungen mit Kunden und Lieferanten telefoniert, abgestimmt, verhandelt, kurz: Bei Opel Live wirkt ein junges, kreatives Team, das sich die Umsetzung einer jungen und kreativen Idee zum Ziel gesetzt hat.

Rüsselsheim (jan). Elf Mitarbeiter sind derzeit bei Opel Live an Bord und bringen das Projekt planmäßig so richtig auf Touren. Bis zur Eröffnung im kommenden Frühjahr sollen es mehr als 30 Festangestellte und mindestens noch einmal so viele Aushilfskräfte sein, die sich dem erwarteten Kundenansturm stellen werden. Was das Team in der Stärke einer Fußballmannschaft bisher schon alles verwirklicht hat, kann sich sehen lassen. Im Folgenden stellt die Opel Post die Opel Live-Spezialisten in Kurzporträts vor:



Gwen Neumann
Conference & Events Coordinator

Hinter dem etwas sperrigen Titel verbirgt sich eine klar umrissene Aufgabe: „Das heißt, daß ich bei Opel Live für sämtliche Veranstaltungen zuständig bin. Und zwar sowohl für solche, die Opel ausrichtet, wie auch für jene von anderen, externen Kunden, die Opel Live für Veranstaltungen nutzen möchten“, sagt die 30jährige Holländerin. Dabei spielt es für sie keine Rolle, ob der Kunde ein internationaler Riese oder ein hiesiger Mittelständler ist, die geplante Veranstaltung klein oder groß ausfällt. „Gast ist Gast, wir wollen mit unserem Service alle gleichermaßen zufriedenstellen.“ Eine Haltung, die Gwen nicht zuletzt bei Disneyland Paris perfektionierte. Dort verwaltete sie nämlich die Hotel-Zimmer. „Das waren immerhin an die 5 700 Räume und 10 000 Quadratmeter Tagungsfläche.“ Bei Opel Live geht's da etwas bescheidener zu, sind's hier doch nur drei Tagungsräume, ein Auditorium und ein Ausstellungsraum. Aber, betont Gwen, so groß sei der Unterschied in Wirklichkeit gar nicht, denn: „Gäste sind Gäste, die sollen sich alle wohlfühlen.“



Martin Kogler
Catering & Conference Manager

Inmitten der bunten und internationalen Mitarbeiter-Schar von Opel Live ist auch Martin etwas Besonderes: Der gebürtige Österreicher ist in Holland aufgewachsen und war zuletzt im Emsland tätig. „In Rüsselsheim bin ich im Augenblick vor allem für den Aufbau des Opel Live-Restaurants verantwortlich“, erzählt der 29jährige. Jenes Restaurant soll ab dem nächsten Frühjahr die Gäste und Besucher des Erlebnisparks verpflegen. Außerdem sorgt Martin für die Koordination der Konferenzen und für die Versorgung der Teilnehmer. Wie Kollegin Gwen hat Martin eine Ausbildung als „Diplom-Hotel-Kaufmann“ absolviert: „So kann man es wohl am ehesten nennen, allerdings gibt es diese Ausbildung in Deutschland nicht.“ Erstaunen kann das Multi-Talent so schnell nichts mehr. Im Emsland arbeitete Martin in einer ehemaligen Schiffswerft, die zu Theater, Hotel und Restaurant umgebaut worden war. „Ein ähnliches Konzept wie Opel Live, nur daß es hier keinen Hafen gibt.“



Andrea Hähle
Leiterin Marketing

„Mein erster Kontakt mit Opel war der C-Rekord meines Vaters. Da war ich allerdings erst zwei Monate alt“, beschreibt Andrea Hähle die Anfänge ihres Werdegangs, der sie 1998 nach Rüsselsheim bringen sollte. Doch zunächst führte sie ihr Lebensweg durch ein Studium der Betriebswirtschaftslehre im In- und Ausland sowie ein Engagement bei Walt Disney – bis sie schließlich beim Autohersteller mit dem Blitz landete. Und sich hier gleich wohl fühlte. „Schließlich komme ich aus Neckarsulm, das ist auch eine Autostadt“.



Elf für Europa: Das ist die starke Elf, die Opel Live in Schwung bringt. Wo Spaß und Information, Unterhaltung und Auto.



Stefan Fritz
Techniker

Während sich all die anderen um die Gäste kümmern, muß einer die Technik im Auge behalten. Das tut Stefan Fritz, mit 24 Jahren der jüngste im Team. „Mein Einsatzgebiet reicht von der Zahnradbahn im K48 bis zur Ton- und Lichtanlage im Auditorium“, sagt der gelernte Kommunikations-Elektroniker, der von der Post über die Bühne zum Auto kam. „Vorher war ich beim Musical Sunset Boulevard in Niedernhausen beschäftigt“, erzählt Stefan. Die Arbeit bei Opel Live ist jener beim Musical sehr ähnlich. Mit einer großen Ausnahme: „Hier gibt's keine Schauspieler.“



Frank Wagner
Technischer Leiter

Noch einer, der von den Brettern, die die Welt bedeuten, zu der Welt der Räder kam. Wie Stefan Fritz war auch der Saarländer Wagner vorher beim Musical in Niedernhausen beschäftigt. Reizvoll an seinem alten und am neuen Job findet er vor allem eines: „Es ist eine hochinteressante Aufgabe, die unterschiedlichsten Leute unter ein funktionierendes Dach zu bekommen.“ Bei seinem



Gabriele Petty
Sekretariat-Reuvers

Als „eine große Umstellung“ empfand Gabriele ihre neue Tätigkeit als ordnende und organisierende Hand von Jan Reuvers. „Schließlich habe ich sowas nicht gelernt. Aber es macht Riesenspaß“, meint Gabriele. Bevor sie zu Opel Live kam, betreute die 30jährige Wiesbadenerin als „Gute Fee“ des Bodenpersonals bei Delta-Airlines VIP- und First-Class-Kunden am Frankfurter Flughafen. „Das war natürlich

etwas komplett anderes. Dort hatte ich viel mehr Kontakt zu Menschen.“ Hier in Rüsselsheim hat Gabriele in erster Linie Kontakt zu einem ganz bestimmten Menschen. Wie ist der denn so? „Für mich ist er der Fliegende Holländer, fliegt von einem Termin zum nächsten, bleibt aber immer fröhlich und charmant.“ Sie muß es wissen, schließlich ist Gabriele, nach Bastian und Jan am längsten beim Opel Live-Team dabei.

derful LIVE

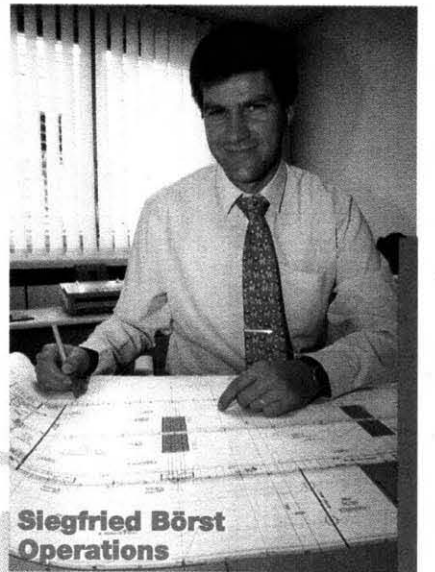
so die Leiterin des Opel Live-Marketing. Ihre Aufgaben sind vielfältig: Sie kümmert sich um die klassische Werbung, um PR- und Kommunikationsmaßnahmen, um die Vertriebsaktivitäten und, und, und... „Mit meiner Arbeit Sorge ich dafür, daß möglichst viele Besucher in den Erlebnispark und in das Tagungszentrum kommen.“ Dort soll es natürlich allen prächtig gefallen, „und ich möchte, daß das dann möglichst viele Menschen erfahren und ebenfalls zu uns kommen“, so die junge Marketing-Expertin.



Nina Zwilling
Sekretariat

„Eigentlich bin ich hier seit zwei Monaten Mädchen für alles“, erläutert Nina Zwilling und ergänzt: „Aber das ist normal, schließlich sind wir im Augenblick noch längst nicht vollzählig.“ Wie viele andere aus der bisher elfköpfigen Mannschaft kommt auch die 26jährige Mainzerin aus dem Hotelfach. Allerdings absolvierte sie im Anschluß noch eine Ausbildung zur Fremd-

sprachensekretärin. Zu Opel Live ist die junge Frau eher durch Zufall gekommen. Nun hilft sie bei der Organisation mit und fühlt sich nach kurzer Zeit schon recht wohl im quirligen Team. Außerdem kann alles nur noch besser werden, glaubt Nina Zwilling: „Momentan herrscht zwar noch ein bißchen Chaos, aber das kriegen wir auch noch in den Griff.“



Siegfried Böst
Operations

Manche Wege sind unergründlich: Offizier bei der Bundeswehr, Ausbildung zum Schiffskaufmann in Hamburg, dann Stationen in den USA und Frankreich – und jetzt Rüsselsheim. „Das macht den Reiz aus, ich wollte halt wieder mal was anderes machen“, erzählt Siegfried, der nun wirklich alles bei Opel Live erledigt. „Von der Ankunft der Besucher, deren Information und den Ablauf des Aufenthalts, über die Ausbildung des Personals bis hin zum Merchandising und noch mehr“, berichtet der 35jährige gebürtige Braunschweiger. „Am wichtigsten ist, daß der erste wie auch der 100 000ste Besucher denselben Spaß bei uns haben. Daß eben alles immer optimal funktioniert“, erläutert Siegfried seine ganz eigene Philosophie zum Thema Dienstleistung.



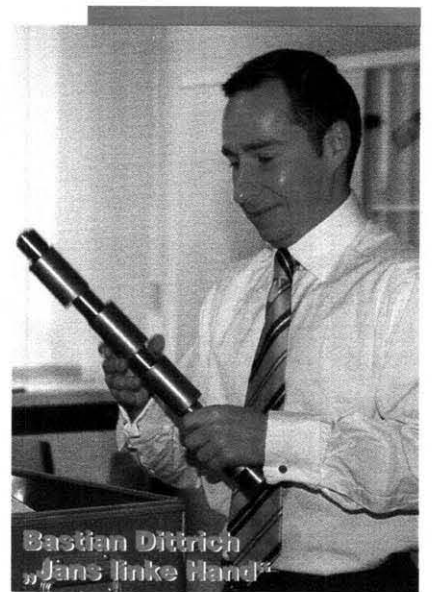
„t. Geht es nach ihrem Willen, gibt es ab Frühjahr '99 einen Ort, wo eine glorreiche Verbindung eingehen: Rüsselsheim“



Jan Reuvers
Geschäftsführer der Opel Live GmbH

Er ist ein echter Globetrotter: Geboren und aufgewachsen in Holland, hat Jan Reuvers nach Stationen in Kanada, der Schweiz und Frankreich die Herausforderung angenommen, in Rüsselsheim ein für Europa einmaliges Projekt Realität werden zu lassen: Opel Live. Die Ziele des 50jährigen Entertainment-Experten sind ehrgeizig: „Wir wollen unter den industriellen Erlebnisparks die erste Adresse sein.“ An einschlägigen Erfahrungen mangelt es

ihm nicht: So hatte er bei Disneyland Paris die Verantwortung für 5 700 Zimmer. Später arbeitete er dort als Direktor für zwei Hotels: Dabei war er im Newportbay Club „Captain“ und im Hotel Cheyenne „Marshall“. Daß es bei Opel Live noch viel zu tun gibt, spornt den agilen Spaßmacher nur an. Denn er ist vom Konzept überzeugt: „Das ist der richtige Weg, der Marke Opel und der Stadt Rüsselsheim einen wichtigen positiven Imageschub zu geben.“

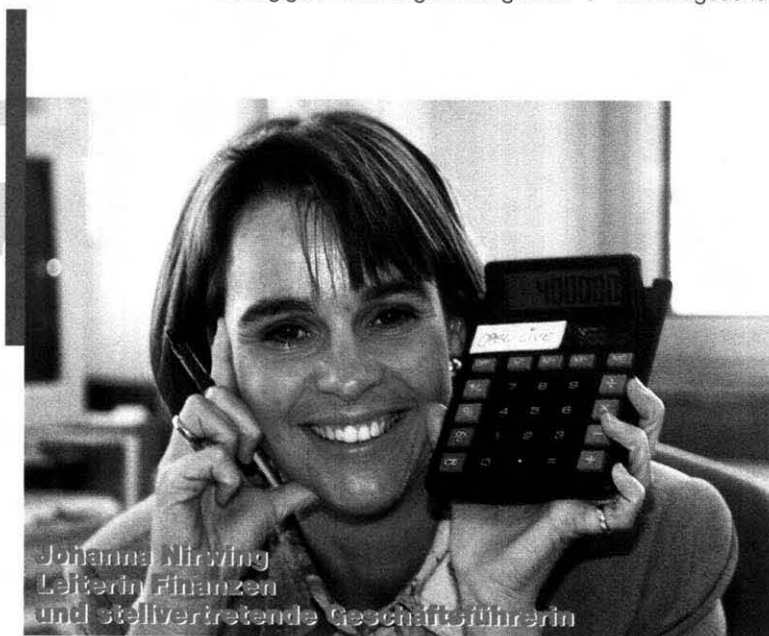


Bastian Dittich
„Jans linke Hand“

Einer ist immer der erste, bei Opel Live war es der 31jährige Bastian. „Ich bin im Juni '97 von London hierher gezogen und war sogar noch zwei Wochen vor Jan Reuvers da“, sagt der gebürtige Hamburger. Er kam für die „Grant Leisure Group“, die das Konzept für Opel Live ersann, als erster in Rüsselsheim an. „Die Hauptsache ist, daß das Ganze gut anläuft. Bis dahin mache ich hier einfach alles, was anfällt, von der Mitarbeiter-Rekrutierung über die strategische Ausrichtung bis hin zum Marketing“, so Bastian, der an der European Business School in London sein Handwerk gelernt hat. Dazu gehört auch, den Chef mal zu vertreten, wenn der gerade nicht greifbar ist. Was häufiger vorkommt. „Deswegen auch der Spitzname: Jans linke Hand“, lacht Bastian. Und wenn dann alles stimmt? „Dann geht es wieder in die weite Ferne.“



Rüsselsheimer Arbeitgeber ist der Maschinenbau-Techniker sowohl für die Gebäude selbst, wie auch für die Technik innerhalb der Gebäude zuständig – Wartung und Service inbegriffen. Frank Wagners Motto für seine Arbeit bei Opel Live ist ebenso simpel wie kundenfreundlich: „Grundsätzlich ist hier alles möglich, wir setzen die Kundenwünsche dann in Licht und Ton um.“



Johanna Nierwing
Leiterin Finanzen
und stellvertretende Geschäftsführerin

Zur Zeit ist die Limburgerin noch ein Unikum im Team von Opel Live: „Schließlich bin ich die einzige, die schon vorher bei Opel gearbeitet hat.“ Über zwei Jahre war die 30jährige in der Hauptbuchhaltung und im Treasury beschäftigt. „Jetzt baue ich hier das Controlling und die Buchhaltung auf.“ Zum Start von Opel Live im nächsten Jahr ist der Einsatz von 35 festangestellten

Mitarbeitern und mindestens 45 Teilzeitkräften geplant. Um die Kapazitäten sinnvoll aufbauen zu können, kümmert sich Johanna auch noch um die Personalseite des Teams. „Momentan macht hier eben jeder etwas von allem. Darin liegt natürlich auch ein Reiz des Jobs bei Opel Live. Außerdem würde das alles hier sonst auch gar nicht so reibungslos funktionieren.“

Hören & Sehen

Das Konferenzzentrum bietet flexible Räume und moderne Technik

Nachdem das Mitarbeiterrestaurant für die Beschäftigten des Adam Opel Hauses und des ITEZ bereits im Sommer an den Start ging, feierte am 1. September ein weiterer Bestandteil des Opel Live-Gebäudes seine Premiere: Das Konferenzzentrum öffnete seine weiten Tore.

Rüsselsheim (jan). Ab sofort stehen für alle Abteilungen aus dem Hause Opel drei Tagungsräume, ein Auditorium sowie ein Ausstellungsraum für Workshops, Empfänge, Ausstellungen und Tagungen bereit.

Mit maßgeschneiderten Konferenzen auch für externe Unternehmen und Organisationen erschließt sich Opel Live einen zukunftsreichen Geschäftsbereich. Flexibilität ist dabei das Schlüsselwort. „Bei uns ist alles möglich“, lautet das Credo des Opel Live-Teams. Sichtbaren Ausdruck findet diese Unternehmensphilosophie im variablen Raumkonzept.

Die drei im Erdgeschoß befindlichen je 85 Quadratmeter großen Tagungsräume können einzeln oder kombiniert gebucht werden. Durch Verschieben der Trennwände sind sie ausbaufähig auf 170 oder sogar auf 255 Quadratmeter. In direkter Nachbarschaft liegt ein 270 Quadratmeter großer Ausstellungs- und Empfangsraum, der

ebenfalls in die Fläche des Konferenzbereiches integriert werden kann.

Das direkt über den Konferenzräumen in der ersten Etage gelegene, stufenförmig nach Art eines Hörsaals aufgebaute Auditorium ist das stimmungstechnische Prunkstück von Opel Live. Exakt 416 Sitz-

plätze bieten reichlich Platz für Gäste, die informiert und unterhalten werden wollen. Eine moderne Ton- und Lichtanlage mit Großbildleinwand sorgt für ausreichend Gehör und visuelle Attraktionen. Mit zwei Drehtellern in der Bühne und einem Lastenaufzug ist das Auditorium zudem ein idealer Ort für Produktpräsentationen.

Auch die „Piazza“ im Stil eines Amphitheaters ist für Konferenz- und Präsentationszwecke nutzbar. Das 1000 Quadratmeter große Viertelrund unter freiem Himmel ist mit 350 Sitzplätzen ausgestattet.

Und: Am Ende eines anstrengenden Konferenztages

bietet Opel Live den Teilnehmern die Möglichkeit, im Erlebnissbereich neue Energie zu tanken. Das Infotainmentzentrum wird so zum idealen Tagungsort für Firmen, die ihren Mitarbeitern und Gästen etwas Besonderes bieten wollen.

Wer für künftige Anlässe eine Veranstaltung buchen möchte, wendet sich an Gwen Neumann, Conference & Events Coordinator bei Opel Live, zu erreichen per Lotus Notes oder unter der Telefonnummer 06142/ 765661. Catering & Conference Manager ist Martin Kogler, Telefon 765660. Ein Cateringvertrag, der das leibliche Wohl der Gäste sichert, wird separat abgeschlossen, ansonsten sind in der Grundmiete Standardtechnik, Reinigung und Bestuhlung nach Plan enthalten.

Geordert werden sollte allerdings rechtzeitig. Obwohl erst einige Tage alt, ist der Konferenzkalender von Opel Live schon wohl gefüllt. Es gibt Anfragen und Vorbestellungen für die Räumlichkeiten, die bis ins Jahr 2000 reichen.



Vieleisigkeit ist Trumpf: Bühne...



...und Ausstattung des Auditoriums bieten moderne Technik

Rast-Stätte mit Spaß-Garantie

Auch bei Besucherrestaurant und Shop geht Opel Live andere Wege

Einen wichtigen Raum im Gesamtkonzept von Opel Live nehmen auch das Besucherrestaurant und der Shop ein. Beide Angebote des Besucherzentrums sind ohne Ticket für Jedermann zugänglich, so daß Opel Live auch bei Passanten und Durchreisenden zur attraktiven Adresse für Einkäufe oder eine kurze Rast wird. Und so sieht das Konzept aus:

Rüsselsheim (jh/osk). Das Opel Live-Restaurant mit einer Kapazität von 225 Sitzplätzen offeriert zu familienfreundlichen Preisen ein breites kulinarisches Spektrum von lokaler bis internationaler Küche. Eine Selbstbedienungstheke im Stil einer Boxengasse setzt automobilen Akzente. Flexibilität

und Vielseitigkeit sind auch in der Opel Live-Gastronomie Schlüsselwörter. So gibt es für die kleinen Besucher eine Kindertheke, zusätzlich bietet das Restaurant Gruppenmenüs zum Spezialpreis an. Wird im Restaurant Platz für abendliche Großveranstaltungen benötigt, lassen sich die Essensausgaben beiseite schieben.

Das 585 Quadratmeter große Restaurant ist rund um das Thema Sport gestaltet und greift vor allem Tennis- sowie Fußballelemente auf. Hier finden die Opel-Sportpartner eine geeignete Bühne – von den Fußballprofis des FC Bayern über die Hockey-Nationalmannschaft bis hin zu den Piloten im STW-Cup.

Wer von seinem Besuch eine Erinnerung mit nach Hause nehmen möchte, wird im Opel Live-Shop fündig. Im Angebot sind drei Produktlinien: Artikel rund um die Marke Opel wie Modellautos und Literatur, Merchandising-Produkte von Opel-Partnern wie den Fußballvereinen FC Bayern München, AC Mailand, FC Barcelona und Paris Saint-Germain und schließlich eine eigene Opel Live-Linie mit dem Logo des Erlebnisparks. Sie umfaßt Mützen, T-Shirts,

Preiswert

Extra-Tarife für Gruppen geplant



Allein in den ersten drei Jahren erwartet Opel Live 1,5 Millionen Besucher. Jeweils 20 Prozent werden mit Bus und Bahn anreisen, 60 Prozent mit dem Auto. Reisegruppen bietet Opel Live Extra-Tarife.

Rüsselsheim (jh/osk). Von großer Bedeutung für Opel Live ist der Markt der Reise- und Ausflugsgruppen. Ihr Spektrum ist weit gestreut und reicht von Schulklassen bis hin zu Vereinen und Firmenbelegschaften.

Insbesondere bei Schulen erfreut sich die Möglichkeit, einen Einblick in die Automobilproduktion bei Opel zu gewinnen, großer Beliebtheit. Als Bestandteil von Opel Live erfährt die Werks-tour eine grundlegende Aufwertung: Die Teilnehmer werden per Shuttle durch die Produktionshallen gefahren. Damit ihnen nichts entgeht, informiert sie ein audiovisuelles System konstant über die Fertigungsschritte. Dabei tauchen die Besucher „live“ in die aktuelle Produktion ein.

Ein weiteres Novum: Opel Live bietet auch an Wochenenden und Feiertagen Werksführungen an. Die Info-Touren werden sich allerdings anders präsentieren als an regulären Arbeitstagen. So werden unter anderem geplant, Roboter umzuprogrammieren, um den Besuchern auch an arbeits-

freien Tagen einen Eindruck von den tatsächlichen Produktionsabläufen zu geben.

Der Erlebnisspark liegt inmitten einer touristischen Highlights reichen Region, darunter der Flughafen Frankfurt und das ZDF in Mainz. Opel Live erarbeitet derzeit mit dem Sender und der Airport-Gesellschaft das Konzept eines Rhein/Main-Erlebnistages mit Besuch aller drei Attraktionen.

Das Angebot wird sich insbesondere an Reisegruppen richten, aber auch für Einzelreisende attraktiv sein. Darüber hinaus strebt Opel Live Partnerschaften mit Hotels und Busreiseveranstaltern an.

Vielseitigkeit demonstriert das Unternehmen ebenfalls auf dem Eventsektor. Besucherrestaurant, Auditorium und Opel Live-Shop bieten Platz für Abendaktivitäten verschiedenster Art. So eignet sich beispielsweise die 1000 Quadratmeter große „Piazza“ mit 350 Sitzplätzen nach Art eines Amphitheaters für Freiluftveranstaltungen vom Jazzkonzert bis hin zum Betriebsfest oder zur großen Grillparty.



Schals, Polohemden und Sweatshirts ebenso wie Kaffeetassen, Kugelschreiber, Radiergummis und Nachbildungen der Identifikationsfiguren aus der Erlebnisswelt wie etwa ein Modell des netten, langen Kerls, der als Schweißroboter nichts anderes zu tun hat, als die Gäste zu begrüßen.

Wie das Restaurant läßt sich auch der 215 Quadrat-

meter große Merchandising-Bereich schnell zur zusätzlichen Fläche für Abend-Events umfunktionieren. Wände, Kassen, Theken und Schaukästen stehen deshalb auf Rollen. Für die Zeiten mit Besucherverkehr formuliert Geschäftsführer Jan Reuvers indes den Grundsatz: „Kein Opel Live ohne Shop und Restaurant. Für unsere Gäste schnüren wir immer nur das volle Paket“.



Fun für Familien: Das Angebot von Opel Live ist so vielfältig, daß für jeden etwas dabei ist