



# Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



**Seite 3:**  
Der frischgebackene Fußball-Werksmeister ist aus Rüsselsheim



**Seite 8:**  
552 Jubilare lassen sich in der Ruhrlandhalle zu Bochum kräftig feiern



**Seite 12/13:**  
Die Serie „100 Jahre“ steht dieses Mal ganz im Zeichen des Manta



**Seite 18:**  
Reinhold Messner tourt durch Deutschland und besucht die Opel-Werke

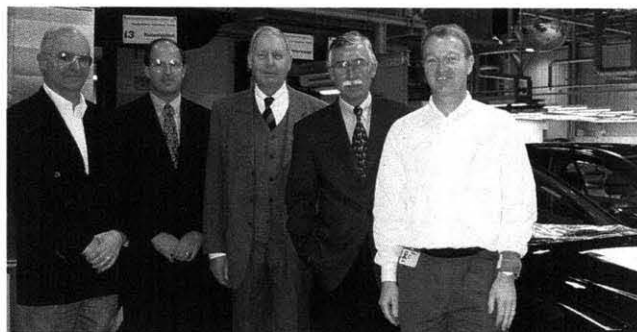
## Volles Fest-Geld

Denn: Nur 4,8 Prozent Abwesenheit

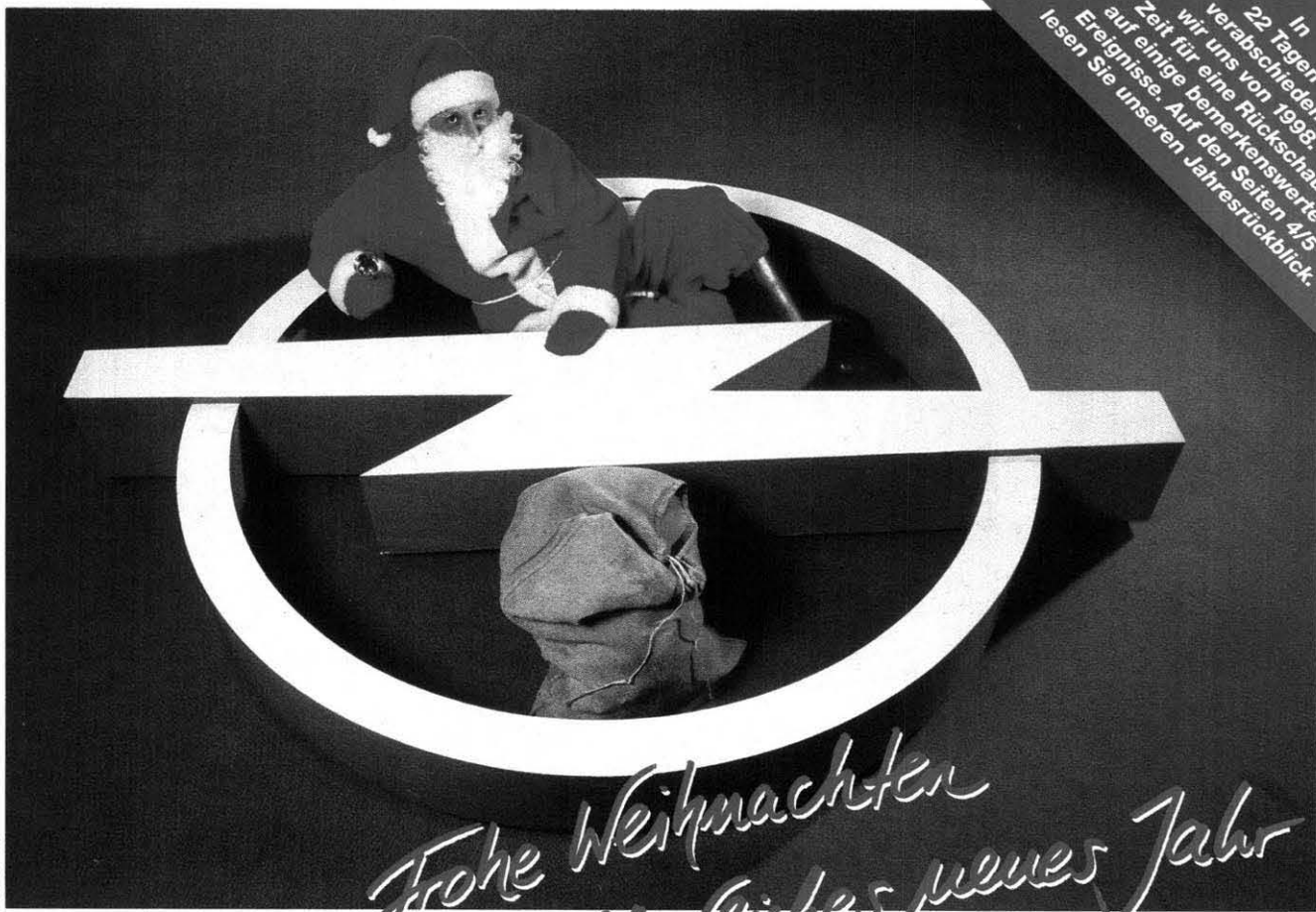
Rüsselsheim (pu). Die Mitarbeiter der Adam Opel AG können sich auch in diesem Jahr über ein volles 13. Gehalt/Lohn als Weihnachtsgartifikation freuen. Diese Regelung gilt für alle Mitarbeiter, die vor 1997 in das Unternehmen eingetreten sind. Mitarbeiter, deren Beschäftigungsverhältnis in 1997 begann, erhalten 2 475 Mark Weihnachtsgeld. Wer im ersten oder zweiten Halbjahr 1998 eingetreten ist, erhält immerhin noch 1 240 beziehungsweise 625 Mark. Auszubildende bekommen analog zu dieser Regelung die volle Ausbildungsvergütung beziehungsweise

abgestufte Teilbeträge. Ausgezahlt wurden die Gratifikationen am 1. Dezember.

Voraussetzung für die Gewährung des vollen Weihnachtsgeldes war die Unterschreitung der Anfang des Jahres in der Betriebsvereinbarung zum Standortvertrag festgelegten Quote der krankheitsbedingten Abwesenheit in Höhe von maximal sechs Prozent. Im Durchschnitt der drei westdeutschen AG-Standorte lag die tatsächliche Abwesenheitsrate im maßgeblichen Zeitraum von November 1997 bis Oktober 1998 bei 4,8 Prozent (Vorjahr 4,7 %).



Im Rahmen eines regelmäßig stattfindenden Qualitätstreffens tagten kürzlich über 30 Top-Manager von Opel und der europäischen General Motors-Organisation in Eisenach. An der Spitze der Besuchergruppe, die von Opel Eisenach-Chef Michael J. Wolf (r.) empfangen wurde, standen der neue Vorstandschef Robert W. Hendry (l.), sein Stellvertreter Wolfgang Strinz (m.), Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger (2.v.r.) sowie der Präsident von GM Europa, Michael J. Burns (2.v.l.). Zu der Delegation gehörten auch zwei Händler-Vertreter aus der Region.



In 22 Tagen verabschieden wir uns von 1998. Zeit für eine Rückschau auf einige bemerkenswerte Ereignisse. Auf den Seiten 4/5 lesen Sie unseren Jahresrückblick.

*Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr*

# Ärmel hoch

Betriebsräte aller Werke trafen sich zur 30. Vollversammlung in Bochum

Mehr als hundert Arbeitnehmervertreter aus allen deutschen Opel-Standorten kamen im November für drei Tage in Bochum zu Beratungen zusammen. Auf dem Programm der 30. Betriebsräteversammlung stand auch eine

Aussprache mit der Geschäftsleitung. Gemeinsam alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Wende zu vollziehen – so lautete die zentrale Botschaft des ausführlichen Meinungsaustausches.



Aussprache mit Betriebsratskollegen und Vorstand: Klaus Franz, Rudi Müller, Alfred Klingel, Dietmar Hahn und Peter Jaszczyk (v.l.)

Bochum (jh). Gesamtbetriebsratsvorsitzender Rudi Müller kennzeichnete in seiner Grundsatzrede die Ausgangssituation, in der der Betriebsrat das Unternehmen am Ende des Jahres 1998 sieht, mit folgenden Worten: „Von außen werden wir von einer kritischen Öffentlichkeit betrachtet, die es beinahe schon gewohnt ist, daß Opel mit Qualitätsmängeln und Personalquerelen in Verbindung gebracht wird.“ Noch schwerer wiege jedoch, so Müller, daß im Inneren des Unternehmens „die Motivation der Beschäftigten langsam aber sicher den Bach runter geht“.

Der Betriebsrat erwarte, daß der Vorstand schnell einen Weg finde, Opel wieder aus der Talsohle herauszuführen, denn: „Opel ist Arbeitgeber für 45 000 Beschäftigte in Deutschland, für die wir Verantwortung tragen.“

Müller erinnerte daran, daß nach der Unterzeichnung des Standortvertrages II und des Anlaufs des neuen Astra „viele von uns große Erwartungen in das Jahr 1998 gesetzt ha-

ben.“ Zumal die Ausgangsbedingungen nicht schlecht waren, denn die deutsche Automobilindustrie habe sich glanzvoll zurückgemeldet. Aber: „Opel hat in der Boomphase der Autoindustrie im Vergleich zu den Konkurrenten weiter an Boden verloren.“

Mit dieser Situation wollten sich die Betriebsräte nicht abfinden, betonte Müller, „denn für uns geht es dabei um die Erhaltung vieler Arbeitsplätze.“ Zumal zu befürchten sei, daß die Autokonjunktur 1999 oder 2000 einen Knick bekommen werde. Daher forderte Müller: „Wir brauchen eine Aufbruchstimmung“.

Auch der stellvertretende Vorstandsvorsitzende, Wolfgang Strinz, empfindet die Entwicklung des Marktanteils als unbefriedigend. Als Ursache für die Misere sieht Strinz in erster Linie einen Imageverlust der Marke und des Unternehmens.

In diesem Zusammenhang appellierte der Vize-Vorstandschef eindringlich an die versammelten Betriebsräte: „Unsere internen Probleme müssen wir intern lösen. Lassen Sie uns intern ringen, streiten

um die richtige Lösung, den richtigen Weg, aber nach außen hin sollten wir so auftreten, uns so äußern, daß es

dem Wohle des Unternehmens und seinen Beschäftigten dient.“

Fortsetzung auf Seite 2

## Ganz kurz ...

**Stromausfall in Rüsselsheim:** Ein Stromausfall nach einem Kabelbrand hat Anfang Dezember Teile des Rüsselsheimer Werks für mehrere Stunden lahmgelegt. Aus bisher ungeklärter Ursache ist es im Keller der Zentralwerkstätten zu einem Kurzschluß gekommen. Beim Ausglühen der Leitungen habe es mehrere Folgekurzschlüsse gegeben, die wichtige Trafos auf dem Werksgelände lahmgelegt haben. Betroffen waren mehrere hundert Mitarbeiter im Altwerksbereich.

**Vectra ausgezeichnet:** In der Türkei erhielt der Vectra zum zweiten Mal hintereinander die Auszeichnung „Bestes inländisches Auto des Jahres“. Die Leser der beiden führenden türkischen Automobil-Zeitschriften entschieden sich mit überwältigender Mehrheit für das Mittelklassefahrzeug. Der im Werk Torball bei Izmir von Opel Türkiye für den einheimischen Markt produzierte Vectra war dort mit 12 738 Fahrzeugen im letzten Jahr Marktführer seiner Klasse.

**Produktionsstart in China:** In Shanghai wurde jetzt das erste je in China gebaute Automatikgetriebe hergestellt. Es gehört zur Serienausstattung der Buick-Fahrzeuge, deren Produktion noch im Dezember ebenfalls im GM-Werk in Shanghai anlaufen soll.

**Die nächste Opel Post** ist für den 3. Februar geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 6. Januar 1999.



# Sports-Leistung

Georg von Opel-Preise für die „stillen Sieger“ vergeben

Franz Beckenbauer und der Präsident des Nationalen Olympischen Komitees (NOK), Walter Tröger, zeichneten jetzt zwölf „Stille Sieger“ des Sports mit dem „Georg von Opel-Preis 1998“ aus. Einer der ersten Gratulanten: Hessens Ministerpräsident Hans Eichel.



Siegerfoto: Ausgezeichnete Athleten und ehrenamtliche Helfer

Rüsselsheim (jh). Die Preise für Athleten und ehrenamtliche Helfer, die sich in besonderer Weise um den Sport und die Gesellschaft verdient gemacht haben, sind mit 10 000 Mark beziehungsweise 15 000 Mark dotiert. Die Auszeichnungen, jetzt zum dritten Mal vergeben, erinnern an den Sportsmann und Humanisten Georg von Opel, einen Enkel des Firmengründers.

In der Kategorie „Unvergessene Sieger“ erhielten Martin Lauer (61), der langjährige Hürden-Weltrekordler und Staffel-Olympiasieger von 1960, sowie Helmut Bantz (77), der Turn-Olympiasieger im Pferdsprung von 1956, ihre Preise aus der Hand des stellvertretenden Opel-Chefs Wolfgang Strinz. Der dritte Preis in dieser Kategorie ging an Heinz Schneider (66) aus Mühlhausen, der in den 50er Jahren zu den erfolgreichsten und

profitiertesten deutschen Tischtennisspielern gehörte. Schneider war insgesamt 16 mal DDR-Meister.

Als „Besondere Kämpfer“ zeichnete NOK-Präsident Walter Tröger die 33jährige Eisschnell-Läuferin Jacqueline Börner aus, die 1990 Weltmeisterin im Vierkampf geworden war und trotz eines schweren Autounfalls 1992 den Olympiasieg über 1 500 Meter erreichte. Ausgezeichnet wurden in dieser Kategorie außerdem der Fußball-Rekordnationalspieler Lothar Matthäus (37) von den Bayern aus München, der Ruder-Weltmeister Thomas Jung (29) aus Berlin sowie der 44 Jahre alte, beinamputierte alpine Slalom-Läufer Thomas Weiß aus Netzschkau in Sachsen.

Für ihr Engagement zur psychischen Rehabilitation behinderter Kinder erhielt Inka Conze (56) den Preis für „Sportler in sozialer Verant-

wortung“. Die Vorsitzende der Deutschen Arbeitsgruppe Goldberg-Plan ist seit 25 Jahren in der Behinderten-Arbeit tätig und treibt selbst noch aktiv Sport. Der zweite Preis in dieser Kategorie ging an den Kapitän der Deutschen Basketball-Nationalmannschaft, Henrik Rödl (29) aus Offenbach, der seit einigen Jahren für Alba Berlin spielt und sich gezielt für die Förderung des Basketball-Sports in Schulen und sozialen Einrichtungen einsetzt.

In der Kategorie „Ehrenamtliche Helfer“ überreichte der Vizepräsident des Deutschen Sportbundes (DSB), Ulrich Feldhoff, in Vertretung von DSB-Präsident Manfred von Richthofen den ersten Preis, verbunden mit einer Geldprämie von 15 000 Mark, an Helmut Buschmeyer (57) aus Bad Iburg, der seit 40 Jahren im niedersächsischen Fußballverband ehrenamtlich tätig ist. Den zweiten Preis erhielt Andreas Decker (46) aus Zwickau, der nicht nur Olympiasieger und Weltmeister im Rudern war, sondern als Vizepräsident des DSB und Präsident des Landesportbundes Sachsen seit 1990 sehr engagiert für die Wiedervereinigung im Sport eingetreten war. Dritter Preisträger wurde Günter Klatt (80) aus Berlin, der bislang älteste „Stille Sieger“. Klatt leistet seit 1934 Pionierarbeit in der Deutschen Lebensrettungs-Gesellschaft (DLRG) und dürfte damit wohl der älteste noch aktive Rettungsschwimmer Deutschlands sein.



Spitze: Prominente Gratulanten freuten sich mit den Preisträgern

## Betriebsräteversammlung in Bochum

Fortsetzung von Seite 1

Da zumeist die schlechten Nachrichten besonders hartnäckig in den Köpfen haften bleiben, erinnerte Strinz noch einmal an die positiven Schlagzeilen des Jahres '98 als da waren unter anderem der Standortvertrag II, der Bau des einmillionsten Vectra, die Eröffnung des Adam Opel Hauses, der Anlauf des neuen Astra, die Inbetriebnahme des Zentrums für alternative Antriebe, der Verkaufsbeginn des neuen Frontera, die Markenmeisterschaft im STW-Cup, die Vorstellung der neuen Transportergeneration mit dem Arena und dem Movano und, und, und...

Die bevorstehenden Aufgaben seien trotz dieser positiven

Impulse gewaltig. „Wir brauchen dafür die konstruktive Zusammenarbeit mit allen Betriebsräten und allen Mitarbeitern“, forderte Strinz. Die Herausforderungen seien klar erkennbar: „Der Erfolg wird von unseren Produkten bestimmt.“ Es komme vor allem auf „ansprechendes Design, sehr gute Qualität und große Zuverlässigkeit“ an. Und abschließend: „Ich bin davon überzeugt, daß Opel wieder große Erfolge erreichen kann, wir werden es schaffen, weil wir auf die Kraft unserer Mitarbeiter bauen und vertrauen können.“

Neben Wolfgang Strinz mit seinem Grundsatzreferat hatten auch der neue Personalvorstand Norbert Küpper, Betriebsvorstand Christian Gru-



pe sowie Qualitätsvorstand Manfred L. Wolf die Gelegenheit, dem Plenum ihre Sicht der Dinge darzustellen.

In einer ausführlichen und lebhaften Diskussion meldeten sich diverse Betriebsräte aus allen Werken zu Wort. Sie reagierten unmittelbar auf die

## Service

OnStar kommt

Ein neuer Service geht jetzt an den Start: OnStar – eine mobilfunkunterstützte und standortbezogene Dienstleistung, die direkt ins fahrende Auto hineinreicht.

Rüsselsheim (med). OnStar bietet aktuelle Verkehrsinformationen, individuelle Routenberatung, Hilfe bei Notfällen, persönliche Reiseführung mit nützlichen Tips über Hotels, Tankstellen, Rastplätze, und vieles mehr – und das alles mit nur einem Knopfdruck. Denn eine Taste am Radio ist für die Verbindung ins OnStar-Center reserviert. Mit Hilfe des satellitengestützten GPS werden die Fahrzeugposition und der Fahrzeugtyp erkannt, was für die weiteren Hilfeleistungen wichtig ist. Dabei sind qualifi-



Arbeiten für die Mobilität von morgen: Das OnStar-Team

zierte Auskünfte gefragt, Meldungen mit mehr Informationswert und Nachrichtentiefe als man sie beispielsweise über den Verkehrsfunk im Radio erhält. „Wir wollen mit dem Kunden in eine Abonnement-Beziehung treten, die bereits mit der Fahrzeugübernahme anfängt“, sagt William Jenkins, der Chef des 16 Personen starken Mobile Communication Systems-Teams (MCS). „Dafür bieten wir einen Informations-Service gegen Rechnung.“

Noch läuft die Testphase. Die ersten Distrikt-Manager

für Händlerbetreuung testen OnStar. Nach einer zweijährigen Entwicklungsphase geht es ab Modelljahr '99 los. Dann wird der Kunde das OnStar-System ganz regulär als Option für seinen Omega und Vectra bestellen können. Alle Volumenmodelle sollen nach und nach mit dem OnStar-System ausgestattet werden.

Wer wird den OnStar-Service in Anspruch nehmen? Für wen ist er gemacht? „Wir werden alle Neuwagenkäufer ansprechen, Menschen mit Sensibilität für Sicherheit, kommunikationswillige Autofahrer, Personen mit Affinität für neue Medien und technisch interessierte und versierte Leute“ so Marketingleiter Heinrich Stallmeister.

Über die Preise wird noch nicht offen geredet – aus Wettbewerbsgründen. Soviel steht fest: Interessiert sich der Kunde für ein OnStar-System, dann kauft er sich ein Radiogerät mit OnStar und im Abonnement den Service dazu. Hinzu kommen die Telefongebühren. Damit wird OnStar sicherlich teurer, als ein Anruf bei der Auskunft. Dafür ist der Service auch spezifischer und besser. Außerdem soll sich das System rasch weiterentwickeln. Denn Dialogfähigkeit ist Trumpf – auch in Zukunft.



Aufgezogen: Der Kran belegt's: Die Rohbauarbeiten sind abgeschlossen

Rüsselsheim (ek/jh). „Diese moderne und leistungsfähige Schaltstelle wird maßgeblich dazu beitragen, die Fitneß des Fertigungsstandortes im weltweiten Wettbewerb sicherzustellen.“ Die Schaltstelle, von der Norbert Küpper, Personalvorstand und Werkdirektor in Rüsselsheim, sprach, ist die neue Werkszentrale. Anfang Dezember war Richtfest.

Im Sommer '99 soll die Zentrale fertiggestellt sein. Sie werde den Pulsschlag im Werk kräftigen, „denn wir werden schneller reagieren und sämtliche Arbeitsabläufe noch effizienter gestalten können“, sagte Küpper anlässlich der Feier mit diversen Gästen und den künftigen „Bewohnern“. Rund 160 Mitarbeiter der Stabsabteilungen des Werkes sollen hier ab dem kommenden Jahr schalten und walten.

Und das auf lange Sicht. Denn, so Küpper, „für mich ist die neue Werkszentrale auch ein klares Ja zur Zukunft des Fertigungsstandortes Rüsselsheim.“

Mit dem Neubau der sechsgeschossigen Werkszentrale untrennbar verbunden ist auch das direkt nebenan entstehende Gesundheitszentrum, für das es jetzt ebenfalls Richtfest zu feiern galt. Ein Team von 50 Fachkräften unter der Leitung von Dr. Holger Breitzkreutz wird ab dem kommenden Sommer von hier aus die medizinische Versorgung sicherstellen. Das dreigeschossige Flachdach-Gebäude bietet eine Gesamtnutzfläche von 2500 Quadratmetern und ersetzt die drei seit den 60er Jahren betriebenen Einzelstationen.

**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.



# Meister vom Main

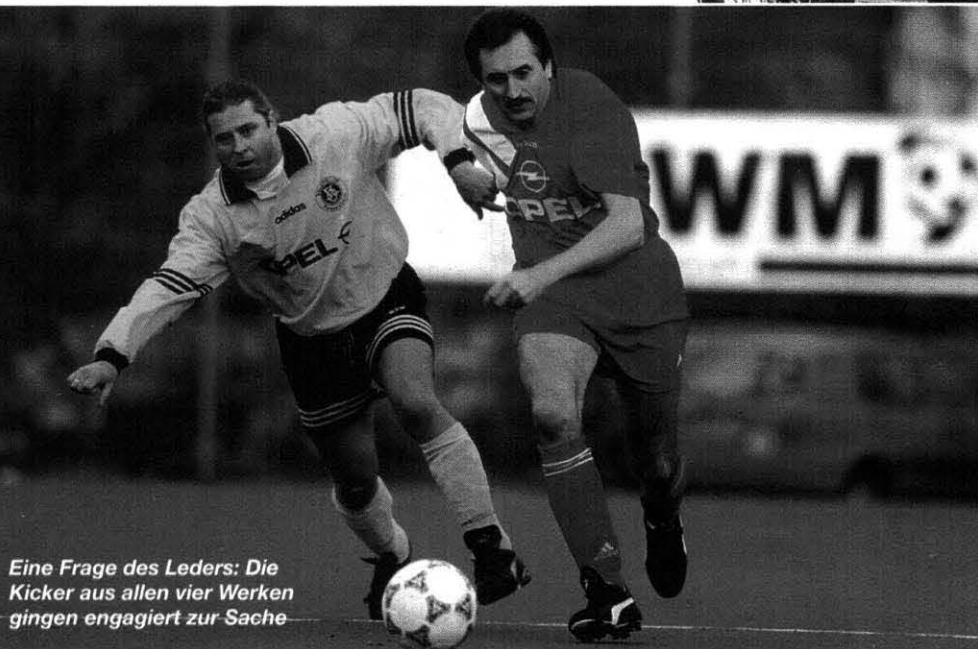
## Rüsselsheimer Endmontage gewann Werksmeisterschaft

Das Jubiläum war klein, die Veranstaltung aber wie immer fein: Mitte November traten in der Heimat des Opel-Sportpartners FC Bayern München zum fünften Mal die Standortmeister zur Opel-Werksmeisterschaft gegeneinander an. Nach engagiert geführten Partien ging der Sieger-Pokal erstmals nach Rüsselsheim. Damit brach das Team Endmontage die Vormacht der Pfälzer Kicker, die den Meister bisher immer unter sich ausgemacht hatten.

München (jh). Exakt 520 Teams haben seit 1994 an der Fußball-Werksmeisterschaft im Zeichen des Blitzes teilgenommen. Trophäen, Tore, Trauer gab's reichlich in den zurückliegenden fünf Champions-Runden. Und doch: Irgendwie drohte die Veranstaltung langsam langweilig zu werden. Schließlich hatten bisher die Kicker aus Kaiserslautern ein Titel-Abo. Gelang dem FC Pressenhub von '94 bis '96 ein meisterlicher Hattrick, sorgte zuletzt zumindest der Sieg des Dream-Team aus dem DI-Diesel für ein wenig Abwechslung in dieser scheinbar Pfälz-internen Veranstaltung.

Mit einer derartigen Erfolgsbilanz hätten sich eine Bundesliga-Elf und ihr Trainer einen Platz im Kicker-Olymp gesichert. Doch ebenso wie sich Otto und seine Mannen vom Betzenberg zu Saisonbeginn ein wenig schwer taten, so mußten auch die Pfälzer Opel-Kicker in diesem Jahr Federn lassen. Das begann schon damit, daß sich im Juni mit den DI-Rangers ein Team die Pfalz-Meisterschaft und damit das Ticket zur Endrunde nach München sicherte, das bisher nicht zu den etablierten zählte. Und in der Bayern-Metropole lauerte harte, weil hochmotivierte Konkurrenz aus Rüsselsheim (Endmontage), Bochum (FC Achse) und Eisenach (Old Forkliftdriver).

Vor dem Kampf ums runde Leder haben die Organisatoren der Fußballwerksmeisterschaft aus der Internen Kommunikation traditionell den Gedankenaustausch mit Verantwortlichen des Opel-Sportpartners Bayern München gesetzt. So erschienen am Vorabend des Tur-



Eine Frage des Leders: Die Kicker aus allen vier Werken gingen engagiert zur Sache

niers zwei sichtlich gut gelaunte „Offizielle“ im Quartier der Blitz-Kicker. Karl-Heinz Rummenigge, Vize-Präsident des FC Bayern, und Mehmet Scholl, dauerverletzter Sympathieträger, mischten sich unter Amateurvölk, schüttelten geduldig Hände, schrieben Autogramme, wenn sie keine Hände schüttelten, beantworteten viele Fragen und hielten kurze Reden, wenn sie keine Fragen beantworteten.

Bei dieser Gelegenheit erläuterte Rummenigge unter anderem die Grundzüge einer bemerkenswerten und in dieser Form wohl nur selten anzutreffenden Sportpartner-Philosophie. Kernaussage: Im zehnten Jahr ihrer Kooperation haben die Bayern die Unterschrift unter eine Vertragsverlängerung bis zum Jahr 2003 gesetzt, obwohl und gerade weil die Schlagzeilen über Opel derzeit nicht nur die positivsten sind. Eine derart bewährte Zusammenarbeit

wie jene Sportpartnerschaft von Bayern München und Opel, so Rummenigge, lasse sich nicht so einfach erschüttern. Zumal die Bayern es Opel nicht vergessen werden, daß das Unternehmen unverbrüchlich zu den Bayern gehalten hat, als diese vor wenigen Jahren nach einer verkorksten Saison nur auf Rang zehn landeten.

Für derartigen Zuspruch gab's Szenenapplaus – und das, obwohl die Bayern unter den Opel-Werkern nur wenige natürliche Fans haben. Schließlich ist die Konkurrenz durch den FCK, den VfL Bochum oder die Eintracht aus Frankfurt einfach zu groß – zumindest auf nationaler Ebene. Wenn es noch einer weiteren Geste bedürft hätte, das Eis zu brechen, dann nahmen Rummenigge und Scholl diese Hürde spätestens, als sie sich nach einem gemeinsamen Abendessen mit den Werksteams jeweils zum Schnapsschuß fürs Fotoalbum aufstellten.

Mit dieser Harmonie war's jedoch nach dem Frühstück des nächsten Tages vorbei. Pünktlich um zehn Uhr piffen die Schiris auf einem Platz des Bayern-Trainingsgeländes in der Säbener Straße bei erträglichen Temperaturen die ersten Partien an. Gespielt wurde das Kleinfeldturnier – wie gehabt – zweimal zwölf-einhalb Minuten, jeweils sechs gegen sechs.

Das Leistungsspektrum der vier Teams lag in diesem Jahr sehr dicht beisammen. Das zeigen allein die – bis auf eine Ausnahme – sehr knappen Resultate. Dennoch ging es bei den Duellen beherzt zur Sache. Da mußten sich die Pfälz-Kicker von ihren Betreuern nicht nur Liebeserklärungen anhören. Der Eisenacher Schlußmann sah sich in einer Schwächephase seines Teams zu der Frage an die Kollegen veranlaßt „Spielt ihr noch mit?“. Und der Bochumer Libero hatte sich



La ola im Olympiastadium: Die Blitz-Kicker auf ihrer Ehrenrunde

offensichtlich auf die falsche Rolle vorbereitet. Er wurde vom Unparteiischen wegen Dauermeckerns zum Duschen geschickt.

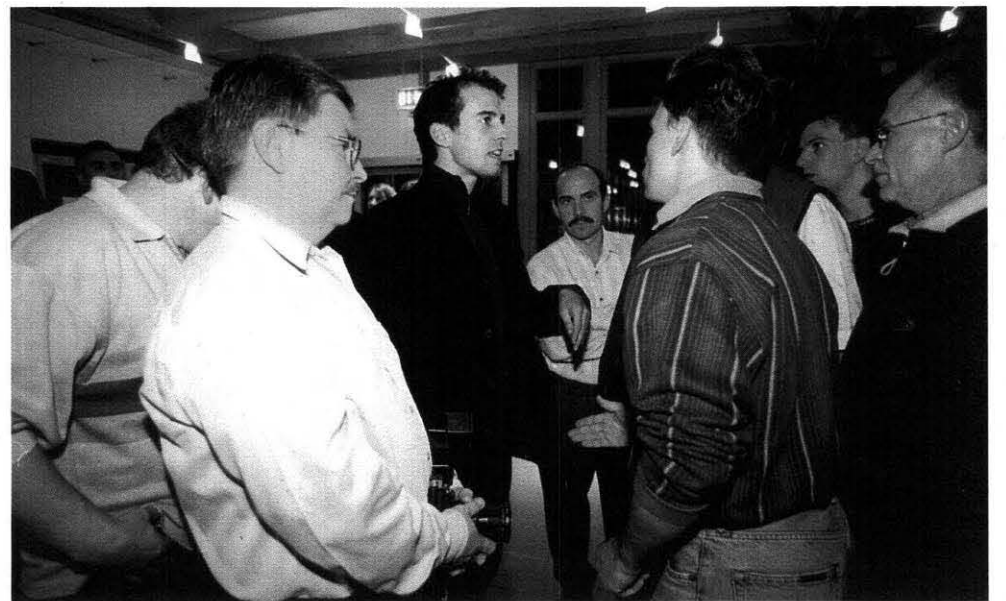
Daß die Rüsselsheimer Endmontage in der Schlußabrechnung die Nase vorn hatte, war dennoch alles andere als zwangsläufig. Zwar überzeugte das Team beim 4:0 gegen die Eisenacher. Doch schon der 1:0 Erfolg gegen das Pfalz-Team im ersten Spiel basierte letztendlich auf einem späten Elfmee-

ter. Und im „echten Endspiel“ gegen die Bochumer hatten die Kicker von der Ruhr den Siegtreffer mindestens ebenso auf dem Schlappen wie ihre hessischen Kollegen.

Doch jegliche Arithmetik war spätestens zur Siegerehrung im vollbesetzten Olympiastadium vergessen. Dort überreichten Dr. Hans-Dieter Rüter, der Direktor Zentrale Personalabteilung, Betriebsratschef Rudi Müller und Bayern-Vize Rummenigge Pokale und Urkunden an die Opel-Teams. Die nutzten flugs die Gelegen-

heit, sich noch einmal auf einer Ehrenrunde im vollbesetzten Bayern-Stadion den Fans zu zeigen, die sich gerade auf den Südschlagler gegen den VfB Stuttgart einstimmten.

Nach dem Spiel, in dessen Verlauf die Bayern-Offiziellen um Rummenigge von Kahn und Co. phasenweise nicht mehr Leistung gezeigt bekommen als am Vormittag in der Säbener Straße, machten sich die Werks-Kicker im Schneegestöber wieder auf den Heimweg. Geschafft, aber glücklich. ■



Mittendrin statt nur dabei: Mehmet Scholl kannte beim Mitarbeiter-Talk keine Berührungsangst



Pokal vor großer Kulisse: Dr. Hans-Dieter Rüter (2.v.r.) und Rudi Müller (r.) bei der Siegerehrung



Der Besuch des Münchner Derbys gehörte zu den allerersten „Amtshandlungen“ des neuen Vorstandschefs Robert W. Hendry. „Wir sind Fußballfans und verfolgen die Spiele des FC Bayern München schon seit vielen Jahren mit großem Interesse“, so der 54jährige, der mit seiner Frau ins Olympiastadion gekommen war. „Die Bayern haben auch im Ausland einen vorzüglichen Ruf, und ich freue mich, die Mannschaft jetzt erstmals auch live spielen zu sehen“, verriet Hendry dem Bayern-Präsidenten Franz Beckenbauer vor dem Spiel. Im kommenden Jahr können Opel und Deutschlands erfolgreichste Fußballer übrigens auf eine zehnjährige Zusammenarbeit zurückblicken.



# Jahresrückblick

*Januar*



Wir schreiben den 5. Januar, 6 Uhr morgens. Es ist der erste Arbeitstag im neuen Jahr. Doch statt noch leicht verschlafener Katerstimmung herrscht in der Bochumer Produktion freudige Erregung: Der erste neue Astra läuft vom Band. „Ein neues Auto aus einem neuen Werk“ hatte Opel 1962 angekündigt, als an der Ruhr der erste Kadett vom Band lief. Der Slogan gilt genauso für den neuen Opel-Bestseller aus Bochum. Denn das Werk ist bis zu diesem 5. Januar 1998 mit einem Investitionsvolumen von annähernd drei Milliarden Mark komplett umgekrempelt und modernisiert worden. Kein Wunder, daß so mancher, der diesen Schichtbeginn miterlebte, den Pioniergeist der 60er Jahre zu spüren glaubte.

*Februar*

Auch Kleinvieh macht Mist, sagt der Volksmund. 61 Millionen Mark Einsparungen in sieben Jahren, das klingt in der Automobilindustrie eher nach Kleinvieh. Ist es in diesem Falle aber nicht. Und deshalb gab's für ein Team aus dem ITEZ dafür auch gleich einen „GM-Oscar“. Der „Extraordinary Accomplishment Award“, eine hohe Auszeichnung, die die Konzernmutter vergibt, ging an das „Deproliferations-Team“ um Manfred Schellin, Thomas Hühner, Wolfram Friesenecker und Roland Sanders. Diese Mannschaft hat es sich zum Ziel gesetzt, die im Automobilbau benötigte Anzahl von Befestigungsteilen zu verringern. Beispielsweise durch die Vereinheitlichung von Schrauben, Werkzeugen oder Schraubenköpfen. Eine lohnenswerte Aufgabe, wie Einsparungen und Auszeichnung zeigen.



Der Bandablauf eines neuen Modells ist die eine Seite, die erfolgreiche Markteinführung eine andere. Um auch in diesem Punkt nichts dem Zufall zu überlassen, treffen im Februar und März rund 16 000 Opel-Händler aus ganz Europa in Marrakech ein. Einziger Tagesordnungspunkt: den neuen Astra auf Herz und Nieren zu testen. Getreu der Maxime „Nur wer ein Auto richtig zu schätzen weiß, kann es auch ordentlich verkaufen“, unternahmen sie ausführliche Testfahrten und lassen sich von Verkaufs- und Technik-Experten aus dem Unternehmen über die Vorteile dieses Modells informieren. Parallel zu dieser Veranstaltung fahren in Österreich mehrere hundert Journalisten den neuen Astra probe, um anschließend ihre Eindrücke in Fahrberichten an ihre Leser weiterzugeben.



*März*

Jedes Jahr Anfang März heißt es für die Autobranche: Auf nach Genf. Der dortige Automobilsalon gehört zu den wichtigsten Veranstaltungen dieser Art. Klar, daß Opel die Chance nutzte, kurz vor dem Verkaufsstart des neuen Astra dieses Schmuckstück noch einmal der Öffentlichkeit zu präsentieren. Als mindestens ebenso interessant erwies sich jedoch der Ausblick in die Zukunft, den Opel dem Fachpublikum und den Journalisten in



Genf ermöglichte: Am Beispiel eines mit einer Brennstoffzelle bestückten Prototypen der Großraumlimousine Sintra präsentierte das Unternehmen einen Überblick über sein Engagement im Bereich der alternativen Antriebe und verkündete ein ehrgeiziges Ziel: Ab 2004 soll ein Serienfahrzeug mit Brennstoffzellen-Technologie angeboten werden.

Am 11. März freute sich Bundeskanzler Helmut Kohl über ein „stahlgewordenes Bekenntnis“ zum Standort Deutschland – und mit ihm hunderte von Gästen und Opel-Mitarbeitern. Mit der Eröffnung der neuen Unternehmenszentrale, des Adam Opel Hauses, haben 1225 Beschäftigte aus den Zentralbereichen eine neue Heimat gefunden. Vorstandschef David J. Herman betonte während der Feierlichkeiten:



„Hier sind unsere historischen Wurzeln und hier ist der Ausgangspunkt für unsere Aktivitäten auf der ganzen Welt.“

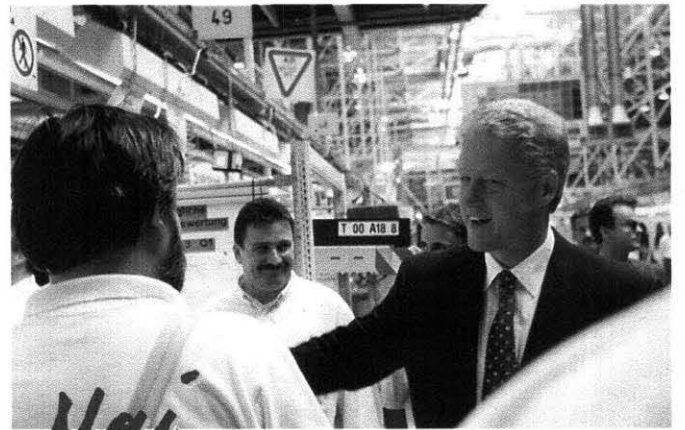
Betriebsratschef Rudi Müller erinnerte daran, daß Rüsselsheim durch die Bautätigkeiten für das Adam Opel Haus, für Opel Live sowie das neue Ausbildungszentrum in dem Ruf stand, nach Berlin die zweitgrößte Baustelle Deutschlands zu sein.

*April*

Die drei- und fünftürige Variante des neuen Astra sorgt mittlerweile für Gedränge in den Verkaufsräumen der Händler. Unterdessen geht das Modellfeuerwerk aus dem Hause Opel unvermindert weiter. Auf der Leipziger Messe „Auto Mobil International“ feiert die Stufenheck-Version des Astra ihre Weltpremiere. Die gegenüber den bereits lieferbaren Astra-Varianten um 14 Zentimeter auf 4,25 Meter gestiegene Gesamtlänge des Viertürers sowie der lange Radstand von 2,61 Meter ermöglichen ein großzügiges Platzangebot für fünf Passagiere und ein Kofferraumvolumen von 460 Litern. Die Öffentlichkeit nimmt diese Spitzenwerte der Limousine interessiert zur Kenntnis.



82,1 Prozent für die Rüsselsheimer Liste um Spitzenkandidat Rudi Müller – ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann. Insgesamt waren rund 45 000 Mitarbeiter in den deutschen Opel-Werken aufgefordert, einen neuen Betriebsrat zu wählen. Das Ergebnis fiel in allen Werken deutlich zugunsten der Amtsinhaber und der IG Metall aus. Die Wahlbeteiligung reichte von 74 Prozent in Rüsselsheim bis zu 92,5 Prozent in Eisenach. Eine Besonderheit dieser Wahl: Das endgültige Ergebnis aus Bochum lag erst Wochen nach der Stimmabgabe vor, weil es in den Werken an der Ruhr erstmals seit über 30 Jahren wieder eine Persönlichkeits- statt einer Listenwahl gegeben hatte. Trotz des aufwendigeren Wahl- und Zählverfahrens bringt aber auch hier das Wahlergebnis keine besonderen Überraschungen.



*Mai*

Prominente Gäste sind keine Seltenheit an den Opel-Standorten in Deutschland. Ein US-Präsident in der Fertigung – das ist dann aber doch eher die Ausnahme. Umso größer war die Freude (und bei vielen Beteiligten auch die Aufregung), als Bill Clinton im Rahmen eines zweitägigen Staatsbesuchs in Deutschland auch

das Eisenacher Opel-Werk besichtigte. Auf Einladung und in Begleitung von Bundeskanzler Kohl und Thüringens Ministerpräsident Vogel informierte sich

Clinton in Eisenach über die ostdeutsche Produktionsstätte und deren Vorbildfunktion innerhalb des globalen Opel-Produktionsverbundes. Der US-Präsident nutzte dabei auch die Möglichkeit zur persönlichen Begegnung mit zahlreichen Mitarbeitern.



Wenn 110 Millionen in die Erweiterung und Modernisierung eines Teilelagers investiert werden, dann kann man davon ausgehen, daß es sich dabei um eine Großtat handelt. Wohl wahr: Schließlich werden im Bochumer Werk III auf 101 500 Quadratmetern rund 76 000 Artikel bevorratet, kommissioniert und versendet. Ein Blick hinter die Kulissen eines solchen Werkes verspricht interessant zu sein. Folgerichtig kamen dann auch knapp 4 000 Schaulustige zum Arbeitertag nach Bochum-Langendreer. Die Mitarbeiter und ihre Angehörigen erhielten im Rahmen eines ausgedehnten Rundgangs Einblicke in die Arbeitsweise eines hochmodernen Teilelagers.



*Juni*

Nach sechs Jahren an der Spitze der Adam Opel AG nimmt David J. Herman im Sommer eine neue Herausforderung an. Er geht als Vize-Präsident von GM nach Moskau und übernimmt



dort die Verantwortung für Rußland und alle Märkte im Bereich der ehemaligen Sowjetunion. Gleichzeitig hat

der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 19. Juni Gary L. Cowger zum neuen Vorsitzenden des Vorstandes bestellt. Mit Alfred Klingel und Harald Lieske wählt der Aufsichtsrat darüber hinaus zwei neue Mitglieder in das Kontrollgremium. Klingel, Betriebsrat aus Kaiserslautern, folgt auf Paul Schleicher und Lieske, Betriebsratsvorsitzender aus Eisenach, löst den langjährigen Vorsitzenden der IG-Metall-Vertrauensleute, Gerhard Wink, ab.

Am 1. Juni tritt in Rüsselsheim eine neue Gleitzeitregelung in Kraft, die den betroffenen Mitarbeitern eine noch flexiblere Handhabung ihrer Arbeitszeit ermöglicht. Seit der Einführung der Gleitzeit vor zehn Jahren ist der individuelle Gestaltungsspielraum kontinuierlich gestiegen. Bis auf sechs Stunden tägliche Mindestarbeitszeit innerhalb einer sogenannten Gleitzeitspanne von 7 bis 19 Uhr gibt es fast keine Vorgaben mehr. Eine Opel Post-Umfrage am Standort Rüsselsheim zeigt, daß diese Regelung bei den Beschäftigten sehr positiv angenommen wird. Klar wird aber auch, daß mit der neuen Regelung auch die Selbstverantwortung jedes einzelnen Mitarbeiters steigt.



# blick 98

*Juli*

Mehr als ein halbes Jahr lang mußten sich die Mitarbeiter des Adam Opel Hauses in Rüsselsheim zur Mittagszeit mit einem Provisorium begnügen: Da das Mitarbeiter-Restaurant für die neue Unternehmenszentrale im Nachbargebäude von Opel Live untergebracht werden soll, dieses



aber noch nicht soweit war, mußten die Mitarbeiter bis Anfang Juli mit einem Zeltlager im Schatten des Adam Opel Hauses vorlieb nehmen. Doch am 6. Juli fiel im gläsernen Halbrund von Opel Live der Startschuß zum Essenfassen. Bis zu 2400 Mitarbeiter kann der Dienstleister Pedus hier verköstigen.

In Rüsselsheim setzen die Fertigungsexperten zunehmend auf Handarbeit. Scherz beiseite: Für den Zafira läuft die Pilotfertigung auf Hochtouren, denn der Van auf Astra-Basis, der ab dem kommenden Jahr in Bochum von den Bändern laufen wird, soll das hohe Qualitätsniveau des Astra fortsetzen. Daher wird jetzt an der Pilotlinie der Zusammenbau des Siebensitzers optimiert. Und um alle Arbeitsgänge optimal aufeinander abstimmen zu können, bedarf es eben zunächst einmal vornehmlich der Handarbeit. Da trotz aller Berechnungen in diesem frühen Stadium immer noch Nacharbeiten nötig sind, diskutieren und dokumentieren die Experten in diesem Sommer alle für einen optimalen Serienanlauf notwendigen Schritte.



*August*



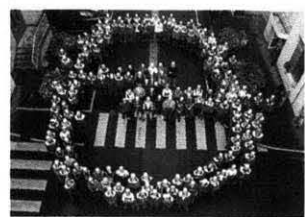
Seine Markenzeichen sind schmalzlockige Fönfrisur und Brusthaartoupet: Im zebragestreiften Webpelzanzug trat Dieter Thomas Kuhn während der Werksferien im Rüsselsheimer Opel-Werk vor seine Fans – 4000 an der Zahl. Der Auftritt des kultigen Schlagersängers sorgte – trotz Wolkenbruchs und ungemütlicher Temperaturen – für Stimmung pur. Nach dem Auftritt von Justus Frantz im Vorjahr setzte Kuhn mit seinem Auftritt hinter dem Hauptportal das Musikengagement des Unternehmens fort. Zu diesem Engagement gehört auch eine enge Kooperation mit der Jazz-Fabrik, in dessen Rahmen diverse international renommierte Musiker nach Rüsselsheim kamen.



Die Vorbereitungen auf ein weiteres großes Medienereignis laufen auf Hochtouren: Bis Mitte Oktober sollen rund 1000 Journalisten aus ganz Europa in der britischen Grafschaft Northumberland nahe der Grenze zu Schottland möglichst abseits gut ausgebauter Straßen Auto fahren. Die Pressevorstellung des neuen Offroaders Frontera steht auf dem Terminplan. Nahe Newcastle upon Tyne werden von den Profis aus der Presseabteilung deshalb Pisten vorbereitet, die den Journalisten reichlich Gelegenheiten bieten, die Vorzüge des neuen Geländewagens mit dem Blitz auf der Haube zu erfahren – on road und off road. Die Fahrerberichte, die etwas später in den Zeitungen und Zeitschriften erscheinen, zeigen: Die Arbeit hat sich gelohnt. Der Frontera bekommt durchweg sehr gute Kritiken.

*September*

Am 1. September zieht traditionell eine ordentliche Portion frischer Wind durch das Unternehmen. Insgesamt 360 junge Menschen beginnen an diesem Tag ihr Berufsleben mit einer Lehre in den Werken Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach. Das Unternehmen bildet den Nachwuchs in zwölf technischen und drei kaufmännischen Berufen aus. In diesem Jahr gab es am 1. Arbeitstag der „Neuen“ in Rüsselsheim sogar noch ein ganz besonderes Jubiläum zu feiern: Gianluca Amenta, der 1993 als 15 000ster Azubi in Rüsselsheim anfang, begrüßte mit dem 17jährigen Holger Stahl den mittlerweile 16 000. Opel-Azubi im Stammwerk.



Rund ein Jahr nach dem Richtfest beginnt Opel Live im Rahmen einer Pressekonferenz so richtig die Werbetrommel zu rühren. Die Botschaft wird gehört: Als erster Autohersteller Europas eröffnet Opel im Frühjahr 1999 einen High-Tech-Erlebnispark zum Thema Auto direkt auf seinem Werksgelände. Opel Live-Geschäftsführer Jan Reuvers erläutert der Öffentlichkeit

das Konzept, mit dem Opel den „Tag der offenen Tür“ künftig zur Dauereinrichtung erheben wird. Mit der 90-Millionen-Investition in der noch recht jungen Sparte der Auto- und Technik-

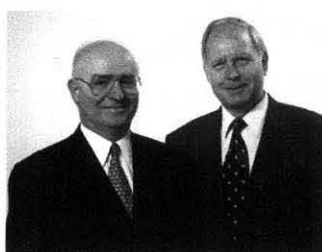


Erlebnisparks soll den Besuchern ab dem kommenden Jahr eine Rundreise durchs Unternehmen geboten werden, die von multimedialen und interaktiven Präsentationsformen lebt.

*Oktober*



Nach einer insgesamt aufregenden Saison war das Finale an Spannung nicht mehr zu überbieten: Beim zehnten und letzten Lauf der Deutschen STW-Meisterschaft auf dem Nürburgring konnte sich die Marke mit dem Blitz durch einen Dreifach-Triumph im Rennen und einem Doppelsieg im Sprint in letzter Sekunde noch die Markenmeisterschaft in dieser Serie sichern. Vor 47 000 begeisterten Zuschauern waren Rennleiter Volker Strycek sowie die Fahrer Manuel Reuter, Uwe Alzen, Eric Hélary und Alexander Burgstaller über den Saisonausgang überglücklich. Auch das Ergebnis der Fahrerwertung kann sich aus Opel-Sicht sehen lassen: Alzen, Hélary und Reuter belegten hinter Meister Johnny Cecotto und Vorjahressieger Laurent Aiello die Plätze drei bis fünf.



Im Oktober gibt es bei Opel erneut personelle Neubesetzungen. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung vom 26. Oktober Hans Barth einstimmig zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt. Darüber hinaus beschloß der Aufsichtsrat, den Vorstandsvorsitz in die Hände von Robert W. Hendry zu legen. Die neue Rolle des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden nimmt Wolfgang Strinz ein. Die Verantwortung für die Personalbereiche sowie die Position des Arbeitsdirektors geht an Norbert Küpper. Aber wichtige Personalien gibt es nicht nur aus Rüsselsheim zu vermelden, auch in der Pfalz tut sich was. Denn dort geht der langjährige Betriebsratsvorsitzende Paul Schleicher in den Ruhestand, so daß das Komponentenwerk künftig mit einem „PS“ weniger auskommen muß.



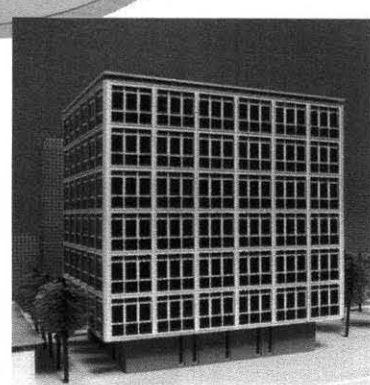
*November*

Eine der größten Investitionen in der europäischen Automobilbranche wird in einem großen Festakt gewürdigt: Im polnischen Gleiwitz eröffnen GM-Chef Jack Smith, der polnische Staatspräsident Aleksander Kwasniewski sowie weitere führende Vertreter aus dem Unternehmen, aus Wirtschaft und Politik das neue Opel-Werk. Knapp zwei Jahre nach Baubeginn produzieren dort zunächst 1100 Mitarbeiter den Astra Classic. Im März '99 soll die Beschäftigtenzahl auf 2000 steigen. Auch die Fertigungskapazität ist auf Zuwachs ausgelegt: Zusätzlich zu den bis zu 70 000 Astra pro Jahr will Opel in Gleiwitz ab 2000 ein zweites Modell produzieren. Hierfür wird das Werk seine Kapazität bis auf 150 000 Fahrzeuge ausweiten.

Paris ist nicht nur die Stadt der Liebe, Paris ist auch die Stadt der Feinschmecker. Folgerichtig bietet die französische Metropole auch den weltgrößten Markt für Obst und Gemüse, für Fleisch und Fisch. Kein Wunder, daß ausgerechnet Paris jetzt auch den Wiedereinstieg von Opel in das Transportersegment erlebte. Mehr als 300 Fachjournalisten erprobten auf dem „Marché de Rungis“ und den Straßen im Großraum der Hauptstadt den Movano. Der Transporter entspringt einer langfristig angelegten Kooperation mit Renault und wird in der Klasse bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in insgesamt mehr als 40 verschiedenen Versionen angeboten. Dank dieser großen Variabilität des Fahrzeugkonzeptes wird der Movano ab Januar '99 – dann kommt er zu den Händlern – richtig Lust auf Last machen.



*Dezember*



Unter Dach und Fach ist der Neubau zwar noch nicht, aber nachdem das sechste und letzte Obergeschoß fertiggestellt wurde, ist der Rohbau der neuen Rüsselsheimer Werkszentrale und der benachbarten Sanitätsstation fertig. Am 3. Dezember nutzten die künftigen Bewohner – allesamt Mitarbeiter der Stabsabteilungen des Werkes – die Gelegenheit, im Rahmen des Richtfestes ihre baldige neue Heimat zu inspizieren. Die neue Werkszentrale, zwischen den Gebäudekomplexen K 40 und K 130 gelegen, bietet ausreichend Platz für rund 160 Mitarbeiter, die gegenwärtig noch vorwiegend im vorderen Teil des Opel-Areals nahe des Hauptportals untergebracht sind.



Den Kleinen bringt der Nikolaus süße Überraschungen, den Großen vielleicht besonders schnelle: Bis zum 6. Dezember kamen über 350 000 Besucher zur Essen Motorshow, um sich über aktuelle Fahrzeug- und Tuningtrends zu informieren. Bereits zum 31. Mal ging in Essen die Motorshow über die Bühne. Auf 18 Hallen verteilt präsentierten 550 Aussteller ihre Exponate. Mit von der Partie natürlich auch die Marke mit dem Blitz. Opel stellte in Essen insbesondere seine sportlichen Modelle in das Rampenlicht. Das Spektrum reichte dabei vom Corsa World Cup Sport über den Tigra Sports, Astra Sportive, Vectra Sport, den Vectra i500 und den Omega Sport 3.0 V6 bis hin zum dreitürigen Frontera Sport RS. Besonderes Schmankerl: Die Premiere des OPC-Astra mit 160 PS-Motor.



# Chaosstag bei Opel?

Geht am 1. Januar 2000 das Licht aus? Nein, sagen die Experten, die Umstellung der EDV läuft planmäßig

Wenn der Roboter die Fahrtür aufs Dach schweißst, das Kraftwerk seinen Betrieb einstellt und die Lohn- und Gehaltsabrechnung keinen Pfennig mehr rausrückt, dann ist das Jahr 2000 angebrochen. So sehen es zumindest die Pessimisten. Alles halb so schlimm, betonen die Experten, die an der Umstellung der elektronischen Systeme zur Jahrtausendwende arbeiten.

Rüsselsheim (jan). Beim nächsten Gongschlag sind es 409 Tage, 20 Stunden, 8 Minuten und 30 Sekunden: „Sind Sie bereit für das Jahr 2000“, fragt mahndend der Chronometer. Unaufhörlich tickt die Uhr auf Klaus Norbert Krafts Schreibtisch die Zeit bis zum nächsten Jahrtausend herunter. Denn dann kommt, nach jeder Menge Arbeit, die Stunde der Wahrheit, die über Wohl und Wehe entscheidet – funktionieren alle Systeme wie sie sollen?

„Das werden sie, wir liegen voll im Plan“, gibt sich Kraft, Herrscher über die Zeit und Koordinator für das „Jahr 2000-Programm“ im Werk Rüsselsheim, zuversichtlich. Ziel der aufwendigen Aktion,

die nun schon seit rund einem Jahr läuft, ist, sämtliche datumsverarbeitenden Computer, Systeme und andere Einrichtungen in der Fertigung fit für den Zeiteinsatz zu machen. „Produktionsstart OK“ werden die alles entscheidenden zwei Worte am 3. Januar 2000 heißen.

Betroffen von der Umstellung auf die neue Zeitrechnung sind jede Menge anspruchsvolle Anlagen – von der Großtransferpresse über die Schweißroboter bis hin zu den Förderbändern und Business Systemen – insgesamt knapp über 4000 an den deutschen Standorten, 1070 allein in Rüsselsheim.

„Davon haben wir bisher 932 bereits umgestellt, fehlen



Rechnergesteuert: Die Fertigung ist davon abhängig, daß die Umstellung der Computer auf die 00 des Jahres 2000 planmäßig gelingt

also noch 13 Prozent, die wir Jahr-2000-tauglich machen müssen“, erzählt Kraft, seit Mitte letzten Jahres hauptamtlicher Millenniums-Beauftragter. Die Aufgabe, alle relevanten Systeme für den Datumswechsel zu programmieren, wird nach einem Programm abgearbeitet, das von GM eingesetzt wird, erläutert Kraft. Da die Zeit nicht vor

Ländergrenzen halt macht, wird natürlich auch das Mammutprojekt der Zeitemstellung global angegangen.

Der erste wesentliche Schritt zur Problemlösung bestand in einer gewaltigen Inventur, in dessen Verlauf festgestellt wurde, welche Systeme überhaupt datumsabhängig arbeiten. Nach und nach wurde dann in Probeläufen ge-

testet, ob die eingebaute Uhr auch wirklich umspringt und das System einwandfrei weiterarbeitet.

Bis zu den Werksferien im nächsten Sommer sollen alle deutschen Standorte soweit überprüft sein, dann laufen die letzten Versuche. „Im Grunde ist das alles relativ simpel, dafür aber viel zu-Fuß-Arbeit. Doch wenn wir die gründ-

lich machen, dann klappt es auch mit dem Countdown“, zeigt sich Kraft optimistisch.

Doch ganz beruhigt kann der Millennium-Mann erst Ostern 2000 wieder sein. „Spätestens dann haben wir auch etwaige Probleme beseitigt. Aber toi, toi, toi, im Augenblick läuft alles optimal.“ Sagt's und blickt auf die Uhr – schon wieder eine Stunde weniger. ■

## Junger Preis

Stiftung fördert Opel-Nachwuchs

Rüsselsheim (jan). Lehrjahre sind keine Herrenjahre, das behauptet zumindest der Volksmund. Es sei denn, man entwickelt und baut während der Ausbildung eine Rollstuhlhebevorrichtung für das Auto, wie es sie vorher noch nicht gab – dann wird aus dem Stift ein Preisträger. So geschehen bei Opel: Die vier Industriemechaniker Alexander Deutsch, Christopher Krenzlik, Tobias Michels und Matthias Raab entwarfen solch ein Gerät. Dafür bekamen sie nun den Preis der Elinor Kirchner von Opel Stiftung.

Zur Förderung von technisch kreativen Auszubildenden aus Rüsselsheim schreibt die gemeinnützige Einrichtung jährlich sechs Preise in einer Gesamthöhe von bis zu 50 000 Mark aus. Teilnahmeberechtigt sind junge Menschen, die sich während oder kurz nach ihrer beruflichen Ausbildung – am Arbeitsplatz oder in der Freizeit – durch die Entwicklung besonders innovativer Lösungen verdient gemacht haben.

Eben eine solche neuartige Entwicklung präsentierten die vier Opel-Azubis. Die von ihnen erdachte Hebevorrichtung erleichtert nicht nur das Verstauen des sprigen Rollstuhls, sondern kann überdies ohne Umbauten am Fahrzeug befestigt werden.

Zur feierlichen Preisverleihung waren anstelle der mittlerweile 90jährigen Gründerin der Stiftung, Elinor Kirchner von Opel, deren beide Enkel Rolf und Gunnar Sachs erschienen.

Die 1908 geborene Enkelin des Firmengründers Adam Opel hatte dessen 100. Todestag im September 1995 zum Anlaß genommen, dem traditionellen Engagement von Opel im Bereich der Ausbildung einen weiteren Baustein hinzuzufügen.

Die Laudatio zur Preisverleihung im Opel-Forum hielt der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Wolfgang Strinz, der zusammen mit Wolfgang Merz, Kämmerer der Stadt Rüsselsheim, den Vorstand der Stiftung bildet.



## Spannung in der Kiste

20 000-Volt-Schaltstation optimiert Stromversorgung

Rüsselsheim (jan). Manchmal scheint es, als würde Opel ebensoviele Häuser bauen wie Autos. Adam Opel Haus,



Am Haken: Die neue Strom-Station

Opel Live, ITEZ-Erweiterung – die meisten Bauaktivitäten spielen sich auf dem N-Gelände ab, wo früher nur geparkt wurde. Damit dort niemand im Dunkeln sitzt, Computer ausreichend mit Saft versorgt sind und Kaffee-Automaten beruhigend blubbern können, wird jetzt auch die Stromversorgung auf den modernsten Stand gebracht. Ein Teil davon ist die neue 20 000-Volt-Schaltstation 30a, die aus Zeit- und Kostengründen komplett in einem Container im Herstellerwerk montiert wurde und nun an und ins Netz ging.

„Das war mal wieder Millimeterarbeit“, beschreibt Herbert Horn, Leiter der Abteilung Energie-Management Stromverteilung im Technischen Service-

Zentrum, die Aktion. Denn dort, wo sich der Tiefleger mit dem Container durchquetschte, sollte eine Woche später eine Mauer entstehen. „Dann wären wir hier nicht mehr rangekommen, um die 35 Tonnen schwere Station per Kran auf ihren Platz beim N 38 zu stellen“, so Horn.

Was aussieht wie ein schmuckloser Blechkasten, entpuppt sich als Hightech-Hülle, die künftig den Stromdurst für Opel Live und die Prüfstände im ITEZ speisen wird. „Die alte Anlage im Keller ist nicht erweiterungs- und auch nicht so leistungsfähig und stand schon ein paar Mal unter Wasser. Mordsgefährlich, da dann zu arbeiten“, erklärt der gelernte Elektriker und Meister über unzählige Kilovolt. Da Station 30a prompt die Arbeit aufgenommen hat, wird die alte 30 nun demontiert.

Das Ganze ist Teil des neuen ausgeklügelten Energie-

„Schnell, schnell!“

Nur noch bis 23.12.'98 sind wir für Sie da – aber keine Angst, ab 4.1.'99 sind wir wieder zurück.

Frohe Festtage!



versorgungs-Konzeptes, mit dem sich das Unternehmen fit für die kommenden Jahrzehnte macht. Bedenkt man, daß allein Opel in Rüsselsheim ungefähr den Energiebedarf einer mittelgroßen Stadt hat, ist klar, daß intelligente Konzepte benötigt werden, um die Furcht vor dem „Schwarzlicht“, wie Herbert Horn einen Stromausfall nennt, zu verlieren. ■

## BKS? Na logo!

Serviceabteilung mit neuem Auftritt

Rüsselsheim (jan). Was lange währt, wird endlich gut: Der Büro- und Kommunikations-Service (BKS) hat jetzt ein Logo. Das erste in der Geschichte seines Bestehens. Jahrzehntlang firmierten die Hüter der Werkdrucksachen, der Firmenfotos, der Werkpost und des Büromaterials ohne Symbol – nun kann im Zeichen der zwei Ringe Flagge gezeigt werden.

„Jeder weiß, daß wir existieren, aber keiner kann uns sehen“, faßt BKS-Leiter Rainer Hauzel das lange Fehlen zusammen, das jetzt abgestellt wurde. „Natürlich kommen wir in den Opel-Farben daher, schließlich gehören wir seit jeher zum Finanzbereich und

sind ein Teil des Unternehmens.“ Früher, ganz früher, firmierte die interne Serviceabteilung unter dem Titel „Allgemeine Verwaltungs Abteilung“ (AVA), bevor die passendere Bezeichnung BKS eingeführt wurde. Nur mit der Darstellung nach Außen ist es irgendwie nie richtig geworden. Vorbei, vorbei – seit September ist das Logo offiziell abgesegnet.

Dem neuen Zeichen ging ein internes Brainstorming mit anschließendem Kreativ-Wettbewerb voraus: „40 Vorschläge kamen rein. Das ist enorm, wenn man bedenkt, daß wir nur 87 Mitarbeiter sind“, preist Hauzel das gestalterische Potential des BKS.



Sichtbarer Service: Die BKS-Fahrzeuge bekommen ihr Logo ab

Im nächsten Jahr wird der findige Designer geehrt, dann sollen auch sämtliche BKS-Fahrzeuge mit dem neuen Logo versehen sein. „Damit wir endlich nicht mehr anonym im Werk unterwegs sind“, so der für die Büroorganisation und -technik verantwortliche Tobias H. Schmidt, der dann auch ein neues Logistik- und Transportsystem vorstellen wird.

„Die Zeiten der Lauferei und Fahrgemeinschaften zur Büro-

material- und Drucksachen-Besorgung sind dann vorbei. Wir fahren alle Stationen an und beliefern unsere Kunden, also die Opel-Mitarbeiter, direkt – schließlich sind das die Könige“, sagt Schmidt. Logo.

„Aber das ist alles nur möglich, wenn alles zusammenpaßt – unsere Mitarbeiter, die Vorgesetzten, der Betriebsrat und als wichtigstes unsere Kunden“, betont Rainer Hauzel. ■



# Virtuell macht schnell

Im Design entsteht das Auto von morgen als optische Täuschung – „VR“ beschleunigt den Entwicklungsprozess

Zählt man alle in TV-Krimis ermordeten Akteure zusammen, dürfte es keine Schauspieler mehr geben; ungezählte Katastrophenfilme legen nahe, daß weite Teile der Erde unbewohnbar sein müssen. Daß dem nicht so ist, liegt an Trickaufnahmen und Computersimulationen. Virtuelle Realität (VR) nennt sich das Phänomen, daß der Betrachter Dinge räumlich sieht, die es „in Echt“ gar nicht gibt. Diese Technik hält auch zunehmend im Automobilbau Einzug.

Rüsselsheim (jh). Die Zeiten, da Designer bevorzugt mit Bleistift und Lineal arbeiteten, sind längst vergangen. Schon lange setzen die Kreativen auf die aktive Mithilfe von Bits und Bytes, von Grafikprogrammen und Großrechnern. Seit kurzem verfügen die Opel-Designer über ein weiteres intelligentes Hilfsmittel: Im Gebäude N 10, der Heimat des Teams um Design-Direktor Hans Seer, gibt es jetzt ein VR-Studio.

Hier hängen keine Zeichnungen an den Wänden, es stehen keine Modelle im Raum – und Tageslicht ist der Arbeit auch nicht zuträglich. Dafür gibt es hier jede Menge Autos der Zukunft. Im Maßstab eins zu eins, aus allen Perspektiven zu betrachten, nur eben (noch) nicht anzufassen. „Mit der hier bei uns im VR-Studio installierten Technik lassen sich Fahrzeuge oder auch nur Bau-

teile dreidimensional darstellen und zwar mittels stereographischer aktiver Projektion“, erläutert Dr. Torsten Steinborn, der das Projekt VR maßgeblich betreut.

Die Technik im Design funktioniert so: Ein Graphikrechner erzeugt zwei Bilder, eines für das linke und eines für das rechte Auge, und stellt diese simultan dar. Eine mit einem Sensorfeld ausgestattete aktive Brille bekommt von einem hinter einer Leinwand gelegenen Infrarotimpulsgeber ein Steuersignal, das der Brille sagt, wann sie welches Auge dunkel oder hell zu schalten hat. Außerdem ermittelt dieses System die aktuelle Kopfposition und Blickrichtung, so daß für den Betrachter in seiner jeweiligen Position immer ein optimales Bild berechnet werden kann.

„Das klingt zwar kompliziert, aber das Ergebnis ist



Einsteigen und wohlfühlen: Der „Cave“ bietet dank ausgeklügelter Projektionstechnik optimale Möglichkeiten, das Interior zu studieren

beeindruckend“, versichert Dr. Steinborn. So beeindruckend, daß die Designer diese Technik gleich für zwei unterschiedliche Anwendungen nutzen. Die sogenannte „Wall“ ist eine Leinwand von sechs Metern Breite und 2,25 Meter Höhe. Zwei Projektoren lassen hier in wenigen Minuten das Abbild eines kompletten Fahrzeugs in seinen drei Dimensionen entste-

hen – im Maßstab 1:1, aber ebenso gut vergrößert oder verkleinert. Aber das ist noch nicht alles, so Dr. Steinborn: „Außerdem erlaubt uns die eingesetzte Software, dieses Fahrzeug in allen Dimensionen zu bewegen, Farbe, Reflexionen oder Darstellungen zu verändern, am Objekt zu schneiden oder zu messen.“

Gegenüber der „Wall“ ist der „Cave“ untergebracht. Hier sind vier Projektoren am Werke, die mittels aktiver Stereoprojektion ihre Bilder auf vier Wände werfen, nämlich nach links, rechts, vorn und unten – da der Fußboden aus Glas ist, läßt sich auch unten ein Bild darstellen. Ein ausgeklügeltes Ausrichten von Projektoren und Leinwänden läßt die Ecken unsichtbar werden. Dadurch entsteht im „Cave“ ein Raumgefühl wie in einem Fahrzeug – beste Voraussetzungen für intensive Studien des Innenraums.

Der Vorteil der neuen Technik liegt auf der Hand: Eine erste Anschauung und Bewertung neuer Modelle kann bereits erfolgen, wenn die computergestützten (CAD) Design-

daten im VR-Studio aufbereitet werden. Fromund Kloppe, Leiter des Technischen Designs, bringt es auf den Punkt: „Um über die Autos von morgen zu reden, muß künftig niemand mehr aufwendige und teure Hartmodelle warten.“

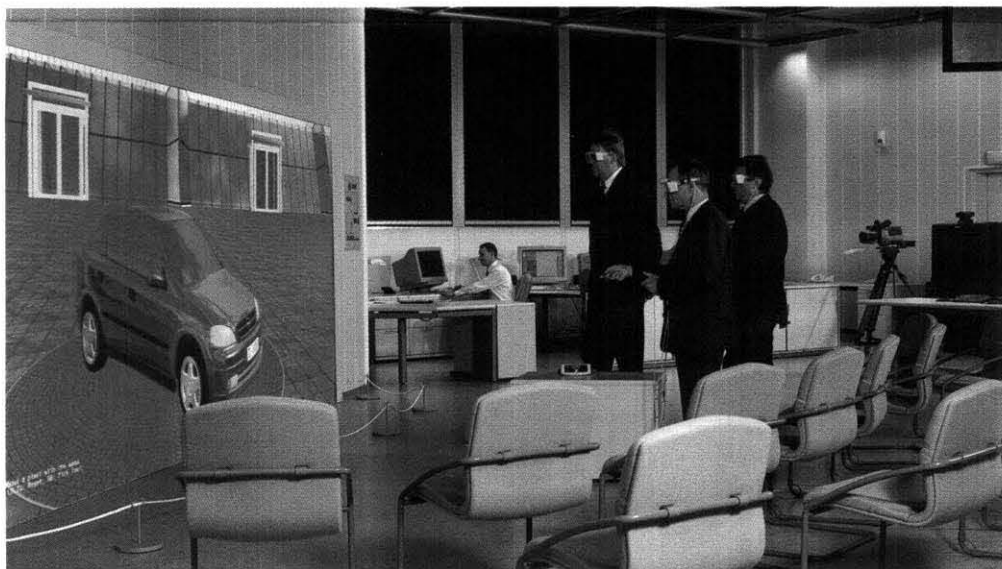
Da die multinationale Designer-Truppe im VR-Studio außerdem über das vollständige Equipment für Videokonferenzen verfügt, können künftige Produktdiskussionen virtuell geführt werden – sobald alle anderen GM-Entwicklungszentren dieser technischen Entwicklung gefolgt sind. Denn die dreidimensionalen Abbildungen, die auf die Leinwand in Rüsselsheim projiziert werden, erscheinen identisch und zeitgleich in den USA, Brasilien, Japan oder Schweden.

Darüber hinaus ist der VR-Raum im Design dafür ausgelegt, zusätzlich zu den virtuellen Autos auch „echte“

Fahrzeuge aufzunehmen. „Auf diese Weise können wir hier jederzeit Vergleiche mit vorhandenen Modellen – und das müssen nicht nur die eigenen sein – anstellen“, beschreibt Fromund Kloppe ein Szenario, das die Arbeit der Kreativen künftig erleichtern wird. Auch können Entwicklungsstufen und Designvarianten stufenlos ineinander überblendet und simultan dargestellt werden. Dieses sogenannte „morphing“ erlaubt interessante Vergleiche.

Die durch die VR-Technik gewonnene Zeit kommt voll der Produktqualität zugute. Denn künftig kann bereits anhand der digitalen Modelle mit ersten Tests – etwa Crash-Tests – begonnen werden.

Dennoch werden die Modellbauer bei Opel nicht überflüssig. Denn Anschauungsmodelle werden auch weiterhin benötigt. Schließlich läßt sich ohne Schauspieler auch kein Film drehen.



Studienobjekt: Die „Wall“ im VR-Raum des Design ist vielseitig und rund um den Globus einsetzbar

## Garantiert handgemacht

Alles für einen guten Zweck: Azubis „paukten“ für den Weihnachtsmarkt

Rüsselsheim (jan). Zwar noch nicht ganz so etabliert wie Glühwein, aber doch schon

eine Institution: So ließe sich der Stand der Berufsausbildung auf dem Rüsselsheimer

Weihnachtsmarkt charakterisieren. Auch dieses Jahr waren Ausbilder und Azubis vom 3. bis zum 6. Dezember auf dem Rathausplatz, um Zeugnisse ihres Könnens zu verkaufen. Natürlich für einen guten Zweck.

An die 70 verschiedene Artikel fanden sich im Sortiment der Stifte wieder, allesamt selbstgefertigt „und natürlich dem Lerninhalt entsprechend“, wie Joachim Offer, Ausbildungsleiter für die Metallberufe, betont. Da reichte die Palette von jeder Art von Werkzeug, über Schlüsselanhänger und Kerzenständer bis hin zu Luxus-

Waren wie Wetterhähnen und Schwenkgrills. Mit 180 Mark rangierte der Bollerwagen für Kinder am oberen Ende der Preisskala. Viel Geld, aber natürlich für eine gute Sache.

Mit den Erlösen der Azubi-Produkte sollen dieses Jahr die Kinderkrebstation der Uniklinik Mainz und die Hospizstiftung der Stadt Rüsselsheim bedacht werden. „Der Stiftung haben wir auch beim letzten Mal einen Teil des Erlöses überreicht. Die Dankbarkeit war wirklich enorm“, erinnert sich Offer an die Weihnachtsspenden der Rüsselsheimer Azubis. Und für alle, die den Stand dieses Mal verpaßt haben – nächste Weihnachten ist er wieder da. Wie der Glühwein.



Vorweihnachtliche Tradition: Der Stand im Zeichen des Blitzes



Als letztes haben jetzt auch die Azubis ihren Beitrag zum Superwahljahr 1998 geleistet: Nach Betriebsrats- und Aufsichtsratswahl stimmten sie jetzt über eine neue Jugend- und Auszubildendenvertretung ab. Für die kommenden zwei Jahre wird Thomas Zehnpfennig als 1. Vorsitzender die Geschicke der JAV bestimmen. Als 2. Vorsitzender steht ihm Christos Kallidis zur Seite. 1. und 2. Gesandter der Gesamtjugend- und Auszubildendenvertretung sind Selcuk Kurban sowie Thomas Debus. Weitere Mitglieder der JAV sind: Eveline Schulz, Simon Rockenfelder, Filippo Rinallo, Taner Eroglu, Christian Wecker, Jens Haberstroh und Jörg Reinhold.



# Eine Frage der Ehre

Jubilärfest in Bochum bot „fröhliche Überstunden“

„Wer kräftig arbeitet, muß auch kräftig feiern können“, unter diesem Motto begrüßte der Direktor der Bochumer Opel-Werke, Reinald Hoben, 552 Jubilare in der Ruhrlandhalle. Sie alle sind seit mehr als 25 Jahren engagiert für Opel tätig und hatten sich ein paar „fröhliche Überstunden“ verdient. Mit von der Partie: der neue Opel-Personalvorstand Norbert Küpper und der Vorstand für Öffentlichkeitsarbeit Horst P. Borghs.

Bochum (re). Werkdirektor Hoben weiß, was in den Herzen seiner Mitarbeiter vorgeht. „Der heutige Dank und die damit verbundene Anerkennung sollen ein wenig die vielen Dankeschöns ausgleichen, die Sie in Ihren 25 Berufsjahren oft erwartet, aber sicherlich zu wenig erhalten haben.“ Und weiter: „Im Alltag neigen wir leider allzu oft dazu, gute Lei-

stungen stillschweigend und wie selbstverständlich hinzunehmen, mehr zu kritisieren als zu loben. Deshalb kommt unser und mein Dank heute von ganzem Herzen.“

In den Dank an die Jubilarinnen und Jubilare schloß der Werkdirektor ganz ausdrücklich die Lebensgefährten mit ein: „Denn Sie haben ja Ihre langen Berufsjahre weitgehend begleitet, haben

sich mit Ihnen über die Erfolge gefreut und gewiß auch gelegentlichen Ärger oder Frust am Arbeitsplatz und so manche Sorge mit Ihnen geteilt.“

Betriebsratschef Peter Jaszczyk sprach den Dank der Mitarbeitervertretung aus. Er blickte kurz zurück: „Im November '73 arbeiteten im Bochumer Opel-Werk fast 20 000 Frauen und Männer – heute sind es 5 000 weniger“, sagte er. „Die Löhne wurden Anfang des Jahres 1973 um 8,5 Prozent erhöht. Traumnoten – die wir heute gleichermaßen brauchten.“

Iris Meyer sprach für die 552 Jubilarinnen und Jubilare. Sie schilderte aus ihrer Sicht die Erfahrungen, die sie im Laufe der Jahre an verschiedenen Arbeitsplätzen im Werk I gemacht hat. Iris Meyer ist froh, erfahren zu haben, „was sich an den Bändern tut, wenn auch nur vom Büro aus. Ich glaube, jetzt einschätzen zu können, was es bedeutet, hohe Stückzahl mit Spitzenqualität zu produzieren.“ Sie erinnerte an die verschiedenen Mo-

delle aus Bochumer Produktion, die schon heute fast Legende sind: Manta, Ascona und Kadett. „Ich bin sicher, daß wir uns mit diesen in Bochum gebauten schönen Autos vor niemandem zu verstecken brauchen. Und wenn ich unser jüngstes Kind, den neuen Astra sehe, dann kommt echte Begeisterung auf.“

Die Grüße der Stadt Bochum überbrachte Oberbürgermeister Ernst-Otto Stüber. Er zeigte auf, wie wichtig Opel für die Stadt

und ihre Menschen ist. Neben dem Dank an die Opel-Mitarbeiter und das Management brachte Stüber noch einen anderen Aspekt ins Spiel: „Wir feiern hier in der Ruhrlandhalle. Diese Halle ist nicht mehr zeitgemäß und nicht mehr schön anzusehen. Vielleicht bauen wir diese Halle bald gemeinsam neu und sie heißt dann Adam Opel-Halle.“ Ein Wink mit dem Zaunpfahl an die anwesenden Vorstandsmitglieder.

Zum Abendessen präsentierte sich Reinald Hoben in ungewohntem Outfit, mit einer hohen weißen Kochmütze auf dem Kopf – so präpariert, half er bei der Ausgabe der Speisen mit. Sehr zur Freude der Jubilare.

Das anschließende Unterhaltungsprogramm brachte die rund 1000 Gäste dann richtig in Fahrt. Die Showband Headline heizte zusammen mit Günter Schulzke richtig ein. Begeisterungstürme der Zuschauer trugen die Künstler zu Höchstleistungen. So auch beim Duo Danee, das Akrobatik vom Feinsten zeigte, und

Bauchredner Peter Moreno, der Opelaner auf rätselhafter Weise seltsam sprechen ließ.

Bis Mitternacht sorgten Ingrid Peters und die Gruppe „Wind“ für Show und Stimmung der Extraklasse. Beifallsstürme begleiteten die Darbietungen. Durchgängige Meinung der Jubilarinnen und Jubilare: „Bei Opel ist was los.“



Es ist angerichtet: Norbert Küpper, Reinald Hoben und Peter Jaszczyk halfen bei der Menüauswahl



Feier-Abend: Zum Schluß kamen die Gäste in Bewegung



Kam an: Ingrid Peters sorgte mit Schlagermusik für Stimmung

## Neuer Beruf

Bochum bildet Mechatroniker aus

Bochum (re). Berufsbilder orientieren sich an den Bedürfnissen der Industrie. Und weil das so ist, wurde jetzt ein neuer Job kreiert, der den Herausforderungen hoher technischer Innovationen und struktureller Veränderungen gerecht wird. Da der Mechatroniker die Berufe des Industriemechanikers und des Industrieelektronikers in sich vereint, werden nicht zuletzt durch ihn die hohen Qualitätsansprüche in der Fertigung zukunftsweisend gesichert.

Opel ist der größte Ausbildungsbetrieb im Bezirk der Industrie- und Handelskammer (IHK) im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum. 317 junge Menschen erlernen hier derzeit ihren zukünftigen Beruf. 93 neue Auszubildende können am 1. September 1999 zusätzlich ins Arbeitsleben starten. 16 von ihnen werden den Beruf des Mechatronikers erlernen.

Die vielseitige Ausbildung zum Mechatroniker dauert dreieinhalb Jahre. Sie hat zum Ziel, die Tätigkeitsfelder zweier unterschiedlicher Berufsbilder zu straffen, um so Mitarbeiter für fachübergreifende Tätigkeiten zu qualifizieren. Mechatroniker werden häufig im Team eingesetzt. Dort stimmen sie ihre Aufgaben

mit vor- und nachgelagerten Arbeiten ab.

Berufsschwerpunkte sind Qualifikationen in Steuerungstechnik, also Elektropneumatik, Elektronik (SPS) sowie computergestützte Steuerungen. Hinzu kommen manuelle und mechanische Werkstoffbearbeitung, das Zusammenbauen von mechanischen und elektromechanischen Komponenten und Anlagenteilen. Darüber hinaus sind Mechatroniker im Sinne der Unfallverhütungsvorschriften Elektrofachkräfte.

Vom Mechatroniker wird Handlungskompetenz erwartet, also: Fachkompetenz (selbständiges Planen, Durchführen und Kontrollieren); Methodenkompetenz (Informationen beschaffen und auswerten) sowie Sozialkompetenz (in einer Gruppe zu arbeiten und Persönlichkeit zu entfalten).

Wenn die ersten Mechatroniker nach dreieinhalb Jahren ihre Prüfungen abgelegt haben werden, wartet auf sie bei Opel ein relativ breites und vor allem interessantes Einsatzfeld. Dennoch bleiben im Zeitalter des Mechatronikers auch der Industriemechaniker und der Industrieelektroniker wichtige Berufe in der Automobilindustrie.

## Flagge zeigen

Opel nimmt an Qualitätstagen teil

Bochum (re). Zum siebten Mal fanden jetzt in Bochum die Qualitätstage statt, ein von der Ruhr-Uni ins Leben gerufenes Forum, das mittlerweile bundesweit bei Führungskräften aus Dienstleistung und Industrie großen Anklang findet. Ehrensache für Opel, von Beginn an dabei zu sein.

„Die Firmen müssen kritischer mit ihrer Strategie in Sachen Mitarbeiterführung und Kundenorientierung umgehen. Firmen, die dies tun, haben es am Markt leichter“, gab der Verband der Deutschen Industrie die Richtung der Diskussionen vor.

Professor Herbert Schnauber von

der Ruhr-Uni forderte von den Managern ein neues Denken: „In jeder Firma ein professionelles Reklamationswesen, das heißt ein Eingehen auf und ein Beseitigen von Kundenproblemen, und schon wäre den meisten geholfen“, so der Wissenschaftler.

Für Opel sind die Qualitätstage immer ein willkommener Anlaß, Flagge zu zeigen. Die hochmotivierte Belegschaft der Bochumer Werke bietet ein positives Beispiel für ein hohes

Qualitätsbewußtsein, so Axel Scheiben, Leiter der Qualitätssicherung im Werk I, der im Rahmen der Qualitätstage zudem einen Workshop zum Thema Prozeßmanagement leitete.



## Top-Abschluß

Daniel Sperling erhält IHK-Preis

Bochum (re). Daniel Sperling hat den Max-Greve-Preis der Industrie- und Handelskammer im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum gewonnen. Der junge Industrieelektroniker gehörte zu den

drei besten Auszubildenden des Jahres 1998 im Kammerbezirk. Daniel Sperling, der sich im Bochumer Opel Werk I auch als Werkführer für die vielen Besuchergruppen betätigt, erhielt in

einer Feierstunde die Urkunde und 1000 Mark aus der Hand von IHK-Vizepräsident Rolf Flasche. Neben dem Preisträger erreichten noch weitere neun Auszubildende der Bochumer Opel-Werke das Prädikat „Prüfungsbester“. Es sind: Gazi Gül, Dennis Hebestreit, Jörg Hülsemann, Steffen Reichelt, Sven Werner, Christoph Scheibel und Valeri Merklinger, Heiko Borgiel und Thorsten Jungmann.



Blitzgescheit: Daniel ist ausgezeichnet

**Super Angebote!**  
Astra Edition Silver (limitierte Auflage) und Corsa Special – nur noch bis Ende Dezember '98

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter



# Feines Stöfische

Der Stoff, aus dem die Zukunft ist: Opel und Aral planen für Morgen

Mit Opel und Aral gibt es in Bochum zwei Unternehmen, deren Verbindung zueinander denkbar einfach ist: Viele Menschen sind mobil, weil Opel Autos baut und Aral den nötigen Kraftstoff liefert. Die Mobilität wird bleiben, Autos und Kraftstoffe hingegen verändern ihr Gesicht im kommenden Jahrtausend gewaltig.

Bochum (re). Das zeichnet einen Mann mit Visionen aus: Schon vor 120 Jahren hatte Jules Verne eine Ahnung dessen, was Forscher heute in kniffliger Kleinarbeit als zukunftsweisenden Brennstoff für Automotoren entwickeln. Jules Verne: „Ich bin überzeugt davon, daß das Wasser (zerlegt durch Elektrizität) der einst als Brennstoff Verwendung findet.“



Aral-Mann Bernd Nierhauve

Lang hat es gedauert, bis seine Vision aufgegriffen und umgesetzt wird. Die Opel-Experten aus dem Zentrum für alternative Antriebe (GAPC) arbeiten jetzt allerdings mit Hochdruck an einem Brennstoffzellen-Motor. Mit Erfolg, wie erste Tests mit zwei umgerüsteten Fahrzeugen, einem Sintra und einem Zafira, bewiesen haben.

Die Bochumer Aral AG ist in der Entwicklung des Brennstoffes ebenfalls in einer entscheidenden Phase, wie der Leiter der Kraftstoffforschung, Bernd Nierhauve, der Opel Post verriet. Den Kohlendioxid-Emissionen geht es jetzt also an den Kragen. Bereits im Jahr 2020 sollen 35 Millionen Autos mit Brennstoffzellen auf unseren Straßen fahren, schätzen Branchenexperten.

Allerdings führen auch beim Kraftstoff mehrere Wege „nach Rom“. Während Opel und auch andere Fahrzeughersteller auf Wasserstoff aus der Grundsubstanz Methanol bauen, setzt Aral auf die bisherigen

Diesel- und Ottokraftstoffe. Aus diesen soll der Wasserstoff abgespalten werden – mittels eines dem Motor vorgeschalteten Reformers. In Amerika laufen bereits Versuche, Wasserstoff in normalen Verbrennungsmotoren zu benutzen.

Die Gründe für Aral, normales Benzin als Grundstoff zu favorisieren, stecken sozusagen in der Zapfpistole: Für das sehr aggressive Methanol müßte die gesamte Tankstelleninfrastruktur umgerüstet werden, ein Vorhaben, das Milliarden von Mark verschlingen würde. Zumindest für eine Übergangsphase ist daher für Aral-Mann Nierhauve die Erdölbasis unersetzlich.

Aber auch Opel testet, inwieweit Benzin und Gas als Wasserstoffträger einsetzbar sind. Und auch der reine Wasserstoff, für den spezielle Drucktanks in die Autos eingebaut werden müssen, bleibt bei den Versuchen nicht außen vor. Allein die neue



Small is beautiful: Die Entwicklungs-Ingenieure aus dem ITEZ arbeiten daran, daß der Brennstoffzellen-Antrieb, der, wie im Zafira abgebildet, bereits erste Tests durchläuft, künftig noch handlicher ausfällt

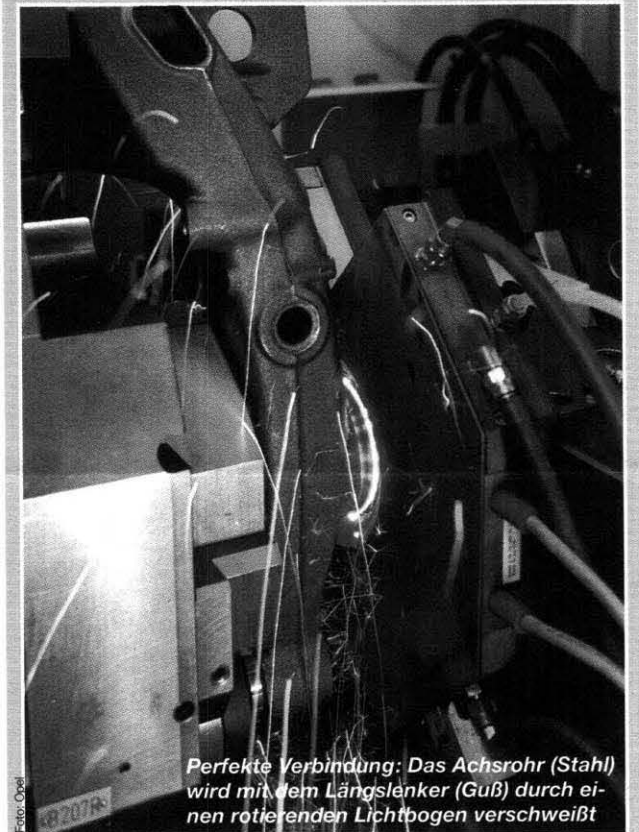
Technologie muß bezahlbar sein, wenn sie in die Serie geht, so die Philosophie des Unternehmens

Auf der anderen Seite soll auch der neue Kraftstoff für jedermann erschwinglich sein. Zu Testzwecken errichtet Aral jetzt die erste Wasserstoff-tankstelle für die Flughafenfahrzeuge in München.

Obwohl die Forschungs- und Erprobungsphase noch in vollem Gange ist, sind sich die Opel-Spezialisten mit denen von Aral einig, daß der Zeitpunkt absehbar ist, wann mehr als nur Versuchsträger à la Zafira Wasser aus dem Auspuff spucken. ■

## Achs-Verbund

Neue Schweißtechnik in Werk II



Perfekte Verbindung: Das Achsrohr (Stahl) wird mit dem Längslenker (Guß) durch einen rotierenden Lichtbogen verschweißt

Bochum (re). Auch das Werk II ist in den letzten Jahren auf den neuesten Stand der Technik gebracht worden. Investitionen in mehrstelliger Millionenhöhe sorgen dafür, daß der Astra und auch der neue Zafira Komponenten vom feinsten eingebaut bekommen. Zum Beispiel die Hinterachse. Opel wird hier mit einer neuartigen Schweißtechnik, dem sogenannten Magnetarc-Verfahren, aktuellen Qualitätsansprüchen gerecht. Fehlerhafte Hinterachsen gibt es nicht mehr.

„Die beiden unabhängigen Magnetarc-Schweißlinien sind das Herzstück der Hinterachsfertigung im Bochumer Werk II“, erklärt Johannes Giering, Leiter ME-Achse. Die Besonderheit des Magnetarc-Schweißens in Kurzform:

- das Torsionsrohr wird automatisch gegriffen, ebenso die Längslenker
- in der Schweißstation werden die zu schweißenden Teile in einem definierten Abstand von 0,4 Millimetern ausgerichtet
- ein rotierender Lichtbogen erhitzt die aneinanderzuführenden Enden der Teile

■ die glühenden Enden werden mit einem definierten Druck und auf einem definierten Weg aneinandergepreßt. Alle 30 Sekunden verläßt eine Hinterachse eine der beiden Schweißstationen

■ die Schweißstellen werden zunächst langsam von 800 auf 300 Grad Celsius abgekühlt und dann in einem Kühlturm auf 50 Grad heruntergekühlt.

Der Clou dieses neuartigen Schweißverfahrens ist, daß hier nicht Stahl an Stahl geschweißt wird, sondern an dem stählernen Achsrohr zwei Längslenker aus Guß platziert werden.

Verblüffend ist auch die Haltbarkeit der Schweißnaht, die eigentlich gar keine Naht mehr ist. Die beiden Materialien gehen regelrecht ineinander über. In Tests hat sich die Schweißstelle als hundertprozentig sicher erwiesen.

Die Folge: Es gibt selbst unter extremen Bedingungen keine Probleme mit der Hinterachse und den Längslenkern, die in Bochum für alle europäischen Astra-Standorte geschweißt werden.

## Lange Leitung

Werk II nimmt per Satellit an Kongreß in den USA teil

Knisternde Spannung herrscht im Bochumer Opel Werk II. Steht der Satellit richtig? Kommt die Verbindung nach Nashville im US-Bundesstaat Tennessee zustande. Lange rauscht es in der Leitung, ehe gegen 15.30 Uhr tatsächlich eine Stimme aus Amerika zu hören ist. Die Verbindung zum Hydroforming Weltkongreß ist geschaffen.



Live dabei: Richard Weinhold (l.) und sein Team

Bochum (re). Opel präsentiert per Satellitenschnitt hundert von Kongreß-Teilnehmern die Produktion des Vorderachsträgers. Werkdirektor Richard Weinhold, Günter Sendrowski von der Firma Schuler Hydroforming und Betriebsleiter Jürgen Gall beantworten dazu viele Fragen, die über den Satelliten nach Bochum gestellt werden.

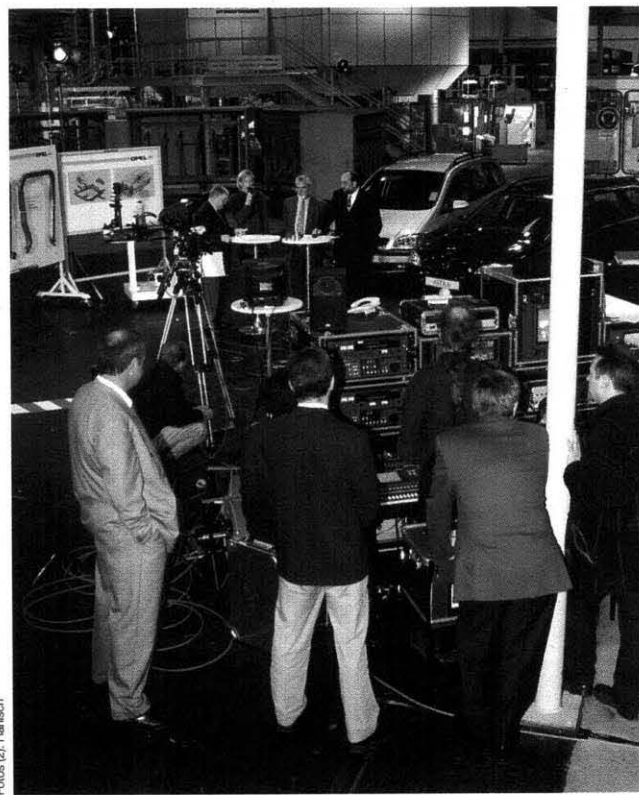
Die Präsentation beim Hydroforming-Kongreß dauert rund eine Stunde. So lange stehen die Interviewpartner mit Moderatorin Dagmar Binder an einem Bistro-Tisch und geben ihr Wissen über die neuartige Methode, aus einem Stahlrohr einen Vorderachsträger zu formen, preis.

Die 15 Millionen-Investition hat sich bereits als voller Erfolg erwiesen. Das ist auch anderen Unternehmen rund um den Globus nicht verborgen geblieben: Nach dem Hydroforming-Seminar 1997 blickte nun die interessierte Fachwelt erneut ins Bochumer Opel-Werk.

Die betroffenen Mitarbeiter rund um Werkdirektor Weinhold hatten sich gut auf ihre Aufgaben vorbereitet. Mit einem Zafira und einem Astra wurden gleichzeitig die Fahrzeuge präsentiert, die mit dem hydrogeformten Vorderachsträger ausgestattet sind.

Auf der anderen Seite des Bistrotisches ist ein komplettes Fernsehstudio mit den Sende- und Aufzeichnungsmöglichkeiten aufgebaut. Fünf Mitarbeiter halten die Verbindung nach Amerika aufrecht, während Richard Weinhold die einzelnen Arbeitsgänge des Hydroforming erklärt. Gleichzeitig sehen die Kongreßteilnehmer in Nashville Bilder der vorbereiteten Stellwände und die Einspiel-

auch bei der Präsentation seiner Werke Spitze ist. ■



Hydroforming für die Welt: Die Übertragung ging in die USA

„Hilfe!“  
Tolle Gebrauchtwagenverkaufshilfe bei allen Astra-Bestellungen – nur noch bis Ende Dezember '98

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter



# Fest der Erinnerung

## Ein Dankeschön an 94 Mitarbeiter für 25jährige Treue

Ein rauschendes Fest als Dankeschön für das Engagement im Unternehmen? Das gibt's nur im Film? Von wegen. In der Pfalz bedankte sich Opel jetzt auf eben diese Art und Weise bei 94 Mitarbeitern. Die Jubilarsfeier galt all jenen, die dem Unternehmen seit 25 Jahren die Treue halten.

Kaiserslautern (es). Sicher, in den frühen 70er Jahren werden sie wildere Parties gefeiert haben. Ohne Abendgarderobe und ohne erlesenes Vier-Gänge-Menue, und eine Rede wird zu Beginn der Fete auch niemand gehalten haben. Und da, wo sich heute bei dem einen oder anderen Geheimratsecken auftun, wucherten vor einem Vierteljahrhundert bestimmt noch wilde Mähnen – schließlich waren das die sichtbaren Spätfolgen der „68er“.

Dennoch: Moderator Michael Schirp war entzückt, „wie jung Jubilare heutzutage sein können“. Kein Wunder – einige von denen, die sich in der „Neuen Eintracht“ Kaiserslauterns eingefunden hatten, gehörten 1973 zu den 36 Azubis, die größtenteils erst 15 Jahre alt

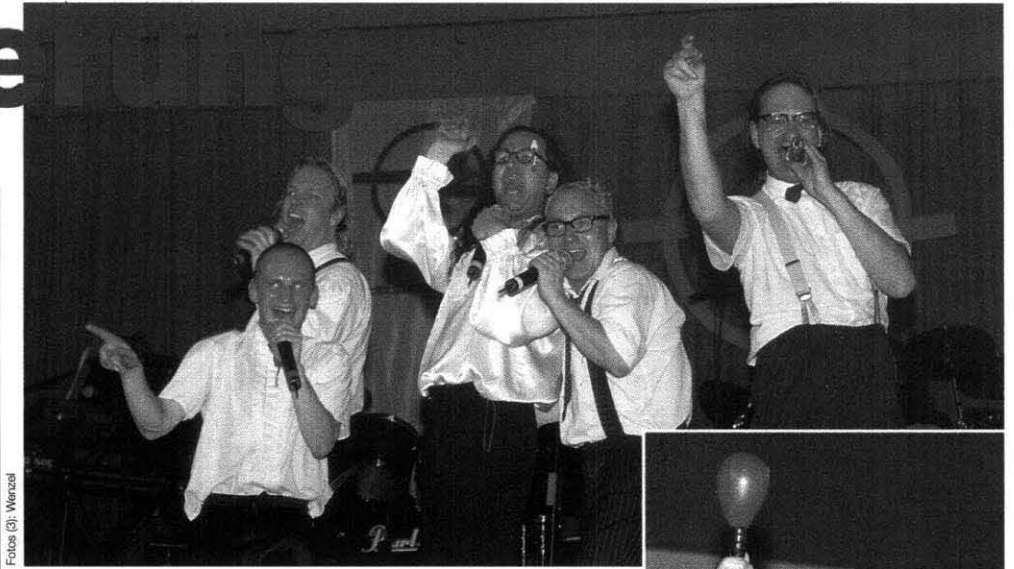
waren, als sie ihr Arbeitsleben bei Opel begannen. 1973 – in dem Jahr, in dem die Ölkrise einschneidende Kurswechsel in der Automobilbranche einläutete, wie Werkdirektor Jochen Ohse erzählte.

So fand die Dieselkompetenz des Unternehmens, zu der heute gerade Kaiserslautern entscheidend beiträgt, in dieser Zeit ihren Ursprung. Kurze Zeit später prägten Begriffe wie „Automation“ oder „Rationalisierung“ die Diskussionen. In der Westpfalz wurden viele Unternehmen samt

Arbeitsplätzen Opfer rasanter Marktentwicklungen, wie Ehrengast Gerhard Piontek, Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern, veranschaulichte – nur Opel vermochte in Kaiserslautern seine Position nicht nur zu halten, sondern noch auszubauen.

Was zeigt, daß die heutigen „25jährigen“ Zeitzeugen eines sehr wechselvollen Abschnitts deutscher Automobilgeschichte sind. Aber: „Sie haben alle Herausforderungen der jeweiligen Zeit gemeistert und den Wandel im Arbeitsprozeß und im Unternehmen selbst gestaltet“, betonte der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Wolfgang Strinz in seiner Dankesrede.

Wer ordentlich arbeitet, darf auch ordentlich feiern – und das taten die 94 Jubilare denn auch. Spätestens als das Berliner „Schauorchester Unge-



Nonsens nach Noten: Das Schauorchester Ungelenk

lenk“ seine musikalischen Clownerien begann, dürfte es in der Neuen Eintracht mindestens genauso heiß hergegangen sein wie in den Partykellern der 70er Jahre.

Am Einheizen des Saales beteiligte sich zeitweise auch Lauterns neuer Betriebsratschef Alfred Klingel, dem das Schauorchester eigens dafür eine Samba-Rassel zur Verfügung stellte. In seiner Rede zuvor hatte Klingel dazu aufgerufen, wieder mehr Herzlichkeit in den Umgang zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern einzubringen zu lassen.

Die Sängerin Nicole – zur Zeit auf Deutschlandtournee –

setzte den musikalischen Schlußpunkt eines Unterhaltungsprogramms, das beim Publikum ankam.

Neben guter Laune dürften die Jubilare vor allem eine Bitte Jochen Ohses mit auf den Heimweg genommen haben: „Geben Sie Ihr Know-How und Ihre wertvollen Erfahrungen weiter. Nur so können Sie jungen Menschen das Rüstzeug vermitteln, das sie für die vielfältigen Aufgaben und Anforderungen des künftigen Berufsalltags benötigen.“



Heizte den Saal ein: Alfred Klingel

## Doppel-Volltreffer

### Zwei VV-Höchstprämien vergeben

Kaiserslautern (es) Bei der 100 000-Mark-Show im TV gibt's immer nur einen Sieger. So gesehen, hat das VV-Weise mehr zu bieten. Die Ideen-Sammler in Kaiserslautern melden in diesem Monat gleich zweimal die Auszahlung der Höchstprämie.

Die erste Überweisung ging an ein sechsköpfiges Team aus dem DI-Dieselmotorenwerk. Willi Entenmann, Werner Kauf, Matthias Fercher, Ralf Reinke, Hans Fetzer und Michael Krajewski optimierten den Rundlauf der Ventiltführung zum Ventilsitzring.

In einer Versuchsreihe wiesen sie nach, daß sich mit dem Einsatz eines neuen Werkzeugs nicht nur der Rundlauf, sondern auch die Qualität

der gesamten Zylinderform verbesserte. Was zu erheblichen Kosteneinsparungen führte – unter anderem, weil eine Vorbearbeitung der Ventiltführung nun wegfiel.

Thomas Werle, Hans-Peter Ludwig und Günter Stemler gehören dagegen dem Bereich Qualitätskontrolle und Prüfplanung an. Sie schlugen vor, die Opel-Werkstätten anzuweisen, Dichtungswechsel an den Zylinderköpfen des 1,7 DTL-Motors künftig zu unterlassen, da sich die Operation als zu riskant für ungeübte Mechaniker erwiesen hatte. Statt dessen sollen die Zylinderköpfe nun komplett ausgetauscht werden, was unterm Strich für den Kunden kostengünstiger ist.



Musik 2,3...: Sängerin Nicole

## Neujahrsempfang

Kaiserslautern (jan). Italienisch feiern die Opel-Senioren vom Werk Kaiserslautern den Beginn des Jahres 1999. Zum Neujahrstreffen am 27. Januar treffen sich die Pfälzer Senioren – Neulinge sind herzlich willkommen – ab 15 Uhr im Kaiserslauterner Ristorante „Pizzeria am Belzappel“ im Keltenweg. Ein großer Parkplatz ist vorhanden. Wer Lust hat, einen vergnüglichen Nachmittag zu verbringen, kann sich an Luise Schindler wenden, Tel: 0631/17521. ■

## Händlerbesuch

### Jahrestreffen der Technik Centren

Kaiserslautern (es). Diesel macht neugierig – jedenfalls rund 80 Geschäftsführer und Mitarbeiter der Opel Technik Centren (TC). Im Rahmen ihres Jahrestreffens wollte die Elite der Opel-Händler unbedingt das DI-Dieselmotorenwerk besichtigen. Frei nach Schiller konnte den Männern geholfen werden – und den Frauen natürlich auch.

Als „Zugabe“ gab's auch noch den neuen Zafira zu sehen, der im Foyer des Verwaltungsgebäudes ausgestellt war. Das ließen sich die aus dem gesamten Bundes-

gebiet angereisten TC-Händler ebenfalls nicht nehmen. Außerdem schauten sie im Preßwerk vorbei und genossen dann im Betriebsrestaurant Pfälzer Gastlichkeit.

„Technik Centren“ heißen die Betriebe von insgesamt 36 Vertragshändlern. Sie unterstützen alle anderen deutschen Händler, wenn diese auf Schwierigkeiten bei der Beseitigung von technischen Problemen stoßen. Daß soviel geballte Kompetenz von den Anlagen in Kaiserslautern angetan war, ist daher ein besonderes Kompliment. ■



Lust auf mehr: Die Händler nehmen den Zafira in Augenschein

## Stapeln ohne Stapler

### Neue Materialanlieferung für die Sitzrückenfertigung

Im K 20 werden täglich 14 000 Sitzrücken für Astra, Vectra und die Saab-Modelle gefertigt. Um für die insgesamt zehn Montagestationen einen reibungslosen Materialfluß zu gewährleisten, bedarf es eines ausgeklügelten Systems. Die „staplerfreie Materialanlieferung“ läuft seit drei Monaten einwandfrei.

Kaiserslautern (es). Schon in der Planungsphase war klar, daß die „staplerfreie Materialanlieferung“ eine große logistische Herausforderung darstellen würde. 84 000 Teile pro Tag an zehn Stationen zu transportieren, wo alle vier Sekunden ein Teil fertig ist und in einer Gitterbox zum Abtransport gesammelt wird, erforderte ein völlig neues Materialanlieferungsverfahren. Ausgeklügelt hat es eine Arbeitsgruppe, die sich aus Werkslogistikern, Werkslay-outern und Fertigungsexperten zusammensetzte. Ihr Ziel war es, die Unfallgefahr durch einen harmonischen Materialfluß zu reduzieren – ohne den Einsatz der bisher üblichen Gabelstapler.

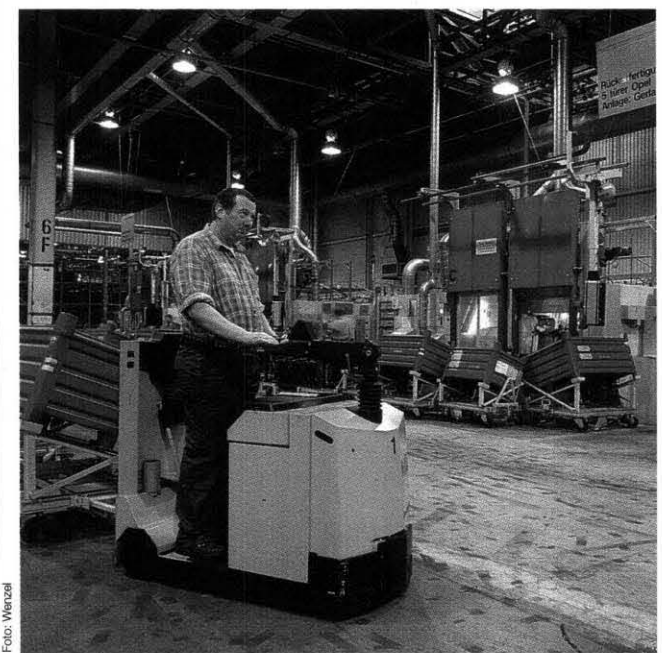
Und so läuft's: Da jeder Sitzzusammenbau vier Einzelteile erfordert, werden Dolly-Züge eingesetzt. In jedem Dolly liegen 150 Exemplare eines Teils bereit – so wird sichergestellt, daß immer ein kompletter Zug gleichmäßig und komplett abgearbeitet wird, was bei zehn Stationen den Fahrverkehr insgesamt drastisch reduziert. Neben den vier Dollies, aus denen die Mitarbeiter die Teile entnehmen, stehen an jedem Arbeitsplatz vier weitere auf Austauschplätzen bereit. Ist ein Satz Behälter leer, wechselt der Mitarbeiter ihn komplett aus – die leeren werden dann im Zug abgeholt und durch neue ersetzt. Die Dollies sind eine Spezi-

alanfertigung für Opel: Neben vier nach allen Seiten drehbaren Rädern – die ein Schieben von Hand auch bei schwerer Beladung ermöglichen – verfügen sie über zwei zusätzliche Reifen in der Mitte, die dafür sorgen, daß die Dollies spurtreu hinter der Zugmaschine herrollen.

Die Anlieferung neuer Teilebehälter sowie den Abtransport der leeren Container und der Gitterboxen mit jeweils 40 fertigen Sitzrücken besorgen lediglich zwei kleine Elektrofahrzeuge, sogenannte „Tugger“. Um das Unfallrisiko zu mindern,

bewegen sie sich auf einem steten Rundkurs in nur einer Richtung. Die Tugger schaffen mehr Sicherheit am Arbeitsplatz, sind ergonomischer und kostengünstiger als Gabelstapler, wie Werkslogistikern und Lean-Materials-Spezialist Otto Frenger erklärt. „Ein Tugger kostet 20 000 Mark, ein Stapler 70 000 – hinzu kommen noch die höheren Reparaturkosten.“

Drei Monate läuft die Sitzrücken-Fertigung nun schon mit dem neuen System – auf Hochtouren und reibungslos. „Wir wollen nicht leugnen, daß einige Mitarbeiter, die ihr ganzes Berufsleben bisher auf oder mit dem Stapler arbeiteten, der neuen Idee am Anfang skeptisch gegenüberstanden“, erzählt Frenger. „Doch mittlerweile gibt es im Bereich niemand mehr, der nicht von der Effizienz und der Unfallsicherheit dieses Konzepts überzeugt ist.“ ■



Staplerfreie Zone: Im K 20 sind jetzt „Tugger“ unterwegs

**„Hilfe!“**  
Tolle Gebrauchtwagenverkaufshilfe bei allen Astra-Bestellungen – nur noch bis Ende Dezember '98

**„**

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter



# Eine andere Strategie

Marktgerechte Qualität ist mehr als nur Problemmanagement: Qualitätsvorstand Manfred L. Wolf im Interview

Am 1. Dezember 1997 wurde Manfred L. Wolf vom Aufsichtsrat zum Vorstand für Qualitätssicherung berufen. Mithin blickt der 60jährige Diplom-Ingenieur jetzt auf sein erstes volles Amtsjahr zurück. Die Opel Post befragte Wolf zum Thema.

Rüsselsheim (bs/jh). Die Fahrzeuge mit dem Blitz wurden vor allem durch ihre Zuverlässigkeit bekannt. Dieses positive Image, so scheint es, ist nicht mehr völlig unumstritten. Dabei, so Manfred L. Wolf im Interview, können sich die Anstrengungen, die das Unternehmen in Sachen Qualität unternimmt, durchaus sehen lassen. Nur: Reichen diese Anstrengungen im harten Wettbewerb aus? Das Interview im Wortlaut:

**Sie sind seit einem Jahr Qualitäts-Vorstand. Was hat sich seither verändert?**

Eine ganze Menge, aber bei weitem noch nicht genug. Von Beginn an hatte ich mir drei Aufgaben gestellt: die schnelle Beseitigung bestehender Qualitätsprobleme, die wirksame Vermeidung von Problemen in der Zukunft und eine Schärfung des Qualitätsbewusstseins im Unternehmen.

Heute kann ich sagen, daß wir im ersten Punkt inzwischen sehr erfolgreich sind. Wir haben in der Organisation eine schlagkräftige „Feuerwehrtruppe“, die Problemursachen schnell identifiziert, Lösungen erarbeitet und die beschlossenen Verbesserungen um ein Vielfaches schneller in die Tat umsetzt als früher. Die Erfolge sind ganz offensichtlich, wenn wir uns die Gewährleistungsstatistiken ansehen oder die im Rahmen von Marktuntersuchungen festgestellte Anzahl der Abweichungen pro Fahrzeug über die Jahre vergleichen.

**Und wie steht's um die beiden anderen Punkte?**

Hier haben wir noch ein gutes Stück Weg vor uns. Sie sind weitaus komplexer in der Umsetzung und müssen zudem gleichzeitig in Angriff genommen werden. Die Problemvermeidung wird nur mit einem gesteigerten Qualitätsbewußtsein im Unternehmen erfolgreich sein. Problemvermeidung bedeutet ja, vorbeugend zu wirken. Zwar sehe ich auch hier Fortschritte, aber mit der Geschwindigkeit, wie es in diesen Dingen voran geht, bin ich nicht zufrieden. Das können wir uns auf Dauer nicht leisten und wir werden das ändern.

**Den Markt scheint Ihre Erfolgsbilanz in Sachen Problembeseitigung aber nicht zu beeindrucken. Müßten sich die von Ihnen geschilderten Fortschritte nicht auch in steigenden Zulassungszahlen widerspiegeln?**

Die erfolgreiche Beseitigung von Problemen reicht bei weitem nicht aus, um Markterfolge zu erzielen. Lediglich die Abwanderung verärgelter Kunden kann auf diese Weise verhindert werden. Wir wissen, daß ein enttäuschter Kunde kaum mehr zurück zu gewinnen ist. Des-

halb hatte die schnelle Beseitigung von Produktmängeln zunächst auch die höchste Priorität. Selbst die vollständige Problemvermeidung, also die Aufgabe, der wir uns nun mit Nachdruck zuwenden müssen, kann nur ein Zwischenschritt sein.

Der Wettbewerb um Marktanteile findet in Sachen Qualität heute bereits auf einer ganz anderen Ebene statt. Da stehen Produkteigenschaften im Vordergrund, die für den Kunden Qualität objektiv und emotional spürbar machen. Das geht weit über Problemmanagement hinaus. Erst dann wird Qualität zu einem strategischen Unternehmensinstrument, das sich in steigenden Zulassungszahlen und Marktanteilen widerspiegelt.

Wir müssen uns allerdings darüber im klaren sein, daß Qualität dieses Niveaus zielorientiert eingeplant werden muß, in der Entwicklung, im Einkauf, in der Fertigung und auch im Service. Denn neben der Produktqualität ist es vor allem die Servicequalität, die einen erheblichen Einfluß auf die Stimmung des Kunden hat. Kundenzufriedenheit rundum ist nur auf dieser Grundlage erreichbar.

**Die Minderung der Garantie- und Gewährleistungskosten ist eine Seite Ihrer Arbeit. Wie aber ist es möglich, daß der neue Astra trotz der Schaffung eines Vorstandsbereiches Qualitätssicherung in die Werkstätten muß?**

Eine ganz wichtige Frage, die mir Gelegenheit gibt, gewisse Vorstellungen zurecht zu rücken. Ich möchte die Antwort zunächst mit einer weiteren Frage einleiten: Welche Aufgabe hat die zentrale Qualitätssicherung im Unternehmen? Auf dem Sektor der „Nachsorge“, also der Lösung von Problemen und Beseitigung von Produktschwächen, ist die zentrale Qualitätssicherung für alle Fahrzeuglinien selbst in der



Wolf'sche Bestandsaufnahme: Fortschritte erkennbar, aber das Tempo reicht nicht



Fotos (3): Schäffer

Verantwortung. Auf dem Sektor der Problemvermeidung stehen die Funktionsbereiche, die einen direkten Anteil an der Produktentstehung haben, im Vordergrund. Also zum Beispiel die Entwicklung, der Einkauf oder die Fertigung, um nur die wichtigsten zu nennen. Hier ist es die Aufgabe der zentralen Qualitätssicherung, geeignete Qualitätswerkzeuge, -methoden, -prozesse und -standards zu entwickeln und deren Einführung zu unterstützen.

Der neue Astra hat bewiesen, welches Potential ein effektives Qualitätsmanagement

einer speziellen Kundenumfrage unter Astra-Neuwagenbesitzern. Ich denke, dieser Erfolg, ermöglicht durch den Einsatz und die Zusammenarbeit aller Bereiche, muß zunächst einmal gewürdigt werden.

**Wie paßt die Astra-Serviceaktion in dieses positive Bild?**

Ich möchte sagen, eigentlich paßt sie gar nicht ins Bild. Umso bedauerlicher ist natürlich die Notwendigkeit zur Überprüfung der Lenkung beim neuen Astra. Wie immer ist es eine Verkettung vieler Umstände, die im ungünstig-

sten Fall so ausgeht, wie hier geschehen. Vor solchen Rückschlägen sind wir aber nur dann gefeit, wenn Schwierigkeiten im Moment des Erkennens offen diskutiert – und deren Ursachen unmittelbar beseitigt werden. Das heißt: Entwicklungsprobleme müssen in der Entwicklung gelöst werden, Pilotprobleme im Pilotbau, Vorproduktionsprobleme in der Vorproduktion und so weiter. Wird die Lösung eines Problems erst einmal zurückgestellt, ist die Gefahr groß, daß sie verschleppt wird. Außerdem können Problemursachen zu einem späteren Zeitpunkt oftmals nur noch unzureichend, in jedem Fall aber mit großem Aufwand, beseitigt werden.

Wenn wir diese Grundregeln beherzigen und die entwickelten Qualitätsmanagement-Methoden anwenden, sind Probleme vermeidbar. Alle Bereiche sind deshalb aufgefordert, selbstkritisch zu sein und gegebenenfalls Konsequenzen zu erarbeiten. Denn hundertprozentige Sicherheit erfordert ein hundertprozentiges Qualitätsmanagement.

Mein Ratschlag in diesem Zusammenhang: Eine unvoreingenommene Selbstbewertung gegenüber den Standards nach ISO 9000 und QS 9000. Darin sind alle notwendigen Elemente für ein funktionierendes Qualitätsmanagement beschrieben.

**Zeigt das Beispiel Astra nicht, daß Ihr Bereich, statt weit vorausplanend zu arbeiten, kaum mehr ist als eine riesige Reparaturwerkstatt, die immer nur die Fehler der anderen versucht auszubügeln?**

Ja, da ist etwas Wahres dran. Es ist zwar nicht falsch, erkannte Fehler schnell zu beheben, aber gleichzeitig muß ein Unternehmen entstehen, das in der Lage ist, aus Erfahrungen zu lernen, sprich Fehler zu vermeiden. Ich habe eben zur Selbstkritik aufgefordert

und von Konsequenzen gesprochen. Mit Blick auf meinen Bereich möchte ich an dieser Stelle ankündigen, daß wir uns künftig weit mehr an entscheidenden Positionen einbringen werden. Mit den kürzlich nominierten Qualitätsdirektoren für jede Programm-Plattform, auf denen unsere neuen Fahrzeuge entwickelt werden, sind wir in Sachen Qualitäts-Vorausplanung künftig „vor Ort“ präsent. Diese Spezialisten bleiben Mitarbeiter meines Bereiches. Ergänzend werden ab sofort Qualitätsingenieure in den verschiedenen Produkt-Entwicklungsteams des ITEZ mitarbeiten. Auch mit dem Einkauf werden wir über die in der Entwicklung befindliche Lieferanten-Qualitätsdatenbank in einen intensiveren Dialog eintreten. Mit diesem Instrument werden wir in Zukunft eine wesentlich bessere Entscheidungsgrundlage für die Lieferantenauswahl haben als bisher.

Dies sind einige Beispiele, die belegen, daß Qualität nur in enger Zusammenarbeit und in gemeinsamer Anstrengung entsteht.

**Das Unternehmen hat für die kommenden Jahre eine beispiellose Modelloffensive angekündigt. Sehen Sie eine realistische Chance, diese Modelle allesamt in einer einwandfreien Qualität auf den Markt zu bringen?**

Ja, natürlich sehe ich die Chance dazu. Wir haben keinen Grund, den Kopf in den Sand zu stecken und wir haben, offen gesagt, auch gar keine Wahl. Wir brauchen diese Modelle und wir brauchen sie in einer hervorragenden Qualität.

Das bedeutet aber auch, daß wir nicht einfach so wie bisher weiter machen können. Die Modelloffensive ist eine zusätzliche Herausforderung, die Qualitätsanforderungen steigen und wir müssen diesen Veränderungen Rechnung tragen. ■



Im Gespräch mit der Opel Post: Manfred L. Wolf und Strategiekordinator Bernd Simonsmeier



# 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 14. Teil dreht sich alles um den Manta A von 1970 und den Manta B von 1975.

Mit der Legenden-Bildung ist das so eine Sache: Oft ist sie mühsam, manchmal gar tierisch. Das Motto könnte auch heißen: Wenn ein Roß berühmt wird, schafft das ein Fisch allemal. Das Stichwort lautet „Pony-Car“, eine Wagengattung, die 1965 in den USA geboren wurde. Dort hatte Lee Iacocca die Idee, eine sportliche Karosserie auf ein Serienchassis mit bewährter Technik zu stützen. Der Trick dabei: Der rassistige „Mustang“ spricht nicht nur Junggesellen und Junggebliebene an, sondern auch Familien. Schließlich bietet das Wildpferd neben rasantem Outfit auch praktische Vorteile wie Platz für Vier und solide Mechanik zum günstigen Preis.

Mit diesem neuen Konzept machte Iacocca seinen



Bug genug: Mit dem Manta – hier eine SR-Version – präsentierte Opel ein sportliches Coupé, das der Konkurrenz das Fürchten lehrte

Zossen zur Legende. Ford Deutschland präsentierte 1969 den Mustang-Ersatz „Capri“ für den europäischen Markt. Natürlich hatten auch GM und Opel die Entwicklung aufmerksam verfolgt: 1970 holten sie zum Gegenschlag aus. Und weil es auch der Mutterkonzern mit den Meeresbewohnern hielt – die Corvette Stingray (Stachelrochen) hatte es vorgemacht – trug das Opel-Familien-Coupé mit Sportambitionen die Bezeichnung „Manta“.

Der „Flügelrochen“ basiert auf dem neuen Mittelklasse-Modell Ascona, erscheint aber ein paar Monate vor diesem: „Das Ei hat das Licht der Welt vor der Henne erblickt“, schreibt die Presse, denn bis auf die Karosserie sind die beiden Neulinge Zwillinge. Wie beim Ascona stehen drei Motoren zur Auswahl, wahlweise mit 1,6 Liter Hubraum und 68 oder 80 PS oder mit 1900 ccm und 90 Pferdestärken.

Hatten sich die Konstrukteure bei der Technik an Be-

währtem orientiert, war die viersitzige Coupé-Karosserie ein weiteres Novum in der Opel-Welt. Bisher entsprachen die Coupés mit dem Blitz bis zur Gürtellinie den Limousinen. Damit hatte Opel, wie schon beim Rekord P2-Coupé, großen Erfolg gehabt. Seit dem GT war aber alles anders geworden, eine Fastback-Variante des Ascona war schnell wieder in der Versenkung verschwunden, ein eigenständiges Modell sollte es bitte sein. Großen Wert legen die Designer auf top-modische Zutaten wie den langen, flachen Bug und das sportive Kurzheck mit Abrißkante, in welchem sich ein mehr als familiautauglicher Kofferraum mit 500 Litern Fassungsvermögen verbirgt.

Um Nähe zu den restlichen Autos des Unternehmens herzustellen, ähnelt die breite Front mit den Doppelscheinwerfern dem Rallye-Kadett, während das Heck mit den charakteristischen, runden Leuchten stark an den GT erinnert. Im Innen-

raum dominieren, typisch für jene Zeit, schwarzer Kunststoff und Rundinstrumente. Genau so muß eine Kommandozentrale mit Sportcharakter im Schlaghosenzeitalter aussehen, keine Frage. Auch die Fachpresse zeigt sich angetan: „Trotz erkennbarer Misch-Elemente sieht der Manta harmonisch und wie aus einem Guß aus – und das bei einer gewissen Zierlichkeit“, schreibt „auto motor und sport“.

In der Tat ist der Rochen gerademal 4,29 Meter lang und wiegt 950 Kilogramm. Ordentliche Fahrleistungen sind also garantiert, die stärkste Manta-Version mit dem – aus dem Rekord bekannten – 1,9-Liter-cih-Motor beschleunigt die Fuhre auf 170 km/h Spitze und von Null auf Hundert in 13 Sekunden.

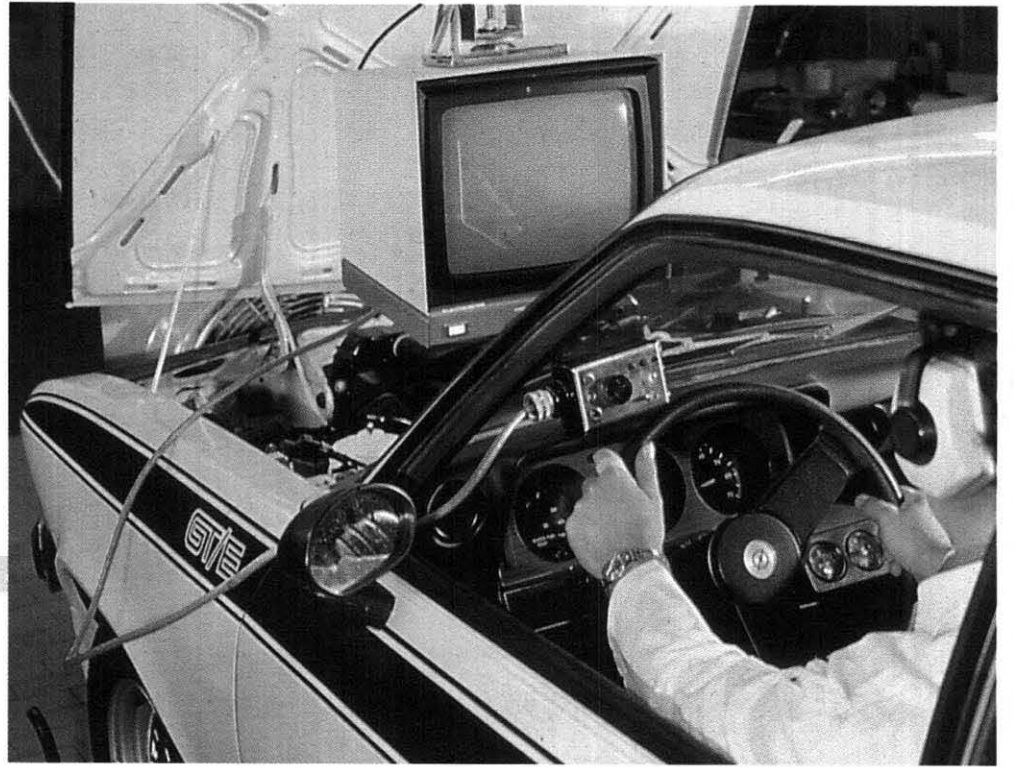
Die Basisversion schafft zwar nur Tempo 154, kostet aber auch nur 7955 Mark, also etwa soviel wie ein Rekord. Und obwohl Opel im Gegensatz zum Capri nur Vierzylinder anbietet, greifen die Käufer begeistert zu: Innerhalb von einem Jahr setzen die Rüsselsheimer sagenhafte 56 200 Einheiten allein in Deutschland ab. Der Kunde kann wählen zwischen den Ausstattungsstufen Basis, Luxus und SR. Letztere Sport-Version ist eine Zeitgeist-Bombe mit Rallye-Streifen, Nebelscheinwerfern, Sportfelgen und mattschwarzer Motorhaube, welche den Fahrer vor Re-

flexionen der Sonne schützen soll, während dieser mit gelochten Handschuhen am leichtgängigen Volant kurbelt. Als Kontrast nimmt Opel ab 1972 eine weitere Motor-Variante ins Programm: Der aus dem Kadett bekannte 1,2-Liter-ohv mit 60 PS. Damit besitzt der 8385 Mark teure Manta zwar die Dynamik einer Wanderdüne, behauptet sich aber trotzdem selbstbewußt auf dem Markt.

Ganz anders gestrickt ist der ein Jahr darauf präsentierte Manta GT/E, dessen 1900 Kubik-Motor dank einer Bosch-L-Jetronic 105 PS leistet, den Flügelrochen fast 190 km/h schnell macht und ausschließlich in grellen Farben über Piste und Autobahnen fegt. Soviel Sportlichkeit hat allerdings ihren Preis: 12 525 Mark müssen für den GT/E bezahlt werden. Für die eher komfortorientierte Kundschaft hatte man kurz zuvor die „Berlinetta“ aus der Taufe gehoben, die über ein elegantes Vinyl Dach, Sportfelgen und eine Cord-Innenausstattung verfügt – die 70er lassen grüßen.



Heck laß nach: Der Manta war 1970 topmodern – inklusive sportlicher Abrißkante und familiautauulichem Gepäckabteil







Auto-Fokus: Für Junggesellen, Junggebliebene und junge Familien war der 1975 vorgestellte Manta B eine sportliche Alternative

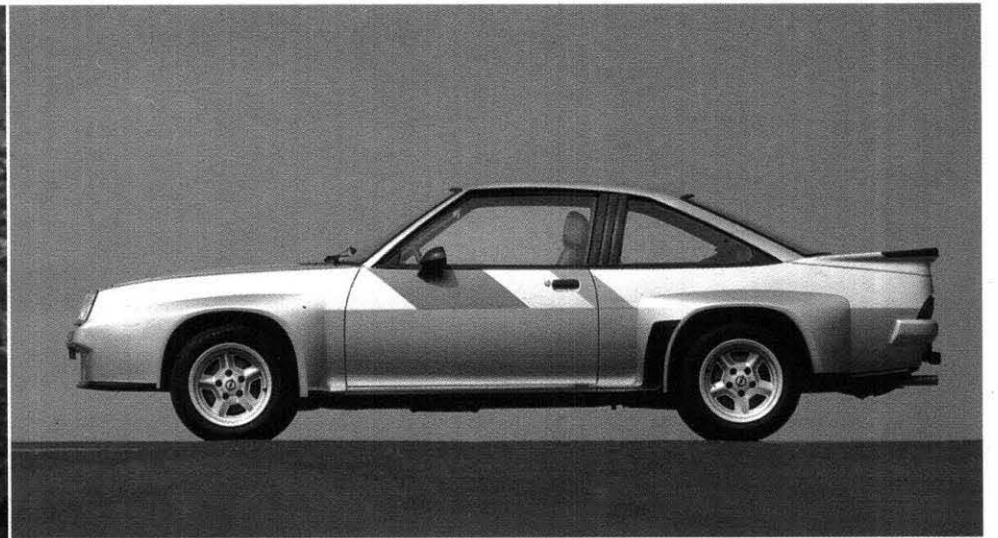
Der Über-Manta kommt jedoch aus Zolder in Belgien, wo die Tuning-Schmiede Transeurop-Engineering den 143 PS-starken 2,8-Liter-Sechszylinder des Commodore in die Rochen-Nase schuhlöffelt. Dort nimmt der Reihensechser soviel Platz ein, daß die Batterie in den Kofferraum wandert und der Kühler nun direkt hinter dem Grill sitzt. Weil die Luftfilter der Vergaser zu hoch bauen, wird kurzerhand eine neue Plastikhaube mit eckiger Hutze installiert, die dem Wagen in Verbindung mit Kotflügelverbreiterungen und Frontspoiler ein martialisches Aussehen verleihen. Die Höchstgeschwindigkeit des nun arg frontlastigen Manta liegt bei beeindruckenden 200 km/h, die Beschleunigung ist jederzeit drastisch, was man von den Bremsleistungen leider nicht behaupten kann. Da jeder Wagen eine Einzelabnahme vom TÜV verlangt und überdies 20 000 Mark kostet, bleibt der nur 79mal gebaute 2800 TE in Deutschland ein

Exot, dessen Ende mit der Vorstellung des Manta B besiegelt ist.

Die fand im Herbst 1975 auf der IAA statt, wo der B seine 13 Jahre währende Karriere begann. Kein anderes Opel-Modell kann auf eine so lange, ununterbrochene Bauzeit zurückblicken – und auf einen derartigen Kult-Status unter seinen Fans. Die es nicht immer leicht hatten und haben,

aber dafür ein Auto fahren, dem sogar Filme gewidmet wurden. Wer kann das schon von sich behaupten?

Behaupten konnte sich der Manta auf dem Markt ganz hervorragend, die Technik ist ausgereift und die Hülle gibt sich modern, ohne allzu modisch zu sein – sicher ein Grund für den lange währenden Verkaufserfolg. Bei den Preisen war Opel moderat



Renn-Rochen: Der Manta 400 brachte Power pur auf die Straße

zum gezähmten Renntriebwerk mit 2410 Kubik Hubraum und 144 PS aus dem Ascona 400.

Dieser zu Homologationszwecken gebaute Monster-Manta, äußerlich noch recht zahm geraten, hatte es faustdick unter dem Blech. Und der Fahrer die Faust im Nacken. Mindestens 200 Einheiten des Manta 400 muß Opel auf die Straße bringen, um mit der Rennversion in der Gruppe B an den Start gehen zu dürfen. 245 Stück sind es nach dreijähriger Bauzeit von 1981 bis '84, mit denen Privatfahrer bei Tempo 210 auf die Piste gehen. Im Bug sitzt das gedrosselte 16V-Sporttriebwerk mit zwei oberliegenden Nockenwellen, Leichtmetall-Querstromkopf und Benzineinspritzung.

Die normalen Versionen gaben sich ungleich sanfter, auch wenn manch ein Flügelrochen in den Händen seiner oft recht jungen Besitzer zu einem zornigen Meerungeheuer mutierte, an dem nur noch der Opel-Schriftzug an den ehemaligen Zustand erinnerte. Den Werbestrategen war diese Klientel natürlich nicht verborgen geblieben, so daß mit dem 105 PS-starken Topmodell GT/E bald gezielt um ihre Gunst geworben wurde: „Träumen Sie, was Ihnen Freud' macht. Tatsache ist aber, daß niemand auf der Welt so blendend aussieht, als daß er nicht noch etwas Unterstützung durch den rasigen Look des neuen Opel Manta vertragen könnte.“ Die

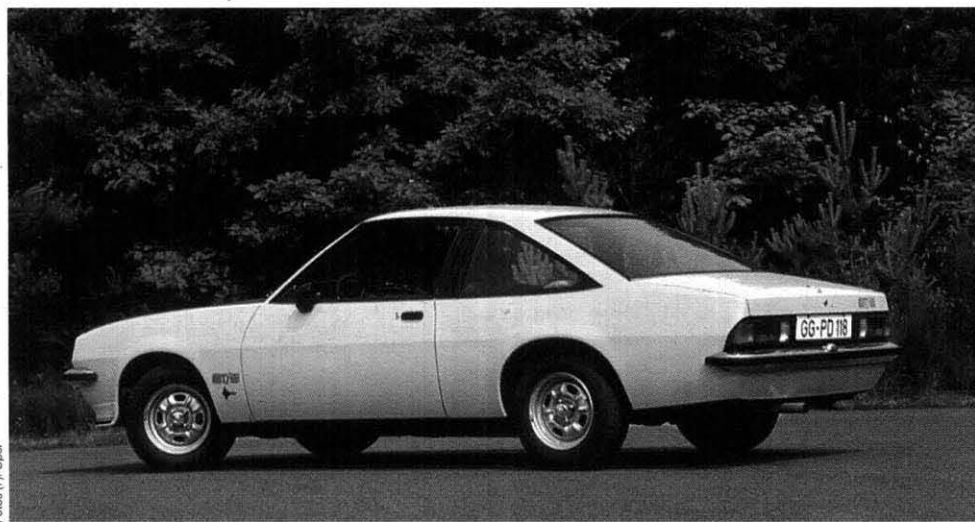
schnelle Saat war somit ausgebracht, mit serienmäßiger Kriegsbemalung ging's ins nächste Ampel-Gefecht.

Solcherlei Schmuck trug zumeist das Stufenheck-Modell des Bochumers, seit 1978 war ein eher praktisch veranlagtes Combi-Coupé (CC) hinzugekommen. Mit der großen Heckklappe und dem variablen Innenraum erfüllte Opel den Wunsch vieler Kunden nach mehr Vielseitigkeit. Durch das großzügig verglaste Schrägheck kam die Coupé-Linie noch stärker heraus. Daß der CC dabei noch ein wenig dem großen Monza ähnelte, wird manch ein Eigner gern gesehen haben.

Keine Frage, daß der Neuling alsbald die bekannten Tuner auf den Plan ruft, die wie üblich Opels Oberklasse unter das Blech greifen und das entnommene Organ dem Manta einverleiben. Ein extremes Beispiel ist der von Irmischer kleingefertigte „t2800“, der über den Motor des Diplomaten E verfügt. Dieser wuchtet aus 2,8 Litern Hubraum 150 PS bei 5500 U/min auf die qualmende Kupplung. Mit Spoilern, grell grün-blauer Lackierung und fetten Reifen in den Radhäusern tut Irmischers Donnerbolzen schon von außen kund, was den Fahrer erwartet. Der findet sich nach 8,7 Sekunden bei Tempo 100 wieder, erst bei 209 km/h Spitze ist Schluß mit dem Vorwärtsdrang. Soviel bullige Kraft hat ihren Preis: 27 850 Mark kostet der Sechszylinder-Rochen, doppelt soviel wie ein Manta 2,0 S mit 100 PS (1977: 13 465 Mark).

Bescheidener, dafür wegweisend, gerät der Manta mit dem nagelneuen 1,3-Liter-ohc-Vierzylinder, welcher im März 1979 debütiert. Zum ersten Mal gibt es bei Opel in der Serie nun einen Vierzylinder mit Leichtmetallkopf nach Querstromprinzip und Zahnriemengetriebener, obenliegender Nockenwelle. Da der Motor sowohl längs wie quer eingebaut werden kann, dienen Hecktriebler wie Manta und Ascona als Versuchsträger. Gedacht ist der 60 PS leistende 1,3-Liter aber als Grundstein und Beginn einer topmodernen Motorenfamilie, welche der folgenden Kadett- und Ascona-Generation mit Frontantrieb Beine machen soll. Damit beginnt bei Opel ein neues Antriebs-Zeitalter, weg vom traditionellen Weg, hin zu neuen Anforderungen und Konzepten. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche



Reise-Rochen: 1978 debütierte das Combi-Coupé, das mit großer Heckklappe und variablem Innenraum vielfältige Transportaufgaben löste

Man kann über ihn denken, was man will, aber eins steht fest: Wie sein Vorgänger ist der Manta B eine Legende. Von 1975 bis 1988 verkaufte sich das Opel Sport-Coupé über 550 000mal, ohne allzu große Änderungen oder Moden mitzumachen. Mit einem schier endlosen Motorenangebot gesegnet, welches bei 60 PS aus 1,2 Litern begann und bei 144 PS aus 2,4 Litern endete, hatte der Manta für jeden Geschmack und Anspruch etwas zu bieten. Mal ganz abgesehen von der klassischen Form – als zweitüriges Coupé oder als Combi-Coupé mit Heckklappe – die sowohl Junggesellen wie Familienväter ansprach und auch 13 Jahre nach dem Stapellauf noch nicht altmodisch aussah.



**Rot und cool statt gelb und praktisch**

München (gms). Männliche Jugendliche wollen am liebsten einen Sportwagen fahren. „Rot und cool“ müsse er sein und „was unter der Haube“ haben, ergab eine Studie des Deutschen Jugendinstituts. Auch die Musikanlage und technische Charakteristika wie ein tiefergelegtes Fahrwerk und breite Reifen sind jungen Männern wichtig. Junge Frauen dagegen suchen ihren Wagen eher nach Zweckmäßigkeit aus. Die Mehrheit habe sich ihr Auto „klein, gelb und praktisch“ gewünscht. Für die Untersuchung wurden 420 Berufseinsteiger im Alter von 17 bis 21 Jahren befragt.

**Frauen bringen mehr Sicherheit**

Berlin (gms). Mit einer Frau auf dem Beifahrersitz bewegen sich Männer deutlich sicherer durch den Straßenverkehr. Das Unfallrisiko sinkt dann im Vergleich zu alleinfahrenden Männern um bis zu 75 Prozent, berichtet die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“ unter Berufung auf eine Untersuchung der Technischen Universität in Dresden. Bei alleinfahrenden Männern sei das Unfallrisiko doppelt so hoch wie bei alleinfahrenden Frauen, so die Studie.

**Polizei schleppt Leichenwagen ab**

Wiesbaden (lhe). Mit eingesargter Leiche, aber ohne Auto stand kürzlich ein Wiesbadener Bestattungsunternehmer auf der Straße: Während der Bestatter den Leichnam abholte, hatte die Polizei den Leichenwagen abschleppen lassen – der Besitzer hatte sein Gefährt verkehrsbehindernd geparkt. Wie die Polizei mitteilte, war der Wagen neutral lackiert und deshalb nicht auf Antriebs- als Bestattungsfahrzeug zu erkennen. Der Unternehmer mußte seinen Wagen erst beim Stadtreinigungsamt auslösen, bevor er den Sarg abtransportieren konnte.

**Närrische, aber teure Kombination**

Leer (dpa). In den rheinischen Karnevalshochburgen wäre die schnelle Autofahrerin aus dem ostfriesischen Hesel bei Leer mit ihrer ungewöhnlichen Zahlenkombination vielleicht ungeschoren davongekommen: Sie war am 11. 11. um 11 Uhr 11 genau 11 Stundenkilometer zu schnell unterwegs. Zuerst glaubte man bei der Stadt Leer angesichts der Häufung von Schnapszahlen im Bußgeldbescheid an einen Karnevalsscherz. Doch ein Anruf beim Landkreis ergab: Der Bescheid war echt. Und er kostete auch nicht 11,11 Mark, sondern wie in solchen Fälle üblich 50 Mark.

**Alles was Recht ist**

**Learning by doing: Juristen setzen sich betrunken ans Lenkrad**

Der Teufel hat den Schnaps gemacht – diese Erfahrung machten jetzt 22 Juristen am eigenen Leibe. Auf einem Verkehrsübungsplatz im schleswig-holsteinischen Bad Oldesloe fuhren Richter, Staatsanwälte und Rechtsanwälte betrunken Auto – unter polizeilicher Aufsicht und im Dienste der Wissenschaft.

Bad Oldesloe (lno). In einem von der Uni Lübeck organisierten Trinkversuch erprobten die Juristen die gefährliche Wirkung des Alkohols im Straßenverkehr buchstäblich am eigenen Leibe. Wie jede ganz normale Feier geht es auch beim Juristen-Selbstversuch ganz langsam los. Auf den Tischen stehen Bier, Schnaps, Wein und Sekt, die Damen und Herren langen zwanglos zu.

Die Stimmung steigt, die Aufmerksamkeit beim Vortrag über die Methoden der Blutalkoholbestimmung im Gerichtsverfahren läßt bereits zu wünschen übrig. Der Geräuschpegel zeigt: die Probanden sind fahrbereit im Sinne des Versuchs.

„Ich fühle mich so richtig schön beschwingt“, sagt die „Nummer 14“, eine Richterin. Zwei Bier und drei Wodka hat sie nach eigenem Bekunden getrunken, und zur Frage ihrer Fahrtüchtigkeit meint sie: „Ich würde es zwar nie tun, aber ich habe das Gefühl, ich könnte es noch.“ Kandidat Nummer 17 dagegen kann nach eigener Einschätzung „einhundertprozentig nicht mehr fahren“ – der Rechtsanwalt hat zwei



**Fahrtraining unter Alkoholeinfluß: Bevor sie sich ans Lenkrad setzt, nimmt Richterin Beate Sager noch einen Schluck aus der Pulle**

Korn, zwei Wodka und vier Bier intus und geht einigermaßen zielstrebig auf das Fahrzeug zu, das an der Startlinie des Parcours auf ihn wartet.

Das Institut für Rechtsmedizin der Lübecker Universität veranstaltet regelmäßig solche Trinkversuche für Juristen. Sinn der Übung sei es, ihnen ein Gefühl dafür zu vermitteln, welche Alkoholmengen welche Wirkung hervorrufen, erläutert der Direktor des Instituts, Manfred Oemichen. „Wenn in Zukunft ein Mandant, der laut Blutalkoholtest 1,2 Promille hat, behauptet, er habe nur zwei Bier getrunken, werde ich ihm kein Wort mehr glauben“, sagt eine Anwältin.

Unterdessen hat ihr Kollege Nummer 17 schon Schwierigkeiten, das Auto überhaupt zu starten. Probleme gibt es, mit dem Zündschlüssel das Schloß zu finden. Dafür trifft Nummer 17 gleich die Hupe. Der mit kleinen Hütchen markierte Kreisverkehr bereitet dem Fahrer auch im dritten Anlauf sichtlich Probleme.

Auch der obligatorische Test nach der Fahrt, auf einem Strich entlang zu laufen und sich um die eigene Achse zu drehen, fällt nicht eben zur Zufriedenheit des Anwaltes aus. Der Atemalkoholtest ergibt 0,81 Promille, was den Probanden offenbar verwundert. „Ich hätte mich auf über ein Promille geschätzt und wäre auf keinen Fall gefahren“, versichert er.

„Spitzenreiter“ bei den Testwerten ist eine zierliche Amtsanwältin, die es nach einer halben Flasche Sekt und einem Wodka auf 1,23 Promille

bringt. „Ich hätte mich auf 0,8 Promille geschätzt“, sagt sie, „in Zukunft werde ich Aussagen von Alkoholsündern wohl mit anderen Augen sehen.“

Im Zelt nebenan feiern diejenigen, die ihre Testfahrt schon hinter sich haben, unterdessen schon den glücklichen Ausgang. „Das ist der Nachtrunk“, ruft ein Anwalt, der noch eben eine Flasche Wodka und ein paar Bier geholt hat. Nach Hause gekommen sind die Juristen nach dem heroischen Selbstversuch anschließend sicher mit einem Bus der Polizei.

**„Höchste Zeit!“**  
Vectra-Sonderleasing – nur noch bis Ende Dezember '98  
“

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

**Ganz schön sportlich**  
OPC-Astra feierte auf der Essen Motorshow Premiere



**Starke Erscheinung: Nur die 160 PS-Maschine sieht man der Sportkanone nicht an**

Essen (pui). Der vom Klassensieger des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring abgeleitete OPC-Astra feierte auf der Essen Motorshow (27. November bis 6. Dezember) seine Premiere. Herzstück des von der Motorsport-Abteilung, dem Opel Performance Center, mitentwickelten Technologieträgers ist ein 118 kW/160 PS starkes Triebwerk.

Dieses Triebwerk basiert auf dem 2.0 16V-Serienaggregat, dessen Leistungs- und Drehmomentpotential (195 Nm bei 4.300 min<sup>-1</sup>) im wesentlichen durch optimierte Ansaugkanäle, modifizierte Nockenwellen, einen Fächerkrümmer und die geänderte Kennfeldsteuerung erhöht wurde. Ergebnis: Der mit 17 Zoll-BBS-Felgen ausgerüstete OPC-Astra beschleunigt in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h

und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 223 km/h.

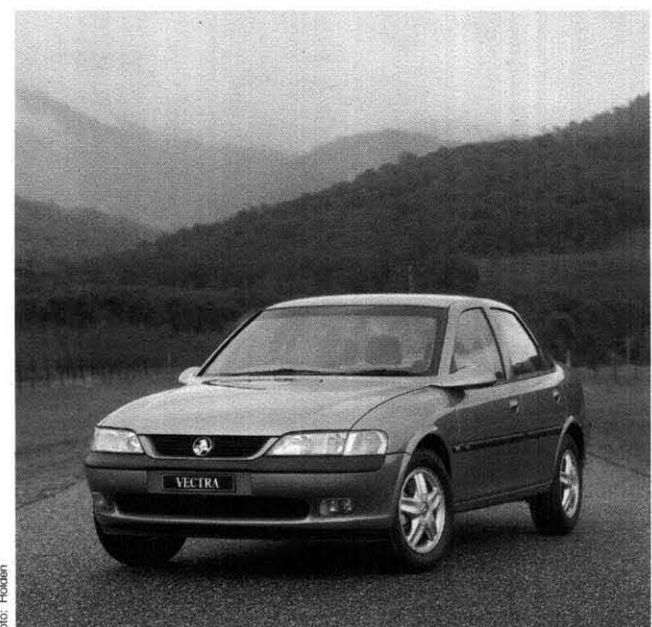
Dabei gewährleisten die optisch dezenten, gleichzeitig aber sehr effizienten Aerodynamik-Komponenten einen höheren Anpreßdruck, ohne den überaus günstigen Luftwiderstandsbeiwert des Astra (cw 0,30) zu beeinträchtigen.

Das vorne um 20 Millimeter und hinten um 10 Millimeter tiefergelegte Fahrwerk sowie die darauf abgestimmte Feder-/Dämpfer-Charakteristik ermöglichen eine signifikante Ausweitung des Kurvengrenzbereichs. Gleichzeitig wurde die Elastokinematik der passiv mitlenkenden Hinterachse den höheren Anforderungen angepaßt. Für angemessene Verzögerung sorgt die 16 Zoll-Bremsanlage mit ABS und innenbelüfteten Scheiben rundum sowie der vergrößerte

Hauptbremszylinder. Zusätzliche Luftführungsleisten am vorderen Querlenker gewährleisten eine gezielte Bremsenkühlung.

Daneben demonstriert Opel in Essen, daß die Marke mit dem Blitz in jeder Pkw-Kategorie mindestens ein besonders sportliches Modell anbietet. Das Spektrum reicht vom Corsa World Cup Sport über den Tigra Sports, Astra Sportive, Vectra Sport, den jetzt auch als Caravan erhältlichen Vectra i500 und den Omega Sport 3.0 V6 bis hin zum dreitürigen Offroader Frontera Sport RS.

Den vielen Rennsport-Fans auf der Motorshow wurden der siegreiche STW-Cup-Vectra, das Formel 3-Meisterauto, das Astra Rallye Kit Car und ein seriennaher Breitensport-Astra präsentiert.



**Der neue Astra hat in Australien den Preis als bestes Fahrzeug in der kompakten Mittelklasse gewonnen. Der auf dem fünften Kontinent unter dem Markennamen Holden angebotene Astra erhielt die prestigeträchtige Auszeichnung der National Roads & Motorists Association (NRMA) nur einen Monat nach seiner Markteinführung im Oktober. Der Vectra (Foto) konnte den begehrten Titel der NRMA als bestes Automobil der Mittelklasse in diesem Jahr bereits zum zweiten Mal in Folge gewinnen. Dieses Prädikat verlieh ihm auch der Automobile Club of Victoria (ACV) – ebenfalls zum zweiten Mal hintereinander.**



# Tradition wiederbelebt

Typische Vertreter ihrer Zeit: Der Blitz Panorama-Bus und der neue Movano Luxus-Bus



Foto: Opel

Sie stammen zwar aus unterschiedlichen Epochen, folgen aber dem gleichen Konzept: der Opel Blitz Panorama-Bus von 1954 und der neue Movano Luxus-Bus. Beide bieten den Fahrgästen hochklassigen Komfort, jeder auf seine Weise – als typischer Vertreter seiner Zeit.

Rüsselsheim (pui). Der 17-sitzige Oldie mit seinen barocken Formen erinnert an die Zeit des aufkommenden Wirtschaftswunders. Seine markante, rundliche Motorhaube, die ihm den Spitznamen „Rund-Blitz“ einbrachte, und die pausbäckigen Kotflügel sind ebenso unverwechselbar

re Stilelemente der 50er Jahre wie die Zweifarben-Lackierung und die ins Dach führende Panorama-Verglasung.

Auch im für heutige Verhältnisse eher schlichten Innenraum zeigt sich die damalige Vorliebe zum zwar einfachen, aber durchaus funktionellen und praktischen

Detail. So hat der „Rund-Blitz“ ein pflügendes Lüftungssystem mit zwei ausstellbaren Windschutzscheiben-Hälften. Zusammen mit den klassischen Kurbelfenstern und der Dachlüftung ergibt sich – zumindest während der Fahrt – eine angenehme Frischluftbrise im Fahrgastraum. Für den Antrieb sorgte ein 2,5-Liter-Reihensechszylinder-Benziner mit 43 kW/58 PS. Mit dem Panorama-Bus über die Alpen ins Land, in dem die Zitronen blühen – das war für die Deutschen die Traumreise in den Fünfzigern.

Heute stehen oft fernere Reiseziele auf der privaten Wunschliste, aber auch die Zahl der Geschäftsreisen steigt rapide an. Die Folge: Ein rasch wachsender Bedarf an kleinen, wendigen und komfortablen Shuttle-Bussen. Ein ideales Revier für den neuen Luxus-Bus auf Movano-Basis. Er verwöhnt seine zwölf Gäste (plus Fahrer und Reisebegleiter) mit modernem Komfort und zeigt ein vor-

bildliches Geräusch- sowie Fahrverhalten. Die vielfältig verstellbaren Schlafesseln sind eine Klasse für sich. Zeitgemäße Fahrleistungen liefert ein 84 kW/ 115 PS starker 2,8-Liter-Turbodiesel-Direkt-einspritzer.

Sowohl der Einstiegsbereich als auch der Mittelgang sind mit Teppichboden ausgelegt. Die aufwendige Isolierung von Fahrzeugboden und Seitenwänden sorgt zusammen mit der Heizungsanlage inklusive Bodenheizung und dem Dachlüfter im Sommer und Winter für ein angenehmes Reiseklima. Auf Wunsch ist zudem eine Klimaanlage erhältlich. Gardinen an Seiten- und Heckscheiben, die durchdachte Innenraumbeleuchtung sowie eine Audio-Anlage mit vier Lautsprechern runden das Komfort-Paket des insgesamt 5,88 Meter langen Busses ab.

Sowohl der „Rund-Blitz“ als auch der Movano Luxus-Bus erfuhren beziehungsweise erfuhren ihre Adelung zum Lu-

xus-Liner bei renommierten Spezialisten ihres Fachs. Der legendäre „Rund-Blitz“ wurde bei Kässbohrer in Ulm zum Panoramabus umgebaut. Den modernen Movano-Kleinbus baut die Ernst Auwärter KG in Steinenbronn bei Stuttgart. ■

**„Jetzt aber ran!“**

Smartbuy und Sonderzinsprogramm – Sonderfinanzierungen der Opel-Bank – nur noch bis Ende Dezember '98



## Kühner Kadett

Erfolgreicher Privatfahrer gibt Gas

Rüsselsheim/Stromberg (jan). Vom Kfz-Meister zum Slalom-Meister: Keiner wedelte in der Saison 1998 so schnell um den Parcours wie Georg Berlandy auf seinem GT/E C-Kadett. Und das, obwohl der Opel-Fan und Kfz-Meister aus Stromberg im Hunsrück gerade mal sein zweites Jahr in der deutschen Automobilsportszene bestritt.

1997 hatte der 28-jährige das erste Mal ein heißgemachtes C-Coupé über die Piste geschleudert, dieses Jahr wurde er mit seinem Gruppe H „Silberpfeil“ – mit Blitz auf und einem 2,4-Liter-Motor unter der Haube – schon Slalom-Meister. Denkbar knapp fiel das Ergebnis dennoch aus: Nach einem Kopf-an-Kopf-Rennen mit den punktgleichen Favoriten Hans Exner und

Hans-Dieter Meckel hatte Berlandy am Ende die Nase vorn.

Bis September fuhr der Stromberger mit Fabelzeiten zwölf Gesamtsiege in den Regionen Nord, Mitte und Süd heraus, der letzte Lauf in Mengen/Sigmaringen brachte die Entscheidung. Obwohl beim Slalomwochenende Konkurrent Exner auf seiner Heckschleuder Simca Rallye-3 punktgleich über die Ziellinie fuhr, hatte der Opel-Pilot das bessere Streichergebnis vorzuweisen – und damit den Meistertitel in der Tasche.

Und weil man (mit dem Slalom) aufhören soll, wenn's am schönsten ist, plant der „Galaktische Georg“ Berlandy, wie ihn die Motorsportpresse nennt, für die kommende Saison die Teilnahme an Rundstrecken-Rennen. ■



Immer vorneweg: Georg Berlandy in seinem C-Kadett



Foto: Opel

Mit der Einführung der modernen Ecotec Compact-Motoren im Corsa konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Corsa-Baureihe jährlich um 37 000 Tonnen reduziert werden. Dies resultiert aus dem verkauften Flottenverbrauch der gesamten Corsa-Modell-

palette, der 1998 im Vergleich zu 1996 um 0,8 Liter sank. Denn 95 Prozent der rund 130 000 Corsa-Käufer in diesem Jahr entschieden sich für den besonders sparsamen 55 PS-starken 1.0 12V-Dreizylinder-Motor oder den 1.2 Vierventil-Vierzylinder mit

65 PS. Angesichts dieses Verkaufserfolges summiert sich die Kraftstoffersparnis bei einer Jahresfahrleistung von jeweils 15 000 Kilometern auf mehr als 15 Millionen Liter jährlich. Das entspricht einer Kapazität von 500 Tanklastzügen.

### Viele Autofahrer sehen schlecht

Stuttgart (dpa). Fast jeder dritte Autofahrer sieht schlecht. Zu diesem Ergebnis kommt eine gemeinsame Untersuchung des Auto Club Europa (ACE) und der Augenoptiker-Innung Nordwürttemberg, bei der mehr als tausend Autofahrer untersucht wurden. Danach war bei männlichen Kraftfahrern über 50 Jahren das Sehvermögen in rund 40 Prozent aller Fälle beeinträchtigt, bei Frauen über 50 lag die Quote bei 33 Prozent. Bei einem weiteren Test zur Dämmerungs- und Blendungsempfindlichkeit wurden ebenfalls große Defizite registriert: Ein Drittel der Männer und 27,4 Prozent der Frauen hatte auffällige Sehschwächen

### Volltrunken die Polizei überholt

Kaiserslautern (dpa). Sprichwörtlich dümmer als die Polizei erlaubt war ein 20-jähriger Autofahrer in Kaiserslautern: Völlig betrunken am Steuer seines Wagens überholte der Mann einen Funkstreifenwagen der Polizei. Die Beamten stoppten den Raser, ordneten wegen seiner Alkoholfahne eine Blutprobe an – und behielten wegen festgestellten 1,7 Promille seinen Führerschein ein.

### Sicherheitstraining für Inline-Skater

München (gms). Voraussichtlich ab Frühjahr 1999 will der ADAC bundesweit ein Sicherheitstraining für Inline-Skater anbieten. Wie der Automobilclub mitteilt, haben sich die Inline-Skates vom Sportgerät für Kinder zum Fortbewegungsmittel in Großstädten entwickelt. Aufklärung und Schulung sollen daher zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Anfänger und Fortgeschrittene können in den Trainingskursen sicheres Kurvenfahren, die richtigen Bremstechniken und auch gefahrloses Fallen üben.

### Kratzbürstiges Rentner-Pärchen

Essen (ots). Polizisten im Essener Stadtteil Schönebeck gelang es, ein Rentnerpärchen im Alter von 72 und 74 Jahren auf frischer Tat festzunehmen. Beamte beobachteten das Pärchen, wie es sich bei einem Spaziergang über geparkte Fahrzeuge aufregte. Der Mann packte schließlich einen Schlüsselbund und ritze damit den Lack dreier Fahrzeuge auf. Den beiden Senioren wird vorgeworfen, insgesamt mehr als 35 Autos zerkratzt zu haben. Der Gesamtschaden soll mehrere tausend Mark betragen. Als Motiv kristallisierte sich heraus, daß die beiden sich ständig über die geparkten Autos auf dem Gehweg geärgert haben.



# Wir gratulieren

## 25 Jahre

### Rüsselsheim

- 2. Dezember**  
**Samouil Ekoutsidis,**  
ITEZ-Zentralwerkstätten
- 4. Dezember**  
**Hasan Altuntas,**  
Fertigung Montage I
- 5. Dezember**  
**Christos Sinis,**  
Fertigung Karosserie I
- 12. Dezember**  
**Ahmed Nassiri,**  
Lager Logistik
- 17. Dezember**  
**Benaissa Hammou Idrissi,**  
Fertigung Montage II
- 21. Dezember**  
**Werner Weiss,**  
GNPS Fertigung und Umlaufmanagement
- 26. Dezember**  
**Jose Ribeiro-Mendes,**  
Fertigung Montage I

## 25 Jahre

### Bochum

- 1. Dezember**  
**Hans Hermann Kahl,**  
Wagenendmontage und -reparatur
- 4. Dezember**  
**Yusuf Bektas,**  
Motormontageband I
- 10. Dezember**  
**Paul-Johannes Langer,**  
BSW Werkzeugschleiferei
- Elmar Paulin,**  
Preßwerkzeug-/Vorrichtungsbau
- 11. Dezember**  
**Maria Gonzalez Campos,**  
Montageband Fertigmontage
- 12. Dezember**  
**Wladyslaw Dwurznik,**  
Haustechnik Schlosser-Werkstatt
- 31. Dezember**  
**Emilio Casas Pernia,**  
Gebäude- und Geländeinstandhaltung Werk I

## 25 Jahre

### Kaiserslautern

- 28. Dezember**  
**Erhard Luckow,**  
Fertigung

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

**Reinhard Mützlitz,**  
geb. 11.03.1953,  
gest. 10.11.1998,  
Versandplanung Preßwerk

### Bochum

**Johann-Andreas Pluder,**  
geb. 16.05.1950,  
gest. 18.10.1998, Teile-Lackiererei

### Kaiserslautern

**Martin Weinmann,**  
geb. 24.02.1954,  
gest. 17.10.1998, Saginaw

# Wer fährt mit?

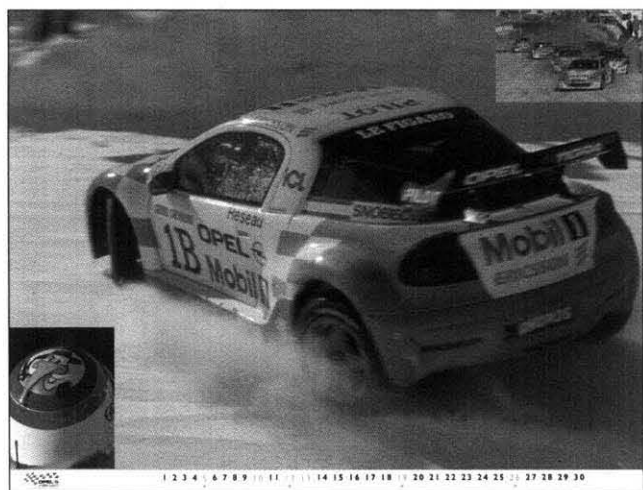
- Ingelheim → Rüsselsheim,**  
A-Schicht, Tel.: 06132/995448
- Darmstadt → Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, AZ  
ca. 8.00-16.00 Uhr, Tel.: 06142/762523
- Dornheim → Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-  
schicht, Gleitzeit, Portal D 24 und 45,  
Tel.: 06152/55320
- KIBO → Rüsselsheim,**  
suche Fahrgemeinschaft, Portal 45,  
B-Schicht, Tel.: 06352/8336
- Gundersheim/Alzey →**  
**Rüsselsheim,** B-Schicht, Portal 60,  
Tel.: 06244/7615
- Roßdorf → Rüsselsheim,**  
suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht,  
Tel.: 06154/81271
- Ingelheim → Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Normalschicht, Gleitzeit, 35 Stunden,  
Tel.: 06132/799288

- Monzernheim/Heßloch/Nier-  
stein/Alzey → Rüsselsheim,**  
Gleitzeit, Tel.: 06244/4293
- Limburg → Rüsselsheim,**  
suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht,  
Bau K 40, Portal 20 oder 45,  
Tel.: 06436/5130
- Wöllstein → Rüsselsheim,**  
biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht,  
Portal K 131, Portal 60 und 20,  
Tel.: 06703/3142
- Mainz-Mombach → Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
B-Schicht, Tel.: 06139/8393
- Wöllstein → Rüsselsheim,**  
biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht,  
Gleitzeit, 35 Stunden,  
Tel.: 06703/961636
- Offenheim/Alzey → Rüsselsheim,**  
suche/biete Fahrgemeinschaft,  
Normalschicht, Tel.: 06736/452

## Bunte Zukunft Neue Termine für Aquarellmaler

Rüsselsheim (jan). Passend zur farbenfrohen Jahreszeit bietet die Opel-Kunstgemeinschaft ab dem Frühjahr '99 das neue Seminar zum Thema „Aquarellmalerei“ an. Termine hierzu sind ab dem 18. Februar jeweils am Donnerstag von 17 bis 19 Uhr im Gebäude C14,

3. Stock, im Raum ZW10 zu erfahren. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. An der ersten Ausstellung im Rahmen „Kunst und Kultur im Kreistag“ zum Thema „Mobilität und Technik“ haben die Künstler von Opel mit ihren Exponaten auch schon teilgenommen.



Wer auch im kommenden Jahr nicht auf Rennsport-Impressionen verzichten will, kann sich beim Opel Performance Center (OPC) den Motorsport-Kalender 1999 bestellen. Auf 12 großformatigen Seiten präsentiert der Wandschmuck jeden Monat packende Szenen von der Rennstrecke, Fahrerportraits und technische Details der schnellen Opel-Boliden, alles in hochwertiger Kunstdruckqualität. Der Preis für den Kalender liegt bei 22,50 Mark, bei einer Bestellung von 25 Exemplaren bei 17,95 DM pro Stück. Zu ordern ist das interessante Stück unter der Telefonnummer 0 26 89/ 95 91 68 oder per Fax unter 0 26 89/ 95 97 84.

## Auf & zu

Rüsselsheim (jan). Zeit, im Zubehör-Verkauf ein Präsent auszusuchen, bleibt noch reichlich, doch am 24. Dezember weihnachtet es auch im K 65 sehr. Vom 24. Dezember bis einschließlich 4. Januar bleibt dann der Zubehör-Verkauf an Mitarbeiter geschlossen. Artikel, so bittet das Beratungs-Team, möchten so rechtzeitig bestellt werden, daß diese noch vor dem Tor-schluß ausgehändigt werden können. In Bochum wird der Verkauf schon am 21. Dezember eingestellt und zwar bis zum Neujahrstag. Ab Montag, dem 4. Januar 1999, steht das dortige Team wieder zur Verfügung, die gleichen Termine gelten für den Zubehör-Verkauf in Kaiserslautern. Auch die Neuwagenverkaufsteams in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern gehen in die Weihnachtsferien – vom 23. Dezember bis zum 4. Januar.

## Start frei Heft zum Fest

Rüsselsheim (jan). Aller guten Dinge sind bekanntlich vier: Dieser Tage erscheint die Ausgabe 4/98 des Opel-Kundenmagazins Start. Hauptthemen des Heftes: eine Geschichte über die fünf sportlichen Opel-Modelle Tigra Sports, Corsa World Cup Sport, Astra Sportive, Vectra i500 und Omega Edition Sport II sowie eine Reportage über eine Fahrt mit dem historischen Lutzmann durch Dessau. Weitere Highlights: Der Zafira mit Brennstoffzellen-Technologie, der Opel Grand Prix-Wagen von 1913 beim Klausenpaß-Rennen, eine Reise im Astra durchs Ruhrgebiet, ein Kadett C Coupé im Renntrimm und vieles mehr. Mitarbeiter bekommen die aktuelle Ausgabe von Start wie gehabt für zwei Mark bei der Propeller AG.



# Kontoauszug

## Sozialwesen erweitert Service: Rentenauskunft ab 55

Rüsselsheim (av). Die Gesetzliche Rentenversicherung hat in den vergangenen Jahren mehrere Reformen erfahren und mit einiger Wahrscheinlichkeit wird im Verlauf des Jahres 1999 ein weiteres Rentenreformgesetz auf den Weg gebracht. Angesichts der vielfältigen Änderungen in diesem Sozialversicherungszweig ist es ratsam, sich rechtzeitig vor Rentenbeginn einen Überblick über den aktuellen Stand des eigenen Versicherungskontos zu verschaffen.

Zu diesem Zweck hat die Abteilung Zentrales Sozialwesen bisher Mitarbeiter im Altersbereich ab dem voll-

deten 58. Lebensjahr zur Klärung ihres Sozialversicherungskontos eingeladen. Dieser Service soll nunmehr auch Mitarbeitern jüngerer Jahrgänge angeboten werden, jedoch nicht vor Alter 55, damit der administrative Aufwand überschaubar bleibt.

Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, daß es sinnvoll ist, rechtzeitig mit der Kontenklärung zu beginnen und gegebenenfalls bestehende Lücken im Versicherungsverlauf (zum Beispiel fehlende Schul-, Ausbildungs- oder Wehrdienstzeiten, ausländische Versicherungszeiten oder ähnliches) durch entsprechende Nachweise zu

schließen, damit bei Erreichung des Pensionierungsalters ein vollständig geklärtes Rentenkonto zur Verfügung steht.

Wenn Sie Fragen im Zusammenhang mit der Kontenklärung haben oder einen Beratungstermin vereinbaren wollen, so können Sie sich an folgende Ansprechpartner wenden:

- Rüsselsheim: Waltraud Schädel, Telefon 72190, Anja Schuster, Telefon 72946, Elmar Reißfelder, Telefon 73591
- Bochum: Helmut Leitmann, Telefon 3187
- Kaiserslautern: Heidi Adam, Telefon 2243.

## Erfolg am Schachbrett

Rüsselsheim (jan). Fußball, Radfahren, Indoor-Kart – die bei Opel verbreiteten Sportarten sind so vielfältig wie die Belegschaft. Ein eher stilles, aber konzentriertes Dasein führen die Schachspieler, die jetzt beim R+V-Firmen-Schnellschachturnier wieder hervorragende Leistungen zeigten.

Einmal im Jahr treten bei diesem Wettbewerb Mannschaften verschiedener Unternehmen gegeneinander an. 1998 waren es ganze 48 Teams mit je vier Spielern gewesen, die sich beim Turnier am Brett messen wollten. Dabei überraschten die drei Opel-Equipes das gesamte Teilnehmerfeld: „Unsere erste



Leistungstark: Die Opel-Teams zeigten überzeugende Züge

Mannschaft war auf Platz 15 gesetzt, die anderen beiden auf 26 und 29“, berichtet Johannes Schneider, aktiver Schachfreund aus Rüsselsheim, vom Überraschungserfolg der Opelaner.

„Und am Ende waren wir Dritter, sowie auf Rang 17 und 18“. Zustande gekommen waren die guten Plazierungen, weil die Aktiven eine sehr hohe Brettanzahl erspielen konnten. Dabei spielt jeder gegen einen Gegner, der innerhalb von 30 Minuten niedergelungen sein will.

Die Teilnahme im nächsten Jahr steht auch schon fest. Drei Mannschaften zu stellen, hat sich bewährt: „Wenn es Ausfälle gibt, hat man immer einen Ersatzspieler zur Hand“, so Schneider, der sich über jeden Neuzugang freut: Informationen zum Schachsport und über die spielenden Opel-Kollegen sind bei Johannes Schneider unter der internen Telefonnummer 67176 zu bekommen.

## Bei Anruf Antwort Bundesweite BKK-Service-Nummer

Rüsselsheim (ml). Service und Kundenorientierung werden bei der BKK Opel groß geschrieben und daher ständig verbessert. So können seit dem 7. Dezember die Versicherten und Interessenten die BKK Opel bundesweit über eine Servicenummer für nur zwölf Pfennig pro Anruf erreichen – egal, wie lange das Telefonat dauert und von wo aus es geführt wird. Fragen zur Mitgliedschaft, zu Beiträgen oder Leistungen beantwortet die BKK Opel unter der Nummer 01802/221122. Von montags bis freitags zwischen 8 und 19 Uhr ist hier eine persönliche Beratung möglich.

Für die Mitarbeiter in Dudenhofen bietet die BKK Opel



bereits seit Anfang Dezember die persönliche Beratung auch direkt vor Ort an. Jeden Mittwoch (ab Januar 1999 jeden Montag) berät das Serviceteam der BKK Opel zwischen 11 und 14 Uhr im Sanitätsraum.

## Keine Kerzen Adventsgesteck birgt Brandrisiko

Rüsselsheim (jan). Plätzchen, Nüsse, Stollen und Kaffee stehen bereit, was da zur vorweihnachtlichen Stimmung noch fehlt, ist ein feierlicher Adventskranz, geschmückt mit Kerzen. Oder?

Nein. Bitte keine Kerzen am Arbeitsplatz, sagt die Werkfeuerwehr. Denn wie leicht wird aus dem gemütlichen Lichterschein ein lodernder Flächenbrand.

Wo das Büro eben noch in ein warmes vorweihnachtliches Leuchten getaucht war, kann im schlimmsten Fall nach der Mittagspause ein Feuer wüten. Denn so schön das Gesteck auch aussehen mag, trockene Tannenzweige können blitzschnell in Flam-

men aufgehen. Da genügt schon eine kleine Unachtsamkeit, ein Funke oder eine heruntergebrannte Kerze.

Deswegen appellieren die Experten von der Werkfeuerwehr an alle Mitarbeiter, am Arbeitsplatz grundsätzlich auf offenes Feuer zu verzichten. Wenn schon ein Lichtlein brennt, dann soll es doch bitte ein elektrisches sein – auch das kann für gemütliche Stimmung sorgen.

Doch halt: Wo Wachskerzen grundsätzlich gelöscht gehören, ist bei Elektro-Kerzen der Zug am Netzstecker Pflicht: Raus damit, wenn keiner anwesend ist – so wird die Gefahr eines Kurzschlusses gebannt.





# Wie neu

Die Zentralwerkstätten rüsten sich für die Zukunft – Zellenfertigung kommt

„Nichts ist unmöglich“ schrieb die Opel Post, als sie über das Leistungsspektrum der Zentralwerkstätten berichtete. Dem ist nichts hinzuzufügen. Außer, daß es die Zentralwerkstätten in der bisherigen Form bald nicht mehr gibt. Denn die Experten aus dem H-Bau haben auf dem Weg in die Zukunft den Turbo eingeschaltet.



Wegbereiter: Die Mitarbeiter im H-Bau konzipieren den Anlagen- und Vorrichtungsbaue so, daß dort...

Rüsselsheim (jh). Die anspruchsvollsten technischen Lösungen haben die Opel-eigenen Werkzeugbauer bisher nicht aus der Ruhe bringen können. Für ihre Kunden – Produktionswerke rund um den Globus – fertigen die 1800 Facharbeiter, Techniker und Ingenieure aus den Zentralwerkstätten alles, was sie für den anspruchsvollen Autobau benötigen.

Aber: In der Automobilindustrie ist der Wettbewerb in den vergangenen Jahren immer härter geworden. Ein Trend, der auch für den Werkzeugbau innerhalb der Branche gilt. Gefragt ist deshalb – neben Qualität, Präzision und Flexibilität der Arbeit – auch ein zunehmend ausgeprägtes Kostenbewußtsein.

Deshalb wird derzeit der Werkstattbereich im H-Bau nahezu komplett umgemodelt. „Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben, stellen wir hier momentan vieles auf den Kopf“, sagt Chefingenieur Wolf-Dietrich Schulz. Denn die Mitarbeiter der Zentralwerkstätten haben eine Reihe von Veränderungen erdacht, die die Kostensituation nachhaltig verbessern sollen.

So wird beispielsweise der Anlagen- und Vorrichtungsbaue künftig nach dem Linien-Prinzip funktionieren, also als eine

Art „Schweißeinrichtungsfertigungslinie“. Hinter diesem Wortungetüm verbirgt sich ein klares Konzept: Ein aufeinander abgestimmtes Arbeiten in Quasi-Takten hilft, unnötige Wege und Zeit zu

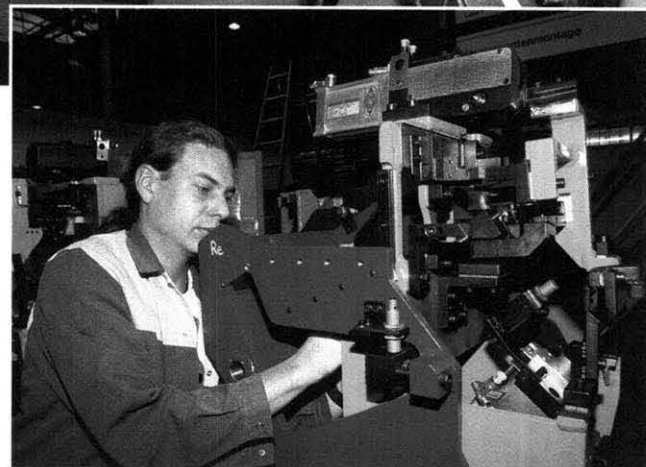
einander aufbauenden Takten – und das gleich vierfach. Denn nach dem Umbau des H-Baus werden hier vier solcher „Linien“ Platz haben.

Der Preßwerkzeugbau wird nach einem ähnlichen Kon-

Anschließend werden die Werkzeuge an das neu geschaffene „Tryout“-Zentrum im K 40 übergeben, das über eigene Pressenstraßen verfügt. Hier erhalten die Werkzeuge den Feinschliff, bevor sie an die Kunden ausgeliefert werden.

In den fünf Bereichen soll künftig nach einem festen Zeitplan gearbeitet werden. Für normale Werkzeuge (etwa für eine Motorhaube) gilt der Wochentakt, für Großwerkzeuge (etwa für eine Seitenwand) der Zweiwochentakt. In dieser Zeit müssen die jeweiligen Arbeiten abgeschlossen sein, damit das Werkzeug in den nächsten Takt weitergegeben werden kann. So erreichen die Mitarbeiter im Preßwerkzeugbau ein Herstellungs-Tempo, das weltweit seinesgleichen sucht.

Ebenfalls neu „sortiert“ ist die Schweißzangenproduktion. Auch hier wirkt sich das neue Denken aus. Die Schweißzangen werden im Takt geheftet, gebohrt, gefräst, kalibriert... Zusätzlich arbeiten die Kollegen dort mit einer Andon-Tafel, auf der grüne, gelbe und rote Karten jederzeit

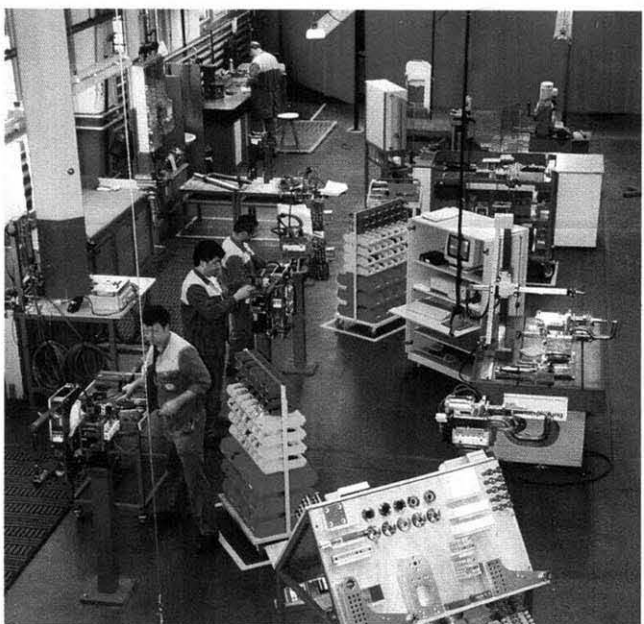


...künftig wie an einer Produktionslinie gearbeitet werden kann

Auskunft geben über den aktuellen Stand der (Arbeits-) Dinge. Der Takt trägt Früchte: Derzeit liegt ein Auftrag über die Fertigung von 300 Schweißzangen vor.

Daß ein Umbau dieser Größenordnung für Unruhe sorgt, liegt auf der Hand. Zumal sich die Mitarbeiter – neben den räumlichen Veränderungen – auch noch mit neuen Schichtzeiten und hohen fachlichen Ansprüchen auseinandersetzen müssen. „Für die Mitarbeiter ist das schon eine große Herausforderung“, betont Wolf-Dietrich Schulz, „aber ich sehe mit Freude, daß sie angenommen wird.“

Kein Wunder, schließlich beruhen die meisten Veränderungen auf Ideen und Konzepten, die die Mitarbeiter selbst ausgetüftelt haben. Besonders erfreulich: Schon in der Pilotphase wurden die Erwartungen an die Leistungsfähigkeit der neuen Arbeitsorganisation nicht nur erfüllt, sondern sogar übertroffen. So werden die Zentralwerkstätten künftig nicht nur ihre gewohnt gute Arbeit abliefern – sie wird auch absolut wettbewerbsfähig sein.



Takt für Takt: Auch die Schweißzangen-Fertigung ist neu sortiert

sparen. Angefangen vom neu konzipierten Materiallager über die Fertigung der Schweißteile, die Integration von Zulieferkomponenten bis hin zur Endmontage der Schweißmaschinen arbeiten die Mitarbeiter künftig in auf-

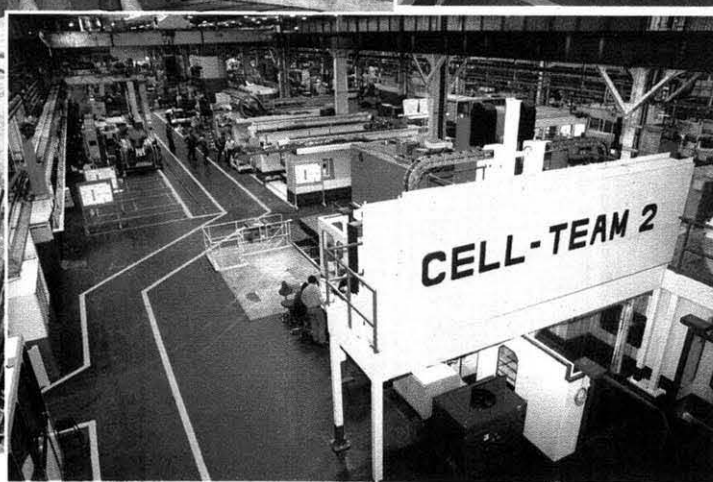
zept umgemodelt. Er bekommt vier Fertigungslinien, an denen in fünf Takten gearbeitet wird: Grundbearbeitung, Aufbau zum Oberflächenfräsen, Oberflächenbearbeitung und dann das Fertigstellen zur Einarbeitung.



Letzte Vorbereitungen: Anfang des kommenden Jahres soll im Preßwerkzeugbau an vier Linien in fünf Takten gearbeitet werden



Bodenlos: Was noch vor wenigen Wochen wie eine Großbaustelle aussah, bietet heute das Fundament für den Preßwerkzeugbau





# Mehr als nur ein Bär

## Reinhold Messner mit Yeti bei Opel

Der etwas andere Opel-Partner machte jetzt in Rüsselsheim Station: Reinhold Messner präsentierte sein Buch „Yeti - Legende und Wirklichkeit“ im Kant-Gymnasium. Im Rahmen eines Werksbesuchs ließ er sich zuvor durch die Produktion führen und gab eine Autogrammstunde im Ausstellungsraum am Hauptportal.

Rüsselsheim (es). So manches Mal wird sich Reinhold Messner in die Einsamkeit des Himalaja zurückwünschen: 23 Städte standen auf dem Tourneepfad, den er inzwischen wegen einer Verletzung absagen mußte.

Da lassen ihm auch seine Besuche an den Opel-Standorten Kaiserslautern, Bochum und Rüsselsheim nicht viel Zeit, Kontakte außerhalb des offiziellen Programms zu pflegen. So hätte sich der Südtiroler gern noch ein wenig im ITEZ umgesehen, wo Reimer Völz und Christel Diehl aus der Vorausentwicklung ihm bekanntlich einen Schlitten konstruiert haben, mit dem er bald zum Nordpol aufbrechen will.

Doch der Terminplan ist prall gefüllt: ein Mittagessen mit Journalisten, dann ein Werksrundgang, eine Autogrammstunde und schließlich als

Höhepunkt seines hiesigen Erscheinens der gut zweistündige Vortrag.

Spätestens in der Aula der Kant-Schule zeigt sich: Der Mann ist ein Phänomen. Sicher, Reinhold Messner ist prominent und ein äußerst erfolgreicher Sportler: Er ist der erste Mensch, der alle 14 „Achttausender“ der Erde erklimmt – darunter auch den höchsten von allen, den Mount Everest, den er 1976 als erster ohne Sauerstoffgerät bestieg.

Dennoch zählt der 54-jährige nicht unbedingt zu den enthusiastisch umjubelten Sportidolen der Gegenwart. Ihm haftet immer auch ein wenig der Ruf des ruhelosen Draufgängers an – frei nach dem Motto: Kann einer, den es unentwegt an die ungastlichsten Ecken der Welt treibt, eigentlich ganz normal sein?

Was im Grunde keine guten Voraussetzungen sind,



Auf Sendung: Reinhold Messner ist ein gefragter Gesprächspartner

sich zwölf Jahre lang ausgerechnet der Suche des Yeti zu widmen – dem legendären „Schneemensch“ des Himalaja, den die aufgeklärte westliche Welt längst als Fabelwesen klassifiziert hat.

Aber der Südtiroler ließ sich dadurch nicht beirren – der Wunsch, das Geheimnis des Yeti zu ergründen, hatte ihn gepackt wie ein Virus. Doch eines zeichnet den Opel-Sportpartner vor allem aus: Selbst mit den Geschichten dieser „Krankheit“ kann ein Reinhold Messner einen vollbesetzten Saal abendfüllend in seinen Bann ziehen.

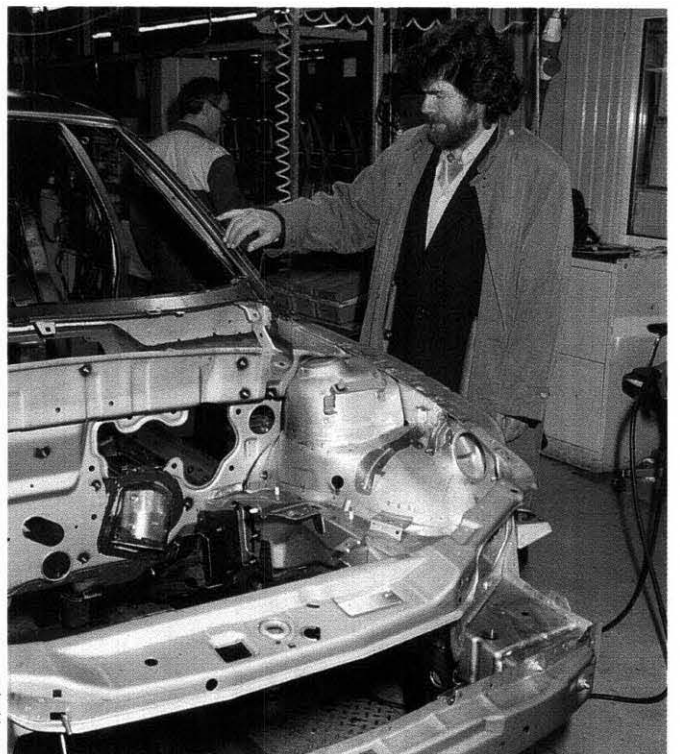
„Infiziert“ hatte es ihn 1986 bei einer unheimlichen Begegnung irgendwo in Tibet, in einem bewaldeten, menschenleeren Tal. In der Däm-

merung nimmt Messner eine riesige Kreatur wahr, die sich zehn Meter vor ihm aufrichtet. Später sieht er sie im Mondlicht über eine Lichtung hasten: Auf zwei Beinen, über zwei Meter groß, am ganzen Körper behaart – und trotz ihres ungeheuren Körpergewichts bewegt sie sich sicher und leicht durch die Nacht.

Fortan läßt Reinhold Messner die Frage nicht mehr los: Wen oder was hat er da gesehen? Auf erste Nachfragen erklärt man ihm, es sei ein „Chemo“ gewesen, ein Wesen, um das sich Mythen ranken: Es soll so stark wie zwölf Männer sein, Yaks mit einem Faustschlag töten können und Frauen rauben, um mit ihnen Nachkommen zu zeugen.

Bald erfährt Messner, daß die unterschiedlichen Volksstämme Tibets verschiedene Bezeichnungen für den „Chemo“ haben: „Yeh Teh“ etwa – und plötzlich weiß der Abenteuerer, daß er nach dem Wesen sucht, das in der westlichen Welt als Yeti bekannt ist.

Messner forscht dem Yeti von nun an mit kriminalistischem Spürsinn nach. Über 20mal reist er in den Himalaja, studiert alte Forschungsberichte, untersucht Fußspuren und vernimmt Zeugen. Die Arbeiten des Tibet-Forschers Dr. Ernst Schäfer bringen Messner dann auf die richtige Spur: Schäfer fand und beschrieb auf seinen Himalaja-Reisen in den 30er und 40er Jahren eine seltene Bärenart des tibetischen Hochlandes: den Tibetbär.



Am Band: Seine Tour führte den Extremsportler auch ins Werk

Und eben der ist es, den heimische Jäger als den „Chemo“ identifizieren, nachdem Messner nach insgesamt zwölf Jahren und über 20 000 Kilometern Fußmarsch „in Sachen Yeti“ auf eines der seltenen Exemplare trifft – bei Tageslicht.

Der sagenumwobene Yeti ist also ein Bär. Eine seltene, weitgehend noch unerforschte Art zwar, aber eben „nur“ ein Bär. Für die Medien eine zu nüchterne Lösung, als daß sie sich publikumswirksam ausschlichten ließe. Und auch kaum von Interesse für allzeit skeptische Verstandesmenschen, die den Yeti auch wei-

terhin in einem Atemzug mit Godzilla oder dem Ungeheuer von Loch Ness sehen werden.

Ein „Millionenseller“ wird Reinhold Messner mit seinem neuen Buch daher kaum glücken. Dafür bleibt ihm die Gewißheit, das wohl seriöseste wissenschaftliche Stück Arbeit zum Yeti-Mythos abgeliefert zu haben. Die eine Erkenntnis des Dichters und Philosophen Milarepa bestätigt: „Was als Ungeheuer erscheint, was als Ungeheuer erkannt wird, entsteht aus dem Menschen selbst und verschwindet mit ihm.“

## Alle Jahre wieder Manfred Zimmer macht Stimmung



Weihnachten im Werk: Manfred Zimmer mit seiner Krippe

Rüsselsheim (jan). Zwar wenig besinnlich, aber doch sehr weihnachtlich geht es an den Bändern 1 und 2 der Karoseriemontage zu. Dort, wo die Autos per Aufzug aus dem Lack kommen, glänzt mit ihnen eine Krippe unter Sternenhimmel um die Wette. Manfred Zimmer, Erbauer der Dekoration zum Fest, arbeitet gleich daneben. Und geht nun nach 40 Jahren bei Opel in den Ruhestand.

Allein die zahllosen Hobbies des umtriebigen technischen Angestellten, der bei Opel in der Montage-Steuerung beschäftigt ist, würden noch für ein paar Kollegen am Band reichen. Erst Amateur-Fußballer in Bischofsheim, dann Marathonläufer und zwischendrin schon immer leidenschaftlicher Maler, Dekorateur und Landschaftsbauer.

„Ich mach' zu jeder Gelegenheit etwas, egal ob das Ostern, Nikolaus oder das Jubiläum von einem Kollegen ist“, erzählt der 58-jährige Bischofsheimer. Das Krippen-

spiel, welches Zimmer am Anfang der beiden Bänder aufgebaut hat („So haben beide Linien was davon“), hat er ebenfalls selbst entworfen. „Nur die Figuren sind gekauft, bemalt habe ich sie.“

Der ehemalige Marathonläufer – übrigens der erste im Kreis Groß-Gerau, der die 42 Kilometer unter drei Stunden lief – entwirft seit dem Ende seiner Aktiven-Laufbahn, die er mit dem New York-Marathon beschloß, auch die Festschriften, wenn einer der Kollegen was zu feiern hat. „Das mache ich so nebenbei, im Augenblick ist zuhause aber eine Oase in Vorbereitung, mit Sand, Fluß und was so dazugehört“, sagt Zimmer.

Und was machen die Freunde am Band, wenn er im Ruhestand ist? „Die Krippe laß' ich hier, damit die auch nächstes Jahr was haben. Und wenn da nix passiert, komme ich vorbei und baue eben wieder was auf.“ Für vorweihnachtliche Stimmung ist also gesorgt.

**„Ganz neu!“**  
Ab Freitag, den 11.12.98, können Sie den neuen Vectra bestellen – achten Sie auf den Werksaushang

**Neuwagenverkauf an Mitarbeiter**



**Wer Weihnachten mit der Bahn fährt, muß sich auf volle Züge einstellen. Wer Weihnachten Bahn fährt, nicht. Denn passend zur jetzt anbrechenden Geschenkzeit hat Märklin für Modellbahner einen Opel-Waggon im Maßstab 1:87 auf den Markt gebracht. Der HO-Großraum-Schiebewandwagen Typ Habins ist für 69,95 Mark ausschließlich in den „Eurotrain-“ und „idee+spiel“-Fachgeschäften erhältlich. Mit etwas Glück gibt es in den letztgenannten Geschäften auch noch die Opel-Werkslok vom Typ Henschel DHG 500. Diese letztes Jahr aufgelegte limitierte Sonderserie kostet 199 Mark. Bei soviel Märklin-Opel wollte auch Arnold nicht zurückstehen. Ganz aktuell hat der Modellbahnhersteller einen Schiebewandwagen Typ Habins 8 für die Spur N in sein Sortiment aufgenommen. Wer Opel fährt, kommt jetzt also auch auf der Modellbahn zum Zug.**

## Blitzlicht

### Heinz Sauer

Rüsselsheim (jan). Wenn Männer unter sich sind, dann – so wird stets behauptet – reden sie über Autos und Fußball. Wenn Heinz Sauer aus dem ITEZ unter seinen „Brüdern“ weilt, ist das allerdings etwas anders. Dann ist Kochen das Thema, alles dreht sich um Herd, Löffel und die Lust an Leckereien.

„Kochen ist eine Leidenschaft. Wenn die einen mal gepackt hat, kommt man davon nicht mehr los“, sagt der 57-jährige Sauer, plaudert voller Enthusiasmus vom letzten Menü und dem Zuhörer läuft das Wasser im Mund zusammen. Wie man zu dieser Leidenschaft kommt? Frühkindliche Prägung wohl: „Ich habe schon meiner Mutter oft beim Kochen zugeguckt, vor 15 Jahren hat dann meine Karriere begonnen“, erzählt Sauer.

Vorher hatte es der Rüsselsheimer, der seit 42 Jahren bei Opel angestellt ist und als Werkzeugmacherlehrling begann, sogar schon zweimal mit dem R.V. Opel zum deutschen Meister im Sechser-Rasenradball gebracht.

Championats-Ehren konnte Sauer in seiner

Koch-Bruderschaft „Chuchi Ruzilo“ zwar noch nicht verbuchen, aber zum Küchenchef wurde er gekürt – zu erkennen am blauen Band des Ordens. Maitre und Grand Maitre – die höchsten Auszeichnungen – sind die weitgesteckten Ziele. „Das sind keine Hobby-Köche mehr, sondern Profis.“

Einen Titel hat Sauer, der Suppen- und Saucenspezialist, mit seinen Koch-Kollegen allerdings schon erreicht. Beim internationalen Wettbewerb der „Kulinarischen Bruderschaft“ errangen die drei Rüsselsheimer den dritten Platz von dreizehn Mannschaften.

Dreimal bereiteten die Köche das Wettkampfménü zu Übungszwecken Freunden und Bekannten zu. „Bis alles stimmte, hatte ich so oft vorgekocht und probiert, das ich das Essen schon bald nicht mehr sehen konnte.“ Den Probanden war's nur recht. Denn sie hielten es mit dem ersten Teil der Lebensphilosophie von Kochbruder Sauer: „Schöner als Essen, ist eigentlich nur Kochen.“

