

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 6:
Seit dem 4. Januar läuft in Bochum der Zafira vom Band



Seite 9:
Europas Journalisten testeten den Vectra des Jahrgangs 1999



Seite 12/13:
In unserer Serie „100 Jahre“ dreht sich heute alles um den Kadett C



Seite 16-21:
Zum Jubiläum sechs Seiten über Menschen, Märkte und Modelle

Überschuß

Umsatz gestiegen – Gewinn erwartet

Opel hat 1998 einen deutlichen Turnaround beim Ergebnis erzielt. Nach dem negativen Vorjahresergebnis (-228 Millionen Mark) wird das Unternehmen für das abgelaufene Jahr einen Jahresüberschuß von voraussichtlich über 400 Millionen Mark ausweisen.

Rüsselsheim (pu). Beim Umsatz wurde mit 30,2 Milliarden Mark (Vorjahr: 30,0) ein Rekordergebnis erreicht. Das sind vorläufige Zahlen, die noch von den Wirtschaftsprüfern festgestellt und vom Aufsichtsrat bestätigt werden müssen.

Die Fahrzeug-Produktion erreichte nach 873 000 in 1997 einen neuen Bestwert von 876 400. Die Produktion von Teilesätzen nahm aufgrund der Marktschwäche einiger außereuropäischer Länder von 303 000 auf 274 000 Einheiten ab. In Europa stieg die Produktion aller Opel- und Vauxhall-Werke um 6 300 auf ein neues Rekordhoch von 1 841 000 Fahrzeugen. Der Absatz betrug 1,114 Millionen nach 1,148 Millionen in 1997.

Die Mitarbeiterzahl der Adam Opel AG (ohne Eisenach) stieg 1998 um 157 auf 44 636 zum 31. Dezember. Ursache dafür waren die gute Nachfrage nach dem neuen Astra sowie die fortgesetzte Einstellung von Ingenieuren im ITEZ.

Der neue Astra, der von der Fachpresse und den Kunden hervorragend aufgenommen

wurde, war 1998 mit rund 219 000 Neuzulassungen das erfolgreichste Modell. Weil die Astra-Produktion in Bochum im ersten Halbjahr 1998 gezielt in einer flachen Anlaufkurve hochgefahren wurde, gingen die Neuzulassungen im letzten Jahr von 552 000 auf 533 000 leicht zurück. Der Marktanteil veränderte sich im gleichen Zeitraum auf 14,3 Prozent (Vorjahr: 15,6%).

In der deutschen Zulassungsstatistik behauptete Opel sich mit drei Modellen unter den ersten fünf der Bestenliste: Astra (2), Corsa (4) und Vectra (5). Der Corsa als Marktführer unter den kleinen Kompakten vergrößerte mit 128 000 Zulassungen in Deutschland seinen Abstand vor den Wettbewerbern, und der Vectra (124 500 Zulassungen) führt sogar europaweit das Segment der Mittelklasse-Limousinen an.

In Westeuropa konnte die Marke Opel/Vauxhall das Verkaufsergebnis von 1997 mit erneut 1,56 Millionen Neuzulassungen einstellen. Der Marktanteil betrug 10,9 Prozent (Vorjahr: 11,6%).



Jungbrunnen

Fürs zweite Jahrhundert Automobilbau hat sich Opel viel vorgenommen

Mit der Eröffnung einer zeithistorischen Ausstellung vor rund 500 geladenen Gästen im Haus der Geschichte feierte Opel in Bonn den Auftakt seines Jubiläumsjahres „100 Jahre Opel-Automobilproduktion“.

Rüsselsheim/Bonn (jh). Angeführt wurde die Schar prominenter Festgäste von Bundesverkehrsminister Franz Müntefering und dem hessischen Mi-

nisterpräsidenten Hans Eichel. Für das Unternehmen präsentierten der Vorstandsvorsitzende Robert W. Hendry und der stellvertretende Vorstandschef

Wolfgang Strinz den Aufbruch in die nächsten 100 Jahre Unternehmertum im Dienste der Mobilität.

Der Bundesverkehrsminister überbrachte die Glückwünsche der Bundesregierung und gratulierte Opel darüber hinaus im Namen von „80 Millionen Menschen“. Müntefering und Eichel machten in ihren Ansprachen außerdem

klar, daß das Auto auch künftig das Verkehrsmittel Nummer eins bleiben werde.

Opel habe einen wichtigen Teil zu diesem „Jahrhundert der Mobilität“ und zur Spitzenstellung Deutschlands im Automobilbau beigetragen, so Müntefering. Ministerpräsident Eichel zeigte sich stolz, daß Opel „ein hessisches Fortsetzung auf Seite 2

Die Qualität eines Autos wird immer mehr zum entscheidenden Kaufkriterium. In einem Opel Post-Spezial dreht sich alles um den „Brennpunkt Qualität“

Pfälzer Antrieb

Kaiserslautern baut neuen Motor

Mit einem Investitionsvolumen von über 650 Millionen Mark richtet Opel in Kaiserslautern die Fertigung für einen modernen Otto-Leichtmetallmotor ein. Der Produktionsstart ist für das Jahr 2001 geplant.

Kaiserslautern (jh). Das neue Motorenwerk am Standort Kaiserslautern soll eine Kapazität von 460 000 Motoren pro Jahr aufweisen. Das Vorhaben wird von der Landesregierung Rheinland-Pfalz mit 87,3 Millionen Mark gefördert und wurde von der EU-Kommission in Brüssel genehmigt.

Wolfgang Strinz, stellvertretender Vorstandschef, sagte zu dieser Entscheidung: „Mit dieser Investition baut das Unternehmen seine Motorenproduktion in Kaiserslautern weiter aus und schafft zukunftssichere Arbeitsplätze für qualifizierte Mitarbeiter.“

Die Produktion des neuen Leichtmetallmotors, die in einer bestehenden Werkshalle angesiedelt werden wird, bietet 500 Arbeitsplätze. Darüber hinaus entstehen 100 weitere Arbeitsplätze durch die Erhöhung der Fertigungskapazität für die DI-Dieselmotoren von derzeit 250 000 auf 300 000 Einheiten ab August 1999.

Die Entscheidung für Kaiserslautern als Produktionsstandort des neuen Motors dokumentiere einmal mehr das Bekenntnis des Unternehmens zum Standort Deutschland, betonte Wolfgang Strinz. Insgesamt will



Zukunftsinvestition: 650 Millionen Mark für einen neuen Motor

das Unternehmen bis zum Jahr 2003 im Inland mehr als acht Milliarden Mark investieren.

Die Entwicklung des Motors und der Fertigungskonzeption erfolgt unter der Verant-

wortung des ITEZ. Der Vierzylinder mit einem Hubraumspektrum zwischen 1,8 und 2,2 Litern sowie vier Ventilen pro Zylinder zeichnet sich durch niedriges Gewicht, Fortsetzung auf Seite 2

Ganz kurz ...

Astra ausgezeichnet: Die Leser der „Autoflotte“, eines renommierten Fachblattes für Flottenmanagement, zeichneten den Astra Caravan als „Lademeister und Klassiker aus Rüsselsheim“ mit dem „Flotten-Award '98“ aus. Entscheidend für die Punktevergabe waren die Kriterien Qualität, Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit, betonte Chefredakteur Michael Kirchberger bei der Überreichung der Urkunde an den Leiter Behördenverkauf, Wolfgang A. Schubert.

„OnStar“-Markteinführung: Der Telematik-Service „OnStar“ ist für die Modelle Astra, Vectra und Omega sofort lieferbar. Corsa, Tigra und Combo folgen in Kürze. Via Mobiltelefon können die Kunden von ihrem Fahrzeug aus Verbindung zu einem Dienstleistungs-Center aufnehmen, das Auskünfte über die Verkehrssituation gibt. Auch Routenberatung sowie Hilfe in Not- und Pannensituationen sind möglich. Damit ist Opel weltweit der erste Auto-Hersteller mit einem satellitengestützten Lotsendienst.

Isuzu-Beteiligung erhöht: GM stockt seine Beteiligung an Isuzu von 37,5 Prozent auf 49 Prozent auf. Die beiden Unternehmen wollen ihre Kooperation bei Nutzfahrzeugen verstärken. Isuzu ist ein wichtiger japanischer Lkw- und Dieselhersteller und soll bei den globalen Nutzfahrzeugplänen von GM eine wichtigere Rolle spielen.

Die nächste Opel Post ist für den 3. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 10. Februar 1999.



Schröder in Rüsselsheim: Knapp drei Monate nach seinem Amtsantritt besuchte Bundeskanzler Gerhard Schröder Opel. Neben Gesprächen mit der Geschäftsleitung stand auch ein Rundgang durch die Produktion an, wo Schröder das Gespräch mit den Mitarbeitern suchte. Mehr zum Kanzler-Besuch auf Seite 2

Schröders Blitz-Besuch

Bundeskanzler fuhr im Zafira vor

Seit langem schon „Automann“, seit drei Monaten auch Staatsmann: Gerhard Schröder absolvierte jetzt seinen ersten Besuch eines Industrieunternehmens in seiner Funktion als Bundeskanzler und kam zu einer gut zwei-stündigen Visite zu Opel nach Rüsselsheim.

Rüsselsheim (jh). Sichtlich gut gelaunt erreichte Schröder in Begleitung des hessischen Ministerpräsidenten Hans Eichel das Adam Opel Haus. Selbst fahrend, wie es sich für einen „Automann“ gehört. Die beiden Politiker bestiegen am Stadion, wo sie der Hubschrauber abgesetzt hatte, den dort war-

tenden Zafira mit Brennstoffzellenantrieb und gaben Gas Richtung Rugbyring.

Dort begrüßten Opel-Chef Robert W. Hendry, der stellvertretende Vorstandschef Wolfgang Strinz, der Vorstand für Öffentlichkeitsarbeit Horst P. Borghs sowie Betriebsratschef Rudi Müller die politische Prominenz. Von den Mitarbeitern im Adam Opel Haus mit Applaus begrüßt, fuhr der Troß, gefolgt von einer Riesenschar Medienvertretern, die Rolltreppe in den fünften Stock hinauf, um sich im Sitzungszimmer des Vorstands zu einem Gedankenaustausch zusammen zu setzen.



Rundgang: Der „Automann“ im Werk

Jungbrunnen...

Fortsetzung von Seite 1 Unternehmen und Rüsselsheim die Heimat von Opel“ sei.

Daß Opel am Zeitalter der Mobilität entscheidenden Anteil habe, betonte auch Wolfgang Strinz. Und: „Deutschland bleibt auch in Zukunft die Basis des Erfolges für die Marke und das Unternehmen.“ Es gehöre zur Tradition der Marke und zu ihrer Bedeutung im Markt, neue Technologien serienmäßig über die gesamte Produktpalette einzuführen und damit für jedermann zugänglich zu machen.

Das Unternehmen hält auch an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend an seinem Engagement am Standort Deutschland fest: „Wir werden weiter in unsere vier deutschen Standorte investieren“, kündigte Wolfgang Strinz an, „bis zum Jahr 2003 werden es insgesamt acht Milliarden Mark sein.“

„Unter Zündkerzen habe ich mir immer etwas anderes vorgestellt“, merkte Müntzfering an, nachdem er zusammen mit Hans Eichel und Wolfgang Strinz die 100 auf Zündkerzenstecker montierten Kerzen einer überdimen-

sionierten „Geburtstagsorte“ ausgeblasen hatte. Im Anschluß daran zückten Robert W. Hendry und Betriebsratschef Rudi Müller gemeinsam das Messer, um die von einem süßen Lutzmann gekrönte Torte anzuschneiden.

Der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats zählte nicht zuletzt durch seine Familiengeschichte – er repräsentiert immerhin die vierte Müller-Generation bei Opel – zu den gefragten Festrednern. Er war es auch, der daran erinnerte, daß Opel „ohne den Fleiß vieler Arbeitnehmer-Generatio-



Bonner Bühne: Robert W. Hendry (r.) im Politiker-Gespräch

nen“ heute nicht zu den traditionsreichsten Unternehmen der Welt zählen würde.

Trotz aller Tradition behält das Unternehmen den Blick in die Zukunft gerichtet, wie die geplanten Jubiläumsveranstaltungen in ganz Deutschland belegen. So wird die in Bonn eröffnete Ausstellung auf Reisen gehen und unter anderem an den Opel-Standorten zu sehen sein. Zu den Aktivitäten zählt auch die Beteiligung an einer Oldtimer-Rallye, die im Juli unter dem Motto „2000 Kilometer durch Deutschland“ startet. Die Eröffnung von Opel Live wird im Jubiläums-Jahr ebenfalls für große Resonanz sorgen.

Höhepunkt der Aktivitäten ist ein bislang einzigartiges Projekt: Beim „Opel Millennium Express“ handelt es sich um einen rund 300 Meter langen Ausstellungszug, der aus Anlaß des 100-Jahre-Jubiläums einen ungewöhnlichen Ausblick in die Zukunft der Mobilität eröffnet. Mehr über den Millennium Express erfahren Sie auf Seite 3. ■



Der Kanzler kam: Eichel, Müller, Schröder, Hendry und Strinz (v.l.)

ne Opel, in Rüsselsheim ein komplett neues Werk zu errichten, das bereits Ende 2001 die Produktion aufnehmen soll. Bis zum Jahr 2003 werde das Unternehmen insgesamt acht Milliarden Mark in seine deutschen Standorte investieren.

Im Anschluß an das Gespräch besuchten Schröder und Eichel die Produktion im K 40. Dort nahmen sie nicht nur die Fertigung in Augenschein, sondern suchten auch das Gespräch mit der Belegschaft. Die dankte es den Politikern mit dem Geschenk je eines Omega – im handlichen Maßstab von 1:43. Passend zum Jubiläumsjahr bekam der Bundeskanzler anschließend von einer Azubi-Delegation noch einen in der Lehrwerkstatt gefertigten Lutzmann im Maßstab 1:8 überreicht.

Bei der abschließenden

Pressekonferenz im Auditorium von Opel Live bekannte sich der „Automann“ noch einmal ausdrücklich zur Branche. Die Automobilindustrie inklusive Zulieferer sei der wichtigste Industriezweig in Deutschland, so der Kanzler. Und: Bei seinem Opel-Besuch habe er erfahren, daß „man hier verstanden hat“, sagte Schröder in Anspielung auf den bekannten Werbeslogan.

Die Visite des Bundeskanzlers war eine direkte Antwort auf den Besuch des Opel-Vorstandsvorsitzenden Robert W. Hendry, seines Stellvertreters Wolfgang Strinz und des Präsidenten der General Motors Corporation Richard Wagoner im Dezember vergangenen Jahres in Bonn. ■

Spaß online

Opel Live ist jetzt auch im Internet

Rüsselsheim (jh). Wenige Wochen, bevor Opel Live im Frühjahr '99 seine Tore fürs Publikum öffnet, geht der High-Tech-Erlebnispark jetzt in die Info-Offensive. Ab sofort ist Opel Live mit einer elektronischen Visitenkarte im Internet vertreten. Unter der Adresse „http://www.opel-live.de“ wird gezielt für die zu erwartende „packende Mischung aus Spaß, Spannung und Information“ geworben.

Das Angebot ist (fast) so unterhaltsam und vielseitig wie Opel Live selbst. Der „Surfer“ kann aus unterschiedlichen Videosequenzen auswählen, die ihm einen ersten Eindruck von dem vermitteln, was Opel Live ausmacht.

Per Mausclick gibt es jede Menge Informationen über die vielfältigen Aspekte von Opel Live: K 48, Tour der Sinne, interaktive Erlebniswelt, Werksbesichtigung, Konferenzbereich – wer mag, kann sich schon vor der Eröffnung umfassend mit Opel Live vertraut machen.

Der Internet-Auftritt ist aber nicht als Einbahnstraße konzipiert. Ideen, Anregungen, Meinungen, Kommentare, Fragen zu den Konferenzmöglichkeiten: Alles das ist hochwillkommen und soll per e-mail schnell und unbüro-

kratisch beantwortet werden.

Unter der Rubrik „Stellenangebote“ betreibt Opel Live auch Eigenwerbung der etwas anderen Art. Von Technik über Ticketverkauf bis Besucher-service: Via Internet erfährt der User, in welchen Bereichen das junge Opel Live-Team Verstärkung sucht und kann sich per elektronischer Kurzbewerbung selbst ins Spiel bringen.

Ergänzt wird das Info-Angebot um jede Menge nützlicher Details wie Öffnungszeiten, Anfahrtsmöglichkeiten, Preise, Sonderkonditionen, aktuelle Neuheiten und, und, und... Außerdem wird der Internet-Auftritt von Opel Live kontinuierlich ausgebaut.



Nett im Net: Die elektronische...



...Visitenkarte von Opel Live

Goldenes Ehrenzeichen

Republik Österreich zeichnet Prof. Fritz Indra aus

Rüsselsheim/Wien (pui). Das „Große Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich“ verlieh Bundespräsident Dr. Thomas Klestil jetzt an Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Fritz Indra, Direktor Vorausbauentwicklung des ITEZ. Übergeben wurde die hohe Auszeichnung durch Bundesminister Dr. Hannes Farnleitner im österreichischen Wirtschaftsministerium. Indra gilt als einer der Väter der modernen, umweltschonenden Opel Ecotec-Motoren- und Getriebe-Produktionsstandorte dieser Motoren ist das Opel-Werk in Wien-Aspern.

Seit 1997 ist Indra für die weltweite Motoren- und Getriebe-Vorausbauentwicklung verantwortlich. In dieser Funktion ist er für zukunftsweisende Konzepte besonders verbrauchsgünstiger und umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge zuständig.

Der 1940 in Wien gebore-

ne Indra absolvierte 1966 das Hochschulstudium an der Technischen Universität in Wien und war dort bis 1971 wissenschaftlicher Assistent am Institut für Verbrennungskraftmaschinen; seiner Hochschule ist er bis heute als Honorarprofessor verbunden.

Sein beruflicher Weg führte ihn über BMW Alpina und Audi im Jahre 1985 als Leiter



Ausgezeichnet: Prof. Fritz Indra

der Motoren-Vorausbauentwicklung nach Rüsselsheim; 1989 avancierte er zum Direktor der gesamten Fahrzeug-Vorausbauentwicklung. ■

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 Reppschläger 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.



Automobiles Backwerk: Die Geburtstagstorte wird umlagert

Mit der Maus aus dem Haus

<http://www.Opel-mobil.de> – Neues Internet-Angebot bietet kostenlos brandaktuelle Verkehrsinformationen

Mit der Website „<http://www.Opel-mobil.de>“ hat das Unternehmen jetzt eine neue umfassende Informations-Plattform zum Thema Mobilität an den Start gebracht. Sie bietet vernetzte Verkehrsinformationen aller Art. Mit diesem umfangreichen Internet-Angebot erschließt Opel für jedermann zugänglich und kostenlos Informationen, die für alle Verkehrsteilnehmer von hohem Nutzwert sind.

Rüsselsheim (jh). Der Internet-Anwender kann unter „<http://www.Opel-mobil.de>“ unter anderem Hinweise zur aktuellen Straßensituation abrufen, detaillierte Auskünfte von einzelnen Verkehrsverbänden erhalten, sich über Fahrzeiten von Bahn und Öffentlichem Nahverkehr sowie Flug- und Schiffsahrtsgesellschaften informieren und einen europaweiten Routenplaner für seine individuelle Reisevor-

bereitung kostenfrei nutzen. Ein besonderer Service: Interessenten kommen per Mausklick von dieser Website direkt zum Jahreswagenangebot der Opel-Mitarbeiter.

Zudem hat die Website Links zu praktisch allen Verkehrsmitteln. Eine spezielle Datenbank, die eine komfortable Suchfunktion enthält und permanent aktualisiert wird, stellt viel Wissenswertes in Sachen

Verkehr, Mobilität, Reisen und Wetter bereit.

Ein besonderer Service sind die Links zu aktuellen Verkehrsmeldungen, die nahezu das gesamte Bundesgebiet abdecken und in der Regel alle fünf Minuten aktualisiert werden. Der Internet-Nutzer kann sich vor Fahrtantritt über den Straßenzustand auf seiner Route online informieren. Eine Liste zeigt die Bundesstraßen- oder Autobahnabschnitte mit der Art der Verkehrsbehinderung und deren Länge.

Weiteres Kernstück von „<http://www.Opel-mobil.de>“ ist der kostenlose Routenplaner. Er gibt seinem Nutzer hilfreiche Empfehlungen für die anstehende Wegstrecke – von Portugal bis Rußland. Für eine individuelle Reiseplanung stehen die Optionen „schnellste“, „kürzeste“ oder „kostengünstigste“ Strecke zur Auswahl. Das System präsentiert dann seine Routenplanung in Form einer detaillierten Straßenkarte.

Die Ausgabe der Wegbeschreibung erfolgt in Form ei-

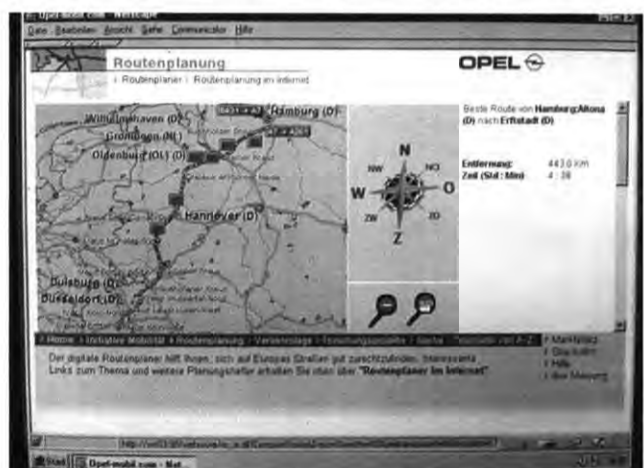
ner übersichtlichen Tabelle. Sie enthält Angaben über Straßen, Bezeichnungen, Entfernungen und Fahrdauer. Darüber hinaus verfügt der Routenplaner über einen Kostenkalkulator. Auf Basis des Kraftstoffpreises und des mittleren Verbrauchs errechnet das System die individuellen Kraftstoffkosten für die geplante Strecke.

Eine Datenbank mit derzeit mehr als 1.000 einzelnen bewerteten Einträgen erlaubt eine besonders effektive Suche in Sachen Verkehr, Mobilität und Reisen. Beispielsweise gibt es Informationen über die Strecken und Fahrzeiten des Öffentlichen Nahverkehrs, die aktuellen Abflug- und Ankunftszeiten an den Verkehrsflughäfen, Links zur Bahn, zur Personenschifffahrt, zu Mitfahr- und Mitflugzentralen sowie Informationen aus Tourismus und Gastronomie.

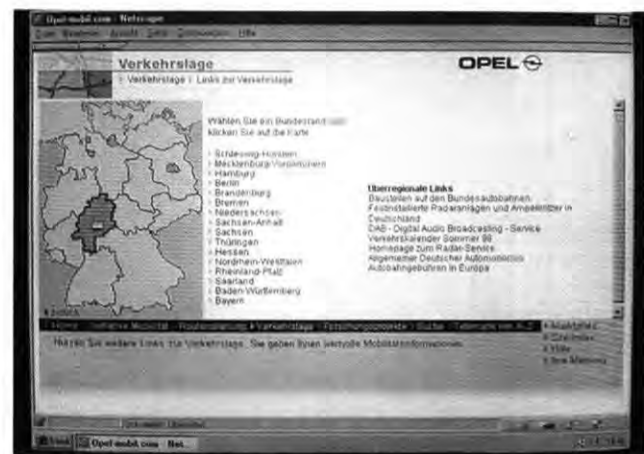
Die Links führen direkt zu den gewünschten Internet-Informationen. Vorteil dieser Suchfunktion auf der Basis ei-

ner genauen Verschlagwortung: Der Anwender erhält ausschließlich funktionsfähige Links, die ihn wirklich zum Ziel seiner Suche führen. Dies erleichtert die gezielte und schnelle Nutzung des Internets angesichts des ständig wachsenden Angebots an Webseiten und der Probleme, die sich für herkömmliche Suchmaschinen daraus ergeben können.

Die Anwenderfreundlichkeit von „<http://www.Opel-mobil.de>“ steigert den Nutzwert der Inhalte nochmals. So ist der Internet-Auftritt durch seine einfache und übersichtliche Navigation sowie den schnellen Seitenaufbau gekennzeichnet, der auf speicheraufwendige Applikationen verzichtet und somit dem Nutzer hilft, Zeit und Kosten zu sparen.



Nie mehr verfahren: Der Routenplaner führt quer durch Europa



Staumelder: Aktuelle Verkehrsinformationen via Internet

Vor und zurück

Millennium Express zeigt Geschichte und Zukunft

Zum 100. Jubiläum seiner Automobilproduktion eröffnet Opel einen ungewöhnlichen Ausblick in die Zukunft. Mit dem „Opel Millennium Express“ schickt das Unternehmen ab Sommer 1999 einen in dieser Form einmaligen Ausstellungszug auf eine zweijährige Reise quer durch Europa. Anschließend ist eine Tour in Übersee geplant.

Rüsselsheim (pui). Der Zug macht in zahlreichen Städten und bei Großveranstaltungen Station und kann kostenlos besucht werden. In einer Kombination von Information, Interaktion und Vision verbindet der „Opel Millennium Express“ Historie und globale Trends des ausgehenden 20. Jahrhunderts sowie ihre Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr von morgen.

Dazu gehören umweltverträgliche Antriebsarten wie die Brennstoffzelle ebenso wie neue Sicherheitssysteme oder digitale Informationstechnologien, mit denen zukünftige Fahrzeuge zu mobilen Kommunikationszentren werden. Gleichzeitig will das Unternehmen mit der Railshow ein positives Beispiel dafür geben, wie Mobilität durch sinnvolle

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger dauerhaft gesichert werden kann.

Vorstandschef Robert W. Hendry: „Der Millennium Express unterstreicht die Kreativität, mit der Opel die Themen der Zukunft anpackt. Dabei wird – wie in der Vergangenheit – auch weiter ein umfassendes Produktangebot basierend auf Solidität, Hightech und hoher Design-Qualität, die man sich leisten kann, im Vordergrund stehen. Denn wir wollen, daß individuelle Mobilität erschwinglich bleibt.“

Für den „Opel Millennium Express“ wurde eigens ein technisches Konzept entwickelt. So besteht der gesamte Zug aus Spezialcontainern, von denen jeweils drei zu einem Themenkomplex verbunden sind. Zukunftsstu-

dien sowie historische Modelle wie der Rak 2, mit dem Opel bereits Ende der 20er Jahre mit Feststoffraketen als Antriebsquelle experimentierte, werden dabei in gläsernen Containern ausgestellt.

Insgesamt besteht der „Opel Millennium Express“ aus 42 Containern auf 14 Tragwagen, die zusammen einen Zug von rund 300 Metern Länge ergeben. Die modulare Bauweise erlaubt nicht nur den problemlosen Wechsel auf Bahnsysteme mit abweichender Spurbreite – zum Beispiel auf der Iberischen Halbinsel –, sondern bei Bedarf auch den Transport der Module auf Straße, Wasser und in der Luft.

Opel-Chef Robert W. Hendry: „Der Millennium-Express bringt Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Marke Opel direkt zu Menschen in ganz Europa und stellt damit eine ideale Ergänzung zu der ungewöhnlichen Unternehmenspräsentation unseres neuen Infotainment-Besuchersentrums Opel Live in Rüsselsheim dar. Der Millennium Express ist Opel Live on Tour.“

Jubiläums-Fahrplan

Rüsselsheim (jh). Bundeskanzler-Besuch, 100-Jahrfeier im Bonner „Haus der Geschichte“ – das Jubiläumsjahr im Zeichen des Blitzes ist spektakulär gestartet. Und es geht mit vielen Aktivitäten weiter. Hier zunächst einige Tipps für den Terminkalender, einen ausführlichen Überblick gibt's später:

- **Vom 19. Februar bis zum 19. März** wird die in Bonn gezeigte Ausstellung „Opel bewegt.“ in erweiterter Form zunächst in Rüsselsheim zu sehen sein, bevor sie auch an die anderen Opel-Standorte kommt.
- **Im April** wird die Straße vor dem Adam Opel Haus offiziell als „Friedrich-Lutzmann-Ring“ eingeweiht.
- **Vom 8. bis zum 11. April** ist „Opel bewegt.“ bei der Techno Classica in Essen zu Gast.
- Voraussichtlich **Anfang Mai** wird Opel Live seine Tore öffnen.
- **Vom 13. bis zum 16. Mai** findet in Rüsselsheim ein großes Treffen der Alt Opel-Interessengemeinschaft statt. Zur Eröffnung der „Opel-Classicstage“ werden über 600 Oldtimer erwartet.
- **Am 29. Mai** beteiligt sich Opel mit einer Vielzahl von Aktivitäten an der Ruhrtal-Rallye in Bochum.
- **Vom 17. bis zum 24. Juli** heißt es wieder: „2000 Kilometer durch Deutschland“. Ein Zweitstart ist am **18. Juli** in Rüsselsheim vorgesehen, am **24. Juli führt der Weg** der Rallye-Teilnehmer durch das Werk Bochum.
- **Im August** wird ein Jazzkonzert im Atrium von Opel Live stattfinden.
- **Vom 13. bis 15. August** ist die Nikolaus-Otto-Gedächtnisfahrt rund um Wiesbaden. Diese Oldtimer-Parade, an der nur Fahrzeuge der Baujahre bis 1925 teilnehmen dürfen, kommt **am 15. August** ab 10 Uhr nach Rüsselsheim.

Gut angenommen

691 Aggregate gingen 1998 als Spende an Schulen

Rüsselsheim (jh). „Opel fördert Ausbildung“, „Motor als wertvolles Geschenk“, „Vorgezogene Weihnachten für das Schulungszentrum“: Mit seinen Aggregatspenden konnte Opel auch 1998 wieder für Schlagzeilen in vielen Lokalzeitungen sorgen. Seit nunmehr zehn Jahren unterstützt das Unternehmen Schulen und andere gemeinnützige Einrichtungen mit der kostenlosen Bereitstellung von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen zu Lehrzwecken.

Kein Wunder, daß die Aggregatspenden gut ankommen, schließlich können die Bildungseinrichtungen den

Nachwuchs so viel praxisnäher unterrichten. Da muß nicht mehr länger die Funktionsweise an der Tafel erläutert werden, da kann am Auto, am Motor, am Getriebe oder an der Elektrik ohne Ende geschraubt und gemessen werden.

Exakt 691 Positionen gingen im letzten Jahr an rund 150 verschiedene Institutionen. Darunter waren allein 18 komplette Fahrzeuge, 116 Motoren, 25 Getriebe, 143 Elektrik- und Elektronikteile...

Kleiner Wermutstropfen: In den vergangenen zehn Jahren hat Opel so viele Schulen mit Aggregaten versorgt, daß

sich dieser nachwuchsfördernde Service weit herumgesprochen hat – bis ins europäische Ausland. Das führt dazu, daß die Nachfrage immer größer wird. Mittlerweile so groß, daß das Unternehmen nicht mehr allen Anfragen gerecht werden kann. So mußten sich im vergangenen Jahr etwa 120 Institutionen mit einer Absage zufriedengeben.

Aber auch im elften Jahr seiner Aggregatspendentätigkeit wird Opel gewiß wieder einiges aus der Wunderküche zaubern und dem wißbegierigen Nachwuchs zur Verfügung stellen.



Abfahrt: Ab dem Sommer '99 geht der Millennium Express auf eine ungewöhnliche Zeitreise

Schluß mit langer Leitung

Wider dem Kabel-Chaos: Elektronik-Experten testen digitale Datenbusse

Außenspiegeleinstellung per Knopfdruck, elektronisch geregeltes ABS, fernbediente Zentralverriegelung: Der Trend zum elektrischen Helferlein nimmt drastisch zu, mit ihm die Zahl der benötigten Leitungen. Um nicht ins Kabel-Chaos zu geraten, erproben ITEZ-Experten jetzt hochmoderne, digitale Datenbusse.

Rüsselsheim (jan). Vom ABS bis hin zu den elektrischen Außenspiegeln – jede Funktion benötigt bisher ein eigenes Gerät mit eigenen Sensoren. Und jede auszutauschende Information benötigt eigene elektrische Leitungen. „Bei einem voll ausgestatteten Omega erreichen die Leitungen mittlerweile die Länge von zwei Kilometern“, macht Dr. Daniel Lemp, Elektrik- und Elektronik-Experte aus dem ITEZ, die Materie meßbar. Und gibt gleich noch ein Beispiel für die Komplexität: „Das Motormanagement muß beispielsweise die Information ‚Drehzahl der Kurbelwelle‘ gleichzeitig zum Instrument und zum Automatik-Getriebe weiterleiten.“

Wo soviel elektronische „Unterhaltung“ und Datentransfer herrschen, kann es natürlich zu Mißverständnissen kommen. Die Systeme werden einerseits zwar leistungsfähiger, aber eben auch störanfälliger.

Abhilfe soll der digitale Datenbus schaffen: An diesen „Bus“ werden alle Geräte angeschlossen. Er nimmt als „Fahrgäste“ sämtliche Informationen auf und leitet sie in Sekundenbruchteilen an die anderen Teilnehmer weiter. Der große Vorteil: „Jede Info muß nur einmal erzeugt werden, kann aber von mehreren Kompo-

ponenten genutzt werden. So kommen wir mit viel weniger elektrischen Leitungen aus. Das reduziert das Fehlerpotential und spart nicht zuletzt auch ganz einfach Masse und damit Treibstoff“, erläutert Lemp den gewichtigen Vorteil des digitalen Transporters.

Künftig also soll der Info-Austausch folgendermaßen aussehen: Das ABS erfaßt die Raddrehzahl und regelt den Bremsdruck, zur selben Zeit wird diese Nachricht vom Tachometer zur Geschwindigkeitsanzeige genutzt, dem Automatikgetriebe helfen die Infos bei der richtigen Gangwahl und das Radio regelt automatisch die Lautstärke.

Durch diese Daten-Zusammenarbeit wird das System einfacher im Aufbau, aber



Neues Modell: An diesem „Auto“ können die Elektronik-Experten aus dem ITEZ die Leitungsprobleme bestens simulieren

auch komplexer in der Wirkungsweise, sprich ein Steuergerät soll viele ersetzen. Dennoch, so Digital-Experte Lemp: „Die Anzahl der Funktionen und der Steuergeräte wird weiter steigen.“

Deshalb haben die Elektroniker aus der Produktentwicklung des ITEZ das „Bench-Boat“ gebaut. Das „Prüfstand-Boot“ – dessen erste Entwürfe die Entwickler an eine Yacht erinnerten, das jetzt aber eher wie ein Baugerüst auf Rollen aussieht – nimmt all jene elektronischen Diener auf, die in einem modernen Fahrzeug arbeiten. Da reicht die Palette der Aggregate von der Wisch-Wasch-Anlage bis zum Rückfahrscheinwerfer, vom Radio bis zum Fensterheber – und allüberall schlängeln sich die Kabel.

Der Hintergrund: All die vielen elektronischen Kompo-

ponenten können nur dann verläßlich und störungsfrei zusammenarbeiten, wenn die Datenbusse eine gemeinsame „Sprache“ sprechen. Denn die Steuergeräte sind auf eindeutige digitale Signale angewiesen.

„Früher konnten die Zulieferer und die betreuenden Ingenieure ihre Geräte zur Prüfung auf dem Labortisch ausbreiten, da alle eigenständig arbeiteten“, sagt Uwe Bonné, der Datentechniker im Bench-Boat-Team. „Damit ist es durch die Vernetzung über Datenbusse jetzt vorbei.“

Die Prüfstände mit dem maritimen Klang erlauben es den Entwicklern, alle Komponenten und Steuergeräte am Originalkabelsatz anzuschließen. Mit einem entscheidenden Vorteil: Im Gegensatz zum richtigen Auto bleiben sie alle

optimal zugänglich. So kann wesentlich effizienter getestet und gemessen werden, ob sich alle Elemente vertragen. „Entscheidend ist, daß alle Geräte miteinander harmonieren. Wir optimieren an unserem Modell sozusagen die Unterhaltung“, erläutert Bonné.

Außerdem ist es dank des Kollegen Computer möglich, in einer frühen Entwicklungsphase noch fehlende Teile zu simulieren, bis sie als „reale“ Komponenten verfügbar sind. Mit den gleichen Werkzeugen lassen sich natürlich auch Fehler simulieren und deren Wirkungen erforschen. Und: Treten beim Fahrzeugtest Probleme auf, lassen die sich im Bench-Boat viel schneller analysieren als innerhalb des Blechkleids eines fertigen Autos.

So hilft das Boot dem Bus, im Auto zu funktionieren: Eine

zwar ungewöhnliche, aber effektive Form der Kooperation unterschiedlicher „Transportmittel“.



Tester: Uwe Bonné (l.), Dr. Daniel Lemp



Schönes Präsent Weihnachts-Schecks übergeben

Rüsselsheim (jh). Kurz vor Weihnachten spielten die Opel-Azubis wieder einmal „Glücksfee“. 20 000 Mark spielten die Verkäufe des Weihnachtsmarktes 1998 ein. Und die galt es zu verteilen: Einen Scheck in Höhe von 10 000 Mark überreichten die Auszubildenden an Volker H. Nelgen, den Vorsitzenden des Fördervereins für Tumor- und Leukämiekranken Kinder Mainz e.V., der das Geld an die Kinderkrebsstation der dortigen Uniklinik weiterleiten wird. Den zweiten 10 000 Mark-Scheck nahm Ruth Lotz, Vorsitzende der Rüsselsheimer Hospizstiftung, entgegen.

Das zehnte Mal in Folge waren Azubis und Ausbilder Anfang Dezember 1998 auf dem Rüsselsheimer Weihnachtsmarkt mit eigenen Produkten vertreten. An die 70 verschiedene Artikel fanden sich im Sortiment, allesamt selbstgefertigt und natürlich dem praktischen Lehrinhalt entsprechend. „Das Weihnachtsprojekt umfaßt ein breites Spektrum der Metall-, Elektro- und Holzverarbeitung“, so Joachim Offer, Ausbildungsleiter Metallberufe.

Die gefertigte Palette reichte von jeder Art von Werkzeug über Schlüsselanhänger und Kerzenständer bis hin zu Wetterhähnen, Schwenkgrills und Bollerwagen für Kinder.

Ein Hingucker Plakataktion der Arbeitssicherheit

Rüsselsheim (jh). Die Unfallzahlen liegen seit Jahren auf einem – im Vergleich der deutschen Automobilindustrie – sehr niedrigen Niveau. Für die Abteilung Arbeitssicherheit ist das jedoch kein Grund, sich auf den Lorbeer der Vergangenheit auszuruhen. Und daher starten die Sicherheitsprofis ins neue Jahr direkt mit einer großangelegten Plakataktion. Thema: Die Sicherheit bei Arbeiten innerhalb von Maschinenanlagen.

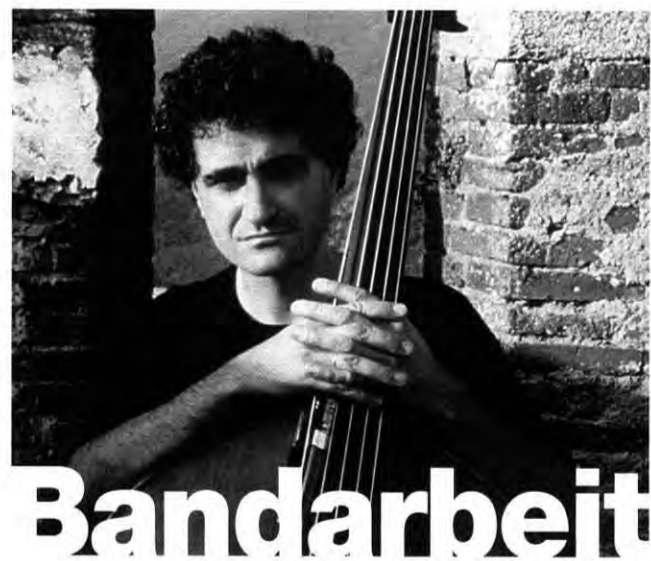
Mitarbeiter, die innerhalb von Maschinen-, Prozeß- und Elektroanlagen arbeiten, benötigen neben ihrer fachlichen Qualifikation vor allem ein ausgeprägtes Bewußtsein für die eigene Sicherheit. Besonders wichtig: Das Verriegeln der Anlage gegen das Wiedereinschalten, das durch das Anbringen eines persönlichen Sicherheits-Vorhängeschlosses ermöglicht wird.

Auf diesen Zusammenhang weist ein Plakat hin, das der-



Sieh an: Sicherheit wird grün geschrieben

zeit in allen großen Bereichen des Werkes aufgehängt wird. Zum besonderen „Hingucker“ wird dabei ein Bild aus der STW-Meisterschaft. Der Zusammenhang zwischen Motorsport und Autobau: Sowohl auf dem Rennparcours als auch an den Maschinenanlagen im Werk Rüsselsheim geht's erst los, wenn die „Ampel“ grün zeigt. So heißt es jetzt: „Start frei“ in eine sichere Arbeits-Saison.



Bandarbeit

Rüsselsheim (jh). Musikliebhaber aufgepaßt: Nach diversen Klassenkonzerten im vergangenen Jahr kommt die „Jazzfabrik“ auch 1999 wieder zu Opel ins Werk. Und das wie gewohnt hochkarätig.

Den Auftakt macht der französische Kontrabassist Renaud Garcia-Fons. Er reist mit seiner Band „Alborea“ in Rüsselsheim an und wird die Saiten am 22. Februar im Opel-Forum zum Singen bringen. Garcia-Fons gehört zu jener Gruppe französischer Jazzmusiker, die aus Elementen von Jazz, Neuer Musik, Rock und diversen Volksmusiken eine eigenständige Form zeitgenössischer Improvisationsmusik geschaffen



haben. In Verbindung mit „Alborea“ wird eine außergewöhnliche Formation mit zwei Bässen, Akkordeon und Schlagzeug zu hören sein.

Terminlich noch etwas weiter weg ist der Auftritt der „Christof Lauer Group“ in der Werks-halle A 1. Am 26. April tritt der Saxophonist Christof Lauer, der in Deutschland schon lange als Geheimtip gilt, zusammen mit Marc Ducret (Gitarre), Anthony Cox (Bass) und Gene Jackson (Schlagzeug) auf die Bühne. Es lohnt sich, den Termin schon jetzt vorzumerken.

Karten für beide Veranstaltungen gibt's an den bekanntesten Vorverkaufsstellen.



„Sparen Sie... bis zu 2000,- DM beim Kauf eines Fahrzeuges aus unserem Neuwagenbestand per 31.12.98.“

Verborgene Schätze

Fertigungsplaner setzen beim Astra auf neue Schrauben

Weltpremier sind immer eine tolle Sache, deswegen werden sie meist auf großen Bühnen gefeiert. Beim Astra hingegen fand jetzt eine im Verborgenen statt, an einem Ort, den kaum mal einer sieht, dem Unterboden. Mit Hilfe einer speziellen Schraubenart war es zum ersten Mal möglich, die Befestigung der Brems- und Kraftstoffleitungen zu automatisieren

Rüsselsheim (Jan). Anstatt wie früher die Leitungen in einzeln montierten Clips zu befestigen, wofür Schweißbolzen nötig waren, wird das Geflecht an Schläuchen nun durch eine Kombination aus Clip und Schraube gehalten, die sich ihr Loch selbst schafft. Vorteile dieser Lösung: spanlose Verschraubung (was eine wesentlich geringere Korrosionsanfälligkeit mit sich bringt), selbstsichernde und abdichtende Verbindung, einfache Monta-

ge und Demontage sowie niedrige Kosten.

„Flow-Drill-Schraube“ (FDS) heißt das Wunderding, welches sich im Unterboden vom Astra erst einen Durchzug, anschließend ein Gewinde formt und so eine feste Bindung eingetht. Klingt einfach.

„Ist es aber nicht. So eine Entwicklung braucht ihre Zeit und vor allem viel Teamwork“, sagt Dieter Sobing von der Abteilung MEAC (Manufacturing Engineering Assembly and Chassis) im ITEZ. Zusammen mit den

Kollegen Thomas Hilgert, Dierk Lange, Frank Loeber und Harald Schenk brachte Gruppenleiter Sobing die neue Montage-Technik auf den Weg und unter den Astra. „Da arbeiten soviel Leute und Abteilungen zusammen, daß es eine ganze Weile dauert, bis alles funktioniert.“

Wenn eine derart intelligente Lösung dann aber angewendet werden kann, wundert man sich, daß es auch vorher ging. „Da haben die Kollegen am Band die Leitungen genommen, angeschlossen, mit der Hand in die Clips eingedrückt und das

alles bei anstrengender Überkopparbeit“, sagt Diplom-Ingenieur Thomas Hilgert, der das neue System in der Bochumer Fertigung vor Ort betreut. „Damit ist jetzt Schluß. Alles wird in ergonomischer Haltung vorher auf einem Rahmen montiert und dann eben automatisch unter den Wagenboden gefahren und verschraubt. Nun paßt alles perfekt, keine Toleranzen mehr, also hohe Qualität“, zeigt sich Schenk zufrieden.

In der Tat, was beim letzten Astra (Codename 2700) noch mühsam manuell mit Hämmerchen und Daumendruck an Ort und Stelle verankert wurde, erledigt jetzt eine automatisierte Schraubvorrichtung. Eine Operation, die zudem geprüft und dokumentiert wird – also Drehmoment, Winkel und mögliche Abweichungen vom Soll anzeigt.

Fast drei Jahre dauerte die Evolution des qualitativ hoch-



Nahher: Dank „FDS“ werden die Leitungen vormontiert und anschließend automatisch verschraubt

wertigen Systems. „Schließlich mußte erst einmal die Produktentwicklung Platz unterm Fahrzeug schaffen, der Zulieferer die passenden

Komponenten liefern und dann kommen wir und koordinieren die Durchführung“, beschreibt Dierk Lange den Prozeß, der bei sechs siche-

ren FDS-Schrauben endete. „Eigentlich schade, daß es niemand sehen kann.“ Manche Weltneuheiten feiern eben unsichtbar ihr Debüt. ■



Vorher: Mühsame Überkopparbeit

Abgeschmettert Meister im Tischtennis ausgespielt

Rüsselsheim (Jan). Die Entscheidung fiel am grünen Tisch. Aber nicht nach langen Verhandlungen, sondern nach harten Matches: Arnd Olschewski hieß schließlich der Gewinner der dritten Tischtennis-Meisterschaft des Standorts Rüsselsheim. Er setzte sich im Finale gegen Martin Weber aus der MPKE durch und konnte den Siegerpokal in Empfang nehmen.

Meister Olschewski, der sogar schon in der 2. Bundesliga spielte, war nur einer von 25 Opel-Mitarbeitern, die den Schläger in die Hand nahmen und die Bälle fliegen ließen. Was aber nicht heißt, daß nur Semi-Profis am benetzten Tisch standen: „Auch wenn die Hemmschwelle bei einigen recht groß ist, steht doch eindeutig der Spaß an der Freude im Vordergrund. Hier können auch Hobby-Spieler antreten“, versichert Johannes Schmitz von der Internen Kommunikation, Organisator und auch Teilnehmer der Meisterschaft.

Wie schon die Male zuvor fand das Standort-Turnier in der Halle der Königstädter Grundschule statt. Gespielt wurde im doppelten K.-o.-System: Während die Sieger weiter in der

Hauptrunde um den Siegeschmetterten, machten die anderen in der Trostrunde weiter. „Beim nächsten Mal wollen wir vielleicht in Gruppen spielen, da gibt's dann mehr Begegnungen für alle Teilnehmer“, sagt Schmitz, der am Ende den dritten Platz belegte.

Vom Spielmodus unabhängig ist ein anderer, ganz wichtiger Aspekt: Der Spaß am ebenso sportlichen wie kameradschaftlichen Zusammensein. Denn dem Turnier folgt traditionell noch ein gemütlicher Teil, der geprägt ist von einem regen Gedankenaustausch der Spieler. Das wird sich auch bei der vierten Meisterschaft nicht ändern. ■



Meisterrunde: Erfolg an der Platte

„Jetzt geht's los!“
Die neuen Edition 100-Modelle mit hervorragenden Ausstattungen sind für Sie da.
Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Mit Brief und Siegel

Servicebereich besteht erneute ISO-Qualitätsprüfung

Rüsselsheim (Jan). Die Premiere liegt zwar schon drei Jahre zurück, trotzdem gab es im K 65 einen Grund zum Feiern. Mit dem ISO-Zertifikat bestätigten die Auditoren vom Technischen Überwachungsverein Hessen (TÜH) und vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) dem Service-Bereich in Rüsselsheim bereits zum zweiten Mal ein funktionierendes Qualitätsmanagement.

170 Millionen Mark hat Opel für die Modernisierung der Teilelager in Rüsselsheim und Bochum ausgegeben, unter anderem für neue Packlinien im K 65. Dort überreichte Wolfgang Eichler, Chefauditor vom KBA, Servicevorstand Klaus B. Bapp und dem Qualitätsbeauftragten Karl-Heinz Bohr die ISO-Auszeichnung. Nicht ohne dabei an Lob zu sparen: „Sie haben es geschafft, Ihr Qualitäts-System auszubauen und zu perfektionieren“, sagte Eichler vor fast 30 Mitarbeitern aus dem Service-Bereich und

dem Teile- und Zubehörlager.

Das ISO-Gütesiegel bescheinigt Opel, daß im überprüften Bereich alle Anforderungen an die Qualität im Sinne des Kunden erfüllt worden sind. Alle drei Jahre wird solch ein Audit wiederholt und der Betrieb neu bewertet. Auf Lorbeeren ausruhen kann sich keiner. Um das Zertifikat zu erhalten, muß sich das Unternehmen grundsätzlich neu qualifizieren.

Das ist gelungen, auch aufgrund des Engagements der Angestellten und Mitarbeiter, wie Bapp betonte: „Das ist ein Zeichen für uns, daß wir ein gutes Qualitätsmanagement installiert und im Sinne des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses weiter optimiert haben. Nun krepeln wir die Ärmel hoch und machen weiter.“ Denn in drei Jahren ist es wieder soweit. ■



Qualitäts-Service: Klaus B. Bapp nimmt das Zertifikat entgegen

Energische Planung

Modernisierung der Energieversorgung geht weiter

Rüsselsheim (Jan). 48 Millionen Mark investiert Opel derzeit in den Ausbau des Fernwärmenetzes. Mit der Errichtung einer Rohrbrücke zwischen K 40 und K 130 ist die Modernisierung der Energieversorgung vorangeschritten. Die 95 Meter-Brücke überspannt eine Werkstraße sowie eine Gleis-

anlage. Bei der Montage der vier bis zu 28 Meter langen und 15 Tonnen schweren Brückenabschnitte war Präzision gefragt. Zwei Kräne hievten die Stahlkonstruktionen auf die Pfeiler.

Die Rohrbrücke bildet einen wichtigen Baustein im Energienetz mit dem neuen Kraft-

werk als zentraler Einheit. Das moderne Gas- und Dampfkraftwerk liefert ab Juni 1999 den gesamten Elektrizitäts- und Prozesswärmebedarf für den Standort.

Dabei gilt es für die Energieexperten von Opel jedoch grundlegende Unterschiede zu berücksichtigen, denn jedes Gebäude, jede Abteilung hat einen anderen Wärmebedarf. Während etwa im Adam Opel Haus Konvektoren und in Altbereichen traditionelle Heizkörper für wohlige Temperaturen sorgen, erledigen im Preßwerk K 40 eine große Anzahl Heizlüfter diese Arbeit.

Hier wird 120 Grad heißes Wasser durch Heizregister gefördert, an dem sich die Luft erwärmt und von Ventilatoren in die Halle geblasen. Mit 70 Grad Celsius geht das Wasser wieder in den Kreislauf. „Bei einem derart großen Gebäude schaffen nur solche Anlagen die gewünschte Wärme“, erklärt Michael Schmidt aus der Abteilung Energiewirtschaft.

Doch nicht alles wird so heiß gegessen, wie es gekocht wird. Das umgewälzte Wasser, im Heizwerk auf knapp 125 Grad erhitzt, wird von Wärmetauschern auf die benötigte Temperatur reduziert, jeder Verbraucher bekommt exakt die Menge an Heißwasser – und damit Wärme –, die er benötigt. Auch die Auslastung wurde optimiert. Floß bei der Altanlage in der Regel das Wasser mit 80 bis 110 Grad zurück, verläßt es etwa die moderne Lehrwerkstatt nur noch mit 50 Grad.

Das spart Geld, ebenso wie eine optimale Isolierung der Rohrleitungen. „Wir verlieren drei bis vier Grad bis zum Endverbraucher. Es ist noch nicht einmal der Schnee geschmolzen, der auf den Leitungen lag“, so Schmidt.

Außerdem: Dank der neuen Anlage verringert sich der CO²-Ausstoß um über 50 Prozent. Zusätzlich wird eine deutliche Kosten-Reduzierung und damit eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes erreicht. ■



Luftig: Mit der Rohrbrücke schreitet die Modernisierung voran

Knisternde Spannung

Am 4. Januar lief in Bochum der erste Zafira vom Band

Knapp 1500 Astra wurden am ersten Arbeitstag des neuen Jahres im Bochumer Werk I gebaut. Alltag. Aber trotzdem herrschte knisternde Spannung. Und als dann der erste Zafira am 4. Januar 1999 in der Endmontage auftauchte, haben einige Mitarbeiter den Countdown heruntergezählt, bis der Wagen in ihren Arbeitsbereich einschwebte.

Bochum (re/jh). Spannung überall, wo der „Neue“ auftaucht. Klappt alles so, wie es von den Kernteams vermittelt wurde? Stimmt das Timing der Bandgeschwindigkeit? Zwei Männer begleiteten die ersten Zafira auf ihrem Weg durch das Werk. Axel Scheiben, der für die Qualität zuständig ist, und Wolfram Liedtke, der schon die „Bucket Build“-Phase geleitet hatte. Beide atmeten auf, als die ersten Zafira die Kontrolle am Bandende ohne Mängel durchlaufen hatten.

Auch Planungsingenieur Michael Saueremann, der gespannt das computergesteuerte Einsetzen der Frontscheibe beobachtete, meldete zufrieden: „Alles klappt vorzüglich.“

Qualitätssicherer Scheiben fügt hinzu: „Wir haben ja schon in den Werksferien die Rohbauteile für diesen ersten

Zafira-Tag zusammengeschnitten und die Bänder mit den Rohlingen gefüllt, damit beim Produktionsstart mit der Fertigung begonnen werden konnte.“

30 Fahrzeuge wurden planmäßig am ersten Tag fertig. Ab dem 16. Februar wird die Montage auch in der Nachtschicht weitergeführt, womit sich die Tagesproduktion schrittweise auf 125 Fahrzeuge erhöht. Und bis zum Beginn der Sommerferien sollen täglich 720 der neuen Mini-Vans in Bochum produziert werden. Insgesamt ist der Bau von 120 000 Zafira für 1999 geplant und bereits im kommenden Jahr sollen es 200 000 Fahrzeuge sein.

Eine wichtige Voraussetzung für das Erreichen solcher Stückzahlen ist die Größe des Karosserieverteilers, dessen Kapazität bisher auf

120 Autos ausgelegt war. Während der zurückliegenden Weihnachtsferien konnte diese Zahl durch Umbaumaßnahmen auf 260 Stellplätze erhöht werden und nach den Sommerferien ist ein Endstand von 320 Plätzen geplant. Allein in diese Baumaßnahmen werden etwa zehn Millionen Mark fließen.

Insgesamt hat das Werk Bochum im vergangenen Jahr erhebliche Baumaßnahmen unternommen, um den reibungslosen Produktionsstart des neuen Zafira zu gewährleisten. Bis Ende 1998 sind gut 410 Millionen Mark in diese Anpassungsmaßnahmen investiert worden. In diesem Jahr werden weitere 200 Millionen Mark dazu kommen.

Werkdirektor Reinald Hoben ist mit dem Stand der Dinge zufrieden: „Wir haben mit dem Produktionsanlauf des Astra im letzten Frühjahr bereits gute Erfahrungen gemacht und können jetzt beim Zafira-Anlauf davon profitieren.“



Startschuß: Der Anlauf verlief reibungslos – schon in zwei Jahren will Bochum 200 000 Zafira bauen

„Prämien-sparen! Kaufabschlußprämien für Tigra, Astra, Astra Cabrio und Vectra aus unseren Beständen.“

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Sehr zufrieden

Reinald Hoben zum Zafira-Anlauf

Bochum (re). Vor rund einem Monat begann der Produktionsanlauf des Zafira. Werkdirektor Reinald Hoben gab der Opel Post dazu das folgende Interview.

Sind Sie mit der Zafira-Produktion zufrieden?

Mit der Entwicklung der Zafira-Produktion bin ich äußerst zufrieden. Durch die Einführung der neuen Anlauf-Konzepte ist es uns gelungen, schon in den ersten Wochen eine hervorragende Auslieferungsqualität zu erreichen. Auch bei der Ausbringung bewegen wir uns oberhalb unserer Planzahlen. Dies wurde durch die ausgezeichneten Vorbereitungen vor Ort und die tatkräftige Unterstützung aller Fachbereiche ermöglicht.

Noch nie ist die Produktion von zwei neuen Fahrzeugen in einem Werk in so kurzer Zeit angelaufen. War das nicht ein Wagnis?

Es war eine große Herausforderung, aber bestimmt kein Wagnis. Wir wissen, was unsere Mitarbeiter zu leisten imstande sind. Und sie haben es mit Engagement und Qualitätssinn geschafft. Dafür sage ich allen ganz herzlichen Dank. Lesen Sie die Zeitungen – besser kann die Resonanz auf ein neues Fahrzeug wie den Zafira nicht sein.

Sie sind bereits einen Zafira gefahren. Wo gibt es noch Probleme?

Ich habe keine ausmachen können, die Auslieferungsqualität ist ausgezeichnet. Die Bucket Build-Phase erspart uns jetzt viel Ärger. Außerdem läßt sich der Zafira sehr angenehm fahren und bietet mit seinem variablen Innenraum unendlich viele Möglichkeiten.

Wie schätzen Sie die Marktchancen des Zafira ein?

Es gibt gute Hinweise dafür, daß der Run auf den Zafira dem des Astra im letzten Jahr gleichkommt. Kein Wunder, wann hat es schon einen Siebensitzer zum Preis eines Mittelklasse-Fünfsitzers gegeben?

Die Bilanz der Bochumer in den letzten Jahren ist beeindruckend. Es

gab das „Neue Werk im alten Werk“, den neuen Astra und nun den Zafira. Was kommt als nächstes?

Die letzten Jahre waren sicherlich für die Bochumer Mannschaft die größte Herausforderung seit Bestehen der Werke. Wir alle sind stolz, daß wir den Anlauf des Astra erfolgreich gemeistert haben. Dies war nur möglich durch den unermüdeten Einsatz aller Bochumer Mitarbeiter, denen hierfür mein uneingeschränkter Dank gilt. Danken möchte ich aber auch den vielen Mitarbeitern des ITEZ, des Einkaufs und der MPKE, die uns bei unseren Anstrengungen tatkräftig unterstützt haben. Wir haben es gemeinsam gepackt. Für die nächsten Monate gilt es, den Zafira in erstklassiger Qualität hochzufahren und dabei die Produktions- und Qualitätsprozesse zu optimieren und zu stabilisieren. Und auch da, so bin ich sicher, ist auf unsere Mitarbeiter Verlaß.

Mittlerweile ist die grundlegende Modernisierung der Bochumer Werke abgeschlossen. Eine Investition in die Zukunft, wie viele sagen?

Also wenn wir über Standortunsicherheit reden – und das ist ja hier im Ruhrgebiet schon seit einiger Zeit das Schlagwort –, dann ist die Investition von Opel in dieses Werk das beste Beispiel. Die Tatsache, daß die Zafira ausschließlich in Bochum als weiteres Modell gebaut wird, ist ein klares Bekenntnis von Opel zum Bochumer Werk.



Dankt allen Mitarbeitern: Reinald Hoben

Große Neugier

Medien-Tage zum Produktionsstart

Bochum (re). Der Produktionsstart des Zafira in Bochum hat Presse, Funk und Fernsehen gleich zu Jahresbeginn auf den Plan gerufen. Als am 4. Januar der erste Zafira vom Band lief, gaben sich die Journalisten der verschiedensten Medien die Türkinke in die Hand. RTL, SAT 1, der WDR, die schreibenden Kollegen der Tages- und Fachzeitschriften und etliche Rundfunkstationen berichteten zum Teil live vom Montageband. Schwerarbeit für die Kollegen der Öffentlichkeitsarbeit.

„Start des Opel-Zafira ohne Pannen“ – so titelte die Bochumer „Westdeutsche Allgemeine Zeitung“ (WAZ). In ihrem Bericht stellte die WAZ die außergewöhnlich guten Auslastungsmöglichkeiten in den Bochumer Werken und damit die Arbeitsplatzsicherheit heraus: „Sollte die derzeit noch ungebrochen hohe Nachfrage nach dem Astra zurückgehen, kann das Werk die Produktion des Zafira hochfahren. Das ist für die Mitarbeiter wahrlich eine frohe Botschaft.“

Die „Ruhrnachrichten“ stellen die Investitionen, die zur Zafira-Produktion in Bochum nötig waren, in den Vordergrund ihres Berichtes: „Um den Produktionsablauf des neuen Zafira zu gewährleisten, hat Bochum erhebliche Umbauten vorgenommen.“

Die „Westfalenpost“ überschrieb ihren Bericht vom Zafira-Start: „Im Bochumer Werk endet die Astra-Monokultur“. Passend zum 100jährigen Jubiläum des Automobilbaus bei Opel leite der Zafira eine neue Ära in Bochum ein. Mit dem



Schwer flexibel: Die Journalisten waren vom Produktionsstart ebenso angetan wie vom Sitzkonzept

siebensitzigen Van erweiterte das einzige Automobilwerk im Ruhrgebiet seine Produktpalette.

Die TV-Stationen interessierten sich vor allem für Produktionsabläufe, die von den Kamerateams eingefangen wurden. Schweißroboter, „Hochzeit“ und Bandablauf waren die meist aufgenommenen Motive. Der WDR berichtete vom Ablauf des ersten Zafira gar live in seinem TV-Programm. Die Rundfunkjournalisten verarbeiteten ihre Eindrücke noch vor Ort für die stündlichen Nachrichtensendungen. O-Töne von Mitarbeitern am Band waren dabei ebenso gefragt wie die der Werkleitung.

Zum Test verladen

Zafira-Transport ist kein Problem

Bochum (re). Daß ein Zafira auf Reisen geht, ist eigentlich logisch. Alle Autos gehen auf Reisen. Die erste Fahrt eines Opel ist aber in der Regel die zum Opel-Händler. Und da rollt nicht der Zafira, sondern der Transporter unter ihm. Stefan Schumacher aus der Verkaufsabteilung hatte eine Menge Arbeit, um sicherzustellen, daß auch der Transport der neuen Zafira reibungslos über die Bühne gehen kann.

Mit Pilotautos haben Opel und die Spediteure getestet, wo die neuralgischen Punkte beim Verladen und beim Transport des Zafira liegen könnten. Da müssen Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen eingehalten werden und auch zwischen dem Nachläufer und dem Zugfahrzeug muß genug Raum sein, damit das Gefährt manövrierfähig ist.

Den Beteiligten war schon vorher klar, daß auf einem Transporter weniger Zafira als Astra passen. Daß aber dennoch sieben Zafira und ein Astra auf die schmalen Schienen der Transporter gefahren werden konnten, war schon eine kleine Überraschung.

Ein ganz wichtiger Punkt bei den Tests war die in Deutschland gültige Ladehöhe für Lkw von maximal vier Metern. Sie kann auch mit dem neuen Fahrzeug eingehalten werden. Bei der Bahn macht die Höhe dagegen Probleme. Zumindest in Italien, das mit 20 000 Fahrzeugen etwas mehr als zehn Prozent der 99er Zafira-Jahresproduktion erhält. Dort kann der Zafira nur auf wenigen Spezialwaggons oder auf der Straße transportiert werden. Auf den normalen Waggons würde die Ladehöhe 4,30 Meter überschreiten. Nicht erlaubt in Bella Italia.

Bei uns ist der Bahntransport kein Problem. Deswegen sind auch zwei neue Verlade-rampen gebaut worden, die jetzt fertig geworden sind. Mit diesen Rampen ist es überhaupt erst möglich, den Zafira auf die Waggons zu fahren. Seit dem 18. Januar benutzen schon Astra-Fahrzeuge diese Rampen. „Das geht ganz komfortabel“, erzählt Stefan Schumacher, der die Verladevorgänge mit Argusaugen verfolgt.



Huckepack: Der Siebensitzer besteht den Autotransporter-Test

Zukunftspläne

Wie geht's weiter im Motorsport – Strycek-Interview

Während die Sieger im Bochumer Tarm-Center feierten, waren erste Zukunftspläne für den Opel-Motorsport in diesem Jahr bereits geschmiedet. Aber die Entwicklung in der Branche hat diese Ideen bereits wieder überholt. Die Opel Post sprach mit dem Opel-Motorsport-Leiter Volker Strycek über die aktuellen Entwicklungen.

Bochum (re). Vor Weihnachten sah alles danach aus, als würde es auch 1999 die STW-Meisterschaft geben. Heute ist eher das Gegenteil der Fall. Wie geht es weiter mit Opel im Rennsport?

Ich habe die STW-Serie noch nicht völlig abgeschlossen. Ehrlich gesagt hoffe ich noch darauf, daß sich diese Meisterschaft so vermarkten läßt, daß sie fortbestehen kann. Natürlich ist es schade, daß sich renommierte Marken hier zurückgezogen haben.

Wird Opel denn die starke Mannschaft aus der '98er STW-Serie trotzdem halten?

Manuel Reuter, Uwe Alzen und Eric Hélary bleiben bei Opel. Sie werden, sollte die STW nicht mehr stattfinden, in

adäquaten Rennversuchen, blitzschnell ins Ziel zu kommen. Zusätzlich werden wir uns dann mehr den Privatfahrern zuwenden.

Nun besteht Opel-Motorsport ja nicht nur aus dem STW-Team?

Sicher nicht. Wir werden uns auf weiteren Feldern bewegen. Zum Beispiel werden wir unser Rallye-Programm und das Kit-Car weiterentwickeln. Wir sind ganz stolz, daß eines unserer Kit-Cars erst kürzlich in Schweden den ersten Meisterschaftslauf gewonnen hat. Hinzu kommt die Deutsche Tourenwagen-Challenge, und wir werden sehen, daß unsere Formel 3-Motoren konkurrenzfähiger werden. Außerdem steht noch die

Rallye-Cross-Europameisterschaft auf unserem Programm. **Und es gibt noch mehr Opel-Motorsport. Wir hören von einer Attraktion zum Opel-Jubiläum?**

Wir werden in diesem Rahmen ein 24 Stunden-Rennen auf dem Nürburgring veranstalten, in dem auch ein Kit-Car mitfahren wird. Wir denken auch an eine ähnliche Veranstaltung im belgischen Spa. **Noch ist Winter und auch da ist Opel mit Motorsportaktivitäten präsent?**

In der Tat. Opel wird sich wieder in den Ice-Races engagieren, wo wir 1998 ja schon mit dem Tigris sehr erfolgreich waren. Jetzt soll dort auch der Astra mit einbezogen werden. Insgesamt hoffe ich, daß wir am Ende 1999 genauso erfolgreich da stehen wie im letzten Jahr. ■



Bochum (re). Zum Jahresende gibt's in der Regel Geschenke. So auch im Revier. Einziger Unterschied zum traditionellen Fest: Die siegreichen Bochumer Motorsportler holten sich ihre Pokale selbst ab. Im Bochumer Tarm-Center hatten die für den Motorsport im Zeichen des Blitzes verantwortlichen Damen und Herren eine vorbildliche Show organisiert.

Star des Abends war neben Künstlern wie dem Komiker Rob Spence und Ron Ringwood mit seinen musikalischen Darbietungen ein Opel Astra. Den hatte die Mannschaft um Opel-Rennleiter Volker Strycek so umgebaut, daß er auf allen Rennpisten die Augen auf sich ziehen konnte.

Viele Rennfahrer-Hände schüttelte Volker Strycek auf der Bühne des Tarm-Center.

Beifall der vielen Motorsportfreunde.

Besondere Freude bereitete den Motorsportlern das Rahmenprogramm, das von Rob Spence gestaltet wurde. Mit unvergleichbarer Komik traktierte er das Zwerchfell der Gäste. Und die Gruppe um Ron Ringwood glänzte mit melodischen Songs.

Mit einer ganz besonderen Ehrung überraschte Volker Strycek den Kissling-Rennstall. Dessen Chef, Helmut Kissling, ist Opel seit 20 Jahren treu verbunden, hat in dieser Zeit viele große Erfolge eingefahren. Gemeinsam mit Ehefrau Uschi nahm der Jubilar den Ehrenpreis entgegen und versprach, ihm einen Ehrenplatz im Ausstellungsraum der Firma zu geben.

Ein kurzer, aber umso herzlicherer Dank rundete die vielen Ehrungen im Tarm-Center ab. Volker Strycek sprach allen seinen Mitarbeitern im Opel Performance Center (OPC) hohes Lob aus. Engagierte, vorbildliche Arbeit in jeder Beziehung hätten dem Opel-Motorsport im Jahr 1998 sehr gut getan. ■



Glückwunsch: Die Crew um Volker Strycek (r.) gratuliert Helmut Kissling (l.)

Visitenkarte

Großes Interesse an Werksbesuchen

Bochum (re). Alle wollen die Bochumer Opel-Werke sehen. Der Andrang vor den Werkstoren ist enorm groß. An jedem Arbeitstag des zweiten Halbjahres 1998 gab es mehrere Führungen täglich. Im ersten Halbjahr waren die Besuche im Werk nur einigen wenigen ausländischen Gruppen möglich, damit der Produktionsanlauf des neuen Astra störungsfrei ablaufen konnte.

Dann aber brach es wie eine Lawine über Gabi Buch und Rudi Löhmann in der Öffentlichkeitsarbeit herein. Das Terminbuch war an nahezu allen Tagen bis auf den letzten Platz gefüllt. Mehr als 20 000 Besucher schauten zu, wie Stahlblech zu Türen, Dach und Kühlerhauben verformt werden, wie fast 1 000 Roboter die Karosserie zusammenfügen und verschweißen und wie in der Endmontage die Hochzeit funktioniert. „Das ist eine richtig spannende Sache“, erzählte eine Besucherin aus den Niederlanden. Und ein Mitglied einer australischen Besuchergruppe war erstaunt darüber, wie exakt doch die Teile der Innenausstattung an die Linie gebracht und dann verarbeitet werden.

Rudi Löhmann, für die Werkführungen zuständig, hat etliche sachkundige und wirk-

lich nette Menschen in seinem Pool. Sie führen die Gruppen und erklären fachmännisch, aber für den Laien verständlich. Sie sind wandelnde Opel-Lexika, denn die Auskünfte sprudeln nur so aus ihnen heraus.

Das größte Interesse aus dem Ausland kam aus Rußland, den Niederlanden und Großbritannien. Insgesamt besuchten die Bochumer Opel-Werke Menschen aus 18 Ländern, unter anderem China, Australien, Japan, Namibia, den USA und Kanada.

Worauf ist das große Interesse zurückzuführen? Ein Besucher: „Wir wollten einfach einmal sehen, ob die Milliardeninvestitionen auch für einen Laien sichtbar sind.“ Und ein anderer meinte: „Als wir herkam war uns klar, daß wir eines der modernsten Automobilwerke in Europa sehen würden. Opel hat uns überzeugt.“

Mehr als 20 000 Besucher in einem halben Jahr waren es 1998. In diesem Jahr feiert Opel 100 Jahre Automobilbau. Rudi Löhmann und Gabi Buch ahnen bereits, was auf sie und die Werkführer zukommen wird. Aber die Arbeit für die Gäste macht Spaß. Opel Bochum erwartet im „Jahr des Zafira“ Rekordbesuch. ■



Mark-Markt

Azubis spenden Weihnachtserlöse

Bochum (re). Es hat schon Tradition in der Ausbildungswerkstatt im Bochumer Opel-Werk in Langendreer: Übers Jahr wird so mancher Kerzenständer produziert, der auf dem Weihnachtsmarkt verkauft wird und so Geld für einen guten Zweck einbringt. Freuen über 3450 Mark darf sich die Westfälische Schule für Körperbehinderte in Langendreer.

Neben Kerzenständern gab es natürlich auch noch andere wunderschön zubereitete Dinge wie Vasen, Lampen, Baumschmuck und Holzspielzeug. Die Besucher des Weihnachts-

marktes zückten daher auch im vergangenen Jahr wieder bereitwillig die Geldbörsen. Die von den Auszubildenden hergestellten Stücke fanden reißenden Absatz.

„Das ist Ausbildung, die Spaß macht“, erzählte ein Azubi auf dem Weihnachtsmarkt. Und der Leiter der Berufsausbildung Rainer Dörfel ergänzt: „Die Arbeiten wurden streng nach dem Ausbildungsplan erstellt. Dabei haben die Auszubildenden halt versucht, statt Übungswerkstücke, die nachher in den Schrott wandern, schöne Dinge zu schaffen.“

Frosch trifft Astra

Oldtimer spielt Hauptrolle fürs TV



Ungewohnter Besuch: Der Laubfrosch in der Astra-Fertigung

Bochum (re). Da staunten die Opelaner in den Montagehallen nicht schlecht, als plötzlich ein Opel 4/12 aus dem Jahre 1924 zwischen den neuen hochmodernen Astra auftauchte: 100 Jahre Opel-Fahrzeuge – die Geburtstagsvorbereitungen waren auch in den Bochumer Opel-Werken ein wichtiges Thema.

Mit dem liebevoll „Laubfrosch“ genannten Fahrzeug aus den 20er Jahren hatten die Bochumer Werke sozusagen hohen Besuch. Der Grund waren Aufnahmen für einen Fernsehspot, der in Kürze über die Bildschirme der deutschen Fernsehzuschauer flimmern soll.

Der „Laubfrosch“ erhielt seinen Namen übrigens vom Volksmund. Opel lieferte dieses Modell ausschließlich in grün. Ein für damalige Verhältnisse hoch technisiertes Auto war der Opel 4/12. Der Vierzylinder war mit seitlich stehenden Ventilen ausgerüstet, der Zylinderkopf war abnehmbar und

die Kurbelwelle wurde unter Druck mit Öl versorgt. Die Fußbremse wirkte auf die Kardanwelle, während die Handbremse auf Bremsstrommeln an den Hinterrädern wirkte.

Die Nachfrage nach dem „Laubfrosch“ war riesig. Innerhalb nur eines Jahres vervierfachte sich die Produktion von 25 auf rund 100 Autos am Tag. Der „Laubfrosch“ war das erste Opel-Fahrzeug, das am Fließband produziert wurde. ■



Auf die Plätze: 20 000 Neugierige kamen allein 1998 ins Werk

„Her damit!“
Jetzt können Sie den neuen Vectra bestellen.“

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Sechs Richtige

Eigene Ideen lohnen sich: Neue Bestmarke im VV-Wesen

Um schnell viel Geld zu verdienen, ist Lotto spielen ein ungewisser Weg. Der sicherere, zumindest für Opel-Mitarbeiter, ist: eigene Ideen haben und ins Unternehmen einbringen. In der Pfalz wurde 1998 sechsmal die VV-Höchstprämie von 100 000 Mark ausbezahlt – das ist neuer Rekord in der 32-jährigen Werksgeschichte.

Kaiserslautern (es). Die hochprämierten VVs belegen eindrucksvoll, wie einfach anmutende Veränderungen immense Wirkungen erzielen können – man muß nur auf die richtige Idee kommen. Beispielhaft ein VV aus dem Preßwerk: Er sah vor, den Ausschnitt für den Türerstieg des Vectra Caravan, der beim Fertigen des Türöffnungs-Rahmens entsteht, künftig für den Dach-Rahmen vorn zu verwenden, der jetzt beidseitig beschichtet ist – statt wie bisher für das Seitenteil der Stirnwand.

Das liest sich, als sei's „gepupst wie gesprungen“ – ist es aber nicht: Als Dach-Rahmen braucht das neue Spanderteil keine zweite Beschichtung, außerdem entfallen aufwendige Schneidarbeiten. Im ganzen werden durch die Verbesserung zig Tonnen Material gespart. Außerdem macht die Idee die Produktion noch ein gutes Stück umweltgerechter und spart dem Unternehmen mehr als eine halbe Million Mark.

Dank eines anderen 100 000 Mark-VV ließen sich sogar Investitionen in eine neue Lackanlage vermeiden, die sich auf 1,6 Millionen Mark belaufen hätten. Zwei weitere Geistesblitze führten zu Verbesserungen in der Motorenfertigung: Der eine sah den Einsatz anderer Schleifscheiben in der Nockenwellenfertigung vor, außerdem beschrieb er, wie sich zwei Bearbei-

tungsschritte in einem erledigen lassen.

Der zweite Motorenmontage-VV befaßte sich mit einer Qualitätsverbesserung bei der Kurbelwellenfertigung, die fast 350 000 Mark einsparte. Die übrigen beiden 100 000-Mark-VV aus Kaiserslautern wurden bereits in der Dezember-Ausgabe der Opel Post vorgestellt.

Mit den sechs ausgezahlten Höchstprämien in einem Jahr hat der rund 5 600 Mitarbeiter zählende Standort seine Bestmarke von fünf Spitzenideen aus dem Jahr 1991 überbo-

ten. Insgesamt wurden 8 455 VV eingereicht. Die Gesamtprämiensumme, die 1998 ausgezahlt wurde, betrug 2,9 Millionen Mark – 160 000 Mark mehr als im Vorjahr. Das Unternehmen wiederum verdankt seinen kreativen Köpfen Einsparungen in Höhe von 16,5 Millionen Mark – 3,9 Millionen Mark mehr als 1997.

Es ist jedoch nicht alles eitel Sonnenschein in der Welt von Hermann Buhl, Leiter VV-Wesen in Kaiserslautern. Den auch im Durchschnitt qualitativ sehr hochwertigen Ideen steht ein leichter Rückgang in punkto Quantität gegenüber: Nur 1,61 eingereichte VV pro Mitarbeiter verzeichnete das VV-Wesen 1998 – im Jahr davor waren es noch 1,91.

Daher wollen sich die VV-Experten nicht auf den hohen Einsparungen und Prämien des abgelaufenen Jahres ausruhen. „Wir wollen auch künftig jeden Mitarbei-



Glückwunsch: Roland P. Dowerk, Chef der Qualitätssicherung, gratuliert zu einer 100 000er-Idee

ter motivieren, seine Ideen einzubringen. Auch die kleineren VVs bleiben für uns wichtig“, so Buhl. Um die Motivation weiter zu beleben, sollen die Bearbeitungszeiten weiter verkürzt werden.

Eine Verbesserung im VV-Wesen könnte die elektronische Datenbank bringen, die seit dem 4. Januar in der Pfalz eingesetzt wird: Durch sie können alle eingegangenen Ideen von rund 100 VV-Prüfern und

-Bearbeitern im Werk schnell und problemlos am PC abgerufen werden.

Grund genug also, auch künftig den Kopf rauchen zu lassen. Denn es lohnt sich, wie 1998 eindrucksvoll bewies. ■

Es geht los

Rainer Bruns ist L 850-Projektleiter

Kaiserslautern (es). Kaum gibt es „Grünes Licht“ für die neue Motorenfertigung in Kaiserslautern, hat dort bereits ein Projekt-Manager seine Arbeit aufgenommen: Rainer Bruns (38) will bis 2001 alle Voraussetzungen für einen erfolgreichen Start des neuen Leichtmetall-Aggregats schaffen. Unterstützt wird er dabei von einem „Implementierungsteam“, das alle vorbereitenden Tätigkeiten mitunterstützt.

Dazu gehören beispielsweise die frühzeitige Integration von Fehlervermeidungssystemen oder die Installation einer computerunterstützten Logistik. Ein für den Fertigungsfluß optimales Layout

für den neuen Bereich wurde bereits erarbeitet. Er wird übrigens in der Halle der Familie II-Motorenproduktion entstehen, die 1999 ausläuft.

Außerdem sollen die Servicebereiche, vor allem aber die Produktion schon in der Aufbauphase mit eingebunden werden. Was Elemente wie die „schlanke Produktion“ oder die staplerfreie Materialanlieferung angeht, will Bruns sich das DI-Dieselmotorenwerk in Kaiserslautern zum Vorbild nehmen. Bis zum Jahr 2000 sollen alle Organisationsstrukturen geschaffen sein, dann beginnen unter anderem Auswahl und Schulungen der Mitarbeiter.



Neu in der Pfalz: Rainer Bruns

Rainer Bruns kommt aus Bochum, wo er 1989 als Fertigungsplaner ins Unternehmen eintrat. Nach verschiedenen Zwischenstationen – beispielsweise als Betriebsleiter in der Produktion oder als Teilnehmer eines einjährigen Förderprogramms für Führungskräfte in den USA – war er zuletzt als Fertigungsleiter Chassis Komponenten im Revier tätig. ■

Europameister

Qualitäts-Auszeichnung für Saginaw

Kaiserslautern (es). Um den Jahreswechsel herum gibt's Zeugnisse – das war schon in der Schule so. Bestnoten brachten in diesen Tagen die Mitarbeiter von Saginaw nach Hause: Für ihre 1998 erzielten Qualitätsergebnisse zeichnete sie die Konzernmutter Delphi Automotive Systems Europa mit dem „Quality Award“ aus.

Somit dürfen die rund 700 Saginaw-Mitarbeiter am Standort Kaiserslautern nunmehr als die Klassenbesten unter den 59 europäischen Delphi-Werken gelten. Nach Ansicht der Juroren produzierten sie vor allem Frontantriebswellen und Servolenkungsventile für Astra, Vectra und Corsa sowie Vectra-Servolenkungen in herausragender Qualität.

Unter den Maßzahlen überzeugt besonders die sogenannte „PPM-Rate“, die die Anzahl defekter Teile je einer Million gelieferter Einheiten erfaßt – sie lag bei gerade mal 3. Der in Kaiserslautern erzielte Wert ist nunmehr richtungweisend für alle europäischen Schwesterwerke.

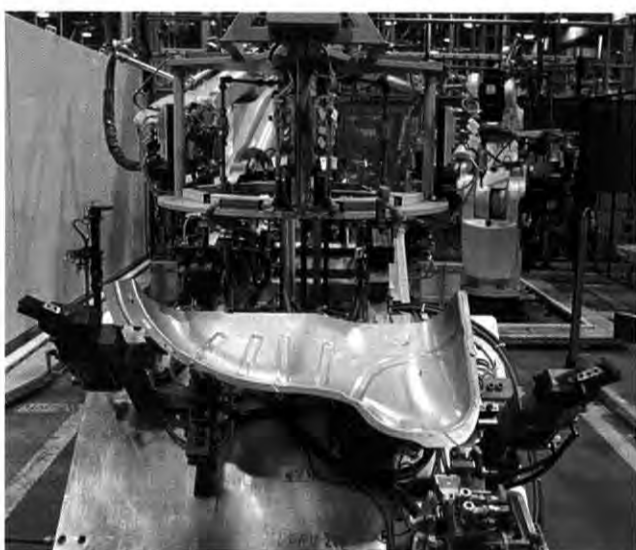
Außerdem wollen die Juroren mit der Auszeichnung die Stabilität des Qualitätsmanagements von Saginaw insgesamt würdigen. Ge-

schäftsführerin Pilar Albiac nahm den „Quality Award“ in der europäischen Delphi-Zentrale in Paris entgegen. „Der Preis macht uns alle sehr stolz“, erklärte sie.

Auch das „QS 9000“-Audit für 1998 passierten die Saginaw-Fertigungsbereiche in Kaiserslautern ohne Beanstandungen der Prüfer des TÜV Hessen. Zeit, sich auf den Lorbeeren auszuruhen, nehmen sich die Pfälzer jedoch nicht: Die Vorbereitungen für die Zertifizierung gemäß der VDA 6.1 haben begonnen. Dabei handelt es sich um einen Anforderungskatalog an Qualitätsmanagementsysteme, den der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) entwickelt hat.

Bei einer erfolgreichen Zertifizierung wäre das Lauterer Saginaw-Werk das erste im Opel-Verbund, das diese Forderungen erfüllt. Für die Mitarbeiter nichts Ungewöhnliches: Sie waren auch die ersten, die 1997 die QS 9000-Zertifizierung in Empfang nahmen.

„Das ist super“, kommentierte Jochen Ohse, Opel-Werkdirektor in Kaiserslautern, die Qualitätserfolge der Saginaw-Mitarbeiter. „Herzlichen Glückwunsch an ganze Team – und vielen Dank für den Einsatz.“ ■



Planmäßig zum 4. Januar begann die Karosserieteile-Fertigung für den neuen Zafira im Kaiserslauterer „K 25“. Insgesamt 27 verschiedene Karosserieteile werden hier für den Compact-Van gefertigt – hauptsächlich Boden-, Rahmen- und Rückwandteile. Die dafür notwendigen 22 Produktionsanlagen wurden in einer Rekordzeit von knapp drei Wochen in Bochum ab- und in der Pfalz wieder aufgebaut – das Ergebnis eines erfolgreichen Teamworks von rund 50 Mitarbeitern der Lauterer Instandhaltung und der Bochumer Werksanlagen/Haustechnik. Die Fertigung folgt der Anlaufkurve der Bochumer Zafira-Produktion. Bis zu den Werkferien wird auch in der Pfalz im Drei-Schicht-Betrieb gefertigt. Bis dahin sollen auch weitere 20 Anlagen in die Pfalz verlagert werden. Insgesamt wird dieser Bereich dann etwa 130 Arbeitsplätze in der Pfalz sichern.



Kaiserslautern (es). Schon merkwürdig: Da tummeln sich über 70 Feuerwehrleute auf einmal im Werk – und dabei brennt's noch nicht einmal. Der Brandschützer-Auflauf hatte einen anderen Grund: Die Tagung des Verbandes der rheinland-pfälzischen Werkfeuerwehren und des betrieblichen Brandschutzes.

Der Verband vertritt die Interessen von rund 100 ihm angeschlossenen Unternehmen. Zudem unterstützen sich die Mitglieder permanent gegenseitig, beispielsweise bei der Organisation von Lehrgängen und Ausbildungen. Dreimal im Jahr wird „getagt“, wobei sich dem gastgebenden Unternehmen Gelegenheit bietet, sich selbst vorzustellen.

Im Werk Kaiserslautern übernahm diese Aufgabe Ewald Frank, Leiter Arbeits- und Werksicherheit. Anschließend konnten sich die Tagungsbesucher bei einem Werksrundgang von der Werksicherheit in Kaiserslautern überzeugen. Die Demonstration eines neuen Löschmittels für Kunststoffbrände und Fachreferate rundeten die Tagung ab.

Besonders interessant war der Tag im Werk Kaiserslautern vor allem für den Vorsitzenden des Werkfeuerwehrverbandes: Denn Wolfgang Winter ist Chef der Werkfeuerwehr der Firma Rasselstein in Neuwied, einem der eifrigsten Zulieferer des Opel-Standorts Kaiserslautern. ■



Beurkundet: Saginaw in der Pfalz produziert Spitzen-Qualität



Opel Post SPEZIAL

Mehr-Wert

Kundenwünsche im steten Wandel

Während sich seit der Erfindung des Automobils bei einigen grundsätzlichen Werten wenig geändert hat, sind andere ständig im Fluß. Was heute gelungen ist, wirkt morgen schon wie Mittelmaß. „Das Bessere ist der Feind des Guten“, sagt ein Sprichwort.

Seit 100 Jahren werden bei Opel Autos gebaut, und vieles ist trotz der langen Zeit gleich geblieben: Der Motor verbrennt Erdölprodukte, vier Räder haben sich bestens bewährt und das Volant ist immer noch rund.

Zu Zeiten der Herren Lutzmann, Benz, Daimler & Co. war Autofahren noch ein echtes Abenteuer. Qualität im Fahrzeugbau meint zu jener Zeit, die zwischen den Pannen zurückgelegte Distanz zu vergrößern.

Heute arbeiten unter dem Blechkleid modernste Fahrwerkstechnik, aufwendige elektronische Motormanagementsysteme und etliche Komfortelemente. Aber nicht nur zwischen den Fahrzeugen von damals und heute liegen Welten, auch in der Produktion. Verließen 1899 noch elf handgefertigte Lutzmann die Werkhallen in Rüsselsheim, so produzierte Opel am Ausgang des 20. Jahrhunderts rund 1,5 Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Statt Schmiedehammer und Schraubenschlüssel kommen jetzt Großtransferpressen und Schweißroboter zum Zuge.

Der stetige technische Fortschritt führt dazu, daß der Kunde von seinem Fahrzeug immer mehr erwartet. Das neue

Auto soll noch komfortabler sein, noch weniger verbrauchen, noch besser fahren, noch störungsfreier funktionieren und noch haltbarer werden als sein Vorgänger. Mit jeder technischen Neuentwicklung steigt die Qualitätsmaßstäbe, nicht nur bei den Konstrukteuren, sondern vor allem bei den Autofahrern, die nicht nur immer mehr erwarten, sondern auch bekommen. Wenn nicht von der bewährten Marke, dann eben von einer anderen.

Im Wettbewerb ist Qualität zu einer der wichtigsten Herausforderungen geworden. Ansprechende Materialien, jede Menge technische Helferlein, komplette Systeme, die der passiven Sicherheit dienen und Komfort-Elemente wie etwa die Klimaanlage sind längst kein Privileg der automobilen Oberklasse mehr. Opel hat sich früh als Vorreiter betätigt, wenn es darum ging, vermeintliche Oberklassen-Technik auch in die „kleineren“ Modellreihen einzubauen.

Was zählt, ist die ständige Weiterentwicklung von Produkten und Dienstleistungen im Wettbewerbsvergleich. Und das aus gutem Grund, denn Kundenzufriedenheit entsteht auch über die Wertbeständigkeit eines Autos.

Alle Umfragen bestätigen: Ohne ein größtmögliches Maß an Qualität läßt sich kein Kunde von den Vorzügen eines Produktes überzeugen. Schon gar nicht, wenn so viel investiert wird, wie bei einem neuen Auto.

Reine Funktionsfähigkeit reicht hier längst nicht mehr aus. Innovation – sei es bei der Technik, der Ausstattung oder im Design – ist das Zauberwort. Und das nun schon seit 100 Jahren. ■



Erfolgsfaktoren: Der Kunde erwartet...



Herausforderung

Der Wettbewerb diktiert das Niveau und die Spielregeln in Sachen Qualität

Wenn's um das Geschäft geht, zählt nichts mehr als ein zufriedener Kunde. Denn der kommt wieder. Und bringt vielleicht sogar neue Kunden mit. Kein Wunder, daß das

Thema Kundenzufriedenheit im hart umkämpften Automobilgeschäft sehr ernst genommen wird. Opel hat hier gerade in jüngster Zeit viel Boden gutgemacht.

Ein ernüchterndes Ergebnis: Statistiken belegen, daß die Qualität in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist. In Sachen Kundenzufriedenheit passiert jedoch nicht viel. Umfragen unter Opel-Besitzern zeigen eine annähernd gleichbleibende Zufriedenheitsrate, die auf einer Skala von 0 bis 10 (zehn bedeutet vollständig zufrieden) auf einem Wert knapp unterhalb der „8“ rangiert.

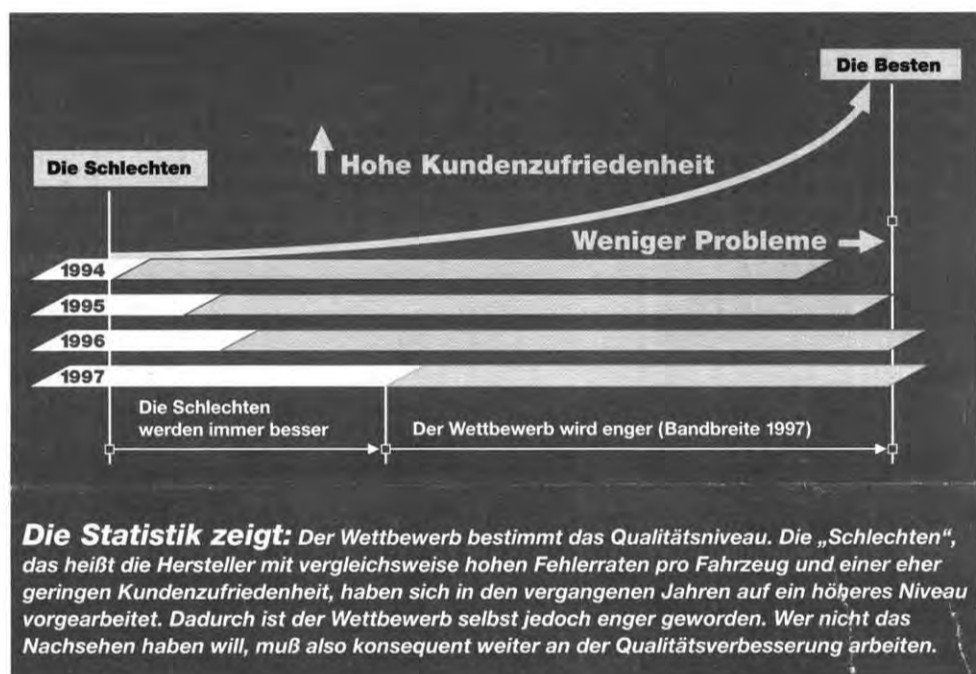
Das klingt gar nicht so schlecht, nur: Diese Werte entstammen einer Studie, die im Auftrag der wichtigsten europäischen Hersteller erarbeitet wurde – und erlauben so einen Einblick in die Struktur des gesamten Automarktes. Ergebnis: Opel steht in puncto Qualität und Kundenzufriedenheit nicht schlecht da, andere Hersteller aber haben sich in den letzten drei, vier Jahren schneller auf ein hohes Niveau vorgearbeitet.

Stagnation bei der Kundenzufriedenheit

Damit die Konkurrenz Opel nicht die Rücklichter zeigt, muß also weiterhin konsequent an der Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit gearbeitet werden. Aber wie geht das? Wie läßt sich die Kundenzufriedenheit erhöhen? Was ist das eigentlich: Kundenzufriedenheit? Wie läßt sich der Gemütszustand des Kunden messen, und was stimmt ihn letztendlich so froh und glücklich, daß er der Marke treu bleibt?

Einen immens wichtigen Beitrag zur Kundenzufriedenheit leistet die Qualität. Denn jene entscheidet über die Wieder-Wahl eines Autos. Immerhin rund 70 Prozent der Neuwagen-Käufer bleiben bei ihrer Marke.

Die Marketing-Experten nennen das Markenloyalität, doch auch die unterliegt Wandlungen. Gab sich der Kunde vor Jahren noch damit zufrieden, ein funktionierendes und haltbares Fahrzeug zu besitzen, ist er mittlerweile wählerischer geworden. Heute reicht die simple Funktion bei weitem nicht mehr aus, die Anmutung, das Aussehen, das Anfassende, das Fahren, all dies muß stimmen, soll der Kunde begeistert zugreifen.



Zur Kundenzufriedenheit trägt aber nicht nur das Fahrzeug selbst bei. Auch der Service und die Dienstleistung drumherum. Wer mag schon ein tolles Auto, wenn er niemanden findet, der es warten und reparieren kann und die passenden Teile dafür bereithält? Nicht nur der Hersteller, sondern ebenso die Händler entscheiden über den Erfolg eines Fabrikats.

Ein kompetenter Service tröstet manchen Autofahrer sogar über eine Fehlfunktion hinweg. Das geht so weit – die Statistik belegt's –, daß ein Kunde, der mit seinem Fahr-

zeug in die Werkstatt muß und dort hervorragend bedient wird, zufriedener mit der Marke ist als einer, der nicht in die Werkstatt muß, weil sein Auto absolut perfekt funktioniert. Kurz: Beim Thema Kundenzufriedenheit ist immer auch höhere Psychologie im Spiel.

Auch der Service ist ein Erfolgsfaktor

Überhaupt menschelt es beim Thema Auto. So teilt etwa der Zufriedene seine Freude über das gelungene Fahrzeug zwei Bekannten mit, der Enttäusch-

te hingegen warnt 16 andere, den gleichen vermeintlichen „Fehler“ bei der Wahl des Autos zu begehen wie er.

Ein vertrauter Mechanismus, so die Statistik. Und auf jene verlassen sich die Autobauer. Zahlreiche, immer wieder erprobte und verfeinerte Varianten der Datenerhebung erforschen den Kunden und sein Wohlbefinden. Eine davon ist die NCBS (New Car Buyer Survey), die die Kaufentscheidung von Neuwagenkäufern hinterfragt. Untersucht werden hier die Gründe für den Kauf, die möglichen Alternativen und

Fortsetzung nächste Seite



...außer einem einwandfrei funktionierenden Fahrzeug auch einen kompetenten Service



Die Frage der Fragen

Was Qualität ist, entscheidet der Kunde – Annäherungen an einen viel diskutierten Begriff

Eine Frage treibt die Förderer und Bewahrer der Qualität allerorten und branchenübergreifend um: Was ist eigentlich Qualität? Definitionsversuche gewichtiger Philosophen einmal außer acht lassend, ist soviel sicher – letztlich entscheidet das der Käufer. Oder sinniger gesagt: „Qualität ist, wenn der Kunde wiederkommt und nicht das Produkt.“

„Spitzenqualität“ nennen Verbraucher zuerst, wenn sie gefragt werden, welche Eigenschaften ein Unternehmen erfolgreich sein lassen. Das ist das Ergebnis einer Umfrage, die das Wirtschaftsmagazin „Capital“ veröffentlicht hat. Also: Alle wollen Qualität. Aber jeder versteht etwas anderes darunter. Ein Dilemma für diejenigen, die sich mit dem Thema beschäftigen und deren Aufgabe es ist, einen Standard zu schaffen, der beim Kunden ankommt.

Daher versuchen die Experten zunächst die vielen Fa-

cetten der Produktqualität zu benennen. Beim Auto unterscheiden sie zum einen die sogenannte „Kernqualität“. Dazu zählt alles, was mit Solidität, Zuverlässigkeit oder Langlebigkeit zu tun hat. Unter „Konzeptqualität“ fällt alles, was Verbrauch, Sicherheit, Leistung und Komfort betrifft. Dritte im Bunde ist die „Wahrnehmungsqualität“. Sie beschreibt das sinnliche Erfahren des Fahrzeugs. Die Augen erfreuen sich an der Präzision, die Haut an angenehmen Materialien und der ganze Mensch an ergo-

nomisch optimal platzierten Bedienelementen.

Ohne sie unbedingt in dieser Klarheit begrifflich zu differenzieren, beurteilen die Kunden ihr Fahrzeug nach all diesen beschriebenen Arten. Für den Unternehmenserfolg bedeutet das auf jeden Fall, daß die Produktqualität – weil entsprechend vielschichtig – eine kontinuierliche Aufgabe ist, an der alle Mitarbeiter ständig arbeiten müssen.

Zuverlässigkeit wird vorausgesetzt

Stimmt die Qualität, kommt der Kunde wieder? Im Prinzip ja. Aber produziert Qualität auch automatisch Kundenzufriedenheit? Eine Frage, die der Japaner Kano plausibel erklärt. Er sagt: Das Verhältnis zwischen den Erwartungen, die der Fahrer an sein Auto stellt, und dem Grad ih-

rer Erfüllung ergibt das Maß an Kundenzufriedenheit.

Kano zufolge achtet der Kunde zuallererst auf grundlegende Wertmerkmale: Springt der Motor stets zuverlässig an, versieht das Radio reibungslos seinen Dienst, funktioniert die Heizung ordentlich?

Der Kunde wünscht Genuß ohne Reue

Derartige Eigenschaften eines Autos werden nicht explizit gefordert, sondern schlicht erwartet – Kano spricht hier von der vorausgesetzten Qualität. Solide und problemlos wünscht sich der Käufer sein Fahrzeug, dafür hat er bezahlt. Hapert's bei den elementaren Funktionen, rutscht die Kurve auf Kanos Zufriedenheits-Skala in den düstersten Keller.

Darüber hinaus werden die Vorstellungen des Kunden jedoch konkreter, er fängt an zu vergleichen. Nicht nur die Kern-, sondern vor allem die Konzeptqualität entscheidet über die Wahl des Fahrzeugs. Ankommen ist eben nicht alles, Genuß ohne Reue ist gewünscht. Passen all die Koffer, auf die die Familie nicht verzichten kann, problemlos in den Kofferraum? Wie sieht es mit dem Sprint von Null auf Hundert aus, gibt es für alle Plätze Dreipunktgurte? Wer braucht wenig Sprit für viel Fahrspaß? Werden all die Wünsche des Kunden erfüllt, ist er rundherum zufrieden und sagt dies auch.

Qualität wird durch Markentreue belohnt

Kano bezeichnet dies als Leistungsqualität. Darüber hinaus verläßt die Qualität schon fast die Ebene des Materiellen. Himmelhochjauchzend ist der Käufer, der seine Erwartungen übertroffen sieht, der durch raffinierte Lösungen überrascht und durch perfekte Anmutung verückt wird. Hier kommt die Psychologie ins Spiel, Sehen und Fühlen kommen hinzu. Schöne Stoffe zu berühren bereitet Vergnügen, schön muß es sich anfühlen und Spaß machen zu betrachten.

Herausforderung ...

Fortsetzung von Seite 1

das Vorgänger-Produkt.

Die ECS (European Customer Satisfaction Survey), eine Umfrage über die Kundenzufriedenheit auf gesamteuropäischem Terrain, gibt Aufschluß über erlebte Qualität von Händler und Service. Wird der Fehler behoben? Gibt's Kaffee? Wird der Wagen gewaschen übergeben oder ein Ersatz für die Dauer der Reparatur gestellt?

Eine andere wichtige Untersuchung ist die QAS (Quality Audit Survey), in deren Rahmen Kunden aller namhaften Hersteller befragt werden, wie ihnen der fahrbare Untersatz gefällt. Neben dem Wettbewerbsvergleich können hier aber nur grobe Raster erstellt werden. So erfährt der Hersteller beispielsweise, daß das Autoradio zu wünschen übrig läßt, aber nicht immer konkret, was daran wirklich stört.

Genauer läßt sich das durch die QTS (Quality Tracking

„Haptische“ Qualität nennen dies Ingenieure und Designer, Begeisterungsqualität heißt sie bei Kano. Die emotionale Genugtuung, Eigner eines solchen Wunderwerks zu sein, wird auf das gesamte Fahrzeug übertragen. Der Kunde spürt das Bemühen des Unternehmens, ihn mit „Kleinigkeiten“ zu erfreuen – die Kano-Kurve der Kundenzufriedenheit zeigt steil nach oben. Der Käufer honoriert dieses Extra an Zuwendung mit hoher Markentreue. Unbestritten ist Qualität ein wichtiges Verkaufsargument. Auf der anderen Seite gründet sich Kundenzufriedenheit immer auch auf einem subjektiven Empfinden. Dieses Empfinden angenehm zu überraschen, ist der sicherste Weg, daß der Kunde wiederkommt und nicht das Auto. ■



Qualität braucht Methode

Prozesse für die Praxis nicht nur in der Produktion

Obwohl Qualität vom Kunden unterschiedlich empfunden und bewertet wird, gibt es natürlich in allen Bereichen des Unternehmens – vor allem in Konstruktion, Fertigung und Einkauf – Prozesse und Initiativen, um Standards für Qualität festzulegen und einzuhalten. Hier einige Beispiele.

Nur eine von vielen Methoden, mit denen vor allem in der Entwicklung gearbeitet wird, ist die „Fehler-Möglichkeiten-Einfluss-Analyse“, kurz FMEA genannt. An deren Ende steht eine alles entscheidende Zahl, doch bis die ermittelt ist, braucht's eine Menge Arbeit.

Beispiel Hydraulik-Kuppelung: Ein Expertenteam prüft anhand eines Katalogs von normierten Fragen, ob alle Eventualitäten für die Funktionalität und die Herstellbarkeit berücksichtigt worden sind. Das Ergebnis dieser Analyse ist eine Kennziffer, die zutage bringt, ob das gute Stück denn auch funktionstüchtig und mit gleichbleibender Qualität herstellbar ist.

Dennoch bleiben minimale Toleranzen, mit denen schließlich die Fertigung zurecht kommen muß. Ein Werkzeug, mit dem hier die Herstellung überwacht wird, ist die Statistische Prozeß Kontrolle (SPC). Auf sogenannten Regelkarten werden die erlaubten Toleranzen markiert, aber auch strikte Eingriffsgrenzen festgelegt. Durch diese Qualitätstechnik kann vorbeugend eingegriffen und Ausschuß vermieden werden.

Ein Beispiel für „Alles oder Nichts“ findet sich in der Produktion des neuen Astra. Nach dem System „Poka Yoke“ (japanisch für: Man kann nichts falsch machen) werden Fehler zwangsläufig ausgeschlossen. So bei der Instrumentenkon-

sole: Baut der Mitarbeiter am Band den Instrumententräger ins Armaturenbrett ein, werden an der Rückseite automatisch die elektrischen Verbindungen geschlossen.

Anschließend wird der Instrumententräger mit einer Einfassungsblende im Armaturenbrett fixiert. Hier kommt Poka Yoke ins Spiel. Sitzen die Instrumente nicht richtig an Ort und Stelle und sind somit nicht korrekt angeschlossen, paßt die Blende nicht, weil die Schrauben ihre Führung nicht finden können. Große Ideen sind immer einfach.

Mit anderen qualitätssichernden Werkzeugen arbeitet der Einkauf im Rahmen des Supplier Quality Development (SQD). Beim Kontroll-System „Run at Rate“ muß der Zulieferer vor der eigentlichen Produktion seine Fertigungsfähigkeit un-

ter realen Bedingungen nachweisen. Damit stellt er nicht nur seine Maschinentauglichkeit bei voller Belastung unter Beweis, sondern eben auch, daß er nicht nur 10, sondern 1000 oder noch mehr Teile mit gleicher Qualität produzieren kann.

In diesem Rahmen läuft auch der „Production Part Approval Process“ (PPAP) ab, wo der Lieferant Muster zur Begutachtung herstellt. Dieses durchläuft gemäß PPAP einen genau definierten Prüfprozeß, in dem kontrolliert wird, ob das Bauteil den Anforderungen genügt, erst dann erhält es die Freigabe und fließt in die Produktion ein. Und ganz am Ende geht das fertige Fahrzeug zum Kunden, der von diesen vielen Prozessen zwar nichts weiß, deren Ergebnis aber immer öfter erfahren kann. ■



Aus einem Guß: Qualität ist meßbar

„Was ist wichtig für einen guten Ruf?“

Top Qualität

77,3 %

Kundenorientierung

69,5 %

Ehrliche Informationspolitik

51,2 %

Umweltbewußtsein

39,8 %

Innovationen

36,1 %

Mehrfachnennungen möglich

Eindeutiges Votum: Das Wirtschaftsmagazin „Capital“ hat eine Umfrage veröffentlicht, in deren Rahmen gefragt wurde, welche Eigenschaften für ein Unternehmen, das erfolgreich am Markt agieren will, besonders wichtig sind. Das Ergebnis fiel – branchenübergreifend – eindeutig aus: Spitzenqualität wird von den Konsumenten an erster Stelle genannt – noch vor Kundenorientierung.

Strategie statt Reparatur

Das Qualitäts-Konzept der Problemvermeidung greift

Qualität ist eine Medaille mit zwei Seiten. Sie zu sichern ist die eine, sie zu steigern die andere. Da sich aus Wettbewerbsgründen niemand mit dem Erreichten zufrieden geben kann, wird kontinuierlich an der Verbesserung der Wertbeständigkeit gearbeitet – mit Erfolg.

Um Erfolge zu bilanzieren und richtig zu bewerten, braucht es Zahlen und Statistiken. Eine der wichtigsten in Sachen Qualität ist die Gewährleistungs-Statistik-Datenbank, in der Kulanzfälle gespeichert werden. Hier werden sowohl Teile als auch Arbeitswerte erfaßt, die bei Garantiearbeiten anfallen. Aus diesen Daten werden die Abweichungen vom Soll-Zustand pro tausend Fahrzeuge (DPTV) errechnet.

Und die DPTV-Werte entwickeln sich erfreulich. So

konnte die Quote der Abweichungen, die der Händler im Rahmen der Neuwageninspektion beanstandete, seit Anfang 1996 um 67 Prozent verbessert werden. Ein Erfolg, der Anerkennung verdient, denn die Händler nehmen die ausgelieferten Fahrzeuge bekanntlich besonders kritisch unter die Lupe.

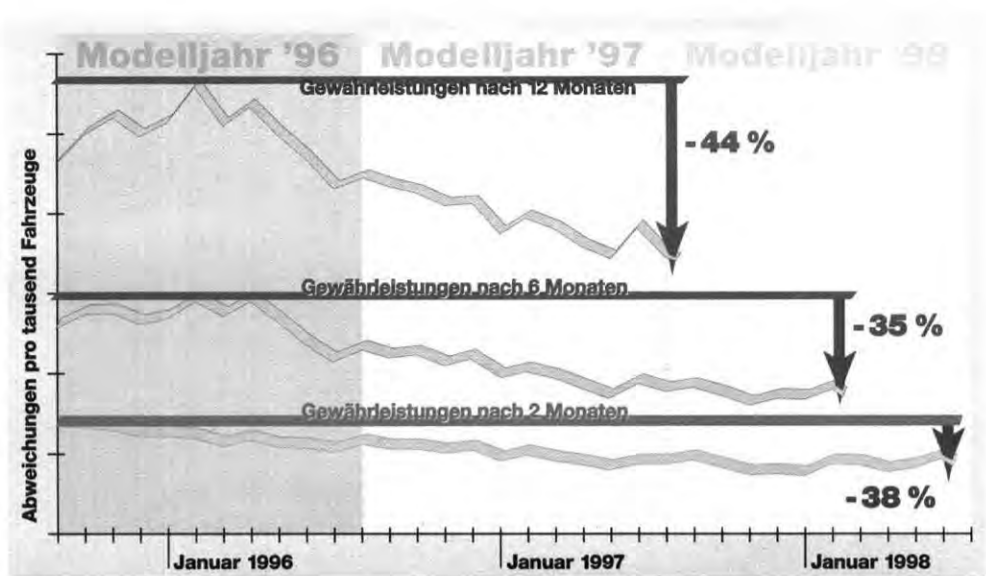
Aber die Statistik zeigt noch mehr erfreuliche Tendenzen. So ist etwa belegt, daß die Zahl der unfreiwilligen Werkstattbesuche zwei

Monate nach dem Kauf um 38 Prozent abgenommen hat. Sechs Monate nach dem Erwerb des Neuwagens kamen 35 Prozent weniger Kunden mit Problemen zum Händler. Für den Zeitraum ein Jahr nach Auslieferung zeigen die Untersuchungen eine Verbesserung um 44 Prozent im Vergleich zu 1996.

Der Blick in die Zukunft ist wichtig

Ein Ergebnis, das vor allem eins zeigt: In der Qualitätssicherung werden Fehler nicht nur beseitigt, hier werden auch die Grundlagen dafür gelegt, daß aus Fehlern gelernt wird. Denn der Weg von „vorausgesetzter“ über „Leistungs-“ zu „Begeisterungsqualität“ ist nicht „auf die Schnelle“ zurückzulegen. Hier bedarf es ganz grundlegender Basisarbeit, werden schon weit vor dem Produktionsbeginn eines Autos Schritte nötig, um hohe Güte von Anfang an zu gewährleisten.

Der erste Schritt zur Qualitätsverbesserung heißt jedoch, Probleme schnell und erfolgreich zu lösen. Seit 1994 gibt es bei Opel einen Problemlösungsprozeß, dem die



Erfreuliche Tendenz: Die Abweichungen vom Sollzustand pro tausend Fahrzeuge (DPTV) nehmen kontinuierlich ab. Den größten Erfolg (in der Grafik nicht dargestellt) erzielte das Unternehmen bei der vom Händler vor Auslieferung an den Kunden durchgeführten Neuwageninspektion. Hier nahm die DPTV-Quote um nahezu zwei Drittel ab. Aber auch bei den Gewährleistungsfällen gehen die Werte in den Keller: Nach zwei Monaten verzeichnen die Statistiker ein Minus von 26 Prozent, nach sechs Monaten ein Minus von 28 Prozent und nach einem Jahr in Kundenhand ist eine Qualitätsverbesserung von 25 Prozent zu registrieren.

eingetretenen Verbesserungen zu einem nicht unwichtigen Teil zu verdanken sind. In diesen Prozeß werden Mitarbeiter aller wesentlichen Bereiche eingebunden, vom Konstrukteur über Vertreter aus dem Einkauf, dem Servicebereich, der Fertigung und natürlich der Qualitätssicherung.

Fünf Schritte führen zum Erfolg: Auf die grundlegende Definition des Problems folgt als Stufe 1 die Ursachenanalyse. Punkt 2 ist die Entwicklung einer Problemlösung. An dritter Stelle steht die Umsetzung einer problembezogenen Änderung, in deren Verlauf zum Beispiel vorhandene Einbauteile sorgsam aus der Produktion entfernt und neue, qualitativ einwandfreie ans Band gebracht werden. Damit ist das erste Zwischenziel auf dem Weg zu verbesserter Qualität erreicht.

Punkt vier aus dem Problemlösungsprozeß ist das Feedback. Reichen die Maßnahmen aus, haben sie schon gegriffen, oder handelt es sich etwa um ein Problem, das nur saisonal auftritt? Noch wichtiger: Was sagt der Kunde dazu, ist er mit der neuen Lösung zufrieden? Wenn ja, kann im fünften und letzten Schritt das Problem ad acta gelegt werden.

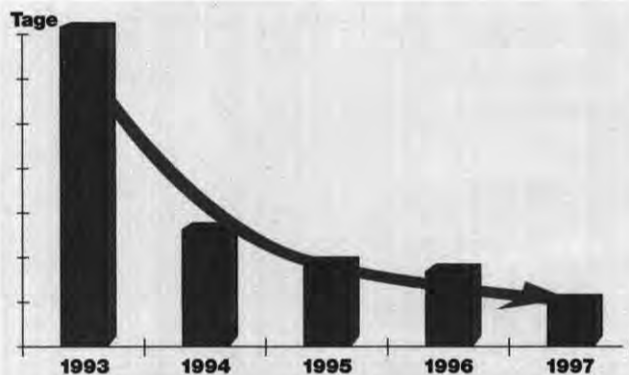
Ein außergewöhnlich erfolgreicher Prozeß

Die Trefferquote, also der Erfolg bei den Problemlösungen, liegt bei etwa 80 Prozent, beim Rest bedarf es weiterer Nachbesserungen. Elementar für diesen Prozeß war, daß Zuständigkeiten klar geregelt wurden, eine spezielle Datenbank installiert und die Verant-

wortlichkeiten der Mitarbeiter neu definiert wurden.

Auch hier sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache und für den Erfolg des eingeführten Prozesses. Gegenüber 1993 benötigt das Unternehmen heute nur noch ein Sechstel der Zeit für Ursachenanalyse, Lösung und Umsetzung – also für die schnelle Produktverbesserung. Und Zeit ist bekanntlich Geld.

1998 haben sich die Qualitätssicherer darauf konzentriert, Probleme in den Lösungsprozeß mit aufzunehmen, die nur höchst selten auftreten – beispielsweise bei jedem tausendsten Fahrzeug. Peanuts? Nicht für den Kunden, den es betrifft. Ist der Problemlösungsprozeß also der Lorbeer, auf dem es sich auszuruhen lohnt? Mitnichten, die Meßplatte wandert weiter.



Immer schnellere Problemlösung: Nicht zuletzt dank des fünfstufigen Problemlösungsprozesses ist der Zeitraum, in dem ein am Fahrzeug auftauchendes Problem analysiert ist, Lösungen erarbeitet und in die laufende Produktion umgesetzt werden, auf ein Sechstel des Wertes von 1993 geschrumpft.

Grundwahrheiten in gedruckter Form

ISO-Normen und QS-Standards: Die verbindlichen Ideen der Automobilhersteller zum Qualitätsmanagement

Manche Rechnungen sind ganz einfach: Wo viel gearbeitet wird, passieren auch Fehler. Oberste Priorität ist deshalb, diese Fehler zu beseitigen oder sie besser gar nicht erst aufkommen zu lassen.

Hierfür bedient sich die Auto-Industrie der Qualitätssysteme ISO 9000 und QS 9000, in denen „Grundwahrheiten“ des Qualitätsmanagements festgehalten sind. Funktioniert die Norm ISO 9000 ff (ISO = Internationale Standardisierungs-Organisation) sowohl bei Produzenten wie Dienstleistern, gilt das Qualitäts-System (QS) 9000 speziell für die Automobilbranche und baut auf dem ISO-Standard auf. Letztere wurde von den drei großen US-amerikanischen Herstellern GM, Ford und Chrysler entwickelt, während sich die deutschen an den vergleichbaren „VDA Band 6.1“ halten. Ein anderer Name, der dasselbe meint: Qualität, Qualität und nochmals Qualität...

20 Elemente als Basis füllen den ISO 9000-Baukasten, jedes für sich ein Schritt auf dem methodischen Weg zum Top-Standard. Der wird aber nur erreicht, wenn jeder der Bausteine auch korrekt angewendet wird. Hier kommt man, durch-

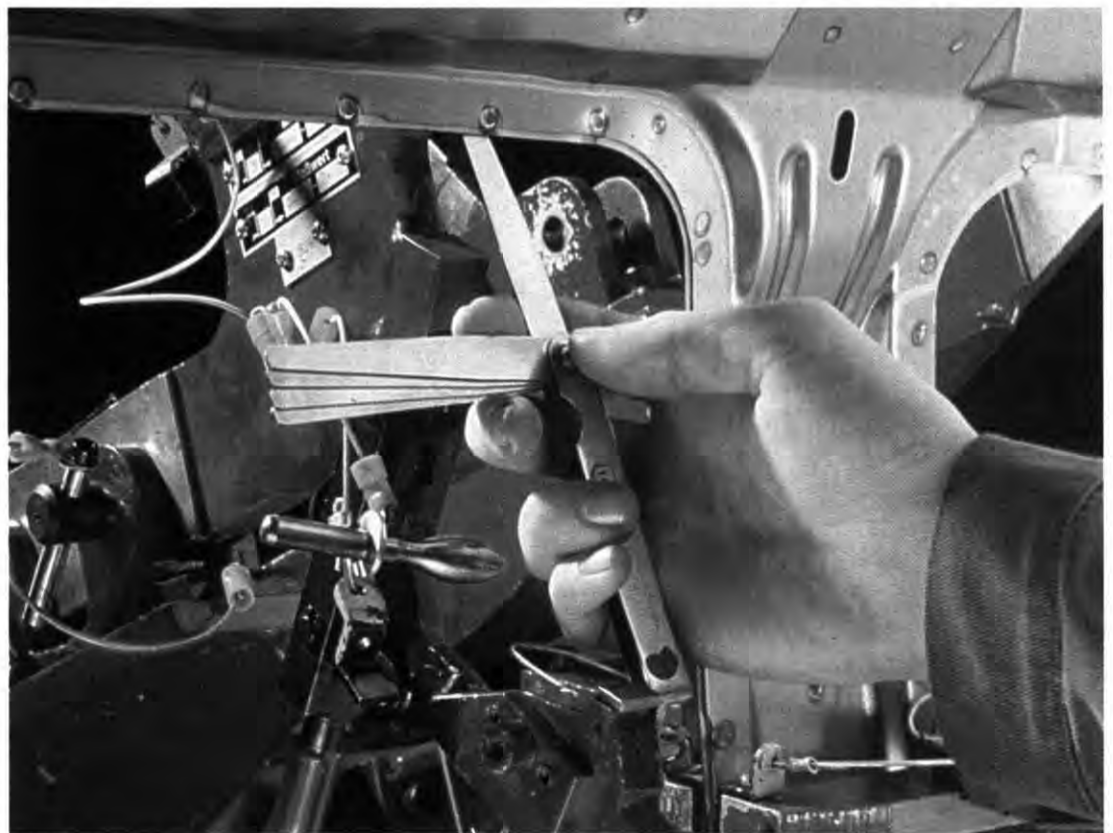
aus gewollt, vom Hölzchen aufs Stöckchen: Jede Ebene ist eingeschlossen in das Ganze, jedes Element baut auf ein anderes auf. Wird eines oder mehrere nachlässig genutzt, gerät der Qualitätsturm schnell ins Wanken.

Qualitätswerkzeuge bilden eine Einheit

Ein Beispiel: Prüfmittel zur Maß- oder Drehmomentkontrolle sind ein wichtiger Aspekt im ISO-Element Nr. 11. Sie müssen einer immerwährenden, strengen Kontrolle unterliegen, im Fachjargon „Kalibrierung“ genannt. Vereinfacht gesagt: Es muß regelmäßig untersucht werden, ob der Zollstock wirklich noch einen Meter lang ist und nicht ein paar Zentimeter durch Abnutzung verlorengegangen sind. Denn: Stimmt das Meßwerkzeug nicht, ist die Qualitätsprüfung zum Scheitern verurteilt.

Bezieht sich die ISO 9002 auf alle produzierenden Unternehmen, so besitzt die ISO 9001 außerdem Vorschriften für Hersteller, die auch selbst entwickeln. Ein bedeutender Baustein in der ISO 9001 ist das Element Nr. 4, die Design-Lenkung, die weniger mit Formgebung als vielmehr mit der Steuerung der Entwicklung insgesamt zu tun hat.

Vor allem geht es hier um ganz grundlegende Fragen, wie: „Wer macht wann was mit wem?“. Schon vorher muß geklärt werden, ob die richtigen Qualitätswerkzeuge zur Verfügung stehen und ob sie im notwendigen Umfang eingepflanzt sind. Bildlich gesprochen entsteht so eine Pyramide, deren breites Fundament aus Qualitäts-Werkzeugen besteht, auf die der Entwicklungs-Prozeß erfolgreich aufbauen kann.



Vorsicht Vorschrift: Wird nicht konsequent kalibriert, nützt auch die sorgfältigste Qualitätsprüfung nichts

Die leuchtende Spitze der Pyramide bildet das Total Quality Management (TQM). Dieses markiert den Idealfall, hier ist alles drin und dran, das Streben nach kontinuierlicher Ver-

besserung, die Mitarbeiterschulung, der quasi verinnerlichte Qualitätsgedanke. Doch an die Spitze ist es ein weiter Weg, der über Methoden und Prozesse führt. Denn die Quali-

tätsnormen selbst schaffen nicht automatisch Qualität. Das können nur Menschen, die bereit sind, sich dieser Qualitätstechniken zu bedienen. Eine ganz einfache Rechnung. ■

Menschen machen Qualität

Aber: Qualität braucht Organisation



Qualität braucht Organisation: Der am 1. Dezember 1997 geschaffene Vorstandsbereich Qualitätssicherung besteht aus rund 200 Mitarbeitern. Diese teilen sich je nach Aufgabengebiet in mehrere Abteilungen auf. Grundsätzlich lassen sich funktionelle Unterschiede ausmachen im Hinblick auf eine eher problemlösende (rote Felder) und eine eher problemvermeidende

(blaue Felder) Ausrichtung der Abteilungen. Deren Tätigkeiten laufen allesamt in den gelb gekennzeichneten Hauptbereichen zusammen und werden dort koordiniert. Wesentlich für einen hohen Qualitätsstandard ist die frühe Einbindung der am Fahrzeug-Entstehungsprozeß beteiligten Bereiche Entwicklung, Einkauf und Fertigung.

Seit dem 1. Dezember 1997 besteht bei Opel ein Vorstandsressort „Qualitätssicherung“ – ein knappes Wort für eine weite Fülle an Aufgaben. Rund 200 Mitarbeiter in diversen Fakultäten und Abteilungen sind hier beschäftigt, deren Aufgabe es ist, über die Güte und Verlässlichkeit der Automobile mit dem Blitz zu wachen und diese beständig voranzutreiben.

Natürlich hat das Unternehmen das Thema Qualität nicht erst am Ende des Jahres 1997 als ernstzunehmend identifiziert. In allen europäischen Werken arbeiten seit vielen Jahren speziell geschulte Mitarbeiter daran, daß qualitativ hochwertige Fahrzeuge das Produktionsband verlassen. Aber die Anforderungen des Marktes haben sich in der jüngeren Vergangenheit so rasch entwickelt, daß das Unternehmen dem mit einem eigenen Vor-

standsressort Rechnung trägt. Die Qualitätssicherer aus dem Bereich von Vorstandsmitglied Manfred L. Wolf verstehen sich denn auch eher als Katalysator und Koordinator des großen Ganzen. Wo Ingenieure Teile konstruieren, der Einkauf Zulieferer auswählt und Werker alles zu einem funktionierenden Fahrzeug zusammenfügen, agiert die Qualitätssicherung als objektiver Sachverständiger im Dienste des Kunden. Denn der ist schließlich König.

Das geht nicht ohne die kontinuierliche Dokumentation und Analyse der Gewährleistungs- und Kulanzfälle. Deswegen bleibt eines der wesentlichen Geschäfte der Qualitätshüter die Auswertung der intern und extern gesammelten Daten. Dazu gehört natürlich auch die schnellstmögliche Beseitigung der auftretenden Probleme.

Um Problemfälle jedweder Art aber schon im Vorfeld zu unterbinden, ist es umso wichtiger, bereits so frühzeitig wie möglich in den Entwicklungsprozeß, sozusagen schon zur Geburtsstunde, dabei zu sein und das „Baby“ bis zum Produktionsstart und darüber hinaus zu begleiten. Das geht nur, wenn alle Beteiligten die dazu nötigen Voraussetzungen mitbringen und auch in den Qualitätssicherungs-Prozeß eingebunden werden – vom Designer bis zum Kollegen an der Linie.

Hier hilft nur Kommunikation zwischen den einzelnen Bereichen, die Moderation wird ebenfalls von der Qualitätssicherung übernommen, die sozusagen den Runden Tisch stellt, an dem sich alle unterhalten. Vermittlung und Zusammenführen von Ideen und Initiativen machen somit einen großen Teil des Aufgabengebietes aus. Und die Motivation der Mitarbeiter natürlich, ohne diese ist alles nichts.

Hundertprozentige Problemvermeidung ist also höchstes Ziel, denn: Nicht gemachte Fehler lassen sich am einfachsten beheben. Niemand weiß das besser als die Mitarbeiter.



Immer weiter voran

Wo stehen wir, wo wollen wir hin? Fragen, die sich die Qualitätssicherung beinahe jeden Tag stellt. Die Antworten sind ebenso immer die gleichen – nach vorne, nach oben. Das geht aber nur mit einem fest ins Visier genommenen Fahrplan.

Eben jener Qualitätsfahrplan umfaßt schwerpunktmäßig drei Ziele:

- die beschleunigte Lösung von Problemen und die kontinuierliche Verbesserung der aktuellen Modellpalette,
- die Vermeidung von Problemen, schwerpunktmäßig in den Bereichen Entwicklung, Einkauf und Fertigung sowie
- die Pflege einer Qualitätskultur durch Kommunikation und Mitarbeiterqualifikation.

Die Beseitigung bestehender Probleme ist die teuerste, anstrengendste und vom Käufer am wenigsten honorierte Qualitätsverbesserung. Sie kostet nicht nur Geld, sondern im schlechtesten Fall auch Sympathiepunkte beim Kunden. Und Erfolg bei Kunden, sprich am Markt, ist gleichbedeutend mit Unternehmens-Erfolg.

Gewährleistung und Kulanz verursachen ebenfalls Kosten, Geld, das an anderer Stelle sicher sinnvoller auszugeben wäre. Im Extremfall können kleine Pannen große Wirkung haben, muß mit vertrauensbildenden Maßnah-

men gegengesteuert werden. Auch die gibt's nicht umsonst. Wieder Geld, das woanders – etwa in der Qualitätssicherung – fehlt. Notorische Schwarzseher allerorten? Mitnichten, auch andersherum wird ein Schuh daraus.

Frühzeitige Problemvermeidung erlaubt ein höheres Qualitätsniveau von Anfang an. Das zieht geringere Ausgaben für Gewährleistung und Kulanz sowie eine größere Kundenzufriedenheit nach sich – gleichbedeutend mit Markterfolg. Das wiederum versetzt die Aufwärtsspirale erneut in Bewegung.

Sollen allerdings permanent exzellente Ergebnisse her, muß Bewegung in die Köpfe kommen. Normen, Prozesse und Maßnahmen allein schaffen keine Qualität. Ohne den Faktor Mensch läuft gar nichts. Die Auswirkungen einer derartigen Qualitätskultur merkt der Kunde hautnah am Produkt – und honoriert sie mit Markenloyalität.

Erfolgreiches Qualitätsmanagement ist deswegen das Motto der Zukunft. Und das beste daran: Erfolg macht Spaß und lohnt sich.

*Liebe Mitarbeiterinnen,
Liebe Mitarbeiter,*

nach der Lektüre dieser vier Seiten Opel Post-Spezial sind Sie sicher mit mir einig – Qualität ist ein spannendes Thema.

Qualität ist heute weit mehr als Solidität und Zuverlässigkeit. Ansprechende Materialien, Paßgenauigkeit, ein gutes Fahr- und Raumgefühl, wie auch fortschrittliche Produktideen und vieles mehr gehören dazu. All diese Produkteigenschaften zusammengenommen ergeben für den Kunden ein Qualitätsbild, das seine Kaufentscheidung beeinflusst.

Ein Beispiel gefällig? Nehmen Sie unseren neuen Astra. Der Vergleich zu seinem Vorgänger macht deutlich, welcher Fortschritt innerhalb nur eines Modellzyklus geleistet wurde. Egal, ob es um Solidität, Innenraum-Anmutung oder dynamisches Fahrempfinden geht, der neue Astra hat sich entscheidend weiterentwickelt. Der Zafira wird daran anknüpfen. Auch Vectra und Omega treten qualitativ deutlich verbessert an, wie die Gewährleistungszahlen zeigen. Aber auch Händler und Kunden bestätigen den Erfolg unserer Qualitätsinitiativen.

Ein Sprichwort sagt: Der Erfolg hat viele Väter; hier trifft es zu. In gemeinsamer Anstrengung konnte die Qualität in den letzten Jahren deutlich verbessert werden. Alle Modelle haben eindeutig davon profitiert.

Aber die Konkurrenz schläft nicht und zieht mit vergleichbarem Rüstzeug in



den Wettbewerb um den Kunden. In dieser Situation kommt es also entscheidend darauf an, wie gut wir in der Lage sind, unsere Chancen zu nutzen.

Wie konsequent beseitigen wir erkannte Fehler? Wie ehrlich sind wir im Aufzeigen noch unentdeckter Mängel? Wie objektiv messen und berichten wir den Stand der Dinge? Mit welchem Engagement treten wir für Qualitätsverbesserungen ein? In welchem Umfang nutzen wir die Möglichkeiten, Risiken rechtzeitig zu erkennen? In welchem Maße wenden wir die dazu verfügbaren Qualitätstechniken an?

Welchen Qualitätsanspruch stellen wir also an uns selbst in der täglichen Arbeit,

welche Bereitschaft und welchen Schwung bringen wir mit, Dinge zum Besseren zu verändern?

Von den Antworten auf all diese Fragen hängen Erfolg und Mißerfolg des Unternehmens ab. Ich finde „100 Jahre Automobilbau bei Opel“ ist ein guter Anlaß, darüber nachzudenken, wie wir unsere Zukunft erfolgreich gestalten können.

Die Weichen sind gestellt, lassen Sie uns auf der Erfolgsspur an Geschwindigkeit zulegen und auf die Überholspur wechseln.

M. Wolf
Manfred L. Wolf

Brennpunkt Qualität

Konzept: Jürgen Hepp, Bernd Simonsmeier
Gestaltung: D+K Horst Repschläger GmbH
Texte: Jan-Henrik Muche
Fotos: Opel
Redaktion: Jürgen Hepp

Kein Kind von Traurigkeit

Der 99er Vectra hat das Potential, seine Spitzenstellung in Europa auszubauen

Mehrere hundert Journalisten aus der ganzen Welt strömten im Januar auf Einladung der Presseabteilung nach Portugal, um dort den neuen Vectra Probe zu fahren. Die kritischen Tester unterzogen das 99er Modell einer eingehenden Fahrprüfung. Das Ergebnis: Anerkennung für ein rundum gelungenes Auto.

Rüsselsheim/Evora (jh). Noch sparsamere und lauffähigere Motoren, ein neu abgestimmtes Fahrwerk, höhere Sicherheit, ein optisch kraftvoller Auftritt und eine Verlängerung der Rostschutzgarantie auf zehn Jahre – das sind die markantesten Merkmale der Vectra-Flotte, die bereits am Flughafen von Lissabon auf erste Probefahrten der Journalisten wartete.

Wie gründlich die Designer und Ingenieure aus dem ITEZ den europäischen Mittelklasse-Bestseller für seinen Verkaufsstart im Frühjahr 1999 in Form brachten, belegen schon wenige Zahlen, die die Medienvertreter im Rahmen eines Pressegesprächs präsentiert bekamen: Rund 3 000 Einzelteile wurden im Zuge der Entwicklung neu ausgelegt oder konstruktiv verändert – bei etwa 8 000 Einzelkomponenten, aus denen sich ein Vectra durchschnittlich zusammensetzt.

Markante äußere Merkmale des Vectra sind neue Stoßfänger und Seitenschweller, ein Kühlergrill mit Chromeinfassung sowie H7-Scheinwerfer in Klarglas-Optik mit rund 20 Prozent mehr Lichtausbeute. Zu den technischen Highlights zählt eine stark überarbeitete Triebwerkspalette, darunter ein neuer, hochmoderner 1.8 16V Motor (85 kW/115 PS), der rund zehn Prozent weniger Kraftstoff als sein Vorgänger benötigt. Für Fahrfreude und Agilität sorgen ein neu abgestimmtes Fahrwerk und eine direktere Lenkung.

Der Verbrauch des überarbeiteten 1.6 16V (74 kW/100 PS) konnte ebenfalls reduziert werden: Er sank um 0,4 auf 7,4 Liter pro 100 Kilometer. Nach MVEG-Norm begnügt sich der neue 1,8-Liter-Viertürer mit lediglich 7,6 Litern Kraftstoff pro 100



In Bestform ins neue Jahrtausend: Optisch kraftvoller und...

Kilometer. Das 2.0 16V-Benzintriebwerk, das jetzt über zwei gegenläufig rotierende Ausgleichswellen verfügt, zeichnet sich durch hohe Laufruhe aus.

Die aktuelle Generation des Fronttrieblers wartet im Innenraum mit zwei verschiedenen Grundfarben (Schwarz, Beige), neuen Polstern sowie verchromten Türgriffen auf. Erstmals ist auch ein helles Interieur (Beige) erhältlich, das in Verbindung mit dem dazugehörigen zweifarbigen Instrumententräger einen attraktiven optischen Effekt ergibt. Dank neu gestalteter Vordersitzlehnen verfügen die Fondpassagiere nun über drei Zentimeter mehr Knieraum.

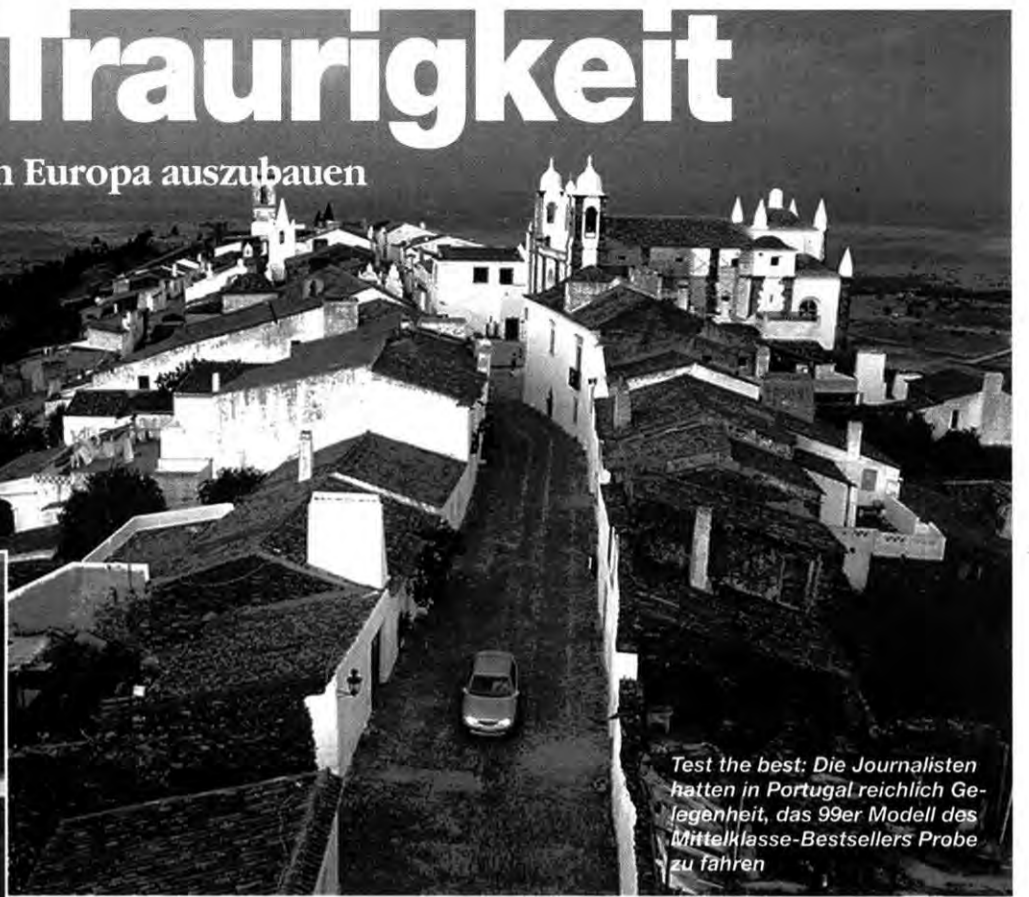
Das Sicherheitspaket des Vectra bietet eine weitere Innovation: Zusätzlich zu serienmäßigen Front- und Seitenairbags, Gurtstraffern vorn, Seitenaufprallschutz, Vierkanal-ABS und patentiertem Pedal-Release-System sind ab Herbst 1999 aktive Kopfstützen verfügbar. Diese verringern bei einem Heckaufprall die Gefahr eines Schleudertraumas erheblich.

Neben den serienmäßigen H7-Halogenscheinwerfern sind ab Herbst 1999 noch

lichtstärkere Xenon-Leuchteinheiten mit dynamischer Höhenregulierung erhältlich. Vergrößerte Außenspiegel verbessern die Sicht nach hinten. Die dritte Bremsleuchte ist nun bei allen Modellen an der Oberkante der Heckscheibe platziert und so für den nachfolgenden Verkehr noch früher zu erkennen.

Charakteristisch für das Vectra-Motorenangebot, das insgesamt vier Benziner mit einem Leistungsspektrum von 74 kW/100 PS bis 125 kW/170 PS sowie zwei Viertürer-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 60 kW/82 PS und 74 kW/100 PS umfaßt, ist auch ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit. So erfüllen alle angebotenen Motoren einschließlich des DI 16V- und DTI 16V-Turbodiesels die D3-Norm. Das 2,5-Liter-V6-Triebwerk (125 kW/170 PS) entspricht mit der D4-Norm der derzeit strengsten gültigen europäischen Abgasbestimmung.

Garant für mehr Freude am Fahren ist neben den leistungsstarken Triebwerken das neu abgestimmte Fahrwerk, dessen agiler Charakter durch eine deutlich direktere ansprechende Lenkung ergänzt wird. 15-Zoll-Räder,



Test the best: Die Journalisten hatten in Portugal reichlich Gelegenheit, das 99er Modell des Mittelklasse-Bestsellers Probe zu fahren



...technisch deutlich verbessert, präsentiert sich der Vectra '99

größere Stabilisatoren sowie geänderte Federraten und Dämpferkennungen verbessern die Handlungseigenschaften und den Federungskomfort. Für noch mehr Sicherheitsreserven sorgt auch eine größer dimensionierte Bremsanlage.

Mobile Kommunikation auf höchstem Niveau zählt mit zu den Ausstattungsschwer-

punkten des Vectra '99. Mit dem Carphone CCRT 700 ist jetzt eine neue Gerätegeneration verfügbar, die GSM-Mobiltelefon und erstklassige Audio-Anlage kompakt vereint. Alle wichtigen Funktionen des Radiotelefon lassen sich bequem via Lenkradfernbedienung steuern.

Über eine spezielle Taste am Gerät oder vom Lenkrad

aus ist nach entsprechender Freischaltung auch ein einfacher Zugang zum satellitengestützten Opel-Telematikservice OnStar möglich. Dieser wird zunächst in Deutschland und Großbritannien angeboten. Nach Anruf im OnStar-Servicezentrum unterstützen besonders geschulte Operatoren die Kunden auf Wunsch mit aktuellen Verkehrsinformationen, Routenführung und Reisehinweisen. Im Bedarfsfall wird auch für schnelle Hilfe gesorgt, etwa bei Reifenpannen oder Spritmangel.



Ein Sitz, der mitwächst: Hohe Sicherheit für den Nachwuchs bietet das „Opel Fix“-System



Trendy: Der Caravan wird besonders vom jüngeren Publikum gut aufgenommen



Ganz schön hell: Neue Farben im Inneren betonen das Raumgefühl

Mit dieser umfassenden Überarbeitung ist der '99er-Modelljahrgang bestens gerüstet, seine führende Rolle in der europäischen Mittelklasse zu festigen. In diesem Volumensegment, das einen Anteil von rund 22 Prozent am Gesamtmarkt hat, besitzt die zweite Vectra-Generation seit 1996 – also unmittelbar nach ihrem Marktdébüt – eine Spitzenposition. Weiter ausgebaut wurde der Nummer-eins-Status durch die Einführung der Viertürer-Direkteinspritzer-Turbodiesel, die 1997 zu einer starken Steigerung des Selbstzündanteils von 17 (1996) auf 32 Prozent führte. Dieser Anteil pendelte sich im vergangenen Jahr bei rund 26 Prozent ein.

Weiteren Aufschwung brachte im Modelljahr '97 die Premiere der Caravan-Version. Sie wurde vor allem vom jüngeren Publikum gut aufgenommen und konnte viele Kunden von Fremdfabrikaten erobern. So kamen 1997 in Deutschland 23 Prozent, in Großbritannien sogar 45 Prozent der Vectra-Kombi-Käufer von konkurrierenden Marken. Innerhalb der Baureihe besetzt der Trendsetter mit rund 31 Prozent Anteil eine starke Position. Für die Stufenheck-Limousine entscheiden sich 39 Prozent aller europäischen Vectra-Kunden, die Fließheck-Variante steht mit 30 Prozent zu Buche.

Über 20 internationale Auszeichnungen, die der Vectra im Laufe seiner Karriere erhielt, sind ebenso Belege für sein überzeugendes Konzept und seine technische Reife wie die Motorsportfolge. So endete die Saison '98 nach sechs Siegen und fünf Polepositionen mit dem Gewinn des Markentitels für Opel in der deutschen Supertourenwagen-Meisterschaft (STW).

Das schönste kommt wie so oft zum Schluß: Das Unternehmen bietet den neuen Vectra zu nahezu unveränderten Preisen an. Bei aufgewerteter Ausstattung beträgt die unverbindliche Preisempfehlung für die viertürige 100 PS-Basisversion 34 600 Mark (17 690,70 Euro). Bei dieser Nachricht ließen alle Journalisten ihre Schreiber heftig übers Papier kreisen...

Fahrzeugbestand wächst weiter

Flensburg (Ino). Rund 56 Millionen Kraftfahrzeuge aller Art – inklusive der fast fünf Millionen Fahrzeuganhänger – sind nach dem Jahresbericht des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zur Zeit in Deutschland registriert. Auf den Straßen fahren 41,7 Millionen Personenwagen (1977: 20 Millionen). Laut KBA kommen auf 1 000 Einwohner 508 Pkw. Mehr als die Hälfte (52,6 Prozent) der Pkw haben 1 500 bis 2 000 Kubikzentimeter Hubraum, nur 5,5 Prozent mehr als 2 500. 86,6 Prozent sind Benzin, 13,2 Prozent Diesel. 90 Prozent aller Pkw gelten als schadstoffreduziert.

Italiener brauchen enorm viel Geduld

Rom (dpa). Italiener vergeuden am Steuer ihres Autos im Schnitt zwei Jahre ihres Lebens nur mit Parkplatzsuche. Das ergab eine Untersuchung des World Wide Fund of Nature (WWF). Demnach suchten viele Autofahrer täglich 30 Minuten und mehr nach einem Parkplatz. Die Empfehlung des WWF, stärker den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, schränkte die Organisation jedoch selbst wieder ein, weil der Nahverkehr – zumindest in Rom – „in den meisten Fällen katastrophal“ sei.

Lichttestaktion belegt Mängel

Frankfurt (vda). Auch die 42. Beleuchtungsaktion der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) ist nach DVW-Angaben unverändert schlecht ausgefallen. Mehr als ein Drittel aller Autos, Motorräder und Lkw machten als „Dunkelmänner“ oder „Einaugen“ Deutschlands Straßen unsicher. Bei 13,7 Prozent der Fahrzeuge war ein Scheinwerfer nicht in Ordnung, bei jedem zehnten sogar beide nicht. 11,6 Prozent sind mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern unterwegs und 11,8 Prozent der Fahrzeuge hatten Mängel an Brems- oder Schlußleuchten.

Anhängerverlust nicht bemerkt

Salzburg (dpa). Ein Lkw-Fahrer aus München ist über 100 Kilometer ohne Anhänger auf der Autobahn gefahren, ehe er den Verlust bemerkte. Der 32-jährige hatte in Salzburg seine Ladung aufgenommen und war Richtung München unterwegs. Schon nach wenigen Kilometern löste sich aus ungeklärter Ursache die Anhängerkupplung. Der Anhänger schlitterte eine Böschung hinab. Erst zwei Stunden später bemerkte der Brummfahrer auf einer Raststätte den Verlust und meldete sich bei der Polizei.

Eine Klasse für sich

Seit Januar 1999 gilt der neue Euro-Führerschein – Was ändert sich, was bleibt wie's war?

1999, das Jahr des Euro. Aber nicht nur der Euro-Währung, sondern auch des Euro-Führerscheins. Im Januar wurden die bekannten Führerscheinklassen der neuen Europa-Regelung angepaßt. In der Opel Post fassen wir die wichtigsten Punkte zusammen.

Rüsselsheim (Jan). Das bedeutendste vorweg: Ja, es gibt eine neue Fahrerlaubnis, nein, die alte verliert nicht ihre Gültigkeit. Wer das gute Stück dennoch umtauschen möchte, kann dies beim zuständigen Amt für eine Gebühr von 45 Mark tun. Und der „Lappen“ ist auch nicht mehr von Pappe, sondern aus Plastik, so groß wie eine Kreditkarte, rosa gefärbt und fälschungssicher.

Wo sonst die Klassen 1 bis 5 Auskunft gaben, welche Gefährte bewegt werden dürfen, sind es nun Kennbuchstaben auf der Rückseite des Scheins. Und davon einige mehr: 16 Lettern mit Fahrzeug-Symbolen zeigen übersichtlich die Klassen an, die der Besitzer fahren darf.

Bereits erworbene Rechte bleiben aber bestehen, das sichert die Besitzstandswahrung. Nur bei einem Entzug der Fahrerlaubnis und ihrer Wiedererteilung gibt es Änderungen für die Klasse 3, der wichtigsten für Autofahrer, die nun B heißt. Diese Klasse, die bisher Kraftfahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen Gesamtgewicht einschloß, erlaubt künftig nur noch das Führen von Fahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen. Hier tritt bereits die erste Ausnahme in Kraft: Wer noch 1998 achtzehn Jahre alt wurde und einen Führerschein-Antrag gestellt hat, kann noch bis Ende Juni '99 nach den alten Bedingungen die Fahrerlaubnis erwerben.

In Zukunft ist jedoch bei 3,5 Tonnen Schluß, wichtig etwa beim Mieten eines Wohnmobils oder beim selbstorganisierten Umzug. Wer dennoch ein großes Gefährt legal steuern will, muß zu Klasse B zusätzlich die Klasse C1 erwerben. Sie gilt für Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 Tonnen (plus Anhänger bis 750 Kilo Gesamtgewicht). Generell erlaubt Klasse B nur noch Anhänger bis 750 Kilo, wer mehr am Haken haben will, braucht die Klasse BE. In der Kombinations-Klasse C1E darf das Gesamtgewicht des Zuges

nicht 12 Tonnen übersteigen.

Bei den Zweirädern ändert sich weniger, die kleinste Vierer-Fahrerlaubnis für Mopeds und Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas) bis 50 ccm heißt nun M, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt aber nur noch 45 km/h anstelle von 50 km/h. Bei der Klasse 1b (jetzt A1) bis 125 Kubik, maximal 15 PS und 80 km/h Spitze, bleibt alles beim alten. Aus Klasse 1a – Krafträder bis 34 PS – wird nun Klasse A, die Leistungsbeschränkungen entfallen aber nach der neuen Regelung zwei Jahre nach Erhalt des Führerscheins. Den „Einser“, der dazu berechtigt, Motorräder ohne PS-Limit zu fahren, kann nun jeder ab einem Alter von 25 Jahren direkt machen. Fahr-Erfahrung mit einem kleineren Krad ist nicht mehr nötig.

Alle Klarheiten beseitigt? Noch ist aber nicht Schluß: Wer als Trucker tätig werden will oder einen Omnibus steuern möchte, sollte sich am besten die nötigen Unterlagen bei der passenden Fahrschule besorgen. Welche Führerscheinklasse hier Voraussetzung ist, hängt von dem zulässigen Gesamtgewicht des Gefährts ab. Ähnliches gilt für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, die über die Höchstgeschwindigkeit definiert werden. ■

„Will ich haben – die Sonderzinsen beim Kauf eines Neuwagens zu Mitarbeiterkonditionen.“



Mit zwei Exemplaren eines vollständig neu entwickelten Astra V6 4x4 ergänzt das Opel Team France seinen Fuhrpark bei den populären Eisrennen um die Andros-Trophy in Frankreich. Die Astra verfügen über einen 3,3-Liter-V6-Motor mit 430 PS, über Allrad-Antrieb und Allrad-Lenkung. Pilotiert werden die beiden „Eis-Astra“ von Titelverteidiger Yvan Müller, Marrku Aien, Dany Snobeck und James Ruffier.

Das ändert sich ab 1. Januar 1999

Führerscheinklassen Alt mit Mindestalter-Angabe		Führerscheinklassen NEU mit Mindestalter-Angabe	
1	Krafträder ohne Leistungsbeschränkung. Erwerb nur möglich nach zweijährigem Besitz der Klasse 1a und mindestens 4000 km Fahrpraxis	A	Krafträder ohne Leistungsbeschränkung. Ab einem Alter von 25 Jahren Direktantritt möglich*
1a	18 J. Krafträder bis 25 kW (34 PS) und einem Verhältnis Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg	A	18 J. Krafträder bis 25 kW (34 PS) und einem Verhältnis Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg. Diese Leistungsbeschränkungen entfallen zwei Jahre nach Erteilung der Fahrerlaubnis*
1b	16 J. Krafträder bis 125 cm ³ bis 11 kW (15 PS). Für 16- bis 17-jährige max. 80 km/h bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit	A1	16 J. Krafträder bis 125 cm ³ bis 11 kW (15 PS). Für 16- bis 17-jährige max. 80 km/h bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit
2	21 J. Kfz über 7,5 t. Züge mit mehr als drei Achsen	C	18 J. Kfz über 3,5 t mit Anhänger bis 750 kg
3	18 J. Kfz bis 7,5 t mit nicht mehr als drei Achsen (Achsen mit weniger als 1 m Abstand voneinander gelten als eine Achse)	CE	18 J. Kfz über 3,5 t mit Anhänger über 750 kg. Für gewerblichen Güterverkehr ab 7,5 t gilt ein Mindestalter von 21 Jahren!
3	18 J. + „Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Omnibussen“. Welche Führerscheinklasse Voraussetzung ist, hängt von dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges ab	B	18 J. Kraftwagen bis 3,5 t. Auch mit Anhänger bis 750 kg, sofern das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeuges nicht übersteigt und das zulässige Gesamtgewicht des Zuges nicht höher als 3,5 t ist
2	21 J.	BE	18 J. Kombinationen aus einem Zugfahrzeug der Klasse B und einem Anhänger, der nicht unter B fällt
4	16 J. Kleinkraftfahrzeuge und Fahrräder mit Hilfsmotor bis 50 cm ³ und max. 50 km/h	C1	18 J. Kfz zwischen 3,5 und 7,5 t mit Anhänger bis 750 kg
5	16 J. Selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 25 km/h, Zugmaschinen bis 32 km/h Höchstgeschwindigkeit (mit Anhänger bis 25 km/h) sowie Krankenfahrstühle	C1E	18 J. Kfz der Klasse C1 mit Anhänger über 750 kg, sofern das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeuges nicht übersteigt und das zulässige Gesamtgewicht des Zuges nicht höher als 12 t ist
		D	21 J. Kraftomnibusse (KOM, mehr als acht Fahrgastplätze). Anhänger bis 750 kg zulässig
		DE	21 J. KOM der Klasse D mit Anhänger über 750 kg
		D1	21 J. Kraftomnibusse, jedoch max. 16 Fahrgastplätze mit Anhänger über 750 kg
		D1E	21 J. KOM der Klasse D1 mit Anhänger über 750 kg, sofern das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Leergewicht des Zugfahrzeuges nicht übersteigt und das zulässige Gesamtgewicht des Zuges nicht höher als 12 t ist
		M	16 J. Kleinkraftfahrzeuge und Fahrräder mit Hilfsmotor bis 50 cm ³ und max. 45 km/h Höchstgeschwindigkeit*
		L	16 J. Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bis 32 km/h Höchstgeschwindigkeit (mit Anhänger bis 25 km/h). Selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Flurförderzeuge (Gabelstapler) bis 25 km/h
		T	18 J. Zugmaschinen bis 60 km/h, Arbeitsmaschinen bis 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (jeweils auch mit Anhängern), die für land- und forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden**

* Kein Einfluß mehr von Klasse L (wie früher Klasse 5)
 ** Kein Einfluß von E-Klassen; alle Gewichtangaben: zulässiges Gesamtgewicht; Mofa (Fahrrad mit Hilfsmotor bis 25 km/h) bleibt unverändert; Krankenfahrstühle werden Mofas gleichgestellt.

Flitzer der Zukunft?

Rennwagenstudie auf Astra-Basis könnte 2000 starten



Fit for future: Kreativer Beitrag für ein neues Tourenwagen-Reglement

Rüsselsheim (pui). Eine Rennwagen-Studie für das Jahr 2000 auf Basis des neuen Astra – mit dieser Entwicklung hat Opel jetzt die Öffentlichkeit überrascht. Diese Studie soll einen kreativen Beitrag für ein neues, möglicherweise ab 2000 gültiges Tourenwagen-Reglement leisten.

„Ein Tourenwagen im Jahr 2000 sollte vor allem technisch hochwertig, faszinierend, spektakulär, schnell und dabei kostengünstig einsetzbar sein. Ob ein solcher Rennwagen breiter oder länger sein wird, ist dabei ebenso offen wie die Frage nach dem Antrieb, obwohl für uns ein lei-

stungsstarker V6- oder V8-Motor durchaus sinnvoll erscheint“, erklärte Opel-Rennleiter Volker Strycek.

Die aktuelle Studie auf Astra-Basis entstand unter Leitung von Donatus Wichelhaus, Projektleiter der Opel Performance Center GmbH (OPC).

Kraft-Werk

Brennstoffzellen-Technologie taugt auch für Kleinwagen

Die Ingenieure und Wissenschaftler des von Opel und GM betriebenen Internationalen Zentrums für Alternative Antriebe (GAPC) bündeln alle Kräfte, um ein Brennstoffzellen-Fahrzeug in der Kompaktklasse bis zum Jahr 2004 zur Marktreife zu bringen. Für die weitere Zukunft ist geplant, eine breite Modellpalette bis hin zum Kleinwagen mit dem innovativen Antrieb zu bestücken.

Rüsselsheim (pui). Die fortschreitende Miniaturisierung des Brennstoffzellen-Systems macht's möglich: In einem weiteren Schritt werden die Designer und Packagingexperten maßgeschneiderte Fahrzeugkonzepte entwerfen. Schließlich erlaubt die modulartige Auslegung der Funktionskomponenten die Dezentralisierung des Antriebs.

Dadurch eröffnen sich völlig neue Perspektiven in punkto Gewichts- und Raumaufteilung sowie Karosserie- und Interieur-Gestaltung. Auf einer Plattform mit Brennstoffzellen-Technik und dezentralen Elektro-Antriebseinheiten können zum Beispiel ein neuartiges Funicar mit konkurrenzlos großzügigem Raumangebot oder ein kompakt-agiler Roadster mit vorbildlicher Umweltverträglichkeit realisiert werden.

Was die Kriterien Komfort, Sicherheit, Unterhaltskosten und Anschaffungspreis angeht, sollen den Kunden von Anfang an keinerlei Zugeständnisse abverlangt werden. Die Projektverantwortlichen gehen davon aus, daß die Brennstoffzellen-Großserienproduktion die Vorausset-



Alternative: GAPC-Leiter Dr. Erhard Schubert hält den Brennstoffzellen-Antrieb für eine Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts

zungen für eine marktgerechte Preisgestaltung schafft.

Bis 2010 erwartet Opel in Deutschland einen Verkaufsanteil von bis zu zehn Prozent. Diese Zahl verdeutlicht, daß die fortschrittliche Brennstoffzellen-Technik nicht auf eine im Volumen beschränkte Marktnische zielt. Vielmehr umfaßt der anvisierte Kundenkreis neben „nach vorn denkenden“ Meinungsmachern aus Kunst, Sport, Medien und Politik sowie fortschrittlichen Flottenbetreibern auch den vielzieltierten Otto-Normalverbraucher.

Brennstoffzellen-Autos werden leistungsstark, sau-

ber und leise sein. Deshalb gilt diese Technologie unter Technikern unbestritten als aussichtsreichste Alternative zu den heute gebräuchlichen Verbrennungsmotoren.

Dr. Erhard Schubert, Leiter des GAPC in Mainz-Kastel: „Dieser Zug ist nicht mehr anzuhalten. Wer sich jetzt nicht aufschwingt, wird den Rückstand kaum mehr aufholen können.“ Das GAPC setzt über die nächsten Jahre hinweg mehr als 200 hochqualifizierte Wissenschaftler und Ingenieure ein. Damit ist sichergestellt, daß der Bereich Fahrzeug-Antrieb auch zukünftig zu den



Kernkompetenzen des Unternehmens gehört.

Tritt die Brennstoffzelle ihren Siegeszug an, würde die Energieträger-Basis des Automobilverkehrs deutlich verbreitert. Einer Untersuchung der Vereinten Nationen zufolge verbrennt momentan die Hälfte der weltweiten Erdölproduktion in Otto- und Dieselmotoren. Daher wollen sich Opel und GM nicht allein auf die Optimierung konventioneller Antriebe beschränken. Dr. Schubert weiß: „Die Dynamik der Weltwirtschaft und der weltweite Wunsch der Menschen nach individueller Mobilität erhöhen trotz modernster Technik den Energieverbrauch. Deshalb ist es im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung erforderlich, die Energieträgerbasis der individuellen Mobilität zu verbreitern.“

Die Brennstoffzellen-Technologie stützt sich vornehmlich auf Erdgas und kann auch nachwachsende Rohstoffe nutzen. Langfristig ist sogar solar erzeugter Wasserstoff als Energieträger denkbar.

Deshalb hat die Brennstoffzellentechnik als Premium-Antrieb für die Auto-

mobile des 21. Jahrhunderts die besten Chancen. Der Wirkungsgrad der Brennstoffzelle selbst liegt bei über 60 Prozent und damit weitaus höher als bei jeder anderen Technologie, die zur Stromerzeugung eingesetzt wird.

Zweiter Trumpf der Brennstoffzellentechnik ist die deutlich geringere Schadstoffemission. Bei dem elektro-chemischen Prozeß der Stromerzeugung – Fachbegriff: Kalte Verbrennung – entstehen keine Abgase. Lediglich bei der Reformierung von Methanol zu Wasserstoff fällt Kohlendioxid (CO₂) an – jedoch um rund die Hälfte weniger als beim Betrieb konventioneller Verbrennungsmotoren. Eine Alternative wäre die Mitführung reinen Wasserstoffs und damit die völlige Abgasfreiheit der Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Die derzeit dafür nötigen schweren Speicher belasten allerdings das Gewichtskonto übermäßig. Deshalb forscht das GAPC in Zusammenarbeit mit hochspezialisierten Zulieferern nach praktikablen Ersatzlösungen – erste Ergebnisse stimmen optimistisch. ■

Sprit für morgen

Was die Brennstoffzelle antreibt

Rüsselsheim (pui). Voraussetzung für den Durchbruch des Brennstoffzellenautos ist eine flächendeckende Versorgung mit geeignetem Treibstoff. „Soll das Brennstoffzellenauto ein Erfolg werden, müssen Fahrzeug und Treibstoff vom Start weg gleichzeitig verfügbar sein“, betont Dr. Byron McCormick, Co-Direktor des GAPC.

Für das Brennstoffzellenauto bieten sich prinzipiell an: schwefelfreies, modifiziertes Benzin sowie synthetischer Kraftstoff, Methanol und Wasserstoff. Vorteil von modifiziertem Benzin ist die dem heute üblichen Ottokraftstoff vergleichbare Infrastruktur zur Versorgung. Eine Brennstoffzelle, die modifiziertes Benzin nutzt, emittiert weniger CO₂ als ein Verbrennungsmotor, der mit herkömmlichem Benzin betrieben wird.

Synthetischer Kraftstoff läßt sich wie Methanol mit vergleichsweise geringem Aufwand aus verschiedenen Primärenergieträgern herstellen, darunter Erdgas – einer Ressource, die weltweit in großen Mengen wirtschaftlich er-

schließbar zur Verfügung steht. Für den Einsatz von Methanol spricht die Tatsache, daß sich der CO₂-Ausstoß gegenüber modifiziertem Benzin weiter reduziert. Ein weiterer Vorteil von Methanol besteht im vergleichsweise gefahrlosen Umgang, ähnlich demjenigen mit Benzin. Der Alkohol läßt sich in herkömmlichen Tanks transportieren, lagern und im Auto mitführen.

Eine langfristige Zukunftsperspektive bietet reiner Wasserstoff als Basis-Kraftstoff. Transport und Speicherung – etwa durch Kompression des Gases unter hohem Druck oder in tiefkalter, flüssiger Form – erfordern indes derzeit noch einen hohen Aufwand.

Um die Kraftstoff-Frage frühzeitig zu klären, sind Opel und GM bereits vor zwei Jahren eine Partnerschaft mit dem Energieunternehmen Exxon/Esso eingegangen. Zusammen sollen ein gemeinsamer Basis-Kraftstoff und die notwendige Infrastruktur für eine flächendeckende Versorgung des Brennstoffzellenautos geschaffen und langfristig gesichert werden.

„Ruck zuck!“
Edition 100-Modelle kurzfristig lieferbar.



Versuchsträger: Beim Konzept-Fahrzeug auf Zafira-Basis ist die Technik im Heck untergebracht

Zahl der Unfälle sinkt auch 1998

Frankfurt (yda). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (StBA) wird die Polizei 1998 voraussichtlich rund 2,2 Millionen Straßenverkehrsunfälle erfassen, rund ein Prozent weniger als 1997. Das StBA rechnet in diesem Zusammenhang mit voraussichtlich 495 000 Verletzten (1997: 501 094) und 7 900 Getöteten (8 549), teilte die Behörde auf der Grundlage vorliegender Eckdaten über das Unfallgeschehen mit. „Seit 1991 wäre damit die Zahl der Verkehrstoten um 3 400 beziehungsweise 30 Prozent gesunken“, schreibt das StBA. Und das vor dem Hintergrund eines weiterhin steigenden Fahrzeugbestandes, der um 1,2 Prozent über dem Vorjahreswert liegt.

Leihwagen nicht um jeden Preis

Bad Windsheim (gms). Autofahrer, die schuldlos in einen Unfall verwickelt wurden, dürfen nicht generell zu Lasten der Versicherung ein Ersatzfahrzeug anmieten. Steht der Familie ein zweites, gerade ungenutztes Auto zur Verfügung, muß auf dieses ausgewichen werden. Darauf wies der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) hin. Die Richter hielten es für zumutbar, daß ein Autofahrer auf die Anmietung eines Leihautos so lange verzichtet, wie er den Zweitwagen der Familie nutzen kann – auch wenn es sich dabei um ein kleineres Fahrzeug handeln sollte.

Busse überholen will gelernt sein

München (gms). Auch vier Jahre nach Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung verhalten sich viele Autofahrer beim Überholen von Bussen immer noch falsch. Der Automobilclub Kraftfahrerschutz (KS) weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, daß es grundsätzlich verboten ist, Linien- oder Schulbusse zu überholen, wenn sie eine Haltestelle anfahren und dabei das Warnblinklicht einschalten.

Gute Nacht für Brummi-Fahrer

Weinsberg (dpa). Einen tiefen Schlaf haben Brummi-Fahrer in einem Unfallstau auf der A 81 in Baden-Württemberg bewiesen. Als die rund vierstündige Vollsperrung aufgehoben wurde, mußte die Polizei bei einem großen Weckmanöver alle Mittel einsetzen. Doch nach ihren Angaben reichten selbst der Lärm eines tieffliegenden Hubschraubers und Durchsagen von voll aufgedrehten Lautsprechern nicht, um alle Fahrer aus dem Schlaf zu reißen. Schließlich gingen Streifenbeamte von Brummi zu Brummi und hämmerten gegen die Türen.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

In diesem Jahr 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 15. Teil dreht sich alles um das erste „Weltauto“ im Zeichen des Blitzes – den Kadett C.

Er war die blechgewordene Vernunft, ein typisches Kind seiner Zeit, hineingeboren in die Ära der Diskussion um die Rohstoffverknappung, undramatisch im Auftreten, dafür unglaublich in der Lebensdauer, der Kadett C. Zu hunderttausenden bevölkerte die dritte Generation des Offiziersanwärters die Straßen seiner Heimat – und noch heute trifft man ihn auf diversen Straßen der Republik: Kaum ein Opel-Modell kann auf eine solche erfolgreiche Karriere und so ein bewegtes Leben zurückblicken. Doch fangen wir vorne an, ganz vorne.

Als Opel 1973 auf der IAA in Halle 5 seinen neuen Kadett, schmucklos und traditionsverbunden „C“ genannt, präsentiert, ist die Welt noch vertraut. Der ärgste Konkurrent heißt immer noch Käfer, kommt aus Wolfsburg und kühlt mit Luft. Daß Opels Kompakter auf dem Höhepunkt seiner Karriere gegen den Golf antreten muß, ahnt zu diesem Zeitpunkt noch keiner.

Auch beim neuen C setzt Opel auf Bewährtes, das ist

man der treuen Kundschaft schuldig. Ein Wesenszug des Neuen, der von der Presse durchaus honoriert wird: „Man baute ein einfaches Automobil in Standardbauweise, versah es mit tausendfach erprobten Aggregaten und kleidete es komplett neu ein.“

Der C-Kadett ist vor allem ein konsequent weiterentwickelter B-Kadett. Neu ist die moderne und schnörkellose Karosserie mit den großen Glasflächen. Ein Rezept mit Erfolg, wie auch die Autozeitschrift „mot“ bestätigt: „Selten hat uns eine Neukonstruktion in gekonnter Einfachheit auf Anhieb so überzeugt wie der Kadett, bei dem Opel aus dieser Konzeption das Maximum herausholte.“

Die Motoren, sie treiben das letzte Mal die Hinterräder an, sind ebenfalls alte Bekannte: der 1,2-Liter-Reihenvierzylinder leistet in der N-Version 52, als „S“-Triebwerk 60 Pferdestärken. Damit kommt der Kadett auf 135 beziehungsweise 145 Stundenkilometer Spitze, in Verbindung mit dem stärkeren Motor erhält der Wagen Scheibenbremsen an den Vorderrädern, die Standardvariante operiert noch mit Trommeln rundum.

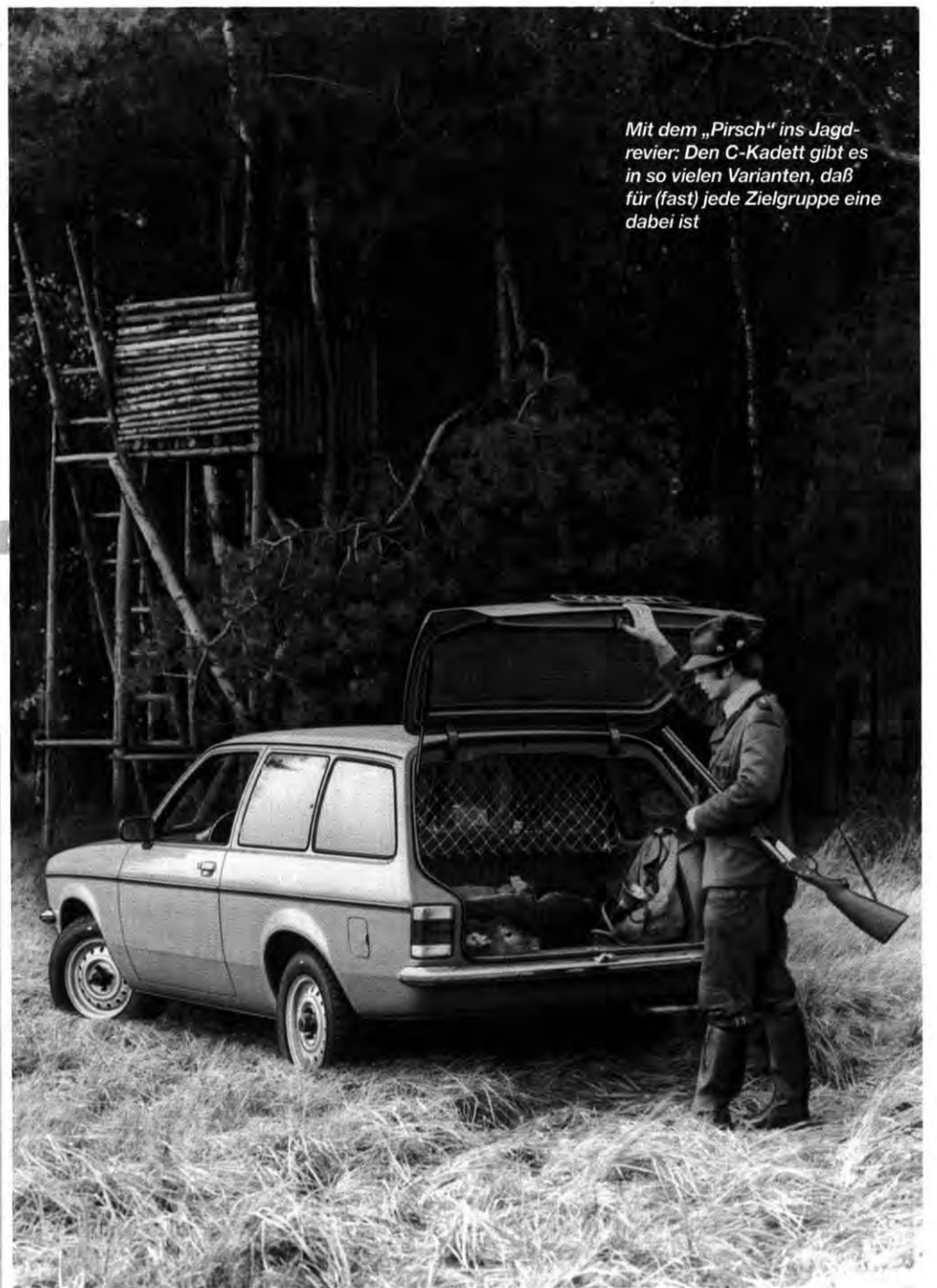
Die Hinterachse kommt aus dem Ascona, die Vorderachse hingegen ist eine Neukonstruktion, alles in allem präsentiert sich der C aber weitaus komfortabler, leiser und besser im Fahrverhalten als der Vorgänger. Die Ausstattung der Grundversionen ist jedoch karg, sogar eine Zeituhr und Teppiche fehlen beim Standard-Angebot. Das ist bei den

Er trat ein schweres Erbe an: 3,4 Millionen Exemplare des Kadett A und B waren bis zum Sommer 1973 in Bochum vom Band gelaufen, als der C auf der IAA in Frankfurt das Licht der Welt erblickte. Dieser sollte lange erhalten bleiben – bis 1994 war der letzte Kadett-C-Ableger namens Chevrolet Chevette in Brasilien im Programm. Über 1,7 Millionen Einheiten wurden allein in Deutschland produziert. Das Konzept vom ersten Weltauto aus dem Hause Opel war aufgegangen.

Wettbewerbern allerdings nicht besser. Immerhin verfügt Opels Neuling als erster Kadett über serienmäßige Dreipunkt-Sicherheitsgurte an den Vordersitzen.

Die Karosserie-Variationen sind geblieben, neben der zwei- und viertürigen Stufenhecklimousine in L- und Normal-Version wird ein Caravan sowie ein formschönes Coupé angeboten. Dieses muß sich am Anfang noch mit dem kleinen S-Motor begnügen. Dafür hält das optionale SR-Paket so sportliche Attribute wie Vierspeichen-Lenkrad, Drehzahlmesser und Sportschaltung bereit. Zier-Streifen, lackierte Schweller und eine mattschwarz gefärbte Haube erinnern an den legendären Rallye-Kadett.

Für Angst und Schrecken sorgen allerdings die plötzlich



Mit dem „Pirsch“ ins Jagdrevier: Den C-Kadett gibt es in so vielen Varianten, daß für (fast) jede Zielgruppe eine dabei ist

hereinbrechende Ölkrise und steigende Benzinpreise. Opel reagiert prompt und reaktiviert 1974 das Einliter-Nähmaschinen mit 40 PS, das schon im A-Kadett für Vortrieb sorgte. Genügsamkeit mit Normalbenzin ist Trumpf, Fahrfreude kommt mit dem Motoren-Methusalem allerdings kaum auf, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei phlegmatischen 125 km/h. Warum sollen es auch mehr sein, schließlich sind neuerdings sonntags sogar die Autobahnen leer.

Im Gegensatz zum betagten Triebwerk feiert ein Jahr darauf eine Neuheit ihren Einstand in der Modell-Palette. Der Kadett „City“ ist der erste Opel mit Schrägheck und großer Ladeklappe. Mit dem um 20 Zentimeter verkürzten, dreitürigen Raumwunder,

das bei umgelegter Rückenlehne schon knapp an das Ladevolumen des Caravan herantreibt, sind nun auch kleinste Parklücken kein Problem. Während Kompaktheit und Vielseitigkeit voll im Trend liegen, düstert es die Kundschaft seit 1975 auch wieder nach Temperament. Der Ölschock ist überwunden, Spaß muß sein und Opel präsentiert sein heißes Eisen, das legendäre Coupé mit 1,9-Liter-Motor.

Das Vierzylinder-Triebwerk stammt aus dem Regal und hatte schon im Manta A überzeugen können. 105 PS leistet die Einspritzer GT/E-Version, serienmäßig gibt es härtere Dämpfer, breitere Pirelli-Reifen, einen Querstabilisator hinten und eine verstärkte Vorderachse. Bei nur 900 Kilogramm Leergewicht beschleunigt der Autobahnschreck in 9,5 Sekunden von 0 auf 100, das Spitzentempo liegt bei 184 Stundenkilometern.

Ab Werk trägt der GT/E eine Batterie an Zusatzschein-

werfern am Grill und eine gelb-schwarze Kriegsbemalung, die jegliche Bescheidenheit vermissen läßt. Ebenfalls schwarz lackiert sind sämtliche Zierteile, Chromschmuck gilt zu dieser Zeit als ungemein unспортlich. Technisch und optisch dermaßen aufgerüstet, ist das Coupé nicht nur ein würdiger Nachfolger für den Ascona SR, sondern hält auch die Konkurrenz vom Schläge eines Golf GTI und Ford Escort RS in Schach.

Über mehr als das Doppelte an Leistung, 240 Pferdestärken aus zwei Liter Hubraum, verfügt die Motorsportversion, mit der Walter Röhrl 1976 bei der Rallye Monte Carlo an den Start geht. Mit dem Doppelnockenwellen-16V-Motor im Bug rast Röhrl bei der legendären Sternfahrt ins Fürstentum auf den vierten Platz, am Ende des Jahres belegt Opel – dank seiner unzähligen, treuen Privatfahrer – einen sensationellen zweiten Platz hinter dem Markenweltmeister Lancia. Ein Triumph, der umso größer ausfällt, weil die Italiener mit dem Mittelmotor-Boliden Stratos ein Fahrzeug auf die Räder gestellt hatten, das ausschließlich für den Rennsport konzipiert war und von einem Sechszylinder-Ferrari-Triebwerk befeuert wurde.

Während Opel also auf den Asphalt- und Schotterpisten die Luft erzittern läßt, wird daheim der luftige „Aero“-Kadett vorgestellt. Mit dem Open-Air-Kadett will Opel im Segment der Cabrios Fuß fassen, allerdings verhindern das Henkel-Konzept mit Targadach und der hohe Preis einen größeren Erfolg. Knapp 15 000 Mark kostet 1976 ein Aero, eine vergleichbar ausstaffier-



Kompakt und dennoch enorm vielseitig: Der Kadett „City“ aus dem Jahr 1975 ist der erste Opel mit Schrägheck und großer Ladeklappe

In seiner angestammten Heimat war das hohe C als Stufenhecklimousine mit zwei und vier Türen, als dreitürige Schrägheck-Version „City“, als rasanten Coupé, als Caravan und exotischer Bügel-Kadett mit Targadach zu haben. Das Rezept – und viel Technik – hatten die Ingenieure vom Vorgänger, dem B-Kadett, übernommen, zahlreiche Motor- und noch mehr Ausstattungsvarianten sowie natürlich den Heckantrieb.



Variationen in C: 1973 begann der Siegeszug der dritten Generation

te Limousine liegt bei etwa 5 000 Märkern weniger. Außerdem ist erst ein Jahr danach eine 1,6-Liter-Version mit 75 PS zu haben, vorher müssen sich Frischluft-Freunde mit dem eher schlappen 1200-Kubik-Motor begnügen, da nützt auch die serienmäßige SR-Ausstattung wenig. So rollen schließlich beim Karosserie-Couturier Baur in Stuttgart gerade mal 1300 Einheiten vom Bügel-Fähnrich vom Band. Doch die Zeiten ändern sich – heute ist der Aero eine gesuchte Rarität.

Das Programm ist also reichlich bestückt, doch was kaum einer weiß: Die Welt fährt Opel Kadett. Nur heißt er meist ganz anders. Der Plan ist voll aufgegangen, das erste „World-Car“ von GM und Opel – 1970 war der Entschluß gefallen, „Projekt 1865“ auf der

ganzen Erdkugel zu verkaufen – ist ein Global-Player geworden. Ein paar Beispiele gefällig? In England wird der Kadett mit Manta-ähnlicher Front bis 1984 als Chevette bei Vauxhall produziert, Australien verkauft ihn als Holden, in Japan nennt er sich Isuzu Gemini. In der neuen Welt steht der Fähnrich als Chevrolet und Pontiac in den Verkaufsräumen, doch den ultimativen Erfolg erzielt der gebürtige Bochumer in Brasilien. 1994 – exakt 21 Jahre nach der Präsentation in Frankfurt – verläßt der letzte Chevrolet Chevette das Band.

Auch im Geburtsland setzt sich der Modellreigen fort, im Frühling 1977 produziert das Werk Bochum bereits den einmillionsten Kadett, und Opel



Limousine, Fließheck und Coupé: Die Presse zeigte sich von „der Neukonstruktion in gekonnter Einfachheit auf Antrieb überzeugt“

hievt eine besonders luxuriöse Berlina-Variante der C-Klasse ins Programm. Die ist mit jedem Motor zu kombinieren, seit 1977 auch mit dem 1600-Kubik-Aggregat aus dem Manta. Mit 75 Pferdestärken ist der Kadett nun ausreichend flott unterwegs, wer mehr will, kann im gleichen Jahr die Top-Version der Modellreihe ordern, den GT/E 2.

Zwar ist der Auftritt in den Opel-Farben Gelb und Weiß nun etwas ziviler geraten, unter der Haube geht es allerdings massiv zur Sache. Das Zweiliter-Triebwerk entstammt dem neuen Rekord, 115 PS leistet der Vierzylinder, mit dem das Coupé Geschwindigkeiten erreicht, die bisher nur großen Opel-Fahrzeugen mit Sechszylinder vorbehalten waren. In neun Sekunden schießt der Kadett damit auf Tempo 100, bei 190 Spitze ist Schluß. Front- und Heckspoiler sind ebenso serienmäßig wie ein Fünfganggetriebe. Von den 2 234 Exemplaren, die gebaut werden, fallen allerdings viele in heißblütige Hände, nur wenige entgehen den Tuning-Versuchen ihrer meist jungen Besitzer.

Etwas darunter ist der „Rallye“ angesiedelt, der mit 110 PS Vorliebe nehmen muß, wenn nicht gleich der zähmere 1,6-Liter-Motor gewählt wurde. Doch mit der Vielfalt ist noch längst nicht Schluß. Versucht man sämtliche Kombinations-Möglichkeiten der einzelnen Varianten zu zählen, verschwimmen die Zahlen vor den Augen: Über 100 werden es

wohl sein. Hier sind auch die Sondermodelle eingerechnet, mit denen Opel den Absatz des C-Kadetten zusätzlich anheizt.

Sogar für Jäger wird ein spezieller Fähnrich auf die Räder gestellt, der „Pirsch“. Jener Caravan verfügt über die ungewöhnliche Verbindung von Luxus-Ausstattung gepaart mit einer erhöhten Bodenfreiheit und Sperrdifferential. Als Farben stehen ein tarnendes Forstgrün und ein gedecktes Safari beige zur Wahl.

Doch trotz aller Bemühungen und Verkaufserfolge sind die Tage des klassischen Kadett-Konzepts gezählt, der Nachfolger

schart schon mit den Reifen. 1979 wird in Bochum der letzte Kadett gefertigt, der Nachfolger wartet.

Doch noch ist der C nicht verschwunden, Vauxhall liefert weiter unter dem Namen Chevette, bis der Corsa Anfang der Achtziger soweit ist. Und was macht der Rest der Welt? Er fährt weiterhin Kadett, nennt ihn aber anders. Der Nachfolger D hingegen hat zum ersten Mal Frontantrieb. Der Kadett ist tot, es lebe der Kadett. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Wie seine Ahnen gab sich Opels C-Klasse unglaublich zäh, ist noch heute auf der Straße zu sehen – und doch gebührt ihm ein Sonderstatus. Als letzter Fähnrich sollte er über das klassische Konzept mit dem Motor vorne und den angetriebenen Rädern hinten verfügen. Der Kadett D, der ihn 1979 beerbte, hatte Frontantrieb – der „C“ hingegen noch eine lange Karriere im Ausland vor sich.



Spaß muß sein: Das legendäre GT/E-Coupé mit 105 PS-Einspritzer-Motor kommt 1975 auf den Markt

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 7. Januar
Karl Heinz Treber,
ITEZ
- 20. Januar
Ludwig Schober,
ITEZ
- 1. Februar
Berthold Ehrenfels,
ITEZ

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Januar
Robert Masters,
ITEZ
- 2. Januar
Helmut Gall,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Anton Kirz,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Hans-Jürgen Lankes,
ITEZ-Motoren- und Antriebsstrang-
entwicklung
Manfred Stiltz,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
- 14. Januar
Georg-Werner Kehl,
Service Lager
- 1. Februar
Albertus Holsheimer,
ITEZ
Dietmar Seifert,
Finanzwesen
- 11. Februar
Volker Streicher,
ITEZ
- 14. Februar
Alfons Zinkeisen,
ITEZ-Entwicklung Werkstätten
und Prüfstände
- 18. Februar
Rainer Lessenich,
ITEZ-D und PE Prototypenbau
Rainer Siegmund,
ITEZ
- 19. Februar
Mustafa Sazakli,
Fertigung Preßwerk

25 Jahre

Bochum

- 2. Januar
Wilhelm Lennertz,
Montageband Fertigmontage
Karl Heinz Schnitzer,
TSB Elektro-Werkstatt
- 9. Januar
Arno Kurt Hermanns,
Wagenendmontage und -reparatur
- 20. Januar
Mustafa Kocabas,
Motorenmontage
Mustafa Oktay,
CKD/CSO Verpackung
- 24. Januar
Hartwig Weiss,
T&Z Teile-Eingang

- 1. Februar
Norbert Böhmer,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Michael Kuhlmeier,
TSB Werkzeugmacherei
Jürgen Potschka,
TSB Werkzeugmacherei
Heinz Püschel,
Energieanlagen Werk II
Jürgen Schäfer,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Karl-Heinz Schreiner,
Projektteilung Neuanfertigung
Burkhard Theis,
Instandhaltung II Karosseriewerk
- 2. Februar
Marion Dielewski,
Hauptlackiererei

25 Jahre

Kaiserslautern

- 4. Januar
Hans Zimmer,
Fertigung
- 17. Januar
Alois Metzger,
Fertigung
- 24. Januar
Helga Haupenthal,
Fertigung
- 9. Februar
Dieter Petry,
Saginaw
- 14. Februar
Hans Szabo,
Werkslogistik

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Lothar Brepohl,**
geb. 09.03.44, gest. 19.11.98,
Fertigungsmaterialeinkauf
- Maric Stanko,**
geb. 18.04.44, gest. 04.12.98,
Zentrale Maschinenabteilung
- Dieter Elbert,**
geb. 23.06.39, gest. 02.01.99,
ITEZ

Bochum

- Norbert Piotrowski,**
geb. 22.10.51, gest. 12.12.98,
Montageband Fertigmontage
- Hans-Jürgen Brautlacht,**
geb. 20.07.53, gest. 14.12.98,
Montageband Fertigmontage
- Alfred Altenbeck,**
geb. 23.05.41, gest. 18.12.98,
Montageband Fertigmontage
- Walter Leciejewski,**
geb. 11.12.46, gest. 04.01.99,
Wagenendmontage und
-reparatur

Kaiserslautern

- Hans-Josef Lenser,**
geb. 10.02.67, gest. 05.11.98,
Saginaw
- Karl-Ludwig Volles,**
geb. 16.07.53, gest. 29.11.98,
Saginaw

Wer fährt mit?

- Limburg → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Portal 20 oder 45,
Tel.: 06436/5130
- Kastellaun/Hunsrück →
Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Tel.: 06762/4425
- Idstein → Rüsselsheim,**
N 20, Gleitzeit, 35 Std.,
Tel.: 06126/71744
- Frettenham/Dittelsheim-
Heßloch/Hillesheim/Dorn-
Dürkheim/Dolgesheim →
Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, K 40, Portal 45,
Tel.: 06733/960685
- Wi-Schierstein/Biebrich →
Rüsselsheim,**
ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 0611/261548

- Wöllstein → Rüsselsheim,**
B-Schicht, Portal 60, Tel.: 06703/4364
- Bensheim → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 06251/690795
- GG-Dornheim → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Portal 8,
B-Schicht, Tel.: 06152/53184
- Hamm → Rüsselsheim o. Eich.,**
suche Fahrgemeinschaft, Portal 60 oder
45, A-Schicht, Tel.: 06246/905439
- Erfelden → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
schicht, Portal 45, D24 oder 20,
Tel.: 06158/915115-0001
- Dortmund-Löttringhausen →
Bochum Werk I,**
B-Schicht, Tel.: 0231/737630
- Wöllstein → Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Tel.: 06703/961622

Service ausgebaut

BKK erweitert ihr Angebot der persönlichen Beratung

Rüsselsheim/Dudenhofen (jh). Rund 90 Prozent aller Mitarbeiter und ihre Angehörigen sind bei der BKK Opel versichert. Entsprechend groß ist der Beratungsbedarf. Allein in Rüsselsheim kommen täglich fast 500 Kunden in die Niederlassung, um sich bei den Kassen-Spezialisten zu informieren.

Um das Beratungsangebot insbesondere für die räumlich ausgelagerten Opel-Abteilungen weiter zu optimieren, so BKK-Vorstand Frank Liedtke, plant die BKK die Errichtung von mehreren Service-Centern. Den Anfang machte jetzt das Testzentrum in Dudenhofen.

Dort werden die Versicherten nun von Claudia Hartl persönlich betreut. Die erfahrene BKK-Mitarbeiterin beantwortet jeweils montags in der Zeit von 11 bis 14.30 Uhr alle Fragen rund um die Kranken- und Pflegeversicherung.

Die Einrichtung des Service-Centers im Testzentrum konnte dank der unbürokratischen Zusammenarbeit mit Testzentrum-Leiter Wolfgang Gattinger sowie dem zuständigen Betriebsrat Axel Perlick



Antrittsbesuch: Die Initiatoren des Service-Centers in Dudenhofen Wolfgang Gattinger, Axel Perlick, Friedel Lieb und Frank Liedtke (v.l.) begrüßen Claudia Hartl an ihrem ersten Arbeitstag

innerhalb weniger Wochen realisiert werden.

Sechs weitere Einrichtungen dieser Art sind für 1999 im Rüsselsheimer Umland geplant. Außerdem sind die Kundenberater der Betriebskrankenkasse jetzt werktäglich von 7.30 bis 19 Uhr telefonisch erreichbar.

„Her damit!“

Jetzt können Sie den neuen Vectra bestellen.



Vertrauensleute gewählt

Schwerbehindertenvertretungen haben sich konstituiert – Ein Überblick



Bernhard Grunewald



Ellen Fischer



Dieter Kappes



Franz J. Schäfer



Gerd Figge



Andrea Marquard



Dieter Brüggemann



Helmut Bonk



Klaus Schneider



Michael Theisinger



Michael Ritterböck



Ulrich Böckel



Otto Kalkhof



Gerhard Petermann



Fritz Schneider

Rüsselsheim (jan). Das Superwahljahr 1998 klang für Opel stieleich aus – mit einer Wahl. Rund 3 000 Wahlberechtigte hatten über die Zusammensetzung der Schwerbehindertenvertretung an den fünf deutschen Opel-Standorten zu entscheiden.

In Rüsselsheim wurde die amtierende Mannschaft um Bernhard Grunewald im Amt bestätigt. Grunewald selbst konnte alle 757 gültigen Stimmen auf sich vereinen. Bisherige und künftige erste Stellvertreterin ist Ellen Fi-

scher. Dieter Kappes bleibt zweiter Stellvertreter vor Franz J. Schäfer, mit dem seit vielen Jahren wieder ein Angestellter in die Interessenvertretung der Schwerbehinderten einzieht.

Die Bochumer Schwerbehinderten wählten Gerd Figge mit 91,3 Prozent der abgegebenen Stimmen zu ihrem Vertrauensmann. Zu Stellvertretern wurden Andrea Marquard, Dieter Brüggemann und Helmut Bonk gewählt. Im Werk Kaiserslautern entschieden sich die

Wahlberechtigten mit großer Mehrheit für Klaus Schneider als Schwerbehindertenvertrauensmann sowie für Michael Theisinger und Michael Ritterböck als dessen Stellvertreter.

In Eisenach erhielt Ulrich Böckel die meisten Stimmen. Ihn vertretend zur Seite stehen Otto Kalkhof und Thomas Laux. In Dudenhofen heißt der Schwerbehindertenvertrauensmann Gerhard Petermann, sein Stellvertreter wurde Fritz Schneider.

Nach den Wahlen in den Werken konstituierte sich Anfang Januar die neue Gesamtschwerbehindertenvertretung. In dessen Verlauf wurde Bernhard Grunewald zum neuen Gesamtschwerbehindertenvertrauensmann gewählt. Er tritt damit die Nachfolge von Helga Krause an, die seit 1993 die Gesamtschwerbehindertenvertretung leitete, in diesem Jahr aber aus dem Unternehmen ausscheidet. Zum Stellvertreter Grunewalds wurde Gerd Figge aus dem Werk Bochum einstimmig ins Amt gewählt.

Schöne Geschichte

Alt, aber oho: Opel beendet die 7. Histo-Monte als bestes Hersteller-Team

Es kommt nicht auf Höchstgeschwindigkeit an und es dürfen nur Fahrzeuge der Baujahre 1931 bis 1976 an den Start: Das verspricht nicht gerade sportliche Höchstspannung? Weit gefehlt. Die „Histo-Monte“ bietet auch in diesem Jahr reichlich Augenschmaus. Mit von der Partie: Sieben Opel-Mannschaften, darunter der legendäre Ascona A, Baujahr 1974, damals pilotiert von Walter Röhl und Jochen Berger.

Rüsselsheim/Monaco (jh). Das Ergebnis zeigt, daß die sieben Teams und ihre Fahrzeuge keineswegs zum alten Eisen gehören. Maßgeblich zum Gewinn der Markenwertung für Opel trugen Roland Senge und Heinz Jansen bei, die im Kadett GTE von '76 den dritten Platz im Gesamtklassement errangen. Auch der vierte und der sechste Rang ging an Opel-Fahrer. Der legendäre Ascona mit Reinhard Hainbach am Steuer und Jochen Berger als Co-Pilot erreichte Platz 19.

28. Januar 1911 – von 23 Teilnehmern der „1. Rallye-Automobile Monaco“ treffen nach und nach immerhin 16 „Überlebende“ vor dem Casino des Fürstentums ein. Bis zu 74 Stunden vorher waren sie zur ersten Sternfahrt an die Côte d'Azur gestartet. Schon damals ein gewaltiges Medienereignis.

Seit 1993 huldigt der Automobilclub von Deutschland (AvD), Ausrichter des deutschen Teils der „Monte“ seit 1912, der Traditions-Rallye mit einer separat ausgeschriebenen Gleichmäßigkeits-Fahrt. 1999, zur 7. Histo-Monte, müssen die 95 Teilnehmer pro Renn-Tag vier bis fünf Gleichmäßigkeits-Prüfungen bestehen, eine davon im Testzentrum Dudenhofen. Auch in Rüsselsheim machte die Histo-Monte Station.

Mit von der Partie jener Ascona A, der 1974 Rallye-Geschichte schrieb: Mit dem gut 180 PS starken Rallyeauto aus Rüsselsheim wurden Walter Röhl und Co-Pilot Jochen Berger Europameister. Dieser Titel bedeutete vor allem für Röhl, der acht Jahre später mit dem Ascona 400 einen seiner drei Weltmeister-Titel eroberte, den

Durchbruch zu einer einzigartigen Karriere.

Bei der 7. Histo-Monte, die am 21. Januar am Nürburgring startete und über sieben Tage und 2400 Kilometer nach Monaco führte, kehrte der 74er Ascona auf die Rallye-Pfade zurück. Aber nicht

Sieger mußte wegen Rückenbeschwerden auf einen Start verzichten. Stattdessen griff kurzfristig Reinhard Hainbach ins Volant des Ascona.

Der 50jährige Hainbach aus dem hessischen Schotten hat seit jeher eine enge Bindung zu Opel. Während

seiner aktiven Zeit als Rallyepilot fuhr er mehrfach auf Opel, so auch 1974 den Ascona, mit dem er nun die Histo-Monte in Angriff nahm. Auch die „Monte“ selbst hat Hainbach, der in Gießen ein Opel-Autohaus führt, mehrfach bestritten, war dabei 1973 bester deutscher Teilnehmer.

Der Ascona A, von 1973 bis 1975 im Rallyesport eingesetzt und nach wie vor in den Opel-Sportfarben gelb und schwarz lackiert, stammt aus dem Oldtimer-Fundus des Rüsselsheimer Opel-Werkes.



Nur siegen ist schöner: 1982 gewannen Röhl/Berger auf dem Ascona die „echte“ Monte

nur der legendäre Rallye-Ascona, mit dem Röhl/Berger 1975 den ersten Rallye-Weltmeisterschaftslauf – die Rallye-Akropolis in Griechenland – für Opel gewannen, feiert bei der Histo-Monte ein Comeback, sondern auch Co-Pilot Jochen Berger. Der heute 52jährige wies von 1972 bis 1976 Röhl als erster Profi-Beifahrer Deutschlands den Weg und fungierte von 1976 bis 1992 als Teammanager in der Motorsport-Abteilung.

Mit dem ehemaligen Werksfahrer Walter Röhl wäre das „Dream-Team“ mit Berger und dem Ascona beinahe komplett gewesen, doch der viermalige Monte-

Minirennen

Endrunde um Kart-Titel in Bochum

Bochum (re). Volker Strycek, Ur-Bochumer und treibende Kraft im Rennsport, hatte viel Spaß bei den Endläufen zur Opel-Kart-Meisterschaft. Auf der Herner Monza-Indoor-Bahn ließ der begeisterte Rennfahrer kein Rennen mit den kleinen Flitzern aus. In einem Promi-Rennen erreichte Strycek aber nur den dritten Platz. Vor dem Opelaner landete ein 12jähriger „Profi“. Rene Sylvester vom Polizei-Motorsportclub Bochum und Bahnleiter Oliver Crämer, der den Heimvorteil nutzte, verwiesen Strycek auf den undankbaren dritten Platz.

An der Opel-Kart-Meisterschaft, die von Günther Ahlf ins Leben gerufen wurde, beteiligten sich pro Renntag durchschnittlich 30 Aktive. Immer wieder fahren auch

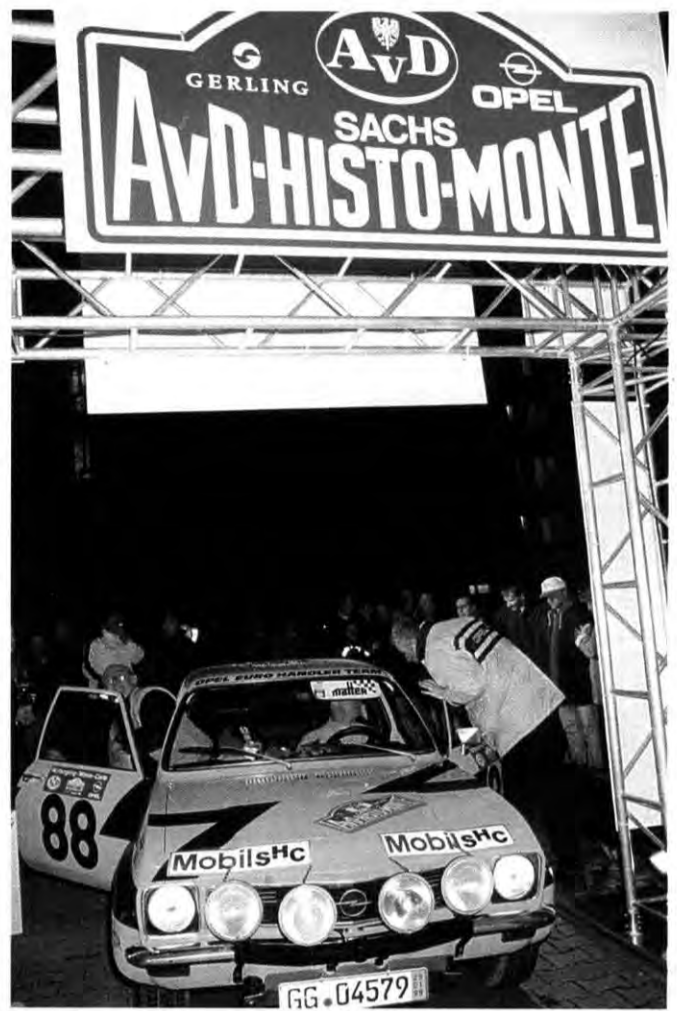
Gäste in den Rennen mit und sorgten für zusätzliche Spannung. In der abgelaufenen '98er Saison hatten in der Endabrechnung Michael Flaczyk, Markus Strippel und Thorsten Szymczak die Nase vorn.

In diesem Jahr soll die Meisterschaft noch attraktiver gestaltet werden. Die Läufe sollen nicht mehr nur in Herne und der näheren Bochumer Umgebung gefahren werden, sondern auf den verschiedensten Kart-Bahnen der Bundesrepublik. Gäste sollen künftig in einer gesonderten Wertung geführt werden.

Eingeladen sind auch die Opelaner aus den Standorten Rüsselsheim, Kaiserslautern und Eisenach, zu denen die Bochumer so engeren Kontakt pflegen wollen.



Angekommen: Volker Strycek (5.v.r.) inmitten der Kart-Fahrer



Heimspiel: Eine der Zwischenstationen hieß Rüsselsheim



Daß Fußballer immer nur den Sternen nachjagen, ist kaum mehr als ein Gerücht. Den ehemaligen Weltklassemann und Weltmeister Jürgen Grabowski jedenfalls hat jetzt der Blitz getroffen. Der mittlerweile 54jährige Ex-Kicker holte sich in Rüsselsheim einen schwarzen MV6 Caravan ab, der ihn auf seinen künftigen Wegen begleiten wird.



Mami hat den Kleinen fein gemacht und Papi hat seinen ersten fein gemacht, einen Olympia Rekord Caravan von 1953. Mit dieser Anmerkung schickte uns der „Kleine“ von damals dieses Erinnerungsfoto aus den späten fünfziger Jahren. Das Auto scheint nachhaltigen Eindruck hinterlassen zu haben: Dr. Wolf-Ulrich Herres ist zwischenzeitlich zwar ein ganzes Stück gewachsen und trägt auch keine kurzen Hosen mehr, aber seine Vorliebe für Opel ist geblieben. Er arbeitet mittlerweile im ITEZ.

Blitz-Licht

Elmar Reißfelder

Rüsselsheim (jan). Seit 1964 ist Elmar Reißfelder bei Opel im Zentralen Sozialwesen tätig. Diese lange Zeit an gleicher Stelle reichte aus für ein denkwürdiges Jubiläum: Am 15. Oktober 1998 füllte Elmar Reißfelder den 40 000sten Rentenanspruch seiner Karriere aus.

Daß es der 15. Oktober war, weiß Reißfelder ganz genau: „Ich schreib' mir alles auf. Das ist so, wenn man im Sternzeichen Jungfrau geboren ist“, lacht der gebürtige Karlsruher. Vor 35 Jahren kam er von der Hessischen Landesversicherungsanstalt in Frankfurt, wo er gelernt hatte, zu Opel nach Rüsselsheim.

Einer schier endlosen Zahl von Mitarbeitern hat der mittlerweile 58jährige Verwaltungsangestellte in

den Lebensabend geholfen, fürs Jahr 2000 ist der eigene geplant. Und den werde er genießen.

„Dann habe ich Zeit für meinen großen Garten und meine CD-Sammlung“, so Reißfelder. „Die ist so riesig, da kann ich 14 Tage non-stop Musik mit machen.“, erzählt der notorische Fröhlichsteher, der seit 1964 jeden Tag ab sieben Uhr morgens für seine Kundschaft da ist.

Im Bett bleiben am Wochenende oder gar als Rentner? „Da hat man ja gar nichts vom Tag“, lacht Reißfelder. „Ich bin froh, daß ich nicht daheim sitze, aber wenn ich aufhöre, reicht's dann auch. Den letzten Antrag, den stellt aber die Kollegin.“



Foto: Chalkpa-Müller

Eine automobiler Institution

100 Jahre Opel: Vom Familienunternehmen zum „Global Player“



Autopioniere: Heinrich und Wilhelm Opel hier mit Carl Jörns (v.l.)

Die Erfolgsbasis für das 1862 gegründete Unternehmen legt 1899 der Opel Patent-Motorwagen „System Lutzmann“. Opel ist damit das zweitälteste, bestehende Automobilunternehmen in Deutschland, das bisher rund 50 Millionen Fahrzeuge produziert hat.

Rüsselsheim (jh). Die Zeiten ändern sich: Im ersten Jahr werden elf handgefertigte Einzelstücke an die Kundschaft ausgeliefert, 1997 registriert die Marke gemeinsam mit der britischen Schwester Vauxhall 1,56 Millionen Neuzulassungen. Doch zurück zu den Anfängen: Adam Opel beginnt 1862 als Nähmaschinenhersteller und engagiert sich auch im Fahrradbau. Als sich Ende des Jahrhunderts die Lage im Nähmaschinen- und Fahrrad-Geschäft verschlechtert, sehen die Söhne des Firmengründers ihre Chance im neuentstehenden Automobilmarkt.

Am 21. Januar 1899 erwerben die Opel-Brüder die Motorwagenfabrik Friedrich Lutzmanns und beginnen mit der Produktion in Rüsselsheim. Da das Geschäft mit dem jungen Fortbewegungsmittel nicht wie erwartet floriert, baut man ab 1902 Darracq-Modelle in Lizenz. Doch das reicht den Opel-Brüdern nicht. 1902 zeigen sie auf der Hamburger Auto-Ausstellung ihr erstes eigenes Modell, den 10/12 PS.

Die jungen Autobauer befinden sich auf dem richtigen Weg: 1906 fertigen sie bereits das 1000. Fahrzeug – eine für damalige Verhältnisse rekordverdächtige Geschäftsent-

wicklung. Der Durchbruch gelingt im Jahr 1909 mit dem „Doktorwagen“. Er kostet mit 3 950 Mark halb so viel wie die Konkurrenzmodelle und ebnet so einer breiteren Bevölkerungsschicht den Weg zum Auto. Der Verkaufserfolg beflügelt das Wachstum der Firma. Bereits 1914 hat Opel alle Konkurrenten überflügelt und wird größter deutscher Fahrzeughersteller.

Auch durch fortschrittliche Produktionstechniken macht das Unternehmen früh von sich Reden. So investiert Opel 1924 eine Million Goldmark

und setzt als erster deutscher Hersteller die Fließbandtechnik ein. Vorteil: Trotz der Inflation kann Opel seine Modelle zu einem günstigen Preis anbieten. Mit einem Marktanteil von 37,5 Prozent und 42 771 verkauften Einheiten ist das Unternehmen 1928 der größte deutsche Automobilhersteller. Gleichzeitig genießt die Marke in den 20er Jahren auch den Ruf des größten Zweiradanbieters weltweit.

Goldene Zwanziger auch in Rüsselsheim

Vor allem die Weltwirtschaftskrise führt dazu, daß sich die Opel-Brüder Ende der 20er Jahre nach einem starken Partner umschauen. Ende 1928 schaffen sie die Kooperations-Voraussetzun-

gen und wandeln das Unternehmen in eine AG um. Im März 1929 einigen sich die Opel-Nachkommen mit Vertretern von GM. Der weltgrößte Automobilhersteller übernimmt die Aktienmehrheit.

Ende der zwanziger Jahre erregt das „RAK“-Raketenprogramm riesiges Aufsehen. Am 23. Mai 1928 erreicht Fritz von Opel auf der Berliner Avus mit dem RAK 2 eine Geschwindigkeit von 238 km/h. „Raketen-Fritz“, wie er nur noch genannt wird, treibt die Weiterentwicklung des „Raketenantriebs“ voran. Es folgen Schienenversuche, bei denen „RAK 3“ den Geschwindigkeitsweltrekord auf 254 km/h schraubt. Nach dem erfolgreichen Flug mit dem Raketenflugzeug „RAK 1 Friedrich“ enden 1929 die Versuche des Raketenpioniers.



Engagement fürs Revier: Seit 37 Jahren baut Opel in Bochum Autos – zunächst den Kadett

Zur gleichen Zeit verbucht Opel zunehmend internationale Verkaufserfolge. Neue Stützpunkte entstehen unter anderem in Japan, China und Südamerika. Mitte der 30er Jahre avanciert das Unternehmen zum größten Hersteller Europas. Die steigende Lkw-Nachfrage führt 1935 zum Bau eines neuen Werkes in Brandenburg. Die Fertigungskapazität der Fahrräder schrumpft zugunsten der ständig wachsenden Pkw-Nachfrage immer mehr. 1937 verkauft Opel schließlich diesen Geschäftszweig an NSU. 1940 läuft der einmillionste Opel vom Band, ein Kapitän. In den folgenden Kriegsjahren entstehen im Werk neben zahlreichen Blitz-Lkw-Modellen Ersatzteile und Komponenten für die deutsche Rüstungsindustrie, unter anderem Fahrwerke, Cockpits und Triebwerksteile.

Dem Wiederaufbau folgt die Expansion

Unmittelbar nach dem 8. Mai 1945 beginnt der Wiederaufbau der fast völlig zerstörten Rüsselsheimer Fabrik, das Werk Brandenburg ist hingegen irreparabel zerstört. Obwohl die Kadett-Produktionsanlagen demontiert werden und als Reparationsleistung an

1962 eröffnet Opel in Bochum ein zweites Werk. Mit dem neuen Kadett aus dem Revier demonstriert das Unternehmen Selbstbewußtsein. Zum einen, weil Opel erstmals nach dem Krieg wieder in der Kompaktklasse vertreten ist. Zum anderen, weil mit dieser Standortentscheidung ein Zeichen für die krisengeschüttelten Menschen im Revier gesetzt wird. Der Kadett entwickelt sich schnell zum Bestseller und wird bis 1991 weltweit elf Millionen mal verkauft.

Vier Jahre später plagen Opel erneut Kapazitätssorgen. Obwohl die Werke in Rüsselsheim und Bochum mit Hochdruck arbeiten, kommt es zu Lieferengpässen. In Kaiserslautern entsteht deshalb ein drittes Werk. Eine weitere Einweihungsfeier findet 1966 im hessischen Dudenhofen statt. Opel eröffnet dort ein Testzentrum, das Prüfgelände auf dem Rüsselsheimer Werks Gelände war den Anforderungen nicht mehr gewachsen.

Für den vierten deutschen Standort wählt das Unternehmen direkt nach der Wiedervereinigung 1990 die Wartburg-Stadt Eisenach, die auf eine lange Automobilgeschichte zurückblickt. Mit dem hier realisierten Opel-Produktionssystem setzt die 1992 eröffnete Opel Eisenach GmbH Maßstäbe im Hinblick auf Produkti-



Neuanfang: Opel investiert nach der Einheit in Eisenach

die Sowjetunion gehen, verläßt bereits 1946 der erste Nachkriegs-Opel, ein 1,5 Tonneer Blitz-Lkw, das Werk. Ein Jahr später startet mit einer Version des Vorkriegsmodells Olympia die Pkw-Produktion. Schon 1950 ist das Werk instandgesetzt, drei Jahre später steigt die Produktion erneut auf über 100 000 Fahrzeuge. 1956 läuft der zweimillionste Opel vom Band. Das Jubiläummodell, ein Kapitän, wird vergoldet und erzielt auf Ausstellungen einen bemerkenswerten Bekanntheitsgrad.

vität und Qualität. Innerhalb des Konzerns dient es als Vorbild für neue Werke weltweit.

Zum 30. Geburtstag des Werkes Kaiserslautern eröffnet Opel im September 1996 dort eine weitere Produktionsstätte: Das neue Dieselmotorenwerk wird mit einer Investition von 500 Millionen Mark realisiert.

Mit ca. 44 400 Mitarbeitern in vier Werken ist Opel heute nicht nur einer der größten Arbeitgeber in Deutschland. Auch im internationalen Verbund aller GM-Organisationen spielt Opel eine führende Rolle. ■

Chronik der Ereignisse

1899 Vertrag mit dem großherzoglichen Hofwagenbauer Friedrich Lutzmann aus Dessau. Start der Automobilfertigung in Rüsselsheim, erstes Modell „Opel Patent-Motorwagen System Lutzmann“.

1901 Vertrag mit dem Franzosen Alexandre Darracq über die Lizenzfertigung von Darracq-Automobilen. Bau des ersten Opel-Motortrades.

1902 Die ersten Darracq-Fahrgestelle werden in Rüsselsheim mit Opel-Karoserien versehen, die Fahrzeuge unter dem Markennamen Opel-Darracq angeboten.

Im Herbst entsteht die erste Opel-Eigenkonstruktion, das Modell 10/12 PS mit neuentwickeltem Zweizylindermotor.

1903 Bau des ersten Opel-Vierzylindermotors für das Modell 20/22 PS.

1906 Gründung einer Werksniederlassung in Berlin, Fertigstellung des 1000. Opel-Automobils.

1909 Mit der Produktion des „Doktorwagens“ 4/8 PS vollzieht Opel erstmals den Schritt zum erschwinglicheren Automobil für breitere Bevölkerungsschichten.

1910 Einführung des Baukastensystems in der Produktion: Vorgefertigte Karosserien können mit unterschiedlichen Fahrgestellen und Motoren kombiniert werden.

1911 Opel besetzt neue Marktlücken: Es entsteht der erste Flugmotor, der einen Euler-Doppeldecker antreibt. Außerdem bieten die Rüsselsheimer einen Motorflug für landwirtschaftliche Großbetriebe an.

1912 Produktion des 10 000. Opel-Motorwagens. Mit den Erfahrungen aus dem Großbrand 1911 entwickeln und produzieren die

Rüsselsheimer „Motor-Feuerspritzen“, die zunächst nur die eigene Werksfeuerwehr unterstützen, dann aber auch erfolgreich an Städte und Gemeinden verkauft werden.

1913 Für die Grand Prix-Saison entstehen Rennwagen mit bahnbrechender Motorentechnik: Die Vierzylinder-Aggregate mit vier Liter Hubraum verfügen über Vierventil-Technik mit obenliegender Nockenwelle, die eine Königs-welle antreibt.

1914 Mit verwandter Motorentechnik entsteht ein Renn- und Rekordwagen, der

jedoch mit einem Zylinderinhalt von 12,3 Litern das hubraumstärkste Fahrzeug ist, das jemals in Rüsselsheim entstanden ist.

Opel avanciert zum größten deutschen Fahrzeughersteller; Produktionsstart des erfolgreichen 5/14 PS-Modell mit Beinamen „Puppchen“.

1916 Erster Opel-Sechszylindermotor mit 4,7 Liter Hubraum im Modell 18/50 PS.

1919 Einweihung der Opel-Rennbahn südlich von Rüsselsheim. Das Beton-Oval mit überhöhten Kurven ist die erste permanente Renn- und Versuchsstrecke in Deutsch-

land – lange vor solch traditionsreichen Rennstrecken wie der Berliner Avus oder dem Nürburgring.

1924 Opel investiert eine Million Goldmark in die Modernisierung der Automobilfertigung und führt als erster deutscher Hersteller die Großserienproduktion mit Fließbandtechnik ein. Erstes Modell: der legendäre 4/12 PS, besser bekannt als „Laubfrosch“.

Weitere Neuerung im Händlernetz: Einführung von genormten Wartungsarbeiten zu Festpreisen.

1926 Durch die revolutionären Produktionsverfahren

Ein Jahrhundert Mobilität

Vom Einzylinder bis zu Astra & Co. – In den letzten 100 Jahren brachte Opel viele Volkswagen auf die Straße



Durchbruch: Der „Doktorwagen“ von 1909 wird ein Riesenerfolg



Großserie: Der „Laubfrosch“ ist Opels erstes Fließband-Modell



Volkswagen: Der 1935 gebaute Opel P 4 ist konkurrenzlos günstig



Nachkriegserfolge: Der Kapitän und der Blitz mit Kapitän-Motor

Im Laufe seiner Geschichte entwickelte Opel zahlreiche Modelle, die bis heute einen legendären Ruf genießen. Nach dem Lutzmann und den Lizenzbauten des französischen Herstellers Darracq rollt bereits im Herbst 1902 die erste Eigenkonstruktion aus den Werkshallen.

Rüsselsheim (H). Das Modell 10/12 PS verfügt über einen Zweizylinder-Motor. Aus 1,9 Litern Hubraum mobilisiert das Triebwerk zwölf PS bei bescheidenen 1200 Umdrehungen. Gaswechsel nach dem Querstromprinzip, automatische Ölpumpe, Spritzvergaser und Batteriezündung gehören zu den technischen Highlights der Zeit.

Bereits 1909 bietet Opel mit dem „Doktorwagen“ ein günstiges Modell für eine breitere Käuferschicht. 1913 legen die Konstrukteure den Grundstein für eine neue Motorentechnik. Für die Grand Prix-Rennen entwickeln sie einen Vierzylindermotor mit Vierventil-Technik. Je zwei Ein- und Auslassventile beatmen einen Zylinder, die Betätigung erfolgt über eine obenliegende Nockenwelle und Kipphebel. Für den Nockenwellen-Antrieb sorgt eine üppig dimensionierte Königswelle. Im selben Jahr entsteht mit ähnlicher Motortechnik das gewaltigste Triebwerk, das jemals Rüsselsheim verlassen hat. Das Aggregat des Renn- und Rekordwagens hat 12,3 Liter Hubraum und mobilisiert beachtliche 260 PS.

Erster Verkaufshit stammt von 1909

Auch der 1914 vorgestellte Opel 5/12 PS mit dem Spitznamen „Puppchen“ wird ein Verkaufsschlager. Anfang der 20er Jahre läuft das neue Kleinwagenmodell 4/12 PS vom Band. Der „Laubfrosch“, wie der Zweisitzer wegen seiner grünen Lackierung genannt wird, geht 1924 in Serie. Mit diesem Modell steigt zum ersten mal in der Unternehmensgeschichte die Gesamtauflage eines Fahrzeuges auf über 100 000 Einheiten.

1935 läuft die Produktion des legendären Olympia an, der als erstes deutsches Serienfahrzeug über eine selbsttragende Ganzstahlkarosserie verfügt. Seine Karosserie ba-

siert auf einem 1934 erteilten Patent und bietet viele Vorteile: niedriges Gesamtgewicht, verbesserte passive Sicherheit und gute Aerodynamik. Gleichzeitig ermöglicht dieses Fahrzeugkonzept eine neue Fertigungsmethode, für die Opel ebenfalls ein Patent erhält und die als eine der wichtigsten Innovationen in der Geschichte des Autobaus gilt. Die neue Technik ermöglicht die getrennte Vormontage von Karosserie sowie Motor, Antriebsstrang und Achsen. Beide Komponenten können die Mitarbeiter bei diesem Verfahren schneller und leichter montieren, bei der anschließenden „Hochzeit“ werden sie zusammengefügt.

1936 bringt Opel den Kadett. Ein 1,1-Liter-Reihenvierzylinder mit 23 PS treibt das

Modell an, das Höchsttempo liegt bei 98 km/h. Bis 1940 setzen die Händler 107 608 Exemplare ab. Mit dem Super 6 und dem Admiral erweitert die Marke 1937 ihre Palette um zwei Oberklasse-Modelle mit Sechszylinder-Motoren.



Kompakt: 1962 rollt der Kadett aus dem neuen Bochumer Werk

Im März 1953 kommt mit dem Olympia Rekord die erste Neuentwicklung nach 1945. Der spätere Bestseller mit Ponton-Karosserie erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 122 km/h. Mit dem nur wenige Monate später neu eingeführten Top-Modell Ka-

pitän mit überarbeiteter Technik und neuer Karosserie ist die Marke auch wieder erfolgreich in der Oberklasse vertreten.

Die Besucher der IAA 1965 trauen ihren Augen nicht, steht dort ein zweiseitiges Sportcoupé, das so gar nicht in die Großserienwelt passen will, der „Experimental-GT“. Die Opel-Offiziellen verneinen die Fragen nach einer Serienfertigung heftig. 1968 kommt das Auto dann doch. Mit der Anzeigenkampagne unter dem Titel „Nur Fliegen ist schöner“ stehen die Werbetexter in Sachen Phantasie ihren Design-Kollegen in nichts nach.

In den 70er Jahren setzt Opel mit dem Ascona neue Akzente. Der zweitürige Coupé-Ableger Manta führt die Tradition sportlicher Modelle weiter und entwickelt sich sogar zu einem Kult-Auto, das rund 500 000 Käufer findet.

Vor dem Hintergrund der Ölkrise entwickelt Opel Ende der 70er Jahre ein Modellprogramm, das den Anforderungen der 80er Jahre gerecht werden soll. Bereits Ende der 70er Jahre präsentiert das Unternehmen den Rekord E. Mit

seiner aerodynamischen Form begeistert er die in punkto „niedriger Benzinverbrauch“ sensibilisierten Kunden. Der Senator und das auf ihm basierende Coupé Monza sind die nächsten Modelle. Den dritten Programm-Teil stellt 1979 der Kadett D dar, der erste Opel mit Frontantrieb.

Den Rekord löst 1986 der Omega ab. Die Limousine setzt neue Maßstäbe in Sachen Benzinverbrauch. Mit dem cW-Wert von 0,28 ist der Newcomer die strömungsgünstigste Serienlimousine der Welt. Nachfolger des Ascona wird 1988 der Vectra. 1990 belebt das Unternehmen mit dem Calibra die Coupé-Tradition.

Die Ära des Kadett währt stolze 55 Jahre

Zu Beginn der 90er Jahre startet Opel erneut durch. 1991 endet nach 55 Jahren die Kadett-Ära, der neue Astra steht bereit. Auch im Segment geländegängiger Fahrzeuge etabliert sich das Unternehmen als erster deutscher Volumenhersteller. Der Frontera wird auf Anhieb Marktführer, zusammen mit dem Monterey und den Campo-Versionen steigen die Rüsselsheimer sogar zum größten Geländewagen-Anbieter Europas auf.

1999 bietet Opel mit Corsa, Tigra, Astra, Vectra und Omega sowie den geräumigen Familienfahrzeugen Zafira und Sintra eine der umfangreichsten und innovativsten Modellpaletten an. Freizeitfahrzeuge wie Astra Cabrio, Frontera und Monterey runden das Programm ab. Und mit der Einführung von Arena und Movano läßt Opel seine Nutzfahrzeug-Tradition aufleben. ■



Preisträger: Der Calibra heimste viele Auszeichnungen ein

und aufgrund der starken Nachfrage sinkt der „Laubfrosch“-Preis von ursprünglich 4 500 Mark auf 2 980 Mark, später sogar auf 1 990 Mark.

1928 Opel ist bei einem Marktanteil von 37,5 Prozent der mit Abstand größte deutsche Automobilhersteller. In Vorbereitung auf eine Kooperation mit General Motors wird das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Vorstellung des avantgardistischen Motorrads Opel Motocub mit Preßstahlrahmen.

Beginn des RAK-Programms: RAK 1 beschleunigt auf der Opel-Bahn in acht Sekunden auf 100 km/h. Kurz

darauf erreicht Fritz von Opel auf der Berliner Avus mit dem RAK 2 eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h.

1929 GM übernimmt die Aktienmehrheit. Als erster deutscher Hersteller gründet Opel eine Versicherungsgesellschaft und die „Opel Bank“ zur Finanzierung von Ratenkäufen.

1931 Opel produziert die Schnell-Lastwagen „Opel Blitz“ und richtet als erster Hersteller eine Kundendienst-Schule ein.

1935 Opel präsentiert den Olympia, das erste deutsche Großserienfahrzeug mit selbsttragender Ganzstahl-

karosserie. Vorteile: Geringes Gewicht, höhere passive Sicherheit, verbesserte Aerodynamik, neues Produktionsverfahren in der Fertigung (Hochzeit).

Bau eines Lastwagen-Werks in Brandenburg, Jahreskapazität 25 000 Blitz-Modelle.

Als erster deutscher Hersteller übertrifft Opel bei der Jahresproduktion die magische Grenze von 100 000 Fahrzeugen.

1936 Erste Kadett-Generation, ebenfalls mit selbsttragender Sicherheitskarosserie.

Mit einer Jahresproduktion von 120 293 Fahrzeugen größter Autohersteller Europas.

1937 Konzentration auf die Automobilproduktion, Verkauf der Fahrradproduktion an NSU – nach 2,6 Millionen Exemplaren.

1939 Opel ist der größte und fortschrittlichste Automobilhersteller in Europa. Mitarbeiterzahl: 25 374.

1940 Produktion des einmillionsten Opel, ein Kapitän.

Ab Oktober ruht auf Weisung der NS-Regierung die Pkw-Produktion.

In den Rüsselsheimer Werkshallen entstehen neben zahlreichen Blitz-Modellen, unter anderem mit Allrad- oder Kettenantrieb, Flugzeugfahr-

werke, -cockpits und kugelsichere Flugzeugtanks.

1944 Das Werk Rüsselsheim wird zu 50 Prozent, die Fabrik in Brandenburg nahezu völlig, zerstört.

1945 Die gesamten Kadett-Produktionsanlagen werden demontiert und gehen als Reparationsleistung an die Sowjetunion.

1946 Bau des ersten Nachkriegs-Opel, ein Opel Blitz 1,5 Tonnen.

1947 Wiederaufnahme der Pkw-Produktion mit dem Modell Olympia.

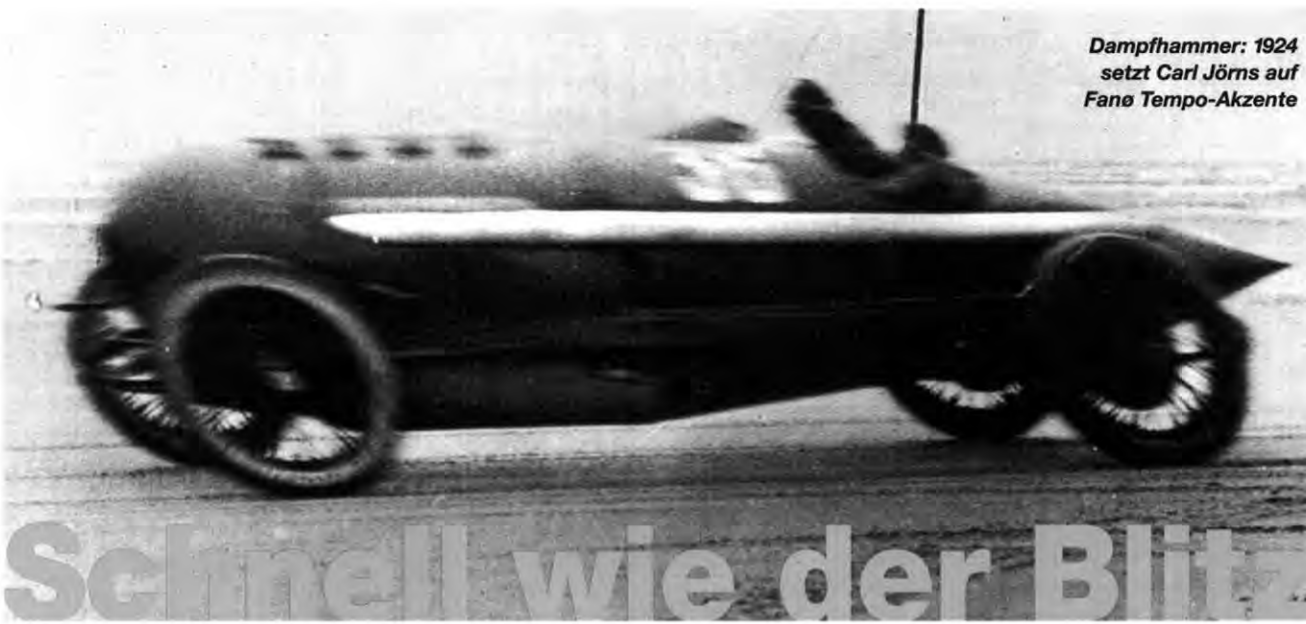
1953 Olympia Rekord, erster Opel mit Pontonkarosserie. Die Jahresproduktion liegt wieder über 100 000 Fahrzeuge.

1956 Der zweimillionste Opel wird produziert, ein Kapitän.

1962 Eröffnung eines neuen Werkes in Bochum für die Produktion des neuen Opel Kadett.

1966 Produktionsjubiläum in Bochum: Der einmillionste Kadett verläßt die Werkshallen.

Fortsetzung auf Seite 18



Dampfhammer: 1924 setzt Carl Jörns auf Fano Tempo-Akzente

Schnell wie der Blitz

100 Jahre Automobilbau bei Opel bedeutet auch 100 Jahre Motorsport

Sehr früh wurden bei Opel die Weichen für ein langes und traditionsreiches Engagement im Motorsport gestellt: Bereits 1899 debütierte ein Opel Patent-Motorwagen „System Lutzmann“ bei einem Automobilrennen, den ersten Erfolg können die Rüsselsheimer bereits 1901 bei dem Bergrennen auf dem Königsstuhl erringen. Größere Siege stellen sich dann ab 1903 ein.

Rüsselsheim (jh). Ein modifizierter 10/12 PS sorgt bei den Autorennen auf der Frankfurter Pferderennbahn für Furore. Gründerenkel Fritz von Opel schlägt sich erfolgreich gegen die Konkurrenz. Bei dieser Veranstaltung beginnt auch die Karriere eines der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer: Carl Jörns. Gleich im ersten Rennen belegt er den dritten Platz. Bis zu seinem Karriereende 1926 folgen 288 Siege und vordere Platzierungen, die „Carlo“ Jörns ausschließlich auf Opel-Fahrzeugen erzielt.

Der Gewinn des Kaiserpreises für den besten deutschen Wagen im Jahre 1907 gehört sowohl für Carl Jörns als auch für das junge Automobilunternehmen zu den bedeutendsten Erfolgen: Nach der Siegesfeier erhebt Kaiser Wilhelm II. Opel in den Rang eines Hoflieferanten.

Für die Grand Prix-Rennen entwickeln die Rüsselsheimer 1913 einen Vierzylindermotor mit Vierventil-Technik. Die erste Generation dieser Motorenfamilie hat dem Reglement entsprechend vier Liter Hubraum. Die ersten Einsätze verlaufen enttäuschend, zahlreiche Defekte werfen den ultraschnellen Blitz zurück. 1914 darf das Hubvolumen dann 4,5 Liter betragen, die Leistung liegt jetzt bei 110 PS. Der französische Grand Prix ver-

läuft erfolgreicher, die Technik scheint nun ausgereift zu sein. Jedoch verhindert jetzt der erste Weltkrieg weitere friedliche Wettkämpfe.

Opel-Renner hängt Zwölfzylinder ab

Im selben Jahr entsteht mit ähnlicher Motortechnik ein gewaltiges Triebwerk mit 12,3 Liter Hubraum und 260 PS. Mit diesem „Dampfhammer“ gewinnt Werksfahrer Jörns nicht nur zahlreiche Sprint- und Bergrennen. Er besiegt mit diesem Boliden auf der dänischen Insel Fano sogar den späteren Geschwindigkeitsweltrekordler Malcolm Campbell, der dort einen Zwölfzylinder-Sunbeam einsetzt.

Nach den Kriegs- und Wirtschaftswunderjahren legt der Rallye-Kadett 1966 den Grund-

stein für erneute Erfolge im Motorsport. Modelle, die den verschiedenen Reglements entsprechend getunt sind, gewinnen etwa die berühmte Rallye Monte Carlo. Premiere feiert 1969 ein Opel-Markenrennen für Spezial-Tourenwagen und Spezial-GT im Rahmenprogramm des „Großen Preis von Deutschland“, bei dem ausschließlich GT, Kadett und Commodore zum Einsatz kommen.

Ab 1971 treten auch speziell präparierte Ascona zum multinationalen Kräftevergleich an und können zahlreiche Trophäen gewinnen. Walter Röhrhler feiert 1974 in einem überarbeiteten Ascona A seinen ersten großen Erfolg und wird gemeinsam mit Christian Geistdörfer Rallye-Europameister. 1982 übertreffen sie ihre eigene Leistung noch einmal, gewinnen erneut die Rallye Monte Carlo und werden mit ihrem Ascona 400 Rallye-Weltmeister. Zur Nachwuchsförderung führt das Unternehmen bereits 1979 einen Rallye-Markenpokal ein, den Opel Kadett-Cup, der später durch den Opel-Junior-Cup ersetzt wird.

Als Nachfolger des Ascona 400 wird ab

1983 der neue Manta 400 offiziell bei in- und ausländischen Wettbewerben eingesetzt und fährt auf Antrieb bei der Deutschen Rallye-Meisterschaft in der Gruppe A für seriennahe Fahrzeuge einen Sieg ein. Mit Beginn der Saison 1985 sammelt schließlich ein Corsa im Gruppe A-Trimmsportliche Lorbeeren.

Ab 1988 engagiert sich Opel auch werksseitig mit einem Kadett GSi 16V in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). 1990 wird der GSi von einem Omega 3000 24 V abgelöst, zwischen 1991 und 1993 kommen die Evolutionsmodelle zum Einsatz.

Der Calibra V6 mischt die DTM auf

Der Calibra tritt 1993 erstmals bei der DTM an, ein Jahr später gehen schon drei allradgetriebene V6-Versionen – pilotiert unter anderem vom früheren Formel 1-Piloten Keke Rosberg – an den Start. 1995 besteht das Opel-Team für die DTM aus sechs Renn-



Nur Fliegen ist schöner: Der GT hatte auch Motorsportqualitäten



Kraftprotz: Der DTM-Calibra bescherte Opel die Meisterschaft



Nix für Kids: Das Astra Kit-Car ist eine brandneue Entwicklung

Calibra. Bei der Internationalen Tourenwagen-Meisterschaft (ITC) 1996, der Nachfolge-Rennserie der DTM, wird die konsequente Weiterentwicklung der Renn-Calibra vom Erfolg gekrönt: Manuel Reuter gewinnt die Fahrermeisterschaft, und Opel holt den Markentitel.

Das Engagement in der Nachwuchsrennserie „Formel 3“ beginnt 1990 als Motorenlieferant und führt zu 16 Meistertiteln. Getunte Versionen des serienmäßigen Zweiliter-16V-Triebwerks verhelfen den späteren Formel 1-Fahrern wie dem Portugiesen Pedro Lamy 1992, dem Niederländer Jos Verstappen 1993 und Nor-

berto Fontana 1994 vor Ralf Schumacher zum Sieg.

Etwas „gezähmt“ kommt der gleiche Motor auch in der „Formel Opel“ zum Einsatz, die 1988 als Opel Lotus Challenge ihre Premiere feiert. Diese Serie hat sich zu einer Talentschmiede gemauert. Über ein Dutzend der Opel-Eleven hat bereits den Sprung in die Formel 1 geschafft. Unter ihnen Heinz-Harald Frentzen, der amtierende Formel 1-Weltmeister Mika Häkkinen und David Coulthard.

Mit Vectra- und Astra-Tourenwagen feiert das Unternehmen in der Tourenwagen-Klasse 2 viele Erfolge. 1996 gibt der neu entwickelte Vectra sein Renndebüt im deutschen STW-Cup. In der Rennsaison 1997 engagiert sich Opel dort erstmals werksseitig. Nach diesem „Lehrjahr“ erreicht das Team mit den Fahrern Manuel Reuter, Uwe Alzen, Eric Helary und Alexander Burgstaller 1998 die Marken-Meisterschaft. Neben dem STW-Cup bilden die „Formel 3“, die „Formel Opel“ und in der kommenden Saison verschiedene Rallye-Meisterschaften, die mit dem Astra Kit-Car bestritten werden, den Schwerpunkt des aktuellen Motorsport-Programms. ■



Zu Lande, zu Wasser...: Ob auf der Opel-Rennbahn (l.) oder in freier Wildbahn – das Motorsportengagement kennt keine Grenzen



Foto: (l.) Opel

Opel eröffnet ein Testzentrum im hessischen Dudenhofen und ein Komponentenwerk in Kaiserslautern.

1968 Präsentation des Opel GT. Der Werbeslogan „Nur Fliegen ist schöner“ entwickelt sich zum geflügelten Wort.

1971 Der zehnmillionste Opel ist ein Rekord Caravan.

1972 Opel ist der größte deutsche Automobilhersteller. Marktanteil: 20,4 Prozent.

1979 Vorstellung des Kadett „D“, das erste Opel-Modell mit Frontantrieb.

1981 Mit der Studie „Tech 1“ demonstriert Opel seine Vorreiterrolle auf dem Gebiet der Aerodynamik, der cW-Wert liegt mit 0,235 auf Weltrekordniveau.

1982 Für die Produktion des neuen Corsa errichtet Opel im spanischen Saragossa ein neues Werk.

Walter Röhrhler gewinnt mit seinem Beifahrer Christian Geistdörfer auf Ascona 400 die Rallye Monte Carlo und die Rallye-Weltmeisterschaft.

1983 Ein Senator verläßt als 20millionster Opel die Rüsselsheimer Produktionsanlagen.

1984 Vorstellung des Kadett „E“, die Version GSi ist mit einem cW-Wert von 0,30 weltweit windschlüpfigstes Auto seiner Klasse.

1985 Opel ist erster Hersteller in Deutschland mit kompletter Katalysator-Modellreihe.

1989 Opel rüstet als erster europäischer Hersteller alle seine Modelle serienmäßig mit Katalysator aus.

1990 Als erster Automobilproduzent verwirklicht Opel einen Recycling-Kreislauf für Kunststoffe.

1991 Der Kadett-Nachfolger Astra erhält das Opel-Safety-System mit Seitenaufprallschutz, Stützrampen in den Sitzen und Gurtstraffern.

Mit dem Modell Frontera präsentiert das Unternehmen zum ersten Mal ein geländegängiges Freizeitfahrzeug, daß bereits im ersten Jahr Marktführer in Europa wird.

1992 Das Werk Eisenach geht an den Start. Hier wird erstmals das richtungweisende Opel-Produktionssystem verwirklicht, das im Rahmen der Umstrukturierung bestehender Standorte und auf neu errichtete Werke weltweit übertragen wird.

1994 Der 30millionste Opel ist das Top-Modell MV 6.

1995 Als erstes deutsches Automobilunternehmen stattet Opel alle Personalfahrzeuge mit Full Size-Airbags für Fahrer und Beifahrer aus.

Im neuen Vectra realisiert Opel als erster Großserienhersteller weltweit das Pedal Release System und den Hybrid-Airbag.

1996 Mit dem Modell Sintra präsentiert Opel erstmals eine Großraumlimousine. Vorstellung des weltweit ersten direkt einspritzenden Turbodieselaggregats mit Vierventiltechnik.

Manuel Reuter gewinnt auf einem Opel Calibra die ITC-Meisterschaft.

1997 Erstmals offeriert ein europäischer Hersteller einen Dreizylinder-Motor. Der 1.0 l 12 V ist im Corsa erhältlich.

Auf der Frankfurter IAA wird der Astra und der Compact Van Zafira präsentiert.

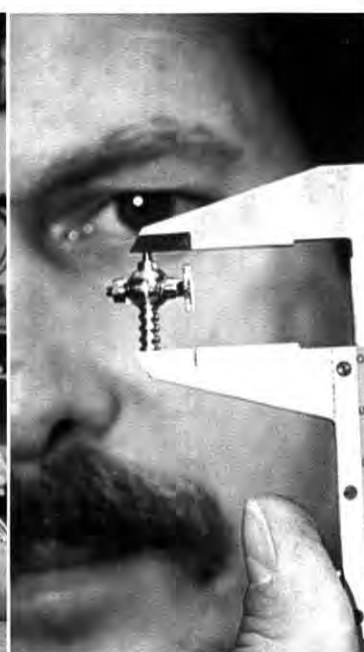
Präsentation der Nutzfahrzeug-Baureihe Arena.

1998 Produktionsstart der neuen Astra-Modelle.

Vorstellung der neuen Monterey- und Frontera-Modelle. In Rüsselsheim läuft der einmillionste Vectra vom Band. ■



Hand-Arbeit: Das Modell ist bis ins kleinste Detail perfekt



Glücklich: Ramona und Fritz Prüver bei der „Fahrzeugübergabe“

Detailverliebt

Der Modellbauer Fritz Prüver stellte den Lutzmann in 1:3 auf die Räder

950 – 475 – 470: Das sind die Maße, von denen so mancher Autofan seit kurzem träumt. Besonders windschlüpfig kann ein solches Modell zwar nicht sein, wenn es fast so hoch wie breit ist. Aber welchen Liebhaber automobiler Raritäten stören ungünstige

cW-Werte, wenn es sich um ein solch wunderschönes Stück handelt. Rechtzeitig zum großen Autojubiläum bei Opel hat der Eisenacher Modellbauer Fritz Prüver in sieben-einhalb Monaten den Lutzmann im Maßstab 1:3 nachgebaut.

Eisenach/Rüsselsheim (jh). Insgesamt 2 252 Teile hat Prüver für das kinderwagengroße Modell – die oben genannten Maße geben Länge, Breite, und Höhe in Millimeter wieder – zusammengebaut. Ehrensache für einen Perfektionisten wie den gebürtigen Sachsen, daß davon nichts aus dem Ladenregal stammt. Drehen, schweißen, löten, sägen, fräsen, feilen... Prüver beherrscht alle handwerklichen Fähigkeiten und setzt sie der Authentizität seiner Modelle willen auch konsequent ein.

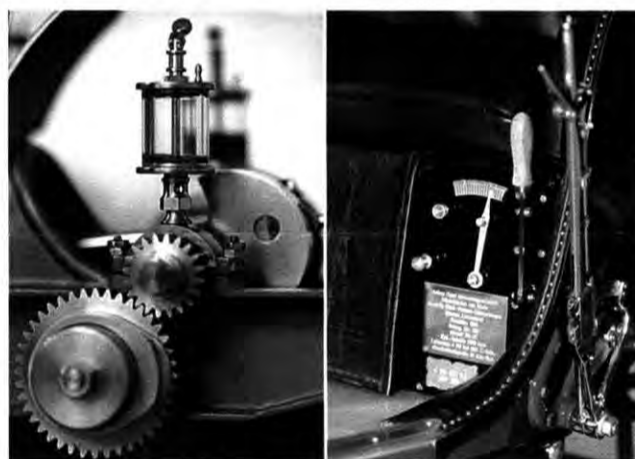
Keine einfache Aufgabe, bedenkt man, daß es vom Lutzmann keine Konstruktionsunterlagen mehr gibt. So blieb dem 49jährigen nichts anderes übrig, als sich zwei Tage lang mit Fotoapparat und Zeichenbrett zu bewaffnen und sich in der Rüsselsheimer Oldie-Abteilung auf historische Spurensuche am Original-Lutzmann zu begeben.

Bei dieser Gelegenheit mußte der gelernte Werkzeugmacher seine Vorstellungen von der Automobilfertigung der Jahrhundertwende revidieren: „Friedrich Lutzmann ist bekannt als begnadeter Handwerker“, erzählt Prüver, „so sieht auch das von ihm konstruierte Auto aus, da ist nichts gestanz und gepreßt. Der Lutzmann ist eher eine begnadete Kunstschmiedearbeit als ein Auto nach herkömmlichen Begriffen.“

Nach diesen ersten Erfahrungen am sozusagen lebenden Objekt machte sich der Präzisionsmodellbauer an seine filigrane Arbeit. Klar, daß dabei soweit irgend möglich Originalmaterialien Verwendung fanden. Der Stahlrohr-Rahmen ist selbststredend aus Stahl, der Holzaufbau aus Holz (Buche), die Sitzpolster aus Leder (Rindernappa), die halb-elliptischen Blattfedern aus Federstahl und, und, und... Wenn es noch eines Beweises für die Detailverliebtheit des Modellbauers bedarf, hier ist er: Für die Beleuchtung des Lutzmann (H7-Lampen gab's damals noch nicht) besorgte Prüver handgedrehte Kerzen mit einem Durchmesser von fünf Millimetern. Des realistischeren Aussehens wegen brannte er diese an und montierte sie mit entsprechend geschwärztem Docht in das Lampengehäuse aus vernickeltem Messing.

Improvisieren auf höchstem Niveau

Es ist fast schon unnötig zu erwähnen, daß am Lutzmann-Modell alle beweglichen Teile auch funktionstüchtig sind. Lenkung, Bremse, Federung sowieso. Aber auch die Motor- und die Batteriefachhaube sind aufklappbar, der Steuernocken zur Betätigung des Auslaßventils funktioniert



Klein, aber fein: Alle beweglichen Teile sind funktionstüchtig

ebenso zuverlässig wie die Anlaßkurbel zum Einrücken und Durchdrehen der sichtbaren Kurbelwelle. Selbststredend läßt sich die Miniatur-Zündkerze mit einem eigens gefertigten Kerzenschlüssel aus- und einbauen.

Handwerkliches Geschick und der Drang zur Perfektion sind die eine Seite. Aber wie erwächst daraus das rare Talent – und Prüver ist einer der ganz wenigen Handwerker in Deutschland, die überhaupt in der Lage sind, ein Modell in solcher Präzision herzustellen – sich erfolgreich in eine derart anspruchsvolle Aufgabe zu vertiefen.

Am Beispiel der Arbeit von Fritz Prüver zeigt sich, daß die alte Weisheit, Beruf habe etwas mit Berufung zu tun, durchaus einen plausiblen Kern hat. Denn schon als Kind verspürte Prüver ein unbändiges Verlangen nach Bastelei und Zeichnerie. Der Vater, ein gelernter Schriftsetzer, wollte, daß der Junior in seine Fußstapfen tritt, die Mutter förderte jedoch die Talente des Jungen und schenkte ihm früh einen Werkzeugkasten. „Meine erste Werkstatt war die heimische Veranda“, erinnert sich Prüver. „Damals baute ich vornehmlich Schiffs- und Flugzeugmodelle.“

Schließlich erlernte er einen handwerklichen Beruf, wurde

Werkzeugmacher, arbeitete in Industriebetrieben der DDR, lernte dort zuletzt auch das Improvisieren auf sehr hohem Niveau – blieb aber dem Hobby Modellbau treu. Nach der Wende fanden Prüver und seine Frau Ramona, daß nun auch die Zeit zum persönlichen Aufbruch gekommen sei. Sie verließen das Sächsische, siedelten nach Göttingen über – ein Stadtteil von Eisenach –, und Fritz Prüver wagte den Schritt in die Selbständigkeit als Präzisionsmodellbauer.

Manchmal liegen die Nerven blank

Außerdem ist Ramona Prüver, die als Bankerin in Eisenach arbeitet, handwerklich selbst sehr interessiert und begabt. „Sie ist meine größte Kritikerin“, gibt der Ehemann zu bedenken. Aber das ist ganz gut so. Denn auf diese Weise genießen beide die etwas eigenwillige Existenz als Extremmodellbauer am Fuße des Thüringer Waldes.

Wer das bescheidene Pärchen kennt, wünscht ihnen auch weiterhin die große Genußtunung, die es ihnen bringt, wenn sie ein Modell beim Auftraggeber abliefern: „Natürlich hängt nach soviel Arbeit das Herz an dem Modell. Aber die leuchtenden Augen derjenigen, die es in Empfang nehmen, lassen den Verlust leicht verschmerzen“, so Fritz Prüver.

Und leuchtende Augen gab's auch in Rüsselsheim, als die Prüvers den Lutzmann abliefern. Da bekamen gestandene Männer einen Glanz in die Augen, der an Kindheit und Weihnachten erinnerte. Und als Fritz Prüver aus dem Kofferraum des Lutzmann noch eine Miniatur-Hutschachtel zauberte, gab es die ansonsten in der Alltagsroutine seltenen „Ahs“ und „Ohs“ im Übermaß zu hören.

Der Lutzmann im Maßstab 1:3 wird 1999 im Rahmen diverser Jubiläums-Veranstaltungen quer durch Deutschland reisen. Seinen Stammplatz hat das Modell allerdings im Atrium des Adam Opel-Hauses gefunden, direkt neben der Büste des Firmengründers. Auch der, das ist sicher, hätte seine helle Freude an einer derart hervorragenden Handwerksleistung. ■



Heim-Werker: Der Perfektionist in seiner privaten Autoschmiede



High-Tech-Puzzle: Fritz Prüver fügte den Lutzmann aus 2 252 Teilen zum Prachtmodell zusammen

Reise in die Vergangenheit

Die Opel Post begleitete Lutzmann-Enkel Manfred Riedel auf einer automobilen Zeitreise quer durch Dessau

Anfang 1899 entstand in Rüsselsheim das erste Automobil der Marke Opel – konstruiert vom Dessauer Erfinder Friedrich Lutzmann. Sein Enkel Manfred Riedel ging mit einem dieser Opel Patent-Motorwagen „System Lutzmann“ in der Heimatstadt des Automobil-Pioniers auf Spurensuche – begleitet von Opel Post-Autor Hermann Ries.

Dessau... „Pütt-pütt-pütt-pütt“ röchelt das Motörchen. Wer Oldtimern die Bezeichnung „Töff-töff“ angedichtet hat, kann das erste Automobil der Marke Opel nicht in Aktion erlebt haben. Denn der liegende Einzylinder des Lutzmann macht mit einem vernehmlichen „pütt-pütt-pütt-pütt“ auf seine knapp vier Pferdestärken aufmerksam.

Hat sich der Lutzmann-Opel zu seiner Höchstgeschwindigkeit von guten 20 km/h aufgeschwungen, müssen Fahrer und Beifahrer die Hüte festhalten – sonst bläst ihnen der Fahrtwind die Kopfbedeckungen weg. Schließlich sitzen sie ungeschützt im Freien. Die Blattfedern mühen sich redlich, die von den harten Vollgummireifen gnadenlos durchgereichten Stöße des Kopfsteinpflasters von den zwei Passagieren fernzuhalten. Die werden zudem ordentlich von den pumpernden Schaukelbewegungen ge-

beutelt, in denen sich der mit maximal 650 Umdrehungen laufende 1,5 Liter-Motor wiegt. Es ist ein Stuckern, Holpern und Rütteln – die automobilen Fortbewegung war vor 100 Jahren eine ruppige Angelegenheit.

Damals begann mit dem Patent-Motorwagen „System Lutzmann“ in Rüsselsheim der Automobilbau – initiiert und in die Praxis umgesetzt von den fünf Söhnen des Firmengründers Adam Opel, technisch realisiert von Friedrich Lutzmann aus Dessau.

Für eine Suche nach Spuren in der Geschichte dieses Auto-Pioniers gibt es zwei ideale Begleiter: eben jenen ersten Patent-Motorwagen „System Lutzmann“ und seinen einzigen Enkel aus zweiter Ehe, Manfred Riedel aus Raunheim bei Rüsselsheim.

Schauplatz unserer Reise in die Vergangenheit ist Dessau. In dieser Stadt in Sachsen-Anhalt, die heute rund



Stilvoll: Auf den Spuren Friedrich Lutzmanns wandelten ...

80 000 Einwohner zählt, wurde der Grundstein für den Opel-Automobilbau im über 400 Kilometer entfernten Rüsselsheim gelegt.

Friedrich Lutzmann besaß damals in einer Straße namens Wasserstadt eine kleine Automobilfabrik und zählte in den



...Manfred Riedel und Hermann Ries im Patent-Motorwagen

90er Jahren des vorigen Jahrhunderts neben Carl Benz und Gottlieb Daimler zu den drei großen deutschen Pionieren des Automobilbaus. „Mein Großvater trug stets Notizblock und Bleistift bei sich, um seine Ideen und Einfälle zu notieren. Doch ein Tagebuch oder persönliche Notizen hat er nicht hinterlassen“, bedauert Enkel Riedel. „Deshalb ist es sehr mühsam, seine Geschichte zu rekonstruieren.“

Doch Riedel sammelt jede Information, die er über seinen Großvater erhalten kann, in seinem Lutzmann-Archiv, das mittlerweile ein komplettes Zimmer seiner Wohnung einnimmt. Vor Ort in Dessau unterstützt ihn Enrico Schultz, Buchhalter beim lokalen Mercedes-Händler. Schultz beschäftigt sich seit Jahren mit der Lutzmann-Geschichte und kennt in Dessau jedes Fleckchen, an dem er Spuren hinterlassen haben könnte.

Der Krieg hat viele Spuren verwischt

Auf dem Gelände der Lutzmannschen Autofabrik kann der Hobby-Historiker jedoch nur ratlos mit den Schultern zucken: „Spätestens im Zweiten Weltkrieg, als Dessau zu 80 Prozent zerbombt wurde, verbrannten hier in der Wasserstadt 27 alle Spuren der Autofabrik in den Flammen.“

Trotzdem, einige Daten sind gesichert. Zum Beispiel, daß Friedrich Lutzmann zur Jahreswende 1898/1899 seine Dessauer Automobil-Fabrikation mit rund 20 Mitarbeitern aufgab. Er ließ seine gesamten Produktionseinrichtungen auf einen Zug verladen, mit dem er und seine Arbeiter nach Rüsselsheim reisten, um dort Opel-Automobile zu bauen.

Warum machte Lutzmann diese Reise ins Ungewisse? „Seine Anhaltische Motorwagenfabrik florierte offenbar“, berichtet sein Enkel. „Großvater lieferte Autos in alle Welt – nach England, Holland, an den Persischen Golf und in den Kaukasus. Aus Paris etwa erhielt er eine Sammelbestellung über mindestens 25 Autos. Man kann davon aus-

gehen, daß er seit Beginn der Autofabrikation 1894/95 mindestens 60 Lutzmann Typ ‚Pfeil 0‘ bis ‚Pfeil 6‘ verkauft hat. Sogar ein 16sitziger Bus für Polen war darunter. Damit dürfte er der erste Omnibus-Fabrikant der Welt gewesen sein.“ Wirtschaftliche Schwierigkeiten konnten also kaum der Grund für den Verkauf gewesen sein.

Eine andere Interpretation liegt nahe: „Lutzmann wußte, daß er als Kleinunternehmer nicht die finanziellen Mittel aufbringen konnte, um dringende technische Verbesserungen an seinen Autos und eine Vergrößerung der Produktionsanlagen zu finanzieren.“ Vermutlich gab es noch andere Gründe: Der Dessauer Autofabrikant muß gespürt haben, daß er zwar ein großes technisches Talent, aber ein nur gering entwickeltes kaufmännisches Gespür hatte.

Da kam ihm im Jahr 1898 das verlockende Angebot aus Rüsselsheim gerade recht: Bei Besuchen der ersten beiden deutschen Automobil-Ausstellungen 1897 (mit Benz, Daimler und Lutzmann als einzige Aussteller von Verbrennungsmotor-Automobilen) und 1898 in Berlin fiel das Lutzmann-Automobil Fritz und Wilhelm Opel auf. Noch im gleichen Jahr fuhren die Brüder nach Dessau und unterbreiteten Lutzmann das Angebot, seine komplette Fabrik mit Belegschaft zu übernehmen und ihn zum technischen Direktor der Automobilfabrikation zu machen.

Genau 116 687 Mark, damals ein Vermögen, boten ihm die Rüsselsheimer für Grundstück, Firma und Inventar, Patente, Kundenkartei und alle Fabrikationsrechte. Lutzmann schlug ein. Während er und seine Belegschaft die Was-



Lang ist's her: Das Lenkrad war als Kurbel mittig angebracht



Knochenarbeit: Vor hundert Jahren war das Autofahren noch eine richtig rauhe Angelegenheit



Eiserne Verwandte: Der Opel Patent-Motorwagen „System Lutzmann“ posiert hier inmitten des Tores vom Krötenhof, das der „Hofschlossermeister“ selbst schmiedete

serstadt 27 zu Beginn des Jahres 1899 per Eisenbahn verließen, holpert der Patent-Motorwagen, ein Originalstück im Besitz von Opel, 100 Jahre später auf eigener Achse über die mit unebenem Kopfsteinpflaster belegte Straße – rund 300 Meter weit hinein in den Hof einer großen Villa namens „Krötenhof“.

Hier hat Lutzmann deutlich sichtbare Spuren hinterlassen: einen großen schmiedeeisernen Zaun. Schließlich war der am 5. April 1859 in Nienburg/Saale geborene Lutz-

mann gelernter Kunstschlosser und richtete nach seinen Gesellen- und Wanderjahren 1886 seine erste Werkstatt in der Askanischen Straße 125 in Dessau ein. Heute stehen dort trostlose Plattenbauten.

Nachdem er das (1927 abgerissene) Erbprinzipale Palais in Dessau mit einem künstlerisch gestalteten Zaun umfriedet hatte, durfte er als Anerkennung für das gelungene Schmiedewerk ab 1891 den Titel „Hofschlossermeister“ tragen – ein gewinnbringender Titel. Der imposante Zaun

wurde beim Abbruch des Schlosses gleich mitverschrottet, so daß als weithin sichtbares Zeugnis der Lutzmann'schen Schmiedekunst einzig die Einfriedung und einige kunstgeschmiedete Ornamente an der Villa des Krötenhofs blieben.

Als wir den Zaun begutachten, kommt plötzlich Leben auf den Hof rund um den Opel Patent-Motorwagen: Ein untersetzter Mittfünfziger im Blaumann läuft aufgeregt um das Auto herum. Er kniet sich nieder, um jedes Detail intensiv zu beäugen. „Eindeutig!“, konstatiert er mit Kennerniemne. „Das ist ein echter Lutzmann-Opel. Außer diesem hier hat nur noch das Deutsche Museum in München und der Opel-Sammler Richard Wiens in Billerbeck ein solches Auto. Und es gibt noch zwei Lutzmann Pfeile.“

Lutzmann-Enkel Riedel ist sprachlos, nicht aber der Oldie-Kenner, der sich als Manfred Gyra, Kfz-Elektriker in der Wasserstadt, vorstellt. Er doziert über die Technik des Opel Patent-Motorwagens: „Die kettengetriebene Lenkung ist eine Spezialität Lutz-

manns. Beim Opel ist es schon eine Achsschenkel-Lenkung, beim Lutzmann ‚Pfeil‘ waren die Räder noch an Gabeln befestigt – ähnlich wie beim Daimler-Stahlradwagen. Und während zeitgenössische Autohersteller noch Gleitlager verwendeten, versah Lutzmann die Radlager seiner Autos schon mit Kugellagern.“

Gyra strahlt – er ist in der Dessauer Oldie-Szene aktiv und besitzt einen Hanomag Kommissbrot – aber für den großen Dessauer, für Lutzmann, interessiert er sich besonders: „Ohne den würde Opel heute noch Fahrräder bauen“, behauptet Gyra mit augenzwinkerndem Lokalpatriotismus.

Keine Frage: Der Tüftler war ein Glücksfall für den Fahrradhersteller Opel. Denn Ende des vorigen Jahrhunderts steckte die Fahrradindustrie in einer tiefen Krise: Zu viele Anbieter drängten auf den Markt, der Absatz brach zusammen. Die autobegeisterten Opel-Söhne sahen in der Automobilfabrikation eine große Zukunft und konnten ihre Mutter und Senior-Chefin Sophie Opel – mühsam – von den

Vorteilen der Automobilfabrikation überzeugen.

Allerdings wußten die Opels, daß sie nur dann eine Chance auf dem Markt hatten, wenn sie eine komplette Konstruktion kaufen und in Rüsselsheim fabrizieren konnten – denn die Konkurrenz war ihnen voraus. Lutzmann bot ihnen die beste aller Möglichkeiten, indem er seine komplette Fabrik nach Rüsselsheim verkaufte.

Ein neues Modell für Rüsselsheim

Dort entwickelte der Tüftler aus Dessau statt des hochbeinigen Lutzmann „Pfeil“ ein neues Modell, eben jenen Opel Patent-Motorwagen „System Lutzmann“, der jetzt bei der Spurensuche zum hundertjährigen Jubiläum am Rathaus vorfährt. Kaum einer der Passanten, die das Auto neugierig bestaunen, kann das heute skurril anmutende Fahrzeug richtig einordnen.

Doch als Oberbürgermeister Hans-Georg Otto seine Amtsgeschäfte für einige Minuten unterbricht, um das Dessau-Rüsselsheimer Auto zu begutachten, steigert sich die Neugierde der Passanten. Wenn sich schon die lokale Polit-Prominenz für das Auto interessiert, muß es wohl etwas Besonderes mit dem Gefährt auf sich haben...

Sogar die lokale Radiostation schickt eine Reporterin. Lutzmann-Enkel Manfred Riedel erläutert ihr die Historie: „Die Entwicklung des Lutzmann-Opel kostete mehr Geld und Zeit als ursprünglich angenommen. Es gab Probleme mit der Zuverlässigkeit, so daß es nicht

möglich war, umgehend mit einer Großserienproduktion zu beginnen, wie von Opel erwartet.“

So endete das ganze, so vielversprechend begonnene Projekt leider in einer Sackgasse. Die Gebrüder Opel hatten 1901 die Automobilausstellung in Paris besucht und eingesehen, daß die französischen Hersteller (es gab schon rund 60) weitaus größere technische Fortschritte gemacht hatten als die deutschen Automobilbauer. Sie kamen zu der Überzeugung, daß der Opel Lutzmann weder konkurrenzfähig noch im nötigen Umfang entwicklungsfähig sei. Die kurzfristige Trennung von Lutzmann erschien ihnen als einzig möglicher Schritt.

Konsequenz: Sie unterzeichneten einen Vertrag mit dem französischen Produzenten Alexandre Darracq. Der gewährte ihnen die Alleinvertretung für Deutschland und Österreich-Ungarn. Und, noch viel wichtiger: Opel durfte Darracq-Fahrgestelle importieren und mit Aufbauten aus eigener Fertigung versehen. So entstand, 1902, der erste Opel Darracq und, ein Jahr später, die erste Opel-Eigenentwicklung, der 10/12 PS mit Zweizylinder-Motor und offener „Tonneau“-Karosserie.

Lutzmann aber verläßt 1901 Rüsselsheim. Mit dem Autobau konnte er sich nicht mehr beschäftigen. Die cleveren Opel-Brüder hatten in seinen Vertrag nämlich eine „Concurrenzklausele“ eingebaut, die vorschrieb, daß Lutzmann nach dem Ausscheiden aus dem Opel-Anstellungsverhältnis in Deutschland für einen Zeitraum von drei Jahren kein Geschäft ähnlicher Branche einrichten dürfe.

So verwendete Lutzmann einen Teil seines Opel-Geldes, um 1902 in Gera eine Mineralwasser-Fabrik zu gründen – mit wenig Erfolg. 1903 gab er die Firma auf und reiste nach Brasilien – sah dort aber keine Chance, eine Automobilfabrikation aufzuziehen. Er kehrte 1904 zurück, ging in die Schweiz und versuchte sein Glück mit Schreibmaschinen – ohne Erfolg. Die dem Ersten Weltkrieg folgende Inflation entwertete sein Geldvermögen. 1923 kehrte Lutzmann nach Dessau zurück. Sein Freund Hugo Junkers beschäftigte Lutzmann als Archivar in den Dessauer Junkers-Werken.

Alle Bemühungen Lutzmanns, noch einmal eine eigenständige Firma zu gründen, scheiterten. Am 23. April 1930 starb Friedrich Lutzmann – in bescheidenen Verhältnissen – in einem Rentnerheim in der Herzogsallee 14 (heute Mendelssohnstraße) zu Dessau. Auf dem Dessauer Friedhof III erinnert heute nur noch ein schlichter Grabstein mit der Inschrift „Dem Pionier des deutschen Kraftwagenbaus Friedrich Lutzmann 1859 – 1930“ an den Mann, der die Opel-Automobilproduktion ins Rollen brachte.

In Gedanken versunken steht Manfred Riedel vor dem schmucklosen Grab jenes Mannes, der Ende des vorigen Jahrhunderts neben Benz und Daimler zu den Wegbereitern des Automobils gehörte. Im Hintergrund ist das „pütt-pütt-pütt“ des Autos zu hören, das sein Großvater einst konstruiert hatte. ■



Patent: Handbremse, Gashebel und Zündverstellungs-Anzeige sitzen dicht beieinander – die Kraftübertragung erfolgt per Kette

