

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 3:
Zum 10. Mal in Folge ist Opel „Deutscher Meister“ im VV-Wesen



Seite 7:
Azubis machen einen 60 Jahre alten Hubstapler wieder flott



Seite 11:
Klimaanlagen erhöhen Komfort und Sicherheit zu allen Jahreszeiten



Seite 14:
Ein Astra Kit Car mischt bei der '99er Deutschen Rallye-Meisterschaft mit

Bayerntickets

Vorverkauf beginnt am 15. April

Rüsselsheim (jh). Der Kartenvorverkauf für das Fußballspiel der Bayern gegen den AC Mailand beginnt am 15. April 1999 bei Opel Live in Rüsselsheim exklusiv für Mitarbeiter sowie am 19. April bei Opel Live und in der Geschäftsstelle von Mainz 05 für alle Fußball-Fans, die nicht bei Opel arbeiten. Die Kassen bei Opel Live sind am 15. und 16. April jeweils von 10 bis 16 Uhr sowie am 17. April von 9 bis 14 Uhr geöffnet. Schriftliche oder telefonische Bestellungen sind nicht möglich. Pro Person werden maximal vier Karten

abgegeben. Zur Erinnerung: Das Spiel ist am Abend des 31. Mai im Stadion am Bruchweg in Mainz.

Außerdem wartet auf Rüsselsheim ein weiterer Knüller: Am 2. Juni 1999 kommen Effenberg, Basler und Co., um im Stadion der Opel-Stadt gegen eine Werksauswahl anzutreten. Die Stars von Bayern München werden es dann mit Kickern aus den vier deutschen Opel-Werken zu tun bekommen. Eintrittskarten für dieses Spiel gibt's ab dem 10. Mai nur bei Opel Live in Rüsselsheim.

Test the Best

Opel Live startet Probetrieb

Rüsselsheim (med). Insgesamt über 10 000 Personen - Mitarbeiter, Familienangehörige, Freunde und Bekannte - können in der Zeit von 20. bis 30. April 1999 den neuen Erlebnispark „Opel Live“ testen. Wer mitmachen will, kann dies noch bis 6. April anmelden.

Teilnahmescheine gibt es in den Informationsständen an den Opel-Toren. Gehen mehr Teilnahmewünsche ein, als

Testplätze vorhanden sind, entscheidet das Los. Die Gewinner werden per Werkpost benachrichtigt.

Pro Teilnahmeschein werden maximal vier Testtickets zugeschickt.

Geschäftsführer Jan Reuvers und sein Team freuen sich darauf, daß es bald los geht. Reuvers verspricht den Besuchern: „Wir bieten Unterhaltung, Information und jede Menge Spaß.“

Salonlöwen

Zwei Hingucker: Opel zeigte in Genf Speedster und Concept A



Filmstar: Speedster & Concept A sorgten für reichlich Trubel auf dem Messestand

Mit der Premiere von zwei vielbeachteten Fahrzeug-Konzepten, einem Bekenntnis zu hohen Investitionen sowie dem ausgesprochenen Ziel, den Gewinn in diesem Jahr beträchtlich zu steigern, präsentierte sich die europäische Opel-Organisation auf dem Automobilsalon in Genf.

Genf (jh). GME-Chef Michael J. Burns und Opel-Vorstandsvorsitzender Robert W. Hendry haben in Genf ihr Engagement für eine weitere Stärkung der Marke Opel nachdrücklich betont. Dies sei eine wesentliche Grundlage für die wiedererlangte Stärke des Unternehmens. Burns erklärte zudem, daß das Unternehmen in Europa

gegenwärtig über einen Zeitraum von fünf Jahren neun Milliarden Dollar investiert. Dieses Programm diene der Stärkung der Produktpaletten der Marken Opel, Vauxhall und Saab, der Modernisierung bestehender Anlagen und Werke sowie der weiteren Expansion in neue Bereiche. „In Zukunft werden wir



Innere Werte: Der Concept A präsentiert ein trendiges Interieur

uns wieder stärker auf das konzentrieren, was uns in den späten achtziger und frühen neunziger Jahren erfolgreich gemacht hat“, sagte er. „Schwerpunkte werden dabei Produktinnovation, Qualität und Zuverlässigkeit sein.“

Robert W. Hendry betonte die Absicht des Unternehmens, auf seinen traditionellen Stärken wie Zuverlässigkeit und hervorragendem Preis-Leistungsverhältnis aufzubauen und Opel durch ein starkes Markenprofil im Volumen-Segment zu positionieren. „Wir werden uns konzentrieren auf attraktives Design, hervorragende Antriebs- und Fahrwerksqualitäten, ein optimales Packaging im Innenraum und erschwingliche Spitzentechnologie“, so Hendry.

Zur wirtschaftlichen Entwicklung im zurückliegenden Geschäftsjahr erklärte Michael J. Burns, daß General Motors in Europa einen Gewinn von 419 Millionen Dollar erwirtschaftete, bei einem Umsatz von 25 Milliarden Dollar. „Wir haben uns das ehrgeizige Ziel gesetzt, in diesem Jahr den Gewinn beträchtlich zu steigern“, sagte Burns. „Mit dem jetzt besser verfügbaren Astra, dem überarbeiteten Vectra, dem neuen, im Frühjahr auf den Markt kommenden Zafira und den erweiterten Aktivitäten im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge sollten wir eine gute Ausgangslage haben, um unsere Ergebnisse weiter zu verbessern.“

Lesen Sie zum Genfer Automobilsalon auch unseren Bericht auf Seite 10.



Und tschü...

Händler holten sich erste Zafira ab

Die letzten Tage, die dem neuen Compact-Van bis zum Verkaufsstart bleiben, sind gezählt. Die Händler nahmen jetzt die ersten 2 000 Exemplare in Bochum in Empfang.

Bochum (re). Ein solches Fest hatte Opel in Bochum noch für kein neues Fahrzeug auf die Beine gestellt: Bereits Ende Februar wurde das Parkhaus der Starlight-Halle angemietet und nach und nach mit 2000 miragefarbenen Zafira gefüllt. Der rote Teppich für das Raumwunder mit dem Blitz lag eine Woche lang vor dem Eingang des berühmten Musical-Tempels. Deutschlands Opel-Händler durften mit ihrem ersten Zafira darüber-

rollen und eine Botschaft durch das Land fahren: Der Neue von Opel ist da.

Was die Händler in Bochum an Programm erwartete, konnte sich sehen lassen. Werkdirektor Reinald Hoben führte die Gäste zunächst durch die Produktion des Zafira. Dort hatten die Händler Gelegenheit, sich von den hochmodernen Fertigungsmethoden zu überzeugen, die helfen sollen, den Zafira von **Fortsetzung auf Seite 3**

Ganz kurz ...

Ostern im Net: Bis zum 10. April veröffentlicht das Unternehmen auf der Mobilitätswebsite „http://www.Opel-mobil.de“ eine spezielle Oster-Homepage. Der Service enthält neben Routenplaner, Ferienterminkalender und Mobilitätsdatenbank aktuelle Links zu Verkehrs- und Reiseinformationen für Osterreise und Osterausflug. Außerdem erschließt das Oster-Extra kulinarische und literarische Osterangebote im Internet.

Online ohne Ende: Ab April präsentiert sich auch das Opel Personal-Marketing im Internet. Unter „http://www.yourfuture.opel.de“ informiert das Unternehmen über Beschäftigungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten. Es gibt Hinweise auf Job-Kontaktmassen, Praktikanten- und Diplomanstellplätze sowie die aktuellen Stellenangebote. Mitarbeiter können sich zudem über Seminare sowie Förder- und Auslandsprogramme informieren.

Opel Live umgezogen: Seit wenigen Tagen arbeitet die Opel Live GmbH in neuen Geschäftsräumen im Besucherzentrum am Friedrich-Lutzmann-Ring. Die von Opel eigens für den Betrieb des High-Tech-Erlebnisparks gegründete Tochtergesellschaft zählt derzeit 20 Mitarbeiter.

Die nächste Opel Post ist für den 5. Mai geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 7. April 1999.



Erfolgsgeschichte: Drei Viertel aller Vertragspartner erfüllen bereits die ISO Plus oder befinden sich in der Zertifizierung

Höhere Kundenzufriedenheit

Testphase zeigt: Die Händler gewinnen durch das Qualitätsmanagement-System Opel ISO Plus

Bei den nach Opel ISO Plus zertifizierten Vertragshändlern ist die Kundenzufriedenheit deutlich gestiegen. So lautet die positive Bilanz kurz vor der flächendeckenden Umsetzung des neuen Qualitätsmanagement-Systems im gesamten Händlernetz.

Rüsselsheim (pui). Das Ziel von Opel ISO Plus ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern und gleichzeitig die Effizienz der Händlerunternehmen zu erhöhen. Inzwischen erfüllen drei Viertel der künftigen Opel-Vertragspartner die ISO Plus-Norm oder befinden sich im Zertifizierungsprozess. Bis Ende '99 sollen alle Händler in das Programm eingebunden sein. Gegenüber herkömmlichen Qualitätsmanagement-Systemen stellt die Opel-spezifische Entwicklung eine wichtige Er-

weiterung dar. Der Grund: Opel ISO Plus beinhaltet von Händlergremien mitgestaltete Standards, nach denen alle kundenorientierten Abläufe auszurichten sind.

Ein wesentliches Instrument zur Bewertung des Händlerbetriebs nach Einführung von Opel ISO Plus sind die vierteljährlichen Kundenbefragungen. Der beantwortete Fragenkatalog, der die Bereiche Kauf, Lieferung, Fahrzeugübergabe und Service umfaßt, wird aufbereitet

und den Händlern in Form von Übersichten zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse geben Aufschluß über die tatsächliche Kundenzufriedenheit während der letzten zwölf Monate und über Trends in der Entwicklung der Kundenakzeptanz. Aktuelle Auswertungen zeigen, daß nach Opel ISO Plus bereits zertifizierte Vertragshändler generell bessere Resultate aufweisen.

„Opel ISO Plus bietet die große Chance zur dauerhaften Kundenbindung“, erklärt Projektleiter Mathias Klinke die Notwendigkeit eines serviceorientierten Qualitätsmanagement-Systems. Es unterstütze maßgeblich den Wandel der Händler von reinen Auto- und Zubehörverkäufern sowie bloßen Reparaturwerkstätten

hin zu „kompetenten Anbietern von Mobilität“.

Wesentliches Ziel von Opel ISO Plus sind schlanke Betriebsabläufe und, damit verbunden, die Freisetzung von Ressourcen zugunsten der Kundenbetreuung. Die konsequente Einbindung aller Betriebsangehörigen in den Prozeß fördert Teamgeist und Motivation. Davon wiederum profitiert der Service, denn: „Wo das Personal motiviert ist, gibt es zufriedener Kunden“, so Klinke.

Zu den Hauptmerkmalen der ISO Plus-Norm gehört auch der kontinuierliche Verbesserungsprozess (KVP). „Die Anpassung an sich ändernde Wünsche und Vorstellungen der Kunden“, so Mathias Klinke, „kann niemals ganz abgeschlossen sein.“ We-

sentlicher Bestandteil der Norm sind daher jährliche Wiederholungsprüfungen durch spezielle Auditoren der Dekra. Diese kontrollieren unter anderem, ob das Autohaus auch nach Erhalt des Zertifikats interne Audits durchführt, um weiteren Optimierungsmöglichkeiten auf die Spur zu kommen, oder ob die im Handbuch dokumentierten Arbeitsabläufe aktualisiert und die Mitarbeiter entsprechend geschult werden.

Stabwechsel in den Werken

Neue Chefs: Michael J. Wolf in Rüsselsheim, Arno Wiedenroth in Eisenach

Rüsselsheim (jh). „Für mich als gebürtigen Rüsselsheimer ist es eine besondere Ehre und eine der größten Herausforderungen meines Lebens, als Werkdirektor nach Rüsselsheim zurückzukehren.“ Michael J. Wolf, bisher Vorsitzender der Geschäftsleitung der Opel Eisenach GmbH und im März zum Direktor des Rüsselsheimer Werkes ernannt, nutzt

te die Gelegenheit, sich seinen neuen Mitarbeitern unmittelbar nach seiner Ernennung auf einer Betriebsversammlung vorzustellen.

Der 45jährige ist Nachfolger von Norbert Küpper, der mit Wirkung vom 1. November 1998 zum Arbeitsdirektor und Personal-Vorstand des Unternehmens berufen worden war und die Verantwortung

für das Werk zunächst weiterhin wahrgenommen hatte. Wolf appellierte während seiner kurzen Vorstellung an die Mitarbeiter, die „einmalige Chance, etwas grundlegend Neues aufzubauen“, zu nutzen. „Wir wollen gemeinsam bei parallel laufender Produktion ein neues Werk errichten. Ein Konzept, das uns fit macht für die Zukunft“, sagte Wolf vor der Belegschaft.

Der 45jährige Diplom-Ingenieur Wolf begann seine berufliche Laufbahn bei Opel 1976 im Werk Bochum. Bis 1995 war er dort in verschiedenen Positionen tätig, unter anderem als Manager im Rohbau und der Fertigung und Endmontage. Vor seinem Wechsel zu Opel Eisenach war Wolf ein Jahr Chefingenieur der Ferti-

gungsplanung im ITEZ. Michael J. Wolf ist verheiratet und hat eine Tochter.

Wolfs Nachfolger als Chef von Opel Eisenach ist Arno Wiedenroth, bisher Chefingenieur Prototypenbau im ITEZ. Der gelernte Dreher und Diplom-Ingenieur Arno Wiedenroth kam 1976 zu Opel und war in unterschiedlichen Positionen in der Materialwirtschaft und in der Fertigung in Rüsselsheim tätig. Als Bereichsleiter der Fertigung wechselte er 1993 zu Opel nach Eisenach, wo er 1995 zum Personalleiter ernannt wurde. Anfang 1998 übernahm Arno Wiedenroth die Position des Chefingenieurs Prototypenbau im ITEZ. Der 53jährige ist verheiratet und Vater von drei Kindern.



Umzug: Michael J. Wolf (li.) wechselt an die Werkspitze in Rüsselsheim, Arno Wiedenroth wird sein Nachfolger in Eisenach



Der bekannte deutsche Schauspieler Günther Maria Halmer (u.a. Rechtsanwalt Dr. Abel) übernahm jetzt einen schwarzen Opel Monterey 3.0 Turbodiesel mit 159 PS. Halmer, der gerade auch in dem Fernsehkrimi „Gnadenlos II - Ausgeliefert und mißbraucht“ zu sehen war, fährt damit schon den zweiten Geländewagen von Opel. Pressesprecher Uwe Berlinghoff übergab ihm das Fahrzeug in Rüsselsheim.

Gratis-Karten

Die Tickets für Mainz sind vergeben

Rüsselsheim (jh). Zugegeben: Ganz einfach war's nicht, lösbar schon. Das zeigen die vielen Zuschriften mit den richtigen Antworten. Aus mehreren hundert richtigen Einsendungen haben wir jetzt die 50 glücklichen Gewinner gezogen, die von der Opel Post je zwei Eintrittskarten für das Spiel des FC Bayern gegen den AC Milan am 31. Mai in Mainz bekommen – und wie versprochen zwei Bayern-Trikots gratis dazu.

Drei Fragen galt es im Rahmen unseres kleinen Gewinnspiels richtig zu beantworten. Als knifflig erwies sich die Frage nach den drei Ballsportarten, die Opel neben dem Fußball noch unterstützt. Tennis, Tischtennis und Hockey lautete die richtige Antwort. Kein Problem stellte die Frage dar, wie lange Opel und der FC Bayern Sportpartner sind: zehn Jahre. Nicht ganz ohne war die Frage drei. Wer ist Trainer des AC Milan. Richtig: Alberto Zaccharoni.

Die Gewinner des Opel Post Kick-Tip werden schriftlich von uns benachrichtigt und erhalten Eintrittskarten samt Trikots, sowie diese verfügbar sind, auf dem Postwege zugestellt.



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

Gestaltung:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Litho:
Rohland & more
63073 Offenbach

Druck:
Central-Druck GmbH
71034 Böblingen

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.

Pfiffig hoch zehn

Seit einer Dekade auf Rang 1: Das Vorschlagswesen von Opel ist Spitze

In punkto Vorschlagswesen ist Opel die Nummer Eins in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft (DIB) in seinem Jahreswettbewerb zum Betrieblichen Vorschlagswesen.

Rüsselsheim (pu). In der Kategorie „Unternehmen mit mehr als 20 000 Mitarbeitern“ erreichten die Beschäftigten der Opel-Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zum zehnten Mal in Folge das beste Resultat. Damit nicht genug: Auch Opel Eisenach belegte in der Rubrik „Unternehmen mit 1 000 bis 5 000 Mitarbeitern“ den ersten Rang. Insgesamt hatten im vergangenen Jahr 409 Unternehmen aus 15 Branchen – mehr als je zuvor – mit zusammen 2,7 Millionen Arbeitnehmern ihre VV-Ergebnisse an das DIB gemeldet.

Die Belegschaft in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern trug 1998 mit einer nochmals gesteigerten Zahl von 92 936 Verbesserungsvorschlägen (1997: 84 558) zur positiven wirtschaftlichen Gesamtentwicklung des Unternehmens bei. Das Unternehmen honorierte die im vergangenen Jahr realisierten Ideen mit insgesamt rund 19 Millionen Mark (1997: 18 Mio. Mark). Dabei wurden 26 (1997: 19) Vorschläge mit der Höchstprämie von 100 000 Mark dotiert. Das Unternehmen verdankt der Kreativität seiner Mitarbeiter Einsparungen von rund 110 Millionen Mark (1997: 100 Mio. Mark).

Mit 40 015 Verbesserungsvorschlägen und somit durchschnittlich nahezu 21 Ideen pro Mitarbeiter nahmen die 1945 Beschäftigten von Opel Eisenach in der Be-

triebsgrößen-unabhängigen DIB-Kategorie „Die zehn besten Unternehmen“ den zweiten Platz ein. Aus den erzielten Einsparungen von 5,6 Millionen Mark wurde knapp eine Million Mark an Prämien ausgeschüttet.

Hier drei Beispiele für besonders pfiffige Ideen, Jahrgang '98:

Von Helmut Konhäuser, Kolonnenführer Lagerlogistik in Rüsselsheim, kam der Vorschlag, die Komponentenlieferung ans Band weitgehend zu automatisieren. Statt die Cockpits von der Zusatzbestückung bis zum Einbau mit Hilfe handverschobener Gestelle vergleichsweise mühsam und zeitaufwendig von einer Station zur anderen zu transportieren, werden die Mitarbeiter nun von einem ausgeklügelten Förderband-System entlastet.

Karl-Heinz Richter, Abteilung Werksanlagen in Bochum, ersann ein Kombiwerkzeug, das es ermöglicht, das Haubenschloß beim Astra in einem Arbeitsgang zu befestigen und mit dem korrekten Drehmoment anzuziehen.

Eine beispielhafte und mit 100 000 Mark prämierte Idee



Spitzenidee: Kornelia Walter und Rolf Scheuermann aus Rüsselsheim

für optimale Materialausnutzung stammt von Kornelia Walter (41, Werkslogistik) und Preßwerk-Mitarbeiter Rolf Scheuermann (49). Sie schlugen vor, aus dem Ausschnitt für die Türaussparung in der Vectra-Seitenwand, der beim Fertigen des Türrahmens entsteht, den vorderen Dachrahmen herzustellen.

Hintergrund: Für das bisher daraus gefertigte Seitenteil der

Stirnwand waren aus produkttechnischen Gründen die Anforderungen der Beschichtung geändert worden. Türausschnitt und Dachrahmen entsprechen denselben Anforderungen, so daß wieder eine sinnvolle Nutzung des Teils entsteht. Zudem entfallen aufwendige Schneidarbeiten aus neuem Material. Einsparung: 580 Tonnen Material und 539 000 Mark pro Jahr.

Und tschüß...

Fortsetzung von Seite 1

Beginn an zu einem Bestseller zu machen. Auf dem besten Weg dahin ist der Compact Van bereits, wie Verkaufsdirektor Günther Sommerlad verdeutlichte: „Die Zahl der Vorbestellungen ist schon jetzt enorm.“

Nach der Führung hieß es für die Händler jedoch zunächst Busfahren. Mit 15 Bussen der Bochumer Verkehrsgesellschaft ging es in die Starlighthalle zum gemeinsamen Mittagessen. Anschließend gab es eine Opel-Sonder-Show des Musicals. Hauptdarsteller: der Zafira.

Nach der symbolischen Enthüllung des Siebensitzers, der zentral in der Halle aufgestellt war, rollten die schnellsten Musical-Darsteller zu den Klängen von Andrew Lloyd Webbers Musik über die Bahnen. Rusty-Darsteller Ralf Schaedler zeigte sich schwer beeindruckt: „Die professionelle Präsentation von Opel ist schon außergewöhnlich. Auch unser Auftritt ist eine spannende Sache, weil diese Highlight-Show für uns Darsteller eine Premiere und eine Herausforderung ist.“

Nach dem Starlight-Expres setzte sich der Zafira-Expres zügig in Bewegung. Sichtlich bewegt nahmen Bochums Oberbürgermeister Ernst-Otto

Stüber und Werkdirektor Reinald Hoben die „Parade“ der ersten 500 Zafira ab. Am 22. März, Punkt 16 Uhr, fuhr „Zafira“, Der Erste“ mit Bochumer Kennzeichen, aus dem Parkhaus über den gesperrten Stadionring zur Autofahrt Ruhrstadion der Autobahn 40. Zügig schlossen sich innerhalb der nächsten Stunde die weiteren Fahrzeuge an.

Reinald Hoben dankte anschließend dem OB, der es möglich gemacht hatte, ein Parkhaus mitten im Bochumer Veranstaltungszentrum für einen Monat zur Verfügung zu stellen sowie eine Woche lang zur Rush Hour eine wichtige Ausfallstraße Bochums für das „Drive Away“ zu sperren.

Ernst-Otto Stüber gab das Lob an Hoben und seine Mitarbeiter zurück: „Sie produzieren ein hervorragendes Fahrzeug. Die Menschen hier im Ruhrgebiet sind alles potentielle Abnehmer und je mehr sie das Produkt als eines wahrnehmen, das bei ihnen entstanden ist, desto größer ist die Identifikation“, machte der Oberbürgermeister eine einfache Rechnung auf. Das Stadtoberhaupt zeigte sich zudem stolz: „Diese Präsentation wirft ein Schlaglicht auf Bochum als einen leistungsstarken Automobilstandort.“

Der Rasen ruft Jetzt zur Fußball-WM anmelden

Rüsselsheim (jan). Einmal an einer Fußball-WM teilnehmen, umjubelt von tsenden Massen im Blitzlichtgewitter den Pokal in die Höhe recken. Ein Traum? Von wegen: Jetzt ist es wieder soweit. Die Ausschreibungen zur Opel Werksmeisterschaft '99 sind raus, vier Standorte ringen auch dieses Jahr wieder um den begehrten Titel des Opel-internen Fußballmeisters.

Doch vorher gilt es, sich bei harter, heimischer Konkurrenz zu qualifizieren. Die maximale Anzahl der teilnehmenden Mitarbeitermannschaften je Standort ist wie folgt geregelt: In Rüsselsheim können 48 Teams um den Meistertitel spielen, maximal 40 Mannschaften treten in Bochum gegeneinander an. In Kaiserslautern und Eisenach können je 24 Teams den Champion ermitteln, der im Finale der besten Vier um den WM-Titel kicken wird.

Die Turniere werden in 8 Gruppen mit je 6 Teams ausgetragen, die Zusammensetzung der Gruppen – in denen „jeder gegen jeden“ spielt – wird ausgelost. Mindestens 6 und höchstens 12 Spieler können für eine Mannschaft benannt werden, die sich bereichsbezogen zusammensetzen soll, das Nenngeld für das

Ausscheidungsturnier vor dem großen Finale beträgt 50 Mark.

Ganz wichtig: Anmelde-schluß für alle vier Standorte ist der 23. April 1999. Viel Zeit zur Talentsichtung bleibt also nicht mehr. Mannschaftsaufstellung und Anmeldebogen für die einzelnen Standort-Turniere sind zu senden an:

Rüsselsheim:

Adam Opel AG
Interne Kommunikation
Alma Bozickovic
IPC C5-04
65423 Rüsselsheim
Telefon: 0 61 42/77 33 87
Fax: 0 61 42/77 81 31

Bochum:

Adam Opel AG
Werk Bochum
Öffentlichkeitsarbeit
Norbert Held
Dannenbaumstraße 63
44803 Bochum
Telefon: 0234/989 38 66

Kaiserslautern:

Werk Kaiserslautern
Öffentlichkeitsarbeit
Dr. Gudrun Langer
IPC 01-25
Opelkreisel 1-9
67663 Kaiserslautern
Telefon: 0631/355 29 65

Eisenach:

Opel Eisenach GmbH
Öffentlichkeitsarbeit
Christine Möbs
Adam-Opel-Straße 100
99817 Eisenach
Telefon: 03691/66 18 10



Glück gehabt: Die 30 Zafira-Tester wurden aus 95 000 Interessenten ausgelost

Rüsselsheim (jan). Sinn und Zweck eines Rennens ist es, Erster zu werden. Bei der „Zafira-Rallye“ entlang der sonnigen Algarve gab es jedoch nur Gewinner und zwar gleich 30. Diese hatten von Anfang an den Sieg auf ihrer Seite: Das Losglück im Zafira-Gewinnspiel – präsentiert in zahlreichen Publikumszeitschriften – bescherte ihnen eine Erlebnisreise im neuen Compact-Van, bevor's den überhaupt zu kaufen gibt.

Drei Tage lang konnten die Gewinner den neuen Zafira auf Touren zu den schönsten Orten an der Küste Portugals und im malerischen Hinterland erfahren.

Da beim Zafira das Lenken aber längst nicht alles ist, war im Rahmen der Rallye das ebenso flexible wie innovative Sitzsystem „Flex7“ zu erkunden und durchzuspielen, etwa bei einem Orangenkisten-Ladewettbewerb. Soviel „Arbeit“ muß be-

lohnt werden, ob mit Golf-Schnupperkurs, Töpferei, einem Einkaufsbummel oder einer Bootsfahrt entlang der beeindruckenden Klippenlandschaft. Die Teilnehmer genossen das automobilen Gewinnspiel in vollen Zügen.

Fazit: Drei Tage sind viel zu kurz. Und: Die nächste Erlebnisfahrt wartet demnächst in heimischen Gefilden ... im eigenen Zafira.



Wettbewerb: Orangenkistenstapeln



Foto: Opel

Ganz Opel fiebert dem Zafira-Verkaufsstart entgegen. Damit möglichst schnell ganz Deutschland mitfiebert, rührt das Unternehmen kräftig die Werbetrommel. Auch Sportpartner Bayern München spielt da mit: Ab dem 24. April wird der FCB für fünf Bundesligaspiele das bekannte Opel-Trikot gegen ein spezielles Zafira-Trikot (auf unserem Bild ist Mario Basler mit der Auswärts-Variante zu sehen) eintauschen.

Wenn Räume wahr werden,

Bei der Pressevorstellung des Zafira konnten die Fachjournalisten den Compact-Van erstmals selbst erfahren

Möglichst viel Raum auf möglichst wenig Platz lautete eine der wichtigsten Vorgaben bei der Entwicklung des Zafira. Mehrere hundert Journalisten überzeugten sich jetzt bei ausführlichen Probefahrten in Portugal von den vielen Vorzügen des neuen Compact-Van.

Rüsselsheim/Faro (wob/jh). Schon der erste Eindruck vom Zafira, den die Journalisten direkt auf dem Flughafen in Faro gewinnen konnten, war ausgesprochen positiv. Direkt neben dem Rollfeld hatten die Mitarbeiter der Presseabteilung rund 50 Testwagen bereit gestellt, auf die sich die Medienvertreter für erste Fahrindrücke verteilten.

Je zwei Tage lang hatten (und haben noch bis Anfang April) die Journalisten aus Europa und Übersee Gelegenheit, sich mit dem Zafira umfassend vertraut zu machen. Das größte Interesse erregten vier Buchstaben und eine Zahl: „Flex7“. So taufte Opel das Sitzsystem im neuen Zafira. Der Name signalisiert: Die Anordnung ist flexibel und bietet maximal sieben Personen Platz. Mit solch einem multi-variablen Innenraumkonzept, umbaut von einer kompakten Karosserie, will das Unternehmen neue Kunden gewinnen.

Die Chancen dafür stehen gut, glaubt man Marktforschern, Umfragen und dem Urteil der Journalisten. So bringt der Reporter von „Bild“ sein Urteil gewohnt knapp auf den Punkt: „Komfortabel, riesig“. Auch die Messebesucher bei der Zafira-Premiere auf dem Pariser Automobilsalon fanden zu 93 Prozent das „Flex7“-System, durch das sich der Zafira ohne Sitzausbau in Sekundenschnelle vom Sieben- in einen Einsitzer verwandeln lässt, als „sehr gut“.

Für die Marketingexperten jedenfalls steht fest: „Die Klasse der Compact-Vans wird in der nächsten Zeit das Wachstumssegment schlechthin darstellen“, erläuterte Jürgen Schauer vom Astra/Zafira-Brand-Team den Journalisten im Rahmen einer Pressekonferenz. Seine Prognose für das

Jahr 2005: „Über zehn Prozent der Neuzulassungen in Europa.“ Die Chancen von Opel, aus diesem Kuchen ein dickes Stück herauszuschneiden, stehen gut. Einmal, weil man als erster deutscher Compact-Van-Hersteller zum Verkaufsrennen antritt und dies zweitens mit einer einzigartigen Innenraum-Flexibilität.

Vom Siebensitzer zum Lademeister in nur 15 Sekunden

Die diffizile Aufgabe der Designer und Ingenieure: Den Zafira-Innenraum optimal ausnutzen und den Platz auch noch so gestalten, daß er für vielerlei Zwecke nutzbar ist und der Umbau einfach vonstatten geht. „Package-Wirkungsgrad“ nennen Fachleute das Maß für das effektiv nutzbare Volumen für Passagiere und Gepäck; der Zafira hält hier



Raumleiter: Für limousinenähnliche Fahrleistungen und Verbrauchswerte sorgen zunächst zwei Benzin- und ein DI-Dieselmotor

die Spitzenstellung unter den Compact-Vans.

Die Insassen sitzen aufgrund der Karosseriebauweise höher als in einem herkömmlichen Pkw und genießen folglich eine ausge-

zeichnete Rundumsicht. Die zweite Reihe bietet drei erwachsenen Mitfahrern Platz. Für maximalen Sitzkomfort mit großer Beinfreiheit oder alternativ vergrößertem Gepäckraum läßt sich diese rollen-

gelagerte Sitzbank um 540 Millimeter in Längsrichtung verstellen. Schwenkbare Lehnen an den Außenplätzen erleichtern außerdem den Zustieg in den Fond. Dort stehen zwei Einzelsitze, auf denen es sich Erwachsene mit einer Körpergröße von bis zu 1,85 Metern bequem machen können.

Die Aufstellung nach dem 2-3-2-Prinzip bietet aber noch weitaus mehr Variationen. Mit zahlreichen unterschiedlichen Verstell- und Klappvarianten löst „Flex7“ alle möglichen Transportaufgaben – und zwar auf einfache Weise. Denn mit Hilfe des pfiffigen Mechanismus verwandelt eine einzelne Person den Zafira in rund 15 Sekunden vom Sieben- zum Einsitzer mit großem Transportvolumen – ohne dabei Sitze ausbauen zu müssen.

Alle drei Sitzreihen sind in das Flexibilitätskonzept des Zafira mit einbezogen. So läßt sich beispielsweise die Lehne des Beifahrersitzes in eine waagerechte Position klap-



Freiraum: Mit einem maximalen Ladevolumen von 1 700 Litern wird der Zafira zum Lademeister

„ In dieser Opel Post finden Sie 3 tolle Überraschungen. “

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

pen. Danach können, bei entsprechender Stellung der zweiten und dritten Sitzreihe, bis zu drei Meter lange Gegenstände und gleichzeitig vier Passagiere unterkommen. Um das maximale Transportvolumen von 1700 Litern auszunutzen, lassen sich Sitzflächen und Rückenlehnen der Mittelreihe kinderleicht zusammenklappen, gegen die Vordersitzlehnen schieben und dort sicher fixieren. Es verblei-



Aufgeräumt: Dank seines langen Radstands von 2,70 Meter und einer intelligenten Raumausnutzung setzt der Zafira trotz seiner kompakten Abmessungen einen neuen Maßstab in seiner Klasse

dann beim Zafira



①



②



③



④



⑤



⑥

Raum ist in der kleinsten Hütte: Das zum Patent angemeldete Flex7-Sitzsystem ermöglicht 39 Einstellungen. Die Aufstellung der Sitze nach dem 2-3-2-Prinzip erlaubt mit seinen zahlreichen Verstell- und Klappvarianten den Transport von sieben Passagieren oder großem Gepäck

ben die beiden Sitzplätze für Fahrer und Beifahrer.

Die große Öffnungshöhe der Heckklappe sowie die niedrige Ladekantenhöhe erleichtern Zugang und Beladbarkeit. Glatte Seitenwände, eine unverwandelte Raumgeometrie sowie der durchgängig ebene Boden gestatten darüber hinaus in Verbindung mit der Durchladebreite von 1017 Millimetern eine höchst effektive Ausnutzung des Gepäckabteils. Damit kein wertvoller Platz im Innenraum verloren geht, ist das vollwertige Ersatzrad des Zafira außen unter dem Ladeboden untergebracht.

Eine tolle Lösung fanden die Ingenieure bei der Entwicklung des zum Patent angemeldeten Faltsitzmechanismus für die beiden Einzelsitze der dritten Reihe. Im Unterschied zu häufig praktizierten Sitzein-/Aus-

baulösungen kann der Zafira-Fahrer die hinteren Sitze zusammenlegen und sie dann vollkommen eben im Laderaumboden versenken. Umständliches Hantieren und Sitzschleppen ist bei dieser Lösung passé.

Dabei ist die Bedienung denkbar einfach: Kopfstützen einfahren, die Rückenlehne von ihrer Befestigung an der D-Säule lösen, den Sitz per Handgriff nach hinten ziehen und anschließend – „bäuchlings“ und aufgefaltet (die Polsterseiten weisen dabei nach unten) – in die zugehörigen Mulden einlegen. Ergebnis: Die Rückseiten von Sitzfläche und -lehne bilden eine ebene Fläche mit dem Laderaumboden.

Die hinteren Sitze lassen sich fix im Boden versenken

Ergänzt wird das Innenraumkonzept des Zafira durch eine Vielzahl praktischer Detaillösungen. Staufächer in allen vier Türen nehmen zusätzlich Kleinutensilien auf; weitere Ablagemöglichkeiten bietet ein hinter der dritten Sitzreihe in den Laderaumboden eingelassenes Staufach, in dem auch Werkzeug und Notausrüstung untergebracht sind.

Die Nischen zwischen Vordersitzen und Türen füllt jeweils ein geräumiger, geteilter Ablagekasten aus: Dabei ist die größere Hälfte im Unterschied zu gängigen Lösungen am Sitzgestell befestigt und so auch bei geöffneter Tür gut erreichbar. Weitere praktische Details: Ein beleuchtetes, großes Handschuhfach, ein Schubfach unter dem Beifahrersitz, Netztaschen an den Lehnen-Rückseiten der Vordersitze sowie weitere Kleinteile-Fächer in der Mittelkonsole ergänzen je nach Ausstattungsvariante das durchdachte Ablagesystem. Insgesamt zehn Getränkehalter sind so im Innenraum verteilt, daß jeder Passagier mindestens eine Erfrischung in Griffweite hat.

Damit weder Fahrer noch Flüssigkeit durchgeschüttelt werden, haben die Ingenieure den Zafira auf ein solides Fundament gestellt. Wichtige Eckpfeiler dieses Fahrwerks sind ein Fahrerschemel, eine McPherson-Vorderradaufhängung und eine kompakte Verbundlenker-Hinterachse. Die DSA-Charakteristik (Dynamic Safety) basiert auf der Astra-Technik und bietet hohe Fahrstabilität in kritischen Situationen.

Um Sicherheit und Fahrkomfort zu erhöhen, versuchte man auch, den Schwerpunkt des Zafira möglichst niedrig zu halten. Erreicht wurde dies durch optimierte Standhöhen an Vorder- und Hinterachse. Ebenso kompensiert die breite Spur den prinzipbedingt etwas erhöhten Schwerpunkt.

Bei der Konstruktion des Fahrwerks mußten die Ingenieure noch einen weiteren, ganz speziellen Van-Aspekt beachten: Die Struktur durfte nicht zuviel von dem Platz wegnehmen, den man für den Innenraum benötigte. Erreicht



Foto: (11) Opel

Ein Raum in Silber: Bei Bedarf bietet der elegante Compact-Van sogar in der letzten Reihe reichlich Platz für zwei Passagiere



Raumhaft schön: Komfortables Reisen und entspanntes Ankommen gibt's hier serienmäßig

wurde dieses Ziel mit zwei Details: den platzsparenden, doppeltkonischen Miniblockfedern mit getrennt davon angeordneten Stoßdämpfern und der leichten, kompakt bauenden Verbundlenker-Hinterachse.

Ab Spätsommer gibt's den Zafira auch mit DI-Diesel

Für einen zeitgemäßen Vorwärtsschub bietet Opel zwei 16V-Vierzylinder-Benzintriebwerke an, die auch im Astra und Vectra arbeiten: einen 1,6-Liter mit 100 PS und einen 1,8-Liter mit 115 PS. Ab Spätsommer steht auch der 2-Liter-16V-Direkteinspritzer-Turbodiesel mit 82 PS zur Verfügung. Leistungsstärkere Benzin- und Diesellaggregate sollen die Triebwerkspalette nach und nach erweitern.

Die Gegenwart zeigte den Journalisten an der Algarve, daß der Zafira mit dem 100 PS-Einstiegsmotor eine Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h erreicht und den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 13,5 Sekunden schafft. Gesamtverbrauch nach MVEG-Norm: 8,3 Liter pro 100

Kilometer. Die 1,8-Liter-Version mit 115 PS erreicht 184 Stundenkilometer und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden. Durchschnittsverbrauch: 8,5 Liter. In Kombination mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe erfüllt dieses Aggregat mit der D4-Norm die derzeit strengsten gültigen europäischen Abgasgrenzwerte.

Schon die Basisversion des Zafira ist mit allen wichtigen Accessoires ausgerüstet. Die Karosserie etwa ist vollverzinkt, weshalb Opel auch zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung gewährt. Ab Werk dabei sind außerdem ABS, Servolenkung und

Zentralverriegelung. Für die Sicherheit im Fall des Unfalles sorgen zwei Full-Size-Airbags und zwei Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, höhenverstellbare Gurte und pyrotechnische Rammstutzträger in den Türen und energieabsorbierende Lastpfade. Die Versionen „Comfort“ und „Elegance“ bieten weitere Komfort-Extras, die das Autofahrerleben schöner machen.

„Treue! Jubiläumsbonus für treue Opel Fahrer“

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Nach dem Verkaufsstart im April sollen laut einer Opel-Prognose 1999 in Europa noch 115 000 Zafira zugelassen werden. Nächstes Jahr rechnen die Verkaufsstrategen bereits mit rund 200 000 Einheiten, 70 000 davon in Deutschland. Das Urteil der Testfahrer aus der europäischen Medienlandschaft: Der Zafira hat das Zeug zum Bestseller.



Raumpflege: Die Schnittzeichnung offenbart das Innenleben des kompakten Großen. Zum passiven Sicherheitssystem des Zafira gehören neben einer stabilen Karosseriestruktur vier Airbags, pyrotechnische Gurtstraffer und das patentierte Pedal-Release-System

Mainzer Memories

Die Rüsselsheimer Jubilare frönten festlicher Nostalgie

100, 50, 40, 25... In der Mainzer Rheingoldhalle wurde zwar nicht der Countdown neu erfunden, dennoch feierten Geschäftsleitung, Betriebsrat und Mitarbeiter ausgiebig: Im 100. Jahr des Automobilbaus bei Opel die Jubilare, die vor 50, 40 und 25 Jahren zum Unternehmen stießen.

Rüsselsheim/Mainz (jan). Die diesjährige Feier der Rüsselsheimer Jubilare war nicht nur für die geladenen Ehrengäste sowie deren Ehepartner ein unvergeßliches Erlebnis, sondern natürlich auch für das Unternehmen selbst. So wurden einerseits die langjährigen Mitarbeiter gefeiert, andererseits mit ihnen 100 Jahre Automobilbau bei Opel zelebriert.

Einer freute sich ganz besonders: „Ich bin froh, bei Ihnen sein zu können“, begrüßte Vorstandschef Robert W. Hendry die Runde in Mainz auf deutsch, bevor sein Stellvertreter Wolfgang Strinz zunächst das Dolmetschen übernahm und dann selbst die eigentliche Festrede hielt.

Im Schatten eines stilisierten Opel-Portals feierten knapp 1200 Menschen ein glanzvolles Betriebsjubiläum, und auch wenn der Abend mit einem Rückblick auf die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel begann, standen die altgedienten Opelner im Mittelpunkt: „Heute abend, meine Damen und Herren, dreht sich alles um Sie und ganz speziell um die Jahre 1973 und 1958“, so Wolfgang Strinz. Er dankte den Jubilaren für Kontinuität, Zusammenhalt und Selbstbewußtsein: „Solche Eigenschaften haben das Unternehmen groß gemacht, sie zählen zu den Eckpfeilern unserer Unternehmenskultur.“

Zu diesem Erfolg trugen auch die vielen ausländischen Kollegen bei, die in diesen Jah-



Echter Fuffziger: Gerhard Arndt (m.) mit prominenten Gratulanten

ren ihre Heimat verließen, „und mit uns gemeinsam den Wohlstand in unserem Lande aufgebaut haben“, wie Betriebsratschef Rudi Müller betonte. „Allein im Werk Rüsselsheim arbeiten seit vielen Jahren Menschen aus mehr als 40 Nationen friedlich und erfolgreich zusammen.“

Und das nun schon seit 25, 40 und sogar 50 Jahren, wie im Falle von Gerhard Arndt, der es als einziger unter den Jubilaren auf ein halbes Jahrhundert für Opel brachte. Vor einem kurzweiligen Rückblick auf die Zeit des Wirtschaftswunders und Schlüssellock-Kapitäns sowie der autofreien Sonntage und C-Kadetts stand die Pracht des kalten und warmen Buffets aus vier Ländern.

Frisch gestärkt ging es dann ins Unterhaltungsprogramm, das mit Musical-Einlagen aus „Grease“ und den „Blues Brothers“ des Gabriella-Moliné-Ensembles an die Zeiten En-

de der 50er und Anfang der 70er Jahre erinnerte. Da begannen bereits die ersten Füße im Takt zu wippen. Kaum zu halten waren die Gäste aber beim Auftritt der „Weather Girls“, die mit stimmungswaltigem Soul die Halle zum Vibrieren brachten. Spätestens da waren auch die Skeptiker überzeugt, daß es sich wirklich um die echten Sängerinnen handelte, die mit ihrem Song „It's Raining Men“ berühmt geworden sind.

Zeitgeistig führte Moderator Heinz Günther Heygen durch den Abend. Mit Werbespots wie dem HB-Männchen und den Sunil-Frauen sowie Nachrichten aus der guten, alten und manchmal auch nicht so guten Zeit (Ölkrise) ließ Heygen

Schach

Rüsselsheim (jan). Ein kühler Kopf und vorausschauendes Denken sind am Samstag, dem 17. April, beim Internen Opel-Schachturnier am Standort Rüsselsheim gefragt. Wen es trotz lauer Frühlinglüfte an das gewürfelte Brett zum Figurenrücken zieht, kann Anmeldeformulare ab sofort bei der Internen Kommunikation unter der Telefonnummer 06142/773704 erhalten. Gespielt wird im Opel-Forum am Hauptportal.



Im Auftrag des Herrn unterwegs: Die Blues Brothers in Mainz

Bohren an Motoren

Umbau des Zylinderblockbereiches erhöht DI-Kapazität

Kaiserslautern (es). Einen großen Schritt weiter ist das DI-Dieselmotorenwerk bei seinem Bestreben, die Produktionskapazität 1999 von 250 000 auf rund 300 000 Motoren zu erhöhen: Durch einen Umbau im Zylinderblockbereich konnten jetzt die Maschinenlaufzeiten wesentlich erhöht werden.

Ins Visier genommen wurden die sogenannten „Tieflochbohrungen“ an den Zylinderblöcken. Die wurden bislang von einer Maschine in

einem Arbeitsgang erledigt. Die fälligen Bohrungen auf 10,4 und 13 Millimeter wurden kombiniert ausgeführt. Die unterschiedlichen Schnittgeschwindigkeiten erlaubten jedoch keine optimale Bearbeitungszeiten.

Durch den Umbau wurden die Operationen dreigeteilt und laufen jetzt in verschiedenen Maschinen ab, was die Laufzeiten insgesamt erheblich verbessert. Ein zusätzliches Plus in Sachen Rutschfestigkeit bewirkte

der Einsatz von neuen Zahnriemen auf den Antriebsmotoren.

Der Umbau nahm rund zwei Wochen in Anspruch. Um den reibungslosen Ablauf der Motorenproduktion weiter zu gewährleisten, wurden zuvor rund 10 000 Zylinderblöcke bevorratet. Die Umbauarbeiten verliefen zügig und ohne Komplikationen, so daß der Zylinderblockbereich seine Arbeit wieder aufnehmen, bevor der Vorrat aufgebraucht war.



Goldkehlchen: Die „Weather Girls“ setzten mit ihrem stimmungswaltigen Soul den Saal unter Strom



Ansage im Duett: Wolfgang Strinz und Robert W. Hendry

das Lebensgefühl von damals Revue passieren. Nach soviel Tanz, Gesang, Unterhaltung und dem furiosen Finale der „Weather Girls“ hielt es nie-

manden mehr auf den Stühlen – zur Musik der Sandy Showband und der Sängerin Tina Reed war die Tanzfläche fest in der Hand der Jubilare.

„Prämie!
Bei Kauf
oder Leasing
für Fremd-
wagenfahrer
und andere
Besteller“

Überraschung

Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter

Stabiler Kreislauf

Neues Testverfahren entlarvt Öl-Leckagen zuverlässig

Bochum (re). Fast 2000 Motoren verlassen täglich das Bochumer Opel-Werk II. Trotz dieser großen Stückzahl „schreitet die Entwicklung der Motoren schnell voran“, wie Detlef Sieberg, Planer der Motor- und Pleuelstangenmontage, feststellt. Und er ergänzt: „Dieser Entwicklung müssen wir uns mit den Prüfsystemen kontinuierlich anpassen.“

Ein weiterer Schritt in diese Richtung ist der KMLT: der Kurz-Motor-Leck-Test. Das Bochumer Werk hat dafür Anfang März eine neue Maschine bekommen, die jetzt in die Produktionslinie integriert wurde. Investitionssumme: circa 800 000 Mark.

Wurden bisher Öl- und Wasserkreislauf gemeinsam getestet, prüft der Kurz-Mo-

tor-Leck-Test den Ölkreislauf schon in einer frühen Produktionsphase auf Dichtigkeit. Der bisherige Test wird zwar beibehalten, jedoch in einer späteren Produktionsphase durchgeführt. Mit der neuen Technik ist der Lecktest für den Ölbereich noch exakter: Sobald die Ölwanne verschraubt, Ölpumpe und Ölfilter sowie Schwungrad und Kupplung montiert sind, wird der KMLT durchgeführt.

Vorteil: Der Test steht am Anfang der Motorenproduktion. Bei Abweichungen vom Soll-Zustand verringert sich der Reparaturaufwand erheblich, da bis dato nur die notwendigen Teile montiert sind.

Die neue Maschine pumpt je nach Hubraum 10 bis 12 Liter Luft in den Motorblock. „Die Meß- und Prüfphase bringt es dann ans Licht: Ist der Motor in Ordnung, oder gibt es irgendwo Undichtigkeiten“, erklärt Detlef Sieberg. „Je nach Luftverlust kann der Mitarbeiter am Produktionsband schon sagen, an welcher Stelle ein Motor unter Umständen undicht ist.“ Entsprechende Gegenmaßnahmen können frühzeitig eingeleitet werden.

In Lehrgängen bei der Herstellerfirma und jetzt im Bochumer Werk haben sich Mitarbeiter der Produktion und der Instandhaltung sehr genau über die neue Maschine und den KMLT informiert. So konnten auch noch einige Änderungsvorschläge vor der Montage der Maschine berücksichtigt werden.



Leck ließ nach: Dank KMLT haben Undichtigkeiten keine Chance

Der letzte Zeuge

Nach 60 Jahren wiederbelebt: Der Opel-Hubstapler

In 100 Jahren Automobilbau bei Opel sind viele Fahrzeuge entstanden, die noch heute als Meilensteine der Auto-Historie gelten. Daß dazu auch Gabelstapler gehören, ist indes fast vergessen. Eines dieser Fahrzeuge ist vor knapp zwei Jahren wieder aufgetaucht. Rüsselsheimer Azubis haben es restauriert.

Rüsselsheim (jan). 18 Auszubildende haben in mühevoller Kleinarbeit aus dem Scheintonten den letzten Überlebenden seiner Art gemacht – der heute genauso rar ist wie der legendäre Lutzmann. Mit diesem hat der Opel Hubstapler 1.5-S.H., so die Typenbezeichnung, aber nur die Farbe gemein. Knapp 300 Exemplare der damals hochmodernen Transport-Helfer wurden zwischen 1938 und 1940 produziert, etwa 100 davon kamen in den Opel-Werken Brandenburg und Rüsselsheim zum Einsatz.

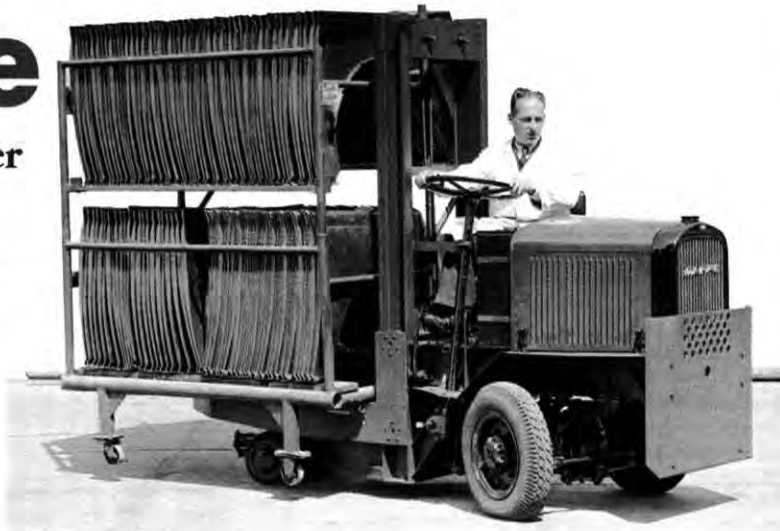
„Unser Exemplar ist von 1938. Das ist aber auch schon alles, was wir über ihn wissen“, so Ausbilder Fred Thomas von der Technischen Berufsausbildung. Unter seiner Ägide haben 18 angehende Industriemechaniker, Automobilmechaniker und Teilezurichter über 1200 Stunden Arbeit in die Restaurierung gesteckt, um aus dem Methusalem wieder einen funktionstüchtigen Lastesel zu machen. Dauer insgesamt: über zwei Jahre.

„Wir hatten schließlich keinerlei Unterlagen oder Konstruktionspläne“, erklärt Thomas. „Für die Auszubildenden war das aber optimal, es hat Spaß gemacht und perfekt zu den Lehrinhalten gepaßt.“

Die Freude aller Beteiligten an der Wiederbelebung sieht man dem Quersitzerhubwagen an – ebenso wie die wechselvolle Geschichte. Ursprünglich waren die Stapler,

die bis zu drei Tonnen schwere Lasten befördern und zwei Tonnen maximal 1,9 Meter hoch stapeln konnten, mit dem 1,5-Liter-Motor des Olympia ausgestattet, der sich unter einer verkürzten Blitz-Haube verbarg. Der schmucke Kühlergrill ist längst verschwunden, unter dem blechernen Zweckkleid wohnt seit wohl 30 Jahren ein 1,7-Liter-Aggregat, wie es auch im C-Rekord zu finden war – allerdings auf Gasbetrieb umgestellt.

Überlebt hat beim letzten erhaltenen Exemplar bis heute eigentlich nur das massive Fahrwerk, das vom Blitz zu



1938: Knapp 300 der hochstapelnden Eigenproduktionen wurden gebaut

stammen scheint, und das Olympia-Getriebe. Dieses ziert sogar noch das „Opel-Auge“ aus den Dreißigern, geschaltet wird das historische Räderwerk über einen mehrfach gewinkelten Knüppel, der links vom quer zur Fahrtrichtung sitzenden Fahrer aus dem Bo-

den wächst. Rechts steht der Schaltstock des Getriebes, das für Kraftschluß am Hubtisch sorgt.

Aufgetaucht war die vier-radgelenkte Rarität in einer Lagerhalle der Fahrzeugwerkstatt. „Wir konnten den Stapler gerade noch vor der Ver-

„Hilfe!“
Gebrauchtwagen-Verkaufshilfe bei Vectra '99 und Omega '99
„Überraschung“
Neuwagenverkauf an Mitarbeiter



1999: Zwei Jahre lang restaurierten Auszubildende den Lastesel

Jung und vom Fach

64 Azubis bestanden ihre Facharbeiter-Prüfung

Bochum (re). Zehn Opel-Azubis beendeten die Facharbeiterprüfung im Winterhalbjahr mit sehr guten Noten in der Fertigkeit und einer „Zwei“ in den Kenntnissen. Zwei weitere erhielten in beiden Prüfbereichen eine glatte „Zwei“. Damit halten die Auszubildenden von Opel ihre Spitzenstellung im Bezirk der Industrie- und Handelskammer im Mittleren Ruhrgebiet zu Bochum. Die Prüfungsbesten wurden von Werkdirektor Reinald Hoben persönlich beglückwünscht und erhielten als Anerkennung ein Universalexikon.



Best of Bochum: Werkdirektor Reinald Hoben gratuliert

Insgesamt haben 54 junge Menschen (darunter fünf Frauen), die 1995 ihre Ausbildung begonnen hatten, nun ihren Facharbeiterbrief in der Tasche. 30 Energieelektroniker, 18 Industriemechaniker und sechs Zerspanungsmechaniker freu-

ten sich über ihren Ausbildungs-Abschluß. Damit verbunden ist die im Standortvertrag festgeschriebene Übernahme der Jung-Facharbeiter. Wie begehrt ein Ausbil-

dungsplatz bei Opel in Bochum ist, zeigt auch, daß für den nächsten Eintrittstermin fast 1 000 Bewerbungen für die 93 zu vergebenden Ausbildungsplätze eingegangen sind.

Familien-Produktion

Mitarbeiter aus der Pfalz erringen Sicherheits-Pokal

„Für uns steht Arbeitssicherheit immer auf Platz 1“. Dieses Bekenntnis tragen die Mitarbeiter der „Familie II“-Produktion jetzt sogar auf dem Herzen. Denn zum Empfang des Pokals für die Besten in Arbeitssicherheit hatte Area-Manager Volker Wild eigens Buttons anfertigen lassen.

Kaiserslautern (es). Das Ergebnis, das die rund 800 Männer und Frauen vom K 30 schafften, ist es in der Tat wert, an die Brust geheftet zu werden: Pro 200 000 geleisteten Arbeitsstunden wies die Statistik für ihren Bereich nur 0,58 Unfälle mit anschließendem Arbeitsausfall aus. Damit schafften sie nicht nur für sich ein Rekordergebnis – die Zahl half mit, den Durchschnitt in Kaiserslautern auf einen Wert von 1,4 zu drücken.

Wer jetzt allerdings glaubt, das gute Ergebnis des K 30 hänge damit zusammen, daß die Familie-II-Motorenproduktion auslaufe und daher nur

noch mit eingeschränkter Kraft gelaufen sei, liegt ganz schön daneben: 1998 wurden im K 30 rund 225 000 Motoren produziert. Der eigentliche „Auslauf“ beginnt erst in diesem Jahr: 1999 sollen nur noch rund 120 000 Familie-II-Motoren entstehen. Parallel dazu haben im K 30 bereits erste Abrißarbeiten begonnen: In den Räumlichkeiten werden bekanntlich die neuen Produktionsanlagen für den ersten Leichtmetall-Motor von Opel eingerichtet.

Das Geheimnis des Sicherheitserfolges ist woanders zu suchen, wie der im K 30 tätige Sicherheitsbeauftragte Rein-

hard Hach erklärt: „Wir bauen nicht auf Einzelaktionen, sondern auf ein kontinuierliches Auseinandersetzen mit dem Thema Arbeitssicherheit. Jeder Unfall und jeder Beinahe-Unfall wird besprochen, dazu führen wir regelmäßig unsere Gruppenbesprechungen und Belehrungen durch.“

Womit er ganz auf der Linie von Ewald Frank liegt, Lauterns Leiter Arbeits- und Werksicherheit. Nur durch ständige Schulungen sei ein ausgeprägtes Sicherheitsbewußtsein zu vermitteln, denn: „Die häufigsten Unfallursachen sind die eigene Sorglosigkeit und eingeschleppte Gewohnheiten.“

Frank überbrachte den Arbeitssicherheits-Pokal gemeinsam mit Werkdirektor Jochen Ohse und Betriebsrat Dieter Bauer ins K 30. „Wir haben bewiesen, daß wir nicht nur über ein eingespieltes, sondern auch über ein hochmotiviertes Team verfügen“, freute sich auch Area-Manager Volker Wild.

Entscheidendes Kriterium für die Besten-Auswahl der Arbeitssicherheit ist allerdings nicht der „nackte“ statistische Jahreswert, sondern vielmehr der Grad der Verbesserung in den letzten drei Jahren – der lag im Familie-II-Bereich bei 70 Prozent. Ein simpler Zahlenvergleich wäre unfair, da sich die Arbeit in den einzelnen Bereichen und die darin verborgenen Unfallpotentiale zu sehr unterscheiden.



Fern-Schreiber
Amerikanische Journalisten im Pfälzer Werk

Kaiserslautern (es). „Opel satt“ bot die Reise nach Europa rund 20 amerikanischen Journalisten, die anlässlich des Genfer Automobilsalons über den großen Teich gekommen waren: Sie konnten nicht nur die Studien des „Concept A“ sowie des „Speedster“ begutachten, sondern auch von Genf aus zu einem Kurztrip in die Pfalz starten.

Natürlich brausten sie in Opel-Modellen die rund 570 Kilometer zum Pfälzer Werk,

um das DI- Dieselmotorenwerk zu besuchen: Unter anderem die Wiege des DI 16V und des DTI 16V-Turbodiesel mit 100 PS, die sich gerade im Vectra besonderer Beliebtheit erfreuen – und eben das Modell hatte den Großteil der Journalisten nach Kaiserslautern gebracht.

Zu ihrer Überraschung wurden die Amerikaner in der Pfalz von einem Landsmann begrüßt: Mark Flick, Leiter Produktion DI-Diesel-Motor, ließ

es sich nicht nehmen, die Gäste aus seiner Heimat persönlich durch die Produktionsanlagen zu führen.

Neben praktischem Anschauungsunterricht vermittelte Flick den Medienleuten viel Hintergrundwissen. Die Journalisten machten sich eifrig Notizen – und versprachen, daß auch Autofreunde in Übersee durch sie bald von den „Dieseln made in K-Town“ erfahren werden.



Mit Sicherheit die Besten: Die Familie-II-Motorenbauer

Virtuell ab Werk

Produktionsplanung per Computer

90 Millionen Mark investiert Opel bis zum Jahr 2000 in den Neubau und die technischen Einrichtungen der Entwicklungsabteilung Motor und Antriebsstrang. Soviel zur Hardware. Doch auch bei der Software tut sich im Bereich Powertrain einiges – hier hält die Virtuelle Realität Einzug.

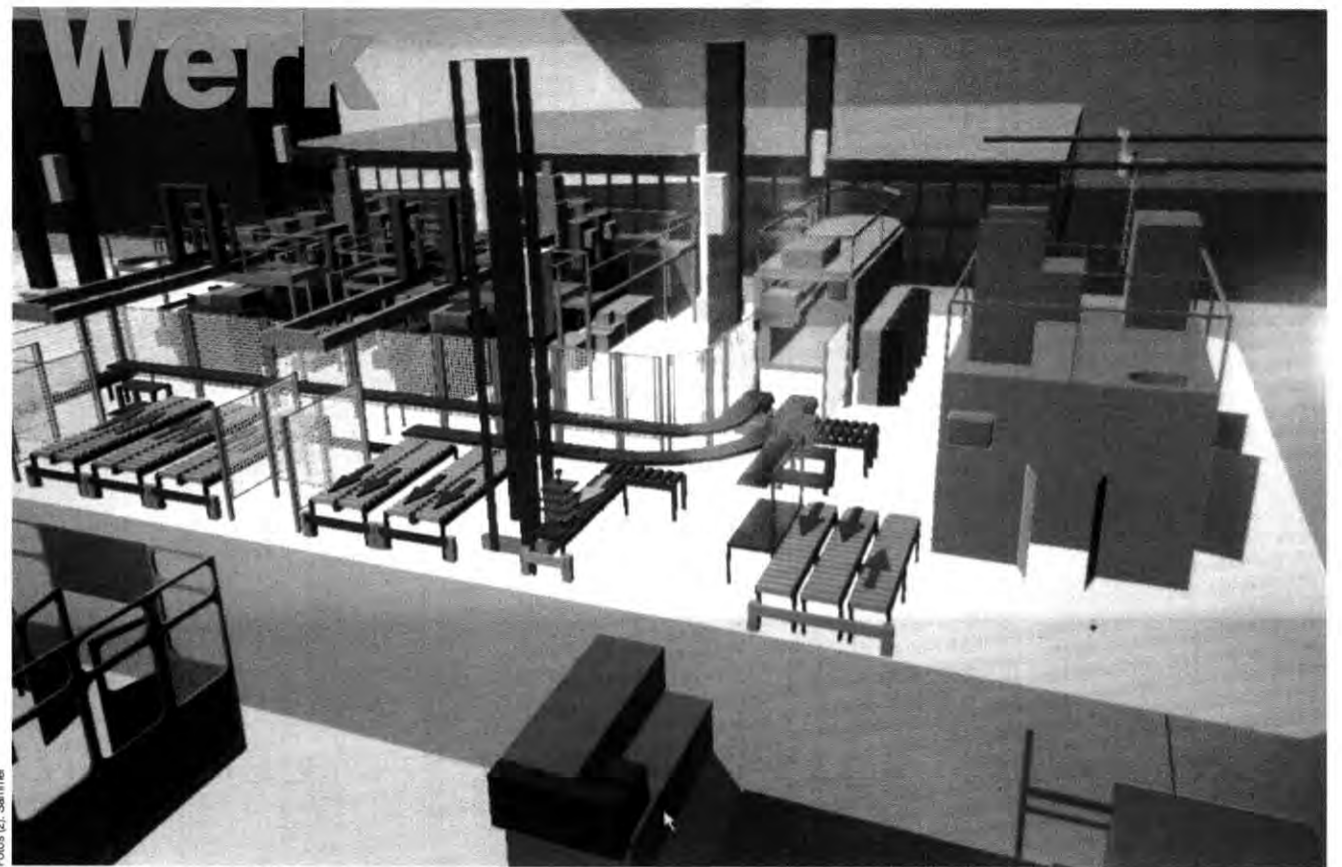
Rüsselsheim (jan). Die Werkslayoutplaner aus dem Powertrain-ME-Bereich lassen jetzt zum ersten Mal ein begehbares Werk in allen drei Dimensionen am Computer entstehen. Premiere feiert das virtuelle Szenario am Beispiel des ungarischen Opel-Werks Szentgotthard, wo derzeit Produktionseinrichtungen für eine neue Getriebefertigung geplant werden.

Die erforderliche Rechnerarbeit ist erheblich. „Da wir bis jetzt überhaupt keine 3-D-Daten haben, weder von Maschinen, noch von Transportsystemen oder auch nur Stühlen, ist

das am Anfang natürlich Kärrnerarbeit“, erklärt Fertigungsplaner Harald Dettmer aus dem Powertrain-ME-Bereich. Sind erst einmal Schaltschränke, Förderanlagen und ähnliches in Bits und Bytes verfügbar, können sie bei Folgeprojekten per Mouseclick aus der Datenbank eingefügt werden – ein Kinderspiel.

Bisher mußten für Produktionsstätten, die etwa Anlagenbauern und Instandhaltern vor Augen geführt werden sollten, Modellbauer bemüht werden. Denn die komplizierten Pläne, von den ME-Fachleuten im Maßstab 1:250 zweidimensional zu Papier gebracht, sind für den Laien verwirrend. Der meint auf dem Layout – das etwa die Zylinderkopfmontage oder die Pleuel-Produktion zeigt – nur Schnittmuster in verschiedenen Farben zu erkennen. Zusätzliche Visualisierung tat also Not.

Der Modellbau brachte schon erhebliche Fortschritte durch seine räumliche Darstellung, war aber insgesamt aufwendig in der Herstellung. „Mit dem Computer werden wir jetzt noch viel flexibler, können einfacher und schneller planen“, erklärt Maschinenbau-Ingenieur Dettmer. Ein weiterer Vorteil: Die Kritik und Anregungen der Abteilungen, die vor Baubeginn in die Planungen einbezogen werden



Optimale Vorbereitung: Mit Hilfe der dreidimensionalen Computerdarstellung können Betriebsabläufe bestens simuliert werden

müssen, können mit Hilfe der virtuellen Rundgänge viel schneller und gründlicher überprüft und berücksichtigt werden.

Seit einigen Monaten sitzt das Powertrain-ME-Team an der Entstehung der virtuellen

Halle für Ungarn. Alles Rechenerei statt Zauberei: „Das Dach setzen wir später drauf, jetzt sehen wir uns erstmal ein bißchen um“, sagt Planungsexperte Tan Nguyen Ngoc, kippt am Bildschirm die 40 000 Quadratmeter große Halle und

zoomt sie heran. Da werden per Maus Härteöfen versetzt, die Materialzufuhr gestoppt und Transporter rollen herum. Bänder mit Getriebekomponenten laufen im Rhythmus der Herstellung und eifrige Mitarbeiter in blauen Hosen und roten Hemden sind auch schon in Aktion.

„Alles ist in Bewegung; wir sehen, wo viel Verkehr herrscht und ob wir den nicht besser verteilen können, damit kein Engpaß entsteht“, beschreibt Harald Dettmer einen weiteren gewichtigen Vorteil der Simu-

lation: Prozeßabläufe sowie Materialfluß können detailliert auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft werden – und das bereits weit vor Baubeginn. Sogar die Sanitäreinrichtungen werden virtuell geplant, schließlich sollen die Mitarbeiter keine Viertelstunde zum Örtchen brauchen müssen.

Auf dem Bildschirm ist schon jetzt alles so, wie es später einmal „in echt“ aussehen wird. In der virtuellen Realität steht aber sogar schon der „Produktionsstart“ fest. Anfang April ist es soweit. ■



Bauherren-Modell: Tan Nguyen Ngoc, Arnold Paluch, Henrik Ballerstein, Beate Magura, Harald Dettmer und Bernhard Heinze

Gemeinsam ans Werk

Leitende Sicherheitsingenieure der Autoindustrie tagten in Rüsselsheim

Eine der gängigsten Kaufmannsregeln heißt: „Konkurrenz belebt das Geschäft“. Daß aber selbst im harten Wettbewerb sinnvolle Kooperation möglich ist, bewiesen einmal mehr die leitenden Sicherheitsingenieure der deutschen Automobilindustrie. Sie trafen sich jetzt zu ihrer 68. Tagung in Rüsselsheim.

Rüsselsheim (as/jh). „Der Arbeitskreis arbeitet seit Jahren auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit erfolgreich zusammen, und das über Werks- und Konzerngrenzen hinaus“, betont der Leiter der Zentralen Arbeitssicherheit bei Opel, Jochen Bender. Dies zeige sich nicht zuletzt an der Entwicklung der Unfallzahlen in den Unternehmen.

So konnte beispielsweise die Anzahl der Betriebsunfälle pro einer Million geleisteter Arbeitsstunden, so die Meßgröße in Sachen Unfallhäufigkeit, bei den deutschen Automobilherstellern 1998 um 8,5 Prozent gegenüber 1997 gesenkt werden. Bei Opel nahm die Zahl unternehmensweit um 16 Prozent und in Rüsselsheim sogar um 19,5 Prozent ab. Und das ist keine Ein-

tagsfliege: In punkto Arbeitssicherheit liegt Opel bereits seit drei Jahre auf dem ersten Rang in der deutschen Automobilindustrie.

Über die Ursachen für diese Spitzenstellung – vorbildliche Sicherheitstechnik, sichere Fertigungsprozesse sowie Ordnung und Sauberkeit – informierten sich die Sicherheitsingenieure vor Ort. Bei ihrem Produktionsrundgang zeigten sie sich vor allem beeindruckt von der disziplinierten Arbeitsweise der Mitarbeiter.

Das selbstverständliche Benutzen von einheitlicher Arbeitskleidung, von persönlicher Schutzausrüstung wie Sicherheitsschuhen, Schutzbrillen und schnittfesten Handschu-



Aber sicher: Jochen Bender (re.) zeigte seinen Kollegen die Produktion

hen beim Umgang mit scharfkantigen Blechen, aber auch der konsequente Einsatz von Hebehilfen beim Bewegen von schweren Komponenten überraschte die Sicherheitsexperten. Ebenso wurde von den fachkundigen Besuchern gewürdigt, daß die Mitarbeiter und das Management täglich den Stand der Arbeitssicherheit systematisch abfragen.

Das hohe Sicherheitsniveau in der Automobilindustrie weiter zu verbessern ist ein we-

sentliches Ziel der regelmäßigen Treffen der Sicherheitsingenieure. Dazu zählt auch die gemeinsame Vorgehensweise bei der Abstimmung mit den zuständigen Behörden, um die gesetzlichen Bestimmungen möglichst effizient umzusetzen. Außerdem werden technische Neuerungen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit bei den Tagungen erörtert und auf die praxistaugliche Umsetzung in den Betrieben überprüft. ■

Rund ums Werk

Pilotprojekt Motorsport-Training

Bochum (re). Slalomfahren auf der Straße wird bekanntlich von der Polizei bestraft. Auf dem Parkplatz vor dem Bochumer Werk I allerdings läßt sich das am Wochenende nach Herzenslust üben. Die Jugendorganisation des Deutschen Motorsport Verbandes nutzte diese Tatsache jetzt aus und veranstaltete in Zusammenarbeit mit dem MSC Ruhrblitz und dem Bochumer Opel-Werk, das zudem einige Astra zur Verfügung stellte, einen Einstiegslehrgang für Jugendliche ab 16 Jahren.

Die Anzahl der Teilnehmer war auf 30 begrenzt. Dadurch konnte jeder rund 30 Minuten auf einem der Fahrzeuge trainieren. Teilnehmer, die noch nie Auto gefahren waren, erhielten von drei erfahrenen Instruktorinnen zunächst einen Crash-Kurs.

Der Deutsche Motorsportverband betrachtet das Bochumer Pilotprojekt sozusagen als Appetithappen, um die Jugendlichen für den Automobilsport zu begeistern. Neben der praktischen Arbeit im Fahrzeug gab es auch verschiedene theoretische Unterweisungen, zum Beispiel zur Fahrphysik. ■

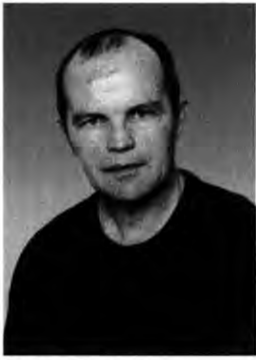


Mit dem Aktionstag „Das Fest“ feierten Mitte März die Opel-Händler in ganz Deutschland das Jubiläum „100 Jahre Opel Automobile“. Dabei verlorste Opel im großen „Schlüsselspiel“ 100 Astra Edition 100 als Hauptpreise. Zur großen Resonanz am Festtag trugen nicht zuletzt die abwechslungsreichen Unterhaltungsprogramme bei, die die Händler ihren Kunden boten. Shows, Aktionen, Spiele und jede Menge Informationen rund um das Jubiläum kamen bei groß und klein gut an.

Wir gratulieren

40 Jahre Rüsselsheim

1. April
Dieter Bender,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau
Karl-Heinz Britting,
 Fertigung
Heinz Jürgen Bücking,
 ITEZ
Paul Dragovic,
 ITEZ
Hans Werner Graef,
 ITEZ
Norbert Gutjahr,
 Fertigung
Klaus Helbig,
 ITEZ
Karl-Heinz Hopp,
 Materials-Management
Axel Jahnke,
 ITEZ
Ingrid Kraft,
 Fertigung
Claus Münk,
 ITEZ
Albert Schroh,
 Personal- und Sozialwesen
Willi Strobel,
 ITEZ
Hans Josef Wendel,
 ITEZ



Dieter Bender



Karl-Heinz Britting



Heinz Jürgen Bücking



Paul Dragovic



Hans Werner Graef



Norbert Gutjahr



Klaus Helbig



Karl-Heinz Hopp



Axel Jahnke



Ingrid Kraft



Claus Münk



Albert Schroh

25 Jahre Rüsselsheim

1. April
Winfried Bauer,
 ITEZ-Testzentrum Dudenhofen
Gerhard Borst,
 ITEZ
Günter Krautwurst,
 ITEZ-Testzentrum Dudenhofen
Egbert Schad,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau
Alfred Stahl,
 ITEZ
Horst-Raimund von der Heide,
 ITEZ
Jürgen Werkmann,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau
9. April
Maria Petek,
 Fertigung Lackiererei
16. April
Wolfgang Dieken,
 ITEZ-Fahrzeugentwicklung
 und Simulation
Walter Marciniak,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau
Adalbert Roschnafsky,
 ITEZ
20. April
Roland Vöglin,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau
26. April
Abdullah Alkan,
 Qualitätssicherung Presswerk
28. April
Kristian Polsfuhs,
 ITEZ
29. April
Johannes Warmuth,
 ITEZ-D & PE-Prototypenbau



Hans Josef Wendel

Wir gedenken

Rüsselsheim

Osman Celebi,
 geb. 06.02.44, gest. 03.02.99,
 Gerippefertigung
Norbert Sobek,
 geb. 03.02.47, gest. 06.02.99,
 Montage II
Fritz Heimbürg,
 geb. 16.12.38, gest. 12.02.99,
 ITEZ

Bochum

Karl Zangenberg,
 geb. 11.10.38, gest. 01.03.99,
 Qualitätssicherung Werk I
Gerhard Eckhardt,
 geb. 26.01.42, gest. 09.03.99,
 Qualitätssicherung Werk I
Paul Jansen,
 geb. 11.02.41, gest. 11.03.99,
 Wagenendmontage und -reparatur

Kaiserslautern

Werner Bory,
 geb. 15.08.54, gest. 10.02.99,
 Energieversorgung

25 Jahre Bochum

1. April
Heinz Salloch,
 Werkstatt für Transportmittel Werk II
Harald Aloys Weidich,
 Montageband Fertigungsmontage
10. April
Josef-Kurt Barth,
 Lager, Ausgaben und Stahlsägerei
 Werk I
Uwe Wiebe,
 Transportfahrer Assembly-Bereich

Schwere Entscheidung

GM vergibt den Chairman's Honors Award - Acht Anwärtler von Opel

Rüsselsheim (jan). Die Filmwelt hat ihre Oscars bereits vergeben, nun rüstet sich General Motors zur Verleihung der höchsten Auszeichnungen, die das weltgrößte Unternehmen zu vergeben hat. Wie beim Cinetop werden beim „Chairman's Honors Award“ von GM die „Besten der Besten“ des Jahres 1998 geehrt.

Unter den zahlreichen „Nominees“, den weltweit für eine Auszeichnung vorgeschlagenen Projektgruppen, sind auch diverse europäische GM-, Opel- und Vauxhall-Teams. Allein Opel hatte acht preisverdächtige Arbeitsgruppen – darunter drei aus dem ITEZ – ins Rennen um die Ehrenplätze geschickt, die im Jahr zuvor noch unter der Bezeichnung „President's Council Award“ vergeben wurden.

Damals heimsten unter anderem die Bochumer Qualitäts-Experten der „Global

Delivery Survey“ (GDS)-Mannschaft höchste Ehren ein, und auch für 1998 haben es die Mitarbeiter aus dem Ruhrgebiet wieder unter die Kandidaten geschafft. Neben Kollegen aus Belgien und Polen sowie von Vauxhall wurde das Bochumer Astra-Team der Pilotlinie für einen exzellent vor-preparierten Produktionsanlauf nominiert, der sich durch schlanke und hochmoderne Fertigungsweise bei hoher Qualität auszeichnet.

Ebenfalls gute Chancen auf Auszeichnungen kann sich das Team „Standortvertrag“ der Rüsselsheimer Finanz- und Personal-Bereiche ausrechnen. Diese hatten den wegweisenden und zukunftsicheren Kontrakt zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretern ausgehandelt.

Wer sich letztlich demnächst zu den „Besten der Besten“ zählen kann, wird in



Daumen hoch: 1997 zählte das GDS-Team aus Bochum zu den Besten

den nächsten Tagen auf der anderen Seite des Atlantiks entschieden. Deshalb: Fortsetzung folgt.

Lob und Lohrbeer

Für seinen verdienstvollen und unermüdeten Einsatz zum Wohle des Unternehmens zeichnete GM-Chef John F. Smith das bis 1991 für das ITEZ verantwortliche Opel-Vorstandsmitglied sowie GM Europa Vize-Präsident Senator Dr. Friedrich W. Lohr

mit dem Chairman's Award aus.

Dr. Lohr nahm die hohe Auszeichnung in Detroit im Rahmen einer feierlichen Gala aus den Händen von John F. Smith entgegen und freute sich, bei dieser Gelegenheit zahlreiche seiner ehemaligen Weggefährten wiederzutreffen. Die Ehre, mit diesem Preis ausgezeichnet zu werden, gebühre letztlich allen Mitarbeitern des ITEZ, betonte Dr. Lohr anlässlich der Preisverleihung.



John F. Smith und Dr. Friedrich W. Lohr

Rein ins Forum

Rüsselsheim (jh). Eine „turbulente Hauptversammlung“ ist nicht zu erwarten. Statt dessen werden den Aktionären Freßkörbe und andere Spezereien vorgesetzt. Nachdem die Propeller AG ihre Dividenden im vergangenen Monat verlost hat – die Opel Post berichtete –, werden die Preise am 23. April um 11 Uhr im Opel-Forum an der Bahnhofstraße an die Aktionäre übergeben. Wer zu den „Gewinnern“ zählt, sollte sich rechtzeitig auf den Weg machen.

Raus ins Freie

Kaiserslautern (jan). Alles neu macht der Mai. Passend zur Jahreszeit geht der Frühlingsausflug der Pfälzer Opel-Senioren in den Forst: Vom Pfälzerwald über Baden-Baden – mit einem Aufenthalt in der Kurstadt – in den Schwarzwald und anschließend über die Schwarzwaldhochstraße. Wer am 19. Mai dabei sein möchte, kann sich bei Luise Schindler (06 31/17521) oder Herrn Pletsch (06374/6566) anmelden. Start ist um neun Uhr am Opel-Parkplatz Portal 1.

Wer fährt mit?

- Limburg → Rüsselsheim**,
 suche Fahrgemeinschaft,
 Normalschicht, Tel.: 0 64 32/6 11 34
- Bensheim → Rüsselsheim**,
 ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 0 62 51/69 0795
- Dortmund-Löttringhausen → Bochum Werk I**,
 B-Schicht, suche/biete Fahrgemeinschaft, Tel.: 02 31/73 76 30
- Darmstadt-Bessungen → Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ, Gleitzeit, 35 Std., Tel.: 0 61 51/31 63 44
- Rheinböllen → Rüsselsheim**,
 biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.&Fax: 0 67 64/28 96
- Bensheim/Heppenheim → Rüsselsheim**,
 Gleitzeit, P 45/N 20, Tel.: 0 62 51/7 71 98

- Limburg → Rüsselsheim**,
 Dauerfrühschicht, Tel.: 0 64 31/5 33 32
- Bingen → Rüsselsheim**,
 Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 0 67 21/92 16 84
- Mainz-Ebersheim → Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, P 24 oder P 45, Tel.: 0 61 36/4 28 79
- Eppelsheim/Kr. Alzey → Rüsselsheim**,
 suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 0 67 35/96 05 92
- Raum Limburg → Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 0 64 33/81 53 61
- Ingelheim → Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, P 60-55, B-Schicht, Tel.: 0 61 32/8 89 84



Wenige Wochen ist es her, daß der Zafira den Rüsselsheimer Mitarbeitern, deren Verwandten und Freunden vorgestellt wurde. Wer nicht nur gucken, sondern auch mal fahren wollte, konnte außerdem an einem Gewinnspiel teilnehmen. Die Gewinner der Testfahrten wurden nun durch Kurt Pörner, Leiter des Verkaufs an Mitarbeiter, und seinem charmanten Team gezogen. Die zehn Gewinner der Testfahrten sowie die Gewinner weiterer 40 Preise werden schriftlich benachrichtigt.

Nutzfahrzeuge-IAA 2002 in Hannover

Frankfurt/Main (vda). Die 59. IAA Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2002 wieder in Hannover stattfinden. Darauf haben sich jetzt der Verband der Automobilindustrie und die Deutsche Messe AG geeinigt. Vorgesehen ist ein Termin ab Mitte September. Die Nutzfahrzeuge-IAA im Jahr 2000 muß aufgrund der zeitgleich in Hannover stattfindenden Expo nach Frankfurt umziehen. Dort wird auch planmäßig die 58. IAA für Pkw und Motorräder stattfinden. Der Termin: 16. bis 26. September 1999.

Neuer Camping-Führer im Handel

Stuttgart (jh). Für Campingfreunde wird es allerhöchste Zeit, mit der detaillierten Urlaubsvorbereitung zu beginnen. Kein Problem: Ab sofort liegt im Buchhandel der aktualisierte Europa Camping und Caravanning-Führer (ECC) '99 vor. Er bietet aktuelle Informationen zu mehr als 5 500 Camping-Plätzen im In- und Ausland. Alle Platzdaten, viele touristische Informationen, ein ausführliches Kartenwerk im Anhang sowie farblich abgesetzte Register gibt es für zusammen 29,80 Mark.

Unfreiwillige „Sonderfahrt“

Rom (dpa). Geduld für ihren ortsunkundigen Fahrer haben die Passagiere eines Stadtbusses in Rom bewiesen. Der Fahrer der Linie 910, die vom Stadtteil Flaminio zum Hauptbahnhof Termini führt, kannte weder die richtige Route noch die Haltestellen. Die Fahrgäste mußten den jungen Busfahrer durch das Straßengewirr der „Ewigen Stadt“ leiten. „Ich bin diese Linie noch nie gefahren“, entschuldigte er sich. Nach einigen Umwegen kam der Bus schließlich doch ans Ziel. Die Fahrgäste nahmen die „Sonderfahrt“ gelassen. Schließlich seien sie daran gewöhnt, daß Busse und Bahnen in Rom oft verspätet oder gar nicht kommen.

Richter verlosen Parkplätze

Bonn (gms). Auto-Stellplätze können im Streitfall auch durch ein richterliches Losverfahren an die Wohnungseigentümer vergeben werden. Das berichtete der Bundesverband der Landesbausparkassen (LBS) in Bonn unter Berufung auf ein Urteil des Kammergerichts Berlin. In dem verhandelten Fall lebten in einer Wohnanlage 32 Parteien, für die nur 14 Parkplätze zur Verfügung standen. Die Eigentümergemeinschaft war so zerstritten, daß das Gericht aufs Los setzte: Die Gewinner dürfen den Parkplatz jeweils für die Dauer eines Jahres nutzen.

Wie zur Untermauerung ihrer Aussagen über die künftige strategische Ausrichtung des Unternehmens enthüllten GME-Präsident Michael J. Burns und Opel-Chef Robert W. Hendry in Genf die beiden Studien Speedster und Concept A.

Genf (jh). „Wir werden innovative Nischenprodukte entwickeln und sie strategisch in unsere Produktpalette einbinden – so wie es der Speedster und der neue Zafira zum Ausdruck bringen“, erklärte Robert W. Hendry zur Premiere der Konzeptfahrzeuge.

Aufgrund der erwarteten hohen Nachfrage nach dem neuen sieben-sitzigen Kompakt-Van Zafira, der in den nächsten Wochen auf den Markt kommt, hat das Unternehmen für dieses Jahr bereits eine zwanzigprozentige Erhöhung der Zafira-Produktion im Opel-



Einer der Stars von Genf: Der Speedster sorgte weit über den Opel-Stand hinaus für automobiler Aufregung

Schöne Nische



Oh für ein „A“: Obwohl weniger sportlich als der Speedster...

Werk Bochum von 120 000 auf 145 000 Einheiten angekündigt. Im kommenden Jahr wird diese Zahl auf jährlich 200 000 Einheiten steigen.

Im vergangenen Jahr erreichte Opel/Vauxhall in Westeuropa mit 1 564 000 verkauften Fahrzeugen einen Marktanteil von 10,9 Prozent. Da auch Saab sein Volumen steigern konnte, erzielte der GM-Konzern in Westeuropa einen um 1,4 Prozent höheren Absatz von fast 1 650 000 Personenwagen. Der Marktanteil betrug 11,5 Prozent.

1998 war Opel zum 30. Mal in Folge die Nummer Eins in den Niederlanden, zum 17.

Mal nacheinander Marktführer in der Schweiz und übernahm auch in Finnland die Marktführerschaft. In Italien ist Opel inzwischen der führende Importeur und die Nummer Zwei im Gesamtmarkt. In Zentraleuropa erreichte der Absatz der Marke Opel 115 000 Einheiten; außerdem nahm das für 600 Millionen Dollar errichtete Werk im polnischen Gliwice im vergangenen Herbst den Betrieb auf.

1998 wurden in den Opel- und Vauxhall-Werken in Eu-

ropa insgesamt 1 841 000 Einheiten gefertigt, und Saab verzeichnete mit 125 000 Einheiten ebenfalls einen Produktionsrekord. Der Astra verbuchte in den ersten neun Monaten nach dem Verkaufstart des neuen Modells 460 000 Neuzulassungen und war in den letzten vier Monaten des Jahres 1998 das meistverkaufte Modell in ganz Europa. Der Vectra war 1998 zum dritten Mal in Folge in Europa die Nummer Eins seiner Klasse.

Autos statt Torte

Zum runden Geburtstag gibt's eine eigene Modellreihe

Rüsselsheim (jh). Ein runder Geburtstag verlangt große Geschenke: Mit einer eigenen Modell-Serie feiert Opel sein 100jähriges Automobilbau-Jubiläum. Die „Edition 100“-Versionen von Corsa, Astra, Vectra und Omega zeichnen sich durch dezente Optik-Details sowie spezielle Ausstattungspakete aus.

Beim Corsa Edition 100 sorgen eine ganze Reihe zusätzlicher Komfort-, Sicherheits- und Funktionskomponenten für einen noch wertigeren Auftritt. Ein elektronisch geregeltes ABS gehört ebenso dazu wie die Sitzhöhen-einstellung auf der Fahrerseite, die im Verhältnis 2:1 umklappbare Rücksitzlehne, Wärmeschutzverglasung, Radio-/Kassettenkombination CAR 300 und Gepäckraumbeleuchtung.

Auch im Falle des Astra sind die Voraussetzungen für Jubiläumssstimmung geschaffen. Elektrische Außenspiegel, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Dreipunkt-Sicherheitsgurt auf dem zentralen Sitzplatz im Fond und die Laderaumabdeckung beim Caravan haben die 100 Jahre-Modelle der schon großzügig ausgestatteten Basis-Ausführung voraus.

Vor der Auswahl der Features für den Vectra zogen die Produktverantwortlichen das

Register der meistverlangten Extras. Diese Strategie führte im wesentlichen zu folgender Mehrausstattung: Lederlenkrad mit Radiofernbedienung, elektrische Außenspiegel und Fensterheber vorn, Klimaanlage, Radio-/Kassettenkombination CAR 400, Triple-Info-Display, Mittelarmlehne vorn, drei höhen- und neigungseinstellbare Kopfstützen hinten, Dreipunkt-Sicherheitsgurt auch auf dem Mittelplatz im Fond sowie stoßfänger-integrierte Nebelscheinwerfer.

Hohe Maßstäbe wurden auch bei der Konzeption des Omega Edition 100 angelegt. Während schon der Basis-Omega mit Klimaanlage, Nebelscheinwerfern und Radio

die von den Kunden favorisierten Ausstattungselemente enthält, bietet das Jubiläum-Modell zusätzlich Klimatisierungsautomatik, elektrische Fensterheber rundum, Bordcomputer und Multi-Info-Display sowie Xenon-Scheinwerfer. Ein weiteres Komfortelement stellt die vom Lenkrad aus bedienbare, hochklassige Audioeinheit CCRT 700 mit integriertem D-Netz-Telefon und Freisprecheinrichtung dar. Per Tastendruck kann der neue Opel-Telematikdienst OnStar angewählt werden. Ein spezielles Dienstleistungszentrum bietet rund um die Uhr Verkehrsinfos, Navigationshilfe sowie Unterstützung in Not-situationen an.



Junge Jubilare: Von Corsa bis Omega reicht die „Edition 100“



...sorgte auch der „Concept A“ für Schlagzeilen aus Genf

E-Premiere
Speedster-Enthüllung im Internet

Rüsselsheim/Genf (pui). Zum ersten Mal in der Unternehmensgeschichte wurde eine Modellpräsentation live im Internet übertragen. Anlaß für diese mediale Weltpremiere war die Enthüllung des Speedster durch Opel-Chef Robert W. Hendry im Rahmen der Pressekonferenz auf dem diesjährigen Genfer Automobilsalon.

Unter der Internet-Adresse „http://www.gme-geneva99.com“ konnten Interessenten das Geschehen in Echtzeit verfolgen. Als Videoaufzeichnung bleibt die Pressekonferenz unter der genannten Adresse noch

über mehrere Wochen hinweg abrufbar. Über Links ist die GME-Site zum Automobilsalon zudem mit dem Online-Angebot von Opel, „www.opel.de“, verknüpft.



Nett im Net: Opel aus Genf

Prima Klima

Klimaanlage dient auch der Sicherheit

In zahlreichen Praxistests haben Verkehrsmediziner nachgewiesen, daß eine Klimaanlage neben dem Komfort auch der Sicherheit dient, da sie eine positive Auswirkung auf das psychovegetative Nervensystem des Fahrers hat.

Rüsselsheim (pui). Mit einer Verlängerung des tatsächlichen Anhaltewegs – das ist der Bremsweg sowie die vorgeschaltete Reaktionszeit – um mehr als 30 Meter aus Tempo 100 müssen Autofahrer auf längeren Fahrten bei

sommerlich heißen Temperaturen rechnen. Die Ursache dafür haben Verkehrsmediziner herausgefunden: Eine Temperatur von rund 35 Grad Celsius im Fahrzeuginnenraum kann die Reaktionszeit des Autofahrers innerhalb von



Kühler Kopf gefragt: Bei 35 Grad im Innenraum verschlechtert sich die Reaktion um 65 Prozent

90 Minuten Fahrzeit um bis zu 65 Prozent verschlechtern.

Eine Fahrzeugklimatisierung hingegen verhindert einen deutlich erhöhten Puls und damit einen temperaturbedingten Anstieg des Streßpegels. Das bedeutet: Sinneswahrnehmungen sowie Koordinations-, Reaktions- und Konzentrationsvermögen bleiben trotz hoher Außentemperaturen auf einem normalen Niveau. Folge: Das Unfallrisiko sinkt.

Der Anteil der ab Werk mit Klimaanlage ausgerüsteten Opel-Fahrzeuge hat sich seit 1995 mehr als verdreifacht. Hintergrund: Für alle Baureihen inklusive der Kompakt- und der unteren Mittelklasse bietet das Unter-

nehmen Sondermodelle oder Ausstattungsvarianten mit serienmäßiger Aircondition an. Bereits 1994 hatte Opel mit seiner Aktion „Klimaanlage zum Schiebedachpreis“ den Trend zur Fahrzeugklimatisierung maßgeblich mitbegründet. Damit verfolgt Opel konsequent die Strategie, Komfort- und Sicherheitsfeatures der Oberklasse auch in unteren Fahrzeugsegmenten verfügbar zu machen.

Klimaanlage wird immer beliebter

Neben den meßbaren Vorteilen bieten Klimaanlagen selbstverständlich auch subjektiv empfundene Annehmlichkeiten und sorgen so für eine Erhöhung des Reisekomforts. Denn wenn die Fenster selbst bei großer Hitze geschlossen bleiben können, stört keine unangenehme und ungesunde Zugluft, deren

kühlender Effekt ohnehin nur gering ist.

Wissenschaftler empfehlen im Sommer eine Innenraumtemperatur zwischen 22 und 25 Grad Celsius. Eine weitere Abkühlung ist für das Wohlbefinden nicht nötig; diese Werte sind ideal im Sinne einer optimalen Leistungsfähigkeit am Steuer.

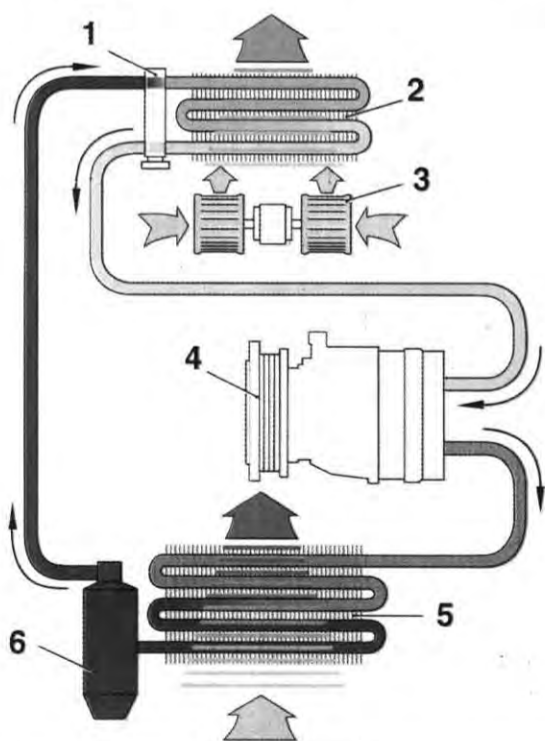
Überdies sorgt eine sichere und komfortable Temperaturregelung das ganze Jahr über für eine ungetrübte Rundumsicht. Grund: Die trockenere Luft nimmt jene Feuchtigkeit aus dem Innenraum auf, die sonst zum Beschlagen der Scheiben führt. Schließlich steigert die Klimaanlage auch die Wirkung des Reinluftfiltersystems. Luftschwebstoffe wie Staub, Rauch oder Mikropartikel werden nämlich nicht nur vom Staub- und Pollenfilter, sondern auch an der feuchten Oberfläche des Verdampfers der Klimaanlage zurückgehalten.



Frische Brise: Die gekühlte Luft sollte nicht direkt ins Gesicht blasen

Eigentlich ein ganz alter Hut

Ursprünge des Kältemittelkreislaufs stammen von 1876



Der Aufbau einer Klimaanlage: Der Kompressor (4) saugt das gasförmige Kältemittel an und verdichtet es. Das heiße Gas wird mit hohem Druck in den luftgekühlten Verflüssiger (5) befördert. Anschließend passiert das nun flüssige „Kältemittel“ immer noch unter Hochdruck einen Behälter-Trockner (6), wo eventuelle Verunreinigungen und Feuchtigkeit entzogen werden. Die letzte Station des Kreislaufs bilden das thermostatische Expansionsventil (1) und der Verdampfer (2). Mit hohem Druck wird das flüssige Kältemittel durch die Verengung gepreßt und gelangt in den Verdampfer, wo es sich ausdehnen kann und wieder zu Gas wird (Frischluftblase 3).

Rüsselsheim (pui). Bis heute basiert der Kältemittelkreislauf der Klimaanlagen auf einem Prinzip, das der Physiker Carl von Linde bereits 1876 entdeckte: dem Kaltampfprozess. In den Kühlaggregaten dieses geschlossenen Systems arbeitet ein Kältemittel als „Energietransporter“. Dieses Kältemittel – Opel verwendet bereits seit 1993 ausschließlich das FCKW-freie, umweltverträgliche Kältemittel R 134 a – hat die Aufgabe, der Luft im Innenraum Wärme zu entziehen und diese nach außen abzugeben.

Das Herz der Klimaanlage bildet der Kompressor. Er saugt das gasförmige Kältemittel an und verdichtet es. Das heiße, unter hohem Druck stehende Kältemittel-Gas wird anschließend in den luftgekühlten Verflüssiger geleitet.

Dieser „Kühler“ der Klimaanlage befindet sich vor dem Wasserkühler des Autos. Die Temperatur des Gases liegt deutlich über der Umgebungstemperatur. Folge: Gelangt der heiße Kältemitteldampf in den luftgekühlten Verflüssiger, wird ihm Wärme entzogen. Das Kältemittel kühlt ab und kondensiert, ähnlich wie Wasser-

dampf an kühleren Küchenfensterscheiben.

Anschließend passiert das nun flüssige Kältemittel – immer noch unter Hochdruck – einen Behälter-Trockner, in dem eventuelle Verunreinigungen und Feuchtigkeit entzogen werden. Denn in dem Kältemittel darf sich kein Wasser befinden, da ansonsten nachfolgende Bauteile regelrecht einfrieren könnten.

Die letzte Station des Kreislaufs bilden das thermostatische Expansionsventil und der Verdampfer. Sie sind im Klimagerät unter der Armaturentafel im Fahrzeuginnenraum untergebracht. Ihre Funktionsweise läßt sich mit dem Prinzip einer Spraydose ver-

gleichen: Das Ventil verengt den Leitungsquerschnitt und trennt die Hoch- und Niederdruckseite des gesamten Kreislaufes voneinander.

Mit hohem Druck wird das flüssige Kältemittel durch die Verengung gepreßt und gelangt in den Verdampfer, wo es sich ausdehnen kann und wieder zu Gas wird. Dabei zieht das Kältemittel die zum vollständigen Verdampfen notwendige Wärme der temperierten Luft, die von außen oder aus dem Fahrzeuginnenraum stammt, über die Lamellen des Verdampfers strömt und so abkühlt.

Die hierfür erforderliche Strömungsgeschwindigkeit erbringt das Frischluftgebläse. Positiver Nebeneffekt: Gleichzeitig wird die den Verdampfer umströmende Luft getrocknet. Denn die starke Abkühlung läßt dort die Feuchtigkeit kondensieren. Aus den Lüftungsdüsen am Armaturenbrett und auf dem Fahrzeugboden strömt dann – bei Bedarf vom Heizungswärmetauscher wieder angewärmt – angenehm temperierte, vor allem aber trockene Luft.

Nach dem Durchströmen des Verdampfers gelangt das nun wieder gasförmige Kältemittel erneut in den Kompressor.

Frankfurter sind Rüpel der Nation

Hamburg (na). Draufgängerische Fahrweise ist bei Fahrern von 3er BMW und Ford Escort-Modellen die häufigste Unfallursache. Besitzer von Audi A4 und Opel Astra verschulden Crashes dagegen eher durch Unachtsamkeit. Das berichtete der „Stern“ unter Berufung auf den Kölner Unfallforscher Professor Klaus Engels. Jener hatte für die Stern-Studie 2,4 Millionen Unfälle mit Personenschaden als Basis für einen Risiko- und Aggressionsatlas untersucht. Demnach ist Frankfurt am Main die Hochburg der Auto-Rambos. Dort sind absichtliche Tempo- und Abstandssünden die häufigste Unfallursache, während in Bremen und Hamburg waghalsige Fahrmanöver am wenigsten zu Unfällen führen.

Beifahrer als Unfallrisiko

Bonn (gms). Beifahrer im Auto sind ein Unfallrisiko. In einer Emnid-Umfrage unter knapp 2000 Autofahrern gab mehr als ein Drittel der befragten Personen an, durch Mitfahrer so abgelenkt worden zu sein, daß sie in eine „kritische Situation“ gerieten. Beim Wechseln einer Musik-kassette oder dem Suchen eines Radiosenders sind schon rund ein Fünftel der Autofahrer in eine riskante Situation gekommen. Auch der Blick auf einen Stadtplan oder Rauchen während des Fahrens wurde selbstkritisch als ablenkend eingestuft.

Hunger am Volant macht aggressiv

Berlin (gms). Wer sich hungrig ans Lenkrad setzt, fährt häufig unkonzentriert und aggressiv. Darauf macht die Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“ aufmerksam. Demnach verringern auch fettreiches Essen und blähendes Gemüse die Konzentrationsfähigkeit beim Autofahren. Mit Kohlensäure angereicherte Getränke machten den Autofahrer nicht munter, sondern lediglich nervös. Selbst Kaffeetrinken helfe nur kurzfristig gegen Müdigkeit. Am besten sei es, nicht einmal ein großes Menü, sondern mehrmals kleine und leichte Mahlzeiten zu sich zu nehmen und kurze Pausen einzulegen.

Kontaktfreudiger Witwer will Auto

Rom (dpa). Weil er seiner Einsamkeit entfliehen wollte, hat ein Italiener noch im 80. Lebensjahr den Führerschein gemacht. Der rührige Witwer schaffte die Prüfung in einem Dorf in der Nähe von Rom im ersten Anlauf. „Früher hatte ich nie den Mut, weil der Führerschein so teuer ist“, sagte der Mann. Jetzt hat der ehemalige Zimmermann ein neues Finanzproblem: Er will sich ein Auto kaufen.

„Vorteil Opel!“
Edition 100-Modelle – Preisvorteile bei mehr Ausstattung. **“**

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

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 17. Teil präsentieren wir den Rekord E von 1977, den Kadett D von 1979 und den Ascona C von 1981.

Unauffällig war er, im Sinne seiner Ahnen funktional und komfortabel. Übersäumende Emotionen dagegen weckte er keine, dafür hatte er andere Qualitäten. Und doch ist er Geschichte geworden, der letzte Opel, der den stolzen Namen „Rekord“ trägt. Mit dem 1977 präsentierten „E“ hat die traditionsreiche Modellbezeichnung ein Ende. Das weiß allerdings im Jahr des Erscheinens noch niemand, die Zukunft und der Name „Omega“ stehen noch in den Sternen.

Dafür bietet der Rekord E all das, was der Kunde vom A bis D schätzen gelernt hatte – und noch viel mehr, was auch die „Auto Zeitung“ erkennt: „Wer sein erfolgreichstes Auto durch ein neues Modell ablösen will, muß möglichst noch etwas Besseres bieten. Der neue Rekord hat das Zeug dazu, seinen Vorgänger zu überflügeln. Konsequenz auf Funktionalität getrimmt, schlug der

Neue in einem Vergleichstest den Rekord D in fast allen Kriterien.“

Dies ist auch ein Verdienst der modernen, glattflächigen Karosserieform, an der akribisch im Windkanal gefeilt wurde. Die Ölkrise hatte schmerzhaft bewußt gemacht, daß auch Erdöl endlich ist, ein niedriger Verbrauch ist ein echtes Kaufargument geworden. Die Bemühungen der Aerodynamiker haben sich gelohnt, bei höheren Spitzentempi ist gleichzeitig der Spritdurst gesunken. Von den Motoren gibt es hingegen wenig Neues zu vermelden, noch immer verortet die cih-Motorenfamilie, 1965 eingeführt und stetig weiter optimiert, ihren Dienst.

Die Palette reicht vom 1,7-Liter-Normalbenziner mit 60 PS bis zum 2,0-Liter-Einspritzmotor mit 115 Pferdestärken. Dazwischen liegen die Triebwerke 1.9 N, 2.0 N und 2.0 S, die 75, 90 und 100 PS mobilisie-

ren. Das unterste, aber genügsame Ende der Fahnenstange bildet der 2,1-Liter-Selbstzünder. Mit dem 60-PS starken Diesel kommt der Rekord mit charakteristischem Buckel auf der Motorhaube und betäubenden 135 km/h Höchstgeschwindigkeit daher.

Bekannt und verwirrend zugleich sind die zahllosen Karosserie- und Ausstattungsvarianten: zwei- und viertürige Limousine, drei- und fünftüriger Caravan, Berlina-, SR-, Normal- oder L-Version, auch untereinander zu kombinieren. Obwohl so komplett wie nie zuvor eingerichtet, kann der Kunde in einer umfangreichen Sonderzubehörliste blättern, in der sogar noch das leicht antiquierte Vinyl Dach zu finden ist. Die Lenkradschaltung – 1950 eingeführt und beim Rekord D noch auf Wunsch zu bekommen – gehört allerdings endgültig der Vergangenheit an.

Völlig neu ist hingegen der ab 1980 für alle Zweiliter-Rekord angebotene, elektrisch zuschaltbare Overdrive, der das Drehzahlniveau im vierten Gang um 1.000 Touren senkt und somit Benzinsparen hilft. Das ist seit 1979 aktueller denn je, die zweite Ölkrise hat zugeschlagen, zum ersten Mal hat der Preis für Normalbenzin die magische Eine-Mark-



Ausdauerathlet: Mit der Diesel-Motorisierung wurde der Rekord Taxifahrers Liebling



Sprinter: Der GTE spurtete in die rasanten Reifenspuren seiner sportlichen Ahnen

Schallmauer durchbrochen. Im selben Jahr baut Opel den zweimillionsten Caravan, seit diese Modellvariante 1953 ins Programm genommen wurde.

1982 debütiert der Rekord „E2“, technisch und auch optisch stark überarbeitet, der das Ende des großen Namens bei Opel markiert: 33 Jahre – in dieser Zeit haben sich 7,62

Millionen Käufer für den Mittelklassler entschieden – nach dem ersten Olympia Rekord verschwindet die Modellbezeichnung in den Annalen.

Beim Kadett D, der 1979 das Licht der Welt erblickt, ist hingegen alles anders, nur der Name ist geblieben. Ansonsten hat Opel verändert, was es zu modifizieren gab. Die

größte Innovation vorneweg: Als erster Opel verfügt der D-Kadett über angetriebene Vorderräder und einen quer eingebauten Motor. Die Vorteile dieses Konzepts liegen auf der Hand, der Innenraum wird optimal ausgenutzt, auf kompakten Abmessungen wird viel Platz geboten, Motor, Getriebe und Vorderachse bilden als Fahrschemel eine Einheit.

Und noch etwas ist neu und gewagt zugleich: Erstmals ist der Kadett nicht als Stufenheckmodell zu haben. Neben dem drei- oder fünftürigen Caravan gibt es nur eine Schrägheckversion, mit kleinem Kofferdeckel und zwei Türen, oder den Fünftürer inklusive großer, praktischer Klappe. „Kadett – er hat, was viele gerne hätten“, wirbt Opel folgerichtig für seinen Jüngsten.

Doch auch die betont traditionsverbundenen Kunden werden weiter bedient, mit dem Kadett C, der als „Chevette“ von Vauxhall im Programm bleibt. Hier gibt es noch Stufenheck, Heckantrieb und vor allem eine Automatik zum günstigen Preis, alles verbunden mit legendärer Zuverlässigkeit.

Nicht ganz so neu wie das Antriebskonzept, aber dennoch topmodern, ist das 1,3-Liter-ohc-Triebwerk des D, das schon vorher längs eingebaut und auf die Hinterräder wirkend im Manta und Ascona B zu haben war. Der Erstling der neuen Motoren-generation – gedacht für künftige Fronttriebler – verfügt



Langläufer: Die Caravan-Variante des Rekord bot ausreichend Platz und Komfort für eine komplette Sommer-Urlaubsreise

Als Opel 1977 den Rekord E vorstellt, steht der Omega zwar noch in den Sternen. Und doch: Er war der letzte, der den großen Namen tragen sollte. Dabei steht das „E“ nicht nur für die fünfte Auflage des Millionensellers, sondern auch für „Evolution“. Akribisch haben die Konstrukteure an der glattflächigen Außenhaut gefeilt, denn die Ölkrise hat niedrigen Spritverbrauch und damit Aerodynamik in das Bewußtsein der Käufer gerückt. Die Motoren versahen ihren Dienst zwar auch schon in den Vorgängermodellen Rekord C und D, doch was Platzangebot und Komfort angeht, ist der Nachfolger erneut eine Klasse für sich. Seit 1982 präsentiert sich der Rekordhalter optisch und technisch aufgefrischt und verbessert als E2. Bis 1986 verkauft Opel von beiden Modellen fast 1,5 Millionen Einheiten.

Seit 1981 ist der Frontantrieb auch in der Mittelklasse von Opel zu haben, der Ascona C verbindet die Vorteile des Rekord mit denen des Kadett D. Auf kompakten Abmessungen steht jede Menge Platz zur Verfügung, die Karosserie ist im Windkanal strömungstechnisch optimiert worden. Wie der Kadett verfügt die dritte Ascona-Variante über eine Verbundlenker-Hinterachse und 1,3- sowie 1,6-Liter-ohc-Motoren, zu denen sich später Triebwerke mit 1,8 bzw. 2,0 Liter Hubraum gesellen, seit 1985 sogar mit Katalysator. Zur Auswahl stehen eine Stufenhecklimousine und eine Schrägheck-Version.



Mittelstreckler: Zwischen Rekord und Kadett angesiedelt, bot der Ascona den Platz und die moderne Technik eines engen Verwandten

über einen Alu-Querstrom-Zylinderkopf und eine obenliegende Nockenwelle (nicht mehr seitlich im Kopf, wie bei den cih-Aggregaten), die über einen Zahnriemen gesteuert wird.

Bis 1981 der Vierzylinder mit 1,6 Liter Hubraum erscheint, ist der 1.3 S mit 75 PS die Topmotorisierung des Kadetten. Darunter rangieren der betagte 1.2 N, der auf das „Nähmaschinenchen“ von 1962 zurückgeht, mit 53 PS und der

1.3 N mit 60 Pferdestärken. Die Tester zeigen sich von der Flut an Neuerungen begeistert: „Erstaunlich, wie schnell die Opel-Techniker den Frontantrieb in den Griff bekamen und mit dem Kadett ein Auto bieten, das auch haarigste Kurvenschlängelei sicher und mühelos bewältigt.“

Und Opel legt kräftig nach, schon 1980 wird die Serienausstattung verbessert, neben den zahllosen Sondermodellen à la „J“, „Diesel“, „GLS“ oder dem „Pirsch“ beim Caravan bietet Opel den Kadett als Standard, Luxus, Berlina und SR an. Der kleine Kombi steht zuerst als Normal- und L-Version und ab 1980 auch als Edel-Modell Berlina und Voyage Berlina in den Verkaufsräumen.

1982 kommen auch der neue 1,2-Liter-ohc-Motor und ein Diesel mit 1600 Kubik und 54 PS zum Einsatz. Top-Modell ist seit Januar 1983 der langersehnte GTE, der in das Reifenprofil der sportlichen Vorgänger vom Schlage eines Rallye und GT/E fährt. Der 1,8-Liter-Einspritzer basiert auf dem 1600er ohc-Triebwerk und leistet 115 PS. Mit einem Fünfganggetriebe versehen sprintet der Sportler in 9,5 Sekunden von Null auf 100 und erreicht eine Spitze von 187 km/h.

Zwar verzichtet der GTE auf jede Chromzier, dafür sind Spoiler, Schweller und Außenspiegel in Wagenfarbe lackiert. Das Fahrwerk haben die Ingenieure tiefer gelegt und straff abgestimmt, breite Reifen auf Alufelgen sorgen für den nötigen Grip. Im Innenraum domi-

nieren sportliche Zutaten wie Recaro-Sitze, Zusatzinstrumente, Sportlenkrad sowie Luxusattribute der Berlina-Version. 20 945 DM kostet der schnellste der Kadett-Reihe, bis 1984 verkauft Opel 36 513 Exemplare vom GTE.

Als „eierlegende Wollmilchsau“ schließt ab August 1981 der Ascona in seiner dritten Auflage die Lücke zwischen Rekord und Kadett. Der „C“ baut auf der Kadett-Plattform auf und verfügt somit ebenfalls über Frontantrieb, kommt aber in Sachen Platzangebot dem Rekord schon sehr nahe.

Auch hier arbeitet im Heck die neue Verbundlenker-Hinterachse, der Kunde kann zwischen einer zwei- und vierführigen Stufenhecklimousine und dem fünftürigen Schrägheck-Modell wählen. Opel-Chef Robert C. Stempel bringt es zur Markteinführung auf den Punkt: „Der Ascona spricht eine Käuferschicht an, die das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden weiß, das Raumangebot mit der Wirtschaftlichkeit.“

Der Ascona verbindet so das Beste aus beiden Opel-Welten: Die modernen ohc-Motoren – ob als Vergaser, Einspritzer oder Diesel – haben sich schon im Kadett bewährt, die Karosserie ist, wie beim Rekord, aufwendig im Windkanal geglättet worden. Die Ausstattung ist geradezu üppig geraten, serienmäßig sind unter anderem Verbundglasfrontscheibe, Bodenteppiche, Automatikgurte vorn und hinten, elektrische Schei-



Lastenträger: Der Kofferraum des Ascona bot annähernd ein Format auf Rekord-Niveau

benwaschanlage und Quarzuhr.

Sicher, der Ascona C ist auf den ersten Blick kein Herzensbrecher, vom Naturell her eher ein solider Typ, aber dennoch markiert er einen weiteren Meilenstein in der Opel-Geschichte: Als ersten Wagen mit Blitz auf der Haube gibt es den Ascona seit Januar 1985 mit Katalysator. Basistriebwerk ist der 1,8-Liter-Einspritzer, der mit Kat 100 PS leistet. Umweltbewusste Kunden und solche, die in den Genuß der ermäßigten Kfz-Steuer kommen wollen, können den Kat fertig montiert oder als Nachrüstsatz bestellen. Die Umrüstung auf bleifreies Benzin ist natürlich Pflicht, der Zusatz – in der Vergangenheit eingeführt, um die Klopf-

festigkeit des Sprits zu erhöhen – zerstört den Abgasreiniger.

Im Februar desselben Jahres geht Opel noch einen Schritt weiter und eilt in Sachen Umweltschutz den Konkurrenten meilenweit davon: Für sämtliche Benziner vom Corsa bis zum Senator werden unregelmäßige Kats (ohc-Triebwerke) oder Abgasrückführungs-Systeme (ohv- und cih-Motoren) zum Nachrüsten angeboten. Schon im September ist das Katalysatorprogramm komplett, das Angebot reicht vom Corsa 1.3i mit 60 PS bis zum 156 PS starken Monza 3.0i.

Soviel Innovationen bei Produkten

und Aggregaten in so kurzer Zeit, das ist schon fast eine kleine Revolution. Doch die Neuerungen spielen sich auch bei der Namensgebung ab. Nach und nach verschwinden die alten, gewachsenen Typenbezeichnungen aus dem Programm. Aus Rekord wird Omega, der Vectra wirft schon seinen Schatten voraus, nur der Name Kadett kann sich noch eine Weile halten. Und außerdem gibt es bei Opel weiteren Zuwachs zu verzeichnen. Der kompakte Corsa, unterhalb des Offiziersanwärters platziert, ergänzt seit 1982 die Modellpalette. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Mit dem Kadett D beginnt bei Opel eine neue Ära, radikal hat man alte Zöpfe abgeschnitten – unter dem pragmatischen Blechkleid verbirgt sich modernste Technik. Als erstes Fahrzeug in 80 Jahren Automobilbau bei Opel verfügt der Kadett D über Frontantrieb, der ohc-Motor ist quer eingebaut, besitzt zudem einen Leichtmetall-Zylinderkopf mit Querstromauslegung und ein Zahnriemen treibt die obenliegende Nockenwelle an. Erstmals gibt es kein Stufenheckmodell mehr, ganz im Stil der Zeit endet der Kadett mit einem Schrägheck (wahlweise mit kleinem Kofferraumdeckel oder großer Heckklappe), für mehr Platz sorgt der Caravan. Trotz so vieler Neuerungen, erobert der D das Herz der Kunden. Ab 1983 setzt der GTE die sportliche Tradition der Baureihe fort.





So kann's weitergehen: Mit ihrem Astra Kit Car legten Niki Schelle und Beifahrer Gerhard Weiss einen sehr erfolgreichen Rallye-Start aufs Parkett

Platz 3 zum Auftakt

Das Duo Schelle/Weiss startete mit einem Astra Kit Car in die Rallye-Saison

Mit einem Astra Kit Car bestreiten Niki Schelle und Beifahrer Gerhard Weiss die Deutsche Rallye-Meisterschaft 1999. Den erfolgreichen Auftakt bildete am 19./20. März die ADAC-Rallye Berlin-Brandenburg, bei der Schelle/Weiß sich den dritten Rang erfahren konnten.

Rüsselsheim (jh). Die 15. ADAC-Rallye Berlin-Brandenburg, erster von acht Läufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft, führte über insgesamt 470 Kilometer und umfaßte 15 Wertungsprüfungen über 114 Kilometer. Mehr als 100 Teams hatten für den Saisonauftakt rund um Berlin gemeldet. Der Einsatz des Rallye-Astra erfolgte durch das in Augsburg ansässige Opel Rallye Team Holzer.

„Es freut uns sehr, daß es dem Team um Günther Holzer gelungen ist, den Einsatz des Opel Astra Kit Car in der Deutschen Rallye-Meisterschaft zu realisieren“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Damit geht der Rallye-

Astra nunmehr in drei nationalen Meisterschaften an den Start, neben Deutschland auch in England und Schweden. Weitere Länder werden folgen, nachdem der Astra seine Qualitäten mit bisher drei Saisonsiegen gezeigt hat.“

Der 32jährige Niki Schelle aus Hohenpeissenberg und der acht Jahre ältere Co-Pilot Gerhard Weiss aus München, 1997 auf Mitsubishi gemeinsam Vizemeister in der Rallye-DM, bestritten bereits das '98er Saisonfinale bei der 3-Städte-Rallye rund um Straubing mit dem Opel Astra und erreichten auf Anhieb den zweiten Platz in der Kit-Car-Kategorie.

„Nachdem ich zwischenzeitlich weitere Testkilometer absolvieren konnte, fühle ich mich im Opel Astra nun sehr wohl und sicher“, sagt Nikolaus „Niki“ Schelle. „Jetzt freuen wir uns auf eine interessante Saison und hoffen, gegen die starke Konkurrenz bestehen zu können“, sagte Schelle nach seinem dritten Platz im ersten Rennen.

Das Astra Kit Car, das nach nur viermonatiger Entwicklungszeit vor genau einem Jahr debütierte, wurde in den vergangenen Monaten unter Leitung von Robert Kübel, verantwortlicher Ingenieur der für den Motorsport zuständigen Opel Performance Center GmbH (OPC), und in enger Zusammenarbeit mit Opel-Partner Ray Mallock Ltd. (RML) im englischen Wellingborough in zahlreichen Details verbessert. „Vor allem die Gewichtsreduzierung, aber auch die Weiterentwicklung der Dämpfer sowie die Einführung eines neuen Motormanagements zusammen mit Bosch standen im Vordergrund“, berichtet Kübel. Der Zweiliter-16V-Ecotec-Motor leistet 280 PS und zeichnet sich durch ein hohes Drehmoment und einen überaus günstigen Drehmomentverlauf aus. „Die Fahrbarkeit des Motors zählt zu den herausragenden Qualitäten des Opel Astra“, unterstreicht Niki Schelle.

„Zafira der Erste!
Außen kompakt – innen Van.
Ab DM 34.750*
minus Mitarbeiterrabatt

„

*Unverbindliche Preisempfehlung

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Viel virtueller Verkehr

Im Internet ist der Teufel los: Opel-Website erfreut sich großer Beliebtheit

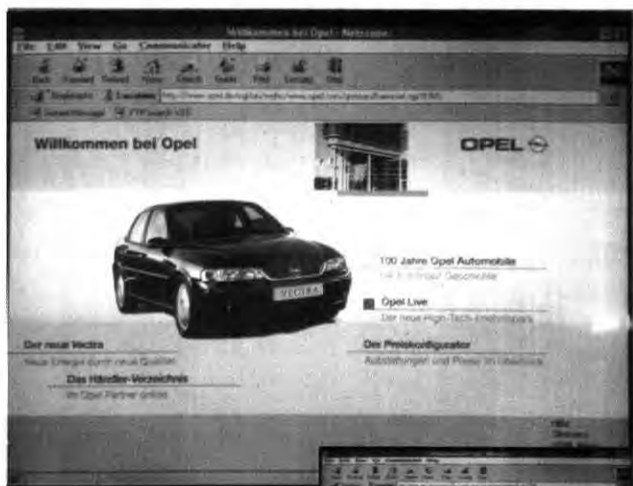
Rüsselsheim (jan). Opel bekommt Besuch am Bildschirm – und das nicht zu knapp. Kein Wunder, schließlich präsentiert sich der Gastgeber im Internet von seiner besten Web-Seite und lädt zum Streifzug durch das Unternehmen und die Modellpalette ein.

Die Gäste wissen es zu schätzen, der Internet-Auftritt <http://www.opel.de> hat im Januar 1999 die Rekordzahl von 1,3 Millionen Pageviews erreicht. Das bedeutet: Von den Besuchern der Website wurden 1,3 Millionen Seiten mit

Informationen zu Produkten oder Aktionen von Opel abgerufen. Dies ist eine Steigerung von etwa 30 Prozent innerhalb der letzten drei Monate und von etwa 170 Prozent seit Beginn der Website im April letzten Jahres.

Der Erfolg kommt nicht von ungefähr, beständig wächst der Inhalt der ohnehin schon umfangreichen Website. So zählen zu dem Internet-Angebot genauso detaillierte Informationen zu den aktuellen Fahrzeugen wie eine Jubiläumsseite zu 100 Jahren Automobilbau bei Opel.

Motorsportfans können sich ständig über Rundstrecken- und Rallyeaktivitäten unterrichten und der oft besuchte Preiskonfigurator ermöglicht es, das Traumauto



Hingucker: 1,3 Millionen...

mit den exakten empfohlenen Verkaufspreisen zu kalkulieren. Beliebter als der Preisführer sowie die Datenbank für die von Opel-Mitarbeitern angebotenen Jahreswagen sind nur noch die Astra- und Zafira-Seiten, die mehr als doppelt so oft aufgerufen wurden als alle anderen. Allein über 100.000 Besucher – die sich im Schnitt sechs Minuten virtuell bei Opel aufhielten – zähl-



...Pageviews allein im Januar

te der Server im Januar diesen Jahres. Die Zahlen dürften auch in Zukunft beständig steigen, da die Website kontinuierlich ausgebaut wird.



Doppelpack Auch Opel Live ist jetzt im Internet

Schmöker

Das neue „Start“-Heft liegt bereit

Rüsselsheim (jan). Tradition und Moderne sind mal wieder im „Start“ vereint: Ganz im Zeichen des neuen Zafira und von 100 Jahren Automobilbau bei Opel präsentiert sich die erste '99er Ausgabe des Opel-Händler-Magazins „Start“, das dieser Tage erscheint.

Die Titelgeschichte bleibt dem innovativen Wandlungskünstler und Mini-Van Zafira vorbehalten. Beim Thema „100 Jahre Opel-Automobilbau“ geht es unter anderem um die Wanderausstellung „Opel on Tour“, die Vorschau auf die Deutschlandfahrt der rollenden Oodies mit Start in Rüsselsheim und ein rares Rekord A Cabrio von 1963. Weitere Themen sind eine Roadster-

Studie der Edel-Marke Cadillac, die ausführliche Vorstellung der Erlebniswelt „Opel Live“ und des Movano als Wohnmodell-Variante. Zu bekommen ist das „Start“-Heft wie gehabt für zwei Mark bei der Propeller AG.

Start frei: Spannende Geschichten rund um Opel laden wieder zum Schmökern der neuen „Start“-Ausgabe ein



Tolle Tafel

Neues Konzept minimiert Ausfälle

Bochum (re). Seit September 1998 läuft in der Achsenfertigung im Bochumer Opel-Werk II das sogenannte „Shop-floormanagement“. Dieses Konzept soll für geringere Ausfallzeiten der Maschinen bei gleichzeitig höheren Stückzahlen sorgen.

„Genau genommen“, so erklärt Jürgen Frey, Cell-Champion der mechanischen Fertigung der Hinterachse, „nutzen wir die besten Ressourcen, nämlich die der Mitarbeiter an den Maschinen, um Fehler und Ausfallzeiten genau zu dokumentieren und analysieren.“

Seit September 1998 steht neben den Maschinen eine Tafel, auf der Datenerfassungsblätter befestigt sind. Nach jeder Arbeitsstunde trägt der Gruppensprecher alles, was zu einem Maschinenstillstand geführt hat, ein. Gibt es Ausfallzeiten, zum Beispiel wegen eines Werkzeugwechsels oder wegen eines Defektes, füllt der Mitarbeiter das entsprechende Datenblatt unter Angabe der Gründe aus.

So können die Mitarbeiter der Folgeschicht auf einen Blick erkennen, wie die Maschine vorher gearbeitet hat,

ob und mit welchen Problemen zu rechnen ist. Diese Transparenz ist von den Gruppen sehr gut aufgenommen worden. Die Mitarbeiter machen sich ganz offensichtlich auch Gedanken über Probleme, die in anderen Schichten aufgetaucht sind. Bei der Durchsicht der einzelnen Datenblätter weisen Lösungsvorschläge auf dieses engagierte Mitdenken hin.

Nach der Erfassung eines Problems wird im Team vor Ort und unter Mithilfe beteiligter Bereiche, wie zum Beispiel Instandhaltung und Planung, die Ursache ermittelt, Lösungsvorschläge mit einer entsprechenden Gegenmaßnahme erarbeitet, Prioritäten und Verantwortlichkeiten sowie Termine festgelegt.

Diese neue Erfassungsmethode erlaubt es, immer wiederkehrende Probleme zu verhindern. Die Zahlen sprechen für sich: In einem halben Jahr wurden 150 Probleme erfaßt und 131 total „eliminiert“.

Ziel für die Zukunft wird es sein, die Aufgabe des Cell-Champion in das tägliche Geschäft zu integrieren.



Hilfe: Die Tafel mit den Datenerfassungsblätter für die Maschinen

Kadett der Landstraße

Ukrainische Familie legt in ihrem Opel 8 400 Urlaubskilometer zurück

Movano, Zafira, Vectra Facelift, Speedster... Manchmal sind wir geneigt, über unsere vielen Produktneuheiten völlig zu vergessen, daß es Millionen Menschen gibt, die auch in älteren Opel-Modellen unterwegs sind. Einer davon ist Vitaliy Ignatovych aus Ismail in der Ukraine.

Ismail (h). Daß Vitaliy Ignatovych einen Opel fährt, wissen wir nicht vom ukrainischen Kraftfahrtbundesamt, sondern weil Vitaliy so zufrieden mit seinem Opel ist, daß er an das „Opel Head Office“ in „Ruess, Germany“ einen langen Brief und mehrere Fotos geschickt hat.

Der 37-jährige Seemann befährt seit 15 Jahren als Funkoffizier die Weltmeere und kann sich daher in perfektem Englisch verständlich machen.

Sein Leben scheint geprägt von langen Reisen. Nicht nur auf See, zunehmend auch auf dem Landweg. Sein Brief handelt folgerichtig von einer langen Reise.

Denn Eltern und Schwiegereltern wohnen weit weg, im nördlichen Kaukasus und in Zentralrußland. Die wollen besucht werden. Flugverbindungen gibt es nicht, die Reise mit dem Zug ist beschwerlich. Und seit April '98 besitzen Vitaliy



Rast in Rußland: Familie Ignatovych gönnte sich nur kurze Pausen

und Irina Ignatovych ein Auto – einen roten Stufenheck-Kadett, Baujahr 1988, mit 1300 Kubik Hubraum und 60 PS.

Da beide einen Führerschein besitzen, aber nur sehr wenig Fahrerfahrung haben, reifte die Idee zur Rußland-Tour per Auto in ihnen nur langsam. Immerhin galt es eine Distanz von fast 5000 Kilometern zu bewältigen – allein für die Hinfahrt.

Nach mehreren „Probefahrten“ in die 250 Kilometer entfernte ukrainische Metropole Odessa trauten sie sich und ihrem Kadett die Reise zu. Die erste Etappe ihrer eigenen „Camel-Trophy“, so schreibt Vitaliy, waren in zwei Tagen und 1300 Kilometern erledigt,

die Eltern erreicht. Eine Woche später ging's dann erst richtig los. In vier Tagen legte das Paar zusammen mit Sohn Sergej und Riesenschнауzer „Ram“ die 3600-Kilometer-Distanz zu den Schwiegereltern zurück.

Nach drei Wochen Ferien ging es wieder zurück, diesmal auf direktem Weg. Insgesamt legte die Familie Ignatovych in fünf Wochen 8400 Kilometer zurück. Trotz einiger anstrengender Etappen – beispielsweise einer unerwarteten Schotterpiste, die sich über 200 „crazy“, also verrückte Kilometer zog – hielten Mensch und Maschine durch.

525 Liter Super-Benzin hat der Kadett verbraucht. Das entspricht einem Durchschnitt von 6,25 Litern auf 100 Kilometer, hat Vitaliy errechnet – eine Bilanz, mit der er zu recht sehr zufrieden ist.

Einziges Manko: Vitaliy ist 1,91 Meter, Sohn Sergej 1,86 Meter, Irina 1,70 Meter – und dann ist da noch der Riesenschнауzer: Auf die lange Distanz hätte der Kadett ein wenig geräumiger sein dürfen. Vielleicht schaffen sie sich in einigen Jahren einen Omega an, schreibt Vitaliy. Ein Opel soll's auf jeden Fall werden, denn die Erfahrungen mit ihrem Kadett waren erstklassig. Und so endet der Brief aus der Ukraine auch mit einem dicken Dank für die gute Opel-Qualität.



Roter Renner: Die Vielfahrer haben ihr Auto ebenso lieb gewonnen wie Nachbarstochter Alyona



Fotos (B): privat

Laßt Blumen fahren

Ein geblümter Omega wirbt für die Landesgartenschau

Kaiserslautern (es). Achtung, Autofahrer. Auf rheinland-pfälzischen Straßen kommt Ihnen derzeit gelegentlich ein mit Blumen- und Pflanzenaufdrucken geschmückter Omega entgegen. Mit dem Flower-Power-Opel hat sich nicht etwa ein übrig gebliebener Hippie der '68er-Bewegung einen späten Traum verwirklicht: Das geblümte Gefährt wirbt für die Landesgartenschau, die in Kaiserslautern vom 20. April bis 14. Oktober 2000 ihre Tore öffnet.

Bis dahin will Dr. Joe Weingarten, Geschäftsführer der Landesgartenschau GmbH, mit dem Wagen noch reichlich Reklame in allen Gassen machen: „Ich bin jeden Tag damit unterwegs, habe seit Januar schon 6000 Kilometer zurückgelegt.“

Einen Omega zu Werbezwecken einzuspannen, sei in der Opel-Stadt Kaiserslautern doch naheliegend gewesen, erzählt der Geschäftsführer. Da er den Wagen für seine zahlreichen dienstlichen Tätigkeiten nutzt, kommt er auch in den Genuß der Fahrleistungen und des Komforts eines Omega: „Vor allem seine geräumigen Transportflächen können wir bestens gebrauchen, daher ist er für uns weit mehr als nur ein Werbeinstrument.“

Schließlich gibt es bis April nächsten Jahres noch einiges zu tun: Es wird die erste Landes-

gartenschau in Rheinland-Pfalz sein. Sie soll nicht nur einen umfassenden Überblick über Blumen und Pflanzen bieten, sondern die gesamte rheinland-pfälzische Land- und Forstwirtschaft dokumentieren. Ein buntes Veranstaltungsprogramm rundet die Schau ab. Erwartet werden eine halbe Million Besucher.

Nach dem Werbeinsatz muß der Omega seinen Hippie-Look übrigens nicht zwangsläufig behalten: Die Blumen-Aufdrucke lassen sich problemlos wieder entfernen. Weh tät' dem Wagen das allenfalls in der Seele.



Flower-Power: Geschäftsführer Dr. Joe Weingarten (li.) und sein floraler Werbeträger

Foto: Wenzel



„Spitzensportler trifft Topmodell“: Mehmet Scholl, offensiver Mittelfeld-Spieler des FC Bayern, nutzte seinen letzten Besuch im Rhein-Main-Gebiet, um sich über das neue Astra-Sondermodell Edition „Silver“ zu informieren. Sein Urteil: „Das neue Astra Topmodell spielt ganz klar in der ersten Liga!“

Foto: Opel



Lars Schmidt, Kapitän des Fußball-Zweitligisten FC Mainz 05, zeigt sich dem Sport auch auf vier Rädern verbunden. Der 33-jährige Kicker, ehemaliger Profi des Karlsruher SC, holte sich jetzt in Rüsselsheim einen mitternachtschwarzen Frontera Sport 2.2 16V ab. Den Schlüssel für den Offroader überreichte ein alter Weggefährte: Dieter Meinhold, Leiter der Sportkommunikation, war zu Schmidts Karlsruher Zeiten Manager des KSC.

Foto: Opel

Blitzlicht

Manfred Berens

Bochum (re). Wenn die Profikicker sich um Bundesliga-Punkte streiten, dann ist auch für Manfred Berens vom Werkschutz der Bochumer Opel-Werke Hochsaison. Er spielt zwar nicht in der Bundesliga, dafür hat er eine andere anspruchsvolle fußballerische Aufgabe übernommen: Er trainiert den türkischen A-Kreisligisten in Bochum, Türkiyeyspor.

Getreu dem Liedchen, das vor vielen Jahren einmal Franz Beckenbauer, Kalle Rummennigge und andere Stars vor einer Weltmeisterschaft gesungen ha-

ben – „Fußball ist unser Leben“ – ist auch Manfred Berens ständig auf dem Sportplatz zu finden. So es der Dienst erlaubt, denn vor knapp 25 Jahren begann Berens im T&Z-Bereich in Bochum und ist nun bei der Werksicherheit tätig.

Schon in seiner Jugend war Manfred Berens „fußballverrückt“. Er begann seine Laufbahn als Werner Junge natürlich beim STV Werne. 1966 spielte er in der A-Jugend des VfL Bochum. Dort ging auch sein Wunschtraum in Erfüllung. Mit dieser Mannschaft holte er den Deutschen Meistertitel der A-Jugend nach Bochum. Wenig später gehörte er zum Kader der Regionalliga-Mannschaft, die damals von Hermann Eppenhoff trainiert wurde.

Es folgten Stationen als Spielertrainer im Amateurbereich. Immer den Bochumer Klubs treu bleibend, landete er in Langendreer-West, beim LFC Laer und beim TuS Kalteherdt. Alles Klubs, die rund um die Opel-Werke angesiedelt sind.

Jetzt hat Berens – mittlerweile 47 Jahre alt, aber total jung geblieben – seine abenteuerlichste Aufgabe gefunden, eine türkische Fußballmannschaft, in der nur der Torwart ein Kroat ist, zu trainieren. Da bedarf es schon besonderen Finger-spitzengefühls. „Absteigen werden wir wohl nicht, aber Meister werden wir ganz bestimmt auch nicht“, erläutert Berens die sportliche Situation von Türkiyeyspor.



Foto: Hähnel