



Ausgabe 4/85, 3. Mai 1985

# Erwin Weber-

**Aaltonen: Unser Junior ist jetzt schon Weltspitze**

# der neue

# Walter Röhrli?



**Pech:** Erst brettete Erwin Weber bei seiner ersten Safari vorneweg, dann stoppte ihn eine Panne

**Jok Nairobi.** Triumph und Tragik für das Opel-Werksteam bei der Safari-Rallye in Kenia: Die Manta 400 von Rauno Aaltonen/Lofty Drews und Erwin Weber/Gunter Wanger zeigten der versammelten Weltelite bis kurz vor Ziel den Auspuff. Doch am Schluß blieben ihnen „nur“ die Plätze vier und fünf.

Der dritte Rallye-Weltmeisterschaftslauf führte in drei Etappen über 5200 Kilometer. Nach der ersten Schleife waren drei Favoriten-Teams bereits geschlagen: Audi zerbröselte die Getriebe und Motoren, Peugeot hatte auf den mörderischen Pisten Probleme mit den Radaufhängungen und Lancia beklagte kapitale Motorschäden. Ganz anders die beiden Manta von Ingenieur Goldstein und seinem Team. Sie liefen wie ein Uhrwerk.

Die Folge: Rallye-Professor Rau-

no Aaltonen, robust und schnell wie sein Manta, und Safari-Neuling Erwin Weber gingen in Führung.

Doch Rauno klebte das Pech an den Reifen wie schon seit über 20 Afrika-Jahren: Auch bei seinem 22. Versuch, als Erster in Nairobi anzukommen, ging wieder etwas schief: Diesmal hieß die Ursache Kupplungsschaden. Als dann auch noch das Getriebe gewechselt werden mußte, war nach insgesamt schon sieben zweiten Plätzen wieder einmal der Traum vom Safari-Sieg ausgeträumt, es blieb Platz vier.

Dafür schien aber nun in seinem ersten WM-Lauf alles klar für Erwin Weber zu sein. Seine 34 Minuten Vorsprung waren eine Sensation. Die afrikanischen Zeitungen feierten den Opel-Jungstar schon in überschwinglichen Schlagzeilen – da machte sich am Ostermontag

nur läppische 280 Kilometer vor dem Ziel eine Schraube am Ansaugtrichter des Vergasers selbständig, mischte sich unter die angesaugte Luft und zerstörte die Innereien des Zylinderkopfes: Die Reparatur warf den Studenten auf den fünften Platz zurück.

Am Ende gewann ebenfalls ein Neuling: Juha Kankkunen auf Toyota. Das Fazit für das Opel-Team: Rauno Aaltonen wird auch Ostern 1986 in Kenia verbringen und zum 23. Mal versuchen, die Safari-Rallye zu gewinnen. Erwin Weber aber hat sich endgültig als Konkurrent der weltbesten Rallye-Fahrer in den Vordergrund geschoben. Rauno Aaltonen über das neue deutsche Rallye-As: „Der Erwin hat sicher das Zeug, schon bald in Walter Röhrli's Fußstapfen zu treten.“ (Siehe auch Seite 8)

**Familienzuwachs bei Opels Kleinstem:** Den Corsa gibt es jetzt auch mit vier oder fünf Türen. Außerdem wurde der flotte Irmischer-Spider ins offizielle Opel-Programm übernommen. Doch damit nicht genug: Neue, frische Lacke erweitern die Auswahl nun auf 19 verschiedene Außenfarben, elegante Polster und Stoffe werten die Innenräume aller Corsas auf. Das erhöhte Ausstattungsniveau wird

# Kleiner Corsa ganz groß



**Aufwertung:** Frische Farben und vier Türen für Corsa

durch die neuen Bezeichnungen LS, GL, GLS und GT deutlich. Mehr Komfort verspricht auch die verfeinerte Fahrwerksabstimmung,

die gleichzeitig auch die schon beispielhafte Straßenlage des in Rüsselsheim entwickelten und in Saragossa gebauten Minis verbessert.

Mit den neuen Modell-Varianten bietet Opel in der Mini-Klasse jetzt das größte Angebot aller Hersteller: Schräg- und Stufenhecklimousinen mit zwei oder vier Türen und drei verschiedenen Motoren, dazu den sportlichen GT und den luftigen Spider. Hinzu kommt im Herbst noch eine Kat-Version.

Nur etwas hat sich nicht geändert: Die günstigen Preise. Sie blieben trotz verbesserter Ausstattung gleich, wurden beim Stufenheckler sogar auf das Schrägheck-Niveau gesenkt. Damit bleibt der Corsa weiter auf der Erfolgstraße: Seit Produktionsbeginn 1982 wurden bereits über 600 000 Autos gebaut. Mit dieser Stückzahl hat der Corsa auf dem europäischen Markt bei den Kompaktwagen einen Zulassungsanteil von über zehn Prozent erreicht.

Weitere Informationen über den neuen Corsa auf Seite 5.

# Europa-Rekord

## So viele Autos verkaufte Opel noch nie

**hb Rüsselsheim.** Riesenerfolg für Opel und Vauxhall: Im ersten Vierteljahr 1984 wurden mit 353 525 Modellen mehr Autos dieser beiden Marken verkauft als je zuvor. Denn dieses Ergebnis lag klar über der alten Rekordmarke des Jahres 1984 (Januar bis März 341 615 Wagen).

Großen Anteil an diesem Erfolg, der trotz der deutlichen Zurückhaltung der deutschen Käufer zustan-

de kam, hatte vor allem der neue Kadett: Er steigerte sich im ersten Quartal dieses Jahres gegenüber 1984 von 116 523 auf 134 600 Verkäufe. Gleichzeitig vergrößerte sich sein Anteil an seinem Marktsegment von 11,4 auf 13,6 Prozent. In vielen europäischen Ländern verzeichnete der Kadett sogar erhebliche Steigerungsraten. Deutlicher Spitzenreiter in dieser Beliebtheits-Bilanz war er in Norwegen.

Dort legte er gleich satte 241 Prozent zu. Beeindruckend aber auch seine Zuwächse in Österreich (plus 53,8), Finnland (84,4), Frankreich (80,3), Italien (69,7), Holland (64,9), Spanien (175,3) und Schweden (44,9 Prozent). Das Topmodell, der Kadett GSi, war mit zehn Prozent an diesen Erfolgen beteiligt. 20 Prozent der Käufer entschieden sich für den Kadett Diesel mit 1,6 Liter Hubraum und 54 PS.

# Der Ideen-König



**Anregung:** Musik bringt Georg Schneider in Schwung

**Jok Rüsselsheim.** „Ich bin der erste Japaner bei Opel“, lacht Georg Schneider verschmitzt. Dabei ist der 53jährige Maschinenschlosser aus dem Entwicklungszentrum ein waschechter Rheinhesse, lebt in einem schmucken Haus in Niederolm. Doch seine knapp 7000 Verbesserungsvorschläge krönten den Schorsch, wie ihn alle nennen, zum VV-König von Rüsselsheim: „So viele Vorschläge machen sonst nur die Kollegen in Japan“, hat er gelesen.

„Georg Schneider ist ein Vorbild an Fleiß und Aufmerksamkeit“, bestätigt Albert Wilmes, Leiter des Vorschlagswesens bei Opel. „Der Mann geht mit offenen Augen

durchs Leben.“ Und mit Erfolg! Denn über 20 seiner Ideen wurden prämiert. 1984 landete er sogar einen Volltreffer: 50 000 Mark gab es für seinen Vorschlag, die Schließbolzen für Hintersitzrücken künftig als Kaltfließ-Preßteil herzustellen. Insgesamt hat Schneider knapp 200 000 Mark an Prämien kassiert.

Seine Ideen-Karriere begann er 1969: „Damals habe ich kapiert, daß Ideen mehr einbringen als Lottozettel.“ Bei Opel ist er seit 32 Jahren: „1953 habe ich angefangen, für 1,88 Mark Stundenlohn.“

Das erste von vier Kindern war zu dieser Zeit geboren, Schmaltans Küchenmeister oft Gast in Niederolm. Heute sind die drei Älte-

sten längst aus dem Haus und Nesthäkchen Martina ist bei Opel in der Ausbildung zur Bürohilfin. „Für die große Familie mußte ich ein Haus bauen. Auch deshalb habe ich mich nach einer zusätzlichen Erwerbsquelle umgesehen“, erklärt er seine Vorschlags-Anfänge.

Inzwischen ist er längst ein Ideen-Profi: „Der Schorsch leibt und lebt mit der Firma“, bestätigt seine Frau. „Kaum kommt er nach Hause, verschwindet er in seinem Büro.“ Das hat sich der Denker vom Dienst eigens eingerichtet.

Anregungen für seine Vorschläge findet er in der Fachpresse und auf Messen. Inspiration holt sich der Schneider Schorsch aber auch aus der Musik. Gleich neben dem Schreibtisch steht ein Harmonium von 1915, ein Erbstück vom Vater. „Wenn ich ein paar Lieder gespielt habe, stecke ich mir ein Pfeifchen an und dann sprudeln die Ideen.“ Außerdem spielt er seit 40 Jahren sonntags die Orgel in der Kirche.

Manchmal wächst ihm allerdings die eigene Vorschlags-Flut auch über den Kopf. Wenn er wieder einen Stapel Ablehnungen in der Hand hält, will er schon mal alles hinschmeißen. „Aber dann denke ich daran, daß Herr Beickler zu mir gesagt hat, ‚Herr Schneider, machen Sie weiter so.‘“ Jetzt überlegt er, ob er sich nicht einen Computer anschaffen soll – den haben die Japaner ja schließlich auch.

# Mann vom Mond fährt Monza

**oku Wetzlar.** „Jimmy, Du träumst ja. Kein Mensch kommt jemals auf den Mond“, sagte Mrs. Mathilda Irwin zu ihrem zehnjährigen Sohn James und steckte ihn wieder ins Bett. Klein-Jim hatte mitten in der Nacht vom Fenster seines Kinderzimmers aus sehnsüchtig die hell erleuchtete Sichel am Himmel betrachtet. Das war 1941. 31 Jahre später war Jimmy auf dem Mond.

Am 30. Juli 1971 nämlich saß James B. Irwin als Mitglied der Apollo-15-Besatzung am Steuer des Mondautos. Wesentliche Komponenten seines Gefährts stammten von General Motors. Die Technik: Vier lenkbare und angetriebene Räder, Elektromotor, 20 km/h Reisegeschwindigkeit.

Auf irdischen Pisten bewegt sich der drahtige 55jährige Raumfahrer (täglich zehn Kilometer Jogging, kein Alkohol) dagegen deutlich schneller, am liebsten mit deutschen Au-

tomobilen. Vor allem mit denen der Marke Opel. 1979 wollte er sogar einen Monza im Alleingang in die USA importieren. Doch die Behörden spielten nicht mit.

Des Astronauten Vorliebe für Opel litt unter den bürokratischen Hürden nicht. Im Gegenteil: Er nimmt jede Gelegenheit beim Schopf, einen Wagen aus Rüsselsheim zu fahren. In einem anthrazitgrauen Monza GSE düste James B. Irwin jetzt wieder von Auftritt zu Auftritt.

Denn Irwin war nicht rein privat in die Heimat seiner deutschstämmigen Mutter gekommen. Er reiste mit dem Komponisten Siegfried Fietz, dem Schöpfer der Space Symphony (Weltraum-Sinfonie). Der

„Mann auf dem Mond“ hatte Fietz in den siebziger Jahren bei dieser „von der Allmacht Gottes inspirierten Musik“ ebenso als Weltraumexperte wie als Christ beraten.

Der Weltraumfahrer, verheiratet und Vater von fünf Kindern, ist seit Jahren in Colorado Springs zu Hause. Sein Bekenntnis: „Es war wichtiger, daß Gott auf die Erde kam als der Mensch auf den Mond.“ Das heißt nicht, daß er heute



**Opel-Fan:** Astronaut James B. Irwin

über die Mondflüge anders denkt. Spitzentechnik hat es dem ehemaligen Testpiloten der US Air Force nach wie vor angetan. Ebenso zügiges Autofahren: „Man muß die Deutschen um ihre Autobahnen beneiden. Erst hier kann ich ein Auto wie den Monza so richtig genießen.“

# Streit um EDS

Personalchef Dr. Schlottfeldt: „Klage unberechtigt“

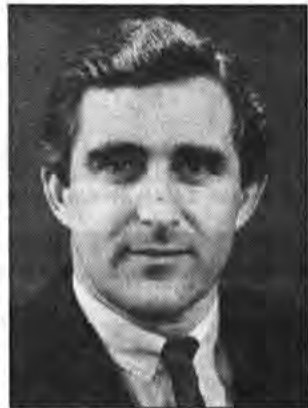
**Jok Rüsselsheim.** „Einer Klage der IG Metall sehen wir mit Gelassenheit entgegen.“ So kommentierte Personalvorstand Dr. Walter Schlottfeldt die Ankündigung der Arbeitnehmer-Vertreter im Opel-Aufsichtsrat, gegen die Übergabe der Datenverarbeitung an EDS vor dem Landgericht Darmstadt Einspruch zu erheben. Diese Maßnahme verletzt nach Ansicht der IG Metall das Aktienrecht, weil der Opel-Vorstand die Firma EDS nicht kontrollieren könne. Auch Mitbestimmung und Datenschutz seien nicht gewahrt.

Dr. Schlottfeldt zu den Vorwürfen: „Auch nach erneuter Prüfung der rechtlichen Aspekte kommen wir wieder zu dem Ergebnis, daß wir unsere aktienrechtlichen Befugnisse und Verpflichtungen einhalten. Aus der Luft gegriffen ist die Behauptung, die deutschen Datenschutzgesetze würden nicht gewahrt.“ Es sei auch nicht ersichtlich, welche Mitbestimmungsrechte verletzt seien; „Auch in diesem Bereich haben wir die Arbeitnehmer-Vertreter intensiv informiert und ihre Rechte respektiert.“

Die EDS Deutschland GmbH, als GM-Tochter eine Schwesterfirma von Opel, hat inzwischen die Arbeit aufgenommen. Im Rüsselsheimer Gewerbegebiet „Im Hasengrund“ wurden insgesamt 9000 Quadrat-



Firmensitz: 9000 Quadratmeter Büroraum im Hasengrund



EDS-Chef: Jürgen Berg

meter Bürofläche angemietet. Daneben soll außerdem innerhalb eines Jahres ein Gebäude entstehen, das einmal die Rechenanlage und das Ausbildungszentrum für ganz Europa aufnehmen soll.

Geschäftsführer von EDS Deutschland ist Jürgen Berg. Der gebürtige Hamburger kam schon 1969 zur Karosseriekonstruktion von Opel. In den letzten zwei Jahren baute er das Rechenzentrum im Corsa-Werk Saragossa auf. „Ich fühle mich längst als Rüsselsheimer“, freute sich Berg über seine Berufung an die EDS-Spitze. „Bei der SG Eintracht habe ich lange aktiv Fußball gespielt und später die Juniorenmannschaft trainiert.“

## Die neuen Preise

**op Rüsselsheim.** Für alle Opel-Modelle gibt es jetzt neue Preise. Corsa, Kadett, Ascona, Manta und Rekord wurden in der Grundausstattung um 2,3 Prozent teurer, für die Basisversionen von Senator und Monza erhöhte sich die Kaufsumme um 2,4 Prozent. Und so viel kosten nun die einzelnen Modelle (alte Preise in Klammern): Corsa, dreitürig: 12 470 Mark (12 190), Kadett, dreitürig: 14 320 (13 995), Ascona, zweitürig: 16 690 (16 315), Manta GT: 18 575 (18 155), Rekord: 20 835 (20 365), Senator: 29 765 (29 065) und Monza 31 350 (30 615 Mark).

# Motoren-Forscher

**op Rüsselsheim.** „Bei Opel sind Konstruktion und Versuch für Otto- und Dieselmotoren an einer Stelle konzentriert. Das gibt mir die Gelegenheit, alle technischen Möglichkeiten überschaubar zu bearbeiten“, erklärt Dr. Fritz Indra (45) seine neue Aufgabe. Seit dem 1. April bearbeitet der geborene Wiener als verantwortlicher Ingenieur das Fachgebiet „Motor-Vorausentwicklung“. Außerdem hat er an der TU Wien

einen Lehrauftrag zum Thema „Rennmotoren und Rennfahrzeuge“. Zuvor war Dr. Indra Chef der Motorkonstruktion bei Audi.

Der neue Mann im Entwicklungszentrum ist verheiratet, hat zwei Söhne und hört am liebsten klassische Musik. Als Österreicher fährt er natürlich gerne Ski. Hier in Rüsselsheim wird er sich wohl vornehmlich seiner zweiten Lieblingsportart – Squash – widmen müssen.

# Lehrlinge glänzten mit guten Noten



Auszeichnung: Die besten Bochumer Azubis bekamen Buchpreise. Ab September eifern ihnen 157 neue Lehrlinge nach

**vd Bochum.** So ein Ergebnis hatten die Prüfer der Industrie- und Handelskammer Bochum bisher noch nicht oft erlebt: Von den 77 Auszubildenden, die jetzt ihre Lehrzeit bei Opel beendeten, bestanden 72 die Prüfung. Doch damit nicht genug: Fast 60 Prozent der Kandidaten schafften in der Praxis die Noten „sehr gut“ oder „gut“ und 38 Prozent holten solche Traumnoten auch in der Theorie.

Die absoluten Asse dieses tollen Azubi-Jahrgangs waren die beiden Anlagen-Elektroniker Frank Wohlgemuth und Thomas Hohenstein. Sie schafften in beiden Sparten eine glatte „Eins“. Der Preis für so

viel Können und Fleiß: Die beiden erhielten von Werkleiter Walther Pihan nicht nur eine Einladung zu einem fünftägigen Aufenthalt am Münchener Kerschensteiner-Institut, sondern auch Buchpreise.

Die gab's übrigens auch für die anderen Besten bei der Abschluß-

feier im Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt. Das schönste „Geschenk“ für die jungen Facharbeiter und Bürogehilfen war z.B. sicher: Alle, die im Werk bleiben wollten, erhielten einen Arbeitsvertrag. Und sicher war das auch ein Grund dafür, daß keinem der Ex-

Azubis und keinem ihrer Ausbilder der Appetit vergangen war, als nach der Überreichung der Prüfungsdokumente die Abteilung Werksverpflegung ihr kaltes Buffet aufschichtete – gewissermaßen als „Danke schön“ für die tollen Leistungen der Lehrlinge.

## Sicherheitslob

Fachjournalisten zeichnen Kadett aus

**op Paris.** Wieder eine hohe Auszeichnung für den Kadett: Die französischen Motorjournalisten wählten den GSi zum „Sichersten Auto 1985“. Die Auto-Experten honorierten damit sowohl die aktive Sicherheit des Kadett-Topmodells – also die technische Voraussetzung, einen Unfall zu vermeiden, als auch seine passive Sicherheit. Im Falle eines Falles ist durch besondere Konstruktions-Maßnahmen dafür gesorgt, daß die Unfall-Folgen möglichst glimpflich sind. Der Sicherheits-Preis für den Kadett GSi ist bereits der dritte Opel-Erfolg in den letzten sechs Jahren: 1980 wurden der Kadett-Vorgänger und 1982 der Ascona von der französischen Fachpresse mit dem „Prix de la Sécurité“ ausgezeichnet.



Preisübergabe: Chefingenieur Herbert Oberhaus (M.)

# Infos für zwei Besucher aus den USA

**op Bochum/Rüsselsheim.** Hoher Besuch in Bochum: A. S. Warren, GM Vize President für Industrial Relations, besichtigte die Produktion in Werk 1 und 2 sowie die Ausbildungsabteilung. In Gesprächen mit der Werksleitung und dem Betriebsrat informierte sich Warren über das 1962 gebaute Kadett-Werk.



Überblick: GM-Vize Warren (l.) vor dem Werksmodell

Auch Rüsselsheim hatte Besuch aus Amerika. William H. Lichty, Forschungsdirektor des General Motors Institute (GMI), besichtigte die Fachhochschule in der Opel-Stadt. Er kam auf Einladung der ehemaligen Absolventen des Institutes, die heute bei Opel arbeiten (GMIAA-Opel Club), nach Deutschland. Bei diesem Wiedersehen in der Fachhochschule trafen sich (siehe Foto, v. l.) Opel Club-Schatzmeister Jürgen K. Gogesch, William H. Lichty, Professor Manfred Fender, Professor Dietrich Dahlinger und GMIAA-Präsident Axel H. Schmidt.



Durchblick: Technik-Stunde in der Fachhochschule

# Drei attraktive Sondermodelle

**op Rüsselsheim.** Drei tolle Angebote von Opel für den Auto-Frühling: Bei den Sonder-Modellen „Ascona Super“ und „Rekord Royal“ kann der Käufer zwischen etwa 950 und 1800 Mark sparen. Und das, obwohl beide Versionen serienmäßig eine Zweischicht-Metallic-Lackierung, Breitreifen und – je nach Modell – ein Stereo-Radio, Fünfganggetriebe oder Servolenkung, zentrale Türverriegelung sowie Alufelgen haben. Der dritte im Bunde

heißt Manta GSi „Exclusiv“. Diese gemeinsam mit Imscher veredelte 110 PS starke Sonder-Version unterscheidet sich von der Serien-Ausführung durch Doppelscheinwerfer, einen speziellen Heckspoiler, anthrazitfarbene Alufelgen, serienmäßige Zweischicht-Metallic-Lackierung, ein Lederlenkrad und ein neues Stoff-Design. Der Preis des Flitzers mit Zwei-Liter-Einspritzmotor und Schubabschaltung: 23 800 Mark.



Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG  
 Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich  
 Redaktion: Werner Haas, Jochen Kruse (beide kommissarisch)  
 Technische Leitung: Hans H. Graßmann  
 Mitarbeiter in den Werken: Horst von Dieken (Bochum) und Heidi Adam (Kaiserslautern)  
 Layout: Hans Günter Schmitz, Georg Rott, GDS Grafik-Design-Service  
 Satz und Druck: Darmstädter Echo, Holzhofallee 25-31, 6100 Darmstadt  
 Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/662025

# Potz Blitz! Ein Oldie im Aufwind

„Genau 44 Jahre hat er jetzt auf dem Buckel. Trotzdem läuft er immer noch wie geschmiert“, freut sich Anton Totzauer über den kardinalroten Opel Blitz des Oppenheimer Segelflugvereins. Die Lenkung des 1941 gebauten Lastwagens ist zwar schon ein wenig ausgeschlagen, durch die beiden Türen pfeift der Wind und auch beim Bremsen müssen die Flieger höllisch aufpassen, damit sie nicht weit über die Landepiste hinauschießen. Die Hauptsache ist aber: „Die Karre“ läuft.

Und das ist wirklich das Wichtigste. Denn ohne den Blitz wären die motorlosen Flugzeuge flügelarm. Vor allem ohne die auf dem Oldtimer installierte Seilwinde, mit der die Segelflugzeuge in atemberaubender Geschwindigkeit in den Himmel katapultiert werden. Der Blitz selbst muß auf seine alten Tage nicht mehr allzuviel leisten: Einmal morgens zum Platzende und abends wieder zurück. Macht zusammen knapp zwei Kilometer.

„Das war nicht immer so“, erinnert sich Toni Totzauer, bis vor drei Jahren noch Meister in der Opel-Lehrwerkstatt für Kraftfahrzeugmechaniker. „Früher kam es schon einmal vor, daß der ganze Verein mit allen Flugzeugen und dem Blitz vorweg gemütlich über Land bis in die Schwäbische Alb getuckert ist.“ Damals war der Laster noch im Besitz der Luftsportgruppe Groß-Gerauer Land, die ihn 1961 – ziemlich verwahrlost und heruntergekommen – für 300 Mark gekauft hatte. Nach einer Überholung, die ein Jahr dauerte, wurde der Winden-Blitz dann auf dem Groß-Gerauer Marktplatz dem Verein offiziell übergeben. Und 1967 fand er auf dem Oppenheimer Fluggelände schließlich seinen festen Standort.

An der Technik des Blitz' hat sich trotz der 40 Jahre und der Restauration nichts geändert. Nach wie vor wird der Lastwagen von einem längs eingebauten 3,5-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor angetrieben. Ein teil-synchronisiertes Fünfgang-Getriebe gibt die 75 PS an die Hinterachse weiter. Die Höchstgeschwindigkeit? Sie hat in Oppenheim bisher noch niemand getestet.



Lehrer: Toni Totzauer hilft dem Nachwuchs in die Lüfte



Dienst: Auch nach 44 Jahren ist der Blitz kein bißchen müde



Freizeit-Flieger: Willi Siegfried und Lazlo Medgyesi (rechts)

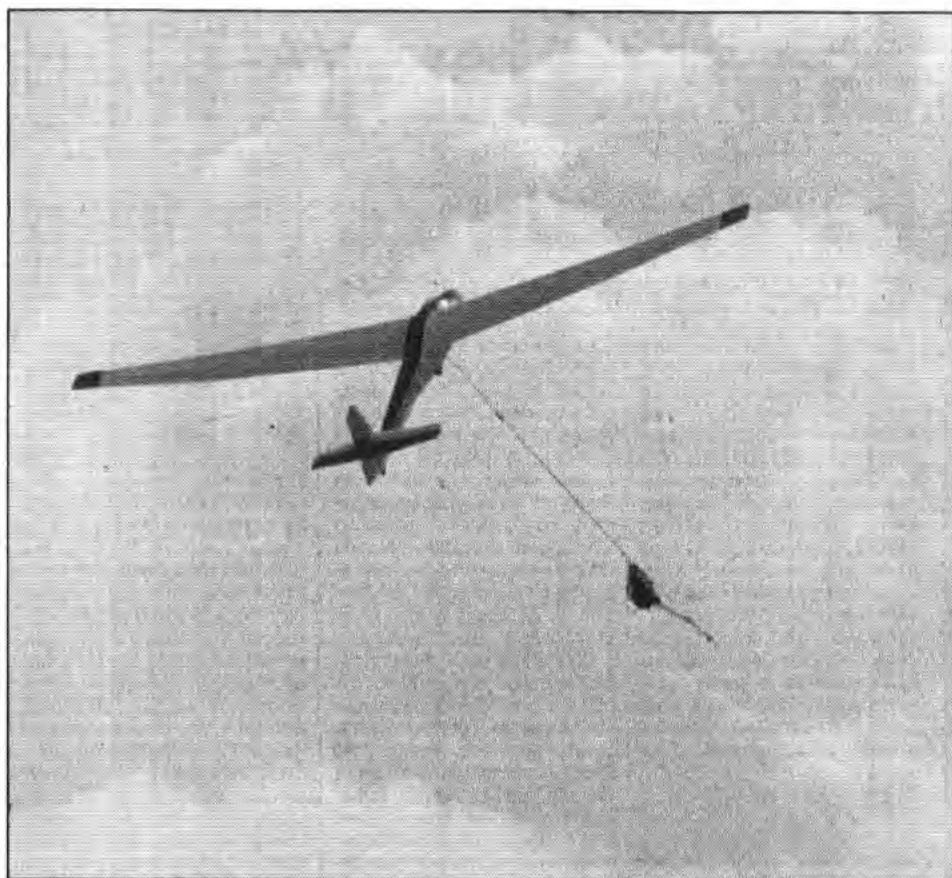
Wesentlich mehr Dampf als die betagte Maschine des Blitz' muß allerdings der Windenmotor machen. Für den nötigen Schwung in die Lüfte sorgt übrigens ebenfalls ein Opel-Aggregat: Ein Diplomat-V8-Motor mit 5,4 Litern und stattlichen 235 PS. Er beschleunigt die bis zu 500 Kilogramm schweren Segelflugzeuge, die an einem 1000 Meter langen Schleppseil hängen, in weniger als drei Sekunden von Null auf Tempo 100.

Noch erstaunlicher als die Beschleunigung ist aber die Steigleistung der Segelflugzeuge: In der Startphase steigen sie maximal 18 Meter pro Sekunde, nach knapp 40 Sekunden löst sich das Seil in 400 bis 500 Metern Höhe.

Während des Schlepptags verfeuert der Diplomat-Motor 1,5 Liter Superbenzin. Dann hat er Ruhe. Den Rest besorgen die Aufwinde. Bei guter Thermik hält sich ein Segelflugzeug stundenlang in der Luft. Den besten Beweis dafür lieferte Opel-Konstrukteur Lazlo Medgyesi, der mit seinem Holzsegler vor einigen Jahren vom Main bis zur fran-

zösischen Atlantikküste flog: 820 Kilometer ohne Motor. Und das war dann auch der noch bis heute gültige Streckenrekord der Oppenheimer Segelflieger.

„So ein Flug hat zwar Seltenheitswert, aber Strecken von dreihundert Kilometern sind öfter drin“, versichert der versierte 53jährige Hobbypilot. Der gebürtige Ungar fliegt seit 1968 und möchte diesen



Senkrechtstarter: In 40 Sekunden hievt der Diplomat-Motor die Flieger in den Himmel



Hochbetrieb: Pfingsten kann vom Oppenheimer Flugplatz aus jeder eine Runde drehen



Anführer: Früher fuhr der alte Opel Blitz bei allen Überlandfahrten stets an der Spitze

„technisch begeisternden Sport“ so schnell nicht missen.

Auch Toni Totzauer kommt von der Fliegerei nicht los. Der ehemalige Opel-Ausbilder ist schon seit 1938 dabei. Als Fluglehrer kümmert er sich besonders um den Nachwuchs. Für den rüstigen Rentner ist es ganz besonders erfreulich, daß sich in den letzten Jahren wieder viele junge Leute für dieses faszinierende Hobby interessieren. Einer der Gründe dafür: Die geforderte Arbeitsleistung in den Vereinen mindert die Beiträge und macht's auch Lehrlingen oder Schülern möglich, relativ preisgünstig in die Luft zu gehen.

Für Totzauer bedeutet die Fliegerei und der ständige Kontakt mit jungen Menschen, daß er auch als

älterer Mann noch gebraucht und gefordert wird: „Selbst wenn ich einmal aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr selbst fliegen könnte, hätte ich immer noch genug in der Flugplatz-Werkstatt bei den Wartungsarbeiten zu tun“, erklärt er seine Einstellung.

Ähnlich sieht das auch Willi Siegfried, ein anderer Opel-Mitarbeiter hat erst ziemlich spät – mit 48 – der Hang zur Fliegerei gepackt. „Zur Zeit wird sehr viel über den Vorratshandstand diskutiert“, erklärt er die späte Liebe zum jungen Hobby. „Ich glaube, viele Kollegen haben Angst, vorzeitig aus dem Berufsleben auszuscheiden, weil sie nicht

genau wissen, was sie dann mit ihrer freien Zeit anfangen sollen. Aktive Segelflieger brauchen sich in dieser Hinsicht sicherlich keinerlei Sorgen zu machen.“

Ein Tip für alle, die jetzt Lust bekommen haben, einmal zuzuschauen oder selbst mitzufliegen: Pfingsten (26. und 27. Mai) ist in Oppenheim „Tag der offenen Tür“ mit Rundflügen, Freiflugverlosung und einem tollen Flugprogramm. Der Eintritt ist frei!

Wer an diesem Termin keine Zeit hat, kann seine fliegenden Kollegen aber auch an jedem anderen Wochenende besuchen und sich für wenig Geld in die Kunst des Fliegens ohne Motor einweisen lassen. Und dem Blitz „Guten Tag“ sagen. **Helmut Bauer**

## Lösung für Gleiter

op Rüsselsheim. Die neue Arbeitszeitregelung in den Opel-Werken ist zwar seit 1. April in Kraft. Doch ganz glatt über die Bühne gegangen ist sie noch nicht. Probleme gab's vor allem für die Mitarbeiter, für die ab 1. Januar 1986 die Gleitzeit gilt. Da diese erst nach der Aufstellung von sogenannten Zeiterfassungs-Geräten in Kraft treten kann, wurde eine Übergangsregelung beschlossen. Ihr Inhalt: Freitags ist eine halbe Stunde früher Feierabend.

Und genau das machte jenen Mitarbeitern Kummer, die auf Bahn oder Bus angewiesen sind. Deshalb wurde jetzt mit dem Betriebsrat in Rüsselsheim eine Ausnahmeregelung vereinbart. Nach ihr können in begründeten Ausnahmefällen all jene, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind und die freitags keine frühere Fahrmöglichkeit haben, in Abstimmung mit ihrem Vorgesetzten freitags weiterhin acht Stunden arbeiten. Zum Ausgleich erhalten sie dann statt anderthalb zwei freie Tage pro Quartal. Allerdings können Mitarbeiter, die bereits an der vereinfachten Form der Gleitzeit teilnehmen, keinen Gebrauch von dieser Ausnahmeregelung machen, die nur bis zur Einführung der Gleitzeit im kommenden Jahr Gültigkeit hat.



# Langers langer Weg an die Spitze

## Wird Golf bald Volkssport bei uns?

**Golf, das ist nicht nur ein Auto, sondern auch eine Sportart. Eine, die sich für viele mit Begriffen wie Reichtum und Müßiggang verbindet. Doch seit ein deutscher Maurer-Sohn äußerst erfolgreich auf den berühmtesten Plätzen dieser Welt den Schläger schwingt, setzt auch hierzulande ein Golf-Boom ein. ZDF-Sportchef Dieter Kürten beleuchtet exklusiv für die Leser der Opel Post die Hintergründe dieses Aufschwungs und stellt das erste deutsche Golf-As Bernhard Langer vor.**

Das Wortspiel bietet sich geradezu an: Es ist in doppeltem Sinn ein „langer“ Weg gewesen, ehe eine Randsportart wie Golf in bundesdeutschen Ländern populär geworden ist. „Otto Normalverbraucher“ kannte bis vor kurzem eigentlich nur Mini-Golf. Seitdem jedoch ein Deutscher auf richtig großen Golfplätzen die richtige Bahn findet, ist auch hierzulande ein wahrer Golf-Boom ausgebrochen.

„Schuld“ daran ist Bernhard Langer, der erste deutsche Weltklassegolfer. Er hat durch seine Erfolge jedoch auch mit dem Vorurteil aufgeräumt, Golf sei nur ein Sport für Millionärs-Söhne. Der 27jährige stammt aus einfachen Verhältnissen und diente sich im wahrsten Sinne des Wortes hoch. Seine Laufbahn begann als Caddy – vergleichbar dem Balljungen im Tennis – der wie ein treuer Hund hinter seinem Herrn und Meister herzutrotten hat. Die Sportart faszinierte den blonden Schwaben von klein auf. Heute ist sie sein Beruf, und ein gut dotierter dazu. In den ersten vier Monaten dieses Jahres hat Bernhard Langer exakt 256 667 Dollar verdient, gute 750 000 Mark also.

Nur die beiden amerikanischen Profis Curtis Strange und Calvin Peete brachten mehr auf ihr Konto. Die nächsten Europäer, der Spanier Severiano Ballesteros und der Engländer Nick Faldo, folgen erst mit riesengroßem Abstand.

Die Grundlage für die Top-Position in finanzieller Hinsicht schuf Bernhard Langer mit seinem sensationellen Sieg bei den US-Masters in Augusta im Bundesstaat Georgia. Aber was heißt schon Sensation? Es war im Grunde mehr – ein echtes sporthistorisches Ereignis. Ein erster Platz bei den US-Masters ist nämlich genauso hoch einzustufen, wie ein Triumph im englischen Tennis-Mekka von Wimbledon.

Langer wurde das traditionelle grüne Jacket verliehen, das auf Lebenszeit die Startberechtigung bei den bedeutendsten Turnieren der Welt garantiert. Bei der Siegerehrung fiel Bernhard Langer seiner amerikanischen Frau Vikki in die Arme, seine Augen schimmerten verdächtig feucht, und er dachte – typisch Langer – an die Auswirkungen in der Heimat: „Ich hoffe, daß dieser Sieg dem Golfsport in Deutschland Auftrieb gibt.“

Dies dürfte der Fall sein, zumal Bernhard Langer gleich einen weiteren Erfolg hinzufügte und auch das Turnier in Hilton Head Island im Bundesstaat South Carolina gewann. Denn wie die Fußball-Jugend früher Idolen wie Fritz Walter, Uwe Seeler und Franz Beckenbauer nachempfand, so träumen nun immer mehr Talente davon, in Langers Fußstapfen zu treten.



Sensation: Langer-Sieg



Großverdiener: über 750 000 Mark in vier Golf-Monaten



Sportexperte: Dieter Kürten

Es gibt mittlerweile 150 Golfplätze in der Bundesrepublik, die nicht nur exklusiven Clubs gehören. In Düsseldorf etwa steht schon seit Jahren ein Platz mit zwölf Löchern jedermann offen. Gegen eine geringe Platzmiete. Dort sieht man oft Fußball-Weltmeister Rainer Bonhof, den Düsseldorf-Kapitän Gerd Zewe und den neuen Fortuna-Trainer Dieter Brei. Gerd Zewe sagte: „Golf ist eine faszinierende Sportart. Ich bedauere, daß ich nicht früher damit begonnen habe.“ Ähnlich äußert sich auch Franz Beckenbauer, der in seiner Wahlheimat Kitzbühl bei jeder Gelegenheit den Schläger schwingt. Kein Zweifel: Vor allem dank einer Persönlichkeit wie Bernhard Langer ist Golf auch hierzulande auf dem Vormarsch.

*Dieter Kürten*



Topform: Auch nach 48 Siegen in fast 40 Jahren ist Friedel Lauth (54) noch für Erfolge gut



# Der Vorturner

**ba Rüsselsheim. Ob Barren, Reck, Pferd oder Ringe – Friedel Lauth macht so schnell keiner was vor. Im Gegenteil: Der Prüfstands-Monteur aus dem Opel-Entwicklungszentrum zeigt noch so manchem Turner-Nachwuchstalent, was ein richtiger Aufschwung ist. Auch mit 54 Jahren.**

Erstaunlich ist das trotz seines Alters nicht. Denn der Vorturner des Rheinheßischen Turnbundes ist seit fast 40 Jahren in Sachen Sport aktiv. Und zwar außergewöhnlich erfolgreich. Siege hat der Übungsleiter des 1150 Mitglieder starken TSV 1881 Gau-Odernheim nämlich in all diesen Jahren in Hülle und Fülle eingeheimst.

Seine tolle Erfolgs-Bilanz: In mehr als 100 Wettkämpfen schaffte er allein 48 erste Plätze. Und die holte er nicht nur bei Dorf-Sportfesten. Zu Friedel Lauths Titelsammlung gehören auch: Vier Landesmeisterschaften im Turnen und

drei Titel „Bester Turner Rheinheßens“. Am meisten freut ihn selbst aber ein zweiter Platz, den er 1981 bei der Deutschen Meisterschaft der ältesten Turnerinnen und Turner in Geislingen errang. Denn da ließ er sogar einige frühere deutsche Meister und Olympiateilnehmer ganz schön alt aussehen.

Wie man solche Erfolge über einen so langen Zeitraum schafft? Lauths Rezept: „Eisernes Training und ein klein wenig Zurückhaltung beim Essen.“ Selbst die 121 Stufen zum Speiseraum des Entwicklungszentrums nutzt er zum persönlichen Fitness-Programm.

Daß er wirklich auch als Mitfünfziger noch in Top-Form ist, beweist der gelernte Kraftfahrzeughandwerker nicht nur bei Turnwettkämpfen, sondern ebenfalls beim Skilanglauf und in der Leichtathletik. Auch in diesen Disziplinen stand er oft auf dem Siebertreppchen.

Seine große Liebe gehört aber nach wie vor dem Turnen. Bester Beweis: In den letzten 35 Jahren ließ er kein Deutsches Turnfest aus. Kein Wunder, daß fast jeder in Gau-Odernheim stolz auf „Unseren Friedel“ ist. Wahrscheinlich sogar auch der Pfarrer, obwohl er in einer Predigt einmal sagte: „Für manchen findet die Kirche wohl in der Turnhalle statt.“ Friedel Lauth vermutet: „Damit hat er wohl mich gemeint, denn sonntags haben wir immer Training.“

# Heiße Kämpfe im Junior-Cup

**W Gladbach/Hockenheim. Von Anfang an so richtig zur Sache ging's bei den ersten beiden Läufen des Opel-Junior-Cup, der in diesem Jahr auf Schotterpisten und Rundstrecken ausgetragen wird: Bei der „Rallye Hinterland“ rund um das hessische Städtchen Gladbach versuchten sich die Corsas und Kadett-Drifter auf den Son-**

derprüfungen um jeden Preis die Sekunden abzujaßen und schon eine Woche später balgten sie sich auf dem Hockenheimring um jeden Meter.

Den gelungensten Einstand auf der Rallye-Strecke hatte das Team Klaus Koch/Thomas Kübler (Markttheidenfeld/Ludwigshafen). Es verwies das Bayergespann Alois Drexler/Peter Ogol-



Dritte: Vera Nilies

ter und der Hessen Helmut Kreis/Uwe Rausch überlegen auf die Plätze.

In Hockenheim, wo dann Rennen statt Rallye angesagt war, stellte sich erstmals eine Frau der männlichen Konkurrenz. Und wie! Vera Nilies aus dem westfälischen Rülthen schockte die Herren sofort mit der zweitbesten Trainingszeit. Im Rennen selbst, das Favorit Rolf Hunsdieck aus Hamm souverän gewann, mußte die schnelle Amazone sich aber dann mit einem dritten Platz hinter Jürgen Stöcklein begnügen.

Nach der Zieldurchfahrt registrierte Opel-Sportbetreuer Helmut „Helle“ Bein erstaunt: „Außer Vera und Rolf landeten auf den ersten sechs Plätzen nur Rallye-Fahrer. Die Jungens haben sich wirklich toll im fremden Metier geschlagen.“



Nahkampf: Beim ersten Rennen des Opel-Junior-Cup in Hockenheim wurde kein Zentimeter verschenkt



Tischtennis-Turnier: Sieghard Hoffmann (r.) holte Pokal

# Hochbetrieb an der Platte

**W Bochum. Großkampftag für die Tischtennis-Fans unter den Mitarbeitern der Abteilung PVK (Werkzeuganfertigung): Sieben Stunden lang schlugen sie sich die Bälle um die Ohren, dann stand in der Turnhalle „Bramheide“ in Bochum-Werne der Sieger des diesjährigen Abteilungs-Turniers fest: Sieghard Hoffmann hatte in diesem Jahr den Wanderpokal geholt.**

Leer gingen aber auch die anderen 23 Teilnehmer dieses Tischtennis-Wettbewerbs nicht aus. Für jeden Spieler gab's nach dem Endspiel Ehrenurkunden und Preise. Und die hatten sie sich auch redlich

verdient. Alle Spieler bewiesen bei diesem in eigener Regie aufgezogenen Turnier, daß sie mit dem Schläger ebenso meisterhaft umgehen können, wie mit ihrem Werkzeug.

Ein Wunder ist das nicht, denn die Tischtennis-Fans von der Ruhr putzen schon lange die Platte. Seit 1978 treffen sie sich nämlich regelmäßig einmal in der Woche in einer vom Werk angemieteten Halle zum Training. Und das bringt die Spieler nicht nur für das jährliche Abteilungs-Turnier in Form, sondern führte auch dazu, daß „aus Kollegen Freunde geworden sind“, wie alle einhellig betonen.

# Bochum auf den Beinen

## Riesen-Andrang beim dritten Rennen an der Ruhr



Massenbewegung: Vom Werk aus gingen über 1200 Sportler auf die verschiedenen Strecken

**W Bochum. Großer Erfolg für die „Laufgemeinschaft Opelener“: Ihr „3. Bochumer Halbmarathon und Zehn-Kilometer-Lauf“ wurde zu einer richtigen Massenbewegung. Zum Start auf dem Werksgelände kamen nämlich 397 Halbmarathonläufer, über die zehn Kilometer gingen 518 Teilnehmer auf die Strecke und an der Wande-**

lung beteiligten sich 315 Marschierer. Trotz dieses Riesenandrangs gab's keine Organisations-Probleme. Daß alles glatt lief, dafür sorgten Herbert Hahn und seine Mitstreiter von der LG Opelener. Der besondere Service des Werks für die Läufer, Jogger und Wanderer: Im Rechenzentrum wurden sofort nach dem Zieldurchlauf der einzelnen

Wertungs- und Altersgruppen die kompletten Ergebnislisten ausgedruckt. Und auf denen stand in der halben Marathondistanz Raymond Keeney aus Dülmen mit einer Zeit von 1:07.47,3 an der Spitze. Schnellster Läufer im Zehn-Kilometer-Rennen wurde mit 31.55,3 Rüdiger Kruse von der „BSG Marienhospital“.

# Corsa startklar

Von Jochen Kruse

**Zwei Türen mehr dran, ein paar neue Farben zusammenmischen und neue Polsterstoffe aussuchen – fertig ist die ganze Chose. Doch ganz so einfach war die „Geburt“ von Opels Jüngstem nicht. Denn auch im neuen Corsa steckt eine Menge Entwicklungs- und Detailarbeit.**

**Rüsselsheim.** Fahrwerks-Ingenieure kommen sich manchmal wie „Wegfahr-Ingenieure“ vor. Der Grund: Die Experten aus dem Entwicklungszentrum sind oft mehr auf Achse als am Schreibtisch. Allerdings nicht zum Vergnügen. Die unermüdliche Reisetätigkeit gilt vielmehr der Suche nach Straßen mit besonderen Eigenschaften. Denn nicht alles läßt sich in Dudenhofen auf dem Prüfgelände erfahren, und auch die Tests auf den Prüfständen müssen regelmäßig an der Realität gemessen werden. So auch beim neuen Corsa.

Der sogenannte Popometer der Techniker mußte deshalb bei der Weiterentwicklung der Radaufhän-

gungen im Dienste von Komfort und Fahrsicherheit einiges aushalten. Zum Beispiel einen dreiwöchigen Test-Marathon auf der Brennerautobahn zwischen Bozen und der österreichischen Grenze. Allein bei diesen Versuchen wurden 20 000 Kilometer abgespult.

Diplom-Ingenieur Jürgen Bauer (38), für Fahrkomfort und -verhalten zuständiger Gruppenleiter, erläutert: „Diese Strecke mit ihren vielen Brücken und Rampen macht sich mit einer Menge Fahrbahnebenheiten bemerkbar, die sich in Schwingungen des Autos umsetzen.“

Die Erkenntnisse aus dem Fahrversuch wurden dann auf Prüfständen in exakte Meßergebnisse umgesetzt, unter anderem auf der hochmodernen Anlage der französischen Firma Ferodo in Paris. Das Ergebnis aller Versuche: Der neue Corsa bekam eine geänderte Stoßdämpfer- und Federabstimmung und andere Gummi-Dämpfungsteile. Ingenieur Bauer erklärt den Grund aller Mühen: „Unser Ziel war eine größere Lenkpräzision im Mittelbereich und mehr Komfort bei weiter verbesserter Fahrsicherheit.“

Auf Auslandserfahrungen konnten auch die Farb-Designer unter Leitung des Argentiniers Jorge Ferreyra (41) nicht verzichten. Der Spezialist über den kommenden Farb-Trend, der sich schon heute in den neuen Außenfarben und Polsterstoffen des Corsa spiegelt: „Während die Kunden augenblicklich noch gedeckte Farben bevorzugen, steuern wir in eine farbenfrohe Zukunft mit bunter Frische.“ Warum aber nicht nur die Suche nach neuen Farbtönen, sondern auch ihre Entwicklung und Produktionsfreigabe Jahre dauert, ist an einem Beispiel leicht erklärt: Jeder neue Lack muß drei Jahre in der salzhaltigen



**Sicherheit: Das verbesserte Fahrwerk haben jetzt alle Corsa-Modelle – drei Seitenfenster allerdings nur die Viertürer**



**Farbexperte: Jorge Ferreyra**



**Merkmal: Neue Lenkräder und Polsterstoffe nicht nur im GT**



**Preissenkung: Stufen- und Schrägheck kosten gleich viel**



**Fahrexperte: Jürgen Bauer**

Luft und erbarmungslos Sonne Floridas beweisen, daß er die Qualitätsansprüche von Opel erfüllt. Und Qualität wird beim Corsa genauso groß geschrieben wie bei jedem anderen Modell. Fritz W. Lohr, Direktor der Produktentwicklung: „Moderne Kompaktwagen erfordern heute einen ähnlich hohen konstruktiven Aufwand wie große Reiselimousinen.“

Das zeigt auch die Aerodynamik des Corsa. Mit  $c_w$ -Werten zwischen 0,34 für den GT und 0,36 (Schrägheck-Corsa) sowie 0,38 (Stufenheck-Limousine) steht er in seiner

Klasse an der Spitze. Der Lohn der Luft-Gefechte: Geringer Verbrauch und flotte Fahrleistungen.

Oder die passive Sicherheit des Opel-Mini: Sie ist im Falle eines Falles maximal, wie eine Reihe ausgeklügelter Konstruktionsdetails belegt: Etwa die Stützrampe im Sitz – beim Aufprall können die Passagiere nicht unter den Gurten wegtaschen (Submarining). Oder das spezielle hintere Motorlager, das den Antriebsblock bei einer eventuellen Frontalkollision nach unten, weg von den Insassen, lenkt. Zu den sicheren Lösungen

gehören aber auch die patentierten Türschamieren, die als „Zugverband“ für guten Schutz bei einem seitlichen Aufprall sorgen.

So kommt der europäische Erfolg des Corsa nicht von ungefähr. Denn, so Opel-Chef Ferdinand Beickler: „Auch die neue Corsa-

Generation dokumentiert Opels Linie: Intelligente Automobile zu konstruieren, die technisch auf der Höhe der Zeit, vernünftig im Preis und deshalb von hohem Nutzen für den Verbraucher sind.“ Was die einzelnen Corsa-Modelle kosten, zeigt unsere Übersicht:

Modell	Preis	
	dreitürig / fünftürig	
Corsa LS	1,0 S	12 470,- / 13 210,- DM
	1,2 S	13 001,- / 13 741,- DM
	1,3 S	13 608,- / 14 348,- DM
Corsa GL	1,0 S	13 240,- / 13 980,- DM
	1,2 S	13 708,- / 14 448,- DM
	1,3 S	14 315,- / 15 055,- DM
Corsa GLS	1,0 S	13 870,- / 14 665,- DM
	1,2 S	14 338,- / 15 133,- DM
	1,3 S	14 945,- / 15 740,- DM
Corsa GT	1,3 S	16 040,- / — DM

Für die jeweiligen Stufenheck-Versionen gelten die gleichen Preise.

## Späh-Trupp Kontrolldienst prüft Warenverkehr

**ba Rüsselsheim.** Portal 60, an einem Dienstag kurz vor zehn Uhr: Drei deutsche Lastwagen mit Schrauben und Kleinteilen für die Produktion und ein holländischer Laster mit Salat für die Kantine stehen vor der Schranke, wollen ins Werk. Drinnen das gleiche Bild. Zwei entladene Brummis drängeln Richtung Autobahn. Doch alle müssen warten, bis ein spanischer Dreißig-Tonner die Waage passiert hat.

Trotz des Andrangs kommt bei den Werkschützern vom kaufmännischen Kontrolldienst keine Hektik auf. Für sie ist das Gewimmel Normalbetrieb. Rund 300mal täglich schicken sie hier Laster über die Waage, vergleichen das Gewicht mit den Frachtpapieren. Und auch wenn sich Lieferanten irren, wenn Plomben von Zollfahrzeugen nicht ganz einwandfrei sind oder etwas mit den Papieren nicht stimmt, wird keiner von den fünf Männern, die hier in zwei Schichten Dienst tun, nervös. Einzige Reaktion: Die Schranke bleibt erst mal unten.

Einige Meter weiter fertigen drei Kollegen die Fremdfirmen ab, die zur Zeit im Werk arbeiten. Macht unter Strich noch einmal rund 200 Kontrollen täglich. Auch sie gehören zur 33 Mann starken Truppe des kaufmännischen Kontrolldienstes von Gruppenführer Ernst Schmidt.

Ohne Inspektion durch diese Spezialisten vom Werkschutz verläßt keine Ersatzteil-Kiste das Werk, kein Container den Opel-Hafen am Mainkai. Und auch kein Auto rollt zum Händler ohne eine gewissenhafte Abschlußkontrolle der Inspektoren. Denn insgesamt elf Leute am Portal 80,

am Exportplatz K 100 und am Verladebahnhof sehen sofort, wenn ein neuer Rekord auf falschen Reifen rollt, der zweite Außenspiegel fehlt oder der verkehrte Radiotyp eingebaut ist.

Ohne Routine ging es so mancher Fehler durch. Schmidt: „Erfahrung gehört einfach zu unserem Job.“ Aus diesem Grund gehören zu seiner Truppe vor allem langjährige Mitarbeiter. Doch sie werden bald „Mangelware“, in den nächsten zwei Jahren scheiden altersbedingt fast dreißig Prozent aus. Ernst Schmidt fürchtet um den Nachwuchs, weil seine Abteilung schon jetzt hart an der Auslastungsgrenze arbeitet.



**Genauigkeit: Ohne Inspektion geht kein Laster und keine Kiste aus dem Werk**



**Zugang: Durch vier Türen freier Eintritt auf allen Plätzen**



**Ergänzung: Corsa Spider kam offiziell ins Opel-Programm**

# Ohrenschmaus

Von Daniel Grube

**dan Rüsselsheim.** Wenn im Speisesaal über der Opel-Personalabteilung das Klappern von Tellern und Bestecken verstummt und stattdessen plötzlich aus einem Nebenraum lustige Flötenklänge, freche Bläserpassagen oder unüberhörbare Paukenschläge erklingen, wissen Eingeweihte: Es ist Mittwoch, 17 Uhr. Das Opel-Orchester hat wieder einmal mit seiner wöchentlichen, anderthalbstündigen Probe begonnen. Da kann es dann schon einmal passieren, daß der



**Immer im Takt: Dirigent Vinzenz Christ leitet das Werkorchester seit 1980**

eine oder andere Zaungast im leeren Speisesaal Platz nimmt, um schon Monate vor dem ersten offiziellen Konzert (in diesem Jahr am 3. Mai in der Rüsselsheimer Stadthalle) etwas vom neuen Programm der Opel-Instrumentalisten mitzubekommen.

Mit Unterbrechungen besteht das Orchester, das sich ausschließlich aus ehemaligen und noch aktiven Mitarbeitern des Werks am Main zusammensetzt, jetzt schon seit über 40 Jahren. War es früher durch eine Streichergruppe noch mehr eine Art Salon-Orchester, so spielt das 50 Mann starke Ensemble heute in reiner Blasmusikbesetzung. Die Auftritte: 15 bis 18 mal jährlich wird öffentlich auf die Pauke gehauen und ins Horn gestoßen.

Gespielt haben die Musiker um Dirigent Vinzenz Christ schon auf vielen Festivitäten: In den Heimatgemeinden von etlichen Werksangehörigen, in der Schweiz und frü-



**Gut bei Puste: Bei ihren Auftritten blasen die 50 Musiker Klassisches und Schmissiges. Am 3. Mai ist Premiere beim Frühlings-Konzert in der Rüsselsheimer Stadthalle**

20.00 Uhr in der Stadthalle auf die Bühne gehen, werden die Musiker natürlich wieder ein buntes Programm bieten. Auf dem Konzertplan stehen unter anderem neben Haydns „Wassermusik“ auch der Kaiserwalzer von Strauß, einige Stücke der leichten Muse sowie zum Schluß ein Big-Band-Teil in „James-Last-Besetzung“. Der Eintritt zu diesem zweistündigen Ohrenschmaus ist wie immer frei.

her auch mehrmals zu Weihnachten in Bochum und Kaiserslautern. Und bei den alljährlichen Hesseantagen zählt das Opel-Orchester schon seit langer Zeit zu den festen Programmpunkten – wenn es auch im letzten Jahr aufgrund des Streiks nicht antreten konnte.

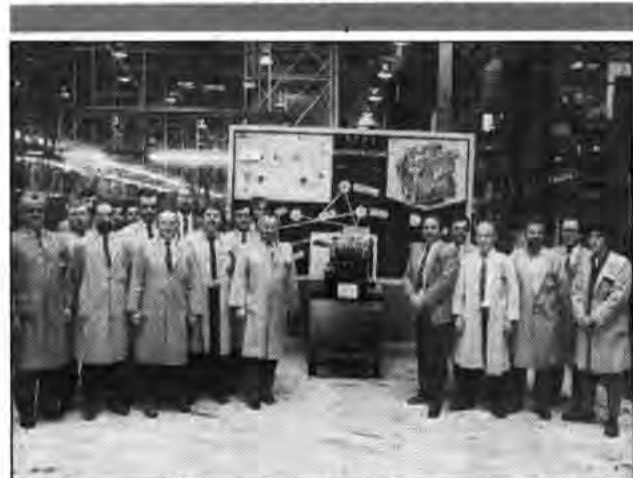
Das Musikprogramm ist auf die jeweilige Veranstaltung abgestimmt. „Wir spielen viel Strauß und Mozart“, sagt Vinzenz Christ, „aber auch moderne Orchesterwerke und außerdem Konzertfassungen von Liedern der Beatles und Udo Jürgens.“ Der fünfundfünfzigjährige Dirigent, der in der „Allgemeinen Verwaltung“ des Entwicklungszentrums beschäftigt ist, leitet das Werkorchester seit November 1980. Da ihm „die Harmonie und

Kameradschaft zwischen Musikern gefällt“, kümmert er sich außerdem in seiner Freizeit noch um die Musikvereinigung Mainz-Ebersheim-Lörzweiler und um die Kasteller Musikanten.

Den nötigen fachlichen Hintergrund dazu bringt der Hobby-Dirigent mit, denn bereits mit zehn Jahren wurde Klein-Vinzenz erstmals mit Musik konfrontiert. Damals erlernte er die ersten Handgriffe auf der Posaune. Und seitdem ist er fasziniert von der Welt der Musik. Auch die Möglichkeiten des Opel-Orchesters kann Vinzenz Christ gut beurteilen: Bevor er dort den Taktstock in die Hand nahm, war er bereits seit 1965 aktives Mitglied.

Wenn die 50 Mitglieder des Werkorchesters am 3. Mai um

## Das Millionen-Ding aus Kaiserslautern



**Produktionsrekord: Schon nach 52 Monaten war das Pfälzer Motorenwerk Millionär. Tages-Produktion: 1600 Aggregate**

**ha Kaiserslautern.** Strahlende Gesichter in der Pfalz! Und Grund zur Freude hatten die 6500 Mitarbeiter in Kaiserslautern auch: Vier Jahre und vier Monate nach dem Start der Triebwerk-Produktion lief in ihrem Werk der einmillionste Motor vom Band.

Ein weiterer toller Rekord, nachdem schon das Motorenwerk in der Rekordbauezeit von nur etwas mehr als einem Jahr errichtet worden war. Werkleiter Heinrich Peter Klein: „Diese mit einer Investitionssumme von rund 550 Millionen Mark gebaute Produktionsstätte brachte nach dem Anlauf im Dezember 1980 rund 1500 zusätzliche Arbeitsplätze in der Region.“

Heute werden pro Tag 1600 Motoren gefertigt. Und zwar 600 Einspritz-Maschinen, 600 Diesel-Aggregate und 400 Vergaser-Motoren für Kadett, Ascona, Manta und Rekord. Besonderer Stolz des Kaiserslauterner Opel-Chefs und seiner Mitarbeiter: Der hohe Qualitätsstandard dieser Motoren.

## Parkplatz als Übungsgelände für Fahrlehrer

**ha Kaiserslautern.** Wieder auf die Schulbank mußten jetzt die Fahrlehrer aus der Pfalz. Der Grund fürs Büffeln: Ihr Verband führte in Kaiserslautern ein Fortbildungsseminar durch, bei dem sie

alles über die seit dem 6. März obligatorische praktische Mofa-Prüfung erfuhren. Für die Lehrer war aber nicht nur Paragraphen-Pauken angesagt, sondern sie mußten auch selbst am Gasgriff drehen. Und das taten sie ausgiebig auf dem Parkplatz des Werks. Fazit des Trainings: Alle meisterten die verschiedenen Parcours mit Bravour und sind nun bestens darauf vorbereitet, ihr Wissen an den Schülern der Pfalz weiterzuvermitteln.



**Mofa-Training: Nur Übung machte den Lehrer zum Meister**

## Unsere Jubilare

25

### Rüsselsheim

**1. 4.** Brigitte Ambrugger, Kulturabt. – Werkbücherei; Wolfgang Bauer, PEK-Karosserie; Klaus Böhm, PEK-Rohkarosserie; Heinz Brand, Instandhaltung Preßwerk G 22; Heinz Diefenbach, Öffentlichkeitsarbeit Bez. z. Reg. Ind.; Willi Elsinger, Ind. Eng. – Zeit u. Arbeitsstudien; Walter Gattinger, PVP-Konstr. M.- u. Kl.-Werkzeuge; Lothar Gutjahr, PEK-Chassisentwicklung; Manfred Hartmann, Revisionsabteilung; Walter Heck, PEK - Karosserieinnenausstatt.; Günther Heger, Inspektion Qualitätskontrolle; Josef Jakobi, MPK-Arbeitsvorbereitung; Helmuth Janetzko, PVP-Mechanisierung; Hans Joachim Kaiser, Modell- und Lehrbau; Reinhilde Karbach, T & Z – Auftragsabwickl. Inland; Heinz-Rüdiger Karn, PVP-Masch. Planung u. Kontr. Fkt.; Hans Kayser, Zentralwerkstätten II; Bernd Kessner, PEK-Versuchsgruppe; Willi Kreim, PEK-Versuchsgruppe; Wolfgang Kurdal, Kundendienst; Adolf Lochschmidt, Karosseriebau – Gerippebau; Edgar Metz, PEK-Kosten u. Gewichtsschatz.; Gerhard Müller, PEK-Motorenkonstruktion; Roland Müller, PV-Entwickl. Fertigungssysteme; Erich Nuffer, PEK-Fahr- u. Triebwerk-Konstr.; Horst Orthwein, Wagenendmontage; Gert Paubandt, PEK-Karosserie; Karl-Heinz Pilz, Fertigungsmaterialeinkauf; Karl-Heinz Raab, Produktionsvorbereitung Chassis; Peter Rackow, Fertigungsmaterialeinkauf; Norbert Rothenburger, PEK-Chassisentwicklung; Bernd Saling, Zentralwerkstätten II; Hans Sarnes, Produktkosten; Erich Saure, Kdd.-Service Training Center; Jürgen Schmiedl, Instandhaltung Preßwerk G 22; Ludwig Schmitt, Styling-Werkchutz; Volker Schütz, PEK-Fahr- u. Triebwerk-Konstr.; Manfred Schumacher, PEK-Chassis-konstruktion; Klaus-Dieter Senf, Zentralwerkstätten I; Günther Simon, PEK-Versuchsgruppe; Kurt-Dieter Sixt, WA-Anlagenplanung; Wilfried Stroh, Techn. Zentralabt. Pfg. Werkstatt; Willy Weyrich, Kreditorenbuchhaltung;

**4. 4.** Heinz Borm, Zentralwerkstätten I; Franz-Friedrich Denter, Schaumteile; Karl-Heinz Gohl, Zentralwerkstätten I; Karl-Heinz Kissel, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Heinz Resch, Presswerk – Pr. Strassen 1-23; Rudi Schwikowski, Schmiede; Wilhelm Ul-

lius, Chassis-Teile; Hartwig Wörner, Betriebsmitteleinkauf;

**5. 4.** Ludwig Schaffner, Teilelager;

**7. 4.** Horst Ripperger, Instandhaltung – Presswerk;

**11. 4.** Bruno Geib, Lackiererei II; Gerald Hess, Betriebsmitteleinkauf; Peter Koch, Instandhaltung – Preßwerk; Ernst Hans Kollmann, Ordnungsdienst; Walter Kolter, Kar.-Unterszusammenbau u. Rohrfabrikation; Manfred Koza, PEK-Kaross. Türen u. Beschläge; Otto Naaß, PVP-Mechanisierung; Peter Stauder, MPK-Materialabteilung;

**12. 4.** Mario Filomeno Jarossi, Karosserie-Fertigmontage; Hermann Sperlich, PEK-Versuchsgruppe;

**13. 4.** Helmut Riedel, PEK-Werkstoffentwickl.-prüfung;

**19. 4.** Roland Becker, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Friedhelm Burkart, Instandhaltung – Preßwerk; Hermann Franzmann, MPK-Fahrzeugmontage-Steuerung; Rudi Gröschl, MPK-Materialabteilung; Helmut Hess, Instandhaltung – Presswerk; Erich Köhler, Qualitätskontrolle Chassis II; Erwin Moors, Schmiede; Günter Müller, Zentralplanung; Egon Schmitt, Energieversorgung; Eberhard Schöffel, MPK-Materialabteilung;

**20. 4.** Hans Horn, MPK-Systeme u. Techn. Informat.;

**21. 4.** Helga Butgereit, MPK-Versand-Zweigwerke; Herbert Schmidtke, MPK-Materialabteilung;

**25. 4.** Emil Flauaus, Werkchutz; Oswald Fuchs, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Helga Gütlich, Inspektion Chassis I; Karl Josef Kammerer, Zentralwerkstätten I; Robert Richter, Schmiede; Erwin Sommer, Teilelager; Peter Spegt, Karosseriebau – Gerippebau;

**27. 4.** Walter Arndt, Energieversorgung; Franz Pietruschka, Motorenbau M 55;

**29. 4.** Werner Wedel, Instandhaltung Lackiererei K-115 u. Prozeßwartung;

**30. 4.** Wolfgang Neidhardt, Teilelager; Emil Ernst Piechaty, Beschädigten-Einsatz

### Bochum

**3. 4.** Heinrich Gruhn, Produktionsvorbereitung Werk I;

**13. 4.** Ewald Slowikow, Polstererei

### Zweigniederlassung Berlin

**1. 4.** Joachim Ruschke

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Günter Rehders, Schmiede, geb. 22. 7. 40, gest. 3. 10. 84; Wolfram Lukas, Getriebe, Motorteile u. Härtereie, geb. 18. 5. 58, gest. 28. 1. 85; Georg Lamboy, PEK-Versuch/Kar.-Innen-ausst., geb. 11. 11. 28, gest. 31. 1. 85; Günter Tschepe, Inspektion Chassis I, geb. 28. 4. 27, gest. 3. 2. 85; Hans Kothe, Instandh. Lackiererei K 115, geb. 1. 3. 26, gest. 12. 2. 85; Hans Schmidt, Betriebsschlosserei und -schrein., geb. 22. 6. 28, gest. 12. 2. 85; Rolf Schuhe, Inspektion K 40 – II, geb. 7. 3. 53, gest. 12. 2. 85; Beate Marrella, Polstererei, geb. 21. 3. 56, gest. 16. 2. 85; Heinrich Porth, Schmiede, geb. 22. 5. 28, gest. 17. 2. 85; Emil Braun, Werksbahn, geb. 18. 10. 23, gest. 26. 2. 85; Franziska Trabold, Werksverpflegung, geb. 27. 6. 29, gest. 6. 3. 85; Dieter Bartsch, PEK-Entw. u. Erprobung, geb. 28. 7. 40, gest. 7. 3. 85; Pehlivan Yetkin, Kar.-Fertigmontage I, geb. 4. 2. 33, gest. 13. 3. 85; Peter Kohl, PEK-Fahrzeugeinsatz, geb. 1. 7. 44, gest. 14. 3. 85; Kurt Bisanz, Transportabteilung, geb. 3. 4. 43, gest. 16. 3. 85; Johannes Kwetkus, Zeit- und Arbeitsstudien, geb. 25. 6. 30, gest. 16. 3. 85; August Mahn, Motorenbau M-55, geb. 23. 2. 26, gest. 24. 3.

85; Wilhelm Stotz, MPK-Produktionsplanung, geb. 23. 5. 32, gest. 25. 3. 85; Jürgen Melchior, Kar.-Fertigmontage I, geb. 7. 4. 59, gest. 27. 3. 85; Christian Fröhlich, Verpackung und Versand, geb. 9. 6. 24, gest. 28. 3. 85; Heinrich Ackermann, Wagenendmontage, geb. 12. 10. 33, gest. 30. 3. 85; Klaus Weick, Werkschutz, geb. 24. 2. 58, gest. 2. 4. 85; Muzaffer Demir, Preßwerk K-40, geb. 1. 8. 65, gest. 8. 4. 85.

### Bochum

Senyüz Sevket, Karosserie-Fertigmontage, geb. 1941, gest. 4. 3. 85; Fred Wenzel, Zusammenbau Seitenwand, geb. 24. 11. 51, gest. 4. 3. 85; Hans Otto Schulze, Motorenbau, geb. 16. 8. 30, gest. 6. 3. 85; Jan Orzol, Karosserie-Fertigmontage, geb. 15. 7. 40, gest. 15. 3. 85; Roman Wienak, Zusammenbau Auspuffrohre, geb. 26. 2. 52, gest. 21. 3. 85; Helmut Hochscheid, Wareneingang, geb. 16. 11. 46, gest. 10. 4. 85.

### Kaiserslautern

Josef Gottlieb, Produktion, geb. 9. 7. 43, gest. 17. 2. 85; Walter Henn, Produktion, geb. 17. 9. 33, gest. 15. 3. 85.



# Die Räder bringen Schwung ins Werk



Probefahrt: Adams Abflug

Teil 2

## Opel auf dem Weg zur Nummer 1 in der Welt

### Eine Serie von Max Rabe

1884 - ein denkwürdiges Jahr: Reichskanzler Otto von Bismarck schickt Schutztruppen nach Südwestafrika. In Cannstadt baut Wilhelm Maybach für Gottlieb Daimler den ersten Automotor. Kaiser Wilhelm I. weilt bei Rüdesheim das Niederwalddenkmal ein - die „Wacht am Rhein“. Robert Koch entdeckt den Cholera-Bazillus. Und Adam Opel macht bei einem erneuten Paris-Aufenthalt die erste Bekanntschaft mit dem Fahrrad.

Ganz anders als das hölzerne Laufrad des Freiherrn Drais von 1816 hat das französische „Velociped“ einen Eisenrahmen, Drahtspeichenräder und eine Treibröhre. Hoch wie auf einem indischen Arbeitselefanten thront der Fahrer über dem mächtigen Vorderrad, ein winziges Stützrad stabilisiert den Geradeauslauf.



Radmode: Hosen für Damen

In Paris und London gehören die ungefederten „Knochenschüttler“, wie sie im Volksmund spöttisch genannt werden, Anfang der achtziger Jahre längst zum Straßenbild. In Deutschland jedoch traut man der neuen Technik noch nicht so recht. In Frankfurt zum Beispiel laufen erst drei Hochräder, natürlich englische Fabrikate.

Einer der drei stolzen Hochradbesitzer wohnt genau gegenüber

Nähmaschine baute er trotzdem. Sein innerer Widerstand schwindet mehr und mehr.

So, daß die Buben nichts merken, ordert Opel bei einem Vertreter für englischen Stahl fünf „Bicycle“-Sätze zum Selbstzusammenbauen. Kurz vor Weihnachten kommen die Radsätze in Rüsselsheim an und werden in der Fabrik heimlich zusammengesraubt.

Als die Räder dann tatsächlich unter dem Weihnachtsbaum stehen, ist der Jubel groß. Doch die Ermüchterung folgt auf dem Fuß: Adam Opel stürzt mit dem Hochrad gleich bei der ersten Fahrt in den Straßengraben. Die fatalen Folgen dieses Unfalls: Der Vater nimmt seinen Söhnen die Räder weg, gibt sie einem seiner Nähmaschinenvertreter, damit der das Teufelszeug in Kreuznach verkauft. Es dauert keine drei Tage, bis die Vehikel zum Stückpreis von 400 Mark losgeschlagen sind.

Und das wiederum macht Adam nachdenklich. Er begreift und gibt endlich grünes Licht. 1886 bauen ein paar ausgesuchte Mechaniker in der Nähmaschinenfabrik das erste Hochrad zusammen. Carl, der älteste Opel-Sohn, macht sich 1887 auf nach England. Der Auftrag ist eindeutig: Im Mutterland des modernen Maschinenbaus soll er die Fahrradfabrikation studieren und aus Sheffield fürs erste 25 Radsätze mitbringen.

Was Carl Opel an der Themse sieht, fasziniert ihn: Das Fahrrad ist in der englischen Metropole bereits zum wichtigsten Nahverkehrsmittel neben Pferd und Kutsche geworden. Und Radrennen sind hier inzwischen genauso populär wie der traditionelle Pferdesport.

Daheim am Main gibt es kein Halten mehr. Die Opel-Söhne, inzwischen kräftig unterstützt von einem gar nicht mehr so skeptischen Vater, schrauben jetzt Tag und Nacht an ihren Rädern. Vor allem, um sonntags an den Velociped-Rennen teilnehmen zu können, die allmählich auch in Frankfurt und Umgebung in Mode kommen. Der Erfolg bleibt nicht aus: Carl gewinnt auf Anhieb einen der ersten Wett-



Massenverkehrsmittel: Mit diesem Riesen-Rad sorgten die fünf Opel-Brüder für Aufsehen



Massenproduktion: Bis 1937 verließen insgesamt 2,6 Millionen Fahrräder die Werkshallen

det als Wahrzeichen ein überdimensionales eisernes Hochrad vom Beginn der neuen Epoche.

Und drinnen schießt sich die Kundschaft mit großem Eifer auf das neue Fortbewegungsmittel ein: Adam Opel hat extra einen „Fahrssaal“ bauen lassen, damit die Käufer ungestört üben können - auf glattem Asphalt statt auf schlaglochübersäten Schotterstraßen.

Auch die kleinlichen polizeilichen Vorschriften jener Zeit sind im lichtdurchfluteten Übungssaal außer Kraft. Die besagen unter anderem, daß jeder Radfahrer bei Annäherung an ein womöglich schon von weitem scheuendes Pferd absteigen und sein Vehikel vorsichtig an dem aufgetragenen Vierbeiner vorbeischieben muß. Auch das Fahren auf den einigermaßen glatten Banketten ist in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts streng verboten. Mit einem Wort: Was den Radlern fehlt, ist eine Lobby. Adam Opel hilft: Er gründet den ersten Radfahrer-Verein, „um das für die Gesundheit sowie für das praktische Leben so sehr zu empfehlende Radfahren so viel als möglich zu verbreiten...“

In England, aber später auch in Deutschland leistet das Fahrrad auch einen bedeutenden Beitrag zur Emanzipation der Frauen: Da Radfahren in den weiten Röcken jener Tage nicht so ohne weiteres möglich ist, ziehen die Damen Hosen an und brechen auf diese Weise mit althergebrachten, konservativen Vorstellungen. Gleichwohl gilt es vorerst noch als ziemlich unanständig, sich als Frau aufs Velo zu schwingen. So werden englischen Töchtern radelnde Anstandsdamen zur Seite gestellt. Den Job bekommen nur Witwen oder ältere Jungfern, die beste Führungszeugnisse vorweisen können, unter anderem vom Pfarrer. Außerdem verhindern „Kleiderraffer“ das unzünftige Hochliegen der Röcke bei Wind. Gegen Ohnmachtsanfälle werden in der Satteltasche Rietsalz und scharfer Essig mitgeführt.

Unterdessen gibt Adam Opel seine erste Fahrradpreisliste heraus, mit Vorwort versteht sich: „All Heil 1888! Im Dienste vieler Gewerbe, der Zeitungsbeihilfe, der Post, des Landboten, des Lebensmittellieferanten und des Arztes hat sich dieser dienstfertige Schnellläufer gleich nützlich erwiesen und

kommt immer mehr in Verwendung...“ Die Opel-Hochräder mit den klingenden Modellbezeichnungen „Rhenania“, „Merkur“ und „Viktoria“ sind zu Preisen zwischen 250 und 375 Mark zu haben - für einen Arbeiter sind das damals mehr als vier Monatslöhne.

Bereits 1888 wird für 375 Mark das erste Niederrad angeboten. Typenbezeichnung: Blitz - ein Name, der Geschichte machen wird. Nach dem Baukastenprinzip konstruiert ist das Lieferdreirad „Express“, das sich durch Umstecken der Rohrverbinder auch in ein zweirädriges Rad verwandeln läßt.

Das Jahr 1889 bringt sage und schreibe 240 Renn-Siege auf Opel-Rädern, der Radrennsport zieht die Massen an wie heute der Fußball. August Lehr wird in London auf Opel Blitz Weltmeister, die fünf Opel-Brüder fahren in Deutschland von Sieg zu Sieg. Und im Rahmenprogramm ernten sie außerdem noch tosenden Applaus auf ihrem selbstgebauten, sechs Meter langen „Quintuplet“, einem Riesen-Tandem mit fünf Plätzen.

1200 Räder werden 1889 schon in Rüsselsheim montiert. 1892 hat sich der Absatz bereits verdreifacht, um 1900 verlassen jährlich 15 000 Räder die Fabrik, 1930 beträgt die Jahresproduktion dann schon rund 300 000 Exemplare. Opel ist der größte Fahrrad-Hersteller der Welt. Erst 1937 wird die Fabrikation eingestellt. Die bis dahin erreichte Gesamtstückzahl: 2,6 Millionen.

In der nächsten Folge: Die Opel-Brüder siegen weiter und bauen ihr erstes Auto.

### Kostenlose Kleinanzeigen für alle Mitarbeiter

Die Opel Post bietet ab sofort den Mitarbeitern aller Werke einen Sonder-Service: Sie können kostenlos bei uns annonieren. Der Anzeigentext Ihrer privaten Kleinanzeige sollte einschließlich Ihrer Adresse oder Telefon-

Nummer nicht mehr Buchstaben umfassen, als die hier vorgegebene Zahl der Felder. Anzeigenschluß ist jeweils der 15. eines Monats.

Form for submitting small advertisements, including fields for Anzeigentext, Name, Address, and Contact Information.

### Fahrgemeinschaften

- List of carpooling opportunities with details like location, car model, and contact info.

### Verschiedenes

- List of various items for sale or services offered, including cars, tools, and other goods.

- Additional carpooling opportunities listed in the middle section.

- Additional items for sale or services offered in the bottom section.

- Additional carpooling opportunities listed in the right section.

- Additional items for sale or services offered in the right section.



Sieger: August Lehr (rechts) wurde auf Opel Weltmeister

einer Nähmaschinenvertretung, die einem Onkel der fünf Opel-Söhne gehört. Die Jungs haben das schnell raus - auf einmal besuchen sie den Onkel viel öfter als sonst. Und fast jedesmal gelingt es ihnen, den tollkühnen Velociped-Piloten bei seinen Fahrversuchen zu beobachten. Bald hat auch die fünf das Fahrradflieber gepackt.

Zu Hause liegen sie dem Vater von früh bis spät in den Ohren: „Vadder, geb uns e Velociped zu Weihnachten!“ Doch das Familienoberhaupt gibt sich abweisend: „Ach was, Unsinn! Deß is so e Spielerei for reiche Leut, die sonst nix zu duhe hawe. Ihr sollt euch daddermit net de Hals breche.“ Doch dann erinnert sich Adam Opel: Genauso hat der eigene Vater damals mit ihm geredet. Die

bewerbe, trägt stolz den Preis nach Hause - silberne Manschettenknöpfe. Und was den Vater besonders freut: Er hat durch den Sieg fünf Bestellungen für Fahrräder der Siegermarke in der Tasche. Die Geschäfte kommen in Gang. Mit jedem Opel-Sieg wächst der Auftragseingang, der sportliche Ehrgeiz der Söhne ist die beste Reklame. Schon 1887 werden die ersten Niederräder gebaut - sehr zur Beruhigung von Mutter Sophie: Wer weniger hoch sitzt, kann auch nicht so tief stürzen... Mit der Einweihung einer neuen Halle im Jahre 1888, die ausschließlich für die Fahrradfabrikation bestimmt ist, sind die Weichen endgültig gestellt. Der neue Produktionszweig der Firma Opel ist etabliert. Oben auf dem Dach kün-



## Kapitän im Heimathafen

**mk Rüsselsheim.** Hätten Autos eine Seele, so wären dem alten Opel Kapitän sicher Tränen der Rührung aus den runden Scheinwerfern getropft: Nach 35 Jahren sah der Oldtimer seine Geburtsstätte wieder. Entsprechend stolz standen er und sein Besitzer vor dem Opel-Hauptportal in Rüsselsheim. Nach einer für

50er Kapitän kein Problem. Er stand nur zweimal still – weil einem der nostalgischen Weißwand-Reifen auf den schlaglochübersäten Straßen Bulgariens plötzlich die Luft ausgegangen war.

Über den Spritverbrauch auf dieser Mammutstrecke freute sich sein Besitzer besonders: „Nur acht Liter schluckte die 55



**Fernfahrer: Ohne Probleme vom Bosphorus an den Main**

den alten Kapitän strapaziösen Anreise aus der Türkei.

Geplant hatte der Kapitän-Eigner Ertan Aktas, ein 28-jähriger Autohändler aus Istanbul, dieses Wiedersehen ursprünglich nicht. Die 2400 Kilometer lange Reise der beiden sollte eigentlich bei Freunden des Türken in Wetzlar enden. Erst als Aktas bei Tankpausen merkte, welches Aufsehen sein Auto hierzulande erregte, änderte er die Route.

Drei Tage dauerte die Gewalttour vom Bosphorus an den Main. Trotzdem war sie für den

PS starke 2,5-Liter-Maschine.“ 150 000 Kilometer hat sie mittlerweile auf dem Buckel. Ohne größere Reparaturen. Das gilt übrigens auch für die Karosserie des Kapitän, die noch im Originalzustand ist. Selbst der Wagenheber aus dem Jahre 1950 ist noch an Bord.

Trotz des großen Anklangs will Aktas den Kapitän aber nicht unbedingt verkaufen. Dazu hängt er zu sehr an dem Wagen – immerhin war er ein Geschenk seines Großvaters. Der hatte ihn 1950 beim Opel-Händler in Istanbul gekauft.



**Favoritenschreck: Erwin Weber schaffte bei der Safari-Rallye den großen Durchbruch**

## Blitzkarriere

**wh Nairobi.** Mit seinem tollen Einstand bei der Rallye Paris-Dakar und seinem Husarenritt bei der Safari ist Opel-Pilot Erwin Weber nicht nur in die Schlagzeilen gedrückt, sondern er hat sich auch einen Platz im Kreis der Top-Fahrer gesichert. „Rallye-Professor“ Rauno Aaltonen hält den 25-jährigen Studenten der Fahrzeugtechnik sogar für eines der kommenden Asse: „In zwei Jahren ist der an der Spitze.“ Wir fragten den Jung-Star: Genießen Sie den Ruhm?

**Weber:** Das ist eine zweischneidige Sache. Einerseits freue ich mich, weil ich international jetzt bekannter bin. So etwas gibt Selbstvertrauen. Andererseits ist mir eine Star-Rolle gar nicht recht. Ich möchte im Privatleben nicht nur der Rallye-Fahrer sein.

**Opel Post:** Waren Sie sehr sauer, als kurz vor dem großen Sieg das Aus kam?

**Weber:** Das war mehr Wehmut als Ärger. Ich wußte ja, daß bei der Safari jeder sein Päckchen zu tragen hat. Vielleicht wäre es sogar schlimmer gewesen, wenn ich gewonnen hätte. Dann wäre die Erwartungshaltung nämlich sicher zu groß geworden.

**Opel Post:** Hätten Sie eigentlich versucht, Ihren Teamgefährten Aaltonen noch zu packen, wenn er nicht ausgefallen wäre?



**Vorbild: Rauno Aaltonen zeigte Erwin Weber, wo's langging**

**Weber:** Auf keinen Fall. Es gab zwar keine Stall-Order, aber das Risiko wäre zu groß gewesen. Ich hätte auch sicher nicht schneller fahren können als er.

**Opel Post:** Sie haben wochenlang in Afrika trainiert und getestet, dabei über 10 000 Kilometer abgepusht. Wie verträglich sind Sie mit dem Studium in München?

**Weber:** In der ersten Woche ist es immer schwer, wieder in den Stoff hineinzukommen. Trotz der großen Belastungen der letzten zwei Jahre hoffe ich aber, späte-

stens im Winter-Semester mein Examen abzulegen.

**Opel-Post:** Und was sagt die Freundin des Weltenbummlers?

**Weber:** Sie wußte ja, was auf sie zukam.

**Opel Post:** Ist sie schon einmal mitgefahren?

**Weber:** Nein, sie hat Angst. Eine Runde Nürburgring hat ihr gereicht. Dabei bin ich gar nicht schnell gefahren.

**Opel Post:** Wie geht's jetzt weiter?

**Weber:** Ich werde mich nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Ich hoffe, daß ich mich mit weiteren guten Ergebnissen bei Opel bedanken kann. Ich habe dem Unternehmen viel zu verdanken. Das zeigt allein schon die Safari. Als Neuling war ich doch ein großer Risikofaktor. Opel hätte sicher auch routiniertere Fahrer bekommen können. Daß man trotzdem auf mich gesetzt hat, fand ich ganz toll.

## Rallye: Siege in Serie

**op Paris/London.** Hatrick für den französischen Rallye-Star Guy Frequelin: Mit seinem rund 280 PS starken Manta 400 gewann er die ersten drei Läufe zur französischen Rallye-Meisterschaft! Klar, daß er nach dieser Siegesserie mit 60 Punkten in diesem Championnat, das zu 90 Prozent auf schnellen Asphalt-Strecken ausgetragen wird, souverän an der Spitze steht.

Auf Erfolgskurs sind auch die britischen Opel-Piloten. Beim zweiten Lauf zur RAC-Championship, der britischen Meisterschaft, belegten die Manta 400-Fahrer Jimmy McRae, Russell Brookes und Bertie Fisher die Plätze Eins, Zwei und Drei. In der Tabelle der Meisterschaft liegt nun Brookes vorne, gefolgt von Fisher und McRae.

**eb Essen.** Zu seinen Bienen läßt sich Ruhr-Bischof Dr. Franz Hengsbach nicht chauffieren: Wenn der oberste Geistliche des Bistums Essen seine Bienenstöcke inspiziert, dann tut er das mit seinem Privatwagen: Einem 15 Jahre alten Opel Ascona. Unseren Wunsch, den populären Kir-

## Revier: Flotter Bischof

chenmann auf einer seiner Fahrten zu begleiten, wollte ein Sprecher des Generalvikariats allerdings nicht erfüllen: „Der Bischof fährt zwar selten, dafür aber umso schneller...“ Hobby-Imker Hengsbach, der am 10. September 75 Jahre alt wird, ist aber nicht nur im Bezug auf seine Automarke ein Mann des Volkes geblieben: Sein Lieblingsgetränk ist Bier, beim Sport schaut er am liebsten Fußball. Und an Stelle eines Edelsteins trägt der Geistliche ein Stück Steinkohle in seinem Bischofsring.

## Mit dem Kadett A quer durch Afrika

**pdj Rotterdam.** „Vor dem Ritt durch die Wüste sollte das Kamel gut ausgeruht sein.“ Solche oder ähnliche Überlegungen müssen zwei reiselustige Holländer, Carel van der Voorde und Kees van der Wel, wohl angestellt haben, als sie im Sommer des vergangenen Jahres beschlossen, ausgerechnet mit einem Kadett A das Baujahr 1964 von Rotterdam nach Kapstadt zu fahren. Und zwar quer durch Afrika. Der alte Kadett hatte zugegebenermaßen schon vor dem Start zu diesem Wüsten- und Urwald-Abenteuer 135 543 Kilometer auf dem Buckel. Die letzten zehn Jahre jedoch wartete er geduldig in einem Hinterhof auf seinen großen Einsatz.

Doch das störte die beiden 28-jährigen Abenteurer nicht. Sie überholten Lichtmaschine, Anlasser, Kupplung und Bremsen beim Opel-Händler Hartgers in Hoogeveen, lackierten den Bochumer Oldtimer in sonnenfreundlichem Weiß,



**Schwarzarbeit: Vorderachs-Tausch in einer Busch-Werkstatt**

montierten Boden- und Rammschutz und zwei Sportsitze, packten vier 20-Liter-Kanister auf den Gepäckraumdeckel und gaben Juli 1984 Gas in Richtung Algerien.

Mitte Januar '85 meldeten sich Mechaniker Carel und Religionslehrer Kees dann per Postkarte aus Port Elizabeth in Südafrika: „Sind nach fast 20 000 Kilometern ohne



**Erlebnis: Gastfreundschaft**

Pannen und Probleme angekommen.“ Eine leichte Untertreibung: Unterwegs ging die Frontscheibe zu Bruch, in Zaire fanden sie auf einem Schrottplatz nach langer Suche eine vordere Radaufhängung für ihr Kadett-Kamel und Kees van der Wel mußte in Ghana vier Wochen auf Ersatz für seinen gestohlenen Reisepaß warten. Überraschende Erkenntnis am Rande: „Gebratene Ratte schmeckt verblüffend gut.“

Inzwischen sind die Globetrotter in ihrem 20 Jahre alten Auto auf dem Rückweg quer durch den schwarzen Kontinent nach Europa. Kurz vor der Heimat wollen sie dabei auch in Rüsselsheim Station machen und den Heimat-„Stall“ ihres unermüdlichen Kadetts in Bochum besuchen.

Außerdem suchen sie schon einen noch älteren Opel. Damit soll es nächstes Jahr wieder auf große Fahrt gehen. Diesmal nach Australien. Das ist dann der dritte Trip für Carel van der Voorde: 1983 war der unerschrockene Opel-Fan nach Indien und zurück gefahren – in einem ziemlich neuen Auto, einem Kadett B, Baujahr 1967.

## Platz für den Weltmeister

**wh Bochum.** Platz für weitere Lorbeerkränze hat der frischgebakene Querfeldein-Radweltmeister Klaus Peter Thaler jetzt in Hülle und Fülle. In seinen neuen Kadett Caravan passen nämlich jede Menge davon rein. Der 35-jährige Berufs-

scheidung. Außerdem gefällt mir die Form des Wagens sehr gut.“ Daß er sich in punkto Platz nicht geirrt hatte, zeigte sich schon bei der Schlüsselübergabe durch Verkaufsbereich-Leiter Jörg Stiller. In Sekundenschnelle hatte der ehe-



**Anprobe: Thaler holte seinen Kadett per Rad in Bochum ab**

rennfahrer will seinen neuen Wagen aber nicht nur zum Trophäentransport benutzen. Auch sein „Drahtesel“ soll darin bei Fahrten zu Rennen Platz finden. Thaler: „Die Geräumigkeit des Kadett war ausschlaggebend für meine Ent-

mägliche Bundestrainer seine Rennmaschine im neuen Wagen verstaute. Zünftig, wie es sich für einen Rad-Profi gehört, war Thaler nämlich nach Bochum gekommen, um den Caravan an seiner „Geburtsstätte“ zu übernehmen.

## Volltreffer für Olympiasieger

**op Bochum/Mainz.** Fechter Harald Hein strahlte, als hätte er eine Goldmedaille gewonnen. „Das ist ja super“, freute sich der Tauberbischofsheimer, als ihm Opel-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt zu seinem Treffer gratulierte. Denn den hatte der Olympiasieger von Montreal 1976 wieder einmal gelandet. Diesmal allerdings nicht beim Wettkampf, sondern auf dem Parkett: Beim „Ball des Sports“ in der Mainzer Rheingoldhalle gewann er nämlich den ersten Preis, einen Kadett GSi.

Solch ein Bochumer Produkt ließ auch Doris Kampmann aus Hattingen vor Freude lachen, als ihr jetzt Werkleiter Walter Pihan zusammen mit einem Blumenstrauß die Schlüssel für einen karminroten Kadett GL überreichte. Auch sie hatte beim Presseball der Ruhrstadt das große Los gezogen und den 60-PS-Wagen gewonnen.



**Strahlemann: Fechter Hein (r.)**



**Glückslos: Doris Kampmann**