Opel Post

Ausgabe 9/86, 25. September 1986

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Mit neuen Motoren und verbesserter Ausstattung

Ascona '87: Mehr Auto fürs Geld

op Rüsselsheim. Zwei komplett neue Triebwerk-Reihen, verbesserter Ausstattungsumfang, Feinschliff an Karosserie-Details sowie neue Außen- und Innenfarben kennzeichnen die neuen Ascona-Modelle. Auch bei ihnen setzt Opel, wie beim Omega, auf schadstoffarme Motoren. Zudem wartet der 87er Ascona mit einer Reihe nützlicher Ausstattungen auf – ab Werk und ohne Mehrpreis.

Wichtigste Neuerung sind die beiden Vierzylinder-Triebwerksreihen mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum, die hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen bieten. Dies erreichten die Opel-Ingenieure bei der Konstruktion etwa des 1,6-l-Aggregats (82 PS) durch einen relativ großen Kolbenhub, den Einbau neuer, besonders leichter Kolben und Pleuel sowie einer neuen Nockenwelle. Das serienmäßig angebotene 1,6-l-Euronorm-Triebwerk mit ungeregeltem Katalysator leistet 75 PS und ist als schadstoffarm anerkannt. Es spart rund 2200 Mark Kfz-Steuern. Basismotor im Ascona GT ist die 82-PS-Maschine, die wahlweise und ohne Mehrpreis auch für die Versionen LS, GL und GLS geordert werden kann. Der 1,6er Motor mit 75 PS ist auch mit der aus Corsa und Kadett bekannten Multec-Zentraleinspritzung und geregeltem Katalysator erhältlich (Steuerersparnis ebenfalls 2200 Mark).

Wagen, die mit diesem Triebwerk (oder dem 2,0i-Kat) ausgestattet sind, besitzen zusätzlich Aktivkohle-Kammern, die ein Entweichen von Kohlenwasserstoffen aus dem Kraftstoffsystem verhindern. Opels Bemühen um Umweltschutz zeigt sich nicht nur in diesem Detail: Alle neuen Ascona haben jetzt auch hinten asbestfreie Bremsbeläge.

Neukonstruiert ist auch der Zweiliter-Einspritzer, der den 1,8i-Motor ablöst und 115 PS leistet (mit und ohne Katalysator). Serienmäßig mit Motronic-System (Computersteuerung von Zündzeitpunkt und Einspritzmenge) und Fünfganggetriebe ausgerüstet, begnügt sich der Ascona 2,0i mit durchschnittlich 7,8 Liter Kraftstoff (Euromix-Wert). Übrigens können alle Ascona-Motoren ohne Katalysator wahlweise mit verbleitem oder preiswerterem bleifreien Super bzw. Normalbenzin gefahren werden. Weiter im Programm bleibt der 1,6-l-Diesel mit 55 PS, der jetzt noch laufruhiger und verbrauchsfreundlicher ist.

Feinschliff im Detail ist der Karosserie des 87er Ascona zugute gekommen, der in den Ausstattungsvarianten LS, GL, GLS und GT erhältlich ist. Alle Versionen haben in Wagenfarbe lackierte Frontspoiler und Kühlergrill-Verkleidung, klare Blinkergläser vorn und dunkel getönte Heckleuchten. Sie erhielten neue Sitzbezüge und im Cockpit Rundinstrumente mit noch leichter ablesbaren Anzeigenskalen. Alle vier- und fünftürigen Modelle haben darüber hinaus serienmäßig höhenverstellbare Sicherheitsgurte für die Vordersitze.

Der Ascona LS ist ab Werk, zusätzlich zur bisherigen Ausstattung, mit 165er Reifen und einer Nebelschlußleuchte ausgerüstet. Das GL-Modell, das nur noch vier- bzw. fünftürig geliefert wird, beinhaltet ab sofort Zentralverriegelung, einen von innen einstellbaren Beifahrer-Außenspiegel sowie ein abschließbares Handschuhfach. Zusätzlich zur GL-Ausstattung besitzt die komfortable GLS-Version ein Stereo-Cassettenradio mit Automatik-Antenne, 185er Reifen, Fahrersitz-Höhenverstellung sowie elektrisch einstell- und heizbare Außenspiegel rechts und links.

Letztere hat auch die Sportversion GT, bei der spezielle Schwellerverkleidungen sowie ein in Wagenfarbe lackierter Heckspolier auf der Kofferraumhaube serienmäßig sind. Als neue Sonderausstattung wird in den kommenden Monaten ein speziell auf den Ascona abgestimmtes, elektronisches Anti-Blokkier-Bremssystem das Programm ergänzen.

(Eine Übersicht über das Ascona-Motorenprogramm finden Sie auf Seite 2).

Nicht nur mit neuem Gesicht präsentiert sich der 87er Ascona, auch im Innenraum und unter der Motorhaube hat sich gegenüber dem Vorgängermodell einiges getan.

Markant: Dunkel getönte Leuchteinheiten prägen das Ascona-Heck. Beim GT ist der Spoiler in der jeweiligen Wagenfarbe lackiert.

Sparsam

Rund zehn Prozent weniger Kraftstoff als der bisherige 1,6-S-Motor benötigt das neue 1,6er Triebwerk mit 82 PS. Verbrauch auf 100 Kilometer (mit Fünfganggetriebe, alte Werte in Klammern): Stadtverkehr 8,5 (9,8); 90 km/h 5,3 (5,7); 120 km/h 7,1 (7,6) und Euromix 7,0 (7,7) Liter. Die Verbrauchswerte für den Zweiliter-Einspritzer je 100 Kilometer: 10,2 Liter im Stadtverkehr, 5,7 bei Tempo 90, 7,4 bei 120 km/h, was einen Euromix-Durchschnittsverbrauch von 7,8 Liter ergibt.

In dieser Ausgabe

Sprinter-Qualitäten zeigt der GSi, schon bisher keiner der langsamsten, mit dem neuen, 130 PS starken Zweiliter-Motor. Was sich sonst noch getan hat beim '87er Kadett, erfahren Sie auf *Seite 2*

Sati(e)risches hat PEK-Mitarbeiter Zerbe mit spitzer Feder zu Papier gebracht. Den Verse-Schmied stellt die *Opel Post* vor auf *Seite 3*

Drastisch gesunken ist in Rüsselsheim die Zahl der Verbesserungsvorschläge im 1. Halbjahr. Ein Grund: zu lange Bearbeitungszeiten. *Seite 4*

30 000 Mark Beute „machte" ein 20jähriger Seriendieb bei Opel. Nach drei Wochen schnappte ihn die Kripo. *Seite 5*

In drei Sekunden von Null auf Hundert – beim Kart-Racing eine ganz normale Sache. *Seite 8*

75 Jahre Berufsausbildung – „ein herausragendes Ereignis"

Nicht jeder muß Minister werden

fmv Rüsselsheim. „Eine solide Berufsausbildung ist der beste Proviant für den Weg durchs Arbeitsleben" – ein Satz aus berufenem Munde. Denn jener Norbert Blüm, der vor mehr als 30 Jahren bei Opel an der Drehbank stand, ist heute Bundesarbeitsminister. Er hielt die Festrede anläßlich eines Jubiläums, das Opel mit berechtigtem Stolz feierte: 75 Jahre Berufsausbildung.

Wie sehr sich in einem dreiviertel Jahrhundert die Ausbildung gewandelt hat, davon konnten sich mehrere hundert Jubiläumsgäste aus Politik und Wirtschaft, darunter auch zahlreiche Auszubildende, bereits im Foyer des Rüsselsheimer Stadttheaters ein Bild machen. Die Rauchwölkchen ausstoßende Dampfmaschine und die hydropneumatisch-sensorgesteuerte Apparatur, die leise zischend Jubiläumsstempel auf die Einladungskarten preßte, markierten Beginn und (momentanes) Ende einer industriellen Epoche.

„Dieser Tag", meinte Vorstandsvorsitzender Dr. Herke in seiner Festansprache, „ist ein herausragendes Ereignis in der Unternehmensgeschichte." Nicht nur in der Person Norbert Blüms werde deutlich, wie weit man es als Opel-Azubi bringen könne. Bekanntlich haben sich die ehemaligen Lehrlinge Ferdinand Beickler und Friedrich W. Lohr für eine nichtpolitische Laufbahn entschieden . . .

In einer lebendig-alltagsnahen Rede erinnerte sich GM-Europa-Präsident Beickler „mit Freude" seiner Ausbildungszeit, wenngleich damals der Unterricht noch außerhalb der Arbeitszeit stattgefunden habe. Zwar sei er nicht mehr, wie die ersten Opel-Lehrlinge, in den Genuß eines Konfirmationsanzuges gekommen, dafür aber in eine allmorgendliche Viertelstunde Frühsport. Damals wie heute allerdings seien Lehrlinge auch unruhige Geister, denen man mit mehr Verständnis begegnen müsse und die ihrerseits vor allem eine Eigenschaft haben sollten: „Mut zur Zukunft."

„Die Weitsicht der Firmengründer ist uneingeschränkt zu loben, ja zu bewundern", urteilte der Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzende Richard Heller. Deshalb habe Opel „guten Grund, sehr selbstbewußt diesen Jubiläumstag zu feiern". Bildung sei heute mehr denn je ein lebenslanger Prozeß, und Opels lernzielorientierte Ausbildung habe „Maßstäbe gesetzt, um die uns die Fachwelt beneidet". Grundsätzlich verändert habe sich aber auch der Stellenwert von Weiterbildung: „Die Technik entwickelt sich in einem Tempo, das ohne geschichtliche Parallele ist."

„Eine gute Erstausbildung ist und bleibt das Einstiegsticket ins Berufsleben, ein lebenslanger Freifahrtschein ist sie jeoch nicht", betonte denn auch Arbeitsminister Blüm. Seit Jahren werde bei Opel berufliche Weiterbildung großgeschrieben; rund zehn Millionen Mark wurden dafür allein in den letzten sechs Jahren ausgegeben. Mehr als 5000 Mitarbeiter haben seit 1984 betriebliche Fortbildungsangebote genutzt – Engagement, das sich langfristig bezahlt macht. Blüm: „Wer ausgelernt hat, der ist ‚fertig'."

Ohne solide Basisbildung aber sei Fortbildung unmöglich. Eine qualifizierte Ausbildung sei zudem immer noch „der beste Schutz gegen Arbeitslosigkeit", meinte der Minister. Das Risiko, arbeitslos zu werden, sei ohne abgeschlossene Berufsausbildung dreimal höher als für Arbeitnehmer mit abgeschlossenem Beruf. Knapp 40 Prozent der Arbeitslosmeldungen entfielen heute auf Ungelernte, obwohl sie nur etwa ein Viertel aller Beschäftigten stellten. Auch liege die durchschnittliche Dauer der Arbeitslosigkeit bei Leuten ohne Berufsabschluß deutlich höher.

Eine wissenschaftliche Studie habe zudem gezeigt, daß die Zahl der Arbeitsplätze für Ungelernte von derzeit etwa 25 auf 20 Prozent im Jahr 2000 sinken werde. Blüm: „Bloße Routinevorgänge und reines Faktenwissen sind immer weniger gefragt. Einfache Tätigkeiten werden von Maschinen und Computern übernommen." Eine solide Berufsausbildung, vor allem aber eine qualifizierte und mithin zukunftsorientierte Weiterbildung werde deshalb immer wichtiger.

Das kostet der Omega

op Rüsselsheim. Mit Spannung erwartet, jetzt bekannt: die Preise für den Omega. Die viertürige Limousine kostet (jeweils mit dem schadstoffarmen 1,8-Euronorm-Motor) als GL-Version 25 830 Mark (unverb. Preisempf. inkl. MwSt.), als GLS 27 580 und als CD (mit dem 2,0-Liter-Kat-Triebwerk) 33 000 Mark. Die Preise der fünftürigen Caravans (jeweils mit 1,8-Euronorm): LS 24 570 Mark, GL 26 735 und GLS 29 400 Mark.

Motor-Sonderausstattungen: 1,8i = 820 Mark, 2,0i = 2350 Mark, 2,0i Kat = 2350 Mark, 2,3 Diesel = 1410 Mark und 2,3 Turbodiesel 3450 Mark. Das Viergang-Automatikgetriebe kostet 2400 Mark. (Zum Zeitpunkt der *Opel Post*-Umfrage waren die Preise noch nicht bekannt.)

Millionster Corsa gebaut

op Rüsselsheim/Zaragoza. Zweites Millionen-Jubiläum bei Opel in diesem Jahr: Nach dem einmillionsten Kadett der Serie E, der im Juli das Bochumer Werk verließ, lief Anfang September im Werk Zaragoza der millionste Corsa vom Band. Seit seiner Vorstellung im Herbst 1982 avancierte der in Rüsselsheim entwickelte Kompaktwagen in zahlreichen europäischen Ländern zum Marktführer seiner Klasse. Der mit Stufen- oder Schrägheck zwei- und viertürig lieferbare Corsa wird im GM-Werk Spanien in der Nähe von Zaragoza montiert, einem der modernsten Automobilwerke Europas. Dort wird zur Zeit mit voll ausgelasteter Kapazität gearbeitet, um die große Corsa-Nachfrage vor allem in den südeuropäischen Ländern erfüllen zu können. In den ersten sieben Monaten 1986 wurde mit über 173 000 Exemplaren des „frechen Kleinen" ein Produktionsrekord aufgestellt.

Frisch und flott: der „Millionär" aus Zaragoza.

Erzähltes erlebt **haben diese drei Herren. Der 90 Jahre alte Wilhelm Schmitt (links) begann 1910 bei Opel eine Ausbildung als Dreher, Wilhelm Hauf (88) lernte von 1912 bis 1915 den Beruf des Karosseriestellmachers, während sich sein Bruder Jakob (86, rechts) von 1914 bis 1917 zum Sattler (Polsterer) ausbilden ließ. Das legendäre Opel-„Puppchen" kennen die rüstigen Senioren nicht nur aus historischen Büchern; sie haben miterlebt, wie es in Rüsselsheim gebaut wurde.**

Kadett 1987: Neues GT-Modell und neue Motoren

Ein starker Jahrgang

op Rüsselsheim. Leistungsfähige neue Motoren und verfeinerte Ausstattungen der Modelle GT und GSi charakterisieren den Kadett-Jahrgang 1987. Die wichtigsten Änderungen:

- neues Zweiliter-Triebwerk mit 130 PS für den GSi,
- neues Zweiliter-Kat-Aggregat mit 115 PS ebenfalls für den GSi,
- neuer, drehmomentstarker 1,6-l-OHC-Motor mit 82 PS,
- neues 1,6-l-Kat-Triebwerk mit Multec-Zentraleinspritzung (75 PS),
- neues, attraktives GT-Modell,
- ein weiterentwickelter 1,6-l-Dieselmotor mit reduzierten Verbrauchswerten.

Für eindrucksvolle Fahrleistungen sorgt vor allem der vom modernsten Motronic-System gesteuerte Zweiliter für den GSi. Seine 130 PS machen den Sport-Kadett 206 km/h schnell und lassen ihn in 8,5 Sekunden von Null auf Hundert sprinten. Das Zweiliter-Katalysator-Triebwerk steht diesen Werten kaum nach: Spitze 200 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in neun Sekunden. Dieser Motor löst das bisherige 1,8-i-Triebwerk mit geregeltem Kat (100 PS) ab.

Äußerlich unterscheidet sich der GSi 2,0 vom bisherigen Modell durch serienmäßig breitere Reifen, ein ovales Auspuff-Endrohr und – für den, der genauer hinguckt – größere dimensionierte Bremsen und einen neuen Neun-Zoll-Bremskraftverstärker.

Mit neuer Ausstattung und einem neuen Basistriebwerk präsentiert sich der Kadett GT. Dieses preisgünstige Sport-Modell ist äußerlich an Bug- und Heckschürzen und einem besonderen Heckspoiler zu erkennen, die in Wagenfarbe lackiert sind. Geänderte Sitzbezüge und Türverkleidungen kennzeichnen den Innenraum des GT, der serienmäßig mit dem neuen 1,6-S-Motor (82 PS) ausgestattet ist. Dank einiger technischer Finessen ist er besonders sparsam im Kraftstoffverbrauch. Ausgerüstet mit einem Fünfganggetriebe, begnügt sich die GT-Limousine mit 6,5 Litern Super auf 100 Kilometern (Euromix-Wert). Wie der GSi 2,0 kann auch der Kadett 1,6 S mit bleifreiem Eurosuper (95 Oktan) gefahren werden, wenn im Motorraum ein kleiner Stecker umgesteckt wird. Der neue 1,6er Motor ist auch mit geregeltem Kat lieferbar und spart in dieser Version rund 2200 Mark Kfz-Steuer.

Noch sparsamer und leiser läuft jetzt der 1,6-l-Dieselmotor. In der Limousine mit Fünfganggetriebe begnügt sich der Selbstzünder mit 4,2 Litern auf 100 Kilometern bei Tempo 90, 6,0 Litern bei Tempo 120 und 6,6 Litern im Stadtverkehr – da freut sich die Brieftasche.

Basis-Triebwerk aller Kadett-Modelle bleibt der bewährte 1,3-l-Euronorm-Motor mit 60 PS, der rund 750 Mark Steuern spart und wahlweise mit bleifreiem Normalbenzin oder verbleitem Normalkraftstoff gefahren werden kann.

Nachwuchs in der Kadett-Familie: das Sport-Modell GT mit 82-PS-Serienmotor.

Hubschrauber und Spezial-Kamerawagen lieferten packende Fahraufnahmen vom Omega.

Filmaufnahmen mit allen Schikanen

Der Omega als Hauptdarsteller

Rüsselsheim. Die Szene war reif für einen Actionfilm: Staubaufwirbelnd fegt das Auto über einen schmalen Feldweg, verfolgt von einem tiefliegenden Hubschrauber, dessen Kufen fast die Halme des Kornfeldes streifen. Doch statt ratternder MP-Salven ertönt aus dem Cockpit über Funk die ruhige Anweisung: „Jetzt etwas zurückfallen lassen." Der Hauptdarsteller soll besser ins Bild rücken. Indes sitzt er nicht am Steuer des windschnittigen Autos; es ist das Auto selbst – der Omega.

Als es ihn offiziell noch gar nicht gab, stand, oder besser: fuhr er bereits vor der Kamera. Denn zur Einführung neuer Automodelle gehören nun einmal auch Filme. Schließlich sollen die Journalisten, die Vertragshändler und natürlich die Kunden (z. B. auf Ausstellungen) optimal über den Neuen informiert werden. Da wird ein Autowerk schon mal zum Filmemacher – gegen harte Konkurrenz. Denn das Publikum ist verwöhnt. Kein Fernsehabend ohne aufwendig produzierte Szenen. Vor allem Werbespots haben nicht selten eine wochenlange Produktionszeit hinter sich, bevor sie über die Mattscheibe flimmern.

Da bildet auch der Omega-Film keine Ausnahme. Fast ein Vierteljahr dauerte seine Produktion, an zehn Drehtagen wurden rund drei Kilometer Filmmaterial „verdreht". Und es wurden alle filmtechnischen Register gezogen. Angefangen vom Spezialhubschrauber mit schwingungsfreier Kameraaufhängung bis hin zu einem Kamerawagen, der eigens zur Aufnahme dynamischer Fahrszenen umkonstruiert wurde. Heinrich L. Jakob, in der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit zuständig für Foto- und Filmaufnahmen: „Der gehört einem Münchner Actionfilm-Spezialisten und wirkt bei fast jeder Verfolgungsjagd mit."

Sich der „Verfolgung" zu entziehen, versuchte das Produktionsteam. Denn trotz der nicht eben unauffälligen Geräte sollte die Filmaktion möglichst wenig Aufsehen erregen, um dem Omega nicht schon vor seiner offiziellen Vorstellung die Schau zu stehlen. Also fanden die Aufnahmen auf entlegenen Landstraßen und Wirtschaftswegen statt.

Jakob: „Wir haben das Ganze generalstabsmäßig geplant. Die Behörden waren informiert, Polizei trat nur auf den Plan, wenn es unumgänglich war, etwa zur kurzzeitigen Sperrung einer Straße für den Hubschrauber-Tiefflug. Wenn Schaulustige eintrafen, hatten wir die Szenen meist schon im Kasten und rückten zum nächsten Drehort ab."

Zwei Tage nach Abschluß der Dreharbeiten lief das entwickelte Material über den Schneidetisch, wo es auf 21 Minuten Gesamtlänge gebracht wurde. Gezeigt wird der Omega-Film, der in vier Sprachen synchronisiert wurde, im Rahmen einer Audiovisions-Schau auf einer über zwölf Quadratmeter großen Leinwand. „Der Omega", ist Jakob überzeugt, „wird eine große Nummer".

Action-Spezialist: mit der Kamera immer dicht am Heck.

Wie der Motorjournalist Wolfgang Hocke die Omega-Präsentation erlebte

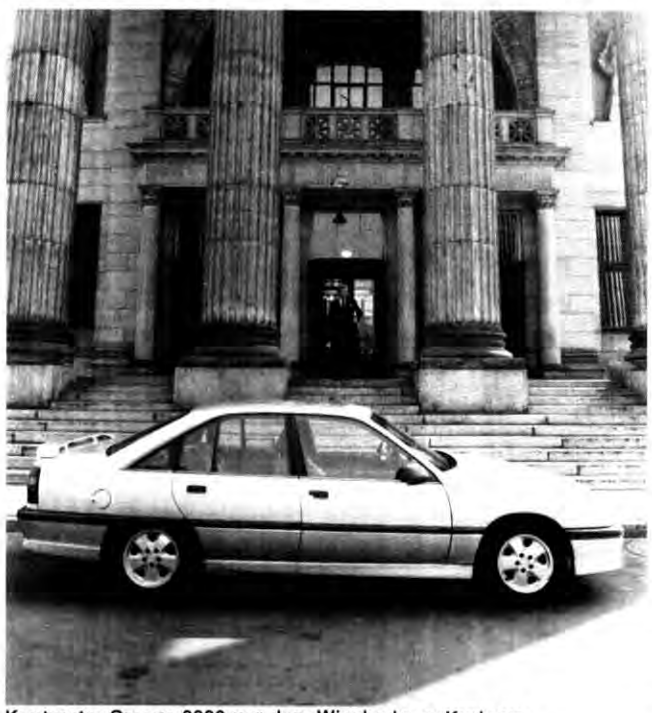
„Ein eindrucksvoller Auftakt"

Sowohl für die Automobilindustrie als auch für die in- und ausländischen Fachjournalisten von Presse, Hörfunk und Fernsehen gehört die Vorstellung eines neuen Autos zum Alltagsgeschäft. Denn schließlich sollen möglichst viele Leute möglichst viel über den Neuen, in diesem Fall den Omega, erfahren. Klar, daß das neue Auto im Mittelpunkt steht und nicht die Vorstellung als solche. Doch auch in seiner Öffentlichkeitsarbeit steht Opel im Wettbewerb mit anderen Automobilunternehmen. Deshalb hat die Opel Post einen der erfahrensten deutschen Auto-Fachjournalisten um sein Urteil über die Omega-Präsentation in Wiesbaden gebeten: Wolfgang Hocke, der unter dem Pseudonym „Christophorus" mehr als 5400 Glossen in vielen Zeitungen veröffentlichte, hat mit automobilen Neuvorstellungen einschlägige Erfahrung; er hat weltweit über 1000 Modellpräsentationen miterlebt. Hier sein Eindruck von der Omega-Vorstellung.

„Auto-Premieren sind für Motorjournalisten reine Routinesache. Der Ablauf vollzieht sich meist in gewohntem Rhythmus: Vorhang auf, Pressekonferenz, Diskussion, Test-Trip zum Kennenlernen. Das wär's auch schon. Das Gefühl knisternder Spannung hält sich in Grenzen.

Beim Omega war das anders. Die Opel- ‚Mobilmachung' im Wiesbadener Kurhaus dürfte noch lange für Gesprächsstoff sorgen. Was das Opel-PR-Team sich dazu einfallen ließ, verriet Liebe zum Detail, setzte Maßstäbe. Annähernd tausend Autokritiker aus 19 Ländern waren sich wohl einig: eine Präsentation zum Anfassen. Mich faszinierte schon die Einstimmung. Der Omega rollte an – zunächst über die Leinwand. Ein wahrer Augen- und Ohrenschmaus. Hier wurde Harmonie zum starken Erleben: Roboter im Walzertakt und Fahrgenuß im Omega.

Absoluter Höhepunkt: das Rendezvous mit dem neuen Star. Bei einem Praxistest, der so recht nach dem Geschmack von Journalisten war, die sich zur Gründlichkeit verpflichtet fühlen. Kein Probegalopp um vier Ecken, sondern sage und schreibe 771,9 Kilometer Strecke zur Auswahl. Kreuz und quer durch abenteuerliche Regionen westlich des Rheinstromes. Und das alles ohne langes Rätselraten, wann man wo in welche Richtung abzubiegen hat. Ein Roadbook mit metergenau stimmendem Streckenverlauf schützte vor Kursabweichungen – da hat das Presseteam Maßarbeit geleistet. Alles in allem: ein Auftakt wie am Schnürchen. Ich fand's schlicht eindrucksvoll."



Kontraste: Omega 3000 vor dem Wiesbadener Kurhaus.

Die Ascona-Motoren im Überblick

Motor	Ascona LS Limousine 2-, 4- und 5türig	Ascona GL Limousine 4- und 5türig	Ascona GLS Limousine 4- und 5türig	Ascona GT Limousine 2türig	Ascona GT Limousine 4- und 5türig
1,6 Euronorm 55 kW (75 PS)	serienmäßig	serienmäßig	serienmäßig	—	—
1,6 S 60 kW (82 PS)	wahlweise (ohne Mehrpreis)	wahlweise (ohne Mehrpreis)	wahlweise (ohne Mehrpreis)	serienmäßig	serienmäßig
1,6i Kat 55 kW (75 PS)	Sonderausst.	Sonderausst.	Sonderausst.	—	—
2,0i 85 kW (115 PS)	Sonderausst.	Sonderausst.	Sonderausst.	Sonderausst.	Sonderausst.
2,0i Kat 85 kW (115 PS)	Sonderausst. (nicht 2tür. Limousine)	Sonderausst.	Sonderausst.	—	Sonderausst.
1,6 Diesel 40 kW (55 PS)	Sonderausst.	Sonderausst.	Sonderausst.	—	—

Opel ist Marktführer

„Sauber" ist gefragt

op Rüsselsheim. 50 307 Zulassungen von Opel-Modellen mit schadstoffarmen Benzin-Motoren hat das Flensburger Kraftfahrt-Bundesamt in den ersten fünf Monaten dieses Jahres registriert. Damit ist das Unternehmen Marktführer auf dem Gebiet der Fahrzeuge mit schadstoffreduzierten Otto-Triebwerken, gefolgt von Volkswagen (37 597), Daimler-Benz (27 689) und BMW (26 285). Im Juni wurden knapp 15 000 Opel mit schadstoffarmen Benzin-Motoren zugelassen (VW rund 12 000, Daimler-Benz 6500 und BMW 5300).

Nach dem Kadett (seit Mai serienmäßig mit dem 1,3-Euronorm-Motor) stattet Opel deshalb ab sofort auch Ascona (mit 1,6-Euronorm, 75 PS) und Omega (mit 1,8-Euronorm, 82 PS) ohne Aufpreis mit schadstoffreduzierten Triebwerken aus. Beide erfüllen die in Europa geltenden Abgasvorschriften mit einem ungeregelten Katalysator und sind auf Jahre von der Kfz-Steuer befreit (Ersparnis rund 2200 Mark).

Der Trend zu „sauberen" Benzinern hält bei Opel auch weiter an: 68 Prozent aller im Juli bestellten Kadett mit Otto-Triebwerken (Ascona: 69 Prozent) wurden schadstoffreduziert geordert. Die Nachfrage nach „sauberen" Kadett (Benziner und Diesel) lag im Juli bei 85 Prozent (Ascona: 77) aller Bestellungen.

Blitzlicht

Weiterbildung ist gefragt: Seit 1982 haben bundesweit jährlich mehr Arbeitnehmer erstmals an einer beruflichen Fortbildungsmaßnahme teilgenommen. Waren es vor vier Jahren noch 266 000 neue Teilnehmer, so werden es 1986 geschätzt 450 000 sein. Auf die Frage „Warum bilden Sie sich weiter?" gab fast die Hälfte aller Befragten (48 Prozent) als Ziel die Erhaltung und den Ausbau ihrer beruflichen Kenntnisse an. 22 Prozent erhofften sich „beruflichen Aufstieg", elf Prozent bildeten sich aus Gründen einer Umschulung weiter, und neun Prozent rechneten sich „bessere Vermittlungschancen" auf dem Arbeitsmarkt aus („Sonstiges" nannten zehn Prozent).

Bei Opel nehmen rund 240 Mitarbeiter täglich an Lehrgängen der Fachlichen Weiterbildung teil – in Zeiten schnellen technischen Wandels eine Notwendigkeit. Denn „ausgelernt" hat heute nur derjenige, der vor dem Fortschritt seine Augen verschließt. **fmv**

Opel Post

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich
Chefredaktion: Frank M. Vollmer
Sekretariat: Irene Lukas
Mitarbeiter in den Werken: Horst von Dieken (Bochum) und Heidi Adam (Kaiserslautern)
Layout: Hans Günter Schmitz, Georg Rott, GDS Grafik-Design-Service
Satz: Darmstädter Echo, Holzhofallee 25–31, 6100 Darmstadt
Druck: Mainzer Verlagsanstalt, Pressehaus, 6500 Mainz
Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/664057

PEK-Techniker Jürgen Nöll restauriert eine Opel-Motoclub

„Rassige Schönheit" in Form gebracht

Nöll ist zufrieden: Wie neu sehen die bislang restaurierten Teile der alten Motoclub aus.

Rüsselsheim. „Viele Leute denken auf den ersten Blick, das sei das neueste Modell von Suzuki", lacht Jürgen Nöll. Das Motorrad-Gerippe, das bei Ausstellungen für erhebliches Aufsehen sorgt, ist allerdings fast 60 Jahre alt und stammt von einem Hersteller, von dem nur wenige wissen, daß er überhaupt je Motorräder gebaut hat. Es ist die „Motoclub" von Opel.

PEK-Techniker Nöll wäre kein echter Motorradnarr, hätte er nicht zugegriffen, als vor gut zwei Jahren überraschender Besuch vor dem Rüsselsheimer Hauptportal aufkreuzte. Ein Zweiradfahrer aus der Tschechoslowakei war mit seiner 1929 gebauten „Motoclub" über die Grenze gekommen, um den seltenen Motorrad-Veteran in der Opelstadt zu Geld zu machen. Als weder das Werk noch das städtische Museum Interesse an dem zwar fahrtüchtigen, aber arg heruntergekommenen Gefährt zeigten, ließ Nöll sich nicht lange bitten.

Daß er sich mit dem alten Motorrad eine Menge Arbeit aufgehalst hatte, wußte der Mann aus Königstädten von vornherein. Die Maschine war vom Originalzustand weit entfernt und mit gelb-roter Farbe bemalt. „Sogar der Sattel war mit Ölfarbe zugeschmiert", erzählt Jürgen Nöll, der seither ungezählte Stunden restaurierend an der „Motoclub" verbrachte.

Unter den Händen des kundigen Veteranen-Fachmanns ist zwar noch keine fertige Original-Motoclub entstanden, doch die bisher geleistete Arbeit kann sich sehen lassen. Rahmen, Motor, Tank und Sattel befinden sich wieder in einem Zustand, als hätten sie gerade das Werk verlassen. Und schon die „halbe" Motoclub läßt erkennen, welch beeindruckendes Stück Technik das Werk Ende der zwanziger Jahre auf zwei Räder stellte.

„Die Motoclub – ein Automobil auf einer Spur. Keine mühselige Balance mehr, kein Ermüden. Es fährt von selbst. Es wird möglich, freihändig selbst im 100-Kilometer-Tempo über Schlaglöcher zu jagen" – so textete vor 60 Jahren ein enthusiastischer Werbemann über das neue Opel-Produkt. Bei aller Übertreibung – die „Motoclub" kam tatsächlich einer kleinen Revolution im einstigen Motorradbau gleich – sowohl in der Technik als auch im Styling. „Das Motorrad war damals seiner Zeit voraus. Das war wohl auch der Grund dafür, daß es sich nicht verkaufte und heute kaum noch Exemplare davon existieren", meint Jürgen Nöll.

„Welch rassige Schönheit! Silberfarben alles Metall, rot alle übrigen Teile" – was der Werbetext anpreist, würde in Farbe und Design ziemlich genau den heutigen Zeitgeschmack treffen. Die „Motoclub" folgte einer in den zwanziger Jahren aufkommenden (und noch immer aktuellen) Zeitströmung, daß sich die Form an der Funktion ausrichtet, daß Technik auch eine künstlerische Ausdrucksform sein kann. „Die Technik ist die Weiterentwicklung der Kunst", befand Ernst Neumann-Neander, ein Grafiker, Designer und Techniker, von dem der „Motoclub"-Entwurf stammte.

Das unkonventionelle Motorrad machte bei Opel – damals immerhin schon größter Autoproduzent in Deutschland – einen solchen Eindruck, daß man sich entschloß, das Fahrzeug in Lizenz zu bauen. Mit der Motorradproduktion hatte das Werk schon 1901 begonnen, sich aber vornehmlich auf kleine Einzylindermotoren konzentriert. Als immer mehr Autos gefragt waren, stellte Opel die Motorrad-Produktion weitgehend ein; auch für die Herstellung der Motoclub war in Rüsselsheim kein Platz. Sie wurde in den zum Konzern gehörenden Elite-Diamant-Werken bei Zwickau montiert.

Was damals technisch up to date war, fand in der Motoclub Verwendung. Die meisten Motorräder jener Zeit hatten einen Stahlrohrrahmen – Opel baute mit genieteten Preßstahlprofilen. Schließlich wurde das Fahrzeug nicht lackiert, sondern „cadmiert". „Das war etwas völlig Neues und sollte besonders gegen Rost schützen", vermutet Jürgen Nöll. Für Neanders Motorrad entwickelte Opel zwei Motor-Versionen mit 500 Kubikzentimetern und einem Zylinder. Die seitengesteuerte Ausführung brachte eine Leistung von 16 PS, während die sportliche Version in der Maschine von Jürgen Nöll mit obenliegender Ventilsteuerung 22 PS leistet. „Ein äußerst fortschrittliches Triebwerk, das in mancher Hinsicht selbst mit modernen Maschinen keinen Vergleich zu scheuen braucht", urteilte im vergangenen Jahr die Fachzeitschrift „Motorrad".

Das sportliche Zweirad, das seinerzeit stattliche 1265 Reichsmark kostete, gibt auch einem Experten wie Jürgen Nöll noch immer Rätsel auf. Zu vielen Teilen fehlen die Unterlagen: Um ein Originalteil wie etwa die Benzinuhr nachbauen zu können, sucht der PEK-Mann weitere Informationen. Auch die genaue Optik der 22-PS-Motoclub ist ihm noch nicht ganz klar. „Vielleicht hatte die Maschine damals sogar rote Reifen", vermutet der Veteranen-Fan. Für erhellende Auskünfte ist Jürgen Nöll (Opel-Tel.: 4882 oder privat 32545) dankbar.

Ulli Weber

20 Kilo Spannkraft sind pro Schuß erforderlich; mit über 120 km/h bohrt sich der Pfeil in die bis zu 90 Meter entfernten Zielscheiben.

Keine Ähnlichkeit mit einem „Flitzebogen": Die Ausgleichsgewichte an Trebers Sportbogen sollen ein „Verwackeln" des Schusses verhindern.

Bogenschütze Ewald Treber

Meist trifft er ins Schwarze

Rüsselsheim. Ein scharfes Auge und eine ruhige Hand – das braucht Ewald Treber, wenn er auf den Spuren des Meisterschützen Robin Hood wandelt. Mit drei hessischen Meistertiteln und einem sechsten Platz bei der Deutschen Meisterschaft im Bogenschießen hat der Abteilungsleiter Chassis-Werkslayout seine Zielsicherheit zur Genüge unter Beweis gestellt. Als erster Vorsitzender des Bogensportclubs „Wüster Forst", der vor zehn Jahren von PEK-Mitarbeitern gegründet wurde, weiß der 53jährige Rüsselsheimer, wie man mit Pfeil und Bogen ins Schwarze trifft.

„Das Bogenschießen ist wohl die älteste Sportart der Welt", sagt Treber. „Vor Tausenden von Jahren begannen unsere Vorfahren, mit dieser Jagdwaffe für ihr täglich Brot zu sorgen." Der Bogen hat sich kaum verändert. Zwar werden moderne Sportbögen computergenau berechnet, mit Ausgleichsgewichten bestückt, die das Schwingen des Bogenschaftes dämpfen sollen und schon seit einigen Jahren nicht mehr aus Eichenholz hergestellt, doch ist die ursprüngliche Form dieser Waffe erhalten geblieben. Gestiegen sind die Kosten: „Für eine komplette Turnierausrüstung muß man zwischen 2000 und 3000 Mark anlegen." Anfängern greift der Club deshalb unter die Arme: „Wir stellen Neulingen eine Ausrüstung zum Trainieren zur Verfügung", erklärt Treber.

Um bei Wettkämpfen erfolgreich zu sein, braucht der Schütze nicht nur ruhige Hand und scharfes Auge, sondern auch einiges an Kondition. Turniere gehen meist über einen ganzen Tag. Je 36 Pfeile werden von den Herrenmannschaften auf vier verschiedene Distanzen geschossen. Die Zielscheibe aus gepreßtem Stroh wird dabei in 90, 70, 60 und 30 Meter Entfernung anvisiert. Der Bogen aus Aluminium-Spritzguß und die Sehne aus Kevlar müssen dabei 144mal mit einer Kraft von rund 20 Kilogramm gespannt werden. „Einige unserer Spitzensportler machen deshalb regelmäßig Krafttraining, um ihr Pensum zu überstehen."

Mehr als 120 Stundenkilometer schnell ist der Aluminium-Pfeil, wenn er schwirrend von der Sehne schnellt. "Würde ein Mensch getroffen, trüge er mit Sicherheit schwere Verletzungen davon", meint Treber. Die Sicherheitsbestimmungen sind deshalb sehr streng: „Anfänger dürfen niemals alleine trainieren, ihnen steht immer ein geübter Schütze mit Rat und Tat zur Seite." Unfälle hat der Bogensportclub „Wüster Forst" in seiner zehnjährigen Vereinsgeschichte noch nicht beklagen müssen.

„Erfreulich ist vor allem, daß Bogenschießen ein richtiger Familiensport sein kann," freut sich Treber. „Fast die Hälfte unserer Mitglieder kommen mit dem Ehepartner und den Kindern zum Training." Daß das Alter dem Zielen mit Pfeil und Bogen kaum Grenzen setzt, beweisen die sportlichen Erfolge des Opel-Mitarbeiters. Treber war 43 Jahre alt, als er zum ersten Mal die Sehne eines Bogens spannte.

Michael Kirchberger

Die Podehammeleien des Günther Zerbe

Gern stichelt er mit spitzer Feder

mk Nackenheim. Wenn sich Günther Zerbe Papier und Bleistift zurechtlegt, dann bleibt kaum jemand ungeschoren. Der 47jährige PEK-Mitarbeiter in Rüsselsheim schreibt und sticheln mit spitzer Feder dort, wo seiner Meinung nach Kritik angebracht ist. Unter dem Titel „Sati(e)rische Podehammeleien" hat er nun im Selbstverlag seine literarischen Seitenhiebe in Buchform zusammengefaßt.

„Podehammel", so werden bei uns in Rheinhessen die Stechmücken genannt, daher der Name für mein Buch", erzählt der Dichter. In seinen satirischen Geschichten tauchen, ähnlich wie in Fabeln, noch viele andere Tiere auf. Da gibt es den Kater Jimmy, den Dackel Waldi, das Entenpaar Paul und Malvine und schließlich den Frosch Quaky, der die Erlebnisse der Darsteller in Zerbes Gedichten kommentiert.

„Ich glaube schon, daß ich mit meinen kleinen Geschichten auf Mißstände hinweisen kann", meint der Opel-Mitarbeiter. „Heute lassen sich zu viele Menschen nur noch von Schlagzeilen beeinflussen, zu wenige denken selbst. Mit meinen Podehammeleien möchte ich deshalb auch Denkanstöße geben." Das Schreiben hat Zerbe – wie viele andere Satiriker – als „Fassenachter" gelernt. In der närrischen Zeit liefert er Texte für Reden in der Bütt.

Der erste Preis bei einem Dichterwettstreit machte ihm Mut, seine Reime zu veröffentlichen. Anerkennung dafür hat er mittlerweile sogar von höchster Stelle erhalten: „Ich wußte, daß der Bundespräsident eine Ader für Gedichte hat, und so habe ich ihm ein Exemplar der Podehammeleien geschickt." Die Antwort kam postwendend: Voll des Lobes bedankte sich von Weizsäker für den Band des Opel-Mitarbeiters.

„Wenn ich nicht einschlafen kann, habe ich oft die besten Ideen." Meist schreibt er daher nachts. Im Augenblick erfreut sich der Dichter jedoch eher an realen denn an geistigen Höhenflügen. Am Steuerknüppel seines Segelflugzeugs ist er auf der Suche nach thermischen Aufwinden und zieht seine Kreise über dem Rhein-Main-Gebiet. „Beim Fliegen bleibt keine Zeit, um ans Dichten zu denken, da muß man sich voll auf das Flugzeug konzentrieren." Im Herbst will Zerbe aber wieder den Bleistift spitzen: „Vielleicht habe ich bis dahin auch einen Verlag gefunden, der meine Gedichte herausgeben möchte."

Das aktuelle Büchlein ist in „Heimarbeit" entstanden. Gesetzt auf einen Mikrocomputer und gedruckt von einem Bekannten, konnten die Herstellungskosten des rund 200 Seiten starken Bandes gering gehalten werden. Zwölf Mark kosten die „Podehammeleien", Zerbe hat noch einige Rest-Exemplare der ersten Auflage. „Wenn Nachfrage besteht, würde ich eben noch ein paar Bücher nachdrucken lassen."

Fliegender Dichter: PEK-Mitarbeiter Zerbe

VV-Wesen: Zahl der Vorschläge sank um 30 Prozent

„Bearbeitungszeiten sind noch zu lang"

fmv Rüsselsheim. Um rund 30 Prozent ist die Zahl der Verbesserungsvorschläge sowie die Beteiligung am VV-Wesen im Werk Rüsselsheim im ersten Halbjahr 1986, verglichen mit dem Vorjahreszeitraum, gesunken. Die geringe Beteiligung führt VV-Chefin Angelika Petri im wesentlichen auf „zu lange Bearbeitungszeiten" einzelner Vorschläge zurück: „Wir haben in etlichen Bereichen feststellen müssen, daß die Bearbeitung von Vorschlägen immer wieder zugunsten von Projektvorhaben hinausgeschoben wird."

Dies führe zu unvertretbar langen Verweilzeiten in den Fachbereichen. „Trotz regelmäßigen Anmahnens" seien „ein bis zwei Jahre" für die Beurteilung eines Vorschlages in einem einzigen Fachbereich „kein Einzelfall". Daß es auch schnell geht, zeigt die Bearbeitungszeit der vorselektierten Verbesserungsvorschläge mit hohem Einsparungspotential: Sie liegt bei nur etwa einem Jahr! Solche Vorschläge können mithin durchschnittlich 2,2 Jahre früher als bisher in die Tat umgesetzt werden. Allerdings: Sie machen nur rund ein halbes Prozent des Gesamtvolumens aus. „Wir können die Bearbeitungszeit nur dann deutlich senken, wenn die betrieblichen Vorgesetzten ihren mit der VV-Prüfung beschäftigten Mitarbeitern jede mögliche Unterstützung geben", meint Angelika Petri.

Erstaunlich: Vor allem Vorschläge, die letztlich mit einer Höchstprämie von 50 000 Mark honoriert wurden, haben zum Teil jahrelange Bearbeitungszeiten hinter sich. Und ein Großteil ist erst im zweiten, manchmal sogar erst im dritten „Anlauf" angenommen worden. Auch darin sieht das Vorschlagswesen ein Problem: „Die Überprüfung in den Fachbereichen muß deshalb noch sorgfältiger als bisher erfolgen." Als besonders wichtig erachtet es Frau Petri zudem, daß abgelehnte Vorschläge ausreichend begründet werden. Dies liegt auch im Interesse der Fachabteilung – ansonsten folgt die Reklamation postwendend.

Strahlend **nahm sie in Rüsselsheim ihren Kadett in Empfang: Olga Nemes, Deutsche Meisterin im Tischtennis-Einzel, -Doppel und -Mixed, Dritte der Europa-Rangliste, Fünfte der Weltrangliste. Seit knapp drei Jahren ist die gebürtige Rumänin in der Bundesrepublik und spielt für den ATSV Saarbrücken. Eigens zur Übergabe des Stufenheck-Kadett 1,6 S war sie an den Main gekommen, wo sie die Wagenschlüssel von PR-Direktor Horst Borghs entgegennahm. Mit der deutschen Sprache hat sie ebensowenig Probleme wie mit ihren Gegnern an der Tischtennisplatte: Fast akzentfrei bedankte sich die 18jährige für Borghs' Gute-Fahrt-Wünsche.**

Am 30. November ist Anmeldeschluß

Jugend forscht '87

op Hamburg. Durch Einsichten zu Aussichten kommen. Und Durchblick gewinnen. Darum geht es auch in der 22. Wettbewerbsrunde von „Jugend forscht 1987". Anmeldeschluß ist der 30. November dieses Jahres. Teilnahmebedingungen und Informationsmaterial können kostenlos angefordert werden bei der Stiftung Jugend forscht in 2000 Hamburg 52, Notkestraße 31.

Mitmachen können junge Leute bis 22 Jahre, egal ob Schüler oder Student, Azubi oder junge Angestellte. Wer noch keine 16 Jahre alt ist, startet in der Wettbewerbssparte „Schüler experimentieren". Geforscht werden kann allein oder in einer Gruppe bis zu drei Teilnehmern.

Das Thema kann frei gewählt werden, es muß nur in die Fachgebiete Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik/Informatik, Physik, Technik oder zum Sonderpreisthema Arbeitswelt passen. Zusätzlich ausgezeichnet werden Arbeiten, die im Rahmen des Sonderpreises Umwelt einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Zu gewinnen sind Geldpreise, Studienaufenthalte und -reisen im Gesamtwert von 100 000 Mark.

Verschiedenes

Haus oder 4-Zimmerwohnung in Nauheim oder Rüsselsheim bei tierliebenden Leuten zu mieten gesucht, Tel.: 06152/63260.

2 Hundewelpen, 6 Wochen alt, Mutter Jagdhund, in gute Hände zu verschenken, R. Hauzel, Opel Tel.: 4895, priv.: 06122/4416.

Alarmanlage Marke „Noerl" für 2-Familienhaus oder für Geschäftszwecke günstig zu verkaufen, TV und Video-Schrank, Eiche rustikal, Maße: B 96 × T 42,5 × H 75 cm, VHB 100 DM, Tel.: 06152/54537.

Rasenmäher-Flymo, besonders geeignet für Hänge und unebenes Gelände, da auf Luftkissen schwebend, günstig zu verkaufen, Opel Tel.: 2769, priv.: 06142/32174.

Heckenschere Black & Decker, neuwertig – nur einmal benutzt, Messerlänge 60 cm, nur 150 DM (Neupreis 245 DM), Opel Tel.: 4655, priv.: 06142/63965.

3-Zimmer-Wohnung in Rüsselsheim oder Umgebung gesucht, Opel Tel.: 3866, priv.: 06104/44498.

Schwarzwald (1000 m)! Komf.-App. f. 2–4 P. ab 35 DM/Tag inkl. gr. Hallenbad; Sauna, Sol., Kurm.-Abt. i. Hs.; Loipenzentrum; 5 Lifte, Tel.: 5244, priv.: 06121/426311.

Bontempi-Orgel KP 722, Neupreis 1690 DM, 2 Maneale-Baßpedal, 1 Jahr alt, noch nicht benutzt, wird bis Weihnachten aufbewahrt, für 1100 DM VHB zu verkaufen, Tel.: 02369/76536.

Ferienwohnung in Fehmarn vom 25. 10. – 31. 10. für 3 Personen oder Zimmer, evtl. mit Frühstück, gesucht, Tel.: 02302/31417.

Kindersportwagen, Sommer- und Winterfußsack 100 DM, Holzschaukelpferd 20 DM, Paidi-Kinderbett 60 DM, ohne Matratze zu verkaufen, Tel.: 06142/71885.

3-Zimmer-ETW in Rüsselsheim, sehr guter Zustand, Einbauküche, Fassadensanierung, mit Pkw-Abstellplatz zu verkaufen, Tel.: 06142/13215.

auto motor und sport, Motorrad, ATZ, Prospekte 1970–1986 billig abzugeben, H. Dreyer, Opel Tel.: 68626, priv.: 06142/63888.

Schneider-Compact-Anlage inkl. Lautsprecher, 1-a-Zustand, NP 1350 DM, ca. 6 Jahre alt, für 550 DM VHB zu verkaufen, Opel Tel.: 2703, priv.: 06134/53249.

Bauplatz in Daubach zu verkaufen, 1100 m², VHB 33 000 DM, nach Bad Kreuznach ca. 20 km, Tel.: 06146/7168.

3–4 Zimmerwohnung in Rüsselsheim und Umgebung gesucht, Miete bis 800 DM inkl., Tel.: 06142/563271.

Floppy für C 64 (VC-1541) gesucht, E. Adriaansz, Tel.: 06144/42558.

Fleischmann-Eisenbahn, elektrische Weichen u. Schienen, 2 Trafos und viele Kleinteile, Tunnel u. Schalter zu verkaufen, Tel.: 06142/54395.

3 Zimmerwohnung in Flörsheim gesucht, Tel.: 06146/7553.

Orgel Elka-Concorde 902, 4 Jahre alt, sehr gut erhalten, nur für Akkordeon-Spieler, Neupreis 10 000 DM, Verkaufspreis 1500 DM, Opel Tel.: 5286, priv.: 06142/71160.

Ölheizungsbauer aufgepaßt! Kompletter Brenner und Pumpe günstig zu verkaufen, Tel.: 06152/61123.

Tanz-Fest-Showkapelle, auch an Fasching noch was frei, Musik aller Art, Opel Tel.: 3674, priv.: 06152/61123.

Suche gebrauchte, guterhaltene Möbelstücke, Angebote unter Tel.: 2988, priv.: 06152/69868 erbeten.

Wegen Gewichtsabnahme, komplette Damengarderobe, Gr. 38/40 ab DM 2/Stück zu verkaufen, Tel.: 06152/81666.

Ferienwohnung in Reit im Winkl für max. 4 Pers. im Okt./Nov. noch frei, Wohnzimmer, Schlafraum, Küche, Bad, Balkon, ab 40 DM/Tag, W. Grebien, Opel Tel. Bo.: 2130, priv.: 02373/10147.

Kinderwagen quatro mit Winter- und Sommerfußsack zu verkaufen, 300 DM, Tel.: 06147/1684.

3½–4 Zimmerwohnung mit Garage in kleiner Wohnanlage in Rüsselsheim zu mieten gesucht, Tel.: 06146/4490, ab 17 Uhr.

Älteres 1–2 Familienhaus in Rüsselsheim in gutem Zustand zu verkaufen, 6 Zimmer, 2 Bäder, 2 WC, Grundstück 300 qm, Wohnfläche 100 qm, Heizung, Kachelofen, Preis 300 000 DM, evtl. ETW in Zahlung, Tel.: 06145/2455.

Holzfenster, Isolierglas, 122 cm breit, 128 cm hoch, mit Kunststoffklappladen, neuwertig, 170 DM, Opel Tel.: 12680, priv.: 06147/8359.

Querflötenunterricht durch staatlich geprüfte Musiklehrerin, Tel.: 06142/13639.

Märklin-Eisenbahn HO mit 3 Trafos, 3 Loks, 2 Platten 150 × 320 cm, zu verkaufen, Opel Tel.: 2573, priv.: 06142/31145.

Schlauchboot mit 4 PS-Motor, kaum gebraucht, günstig zu verkaufen, Hoffmann, Opel Tel.: 4255, priv.: 06142/51790.

Biete Opel-Dokumente usw. und Silbermünzen, suche Militarie 3 Reich und alte Uhren, Tel.: 06142/52557.

Herren-Kombination Gr. 27, Winterfarbe grau/blau, Neupreis 300 DM, abzugeben für 150 DM, Tel.: 06142/55142.

Literatur-Archiv: Sammler sucht für Archivzwecke Literatur jeder Art, für Nachkriegsfahrzeuge bis 1000 ccm, neu oder alt, alles wird gebraucht, J. Krotil, Opel Tel.: 4361, priv.: 06152/57377.

Suche Trailer für Jolle, Bootsmaße: L = 3,60 m, B = 1,50 m, Possner, Opel Tel.: 2950, priv.: 06147/2141.

Suche 1–2 Zimmerwohnung in Bischofsheim, Gustavsburg oder Kostheim, C. Hund, Opel Tel.: 4898, priv.: 06144/8259.

Bandsäge mit Untergestell, 220 V, 0,55 kW, 170 mm Schnitthöhe, zu verkaufen, Opel Tel.: 3510, priv.: 06142/71483.

200 sehr schöne Zimmerpflanzen und Kakteen billigst abzugeben, auch einzeln, Stück nur 1 DM, 1 großer Ephytenstamm sowie 2 große Agaven Stück nur 5 DM, Tel.: 06142/67188.

2 Stück Alufenster, wärmegedämmt, 90,5 × 132, Isolierverglasung, neu, VHB, Opel Tel.: 2577 oder 3474, priv.: 06130/1307.

Blauer Cordkinderwagen, 130 DM, Umstandskleidung Gr. 40/42, gut erhalten zu verkaufen, Opel Tel.: 3445, priv.: 06725/4908.

Suche Modelleisenbahn Spur N oder Arnold Gleise Spur N, Tel.: 06142/63322.

Ferienwohnung Willingen, Hochsauerland, 2–4 Personen, noch frei, Liegewiese, Terrasse, Balkon, 50 DM/Tag, herrliche Gegend, Liftnähe, weitere Wohnung für 4 Personen, Tel.: 05632/6498.

Hammondorgel Yamaha, sehr guter Zustand, zu verkaufen, 1100 DM, Tel.: 06142/64716.

Jugend-Rennrad, 10-Gang, Schlittschuhe, Gr. 42, Jugend-Abfahrtski mit Bindung und Schuhe Gr. 42, zu verkaufen, Opel Tel.: 3189, priv.: 06142/563121.

Gehwegplatten, auch gebraucht, gesucht, ca. 20 qm, Opel Tel.: 3441, priv.: 06147/7218, K. Frick.

Philatelist in der DDR sucht Tauschpartner in der Bundesrepublik, Opel Tel.: 3691, 4783, priv.: 06142/53440, Schicht B.

Ferienwohnung am Wolfgangsee/Öst., kompl. eingerichtet, mit Balkon, 150 m zum See kostenl. Badeplatz, ideales Wandern, Skigebiet, „Postalm" Alpin und Langlauf, Tel.: 06101/83262.

IBM PC XT 10 MB, Festplatte kompl. (allein Software-Wert 8000 DM), mit Drucker, kompl. zu verschleudern, 7500 DM, Opel Tel.: 2152, priv.: 06196/46477.

Collies zu verkaufen, Collie-Zwinger vom Teufelssprung gibt zeitweise junge Collies mit Papieren ab, Preis 590 DM, Tel.: 06134/23711 oder 06144/32546.

2½-Zimmer-Wohnung in Hochheim gesucht, dringend, bis 550 DM, W. Boehm, Opel Tel.: 2088, priv.: 06146/9495.

Herrlich gelegenes massives Wochenendhaus in Wochenendgebiet Alzey/Nack, ca. 25 Min. von Rüsselsheim, Grundstück ca. 1235 qm, 120 000 DM VHB, Tel.: 06142/61668.

Surfbrett HIFLY 222, mit Sturmsegel und Sturmschwert (für Einsteiger), 330 DM, Opel Tel. Bo.: 2141, priv.: 0231/636510.

Krautscheid-Rennrad-Rahmen (55 cm), Zeta-Rohr, Steuers. Ofomega, Tretl. Campa, Sattel Sellaroyal, 300 DM VHB, sowie Laufräder für 100 DM, Opel Tel.: 4678, priv.: 06131/52450.

Aquarianer gesucht, der mich bei der Neueinrichtung eines bestehenden Beckens berät, Tel.: 06142/13581.

Paidi-Kinderbett mit Zubehör zu verkaufen, Opel Tel.: 4448, priv.: 06147/1681.

Verkaufe Hantelbank mit Gewichten, VHB, 1 Bar mit 3 Barhockern und 1 Regal, VHB, Tel.: 06131/361111 ab 19 Uhr.

Briefmarken, postfrisch von BRD und Berlin, ETB's, Briefe und vieles mehr, zu verkaufen, Tel.: 06142/562454.

Campingurlaub das ganze Jahr über 320 Sonnentage in La Manga/Spanien, Eigentümer-Parzelle, 149 qm, evtl. mit Mobilheim, direkt am Meer, Sonderkonditionen, H.-G. Kuhne, Sundern 13, Tel.: 02935/2989.

AEG-Nachtspeicherheizung für Küche, 3 kW, Maße: B 50 cm, H 85 cm, T 60 cm, Preis VHB, Tel.: 06158/73180.

Sportrad für Junge gesucht, 8 bis 12 Jahre, Opel Tel. 3503, 3840.

Transportables MAN-Stahlhaus, 8 × 10 m, 75 m² Wohnfläche, mit Fenster, Rolläden, Heizung, Preis 18 000 DM, nehme auch Auto in Zahlung, Tel.: 06142/81120.

Tausche Doppelhaushälfte in Trebur gegen Bauplatz, Wertausgleich 350 000 DM, Tel.: 06142/81120.

Autos/Motorräder

Teile Manta B, kompl. Auspuff GTE, neue Heckstoßstange (Chrom), 2 Vordersitze, schwarz, 4 Fahrwerksfedern, 4 Felgen, Stahl mit Reifen 6 J 13 185/70 HR 13, VHB, Tel.: 06145/8841, ab 17 Uhr.

Vordersitze für Manta A gesucht, Tel.: 06142/13469.

BMW Chopper R 69 S, Bj. 65, TÜV 6/88, Teleskopgabel, 8 l-Tank, Höckersitzbank, Auspuffanlage v. AME, VHB 5400 DM, komplett oder in Teilen, Tel.: 06158/3747.

Honda MTX 80 R, 9,5 PS, rot, Bj. 84, technisch u. optisch 1a, nur im Sommer gefahren, 1500 DM, Opel Tel.: 3861, priv.: 06152/59503.

Kadett E GL Caravan 1,3 N, 5türig, Bj. 10/85, weiß, Schiebedach, ZV, 5-Gang, Stereo-Cass.-Radio, elektr. Spiegel, Rollo, Nebelschlußl., 175er Reifen, 12 500 km, 17 400 DM, Opel Tel.: 5161, priv.: 06142/32585.

Kadett E Caravan GL 1,6 D, Bj. 10/85, 5türig, mittelbraun, Rollo, AHK, SC 202, elektr. Spiegel u.v.m., VHB 17 500 DM, Opel Tel.: 5161, priv.: 06430/6227, ab 17 Uhr.

Kadett Caravan Diesel, Jahreswagen, Extras, 5-Gang, Kurbel-Hebedach, Dachreling, Intervall, Scheibenwischer hinten, PVC-Schutzleiste, bronze, get. Scheiben, Fußraumheizung hinten, VHB, Tel.: 06731/3241.

4 Winterreifen 165 SR 13, VHB 200 DM, Grundträger für Kadett E zu verkaufen, neu, 110 DM, Opel Tel.: 3528, priv.: 06146/7486.

Rekord L 2,0 S, 100 PS, 2türig, Automatik, Radio u. Scheibenantenne, Nebelscheinwerfer vorn u. hinten, Drehzahlmesser, Lederdach, Zweischicht-Metallic, weißgold, 46 000 km, Bj. 81, 6200 DM, Tel.: 06145/52419.

Ascona Touring 1,6 D, 10/85, steuerfrei bis 2/89, 5-Gang, Color, Radio SC 203, Spiegel rechts, beryllgrün-met., Drehgriff-Kofferraum, Schmutzfänger, 18 500 DM, Opel Tel.: 12680, priv.: 06206/8566.

Monza 2,5i, stratosblau, Bj. 7/85, 28 000 km, SD, Alufelgen, get. Scheiben, Tempomat, Stereo S-Top, Sitzhöhenverstellung, VHB 27 000 DM, Tel.: 06152/61936.

Kadett E Diesel Hatchback, 5-Gang, gesucht, H. Müller, Opel Tel.: 4280, priv.: 06144/41580.

Kadett GSi 1,8 E, 115 PS, 5türig, Bj. 5/85, karminrot, 15 000 km, get. Scheiben, Glaskurbeldach, Alarmanlage, Stereoeinbausatz, 18 500 DM, Tel.: 06142/22793, ab 16 Uhr.

Kadett E LS 1,3 S, 5türig, Bj. 9/85, karminrot, mit diversen Extras, 9000 km, 13 900 DM, Opel Tel.: 4424, priv.: 06152/57223.

Ascona 1,8i, GL-Ausstattung, Bj. 5/85, 5-Gang, Stereo-Radio-Cass., Zweischicht-Metalliclackierung, onyxbraun, Jahresinspektion, ASU, 18 100 DM, Opel Tel.: 3293, priv.: 06198/2687.

Kadett C, Modell 79, Original 86 000 km, 4türig, Berlina, 3300 DM, TÜV und ASU neu, Tel.: 06142/63437.

Senator CD, Bj. 11/81, alle Extras, Topzustand, Motor neu, ca. 30 000 km, Preis VHB, Tel.: 06142/33699.

Kadett E 1,6 D gesucht, 5türig, nicht weiß, P. Lemoine, Opel Tel.: 2902, priv.: 02652/6609.

Kadett E LS 1,2 S, 55 PS, Bj. 10/85, 5000 km, karminrot, 5-Gang, Warnsummer, Schmutzfänger, Radio, PVC-Leisten, 13 500 DM, G. Spohr, Opel Tel.: 4850/4779/3543, priv.: 06142/33510.

Kadett E GT, 90 PS, Bj. 10/85, 3türig, almadinrot, 12 000 km, get. Scheiben, Glaskurbeldach, Radioeinbausatz, 5-Gang, Sport-Getriebe, div. Extras, 16 400 VHB, Opel Tel.: 3328, priv.: 06434/1541.

Winterreifen mit Felgen für Rekord E, Bj. 80 gesucht, 14 Zoll, Opel Tel.: 4017, priv.: 06142/64669.

Honda CBX 75 OF, EZ 3/85, 6000 km, umständehalber zu verkaufen, Bernd Roth, Tel.: 06142/57295.

Mofa Herkules Prima 2 S, Bj. 83, sehr gepflegt, silber, 4000 km, 700 DM VHB, Tel.: 06152/59412.

Kadett Caravan GL 1,6 S, EZ 5/85, 13 000 km, teakbraun-met., Stereo einbausatz, AHK, Höhenregulierung, Nebelschlußleuchte, 175/70, Si-Netz, VHB 16 700, Opel Tel.: 2695, priv.: 06152/58478.

4 Felgen für Senator gesucht, 6 J 14 oder 4 Winterreifen auf Felgen für Senator, 175 R 14 bzw. 195/70 R 14, Tel.: 06142/32174.

Ascona C LS 1,6 S, 90 PS, Bj. 9/84, 4türig, 28 000 km, Garagenwagen, Bestzustand, G. Brunner, Opel Tel.: 4407, priv.: 06166/8464.

Diesel-Drehzahlmesser (neu), für 1,6 D Kadett/Ascona, Anschluß an Bosch-Lichtmaschine, Klemme „W", Preis 85 DM, Radio m. Cass., Stereo UKW, SK, neu, Preis 150 DM, Tel.: 06021/48180.

Suche Mofa, gebraucht, preiswert, plus Ausrüstung, R. Grosse, Opel Tel.: 67462, priv.: 06434/7957.

Corsa GL 1,2 S, 55 PS, 5türig, Bj. 7/85, 6000 km, astrosilber, Varioglasdach, Reifen 155/70, Radio, Garagenwagen, Nichtraucher, 13 500 DM, Opel Tel.: 4729, priv.: 06152/56119.

Ascona Touring, 5türig, AHK, EZ 9/85, 1,6 S, 90 PS, mexicorot, 7500 km, Stereo-Cass.-Radio, Nebelrückl., Heckspoiler, Höhenstufenregulierung, Geräuschdämm., Garagenwagen, unfallfrei, Tel.: 06142/51584.

Kadett E GT 1,3 S, 5türig, 75 PS, Bj. 10/85, 7500 km, karminrot, get. Scheiben, Stereoeinbausatz, 175/65 TR 14, PVC-Leisten, VHB 15 900 DM, Opel Tel.: 2444, 13143, priv.: 0561/43846.

Suche 4 Winterreifen für Rekord E, Bj. 81, 165/14 oder 175/14, evtl. mit Felgen, Opel Tel.; Bo.: 3222, priv.: 02302/48578, Schicht A.

Ascona Touring 1,6 N, 4türig, EZ 9/85, beryllgrün, Anhängerkupplung, Stereo-Cass.-Radio, Extras, ca. 13 500 km, VHB 15 600 DM, Opel Tel. Kai.: 378, priv.: 0631/43980.

Ascona J 1,6, 90 PS, Bj. 3/84, 5türig, 26 000 km, mit Extras, heliosblau, Garagenwagen, H. Bartel, Opel Tel.: 4978, priv.: 06145/6188.

Kreidler Florett RM, 4-Gang-Mokick, gut erhalten, 50 km, fahrbereit, 500 DM, Tel.: 06134/52910.

Kadett E LS, 75 PS, 5türig, Radio, Uhr, get. Scheiben, Ablagefächer, 175er Reifen, PVC-Leiste, Heckspoiler, Schmutzfänger, jamaicagelb, km-Stand ca. 7000, 14 000 DM, Opel Tel.: 2063.

Mokick Enduro 40, 340 km, Bj. 85, Zustand neuwertig, 850 DM VHB, Tel.: 06142/71279.

Solo Mofa, Automatik, wenig gefahren, Bj. 83, 350 DM VHB, Tel.: 06727/586.

Rekord E 2,3 D LS, EZ 11/84, Anhängezugvorrichtung, Niveaulift, Stereo-Cass.-Radio, Drehzahlmesser, Spiegel rechts, mexicorot, 35 000 km, 15 300 DM, Tel.: 0231/374046.

Kadett E LS 1,6 D, Bj. 8/86, platin-met., 2000 km, Stereo-Radio-Cass., 5türig, 16 700 DM VHB, Tel.: 06301/30874.

Ascona GL 1,6 S, 4türig, heliosblaumet., Bj. 6/85, Stereo-Cass.-Radio, 5-Gang-Schongetriebe, Nebelscheinwerfer, Reifen 185 SR 13, elektr. Kofferraumschloß, Jahresinspektion, 18 500 km, 16 900 DM, Tel.: 06733/1745, Opel Tel.: 2172.

Kadett, Caravan 1,3 N, 3türig, Bj. 7/85, Radio, teakbraun, 14 000 km, Opel Tel.: 2606, priv.: 06732/8048.

Suche Kadett bis max. 75 PS, Preis 8000 DM, Opel Tel.: 3036, priv.: 06083/1010.

Corsa LS 1,2 S, Bj. 6/85, weiß, 33 000 km, Variodach, PVC-Leisten, Sportsitze usw., VHB 11 200 DM, Opel Tel.: 3441, priv.: 06147/7218, K. Frick.

Kadett E GL 1,3 N, Bj. 10/85, 60 PS, 3türig, silber, 5000 km, Stereo-Cass.-Radio, rechter Außenspiegel, 14 200 DM, Tel.: 06142/65682.

Kadett D GLS 1,3 S, 75 PS, Automatik, 3türig, SD, Schwenkfenster, Radio, metallgrau, Bj. 3/84, 25 000 km, 12 200 DM VHB, Tel.: 06142/34338.

Suche einjährigen Corsa, 45 PS oder 55 PS, ab 6.10.86 von 8–16 Uhr, Tel.: 06151/304614, Opel Tel.: 4898.

Suche einjährigen Kadett 1,3 N, 60 PS, Farbe nicht rot oder gelb, ab 3.10.86 aus dem Urlaub, Opel Tel.: 4898, priv.: 06152/81470.

Kadett E GLS 1,6, 90 PS, 5türig, TÜV 88, Radio, porzellanblau, Bj. 1/85, 18 000 km, 14 000 DM, Tel.: 06133/3926.

Opel GT-AL 1900 S, Bj. 7/72, astrosilber, originalgetreu restauriert, VHB 8400 DM, Opel Tel.: 3965, priv.: 06744/8894.

Rekord 2,2 i GL Caravan, 115 PS, Bj. 11/85, 20 000 km, mexicorot, Radio/CR, elektr. Außenspiegel, ZV, Rollo/Laderaum, Niveauregulierung, 18 700 DM, Opel Tel.: 5117, priv.: 069/832244.

Kadett Stufenheck GL, 4türig, 60 PS, Zul. 14.1.85, Verkauf 10/86, 8000 km, karminrot, 185er Reifen, rechter Außenspiegel, Radio SC 202, Stereo-Cassette, Ablagefach für Cassettten, unfallfrei, 15 300 DM, Tel.: 0234/510614.

Ascona Touring Automatik 1,6 S, 90 PS, Schiebedach, getönte Scheiben, Radio R'heim 2, beryllgrün, 4türig, Nichtraucher, Bj. 9/85, 11 000 km, 17 300 DM, Opel Tel.: 2457, priv.: 06142/58788.

Ascona C CC SR-E, 115 PS, Bj. 83, weißgold-met., Radio-Cassette, neue Reifen, 38 000 km gelaufen, 14 800 DM VHB, Glasdach, Tel.: 02325/77331.

Suche ZF-5-Gang-Getriebe für Ascona/Manta/Kadett C, suche Kadett GSi, Unfallfahrzeug, Tel.: 07631/3085, ab 18 Uhr.

Suche Kadett D oder Corsa, 60–90 PS, max. 70 000 km, möglichst mit SSD/Glasdach, ca. 5000 DM, Opel Tel.: 3156, priv.: 06152/58968, Klink.

Achtung, wegen Typenwechsel auf Corsa 1,3 SR, sämtliche Ersatzteile von Ascona B 1,9 S billig abzugeben, Tel.: 06333/63102.

NSU Quickly, 50 ccb oder verwendbare Teile gesucht, Opel Tel.: 4655, priv.: 06142/63965.

Fahrgemeinschaften

Kettenheim/Alzey–Rüsselsheim sucht Fahrgemeinschaft, Schicht A, Wechselschicht, 1 Mitfahrer, Opel Tel.: 2458, priv.: 06731/43103.

Framersheim und Umgebung sucht Mitfahrer mit Kfz, Normalschicht, 8.00–16.00 Uhr, Tel.: 06733/7662, ab 18 Uhr.

Fahrgemeinschaft Nieder-Olm–Rüsselsheim sucht Mitfahrer in Normalschicht (8.00–16.30 Uhr) G. Baumgärtner, Opel Tel.: 4230, priv.: 06136/1414.

Oppenheim nach Rüsselsheim sucht Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Zentralplanung, Opel Tel.: 2818, priv.: 06133/2171.

Wolfskehlen nach Rüsselsheim, Fahrgemeinschaft sucht Mitfahrer, PEK, Arbeitszeit 7.30–16.00 Uhr, Opel Tel.: 5136, priv.: 06158/72475.

Mitfahrgelegenheit nach Werk II von Herne-Baukau, 7.30–16.15 Uhr (Berufsausbildung), gesucht, Tel.: 02323/25692, ab 18 Uhr.

Langen–Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Opel Tel.: 3928, 4748, priv.: 06103/28507.

Kostenlose Kleinanzeigen für alle Mitarbeiter

Die *Opel Post* bietet den Mitarbeitern aller Werke einen Sonder-Service: Sie können kostenlos bei uns annoncieren. Der Anzeigentext Ihrer privaten Kleinanzeige sollte einschließlich ihrer Adresse oder Telefonnummer nicht mehr Buchstaben umfassen, als die hier vorgegebene Zahl der Felder. Anzeigenschluß: 7. Oktober 1986.

Anzeigentext

Bitte in Druckschrift oder mit Schreibmaschine ausfüllen.

Vorname Name Privat-Telefon Abteilung

Straße

(Plz) Ort Unterschrift Datum

Den ausgefüllten Coupon schicken Sie bitte an: Redaktion *Opel Post*, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim.

30 000 Mark Beute – 20jährigen nach drei Wochen überführt

Dreister Dieb knackte 32 Spinde

mk/fmv Rüsselsheim. Bargeld, Uhren und Schmuck im Gesamtwert von rund 30 000 Mark hat ein Seriendieb bei Opel erbeutet. Der 20 Jahre alte ehemalige Azubi ging mit beispielloser Dreistigkeit zu Werke: Allein bei einer Einbruchstour knackte er 32 Spinde und machte sich anschließend mit dem Auto eines Werksangehörigen aus dem Staub. Mitte August nahm ihn die Kripo auf dem Rüsselsheimer Bahnhof fest.

Schritt für Schritt hatten Dieter Daley und Reinhold Schneider vom Werkschutz-Ermittlungsdienst den Täter „eingekreist". „Das war wie ein Puzzle-Spiel", meint Schneider, der die Ermittlungen leitete: „Je mehr Teile wir zusammensetzten, desto enger wurde der Kreis der in Frage kommenden Täter." Jeder Einbrecher hinterläßt am Tatort seine „Handschrift", und bei Bernd S. (Name geändert) war den Opel-Ermittlern aufgefallen, daß er fast immer zur gleichen Tageszeit zuschlug. „Wir vermuteten, daß es sich um einen betriebsfremden Einbrecher handeln muß", erklärt Daley, „denn um mehr als 30 Spinde nacheinander aufzubrechen, braucht man Zeit. Sein Fehlen am Arbeitsplatz wäre gewiß aufgefallen".

Da der Täter zugleich jedoch über genaue Ortskenntnisse verfügte, mußte es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen ehemaligen Werksangehörigen handeln. Daley: „Der hat früher bei Opel gearbeitet und nach seinem Ausscheiden den Werksausweis einfach nicht zurückgegeben. So konnte er ungehindert das Gelände betreten und ungestört die aufgebrochenen Spinde durchsuchen."

Neben wertvollen Uhren und Schmuck fielen Bernd S. auch Kunden- und Scheckkarten für Girokonten in die Hände. Mit ihnen hob er bei verschiedenen Banken insgesamt über 10 000 Mark ab und gab das Geld mit vollen Händen aus. So verjubelte er allein in einer Spielhalle 1000 Mark. Dreist riß sich der 20jährige sogar ein Auto unter den Nagel: Mit einem erbeuteten Schlüssel, bei dem obendrein die Fahrzeugpapiere lagen, suchte und fand er den Wagen auf einem Parkplatz vor dem Werk.

„Man muß sich mal deutlich vor Augen führen, was passieren kann, wenn man Papiere und Schlüssel zusammen im Spind aufbewahrt", warnt Ermittlungschef Daley. „Ein Einbrecher ersieht aus dem Ausweis die Adresse und kann in vielen Fällen Haus oder Wohnung des bestohlenen Mitarbeiters ungestört ausräumen." Auch Schecks und Scheckkarten sollte man deshalb nie zusammen aufbewahren.

Der Ermittlungsdienst hat in diesem Fall sehr schnell die richtige Spur gefunden, und der eingeschalteten Kriminalpolizei hatte auch „Kommissar Zufall" geholfen. Im Laufe der Ermittlungen hatte die Kripo in einem Bahnhof-Schließfach mehrere Gegenstände gefunden, die aus Einbrüchen im Werk stammten – darunter auch den Werksausweis des Täters. Als Bernd S. wenig später sein Diebesgut abholen wollte, erwarteten ihn bereits zwei Herren in Zivil.

Lieferanten im K 130

fmv Rüsselsheim. Jeder von ihnen hatte ein Teil geliefert, jetzt sahen sie, zusammengefügt, das Ganze: Mehr als 60 Opel-Lieferanten aus Deutschland und dem Ausland folgten einer Einladung der Bereiche Einkauf/Werks- und Produktionsplanung zu einer ausgedehnten Besichtigung der Fertigungseinrichtungen im K 130, des Getriebe- und Achsenbaus. Besonderes Interesse galt dem Endprodukt aller Bemühungen: Drei ausgestellte Omega-Modelle, darunter auch das Topmodell 3000, wurden von den Firmenrepräsentanten ausgiebig in Augenschein genommen. Im PEK-Casino dankte Vorstandschef Dr. Herke den Lieferanten für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, die über das Übliche hinausgegangen sei: „Mit Ihrer Hilfe haben wir die Bausteine für die Fabrik der Zukunft gelegt."

F. W. Lohr wurde 60

op Rüsselsheim. 60 Jahre alt wurde am 31. August Friedrich W. Lohr, Vorstandsmitglied und Direktor des Technischen Entwicklungszentrums (TEZ). Meilensteine seines beruflichen Lebensweges, den er mit einer technischen Lehre bei Opel begann, waren 1969 Leiter der Fahrwerkskonstruktion, 1974 Leiter der Forschungsabteilung und 1978 Chefingenieur Gesamt-Karosseriebereich. 1980 wurde er zum Direktor der PEK ernannt und in den Vorstand berufen, im Dezember letzten Jahres erfolgte die Ernennung zum Exekutiv-Direktor mit erweiterter Verantwortung auch für Design und die Zentrale Werks- und Produktionsplanung.

Setzte Maßstäbe: TEZ-Chef und Vorstandsmitglied F. W. Lohr.

Lohr, der seit 1980 für die Entwicklung und Konstruktion aller Personenwagen des GM-Konzerns in Europa verantwortlich ist, hat maßgeblichen Anteil am derzeitigen Opel-Modellprogramm. Unter anderem hat der heutige TEZ-Chef, damals noch Leiter der Fahrwerkskonstruktion, den Weg für die als vorbildlich geltenden Opel-Fahrwerke vorbereitet und mit seinem Team konsequent verfolgt. Die von Presse und Fachwelt anerkannte hohe technische Qualität der heutigen Opel-Fahrzeuge ist das Ergebnis seiner Arbeit. Der Omega mag hierfür als aktuelles Beispiel dienen.

Glückwunsch von Werksleiter Enderle für die besten Azubis. Ganz rechts: Heinrich Plattfaut, Abteilungsleiter Berufsausbildung.

Bochum: Zehn Azubis mit Super-Abschluß

Buchpräsent für die „Elite"-Truppe

ber Bochum/Kaiserslautern. Zehn haben's geschafft – und besser ging's auch nicht: Zwei Einser-Noten zieren die Zeugnisse der Elektroanlagen-Installateure Joannis Amprasis, Thorsten Giese, Frank Girke, Ralf Huhn, Frank Gralki, Adrian Kontny, Klaus-Dieter Thoma und Martin Wegener sowie der Maschinenschlosser Thorsten Adam und George Burghardt. Werksleiter Peter Enderle ließ es sich denn auch nicht nehmen, diese „Elite"-Truppe persönlich zu beglückwünschen. „Greifbare" Anerkennung war ein wertvolles Buchpräsent.

Und überhaupt: Die Berufsausbildung im Werk Bochum kann sich sehen lassen. Das jedenfalls war der selbstbewußte Tenor der Ansprachen, die bei der Lossprechungsfeier im Werk II gehalten wurden. So lobte der Leiter der Lehrwerkstatt, Heinz Mehler, auch die Verdienste der Meister um die Ausbildung der 110 Berufsanfänger. Der Leiter der Bochumer Berufsausbildung, Heinrich Plattfaut, nannte die moderne Technik eine „Herausforderung" und legte den jungen Leuten ans Herz, sich auf jeden Fall weiterzubilden. Sein Rat: Interesse an allem Neuen zeigen.

Daß nicht alle 110 ehemalige Azubis einen unbefristeten Arbeitsvertrag erhielten, war für Betriebsratsmitglied Horst Koberg ein Stein des Anstoßes. Der Leiter des Personal- und Sozialwesens, Dr. Bernhard Prein, hielt dem entgegen, daß es „in einer nicht gerade rosigen Wirtschaftslage keine Selbstverständlichkeit" sei, einen Arbeitsvertrag zu erhalten. Dennoch werde die Ausbildung durch die ungünstige Lage nicht beeinträchtigt.

Im Werk Kaiserslautern beendeten im vergangenen Monat sechs Teilezurichter ihre Lehre, von denen zwei eine Anschlußausbildung begannen. Sieben Lauterer Azubis hatten bereits vor den Werksferien ihre Ausbildung abgeschlossen.

Tech 1: Motordiagnose während der Fahrt

op Frankfurt. Mit einer neuen Generation führender Werkstatt-Diagnose-Systeme, einem umfangreichen Teile- und Zubehörprogramm sowie einem kompletten Angebot preisgünstiger Austauschteile war Opel in diesem Monat auf der „automechanika" vertreten. Vor zwei Jahren hatte das Unternehmen erstmals den Opel-Tester vorgestellt, ein Gerät, das Triebwerke in der Werkstatt diagnostiziert und bei Funktionsfehlern per Bildschirm dem Service-Personal Reparaturvorschläge macht. Auf der Frankfurter Ausstellung zeigte Opel für diesen Tester zwei neue Module: Eines, das bei allen Elektronik-Systemen mit integrierter Selbstdiagnose Anwendung findet, sowie ein Diesel-Modul, mit dem die Selbstzünder zuverlässig untersucht werden können. Darüber hinaus bietet Opel seinen Werkstätten ab sofort auch den „Tech 1" an, ein mobiles Diagnose-Gerät, das eine Analyse des Triebwerks während der Fahrt ermöglicht.

Keine Zeit zum Feiern, **wohl aber für ein Gruppenbild hatten die Mitarbeiter der Abteilung „Pilotlinie" am 5. Februar: An diesem Tag verließ der erste unter Produktionsbedingungen gebaute Omega das Pilot-Band. Unser Bild zeigt Mitarbeiter der Pilotmannschaft aus allen Bereichen des Werkes. Am Steuer des Omega Nummer 1 sitzt Walther Görlich, Pilotleitung Produktionsvorbereitung Zusammenbau.**

Die Opel Post-Umfrage

Wie finden Sie den Omega?

Noch rollt er nicht auf den Straßen, „kennt" man Opels Neuen nur aus Zeitungen oder Fachzeitschriften. Um so mehr ist er schon jetzt im Gespräch. Und kein Mitarbeiter, den die *Opel Post* nach seiner Meinung zum Omega befragte, blieb eine Antwort schuldig. Der erste Eindruck – er ist, wie man weiß, oft entscheidend. Nachfolgend ein Meinungsquerschnitt aus allen drei Werken.

Kaiserslautern

Heinz Pfeiffer (51), Obermeister: „Ich finde, es ist ein tolles und schickes Auto. Wir bauen ja auch Teile für den Omega und hoffen natürlich, daß er ein großer Erfolg wird."

Dieter Becker (30), Produktionsmitarbeiter: „Sieht sehr schick aus. Wenn der Preis stimmt, würde ich mir direkt einen zulegen."

Angelika Reilach (30), Produktionsmitarbeiterin: „Gefällt mir von der Form her sehr gut. Durch den Omega bekommen die Opel-Mittelklassewagen bestimmt ein moderneres Image."

Erich Stegner (56), Werkschützer: „Ein Klasseauto. Ich fahre schon über zehn Jahre einen Rekord, der Omega ist ein guter Nachfolger."

Josef Krämer (48), Fahrer: „Auf Bildern sieht er sehr gut aus. Klar, daß er besser als der Rekord ist. Wenn ich das Geld dafür aufbringen kann, steht bald einer in meiner Garage."

Rüsselsheim

Manfred Metz (46), Kfz-Mechaniker: „Ein optimales Auto. Der Omega gefällt mir sehr gut. Es ist halt eine Preisfrage, ob ich mir einen kaufe. Wenn, dann käme nur der 2,3 Liter Diesel für mich in Frage."

Werner Schöneich (55), Zentralplaner: „Mir gefällt er sehr gut. Wir haben sehr viele technische Neuerungen da hineingepackt und werden damit sicher einen großen Kundenkreis ansprechen."

Andrea Müller (17), Auszubildende: „Ich hab' ihn nur mal kurz gesehen. Mit Autos kenne ich mich zwar nicht aus, aber ich finde ihn schön. Der Omega hat ein eigenes Gesicht."

Holger Kipping (19), Auszubildender: „Optisch gefällt er mir nicht, aber technisch ist der Omega hervorragend."

Anton Steindl (36), Postbüro: „Der Omega ist sehr gut. Was mir nicht gefällt, sind die großen Radkästen. Da braucht man sehr breite Reifen, damit es gut aussieht."

Bochum

Paul-Gerhard Bilstein (60), Werksführer: „Klasse, was über ihn berichtet wird. Dieses Auto wird bestimmt ‚einschlagen'."

Waldemar Pras, Türmontage: „Erst muß ich den Omega mal gesehen und eine Probefahrt gemacht haben. Mein Eindruck vorab: ein schönes Auto."

Bruno Meissner (47), Betriebstechniker MPK: „Sieht gut aus, der Omega. Auch das neue Fahrwerk gefällt mir. Für mich ist er allerdings eine Klasse zu hoch."

Hans-Dieter Kraus, Gruppenführer Industrial Engineering: „Als Kadett-Fahrer werde ich vielleicht zum Omega wechseln. Er macht einen guten Eindruck und müßte bei den Kunden ankommen. An den Namen muß ich mich allerdings erst noch gewöhnen."

Josef Dockaorn (54), Rückversand: „Heutzutage sehen die Autos alle gleich aus. Ich vermisse eine markante, auffällige Form, die den Omega als Opel-Fahrzeug auszeichnet."

Fred Duezkowski, Transportabteilung: „Gute Form, gute Motoren. Vom Fahrwerk erzählt man sich ja wahre Wunderdinge. Der erzielt einen Platz ganz vorn im Rennen um die Käufergunst."

Zum Ausleihen: Omega auf Video

„Ein Erlebnis" – so die Meinung zahlreicher Journalisten über die aufwendige Audiovisionsschau, mit der der Omega auf einer Superleinwand (12 qm) vorgestellt wurde. Zwar wird das Seh- und Hörerlebnis durch ein kleines Fernsehbild geschmälert, doch einen Eindruck von der Präsentation sollen Sie auf jeden Fall bekommen. Die *Opel Post* hat deshalb 100 Video-Kassetten von der Omega-Vorstellung produzieren lassen, die ab Anfang Oktober in den Werken Rüsselsheim (Bücherei) sowie Bochum und Kaiserslautern (dort in den Sozialabteilungen) kostenlos entliehen werden können.

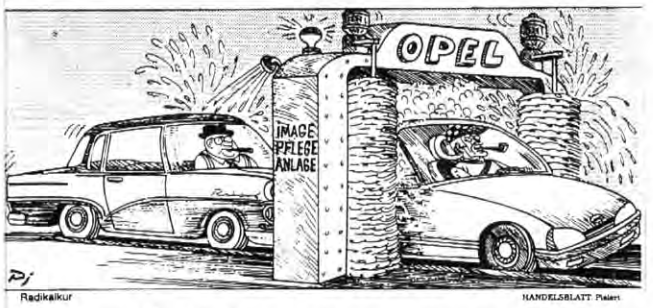
So urteilt die Presse

„Einen technisch raffinierteren Opel als den Omega hat es noch nicht gegeben." **Bild**

„Der neue Omega will hoch hinaus: Mit mehr Platz und Komfort, weniger Verbrauch, besserem Fahrwerk und der besten Aerodynamik der Welt . . . ist der Omega ein Auto, das auf den ersten Blick gefällt." **Stern**

„Opels Rekord-Nachfolger Omega steckt voller technischer Leckerbissen." **Handelsblatt**

„Der Neuling präsentiert sich in aerodynamischer Bestform." **auto motor und sport**



„Der neue Omega steht vor der Tür, zu allen Erfolgstaten bereit. Das Zeug dazu hat er wohl, beschäftigten sich doch an die 8000 Opel-Ingenieure mit der Entwicklung der neuen Baureihe." **Auto Zeitung**

„Der Opel, der es in sich hat. Der Omega kommt, und er braucht sich absolut nicht hinter Konkurrenten mit einem feineren Markenzeichen zu verstecken." **Auto Bild**

„Glatt und technisch raffiniert präsentiert Opel den Omega." **Welt am Sonntag**

„Omega – ein Auto, das technisch in der Bundesrepublik ganz vorn ‚mitmischen' wird." **Kölnische Rundschau**

„Spitzentechnik bis ins kleinste Detail." **General Anzeiger**

„Opels entscheidender Schritt nach vorne: Der neue Omega." **Main Spitze**

„Am neuen Omega paßt alles zusammen, das Fahrwerk steht unter den Technik-Highlights obenan . . . als sei endlich vorzeigbar, was Opel-Ingenieure immer gekonnt, aber nie gedurft haben." **Der Spiegel**

25 000 Mark Prämie **waren der Lohn für eine gute Idee von Alfons Obermüller. Dem in der Rohrfabrikation in Rüsselsheim beschäftigten Kollegen war aufgefallen, daß durch häufiges Umstellen auf verschiedene Längen an der Rohrschweißmaschine hoher Ausschuß anfiel. Obermüller schlug vor, Stückzahl- und Längenzähler am Schaltpult der Maschine zu installieren und am Rohrablauf Meßschienen anzubringen. Dies ermöglicht die Umstellung auf neue Längen, während die Maschine läuft. Ergebnis: Ausfallzeiten entfallen, der Materialverbrauch verringert sich erheblich.**

Überprüfung

Rüsselsheim. Vorsorglich überprüft wird von den Opel-Vertragshändlern die Befestigung der Heckklappen-Gasdruckfedern beim Kadett D, der von September 1979 bis August 1984 gebaut wurde. In einzelnen Fällen hatte sich die Feder einseitig aus ihrer Befestigung gelöst; Personenschäden gab es dadurch bisher nicht. Überprüfung und evtl. Instandsetzung sind für den Kunden kostenlos. Nicht betroffen sind Caravan-Modelle und Limousinen mit Kofferdeckel.

Fast eine Million für leisere Arbeitsplätze

Rüsselsheim/Bochum/Kaiserslautern. Rund eine Million Mark stellt Opel in diesem Jahr für Lärmschutz-Maßnahmen in allen drei Werken bereit. Im Werk Rüsselsheim kommen die insgesamt fünf Einzelmaßnahmen (Kostenaufwand: etwa 300 000 Mark) 57 Mitarbeitern zugute. In den Bochumer Werken wird der Geräuschpegel an sieben Stellen mit insgesamt 541 Beschäftigten um bis zu einem Viertel gesenkt, was rund 490 000 Mark erfordert. Knapp 180 000 Mark kostet der Lärmschutz in Kaiserslautern, wo die Arbeitsplätze von 190 Mitarbeitern leiser werden. Die jetzt laufende vierte Phase ist Teil eines umfassenden Lärmminderungsprogramms, das sich bis ins Jahr 1990 erstreckt und in das Opel seit 1977 mehr als 11,6 Millionen Mark investiert hat.

Kraftwerk-Kamin

Montage mit „Herkules"

mk Rüsselsheim. Nun steht er wieder, der fünfte Kamin des Kraftwerkes in Rüsselsheim. Zu Beginn der Werksferien war die 40 Meter lange Röhre, die für den Rauchabzug aus den Heizkesseln 1 und 2 der Energiezentrale sorgt, demontiert worden: Dringende Instandsetzungsarbeiten hatten den Balanceakt in schwindelnder Höhe notwendig gemacht. Per Tieflader wurde der rund 35 Tonnen schwere Koloß nach Stuttgart verfrachtet. Schon diese Reise war abenteuerlich, noch aufwendiger war jedoch der Auf- und Abbau des über drei Meter breiten Kamins: „Dazu mußten wir einen Spezialkran anfordern, von dem es in ganz Deutschland nur zwei Stück gibt", sagt Kraftwerkschef Rudolf Gaide. 500 Tonnen kann der fünf Millionen Mark teure Herkules heben. Der Kamin ist zwar sehr viel leichter, doch macht die große Ausladung (der Kran konnte ja nicht direkt ans Gebäude M 3 am Mainufer heranfahren) die hohe Leistung nötig. Allein ein Tag wurde gebraucht, um den Autokran zusammenzusetzen. Die Ausleger und die Streben des Kranarmes wurden auf sieben Sattelschleppern angeliefert. Weitere zwei Tage vergingen, bis die Kaminspitze 70 Meter über dem Wasserspiegel des Main emporragte.

Berieten in Theorie und Praxis: Ludwig Böhmer (Mitte), Leiter der gewerblich-technischen Ausbildung, mit Ausbildern und Auszubildenden auf dem Opel-Stand der „Hessenschau".

„Hessenschau": Starkes Interesse an Ausbildung

mk Darmstadt. Wie ernst Schulabgänger ihre Berufsausbildung nehmen, zeigte das große Interesse der jungen Besucher am Opel-Stand auf der Darmstädter Herbstmesse. Vom 30. August bis 7. September standen die Berufsausbilder aus Rüsselsheim wissensdurstigen Pennälern Rede und Antwort. Praktisch vorgestellt wurden zwei Berufe: Werkzeugmacher und Fahrzeugpolsterer – typische Ausbildungswege in der Automobilindustrie.

Hundert Schulklassen hatten ihren Besuch bei Opel angemeldet. 2500 Jugendliche informierten sich allein am Eröffnungswochenende. Drei Ausbilder boten fachkundige Beratung: Heinrich Müller, Dieter Grund und Egon Bornwasser beantworteten viele tausend Fragen; sechs Rüsselsheimer Azubis gaben den Jugendlichen einen Einblick in die Lehr-Praxis.

Opel war zum ersten Mal auf der Sonder-„Hessenschau" vertreten. Ins Leben gerufen wurde die Ausstellung „Lernen für den Beruf von morgen" von der Darmstädter Industrie und Handelskammer.

Start ins Berufsleben: **43 Auszubildende, die mit ihren drei Lehrmeistern so gerade aufs Bild paßten, haben am 1. September im Werk Kaiserslautern ihre Lehre begonnen. In Bochum werden 157, in Rüsselsheim 355 junge Leute in den von ihnen gewählten Berufen ausgebildet.**

Manta GT mit 1,8-l-Motor

op Rüsselsheim. Mit einer weiter verbesserten Ausstattung, einem gestrafften Motoren-Programm und neuen Außenfarben präsentiert sich der Opel Manta des Jahrgangs 1987. Wie schon bisher in den drei Ausstattungsvarianten GT, GSi und GSi Exklusiv lieferbar, ist der Coupé-Klassiker in der preisgünstigen GT-Version jetzt serienmäßig mit dem 1,8-Liter-OHC-Triebwerk (90 PS) ausgerüstet. Das 1,3-S-OHC-Aggregat als Basismotor entfällt. Zum Umfang der GT-Ausstattung gehört ab sofort auch ein Fünfgang-Getriebe.

Weitgehend unverändert bleiben die Manta-Versionen GSi und GSi Exklusiv, zu deren Standardausstattung der bekannte Zwei-Liter-Motor (110 PS), Recaro-Sportsitze, Reifen der Größe 195/60 HR 14 auf Leichtmetallfelgen und Fünfgang-Getriebe zählen. Für alle Manta-Modelle bietet Opel zudem ein attraktives Farbenprogramm mit neuen Zweischicht-Metallic-Tönen an.

Schönster Schnappschuß

Hoffentlich haben Sie, egal ob zu Hause oder fern der Heimat, schöne Ferien gehabt – und viele Urlaubsbilder mitgebracht. Die schönsten Schnappschüsse wird die *Opel Post* veröffentlichen, aus Platzgründen allerdings erst in der Oktober-Ausgabe. Sie können uns Ihr Foto deshalb noch bis zum 7. Oktober schicken. Ab die Post!

WITZ ECKE

„Sie bekommen einen neuen Bezirk, Lehmann, der Ihr ganzes verkäuferisches Geschick erfordert!"

Peter und Paul sind geistig etwas unterbelichtet. Erzählt Paul: „Gestern stehe ich an der Landstraße, kommt ein Riesenschlitten mit einer tollen Frau am Steuer. Sie sagt, ich soll mitfahren. Sie fährt in einen Wald, zieht sich bis auf den Slip aus und sagt: ‚Jetzt kannst Du von mir haben, was Du willst!' Ich hab' den Wagen genommen!" Meint Peter: „Da warst Du ganz schön clever. Wer weiß, ob Dir der Slip gepaßt hätte."

„Euer Sachbearbeiter scheint ja eine ruhige Kugel zu schieben." „Kann man wohl sagen. Wir haben ihm vor vier Wochen den Schreibtisch zugenagelt, und er hat's bis heute nicht gemerkt."

Beim Arzt: „Ihr Puls geht aber langsam." „Macht nichts", meint der Patient, „ich habe Zeit."

Kurz notiert • Kurz notiert • Kurz notiert

Dr. Klaus Kartzke, längjähriges Opel-Vorstandsmitglied und jetzt im Ruhestand, ist für seine Verdienste um die Republik Österreich mit dem Großen Goldenen Ehrenzeichen geehrt worden. „Die mir zugedachte Ehrung nehme ich stellvertretend für alle meine ehemaligen Mitarbeiter entgegen", freute sich Kartzke über die Auszeichnung.

90 Jahre alt wird der Fachbereich Fahrzeugtechnik der Fachhochschule Hamburg. Es ist der einzige Fachbereich in der Bundesrepublik, in dem es auch einen Studienschwerpunkt „Karosseriebau" gibt. Viele Absolventen sind auch bei Opel tätig. Diese Ehemaligen lädt der Fachbereich zur Jubiläumsfeier am 3. Oktober ein. Interessenten wenden sich an die FH Hamburg, Fahrzeugtechnik, Herrn Rautenberg, Berliner Tor 5, in 2000 Hamburg 1.

Als Freischichttage gelten werksweit der 22. Dezember und der 2. Januar 1987. Dies bedeutet, daß auch solche Tarifmitarbeiter für diese beiden Tage Freischichten bzw. freie Tage binden müssen, die an individuellen Freischichten teilnehmen oder im Rahmen der Übergangsregelung zur Gleitzeit Anspruch auf freie Tage haben. AT-Mitarbeiter und 40-Stunden-Schlüsselkräfte müssen diese Tage mit Tarifurlaub belegen. Die Werksschließung zwischen Weihnachten und Neujahr erstreckt sich vom 20. Dezember bis einschließlich 4. Januar 1987.

20 Jahre besteht in diesem Monat das Service Training Center in Bochum. Seit seiner Gründung haben sich rund 15 000 Opel-Werkstatt-Mitarbeiter vor allem in der Kfz-Elektronik praxisnah weitergebildet. Auch Sachverständige, Autoclub-Experten, Behörden-Personal oder Berufsschullehrer halten sich in den Opel-Einrichtungen technisch auf dem letzten Stand.

55 661 Mitarbeiter waren Ende August in den drei Opel-Werken und der Filiale Berlin beschäftigt.

„Mamis neuer Corsa sorgt dafür, daß ich mich pünktlich mit dem Kasperle treffe", meint ein kleines Mädchen, vor dessen übergroßem Paßfoto ein roter Corsa startklar wartet. Diese Anzeige, erschienen in der „Quick", ist von Lesern dieser Zeitschrift in die monatliche „Top Ten"-Hitliste der besten Inserate gewählt worden. Die Konkurrenz war groß: 131 andere „Schöne" hatten auch auf eine Plazierung gehofft.

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim

10.10. Günter Ludwig, PEK-Getriebe- u. Antriebsstrang;

25

Rüsselsheim

1.10. Otmar Ackermann, Hauptbuchhaltung;
Bernd Fuchs, Verkaufszone Bochum;
Gerhard Kranz, Betriebsmitteleinkauf;
Otto Kreß, WA-Anlagenplanung;
2.10. Klaus Henz, PVK-U.zsb.-Proj.-/Term.Überwach.;
Klaus Zimmer, Energieversorgung;
8.10. Karl-Heinz Kopf, PVP-Mechanisierung;
12.10. Karl Neumair, PEK-Versuchsbau;
13.10. Norbert Förster, Zentralwerkstätten II;

Bochum

1.10. Erwin Schmalenberg, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Alois Sowinski, Kostenabrechnung;
Heinz Plattfaut, Berufsausbildung;
Heinz Preihs, Kostenkontrolle;
Franz Paas, AVA;
Heinrich Richter, Wagenendmontage;
Horst Ritter, Zsb. Karosserie Rohbau;
Hans-Werner Siewert, Zsb. Karosserie Rohbau;
Felix Sieberg, Berufsausbildung;
Herbert Dahlmann, Prod.-Vorb. Werk II;
Karl Wullenkord, Energieanlagen;
Otto Wölke, Arb.-Sicherheit;
Alfons Wittkowski, Prod.-Vorbe. Werk I;
Dieter Tomhöfer, Ind. Eng.;
Johann Schöppinger, Zsb. Karosserie Rohbau;
Heinrich Linnemann, Kar.-Werk;
Fritz Mork, Kar.-Werk;
Franz-Josef Moritz, Prod.-Vorbe. Werk II;
Steffi-Maria Lux, Arb.-Medizin;
Josef-Karl Luig, Prod.-Vorbe-Werk II;
Georg Lassotta, Prod.-Vorbe. Werk I;
Karl-Heinz Kotylla, Arb.-Sicherheit;
Wolfgang Kaufmann, Prod.-Vorbe. Werk II;
Werner Kaiser, Motorbau;
Fritz Hoppe, Kreditorenbuchhaltung;
Klaus Goehl, Qual.-Kontr. u. Insp.;
Harry Filshaus, Polsterei;
Heinz Drenske, Prod.-Vorbe. Werk I;
Klaus Cramer, Personalabteilung LE;
Erwin Burkert, Prod.-Vorbe. Werk I;
Johann Bürenheide, Prod.-Vorbe. Werk I;
Udo Broszio, Wagenendmontage;
Axel Bender, Kreditorenbuchhaltung;
Werner Bayreuther, Wagenpool;
Ulrich Pieritz, Personalabteilung LE;
Kurt Ostwinkel, Prod.-Vorbe. Werk II;
Raimund Knapp, Werkschutz;
Gerda Kesten, Personalabteilung;
Maria Thomas, Sozialabteilung;
Hans-Günter Franz, Fahrzeugauslieferung;
Johannes Böhmer, Werksanlagen;
Karl-Heinz Nuffer, Chassis;
Marie-Luise Herfort, Arb.-Medizin;
Norbert Lemke, Kostenabrechnung;
Manfred Zywietz, Insp. Preßwerk;
2.10. Heinz-Günter Keller, Prozeßanlagen;
Herbert Heinzel, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Heinz Golczyk, Kar.-Fertigmontage;
Manfred Düsterloh, Instandhaltung;
Karl-Heinz Walta, Zsb. Kar. Rohbau;
Horst Wolff, Zsb. Kar. Rohbau;
Helmut Andreae, Instandhaltung;
3.10. Dieter Requardt, Werks- u. Fertigungs-Ltg.;
4.10. Horst Stromberg, Getriebe;
Siegfried Röder, Transportabt.;
8.10. Dieter Verhufen, Qual.-Kontr. u. Insp.;
9.10. Gerhard Schewe, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Günther Preuss, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Heinrich Börner, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Herbert Kindschuh, Gebäude- u. Geländeinstandhaltung;
Albert Karrie, Instandhaltung;
Wilhelm Steins, Kar.-Fertigmontage;
Helmut Helsberg, Instandhaltung;
Herbert Meller, ZW Werk II;
Heinz Tietze, Getriebe;
Manfred Brück, Getriebe, Automaten;
Lothar Kuschel, Zentralwerkstatt;
Siegfried Lublewski, Polsterei;
Werner Barg, Kar.-Fertigmontage;
Gerd Felgenhauer, Qualkontr. u. Insp.;
Friedrich Olk, Wagenendmontage;
Heiner Elberskirch, Berufsausbildung;
Klaus-Peter Hermsen, Mat.- u. Prod.-Kontr.;
Gerhard Naumann, Polsterei;
16.10. Heinrich Fischer, Mat.- u. Prod.-Kontr.;
Heinrich Beiske, Betriebsrat;
Horst Ertner, Energieanlagen;
Josef Stratmann, Energieanlagen;
Wolfgang Skiba, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Friedhelm Scholz, Instandhaltung;
Karl-Heinz Fürst, Prod.-Vorbe. Werk I;
Josef Demuss, Arb.-Sicherheit;
Winfried Müller, Mat.- u. Prod.-Kontr.;
17.10. Dieter Wolniak, Qual.-Kontr. u. Insp.;
Günter Heinbruch, Werkzeug- u. Pressenrep.;
18.10. Dietmar Palenta, Instandhaltung;
23.10. Waldemar Kautz, Einrichtungsreinigung;
Helmut Ruck, Prod.-Vorbe. Werk I;
Karl-Heinz Miehl, Prod.-Vorbe. Werk I;
Manfred Gregor, Werkzeug- u. Pressenrep.;
Herbert Koschinski, Fahrzeugauslieferung;
25.10. Siegfried Jittenmeier, Instandhaltung;
30.10. Diethelm Kort, Energieanlagen;

Wir gedenken

Rüsselsheim

Rudolf Fotiadis, PEK-Motorenentw. u. -erprobung, geb. 28. 12. 61, gest. 15. 7. 86;
Ali-Haydar Dogan, Polsterei, geb. 1940, gest. 27. 7. 86;
Taieb Al-Louss, Kar.-Gerippebau, geb. 1929, gest. 1. 8. 86;
Erwin Rippel, Fahrzeugdisp., geb. 22. 4. 28, gest. 5. 8. 86;
Arthur Welzbacher, Zeitverrechnung, geb. 29. 11. 34, gest. 5. 8. 86;
Kurt Richter, PVP-Modell- u. Lehrenbau, geb. 11. 9. 28, gest. 16. 8. 86;
Konrad Beckendorf, Insthltg. Preßwerk, geb. 15. 7. 31, gest. 20. 8. 86;
Willi Mohr, Inspektion Vorder- u. Hinterachsen, geb. 11. 4. 37, gest. 24. 8. 86;

Bochum

Horst Röttchen, WA-Einrichtungsreinigung Werk II, geb. 11. 6. 43, gest. 29. 7. 86;
Mato Bagavac, Zsb.-Kar.-Rohbau, geb. 5. 11. 39, gest. 31. 7. 86;
Arnold Brodowski, Kundendienstfertigung, geb. 21. 2. 28, gest. 5. 8. 86;
Franz Kensicky, Automatenfertigung-Motor, geb. 22. 8. 43, gest. 27. 8. 86;
Dietrich Peters, Werkzeug- u. Pressenreparatur, geb. 20. 4. 47, gest. 29. 8. 86;

Robust, problemlos, preiswert: Der 5/14 PS wird zum „Volksauto“

„Puppchen“ lieben alle

Eine Serie von Hans-Jürgen Schneider **Folge 16**

Mit teuren, exclusiven Luxuswagen kann Opel keine beliebig großen Stückzahlen erreichen – das ist den Rüsselsheimern seit Wilhelms Amerikareise klar. Deshalb wollen die Opel-Erben mit einem robusten, für eine breite Zielgruppe erschwinglichen Volksauto an den Erfolg des Doktorwagens von 1909 anknüpfen. Auch mit dem 5/12 PS und dem 6/16 PS Torpedo hat man in dieser Richtung Erfahrungen sammeln können.

Überaus beliebt war der gut 55 Stundenkilometer „schnelle“ 5/14 PS. Mit seiner Produktion wurde Opel 1914 größter Automobilhersteller.

Copyright by Schrie der Textsystem Wetterswil 1986

Der Plan ist schnell realisiert. Die Techniker verkürzen das Fahrgestell des bewährten 6/16 PS, reduzieren den Radstand von 2650 auf 2500 mm und vereinfachen die kompakte 6/16-Torpedo-Karosserie. Dann setzen sie ihrer neuen Kreation den auf 1,4 Liter Hubraum gebrachten Vierzylindermotor des Standardmodells 5/12 PS unter die Haube. Fünf Steuer-PS und 15 Brems-PS sind als Höchstleistung exakt das richtige Maß. Denn nur so läßt sich die Jahressteuer auf den Minimalbetrag von 35 Reichsmark begrenzen – Grundvoraussetzung für die gewünschte, große Verbreitung des neuen Modells.

Der Wagen kommt als Opel 5/14 PS auf den Markt, wird jedoch im Volksmund bald nur „Puppchen“ genannt – wegen seines putzigen Aussehens und der unproblematischen Handhabung. In kürzester Zeit avanciert „Puppchen“ zum populärsten Opel-Modell, bringt es bis zum Produktionsstop 1920 auf bis dahin nicht gekannte Stückzahlen.

Beim neuen Opel-Volksauto handelt es sich um einen offenen Viersitzer mit einem großen Segeltuchverdeck, das durch hölzerne Spriegel gespannt wird. Im zusammengeklappten Zustand liegt das Verdeck auf dem runden Heck wie ein großer Matrosenkragen. Wie beim 5/12 und 6/16 PS geht die Motorhaube in den typischen Torpedo-Windschutz über. Der flache, schön gerundete Kühler wird von einer blank polierten Messing-Einfassung umrahmt.

Die Räder weisen jeweils zehn kräftige Stahlrohrspeichen auf, sind mit je fünf Bolzen an den Radnaben festgemacht. Bei einer Reifenpanne wird – wie heute – das ganze Rad gewechselt, auf längeren Strecken werden meist zwei Reserveräder mitgeführt. Der 5/14 PS hat nur eine Tür, die zu den Rücksitzen führt. Wie schon bei früheren Opel-Modellen, gibt es keine Fahrertür. Auch die Tür vorn links fehlt – man hat Gewicht und Kosten sparen wollen. Fahrer und Copilot müssen demnach hinten einsteigen und sich dann nach vorn mogeln. Viel Mühe macht dies freilich nicht: Der Beifahrersitz kann umgeklappt und zur Seite gedreht werden.

Der Vierzylinder-Blockmotor hat einen Hubraum von 1394 ccm, Bohrung/Hub betragen 65/105 mm. Die seitlich stehenden Ventile sind einschließlich der Federn voll verkleidet. Die Höchstleistung von 14,5 PS wird bei der relativ hohen Drehzahl von 1800 Touren erreicht. Trotzdem steht auch schon bei niedrigsten Drehzahlen genügend Drehmoment zur Verfügung – dafür sorgen der lange Hub und das große Schwungrad. Mit Rückenwind läuft das Wägelchen 55 Stundenkilometer.

Die Kraftübertragung ist Opel-Standard: Lederkonuskupplung, Zwischenwelle, Vierganggetriebe mit Kulissenschaltung, Kardanwelle, Hinterradantrieb. Auch Fahrwerk und Bremsen bieten den gewohnten Anblick: U-Profilrahmen, zweiteilige Dreiviertel-Elliptikfedern vorn und hinten, von Hand betätigte Hinterrad-Trommelbremsen, Fußbremse auf Kardanwelle wirkend. Auf den breiten Trittbrettern ist Platz für Werkzeugkiste, Reserveräder und Azetylen-Entwickler. Bei einer Gesamtlänge von 3,70 Meter und einem Leergewicht von 700 kg ist das „Puppchen“ von 1914 bereits so kompakt und leicht wie ein Opel Corsa von 1985. Volkstümlich die Preise: 4300 bis 5000 Mark im Einführungsjahr.

Mit einer Jahresproduktion von 3519 Motorwagen steigt Opel 1914 zum größten Automobilhersteller Deutschlands auf. Zudem zahlt sich aus, daß der Motorsport die Marke international populär gemacht hat: 40 Prozent der Produktion können ins Ausland verkauft werden. Der Erfolg läßt die Opel-Brüder auch an eine Wiederaufnahme der 1907 eingestellten Motorradproduktion denken. Doch der Krieg vereitelt das Projekt, die Pläne lassen sich erst 1918 realisieren.

Auch der Motorsport muß in der zweiten Jahreshälfte völlig aufgegeben werden. Zwischen Februar und Juli jedoch sind die Opel-Wagen erfolgreich wie in den Jahren zuvor. Mit einem ersten Preis beim Kilometer-Bergrennen bei Stockholm wird die Saison eröffnet. Am 15. März erringt ein Opel den Klassensieg beim Petersburger Eisrennen über 54 Werst.

Doppelsieg dann am 5. April beim Bergrennen Königsaal-Jilowischt: Richard Göbel geht in der Klasse 5 auf seinem 28/70-PS-Tourenwagen als Erster durchs Ziel, in Klasse 6 siegt Jörns auf einem Zweiliter-Modell. Drei Opel liegen sogar vorn bei der Taunus-Höhenfahrt am 8. Mai: Josef Göbel auf 24/50 PS, Heinrich Opel auf dem neuen 34/80 PS und Carl Henkell auf einem 40/100 PS. „80 Geheim- und Hauptkontrollen mußten auf Sekunden genau mit vorher berechneter Geschwindigkeit passiert werden.“

Die Ostender Woche bringt wieder eine Fülle von Pokalen und Ehrenpreisen: Jörns siegt in der 4,5-Liter-Rennklasse beim Kilometer-Rennen mit 153,3 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, bringt beim 20-km-Rennen den Grand-Prix-Wagen mit 129,5 km/h als Erster ins Ziel. Die Opel-Fahrer Bosquet und Heusch siegen bei den gleichen Wettbewerben jeweils in ihren Tourenwagenklassen.

Der letzte Grand Prix vor dem Ersten Weltkrieg findet am 4. Juli in Lyon statt. Opel will die Scharte vom Vorjahr wieder auswetzen und schickt gleich drei Wagen an den Start. Die Zylinder der 16-Ventil-Motoren sind auf 94 mm aufgebohrt worden, haben einen Hub von nunmehr 160 mm. Das Hubvolumen von 4441 ccm entspricht genau der neu geschaffenen 4,5-Liter-Formel.

Wie bei den Motoren von 1913 werden die Ventile durch königswellengetriebene, obenliegende Nockenwellen betätigt. Die Höchstleistung beträgt statt 110 jetzt 120 PS, das Leergewicht ist um mehr als einen Zentner auf rund 940 kg reduziert worden. Und die wesentlich schlankere Silhouette setzt dem Wind weniger Widerstand entgegen.

Doch obwohl die Fahrzeuge diesmal bestens präpariert und sorgfältig eingefahren sind, ist das Glück den drei Opel-Teams nicht hold. Emil Erndtmann fällt durch Unfall, Franz Breckheimer durch Defekt aus. Und Carl Jörns kann das Tempo der Spitzengruppe nicht halten, gerät einige Minuten in Rückstand und wird schließlich nur Zehnter. Das Rennen endet mit einem Dreifachsieg für die 115 PS starken 16-Ventil-Mercedes-Wagen: Erster Christian Lautenschlager, Zweiter Louis Wagner, Dritter Otto Salzer.

Die Opel-Truppe gibt sich trotzdem nicht geschlagen. Obwohl nach dem Attentat von Sarajewo am 28. Juni 1914 auf das österreichische Thronfolgerpaar der Kriegsausbruch unmittelbar bevorsteht, meldet das Werk zwei der neuen Rennwagen für den Großen Preis von England. Man rechnet sich die besten Chancen aus, weil Carl Jörns beim Osterrennen auf der Brooklandsbahn einen Rundendurchschnitt von knapp 160 km/h erreicht hat. Jetzt soll er vor allem der Mercedes-Konkurrenz zeigen, was eine Harke ist.

Ende Juli werden die Wettbewerbswagen nach England verschifft, Jörns ist ebenfalls an Bord. Doch zum großen Duell mit Mercedes kommt es nicht mehr. Am 3. August erklärt Deutschland Frankreich den Krieg, am 4. August macht das Kaiserreich gegen Großbritannien mobil. Die deutschen Rennfahrer müssen die britische Insel Hals über Kopf verlassen, die Rennwagen bleiben in England, kommen nie wieder nach Deutschland zurück.

Nach dem Krieg erwirbt ein rennsportbegeisterter Captain Miller die zum Feindeigentum deklarierten Grand-Prix-Wagen. Der berühmte Rennfahrer Sir Henry Segrave übernimmt ein Auto, fährt damit seinen ersten Wettbewerb, stellt 1920 mit dem Opel einen Brooklands-Rekord auf – 161 km/h.

1931 kauft der Londoner Flugingenieur und Motorradrennfahrer Noel Mavrogordato, genannt „Mavro“, das Jörns-Auto zum Spottpreis von 40 Pfund. Weil er den Wagen im normalen Straßenverkehr benutzen will, versieht er ihn mit Scheinwerfern und Kotflügeln. Den Zweiten Weltkrieg übersteht der kostbare Oldtimer unversehrt in einer Feldscheune. 1966 wird er komplett zerlegt, aufwendig restauriert und fortan bei Oldtimer-Rennen eingesetzt – von Mavros Kindern Anthony und Jane.

Mit einem 110-PS-Opel nahm Carl Jörns am Großen Preis von Frankreich teil.

In großen Stückzahlen wurde „Puppchen“ im 1. Weltkrieg als Spähwagen eingesetzt; der Metallbügel schützte gegen Drahtsperren.

28. Juni 1914. In Sarajevo wird das österreichisch-ungarische Thronfolgerpaar, Erzherzog Franz Ferdinand und Herzogin Sophie von Hohenberg, von dem serbischen Studenten Gavrilo Prinzip im offenen Wagen (einem Gräf & Stift) erschossen. Die politischen Gegensätze in Europa brechen auf. England, Frankreich, Deutschland, Österreich-Ungarn, Rußland und Serbien machen mobil. Am 3. August erklärt Deutschland Frankreich den Krieg, damit beginnt der Erste Weltkrieg.

Auch in Rüsselsheim sieht die Welt auf einmal ganz anders aus. Fast alle privaten Automobile, Lastwagen und Motorräder werden für den Kriegsdienst requiriert und in größter Eile feldgrau umlackiert. Sogar die zur Auslieferung an die Kunden bereitgestellten Fahrzeuge im Opel-Werk drohen den Militärs in die Hände zu fallen. Wahrscheinlich ist die drohende Requirierung der Bestände der Grund dafür gewesen, daß Opel am 4. August das Werk für mehrere Wochen geschlossen hat.

Uber 4000 Arbeiter stehen plötzlich auf der Straße. In Rüsselsheim gibt es zum ersten Mal eine Massenarbeitslosigkeit. Die meisten der Entlassenen sehen keinen anderen Ausweg, als sich in die langen Schlangen vor den Einberufungsstellen einzureihen und den grauen Waffenrock anzuziehen. Die Werksleitung selbst gibt im Oktober genaue Zahlen bekannt: „Circa 2500 Mann der früheren Arbeiterschaft stehen im Felde.“ Immerhin: Die Werksleitung unterstützt die Familien der zum Militärdienst eingezogenen Arbeiter mit finanziellen Zuwendungen. Auch die Gewerkschaft hilft mit Geld.

Im Oktober 1914 bekommt Opel die ersten Heeresaufträge – die Werkstore werden wieder geöffnet. Dazu die Werksleitung: „Wir teilen mit, daß schon in den ersten Mobilmachungstagen meine Fabrik wieder mit der nicht einberufenen Arbeiterschaft ihren Betrieb aufnahm und heute weit über 2000 Arbeiter beschäftigt.“ Die Produktion wird radikal umgestellt: „Die Fabrik selbst ist in ein immobiles Kraftwagen-Hilfsdepot umgewandelt, die Reparaturabteilung ist mit aus dem Felde zurückkommenden, reparaturbedürftigen Wagen aller Fabrikmarken vollauf beschäftigt. Die Neufabrikation beschränkt sich ausschließlich auf Lastwagen – hauptsächlich Drei- und Viertonner – und ist auf Monate hinaus von der Militärverwaltung disponiert.“

Carl, der älteste der Opel-Brüder, wird vom Kriegsdienst befreit und kann als Werksleiter zurückkehren. 1915 kommt auch Wilhelm Opel zurück nach Rüsselsheim. Die Armee bestellt neben Lastwagen bei Opel auch kleine Spähfahrzeuge. Der neue 5/14 PS erweist sich als bestens für eine entsprechende Umrüstung geeignet. Bis 1918 wird das ursprünglich nur für friedliche Zwecke gedachte „Puppchen“ in großen Stückzahlen als Kurier- und Spähtruppwagen an die Front geworfen und dort zuschanden gefahren oder zerschossen.

Die Lastwagen-Bestellungen des Waffen- und Munitionsbeschaffungsamtes („Wumba“) bringen die Werksleitung in arge Verlegenheit. Woher die Arbeitskräfte nehmen? Händeringend sucht Opel Autobauer, überall werden Plakate angeschlagen: „Auch aufopferungswillige Industriearbeit an der Heimatfront ist Ausdruck vaterländischer Gesinnung . . .“ Die 1500 Arbeiter, die nicht zum Militärdienst eingezogen worden sind, werden sofort wieder eingestellt. Doch das reicht bei weitem nicht aus. Man muß auf pensionierte Werksangehörige zurückgreifen, auf Frauen, Kriegsgefangene, Kriegsversehrte.

Die Oberste Heeresleitung entspricht einem Hilfegesuch des Großherzogs und stellt für den Kreis Groß-Gerau 1000 Wehrpflichtige aus Schlesien frei. Doch nur wenige der erst 17 bis 20 Jahre alten Männer werden dem Opel-Werk zugeteilt. Daher gibt es keine andere Möglichkeit, als verstärkt Frauen für die Produktion einzusetzen.

Nächste Folge: Opel baut den Regel-Lastwagen; Ludwig Opel fällt an der Ostfront; Baubeginn der Opel-Bahn mitten im Krieg.

Kart-Racing: In drei Sekunden von Null auf Hundert

Das schnelle Trio

Seeheim-Malchen. „Am Anfang war es schon ein komisches Gefühl, den Hintern nur zwei Zentimeter über dem Asphalt zu haben – und das bei 160 Sachen", erzählen die Rüsselsheimer Opel-Mitarbeiter Bernhard Snitil, Thomas Diegelmann und Dr. Dietmar Bouchard. Das schnelle Trio betreibt jenen Motorsport, der schon namhaften Rennfahrern wie Alain Prost, Keke Rosberg oder Ayrton Senna als Sprungbrett in die Formel 1 gedient hat: Kart-Racing.

Nur 55 Kilogramm wiegt der Mini-Renner, die Konstruktion besteht im wesentlichen aus Rahmen, Reifen, Lenkung und dem 100-Kubikzentimeter-Zweitakt-Motor. „Der leistet zwar ‚nur' runde 20 PS, macht unseren Flitzer aber je nach Übersetzung bis zu 160 Kilometer schnell", sagt Bernhard Snitil, der mit dem Kart bei zwei Läufen zur Deutschen Meisterschaft bereits gute Plazierungen im Mittelfeld erreicht hat.

Am eindrucksvollsten sind jedoch die Beschleunigungswerte des Miniatur-Boliden: In nur drei Sekunden ist die „heiße Kiste" auf Hundert; um die Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, genügt den Kart-Fahrern eine Gerade von 100 Meter Länge. Etwa 30 spezielle Kart-Rennstrecken gibt es in der Bundesrepublik, „schön daran ist, daß man nie weit fahren muß, um zu trainieren oder an Rennen teilzunehmen", sagt Thomas Diegelmann.

In die Kritik der Umweltschützer gerät der Kart-Sport selten, denn selbst die größeren Strecken mit 1,3 Kilometer Länge beanspruchen kaum mehr Platz als ein Fußballfeld. Sonderlich laut sind die Flitzer ebenfalls nicht: „Das Reglement limitiert die Geräuschentwicklung auf 86 dB (A), das ist soviel wie ein beschleunigendes Motorrad", erklärt Snitil. Die drei Kart-Fahrer sind auf diesem Gebiet übrigens Fachleute: Bei Opel arbeiten sie in der Abteilung PEK-Fahrzeugakustik. An zu großem Motorlärm ist ihre Teilnahme an Wertungsläufen daher noch nie gescheitert.

Schwierig ist's eher mit den Trainingszeiten, die zur Qualifikation nötig sind: „Die meisten Kart-Fahrer sind viel jünger als wir, einige haben schon mit 16 Jahren angefangen", sagt Dr. Dietmar Bouchard, „wir dagegen sind alle um die 30". Außerdem liegen die gefahrenen Zeiten außerordentlich eng beieinander. „Mit nur 2,2 Sekunden Rückstand auf den Trainingsschnellsten mußte ich mich einmal mit dem letzten Startplatz begnügen", bedauert Snitil. Er ist der kleinste und leichteste im Trio und steuert den Kart daher, wenn's „um die Wurst geht".

Das Fahren mit dem Flitzer ist ohnehin Gewöhnungssache. Kupplung und Schaltung gibt es in der 100-Kubikzentimeter-Klasse nicht, der Kart wird angeschoben, und vom Start bis ins Ziel steht nur eine Übersetzung zur Verfügung. Auch die kleine Scheibenbremse an der Hinterachse tritt nur selten in Funktion: Verzögert werden Renn-Karts durch kräftiges Einschlagen der Vorderräder vor der Kurve. „Dazu braucht man mindestens ebensoviel Kraft wie Gefühl", erklärt Dr. Bouchard, „bei einem Rennen verliert der Bernhard gut vier Kilo Körpergewicht."

Der Grenzbereich eines Karts in Kurven ist sehr klein. Wer zu heftig am Lenkrad dreht, vollführt mit dem Vehikel unweigerlich eine Drehung, „und die bedeutet praktisch das Aus". Der Motor stirbt ab, und da fremdes Anschieben nicht erlaubt ist, verliert man entscheidende Sekunden. „Bis man aus dem engen Schalensitz ist und die Kiste wieder läuft, hat einen das Feld meist schon überrundet."

Unfälle sind im Kart-Sport glücklicherweise selten. Durch ihren tiefliegenden Schwerpunkt können sich die kleinen Renner kaum überschlagen. Die häufigste Verletzung sind ein paar geprellte Rippen, denn Renn-Karts sind ungefedert und die Seitenstützen der engen Schalensitze nur dürftig gepolstert. „Wir hatten aber bisher noch keine Ausfälle wegen Verletzungen", erzählt Thomas Diegelmann.

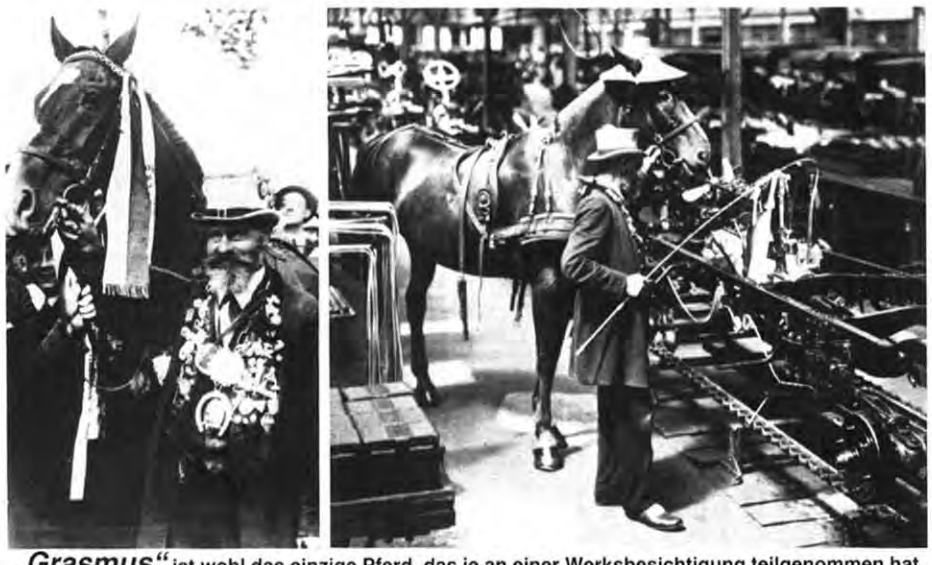
Die Kosten für die Kart-Rennerei halten sich in einigermaßen vertretbaren Grenzen: „Wer Kart-Racing als reines Hobby betreibt, kommt mit etwa 3000 Mark pro Saison aus." Um jedoch bei Meisterschaftsläufen vorne mitzumischen, muß man tiefer in die Tasche greifen: Allein ein Satz der profillosen Slick-Reifen, die etwa ein Rennen lang halten, kostet bis zu 500 Mark. Außerdem braucht man rund 30 verschiedene Kettenräder, um die Übersetzung den Streckenverhältnissen genau anpassen zu können. Und ohne einen Ersatzmotor im Gepäck sollte man sich erst gar nicht auf den Weg machen: Bei Höchstdrehzahlen von 18 000 U/min. und Mischungen von 1:20 (Methanol: Zweitaktöl) produzieren auch Profis zwei bis drei „Motorleichen" pro Saison.

„Eigentlich würde ich gerne mit der Hilfe von Thomas und Dietmar im nächsten Jahr unter die ersten fünf der Deutschen Meisterschaften kommen, aber das ist letztlich auch eine Kostenfrage", antwortet Snitil auf die Frage nach den sportlichen Zukunftsplänen. „Vielleicht finden wir ja einen Sponsor – dann könnten wir richtig loslegen."

Michael Kirchberger

Klein, aber schnell: Der Zweitakter-Rennkart schafft 160 Sachen bei 18000 U/min.

Drei Männer, eine Leiderschaft: Gemeinsam wollen Thomas Diegelmann, Bernhard Snitil und Dietmar Bouchard (von links) im nächsten Jahr ganz vorne bei den Deutschen Kart-Meisterschaften mitflitzen.



***„Grasmus"* ist wohl das einzige Pferd, das je an einer Werksbesichtigung teilgenommen hat. Mit dem Vierbeiner war der „Eiserne Gustav", Droschkenkutscher aus Berlin, im April 1928 „zur Völkerverständigung" nach Paris aufgebrochen. Aus der Seine-Metropole kehrte er, wie seine Schwiegertochter berichtet, mit nicht weniger als 320 Orden an die Spree zurück. Auf der Rückreise machte Gustav Hartmann auch Station in Rüsselsheim, wo er in den Opel-Werken „festlich empfangen wurde und eine Opel-Droschke zum Geschenk erhielt". Mit der fuhr er in Berlin noch viele tausend Kilometer, während „Grasmus" sein Gnadenbrot verzehrte.**

Klaus Drewes: In reißendem Wasser durch einsame Schluchten

Der Kampf im Kajak

Rüsselsheim. Tosend stürzt das Wasser in die Schlucht, schäumt zwischen den mannshohen Felsbrocken hindurch. Auf einem Felsvorsprung zwängt sich Opel-Mitarbeiter Klaus Drewes in sein Wildwasserkajak, prüft ein letztes Mal Helm und Schwimmweste und greift zum Paddel. Ein kurzes Abstoßen am Fels, das Boot rutscht über den Stein, segelt drei Meter durch die Luft und taucht spritzend in das eiskalte Wasser des Verdon, der sich in den Alpes Maritimes in Südfrankreich durch ein enges Tal windet.

Wie ein Spielball wird das 20 Kilogramm leichte Kunststoffkajak von der Strömung mitgerissen, verschwindet fast völlig in der schäumenden Gischt. Doch Sekunden später taucht Drewes wieder auf, manövriert das Boot mit kräftigen Paddelschlägen um die Felsen herum und landet kurze Zeit später sicher in einem ruhigen Kehrwasser unterhalb der Engstelle.

Wildwasserfahren – das ist für den 29jährigen Kfz-Schlosser im Werk Rüsselsheim das Größte. „Mit 12 Jahren habe ich zum ersten Mal im Boot gesessen, das war auf dem Main bei Raunheim", erzählt er. Seitdem hat ihn die Begeisterung nicht mehr losgelassen. Wann immer Zeit ist, geht's auf Tour: Entweder stehen gemütliche Wanderfahrten auf dem Programm oder eben der Ritt auf wildem Wasser. „Es ist vor allem die phantastische Kombination aus Naturerlebnis und sportlicher Betätigung, die mich am Paddeln reizt", meint Drewes.

„Gerade so wunderschöne Wildflüsse wie den Verdon in Frankreich kann man nur als Bergsteiger oder als Kanute entdecken." Das enge und tiefeingeschnittene Tal des Flusses kann man nur mit Seil und Haken über die steilen Felswände erreichen oder auf dem Wasser im Boot.

Dabei ist die Paddelei nicht gefährlicher als andere Sportarten: Voraussetzungen für die sichere Befahrung eines schwierigen „Baches" sind jedoch Kraft, Erfahrung, Vernunft und eine gute Ausrüstung. „Wenn wir von Unfällen hören und nach den Ursachen fragen, so kommt meist heraus, daß der Paddler mit mangelhafter Ausrüstung gefahren ist und sich selbst überschätzt hat", meint Drewes. „Um Überraschungen vorzubeugen, kann man sich mit den „Flußführern" auf eine Befahrung vorbereiten", rät der Opel-Mitarbeiter.

In diesen Büchern werden Flüsse metergenau beschrieben, auf gefährliche Stellen wird ebenso hingewiesen wie auf den Wasserstand und den Schwierigkeitsgrad. „Wir teilen die Schwierigkeiten nach einer international gültigen Sechs-Punkte-Skala ein. Eins ist sehr leicht, sechs gilt als nicht befahrbar." Neben dem praktischen Können hat sich Drewes auch theoretisches Wissen angeeignet: Viele Jahre war er Sportwart in seinem Verein, dem KCW Raunheim, und im vergangenen Jahr erhielt er die Fachübungsleiter-Lizenz des Deutschen Kanu-Verbandes.

„Wer bei der Sicherheit schludert, wird früher oder später dafür bezahlen", meint der Kfz-Schlosser. Gefahren wird im Wildwasser grundsätzlich nur in Gruppen: Während sich der eine durch die gefährliche Stelle kämpft, stehen die anderen am Ufer bereit, um notfalls mit Rettungsleinen helfend eingreifen zu können.

Ebenso wichtig ist eine gute Ausrüstung: Ein wildwassertaugliches Kajak kostet rund 1000 Mark, für den Helm, die spezielle Schwimmweste und den Neoprenanzug muß man etwa 600 Mark anlegen, Paddel und Sicherheitsgeschirr schlagen mit rund 400 Mark zu Buche. „Wer sich auf wirklich schwierige Gewässer wagt, sollte die Eskimorolle perfekt beherrschen, denn das Schwimmen in einem sechs Grad kalten und reißenden Bach gehört nicht gerade zu den angenehmsten Erlebnissen", sagt Drewes.

Bei aller Begeisterung für die Paddelei sollte man auch an den Naturschutz denken. „Es gibt noch zu viele verantwortungslose Kanuten, die sich in Naturschutzgebieten danebenbenehmen. Deshalb werden immer mehr Wanderflüsse für Paddler gesperrt." Umweltschutz wird bei Klaus Drewes daher großgeschrieben: „Wenn wir irgendwo übernachten, dann hinterlassen wir den Platz sauberer, als wir ihn vorgefunden haben."

Michael Kirchberger

Kajakfahrer Drewes

Nicht gerade gemütlich geht's bei Wildwasserfahrten in eiskalten und reißenden Bächen zu. Sicherheit wird deshalb großgeschrieben; am Ufer wachen Kollegen mit Rettungsleinen.