



Ab jetzt!

Mit allen Neuigkeiten aus dem

ITEZ

Zeitung für Mitarbeiter

Ausgabe 8/9 · 5. September 2001

Das ist aber echt internett

Mit „C@rWeb“ zeigt Opel auf der IAA einen Internetzugang fürs Auto, der auf die Unterstützung des Fahrers zugeschnitten ist – und holt das World Wide Web ins Fahrzeug. Vorteil: Bessere Mobilität durch exakte Information, Vernetzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und vielfältige Telematik-Dienstleistungen.

Rüsselsheim (pui). Das System besteht aus Mobiltelefon und Mini-Computer, kurz PDA (Personal Digital Assistant), der in eine in die Armaturentafel versenkbare Halterung eingesetzt wird. In aktiviertem Zustand ist der PDA nach oben geklappt und befindet sich im Blickfeld von Fahrer und Beifahrer. Über ein spezielles Internetportal können sie für die Fahrt Informationen, etwa zur Verkehrslage, abrufen.

Dank des berührungsempfindlichen Bildschirms („Touchscreen“) genügt ein kurzer Druck auf eines der großen Symbole für die Themengebiete, um die entsprechenden Daten aus dem Internet herunter zu laden. Das System wird ab Anfang nächsten Jahres in einer



Klein, aber oho:
Dank C@rWeb wird
das Internet mobil

breiten Modellpalette verfügbar sein.

C@rWeb setzt auf moderne Hardware auf: Zur Datenübertragung dient das Mobiltelefon Siemens S45i. Ihm steht der „Pocket PC“ Compaq iPAQ

H3660 zur Seite. Für Sicherheit im Straßenverkehr sorgen die stabilen Halterungen für Handy und PDA sowie die Sprachwahl-Fähigkeit des Handys. Anders als der Festeinbau einer In-

ternet Surf-Station im Auto ist C@rWeb flexibel ausgelegt. Die Komponenten Handy und PDA können auch außerhalb des Autos genutzt werden. Lediglich die Halterungen für Handy und

PDA sowie die Verbindung dazwischen sind fest eingebaut. Vorteil für den Kunden: Er kann die Geräte nutzen, wo immer er sich aufhält.

Für C@rWeb stellt Opel speziell aufbereitete Inhalte seiner Internet-Plattform www.opel-mobil.com bereit. Nach Drücken des Symbols „Unterwegs“ stehen neben Routenplaner, Verkehrsinfos und Wetterbericht auch Flug- und Bahnfahrpläne zur Verfügung.

Auch an den Nachrichtenaustausch via Internet haben die Entwickler gedacht: Mit einem Fingerdruck auf das E-Mail-Symbol kann elektronische Post empfangen und versendet werden.

Für C@rWeb kommt ein spezieller Opel-Webbrowser zum Einsatz. Dieser verfügt auch über die Möglichkeit zum „Offline Browsing“. Neben den Opel-Seiten kann der Nutzer so genannte „Channels“ abonnieren (z.B. Nachrichten oder Börsenkurse), die er bei bestehender Internet-Verbindung automatisch auf den PDA laden kann – ganz gleich, ob im Auto oder am Internet-PC zu Hause.

Hier kann der Fahrer auch – direkt auf seinem PDA – mit dem Opel-Routenplaner seine Reise europaweit planen und später unterwegs anzeigen lassen, ohne dass Gebühren für die mobile Internet-Nutzung anfallen. ■

Spitzen-Leistung

Klaudia Martini und Ditmar Porth verstärken Vorstand

Rüsselsheim (pui). Der Aufsichtsrat hat zwei neue Vorstandsmitglieder bestellt. Zum neuen Vorstand Fertigung wurde Ditmar Porth berufen. Porth (57) trat sein



Neu bei Opel: Klaudia Martini

Amt bereits am 1. August an.

Klaudia Martini (50) wird zum 1. Oktober Vorstand Unternehmenskommunikation. Mit ihrer Ernennung übernimmt die Juristin die Verantwortlichkeit für Unternehmenspolitik, Regierungsbeziehungen, Interne Kommunikation sowie Unternehmens- und Produktkommunikation. Sie ist seit 1991 Staatsministerin für Umwelt und Forsten in Rheinland-Pfalz.

„Mit der Schaffung des Bereichs Unternehmenskommunikation und der Berufung von Klaudia Martini wollen wir ein deutliches Zeichen

setzen, welche Bedeutung wir der Verbesserung von Image und Reputation der Adam Opel AG beimesen“, sagte Vorstandschef Carl-Peter Forster.

„Ich kenne Opel als stolzes und kompetentes deutsches Unternehmen mit einer langen und erfolgreichen Tradition sowie hervorragenden Umweltstandards. Ich freue mich daher sehr auf diese neue Aufgabe“, sagte Klaudia Martini. „An Innovation und Organisation von Mobilität bei einem der größten deutschen Automobilhersteller mitwirken zu können, ist eine große Herausforderung.“

Ditmar Porth, 1943 in Heidesheim bei Mainz geboren, übernahm die Verantwortung für die Produktion an allen Standorten der Adam Opel AG. Seit Mai 2000 ist Porth als Exekutiv-Direktor Zusammenbauwerke bei GM Europa zuständig für die Koordinierung der Werke in Deutschland, Großbritannien, Belgien, Spanien, Portugal und Polen. Diese Funktion wird der neue Opel-Vorstand für Fertigung auch weiterhin innehaben. ■



Fertigungsexperte: Ditmar Porth

Partnerschaft.de

„Opel@AOL“ ist seit dem 1. September online

Rüsselsheim (pui). Seit 1. September ist „Opel@AOL“ – die Opel-Partner-Website innerhalb des Internetangebots von AOL – „online“. Sie ist ein Element der strategischen Allianz, die das Unternehmen mit dem weltgrößten Online-Dienst zur Stärkung der Internet-Präsenz von Opel geschlossen hat.

Zu Opel@AOL haben alle Abonnenten des AOL-Online-Dienstes Zugang. Die Website enthält zahlreiche Informationen rund um Opel und seine Fahrzeuge. Per Mausklick öffnet sich entweder zunächst das ausgewählte Themengebiet in AOL oder es erfolgt eine direkte Führung auf die entsprechende Seite des normalen Internetangebots von Opel, beispielsweise www.opel.de.

AOL macht seine Mitglieder durch eine Vielzahl

von Maßnahmen auf die Partnerseite aufmerksam: Dafür sorgen – neben Werbebannern und „Pop-up“-Fenstern – Links zu redaktionellen Inhalten wie Auto-Tests, zur ab dem 8. September 2001 laufenden IAA-Sonderseite oder zu AOL-Fahrzeugkatalogen. ■

GANZ KURZ

Die Hauptversammlung hat Wolfgang Strinz und Bernd Pierburg als neue Aufsichtsratsmitglieder bestellt. Sie treten die Nachfolge von Dr. Walter Schlotfeld und Dr. Jürgen Ruhfus an, die aus Altersgründen ausscheiden.

In seiner konstituierenden Sitzung hat der Aufsichtsrat von Opel Powertrain Hans Barth zum Vorsitzenden gewählt. Stellvertreter wurde Dr. Thomas Klebe. Beide bekleiden diese Funktionen auch im Opel-Aufsichtsrat.

Die General Motors Finanztochter GMAC unterstützt am Opel-Standort Gleiwitz in Polen ein Wohnungsprojekt mit 100 000 US Dollar.

Die nächste Opel Post ist für den 10. Oktober 2001 geplant. Anzeigenschluss ist der 12. September.

Unternehmen

Order-to-delivery heißt: Keine Lagerwagen mit Rabatt verkaufen, dem Kunden dafür zügig sein Traumauto liefern.

Seite 4

Fertigung

Die Vorbereitungen für den Start des neuen F40-Getriebewerks in Rüsselsheim laufen auf Hochtouren.

Seite 7

Entwicklung

Die Opel Post sprach mit Chefingenieur Volker Scharf über die Rolle des Projektzentrums für den Astra-Nachfolger.

Seite 10

Markt

Ein IAA-Highlight wird der Signum², der intelligente Innenraum-Ideen mit einem aufregenden Design kombiniert.

Seite 16

Mitarbeiter

Peter Schäfer ist seit 25 Jahren bei Opel, aber die Wurzeln reichen weiter. Sein Urgroßvater war Adams erster Geselle.

Seite 23



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

RANDBEMERKUNG

die Familie ist der Kern unseres Zusammenlebens. Das ist auch gut so – und manchmal ganz schön kompliziert. Um wie viel komplizierter aber ist ein Gemeinwesen mit mehr als 20 000 Menschen. Da gibt es einige, die Verantwortung für das Zusammenspiel des Ganzen übernehmen, da gibt es viele, die täglich ihren Geschäften nachgehen, da gibt es viele Nationalitäten, viele Temperamente, da gibt es Sympathische und weniger Sympathische, da gibt es Gute und auch Böse. Da gibt es Harmonie, aber auch Kriminalität.

Auch der Standort Rüsselsheim ist so ein Gemeinwesen. Auch hier geschehen Straftaten. In erster Linie Eigentumsdelikte, die von vielen in der Rangfolge der Delikte noch immer unter der Rubrik „Nicht so schlimm, ist ja Niemandem was passiert“ verbucht werden. Mit dieser „Kavaliersdelikt“-Mentalität ist es jetzt vorbei. Denn vor drei Wochen ist mitten auf dem Werksgelände am helllichten Tag einer Kollegin Gewalt angetan worden.

Die Unternehmensleitung hat schnell reagiert, 5 000 Mark Belohnung für die Ergreifung des Täters ausgesetzt. Polizei und Werksicherheit arbeiten bei ihren Ermittlungen intensiv zusammen. Die Werkschützer gehen verstärkt Streife und in Informationsveranstaltungen wurden den Mitarbeiterinnen Tipps gegeben, wie sich die Gefahr solcher Übergriffe verringern lässt. Weitere Maßnahmen werden zurzeit geprüft.

Und wie reagieren die Männer? Die einen sind entsetzt, andere reagieren mit anzüglichen Bemerkungen. Das ist ekelig. Und hoffentlich die Ausnahme. Denn dumme Sprüche sind das Letzte, was den Frauen hilft, sich an ihrem Arbeitsplatz sicher zu fühlen.

Und dass sie sich hier sicher fühlen können und nicht ständig mit der unterschwelligen Angst leben müssen, selbst im Unternehmen nicht geschützt zu sein, das ist keine Aufgabe nur für den Werkschutz. Das ist ein Auftrag an uns alle. Er sollte eigentlich selbstverständlich sein.

Dass es so scheinbar nicht ist, macht nachdenklich. Opel ist ein Schmelztiegel unterschiedlichster Temperamente und Interessen. Das Zusammenleben von Menschen 50 verschiedener Nationalitäten funktioniert weitgehend reibungslos. Mit der Unterzeichnung der Betriebsvereinbarung „Chancengleichheit und respektvolle Zusammenarbeit“ im Juni haben Geschäftsführung und Betriebsrat klar gemacht, wie wichtig ihnen – und damit auch uns – das reibungslose Miteinander ist.

Reichen Toleranz und Respekt nicht auch für den Umgang mit uns, fragen sich derzeit viele Kolleginnen? Die Antwort jedes Mitarbeiters, jeder Mitarbeiterin muss eindeutig ausfallen: Doch natürlich! Handeln wir danach, jeden Tag aufs Neue.

In diesem Sinne frisch ans Werk.

Ihre Redaktion

Gemeinsam gegen Gewalt

Rüsselsheimer Kollegin vergewaltigt – Polizei und Werkschutz ermitteln

Am 15. August zwischen 18 und 18.50 Uhr kam es auf dem Werksgelände in Rüsselsheim im Bereich des Gebäudes C17/C18 zu einer Vergewaltigung. Die Polizei ermittelt in Zusammenarbeit mit der Werksicherheit mit aller Kraft nach dem Täter. Das Unternehmen hat für Hinweise, die zur Ergreifung des Täters führen, eine Belohnung von 5 000 Mark ausgesetzt.

Rüsselsheim (jh). Polizei und Opel-Ermittlungsdienst bitten alle Mitarbeiter um ihre Unterstützung: Wer hat den Täter gesehen oder kennt eine Person, auf die folgende Beschreibung zutrifft oder auf die diese Beschreibung zutrifft oder die nach der Tatzeit ihr Aussehen erheblich verändert hat:

- vermutlich Deutscher
- ca. 40 Jahre
- ca. 170 cm groß

■ athletische Figur
■ blaue Augen
■ rotbrauner dichter Bart
Der zur Tatzeit maskierte Täter trug eine blaue Latzhose, ein graues T-Shirt und eine dunkelblaue Kunststoffjacke. Hinweise an die Polizei in Rüsselsheim unter **696412** oder den Ermittlungsdienst der Werksicherheit: **73648**.

Das Unternehmen hatte unmittelbar nach der Tat die Mitar-

beiterinnen des Standortes Rüsselsheim zu Informationsveranstaltungen eingeladen, in der die Polizei Informationen und Tipps gab, wie die Gefahr von Übergriffen zu verringern ist. Diese geben wir hier wieder:

Meist läuft vor einem sexuellen Übergriff eine „Vorbereitungsphase“ seitens des Täters ab. Er „testet“ sein potenzielles Opfer, um festzustellen, ob mit Widerstand zu rechnen ist. In dieser Phase hat das mögliche Opfer noch Chancen zu signalisieren, dass es „wehrhaft“ ist. Nachfolgende Verhaltensempfehlungen sollen eine Hilfestellung sein, um die Gefahr eines Übergriffs zu reduzieren:

- Mimik und Gestik aufeinander abstimmen. Nicht freundlich lächeln, wenn die Situation unangenehm ist.
- Dem Gegenüber fest in die Augen sehen.

- In bestimmendem Tonfall sprechen.
- Distanz zu Aggressor verdeutlichen.
- Aufrechter Gang und Stand.
- Hände aus den Taschen nehmen (schränkt im Notfall Bewegungsfreiheit ein).
- Aggressor nicht anschreien (kann Angst erkennen lassen).
- Keine Fragen stellen (erscheint dem potenziellen Täter als Gesprächsbereitschaft).
- Dem Aggressor keine Mitteilungen machen (Täter erhält nur Gelegenheit, sich wieder mit dem potenziellen Opfer einzulassen).
- Nicht sagen, was man nicht will (kann vom Täter genau umgekehrt verstanden werden).
- Keine Phrasen benutzen die unentschlossen und zögerlich wirken wie: ich würde, vielleicht, eigentlich.
- Die Anrede „Du“ vermeiden (Unbeteiligte vermuten eine private Auseinandersetzung).
- Keine Beleidigungen.
- Klare Anweisungen und Aussagen treffen („Lassen Sie mich in Ruhe“, „Lassen Sie mich vorbei“, „Nehmen Sie ihre Hände weg“).
- Nicht abwarten und das Handeln des potenziellen Täters ignorieren, in der Hoffnung, er hört auf.

Klaus Wohlfeil †

Rüsselsheim (ub). Völlig unerwartet verstarb am 30. August Klaus Wohlfeil, Direktor des Powertrain-Werks Rüsselsheim.

Klaus Wohlfeil war am 1. April 1964 bei der Adam Opel AG eingetreten und übernahm am 1. Januar 2001 als Direktor die Verantwortung für das Werk Rüsselsheim der Opel Powertrain GmbH.

In den Stationen seines Arbeitslebens in den Bereichen Standardabteilung, Werksplanung und Chassis- / Komponentenfertigung hat sich Klaus Wohlfeil mit großem Erfolg für die Interessen des Unternehmens und der Mitarbeiter eingesetzt. Zuletzt hatte

er entscheiden den Anteil am Aufbau der neuen Getriebefertigung in Rüsselsheim.

Vorgesetzte, Kollegen und Mitarbeiter achteten an Klaus Wohlfeil besonders seine fachliche Kompetenz, sein außergewöhnliches Engagement für das Unternehmen und schätzten seinen freundlichen Umgang. Klaus Wohlfeil hinterlässt auch in der neuen Fiat-GM Powertrain-Organisation viele Freunde.



Foto: Opel

Radeln für guten Zweck

Die „Tour der Hoffnung“ machte im Adam Opel Haus Station

Rüsselsheim (ls). Von gelb-grauem Alltag bei Opel kann keine Rede sein: Auch grün hat im Unternehmen Tradition. Seit nunmehr neun Jahren unterstützt das Unternehmen schon die „Tour der Hoffnung“, dessen Teilnehmer in grasgrünen Trikots fahren.

Es ist aber mehr der gute Wille der Fahrer als deren Aussehen, der die Tour zum außergewöhnlichen Ereignis macht. Rund 150 zumeist prominente Teilnehmer schwangen sich aufs Fahrrad und sammelten Geld zu Gunsten krebskranker Kinder.

Während der mehrtägigen Tour durch Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen legte die Gruppe unter anderem auch einen Stopp am Adam Opel Haus in Rüsselsheim ein. Vorstandschef Carl-Peter Forster selbst

hatte den Pulk durch die Autostadt auf dem Rad begleitet.

In einem sportlich geprägten Rahmenprogramm überreichte er dann einen Scheck über 10 000 Mark an die Schirmherrin der Tour, die Biathlon-Olympiasiegerin Petra Behle, und an den Kapitän des Fahrerfeldes, den vierfachen Radweltmeister Klaus-Peter Thaler.

Kurzzeitig zog nicht das viele Spendengeld, sondern der ehemalige Reckweltmeister Eber-

hard Gienger alle Aufmerksamkeit auf sich. In schwindelerregender Höhe sprang er mit seinem Fallschirm aus dem Flugzeug und landete schließlich zielicher vor der Rüsselsheimer Opel-Zentrale.

Zu den prominenten Radlern zählten in diesem Jahr unter anderem die Radsportlegende Rudi Altig, Tennis-Wimbledon-Siegerin Claudia Kohde-Kilsch, Triathlon-Weltmeisterin Astrid Benöhr sowie die Showstars Costa Cordalis und Joey Kelly.

Trotz Erschöpfung beschwerte sich keiner der Fahrer, als in Rüsselsheim zum Abmarsch gerufen wurde. Denn schließlich galt es noch weitere Spenden einzufahren. Insgesamt kamen bei der „Tour der Hoffnung 2001“ stolze 1,715 Millionen Mark zusammen.



Spendensammler: Die „Tourer“ in Rüsselsheim

Vor
50
Jahren

Im September 1951 berichtete die Opel Post über

- die „Hohe Ehrung“, die Chefingenieur Karl Stief mit seiner Ernennung zum Ehrendoktor der TH Darmstadt zuteil wurde.
- den Unfall zweier Mitarbeiter, die im Werk mit ihren Motorrädern zusammengestoßen waren. „Musste das sein?“ fragte die Arbeitssicherheit und ermahnte die Leser zu mehr Vorsicht.
- „8 000 Kilometer durch Afrika“ – ein Bericht von der Zuverlässigkeitsfahrt mit dem Kapitän durch die Sahara.
- Außerdem wurden 23 Jubilare geehrt. In der Rubrik „Von Anno Dazumal bis heute“ ging es um den 25 PS starken „Torpedo“ von 1922 und in der Reihe „Bei uns zu Haus“ waren Foto-Impressionen vom Rheinufer zu bewundern.



WebTipp September

Besucherdienst
Nachrichten und service
zur IAA in Frankfurt
www.iaa.de

- Alle Infos, die der Besucher braucht – von Öffnungszeiten bis Eintrittspreise
- Überblick über alle Veranstaltungen, die auf der IAA über die Bühne gehen
- Ausstellerverzeichnis und Geländeplan komplettieren den Nutzwert
- Ein „Presse-Service“ bietet einen Überblick über das zu Erwartende
- IAA-Historie und die Termine bis 2005 finden sich ebenfalls auf der IAA-Site



IMPRESSUM Opel Post – Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Interne Kommunikation, 65423 Rüsselsheim
Praschma, Kaiserslautern: Matthias Mederacke, ITEZ: Uwe Deller Gestaltung: D+K Horst Repschläger GmbH, Wiesbaden Litho: Rohland & more, Offenbach Druck: Central-Druck GmbH, Böblingen Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Redaktion Opel Post, IPC D5-08, 65423 Rüsselsheim, Telefon 0 61 42/7 – 740 57 und 738 98, Telefax 0 61 42/7 – 784 10, E-Mail: opel.post@de.opel.com • Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe. Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Mehr für weniger

Olympia-Projekt senkt Kosten

„Kosten runter!“ ist eine wichtige Sofortmaßnahme von Olympia. Ein Projektteam kümmert sich um Materialkostenoptimierung. Ziel sind kostengünstigere Herstellung und Einkauf von Teilen – ohne die geringsten Qualitätseinbußen. Innerhalb dieses Teams arbeiten Experten aus dem ITEZ an intelligenten technischen Detaillösungen. Der Erfolg auf der Habenseite: 104 Millionen Euro.

Olympia

Rüsselsheim (h). Eine Kaffeetasse mit zwei Henkeln? Das macht eigentlich keinen Sinn. Es sei denn, die Tasse fasst zwei Liter. Oder die Tasse ist speziell für Kinder konstruiert, die noch nicht so griffig sind. Oder für alte Menschen, die anfangen, tatterig zu werden. Es mag also begründete Ausnahmen geben – aber alle Tassen mit zwei Henkeln zu fertigen, macht gewiss keinen Sinn.

Sinn macht dagegen, den Wert von Einzelteilen nach ihrem Nutzen innerhalb eines größeren Systems zu analysieren und zu hinterfragen – brauchen wir das, um ein reibungslos funktionierendes Ganzes zu bekommen?

Was hier – zugegeben – etwas abstrakt klingt, hat enorme Auswirkungen. Im Geldbeutel. Kein Wunder, dass sich ein Olympia-Projekt ausschließlich diesem Thema widmet. „Materialkostenoptimierung“ heißt das ehrgeizige Projekt, das sicherstellen soll, dass nur jene Opel-Modelle „zwei Henkel“ bekommen, die sie auch unbedingt

benötigen. Außerdem entscheiden Experten, ob die Henkel aus Gold, Messing, Porzellan oder Kunststoff sein müssen, um ihren Zweck einwandfrei zu erfüllen.

Anders ausgedrückt: Sparen lässt sich, indem man ein Teil streicht, man versucht, einen besseren Preis für dieses Teil zu erzielen oder hinterfragt, ob sich dieses Teil nicht noch optimieren lässt. Letzteres, die Kostenreduzierung unter technischen Gesichtspunkten, liegt in den Händen von Günter Geißler und seinem Team, das wiederum eng mit den Fachleuten der Einkaufsorganisation und von Powertrain zusammenarbeitet.

„Kostenreduzierung darf keinesfalls zu einer Qualitätsminderung führen. Deshalb gehören diese Aktivitäten eindeutig ins Engineering.“ Als Chefingenieur Current Engineering war Günter Geißler mit seinem Team bisher vor allem als „schnelle Eingreiftruppe“ in Sachen Qualität erfolgreich. Ein Mann also, der weiß, wie Kosten und Qualität zusammenhängen. Einer, der auch weiß,

dass das Unternehmen viel Geld in Technik steckt, die weniger aufwändig genauso funktioniert.

Das muss sich ändern. Deshalb wurden auch die Kostenreduzierungsteams neu aufgestellt. Arbeiteten bisher rund 80 Mitarbeiter in Entwicklung, Planung und Einkauf am Thema Kostenoptimierung, so werden es bis Oktober über 200 sein. „Es ist ja nicht so, dass wir bei Opel nicht in der Lage wären, gute Autos effizient zu entwickeln und zu bauen“, betont Roland Mai, Abteilungsleiter im Current Engineering. Bisher seien aber zu viele gute Ideen in den Mühlen einer wenig übersichtlichen Organisation hängen geblieben.

Die neue Organisation steht auf drei Säulen. Die Bewertung

und Freigabe technischer Detaillösungen liegt wie bisher in den Händen von hochqualifizierten Ingenieuren und Technikern. Darüber hinaus gibt es einen Bereich „Zentrale Funktionen“. Hier findet die denkbar engste Abstimmung aller betroffenen Fachbereiche wie Einkauf, Qualität, Fertigung, Logistik statt. Nicht neu, aber wesentlich professioneller aufgestellt ist die „Ideenfabrik“.

Hier findet die Wertanalyse statt. Welches Bauteil brauchen wir wo in welcher Ausführung, lautet die dort meistgestellte Fra-

ge. Ingenieure nehmen alle erdenklichen Bauteile unter die Lupe – aus aktuellen Modellreihen, aber zunehmend auch aus künftigen – und suchen nach Optimierungspotenzial. Und werden fündig.

Beispiel gefällig? Die Abdeckung der B-Säule beim Zafira konnte so intelligent weiterentwickelt werden, dass sie jetzt 4,70 Euro pro Fahrzeug günstiger ist – ohne qualitative Einbußen. Durch solche und andere Maßnahmen konnten allein in diesem Jahr bisher 104 Millionen Euro „gerettet“ werden.

Geld, das in zusätzliche Projekte sinnvoller investiert werden kann.

Gut 2.000 Vorschläge zur Kostenreduzierung werden zurzeit in der „Ideenfabrik“ geprüft – eine Versechsfachung seit Jahresbeginn. Wenn das Team im Oktober vollständig ist, wird diese Zahl noch weiter steigen. Und wenn sich nur jede dritte oder vierte Idee als richtig Klasse erweist, ist ein Einsparpotenzial von 300 Millionen Euro im kommenden Jahr kein Wunschtraum, sondern ein realistisches Ziel.



Teilemarkt: Gut 2.000 Vorschläge werden in der „Ideenfabrik“ geprüft – viele von ihnen kommen aus dem Teardown

Wechsel im Werk

Wiedenroth und Gibbons in neuer Verantwortung

Nicht nur Kinderkram

Neuer Familienservice hilft bei der Suche nach Betreuung für Angehörige

Rüsselsheim (ls). Wie schwer es ist, Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen, wissen viele Paare und Alleinerziehende nur zu gut. Zwar gibt es jede Menge professionelle Hilfe für fast alle Lebenslagen. Die Kunst ist nur, das richtige Angebot zur richtigen Zeit zu den besten Konditionen zu finden. Mit einem neuen Service will das Unternehmen seine Mitarbeiter in dieser Hinsicht tatkräftig unterstützen.

Zu diesem Zweck wurde jetzt eine vertraglich geregelte Kooperation mit der „pm Familienservice GmbH“ eingegangen. Ziel der Zusammenarbeit ist, Berufstätige bei der Suche nach geeigneten Betreuungsmöglichkeiten für Kinder und pflegebedürftige Familienangehörige zu entlasten.

Wer sich entscheidet, das Angebot des Familienservices zu nutzen, erhält zunächst eine persönliche Beratung. Zusammen mit dem Interessen-

ten klärt die Beraterin, welche Form der Betreuung am besten zur familiären Situation passt, ob und wie die Betreuung finanziell zu bewältigen ist und welche konkreten Anforderungen erfüllt werden müssen.

Der Familienservice beinhaltet die Beratung sowie die Vermittlung und Schaffung von Betreuungsmöglichkeiten für Kinder (wie zum Beispiel Au Pair, Tagesmutter, Einrichtung für Kleinkinder, Babysitter und Notmutter), Beratung bei Erziehungs- und Schulfragen sowie Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen.

Die Beratungs- und Vermittlungskosten übernimmt Opel für seine Mitarbeiter, die Betreuung muss selbst finanziert werden. Alle persönlichen Angaben bleiben – auch gegenüber Opel – vertraulich.

Das vielfältige Beratungsangebot steht den Mitarbeitern ab dem 1. Oktober zur Verfügung. Je nach Region und Anforderungen kann die Suche nach der gewünschten Betreuung einige Zeit in Anspruch nehmen. Interessenten sollten also frühzeitig mit einem der Büros des Familienservice Kontakt aufnehmen.

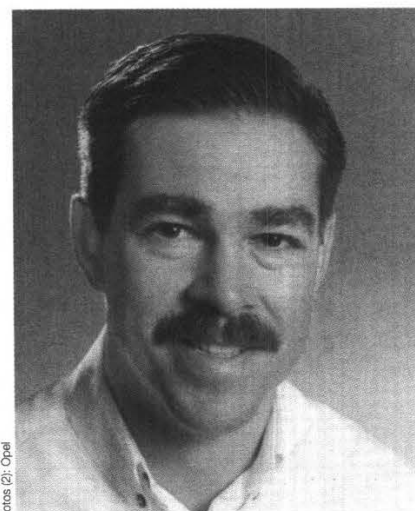
Familienservice – die Standorte

Frankfurt/Main	Büro	069/9202080
	Hotline	0163/3202000
	E-Mail	Frankfurt@familienservice.de
Mainz	Callcenter Rheinland-Pfalz	06734/916755
	Hotline	0163/3202000
	E-Mail	Mainz@familienservice.de
Düsseldorf	Büro	0211/8289160
	E-Mail	Duesseldorf@familienservice.de
Mannheim	Büro	0621/101924
	E-Mail	Mannheim@familienservice.de

Infos auch im Internet unter www.familienservice.de



Arno Wiedenroth



David A. Gibbons

Rüsselsheim/Eisenach (pui). Arno Wiedenroth (55) ist neuer Direktor des Werks Rüsselsheim. Der bisherige Präsident der Opel Eisenach GmbH tritt die Nachfolge von Michael J. Wolf (48) an, der neue Aufgaben bei GM in den USA übernommen hat.

Als Wiedenroths Nachfolger übernahm David A. Gibbons (39) den Vorsitz der Geschäftsführung von Opel Eisenach. Der gebürtige US-Amerikaner kam im Juni 1996 von GM aus den USA nach Eisenach und leitete zunächst den Produktionsbereich Roh- und Gerippebau. Im März 1999 wurde er zum Technischen Geschäftsführer von Opel Eisenach ernannt.

Nachfolger von Gibbons als Technischer Direktor wird César Obarati. Der 47-jährige Spanier kommt aus dem Corsa-Werk in Zaragoza, an dessen Aufbau er bereits 1981 als Bereichsingenieur beteiligt war. Nach verschiedenen Stationen war er dort seit 1999 verantwortlich für das Presswerk und den Rohbau.

Zeit ist Geld

Initiative „Order-to-delivery“ verkürzt Lieferzeiten

Das Vorhaben ist ehrgeizig, aber lohnenswert: Der Kunde soll auf sein Traumauto künftig nur noch 15 Tage warten. In 96 Prozent aller Fälle soll er zudem ein zuverlässiges Auslieferungsdatum genannt bekommen. „Order-to-delivery“ heißt die strategische

Initiative, die Kunde, Händler und Hersteller gleichermaßen zufrieden stellen wird. Die Zeit, da auf Halde gebaut wird und Lagerwagen dem Kunden mit enormen Preisabschlägen schmackhaft gemacht werden - sie neigt sich dem Ende entgegen.

Rüsselsheim (jh). Sie wollen ein Haus bauen, haben sich von einem Architekten ihr Traumhaus zeichnen lassen und gehen zum Bauunternehmer. Der sagt: „Das mit dem Keller können Sie sich abschminken, den kann ich Ihnen frühestens in zwei Jahren machen. Die Gasse brauchen Sie doch gar nicht und roter Klinker sieht auch nicht wirklich gut aus. Ich baue Ihnen ein Haus nach meinen Vorstellungen, dafür können wir ja noch mal über den Preis reden.“

Was hier unglaublich und lächerlich klingt, ist für Autokäufer völlig normal. Ist das Traumauto spezifiziert, folgt spätestens beim Händler das böse Erwachen: Wochen- oder gar monatelanges Warten oder unmittelbar ein Fahrzeug vom Hof, das aber nicht den eigenen Vorstellungen entspricht, lautet nicht selten die Alternative.

Dafür gibt's dann aber reichlich Rabatt.

Eine Situation, die weder dem Kunden, noch dem Händler, noch dem Hersteller gefallen kann. Der Kunde fährt ein Auto, das er gar nicht haben wollte, der Händler muss damit rechnen, dass der Kunde unzufrieden ist und nicht wiederkommt und der Hersteller verliert bares Geld.

Das muss sich ändern. „Order-to-delivery“ (OTD) heißt die Initiative, die diesen Missstand abstellen soll. OTD ist wesentlicher Bestandteil des Olympia-Restrukturierungsprogramms und umfasst eine Vielzahl von Geschäftsprozessen - vom Eingang des Kundenauftrags bis zur Auslieferung.

Ist der Autobau schon ein komplexes Vorhaben, weil hier eine Vielzahl von Prozessen optimal ineinander greifen müssen, so ist das, was zwischen

Kundenbestellung und Auslieferung erfolgt, erst recht ein gigantisches Geflecht von Aufgaben. Diese gilt es besser aufeinander abzustimmen.

Keine leichte Aufgabe, die die OTD-Organisation unter Leitung von Exekutiv-Direktor Dirk Lembregts zu bewältigen hat.

Denn es geht um nicht weniger als die Koordination aller Prozesse zwischen den Werken, den Lieferanten und den Märkten - schließlich ist OTD eine europaweite Initiative.

Betroffen sind von Materialplanung und -transport, von Produktionsplanung und -steuerung über Fahrzeugauslieferung und -verteilung bis hin zur Auftragsbearbeitung eine Unmenge von Schnittstellen, an denen es in der Realität immer wieder einmal zu Reibungsverlusten kommt.

Die Aufgabe, das Zusammenspiel aller beteiligten Parteien zu verbessern, ist ebenso gewaltig wie profitabel: Weil der Kunde sein Traumauto kurzfristig gebaut bekommt, soll sich der Anteil der von Kunden spezifizierten Fahrzeuge an der Gesamtproduktion (die so genannte

„Build-to-Order-Rate“) von 50 auf 70 Prozent erhöhen. Diese „BTO-Fahrzeuge“ haben in der Regel eine wesentlich profitablere Ausstattung.

Das Unternehmen muss nicht mehr vorproduzierte Fahrzeuge mit erheblichen Preisnachlässen absetzen, die darüber hinaus auch zu Restwertverlusten der Fahrzeuge im Markt führen.

Wird schneller produziert und ausgeliefert, kommt auch schneller Geld in die Kasse, das heißt, das gesamte Umlaufvermögen wird merklich reduziert - wodurch Gelder freigesetzt werden, mit denen sich neue attraktive Produkte entwickeln lassen.



Schnell-Verfahren: Von der strategischen Initiative profitieren Kunde, Händler und Hersteller



Test-Objekt: Der OTD-Pilot nimmt seinen Ausgang in Bochum

Test-Gelände

In Bochum beginnt der OTD-Pilotlauf

Rüsselsheim (jh). Tom Albright leitet im Bereich „OTD Operations Europe“ das „Program Office“. Seine Aufgabe: Die neuen Prozesse und Systeme einführen - von einer Modelllinie zur nächsten. Gestartet wird dieser Tage mit dem Zafira.

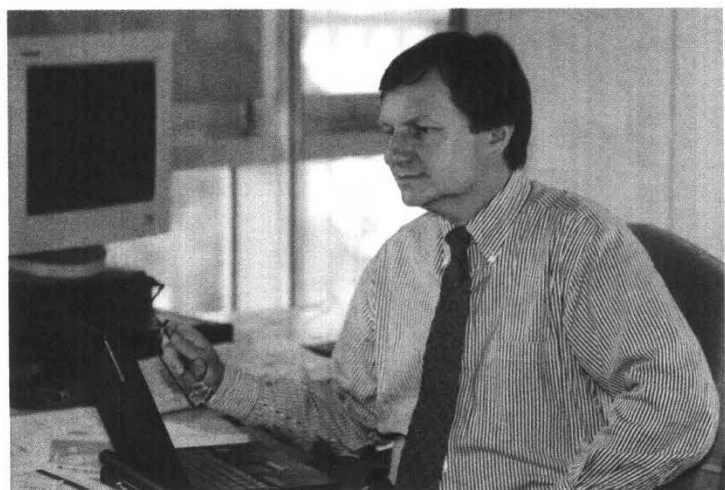
„Um erkennen zu können, welcher Prozess erfolgreich, welches System weniger erfolgreich funktioniert, brauchen wir eine realistische Umgebung und möglichst viele Märkte, die eingebunden sind“, erläutert Albright. Beim Zafira stimmen die Voraussetzungen: Neun europäische Märkte werden in diesen Pilot einbezogen. Das entspricht ungefähr 90 Prozent des gesamten Zafira-Volumens.

Die „Probezeit“ läuft sechs bis neun Monate. Dabei werden Projekte integriert, die alle Bereiche der Wertschöpfungskette, also markt- und verkaufsbezogene sowie produktions-

bezogene Projekte, und solche, die die Material- und Logistikplanungen betreffen.

Am Ende des ersten Quartals 2002 soll eine Ergebnisprüfung stehen. Sie wird Antworten geben auf Fragen wie: Hat die Organisation, haben die Menschen mitgespielt? Wo gab es Schwierigkeiten? Welchen Nutzen konnten wir aus welchem Projekt ziehen? Wurde der Nutzen auch wirklich und vor allem schnell umgesetzt? Was ist für unsere Kunden spürbar? Haben wir einen Implementierungsplan, den wir auf die nächsten Modellreihen übertragen können?

„Dieser Pilot ist eine große Herausforderung für uns alle. Er erfordert jede Menge Flexibilität. Wir werden alte Gewohnheiten hinterfragen, ändern, neue Wege gehen. Das ist nicht immer einfach. Aber dringend notwendig“, ist sich Tom Albright sicher.



Wegbereiter: Tom Albright koordiniert den Zafira-Testlauf für Europa

„Sinnvoll flexibel sein“

Im Interview: Dirk Lembregts über die Perspektiven von „Order-to-delivery“

Rüsselsheim (jh). Order-to-delivery ist eine europäische Initiative von gewaltigem Ausmaß. Die Opel Post sprach über Chancen und Risiken mit Dirk Lembregts, Exekutiv-Direktor OTD Operations Europe.

Dem Kunden sein Traumauto zügig vor die Tür zu stellen und so gute Geschäfte zu machen, das klingt weniger originell als selbstverständlich. Was ist denn nun neu an OTD?

Sie haben natürlich recht. Aber wenn das so einfach getan wie gesagt wäre... Das gilt übrigens für alle Hersteller, die arbeiten alle an vergleichbaren Programmen. Aber zurück zu Ihrer Frage. Um unsere Ziele zu erreichen, werden wir die Aktivitäten vom Verkauf, den Werken und den Lieferanten besser synchronisieren.

Haben wir das bisher nicht getan?

Doch, doch. Natürlich haben wir Bereiche, die bis jetzt diese Aktivitäten koordiniert haben: MPKE, ESO Vehicle Distribution, MSO Production Schedules & Capacity Planning, Systems und Logistik.

Wenn diese Bereiche existieren - was ist dann das Besondere der OTD-Organisation?

OTD integriert diese Bereiche in eine Struktur, die Entscheidungsprozesse effektiver gestaltet. Auch in der bisherigen Struktur hatten wir viele Leute mit hervorragendem Fachwissen auf dem jeweiligen Spezialgebiet. Dieses Fachwissen ist nach wie vor die Basis, auf der wir aufbauen, aber wir werden diese jetzt verstärkt bereichsübergreifend einsetzen und entwickeln.

Aller Anfang ist der Käufer. Kunde droht mit Auftrag - was passiert dann alles?

Ich kann Ihnen zwar „alles“ erklären, aber das dauert richtig lange. Nehmen wir lieber ein Beispiel: Wir arbeiten

mit einem Programm, in dem die Aufträge drei Wochen vor dem Produktionsdatum eingeplant sind. Das werden wir auf zwei Wochen verkürzen. So verbessern wir die Reaktionsfähigkeit auf Anforderungen des Marktes, verkürzen die Wartezeit für den Kunden und erhöhen den Anteil der Kundenaufträge, die „Build-to-Order-Rate“. Aber auch in diesen zwei Wochen ist das Programm nicht fix, sondern wir werden wochenübergreifend Kundenaufträge vorziehen und dafür Lagerwagen aus dem Programm nehmen.

Wenn Sie kurzfristig Kundenaufträge in das Produktionsprogramm integrieren, hat das Auswirkungen auf die Materialplanung und auf die Lieferanten. Drohen da nicht neue Probleme?

Ja, die Kommunikation mit unseren Lieferanten muss beschleunigt und verbessert werden. Ein ganz wichtiger Punkt ist das Kapazitätsmanagement. Und nicht allein das unserer Produktion, sondern auch das der Lieferanten. Das heißt: Um so etwas überhaupt machen zu können, brauchen wir Detailinformationen zu Lieferantenkapazitäten. Nur so können wir einen Abgleich machen zwischen Kundenaufträgen, Produktions- und Lieferantenkapazitäten - Voraussetzung für ein realistisches Produktionsprogramm.

Kann das funktionieren?

Viele Restriktionen, die den Auftragsfluss heute behindern, sind haus-



Planer: Dirk Lembregts und OTD-Kommunikatorin Helga Falk im Gespräch mit Chefredakteur Jürgen Hepp

gemacht. Tatsächlich haben wir heute keine Kapazitätsrestriktionen in den Werken oder bei den Lieferanten - wohl eher Überkapazitäten -, sondern die jetzigen Restriktionen sind in unseren Prozessen begründet. Daran müssen wir arbeiten.

Was bringt uns das ein?

Zum einen wird es uns helfen, mehr Geld für unsere Autos zu bekommen, weil wir sie mit mehr profitablen Optionen verkaufen und weniger Rabatte brauchen, um Lagerwagen zu verkaufen. Zum anderen wird es die Kosten senken, weil wir einen wesentlich stabileren Prozess erwarten.

Wie verhält sich ein stabiler Prozess mit mehr Flexibilität?

Eine Frage, die ich häufig höre. Aber das ist kein Widerspruch, weil die Variabilität, die unsere jetzigen Prozesse verursacht, größer ist als die, die der Markt verlangt. Anders ausgedrückt: Wir haben heute eine ordentliche Flexibilität in unseren Werken und bei unseren Lieferanten, nutzen die aber nicht für die Kunden, sondern um die Probleme mit unseren eigenen Prozessen zu lösen!

Überhol-Manöver

In den Ferien wurden Teile des Rüsselsheimer Werkes runderneuert

In den Werksferien gehörten die Rüsselsheimer Fabrikhallen den Technikern und Mechanikern. Kaum hatten die Werker im Juli ihre letzte Schicht vor den Ferien beendet, legten je hundert Mitarbeiter von Opel und von Fremdfirmen Hand an die Produktions-einrichtungen.

Werk Rüsselsheim

Rüsselsheim (ms). Die Experten für Werksanlagen aus dem Bereich Facility Management hatten den Ablauf der Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten mal wieder minutiös geplant. Kein Wunder, denn die Werksferien bieten nicht nur Zugriff auf Produktions- und Fördereinrichtungen. Auch Arbeiten wie die Überholung der Absauganlage der Benzinbefüllung oder die Überprüfung von Kränen können aus Sicherheitsgründen nur dann erledigt werden. „Schließlich können wir so etwas nicht über den Köpfen der Mitarbeiter machen“, so Michael Wahl vom Facility Management.

Viel Arbeit konzentrierte sich auf die Lackiererei, die von innen schrittweise modernisiert wird. Das Facility Management hatte den Ersatz beziehungsweise die Reinigung von Tragketten und Förderschienen in den Decklacktrocknern, den Spritzkabinen, an der Grundlack- und an allen Decklacklinien in Auftrag gegeben.

Weitere Einrichtungen wurden gewartet, modernisiert

oder erneuert. Wenig zu sehen, aber viel zu tun gab es beim Austausch der Steuerung für die Vorbehandlung und die kathodische Tauchlackierung der Karosserien.

Viele kleine Vorteile bieten Neuerungen am Anlernplatz der Lackiererei: Eine Hubvorrichtung unter dem Dach der 20-Meter-Ebene hebt Karosserien in die gewünschte Position. So können Mitarbeiter außerhalb der Linie die besten Bedingungen für ein ergonomisches und hochwertiges Arbeiten ausprobieren. Neu ist auch, dass die Karosserien ohne den Einsatz von Gabelstaplern auf den Platz ausgestellt werden können.

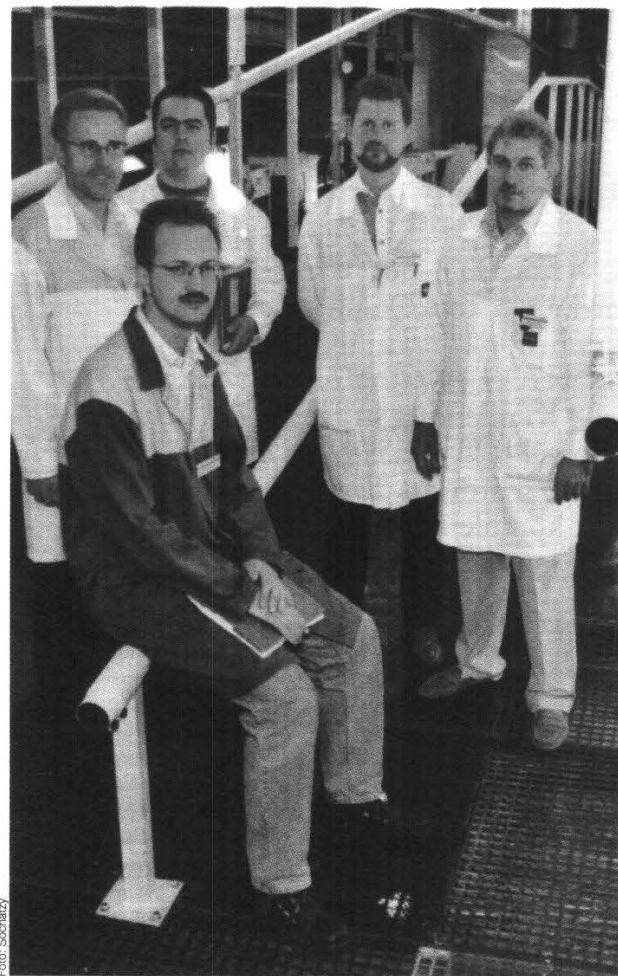
Die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten im Rohkarosseriewerk sowie in der Fertig- und Endmontage konzentrierten sich auf die Einrichtungen der Omega-Linie. So stand die Sanierung des Karosserieumsetzers von Paletten auf Gehänge an. Der Dreischienenförderer für die Endmontage hat im Bereich des Leergehängerrücklaufs neue Schienen bekommen. Dem

Palettenförderer, der die fertigen Wagen zur Endkontrolle bringt, wurde eine Generalüberholung zuteil.

Am Wareneingang West des K 40 ist die Entladerampe verschwunden. Hintergrund: Der Bereich Logistik, Steuerung & Engineering gestaltet hier auf 1000 Quadratmetern ein Pilotlager für Rohbauteile des neuen Vectra. Dies ist die Keimzelle für ein zentrales Lager für Groß- und Kleinteile. Es wird später auf einer zehnmal größeren Fläche im K 130 zu finden sein und die Fertigung bedienen.

Als Lieferant für diverse Montagewerke im europäischen Fertigungsverbund hielten rund 100 Presswerke die Produktion im Zwei-Schicht-Betrieb aufrecht – parallel dazu liefen Instandhaltungsarbeiten. So wurden sämtliche Kranschiene in der Schnittabteilung ausgebaut, um die Kranbahn zu sanieren. Zudem stand die Einarbeitung neuer Werkzeuge auf dem Plan.

Die Fachleute der Komponentenfertigung überholten die Anlagen für die Herstellung der Omega-Achsen. Zum Vectra steuert das Team Federbeine, Vorderradträger, Hinterradachsen inklusive Radträger sowie Armaturentafeln bei. Die Werksferien nutzte es, um die Montagelinien auszubauen. Auch die Kollegen in der Schaumteilefertigung erhielten neue Einrichtungen: In Kürze können sie Vibrations- und Ultraschall-Schweißmaschinen in Betrieb nehmen.



Am Werk: Opel-Mitarbeiter und Fremdfirmen legten Hand an

Super!
auch mit Diesel!

Sonderzinsprogramm 2,9 % und Kaufprämie

für Corsa Modellj. '01*
DM 2.500,- inkl. MwSt

(mit Dieselmotor zusätzlich DM 1.000,- inkl. MwSt)

Für alle Kaufabschlüsse vom 15.8.01- 30.9.01 (bzw. solange Vorrat reicht)

** die Kaufprämie unterliegt als geldwerter Vorteil der Lohnbesteuerung

* Fzg. aus dem vorsez. Bestand



Opel-Preis für Sp(r)itzen-Arbeit

Der mit 5000 Mark dotierte Adam Opel-Preis für Studenten der Universität Kaiserslautern

geht in diesem Jahr an den Diplom-Ingenieur Philipp Spies. Wilfried-Jürgen Ehrlich, Direktor

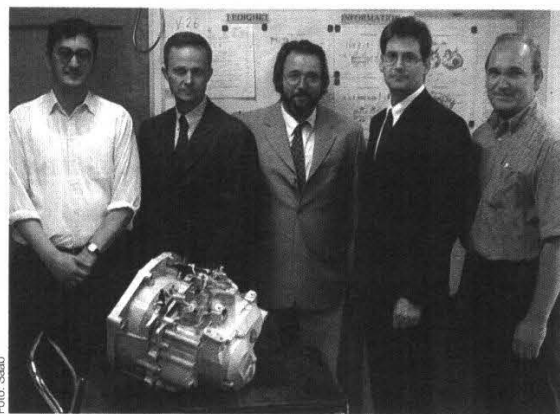
des Werks Kaiserslautern, überreichte im Rahmen einer Feierstunde die Auszeichnung an den 25-jährigen Absolventen, der in seiner Diplomarbeit ein Messverfahren für den Druck bei Common Rail-Dieseleinspritzungen entwickelt hat.



Gamma aus Göteborg

In Schweden werden die ersten Prototypen des F40-Getriebes gebaut

Bei Saab in Göteborg ist jetzt der erste Gamma-Prototyp des neuen F40-Getriebes zusammengebaut worden. Damit geht das erste Gemeinschaftsprojekt des Fiat/GM Joint Ventures seinem Produktionsstart entgegen.



Gang eingelegt: Dietmar Schäfer, Stefan Hjalmarsson, Helmut Drott, Mikael Westerberg und Hans Aasa (v.l.)

Getriebebau

Rüsselsheim (es). Insider werden da natürlich stutzen: Die Opel Powertrain GmbH gibt es doch erst acht Monate – und schon soll der dritte Prototyp eines völlig neuen Getriebes fertig entwickelt sein, der letzte vor dem „Piloten“?

Wer regelmäßig Opel Post liest, weiß natürlich: Aus der Taufe gehoben wurde das neue Sechsganggetriebe bereits 1999, noch vor Joint Venture und Powertrain GmbH. Entwickelt werden sollte es in Zusammenarbeit mit Saab, womit es auch zum ersten Getriebebauprojekt wurde, das die Rüsselsheimer gemeinsam mit ihrer schwedischen Schwester anpackten.

Wobei die Projektleitung bei Opel blieb, genauer: im ITEZ-Bereich „Product Engineering Manual Transmission“. Das elfköpfige Team unter Helmut Drott ist weltweit für die Produktentwicklung aller Schaltge-

triebe des Unternehmens zuständig. Der finale Prototyp wurde in einer Saab-Versuchswerkstatt bei Göteborg zusammengebaut, weil Saab Erstanwender ist und dort zum Teil schon Produktionsanlagen zur Verfügung stehen.

Mit dem Ergebnis durften die deutschen und schwedischen Getriebebauer zufrieden sein. „Natürlich gibt es einige Details, die wir bis zum Pilotstart verbessern wollen“, berichtet F-40-Projektleiter Dietmar Schäfer. „Schließlich ist das Getriebe für Top-of-the-Line-Modelle vorgesehen und die Ansprüche sind hoch. Insgesamt aber liegen wir voll im Zeitplan.“

In Göteborg entstehen derzeit die Produktionsanlagen für

das F-40 Getriebe, das im Juli 2002 in Betrieb gehen und bis zu 20.000 Einheiten pro Jahr fertigen soll. Eine eher bescheidene Stückzahl im Vergleich zu der, die im neuen Getriebewerk in Rüsselsheim geplant ist: Hier sollen ab November 2002 bis zu 250.000 Sechsganggetriebe pro Jahr entstehen.

Die Chancen, dass beide Werke gut ausgelastet sein werden, sind seit dem Joint Venture von GM und Fiat noch gestiegen. Denn auch die Italiener wollen das Getriebe in ihre höher motorisierten Fahrzeuge einbauen. Bei Saab ist er im neuen 93 vorgesehen. Bei Opel wird das Getriebe erstmals im neuen Vectra geschaltet.

Sport-Abzeichen

Rüsselsheimer Fitness Center erhielt Qualitäts-Zertifikat

Rüsselsheim (pu). Zu den ersten qualitätsgeprüften Anbietern von Sport zur Gesundheitsvorsorge zählt seit neuestem das Fitness Center von Opel. In Anwesenheit der hessischen Sozialministerin Mosiek-Urbahn übergaben die Präsidenten des Landesportbundes und der Landesärztekammer den Opel-Trainern die Zertifizierungsurkunde für das Qualitätssiegel Sport Pro Gesundheit.

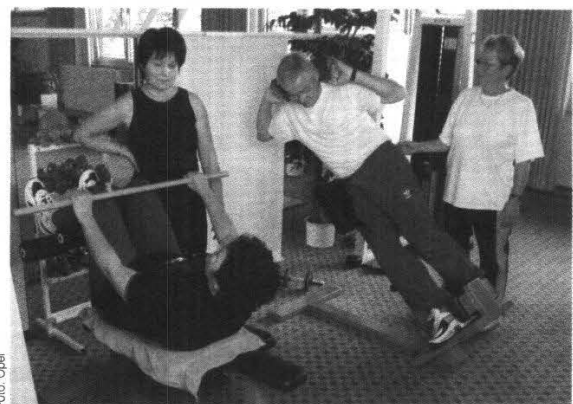
Das seit Sommer 2001 durch die Krankenkassen anerkannte Qualitätssiegel wurde vom Deutschen Sportbund in Zusammenarbeit mit der Bundesärztekammer entwickelt. Einrichtungen, die Sport zur Gesundheitsvorsorge in kleinen Übungsgruppen sowie mit qualifizierter individueller Beratung und Betreuung anbieten, können nach der neuen Qualitätsnorm zertifiziert werden. Im Gegenzug tragen künftig die Krankenkassen die Gebühren für das Vorsorgetraining in Einrichtungen mit dem Qualitätssiegel Sport Pro Gesundheit.

Das Opel Fitness Center in Rüsselsheim, das gegenwärtig etwa 400 Werksangehörige und Familienmitglieder sportlich betreut, bietet unter anderem Aerobic, Herz-Kreislauf-Ausdauertraining, Rückenschule, Hebe-Trageschule, Sport zur Re-

habilitation und Bewegungstraining für körperlich Behinderte an.

Dr. Peter Etz, als Werksarzt für das Fitness Center von Opel verantwortlich, begrüßte die von Sportverbänden, Ärztekammern und Krankenversicherern getragene Zertifizierungs-Initiative: „Qualitätssicherung ist nicht nur für die Kundenbindung in der Wirtschaft unverzichtbar. Sie kann auch wichtige Impulse für eine bessere Akzeptanz sportlicher Gesundheitsvorsorge geben.“

Das Qualitätssiegel fördere die Prävention und leiste dadurch einen Beitrag zur Kostenentlastung im Gesundheitswesen, sagte Dr. Etz anlässlich der Verleihung der Zertifizierungsurkunde. Diese nahm er zusammen mit den Opel-Übungsleitern Carola Raschel und Nikolaus Reinheimer entgegen.



Gesundheit: Knapp 400 Menschen nutzen das Angebot

Auf Tauchstation

In der Pfalz sorgt eine neue Lackieranlage für glänzende Ergebnisse

Um für den neuen Vectra Komponenten in Top-Qualität liefern zu können, rüstet Lautern weiter auf. So werden etwa Achsen, Sitzschalen und Kundendienstteile für das neue Modell KTL-lackiert. In den Werksferien wurde zu diesem Zweck eine fast komplett neue Tauchlackieranlage installiert.

Kaiserslautern (es). Beim so genannten „kataphoresischen Tauchlackieren“ (KTL) erfolgt die Lackabscheidung durch chemische Umsetzungen des Bindemittels, die durch elektrischen Stromfluss von einer äußeren Elektrode über den leitfähigen Lack hervorgerufen werden. Selbst auf kompliziert geformten Teilen entsteht dabei eine gleichmäßige, regulierbare Lackschicht – sogar im Teileinneren, an Kanten und Ecken.

Der Lack selbst ist wasserlöslich – eine Suspension von Bindemitteln und Pigmenten in vollentsalztem (VE-) Wasser – und weist nur eine geringe Konzentration an Lösemittel auf. Dadurch können gegenüber der früheren Lackieranlage allein 60 Tonnen Lösemittel im Jahr gespart werden. Die neue Anlage ist nicht einmal mehr prüfpflichtig nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, auch entfallen gegenüber früher spezielle Brandschutz- und Arbeitssicherheitsvorkehrungen.

Für die Umstellung der Lauterner Lackieranlage auf KTL waren einige Arbeiten nötig. Das Lackbecken wurde komplett ausgetauscht. In der Vorbehandlung ist die Ein-Kationen-Zink-Phosphatierung durch eine qualitativ höherwertige Tri-Kationen-Phosphatierung ersetzt worden, die mit Zink, Nickel und Mangan arbeitet. Dadurch können nun auch Aluminium- und verzinkte Teile so

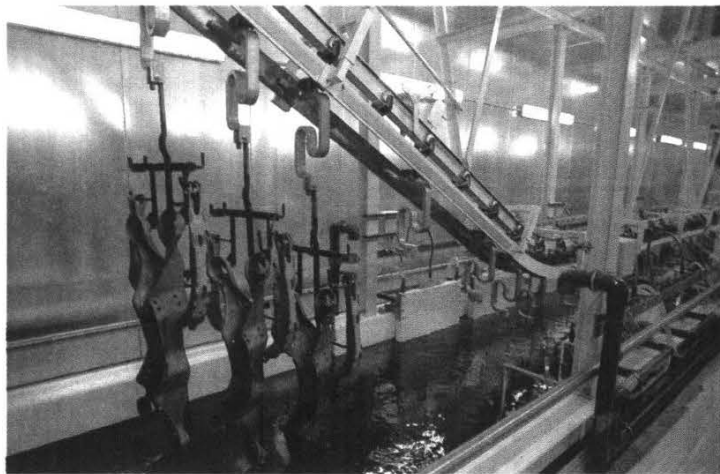
phosphatiert werden, dass anschließend eine KTL-Lackierung möglich ist.

Dies wiederum erforderte eine Erweiterung der Abwasseranlage, da Zink und Nickel aus Ab- und Spülwasser wieder entfernt werden müssen. Ebenso wurde die VE-Wasseranlage auf den neuesten technischen Stand gebracht.

Viel Arbeit, die während der Werksferien einwandfrei erledigt wurde. Die Pilotphase brachte so gute Ergebnisse, dass schon jetzt Komponenten für den Markt auf der Anlage lackiert werden: für das laufende Vectra-Modell und den Astra Classic etwa.

Gegenwärtig machen die Spezialisten der Prozesswartung den gesamten Komplex für die anstehenden ISO- und Öko-Audits fit. Zum neuen Vectra-Produktionsstart im Frühjahr 2002 soll dann alles perfekt sein.

Die beste Technik nutzt allerdings nichts ohne ein ebenso fittes Personal. Da die neue Anlage vollständig computergesteuert ist, mussten die Mitarbeiter umfassend weitergebildet werden. Unter anderem nahmen die



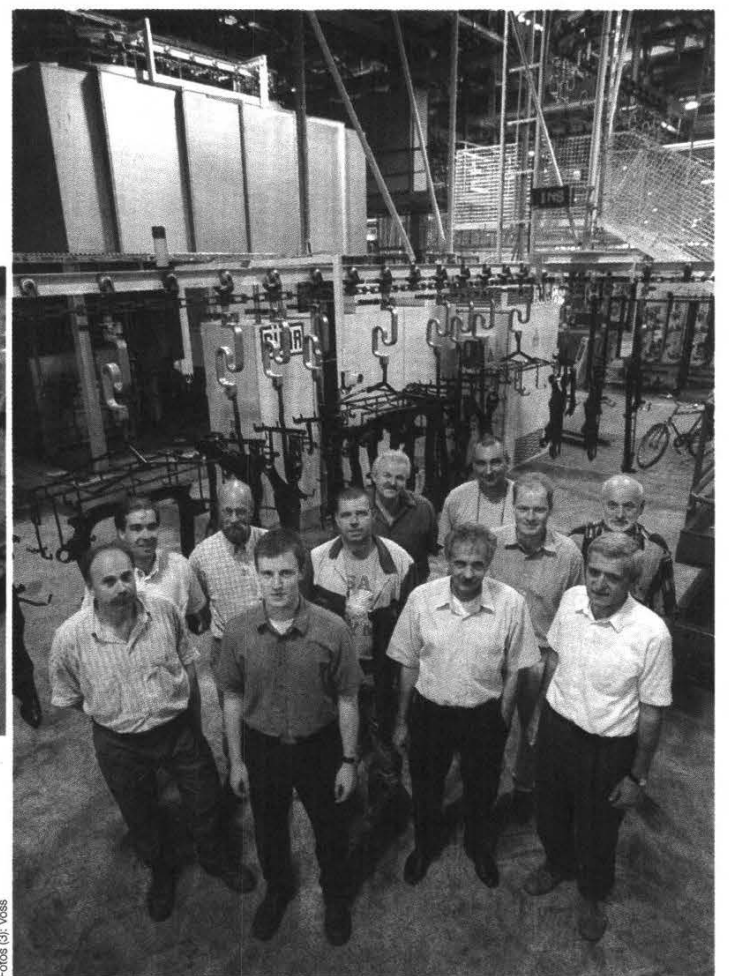
Bad in der Menge: Achsteile durchlaufen das Tauchbecken



Good Lack: Computer steuern die Anlage

Lauterner eine Woche „Nachhilfe“ in Bochum, wo bereits eine KTL-Anlage in Betrieb ist. Schon während der Vorbereitung haben sich die Mitarbeiter der Prozesswartung positiv und flexibel

in das Projekt eingebracht. Unter anderem entwickelten sie eine Verbesserung, die enorme Abwassermengen sparen hilft.



Farbenlehrer: Auch die Mitarbeiter sind auf dem neuesten Stand

Kapitaler Kollegen-Kick

Vauxhall-Spieler kamen zum Fußball-Match nach Rüsselsheim

Rüsselsheim (sb). Zur Neuauflage des legendären Fußballspiels Deutschland gegen England kam es im Juli im hessischen Dornheim. Nur eine Nummer kleiner als damals in Wembley...

Hintergrund: Seit Jahren besteht guter Kontakt zwischen ehemaligen Opel-ISP und ihren Vauxhall-Kollegen aus Luton. Diese hatten ihre Gäste während des Inselaufenthaltes mit in den „Verulamium Park“ genommen, wo einmal die Woche gekickt wurde.

Daraus entstand eine mehr als nur sportliche Verbindung. Auf Initiative der deutschen Kollegen – allen voran ITEZ-Ingenieur Dr. Bernd Schuster – kamen die Briten jetzt zu einem Freundschaftsbesuch ins Hessische.

Hochsommerliche Temperaturen taten der Spielfreude keinen Abbruch. Bei 36 Grad im Schatten schnürten die „Opel ISPs“ gegen „Verulam 40+“ die Fußballstiefel. Den Duellen auf dem Rasen folgten gemeinsame Grillparties, bei denen die freundschaftlichen Beziehungen vertieft und ausgiebig gefeiert wurde.

Hitzebeständig: Martin Pennewitz, Alexander Petermann, Richard Adkin, Dr. Bernd Schuster, William Patrick, Danny McDowell, Joseph „Sepp“ David (stehend v.l.n.r.) sowie Sven Becker, Holger Gericke und Steve Pullen (kniend v.l.n.r.)



Foto: privat

Rund um die Ruhr

TV-Mime startete bei Oldie-Rallye auf Kapitän

Bochum (pra). Prominenz am Volant lautete die Devise bei der an den Niederrhein führenden Oldtimer-Rallye „Rhein Ruhr Rundfahrt“, die seit einigen Jahren ganz im Zeichen von Opel steht. Unter den knapp 200 Startern waren wieder viele alte Opel.

Norbert Heisterkamp, Schauspieler, Stuntman und Freund der

Bochumer Werke, steuerte gemeinsam mit seiner Frau Irmgard einen Kapitän aus dem Jahre 1939. Über seinen Einsatz hatten im Vorfeld zahlreiche Zeitungen berichtet, nicht zuletzt weil Heisterkamp einer breiten TV-Gemeinde als „Harry“ in der RTL-Comedy-Serie „Alles Atze“ bekannt ist.

Seine Verbindung zu den Bochumer Werken bleibt auch in Zukunft bestehen. Nach zahlreichen Fahrerlehrgängen wird der Mime im Renn-Zafira von Pink-Power-Racing auf dem Nürburgring in der deutschen Langstrecken-Meisterschaft sein Debüt als Rennfahrer geben.

Auf großer Fahrt: Norbert und Irmgard Heisterkamp

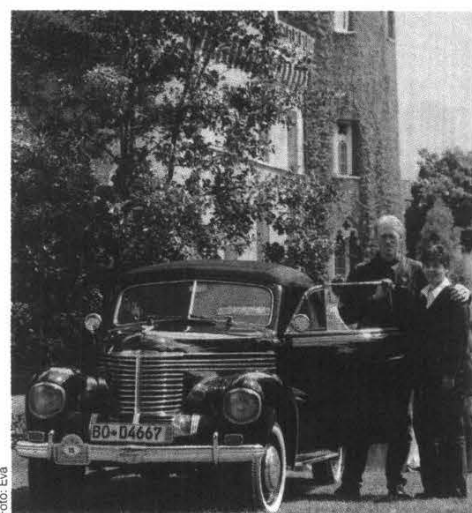


Foto: Eva

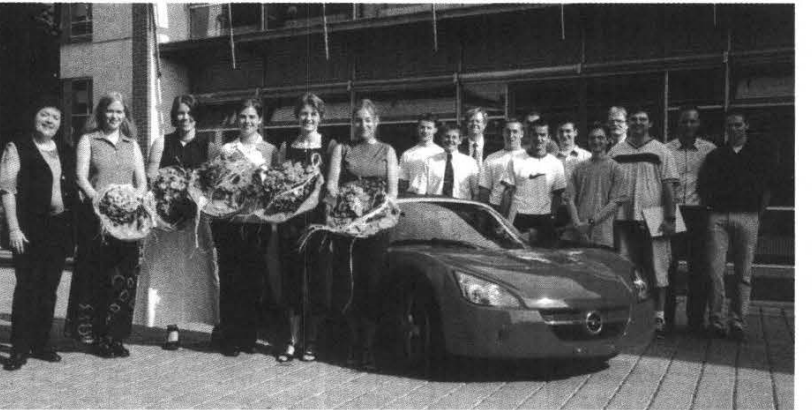
Auf den Weg gebracht

118 Rüsselsheimer Auszubildende feierten ihren erfolgreichen Abschluss

Rüsselsheim (pui). Am Standort Rüsselsheim haben 118 Auszubildende ihre Abschlussprüfung erfolgreich bestanden, 16 davon mit Auszeichnung. Dies ist die erfreuliche Bilanz des Abschlussjahrgangs Sommer 2001. Von den Absolventen kommen 101 aus dem technischen und 17 aus dem kaufmännischen Bereich.

Bei der Abschlussfeierlichkeit im Bildungszentrum in der Mainzer Straße sagte Georg Ehlers, Direktor Zentrale Sozialbereiche und Personalentwicklung: „Sie haben die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und damit eine solide Grundlage für Ihre berufliche Entwicklung geschaffen. Darauf können Sie stolz sein.“

Personalvorstand Norbert Küpper, der die Auszeichnungen an die 16 Nachwuchskräfte mit besonders überzeugenden Leistungen überreichte, appellierte an den Ehrgeiz der Absolven-



Geprüft und für gut befunden: 16 Azubis bestanden ihre Prüfung mit Auszeichnung

ten: „Das Arbeitsleben ist heute interessanter und anspruchsvoller als je zuvor. Nutzen Sie deshalb die vielfältigen Weiterbildungsmöglichkeiten, denn Fachwissen ist Ihr und unser wichtigstes Kapital.“

Insgesamt bereitet Opel aktuell 1 270 junge Menschen auf ihr künftiges Be-

rufsleben vor. In Rüsselsheim sind es 758 Auszubildende, in Bochum 367 und in Kaiserslautern 145. Zu den elf technischen und vier kaufmännischen Ausbildungen bei Opel zählen auch die neuen Berufsbilder Informatikkaufmann/-frau, Fertigungsmechaniker/-in und Mechatroniker/-in.

Großes Aufräumen

Vorbereitungen für das Getriebewerk legen Gang zu

Wenn alle vorbereitenden Arbeiten abgeschlossen sind, die Maschinenabnahme beendet ist und im Mai 2002 die Pilotproduktion startet, wird die Opel Powertrain GmbH in

Rüsselsheim über eines der modernsten Getriebewerke weltweit verfügen. Doch zunächst sieht es auf dem M-Gelände noch arg nach Baustelle aus.

Powertrain

Rüsselsheim (pt). Nur noch spärliche Reste der Anlagen verlieren sich auf dem graugrün gestrichenen Fußboden, ein schwerer Kranwagen wartet darauf, auch noch die letzten Maschinen abzutransportieren. Was auf den ersten Blick nach Kehraus aussieht, sind die Vorbereitungen für eine der wichtigsten Innovationen am Powertrain-Standort Rüsselsheim: die Fertigung fürs F40-Sechsganggetriebe.

Ab Oktober werden die ersten Fertigungsmaschinen angeliefert, bis dahin muss die Halle leer geräumt sein. Doch nicht alle gebrauchten Werkzeugmaschinen kommen in den Verkauf oder landen beim Altsen. Auf einer bislang als Lager genutzten Fläche setzt Powertrain ab September bis mindestens Oktober 2002 die Produktion der manuellen Fünfgang-Kraftüber-

tragung vom Typ R25/28/30 für den Omega fort.

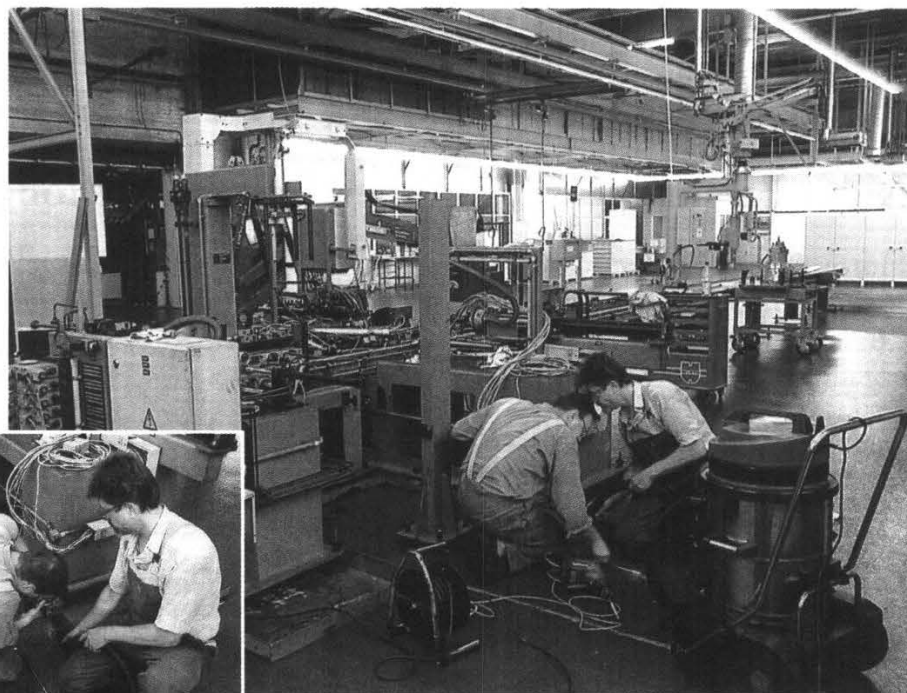
In der Übergangsmontage kommen größtenteils Anlagen der heutigen Montagelinie zum Einsatz. Von dem Umbau ist freilich nicht nur die Getriebemontage betroffen. Auch in der Härterei gibt es Veränderungen. So werden drei Kammeröfen und eine Strahlanlage ab- sowie zwei neue Festigkeitsstrahlanlagen aufgebaut.

Bevor die neuen Fertigungsanlagen für das F40-Getriebe an ihren Platz kommen, ist eine gründliche Fußbodenaufbereitung angesagt. So werden die Verankerungen der alten Anlagen eingeebnet und Teilbereiche neu versiegelt. Dazu kommt die Verlegung völlig neuer Elektroinstallationen. Darüber hinaus erhält die Fertigung ein komplett neues Netzwerk für die Übermittlung und Aufzeichnung von Produk-

tions- und Qualitätsdaten.

Für den Großteil der Beschäftigten gibt es auch während der Übergangszeit viel zu tun. Ein Teil der Belegschaft wird bei der Demontage der Altanlagen eingesetzt, ein anderer in der Übergangsmontage und der Aluminiumbearbeitung des Getriebewerks oder in weiteren Bereichen der Powertrain-Organisation. Zudem steht ein intensives Trainingsprogramm für die F40-Fertigung auf dem Plan.

Der Start der Serienfertigung ist für November 2002 vorgesehen, zunächst in einer Schicht. Bei voller Auslastung der Kapazitäten können bis zu 230 000 Sechsganggetriebe pro Jahr im Dreischichtbetrieb vom Band laufen.



Getriebsam: Klaus Pöschl (l.) und Manfred Bauer beim Umbau

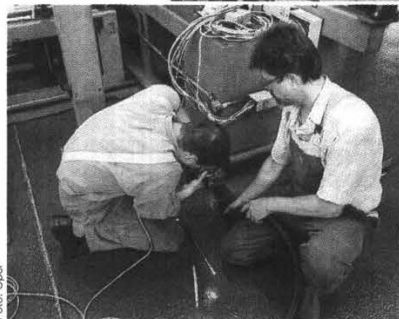


Foto: Opel

Wochenend-Beziehungs-Ziehung

Mehr als ein halbes Jahr vor Produktionsbeginn wurde der neue Vectra den Mitarbeitern auf der Rüsselsheimer – und via Satelliten-Übertragung auch auf der Bochumer – Betriebsversammlung im Ju-

ni ausführlich vorgestellt. Nach Rüsselsheim kamen damals rund 8000 Mitarbeiter. Unter ihnen wurden jetzt durch Glücksfee Astrid Maurer von der Internen Kommunikation – unter Aufsicht von Manfred Klaus aus der Zeitverrechnung sowie den Betriebsräten Peter Klein und Robert Holzer (v.l.) – 100 ausgelost. Sie werden – sowie gebaut – jeweils ein Wochenende im neuen Vectra unterwegs sein können. Die Gewinner erhalten vom Betriebsrat noch eine separate Benachrichtigung. Gute Fahrt!



Foto: Chalupa

Trainieren & qualifizieren

Neues Trainingszentrum in Eisenach eröffnet

Eisenach (pu). Ein neues Trainingszentrum zur Aus- und Weiterbildung von Händler-Mitarbeitern hat jetzt in Eisenach den Betrieb aufgenommen. Die Investition für den Gebäudekomplex in unmittelbarer Nähe des Opel-Werks belaufen sich auf rund zwei Millionen Mark.

Erfahrene Ausbilder schulen hier auf einer Praxisfläche von mehr als 1 000 Quadratmetern bis zu 3 500 Teilnehmer jährlich. Das Trainingsangebot umfasst technische und kaufmännische Themen.

Bereits seit 1931 bietet Opel seinen Vertragspartnern Weiterbildungsmöglichkeiten an. In Deutschland gibt es sieben Trainingszentren, die im vergangenen Jahr von insgesamt



Lern-Ziel: In Eisenach...

20 000 Teilnehmern besucht wurden.

Auch die Qualifizierung zum geprüften Kfz-Servicetechniker und geprüften Automobil-Serviceberater, an deren Einführung Opel maßgeblich beteiligt war, findet hier statt.

Ein Fall für Zwei...

2 Leasing-Fahrzeuge für alle - ab sofort

z.B. Agila 1.0 mit Radio R2001: monatliche Leasingrate 140,70 € (275,19 DM)

(kein geldwerter Vorteil für den Weg von und zur Arbeit - Details bei Ihrem Verkaufsteam)



Preis für Programm

Werk Rüsselsheim erhält Lob für Weiterbildungsinitiative

Rüsselsheim (pu). Dass im neuen Werk Rüsselsheim nicht nur hochmoderne Technik installiert ist, sondern auch die dort arbeitenden Menschen intensiv auf das neue Produktionssystem vorbereitet werden, belegt der Erfolg beim Initiativpreis „Aus- und Weiterbildung 2001“. Mit seinem Mitarbeiter-Trainingsprogramm wurde das Werk in die „Runde der Besten“ aufgenommen.

Lob fand das größte Fort- und Weiterbildungsprogramm in der Geschichte des Unternehmens auch deshalb, weil es das

Potenzial der eigenen Mitarbeiter konsequent in den Aufbau des neuen Produktionssystems mit einbezieht und auf den Einsatz eigener Mitarbeiter als Trainer setzt.

Dies brachte auch der Vorsitzende des DIHK-Bildungsausschusses Gerd Pieper in seiner Laudatio während der Preisverleihung in Berlin zum Ausdruck. Pieper sagte: „Opel belegt damit eindrucksvoll, dass auch ein sehr großes Unternehmen durchdringende Programme zur Mitarbeiterqualifikation erfolgreich mit eigenen Mitteln bewältigen kann.“

Freiwillige Feier-Wehr

In Bochum feierten 38 ehrenamtliche Sicherheitsbeauftragte ihr Jubiläum

Bochum (pm). Mit Sicherheit großes Engagement haben die 38 Bochumer Mitarbeiter gezeigt, die jetzt ihr Jubiläum als Sicherheitsbeauftragte im Werk I feiern konnten. 23 von ihnen setzen sich in ihrem Arbeitsbereich seit 15 Jahren und 15 sogar seit 25 Jahren für die Sicherheit ein – und das mit kontinuierlichem Erfolg.

Darauf wies Fertigungsleiter Rüdiger Gundacker im Rahmen einer Feierstunde hin – und konnte das auch mit unbestechlichen Zahlen untermauern. Seit 1990 sind die Unfallzahlen in Bochum um 88,8 Prozent zurückgegangen – Spitze in der deutschen Automobilindustrie.

Mit dafür verantwortlich sind die 359 Sicherheitsbeauftragten aus Bochum, zu deren Aufgaben es gehört, Arbeitskollegen zu beraten und aufzuklären. Sie sind es, die sich vom Tragen der ordnungs-



Fest gemacht: Viele Sicherheitsexperten sind schon 25 Jahre dabei

gemäßen Sicherheitsausrüstung überzeugen, auf Mängel hinweisen und die Kollegen bei falschem Verhalten ermahnen.

Eine Aufgabe, so die Festredner unisono, die höchste Anerkennung finden muss, denn schließlich ist dieser Einsatz für die Sicherheit freiwillig.



Foto: Opel

...öffnet nun das neue Aus- und Weiterbildungszentrum seine Pforten

Feine Nachtmusik

Kultursommer feierte im Adamshof seinen Höhepunkt

Motorcity Soul, Puccini, Manfred Mann samt Earth Band: Der Rüsselsheimer Kultursommer bot allein an einem Wochenende

im August wieder ein ausgesprochen reichhaltiges Programm – beim Adamshof-Festival auf dem Werksgelände.

Kultursommer

Rüsselsheim (ls). Unaufhaltsam neigt sich der Sommer 2001 zur Neige, in Vergessenheit gerät er aber sicher nicht so schnell. Das ist auch eine Folge des Adamshof-Festivals, das – wie gehabt im Rahmen des städtischen Kultursommers von Opel gesponsert – drei Tage lang für flotte Töne auf dem Rüsselsheimer Werksgelände sorgte.

Klänge verschiedenster Art belebten die Rüsselsheimer Abendluft. Den Beginn machte die Popnacht in der Werkshalle A1, die unter dem Motto „Motorcity Soul“ stand. Drei Nach-

wuchsbands und ein Discjockey präsentierten vor rund 200 überwiegend jungen Zuschauern eigene Soul-Kreationen und gestalteten den Abend zu einem gelungenen Auftakt des Festivals.

Der zweite Tag stand im Zeichen italienischer Lebenslust. An den Erfolg der „Spanischen Nacht“ aus dem letzten Jahr anknüpfend wurde wieder mediterranes Ambiente in den Adamshof gezaubert. Über 100 Mitwirkende machten die dreistündige italienische Nacht zu einem kulturellen und gesellschaftlichen Großereignis.

Empfangen wurden die rund 1000 Zuschauer mit kulinarischen Genüssen. Im Mittelpunkt des Abends standen aber vor allem Hochgenüsse der musikalischen Art: In Dur und Moll bewiesen Eteleva Shemai, Rona Izrael und Alexandru Badea Gesangstalent. Die Zuschauer wurden den Zeugen traditioneller italienischer Opernkunst, erlebten hautnah Herzscherz und Liebesleid in den Arien aus „Mefistofele“ und „Turandot“.

Neben den drei Solisten überzeigten auch die Frankfurter Sinfoniker unter der Leitung von Günther Gräf und der Männerchor Liederkrantz aus Rüsselsheim-Haßloch. Der musikalischen Vielfalt waren keine Grenzen gesetzt: Die Palette reichte vom Trauergefang bis zum euphorischen Trinklied.

Eine ganz andere Atmosphäre bot der Adamshof nur einen Abend später: Rocklegende Manfred Mann und seine populäre Earth Band gaben sich die Ehre. Seine großen Hits liegen zwar schon ein Vierteljahrhundert zurück – was ein Blick auf das Durchschnittsalter des Publikums belegte – aber auch

mit 60 denkt der fetzige Keyboarder noch immer nicht an Ruhestand.

Auf eine rasante Bühnenshow verzichtete Manfred Mann zwar, aber gerade durch seine unspektakuläre Art, die an ehrlich erarbeitete Musik gemahnte, gewann er die Sympathien des Publikums. Mann's Earth Band

spielte sowohl eigene Hits, wie zum Beispiel „Blinded by the light“, als auch ein Greatest Hits-Programm, das Songs von Bob Dylan, Bruce Springsteen und vielen anderen Pop- und Rockgrößen beinhaltete. Gegen halb zwölf schließlich endete mit dem Konzert auch das gelungene Wochenende.

Schon am nächsten Morgen kehrte mit dem Arbeitsbeginn der ersten Opelaner wieder der Alltag auf dem Werksgelände ein. Doch kein Grund zur Trauer: Der große Erfolg, zu dem das Adamshof-Festival auch dieses Jahr wurde, lässt auf eine Fortsetzung im Sommer 2002 hoffen...



Männer-Chor: Manfred Mann's Earth Band gehörte zu den Highlights des Musik-Festivals



Sommernachtstraum: Das Werksgelände wurde zur Bühne

Leine an der Linie

Neues Qualitäts-Andon hilft in Bochum Montagemängel vermeiden

Seit 1996 geht es in der Astra- und Zafira-Montage melodisch zu. „Fuchs, Du hast die Gans gestohlen“ war einer der ersten Hits. Was Besucher belustigt, ist für die Mitarbeiter „Musik-Alarm“: Der Zug an der Andon-Leine. Bisher als reines Informations-System eingesetzt, ist es jetzt zentraler Bestandteil des neuen Qualitäts-Andon-Systems.



Leinen los: Erst ertönt Musik, dann kommt Hilfe

Bochum

(pm). Der Zug an der Leine ist nichts anderes als ein Hilferuf, der umgehend eine oft geprobte und gut eingespielte Reaktionskette in Gang setzt. Die Andon-Leine wird immer dann aktiviert, wenn Unvorhergesehenes bei der Montage eintritt und ein Mitarbeiter an seinem normalen, geordneten Arbeitsablauf gehindert wird. Gruppensprecher oder Meister eilen dann zu Hilfe.

Kann das Problem nicht zügig gelöst werden, stoppt die Montagelinie. Sie läuft erst wieder an, wenn eine Lösung gefunden wurde und die Andon-Leine erneut gezogen wird. Dieses System ist neu im Bochumer Werk und heißt „Qualitäts-Andon“.

Die Idee dabei ist, mögliche Probleme sofort und vor Ort zu beheben und nicht an die nächste Montagestation weiterzugeben.

Was sich in der Theorie einfach anhört, bedurfte in der Praxis einer gründlichen Vorbereitung. Schon ab 1996 wurden die technischen Voraussetzungen im Rahmen der Restrukturierung und

des Umbaus auf das Zwei-Linien-System geschaffen. Ein umfangreiches Trainingsprogramm hält, die Mitarbeiter mit dem neuen System vertraut zu machen.

Unter anderem war ein Besuch in Antwerpen für Gruppensprecher, Meister und Führungskräfte Pflicht. Dort hatte man schon gute Erfahrungen mit dem Qualitäts-Andon gesammelt. Jeweils eine Woche wurden die Bochumer in Theorie und Praxis des Systems geschult, davon waren sie drei Tage an der Linie in der Astra-Produktion tätig.

Die gründliche Vorbereitung hat sich ausgezahlt. Anfang Mai wurde in einem Abschnitt der Fertigmontage das neue System gestartet und dann behutsam ausgedehnt. Inzwischen funktioniert das System in der Fertigmontage sehr gut, 150 Mitarbeiter arbeiten bereits damit. Im nächsten Schritt wird das Qualitäts-Andon auf die Türlinie und danach auf die Endmontage ausgeweitet.

Es steckt also viel dahinter, wenn in Bochum wieder einmal „Fuchs, Du hast die Gans gestohlen“ ertönt.

Kaiserslautern (es). Um Lärmschutzverbesserungen am Arbeitsplatz bemühen sich Fachleute am Standort Kaiserslautern unentwegt. Doch auch außerhalb der Arbeitszeiten setzen sich Mitarbeiter manchmal Lärmbelastungen aus, die auf Dauer Schwerhörigkeit verursachen können – und das bisweilen sogar höchst freiwillig.



Lausch-Angriff: Lärmmessung im Azubi-Auto

Gustav Schmidt, Mitarbeiter der Arbeitssicherheit, nahm sich jetzt zusammen mit den Azubis einmal der Geräuschkulissen an, die einem im Auto in die Hörmuscheln dringen. Dabei rückten nicht etwa Motoren- oder Fahrgeräusche in den Mittelpunkt, sondern die Musikbeschallung, die sich vor allem junge Leute gerne mit erhöhter Lautstärke antun.

Lauterns Azubis bilden da keine Ausnahme: Im Rahmen der Aktion wurden in mehreren Autos Lärmmessungen bei „normalen“ Fahrbedingungen mit eingeschalteter Sound-Anlage durchgeführt. Dabei wurden teilweise Phonstärken von über 100 Dezibel festgestellt.

Ein wahrlich alarmierender Wert: Am Arbeitsplatz muss das Unternehmen seinen Mitarbeitern ab einer Lärmbelastung von 85 Dezibel Gehörschutz anbieten. Ab 90 Dezibel herrscht sogar Gehörschutz-Pflicht.

„Trotz großer medizinischer Fortschritte ist Schwerhörigkeit nach wie vor unheilbar“, so Gustav Schmidt. „Hinzu kommt, dass unangemessene Lautstärke im Fahrzeug auch ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellt, da unter Umständen Warn- und Rettungssignale nicht rechtzeitig wahrgenommen werden.“

Schmidt appelliert daher ans Gesundheitsbewusstsein aller jungen aber auch älteren Musikfreunde unter den Mitarbeitern. Einige Azubis haben jedenfalls nach der Mess-Aktion die Regler an ihrer Musikanlage ein wenig heruntergedreht.

Fahr-Gemeinschaft

80 Bochumer Azubis absolvieren Sicherheitstraining

Bochum (pm). „Mit Sicherheit zur Arbeitsstelle und wieder sicher nach Hause.“ Unter diesem Motto stand das Fahrsicherheitstraining für die Bochumer Azubis auch bei der nunmehr bereits zehnten Neuauflage. Seit 1992 ist das Training des ADAC fester Bestandteil der Berufsausbildung in Bochum.

An vier Tagen hieß es jetzt für rund 80 Jung-Opelner auf dem Parkplatz am Werk III in Langendreer: richtig bremsen und ausweichen lernen und das auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen, seien sie nass oder trocken. Ein weiterer Tag war für neun Auszubildende vorgesehen, die sich lieber auf zwei statt auf vier Rädern durch den Verkehr bewegen.

Dabei legten die Trainer des ADAC großen Wert darauf, dass die jungen Verkehrsteilnehmer ihr eigenes Auto oder Motorrad benutzen, denn im Fall des Falles müssen sie

mit ihrem Fahrzeug die Gefahrensituation meistern können.

„Gerade die Fahranfänger sind, bedingt durch fehlende Erfahrung oder falsche Selbsteinschätzung, häufig an Unfällen beteiligt“, begründet Klaus-Otto Enderle, Leiter der Arbeitssicherheit bei Opel in Bochum, das Engagement für dieses Training.

Etwa 900 Azubis haben in den letzten Jahren am Sicherheitstraining teilgenommen.



Kurve gekriegt: Richtig ausweichen will gelernt sein

Laute Laute in Lautern

Pfälzer Arbeitssicherheit misst Lärmpegel in Azubi-Autos

Tradition als Motivation

Studenten bauen RAK2 am Computer nach

Reißbrett und Computer – zwischen der Fahrzeug-Entwicklung von 1928 und der von heute liegenden Welten. Ein Projekt an der TU Darmstadt führte jetzt Vergangenheit und Gegenwart zusammen. Fünf angehende Ingenieure „bauten“ den RAK2 in Unigraphics nach.

Technik & Historie

Darmstadt/Rüsselsheim (jw). Mit einer großen Herausforderung sahen sich fünf Maschinenbau-Studenten der TU Darmstadt konfrontiert. Im Rahmen einer Studienarbeit sollten sie den legendären Raketenwagen von 1928 mit Hilfe moderner Technik neu modellieren. „Der besondere Reiz lag darin, Wissen, das in der damaligen Zeit zu einem äußerst innovativen Produkt geführt hat, wieder zu beleben“, erläutert Professor Dr.-Ing. Reiner Anderl, dessen Lehrstuhl für Datenverarbeitung in der Konstruktion das Projekt ausgeschrieben hatte.

Fritz von Opel, Enkel des Unternehmensgründers, hatte den „RAK2“ seinerzeit bauen lassen. Bereits bei seiner Jungfernfahrt auf der Berliner Avus erreichte das raketentriebene Gefährt

eine Geschwindigkeit von 230 Stundenkilometern. Insgesamt wurden drei RAKs gefertigt, dazu noch ein Motorrad und sogar ein Flugzeug mit Raketantrieb. Nachdem diese Originale allesamt im Krieg zerstört worden waren, mussten sich die Studenten anderweitig behelfen, um die benötigten Daten zu erhalten.

Schließlich sollte am Ende ihrer Bemühungen ein heutiges Anforderungen genügendes CAD-Modell stehen. Da weder die ursprünglichen technischen Dokumente noch nennenswerte Literaturquellen vorhanden

waren, blieben allein Fotografien und das Vermessen der Nachbauten.

Der virtuelle Relaunch des RAK2 war Detektivarbeit. So



Raketen-Techniker: Fünf Studenten erweckten die Legende zu neuem Unigraphics-Leben



Raketen-Start: RAK2 in digitaler Form

lieferte der Mittelbau die erforderlichen Referenzwerte. Heck und Front wurden auf der Basis von Fotos rekonstruiert. Für die Nasenpartie wurde eigens ein Gipsmodell erstellt und vermessen. Unter die Lupe kamen auch die Fertigungsverfahren der 20er Jahre. Dabei erkannten die angehenden Ingenieure,

dass der RAK seiner Zeit in vielen Bereichen, etwa bei der Konstruktion des Unterbodens, weit voraus war.

Nachdem alle Komponenten mit Hilfe von Unigraphics-Konstruktions-Software modelliert und zusammengeführt worden waren, fand ein Digital Mock-up zur Modellanalyse statt. Da-

bei stellte sich heraus, dass die markanten Flügel des RAK2 in der verwendeten Form eher hinderlich als hilfreich waren. Statt mehr Bodenhaftung erzeugten sie Auftrieb und machten so das Fahrzeug höchst instabil. Auch die Reihenfolge der Raketenzündungen war aus heutiger Sicht keineswegs optimal.

Lob für die Arbeit der drei zukünftigen Wirtschaftsingenieure und einer Wirtschaftsingenieurin mit Ausrichtung Maschinenbau sowie des einzigen „waschechten“ Maschinenbaustudenten gab es beim Abschlusskolloquium von den Opel-Vertretern, die das Projekt begleitet hatten.

Die Studenten hätten alle wichtigen Aspekte berücksichtigt, wie sie bei einem industriellen Engineering-Projekt zu beachten seien, lobte Dr. Heinz-Gerd Lehnhoff, dessen Bereich ITEZ Informationssysteme & Services die größte Unterstützung geleistet hatte.

Die kompletten Resultate des RAK2-Projektes finden sich auch im Internet unter www.rak2.de.



Maß genommen: Für die Nasenpartie des RAK2 wurde extra ein Gipsmodell erstellt



Maß-Arbeit: Viele Basisdaten des Projekts wurden per Hand ermittelt

Der RAK2 in Zahlen

Länge über alles	4 880 mm
Höhe über alles	1 200 mm
Breite ohne Stabilisierungsflächen	1 400 mm
Breite mit Stabilisierungsflächen	3 060 mm
Radstand	2 880 mm
Spur	1 510 mm
Durchmesser des bereiften Speichenrades	820 mm
Reifengröße	6.00-20
Raketenantrieb	24 Feststoffraketen Kaliber 80
Schubkraft des Raketenatzes	0,4 t
Gesamtgewicht	ca. 560 kg

„Einblick ins Arbeitsleben“

Bei ihrem Projekt standen den Studenten Fachleute aus dem ITEZ zur Seite

Rüsselsheim (jw). Genügt die im RAK2-Projekt geleistete Arbeit industriellen Anforderungen? Was verspricht sich ein Unternehmen wie Opel von der Kooperation mit Hochschulen? Darüber sprachen wir mit Stefan Deuling vom Bereich ITEZ Informationssysteme & Services, der die TU-Studenten bei ihrer Arbeit unterstützt hatte.

Wie beurteilen Sie die Ergebnisse des Projektes?

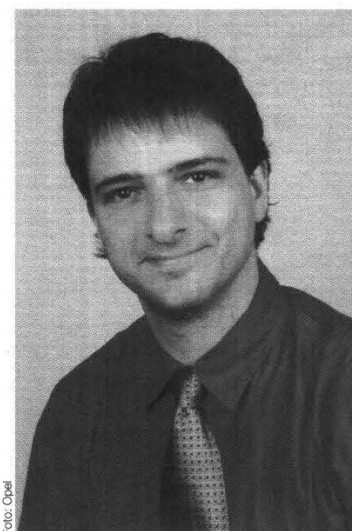
Interessant ist, dass die Studenten auf die gleichen Fragestellungen gestoßen sind, mit denen wir zu tun haben, etwa bei den Grenzen der Freiformmodellierung. Das zeigt, wie eng sich die Ausbildung an der Praxis orientiert. Dabei ist Konstruktionsarbeit für Anwender ohne große Erfahrung nicht einfach. Außerdem fehlten in diesem Falle ja jegliche Basisdaten. Dass die Studenten, die lediglich einen Crash-Kurs absolviert hatten, diese Herausforderung erfolgreich bewältigt haben, spricht für ihre große Motivation.

Inwieweit konnten Sie sie dabei unterstützen?

Mit Hilfe des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit konnten wir ihnen Zugang zu den RAK-Nachbauten verschaffen. Bei einem Termin im ITEZ haben wir die Gruppe mit der Bedeutung von Visualisierungstechniken und DMU vertraut gemacht und ihnen den Virtual-Reality-Raum gezeigt, also gewissermaßen einen Einblick ins echte Arbeitsleben gewährt. Einer der Studenten absolviert nun im Anschluss an das Projekt ein Praktikum bei uns – in meinen Augen eine schöne Fortsetzung dieser Zusammenarbeit.

Wie profitiert Opel von solchen Projekten?

In der Uni haben wir eine Instanz, die an alltägliche Probleme unter gänzlich anderen Voraussetzungen herangehen kann. Man selbst wird mit der Zeit oft etwas betriebsblind. Eine Rolle spielte in diesem Fall auch die Promotion unserer CAD-Software. So werden die Studenten mit Unigraphics, das wir als strategisches System verwenden, vertraut gemacht,



Informant: Stefan Deuling betreute die Studienarbeit

benötigen später kein aufwändiges Training und können bereits eigene Erfahrungen einbringen. Von dieser Form des Wissenstransfers profitieren also beide Seiten.

Expertise bündeln

„Delta-Projektzentrum“ gegründet

In den letzten Wochen wurden aus dem ITEZ, aber auch aus anderen Unternehmensbereichen Experten zusammengezogen, die sich im so genannten „Delta-Projektzentrum“ mit Hochdruck der Arbeit am Astra-Nachfolger widmen werden. Über Sinn und Zweck dieses Projektzentrums sprach die Opel Post mit Chefindingenieur Volker Scharf, bei dem die Fäden zusammenlaufen.

Interview

Rüsselsheim (ud). Er ist seit November 1979 bei Opel, hat viele Winkel der PE-, ME- und Plattform-Organisationen in verantwortlichen Positionen kennen gelernt. Jetzt ist er Chefindingenieur für den Astra-Nachfolger. Für die Opel Post sprach ITEZ-Korrespondent Uwe Deller mit Volker Scharf.

Wozu brauchen wir ein Projektzentrum?

Wir wollen für die Entwicklung des neuen Astra so früh wie möglich alle erdenklichen Expertisen bündeln, sprich Fachleute aus allen Bereichen an einen Tisch holen.

Und Papier produzieren wie so manch' andere Projektgruppe zuvor?

Den Zahn lassen Sie sich mal ziehen. Wir werden hier einiges bewegen. Und zu unserem Selbstverständnis lassen Sie mich Folgendes ganz deutlich sagen: Das Projektzentrum ist kein Koordinationszentrum, es ist ein Entscheidungs-zentrum.

Ist das Arbeitsauftrag oder ein persönliches Versprechen?

Beides. Hier arbeiten Engineering, Einkauf, Finanz, Lieferanten, die Service- und Qualitätsorganisation sowie das Brand Team zusammen. Folglich haben wir hier auch keine klassische Organisationsstruktur nach Disziplinen, sondern interdisziplinäre Teams mit dem Fokus auf Integration.

Das klingt nicht gerade revolutionär. Was bedeutet diese Struktur denn für den Entwicklungsprozess?

Wir wollen auch gar nicht auf Teufel komm raus revolutionär sein, sondern erfolgreich. Dazu

gehört, dass die einzelnen Teams mehr Produktverantwortung erhalten. Um es klar zu sagen: Die Team-Leiter werden eine Schlüsselfunktion im Entscheidungsprozess besitzen.

Außerdem fassen wir bereichsübergreifende Aktivitäten zusammen. Ein Beispiel: In unserem Hardware-Team werden alle Funktionen von Bauprogramm, Nutzungsplan, Aufbau, Typenbetreuung bis hin zu Entwicklungs- und Validierungskoordination abgestimmt und gesteuert.

Und das bringt Erfolg?

Diese Struktur hilft uns, in unseren Entscheidungen schneller und beständiger zu werden. Darüber hinaus wollen wir diverse Prozesse weiter optimieren. Die Folge wird sein, dass wir die Entwicklungszeit signifikant verkürzen können. Auch bin ich mir sicher, dass die neue Qualität des Projektmanagements

einen erheblichen Produktivitätsbeitrag erbringen wird.

Das klingt so, als würde das Projektzentrum die ganze Arbeit machen?

Nein, natürlich nicht. Die Detailkonstruktion von Teilen und Komponenten oder die Detailplanung von Werkseinrichtungen sind ebenso wenig unsere Sache wie die Ausführung von Entwicklungsarbeiten oder der Abschluss von Lieferantenverträgen.

Die Frage nach der Zusammenarbeit zwischen Linien- und Programmbereichen ist so alt wie die Geschichte der Automobilentwicklung. Wie stehen Sie dazu?

Ich sehe mit dem Projektzentrum die Möglichkeit, Plattform, Programm und Linie weiter zu verschmelzen. Im Grunde haben doch alle Bereiche das gleiche Ziel: Ein attraktives, wirtschaftlich erfolgreiches Fahrzeug zur rechten Zeit, in Top-Qualität und innerhalb der Projekt-Vorgaben auf den Markt zu bringen. Darauf werden wir uns konzentrieren.

Haben Sie und Ihre Leute schon eine Bleibe gefunden? Aber ja, das war kein Hindernis. Der entsprechende Platz im 2. Stock des N 20 war relativ schnell gefunden.

Und wie geht's mit der Arbeit voran?

Wir befinden uns in einer Übergangsphase: Der Gründungsprozess ist fast abgeschlossen und das Projektzentrum nimmt jetzt die Arbeit auf. Konkret heißt das: Die Teammitglieder stehen fast alle fest und die räumliche Zusammenlegung der Teams ist zu drei Viertel abgeschlossen. Das Management-Team ist sogar schon seit einigen Wochen komplett und aktiv.



Treibende Kraft: Volker Scharf, Chef im Ring des „Delta-Projektzentrums“, im Gespräch mit ITEZ-Korrespondent Uwe Deller

Leichter Aufklärungs-Unterricht

Leichtbau ist im Trend, folglich wird bald auch an Magnesium kein Weg mehr vorbei führen. Aufklärung über diesen Werkstoff tut also not, dachten sich Josef Jirovec, Betriebsleiter „Entwicklungswerkstätten und Prüf-

stände“ im ITEZ sowie sein Werkstattleiter Willi Hormel. Zusammen mit der Süddeutschen Metall-Berufsgenossenschaft sorgten sie dafür, dass im Erdgeschoss vom N 20 eine Infotafel über den Einsatz von Magnesium im Autobau aufklärt. Vertiefende Infos liefert ein 15-minütiger Videofilm. Im Bild nutzt Willi Hormel (3.v.r.) ein Fünf-Minuten-Gespräch, um Werkstattmitarbeiter für das Thema zu sensibilisieren.



Schnellere Gangart

Powertrain-Ingenieure entwickelten Prüfstand für Getriebetests

Gang rein, Gang raus, zweiter Gang, dritter Gang. Leerlauf. Das Ganze wieder von vorne. Millionen von Autofahrer denken über diese Art der Handar-

beit gar nicht mehr groß nach. Powertrain-Entwicklungsingenieure dafür um so mehr. Sie entwickelten jetzt einen „Prüfstand für externe Schaltung“.

Powertrain

Rüsselsheim (pt). In einem Autoleben ist der Schalthebel samt seiner Führung, der Schaltkulis, sowie das Kabel, das bei den neuen Getrieben die Schaltbewegung des Fahrers zum Getriebe überträgt, ganz besonderen Belastungen ausgesetzt.

Um „ganz nah an der Straße zu sein“, wie Entwicklungsingenieur Willi Kühn es ausdrückt, entwickelten die Powertrain-Ingenieure in eineinhalb Jahren

den neuen Typ eines Prüfstandes, von dem jetzt sechs Stück im Einsatz sind. Das Ziel: Die Entwicklung zuverlässiger Komponenten, die dem Fahrer gleichzeitig größtmöglichen Schaltkomfort bei jedem Gangwechsel bieten.

Die Eigenentwicklung war notwendig, da es solche Testeinrichtungen nicht als Standardprodukt gibt. Die Lösung der Powertrain-Ingenieure zeichnet sich durch besondere

Flexibilität und Dauerhaltbarkeit aus: Im Vergleich zum Vorgängermodell, das immer nur in einer Gasse (zum Beispiel Gang 1-2 oder Gang 3-4) schalten konnte, kann das neue System von jeder Position aus jeden Gang einlegen.

Damit entfallen zeitaufwändige Umbauarbeiten während der Testläufe, bei denen in drei Wochen Dauerbetrieb rund 850 000 Schaltvorgänge absolviert werden. Die sechs Prüfstände las-

sen sich mit wenigen Handgriffen auf den jeweiligen Getriebetyp anpassen. Durch die pneumatische Betätigung (per Druckluft) des Schalthebels arbeitet das System zudem sehr wartungsarm.

Testfahrten kann und soll der Prüfstand nicht ersetzen, wie Projektleiter Andreas Allmann erläutert: „Mit unseren realitätsnahen Tests sorgen wir bereits vor dem Bau von fertigen Prototypen dafür, dass unsere

Schaltungen den Testmarathon in Dudenhofen – und damit auch ein Autoleben – gut überstehen. Je früher man Schwachpunkte erkennt, desto besser.“

Weitere Besonderheit: Über eine Bedienkonsole mit „Touchscreen“ können alle Funktionen und Testprogramme der Prüfstände überwacht und verändert werden. Riesige Schalttafeln sind damit passé. Die Datenübertragung zwischen

Steuerung und Schaltroboter erfolgt über das standardisierte „Profibus“-System, die zugehörige Steuerungssoftware haben die Ingenieure selbst programmiert.

Auch die Messdatenerfassung und -auswertung erfolgt jetzt computergestützt. Ein echter Fortschritt, bislang brachte ein Linienschreiber die Daten grafisch zu Papier. Das heißt: Zur Auswertung musste die Lupe her.



In Gang gekommen: Willi Kühn (l.) und Andreas Allmann überwachen die Testläufe

Computer-Bau-Teile

Konstrukteure setzen auf Hightech

Weit mehr als klassische Konstruktionsarbeit leisten die Ingenieure im Bereich Powertrain Design, Record & Release. Wo früher jeder für sich am Reißbrett arbeitete, kommen heute bei der Entwicklung von Motoren und Getrieben modernste CAX-Tools zum Einsatz. Die Anforderungen an jeden der 165 Mitarbeiter sind dementsprechend gewachsen.

Powertrain

Rüsselsheim (jw). „Unsere Konstrukteure müssen längst mehr können als nur zeichnen“, erklärt Chefingenieur Arnold Paluch. „Es geht mittlerweile um regelrechtes Design-Management.“ Um die Motivation seiner Truppe macht er sich keine Sorgen: „Wir stehen hier im Zentrum aller Aktivitäten und können einigen Einfluss auf den

künftigen Erfolg von Opel nehmen, das motiviert natürlich.“

In Gesprächen mit den verschiedenen Bereichen, von externen Zulieferern bis zu den Werken, gilt es, Verständnis für deren individuelle Bedürfnisse zu entwickeln. Schließlich geht es darum, sämtliche Erwartungshaltungen zu einem Konsens zusammenzuführen und diesen „in die bestmögliche Konstruk-

tion zu übersetzen“. Diese Arbeit findet dann vorwiegend am Computer statt.

3D-Software ermöglicht es den Entwicklern, ihre Bauteile nicht nur zu zeichnen, sondern auch virtuell zusammenzubauen, in Fahrzeuge zu integrieren und virtuell zum Laufen zu bringen. Dadurch eröffnet sich erhebliches Optimierungspotenzial. Probleme bei Überschneidungen oder der Montage können per Computersimulation in einer frühen Entwicklungsphase, dem so genannten „Digital Mock-Up“, festgestellt und bewertet werden.

Wie bei einer Computer-Tomographie kann der Konstrukteur querschnittsweise durch sein Bauteil „hindurchfahren“

und dessen Verhalten unter Belastung prüfen. Zudem hat jeder nicht nur Einblick in eine Komponente, sondern kann auch die Erkenntnisse der Kollegen berücksichtigen. Nach wie vor sind diese Werkzeuge jedoch lediglich Hilfsmittel. Um ihre Möglichkeiten voll nutzen zu können, sei auch weiterhin viel Wissen, Intelligenz und Kreativität gefordert, betont Michael Dreier, Leiter des Bereichs Getriebe- und Basismotorenkonstruktion.

In einigen Bereichen werden sogar schon parallel zur Konstruktion Berechnungsmethoden genutzt, um eine virtuelle Vorauswahl zu treffen. Die herkömmliche Aufteilung in Konstruktion und Berechnung ist hier

aufgehoben. Die Möglichkeit, so frühzeitig und nicht erst im Praxisversuch festzustellen, ob ein Teil auftretenden Belastungen standhält, verspricht eine Verkürzung der Entwicklungszeit bei verbesserter Qualität.

Derzeit beteiligen sich einige Ingenieure an einem Pilotprojekt, um virtuelle Werkzeuge für ihre Konstruktion zu nutzen. „Für die optimale konstruktive Gestaltung eines Bauteils ist die Simulation ihres Verhaltens unter typischen Belastungen eine sehr gute Unterstützung“, so Dr. Eckard Kirchner. Er schult die Mitarbeiter mit seiner Gruppe darin, die Ergebnisse zu interpretieren. „Berechnungen anstellen können die Leute allein,

wir erstellen die Kochrezepte für die Auswertung“.

„Der Vorteil in unserem Bereich liegt in der Abwechslung, die die Beschäftigung mit den vielen Komponenten mit sich bringt“, erklärt Konstrukteur Michael Heilmeier. „Außerdem ist es natürlich ein tolles Gefühl, wenn sich in einem vorbeifahrenden Auto ein Teil befindet, das man selbst entwickelt hat. Deshalb habe ich mir auch diesen Beruf ausgesucht.“

„Mit einer Idee anfangen und etwas schaffen, das ist für mich der Reiz der Konstrukteursarbeit“, ergänzt Arnold Paluch. Das funktioniert natürlich nur mit viel Kommunikations- und Einsatzbereitschaft, lobt er den Teamgeist seiner Mannschaft. ■



Motor-Raum: Die Ingenieure arbeiten nicht mehr allein am Reißbrett, sondern entwickeln als Team in der 3. Dimension

ZWISCHENRUF

Auch das gibt's, und weil solche Meldungen so selten und erfrischend sind, bringen wir sie umso lieber: Vor wenigen Wochen erreichte uns die elektronische Notiz eines ITEZ-Abteilungsleiters, dass er in Kürze einen Mitarbeiter in den Vorruhestand verabschieden werde, der sage und schreibe fast 27 Jahre ohne einen einzigen Krankheitstag für Opel gearbeitet hat.

So weit, so gut.

Wie das bei gewissenhaften Redaktionen üblich ist, entbrannte die Diskussion darüber, ob man denn eine solche Meldung überhaupt bringen sollte. Argumente wie „das wird leicht missverstanden“ bis hin zum unvermeidlichen „Herausheben eines Einzelfalls“ wurden angeführt. Man beschloss, den besagten Kollegen noch einmal näher zu befragen.

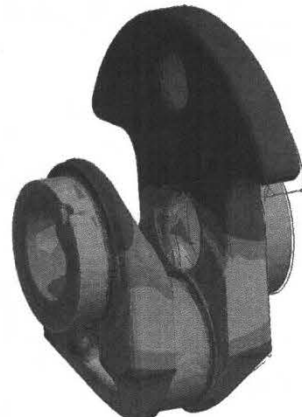
Um es gleich offen zu sagen: Die Antwort beschämte uns, weil sie uns in Zeiten von Mobbing und von Ringen um Toleranz an Wichtigeres erinnerte:

„Nein, ich möchte das nicht als Leistung herausgestellt sehen. So lange nicht erkrankt zu sein, ist doch mehr ein Glück, wenn man so will auch eine Gnade. Daraus Kapital ziehen zu wollen gegenüber den Kolleginnen und Kollegen, mit denen es das Leben eventuell nicht so gut gemeint hat, liegt mir fern.“

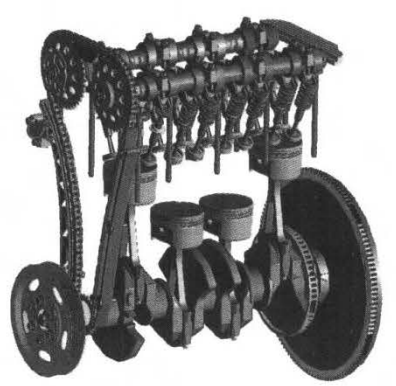
In diesem Sinne wünschen wir dem netten Kollegen und allen anderen angehenden Pensionären und Vorruheständlern vor allem Gesundheit und uns allen eine glückliche Hand beim Sich-Selbst-Treubleiben und beim fairen Umgang mit Kolleginnen und Kollegen...



Konstruieren: Am Anfang steht, wie bei dieser Kurbelwelle, der CAD-Entwurf der einzelnen Antriebs-Komponenten



Simulieren: Am Bildschirm wird die Belastung der Kurbelwellen-Wange sichtbar



Kombinieren: Mit 3D-Software werden die Bauteile zu einem Kurbeltrieb zusammengefügt

Studium Generale

ITEZ-Experte hält Vortrag an der TU Darmstadt

Darmstadt/Rüsselsheim (ud). Da staunten die angehenden Architekten der TU-Darmstadt nicht schlecht: Die Konzeption eines Automobils wird dank des Einsatzes moderner Computertechniken wie „Virtueller Realität“, Simulation und DMU zur Zeit regelrecht revolutioniert.

Dass dies auch übertragbar ist auf andere Fakultäten wie zum Bei-

spiel die Architektur, machte Simulationsspezialist Dr. Christoph Göttlicher aus dem ITEZ bei einem fachübergreifenden Vortrag im Rahmen des Studium Generale an vielen eindrucksvollen Beispielen deutlich. Besondere Beachtung fanden dabei Computer-Animationen zu Simulation und virtuellem Design. ■

Teardown zum Anschauen

Nach Mike Burns und Carl-Peter Forster ließ es sich jetzt auch GM-Vizepräsident und Finanzchef Jon Devine nicht nehmen, den neuen ITEZ Teardown bei einem Arbeitsbesuch in Rüsselsheim zu besichtigen. Im Bild stellt Roland Mai, Leiter Current Engineering im ITEZ, Jon Devine, Technikvorstand Hans Demant sowie GME-Vizepräsi-

dent und Chairman von GM-Fiat Worldwide Purchasing Bob Socia (v. l.) die ersten Er-

gebnisse aus den Teardown-Workshops zur Produktkostenreduzierung vor.



Flexibel und dabei doch penibel

Optische Messanlage macht Rohbau noch exakter

Mehr Flexibilität ermöglicht eine neue Messanlage, die erstmals im neuen Werk Rüsselsheim und im englischen Ellesmere Port zum Einsatz

kommen wird. Das „In-Line-Messen“ wird eine deutliche Qualitätsverbesserung beim Zusammenbau der Rohkarosserie mit sich bringen.

ME Pressen

Rüsselsheim (jw). Bisher konnten Fehler erst am Ende des Zusammenbaus auf der Messmaschine festgestellt werden. In Zukunft befinden sich vier solcher Anlagen direkt in der Linie und sorgen so für kurze Reaktionswege.

In jeder Zusammenbaustufe – vom Unterzusammenbau bis zur Aufbaustufe II – werden dann die einzelnen Bereiche der Karosserie vermessen, Fensteröffnungen oder die Passung für das Dach kontrolliert.

Während herkömmliche Anlagen starr sind und für unterschiedliche Modelle jeweils neu eingerichtet werden müssen oder schlimmstenfalls gar nicht mehr passen, können nun bis zu vier Modelle auf einer Linie vermessen werden. Ermöglicht wird dies durch ein Komplettsystem, das die Augsburger Firma Kuka auf Anregung von Opel entwickelt hat. Die optoelektronischen Perceptron-Mess-Sensoren werden dabei direkt an Roboterköpfen angeflanscht, die später berührungslos an festgelegte Stellen der auf dem Fließband verbleibenden Karosserie heranfahren.

An bis zu 40 Punkten werden auf diese Weise die Hauptdimensionen vermessen und die ermittelten Werte anschließend automatisch mit dem vor-

gegebenen Grenzwert verglichen. Jede Anlage besteht aus vier solchen Robotern und ist auf bis zu sechs erweiterbar. Deren flexible Programmierbarkeit eröffnet weitere Chancen für eine optimale Qualitätskontrolle, erklärt Lothar Rühl, im Bereich ME Body einer der Koordinatoren des Projekts.

Mit individuellen Messprogrammen können künftig auch spezielle Probleme genauer untersucht und analysiert werden. Zusätzlich kompensieren die Roboter auch Temperaturschwankungen. Das Ausdeh-

nen des Materials bei Hitze und das Zusammenziehen bei Kälte führte bislang zu starken Unterschieden zwischen Messungen im Sommer oder Winter. Die In-line-Messanlage kalibriert sich daher mit Hilfe einer Edelstahlplatte regelmäßig neu, was zugleich der Selbstkontrolle dient.

So liegt die Messunsicherheit lediglich bei 0,18 Millimetern. Neben der Kostenersparnis durch den verringerten Aufwand bei der Modellumstellung liegt der Vorteil somit in der deutlich verbesserten Prozesskontrolle. Fehlaufbauten werden mit der neuen Anlage nicht mehr möglich sein, da schon kleinste Abweichungen frühzeitig erkannt und abgestellt werden können.



In-Line: Die Sensoren messen direkt in der Linie



Out-Line: Direkt am Band kann Lothar Rühl (r.) die Messanlage dem jeweiligen Modell anpassen

Powertrain-Manager in der Pfalz

Zu einem zweitägigen Meeting traf sich das „Executive Committee“ – der Vorstand von Fiat-GM-Powertrain – erstmals in Kaiserslautern. Die internationale Führungsmannschaft hat sich vorgenommen, alle 19 Produktionsstandorte zu

bereisen und so intensiv kennen zu lernen. Auf dem Foto zu sehen sind „Hausherr“ August Trenkle, Powertrain-Direktor in Kaiserslautern, Daniel Hancock, Chief Executive Officer Fiat-GM-Powertrain, Klaus Buick, Vizepräsident für Qualität von Fiat-GM-Powertrain, Jochen Ohse, Geschäftsführer der Opel Powertrain GmbH, Kjell Bergstroem, Vizepräsident Produktentwicklung von Fiat-GM Powertrain, und als Moderator Rainer Bruns, Projektmanager für den neuen Leichtmetallmotor (vorn v.r.)



Foto: Powertrain

Mit anderen Augen gesehen

„Design Quality“-Team begutachtet und bewertet Produkte aus Kundensicht

Die „Perceived Quality“ hat in den vergangenen Jahren zusehends an Bedeutung gewonnen. Im Rahmen von „Olympia“ ist jetzt sogar die Einrichtung eines Teams vorgesehen, das sich

mit der „vom Kunden wahrgenommenen Qualität“ befasst – auch eine Reaktion auf die Pionierarbeit, die das „Design Quality“-Team auf diesem Sektor geleistet hat.

Rüsselsheim (es). Es klingt banal und kann doch nicht oft genug gesagt werden: Ein Fahrzeugentwickler neigt dazu, im Lauf der Zeit ein Auto mit anderen Augen zu sehen als ein normaler Kunde. Die Qualität eines Wagens und seiner einzelnen Komponenten beurteilt der Fachmann nach Kriterien wie Leistungsfähigkeit, Funktionstüchtigkeit oder Dauerhaltbarkeit.

Dem Kunden wird der Eindruck hochwertiger Qualität möglicherweise durch Details vermittelt, die dem Experten als nebensächlich erscheinen mögen: Harmonisch aufeinander abgestimmte Materialien etwa, fließende Formen, ergonomisch anmutende Bedienelemente, glatte Flächen.

Entwickler und Kunde in Sachen Qualitätsempfinden möglichst nahe zusammenzubringen, hat sich das „Design Quality“-Team zur Aufgabe gemacht. Dass sich schon im Namen gleich zwei Bereiche wiederfinden, ist gewollt. „Design Quality“-Leiter Jorge Ferreyra berichtet sowohl an ITEX-Qualitätsdirektor Udo Christmann als auch an Designchef Hans Seer.

Bislang wichtigste Arbeit von „Design Quality“ ist die Veröffentlichung einer „Guideline for Perceived Quality“. In diesem Führer sind alle Kriterien zusammengefasst, die unter dem Gesichtspunkt der „wahrgenommenen Qualität“ bei der Fahrzeugentwicklung zu berücksichtigen sind.

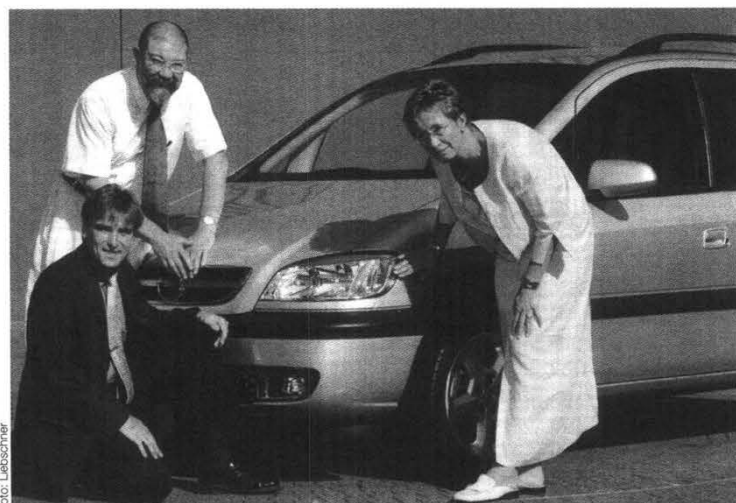
„Alles, was der Kunde sieht, muss designed werden“, lautet einer der Kernsätze.

Ihr „täglich Brot“ verdienen Jorge Ferreyra und seine Mitarbeiter Romy Schwindt und Stefan Regler mit der Begutachtung einzelner Modelle. Ihre Erkenntnisse gewinnen sie aus Wettbewerbsvergleichen aber auch aus der Begutachtung eigener Modelle in der Entwicklungs-Frühphase.

Außerdem organisieren sie für Mitarbeiter diverser Bereiche Workshops, in denen diese aktuelle Modelle begutachten und Anregungen notieren, was sich unter dem „Perceived Quality“-Aspekt beim Nachfolger optimieren ließe.

„Das oberste Gebot, das sie von uns mit auf den Weg bekommen, lautet: Schaut mit den Augen des Kunden!“, so Jorge Ferreyra.

„Natürlich wird es immer schwieriger und kostspieliger, Änderungen anzulegen, je weiter die Entwicklung vorangeschritten ist“, erklärt Romy Schwindt. Optimal wäre es daher, schon ein Jahr vor dem geplanten Produktionsstart einen Prototypen an der Hand zu haben, der über sämtliche Designelemente, Applikationen und Materialien verfügt wie das spätere Serienmodell. „Soweit sind wir leider noch nicht“, räumt Stefan Regler ein, „aber wir arbeiten daran.“



Augen auf: Jorge Ferreyra, Stefan Regler (kniend) und Romy Schwindt

NEUE PATENTE

Schnellere Montagezeiten

Das Patent DE 10001301 A1, eingereicht beim Deutschen Patentamt, von Dirk Ehrlich und Arndt Beyer beschreibt eine Gewindemutter, dessen Kopf in Form eines Nietkopfes ausgebildet ist. Durch diese Erfindung ergibt sich eine schnellere Montagezeit und – bedingt durch die einheitliche Schraubenlänge – letztendlich auch eine Verringerung der Teilevielfalt.

Verbesserter Insassenschutz

Den Schutz der Insassen im Bereich des Fußraums haben die ITEX-Ingenieure Klaus Meinhardt und Matthias Hallik zum Ziel. Sie schlagen vor, die an einem Bodenblech befestigte Stirnwand der Fahrgastzelle mit Hilfe eines Verstärkungsblechs mit den Seitenschwellerprofilen direkt oder indirekt zu verbinden (EP 1116641 A2, eingereicht beim Europäischen Patentamt).

In die selbe Richtung zielt die Erfindung von Thomas Wanke und Dr. Stefan Gloger (DE 20103379). Hier weist der Karosserievorbau eine Druckstrebe auf, die die Stirnwand mit dem Rahmenträger verbindet. Somit wird die Stirnwand im Druckaufnahmehereich versteift.

Neues Motorlager

Ein verbessertes Fahrverhalten verspricht sich Kurt Schad durch ein neues Motorlager (DE 4430940), das das Einfedern des Motors gegenüber dem Fahrzeugrahmen reduziert. Durch einen Hebel wird der Verformungsweg des gummi-elastischen Dämpferelements begrenzt.

Die kompletten Patentschriften sind auf der Intranet-Homepage „Patin“ unter „http://patin.opel.gm.com“ zu finden.

Formbeständig

Pressen-Planer simulieren Werkzeug-Funktion

Fehler zu erkennen und abzustellen, noch bevor es an die „Hardware“ geht, lautet das Ziel der Fertigungsplaner. Im Bereich ME Pressen werden die Herstellungspro-

zesse bereits seit einiger Zeit mit Hilfe einer frühzeitigen virtuellen Simulation der Blechumformung optimiert – bevor das erste reale Werkzeug gebaut wird.

MEP Vorausentwicklung & Simulation

Rüsselsheim (jw). „Wir entwickeln Wirkflächen für Werkzeuge, die in kürzester Einarbeitungszeit beste Qualität liefern“, beschreibt Theo Stauder die Aufgabe der siebenköpfigen Gruppe. „Right the first hit“, gleich mit dem ersten Schlag einen Treffer landen, lautet dabei das Motto. Wenn es darum geht, die Zahl der Änderungen zu reduzieren, ist eine frühestmögliche Simulation unverzichtbar, hat man hier erkannt.

Schon bevor die Form des Bauteils, das aus einer ebenen Blechplatte geformt werden soll, feststeht, werden am Rechner Grobstudien verschiedener

Varianten des Umform-Prozesses, etwa mit unterschiedlicher Materialqualität oder -dicke, erstellt und miteinander verglichen. Früher wurden dazu aus Gips, Schaum oder Knetmasse Bauteile modelliert und für Versuche verwendet, mit denen die endgültige Form festgelegt wurde.

CAD-Flächenmodelle wurden erst spät entwickelt, zu spät, um Fehler noch ohne Probleme abstellen zu können. Allerdings kannten die „Profis“ aus dem Bereich aufgrund jahrzehntelanger Erfahrung genau diejenigen Faktoren und Probleme, die dabei zu berücksichtigen waren.

Angeht es um Werkstoffe mit neuen Eigenschaften – et-

wa höherfeste Materialien – reichten diese Kenntnisse jedoch nicht mehr aus. Bereits 1994 fanden erste Simulationstests statt. Später wurde die modellbasierte Arbeitsweise durch Einsatz von CAD und Simulation fast vollständig ersetzt. Viele ehemalige Modellschreiner sitzen inzwischen am Bildschirm und entwickeln auf Basis der Daten aus der Produktentwicklung Vorschläge für die Herstellung. Diese werden mit Hilfe der Umform-Simulation auf Herz und Nieren geprüft.

So entstehen Bauteil- und Werkzeuggeometrien, die auf eine sichere, kostengünstige

und qualitativ hochwertige Produktion hin optimiert sind.

Ein weiterer Vorteil sind die Einsparungen in der Werkzeug-einarbeitung, da alle kritischen Fragen bereits im Vorfeld abgeklärt werden und nachträgliche Änderungen drastisch reduziert werden.

Am Ende bekommen die Werkzeugmacher einen optimierten Datensatz zur Verfügung gestellt. Der Austausch mit ihnen spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Bis zuletzt begleiten die Mitarbeiter aus ME Pressen das Resultat ihrer Berechnungen, sind auch bei den ersten realen Tests im Presswerk dabei.

„Vor allem bei großen Teilen sind wir gespannt, ob alles so läuft wie in der Simulation ermittelt“, so Stauder. Nachdem die Zusammenarbeit Opel intern bereits hervorragend funktioniert, müssen nun auch die Zulieferer bei der Simulation einbezogen werden. In Zukunft wird man noch früher, zeitgleich mit dem Bereich Strukturberechnung, aktiv wer-

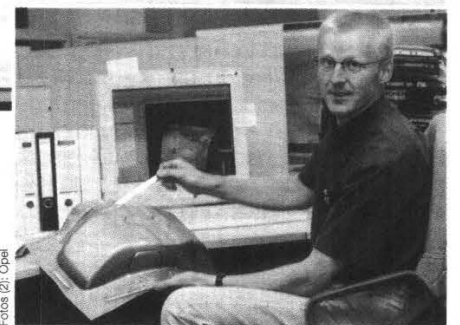
den. Schließlich macht es keinen Sinn, etwas zu berechnen, auf Steifigkeit und Crashverhalten zu optimieren, was sich dann nicht produzieren lässt. Verkürzte Entwicklungszeiten verlangen nach frühzeitiger Einbindung der Fertigungsplaner in die Produktentwicklung.

Außerdem werden künftig mit weiter verbesserter Software auch Folgeoperationen wie das

Beschneiden, Abkanten oder Nachformen berücksichtigt werden. Sogar die von vielen Parametern abhängige Rückfederung des Materials aus dem Werkzeug will man mit Unterstützung der Simulation gezielt beeinflussen können.

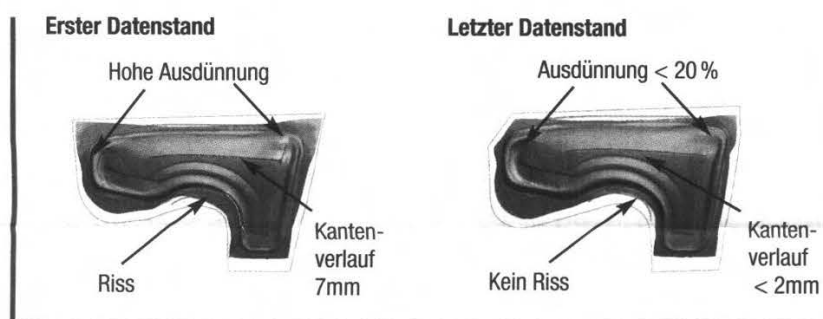


Formidabel: Mögliche Mängel werden im Vorfeld beseitigt



In Form: Theo Stauder mit Hard- und Software

Optimierung eines Kotflügelwerkzeugs



Mehr als Schall und Rauch

ITEZ-Experten entwickeln ein innovatives Prüfverfahren für Laser-Schweißtechnik

Erfolgreich ist nur, wer technologisch immer vorne dabei ist. Aber ebenso wichtig ist es, für neue Technik auch ef-

fiziente Prüfverfahren zur Hand zu haben. Wie ein innovatives Fertigungsverfahren mit einem ebenso innova-

tiven Prüfverfahren einhergehen kann, haben Produktionstechnologie-Entwickler im ITEZ jetzt vorgemacht.

Rüsselsheim (es). Für künftige Fahrzeugprojekte will Opel bei Schweißoperationen vermehrt auf Lasertechnik setzen. Denn gegenüber dem bislang üblichen „Punktschweißen“ kann ein Laser durchgehende Nähte herstellen – was strukturell enorme Vorteile bietet.

Auch wenn „Laser“ für viele immer noch ein wenig nach Science-Fiction klingt – was Schweißprozesse in der Automobilfertigung angeht, ist das Verfahren bereits weitgehend ausgereift. Weniger klar war, wie Laser-Schweißnähte einer gründlichen Qualitätsprüfung unterzogen werden können.

Dieses Problem hat die MEAC-Abteilung Produktionstechnologien von Heinz W. Walther nun gelöst. Unter Federführung des verantwortlichen Sachbearbeiters Werner Schrödter und des Labortechnikers Andreas Kriegsch entwickelte sie ein Prüfverfahren, das sich der Ultraschalltechnik bedient.



Schall-Plan: Andreas Kriegsch misst nach

Dieses Verfahren – längst nicht mehr unbekannt – ist in der Autobranche noch relativ neu. Opel prüft seit etwa zwei Jahren mit Ultraschall. Die Medizin setzt freilich schon lange auf Schallwellen zur Begutachtung von Objekten. Und in der Natur wissen Fledermäuse und Delfine schon seit Jahrtausenden, dass das Beschallen dem bloßen Betrachter weit überlegen ist.

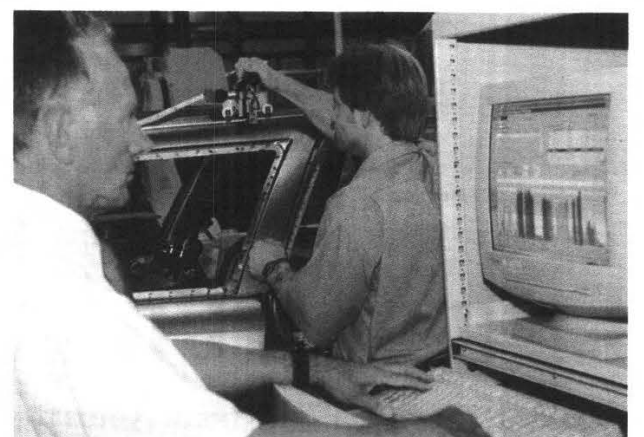
Und nicht nur das: Wie die Mediziner sehen auch die Autobauer vor allem den Vorteil, dass mit Ultraschalltechnik ohne jedes Zerstörungsrisiko gearbeitet werden kann.

Die verbreitetere Prüfmethode ist das so genannte „Impuls Reflektionsverfahren“. Dabei werden die von einem Objekt zurückkommenden Wellen bewertet – so, wie es die Fledermaus auf Beutefang tut. Zur Prüfung von Laserschweißnähten bietet sich jedoch das „Durchschallungsverfahren“ an. Hier wird der Schall an einem Ende des Objektes ausgesandt und am anderen gemessen. „Das ist einfach besser, wenn man Aufschlüsse über die Beschaffenheit jedes einzelnen Millimeters einer Naht erhalten will“, erklärt Werner Schrödter.

Die ITEZ-Experten entwickelten zu diesem Zweck gemeinsam mit der etablierten Zulieferfirma Krautkrämer einen Rollenprüfkopf, mit dem die Naht auf der gesamten Länge abgefahren wird. Dabei sorgt neben den beiden parallel angeordneten Rädern, die die Schallwellenübertragung gewährleisten, ein zusätzliches Laufrad für

die genaue Aufzeichnung des zurückgelegten Weges. Alle Messergebnisse werden direkt auf einen Rechner übertragen und grafisch dargestellt – in einem kompletten „Scan“ der gesamten Naht.

„Diese Art der Ultraschallprüfung ist bislang weltweit einmalig“, freut sich Heinz W. Walther über den gelungenen Coup sei-



Schalt-Pult: Werner Schrödter (l.) überwacht die Ergebnisse

nes Teams. Was nicht heißt, dass die Produktionstechnologie-Entwickler sich jetzt schon am Ende wähnen. Derzeit wird noch an Verfeinerungen gearbeitet. „Unsere Wunschvorstel-

lung ist, das ganze Prüfverfahren vollautomatisch durchführen zu lassen – und dies an der Linie möglichst unmittelbar hinter dem Schweißprozess“, verrät Werner Schrödter.

Informieren und gratulieren

Viermal nacheinander volles Haus im Auditorium von Opel Live – ein sicheres Zeichen für eine spannende Veranstaltung: Technikvorstand Hans H. Demant hatte seine Führungskräfte zum ITEZ-Infotag gebeten. Dieser stand ganz im Zeichen von Olympia. Sowohl Vorstandschef Carl-Peter Forster als auch Demant und einige seiner Top-Leute berichteten über den Stand der Olympia-Dinge. Außerdem ehrte der

Technikchef einige Mitarbeiter für ihren Sieg beim Marga-Unternehmensplanspiel und das Team „4300 Karosseriestruktur“ für seinen Erfolg beim Boss Kettering Award.

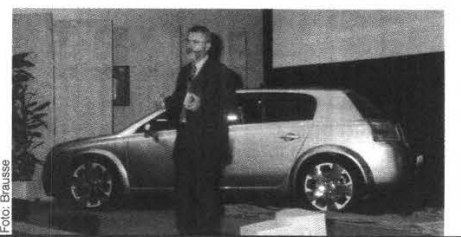


Foto: Brause

Mein Feld ist die Welt

ITEZ modifiziert Modelle für den Export

Opel fährt um die ganze Welt – wenn auch bisweilen unter anderem Namen. Vergangenes Jahr hat das Unternehmen 230 000 Fahrzeuge und Teilesätze in Exportlän-

der außerhalb Europas verkauft. Ein Erfolg, der nur möglich war, weil die Modelle zuvor mit Fingerspitzengefühl den Marktbedürfnissen angepasst wurden.

Zukunftsstudie

Rüsselsheim (es). Er sorgt nicht nur bei uns dafür, dass „die Straße lebt“. Auch am anderen Ende der Welt ist der Astra gefragt. So sehr, dass in Australien jetzt der Dreitürer und die Sport-Variante angeboten werden. Die Fahrzeuge werden zwar vor Ort unter dem Firmenlogo der GM-Schwester Holden vermarktet, bestehen aber aus Opel-Teilen „made in Europe“.

Äußerlich ist der „Aussie“-Astra vom deutschen Serienmodell kaum zu unterscheiden. Nur wer sich intensiver mit ihm befasst, entdeckt Änderungen: ein zusätzliches Lämpchen auf der Armaturentafel, die Außenspiegel sind mit flachem Glas versehen, die Gurtbefestigungen der

Rücksitze etwas anders konstruiert. Auch sind spezielle Vorkehrungen zum Staubschutz und eine leistungstärkere Elektrik eingebaut.

Und es gibt nicht die gleiche Motorenpalette wie für den Fast-Doppelgänger in Deutschland. Die „kleineren“ Aggregate fehlen im Angebot – sie werden in Australien nicht verlangt. Denn der Kunde dort setzt beim Autokauf andere Prioritäten: Funktionalität und Design kommen bei ihm vor Verbrauch.

Schon klar: Der „Aussie“-Astra ist für die speziellen Bedürfnisse seines Marktes angepasst worden. Aber wer macht ihn passend? Wer entwickelt die

Exportprojekte, wer legt die notwendigen Änderungen fest und wer koordiniert sie mit den Werken?

Die Antwort ist im ITEZ zu finden: In der Abteilung „ITEZ Export Programme“ unter der Leitung von Wolfgang Bonau, die wiederum in den Bereich „Strategien & Planung“ von Dr. Ralph Förderer eingegliedert ist. In ständiger Zusammenarbeit mit dem „International Product Center“ (IPC), das für Planungs- und Marketingfragen verantwortlich ist, den ME-, den PE- und den Powertrain-Bereichen sowie den produzierenden Werken werden hier die besagten Export-Programme geschrieben und gemeinsam mit den Fachabteilungen in die Produktion eingearbeitet.

Unterschieden wird dabei zwischen fertig gebauten Autos, die exportiert werden, so genannte „Single Unit Package“ wie den Cadillac Catera aus Rüsselsheim und Teilesätze, die im Ausland zu fertigen Fahrzeugen zusammengebaut werden – sie werden als „Completely Knocked Down“ (CKD) bezeichnet.

Um die Projekte „marktgerecht“ zu machen, stehen unter anderem verschiedene Einbaupakete bereit. Etwa das „Staub“- oder das

Welt-bewegend:
Omega und Astra fahren im Ausland als Cadillac und Holden vor

Welt-Markt:
Aus dem Corsa wird ein Chevy

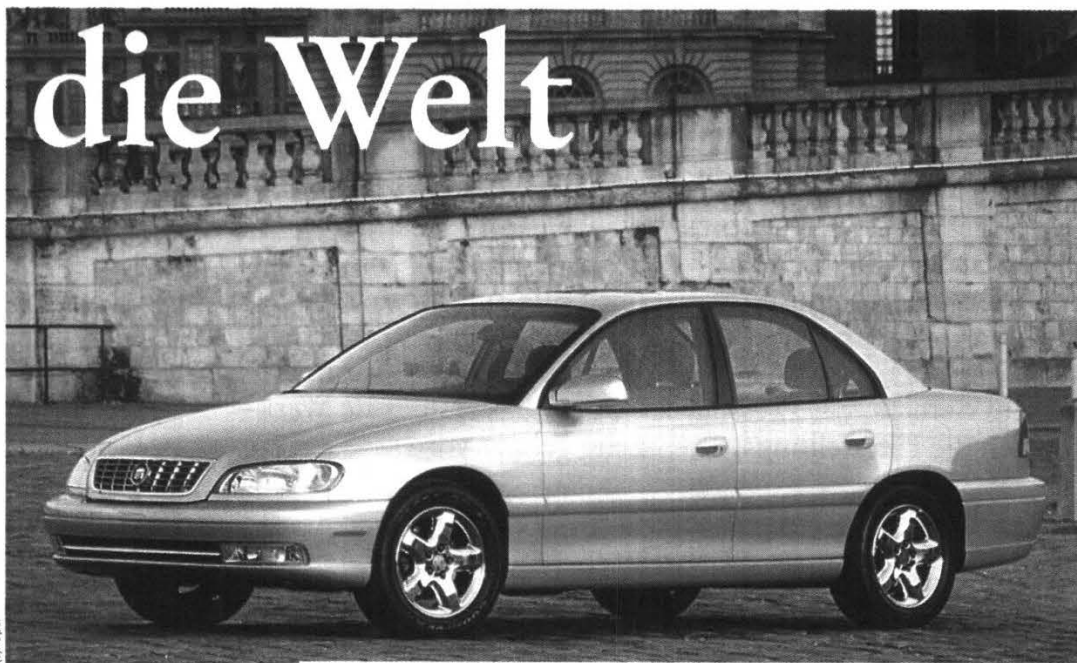
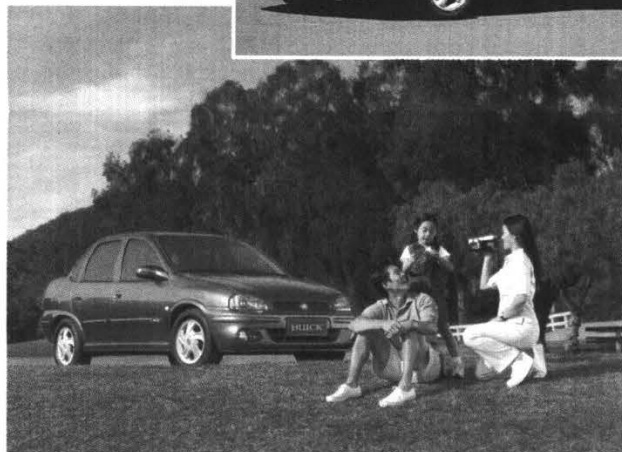


Foto: Opel



Welt-offen: Ein Corsa Pick-Up aus Brasilien



Welt-Meer: Der Buick „Sail“ ist ein Corsa mit Stufenheck

Erfinden und verbinden

„Resident Engineers“ helfen mit Autos für den Weltmarkt zu entwickeln

Sie kommen aus allen Teilen der Welt und haben nur ein Ziel: Autos so zu konstruieren und zu bauen, dass sie sich rund um den Globus erfolgreich verkaufen lassen. Mit ihrem Know-how tragen die „Resi-

dent Engineers“ – Verbindungsingenieure von Konzerntöchtern – dazu bei, dass Fahrzeuge aus Rüsselsheimer Entwicklung den Anforderungen der Märkte auf allen Kontinenten gerecht werden.

Rüsselsheim (Is). Normalerweise arbeitet Ross Johnston in Südafrika, Luiz Urso in Brasilien, Mario Romero in Mexiko und John Kleverlaan in Australien. Trotz unterschiedlichster Herkunft haben sie etwas gemeinsam: Sie arbeiten für GM-Töchter und sind derweil im ITEZ als Verbindungsingenieure stationiert. Im Gespräch mit der Opel Post äußerten sie sich über kulturelle Unterschiede und den internationalen Austausch innerhalb von GM.

Trotz seines erst kurzen Aufenthalts hat der 30-jährige Ross Johnston schon Unterschiede zwischen der Arbeit bei Opel

und am Kap ausgemacht. Während Delta sich auf den nationalen Markt konzentriert, sei hier ein „globaler Ansatz“ erkennbar. Dieser sei ebenso spannend wie notwendig: „Ohne Kenntnis und Verständnis der unterschiedlichen Kulturen in den Teilmärkten wird GM auf Dauer nicht erfolgreich sein können“, ist sich Johnston sicher.

Der hohe Spezialisierungsgrad der deutschen Ingenieure ist ihm allerdings manchmal ungewohnt. Der Einzelne könne bei Problemen oft nicht weiterhelfen und verfüge über wenig Einblick in größere Zusammen-

hänge – das kennt er aus der Heimat nicht.

Luiz Urso nutzt die Zeit als Verbindungsingenieur, um sich möglichst viel Fachwissen anzueignen. Gleichzeitig versucht der 41-Jährige aber auch, seinen Kollegen etwas zu vermitteln: „Die deutsche Disziplin ist sehr positiv und sehr wichtig, sie kann aber manchmal den Arbeitsfluss behindern“. Dass sich die lange Reise von GM do Brasil ins ITEZ für ihn und für das Unternehmen lohnt, davon ist er überzeugt. Kultureller und sozialer Austausch seien angesichts einer globalen Wirtschaft eine Notwendigkeit für Großunternehmen.

den Gesetzen angepasste „Crash“-Paket, die, wie geschil- dert, in Australien zum Einsatz kommen. Das sind aber längst nicht alle.

Für Südamerika oder Russland wird ein Opel beispielsweise mit dem „Bad Road“-Paket ausgestattet, das eine spezielle Chassis-Gestaltung mit besonderem Ölwanne- und Bremsleitungsschutz vorsieht. Für Länder wie Indien, wo ein Auto während der Monsunre-

genzeit auch mal seengleiche Pfützen durchqueren muss, gibt es ein extra „Wasserpaket“.

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt der ITEZ-Exportgruppe ist die Betreuung ausländischer Montagewerke. Dabei geht es unter anderem auch darum, Komponenten zu „lokalisieren“, um sie kostensparend vor Ort beziehen und einbauen zu können. Gibt es beispielsweise in der Nähe des Zusammenbauwerkes einen Reifenhersteller, mit dem man ins Geschäft kommen könnte?

Für solche Fragen wiederum kann auf die Kenntnisse eines „Resident Engineers“ zurückgegriffen werden. Dies sind Verbindungsingenieure, wie sie vom

ITEZ in alle Welt entsandt, wie sie umgekehrt aber auch aus den fernen Regionen nach Rüsselsheim geschickt werden. Sie sind auf dem jeweiligen Auslandsmarkt „groß“ geworden und kennen ihn bestens.

Ganz schön viel Aufwand fürs Auslandsgeschäft, aber lohnt es sich auch? „Auf jeden Fall“, versichert Wolfgang Bonau. „Im vergangenen Jahr haben wir 230 000 Fahrzeuge und Teilesätze verkauft. Das sind zwölf Prozent unseres europäischen Produktionsvolumens.“

Zurzeit stehen rund 80 Länder auf der Export-Liste. Und die Chancen, dass die Liste noch weiter wachsen wird, stehen gut. Mit wohl einer Ausnahme: Die Antarktis ist auch für Opel (noch) zu ungemütlich.



Verbindlich: Ross Johnston, John Kleverlaan, Mario Romero und Luiz Urso (v.l.)

Diese Ansicht teilt auch Mario Romero. Die Wettbewerbsfähigkeit von GM könne nur erhalten bleiben, wenn ein internationaler Austausch von Informationen, Technologie und Wissen stattfinde. Der 28-jährige Mexikaner ist froh, an diesem Austausch aktiv mitzuwirken – nicht zuletzt aus „egoistischen“ Gründen. Im „Zentrum der Entwicklung“ könne er an der Entstehung der Produkte teilhaben, die später in „seinem“ Land angeboten würden.

Für John Kleverlaan ist die Informationsbeschaffung im ITEZ eine stete Herausforderung. Als Neuling in einer Organisation, die um einiges größer sei als Holden, sei es nicht immer leicht, sich den nötigen Über- und Durchblick zu verschaffen. Aber er sieht diese Erfahrung positiv – schließlich könne man so seinen Horizont erweitern.

Der 54-Jährige ist überzeugt davon, dass sowohl er als auch die deutschen Ingenieure von

der Zusammenarbeit profitieren: „Multikulturelle Teams verbessern das Verständnis für andere Denkweisen und die Art und Weise, in der gearbeitet wird“.

Trotz aller Unterschiede fühlen sich die vier Ingenieure fern der Heimat ganz wohl in Deutschland. Mario Romero bringt es auf den Punkt: „Je schneller man andere kulturelle Aspekte kennen lernt, desto eher kann man sehen, wo ihre Vorzüge liegen und daraus lernen.“

Clever kombiniert

Combo verbindet Lust und Last auf kleinem Raum

Mit dem neuen Combo schickt Opel ab Herbst 2001 ein neues Modell in den expandierenden Markt der kleinen Liefer- und Freizeitwagen. Der Kompakt-

Transporter im Zeichen des Blitzes kombiniert die Ladekapazität und Robustheit eines Nutzfahrzeugs mit dem Komfort und der Fahrsicherheit eines Pkw.

Modellneueheit

Rüsselsheim (pui). Der neue Combo geht ab Herbst 2001 zuerst als zweisitziger Kastenwagen an den Start, ein halbes Jahr später folgt die Pkw-Variante Combo Combi mit fünf Sitzen. Im Herbst 2002 kommt dann der mehr freizeit- und familienorientierte Combo Tour auf den Markt. Technisch basiert der neue Combo weitgehend auf der dritten Corsa-Generation.

In vielen Bereichen setzt der Neue Maßstäbe: Volumen (bis zu 3 200 Liter) und Laderaumlänge (bis zu 2,70 Meter) markieren ebenso Bestwerte wie Nutz- (bis zu 810 Kilogramm) und Anhängelast (bis zu 1 200 Kilogramm). Zwei Schiebetüren erleichtern auf Wunsch das Beladen. Komfort-Features wie Kli-

maanlage, elektrische Fensterheber oder Zentralverriegelung sowie ein umfangreiches Angebot an Infotainment-Systemen erlauben es, den Combo individuell auszurüsten.

Der neue Combo startet in einen expandierenden Markt.



Lieferanten-Eingang: Schiebetüren schaffen Platz in der engsten Lücke



Lade-Gerät: In der Klasse der Kompakten zählt der Combo zu den ganz Großen

Combo-Einstiegspreise im Überblick

Motor	1.6 (64 kW/87 PS)	1.7 DI 16V (48 kW/65 PS)	1.7 DTI 16V (55 kW/75 PS)
Kastenwagen	10 100 € (19 753,88 DM)	10 470 € (20 477,54 DM)	11 140 € (21 787,95 DM)
Combi	10 870 € (21 259,87 DM)	11 240 € (21 983,53 DM)	11 910 € (23 293,94 DM)

* Unverbindliche Preisempfehlungen ohne Mehrwertsteuer

Antriebsalternativen für den Combo

Motor	1.6	1.7 DI 16V	1.7 DTI 16V
Leistung	64 kW/87 PS	48 kW/65 PS	55 kW/75 PS
Drehmoment	138 Nm	130 Nm	165 Nm
Verbrauch	7,8 l/100 Km	5,8 l/100 Km	5,8 l/100 Km
Abgasnorm	Euro 4	Euro 3	Euro 3

Kaum ein anderes Fahrzeugsegment hat sich in den vergangenen Jahren so dynamisch entwickelt wie das der Lieferwagen. Die Zulassungen in Europa erhöhten sich innerhalb von sechs Jahren um mehr als das Doppelte auf 639 000 Einheiten.

Mit einer Außenlänge von 4 323 Millimetern hat der neue Combo gegenüber seinem Vorgänger um 93 Millimeter zugelegt, der Radstand stieg sogar um 236 auf 2 716 Millimeter. Von diesem Wachstum profitiert vor allem

das Ladeabteil: Mit einem Volumen von 2 880 Litern (VDA-Messmethode) gehört es zu den größten dieser Fahrzeugkategorie.

Die Ladefläche hat eine Länge von 1,78 und eine Breite von 1,38 Metern. Zwischen den Radkästen misst der Lieferwagen 1,13 Meter, die maximale Ladehöhe beträgt 1,20 Meter. Die zwei optionalen Schiebetüren gleiten weit zur Seite und geben jeweils eine große Öffnung frei, durch die Möbel mit dem 60 Zentimeter-Standardmaß passen. Die symmetrischen Heck-Doppel-

flügeltüren reichen bis ins Dach und erlauben das Beladen mit Euro-Paletten.

Auf Wunsch lässt sich zudem die Lehne des Beifahrersitzes auf die Sitzfläche klappen. Die ebene Ladefläche in diesem Bereich ist dann bis zu 2,70 Meter lang. Selbst bei dieser Konfiguration sichert das variable FlexCargo-System Waren oder Werkzeuge vorbildlich. Ein stabiles, in Aufpralltests geprüftes Gitter hinter den Sitzen schützt Fahrer und Beifahrer vor der Ladung ab.

Umfangreich für ein Fahrzeug dieser Kategorie ist auch das Angebot an Infotainment-Systemen. Navigationssys-

teme und der Opel-Telematikdienst OnStar unterstützen den Fahrer bei der Orientierung und dem gezielten Ansteuern von Adressen – eine echte Arbeitserleichterung bei diesen oft im innerstädtischen Lieferverkehr eingesetzten Transportern.

Spitzengerät ist das Modell NCDC 2015, das neben einem hochwertigen RDS-Radio (Radio Data System) mit TMC-Funktion (Traffic Message Channel) einen CD-Spieler plus einen integrierten Vierfach-CD-Wechsler, ein Navigationssystem und ein GSM-Telefon inklusive Freisprecheinrichtung kombiniert.

Retter am Ring

Malteser düsen im Omega zum Notfalleinsatz

Rüsselsheim/Adenau (pui). Ein zum Notfalleinsatzfahrzeug umgerüsteter Omega Caravan ging jetzt an das Malteser Medical Center am Nürburgring. Der Combi stammt aus der kürzlich beim Umbau-Experten Opel Special Vehicles (OSV) gestarteten Kleinserienproduktion von Spezialfahrzeugen für Rettungsdienste.

Der Malteser Hilfsdienst (MHD) wird den Omega vor allem auf der historischen Nordschleife einsetzen. Seinen Dienst auf dem Eifelkurs verrichtet der Omega als Teil einer Flotte von durchschnittlich vier Rettungstransportwagen und zwei Notfalleinsatzfahrzeugen.

Der MHD ist auf der Strecke für die Versorgung von Unfall-Opfern verantwortlich, dies sowohl bei Rennveranstaltungen und Industrie-Testfahrten als auch an den über 30 rennfreien Wochenenden pro Saison, an denen die Strecke für Touristenfahrten geöffnet ist.

Der Omega wurde auf Wunsch der Malteser mit 2,2 Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer ausgeliefert. Den Ausschlag für den Diesel, so MHD-Einsatzleiter Joachim Caspers, gab die Kombination von guten Fahrleistungen

und Verbrauchsökonomie, da das Notfalleinsatzfahrzeug mit 28 000 Kilometern etwa das Doppelte der Jahresfahrstrecke eines durchschnittlichen Pkw absolviere.



Helfers-Helfer: Ein Rettungs-Omega für den Ring

Von der besten Site

Internet-Auftritt von Opel bekommt die Note „sehr gut“

Rüsselsheim (pui). Opel hat die beste Website aller auf dem deutschen Markt vertretenen Automobilhersteller. Dies geht aus

einer Untersuchung der Filderstädter Unternehmensberatung Incovis AG für die jüngste Ausgabe ihres „eCar-Reports“ hervor. Bei insgesamt 38 untersuchten Internet-Seiten erreichte Opel 71,4 von 100 möglichen Prozentpunkten und liegt damit deutlich über dem Branchendurchschnitt von 53,16 Prozentpunkten.

Die Seite „www.opel.de“ belegte nicht nur in der Gesamtwertung Platz eins, sondern schnitt auch in den Einzeldisziplinen Inhalt und Kaufabwicklung am besten ab. Weitere Kriterien, nach denen die Internet-Spezialisten der Incovis AG urteilten, waren Benutzerfreundlichkeit, Verbindungsqualität und Kundenbindung.



Gute Adresse: www.opel.de ist erste Wahl

Caravan für „Kaiser“ Franz

Der Präsident des FC Bayern, Franz Beckenbauer, nahm jetzt einen schwarzen Omega Caravan 3.2 V6 „Executive Edition“ in Empfang. Die Ladefläche ist mit einem Schutzgitter abgetrennt, damit seine beiden Schäferhunde Ivan und Donna sicher mitfahren können. Den Wagen-schlüssel erhielt er anlässlich des Golf-Turniers „Kaiser Cup“ vor dem Fünf-Sterne-Hotel Maximilian in Bad Griesbach. Beckenbauer, selbst passionierter Golfer, ist Schirmherr des Turniers, an dem Prominente aus Sport, Film- und Showbranche teil-



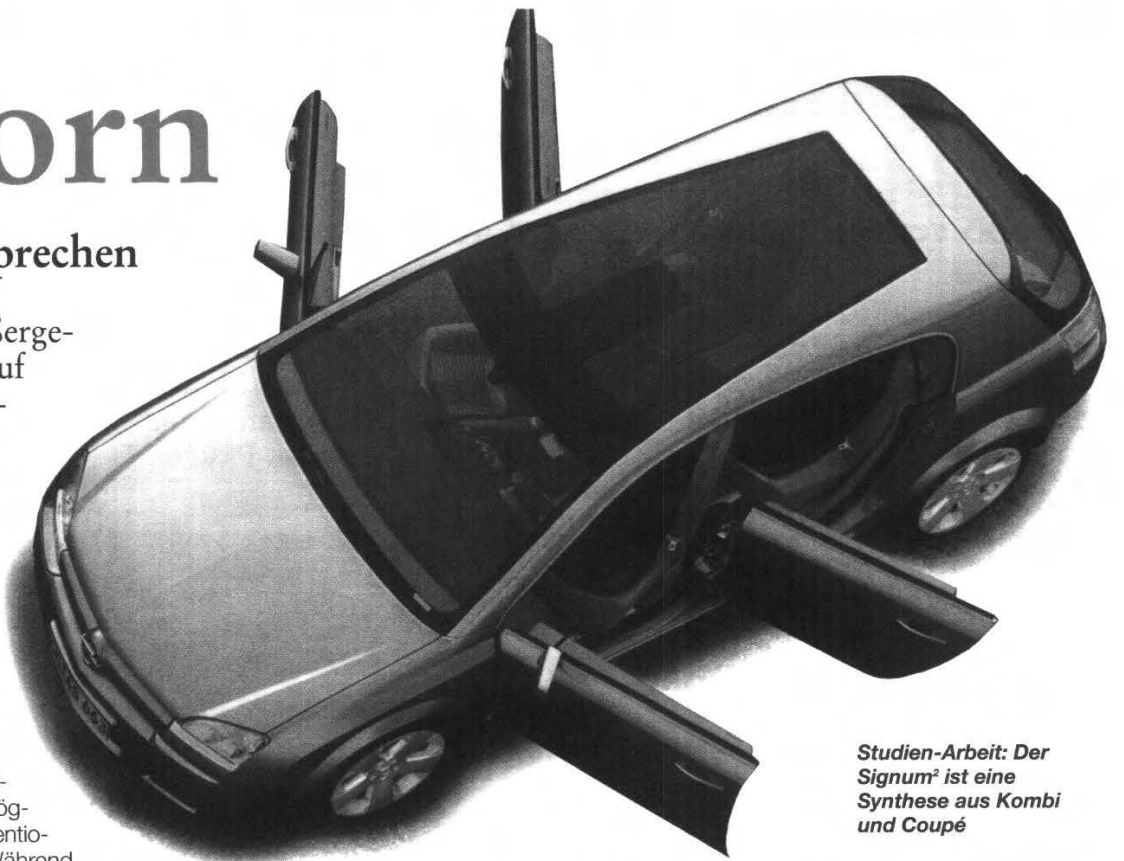
nahmen. Der Erlös kommt der Franz-Beckenbauer-Stiftung zugute, die geistig und körperlich Behinderte sowie Menschen in Not unterstützt.

Blick nach vorn

Der Signum² ist mehr als nur ein mobiles Versprechen

„Der Ausdruck ‚Kombi-Coupé‘ trifft unser Karosseriekonzept am besten. Wir haben die elegante Linienführung eines Coupés mit dem Nutzwert eines Kombis verbunden“, so Designchef Hans

Seer. Heraus kam eine außergewöhnliche Synthese, die auf der IAA in Frankfurt erstmals zu sehen sein wird. Die Studie hört auf den Namen Signum².



Studien-Arbeit: Der Signum² ist eine Synthese aus Kombi und Coupé

Zukunftsstudie

Rüsselsheim (pui). Mit einer Gesamtlänge von 4 640 Millimetern ist der Signum² zwischen den heutigen Caravan-Modellen von Vectra und Omega angesiedelt. Dank des langen Radstands (2 830 Millimeter) und des kurzen hinteren Karosserieüberhangs wirkt der Prototyp schon im Stand sehr dynamisch. Aber das Auto sieht nicht nur gut aus, es ist auch außerordentlich praktisch.

Vielseitige Nutzbarkeit hatte beim Kofferraum Vorrang vor schierem Stauvermögen. Auf Knopfdruck lassen sich Rücksitzlehne und -bank automatisch so nach oben falten, dass die Polster auf Höhe der Gürtel-

linie eine durchgehende Abdeckung bilden. Von außen wirkt der Signum² dann wie ein Zweisitzer. Zugleich sind die Gepäckstücke unter den Sitzen vor neugierigen Blicken geschützt. Bei Bedarf lässt sich auch durch einfaches Vorklappen der Fondbanklehne mehr Transportraum schaffen.

Den Zustieg in den Signum² haben die Ingenieure des ITEZ besonders bequem gestaltet: die Türöffnungen sind großzügig geschnitten, die Schweller tief heruntergezogen und die Scharniere weit vorn angeschlagen. Fahrer und Beifahrer werden sogar zu ihren Plätzen geleitet. Ziehen sie am Bügelgriff und öffnen die Türen, schwenken die Sitze automatisch in Richtung der Ausschnitte. Einfach Platz nehmen, die Sitze wieder in Fahrtrichtung drehen, und schon kann's losgehen.

Komfortabel auch die Lenkrlösung: Im Ruhezustand ist es versenkt und schließt bündig mit dem Instrumententräger ab. So stört es nicht beim Zustieg. Nur wenn es wirklich benötigt wird, fährt das Volant aus seiner Hutze hervor und nimmt die vom Fahrer programmierte Memory-Stellung ein.

Futuristisch fällt die Form des Volants aus – es ist nicht rund, sondern erinnert an das Arbeitsgerät eines Formel 1-Piloten. Die hydraulische Lenkung ermöglichte diese unkonventionelle Gestaltung. Während sie in Mittellage normal anspricht, wird bei extremen Fahrtrichtungsänderungen über ein Kardangel eine höhere Übersetzung gewählt. Der Fahrer muss beim Einparken oder in scharfen Kurven nicht länger umgreifen und mühsam kurbeln, sondern kann dank des geringeren Einschlags beide Hände am Lenkrad lassen.

Der Signum² ist auch State-of-the-art für ein intelligentes Bediensystem. Es beinhaltet drei Bildschirme, die im vorderen Bereich des Autos untergebracht sind. Display Nummer eins – für den Fahrer – befindet sich hinter dem Lenkrad. Dort blenden sich zwei große Rundinstrumente für Drehzahl und Geschwindigkeit ein. Ob noch genügend Kraftstoff im Tank ist oder der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, erkennt der Fahrer ebenfalls hier. Hat das Navigationssystem einen Richtungswechsel errechnet, informiert den Piloten hier ein prägnanter Pfeil.

Auch individuelle Wünsche lassen sich verwirklichen: „Dieses Instrument ist frei konfigurierbar“, stellt Walter Treser, Direktor Vorausbildung, das Cockpit der Zukunft vor. „Wenn der Kunde beispielsweise eine

andere farbige Hinterlegung oder ein anderes Erscheinungsbild bevorzugt, könnte er diese ganz einfach beim Händler programmieren lassen.“

Bildschirm Nummer zwei ist zentral, von einer Klappe verdeckt, in die Mittelkonsole eingelassen. Nach Starten des Motors fährt die Abdeckung nach oben und gibt den Blick auf das Farbdisplay frei, das auch die Passagiere im Fond einsehen können. Auf dem Zentralmonitor werden die Funktionen der vier Hauptmenüs – Klima, Audio, Kommunikation und Navigation – angezeigt. Beispielsweise die detaillierte Landkartendarstellung des elektronischen Wegweisers, die Bass-

verteilung der HiFi-Anlage oder das Verzeichnis der eingespeicherten Telefonnummern. Ausgewählt werden die Menüs über einige wenige Drucktasten, gesteuert über den mittleren Dreh-/Druckknopf.

Freie Fahrt auf der Datenautobahn hat schließlich der Beifahrer. Ihm haben die Entwickler einen vollwertigen Computer spendiert, mit dem er E-Mails empfangen und senden, Seiten im Internet betrachten oder in letzter Minute vor dem Geschäftstermin noch an der Präsentation feilen kann. Der Clou an diesem mobilen Büro: Der Farbbildschirm des PC verbirgt sich im Ruhezustand zusammengeklappt im Armaturenbrett.

Die zentralen Instrumente sind frei konfigurierbar



Studien-Rad: Volant und Displays sind im Ruhezustand versenkt



Studien-Platz: Die Sitze schwenken aus

Muskulöser Leichtathlet

Ein innovativer V8-Benzindirekteinspritzer treibt den Signum² an

Rüsselsheim (pui). Unter der Haube des Signum² arbeitet der Prototyp eines von GM Powertrain in den USA komplett neu entwickelten V8-Benzindirekteinspritzers mit 4,3 Liter Hubraum und 220 kW/300 PS. Das „Global V8“-Aggregat mit drei Ventilen pro Zylinder ist dank zweier zentral in den Motorblock integrierter Nockenwellen und einem Bankwinkel von 75 Grad extrem kompakt in seinen Abmessungen.

Der Vollaluminium-Achtzylinder beschleunigt den Fronttriebler auf bis zu 250 km/h (elektronisch abgeregelt) und begnügt sich mit 9,8 Litern Super auf 100 Kilometer nach MVEG-Norm.

Zum niedrigen Verbrauch trägt auch bei, dass sich im Teillastbereich bis zu vier Zylinder abschalten. Zudem verfügt das Aggregat über eine variable Nockenwellenverstellung. Damit einerseits ein möglichst großer

Teil des stattlichen Drehmoment-Maximums von rund 400 Nm im unteren Drehzahlbereich, andererseits aber viel Leistung bei hohen Touren bereit steht, variiert die Länge des Ansaugrohrs je nach Drehzahl.

Eine Ausgleichswelle unterhalb der Kurbelwelle sorgt für vibrationsfreien Lauf, wie man ihn von 90 Grad-V8-Motoren gewohnt ist.



Technologie-Träger: Antrieb und Äußeres des Signum² weisen in die Zukunft

Der Signum² auf einen Blick

Länge / Breite / Höhe:	4 640 / 1 790 / 1 460 Millimeter
Radstand:	2 830 Millimeter
Luftwiderstandsbeiwert:	$c_w = 0,29$
Reifen / Räder:	245/35er Reifen auf Felgen im Format 8,5 J x 19
Bremsscheiben vorne / hinten:	Keramik / Stahl
Lenkung:	progressiv ausgelegt, Lenkeinschlag +/- 90 Grad
Motor:	Vollaluminium, Benzindirekteinspritzung, Zylinderabschaltung, variable Nockenwellenverstellung, Ausgleichswelle unterhalb der Kurbelwelle
Zylinder:	acht Zylinder in V-Anordnung, 24 Ventile
Hubraum:	4,3 Liter
Leistung / Drehmoment:	ca. 220 kW/300 PS / rund 400 Nm
Verbrauch (MVEG):	ca. 9,8 Liter Superbenzin pro 100 km,
Höchstgeschwindigkeit:	ca. 250 km/h (elektronisch abgeregelt)

Generationen-Treffen: Vom ersten Fünftürer bis zum X-tremen Flügeltürer reicht die Astra-Palette



Foto: Opel

Rekord-Halter im besten Alter

Nach zehnjähriger Bauzeit hat sich der Astra zum erfolgreichsten Opel-Modell aller Zeiten entwickelt

Happy birthday, Opel Astra! Vor zehn Jahren – am 12. August 1991 – rollte ein magmaroter Astra Caravan vom Bochumer Band – das allererste Modell des

Kadett-Nachfolgers. Schon die erste Generation (1991 bis 1998) brach alle Rekorde: Der Astra wurde zum meistverkauften Opel-Modell aller Zeiten.

Modellgeschichte

Rüsselsheim/Bochum (pui). Nach zehn Jahren ist der Astra mit weltweit mehr als sieben Millionen produzierten Exemplaren ein Bestseller, der in knapp 90 Ländern rund um den Globus gefahren wird.

Mit 4,42 Millionen produzierten Exemplaren löste die erste

Astra-Baureihe den bisherigen Rekordhalter Kadett E (1984 bis 1991) mit einer Stückzahl von 3,8 Millionen als meistgekauften Opel ab. Rekordverdächtig ist aber auch schon die aktuelle Astra-Modellreihe: Die im Frühjahr 1998 gestartete zweite Generation wurde innerhalb von nur drei Jahren

bereits 2,59 Millionen Mal produziert.

Stückzahlmäßig größter Markt für den Astra ist Deutschland mit 79 498 verkauften Exemplaren von Januar bis Juni 2001. Dahinter rangieren Großbritannien (62 699), Italien (32 295) und Spanien (27 501). Die beliebteste Version in

Westeuropa ist die fünftürige Fließheck-Limousine Astra 1.6 mit 62 kW/85 PS. Auf den Plätzen zwei und drei der Publikumsgunst stehen der Astra Caravan 1.7 DTI (55 kW/75 PS) sowie der Fünftürer-Astra mit dem 1.6 16V-Benzinmotor (74 kW/100 PS).

Außerhalb Europas sind Brasilien und Australien die volumenstärksten Absatzgebiete: In Brasilien entschieden sich im ersten Halbjahr 2001 bereits 22 028 Käufer für den dort produzierten Chevrolet Astra, nach Australien gingen 19 636 Astra, die auf dem fünften Kontinent unter dem Mar-

kennamen Holden verkauft werden.

Seine Vielseitigkeit stellt der Astra auch im Motorsport unter Beweis: Auf der Rundstrecke kommen von der Serie abgeleitete Versionen genauso erfolgreich zum Einsatz wie auf Eispielen, bei Bergrennen oder Rallyecross-Veranstaltungen. Mit Front-, Heck- oder Allradantrieb, Vier-, Sechs- oder Achtzylinder-Motoren sowie einer Leistung von 160 bis zirka 540 PS sind die Rennwagen für ihr jeweiliges Einsatzgebiet bestens gerüstet.

Produziert wird der Astra in elf Werken auf vier Kontinenten.

In Europa sind es die Fertigungsstätten in Antwerpen (Belgien), Bochum und Eisenach (Deutschland), Ellesmere Port (Großbritannien), Grugliasco (Bertone, Italien), wo Astra Cabrio und Coupé hergestellt werden, sowie das Werk in Gliwice (Polen), in dem die Produktion des Astra Classic erfolgt.

Als wahres Weltauto wird der Astra ebenso in Argentinien, Indien, Südafrika und Taiwan aus CKD-Teilesätzen montiert. In Brasilien läuft der Astra seit August 1998 als Chevrolet von den Fertigungslinien.



Foto: Opel

Kamera-Wagen: Der Geländegänger Frontera Olympus ist seit August im Handel

Ins Visier genommen

Kamerahersteller Olympus stand bei Frontera-Sondermodell Pate

Rüsselsheim (pui). Neu im Geländewagenprogramm ist die Variante Frontera Olympus. Die in Kooperation mit dem Kamerahersteller Olympus entstandene Sonderserie feierte ihre Premiere im August auf dem Internationalen 4x4-Automobilsalon in Frankreich. Der Frontera Olympus lehnt sich in puncto Farbgebung und Interieur-Details an das Design der Olympus All-In-One IS-Spiegelreflex-Kameraserie an.

So sind die Stoßfänger, der Kühlergrill, die Seitenschutzleisten und das Hardtop (nur bei Dreitürer in „Starsilber“) in Wagenfarbe lackiert. Dazu passend präsentiert sich der Innenraum mit dunkelgrauen Sitzen in Teillederausführung. Instrumententräger, Mittelkonsole und Sicherheitsgurte sind in Silbergrau gehalten, die Fußmatten tragen den Olympus-Schriftzug. Besonderer Clou: Beim Kauf eines Frontera Olympus erhält der Kunde gleich die

dazu passende Olympus IS 300-Kamera mitgeliefert.

Der Frontera Olympus ist mit drei und fünf Türen erhältlich, als Motoren stehen zwei Benziner (2.2 16V und 3.2 V6) und ein Diesel (2.2 DTI 16V) zur Wahl. Wie die anderen Frontera-Varianten verfügt das neue Modell über eine umfangreiche Serienausstattung. Der Allradantrieb kann während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h einfach per Knopfdruck zugeschaltet werden.

Variabler Mähdrescher

Zafira ist künftig auch mit Biogas umweltschonend unterwegs

Bonn/Rüsselsheim (pui). Im Rahmen des Bonner Klimagipfels präsentierte Opel einen auf die Nutzung von Biogas abgestimmten Zafira 1.6 CNG. Wegen seiner hohen Klopfestigkeit eignet sich Biogas gut als Automobilkraftstoff.

Gewonnen wird Biogas heute vor allem aus landwirtschaftlichem Mähgut, aber auch aus Gülle und organischen Abfällen von Großküchen und Haushalten, wie bei dem von der EU geförderten und von Opel unterstützten Projekt „Bo01 City of Tomorrow“ (Stadt der Zukunft) in Malmö. Natürliche Reststoffe werden gesammelt und in Vergärungsanlagen unter Ausschluss von Luft zu hochwertigem Biogas mit der Qualität von Erdgas verarbeitet.

Biogas zählt zu den erneuerbaren Energien, weil beim bakteriellen Abbau der Biomasse letztendlich Sonnenenergie frei wird, die zuvor in Pflanzen zwischengespeichert war. Im Hinblick auf die CO₂-Bilanz der Erdatmosphäre ist Biogas neutral.

Der Zafira 1.6 CNG (Compressed Natural Gas – verdichtetes Naturgas) ist für die Nutzung von Erdgas, Biogas oder beliebigen Mischungen von Bio- und Erdgas ausgelegt. Der auf der Zafira-Variante mit 1.6 16V-Benzinmotor aufbauende Compact Van ist ein sogenanntes monovalentes Fahrzeug, das speziell auf den Gasbetrieb abgestimmt ist.

Topmodell für Topathleten

Fußballnationalspieler Jens Nowotny (27) nahm jetzt in Leverkusen einen neuen Frontera Limited 2.2 DTI 16V in Empfang. Der Kapitän von Bayer Le-

verkusen begann seine Karriere beim badischen SV Spielberg, spielte als Jungprofi beim Karlsruher SC und wechselte 1996 nach Leverkusen.

Dort war er mit 22 Jahren der jüngste Mannschaftskapitän der Bundesliga. Sein Debüt als Nationalspieler gab er 1997 beim WM-Qualifikationsspiel gegen die Ukraine. Der Frontera überzeugt Nowotny in doppelter Hinsicht. „Der Frontera ist eine gelungene Verbindung von Komfort, Raumangebot und solider Fahrsicherheit unter allen Bedingungen“, sagte er bei der Fahrzeugübergabe.



Foto: Opel

Schnell zum e-Modell

Autokauf im Internet hat Zukunft

Noch bringt es weder riesige Zuwachsraten noch ernstzunehmende Marktanteile, aber das kann sich bald ändern. Selten waren sich so viele Experten einig, dass die Möglichkeiten des Internets noch nicht ausgereizt sind. Folglich führt Opel sein Pilotprojekt für den Autokauf im Internet fort.

Opel Webk@uf

Rüsselsheim (pui). Die Testphase für „Opel Webk@uf“ hatte am 10. März begonnen und brachte dem Unternehmen wichtige Erkenntnisse im Internet-basierten Fahrzeugverkauf. Um weitere Informationen zur Optimierung des Internet-Angebotes zu erhalten, können Kunden weiterhin unter sechs Produktangeboten mit den geänderten Ausstattungen des Modelljahres 2002 auswählen und diese im Internet ordern. Ab Herbst wird das Webk@uf-Angebot erweitert.

Im Rahmen des Projekts, das zusammen mit den Händlern umgesetzt wird, konnte Opel bislang 670 Neuwagen über das

Internet absetzen: 70 Fahrzeuge wurden direkt über Opel Webk@uf geordert, 600 internetgestützte Verkäufe konnten durch das Opel Webk@uf-Projekt initiiert werden. So stieg die Zugriffsrate auf das Internet-Hauptportal „www.opel.de“ sowie die Nutzung des Autokonfigurators seit Projektbeginn sprunghaft an.

Allein im ersten Halbjahr 2001 konnte die Zahl der über das Internet initiierten Verkäufe auf über 600 mehr als verdoppelt werden (250 im gleichen Vorjahreszeitraum). „Die tatsächlichen Verkäufe sind aber nur ein Teilaspekt des Projektes“, so Vertriebsvorstand Andrej Barčák. „Wir wollten vor allem



Netz-Roller: Da die Testphase von „Opel Webkauf“ erfolgreich war, wird das Angebot im Internet ab Herbst weiter ausgebaut

die Akzeptanz eines Online-Kaufs bei Kunden und Händlern testen sowie die nötigen Prozessabläufe optimieren.“

In erster Linie nutzten junge und aufgeschlossene Kunden das Internet, so das Ergebnis einer intensiven Marktforschung. Kunden und Händler zeigten sich mit der Aktion und ihrer Umsetzung zufrieden. Auch das Zusammenspiel von Kunde, Inter-

net-Kundenberater und Händler funktionierte reibungslos.

Das Unternehmen betrachtet das Internet als wichtiges Kommunikationsmedium und setzt auf eine optimale Nutzung aller Möglichkeiten. Durch die vor kurzem geschlossene Partnerschaft mit AOL will das Unternehmen Internetnutzer künftig noch zielgruppengerechter ansprechen.

Auf große Resonanz stieß auch das Internet-Gewinnspiel „Corsa – Die Nummer 1“, auf das Opel mit einer Werbeaner-Kampagne im World Wide Web aufmerksam machte. Als Besonderheit konnten die Mitspieler den Hauptgewinn – einen neuen Corsa – individuell konfigurieren. Von den insgesamt 96 000 Teilnehmern in drei Monaten meldeten sich 1700 online zur Probefahrt bei einem Händler an. Über 500 entschlossen sich daraufhin zum Kauf eines Opel.

Van's schnell gehen soll

Mit dem Zafira OPC kommt im Herbst der schnellste Van Europas auf die Straße – zu Preisen ab 28 350 € (55 447,78 Mark). Ein 2.0 16V-Turbomotor mit 141 kW/192 PS beschleunigt den Zafira OPC in 8,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Trotz dieser Leistung verbraucht der Siebensitzer im MVEG-Schnitt nur 10,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer – und erfüllt bereits die Euro 4-Schadstoffnorm.



Ware Wagen

Zulassungen Januar-Juli in Deutschland

Top Ten der Modellreihen

166 731 8,18 %	VW Golf
95 059 4,66 %	Opel Astra
93 476 4,95 %	BMW 300
85 362 4,19 %	VW Passat
80 532 3,95 %	Mercedes C
65 780 3,23 %	Ford Focus
63 691 3,13 %	Audi A4
61 940 3,04 %	Opel Corsa
52 064 2,55 %	Mercedes A
45 506 2,23 %	VW Polo

Weg damit!

Gebrauchtwagenverkaufshilfe* bei Kauf eines neuen

Astra** DM 870,-
Vectra DM 1.740,-
Omega DM 2.320,-

Für alle Kaufabschlüsse vom 1.7.01 – 31.10.01
Einzelheiten bei Ihrem Verkaufsteam

** ausgenommen Cabrio/Coupé
* die Gebrauchtwagenverkaufshilfe unterliegt als geldwerter Vorteil der Lohnbesteuerung und ist nicht mit dem Inzahlungsnahme-programm (siehe Werksaushang) kumulierbar



Neu positioniert

Imelda Wander-Labbé ist neue Leiterin des Bereichs Service

Rüsselsheim (pui). Imelda Wander-Labbé ist seit dem 1. August die neue Leiterin des Gesamtbereichs Service. Die 34-Jährige tritt die Nachfolge von Willi Fey an, der als Direktor den Bereich Automobil-Recycling bei GM Europa übernimmt.

Die Diplom-Betriebswirtin Wander-Labbé begann 1986 ihre berufliche Laufbahn bei Opel. Gleichzeitig zu verschiedenen Stationen im Unternehmen absolvierte sie von 1986 bis 1989 ein betriebsin-

tegriertes Studium an der Berufsakademie Mannheim.

Ab 1989 übernahm sie bei GME Aftersales in Rüsselsheim die Position einer Spezialistin Verkaufsförderung und hatte dann weitere Management-Positionen inne.

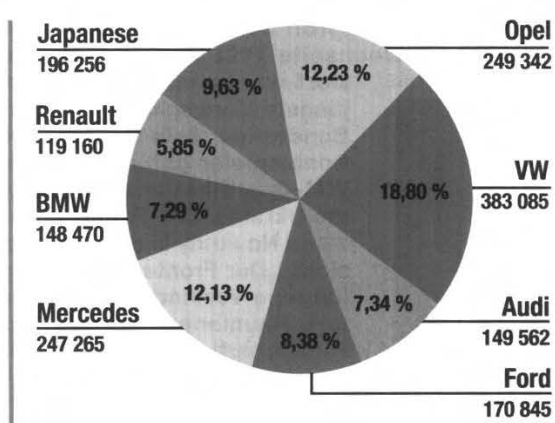
Von 1996 bis 1997 war Imelda Wander-Labbé bei General Motors International Aftersales als Regionalleiterin zuständig für die Service-, Ersatzteil- und Zubehörmärkte in Skandinavien, Portugal und Irland. Parallel dazu koordinierte sie die Entwicklung von zukunftsorientierten Händlernetz-Strategien, Kundenbetreuungs-Programmen und Händler-Qualitätsstandards für den europäischen Markt.

Von 1997 bis 1998 war die Spezialistin für das Aftersales-Geschäft als Managerin Aftersales bei Opel Belgium in Antwerpen tätig. Danach verantwortete sie bis 2000 den Bereich Qualitätssicherung im Werk Antwerpen, um zuletzt, nach einem einjährigen Studium, im Juni 2001 die Prüfung zum Master of Science in Management an der Stanford Universität zu absolvieren.



Nachfolge: Imelda Wander-Labbé

Marktanteile großer Hersteller



Beweis in Benzin

Corsa Eco drosselt den Spritdurst

Sparen beim Fahren ist ein Thema, an dem kaum ein Automobilhersteller vorbeikommt. Mit dem Astra Eco 4 hat Opel seine Kompetenz auf diesem Gebiet gezeigt und außerdem bewiesen, dass Sparsamkeit nicht auf Kosten von Alltagstauglichkeit gehen muss. Nach diesem Diesel-Astra folgt mit dem Corsa Eco jetzt der Beweis in Benzin.

Modellneuheit

Rüsselsheim (pui). Aerodynamischer Feinschliff und das Easytronic-Getriebe sind die beiden wesentlichen Faktoren, die den neuen Corsa Eco zum sparsamsten Benzinmotor in der Geschicht von Opel machen. Gleichzeitig unterbietet er als erstes Auto seiner Klasse mit Benzinmotor im MVEG-Gesamtverbrauch die Fünf-Liter-Marke.

Mit 120 Gramm pro Kilometer liegt er bei den CO₂-Emissionen ebenso niedrig wie sein Diesel-Bruder Astra Eco 4. Wie dieser erreicht der Corsa Eco, der auf der IAA vorgestellt wird und ab Frühjahr 2002 in den Markt startet, seinen Mini-Verbrauch bei voller Alltagstauglichkeit.

Im Corsa Eco ist der 1,0-Liter-Motor (43 kW/58 PS) mit der Easytronic kombiniert. Das automatisierte Schaltgetriebe, das bislang nur in Verbindung mit dem 1,2-Liter-Aggregat erhältlich war, lässt dem Fahrer die Wahl, entweder – ohne zu kuppeln – im Sinne einer sportlicheren Fahrweise selbst zu schalten oder den Wechsel der Gänge dem elektronischen

Gehirn des Getriebes zu übertragen.

Für den Corsa Eco wurde der Automatik-Modus so programmiert, dass der Motor immer im verbrauchsgünstigsten Bereich betrieben wird. Durch eine Kick-down-Funktion bleibt aber beispielsweise bei Überholvorgängen spontan die volle Leistung abrufbar.

Zweiter wichtiger Faktor für die mehr als zehnprozentige Verbrauchssenkung gegenüber dem Corsa 1.0 ist der aerodynamische Feinschliff am neuen Modell. Durch verschiedene Maßnahmen gelang es, den Luftwiderstand vom bereits sehr günstigen c_w-Wert von 0,32 auf für einen Kleinwagen bemerkenswerte 0,29 zu senken.

Wesentlichen Anteil daran hat die weitgehende Verkleidung des Unterbodens und des Motorraums. Hinzu kommen die Verwendung eines Dachspoilers, glattflächige Radabdeckungen sowie eine verringerte Durchströmung des Motorraums.

Kleine Optimierungen tragen zum großen Spareffekt bei. So

rollt der Corsa Eco auf Rollwiderstands-optimierten Reifen, deren Luftdruck auf 2,7/2,5 bar (vorne/hinten) erhöht wurde. Durch geänderte Federn und Stoßdämpfer senkten die Ingenieure zudem die Karosserie um etwa 15 Millimeter ab.

Sparen bei Opel bedeutet keinen Verzicht: So verfügt der Corsa Eco, der als Drei- und Fünftürer lieferbar sein wird, beispielsweise weiterhin über ein vollwertiges Ersatzrad. Auch bei der Ausstattung wurden keinerlei Abstriche gemacht – selbst eine Klimaanlage ist verfügbar.

Die Fahrleistungen des neuen Modells belegen, dass Eco-Fahrer keineswegs auf Kosten des Fahrspaßes knausern: Mit fast 160 km/h erreicht der Neuling eine Höchstgeschwindigkeit, die leicht über der des Corsa 1.0 mit Schaltgetriebe liegt.



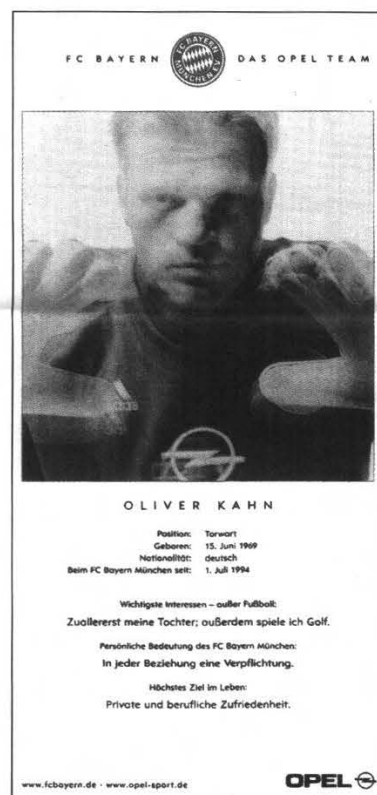
Es muss nicht immer Diesel sein: Dank Easytronic und optimierter Aerodynamik begnügt sich der Corsa Eco mit 4,9 Liter Benzin

Der Corsa Eco: Mini-Durst kombiniert mit Maxi-Nutzen

Zur Freude am Sparen darf's jetzt auch ein Benzin sein

Bayern-Karten neu gemischt

Aktuelle Autogramm-Kollektion vom FCB



Olli einmal anders: Die druckfrischen Bayern-Autogramme haben – wie manche Kicker – das Zeug...

Rüsselsheim (pui). Eigenständiges Design und ausdrucksstarke Porträtaufnahmen kennzeichnen die neuen Autogrammkarten der Fußballstars vom FC Bayern. Auf den Karten im Format 21 x 10,5 cm präsentieren sich die Kicker in unerwarteter Art und Weise. Die von Porträt-Spezialist

Stefan Freund gestalteten Schwarz-Weiß-Aufnahmen stellen Persönlichkeit und Charakter der Spieler besonders heraus.

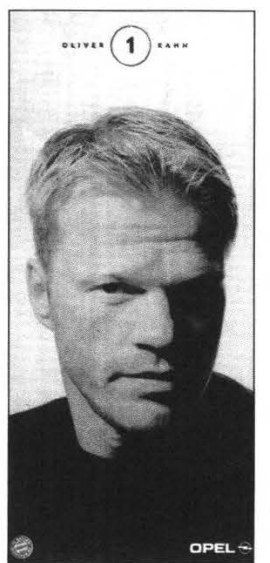
„Ich finde die neuen Autogrammkarten großartig, unser Partner Opel hat hier in der Bundesliga sicherlich neue Maßstäbe gesetzt und ich bin überzeugt, dass unsere Fans begeistert sein werden“, zeigt sich Bayern-Manager Uli Hoeneß beeindruckt.

Die Erstauflage der neuen Autogrammkarten beträgt 150 000 Exemplare für jeden der 32 Spieler und Verantwortlichen. Weitere Auflagen werden entsprechend der Nachfrage produziert.

Postalische Bestellungen der neuen Autogrammkarten erfolgen über:

**FC Bayern München
Autogrammkartenstelle
Postfach 90 04 51
81504 München**

Für einen mit drei Mark frankierten und adressierten DIN A5-Rückumschlag ist ein kompletter Satz erhältlich.



...zum Sammler-Klassiker

Noch mehr Blitze am Kap

Von Astra bis Zafira – Exporte nach Südafrika werden ausgebaut

Rüsselsheim (pui). Neue Marktchancen für Opel: Seit Ende Juli werden die Modelle Omega, Zafira und Astra Caravan auch in Südafrika angeboten. Im Herbst folgt das Astra Coupé Turbo. Bislang war Opel am Kap bereits mit dem Corsa und dem Astra vertreten.

Im Unterschied zu den jetzt per Schiff neu eingeführten Modellen werden Corsa und Astra auf Basis von Teilesätzen im Werk Struandale (Port Elizabeth) der Opel-Schwester Delta Motor Corporation montiert. Das Joint Venture von GM (49 Prozent) und lokalen Investoren (51 Prozent) kümmert sich auch um den Vertrieb der Opel-Modelle in Südafrika.

In einem benachbarten, zweiten Werk stellt das 1987 gegründete, 3600 Mitarbeiter zählende Un-

ternehmen vorwiegend Nutzfahrzeuge der japanischen Opel-Schwester Isuzu her. Die Gesamtproduktion beider Werke beläuft sich auf etwa 50 000 Einheiten pro Jahr.

Mit einem Marktanteil von 13,3 Prozent bei rund 48 000 verkauften Fahrzeugen, davon 21 500 Opel-Modelle, gehörte die Delta Motor Corporation im vergangenen Jahr zu den fünf größten Automobilanbietern auf dem südafrikanischen Markt, der insgesamt eine Kapazität von circa 350 000 Einheiten aufwies.

Richard Colcomb, Direktor des in Rüsselsheim ansässigen Opel International Product Center, sieht durch die Erweiterung der Produktpalette zusätzliche attraktive Absatzchancen. Durch den Import der vier zusätzlichen Modelle wird sich der jährliche Absatz um geschätzte 2 000 Einheiten erhöhen.

Für die Pisten und Straßen zwischen Kapstadt und Johannesburg sind die nach europäischen Sicherheits- und Komfortanforderungen ausgestatteten Rechtslenker-Fahrzeuge durch eine besonders robuste Fahrwerksabstimmung sowie spezielle Hitze- und Staubbepackung präpariert.



Gute Hoffnung: Weitere Rechtslenker-Varianten rollen durch Südafrika

Klein, aber oho!

Agila

- **Color Edition**
ab 12.450,- €*
(24.350,17 DM*)
- **Open Air Paket**
ab 1.990,- €*
(3.892,10 DM*)
- **elektrisches Faltschiebedach**
ab 970,- €*
(1.897,16 DM*)

jetzt bestellbar!

(*unverbindliche Preisempfehlung)



Sportlichkeit verbindet

Die TV-Moderatorin und ehemalige Weltmeisterin im Eisschnelllauf Franziska Schenk testet jetzt eine Woche lang den Speedster. In Rüsselsheim übernahm die noch immer begeisterte Sportlerin die Schlüssel zu dem calypso-roten Sportwagen. „Nach allem, was ich gehört habe, passt der Speedster prima zu mir. Um die Kurven soll er ja fast wie auf Kufen fahren. Ich freue mich, das so richtig auszutesten“, sagte die 27-Jährige.



Das fängt

Schneller, schöner, sicherer: so präsentiert sich der



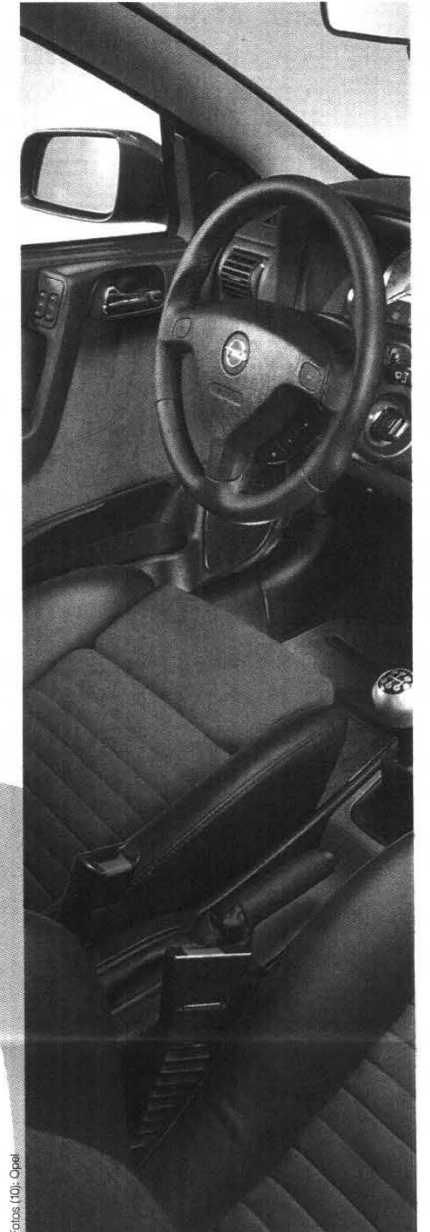
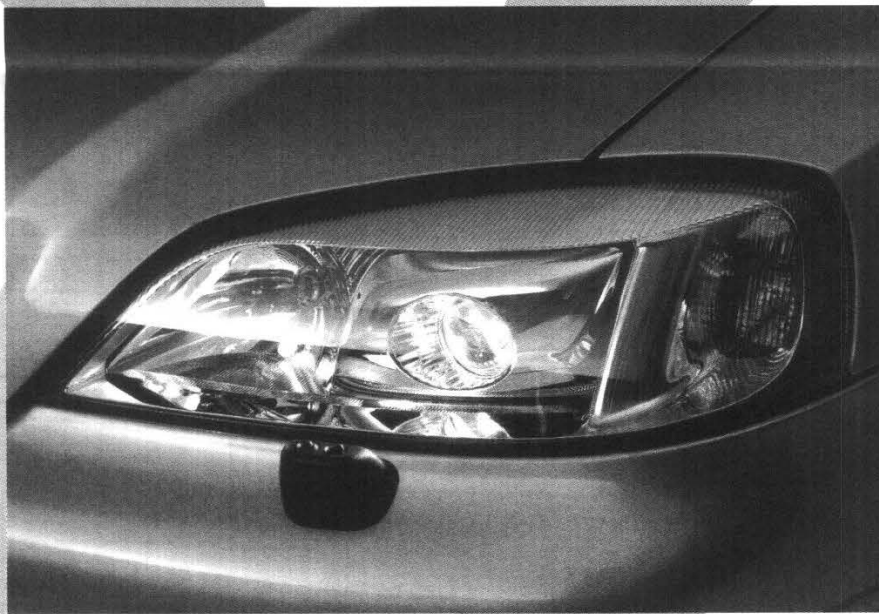
Agila

Der Junior im Programm erhält ein neues „Open Air“-Paket. Hauptbestandteil ist ein elektrisches Faltschiebedach, das sich fast über die gesamte Dachlänge erstreckt. Das in den Farben „Arubablau“ und „Magmarot“ erhältliche neue Sondermodell „Color Edition“ basiert auf dem „Elegance“ und verfügt zusätzlich über eine Klimaanlage und die Radio-CD-Kombination CDR 2005. Sicherheitsgurte, Schaltknäufel und Umluftregler sowie die Sitzpolster und Kopfstützen sind passend zur Außenlackierung ebenfalls in rot oder blau ausgeführt. ■

Astra

Auf Wunsch erhältliche Full Size-Kopfairbags (Serie bei „Elegance“) ergänzen das Astra-Sicherheitspaket im neuen Modelljahr. ESP ist mit dem 2.2 16V-Triebwerk serienmäßig und in Verbindung mit dem 1.8 16V optional erhältlich. Xenon-Scheinwerfer gehören in der „Elegance“-Ausstattung mit den 1.8 16V-, 2.2 16V- und 2.0 DTI 16V-Aggregaten zur Serie und sind ansonsten gegen Aufpreis (außer 1.2 16V) bestellbar. Im Innenraum sorgt ein komplett neues Polsterprogramm für einen frischen Auf-

tritt. Im Cockpit gibt's ein Instrumentendesign mit neuer Grafik und gelber Hintergrundbeleuchtung. Drei Kopfstützen auf der Rückbank zählen (ab „Comfort“) nun auch bei den Astra-Dreitürern zur Serienausstattung. Die Toplinie „Elegance“ wurde nicht nur um die genannten Details aufgewertet, sondern erhält zusätzlich aufpreisfrei eine Klimatisierungsautomatik sowie neue 15-Zoll-Leichtmetallräder. Die Klimaautomatik kann auch für alle anderen Astra-Versionen geordert werden. ■



Astra Cabrio

Mit Modelljahr 2002 präsentiert sich der Open Air-Astra noch attraktiver: Als neue Optionen sind eine Klimatisierungsautomatik und Xenon-Scheinwerfer (Serie mit 2.2 16V) für den Viersitzer erhältlich. Das 2,2-Liter-Aggregat kann jetzt auch mit einer Vierstufen-Automatik kombiniert werden. ■

Combo

Der neue Combo in der Pkw-Version „Tour“ feiert auf der IAA im September seine Weltpremiere. Er tritt im expandierenden Markt der Stadtliefer- und Freizeitwagen an, kombiniert dabei die Ladekapazität und Praktikabilität eines Nutzfahrzeugs mit dem Komfort und der Fahrsicherheit eines Pkw. Zu den markantesten Merkmalen des Combo zählen zwei Schiebetüren (optional), ein umfangreiches Angebot an Infotainmentsystemen und eine Ladekapazität von bis zu 2 880 Liter (nach VDA). ■

Zafira

Zu den Neuerungen zählt die Zafira-Erdgas-Variante 1.6 CNG. Sein „Monovalentplus“-Konzept steht für deutliche Betriebskostenvorteile und geringen Schadstoffausstoß bei voller Alltagstauglichkeit. Ob mit Benzin-, Diesel- oder Gasantrieb: Für noch mehr Sicherheit sorgen im neuen Modelljahr Full Size-Kopfairbags für die äußeren Plätze der ersten und zweiten Sitzreihe. Das neue Schutzsystem ist ab der „Elegance“-Ausstattung serienmäßig und ansonsten auf Wunsch erhältlich. Das Navigationssystem ist im Zafira jetzt auch mit Farbmonitor kombinierbar. ■



Jahr sehr gut an

Modelljahrgang 2002



Astra Coupé

„Linea Blu“ heißt die Sonderserie, die die Coupé-Baureihe ergänzt. Die Neuheit, die mit allen Motorisierungen erhältlich ist, zeichnet sich durch 17-Zoll-Leichtmetallräder, eine um zehn Millimeter tiefer gelegte Karosserie, Sitze in blau-schwarzer Alcantara-Leder-Kombination sowie Aluminium-Applikationen im Innenraum aus. Die werksseitige Ausstattung im neuen Modelljahr erweitern im Turbo-Coupé eine Klimatisierungsautomatik und Xenon-Scheinwerfer. Letztere zählen auch zum Serienumfang in Verbindung mit dem 2.2 16V-Triebwerk. Beide Ausstattungen sind für die übrigen Coupé-Versionen optional erhältlich.

Speedster

Der Speedster erhält praktische Ablagetaschen in den Türen; das bislang aufpreispflichtige „Alu“-Paket (Handbremshebel und Fensterkurbeln aus Aluminium) zählt jetzt zur Serienausstattung. Neu ist eine Version des Zweisitzers mit grünem Interieur und Soft-Top im dazu passenden Farbton.

Corsa

Ab sofort ist der Corsa auch mit Kopfairbags bestellbar. Beim Dreitürer gehören dann immer drei Kopfstützen im Fond zum Lieferumfang. Ab der „Comfort“-Ausstattung ist im Corsa jetzt eine Klimatisierungsautomatik erhältlich. Zudem wächst die Palette zum neuen Modelljahr um drei Wahlmöglichkeiten: Corsa-Kunden können zusätzlich auf die fünftürige Version des bis dato ausschließlich als Dreitürer angebotenen GSi zurückgreifen. Das 92 kW/125 PS starke 1.8 16V-Triebwerk, das bislang den Versionen Sport und GSi vorbehalten war, ist nun auch im Corsa „Elegance“ verfügbar. Darüber hinaus bietet Opel das automatisierte Schaltgetriebe „Easytronic“ ab Januar 2002 auch in Kombination mit der 1.0 12V-Motorisierung an.



Omega

Die wichtigste Neuerung kommt in Gestalt eines Common-Rail-Turbodiesels mit 110 kW/150 PS daher. Der 2.5 DTI 24V-Reihensechszylinder zeichnet sich durch ein bulliges Drehmoment (maximal 300 Nm) bei gleichzeitig niedrigem Verbrauch (7,6 Liter Diesel pro 100 Kilometer) aus. Der Omega 2.5 DTI erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h, die Beschleunigung von null auf Tempo 100 erledigt er in 10,5 Sekunden. Ab

November ist er auf Wunsch auch mit einem neuen Fünfstufen-Automatikgetriebe erhältlich. Ebenfalls ab November werden alle Sechszylindermodelle serienmäßig mit ESP ausgerüstet. Ab nächstem Jahr kommt für den Caravan ein DVD-Entertainment-System für den Fond. Das System erlaubt das Abspielen von DVDs sowie Musik-CDs und umfasst darüber hinaus Anschlussmöglichkeiten für Playstation und Camcorder.

Campo

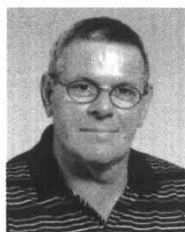
Der Pick up Campo erhält einen neuen 2,5 Liter-Direkteinspritzer-Turbodiesel (74 kW/100 PS), der die bisherigen Aggregate (2.5 DI und 3.1 TDS) ersetzt. Das Triebwerk entwickelt ein maximales Drehmoment von 226 Nm und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h (4x4-Version: 135 km/h). Der MVEG-Verbrauch für die 4x2-Variante liegt bei 7,1 Liter Diesel pro 100 Kilometer (vorläufiger Wert). Der neue Jahrgang ist an der geänderten Motorhaube mit zusätzlichem Lufteinlass zu erkennen. Weitere Neuerung: Bei den 4x4-Varianten ist der Allradantrieb jetzt während der Fahrt per Knopfdruck bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h zuschaltbar („No-Stop-Allradsystem“).

Frontera

Zum Modelljahrgang 2002 unterzieht Opel seinen Offroader einem dezenten Facelift. Zu erkennen ist es am geänderten Grill, Klarglas-Scheinwerfern und neuen Leichtmetallfelgen. Ebenfalls neu ist die Sonderreihe Frontera „Olympus“, die in Kooperation mit dem japa-

nischen Kamerahersteller entstanden ist. Die in Starsilber und Mitternachtsschwarz als Drei- und Fünftürer (langer Radstand) erhältliche Variante lehnt sich in puncto Farbgebung und Interieur-Details an das Design von Kameragehäusen an.





Gerhard Reinhart

40Jahre **Rüsselsheim****August**

Gerhard Reinhart

25Jahre **Rüsselsheim****Juli**

Curd-Sigmund Böttcher

August

Hermann Barth
Hans-Jürgen Betz
Ewald Bittmann
Beate Bolbach
Johann Breivogel
Bernd Dries
Karl-Heinz Eifert
Giuseppe Giudice
Edgar Götz
Günter Görlich
Werner Hebig
Bayram Karapinar
Rainer Kaufmann
Ortwin Keiper
Peter Koch
Paul Kolodziej
Karl-Peter Körfer
Klaus Mayenfels
Aurora Nion-Lopez
Harald Reinhardt
Walter Schickel
Harald Schmücker
Hans-Joachim Schneider
Roland Segner
Stamatios Smolis
Wolfgang Stumpf
Gerhard-Peter Ullrich
Heino Wentzien

September

Zeynel Aggöl
Berthold Bauer
Lutz Becker
Udo Berg
Heide Böcker
Michael Bosak
Harald Butscher
Berndt Choitz
Mustafa Ceribasi

Vincenzo Cusumano
Orazio Donzi
Klaus Eichhaus
Wolfgang Eifert
Kurt Eilers
Hubertus Elser
Silvia Engel
Harry Feldmann
Hans-Joachim Finger
Fabian Fray
Serafina Gallo
Uwe Geißler
Herbert Grobarek
Heribert Gundlach
Manfred Haas
Werner Hanf
Klaus-Peter Harth
Heiko Haselsteiner
Roland Heidinger
Horst Heitel
Ralf Heller
Klaus Himmelsbach
Klaus-Dieter Hinz
Beate Hock
Reinert Hoffmann
Marcus Höpp
Rainer Horlebein
Michael Horst
Hans-Peter Hulbert
Richard Hummel
Thomas Hüskens
Ali-Riza Icten
Altay Ihsan
Andreas Jantz
Thomas Kantner
Achim Kaspar
Georg Knaier
Uwe Kneib
Peter Knoob
Christine Knoth
Dietmar Kohn
Falk Korbella
Udo Krämer
Ralf Krause
Helga Kropp
Udo Liebold
Haydar Likogullari
Dagmar Linay
Francisca Lopez-Pacheco
Giuseppe Mastroilli
Ernst-Ludwig Meierhöfer
Peter Meinschmidt
Rainer Merkelbach
Vucasin Mladenovic
Gérard Mohn
Dietmar Müller
Wolfgang Niendorf
Gisbert Noll
Klaus-Dieter Obst
Michael Opelt
Dieter Ott
Erhard Paul
Jürgen Pergelt
Klaus-Albert Priess
Wolfgang Prosser

Helene Reinbold
Jürgen Riedel
Franz-Josef Ringel
Gerhard Rode
Karl Erich Roth
Thomas Roth
Volker Rudel
Günter Schäfer
Volker Schäfer
Uwe Schmitz
Fritz Schneider
Peter Schreiber
Ralf Schreiner
Roman Schröder
Norbert Schunk
Kuno Schweickard
Monica-Luisa Silva
Budimir Stosic
Michael Straub
Margot Stupp
Nusret Sümer
Wally-Fuller Tanner
Udo Terwelp
Peter Tron
Werner Trummer
Stjepan Trupcevic
Paraskevi Tsemekidou
Hadice Ugurlu
Heinz-Erich Ullmann
Maria Ventura
Mario Wedel
Hans-Dieter Werschnik
Stefan Wurm
Hidir Yilmaz

40Jahre **Bochum****August**

Jacob Albert

25Jahre **Bochum****August**

Antero Amarin Rodrigues
Roland Anolke
Günter Appel
Hans-Jürgen Banaszak
Reinhard Bartel
Peter Baurhenn
Wolfgang Beyer
Heinz-Günter Böhmer
Hans-Jürgen Bomm
Klaus Bossle
Michael Brömmelhaus
Peter Broska
Heinz Cichy
Wolfgang Crüsemann
Miroslawa Cvijetic
Christian Czaja
Oswaldo-Hartmut Czornitzek

Ulrich Dittmar
Hans-Dietmar Duhme
Lovro Dzolan
Werner Eckert
Anna Fasel
Erwin-Arno Fienbork
Janusz-Kristof Foterek
Detlev-Manfred Framke
Waldemar Fuchs
Andres Fuentes Fuentes
Walter Gantowski
Egon Gohr
Heinz-Joachim Gremer
Klaus Hahn
Brigitte Haller
Dieter Heinz
Frank Henseleit
Maria-Ulrike Herwig
Peter Heyda
Paul Hoffmeister
Günter Homann
Winfried Hörsting
Edward Iwasiewicz
Andreas Jokiel
Dietmar Kaiser
Michael Kampmann
Hans-Jürgen Kerber
Kurt Kimma
Michael Koch
Rainer Köhncke
Hans-Werner Kopec
Thomas Krämer
Gerhard Krause
Dieter Kriegel
Manfred Kubsch
Jürgen Lammek
Harald Lenniger
Werner Lenz
Rolf Lindenbrink
Carlo Meloni
Norbert Miesing
Erich-Bernd Milner
Herbert Mlodoch
Enver Moussaoglou
Christian Mucha
Guisepe Munisteri
Heinz-Bernd Najdek
Harald Nessit
Thomas Nonnemann
Klaus Opitz
Wolfgang Oppermann
Thilo Pangritz
Heinrich-Franz Panitz
Thomas Pawlak
Uwe Petersen
Jose-Joaquim Pinota Rufas
Anunsiata Pinto
Felice Pirro
Reinhard Pulina
Anna-Maria Radloff
Heinz Raphaël
Danuta Rauer
Castaneda Aurea Rivera
Rosa Rodriguez Gallego
Thomas Rother
Reinhold Schlachta
Ulrich Schlingermann
Erwin Schneider
Walter Schockenbäumer
Rolf Schulte
Horst-Kurt-Friedrich Schulze
Rolf Schulze
Peter Skoruppa
Robert Sommer
Eva Steden
Franz Stellbrink
Ulrich Stirnberg
Srboljub Stojiljkovic
Jürgen Szentarra
Hubert Szepannek
Ralf Theil
Anna-Maria Urbanek
Bernhard Wandelt
Franz Wenning
Dieter Werner
Walter Wirth
Peter Wittstamm
Edward Wyrwich
Gencay Yazici
Horst Ziegel
Hartmut Zwanzig

September

Peter Albrecht
Willi Antoniewski
Friedrich-Karl Auth
Jürgen Babilinski
Martin Backe
Fritz Baier
Norbert Beisheim
Frank-Werner Bekemeier
Reinhold Berkemeyer
Thomas Blaiwas
Rüdiger Bode
Herbert Böhnke
Helmut Bonk
Jürgen Both
Thomas Brede
Dirk Bretkopf
Erwin Bringmann
Wolfgang Brinkmann
Ulrich Burkert
Klaus-Dieter Daft
Ralf-Manfred Damschen
Dieter Deyna
Acacio Dos Anjos-Pereira
Jose-Antonio Dos Santos Graca
Ralf Eckstein
Errol Fassbender
Albin Figura
Jürgen Fischer
Heinz Gnade
Hubert Gonschior
Walter-Franz Groh
Frank Grossmann
Zijad Hadzidedic
Hans-Jürgen Hahn
Lothar-Willy Harder
Michael Hensel
Siegfried Hövelkamp
Dieter Husberg
Henry Jacobs
Bernd Jahn
Ulrike Junghänel
Bogdan Jurczuk
Andreas Kaesler
Norbert Karbowski
Manfred Kawohl
Dieter Kioltyka
Bernd Klamandt
Hans-Friedrich Klein
Thomas Kloss
Karl-Heinz Koch
Gerhard König
Eduard Königsmann
Joachim Konkol
Karl-Heinz Kowalewski
Gerd Kowall
Winfried Kramer
Michael Kuchinke
Uwe Kühn
Hans-Jürgen Kurzbuch
Rüdiger Lambert
Pierre Legrand
Thomas-Michael Leiding
Ralf Leineweber
Rudolf Lippok
Dieter Lorenscheit
Klaus-Dieter Malina
Günther-Gustav Moll
Ignacio Morilla Postigo
Jürgen Mroz
Michael Neumann
Walter-Kurt Nickel
Helmut Niestroj
Nils Nikodem
Dimitrios Nikomanis
Lothar Novotny
Gerhard Nowak
Frank Ohagen
Rolf Parcianny
Peter Paweletz
Dieter Peters
Gerhard Pohl
Kurt Prill
Georg-Hans Pruschko
Ingo Rolla
Thomas Rössler
Peter Rückschloss
Peter Schauseil
Karl-Heinz Schmidt
Harry-Bernd Schmitt
Gerhard Schrader
Heinz-Volker Schütte

Dietmar Sellwich
Heinz Sokolowski
Werner Thorbrügge
Meinolf Totti
Elmar Turowski
Arnold Waleschkowski
Stanislaus Wandzik
Alexander Weiss
Norbert Werkmeister
Manfred Wetzel
Udo Willfried
Hans-Werner Wisniewski
Jörg Witt
Detlef Zielke
Manfred Zimmer
Carmelo Zocco

25Jahre **Kaiserslautern****August**

Bodo Mattil
Doris Steegmüller

September

Günter Adam
Gerhard Bastkowski
Hans-Werner Bayer
Hans Becker
Johann Bossert
Thomas Chomjatschenko
Manfred Christmann
Manfred Cloos
Willi Dahler
Winfried Dahler
Klaus Delb
Günter Dick
Jürgen Domesle
Peter Druck
Peter Dudarewitsch
Norbert Eicher
Jürgen Enders
Andreas Fahrbach
Stefan Getto
Otto Götzinger
Andreas Gries
Gerhard Haas
Bernd Hommel
Frank Jungblut
Peter Kattler
Bernhard Kern
Bernhard Klein
Ottmar Kraft
Hans Krahl
Ingo Kraushaar
Markus Krupp
Karl Labus
Peter Leidecker
Lothar Linn
Bruno Lusch
Roman Maile
Georg-Josef Mikosch
Manfred Molter
Rainer Müller
Franz Nagel
Günter Neumann
Klaus-Dieter Pamin
Rudi Riesinger
Klaus Rikart
Peter Roth
Jürgen Rudolph
Wendelin Rutz
Bernd Schadt
Eckhard Schappert
Rolf Scheuermann
Ralf Schleicher
Johann Schmelzer
Hans-Günter Schmittler
Martin Spies
Hans-Joachim Traub
Heiko Wagner
Lothar Walz
Günter Weigel
Günter Welzel
Walter Wemmer
Bernhard Wolf
Karl Wolf
Ralf Wolf
Günter Zanger

Rüsselsheim

Lothar Schweickardt
geb. 16.1.47, gest. 21.6.01
ITEZ Maschinenabteilung

Rainer Rheingantz
geb. 21.1.57, gest. 03.7.01,
ITEZ Fahrzeugentwicklung
und Simulation

Walter Kudra
geb. 16.2.58, gest. 12.7.01
Instandhaltung Presswerk

Gerlinde Hüttinger
geb. 22.4.58, gest. 26.7.01
Service Lager

Bochum

Frank Warzecha
geb. 1.1.59, gest. 1.7.01
Powertrain / Mechanische Fertigung II

Eberhard Paetz
geb. 7.11.42, gest. 2.7.01
Qualitätssicherung Werk 1

Hubert Fauville
geb. 4.6.48, gest. 1.8.01
Produktives Lagerwesen Rohbau

Hermann Gruttmann
geb. 24.3.44, gest. 14.8.01
Energieanlagen Werk 1

Kaiserslautern

Paul Bernhard,
geb. 17.4.53, gest. 31.5.01
Pleuel DI-Diesel

Generationenvertrag

Seit weit mehr als 100 Jahren arbeitet die Familie Schäfer für Opel

Tradition verpflichtet: Für Rüsselsheimer Verhältnisse ist es keine Seltenheit, dass Mitarbeiter schon in zweiter oder dritter Generation im Unternehmen arbeiten. Bei Volker Schäfer liegt der Fall allerdings ganz anders: Sein Urgroßvater war der erste Geselle vom Firmengründer.

Rüsselsheim (sb). Dass er nicht der erste Opelner seiner Sippe ist, wusste Volker Schäfer schon lange. Ziemlich erstaunt war er jedoch, als er vor einiger Zeit erfuhr, dass er der Ururenkel des ersten Mitarbeiters vom alten Adam ist.

Den Hinweis auf die prominente Verwandtschaft bekam er von seiner Tante Gertrud Zebisch. Die heute 76-Jährige war selbst 40 Jahre in einem Labor des Rüsselsheimer Werks tätig und interessierte sich „nebenbei“ für Familienforschung.

Die alte Dame stöberte in den Annalen, machte sich beim

Standesamt kundig und förderte Erstaunliches über den Urahnen der Familie zu Tage: Peter Schäfer, am 23. September 1847 geboren, wohnhaft Waldstraße 27 in Rüsselsheim, trat Mitte 1863 in die Firma ein.

Adam Opel, damals ein unternehmungslustiger Mittzwan-



Ururenkel: Volker Schäfer

ziger, hatte gerade seine ersten Nähmaschinen mit Erfolg verkauft. Um mit einer Produktion in größerem Maßstab beginnen zu können, brauchte er einen versierten Mitarbeiter.

Er fand ihn in eben jenem Rüsselsheimer Schlossergesellen Peter Schäfer. Der damals 16-Jährige ging Opel zur Hand und hielt in der Werkstatt die Stellung, wenn der Chef für seine „Nähmaschinen nach der neuesten Construction“ auf Geschäftsreisen ging.

Im Laufe der folgenden Jahre konnte Peter Schäfer hautnah erleben, wie sich der Betrieb und seine Produkte stetig ausweiteten. Auch die Mitarbeiterzahl stieg konstant, wobei nicht wenige von ihnen Nachkommen des ersten Gesellen waren.

Einer von Schäfers Urnkeln versuchte bereits 1984 zu ermitteln, wie viele der Kinder und Kindeskinde dem Werk die



Urgroßeltern: Anna und Peter Schäfer aus Rüsselsheim

Treue gehalten hatten. Damals kam er auf 21, nicht dazu gerechnet die Ehemänner der Töchter und Enkelinnen – eine Zahl, die sich inzwischen weiter erhöht haben dürfte.

Peter Schäfers Ururenkel Volker lebt heute in Königstädten und ist bei Powertrain als Kolonnenführer im Bereich Motorelektrik beschäftigt. Inzwischen ist auch sein erstes Opel-Jubiläum herangerückt: Im September ist er 25 Jahre dabei.

Trotz der Opel-Tradition seiner Familie kann man ihn zumindest in einer Hinsicht als Pionier bezeichnen. Während nämlich Vater, Großvater, Urgroßvater bis hin zu jenem Schlossergesellen Peter Schäfer als ausgelebte Ar-

beitskräfte in den Betrieb eintraten, ist er der Erste, der auch seine Lehre zum Kfz-Schlosser im Werk absolviert hat.

An einen regelrechten Familien-„Zwang“, bei Opel zu arbeiten, kann sich Schäfer nicht erinnern. Ursprünglich liebäugelte er gar mit dem Gedanken, Flugzeugmechaniker zu werden. Dass es dann doch anders kam, muss wohl Schicksal sein. Immerhin hat er die Entscheidung nie bereut.

Darüber, ob seine Kinder eines Tages bei Opel arbeiten werden, macht er sich keine Gedanken. „Das sollen sie selbst nach ihren Interessen entscheiden“, sagt er. Denn so ist es schließlich Familientradition. ■

Kunstwerker im Werk

Seit 1991 unterrichtet Klaus Kleinz Kollegen in Malerei

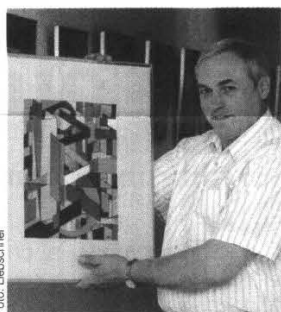
Rüsselsheim (sb). Mit Farben hat Klaus Kleinz nicht nur in der Lackierungs- und Chemo-technik im ME-Bereich des ITEZ zu tun, sondern auch als bildender Künstler. Bevor er 1978 zu Opel kam, war er sogar einige Zeit ausschließlich als Kunstmaler tätig.

Das kreative Gestalten mit Farbe blieb für ihn jedoch auch nach seinem Neuanfang in Rüsselsheim lebenswichtig. Deshalb malte er bald nicht nur zum eigenen Vergnügen, sondern stieg auch in die Erwachsenenbildung ein. Nachdem er zunächst einige VHS-Kurse geleitet hatte, begann er vor genau zehn Jahren bei der Zentralen Wei-

terbildung seinen ersten Opel-internen Abendkurs für Aquarellmalerei.

Seit 1991 ist in den Abendkursen eine überschaubare Zahl von Bildern entstanden. Ein Teil davon ist als Dauerausstellung im Gebäude H32 zu bewundern. Kursleiter Kleinz würde die Arbeit seiner Gruppen jedoch auch gerne anderen Bereichen zugänglich machen: „Wir sind daran interessiert, unsere Bilder zu zeigen und bieten die Möglichkeit, unsere Werke in einer entsprechenden Präsentation – auch auf Dauer – zu exponieren und von Zeit zu Zeit die Bilder gegen neue auszutauschen.“

Der nächste Malerei-Workshop „Aquarellmalerei“ für das Herbsthalbjahr wird „Zeitgenössische Malerei“ zum Schwerpunkt haben. Er beginnt am 20. September 2001 und findet an elf Terminen – jeweils donnerstags von 17 bis 19 Uhr – statt. Nähere Information und Anmeldung bei Klaus Kleinz, Telefon 69409, Fax 78465, klaus.kleinz@de.opel.com ■



Farben-Lehrer: Klaus Kleinz

Zeitlos?

Rüsselsheim (ls). Wer vermisst auf Grund eines Diebstahls eine goldene Herrenuhr der Marke „Bonard“? Ein von der Polizei sichergestelltes Exemplar wurde laut Gravur zum 40-jährigen Dienstjubiläum von Opel überreicht. Wenn Sie denken, es könne sich um Ihre Uhr handeln, setzen Sie sich bitte mit der zuständigen Polizeidienststelle unter 069 / 8098-3218 in Verbindung.

Gib' Gas!

Zafira mit Erdgasantrieb

Ab 21.050,- €* (41.170,37 DM*)

Jetzt bestellbar!

(zusätzlich beispielsweise 1000 kg Freigas von den Stadtwerken Rüsselsheim möglich) (*unverbindliche Preisempfehlung)



Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

WER FÄHRT MIT?

Dexheim, Oppenheim → Rüsselsheim, biete Mitfahrgelegenheit, A Schicht, Portal 8, Tel.: 06133/59027

Osthofen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, B Schicht, Tel.: 06242/1435

Bensheim Umgebung → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06251/849237

Dorsten, Mar → Bochum Werk I, suche Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Tel.: 02362/79847

Reichelsheim → Rüsselsheim, suchen Mitfahrer, Gleitzeit, Tel.: 06166/8954

Hahnheim, Selzheim → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, 7:00-15:30 Uhr, Portal 45, Tel.: 06737/6003

Niedernhausen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06127/903977

Worms → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, B Schicht, Tel.: 06247/991819

Niedernhausen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06127/903977

Gau-Odernheim → Rüsselsheim, suche ab September Mitfahrgelegenheit, Gleitzeit, Normalschicht, Tel.: 0170/6655302

Gernsheim, Biebesheim → Rüsselsheim, suche/biete Mitfahrgelegenheit, A Schicht, Tel.: 06258/51314

Alzey → Mainz-Kastel, suche Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, ca. 7:10-16:00 Uhr, Tel.: 06731/41609

Worms → Rüsselsheim, 7:00-15:30 Uhr, A Bau, Tel.: 06241/74811

Idstein → Rüsselsheim, suche Mitfahrgelegenheit, Gleitzeit, M55, Tel.: 06126/70633

Start-klar

Neues Opel-Magazin ist da

Rüsselsheim (ls). „Opel auf der IAA“ – das ist der inhaltliche Schwerpunkt der nächsten Ausgabe des Kundenmagazins „Start“. Natürlich gibt es aber noch mehr zu lesen: Der neue Omega 2.5 DTI wird genauestens unter die Lupe genommen. Außerdem gibt es eine Übersicht über das Infotainment-Angebot des Unternehmens und einen historischen Rückblick auf 100 Jahre Opel Motorräder. Die Reisereportage präsentiert eine Rundreise von Odense nach Malmö. „Start“ ist ab Mitte September für zwei Mark bei der Propeller AG erhältlich. ■



Marga macht süchtig

Beim Unternehmensplanspiel siegte ein Rüsselsheimer Team

Rüsselsheim (sb). Marga ist dreißig Jahre jung, die Zahl ihrer Fans und Verehrer kaum zu zählen. Und das, obwohl Marga für „Market Game“ steht – ein bundesweit bekanntes und beliebtes Unternehmensplanspiel. Die Gunst von Marga errang in diesem Jahr ein sechsköpfiges Opel-Team.

Für die Marga-Teilnahme bilden Teams aus vier bis sechs Personen ein virtuelles Unternehmen. Anhand von über 80 zu treffenden Entscheidungen in den Bereichen Einkauf, Produktion, Personal, Finanzen und Marketing müssen sie ihr virtuelles Unternehmen managen.

Bei Opel wird Marga schon seit vielen Jahren als Instrument der Weiterbildung gefördert. Allein im letzten Jahr gingen von den insgesamt über 300 Marga-Teams aus ganz Deutschland 15 Sechsergruppen im Zeichen des Blitzes an den Start – und schafften es in der Gesamtwertung auf Platz zwei.

In diesem Jahr konnte ein engagiertes Rüsselsheimer Sextett den Erfolg des Vorjahres noch überbieten. Dr. Karl J. Geratz, Michael Grötzbach, Thilo Kienzle, Anja Märten, Luzia Schollmaier und Markus Staubach setzten sich am Ende gegen starke Konkurrenz anderer namhafter Unternehmen durch.

Das Team setzte sich über Monate hinweg an einem Abend der Woche für rund drei Stunden zusammen, fällte die unternehmerischen Entscheidungen und schickte alle Daten dann via E-Mail an den Veranstalter. Für jede Entscheidung blieb zwei Wochen Beratungszeit. Markus Staubach über die Zeit, in



Sechs Richtige: Das siegreiche Team

der die Entscheidungen getroffen wurden und die Gruppe anschließend auf den Statusbericht wartete, in dem über das Ranking informiert wurde: „Marga macht süchtig.“

Richtig spannend wurde es für das Sextett, als der Weg ins Finale absehbar wurde. Dazu werden jedes Jahr die acht besten deutschen Teams auf Schloss Gracht eingeladen, um sich dort in einem Kopf-an-Kopf Rennen zu bewähren. Entscheidungen, für die vorher 14 Tage Zeit war, müssen dann innerhalb weniger Stunden getroffen werden. Das Team im Zeichen des Blitzes hatte schlussendlich die besten Nerven.

Mit der Siegerehrung auf Schloss Gracht ist das Spiel für die Opel-Gruppe jedoch noch nicht vorbei: Im April 2002 wird das Rüsselsheimer Marga-Team in Paris zu einer Planspiellrunde mit internationalen Kandidaten antreten. ■

Mit Dampf und Gloria

Rüsselsheimer Mitarbeiter entwickelt nach Feierabend Kleinst-Lokomotiven

„Es ist schon ein Erlebnis, wenn die Energie selbst gemacht wird und nicht aus der Steckdose kommt.“ Dieser Faszination widmet Werner Schleidt einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Freizeit: Der Ingenieur aus der Chassisentwicklung baut Dampfmaschinen aller Art.

Rüsselsheim (mt). Einen Hang zum Tüfteln hat Werner Schleidt – wenn schon nicht in die Wiege gelegt bekommen – so doch sehr früh ausgeprägt. Als Jugendlicher begann er Flugmodelle zu bauen. Mit einfachen Mitteln – aus Teilen ausgeschalteter Fernseher – montierte er die Fernbedienungen dazu. „Die Möglichkeit, aus Nichts etwas zu machen, war für mich immer die eigentliche Herausforderung. Fertig kaufen kann man fast alles“, so Schleidt über die Faszination an seinem Hobby.

In gewisser Weise hat er sein Hobby zum Beruf gemacht. Denn auch im Entwicklungszentrum sind Tüftler gefragt. „Mir war, als ich im ITEZ anfang, gar nicht klar, dass das Versuchszentrum von dem lebt, was es noch nicht gibt – alles muss erst entwickelt werden.“

Zu den Dampfmaschinen kam er erst relativ spät, 1988. Den Anstoß gab sein Vater, der dem Junior stets von Dampfmaschinen vorge-schwärmt hatte. „Eines Tages hatte ich dann die Idee, meinem Vater eine Lok zu bauen“, erinnert sich Schleidt. Also raffte er alle seine Erfahrungen zusammen und wagte sich an das Abenteuer. Fast ein Jahr benötigte er für den Bau – eine Nachahmung der „Spremlinger Stadtbahn“.

Ein weiteres Stück seiner Sammlung, die Chiemseelokomotive, hatte er bereits als Kind gesehen und war beeindruckt. Später fand er auf dem



Maschinen-Bauer: Auf einigen seiner Züge kann Werner Schleidt sogar mitfahren

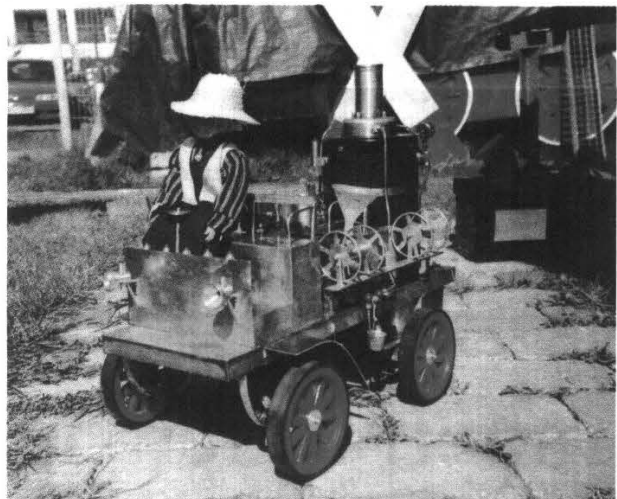
Flohmarkt eine Broschüre mit Ansichten von der Lok. Er erfüllte sich seinen Jugendtraum und baute diese Lok nach den ihm vorliegenden Bildern nach. Erst später hat er sie mit dem Original am Chiemsee verglichen – und war zufrieden.

Den Meinungsaustausch mit anderen Hobbybastlern pflegt Werner Schleidt an einem „Dampfstammtisch“. „Mit Erfindungsgeist kann viel improvisiert werden“, lautet dessen Motto.

Geprägt wird die Arbeit der Bastler nicht zuletzt von Respekt vor den Leistungen der „Alten“: „Die Kessel wurden

früher aus Gusseisenplatten zusammengenietet. Nieten und gegossene Platten passen aber nie genau zusammen, so dass Dampf austreten kann. So entstand die Idee, ein Dichtungsmittel zu verwenden. Es bestand aus Schweizer Käse, Rinderblut und Kuhmist. Die Kessel hielten damit einen Druck von 1,5 Bar aus.“

Auf der Mainau in Gustavsburg werden die Modelle auch eingesetzt. Jeden letzten Sonntag im Monat von 10 bis 17 Uhr können sich alle Dampf-Fans ihren Traum erfüllen und mit dem Zug mitfahren.



Maschinen-Schauer: Die kleineren Exemplare...

Aktion für Prävention

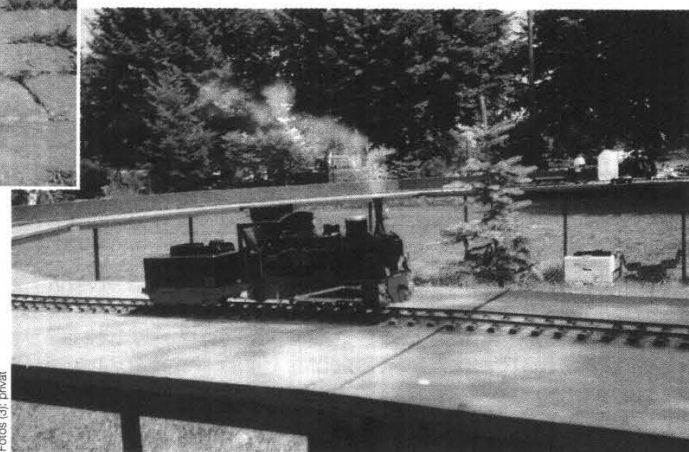
Aufklärung über Schlaganfall

Rüsselsheim (Is). Der Schlaganfall stellt eine der häufigsten Ursachen für eine schwere Behinderung dar. Dem Schlaganfall vorzubeugen ist daher das Ziel einer Aktion des Werksärztlichen Dienstes am Standort Rüsselsheim.

Die Werksärzte bieten eine Untersuchung an, die Risikofaktoren festzustellen, die zum Schlaganfall führen können. Das sind: Bluthochdruck, Rauchen, Vorhofflimmern des Herzens, Diabetes mellitus, Übergewicht, übermäßiger Alkoholkonsum und Bewegungsmangel.

Im Anschluss an die Untersuchung beraten die Werksärzte über Möglichkeiten, das Risiko für die Zukunft zu minimieren.

In der Zeit vom 1. bis 12. Oktober, jeweils von 8 bis 11.45 Uhr, werden in der Zentralstation des Werksärztlichen Dienstes im K 155 Untersuchungstermine angeboten. Ab dem 17. September kann sich jeder Interessierte unter der Telefonnummer 67726 anmelden.



...laden zum Staunen ein, werden aber ebenso mit Dampf betrieben

Weg damit!

Gebrauchtwagenverkaufshilfe* bei Kauf eines neuen

Astra** DM 870,-
Vectra DM 1.740,-
Omega DM 2.320,-

Für alle Kaufabschlüsse vom 1.7.01 – 31.10.01
Einzelheiten bei Ihrem Verkaufsteam

** ausgenommen Cabrio/Coupé
* die Gebrauchtwagenverkaufshilfe unterliegt als geldwerter Vorteil der Lohnbesteuerung und ist nicht mit dem **Inzahlungsnahmeprogramm** (siehe Werksaushang) kumulierbar

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Sport-Kalender

Termin	Sportart	Ort	Begegnung
8. September	Fußball	Dortmund	Bundesliga: Borussia Dortmund - FC Bayern
9. September	Motorsport	A1-Ring/AUT	Deutsche Tourenwagen Masters
12. September	Fußball	Rotterdam	Champions League: Feyenoord Rotterdam - FC Bayern
15. September	Fußball	München	Bundesliga: FC Bayern - SC Freiburg
18. September	Fußball	München	Champions League: FC Bayern - Sparta Prag
22. September	Fußball	Cottbus	Bundesliga: Energie Cottbus - FC Bayern
23. September	Motorsport	Zandvoort/NL	Deutsche Tourenwagen Masters
25. September	Fußball	Moskau	Champions League: Spartak Moskau - FC Bayern
29. September	Fußball	München	Bundesliga: FC Bayern - VfB Stuttgart
5. Oktober	Basketball	Frankfurt	Opel Skyliners - RheinEnergy Cologne
7. Oktober	Motorsport	Hockenheim	Deutsche Tourenwagen Masters

TERMINSACHE

Am **9. September** findet in **Bochum** auf dem Parkplatz vor Tor 1 das **Opel Club Treffen 2001** statt. Es werden 10 000 bis 15 000 Teilnehmer erwartet.

Der Ball ist rund und am **14./15. September** wird er richtig laufen – in München geht die **Finalrunde der Fußballwerksmeisterschaft** im Zeichen des Blitzes über die Bühne.

Die **Betriebsversammlung** in **Bochum** ist für den **15. September**, jene in **Rüsselsheim** für den **22. September** und die in **Kaiserslautern** für den **28. September** terminiert.

Am **20. September** beginnt in Rüsselsheim der **Malerei-Workshop „Aquarellmalerei“** von Klaus Kleinz. Nähere Infos und Anmeldung unter Telefon 69409.

In **Kaiserslautern** ist am **21. September** von 9 bis 13 Uhr **Jahreswagenbörse** auf dem Parkplatz am Portal 1.

Ab dem **25. September** ist im Ausstellungsraum (B1) in **Rüsselsheim** die Ausstellung **„Sammlung Schupmann – Fotografie in Deutschland nach 1945“** zu sehen.

Am **26. September** besuchen die **Opel-Senioren** aus **Kaiserslautern** Speyer. Geplant sind ein Besuch des Doms und des Technik-Museums. Anmeldung bis 21. September unter Telefon 0631/52530 oder 0631/17521.

Live auf Tour

Werksführung und mehr: Opel Live lädt ein

Rüsselsheim (Is). Seit dem Ende der Werksferien ist auch Opel Live wieder in Bewegung. Trotz noch anhaltender Umgestaltung werden werktags wieder kostenlose Werksführungen angeboten. Ausgangspunkt ist der Opel Live Pavillon. Beginn der Führung für Einzelpersonen ist jeweils um 9, 11 und 12 Uhr. Auskunft erteilt der Besucherservice unter 06142/765600.

Bevor die eigentliche Werks-tour beginnt, wird den Besuchern ein rund 15-minütiger Film gezeigt. Dieser vermittelt einen Eindruck von der aktuellen Fahrzeugfertigung im Zeichen des Blitzes, gewährt aber auch Einblicke in die Arbeitsweise des neuen Werkes.

Im Opel Live Pavillon befinden sich zudem:

- wechselnde Ausstellungen von Opel Automobilen
- ein Souvenir- und Geschenkshop, der derzeit zudem eine große Modellauto-sammlung beherbergt. Öff-nungszeit: 8.15 bis 15 Uhr
- die Café Bar ist geöffnet von 7.30 bis 15 Uhr – mit „Happy Hour“ von 7.30 bis 10 Uhr, in der Speisen und Getränke verbilligt angeboten werden
- das Restaurant ist von 11 bis 15 Uhr geöffnet (nur mit Reservierung, Tel. 06142/765661)
- in vollem Umfang steht das Konferenzzentrum zur Verfügung (Anfragen und Buchungen über Telefon 06142/765660).

Über alle Berge

GAPC-Mitarbeiter bezwingen per Rad die Alpen

Dreimal nacheinander mit dem Fahrrad den Mount Everest hinauf – klingt ziemlich fantastisch, nicht wahr? Uwe Hannesen, Gerrit Riemer und Thor-

sten Schmitt aus dem GAPC haben so etwas Ähnliches gemacht. Sie überquerten in acht Tagen die Alpen – unter Wettbewerbsbedingungen.

GAPC

Mainz-Kastel (ls). Alternative Antriebe sind selbst für die Kollegen aus dem GAPC nicht alles. Das Fahrrad steht bei den Ingenieuren in Mainz-Kastel fast ebenso hoch im Kurs – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Exakt 22 051 Höhenmeter galt es beim ultimativen Mountainbike-Rennen, der „adidas Bike Transalp Challenge“, zu überwinden. Drei Ingenieure aus dem Zentrum für alternative Antriebe machten sich auf die beschwerliche, 668 Kilometer lange Tour durch die Alpen.

Für Uwe Hannesen, Gerrit Riemer und Thorsten Schmitt begann das Rennen schon vor dem eigentlichen Startschuss. Die drei bewarben sich schon Anfang des Jahres um die begehrte Teilnahme an dem acht-tägigen Bikemarathon. Die erste Hürde war mit der Startgenehmigung überwunden. 4 000 weitere Bewerber waren schon hier gescheitert.

Im Juli begann schließlich das eigentliche Rennen, das vom bayerischen Mittenwald quer durch Österreich bis zum Zielort Riva am Gardasee führte. 373 Zweier-Teams gingen an den Start – der gerechteren Wertung halber in Herren-, Damen-, Mixed- und Masterteams unterteilt.

Auf den acht Etappen mussten die Mountainbiker nicht nur Fahrtechnik und Kondition, sondern auch Teamgeist beweisen. „Allein ist eine so gigantische Herausforderung nicht zu schaffen. Es gibt immer mal Situationen, wo einer den anderen aufbauen und mitreißen muss“, erinnert sich Uwe Hannesen an leidvolle Momente.

Die Größe der Aufgabe lässt sich allein in Zahlen ausdrücken: 17 Berge galt es zu überqueren, der höchste Pass ragte beachtliche 2 568 Meter in den Himmel. War schon die Bergauffahrt nicht gerade gemütlich, sahen sich die Teilnehmer oben nicht selten mit knöcheltiefem Schnee konfrontiert. Da hieß es schon mal

absteigen und das Gefährt schieben oder tragen.

Denkwürdig auch die Abfahrten: „Eine halbe Stunde lang auf Schotterpisten immer nur bergab – das ist irre“, so Thorsten Schmitt. Und meint: Irre anstrengend und irre gefährlich – so manchem Teilnehmer versagten unterwegs die Bremsen oder platzten die vom ewigen Bremsen überhitzten Pneus.

Schlussendlich mussten 92 Teilnehmer frühzeitig passen. Mensch und Material zollten den Strapazen Tribut. Auch Thorsten Schmitt ereilte ausgerechnet vor der letzten Etappe ein Magen-Darm-Infekt. Aber er biss die Zähne zusammen und hielt

durch. Gemeinsam mit Uwe Hannesen fuhr er in insgesamt 46 Stunden und 28 Minuten auf einen beachtlichen 67. Platz – von insgesamt 239 gestarteten Herrenteams. Gerrit Riemer war mit seinem Partner gar noch rund zwei Stunden schneller: Rang 54.

„Kaputt, aber zufrieden und stolz“ sind die drei zurückgekehrt. Und wenn sie jetzt wieder an alternativen Antriebskonzepten arbeiten, hat das nichts mit ihren Transalp-Erfahrungen zu tun. Schließlich brauchen auch die, die nicht mit dem Rad durch die Alpen wollen, sinnvolle Alternativen für die Zukunft.



Steilpass: Gerrit Riemer (kniend), Uwe Hannesen und Thorsten Schmitt (v.l.) waren in den Alpen nicht aufzuhalten

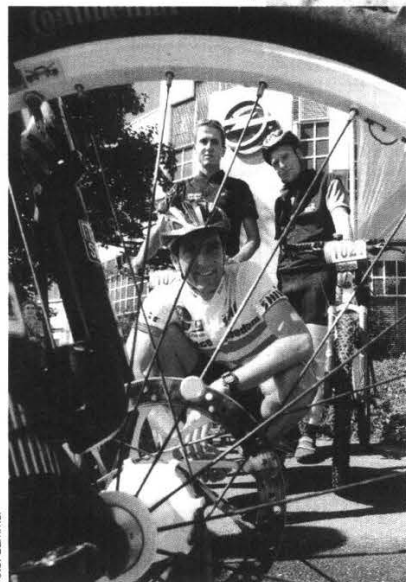


Foto: Stimmer

Sammel-Stelle

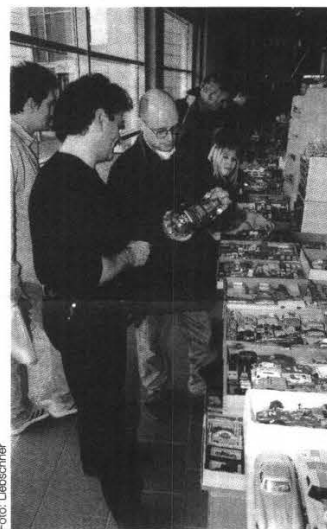
Modellautobörse lädt ein zu Opel Live

Rüsselsheim (ls). Neuer Name, bewährte Tradition: Aus „Automania“ wurde „Car-Ma-

nia“, was bleibt ist die beliebte Modellautobörse, die nun schon zum 5. Mal bei Opel Live stattfindet.

Wer großes Interesse an kleinen Flitzern hat, sollte am 8. und 9. September zwischen 10 und 16 Uhr unbedingt vorbeischauchen. Rund 50 Sammler präsentieren Modelle in allen denkbaren Ausführungen sowie Fachliteratur, Pins und vieles mehr.

Natürlich gibt es auch dieses Jahr wieder einen Leckerbissen der besonderen Art: Ein limitiertes Sondermodell der Firma Wiking, das nur im Opel Live-Shop erhältlich ist.



Modellhaft: Car-Mania-Angebot

Wählen Sie!

Selection-Free-Paket für Corsa und Astra

Sie wählen Sonderausstattungen** im Wert von mindestens 1.500,- €* (2.933,75 DM*) und erhalten einen Kundenpreisvorteil von 750,- €* (1.466,87 DM*)

(*unverbindliche Preisempfehlung) (**ausgenommen Motor, Getriebe und Zubehör)



Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Löbers Leinen-Lösung

Rüsselsheimer Mitarbeiter erfindet ein „Foto-Stativ für alle Fälle“

Rüsselsheim (jh). Patente Ideen haben in der Autoindustrie oft mit Hightech zu tun. Im Alltag hingegen sind es meist die kleinen Dinge, die wirklich nerven. Helmut Löber kennt beide Welten gut. Und: Der Instandhalter tüftelt aus Berufung und Leidenschaft.

Mit seiner letzten Idee ging er lange schwanger. Dabei stand gar nicht die Quadratur des Kreises im Löberschen Lastenheft, sondern ein klassischer Fall von Unzulänglichkeit, mit der sich jeder von uns im Alltag abgefunden zu haben scheint.

Der Fall ist einfach: Jeder, der hobbymäßig fotografiert, hat gelegentlich das Bedürfnis, zur Erinnerung alle Anwesenden auf Zelluloid zu bannen. Da fängt das Problem an. Der Selbstauslöser an der Kamera ermöglicht zwar rein technisch ein Gruppenbild inklusive Fotograf. Aber wohin mit der Kamera?

Ein Kamerastativ wirkt Wunder, aber wer hat solch ein Hilfsmittel schon immer griffbereit. Da braucht's also eines Passanten, der hilft, einen

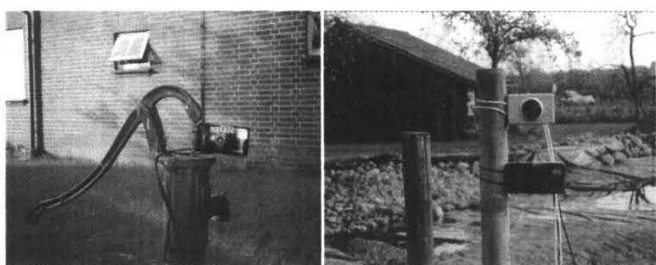


Verschluss-Sache: Dank Helmut Löbers Tüftelei sind Fotos...

Felsvorsprung, einen Altpapiercontainer, ein Autodach oder sonstige Helferlein.

Helmut Löber hatte solche Zufälle gründlich satt – und tüftelte so lange, bis er eine Lösung fand. Er konstruierte eine Halteschleife, die sich an jeder Kleinbildkamera befestigen lässt. Mittels eines variablen Klettverschlusses kann die Kamera ohne großen Aufwand an allen senkrecht stehenden Gegenständen befestigt werden. Und davon gibt's überall auf der Welt welche – mit Ausnahme vielleicht von Nord- und Südpol.

Da Helmut Löber klar und strukturiert denkt, außerdem gern Ordnung in den Dingen hält und natürlich an seine Idee glaubt, hat er sie zum Patent angemeldet. Nun versucht er die Kamerahersteller zu überzeugen – damit sich die patente Idee auch auszahlt.



...mit Selbstauslöser an wirklich allen Orten möglich

BLITZLICHT

Regina Pieper

Rüsselsheim (sb). Als auf der „Sani“ noch Kittelpflicht galt, wurde Regina Pieper von den Patienten oft mit „Schwester“ oder „Frau Doktor“ angeredet, worüber sie sich noch heute amüsiert. Schließlich hatte sie kaum medizinische Vorkenntnisse, als sie 1976 nach kaufmännischer Ausbildung beim Werksärztlichen Dienst landete.

Für die heute 44-jährige Rüsselsheimerin war es ein Sprung ins kalte Wasser. Sie packte sich ein klinisches Wörterbuch auf den Schreibtisch, schaute Ärzten und Schwestern auf die Finger und hatte keine Hemmungen, Fragen über Fragen zu stellen. Auf diese Weise hat sie sich im Laufe der Jahre eine Menge Fachwissen aneignen können – nicht zuletzt auch deshalb, weil sie immer ein offenes Ohr für Patientinnen und Patienten hatte.

Mit Neubau und Umzug der Zentralstation haben sich die Abläufe verändert, so Pieper. Das neue Gebäude sei ein richtiges Mini-Krankenhaus mit allem drum und dran. Ein

Team aus 50 Ärzten, Schwestern, Pflegekräften und anderen Hilfskräften steht für alle Eventualitäten zur Verfügung.

„Die meisten Mitarbeiter haben gar keine Ahnung, was wir alles leisten können“, meint Regina Pieper. Es werden nicht nur Not- und Arbeitsunfälle versorgt, sondern auch Gesundheitschecks und Beratungsaktionen zu den unterschiedlichsten Themen angeboten.

So breit gefächert wie das Programm der Station ist auch „Schwester Reginas“ Arbeitsbereich. Sie tippt Gutachten, führt Korrespondenzen, füllt Rezepte aus und ist Kontaktperson für alle Mitarbeiter, die zur Kur geschickt werden. Einmal im Monat sitzt sie für eine Woche am Empfang – eine Tätigkeit, auf die sie sich besonders freut.

„Ich brauche viele Menschen und immer etwas Trubel um mich herum“, erzählt sie. Schon deshalb ist ihr die Arbeit in der Sanitätsstation auch nach über 25 Jahren nie langweilig geworden.



Foto: Chauspas