



Bilanzpressekonferenz

Solider Gewinn

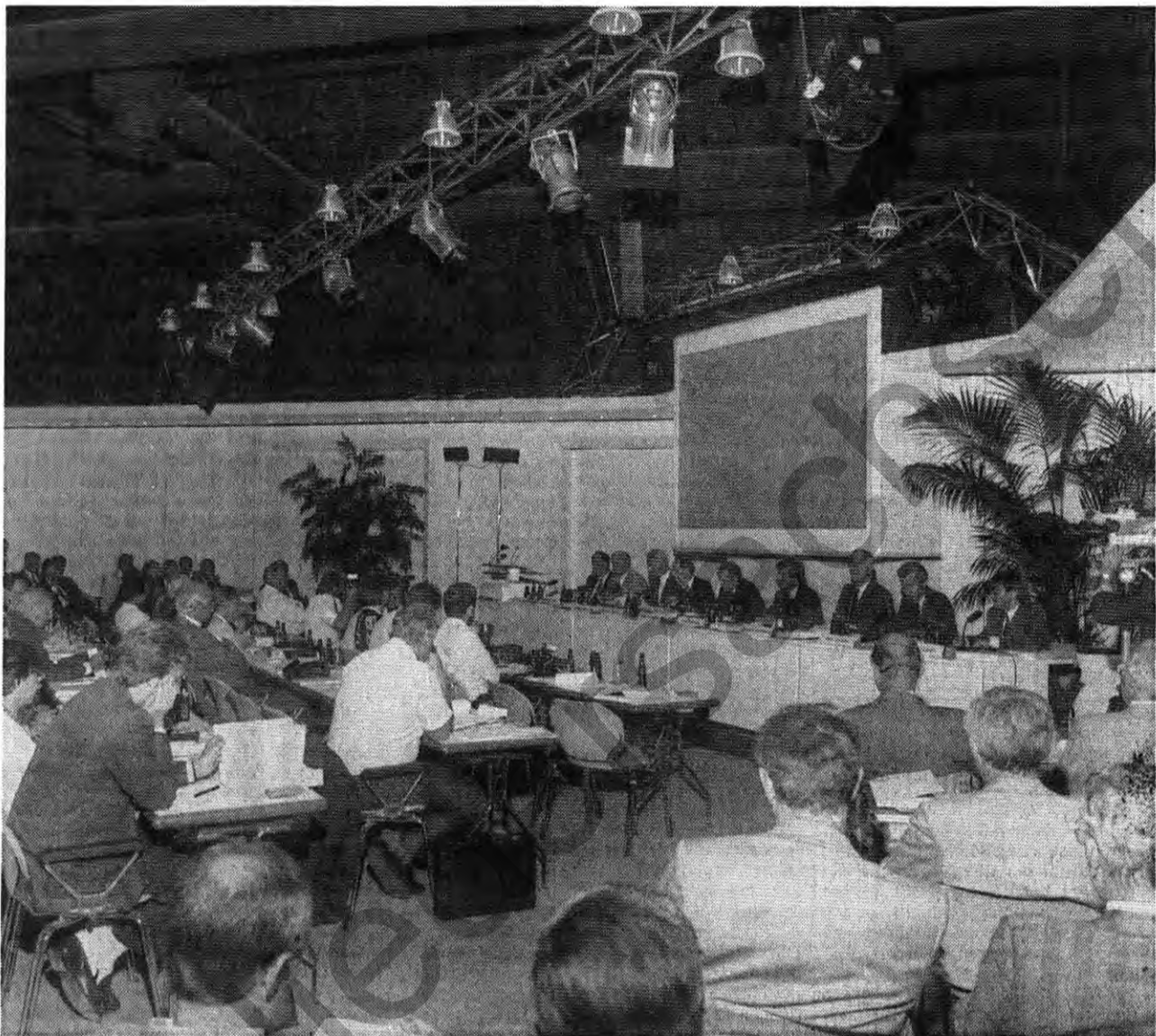
op Rüsselsheim. Eine rundweg positive Bilanz des Geschäftsjahres 1988 zog der Vorstand jetzt in einer Pressekonferenz. „Opel ist gut in Fahrt“, erklärte der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes, bevor er und Finanzvorstand Ferdinand Schwenger die Bilanz-Zahlen den Journalisten aus dem In- und Ausland erläuterten.

„Die Nachwirkungen früherer defizitärer Geschäftsjahre sind jetzt endgültig beseitigt“, erklärte Opels Finanzchef. Der Gewinn – eine runde halbe Milliarde Mark – wurde genutzt, um die Verluste auszugleichen. Schwenger bezeichnete das Ergebnis von 505 Millionen Mark als besonders bemerkenswert, da zusätzliche 289 Millionen Mark Gewinn für die Übernahme der Hinterbliebenenversorgung in die betrieblichen Altersversorgung verwendet wurden. Ohne diese Rückstellungen hätte Ferdinand Schwenger einen Gewinn von über 750 Millionen ausweisen können.

Das besondere Interesse der Journalisten am Verkauf von Automobilen mit dem (nunmehr serienmäßigen) geregelten Katalysator befriedigte Verkaufsvorstand Georg Hehner. „Bei Omega und Vectra hatten wir schon immer einen hohen Katalysator-Anteil. Und beim Kadett stieg er von 60 auf über 90 Prozent und beim Corsa von sieben auf über 60 Prozent“.

Obwohl der Vectra derzeit der ganze Stolz des Verkaufschefs ist („mit den Lieferzeiten sind wir inzwischen am Jahresende angelangt“), bereitet er auch Sorgen. „Die Fertigung ist zu 105 Prozent ausgelastet“, erklärte Produktionsvorstand Peter Enderle. Deshalb werde derzeit auch mit dem Betriebsrat über Sonderschichten nach den Werksferien in Rüsselsheim verhandelt.

In diesem Zusammenhang verwies Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt darauf, daß seit Jahresbeginn bereits über 1300 zusätzliche Mitarbeiter eingestellt wurden. Ende 1988 arbeiteten nach seinen Worten 52 325 Menschen bei Opel, davon 28 887 im Stammwerk, 17 303 in Bochum, 5992 in Kaiserslautern und 143 für die Zweigniederlassung Berlin. An der Gesamtbelegschaft haben die Ausländer einen Anteil von 9052 oder 17,3 Prozent. (Mehr zum Thema Bilanz finden Sie auf Seite 2 dieser Ausgabe).



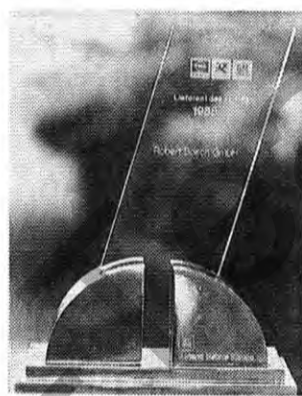
Bilanzpressekonferenz: Aufmerksam folgte die Presse den Reden im Forum

Lieferantenehrung in Dudenhofen

Preise für höchste Qualität

op Dudenhofen. Im Testzentrum Dudenhofen zeichnete Opel diesmal die „Lieferanten des Jahres“ aus. Es war eine internationale Veranstaltung mit Zulieferern aus dem In- und Ausland.

Erstmals hatten auch Teile für das Werk Saragossa und die Vauxhall-Produktion die Chance, ihren Herstellern den begehrten Titel „Lieferanten des Jahres“ einzubringen. Unter den geehrten Firmenvertretern waren Großunternehmen und mittlere Betriebe, neue Gesichter, aber auch alte Bekannte.



Begehrt: Lieferanten-Preis

Der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes wies darauf hin, daß Opel den Kontakt zu seinen Zulieferern seit 1972 auch über diese jährliche Lieferantenehrung pflegt. Der neue Opel-Chef erläuterte weiter die Kriterien für den Titel „Lieferanten des Jahres.“ Partnerschaftliche Zusammenarbeit und hohe und beständige Produktqualität zählen ebenso dazu wie die zuverlässige Belieferung und kreative Lösung bei der Optimierung des Preis-Leistungsverhältnisses.

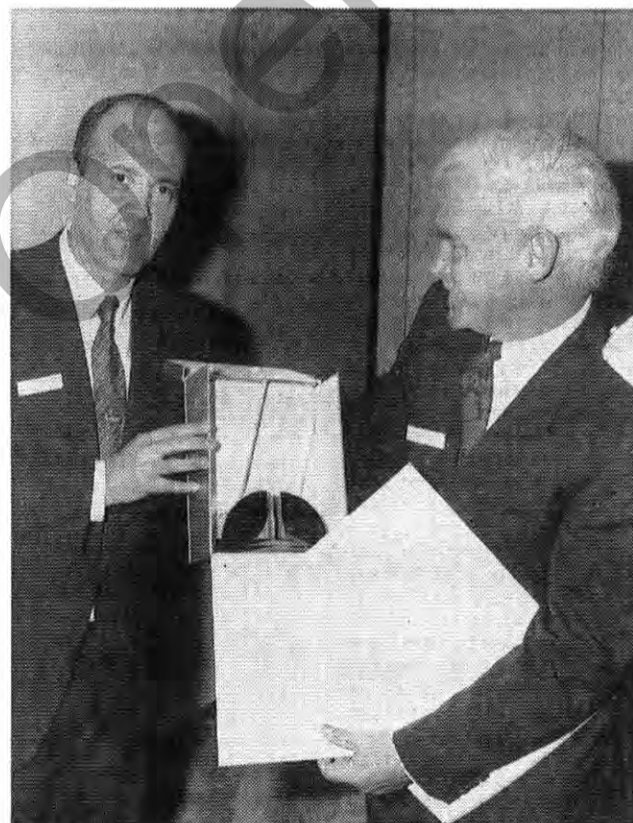
In einer bemerkenswerten Rede führte der Exekutiv-Direktor für den zentralen Einkauf Europa, Dr. Jose Ignacio Lopez de Arriortua,

den Lieferanten noch einmal die drei Kernpunkte für eine erfolgreiche Zusammenarbeit vor Augen: Qualität, Service und Kosten. In mehreren Sprachen, darunter auch Japanisch für den einzigen aus Fernost angereisten Zulieferer, rief er die in Dudenhofen versammelten zu weiteren Anstrengungen bei diesen drei Kriterien auf.

Im Anschluß an die Lieferantenehrung hatten die Firmenvertreter Gelegenheit, ihre Teile einmal in voller Funktion zu testen. Die gesamte Produktpalette stand zu Fahrten auf dem Gelände des Testzentrums parat.



Gekommen: Peter Enderle dankt einem japanischen Lieferanten



Geehrt: Glückwünsche von Einkaufs-Direktor Dr. Lopez (links)

In Würdigung der Belegschaftsleistung

Sonderzahlung und Weihnachtsgeld

op Rüsselsheim. Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat haben eine Sonderzahlung für die Belegschaft aller Werke vereinbart, um ihre „hervorragenden Leistungen und Anstrengungen zu würdigen“. Die Extragrattifikation beträgt je nach Betriebszugehörigkeit bis zu 550 Mark.

Wer vom 1. Juni bis 31. November vergangenen Jahres zu Opel stieß, erhält 200 Mark und Mitarbeiter, die bis Ende Juni dieses Jahres dazukamen, sind mit 75 Mark dabei. Den gleichen Betrag werden Auszubildende auf dem Konto finden, die vom 1. Juni bis 30. November 1988 ihre Ausbildung begannen. Für alle früher eingetretenen Azubis beträgt die Sonderzahlung 100 Mark (Eintritt vom 1. Juni bis 31. November 1988) oder 150 Mark (früherer Beginn der Ausbildung). Das Geld

wurde schon mit dem Lohn oder dem Gehalt des Monats Juni ausbezahlt.

Außerdem wurde vereinbart, an alle Mitarbeiter, die vor 1988 in das Unternehmen eintraten, zum Ende des Jahres eine Weihnachtsgratifikation in Höhe eines vollen Monateinkommens auszuzahlen. Belegschaftsmitglieder, die 1988 hinzukamen, erhalten 1910 Mark. Wer noch bis Ende Juni dieses Jahres bei Opel anfing, bekommt 955 Mark Weihnachtsgeld und alle, die bis zum 30. November Mitarbeiter werden, können sich über 480 Mark freuen.

Soviel erhalten auch die Auszubildenden mit Eintrittsdatum 1988; für ihre Kollegen mit kürzerer Betriebszugehörigkeit werden 40 Mark pro Monat ausgezahlt. Diese Regelungen verdoppeln praktisch die im Tarifvertrag vorgesehenen Leistungen.

„Die Geschäftsleitung will mit dieser Entscheidung auch die große Bereitschaft anerkennen“, kommentierte Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt die Sonderzahlung, „die zukünftigen Herausforderungen, die der immer härtere internationale Wettbewerb an uns stellt, anzunehmen und zu bewältigen. Der bisherige Erfolg konnte nur durch gemeinsame Anstrengungen erzielt werden. Wir sind zuversichtlich, daß wir die Zusammenarbeit ausbauen und auch in Zukunft erfolgreich sein werden.“

In den Bochumer Werken sind alle die in diesem Jahr noch auslaufenden zunächst befristeten Arbeitsverträge umgewandelt worden. Davon sind 915 Mitarbeiter betroffen. Gleichzeitig plant das Unternehmen in Bochum weitere Sonderschichten: zwölf in Werk I und 18 in Werk II.

Jubiläum

75 Jahre Berufsschule

op Rüsselsheim. Mit einer Schiffsfahrt auf dem Rhein startet die Werksberufsschule eine Reihe von Veranstaltungen zum 75jährigen Bestehen der staatlich anerkannten Lehranstalt. Mehr dazu werden Sie in der nächsten Ausgabe der Opel-Post lesen können.

Betriebsvereinbarung

120 Mark für 17. Juni

op Rüsselsheim. Mitarbeiter aus der Produktion oder den produktionsabhängigen Bereichen, die in diesem Jahr schon an mehr als einer Sonderschicht teilgenommen haben, bekommen für den (arbeitsfreien) 17. Juni 120 Mark. Wer an diesem Samstag tatsächlich gearbeitet hat, erhält sogar einen Feiertagszuschlag von 150 Prozent und einen normalen Arbeitstag Urlaub. Außerhalb der Produktion gelten aber andere Regelungen.

Opel Post-Report: High-Tech mit 24 Ventilen

Neu: 24-Ventiler für Omega 3000 und Senator

Doppeltes Flottchen

op Rüsselsheim. Vierventil-technik ist nun auch das besondere Kennzeichen der Spitzenmotorisierung bei den Sechszylindern. Die insgesamt 24 (viermal sechs) Ventile sind die wesentliche Voraussetzung für die Leistung von 204 PS. Für das hohe Drehmoment von 270 Newtonmetern ist vor allem das zweistufig geschaltete Saugrohrsystem verantwortlich.

Die Höchstleistung erreicht der neue Sechszylinder-Motor bei 6000 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment von 270 Newtonmetern stellt sich bereits bei 3600 Umdrehungen pro Minute ein. 90 Prozent dieses Wertes überschreitet die Drehmomentkurve zwischen 3000 und 5800 Touren. Damit sind die Voraussetzungen für eine erstklassige Beschleunigung und eine hohe Elastizität in allen Geschwindigkeitsbereichen gegeben. Die technische Reife des neuen Sechs-

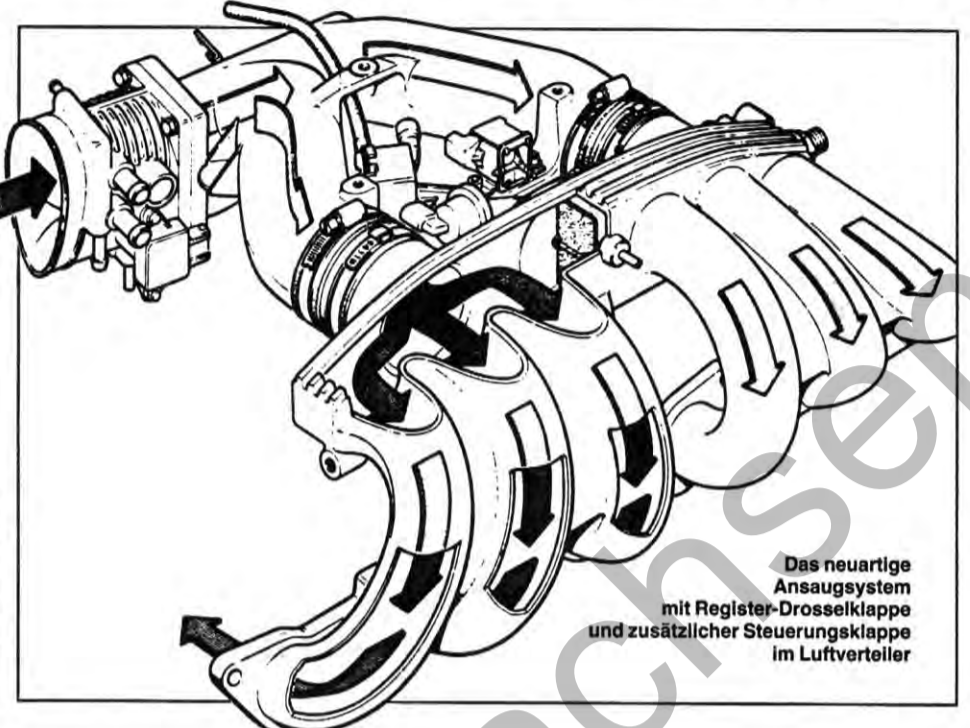
zylinder-Motors drückt sich auch im ausgezeichneten Wirkungsgrad und damit im niedrigen Verbrauch aus. Darüber hinaus zeichnet sich das 24V-Sechszylinder-Aggregat durch eine besonders effektive Schadstoffreduzierung über zwei geregelte Metall-Katalysatoren aus. Sie sorgen dafür, daß die strengen US-Abgasvorschriften erfüllt sind und auch bei höheren Geschwindigkeiten so wenig Emissionen wie möglich den Auspuff verlassen und wirken nach dem Starten des Motors besonders schnell.

Der Reihensechszylinder ist eine komplette Neukonstruktion. Bei seiner Entwicklung standen nicht nur hohe Leistung, sondern auch fülliger Drehmomentverlauf, günstiger Kraftstoffverbrauch und kultiviertes Laufverhalten im Vordergrund. Aus produktionstechnischen Gründen wurden einige Grundabmessungen des neuen Aggregats identisch zu den übrigen Sechszylindermotoren gewählt.

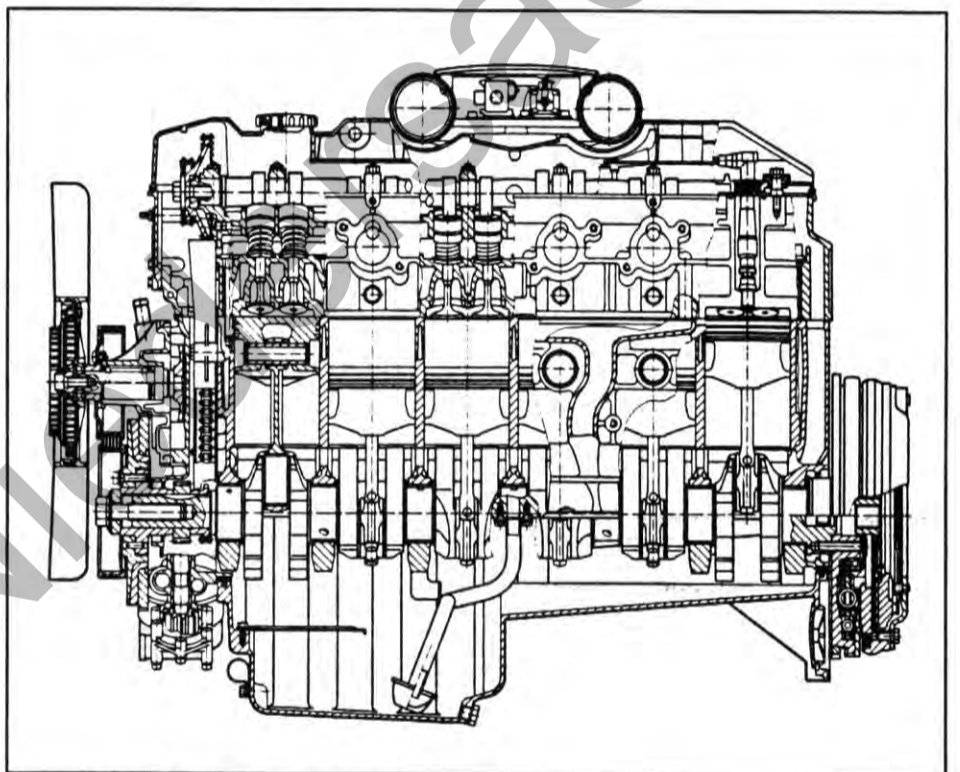
Am Beispiel dieses Motors zeigt sich, daß sich der Reihensechszylinder hinsichtlich Laufruhe und Schwingungsverhalten auf ein extrem hohes Niveau verbessern ließ. So könnten beispielsweise die Flanken des verhältnismäßig langen Blocks gerade bei hoher Leistung zu Schwingungen führen, die beim 24V-Aggregat durch Versteifungsrippen im Guß unterbunden werden. Zusätzlich sind die Flächen im Bereich des Kurbelraumes von Zylinder zu Zylinder räumlich gekrümmt.

Die Ölwanne aus verripptem Leichtmetalldruckguß bildet mit Motorblock und Getriebegehäuse im Gegensatz zu üblichen Wannen einen fest verschraubten Verbund, wobei die Flanschflächen Metall auf Metall verschraubt werden. Als Dichtung fungiert ein in eine Nut gebettetes Elastomer-Formteil. Auch diese Anordnung trägt zur Vermeidung möglicher Schwingungen bei.

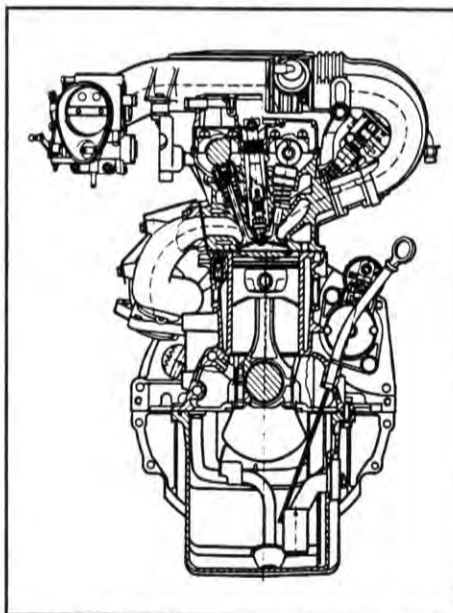
Weiteren Einfluß auf Laufruhe



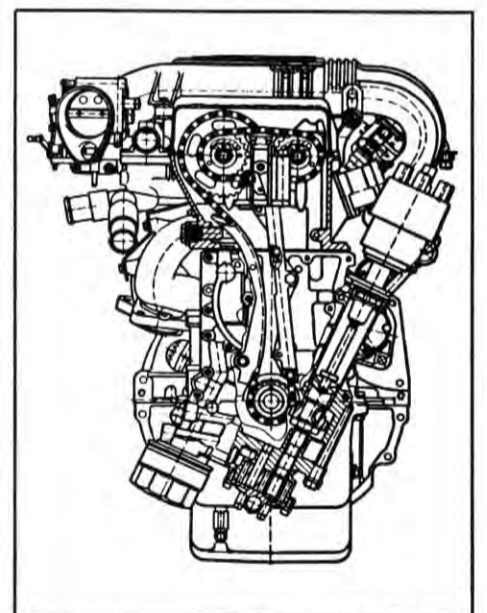
Das neuartige Ansaugsystem mit Register-Drosselklappe und zusätzlicher Steuerungs-klappe im Luftverteiler



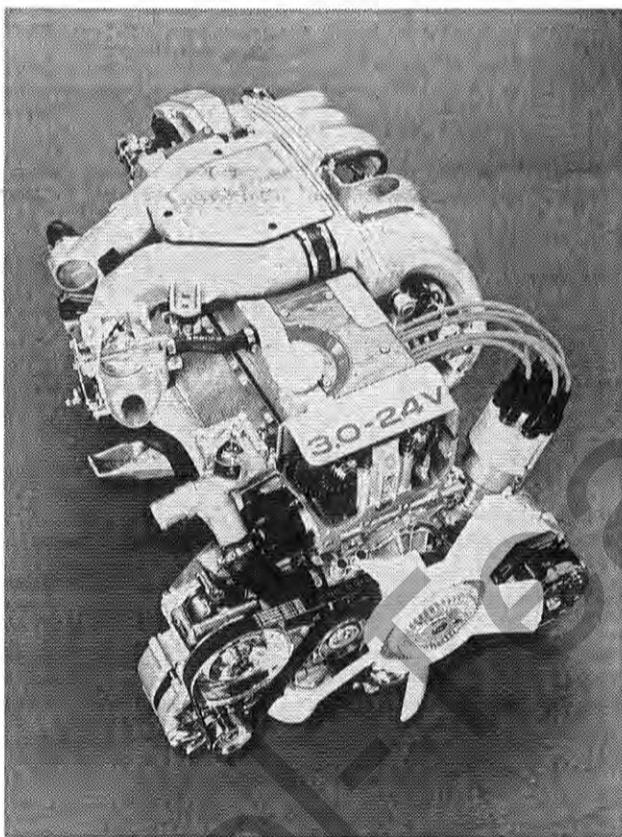
Längsschnitt: Kraft aus sechs Zylindern in Reihe



Ventile: Zwei Nockenwellen treiben 24 Stück an



Steuerung: Führung der zwei Simplex-Ketten



Meisterwerk: Der neue 24-Ventiler mit 204 PS

Motor C 3,0 SE Technische Daten

Motortyp:
Sechszylinder-Reihenmotor, mit vier Ventilen pro Zylinder, zwei oberliegende Nockenwellen

Leistung:
150 Kilowatt, entsprechend 204 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute

Drehmoment:
270 Newtonmeter bei 3600 Umdrehungen pro Minute

Motormanagement:
Bosch Motronic M 1,5 mit Kennfeldsteuerung für Zündung und Einspritzung, Eigen-diagnose, Notlaufprogramm und sequentieller Klopfregelung

Zylinderabmessungen:
Bohrung 95 Millimeter, Hub 69,8 Millimeter (Kurzhuber), Pleuellänge 134 Millimeter

und Vibrationsarmut des 24V-Motors haben die vom Zweiventiler-Aggregat übernommenen Zylinderabmessungen mit 95 mm Bohrung und 69,8 mm Hub. Die Vorzüge der sehr kurzhubigen Bauweise – besonders ruhiger Motorlauf und hohes Drehvermögen – wurden durch den Einbau längerer Pleuel (134 mm statt 128 mm) weiter verbessert. Die Pleuelwelle trägt mit zwölf Ausgleichsgewichten zur ausgezeichneten Laufkultur des Motors bei. An ihrem vorderen Ende ist sie außerdem mit einem Schwingungstilger ausgestattet.

Der Wassermantel wurde bei der Auslegung des Zylinderblocks deutlich reduziert, damit der Motor sehr schnell seine Betriebstemperatur erreicht.

Bei der Entwicklung des Zylinderkopfs strebten die Ingenieure des Technischen Entwicklungszentrums (TEZ) eine besonders kompakte Bauweise an, um soviel freien Raum wie möglich für optimal abgestimmte Ansaug- und Auspuffanlagen zu gewinnen. Sie erreichten das Konstruktionsziel durch eine schmale Gestaltung des Kopfes bei einem Ventilwinkel von 29 Grad. Die geringe Neigung der Ventile ermöglicht eine strömungsgünstige Kanalführung. Damit ergibt sich ein sehr kompakter, leicht dachförmiger Brennraum,

der die hohe Verdichtung von 10,0:1 erlaubt.

Die Ventildurchmesser betragen auf der Einlaßseite 37 Millimeter und auf der Auslaßseite 30 Millimeter. Aus Gründen der besseren Wärmeabfuhr sind die Auslaßventile mit Natrium gefüllt. Die Betätigung der Ventile erfolgt über Tassenstößel, die über einen hydraulischen Spielausgleich verfügen. Dadurch erübrigen sich während der gesamten Lebenszeit des Motors alle Einstellarbeiten am Ventiltrieb. Ein Druckhaltesystem gewährleistet, daß die Ölfüllung der 24 Tassenstößel auch während längerer Betriebspausen erhalten bleibt. Auf diese Weise wird ein Kaltstartklappen zuverlässig vermieden. Die Öffnungszeiten der Ventile sind vergleichsweise kurz, die Überschneidung von Einlaß und Auslaß gering. Auch daran läßt

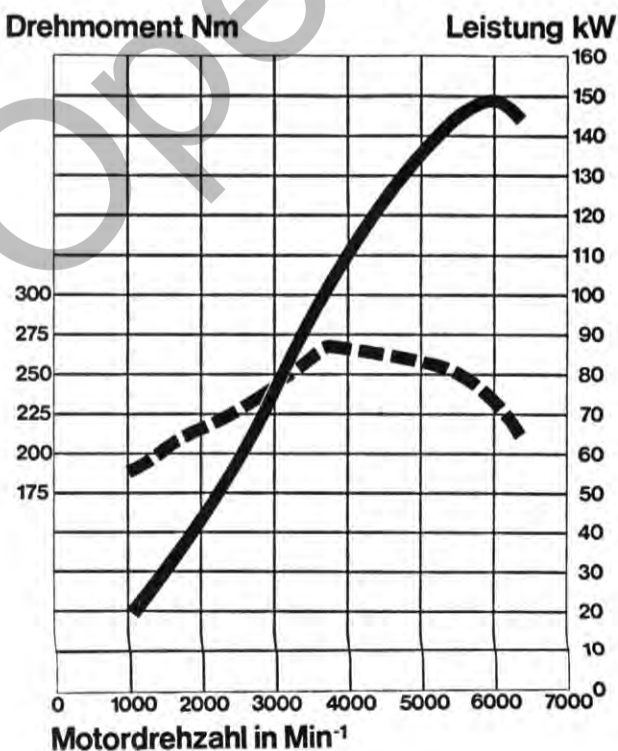
sich erkennen, daß die Abstimmung des Motors trotz Vierventil-technik nicht auf reine Sportlichkeit und hohe Leistung ausgerichtet ist, sondern auf Kraftreserven schon bei niedrigen Drehzahlen und eine gute Leerlaufqualität.

Der Antrieb der Nockenwellen erfolgt über zwei Simplex-Ketten. Die erste führt von der Pleuelwelle zur Auslaßnockenwelle, die zweite, wesentlich kürzere, verbindet die beiden Nockenwellen im Zylinderkopf. Die Spannung der Ketten wird durch Spannelemente automatisch konstant gehalten.

Wesentlichen Anteil an dem über eine breite Drehzahlspanne außergewöhnlich hohen Drehmoment hat das neuartige Ansaugsystem. Durch eine Klappe im Luftverteiler, die vom Steuergerät geschaltet wird, werden zwei unterschiedlich wirkende Aufladungseffekte aus-

genutzt. Bis zu einer Drehzahl von 4000 Umdrehungen pro Minute läuft der Motor als doppelter Dreizylinder mit zwei abgestimmten Resonanzrohrsystemen, oberhalb dieses Bereichs als Sechszylinder mit einer hier wirksamen Schwingrohraufladung. Der Erfolg dieser Maßnahme zeigt sich insbesondere in der Drehmomentkurve, die bereits bei 3000 Umdrehungen pro Minute 90, bei 1500 noch 75 Prozent des Maximalwerts erreicht.

Ein spontanes sowie gut dosierbares Ansprechverhalten wurde durch den Einsatz einer Register-Drosselklappe erzielt. Bei niedriger Last öffnet der Tritt aufs Gaspedal nur die kleine Primärklappe von 25 Millimeter Durchmesser. Die 64 Millimeter große Sekundärklappe gibt den Luftstrom danach bei weiter durchgetretenem Pedal frei. Dann geht die Post ab.



Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 4.7. **Karlheinz Weinerth**, Instandhaltung Lackiererei K-115 u. Prozeßwartung;
- Heinrich Wörtche**, MPK-Transportabteilung;
- Martin Mohr**, Karosserie-Fertigmontage;
- 5.7. **Karl Jung**, Arbeitssicherheit, Werk Rüsselsheim;
- 6.7. **Kurt Wilker**, Kundendienst Produktauswertung;
- 8.7. **Walter Herold**, Hinterachse u. Bremsscheiben;
- 11.7. **Georg Engel**, Materialwirtschaft;

- 19.7. **Karl Höhler**, PEK-Physikalische Abteilung;
- 23.7. **Herbert Oberhaus**, PEK - Leitung;
- 25.7. **Walter-Heinz Schmitt**, Beschädigteneinsatz;
- 26.7. **Günter Gerhardt**, T & Z Beschaffung u. Materialfluß;
- 28.7. **Karl-Heinz Hauf**, Karosserie-Fertigmontage;
- 29.7. **Werner Röder**, TEZ-Fahrzeug-Aggregatmontage u. Entwicklungswerkstätten;

GM Berlin

- 11.7. **Klaus Rimasch**, Zweigniederlassung Berlin;



K. Weinerth



H. Wörtche



K. Jung



K. Wilker



W. Herold



G. Engel



K. Höhler



H. Oberhaus

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1.7. **Reinhard Baumgart**, Werksfeuerwehr;
- Peter Bleidner**, Getriebebau M 55 - Schaumteile;
- Karl Haffner**, PEK - Dauerprüflabor u. Meßwesen;
- Walter Kissel**, Getriebe- u. Antriebsstrangentw.;
- Friedrich Lust**, Fertig. Mat. u. Anlageneinkauf;
- Heinrich XI. Licco Prinz Reuss**, Verkaufszone Mainz;
- Walter Mauritz**, Lackiererei;
- Rudolf Rozek**, Zentralwerkstätten;
- Mohamed Jiab**, Instandhaltung Lackiererei K-115 u. Prozeßwartung;
- Wilfried Kleefeld**, Feuerwehr;
- 3.7. **Dieter Pfuhl**, Werksinstandhaltung;
- 5.7. **Gundolf Baake**, Instandhaltung-Preßwerk;
- 6.7. **Heiko Cordes**, Verkehrsabwicklung - Wagen;
- Wolfgang Gess**, Qualitätssicherung;
- 7.7. **Helmut Fürst**, MPK-Transportabteilung;
- 17.7. **Karl-Robert Gonzo**, Energieversorgung;
- 20.7. **Anna Takacs**, PEK-Einsatzplg. Versuchsfahrzeuge;
- Adolf Ries**, TEZ-Motorenentwicklung u. -erprobung;
- Georg Fritz**, Instandhaltung Lackiererei K-115 u. Prozeßwartung;
- Robert Schindler**, Instandhaltung-Preßwerk;
- 21.7. **Reinhard Liebmann**, Fahrzeugauslieferung Rüsselsheim;
- 24.7. **Adolf Hinz**, Stromversorgung;

- 27.7. **Helmut Rupp**, Energieversorgung;
- Klaus-Peter Opper**, Motor, Getriebe u. Fahrwerk;

Bochum

- 1.7. **Willi Stangler**, Produktionssteuerung Werk I;
- Heinz-Peter Wagner**, Schweißmasch.- u. Vorr.-Rep.;
- Hans-Dieter Peters**, Prod.-Vorb. Werk II;
- Friedrich Blaschke**, Kostenabrechnung;
- Klaus Ottofrickenstein**, Betriebsmitteleinkauf;
- Wilfried Schneider**, Betriebsmitteleinkauf;
- Gerda Biermann**, Personalabteilung;
- Gerhard Schulz**, Betriebskrankenkasse;
- Gerd Gräwe**, Vorderachsen;
- Erhard Häring**, Zsb. Karosserie-Rohbau;
- Reinhold Kabacinski**, Vorderachsen;
- Alois Sollmann**, Energieanlagen Werk I;
- Peter Werner**, Lenkung, Verl., Antriebskegelrad;
- 2.7. **Dieter Liermann**, Wagenendm.-Mech.-Rep.;
- 3.7. **Gerd Grebe**, BME-Läger u. Ausgaben Werk II;
- Wolfgang Küssow**, Preßwerk;
- 4.7. **Werner Jahnke**, Karosserie-Unterzsb.;
- 6.7. **Gisela Mehnerl**, Personalabteilung;
- Friedrich Dinspel**, Schweißmasch.- u. Vorr.-Neuanf.;



G. Gerhardt



K.-H. Hauf



W. Röder



K. Rimasch

- Rudolf Käs**, Motorenbau;
- Horst Radtke**, MPK-Transportabteilung;
- 7.7. **Christa Bringmann**, Motorenbau;
- Günter Dietrich**, Qualitätssicherung Werk I;
- 10.7. **Helga Reichert**, T & Z Greiferei;
- 12.7. **Hans-Eberhard Schulkinis**, Polsterei;
- 15.7. **Günter Siller**, Kar.-Fertigmontage;
- Richard Arndt**, MPK-KD-Werkstatt;
- Adolf Buttler**, Qualitätssicherung Werk I;
- Udo Nolte**, Getriebe;
- 16.7. **Christel Kampmann**, Lackiererei;
- Heinz Mrowitzki**, Motorenbau;
- Günter Schilasky**, Instandh. Karosseriewerk;

- 17.7. **Rosemarie-Marianne Guse**, Wagenendm. Lackreparatur;
- 20.7. **Kurt Hoffmann**, Werkzeugbau;
- 21.7. **Wolfgang Albert**, MPK-Transportabteilung;
- Günter Blumhoff**, Motorenbau;
- 27.7. **Gerd Hoogterp**, MPK-Transportabteilung;
- Horst Koberg**, Betriebsrat;
- Klaus-Dieter Lux**, Polsterei;
- Ingrid Martin**, T & Z Vorverpackung;
- 28.7. **Werner Knier**, Werkzeugbau;
- 29.7. **Irmgard Schmidt**, Vorderachsen;
- 30.7. **Werner Kaminski**, Zsb. Karosserie-Rohbau;
- Franz Strzelecki**, Prozeßanlagen Werk I;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Angela Ploszonka**, Achsen u. Chassisteile, geb. 27.7.33, gest. 4.5.89;
- Klaus Kern**, Betriebselektriker, geb. 10.1.44, gest. 10.5.89;
- Gustav Klatt**, PEK-Fahrzeugmontage-Kar., geb. 2.4.43, gest. 21.5.89;
- Wilhelm Rauch**, MPK-Versand Zweigwerke, geb. 12.2.30, gest. 24.5.89;
- Heinz Müller**, Motorenbau M-55, geb. 24.1.35, gest. 28.5.89;
- Josef Kriegsch**, MPK-Exportverpackung, geb. 6.7.34, gest. 31.5.89;

Bochum

- Hans-Georg Marek**, MPK-Transportabteilung, geb. 26.3.54, gest. 29.4.89;
- Horst Breitkopf**, Werksbahn, geb. 23.9.29, gest. 27.4.89;
- Erwin Janocha**, Zsb. Unterbau komplett, geb. 14.12.38, gest. 25.5.89;
- Lothar Jühnke**, Instandh. u. Einrichtungsreinigung Karosseriewerk, geb. 3.6.40, gest. 28.5.89;

Kaiserslautern

- Horst Theobald**, Motorenbau, geb. 5.8.34, gest. 16.5.89;

Tag der offenen Tür in Dudenhofen

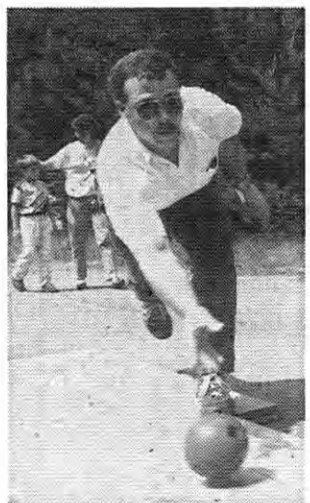
Spaß rund um den Ring

op Dudenhofen. Preisfrage: Welches ist der zweitgrößte Opel-Standort? Bochum? Weit gefehlt! Das Prüffeld Dudenhofen rangiert mit 2,59 Quadratkilometer Fläche gleich nach dem Stammwerk Rüsselsheim mit 2,6 Quadratkilometer. Und weil auch vielen Angehörigen von Mitarbeitern des Prüffelds die Dimensionen gar nicht so recht bewußt sind, konnten sie jetzt bei einem Tag der offenen Tür

einen Blick hinter die Kulissen werfen. Rund tausend Besucher nutzten die Gelegenheit, um einmal zu sehen, wo die Familienmitglieder arbeiten. „Es gibt Mitarbeiter, die sind schon 20 Jahre hier und hatten noch nie die Möglichkeit, der Familie ihren Arbeitsplatz zu zeigen“, erkannte Organisator Gerhard Faust und stellte ein Besuchsprogramm auf dem zumeist bewaldeten Gelände zusammen. Fahrten mit Produktions- und Versuchsautos auf der Ringbahn mit 1500 Meter Durchmesser waren die ebenso im Angebot wie die Vorführungen der verschiedenen Versuchsgruppen. Dazu gehörten ABS-Demonstrationen und Geräuschmeßfahrten. Für Kinder gab es Fahrradrennen mit Radar-Geschwindigkeitsmessungen, Go-Kart-Fahrten und die beliebte Mohnkopf-Wurfmachine. Bei diesen Attraktionen war es kein Wunder, daß alle Besucher vom Werk im Grünen dem Tag der offenen Tür und der perfekten Organisation begeistert waren.



Produkt-Vorführung

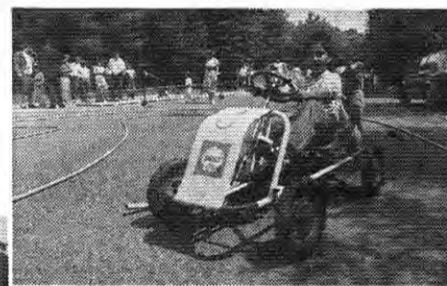


Sport-Aktivitäten

ein Blick hinter die Kulissen werfen. Rund tausend Besucher nutzten die Gelegenheit, um einmal zu sehen, wo die Familienmitglieder arbeiten. „Es gibt Mitarbeiter, die sind schon 20 Jahre hier und hatten noch nie die Möglichkeit, der Familie ihren Arbeitsplatz zu zeigen“, erkannte Organisator Gerhard Faust und stellte ein Besuchsprogramm auf dem zumeist bewaldeten Gelände zusammen. Fahrten mit Produktions- und Versuchsautos auf der Ringbahn mit 1500 Meter Durchmesser waren die ebenso im Angebot wie die Vorführungen der verschiedenen Versuchsgruppen. Dazu gehörten ABS-Demonstrationen und Geräuschmeßfahrten. Für Kinder gab es Fahrradrennen mit Radar-Geschwindigkeitsmessungen, Go-Kart-Fahrten und die beliebte Mohnkopf-Wurfmachine. Bei diesen Attraktionen war es kein Wunder, daß alle Besucher vom Werk im Grünen dem Tag der offenen Tür und der perfekten Organisation begeistert waren.



Fahrzeug-Beherrschung: Ob Go-Kart oder ABS-Demonstration - die Fahrer zeigten ganzes Können



Reise auf drei Kontinenten

Mit dem Kadett nach Ägypten

Herten. Flugreisen mag Rüdiger Frenz nicht. „Ich möchte im Urlaub mein Auto dabei haben“, sagt der Werkzeugmacher aus dem Bochumer Getriebebau und fuhr mit seinem Kadett in die Ferien. Dies tun viele Leute. Nur der 24jährige fuhr nicht nach Rimini, an die Costa Brava oder nach Oberammergau. Das Ziel seiner Reise war Ägypten.

Die Kollegen aus dem Werk 2 hatten ihn vor der Abreise gewarnt, der Nahe Osten sei doch sehr gefährlich und das eine oder andere Land würde ihn ohnehin

nicht einreisen lassen. Rüdiger Frenz machte sich aber keine Sorgen und lag damit richtig. Die Visa waren schnell beschafft und im August 1987 setzte er sich allein in seinen 1,3-Liter-Kadett und fuhr los. Erstes Etappenziel war Athen, wo im Jahr zuvor die Idee zur Ägypten-Reise geboren worden war. „Ich hatte die Fähre nach Kreta, Zypern und Israel gesehen“, erinnert er sich. Jetzt nahm er just jenes Schiff, das ihn vom Athener Hafen Piräus nach Haifa brachte.

„Die Israelis durchsuchten mein Auto ein paarmal nach Bomben“, berichtet der Werkzeugmacher.

Doch dann ging es los. Durch die Sinai-Halbinsel führte die fast schnurgerade Straße, die Israel mit Ismailia am Suezkanal verbindet. „Ab und zu standen ein paar alte Benzinfässer so auf der Straße, daß man darum Slalom fahren mußte. Dann war da auch ein Soldat, der den Verkehr überwachte“, beschreibt Frenz.

Doch der Reisende im Kadett war von der Hilfsbereitschaft der Ägypter angetan: „Die Grenzbüros haben extra für mich noch einmal geöffnet und den Suezkanal durfte ich ohne den an sich erforderlichen Passierschein überqueren.“

Dafür machte das Klima dem Hertener zu schaffen. Zwischen 40 und 50 Grad zeigte das Thermometer in Nordafrika. Kein Wunder, daß dem Bochumer Mitarbeiter eine sonst eher nebensächliche Eigenschaft der Pyramiden von Gizeh nachhaltig im Gedächtnis blieb: „Im Innern war es schön kühl.“

Die Hitze war es auch, die Rüdiger Frenz in Saqqara an der berühmten Stufenpyramide umkehren ließ. „Ursprünglich wollte ich bis Abu Simbel fahren. Aber schon hinter Kairo hatte ich einen Sonnenbrand.“ Von dem erholte er sich dann eine Woche am See Genezareth in Israel.

Dem Kadett LS hat die 5000-Kilometer-Tour in Europa, Asien und Afrika nichts ausgemacht. Klaglos verdaute der 1,3-Liter-N-Motor auch das minderwertige ägyptische Benzin mit der Oktanzahl 80 (deutsches Normal hat 91 Oktan, Super 98). Und der Wartungsbedarf des Opel war gleich null: „Ich habe nicht einmal Öl nachfüllen müssen“. Fritz Lorek



Wüstenpiste: Kadett und Fahrer vor den Pyramiden



Wüstenfuchs: Ägypten-Fahrer Rüdiger Frenz

Leserservice: Opel Post-Beilagen

op Rüsselsheim. Jetzt heißt es, die Urlaubsfahrt sorgfältig planen. Eine wertvolle Hilfe dafür ist die „Ferienfahrt“-Broschüre, die dieser Opel Post beiliegt. Und besonders jene Leser, die über den jugoslawischen Autoput in den Urlaub oder die Heimat fahren, wird die zweite Beilage interessieren, eine Information über diese gefährlichste Straße Europas.



Autobahn-Service

24-Stunden-Dienst

op Rüsselsheim. Die ersten kleinen Reisezellen dieses Jahres waren für alle Autobahnstationen die Generalprobe. Versorgung aller Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen rund um die Uhr ist die wichtigste Aufgabe der Raststätten, Tankstellen, Motels und Kloske – rund 500 Stationen in Dauerbereitschaft.

Die „Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen

mbH (GfN)“ schafft ihren Pächtern im Gastronomie- und Tankstellbereich alle Voraussetzungen für den reibungslosen Einsatz im Drei-Schichten-Dienst. Das ist das Bild des auch international anerkannten Leistungsangebots, das jetzt in der Hauptreisezeit einem besonderen Höhepunkt zustrebt.

Doch auch die „Autobahner“ im 24-Stunden-Dienst können überfordert werden, wenn Millionen von Fernreisenden aus dem In- und Ausland an bestimmten Ta-

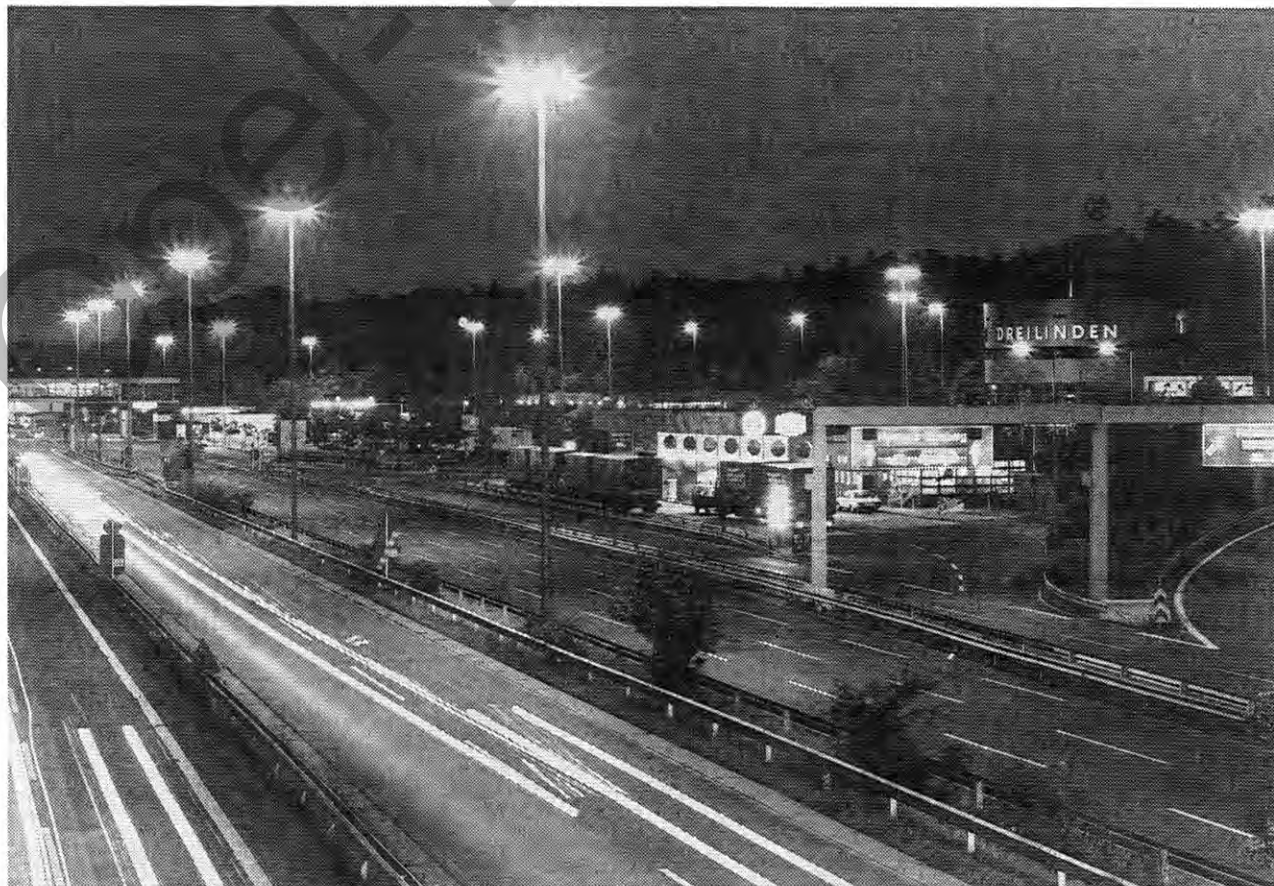
gen über die deutschen Autobahnen rollen und die stark frequentierten Raststätten und Tankstellen anfahren. Daher ein paar Tipps: Rechtzeitig Tanken bedeutet, daß man sich die Autobahn-Tankstelle aussuchen kann. Fährt man stattdessen den Tank bis auf den letzten Tropfen leer, kann es passieren, daß man an einer besonders stark frequentierten Tankstelle Sprit nachfüllen muß. Staus und Wartezeiten sind die Folge. Rasten und Tanken nicht unbedingt

auf 12 Uhr ansetzen, denn dann herrscht erfahrungsgemäß an den Autobahnen Hochbetrieb.

Eine Hilfe bei der Planung ist der Führer „Autobahn-Service“, der unentgeltlich in den Stationen ausliegt. Er gibt zu allem die nötigen Anregungen mit Anschriften, Rufnummern und Straßenkarten. Und bei verschiedenen Automobilklubs gibt es eine Liste mit Tankstellen, die nur wenige Kilometer neben der Autobahn liegen. Der kleine Umweg lohnt sich meist.



Rast: Pausen sind wichtig



Autobahn-Service: Auf Urlaubsfahrt besonders wichtig



Urlauber-Expresß

op Rüsselsheim. Selten schätzen Caravan-Besitzer ihren Opel mehr als auf der Fahrt in den Urlaub. Sowohl Kadett- als auch Omega-Caravan bieten reichlich Platz für das übliche Gepäck, Sport- und Spielgeräte. Wem der üppige Laderaum noch nicht reicht, der ist mit einem Original-Dachgepäckträger aus dem Zubehör-Verkauf gut beraten. Durch die perfekte mechanische Verbindung zwischen Auto und Träger lassen diese Originalteile eine volle Ausnutzung der Dachlast zu. Die steht übrigens in der Betriebsanleitung.

Im Blickpunkt: Der FC Bayern – ein Opel-Team

Opel und der FC Bayern passen gut zusammen

Die Gewinnertypen

op Rüsselsheim. Mit dem Vertrag zwischen dem FC Bayern München und Opel haben ein Top-Fußballklub und ein Spitzenunternehmen der Automobilindustrie Zusammenarbeit vereinbart. Doch das neue Über-einkommen ist nur der vorläufige Höhepunkt eines schon über hundert Jahre währenden Sport-Engagements von Opel.

Der Bogen spannt sich von den sportlichen Mitgliedern der Gründerfamilie bis zu Steffi Graf und jetzt dem FC Bayern München. Die fünf Söhne von Firmengründer Adam Opel machten 1889 bis 1898 mit über fünf-hundert Siegen als Radrennfahrer viel Werbung für Opel-Räder. Als 1899 das erste Opel-Automobil gebaut wurde, war sportliche Betätigung so bereits ein etablierter Teil der Firmenphilosophie. Am 31. August 1903 wurde von Fritz Opel auf der Frankfurter Pferderennbahn mit einem Opel 10/12 der erste Klassensieg erreicht. In der Ära Carl Jörm, mit 288 Rennsiegen in 23 Jahren erfolgreichster Opel-Fahrer aller Zeiten, wurden in den 20er Jahren mit Grand-Prix- und Tourenwagen-Siege fast am Fließband herausgefahren. Die spektakuläre Rekordfahrt mit dem raketentriebenen „RAK 2“ auf der Berliner Avus im Jahre 1928 brachte Opel den Geschwindigkeitsweltrekord von 230 Stundenkilometern.

Doch neben dem Motorsport war das Haus Opel immer auch in anderen Sportbereichen engagiert. Im Jahr 1930 unterstützt es beispielsweise den Sternflug der besten Flugamazonen nach Bonn – eine angesichts der Sportart und des Geschlechts der Aktiven ebenso exotische wie aufsehenerregende Angelegenheit. Irmgard von Opel, eine Enkelin des Firmengründers, gewann als erste Frau das Deutsche Spring-derby der Reiter. Georg von Opel, ihr Vetter, war ein Ruderer der Weltklasse. Neben seinen sieben deutschen Meistertiteln machte er sich besonders als Gründer der Deutschen Olympischen Gesellschaft um die Verbreitung der olympischen Idee in Deutschland verdient.

1985 fiel der Startschuß zu einem neuen Einstieg des Unterneh-

mens in den Sport auf breiter Front. Dahinter standen weder falsch verstandenes Mäzenatentum, noch persönliche Ambitionen einzelner Manager: Das Sport-Engagement beruht auf einem ausgewogenen Konzept der Sportkommunikation, die in der Gesamtkommunikation des Unternehmens eine wichtige Rolle spielt. Sport steht für Dynamik, Leistung und Aktualität. Im Sport ist Leistung meßbar, belegbar und erfahrbar. Opel bekennt sich zu Leistung – im Unternehmen wie



bei seinen Produkten.

Im Zuge der neuen Modellgenerationen wie Corsa, Kadett, Omega, Senator und Vectra ist das verstärkte Sport-Engagement auch ein Mittel der Imagebildung. „Image trägt in einer Zeit, in der die Produktunterschiede immer geringer werden, aber auch direkt zum Markterfolg bei“, betont Vorstandsmitglied Horst P. Borghs. Der Schwerpunkt des neuen Sport-Engagements liegt auf dynamischen Ballsportarten, bei denen Begriffe wie „Freude am Spiel“ und „Team“ im Vordergrund stehen. Den ersten Vertrag schloß Opel mit Steffi Graf, die damals erst am Anfang ihrer beispiellosen Tennis-Karriere stand. Steffis Gesamtpersönlichkeit war für den Entschluß vor vier Jahren ausschlaggebend – zu Recht, denn diese hat ihre unglaublichen Erfolge ermöglicht.

Das Tennis-Engagement wurde mit der Unterstützung des deutschen Daviscup-Teams um Boris Becker erweitert. Mit Eric Jelen, Carl-Uwe Steeb und Patrick Kühnen wurden jüngst Einzel-Sponsorverträge abgeschlossen. Zudem fördert das Unternehmen auch den Davis-Cup und den Federation-Cup der Tennis-Damen. Die konsequente Weiterführung ist das Tennis-Engagement von über hundert Händlern, die regionale Tennisteams unterstützen.

Im Tischtennis-Sport war Opel als Förderpartner echter Pionier. Der europäische Spitzenklub Borussia Düsseldorf und seine Doppel-Weltmeister Jörg Roßkopf und Steffen Fetzner starteten mit dem Opel-Schriftzug.

Bei der Tischtennis-Weltmeisterschaft 1989 in Dortmund, der größten Sportveranstaltung seit den Olympischen Spielen 1972 in München, war Opel Hauptsponsor. Auch der deutschen Handball-Nationalmannschaft, die bei der B-Weltmeisterschaft in Frankreich eine Bruchlandung erlebte, hat Opel als Sponsor die Treue gehalten. Der Vertrag wurde sogar um ein Jahr verlängert. Seit 1. Juli läuft der Sponsorvertrag mit dem FC Bayern

München, der nach der elften Deutschen Meisterschaft alles daran setzt, wieder eine Mannschaft der europäischen Spitzenklasse aufzubauen. Der FC Bayern und Opel haben vereinbart, rechtzeitig vor Ablauf des drei Jahre laufenden Vertrags über eine Verlängerung zu verhandeln.

Die Unterstützung des Fußballs wird als Gegenstück, aber auch als Ergänzung zum Tennis-Engagement gesehen. „Mit dem Fußball identifizieren sich Angehörige aller sozialen Schichten. Durch unser Engagement sichern wir uns Kontakte zu diesen Zielgruppen. Diese Kontakte quer durch die soziale Pyramide sind unerlässlich für eine Marke, die jährlich mehr als 1,3 Millionen Fahrzeuge in ganz Europa verkauft“, erläutert Verkaufsvorstand Georg Hehner. Als Opel-Teams treten neben dem FC Bayern München auch Girondins Bordeaux, Young Boys Bern, Standard Lüttich und Feyenoord Rotterdam an. Darüber hinaus sponserte Opel auch Veranstaltungen wie die Fußball-Weltmeisterschaft 1986 in Mexiko und die Europameisterschaft 1988 in Deutschland.



Raumdeckung: Der Omega Caravan bietet den Spielern aus Bayern viel Platz für sich und den Transport der Ausrüstung



Auf der Überholspur: Mittelfeldspieler Olaf Thon



Ausnahme: Trainer Jupp Heynckes trainiert seine Jungs nicht immer vom Omega 3000 aus

Im Blickpunkt: Der FC Bayern – ein Opel-Team

Bayern-Manager Uli Hoeneß zum Vertrag

Basis für die Zukunft

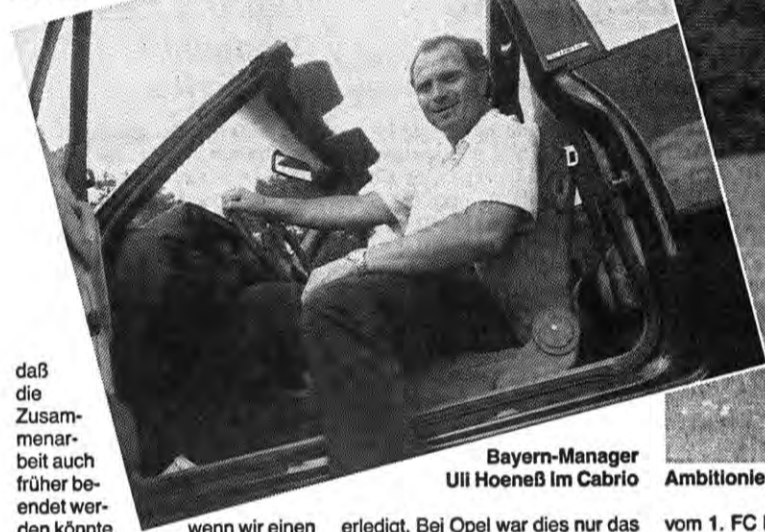
op München. Der Manager des Fußballvereins FC Bayern München nahm in einem Interview Stellung zum aktuellen Thema „Zusammenarbeit mit Opel“.

Frage: Der Sponsorvertrag mit Computerhersteller Commodore wäre noch ein Jahr gelaufen. Wie kam es zum Wechsel zu Opel?

Uli Hoeneß: Commodore hat in fünf Jahren der Zusammenarbeit einen Bekanntheitsgrad von 90 Prozent erreicht und wollte mehr in Service und Technik investieren. Man signalisierte uns,

Frage: Wie lange läuft der Vertrag?

Uli Hoeneß: In den Verträgen steht, daß wir uns über eine Verlängerung rechtzeitig unterhalten werden. Das wichtigste ist für mich aber, daß Opel nicht nur Geld investieren will, sondern auch intensiv mit uns zusammenarbeiten wird. Der FC Bayern hatte einmal einen Partner, für den war die Sache eigentlich mit der Vertragsunterschrift



Bayern-Manager Uli Hoeneß im Cabrio

daß die Zusammenarbeit auch früher beendet werden könnte, wenn wir einen neuen Vertragspartner hätten. Deshalb machte ich mich auf die Suche nach einem neuen Hauptsponsor.

Frage: War Opel für den FC Bayern der Wunschpartner?

Uli Hoeneß: Ich habe mich an großen Firmen mit europäischer Ausstrahlung und einer weltweiten Konzernstruktur orientiert. Bei Opel, dessen vorbildliches Sportsponsoring im Tennis, Tischtennis und Handball ich kannte, fand ich sofort Gesprächsbereitschaft. Die Verhandlungen liefen vom ersten Kontakt an in einer sehr angenehmen Atmosphäre. Wir haben in allen Fragen für beide Seiten stets die richtigen Kompromisse und damit die Basis für eine längere Zusammenarbeit gefunden.

erledigt. Bei Opel war dies nur das Startsignal, die Sache mit Leben zu erfüllen.

Frage: Was sind die Ziele des FC Bayern, die auch mit Hilfe des neuen Hauptsponsors angestrebt werden?

Uli Hoeneß: Wir wollen eine attraktive Mannschaft mit internationalem Zuschnitt aufbauen, die ein gutes sportliches und dynamisches Image besitzt. Dies ist ja ganz im Sinne der neuen Opel-Linie.

Frage: Der FC Bayern verstärkt den Angriff?

Uli Hoeneß: Ja. Spiele können zwar auch in der Abwehr entschieden werden, doch attraktiv werden sie alleine durch einen guten Angriff, der für Torraumszenen und die zum Sieg nötigen Treffer sorgt. Deshalb haben wir neben Kohler



Ambitioniert: Spieler Hansl Dorfner, Stefan Reuter und Olaf Thon mit dem sportlichen Corsa GSi

vom 1. FC Köln und Schwabl vom 1. FC Nürnberg mit dem Jugoslawen Radomir Mihailovic von Dinamo Zagreb und dem Schotten Ian McInally von Aston Villa zwei europäische Spitzenmänner geholt.

Frage: Ist ein Grund der Zuschauerermisere im deutschen Fußball vielleicht das Fehlen von Stars und Persönlichkeiten in den Teams?

Uli Hoeneß: Der FC Bayern hat da ja keine Probleme, der Zuschauerschnitt von rund 30 000 ist so hoch wie in den besten Jahren. Trotzdem wollen wir hier etwas tun. Die Zuschauer wollen Stars, Individualisten, die sich in kein Schema pressen lassen. Wir haben nach wie vor große Talente in der Bundesrepublik, doch die sind wie Thon, Reuter, Möller, Riedle oder

Hässler eigentlich noch im Aufbau. Der Fehler ist, daß man solchen Spielern eigentlich zu wenig Zeit zum Reifen läßt. Da müssen alle, Vereine, Zuschauer und Medien, einfach geduldiger werden.

Frage: Der FC Bayern wollte diese Geduld schon in der letzten Saison aufbringen...

Uli Hoeneß: Wir hatten nach dem Weggang von Pfaff, Matthäus, Brehme, Michael Rummenigge und Eder eigentlich nur einen UEFA-Cup-Platz und nicht den Titel im Visier. Wir hatten nur Spieler aus Vereinen geholt, die nicht an der Spitze mitspielen. Und da dauert es normalerweise ein, zwei Jahre, bis die lernen, nach vorne und immer auf Sieg zu spielen. Die Mannschaft hat sich unter Trainer Heynckes aber schneller gefangen, als man erwarten konnte und deshalb verdient den Titel geholt. Solche Spiele wie in Mailand oder Köln waren keine Zufallsergebnisse. Nur große Mannschaften spielen normalerweise unter großem Druck so gut. Wir haben es getan und zweimal 3:1 gewonnen.

Frage: Die Zielrichtung für die

neue Saison kann deshalb nur zwölfter Titelgewinn heißen?

Uli Hoeneß: Alles andere wäre Understatement, das uns nun wirklich niemand abnehmen würde.

Frage: Und möglichst weit im Europapokal der Landesmeister kommen...?

Uli Hoeneß: Selbstverständlich. Schließlich ist neben dem sportlichen Lorbeer dabei auch viel zu verdienen. Die Gesamteinnahmen gegen Inter Mailand und SSC Neapel waren für den FC Bayern beispielsweise fast so hoch wie die ganzen Bundesliga-Einnahmen.

Frage: Wäre eine Europaliga ein Ziel?

Uli Hoeneß: Für die Vereine, die dabei wären, könnte dies eine feine Sache sein. Für die nationale Liga wäre das aber ein Fiasko.

Frage: Die Bundesliga-Reform wurde vorerst abgeschmettert. Ist eine Verkleinerung der Bundesliga ein Schritt zur Verbesserung der Situation und zu besseren Spielen?

Uli Hoeneß: Man sollte Reformen erst in der Praxis ausprobieren. Wenn es nichts bringt, muß

man einen Entscheid auch zurücknehmen. Auf jeden Fall wäre die Reduzierung auf 16 Klubs ein erster Schritt in die richtige Richtung. Neben einer Konzentration der guten Spieler bliebe mehr Zeit zur Regenerierung und noch mehr Zeit für die Nationalmannschaft. Doch es müßten auch andere Dinge rings um den Fußball verändert werden.

Frage: Was sind Ihre Pläne?

Uli Hoeneß: Fußball entwickelt sich in Richtung Freizeitunterhaltung. Deshalb darf er nicht mehr alleine stehen, es muß Erlebnis und Ereignis dazukommen. Ich kann mir da vieles vorstellen. Vom Kindergarten im Stadion, der auch die Frau in Ruhe Fußball schauen läßt, über den Biergarten bis zum kulturellen Programm. Die Gesellschaft mit Chris de Burgh und dem Feuerwerk bei unserem letzten Spiel zielt in diese Richtung. Da kann man schöne Pakete schnüren, die bei fünf Stunden Unterhaltung auch einen angemessenen Preis wert sind und auch andere Zielgruppen zum Fußball bringen.

Der Vorstand zum Sportsponsoring

Fußball ergänzt Tennis-Engagement

op Rüsselsheim. „Mit Sportsponsoring verfolgt Opel Ziele wie Imageveränderung, Profilierung der Marke und Erschließung neuer Zielgruppen“, betonen Georg Hehner, Vorstand für Verkauf, und Horst P. Borghs, Vorstand für Öffentlichkeitsarbeit. Die Zusammenarbeit mit dem FC Bayern spielt dabei als Ergänzung zum Tennis-Engagement eine wichtige Rolle.

Frage: Warum engagiert sich der Automobilhersteller Opel seit einigen Jahren verstärkt im Sport?

Borghs: Die Adam Opel AG hat eine lange Sportgeschichte, die auf die Gründerfamilie zurückgeht. Auch im Motorsport gehörte Opel zu den Pionieren. Deshalb mußten wir eigentlich nur eine gute Tradition neu beleben. Wir verfolgen mit Sportsponsoring Imageveränderung, Profilierung der Marke und Erschließung neuer Zielgruppen.

Frage: Das Unternehmen förderte bisher vor allem Tennis, Tischtennis und Handball. Warum jetzt das Engagement im Fußball?

Hehner: Wir haben uns für dynamische Ballsportarten entschieden, die zum jungen und sportlichen Image der neuen Modelle

passen. Fußball ist für uns dabei Ergänzung zum Tennis. Obwohl Steffi Graf und das deutsche Davis-Cup-Team um Boris Becker haben Tennis sehr populär gemacht. Als Volumenhersteller braucht Opel aber alle Bevölkerungsschichten. Und kein Sport bewegt weltweit so viele Leute wie Fußball.

Frage: Weshalb arbeitet Opel mit dem FC Bayern München zusammen?

Hehner: Der FC Bayern ist nicht nur sportlich – denken Sie nur an die Cup-Erfolge – der erfolgreichste Verein: Er ist mit 13 000 Mitgliedern auch der größte Klub und hat die meisten Fans in Deutschland und im benachbarten Ausland. Zu seinen Heim- und Auswärtsspielen in der Bundesliga kommen die meisten Zuschauer und bei den Europapokal-Begegnungen fiebert die Nation am Bildschirm mit. Der FC Bayern arbeitet auch außerhalb des grünen Rasens in jeder Beziehung professionell und erfolgreich.

Frage: Wie zahlt sich Sportsponsoring für Opel aus?

Borghs: Natürlich läßt sich nicht auf Heller und Pfennig berechnen, wie sich unser Sportengagement

auswirkt. Das kann man aber auch bei anderen öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten nicht immer feststellen. Für uns gehört Sportsponsoring zu einem ausgewogenen Konzept der Kommunikation. Ein unverwechselbares Marken- und Unternehmensprofil wird in Zeiten, in denen die Produktunterschiede geringer werden, immer wichtiger. Erst kürzlich ergab eine Analyse, daß 45 Prozent der Bevölkerung unser Tennisengagement positiv bewerten und daß wir im Bereich Sportlichkeit der Produkte hinter einer bayerischen Marke auf Platz zwei liegen.

Frage: Kritiker behaupten, der Sport gerate immer mehr in Abhängigkeit von Medien und Wirtschaft.

Borghs: Die Gefahr der Abhängigkeit muß man sehen und ihr begegnen. Opel baut durch Sponsorverträge kein Druckpotential auf. Wir würden uns beispielsweise nie in Steffis Turnierkalender oder die Saisonplanungen des FC Bayern einmischen. Als Sponsor kann man langfristig nur mit dem Sport und den Sportlern gewinnen, wenn Eigenständigkeit und Ideale des Sports geachtet werden.

Gewinnen Sie mit dem FC Bayern

Jetzt verlost die Opel Post Bayern-Accessoires! Der FC Bayern hat zehn Bälle und zehn Opel-T-Shirts mit den eigenhändigen Unterschriften der Spieler für die Opel-Mitarbeiter zur Verfügung gestellt. Der Gewinner des ersten Preises erhält außer dem Ball noch eine Videokassette mit den schönsten Spielszenen der Bayern-Elf. Den Abschnitt mit der Preis-

frage schicken Sie bis zum 1. August an die Redaktion Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim.

Wie oft wurde der FC Bayern München Deutscher Meister?

.....mal

1.Preis Videokassette und Fußball

2.-10. Bayern-München-Bälle

11.-20. T-Shirts

Name

Straße

Wohnort

Bochumer Berufsausbildung feierte

Nachwuchschancen

op Bochum. Das freute die Auszubildenden und Ausbilder im Bochumer Werk II besonders: Einen Tag arbeitsfrei und die Einladung zu einem Festessen spendierte ihnen Wolfgang Strinz, der Direktor der Werke an der Ruhr. Der Anlaß: Seit 25 Jahren werden in Bochum Facharbeiter ausgebildet.

Zahlreiche Gäste folgten der Einladung zur Feierstunde am 23. Juni ins Ausbildungszentrum. Auch Louis R. Hughes, erst seit kurzer Zeit Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG, hatte sich seinen Besuch nicht nehmen lassen. In seiner Rede zog er für sich die Bezeichnung „neues Mitglied der Opel-Familie“ vor, das selbst noch in einer Phase sei, in der er „ständig und intensiv dazulernen“ müsse – ein verbindliches Element.

Dem neuen Chef scheint das besonders am Herzen zu liegen. Denn Anerkennung zollte ihm der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Günter Perschke: „Noch nie war ein Generaldirektor bei einer vergleichbaren Feier in Bochum. Damit kehrt Frische und Mut bei uns ein!“

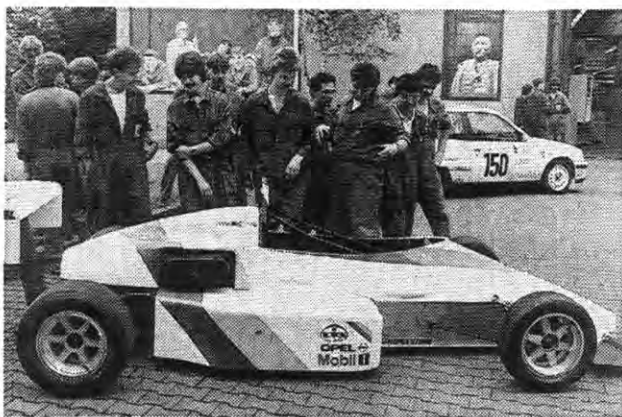
Mit fünf Ausbildern und 74 Lehrlingen begann am 1. April 1989 der Ausbildungsbetrieb (siehe auch Opel Post 6/1989). Von diesem ersten Jahrgang arbeiten heute noch zwölf Absolventen als Facharbeiter und drei als Ingenieure in den Bochumer Werken.

Von Anfang an als Ausbilder ist Heinz Plattfaut dabei, heute Leiter der Berufsausbildung. Seine erfolgreiche Arbeit und die seiner

Kollegen wurde auch von den Abschlußprüfungen des letzten Jahrgangs bekräftigt: Von 126 Auszubildenden bekamen 30 Prüflinge in beiden Prüfungsteilen die Note „sehr gut“, weitere 37 wurden in einem Teil mit „gut“ und im anderen mit „sehr gut“ bewertet.



Heimspiel: Werksdirektor Strinz am Rednerpult



Pausenfüller: Auszubildende am Opel Lotus



Besuch: Vorstandsvorsitzender Hughes informierte sich über die Bochumer Ausbildung

Fachliche Weiterbildung

Semester beginnt

flo Rüsselsheim. Die Fachliche Weiterbildung beginnt ihr neues Semester am 4. September. Eine Broschüre mit dem Kursverzeichnis, Hinweisen und Anmeldeformularen ist jetzt erhältlich.

Neue Wege geht jetzt die Fachliche Weiterbildung bei der Information über Kursangebote. Statt des früheren Anschlags am Schwarzen Brett gibt es nun nur noch die Broschüre. Sie wird allerdings über einen Verteiler im Werk verschickt. Je zwei Exemplare erhalten auch Meister und Gruppenführer. „Wir erhoffen uns eine Berater-

funktion der Vorgesetzten“, erklärt Abteilungsleiter Josef Hans Wagner.

Interessierte Mitarbeiter können sich die 72seitige Broschüre aber auch direkt besorgen. Es gibt sie am Portal N 35 oder bei Sylvia Daut, Gebäude N 40, Telefon 4226. Dort werden bis zum 10. August auch die Anmeldungen angenommen.

Das Kursangebot für das Wintersemester 1989/90 umfaßt 64 Lehrgänge. Wegen des großen Interesses wurde die Zahl der Informatikkurse verdoppelt. Auch Sprachen werden gern bei der Fachlichen Weiterbildung gelernt.

Hüskes folgt Gensert

Wechsel in Zürich

op Zürich. Der ehemalige Rüsselsheimer Werksdirektor Hans Hüskes ist neuer Executive Director für die Komponenten- und Montagewerke in Europa. Der 60jährige ist damit Nachfolger von Hans Gensert, der nach über 50jähriger Betriebszugehörigkeit in den Ruhestand trat. Hüskes ist seit 1957 bei Opel. Bekannt wurde er als Werksdirektor in Saragossa und als Generaldirektor von General Motors Continental (Antwerpen) und GM España. 1987 war er der erste Werksdirektor im Stammwerk. Gensert wurde zu Wochenbeginn im Opel-Forum verabschiedet. Der Vorstand sprach ihm dabei den Dank des Unternehmens aus.

In den Werksferien:

Zubehörverkauf ist geschlossen

il Rüsselsheim. Der Zubehörverkauf an Werksangehörige ist von Montag, 17. Juli, bis Freitag, 4. August, an allen drei Standorten wegen der Werksferien geschlossen. Dagegen steht der Verkauf von Jahreswagen und die Fahrzeuglieferung in dieser Zeit mit Einschränkungen zur Verfügung.

Kfz-Briefe

Werksausweis mitbringen

op Kaiserslautern. Mitarbeiter, die einen Kfz-Brief von der Personalabteilung zur Vorlage beim TÜV ausleihen – beispielsweise für Eintragungen –, müssen unbedingt auch ihren Werksausweis mitbringen und vorlegen. Darauf hat jetzt die Personal- und Sozialabteilung des Werks Kaiserslautern hingewiesen. Dies verhindere unnötige Zeitverzögerungen und vermeidbare Verärgerungen.

MSC „Ruhr Blitz“

Sieg für Jörg Konen

op Bochum. Zwei Siege und ein zweiter Platz sind die bisherige Bilanz für Jörg Konen vom MSC „Ruhr Blitz“ in der Rallye-Saison 1989. In der „RTL Rallye Wuppertal“ errang Konen auf Kadett GTE seinen zweiten Klassensieg. Mit 120 Teilnehmern war die gesamte westdeutsche Rallye-Elite am Start. In der Klasse „G3“, die mit 13 Startern stark besetzt war, fuhr er in allen Sonderprüfungen Bestzeiten. Bei dem zum „Warsteiner Rallye Cup“ zählenden Lauf konnten Jörg Konen und sein Copilot und Onkel Dirk Konen neben wertvollen Pokalen wichtige Punkte sammeln. Vater Klaus, der den Service übernommen hat, macht den Familien-Clan komplett.

Die Polizei setzt auf den Vectra

op Rüsselsheim. Einen neuen Arbeitsplatz bekamen jetzt 50 Polizisten. Sie übernehmen je einen Vectra als Streifenwagen. Zur Übergabe war sogar extra der oberste Dienstherr der hessischen Polizei, Innenminister Gottfried Milde (rechts), nach Rüsselsheim gekommen. Den symbolischen Schlüssel, den ihm Verkaufsvorstand Georg Hehner zuvor übergeben hatte, reichte der CDU-Politiker gleich an den Darmstädter Schutzpolizei-Einsatzleiter Richard Huber weiter. Die 50 Vectra-Limousinen gehören zu einem Kontingent von 502 Polizeiautos, die Hessen in diesem Jahr bei Opel kauft.

Großes Interesse für Opel

Prominente im Werk

op Rüsselsheim. Unter den vielen tausend Werksbesuchern der vergangenen Monate waren auch etliche Prominente. So stattete Eleonore Kirchner von Opel, eine Enkelin des Werksgründers, dem Unternehmen einen Besuch ab, und der Country & Western-Star Dave Dudley sah sich die Produktion an.

Für kurze Zeit wurde die Geschichte der Familie Opel und des Unternehmens lebendig. Eleonore Kirchner von Opel, die Tochter des Geheimrats Wilhelm, betrachtete die Guß-Portraits von Adam und Sophie Opel im Adamshof nahe dem Hauptportal und wußte zu beiden zahlreiche Anekdoten zu berichten. Den Blick zurück warf



Werksgründer-Enkelin Kirchner



Dave Dudley: Nach dem Werksbesuch in den Truck