

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Opel Post



Neue Jobs und Sonderschichten

Weiter hohe Nachfrage

op Rüsselsheim/Bochum/Kaiserslautern. Die anhaltend gute Automobilkonjunktur wirkt sich auch für die Gesamtbelegschaft positiv aus. So schlossen Ende August die Geschäftsleitung der Rüsselsheimer Werke und der Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung, die die Einstellung von 500 neuen Mitarbeitern sowie zehn weiteren Sonderschichten vorsieht.

Um das weiter ansteigende Produktionsprogramm aufgrund der hohen Nachfrage nach Vectra und Omega erfüllen zu können, werden die 500 neuen Mitarbeiter für ein Jahr befristet in der Produktion eingestellt. Gleichzeitig werden ebenso viele bestehende Zeitverträge entfristet, wobei mit den Verträgen mit der längsten Laufzeit begonnen wird.

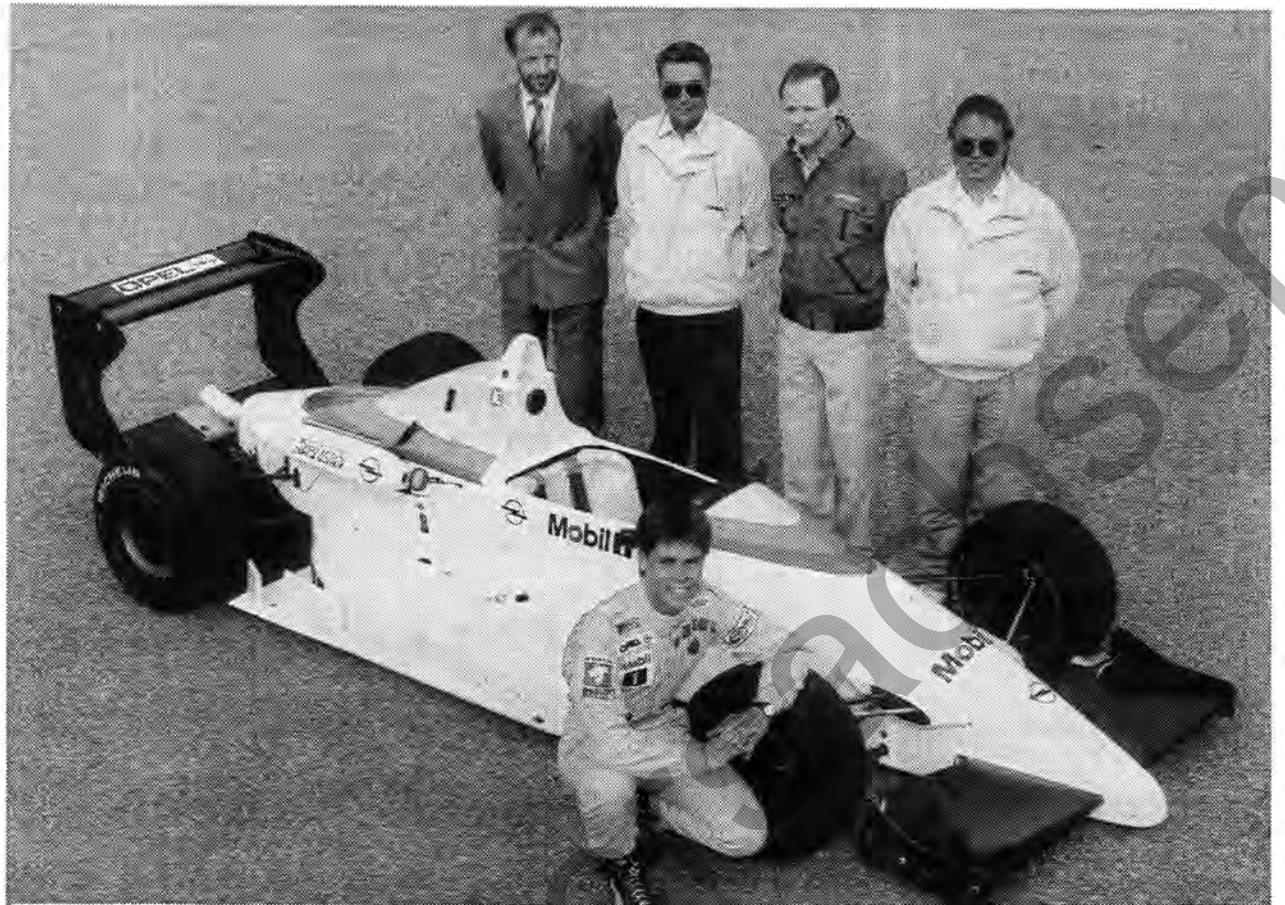
Betriebsratschef Richard Heller kommentierte die Entfristung gegenüber der Opel Post als „gutes Zwischenergebnis“. Ziel der Betriebsratsarbeit sei jedoch die Übernahme aller Betroffenen. Von der Geschäftsleitung wurde darauf hingewiesen, daß allein in den Rüsselsheimer Werken seit Jahresanfang über 1500 neue Mitarbeiter eingestellt wurden.

Die jetzt ebenfalls vereinbarten zehn Sonderschichten werden an Samstagen in den Monaten September, Oktober, November und Dezember gefahren. Bereits im ersten Halbjahr hatte es zehn Sonderschichten gegeben. In den Bochumer Werken wurden

wegen der großen Nachfrage nach dem Kadett ebenfalls neue Sonderschichten bis zum Jahresende vereinbart. In der Fahrzeugproduktion werden von September bis Dezember zehn Sonderschichten an Samstagen gefahren, in der Motoren- und Getriebefertigung 18 zusätzliche Schichten. Hierzu kommen noch neun Nachtschichten.

Im Werk Kaiserslautern, das unter anderem Motoren und Preßteile für Kadett, Vectra und Omega liefert, läuft die Produktion in einigen Bereichen 139,5 Stunden in der Woche. Das Pfälzer Werk hat zudem in den vergangenen zehn Monaten 355 neue Mitarbeiter eingestellt, die heute alle einen unbefristeten Arbeitsvertrag haben.

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres erzielte Opel in der Bundesrepublik mit über 282 000 Neuzulassungen einen Zuwachs von 6,3 Prozent. Der Marktanteil lag bei 16 Prozent gegenüber 15,4 Prozent im Vorjahr. Auch die Bilanz in Europa kann sich sehen lassen: Ende August war der Marktanteil auf rund 11 Prozent gestiegen.



Premiere in der Formel 3

op Nürburgring. Mit einem achten Platz beendete Frank Krämer den 10. Lauf zur Deutschen-Formel-3-Meisterschaft am vergangenen Wochenende auf dem Nürburgring. Krämers Reynard 893 war mit einem Zweiliter-16V-Triebwerk aus dem Opel Kadett GSI

bestückt, das in dem Formel-Renner 126 kW/172 PS leistet. Opel-Sportchef Karl Mauer kommentierte das erfolgreiche Debüt als „logische Fortsetzung dessen, was wir 1988 mit der ‚Opel-Lotus-Challenge‘ begonnen haben“. Das Team: Sportchef Mauer, Mitarbeiter Helle Bein, Tuner Siegfried Spiess, Teamchef Horst Schübel (v.l.) und Reynard-Opel-Pilot Frank Krämer.

Arbeitsplätze bleiben erhalten

Niederlassung Berlin wird selbständig

op Berlin. Die Adam Opel AG plant den Verkauf ihrer Niederlassung im Berliner Stadtteil Tempelhof. Die Filiale, die seit 1906 in Berlin existiert, soll künftig als selbständiger Opel-Händlerbetrieb weiterarbeiten; die rund 150 Mitarbeiter der Niederlassung werden von dem künftigen Opel-Vertragshändler übernommen.

Die Filiale in der Bessemerstraße ist seit 1973 der letzte Stützpunkt in der Bundesrepublik und West-Berlin, den Opel noch in eigener Regie betreibt. Nach der Umstellung des Vertriebssystems auf Vertragshändler und Anerkannte Opel-Servicestellen im Jahre 1967 hatte sie

ihre ehemalige Großhändlerfunktion verloren. Jahrzehntelange Erfahrungen zeigen, daß der Verkauf und der Kundendienst von Opel-Automobilen am besten mit leistungsfähigen Vertragshändlern funktioniert. Für den Absatz der Fahrzeuge bietet ein Vertriebssystem mit eigenen Niederlassungen deshalb keine Vorteile.

Mit dem geplanten Verkauf wird sich für die rund 150 Beschäftigten in der Berliner Filiale nichts ändern: Alle werden vom neuen Besitzer übernommen und darüber hinaus wird die Adam Opel AG dafür Sorge tragen, daß die Interessen der Belegschaft im Rahmen der tarifrechtlichen und sozialen Bestimmungen berücksichtigt wer-

den. Dies gilt insbesondere auch für die Altersversorgung.

Ein Zeitpunkt für den Verkauf steht zur Zeit noch nicht fest, der Jahreswechsel wird allerdings als möglicher Termin gehandelt. Die Fortführung des Unternehmens als Opel-Händlerbetrieb wird indes vertraglich abgesichert. Dabei geht es nicht nur um das soziale Prinzip, sondern auch um handfeste geschäftliche Interessen: In Berlin wurden 1988 rund 9000 Opel-Automobile verkauft. Allein 30 Prozent davon, also rund 2800 Fahrzeuge, wurden durch die Niederlassung abgesetzt.

Opel hält im Westen der geteilten Stadt einen Marktanteil von 15 Prozent.



Bald selbständiger Händlerbetrieb: Opel-Niederlassung Berlin

Grippezeit naht

Jetzt impfen

flo Kaiserslautern/Rüsselsheim. Optimalen Schutz gegen die Grippeviren, die im nächsten Winter bestimmt wieder grassieren, gewährleistet eine Schutzimpfung. Die bietet der Werksärztliche Dienst jetzt in den Werken Kaiserslautern und Rüsselsheim. Kostenlos können sich Mitarbeiter des Stammwerks vom 11. September bis Ende Oktober in allen drei Sanitätsstationen die schützende Injektion geben lassen. Eine Voranmeldung ist nicht erforderlich. Im Pfälzer Werk wird vom 18. bis 22. September geimpft. Meldelisten liegen in den Bereichen aus.

Betriebsrenten

Erhöhung rückwirkend

op. Für knapp 4000 ehemalige Mitarbeiter der Adam Opel AG beziehungsweise deren Hinterbliebenen werden die Betriebsrenten rückwirkend zum 1. Januar 1989 um 0,91 Prozent erhöht.

Von der Anhebung begünstigt sind Renten, die erstmalig 1973, 1976, 1982 und 1985 gewährt wurden. Anfang September wurden die erhöhten Renten und die Nachzahlungen für die Monate Januar bis August überwiesen.

Calibra auf der IAA

Der Star



Der neue Calibra ist der Star der IAA. Lesen Sie mehr über das sportliche Coupé auf den Seiten vier und fünf.

IAA Alles über Opel auf der Frankfurter IAA erfahren Sie auf der Seite drei dieser Ausgabe.

Kaufmännische Lehre stand am Anfang

Georg Hehner wurde 60

op Rüsselsheim. Der Verkaufschef der Adam Opel AG, Georg Hehner, wurde am 26. August 60 Jahre alt. Der gelehrte Kaufmann gehört dem Vorstand seit Februar 1986 an. Während dieser Zeit hat Hehner wesentlich zum Erfolg der Marke Opel beigetragen.

So hatte der Opel-Verkaufschef maßgeblichen Anteil am neuen Auftritt in der Werbung, dem verstärkten Engagement im Sport, der Einführung von Omega, Senator und Vectra sowie der spektakulären Offensive zur Schonung der Umwelt durch die serienmäßige Ausrüstung aller Opel-Modelle mit dem geregelten Katalysator.

Georg Hehner absolvierte nach seinem Abitur ab 1949 eine kaufmännische Lehre bei Opel. Weitere Stationen auf dem Weg nach oben: Auslandsaufenthalt in Santiago de Chile, Distriktleiter und



Trendsetter: Georg Hehner

seit 1969 Leiter der Verkaufszone West. Danach arbeitete Hehner als Leiter der Außenorganisation, Verkaufsleiter Deutschland, Verkaufsleiter Export und Direktor der Export Organisation. Vor seiner Berufung in den Vorstand war Hehner als Direktor für den Inlandsvertrieb verantwortlich.

Hit auf Hit

Opel produziert derzeit einen Hit nach dem anderen. Nicht nur bei den Autos und in der Modellpolitik. Das Lied, mit dem die Rundfunk- und Fernsehwerbung für den serienmäßigen Katalysator unterlegt ist, findet sich plötzlich wieder in der Hitparade. Der 30 Jahre alte Louis-Armstrong-Titel „What a Wonderful World“ rangierte in der Publikumsgunst im August auf Platz acht.



Generationswechsel: Noch kann man alte und neue Schriftzüge nebeneinander im Werk betrachten. Der Vergleich der bisherigen Schrift am Opel-Turm und des brandneuen am TEZ macht den Unterschied deutlich. (Siehe auch Seite 12.)

Werksberufsschule feierte 75jähriges Bestehen

Stattlich statt staatlich

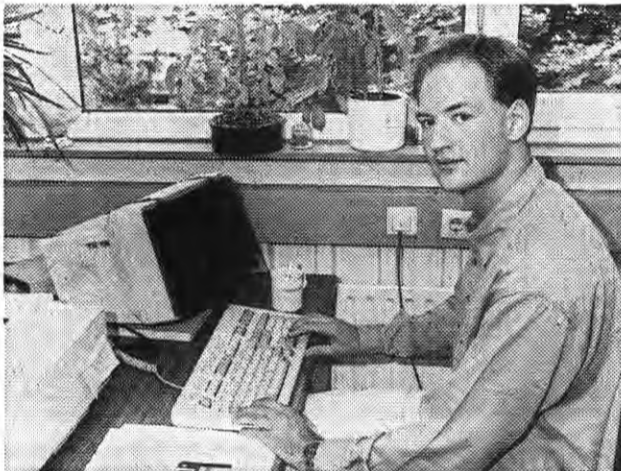
flo Rüsselsheim. „Der ist prima; auch wenn ich etwas wissen will, das über den Ausbildungsplan hinausgeht, hilft er“, sagt Yvonne Gernandt über ihren Meister Heinrich Müller. Die Fahrzeugpolsterin ist sicher, einen optimalen Ausbildungsplatz gefunden zu haben. Sie und ihre Azubi-Kollegen Anja Kaul und Andreas Müllender geben auch der Werks-Berufsschule gute Noten. Es gebe ein gutes Zusammenspiel zwischen Meistern und Lehrern, betonen sie.

„Wenn wir in der praktischen Ausbildung gerade etwas neues lernen, kommt das Thema zeitgleich auch in den Unterricht“, sagt die Büroassistentin Anja Kaul. Eine Freundin, die bei einer kleinen Firma lernt und die staatliche Berufsschule besucht, kennt diesen Vorteil nicht. Und auch innerhalb der Opel-Berufsschule wird gut koordiniert. „Über die historischen Hintergründe der Sozialversicherung haben wir in Geschichte gesprochen, bevor die kaufmännischen Aspekte dran waren“, berichtet Andreas Müllender, Industriekaufmann im zweiten Lehrjahr.

Doch der 22jährige weiß auch, wo sich die Opel-Berufsausbildung und die Schule verbessern ließen. „Ich würde gern mehr über Computer-Grundlagen erfahren. Dafür fehlt es aber an der Ausstattung.“ Ein anderes Problem sieht Yvonne Gernandt in der geringen Motivation einiger Mitschüler und -auszubildenden, die ihren Wissensdurst eher hemmen. „Das liegt vielleicht auch daran, daß jüngere Kollegen



Stichhaltige Ausbildung: Fahrzeugpolsterin Yvonne Gernandt



Computer-Arbeiter: Industriekaufmann Andreas Müller



Erinnerungen: Jakob Hauf ging 1914 zur Berufsschule

Jakob Hauf gehörte zum ersten Jahrgang

Ein Veteran erinnert sich

Rüsselsheim. Ostern 1914: 440 Lehrlinge finden sich am Portal des Opel-Werks ein. Heute ist ihr großer Tag. Sie beginnen ihre Lehre. Auch der 14jährige Jakob Hauf gehört dazu. Er tritt seine Ausbildung in der Sattlerei an. „Eine Lehre bei Opel war etwas besonderes“, erzählt der heute 89jährige im Gespräch mit der „Opel-Post“ und denkt dabei etwas melancholisch zurück.

Der große Tag für die Lehrlinge war auch ein bedeutender Tag für das Unternehmen. Die werkseigene Berufsschule nahm ihre Arbeit auf. Doch kaum waren die Jungen im Konfirmationsanzug angetreten, hatten sich einige Wochen ans Berufsleben gewöhnt, machte der Weltkrieg die schönsten Träume zunichte. Die jungen Burschen wurden zu Soldaten gemacht. Die Lehrzeit war unterbrochen.

Jakob Hauf erinnert sich: „Ich wurde damals in eine Kompanie nach Mainz kommandiert und hatte Angst, daß meine Lehrzeit zu Ende ist.“ Doch es kam anders. Nach knapp einem Jahr ging er wieder ins Werk. Direkt vom Meister ausgebildet, hatte er nur kurze Zeit auf der Schule verbracht. Aber eines ist ihm heute noch vertraut: „Es war nie streng und hat mir immer Spaß gemacht.“

Ach ja, die Zeit als er alleine einen Opel-Laubbrosch vor sich hatte. „Den machst du alleine fertig“, ordnete der Meister an und Jakob Hauf ging an die Arbeit. Den

Polsterhammer in der rechten Hand, die Nägel im Mund, verkleidete er das Automobil. Handarbeit war seine Passion und als er gerade 19 Jahre alt geworden – den Auftrag erhielt, ein Modell für die Automobilausstellung in Berlin alleine zu polstern, legte er sich mächtig ins Zeug.

Vor Verantwortung hat sich der junge Mann nie gedrückt. So war es nicht verwunderlich, daß er schon mit 24 Jahren zum Werkmeister aufgestiegen war. Das war 1924. „Ich sollte die Arbeit am Fließband kontrollieren, ging aber oft selbst an die Nadel und polsterte ein Auto“, erzählt er. Daß er in der Opel-Schule, wie die Werksberufsschule bei den älteren Jahrgängen heute noch heißt, nur kurze Zeit verbracht hat, stimmt ihn gerade in einem Punkt traurig: Durch den Krieg fehlen ihm noch heute knapp sieben Monate seiner Ausbildungszeit.

Als es nach dem Zweiten Weltkrieg wieder losging, stand Hauf voll im Aufbau der Produktion. Mittlerweile war er zum kompetentesten Ansprechpartner für die jüngeren Kollegen geworden. Er gab Tips, legte besonderen Wert auf Qualität und Engagement. Jakob Hauf war mit der Firma verwachsen. Als er nach 50 Jahren im Berufsleben 1964 in Rente ging, konnte er mit Stolz auf seine Arbeit blicken. Er hatte einiges in seinem Leben erreicht. Karlheinz L. Knöss

Feierlicher Festakt im Opel-Forum

Duales System unter einem Dach

op Rüsselsheim. Ein Ehrengast konnte zum akademischen Festakt der Werksberufsschule nicht kommen: Der ehemalige Schüler und jetzige Bundesarbeitsminister Norbert Blüm wallfahrte zur Schwarzen Madonna von Tschenschow. Dafür war ein Schüler des ersten Lehrjahrgangs 1914 dabei. Jakob Hauf, geboren 1900, folgte den Reden aufmerksam und bewunderte danach gebührend die Opel-Nähmaschine im Ausstellungsraum – ein Stück aus seiner Anfangszeit.

Der akademische Festakt war der Höhepunkt der Feierlichkeiten zum 75jährigen Bestehen der „Berufsbildenden Schulen der Adam Opel AG“, wie die Berufsschule offiziell heißt. Bereits im Juli hatten Schüler und Lehrer eine gemeinsame Schiffsfahrt auf dem Rhein unternommen. Ein weiterer Punkt war das Sportfest gewesen. Alle Festakt-Redner, unter ihnen der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes, Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt und der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende



Azubi Anja Kaul

eben andere Interessen haben“, vermutet die 21jährige. In ihrer Gruppe sind viele Mitschüler 16 bis 18 Jahre alt.

Anja Kaul kennt diese Schwierigkeiten. Wie Yvonne Gernandt und Andreas Müllender hat sie das Abitur gemacht, bevor sie die Ausbildung bei Opel begann. „Eine ganze Woche Bruchrechnung langweilen dann nur, zumal man die Zeit sicher besser nutzen könnte.“ Vor der Prüfung stauete sich nämlich gern der noch nicht behandelte Lehrstoff.

Insgesamt vermittelt ihn die Berufsschule aber recht effektiv. „Wir haben zwei Tage pro Woche Schule und sind den Rest in den Abteilungen. Das ist besser als der Blockunterricht“, meint Anja Kaul. In staatlichen Berufsschulen führt der nämlich dazu, daß die Auszubildenden wochen- oder monatelang nicht im Betrieb sind.

Für die Opel Post hat das Trio im zweiten Lehrjahr schon mal darüber nachgedacht, ob es eine Ausbildung bei Opel weiterempfehlen könne. Alle drei wollen zwar prinzipiell nur über den eigenen Lern-Beruf urteilen. Ansonsten war die Meinung einhellig: „Aber klar.“

Teamorientierte Berufsausbildung

„Generalisten, nicht Spezialisten“

flo Rüsselsheim. Die Werksberufsschule wird in der Zukunft ihre Anstrengungen noch verstärken, „Generalisten statt Spezialisten“ auszubilden. Diese Ansicht vertreten der Leiter der Berufsausbildung, Dr. Manfred Becker, und Schulleiter Dr. Ludwig Dietze, gegenüber der Opel Post.



Schulleiter Dr. Ludwig Dietze

„Der Nachwuchs soll sich erst nach der Ausbildung spezialisieren“, fordert Becker. Die ersten Schritte in diese Richtung seien nach der Neuordnung der industriellen Elektro- und Metallberufe bereits vollzogen worden. Und bei

der Teamorientierten Berufsausbildung (TOB) habe die Opel-Berufsschule sogar eine Führungsrolle übernommen. Diesen Vorsprung will Dietze nutzen, um nun auch bei den kaufmännischen Berufen die geplante Neuordnung zügig zu verwirklichen.

Ziel der Berufsschule und der gesamten Berufsausbildung muß es nach den Worten von Dr. Manfred Becker sein, „die jungen Menschen zum Weiterdenken über die eigene Arbeit hinaus“ anzuleiten. Und dabei sind auch Veränderungen im Unterricht zu erwarten. „Schließlich ist die Qualität des Lernens die Voraussetzung für die Qualität der Arbeit“, resümiert Becker.

Studenten-Olympiade

Opel-Läufer trugen Feuer

op Bochum. Das olympische Feuer der „Universiade“, das während der Weltspiele der Universitätsportler vom 22. bis 30. August in Duisburg brannte, wurde vor der offiziellen Eröffnung der Spiele durch das Ruhrgebiet getragen. Mit dabei: Herbert Hahn, Vorsitzender der Laufgemeinschaft Opelaner und Mitglied des Betriebsrates der Bochumer Werke.

Mehr im Hintergrund – aber dafür an entscheidender Stelle – wirkte ein weiterer Opel-Mitarbeiter aus Bochum: Axel Ziehme war im Organisationsleiterbüro Gelsenkirchen/Herne eingesetzt. Zu seinen Aufgaben gehörte unter anderem die Organisation der Kampfgerichte und Schiedsrichter.

MARGA-Planspiel

Team gesucht

op. Mitte Oktober beginnt das 19. Deutsche Unternehmensplanspiel MARGA 90, an dem Opel in der Vergangenheit äußerst erfolgreich teilgenommen hat. Bei dem Unternehmensplanspiel wird der Wettbewerb zwischen jeweils vier fiktiven Unternehmen mit Hilfe eines Großrechners simuliert. Für MARGA 90 wird noch ein Team gesucht. Interessenten erfahren mehr beim Leiter der Fachlichen Weiterbildung, Josef Hans Wagner. Anmeldeschluß ist der 12. September.

Für Motorsportfans

Ergebnis-Dienst

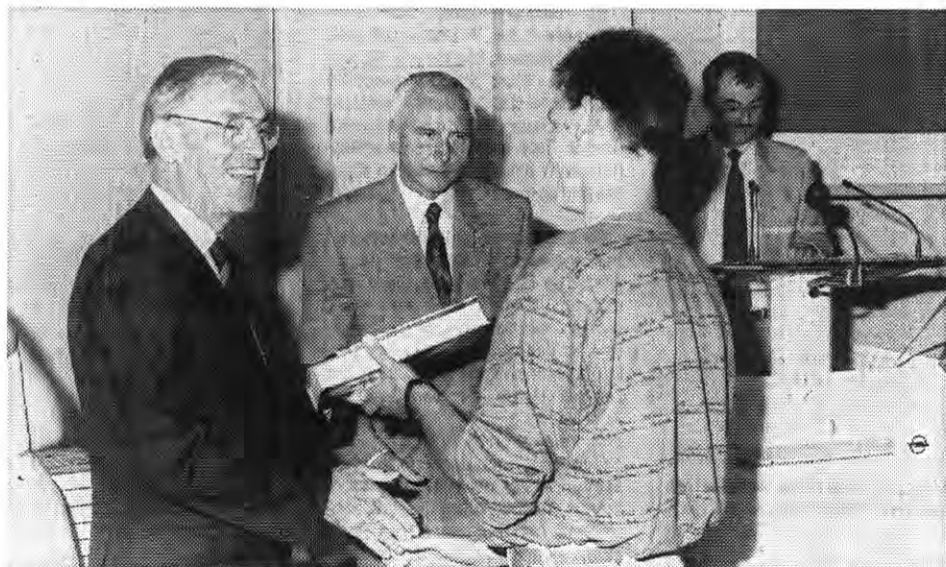
op Rüsselsheim. Einen neuen Service für Motorsport-Fans, der auch von Opel unterstützt wird, bietet die Zeitschrift „rallye racing“: Jetzt können unter der Rufnummer 040/41124 rund um die Uhr aktuelle Nachrichten und Ergebnisse aus dem Automobilsport abgerufen werden.

Das Ansageband dauert zwischen drei und fünf Minuten und wird täglich um 18 Uhr auf den neuesten Stand gebracht. An Formel-1-Wochenenden oder während anderer Großereignisse gibt es darüber hinaus zusätzliche aktuelle Ansagen.



75 Jahre Berufsbildende Schulen der Adam Opel AG e.V.

Jubiläumstour: Schiffsausflug auf dem Rhein



Glückwunsch: Dr. Walter Schlotfeldt, Dr. Herbert Höterhoff und Dr. Manfred Becker (v. l.) gratulieren

Opel Post

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG
 Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich
 Redaktion: Dieter Schmidt (Chefredakteur) Fritz Lorek (stv. Chefred.)
 Sekretariat: Irene Lukas
 Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Präschna (Bochum), Heidi Adam (Kaiserslautern)
 Layout: D+K Horst Repschläger
 Satz und Druck: Darmstädter Echo, Holzhofallee 25-31, 6100 Darmstadt
 Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/66-4057, -3898

Neue Modelle, neue Motoren, neue Ausstattungsangebote

Der IAA-Stand der Dinge

Frankfurt/Rüsselsheim. Die Internationale Automobil-Ausstellung Frankfurt (IAA) ist weltweit die bedeutendste und größte Fachmesse ihrer Art. Nunmehr zum 53. Mal dokumentiert sie den Stand der Dinge im internationalen Automobilbau. Mit neuen Modellen, neuentwickelten Motoren und noch umfangreicheren Ausstattungsangeboten präsentiert sich die Adam Opel AG vom 16. bis zum 24. September auf dem Frankfurter Messegelände am Rebstock.

Leistungsvermögen, passive und aktive Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Komfort und nicht zuletzt Wirtschaftlichkeit sind die besonderen Kennzeichen der aktuellen Opel-Modellpalette.

Zu ihr gehört nunmehr auch das neue Coupé: Der Calibra wird auf der IAA weltweit erstmals öffentlich präsentiert. Zweifelsfrei ohne wird das sportliche Coupé einer der Stars auf der Frankfurter Messe sein. Mehr über Entwicklung, Design und Technik des Calibra steht auf den beiden folgenden Seiten dieser Ausgabe.

Erstmals in Deutschland zu sehen ist der Lotus Omega, der von Opel in Zusammenarbeit mit der britischen GM-Tochter Lotus entwickelt wurde und soviel High-Tech-Attribute aufweist wie kaum eine andere Hochleistungslimousine.

Sein 3,6-Liter-Reihensechszylinder-

namisch ausgefeilte Karosserie mit einem c_w -Wert von 0,30 hebt sich durch Seitenschweller, dezente Spoiler an Bug und Heck, spezielle Kühlluftöffnungen, Stoßfänger in Wagenfarbe und eine Doppelrohr-Auspuffanlage

IAA
Opel auf der IAA, Halle 8

mit eckigen Endrohren von den übrigen Vectra-Modellen ab.

Unter der anspruchsvollen Außenhaut verbirgt sich entsprechend anspruchsvolle Technik. Antriebsquelle des im Stammwerk gefertigten Vectra 2000 16V ist das Doppelnockenwellen-Trieb-

hängungen, ausgeklügelte Achsgeometrien, Gasdruckstoßdämpfer und Miniblockfedern, Kurvenstabilisatoren und serienmäßig auf Leichtmetallfelgen montierte Breitreifen. Für vorbildliche Verzögerung sorgt die Bremsanlage mit vorne innenbelüfteten Brems Scheiben und serienmäßigem Anti-Blockier-System.

Die sportliche Note setzt sich konsequent im Innenraum des Vectra 2000 16V fort. In echter Grand-Tourisme-Manier bieten die Sitze bestmögliche Körperführung. Der Fahrersitz kann serienmäßig in der Höhe verstellt werden. Als Bezugsstoffe wählten die Vectra-Innenarchitekten hochwertiges Feinvelours, das sich dem jeweiligen Farbkonzept des Wagens anpaßt. Das griffige Lederlenkrad und der lederummantelte Schaltknopf verstärken spürbar das Gefühl, eine anspruchsvolle Sport-Limousine zu fahren.

Der Komfort bleibt dabei keineswegs auf der Strecke. Zum Serienumfang zählen nämlich außerdem Servolenkung, Zentralverriegelung, Check-Control, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel sowie verschiedene Leselampen und Einstiegsleuchten. Hintere Kopfstützen und ein Bordcomputer runden die Serienausstattung ab.

Erstmals auf der IAA zu sehen und ab Februar 1990 lieferbar ist der neue Vectra 1.8i. Mit seinem neu entwickelten 90-PS-Vierzylinder-Motor soll dieses Modell die Lücke zwischen den 1,6- und 2,0-

Liter-Versionen schließen. Dank regeltem Katalysator und Abgasrückführung unterbietet der Einspritzer die US-Abgasgrenzwerte.

Ebenfalls mit Dreiwege-Katalysator und speziellen Drall-Einlaßkanälen ist der neue 1,4-Liter-Motor ausgestattet, der nach der IAA ab Oktober für Corsa und Kadett vorgesehen ist. Bei unveränderter Leistung von 60 PS gegenüber dem 1,3-Liter-Vorläufer resultiert aus der Hubraumvergrößerung ein größeres Drehmoment, das jetzt bereits bei 2600 Umdrehungen pro Minute anfällt.

Erstmals mit regeltem Dreiwege-Katalysator wird auf der IAA auch der neue Corsa GSi mit weiterentwickelter 1,6-Liter-Einspritzmaschine gezeigt. Der 98 PS starke Mini erreicht damit ein Spitzentempo von 186 km/h.

Mit Preissenkungen und verstärktem Serien-Einbau vom ABS bleibt Opel bei der Vorreiterrolle, was die Verbreitung des Antiblockier-Bremssystems in allen Fahrzeugklassen angeht. So bietet das Unternehmen nicht nur für den Kadett Caravan ein preisgünstigeres ABS-Ausstattungs paket, auch bei Vectra und Omega wird der Preis für die elektronische Stotterbremse reduziert. Einen weiteren Sicherheitszuwachs bietet die elektrische Leuchtweitenregulierung für alle Modelle außer dem Corsa.

Auch die Omega-Serienausstattung wurde zur IAA um einige sinnvolle Details erweitert. So rollen sämtliche Omega-Vierzylinder-Modelle nunmehr auf Breitreifen im Format 195/65 R 15 H auf 6 J x 15-Zoll-Stahlfelgen.

Opel präsentiert informative Auto-Show

Neue Wege beschreitet Opel bei der IAA '89 in Frankfurt und stellt nicht allein die Produktpräsentation, sondern die Kommunikation mit den Besuchern in den Vordergrund. Die Neuheiten werden erstmals nach fünf Themenschwerpunkten präsentiert: „Fortschrittliche Technologie“, „Fahrspaß mit dynamischen Automobilen“, „Aktive und passive Sicherheit“, „Freizeit und Lebensstil mit Opel“ und „Opel und die Umwelt“. Hier sind die Modellneuheiten geordnet – vom Corsa 1.4i bis

zum Senator 3.0i 24V. Mittelpunkt des 2000 Quadratmeter großen Standes in Halle 8 der IAA ist eine über dreieinhalb Meter große Glas-Pyramide, hinter der die Besucher das Opel-Pressezentrum, Besprechungsräume und Büros sehen. Halb in die Pyramide integriert ist der wasserumsäumte Laufsteg, auf dem Calibra und Vectra 2000 16V Weltpremiere feiern. Monitorwände und Technikvorführungen vervollständigen die Auto-Show unter dem Motto „Opel-Technik, die begeistert“.

cmf



Corsa: Sondermodell Steffi Spezial mit und ohne Faltdach



Omega: 15-Zoll-Räder und neue Radabdeckungen



Vectra 2000 16V: Neues Spitzenmodell für die erfolgreiche Baureihe

der basiert auf dem von Opel ebenfalls neu entwickelten Dreiliter-Sechszylinder-Aggregat mit 24 Ventilen und einer Leistung von 204 PS. Dieses schadstoffarme und äußerst drehmomentstarke Triebwerk wird auf der IAA in den Top-Modellen Omega 3000 24V und Senator 3.0i 24V gezeigt. Für Omega 3000 und Omega 3000 24V sowie für sämtliche Senator-Versionen kommt außerdem eine neuartige DSA-Multilink-Hinterachse zum Einsatz, die das ohnehin makellose Fahrverhalten dieser Limousinen noch einmal verbessert.

Desweiteren wird auch das neue Top-Modell der überaus erfolgreichen Vectra-Baureihe für starken Publikumsandrang am Opel-Stand in Halle 8 des Messegeländes sorgen. Sportlich, elegant und exklusiv – so läßt sich das attraktive Erscheinungsbild des Vectra 2000 16V umschreiben, der sowohl als Fronttriebler als auch mit dem aufwendigen permanenten Allradantrieb angeboten wird. Die aerody-

namisch ausgefeilte Karosserie mit einem c_w -Wert von 0,30 hebt sich durch Seitenschweller, dezente Spoiler an Bug und Heck, spezielle Kühlluftöffnungen, Stoßfänger in Wagenfarbe und eine Doppelrohr-Auspuffanlage

namisch ausgefeilte Karosserie mit einem c_w -Wert von 0,30 hebt sich durch Seitenschweller, dezente Spoiler an Bug und Heck, spezielle Kühlluftöffnungen, Stoßfänger in Wagenfarbe und eine Doppelrohr-Auspuffanlage

Fahrwerkseitig präsentiert sich der Top-Vectra ebenfalls auf der Höhe der Zeit. Der hohe Fahrwerksstandard wird erreicht durch aufwendig geführte Einzelradauf-



Senator 3.0i 24V: Die neue DSA-Multilink-Hinterachse ist auch für die anderen Senator-Versionen vorgesehen



Omega 3000 24V: Top-Version der Modellreihe mit 204-PS-Motor

Die Neuheiten auf einen Blick

Corsa 1.4i: 44 kW/60 PS, Spitze 155 km/h, 0–100 km/h in 14,5 s, Verbrauch \varnothing 6,7 l/100 km, Preis 13 052,09 Mark*.

Corsa GSi: 72 kW/98 PS, Spitze 186 km/h, 0–100 km/h in 9,8 s, Verbrauch \varnothing 7,3 l/100 km, Preis 19 377,61 Mark*.

Kadett 1.4i: 44 kW/60 PS, Spitze 160 km/h, 0–100 km/h in 15,0 s, Verbrauch \varnothing 6,7 l/100 km, Preis 14 407,55 Mark*.

Vectra 1.8i: 66 kW/90 PS, Spitze 183 km/h, 0–100 km/h in 12,5 s, Verbrauch \varnothing 7,6 l/100 km, Preis 20 269,33 Mark*.

Vectra 2000 16V: 110 kW/150 PS, Spitze 217 km/h, 0–100 km/h in 8,5 s, Verbrauch \varnothing 7,7 l/100 km, Preis 29 797,81 Mark*.

Vectra 2000 16V 4x4: Spitze 208 km/h, 0–100 km/h in 9,5 s, Verbrauch \varnothing 8,9 l/100 km, Preis 33 285,63 Mark*.

Omega 3000 24V: 150 kW/204 PS, Spitze 240 km/h, 0–100 km/h in 7,6 s, Verbrauch \varnothing 10,4 l/100 km, Preis 42 825,53 Mark*.

Senator 3.0i 24V: 150 kW/204 PS, Spitze 240 km/h, 0–100 km/h in 7,8 s, Verbrauch \varnothing 10,4 l/100 km, Preis 41 279,71 Mark*.

* Basispreise f. Werksangehörige inkl. Versandbereitstellung, Kfz-Brief und MwSt.

Millionen-Publikum erlebt die Premiere eines sportlichen Coupés

Vorhang auf für den neuen Calibra



cmf Frankfurt/Rüsselsheim. Jede der bisher 52 Internationalen Automobilausstellungen in Frankfurt hatte ihre Stars. Knüller auf vier Rädern schnell, schön und von erlesener Technik. So auch der Star der 53. IAA, der neue Opel Calibra.

Die dominierenden Design-Elemente des Calibra sind die niedrige Frontpartie mit ultraflachen Ellipsoid-Scheinwerfern, glatte und leicht gewölbte Flächen und eine konsequent nach hinten ansteigende Gürtellinie. Herausragendes Merkmal des Calibra-Designs ist allerdings der mit $c_w=0,26$ beste Luftwiderstandsbeiwert, mit dem jemals ein Serienfahrzeug aufwarten konnte.

Das unverwechselbare Design mit zahlreichen raffinierten Details ist aber nicht das Produkt nur einer Konstruktionsabteilung, sondern eines großen schlagkräftigen Teams im Technischen Entwicklungszentrum von Opel. Wie auf dieser und der nächsten Seite ersichtlich, haben die TEZ-Ingenieure ihr profundes Know-how für sämtliche Bereiche des Calibra gebündelt und damit ein Automobil geschaffen, das innen wie außen einen ganz eigenen Charakter besitzt, aber dennoch klar der Opel-Modellfamilie zuzuordnen ist.

Anspruchsvoll ist auch die Technik des rassigen Viersitzers. Zwei schadstoffarme Zweiliter-Vierzylinder-

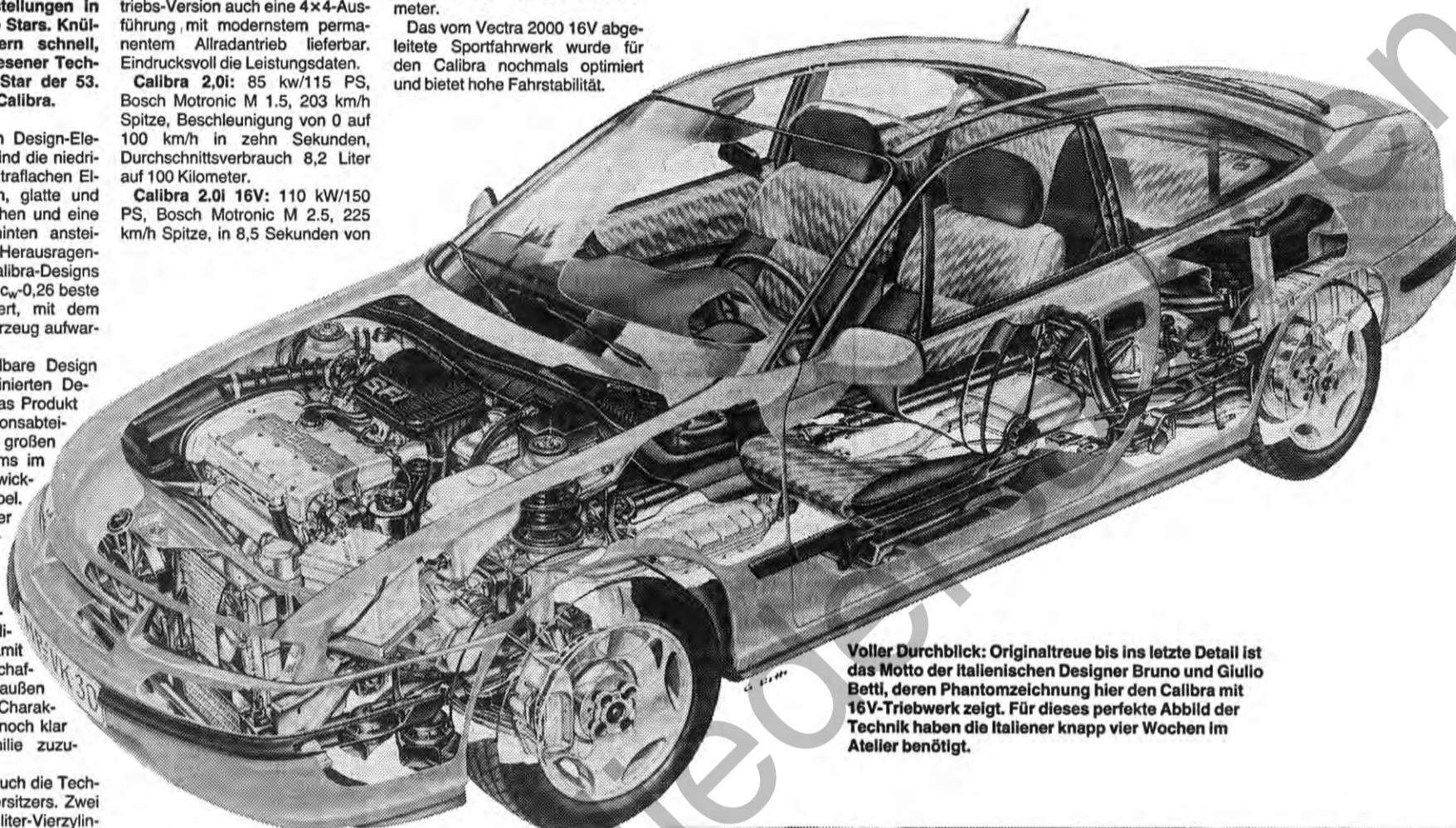
motoren stehen zur Wahl, außerdem ist neben der Frontantriebs-Version auch eine 4x4-Ausführung, mit modernstem permanentem Allradantrieb lieferbar. Eindrucksvoll die Leistungsdaten.

Calibra 2,0i: 85 kW/115 PS, Bosch Motronic M 1.5, 203 km/h Spitze, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in zehn Sekunden, Durchschnittsverbrauch 8,2 Liter auf 100 Kilometer.

Calibra 2,0i 16V: 110 kW/150 PS, Bosch Motronic M 2.5, 225 km/h Spitze, in 8,5 Sekunden von

0 auf Tempo 100, Durchschnittsverbrauch 7,5 Liter pro 100 Kilometer.

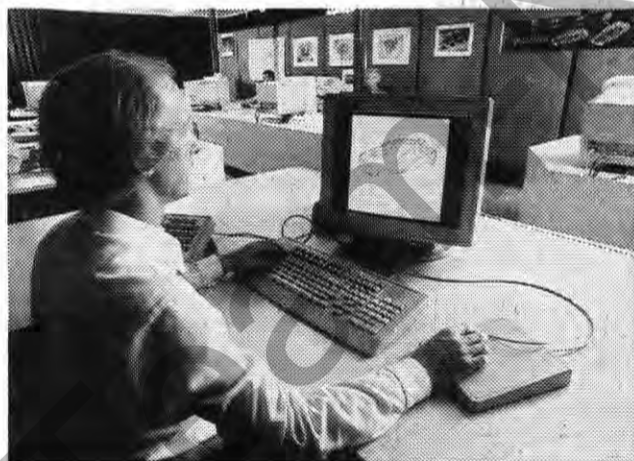
Das vom Vectra 2000 16V abgeleitete Sportfahrwerk wurde für den Calibra nochmals optimiert und bietet hohe Fahrstabilität.



Voller Durchblick: Originaltreue bis ins letzte Detail ist das Motto der italienischen Designer Bruno und Giulio Betti, deren Phantomzeichnung hier den Calibra mit 16V-Triebwerk zeigt. Für dieses perfekte Abbild der Technik haben die Italiener knapp vier Wochen im Atelier benötigt.

Computer-Design

Die computergestützte Entwicklung von Karosserie-Elementen verhilft dem Calibra – wie allen Opel-Automobilen – zu einem hohen Maß an aktiver und passiver Sicherheit. Zu den besonderen Sicherheitsmerkmalen des Calibra zählen unter anderem der energieabsorbierende Seitenverbund, Anti-Lift-Scharniere an der Motorhaube, der hochfeste Kunststofftank mit bis zu acht Millimeter starken Wänden, vordere höhenverstellbare Gurte mit Umlenkarm, Sitzrampen an Vorder- und Fondsitzen, sowie die automatische Türriegelung durch Crash-Sensoren im Falle eines Aufpralls.



Modell-Bau: Basisarbeit

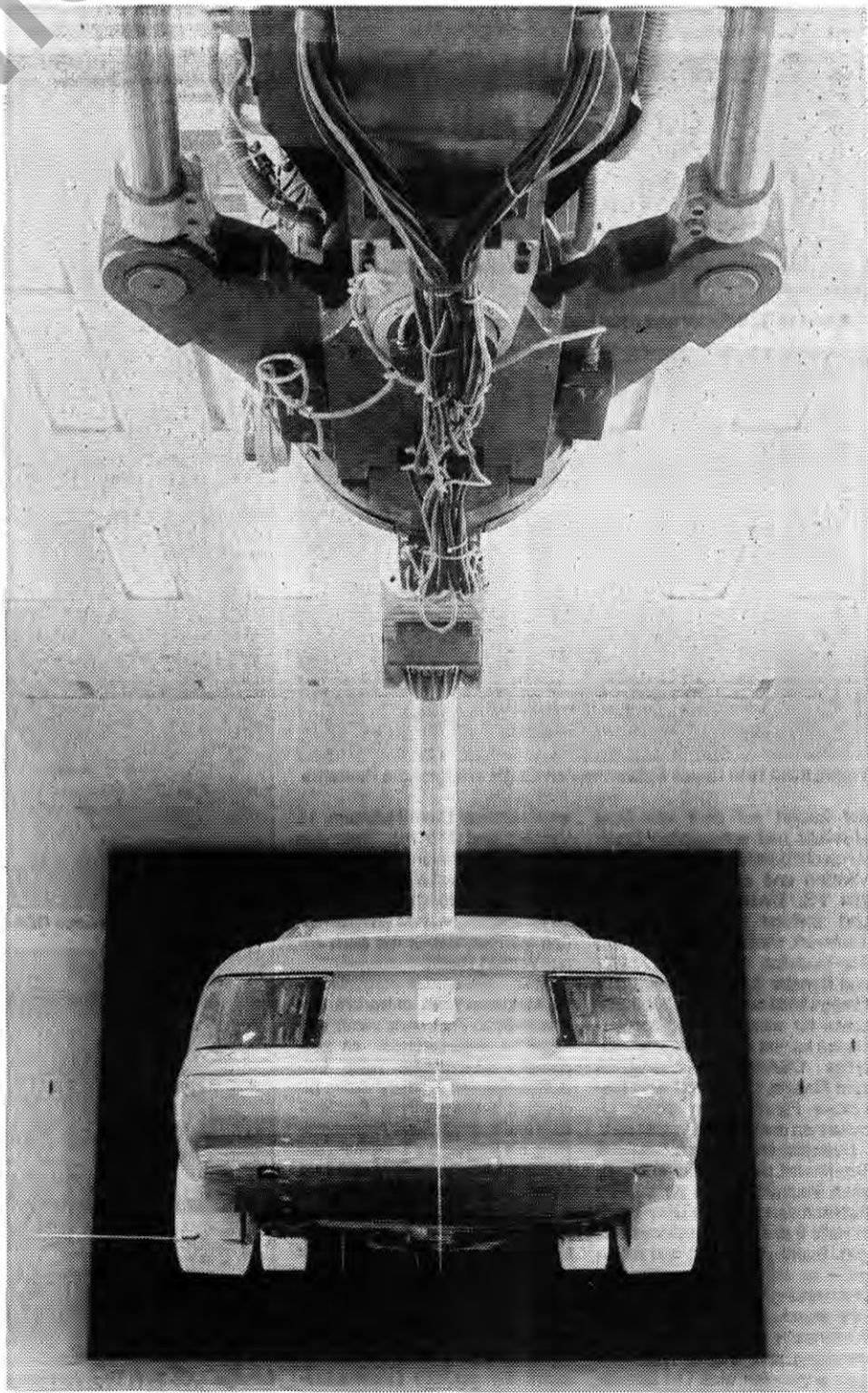
Vom Anbeginn der Calibra-Entwicklung war das Opel-Aerodynamik-Team mit von der Partie. Nachdem die ersten Grunddaten des Coupés, wie Länge, Breite, Höhe und Radstand, festgelegt waren, entstand zunächst eine Serie von Modellen im Maßstab 1:5. Deren aerodynamische Eigenschaften wurden im Modell-Windkanal der Technischen Universität Stuttgart untersucht. Die ermittelten Ergebnisse ließen sich von den Aerodynamik-Experten auf die 1:1-Exemplare übertragen.

Kraft-Akt: Im Windkanal gegen Simulationsfehler

Der Aerodynamik-Weltmeister für Serienfahrzeuge kommt nicht von ungefähr. So nutzten die Opel-Ingenieure eine spezielle Versuchseinrichtung im Deutschen Niederländischen Windkanal Emmeloord (Holland), um ein Simulationsproblem herkömmlicher Windkanäle auszuschließen: Während in der Realität auf der Straße der Fahrtwind und die Fahrbahn sich mit gleicher Geschwindigkeit auf das Automobil zubewegen, gilt dies im Laborversuch nur für den Wind, der Boden im Windkanal be-

wegt sich nicht. Die dabei entstehende Grenzschicht existiert nicht in der Wirklichkeit, und programmiert Meßfehler vor.

Um dies zu umgehen, nutzte Opel eine Einrichtung, die ansonsten der Landeanflugsimulation für Airbus-Jets dient. Mit einem schwerkraftigen Präzisionshebarm wurden Calibra-Modelle angehoben und millimetergenau über einer förderbandähnlichen beweglichen Fahrbahn gehalten. So konnten die aerodynamischen Eigenschaften erheblich verbessert werden.





Hand-Arbeit: Mit vereinten Kräften in den Windkanal

Im Windkanal der Eidgenössischen Flugtechnischen Werke in Emmen (Schweiz) betrieb das Calibra-Team aufwendige Untersuchungen über die Verschmutzungsanfälligkeit von Heck- und Seitenscheiben. Jede Änderung wurde erneut im Windkanal auf ihre Wirksamkeit hin erprobt. Weil eine ungetrübte Rundumsicht

auch bei Regen und Schneematsch ein weiteres Stück Sicherheit bedeutet, gaben die Experten nicht auf, bis entsprechende Lösungen gefunden wurden. Um ungewünschte Verschmutzungen zu vermeiden, erhielten Frontscheibeneinfassungen und Außenspiegel kleine Lippen, die das Regenwasser gezielt verdrängen.

Rauch und Heliumbläschen machten die Umströmung der Karosserie in jedem Teilbereich deutlich sichtbar. Bei der Gestaltung der Außenhaut konzentrierten sich die Opel-Aerodynamiker in besonderem Maße auf möglichst fugenlose Übergänge und eine besonders schmale Frontpartie mit abgerundeten Kanten.



Gelände-Fahrt: Ein Fall für Zwei

Ob auf dem Opel-Testgelände in Dudenhofen, in der eisigen Kälte nördlich des Polarkreises oder in der sengenden Hitze des „Wilden Westens“ von Nordamerika – bevor der Calibra auf der IAA der Öffentlichkeit präsentiert wird, mußte das neue Coupé Strapazen über sich ergehen lassen, die normalerweise einem Automobil erspart bleiben. Alles im Interesse der Calibra-Fahrer, die somit ein aufregendes Coupé mit ausgereifter Technik erhalten.

Während auf dem Dudenhofener Test-Areal unter anderem Fahrten über Kopfstein-Marterstrecken anstanden, um beispielsweise ungewünschte Karosserieräusche auszugrenzen, ging es jenseits des Polarkreises auch um Zuverlässigkeit, Entfroston und den modernen Vierradantrieb, der auch im Vergleich zu den Systemen des Wettbewerbs als überlegen gilt. Wie in der Kälte des Nordens wurde zwischen den bizarr anmutenden Kakteen im Süden der Vereinigten Staaten die Leistungsfähigkeit des Calibra-Lüftungs- und Heizungssystems erprobt und optimiert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.



Spritz-Tour: Korrosionsschutz für den Werterhalt

Schon beim Entwicklungsbeginn schufen die Opel-Ingenieure die Voraussetzungen für einen wirksamen Rostschutz. So stehen die Seitenschweller relativ weit außen und schützen so die Unterkanten der Türen vor Steinschlag und Verschmutzung.

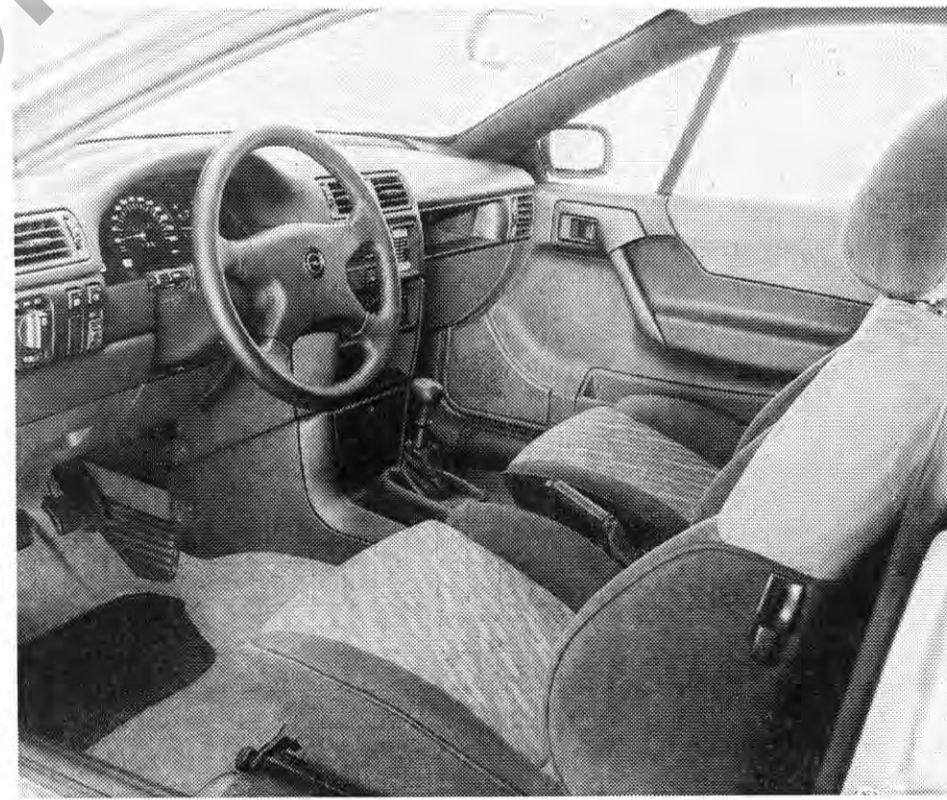
Auch die hinteren Fahrzeugflanken werden von Stoßfängern abgedeckt. Während starkem Spritzwasser ausgesetzte Karosseriebereiche vor der Montage mit Zinkprimer behandelt werden, fertigt Opel andere besonders verzinkte Karosserieteile aus verzinkten Stahlblechen sowie feuer- oder elektrolytisch verzinkten Blechen. Nach dem Zusammenbau durchläuft jeder Roh-Calibra zudem ein achtstufiges Entfettungs- und Phosphatisierungsprogramm in der Lackiererei. Daran schließen sich die Grundierung per Dickschicht-Kataphorese sowie die Versiegelung und Nahtabdichtung mit speziellen Schutzmitteln an, bevor der PVC-Unterbodenschutz in den steinschlaggefährdeten Zonen aufgebracht wird. Insgesamt ein perfekter Rundum-Rostschutz.



Rück-Sicht

Sicherheit wird bei Opel großgeschrieben. Folglich widmeten sich die Experten des Technischen Entwicklungszentrums auch jenen Details, die unter Sicherheitsaspekten noch verbesserungsfähig waren, wie beispielsweise die Scheibenwischer. Damit Fußgänger im Falle eines Falles möglichst geringe Verletzungen davon tragen, wurden die Wischerachsen des Calibra versenkt ausgeführt.

Serienmäßig hat der Calibra eine Dachantenne mit elektronischem Verstärker, in deren Fuß die Waschdüse für die großflächige Heckscheibe untergebracht ist.



Hell und flach

Eines der besonderen Merkmale des neuen Calibra ist die extrem flache Bugpartie mit nur sieben Zentimeter hohen „Ellipsoid-Scheinwerfern“.

Geheimnis der Spezial-Scheinwerfer ist das „Ellipsoid-System“, das auch bei modernen Diaprojektoren eingesetzt

wird: Eine Linse bündelt dabei das Halogenlicht. Doch erst die raffinierte Anordnung von Reflektor, Spiegel, Linse und Streuscheibe ermöglicht die doppelte Lichtausbeute. Sowohl Abblendlicht und Fernstrahler als auch Nebelscheinwerfer und Blinklicht sind hinter einem gemeinsamen Deckglas eingefaßt und wirken so wie eine kompakte Leuchteinheit.

Innen-Raum: Sportlich und sicher

Das dynamische Erscheinungsbild setzt sich auch im Calibra-Interieur fort. Ausgesuchte Farbkombinationen, hochwertige Materialien, das sportlich gehaltene Cockpit mit griffgünstigen Bedienelementen und gut ablesbaren Instrumenten schaffen einen Innenraum, in dem sich Coupé-

fans auf Antrieb zurechtfinden und wohlfühlen. Dazu trägt auch die in langen Versuchsreihen optimierte Akustik der Bord-Stereoanlage mit dem aufwendigen Lautsprechersystem bei. Die Sicherheit spielte bei der Innenraumgestaltung ebenfalls eine bedeutende Rolle, wie die auch als Flankenschutz dienenden Armlehnen oder das Durchlichtprinzip der Instrumente dokumentieren.

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1.8. Oswald Kling, Teile Lackiererei;
 Werner Kunz, PEK – Werkstoffentwickl. und -prüfung;
 2.8. Heinz Löhr, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 11.8. Hermann Schütz, PV-Preßwerk Projekt- und Terminplg.;
 15.8. Jakob Schmidt, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozeßwartung;
 Martin Fritz, Getriebebau M-55;
 Kurt Deuber, Werksinstandhaltung;
 29.8. Kurt Gebhardt, KDD – Service Training Center;
 30.8. Herbert Kunkel, Qualitätssicherung;
 Rolf Mathes, Vorderachse, Steuergehäuse und Chassisteile;
 1.9. Claus-Dieter Bayer, Werksanlagen;
 Gerda Roth, TEZ – PEK – Getriebe- und Antriebsstrang;



Oswald Kling



Hermann Schütz



Jakob Schmidt



Martin Fritz



Kurt Deuber



Kurt Gebhardt



Herbert Kunkel



Rolf Mathes



Claus-Dieter Bayer

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1.8. Wolfgang Geßmann, AV – Fotoabteilung;
 3.8. Horst Hampel, Werksdruckerei;
 Gottfried Graffe, Zentralwerkstätten;
 8.8. Hermann Schindel, Preßwerk K-40;
 9.8. Angelo Viggiani, Arbeitsbezieh. und Pers. Planung;
 12.8. Oswald Müller, Ver- und Entsorgung;
 13.8. Josef Wagner, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 15.8. Felix Hurtado Gutierrez, Karosserie-Fertigmontage;
 16.8. Angelos Kesoglou, Hinterachse u. Bremsscheiben;
 17.8. Otmar Ledig, MPK – Verpackung und Versand;
 Ingrid Liebold, Betriebsmitteleinkauf;
 Gerhard Morper, MPKE – Systeme und Techn. Inf.;
 Hans-Joachim Risto, ZPE – Führungsbildung;
 Kurt Wenner, MPK – Transportabteilung;
 Horst Richter, Instandhaltung-Preßwerk;
 Hans Günter Ziehm, Instandh.-Dieselmotore, Chassisaggreg. u. Preßwerk G-22;
 Volker Schmich, Zentralwerkstätten;
 Elisabeth Groffner, Karosserie-Fertigmontage;
 Karin Blöcher, Beschädigten-einsatz;
 Irene Göbel, Chassis-Teile;
 Harald Flint, Diesel-Montage;
 Heinrich Günther Horn, Qualitätssicherung;
 Josef Achzet, Qualitätssicherung;
 Adolf Greb, Wagenendmontage;
 Martina Diewock, Werksinstandhaltung;
 Anna Neuhäusler, Hinterachse und Bremsscheiben;
 Hilde Nast, Hinterachse und Bremsscheiben;

- Katharina Groffner, Karosserie-Fertigmontage;
 Margarete Rychlik, Beschädigten-einsatz;
 Heinz Schumann, MPK Transportabteilung;
 19.8. Tahar Boukharta, Hinterachse u. Bremsscheiben;
 Egon Funk, Wagenendmontage;
 Alfons Wichert, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;
 Hans-Albert Stohr, Werksinstandhaltung;
 20.8. Helmut Greiff, Qualitätssicherung;
 Elmar Fluck, Karosserie-Unterzusammenbau und Rohrfabrikation;
 Joannis Kiritsis, Getriebebau M-55;
 Werner Leipold, Wagenendmontage;
 21.8. Ignazio Sagona, Karosserie-Fertigmontage;
 27.8. Reinhold Leib, MPK Materialabteilung;
 28.8. Gerald Pachauer, Ver- und Entsorgung;
 31.8. Francisca Diehl, Werksverpflegung;
 1.9. Horst Häusel, TEZ Budget- und Kostenkontrolle;
 Marie-Luise Koser, Fertigungsmaterial- und Anlage-einkauf;
 Josef Moser, Karosserie-Fertigmontage;
 Manfred Nordmann, ZPE – Berufsausbildung;
 Karl-Ernst Schatter, TEZ – PEK – Fahr- und Triebwerkskonstr.;
 John Taylor, Design;
 Hermann Warner, TEZ – PEK – Karosserie;
 Wolfgang Woldt, Energieversorgung;
 Werner Leist, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;
 Heinz Lämmersdorf, Qualitätssicherung;
 5.9. Friedrich Becker, Qualitätssicherung;
 6.9. Karl-Heinz Posselt, Qualitätssicherung;
 7.9. Helmut Laubenheimer, Design;

- Gertrud Kremer, Teilelager;
 Richard Wagner, Beschädigten-einsatz;
 Karl Zichäus, Zentralwerkstätten;
 Heinz Knab, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 Anton Moser, Schmiede;
 8.9. Günter Wintersbach, Wagenendmontage;
 Erhard Tuch, Lackiererei;
 9.9. Wolfgang Friedrich Casimir, Kundendienst;
 Dimitra Andrikopoulou, Karosserie-Fertigmontage;
 11.9. Manuel Alvarez-Diaz, Wagenendmontage;
 14.9. Helmut Krause, Instandhaltung Härtereie;
 Wolfgang Müller, Industrial Engineering;
 Lutz Schelisch, TEZ – PEK – Türen und Beschläge;
 Helmut Ciupek, TEZ-Motor, Getriebe und Fahrwerk;
 Werner Büttel, Hinterachse und Bremsscheiben;
 Hans Priester, Zentralwerkstätten;
 Norbert Härter, MPK Transportabteilung;
 Anton Spengler, Beschädigten-einsatz;
 Jorge Pedro Traverso, TEZ-Motor, Getriebe und Fahrwerk;
 15.9. Hubert Müller, TEZ – PEK – Karos. Komponentententw.;
 Ronald Pfeiffer, Fertig-Plg. u. Dienstleist. Bereiche;
 Werner Schrödter, Entwicklung Fertigungssysteme;
 Horst Wiessmer, TEZ – PEK – Freigaben und Dokumentation;
 16.9. Stavros Papathanasiou, Karosserie-Rohmontage;
 Joannis Liodakis, Instandhaltung – Preßwerk;
 Odysefs Ntokakis, Preßwerk K-40;
 Emmanouil Apostolakis, Werksinstandhaltung;
 21.9. Manfred Keil, Instandhaltung Härtereie;
 Frieda Faust, Karosserie-Fertigmontage;

- Reiner Kempe, Instandhaltung-Preßwerk;
 Philipp Müller, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 Roland Heller, Motorenbau M 55;
 Hans-Joachim Becker, Zentralwerkstätten;
 Harald Kiesel, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 Rolf Heil, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
 22.9. Heinz Kuchler, Materialwirtschaft;
 Pedro Vidal-Espinosa, Chassis-Teile;
 23.9. Dolores Alforcea-Roman, Beschädigten-einsatz;
 25.9. Salvatore Gualtieri, Werksverpflegung;
 Pedro Roma da Silva, Unterzusammenbau – Fertigb. u. Karosseriezusammenbau;
 Jose Fernandes, Unterzusammenbau – Fertigb. u. Karosseriezusammenbau;
 Neville Antonio de Sousa, Wagenendmontage;
 Aurelio Francisco de Noronha, Beschädigten-einsatz;
 Francisco Jose da Costa, Ver- und Entsorgung;
 Martino Fernandes, Unterzusammenbau – Fertigb. u. Karosseriezusammenbau;
 Andre Rodrigues, Beschädigten-einsatz;
 Francisco dos Remedios, Polsterei;
 28.9. Rosemarie Gärtner, Teilelager;
 Karl Hohnhäuser, Zentralwerkstätten;
 Gerhard Barocha, Ver- und Entsorgung;
 Heinrich Thielmann, Polsterei;
 29.9. Rudolf Jaksch, Wagenverladung und Versand;
 30.9. Herbert Treutlein, Zentralwerkstätten;
- Bochum
- 1.8. Dieter Brüggemeyer, Produktionssteuerung Werk I;
 Utz-Volkhard Quiring, BME-Technik f. Werkzeuge und Betriebsmittel;
 Horst Lieske, Preßwerkzeugbau;
 Theodor Sommerfeld, Feuerwache Werk II;
 3.8. Dieter Möllenhoff, Zentral-Werkstatt Werk I – Ltg. und allgem. Kosten;
 Karl-Friedrich Drepper, Schweißmasch.- und Vorr.-Neuanf.;
 Klaus Lohmeier, Motorenbau;
 Willi Osinski, Instandhaltung Chassiswerk;
 10.8. Hans Grzesch, Preßwerkzeugbau;
 16.8. Horst Markmann, Sozialabteilung;
 21.8. Willi Schwarz, Qualitätssicherung Werk II;
 23.8. Eili Gardenier, Chassis-Kleinteile;
 24.8. Hans Sellhoff, Lackierei – Ltg. und allgem. Kosten;
 Hans-Joachim Möller, Finanzabteilung;
 Manfred Bierbüsse, Polsterei;
 Horst Biewald, Feuerwache Werk II;
 Georg Dyllus, Preßwerk;
 Sophia Eleftheriadis, Polsterei;
 Friedrich Frye, Motorenbau;
 Dieter Gross, Zsb. Karosserie-Rohbau;
 Jürgen Grohs, Instandhaltung Chassiswerk;
 Willi Jahn, Instandhaltung Chassiswerk;
 Karl-Heinz Libuda, Instandhaltung Preßwerk;
 Rudolf Mann, Qualitätssicherung Werk I;
 Hans Roshoff, Hinterachsen;
 Klaus Roshoff, Vorderachsen;
 Horst-Günter Riemann, Prozeßanlagen Werk II;

- 25.8. Gerhard Beutel, RKD und AKD Transp.- und Versandgr.;
 Heinrich Buentgen, BME-Läger und Ausgaben Werk I;
 Erika Dollerschell, Wagenendm. und Rep.;
 Margret Kaminski, Montageband;
 Erhard Schmitt, Haustechnik Werk I;
 Alexandros Tsouloukidis, Motorenbau;
 Eberhard Lubitz, Tür-Modul;
 Josef Sredzinski, Motorenbau;
 Georg Filip, Motorenbau;
 27.8. Edgar Kreischer, Qualitätssicherung Werk I;
 31.8. Hannelore Zielke, Motorenbau;
 Konstanti Chatziapostolou, Hinterachsen;
 1.9. Rolf-Dieter Breder, Konstr., Term., Werksplg.;
 Diethard Nowak, Fertigungsbereich Preßwerk;
 Christa Schwierske, Werksdruckerei;
 Reinhard Weber, Fertigungsbereich Achsen;
 Horst Grabert, Hinterachsen;
 Horst Ladberg, Vorderachsen;
 Herbert Rengshausen, Automatenfertigung;
 Heinrich Spieckermann, Getriebe-Fertigbearb.;
 Wolfgang Schulz, Instandhaltung Chassiswerk;
 Hans-Peter Walkenhorst, Wagenendm. und Rep.;
 Gerhard Ziegelmeier, Instandhaltung Preßwerk;
 Günter Wieczorek, Qualitätssicherung Werk I;
 Vera Stromberg, Wareneingang u. Rückversand Werk I;
 Werner Stromberg, MPK – Transportabteilung;
 Günter Rohrkamp, Instandhaltung Chassiswerk;
 Gerhard Czerwinski, Werk-schutz Werk I;
 Johni Ender, Zsb. Karosserie-Rohbau;
 Fritz Goldbach, Instandhaltung Preßwerk;
 Waltraud Gaisbichler, Hauptlackiererei;
 Werner Gellhaus, Instandhaltung Chassiswerk;
 Werner Harnisch, Haustechnik Werk I;
 Andre Liakas, Reinigungsreinigung Karosseriewerk;
 2.9. Hans-Bernhard Luthe, Zsb. Auspuffrohre;
 3.9. Hans-Jürgen Pilschke, Hauptlackiererei;
 6.9. Heinz Falkowski, Lenkung, Verl., Antriebskegelr.;
 7.9. Wilhelm Frey, Hinterachsen;
 Manfred Stadtwald, Karosserie-Unterzsb.;
 Friedhelm Tanne, Haustechnik Werk I;
 8.9. Jose-Manu Janeiro Alvarez, Reinigung Einrichtungen L 1;
 14.9. Benno Dargel, Montageband;
 Christian Hollweck, Instandhaltung Preßwerk;
 Willi Wegner, MPK – Verp. und Versand;
 15.9. Klaus Edler, Produktionssteuerung Werk I;
 Rolf Scharwei, ME-Plan. Materialausw.;
 Siegfried Bartel, Reinigungsreinigung Karosseriewerk;
 Ursula Osladil, Qualitätssicherung Werk II;
 Hans-Joachim Otto, AKD und RKD Versandgr. Transportabt.;
 Erwin Sunneck, Schweißm.- und Vorr.-Neuanf.;
 Bruno Süß, Schweißm.- und Vorr.-Rep. und Neuanf.;
 Hans-Jürgen Bergner, Feuerwache Werk I;
 Werner Kuchmeister, Feuerwache Werk I;
 16.9. Karl-Heinz Möller, Produktionssteuerung Werk I;

- Wilfried Weber, Schweißmasch.- und Vorr.-Rep. und Neuanf.;
 Axel Ziehme, Zsb. Karosserie-Rohbau;
 Jürgen Diebler, Qualitätssicherung Werk I;
 Siegfried Hücking, Motorenbau;
 Horst Heiche, Montageband;
 Klaus Dümpelmann, Schweißm. und Vorr.-Rep. und Neuanf.;
 21.9. Erich Warias, Zsb. Seitenwand;
 Friedrich Zdieblo, Preßwerk;
 Salih Cavateme, Cockpit-Modul;
 Günter Schlenstedt, Energieanlagen Werk I;
 Wilhelm Dorny, Gebäude- u. Geländeinstandh. Werk I;
 22.9. Hans-Werner Wandhoff, Qualitätssicherung Werk I;
 Fritz Lojewski, Montageband;
 Erich Glos, Gebäude- und Geländeinstandh. Werk II;
 23.9. Benno Schlierling, MPK – Transportabt.;
 24.9. Albert Waschnewski, Materialabt.;
 25.9. Friedhelm Decker, Qualitätssicherung Werk I;
 28.9. Horst Schildmann, Werkstatt f. Transportmittel;
 Josef Kniefel, Qualitätssicherung Werk I;
 Ismail Sezer, Personalabt. f. Lohnempfänger und Schwerbesch.;
 29.9. Waltraud Exner, Betriebsrat;
 30.9. Klaus-Dieter Rechnitz, Schweißmasch. und Vorr.-Neuanf.;

Kaiserslautern

- 1.8. Heinz Reinholz;

GM Berlin

- 3.8. Klaus Meyer;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Erwin Cezanne, Werksverpflegung, geb. 16.12.49, gest. 18.6.89;
 Alfred Eder, Teilelager, geb. 13.7.36, gest. 1.7.89;
 Rosemarie Reinig, Inspektion K-40, geb. 31.1.44, gest. 7.7.89;
 Horst Jung, Personalabteilung, geb. 23.10.40, gest. 12.7.89;
 Walter Bäuml, Teilelager, geb. 27.4.48, gest. 26.7.89;
 Johannes Thiele, PEK-Chassis-konstr., geb. 14.4.32, gest. 27.7.89;
 Edith Köhler, Beschädigten-einsatz, geb. 31.8.37, gest. 4.8.89;
 Lahbib Zakhnini, Kar.Fertigmontage I, geb. 1943, gest. 6.8.89;

Bochum

- Ferdinand Etzel, Fertigungsbereich Karosserie, geb. 23.12.41, gest. 29.5.89;
 Günter Kräker, Preßwerk, geb. 23.11.32, gest. 18.6.89;
 Werner Lehmann, Preßwerk, geb. 27.4.36, gest. 2.7.89;
 Norbert Quandt, Polsterei, geb. 17.5.41, gest. 21.7.89;
 Karl-Heinz Schulz, Kraftstoffbehälterfertigung, geb. 29.5.30, gest. 15.7.89;

Kaiserslautern

- Karl-Gustav Weber, Fertigung, geb. 4.7.43, gest. 2.6.89;
 Karl Cartarius, Fertigung, geb. 19.9.51, gest. 13.6.89;

Die Reportage: Opel in der Rallye-DM

Haider/Hinterleitner auf dem Weg zum Sieg

„Rallyesport ist Teamsport“

In der Deutschen Rallye-Meisterschaft macht ein Team von sich reden, das Insider zum Saisonbeginn keinesfalls zu den Top-Favoriten zählten. Dennoch führen Sepp Haider und Ferdi Hinterleitner auf dem 220 PS starken Kadett GSi 16V des Deutschen Opel-Teams das nationale Championat nach sechs von acht Meisterschaftsläufen mit deutlichem Vorsprung an – zur Verblüffung der Konkurrenz und zum Gefallen der Fans am Rande der Strecke. Ihr Erfolgsrezept: Perfektion im Cockpit, konstante Leistungen, technisch hervorragendes Material und eine routinierte Mannschaft im Hintergrund. Bei der Deutschland-Rallye beobachteten Rainer Strang (Text) und Jürgen Zerha (Foto) das erfolgreiche Opel-Team auch hinter den Kulissen.

Wäre es nach den Urlaubsplänen von Joachim Stein (37) gegangen, dann hätte er das vorletzte Wochenende im Juli mit Frau und Tochter bereits irgendwo in Bayern oder Österreich an einem See verbracht. Doch die Familie mußte warten. Denn der versierte Kraftfahrzeugmeister wurde an einem anderen Schauplatz gebraucht: bei der Internationalen ADAC-Rallye Deutschland. Joachim Stein nahm's gelassen: „Es ist schon gut, daß ich die Ferien um eine Woche verschoben habe. Denn ich hätte ja sowieso nur an die Rallye gedacht.“

Der große Blonde aus Mainz arbeitet seit 13 Jahren bei Opel und seit zehn Jahren im Motorsport. Er hat fast keine Rallye ausgelassen, bei der ein Werkswagen mit dem Blitz an den Start ging. Er kennt die „Monte“, „Neuseeland“ und „Safari“, und er war auch 1982 dabei, als Walter Röhrl mit dem Ascona 400 Weltmeister wurde.

Das vorletzte Wochenende im Juli verbrachte Joachim Stein also nicht an einem bayerischen oder österreichischen See. Statt dessen folgte er einmal mehr zweieinhalb Tage lang den Spuren von Sepp Haider und Ferdi Hinterleitner – zusammen mit „Co“ Bernhard Zech als mobiles Einsatzkommando im Omega Caravan 3.0i. Ihre Aufgabe: An jedem Servicepunkt der Rallye zur Stelle zu sein, um den Kadett mit der Startnummer 1 als verantwortliche Crew zu checken und auf die nächste Sonderprüfung vorzubereiten.

80 feste Stationen wies das Fahrtenbuch des flotten Servicewagens aus, der nicht nur einen kompletten Werkzeugsatz an Bord hatte, sondern auch die wichtigsten Ersatzteile für den Fall der Fälle. Außerdem stand Stein in ständigem Funkkontakt mit dem Werksteam, um auch einmal außerplanmäßig helfen zu können.

Natürlich wurden Joachim Stein und Bernhard Zech bei ihrer Arbeit von vielen flinken Händen unterstützt – unter anderem von Opel-Rundstreckenprofi Volker Strycek, der bei der Deutschland-Rallye als „Schrauber“ fungierte. „Die Deutschland-Rallye“, sagt Teamchef Jochen Berger, „bedeutet für uns Großes.“ Ein Ingenieur,

acht Mechaniker und ein Zeiten-Service zählten ebenso zum Opel-Aufgebot bei der schnellen Reise durch Saarland und Rheinland-Pfalz wie zwei technische Chevrolet-Vans mit kompletter Werkstatt-Ausrüstung und einem Satz aller austauschbaren Teile für den Rallye-Kadett. Allerdings sind die Chevys viel zu langsam, um wie Steins Omega Caravan 3.0i auf der über 1200 Kilometer langen Fahrt in Haider's Windschatten zu bleiben. Deshalb steuerten die Chevy-Besatzungen bei der Deutschland-Rallye auch nur jeden zweiten Servicepunkt an.

„Rallyesport ist Teamsport“, sagt Jochen Berger. Elf Jahre lang hat er selbst im Rallye-Auto gesessen und war zusammen mit Walter Röhrl auf Ascona Europameister geworden. Viele Faktoren sind nach Bergers Worten für den Erfolg im Rallyesport verantwortlich:



Trio: Joachim Stein (M.) mit Helfern Thomas (l.) und Strycek

Fahrer, Beifahrer, Auto, Service und Reifen. Berger: „Fehler machen wir alle. Doch wer die wenigsten Fehler macht, der gewinnt. Und wir haben bislang sehr wenig Fehler gemacht.“ Das galt auch für die Deutschland-Rallye. Deshalb ist die Geschichte des sechsten Meisterschaftslaufes schnell erzählt:

Am Tag vor dem Start trifft sich Teamchef Berger mit seiner Mannschaft im Hotel Posthof in St. Wendel. Einsatzbesprechung. Ferdi Hinterleitner, seit vielen Jahren Beifahrer von Sepp Haider, verteilt Servicekarten und Servicebücher,



Teamwork: Die Servicemannschaft erledigt die „große Inspektion“ in 30 Minuten

dett. Sepp Haider ging sie zu schwer. Dann wird es ernst. Start in St. Wendel. Als erste fahren Opel-Rundstreckenspezialist Markus Oestreich und der Journalist Manfred Möll mit ihrem Kadett GSi 16V über die Rampe. Das Auto trägt die Startnummer 0. Als Besatzung des Vorauswagens im Rallye-Trimm haben Oestreich und Möll darauf zu achten, daß sich die Zuschauer am Rande der Sonderprüfungen nicht an gefährlichen Streckenabschnitten aufhalten. Und Oestreich bereitet es sichtlich Vergnügen, zur Abwechslung wieder einmal ein Rallye-Auto zu steuern. Acht Minuten später stehen Haider/Hinterleitner auf der Rampe. Die Zuschauer jubeln. Ganz ohne Zweifel gehören den Österreichern und Opel die Sympathien der Fans. „Welche Taktik haben sie“, fragt der Sprecher am Start. „Ankommen und punkten“, antwortet Haider ins Mikrofon. „Das müßte eigentlich klappen. Denn der Kadett ist sehr zuverlässig. Bei den letzten 18 Starts sind wir 18 Mal ins Ziel gekommen“, stellt Haider zuversichtlich fest. Zwei Tage später wird es das 19. Mal sein. Das 20. Mal wäre nicht nur ein Zuverlässigkeits-Jubiläum, sondern wahrscheinlich auch der Gewinn der Meisterschaft.

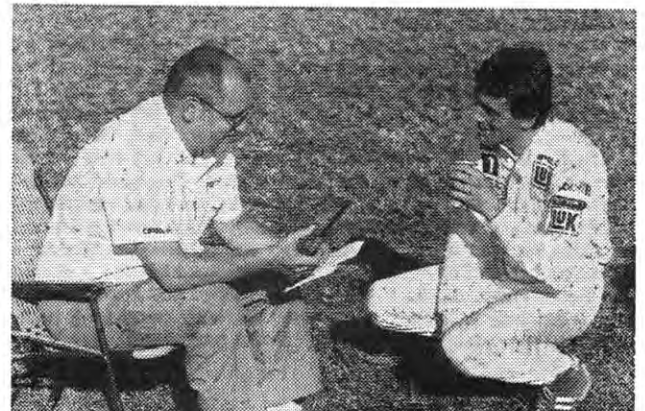
Nach acht Sonderprüfungen beenden Haider/Hinterleitner die erste Etappe als sechste – gegen starke Konkurrenz aus dem In- und Ausland. Denn die Deutschland-Rallye zählt auch zur Europa-Meisterschaft.

Pech für das Opel-Team am zweiten Tag: Auf der Wertungsprüfung „Oberemmel“ streikt die linke Antriebswelle des Kadett. Haider verliert dadurch viel Zeit. Doch am Ende der Prüfung warten schon Joachim Stein und die anderen. Acht Minuten haben sie Zeit, um die Welle am Straßenrand in brütender Hitze zu wechseln. Das Thermometer zeigt 32 Grad. Nach der Reparatur starten Haider/Hinterleitner zu den nächsten Prüfungen.

Dann passiert es. Beim Versuch, verlorene Sekunden wiedergutzumachen, touchiert Haider eine Schutzplanke auf WP 14. Das Eisen am Straßenrand hinterläßt am Kadett deutliche Spuren und be-



Startklar: Haider/Hinterleitner bei Kilometer Null der Rallye



Lagebesprechung: Teamchef Jochen Berger und Sepp Haider



Sicherheit: Helm auf zur nächsten Sonderprüfung

schert den Mechanikern erneut jede Menge Arbeit. In acht Minuten wechseln sie Antriebswelle rechts, Federbein rechts und Spurstange. Beim Zwischenstopp in Wittlich haben sie dann 35 Minuten Zeit, um die provisorische Reparatur zu vollenden. Sie tauschen den Dreieckslenker vorne rechts aus, der bei dem Ausrutscher ebenfalls gelitten hat, und schweißen den Auspuff. Zeitweise liegen sie zu sechst unter dem Kadett von Haider. Der bleibt die Ruhe selbst: „Die Rallye ist noch lang.“ Als der Troß am Abend zum zweiten Mal St. Wendel erreicht, liegt das Opel-Team auf dem siebten Platz.

Am letzten Rallye-Tag läuft dann alles nach Plan und fehlerfrei. Haider/Hinterleitner beenden die

Deutschland-Rallye auf Kadett GSi 16V als Klassensieger und fünfte der Gesamtwertung. Das Opel-Team ist zufrieden. Noch wagt es keiner richtig auszusprechen – doch mit ein wenig Glück wird Haider/Hinterleitner und Opel der Titel des Deutschen Meisters nicht mehr zu nehmen sein. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß die Konkurrenz zum Teil mit allradgetriebenen und turbogeladenen Fahrzeugen an den Start geht, die eigens für den Sport konstruiert worden sind.

Am Tag nach der Rallye sitzt Joachim Stein schon wieder im Auto. Dieses Mal allerdings mit Frau und Tochter auf dem Weg in den Urlaub irgendwo in Bayern oder Österreich an einen See.



Auf dem Weg zum Titelgewinn: Haider/Hinterleitner im Kadett GSi 16V des deutschen Opel-Teams

Prominenter Besuch im Stammwerk

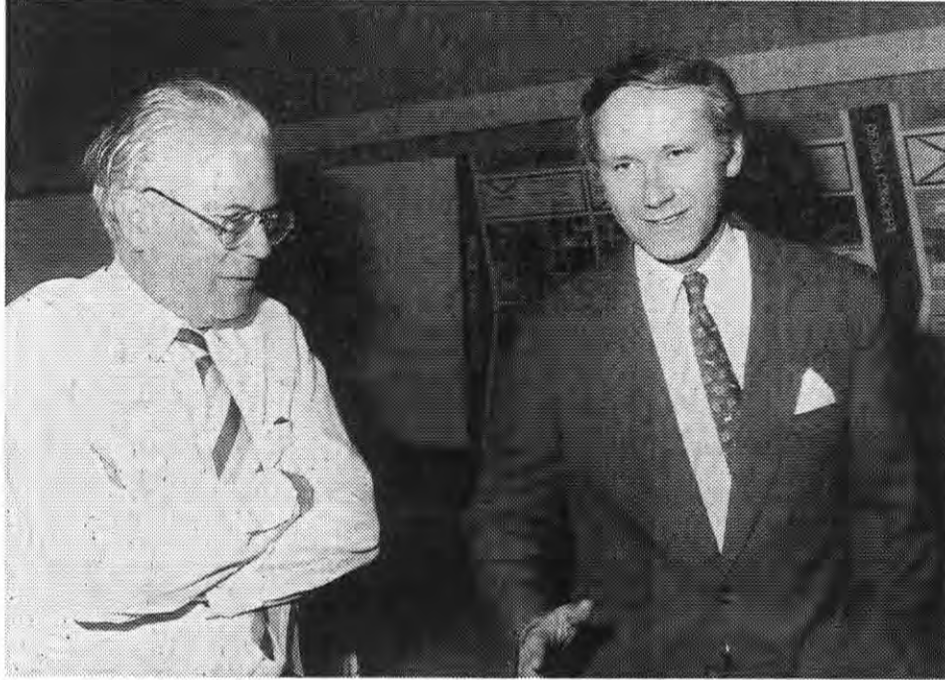
Kanzler informiert sich

op Rüsselsheim. Der Schweizer Bundeskanzler Professor Dr. Walter Buser besuchte am 18. August Teile der Fertigung und des Technischen Entwicklungszentrums. Nicht ohne Stolz wies der Vorstandsvorsitzende Louis Hughes in seiner Begrüßungsansprache darauf hin, daß Opel seit 1982 in der Schweiz ununterbrochen Marktführer

unter den Automobilanbietern ist. Immerhin fahren zur Zeit rund 395 000 Schweizer ein Fahrzeug mit Blitz. Der Erfolg von Opel kommt nicht von ungefähr: Aufgrund der strengen Abgasvorschriften in der Alpenrepublik ist die serienmäßige Ausstattung aller Opel-Fahrzeuge mit geregelter Kat ein zusätzliches Verkaufsargument.

Professor Buser besuchte unter anderem Lackiererei und Cockpitmontage sowie das Sicherheits-Zentrum.

In diesem Jahr, so Hughes, werde Opel erstmals über 40 000 Autos in der Schweiz neu zulassen. Der Marktanteil steige damit von 11,8 (1988) auf 13,4 Prozent. Ein überdurchschnittlicher Zuwachs.



Hemdsärmelig: Kanzler Buser (l.) wurde auf seinem Rundgang von Louis Hughes begleitet

Neue Schriftzüge, helle Farben

Werke werden frischer

flo Bochum/Rüsselsheim/Kaiserslautern. An allen drei Standorten werden derzeit Fassaden renoviert und Schriftzüge ausgewechselt. Die Werke sollen schöner werden.

Schon vor den Ferien erschienen Malerkolonnen an den älteren Gebäuden des Stammwerks, um abgebröckelten Putz zu beseitigen und den betagten Mauern neuen Glanz zu geben. Demnächst wird die Renovierung, die im Bereich der A-Gebäude begonnen hatte, die Personalabteilung erreichen.

Bochumer Mitarbeitern wird aufgefallen sein, daß zahlreiche Fenster in Fertigungsbereichen seit den Werkferien neuer und moderner sind. Weiter wurden Wäschräume und Toiletten renoviert.

Im Pfälzer Werk ist der alte Schriftzug auf dem Bau K-1 verschwunden. Zusammen mit dem neuen Verputz des Verwaltungsgebäudes kommen auch der neue Blitz und die neue Opel-Schrift. In Rüsselsheim hängen die meisten davon schon und Bochum wird in den nächsten Wochen mit neuen Schriftzügen versorgt.

Bochumer Vorschlagswesen

Prämie für findige Köpfe

op Bochum. Einfache Schalter brachten Heiko Häberle und Hans Seelhoff 50 000 Mark ein. Die beiden Meister aus der Bochumer Lackiererei erhielten die Prämie für einen Verbesserungsvorschlag (VV).

Den beiden findigen Köpfen war aufgefallen, daß der sogenannte Ofenförderer weiterlief, wenn wegen einer Pause der Kabinenförderer stillstand. Die dann weitertransportierten Karosserien mußten anschließend nachgearbeitet

werden. Der VV hob das Problem – ein zusätzlicher Schalter drehte dem Ofenförderer zusammen mit dem Kabinenförderer den Strom ab.

Auch Franz Pawlowski bekam für eine gute Idee 50 000 Mark. Der Meister aus der Qualitätssicherung des Werks I schlug vor, Festigkeitskontrollen an Kofferraumhauben und Rückwandklappen von der Inspektion zur Wartung der Instandhaltung zu verlagern. Dadurch wurde Zeit und Geld gespart.



Werkdirektor H. W. Schollmaier (l.) eröffnete im Kulturzentrum Kammgarn, Kaiserslautern, die Ausstellung „Dr. Paul Wolff“. Sie ist bis zum 16. September zu sehen.



Zielsicher: Louis R. Hughes

Saisonauftritt des FC Bayern

„Anstoß“ von Louis Hughes

wow München. Mit einem kräftigen Spannschuß eröffnete Opel-Chef Louis R. Hughes am letzten Juli-Wochenende vor dem ersten Bundesligaspiel des FC Bayern München die neue Opel-Lounge im Münchner Olympiastadion.

Auch im Stadion begann Opel die Partnerschaft mit dem FC Bayern zünftig. Verkaufsvorstand Georg Hehner überreichte zum Sai-

sonauftritt zusammen mit Bayern-Präsident Professor Fritz Scherer im Mittelkreis die neue Riesenfahne mit dem Motto „Let's go – Bayern“ und dem farbenfrohen FC Bayern/Opel-Freundschaftslogo für die Fans in der Südkurve. Das Tuch, das fast ein Viertel eines Fußballfeldes bedeckt und zu dessen Transport zehn gestandene Männer gebraucht werden, ist übrigens reißfest, atmungsaktiv und feuerfest.



Opel Post-Preisrätsel

IAA-Karten winken

op Rüsselsheim. Die Zusammenarbeit mit dem FC Bayern hat nicht nur in den Medien großes Interesse gefunden. Weit über tausend Opel-Mitarbeiter beteiligten sich an unserem Preisausschreiben, um eines von 20 Bayern-Accessoires zu gewinnen. Das Los fiel auf folgende Einsender: Den ersten Preis gewann Otto Baumgart (Raunheim). Er bekommt eine Videokassette und einen Bayern München-Ball. Ebenfalls ein Ball geht an: Susanne Reichert, Walter Welsch, Benjamin Kassel, Maria Heppner, Luis Nestar, Frank Zierke, Irmgard Mieth, Hans-Jürgen Langer und Knut Mittendorf. Bayern-T-Shirts erhalten: Horst Glenz, Michael Stiehm, Uwe Pommer, Volker Reinert, Kurt Sachs, Rosemarie Ahl, Kurt Maier, Hermann Koes, Valentin Schwarz und Eva Plönzke.

Herzlichen Glückwunsch allen Gewinnern.

Auch in dieser Ausgabe gibt es wieder eine Super-Chance für clevere Leser. Zwanzigmal verlosen wir je zwei Eintages-Eintrittskarten für die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt. Das einzige, das Sie tun müssen, ist eine Karte mit der richtigen Lösung per Bundespost (bitte nur auf diesem Wege!) an folgende Anschrift schicken:

Redaktion Opel Post
Postfach 1710
6090 Rüsselsheim.

Und jetzt zur Preisfrage: Welchen c_w-Wert hat der neue Calibra? Aufmerksame Leser können diese Frage natürlich sofort beantworten. Einsendeschluß ist Montag, 11. September 1989. Es gilt das Datum des Poststempels.

Marketing

Dahlhoff zum Direktor ernannt

op Rüsselsheim. Dr. H.-Dieter Dahlhoff (38), Marketingchef der Adam Opel AG, ist von der Geschäftsleitung des Unternehmens Anfang August zum Direktor ernannt worden. „Damit werden wir der Bedeutung des deutschen Automobil-Marktes gerecht, dem größten in Europa“, kommentierte Georg Hehner, Opel-Vorstand Verkauf, Kundendienst und Zubehör.

Dahlhoff, der unter anderem auch Lehraufträge an der European Business School in Oestrich-Winkel und an der Fachhochschule Münster erfüllt, leitet den Bereich Marketing innerhalb des Vorstandsressorts von Georg Hehner seit März 1986.

Tester ehren Omega

Pokal-Sieger

op Rüsselsheim. „Der begehrte Europapokal bleibt für ein weiteres Jahr in Rüsselsheim. Nach dem Vectra 2.0i (1988) nun dessen großer Bruder Omega 2.4i. Mit rekordverdächtiger Punktzahl und als Sieger in allen Punktekapiteln seiner Gruppe geht der zwar nur 125 PS starke, aber geräumige, preiswerte und sichere Opel durchs Ziel.“ So begründete die Kölner Fachzeitschrift „Auto Zeitung“ die Verleihung des Pokals an den drehmomentsstarken Rüsselsheimer. Beachtlich die Punktzahl: Der Omega 2.4i lag mit 377 Punkten genau 20 Punkte vor den zweitplatzierten BMW 520i und Mercedes 230 E.



Rekord-Halter: Omega 2.4i

Den Europapokal nahm Technik-Vorstand Friedrich W. Lohr vom stellvertretenden Chefredakteur der „Auto Zeitung“, Werner Müller, entgegen. Im Hintergrund: (v. l.) „Auto Zeitung“-Testchef Wolf-Henning Fanslau, Dr. Otto Willenbockel (Exekutiv-Ingenieur Motoren-Entwicklung und Konstruktion), Wayne K. Cherry (Direktor Design), Herbert Oberhaus (Direktor PEK) und Dr. Fritz Indra (Chefingenieur TEZ – Vorausentwicklung).

Patentierter Bremsprüfung

Erfolgreich im Team

op Bochum. Die Zusammenarbeit im Team führte zwei Mitarbeiter der Fertigungsleitung Karosseriewerk, Abteilung Elektro-Konstruktion und Planung, zum Erfolg und zur Patentanmeldung.

Der Wunsch der Qualitätsförderung, beim Ablauf des Bremstests Unregelmäßigkeiten im System früher zu erkennen, war Anlaß für die Bochumer Diplom-Ingenieure Clemens Erbeling und Karl Zeller, dieses Problem gemeinsam zu lösen.

Ein Gerät zur Bremsenprüfung war Ergebnis ihrer gemeinsamen Arbeit, die in einer Patentanmeldung ihre Vollendung fand. Gegenstand der Erfindung von Erbeling und Zeller ist die Erkennung und Auswertung von Fehlern an Bremsanlagen, die durch den Einbau defekter Hohlschrauben hervorgerufen werden. Eingebaut und erprobt wurde diese patentierte Schaltung im Werk Bochum. Hier sind jetzt vier Bremsstände, in Saragossa bereits drei Anlagen damit ausgerüstet.