

Die Zeitung für  
die Mitarbeiter der  
Adam Opel AG

# Opel Post



Mitarbeiter erproben sportliches Coupé

## Calibra im Praxis-Test

**Rüsselsheim.** Zum Abschluß des breitangelegten Qualitätssicherungs-Programms starteten jetzt die ersten von hundert Calibra. Am Steuer: Opel-Mitarbeiter, die das Coupé im täglichen Fahreinsatz testen.

Die sämtlich magmarot lackierten Fahrzeuge werden in den kommenden Wochen insgesamt eine Million Kilometer zurücklegen, denn jeder Calibra wird unter Alltagsbedingungen 10 000 Kilometer gefahren. Dabei werden die Erfahrungsberichte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genaue Auskunft darüber geben, wo bis zum Verkaufsstart

am 9. Juni noch Detailänderungen einfließen.

„Mit der Test-Aktion erhalten wir noch vor Serienanlauf ein repräsentatives Meinungsbild quer durch alle Kundengruppen“, sagt Peter Enderle, der als Fertigungsvorstand auch für die Qualitätssicherung zuständig ist und die Idee zu diesem Programm hatte. Entsprechend werden die rassigen Sportcoupés an Mitarbeiter aus allen Berichtsebenen vergeben. Die Verteilung selbst wird durch eigens bestimmte Koordinatoren in den Bereichen organisiert. Zu den Testbedingungen gehört unter anderem, daß die Mitarbeiter möglichst innerhalb

einer Woche 1000 Kilometer zurücklegen und die dabei gewonnenen Eindrücke in einem Fahrbericht festhalten.

Die heiß begehrten Coupés verfügen alle über ein Schiebedach und sind auch sonst vergleichbar ausgestattet. „Neben der Motorisierung mit dem 115 PS starken Zweilitertriebwerk kommen auch einige 16-Ventiler dazu“, hebt Manfred Hildmann, Abteilungsleiter im Bereich Qualitätssicherung, hervor, der das Testprogramm organisiert hat. Und er fügt hinzu: „Wir sind gespannt auf die Ergebnisse dieser Qualitäts-Aktion. Aufgrund der hervorragend abgeschlossenen Pilotlinie rechnen wir auch bei dieser Alltagserprobung mit Spitzenwerten.“

Als die Opel Post im Februar über dieses Programm zum ersten Mal berichtete, standen in der Redaktion und bei Hildmann die Telefone nicht mehr still. Viele Mitarbeiter wollten sich als Testfahrer bewerben. Je nach Bereich steht eine unterschiedliche Anzahl von Fahrzeugen zur Verfügung. Die Art und Weise, wie diese unter den Mitarbeitern verteilt werden, ist Sache der Bereiche.



Übergabe: Vorstand Peter Enderle, Tester Rudi Walter, Organisator Manfred Hildmann (v. l.)



Aufstellung: Zehn Calibra für den Praxis-Test

Heräusforderung DDR

## Händlernetz und Kooperation

**Rüsselsheim.** Kein Tag vergeht, ohne daß Neues aus der DDR zu vermelden ist. So auch bei Opel. Nach der Kooperationsvereinbarung mit dem Automobilwerk Eisenach (AWE) arbeitet das Unternehmen nun mit Hochdruck an Händlernetz im anderen deutschen Staat.

Bereits an 100 Stellen in der DDR wehen bald die Opel-Fahnen vor einer Werkstatt. Weitere sollen folgen. Schließlich nimmt nicht nur der Reiseverkehr nach Osten zu; die Marke Opel ist auch bei jenen

DDR-Bürgern beliebt, die sich jetzt im Westen mit einem neuen oder gebrauchten Auto eindecken.

Die Händlerverträge sind Teil einer Gesamtstrategie, mit der sich Opel auf die veränderte Lage in Osteuropa einstellt. So soll der Standort Deutschland nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Louis R. Hughes durch die Chancen in Osteuropa „klar an Bedeutung gewinnen“. Die Länder im Osten peilt Opel-Chef Hughes als Markt an.

Dem Ziel, einen möglichst hohen Anteil daran zu errei-



Hauptportal: Vertragspartner Automobilwerk Eisenach

chen, dient die unlängst getroffene Vereinbarung mit AWE. Nach erfolgreichem Abschluß der Planungen sollen dort ab 1993 in einem neuen Gemeinschaftswerk Opel produziert werden.

Betriebsratswahl 1990

## Erfolge für IG Metall

**Rüsselsheim.** Bei den Wahlen zum Betriebsrat vom 27. März hat die Industriegewerkschaft Metall in allen drei Werken die Mehrheit erzielt.

In Rüsselsheim bekam die von Richard Heller, Rudi Müller und Gerhard Wink ange-

führte IGM-Liste 42 Mandate. Das sind drei mehr als 1987. Die Deutsche Angestellten Gewerkschaft (DAG) folgt mit zwei Sitzen (1987: drei) und der Christliche Metallarbeiter-Verband (CMV) ebenfalls mit zwei (bisher: vier). Ein Betriebsrat rückte für eine türkische Liste in das Gremium ein. Die Wahlbeteiligung betrug 76,5 Prozent.

In Bochum ist die IG Metall künftig mit 20 Mitgliedern im Betriebsrat vertreten. Es folgen die Liste „Metaller bei Opel“ mit 14 Mandaten und die Liste „Aktive Metallarbeiter“ mit drei Sitzen. Die DAG und die „Liste für Belegschaftsforderungen“ sind mit je einem Mandat dabei.

Die Kaiserslauterer Mitarbeiter entschieden sich für 23 Betriebsräte aus den Reihen der IG Metall. Drei stellte der CMV, zwei die freie Wählergruppe Lorch/Stuppy und einen schließlich die „Liste für die Belange aller Arbeitnehmer“. 85 Prozent der Pfälzer Belegschaft hatten sich an der Wahl beteiligt.

Praktizierter Umweltschutz

## Neuer Kunststoff aus alten Teilen

**Rüsselsheim.** Ab Juni wird Opel benutzte Kunststoffe für die Serienfertigung wiederverwerten.

Die Recycling-Produkte werden aus ausrangierten Kunststoffteilen oder Produktionsresten hergestellt und zunächst als Innenkotflügel eingesetzt. Bereits seit sechs Jahren beschäftigen sich Opel-Ingenieure mit Fragen der Wiederverwertung von Kunststoffen. Schmutzfänger, Luftfiltergehäuse und Ladekanten-Abdeckungen, die aus wiederverwerteten Polypropylen-Teilen stammen, sind in der Fahrzeug-Erprobung. Die Polypropylen-Wiederverwer-

fung ergänzt damit die Bleibatterie-Wiederaufarbeitung, die Fachfirmen bereits seit Jahren betreiben. Die Kunststoffgehäuse der Batterien aus Polypropylen blieben bisher aber als nutzloser Abfall übrig.

Opel-Ingenieure haben jetzt jedoch in Zusammenarbeit mit Fachbetrieben Wege gefunden, auch die alten Batteriegehäuse zu verwerten. Die Recycling-Produkte werden bereits in drei Monaten Einzug in die Neuwagen-Produktion halten. Sie eignen sich vornehmlich für die Herstellung von Kunststoffteilen, die an schwer zugänglichen Stellen der Karosserie liegen.

Top-Manager bestätigen:

## Image-Boom für Opel

**Hamburg.** Zu den eindeutigen Gewinnern der „Imageprofile '90“ zählt Opel: In der entsprechenden Rangliste der hundert größten deutschen Unternehmen belegt Opel Rang zwölf. Das bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um beachtliche 13 Rangplätze. Bei der Untersuchung, die das in Hamburg erscheinende manager magazin jährlich vom Münchner Marktforschungs-Institut Infracore durchführen läßt, werden über 1000 Top-Manager, leitende Angestellte und Selbstständige befragt. Sie bewerten den Ruf der hundert größten Unternehmen. Während der vergangenen vier Jahre hat sich Opel bei den „Imageprofilen“ vom 40. über den 32. und 25. auf den heute zwölften Platz vorgearbeitet. Dabei hat sich insbesondere der Rückstand auf Wettbewerber Volkswagen von ehemals 36 Rangplätzen innerhalb dieser vier Jahre auf nur noch vier Plätze verringert. „Nicht nur bei der breiten Öffentlichkeit, sondern auch bei den Meinungsführern in der Wirtschaft genießt Opel einen meßbar besseren Ruf“, kommentierte Opel-Chef Louis R. Hughes die „Imageprofile“. Und er fügte hinzu: „Ein Erfolg, auf den wir alle mit Recht stolz sein können.“

In den Werken

## Freischichten

**Rüsselsheim.** Jetzt stehen die Freischichten der Produktion und produktionsabhängigen Bereiche für die drei Werke im ersten Halbjahr fest. In Rüsselsheim ruht die Arbeit am Dienstag nach Ostern, 17. April, am Montag, 30. April, Freitag nach Himmelfahrt, 25. Mai und dem Freitag nach Fronleichnam, 15. Juni. Kaiserslauterer können sich über den freien Montag, 30. April, und den Freitag, 25. Mai, freuen. An der Ruhr ist am Freitag, 25. Mai, Freischicht.

Die nächste Ausgabe der Opel Post erscheint Anfang Mai. Anzeigenschluß dafür ist am 17. April.



DDR-Service: Verkaufsleiter Sommerlad (li.) begrüßt den 100. Händler, Dieter Dardsch (re.)

Vorschlagswesen Rüsselsheim feiert Jubiläum

# 40 Jahre gute Ideen

Wiesbaden. Das Betriebliche Vorschlagswesen feierte jetzt sein 40jähriges Bestehen. Im Wiesbadener Kurhaus waren unter den rund 350 geladenen Gästen auch über 100 Mitarbeiter, die in den vergangenen zwei Jahren eine Prämie von über 10 000 Mark für einen Verbesserungsvorschlag (VV) erhalten hatten.

Gerhard Noß, Leiter des Personal- und Sozialbereiches Rüsselsheim, präsentierte beeindruckende Daten aus der Erfolgsbilanz des VV-Wesens. In den 40 Jahren des Bestehens dieser Abteilung reichten Mitarbeiter unternehmensweit rund 822 000 Verbesserungsvorschläge zur Prüfung ein; über 250 000 wurden angenommen. Mit den verwirklichten guten Ideen konnten über 660 Millionen Mark gespart werden. Dafür gab es mehr als 100 Millionen Mark an Prämien. Lag die Höchstprämie 1950 noch bei 1000 Mark, so können heute 100 000 Mark mit Ideenreichtum verdient werden.

Daß es darauf jedoch nicht allein ankommt, unterstrich Personalvorstand Dr. Walter Schlotfeldt. Er regte vor allem auch Verbesserungen innerhalb des Vorschlagswesens an. Die Mitarbeiter sollten mehr als bisher bei der Be-

wertung ihrer Idee miteinbezogen werden. Schlotfeldt forderte auch den Abbau von Bürokratie; das Vorschlagswesen und der Werdegang einer Idee müßten nachvollziehbar sein und künftig beschleunigt werden.

Dabei sei es vor allem die Kommunikation vor Ort, die für schnelle Beurteilung sorgen könne. Sein neues Modell des Vorschlagswesens: Mehr Teamarbeit und - dort, wo möglich - Dezentralisierung. Vorgesetzte sollten die Patenschaft für Ideen ihrer Mitarbeiter übernehmen und direkt über die Umsetzbarkeit entscheiden. Schlotfeldts Wunsch für die Zukunft: „Wir möchten das Vorschlagswesen alltäglich machen.“

Gesamt-Betriebsratsvorsitzender Richard Heller hob



Schlotfeldt riet zur Dezentralisierung

das große Interesse der Mitarbeiter an der Gestaltung ihres unmittelbaren Arbeitsumfeldes und ihr hohes Verantwortungsgefühl gegenüber dem Unternehmen hervor. Er wies aber darauf hin, daß Vorschläge einzelner keine Verschlechterung für die Arbeitsbedingungen anderer bedeuten dürften. Ferner regte Heller an, die weitere Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Produkte zum gleichberechtigten Ziel des Vorschlagswesens zu machen. Bei der Jubiläumsfeier wurden außerdem die besten Teams im Rüsselsheimer VV-Abteilungswettbewerb ausgezeichnet: Platz eins errang die Abteilung Industrial Engineering, für die Klaus Wohlfeil die Urkunde entgegennahm. Je einen zweiten Platz belegten

die Abteilungen Fertigungsmaterial-Einkauf, vertreten durch Norbert Heil, und Produktionsplanung Rüsselsheim, die Horst Knobling repräsentierte. Auf den dritten Platz kam die Instandhaltung Karosseriewerk II, für die Horst Langguth zur Ehrung gekommen war. sz



Gewinner: VV-Chef Wippel (3. v. r.) und Dr. Walter Schlotfeldt ehrten die Abteilungssieger

VV-Jahresveranstaltung in Kaiserslautern

## 50 000 Mark für zwei Clips

Kaiserslautern. Daß sich Verbesserungsvorschläge (VV) auch und gerade bei kleinen Details lohnen, bewies Werner Kumpf. Kunststoffclip statt Stahlklammer zur Befestigung von Bremsleitungen brachten ihm bei der Jahresveranstaltung des Vorschlagswesens die Höchstprämie ein.

Bis vor einiger Zeit baute Meister Kumpf Hinterachsen, an denen die Hydraulikleitungen mit Stahlschellen befestigt waren. Dann griff sein Vorschlag. Jetzt halten preisgünstigere Kunststoffclips die Rohre. So hatte es Werner Kumpf angeregt.

Stolze 50 000 Mark sind die Belohnung für seine Aufmerksamkeit. Der Betrag ist der vorläufige Höhepunkt einer Mitdenkerkarriere. Kumpf hat bereits 69 Verbesserungsvorschläge eingereicht und damit rund 9000 Mark an Prämien eingefahren.

Gute Ideen brachten auch anderen Kaiserslauterer Mit-

arbeitern reiche Früchte. Wie VV-Abteilungsleiter Alfons Leßmeister bei der Jahresveranstaltung im pfälzischen Queidersbach berichtete, seien fast eine Million Mark an Prämien ausgezahlt worden, darunter fünfmal der „Hauptgewinn“ von 50 000 Mark. Das kleine Werk ist auch bei zwei anderen Werten ganz groß. So lag die Durchschnittsprämie pro angenommenem Vorschlag mit 1450 Mark weit über der anderer Standorte. Und die Einsparung pro VV beträgt über 10 000 Mark - teilweise fast das Doppelte, verglichen mit den anderen Werken.

Spitzenreiter bei den Abteilungen mit besonders fleißigen Ideenfindern war die Finanzabteilung, in deren Vertretung Bernhard Hartmann geehrt wurde. Den zweiten Platz belegte der Fertigungsbereich K19/K25, für den Erhard Greulach die Siegertafel entgegennahm. Bronze gab es für Günther Ritter vom Beschaffungswesen. op

VV-Höchstprämie  
Geld für Abfall

Bochum. Ernst-Udo Böttcher und Reinhold Schwichtenberg haben aus Abfall Geld gemacht. Mit einem Verbesserungsvorschlag. Die Mitarbeiter aus dem Bereich Manufacturing Engineering regten an, aus einem Abfallblech der Vectra-Hintertür ein Kadett-Teil zu pressen. Der Lohn des Nachdenkens beträgt 50 000 Mark für das Bochumer Duo. op

Zentralwerkstätten II

Sechser-Jubiläum

Rüsselsheim. Gewissermaßen 165jährige Betriebszugehörigkeit feierten am Montag die Zentralwerkstätten II. August Weyell, Hans Büttner, Dietmar Kranz, Walter Hanneemann und Franz Richter arbeiten schon seit 25 Jahren für Opel. Helmut Schuhmacher ist sogar schon seit 40 Jahren dabei. Macht zusammen 165 Jahre. op

Marga-Planspiel

Nase vorn

Rüsselsheim. Die Fachliche Weiterbildung meldete im vergangenen Jahr fünf Teams für Marga 90. Bei diesem Unternehmensplanspiel wird der Wettbewerb zwischen jeweils vier verschiedenen Firmen mit Hilfe eines Computers dargestellt. Insgesamt gingen 350 Teams im vergangenen September an den Start. Unter den 128 Mannschaften, die sich für das Viertelfinale qualifizierten, sind auch die fünf gestarteten Opel-Teams, vier davon sind unter den ersten dreißig. Veranstaltet wird Marga 90 von der Verlagsgruppe Handelsblatt und dem Universitäts-Seminar der Wirtschaft (USW). op

Personal- und Sozialwesen

# Informationsaustausch

Rüsselsheim. Verstärkte Information der Mitarbeiter im eigenen Bereich war der Anlaß der Kommunikationsveranstaltungen des Personal- und Sozialwesens. Drei Veranstaltungen im Forum waren nötig, um den Mitarbeitern die Chance der Teilnahme zu geben.

Drei Themen standen auf dem Programm: Die wirtschaftliche Situation der Adam Opel AG und die Auswirkungen auf die Personalpolitik; Quality Network als veränderte Unternehmenskultur und dieser Beitrag wurde mit besonderer Spannung erwartet, der Stand der Planung zur Neuorganisation des Personal- und Sozialwesens.

Ganz im Sinne der Quality-Network-Philosophie ging es nicht um einseitige Kommunikation: Mehr wissen durch Vorträge, mehr hören durch persönliche Gespräche, mehr diskutieren und miteinander Probleme besprechen - jeder konnte sich aktiv am Informationsaustausch beteiligen.

Dr. Walter Schlotfeldt gab einen Rückblick auf 1989, ein Rekordjahr für Opel. Gleichzeitig gab er einen Ausblick auf die neunziger Jahre: Durch den europäischen Binnenmarkt verschärfte sich der Wettbewerb und stelle das Unternehmen, stelle jeden einzelnen Mitarbeiter vor große Herausforderungen. Mit einem auf Kundenwünsche zugeschnittenen Modellangebot

und neuester Technik sei Opel gut für die Zukunft gerüstet. Aber neue Technologien allein führten nicht zum Erfolg; der Mensch stehe im Mittelpunkt der Aktivitäten.

Das zu erreichen, ist eines der Ziele von Quality Network: Helga Ruschel und Dr. Herbert Hölterhoff warfen einen Blick hinter die Fassade dieses Stichwortes und erläuterten die wichtigsten Eckpunkte dieser Philosophie. Umdenken sei bei allen Mitarbeitern auf allen Ebenen angesagt. Dabei sei es besonders wichtig, so Helga Ruschel, Quality Network nicht als ein neues Programm, sondern als langfristigen Prozeß zu verstehen.

Wie der Gedanke von Quality Network in einem neu organisierten Personal- und Sozialwesen umsetzbar sein könnte, das war die Frage, der ein Team aus Opel-Mitarbeitern und einer Unternehmensberatung mehrere Monate lang nachging. Das Ergebnis dieser Studie wurde jetzt von Dr. Manfred Becker, Jürgen Gebhardt, Norbert Küpper und Wolfgang Weber präsentiert. Das neu organisierte Sozial- und Personalwesen sollte in vielen Funktionen dezentralisiert werden, um Service und Beratung näher am Mitarbeiter zu ermöglichen - damit wäre Kundennähe erreicht. Projektmanagement biete eine hervorragende Lösung für bereichsübergreifende Teamarbeit. Und: Mehr Gewicht als bisher soll in Zukunft

auf Planungsaufgaben gelegt werden, die heute im Tagesgeschäft oft untergehen.

Alle drei Themen führten zu regen Diskussionen, die auch dann fortgesetzt wurden, als der vorgesehene Zeitrahmen der Veranstaltungen längst überzogen war. Viele Mitarbeiter nutzten auch die Gelegenheit, auf Problemfelder im eigenen Arbeitsumfeld aufmerksam zu machen.

Kommentar einer Mitarbeiterin zu der Veranstaltung: „Das war toll. Sonst gibt's immer nur einzelne Informationen, aber so zusammen höre ich das sonst nie.“ Weitere Treffen zu anderen Themen sollen folgen - voraussichtlich im kleineren Rahmen auf Betriebsebene. Viola Kassel



Spitze: Sieger mit Hans Schollmaier und Paul Schleicher



Dialog: Die Mitarbeiter des Personal- und Sozialwesens nutzten die Chance zur Diskussion

**Opel Post**

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim

Redaktion: Dieter Schmidt (Chefredakteur), Fritz Lorek (stv. Chefred.)

Redaktionsassistentin: Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Praschma (Bochum), Heidi Adam (Kaiserslautern)

Layout: D+K Horst Repschläger

Satz und Druck: Die Südwestrolle, Plieninger Str. 150, 7000 Stuttgart 80

Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Red. Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Telefon 061 42/66-40 57, -38 98, Telefax 061 42/61 598

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe. Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Investitionsentscheidung für Vauxhall

# Neues Motorenwerk

**Rüsselsheim.** In den vergangenen Tagen hat General Motors eine wichtige Entscheidung getroffen: Im britischen Ellesmere Port entsteht während der nächsten Jahre ein Werk, in dem eine neue Familie von V6-Motoren produziert werden wird. Die Investitionsentscheidung hat einen Umfang von rund 440 Millionen Mark. Um die neue Produktion hatte sich auch Opel beworben. Über die Auswirkungen dieser Entscheidung sprach die Opel Post mit dem Vorstandsvorsitzenden Louis R. Hughes.

**Opel Post:** Herr Hughes, General Motors hat eine wichtige Investitionsentscheidung zugunsten unseres Schwesterunternehmens Vauxhall in Großbritannien getroffen. Warum entsteht das Motorenwerk nicht in Deutschland?

**Hughes:** Die Entscheidung ist in der Tat von Bedeutung, denn immerhin werden mit dem Investitionsvolumen von 440 Millionen Mark in England rund 300 Arbeitsplätze geschaffen. Wir alle bei Opel haben mit viel Einsatz und guten Argumenten dafür gekämpft, daß dieses neue Motorenwerk hier bei uns entsteht. Leider waren wir nicht erfolgreich.

Aber es gibt sehr gute Gründe für die getroffene Entscheidung, die wir unterstützen sollten. Denn Großbritannien ist der zweitgrößte Markt in Europa, dem Opel und GM auch langfristig besondere Aufmerksamkeit widmen müssen. Auch unsere japanischen Wettbewerber konzentrieren sich auf Großbritannien. Toyota, Nissan und Honda investieren dort Milliarden in Montagewerke und Motorenfabriken. Wenn GM nicht in



Befragt: Vorstandsvorsitzender Louis R. Hughes

England investieren würde, dann würde dies zu einem Wettbewerbsnachteil für GM insgesamt und damit auch für Opel führen. Wir dürfen nicht übersehen: Opel steht und fällt mit dem Erfolg seines europäischen Exports. Und wir können nur dann weiter exportieren, wenn unsere Produkte unter Kosten- und Qua-

litätsgesichtspunkten wettbewerbsfähig sind.

**Opel Post:** Wie wichtig ist eigentlich Vauxhall als Kunde für uns?

**Hughes:** Abgesehen vom deutschen Markt selbst ist Vauxhall Opels wichtigster Abnehmer. Fast ein Viertel unserer europäischen Gesamtproduktion wird in Groß-

britannien verkauft – einem Markt, wo Vauxhall sich auf den zweiten Platz vorgearbeitet hat. Dabei wird der Löwenanteil an fertigen Automobilen beziehungsweise Teilen direkt aus Deutschland importiert. Jeder Senator, jeder Carlton (Omega), jeder Cavalier GSi 2000 (Vectra 2000) und Cavalier 4x4 (Vectra 4x4) kommt aus Rüsselsheim.

Dieses Geschäft mit Vauxhall hat 1989 einen Gesamtwert von 2,7 Milliarden Mark erreicht, das sind fast 13 Prozent unseres Gesamtumsatzes. Angesichts einer starken D-Mark gegenüber einem schwächer gewordenen Pfund werden Vauxhall-Fahrzeuge für britische Verbraucher aber immer teurer. Es macht deshalb auch für Opel Sinn, die Handelsbilanz zwischen Deutschland und Großbritannien etwas auszugleichen.

**Opel Post:** Wie sieht diese Bilanz denn im einzelnen aus?

**Hughes:** Was das betrifft, produziert die Adam Opel AG rund das Doppelte von dem, was wir in Deutschland verkaufen. Vauxhall dagegen produziert in Großbritannien lediglich rund 60 Prozent der dort verkauften Fahrzeuge. Dieses Ungleichgewicht gilt auch für die Investitionen und Arbeitsplätze: Opel beschäftigt rund 54 600 Mitarbeiter, Vauxhall nur 11 160. Allein 1989 stieg bei Opel die Beschäftigtenzahl um 2000, während bei Vauxhall nur 500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen wurden. Noch eine Zahl: Über die vergangenen sechs Jahre haben wir fast vier Milliarden Mark investiert, Vauxhall dagegen ungefähr ein Drittel dieser Summe.

**Opel Post:** Wie gut ist Opel denn eigentlich für Europa '92 gerüstet?

**Hughes:** In zehn europäischen Ländern ist Opel eine der beiden meistverkauften Marken. Je besser dort unsere Marktposition ist, um so unabhängiger werden wir damit auch von nationalen Schwankungen.

**Opel Post:** Und wie stehen unsere Wettbewerber da?

**Hughes:** Hersteller wie Peugeot, Renault oder auch Fiat sind viel stärker von ihrem nationalen Heimatmarkt abhängig. Das könnte 1992 für sie zu einem strategischen Nachteil werden.

**Opel Post:** Ist durch die GM-Entscheidung die Beschäftigungslage hier an den deutschen Standorten betroffen?

**Hughes:** Wie Sie wissen, hat sich im vergangenen Jahr die Zahl unserer Mitarbeiter um über 2000 erhöht. Langfristig haben Investitionsent-

scheidungen für Standorte außerhalb Deutschlands – denken Sie an Saragossa oder an Wien-Aspern – unsere Marktposition in Europa ausgebaut. Und von diesem Erfolg profitieren wir alle.

**Opel Post:** Stichwort Investitionen: Gibt es hier neue Pläne, die Opel betreffen?

**Hughes:** Soviel ist sicher, ein großer Teil der von GM in Europa geplanten Investitionen wird nach Deutschland gehen. Wieviel, hängt letztlich von uns selbst ab. Denn unsere Qualitätsvorteile werden teilweise durch höhere Kosten und kürzere Arbeitszeit wettgemacht. Der Industriestandort Deutschland muß wettbewerbsfähig bleiben. Die Entscheidung, das neue Motorenwerk in Großbritannien zu bauen, ist eine Entscheidung für Europa. Im Sinne dieses europäischen Teamworks wünsche ich meinem Vauxhall-Kollegen Paul Tosch und seinen Mitarbeitern viel Erfolg. **op**

Kundendienst mit neuer Struktur

## Mehr Service

**Rüsselsheim.** Der Kundendienst-Außendienst hat eine neue Struktur erhalten. Er gliedert sich jetzt in die zwei Bereiche Kundendienst-Technik und Kundendienst-Förderung.

Ziel ist eine zeitgemäßere Unterstützung der Händler durch das Werk. In der Unterstützung der Vertragshändler bei technischen Problemfällen liegt die Aufgabe der Gebietsleiter Kundendienst-Technik. Sie arbeiten eng mit dem neugegründeten Technischen Info-Center (vgl. Opel Post 1-2/90) zusammen. Dort stehen Spezialisten zur telefonischen Unterstützung der Händlermitarbeiter bei der Lösung technischer Probleme bereit.

Routinebesuche wird es künftig nicht mehr geben. Dadurch ist mehr Zeit für die Kundendienst-Förderung, beispielsweise die Betreuung der Händler bei der Bauplanung, Einrichtung der Betriebe, aber auch bei der Umsetzung mo-

derner Marketingkonzepte. Viel zu tun haben die Gebietsleiter Kundendienst-Förderung derzeit durch eine Neuregelung bei Garantie und Kulanz. Hier sollen die Händler mehr direkte Entscheidungen fällen können.

Eine weitere kundenorientierte Maßnahme ist das ebenfalls neue Qualitätssicherungsprogramm für die Händlerbetriebe. Ziel ist die weitere Verbesserung von Kundendienst- und Werkstattarbeiten. So testen beispielsweise seit Ende März neutrale Experten im Opel-Auftrag Händlerwerkstätten.

Gerade in diesem Jahrzehnt wird sich der Wettbewerb verstärkt vom Produkt auf den Kundendienst verlagern. Das ist eine besondere Herausforderung auch an die Vertragshändler. Zu ihrer Unterstützung wurde eigens die neue Abteilung Kundendienst-Organisation gegründet, die alle Opel-Aktivitäten für die Händler unter einem Dach vereint. **sz**

Train-the-Trainers-Programm

## Technik für die Profis

**Rüsselsheim.** Er war nicht anwesend und stand trotzdem im Mittelpunkt. Der Kunde und seine berechtigten Ansprüche an einen hervorragenden Service bestimmten die Train-the-Trainers-Seminare des Kundendienstes. Die 45 Teilnehmer werden ihr Wissen jetzt nach dem Abschluß in ganz Europa weitergeben.

Im Juni geht der Calibra auf dem gesamten Kontinent in den Verkauf. Der Kundendienst stellt sich dieser Herausforderung. Schon jetzt lernten Service-Mitarbeiter aus 18 Ländern das sportliche

Coupé und seine Technik kennen. Aber auch die anderen Opel-Neuheiten der vergangenen Monate fanden gebührend Raum. So stand beispielsweise ein Omega 3000 24V für das praxisnahe Trai-

ningsprogramm zur Verfügung.

Ebenso großes Interesse wie die aktuellen Produkte fand bei den Trainern ein neues Gerät, der Tech 15. Das hochmoderne Diagnosesystem wurde den Teilnehmern am Programm Train the Trainers (Ausbildung für Ausbilder) jetzt vorgestellt. In ihm ist die gesamte Service-Literatur elektronisch gespeichert. An die Prüfkontakte eines Opel angeschlossen, checkt Tech 15 das Fahrzeug Schritt für Schritt durch und nennt dem Mechaniker auf einem Bildschirm die jeweils nächsten Arbeitsoperationen.

Eine Woche dauert ein Train-the-Trainer-Seminar. 15 Trainer bilden eine Gruppe. Dabei waren auch auch Teilnehmer aus Japan, Taiwan und von Vauxhall.

Jeder Seminarabsolvent gibt sein in Rüsselsheim erworbenes Wissen zu Hause an 15 andere Service-Leute weiter. Das läuft so, bis alle, die an Opel-Autos arbeiten, über alle Neuheiten informiert sind.

Einen Extra-Abschnitt widmete die Kundendienst-Zentrale dem Thema Umweltschutz. Ein spezieller Leitfaden will die Gedanken der Opel-Umwelt-Initiative verbreiten. Vorgestellt wird zum einen, was das Unternehmen bereits getan hat. Der Katalysator, asbestfreie Reibbeläge, Wasserlack und FCKW-Re-

cycling für die Klimaanlage finden hier gebührend Raum. Anforderungen für die Zukunft werden aber ebenso erwähnt. Dazu zählen eine weitere Verbrauchssenkung und schärfere Abgas-Gesetze. Der Kundendienst ist dafür schon jetzt gerüstet. **flo**



Mechaniker-Hilfe: Neues Prüfgerät Tech 15

Fotos (2): Lorek



Techniker-Stolz: 24-Ventiler zur Ausbildung

Wir gratulieren



Friedrich W. Lohr



Karl Balß



Peter Drischler



Georg Heil



Heinz Müller



Helmut Rippel



Hans Schneider



Ewald Treber



Dieter Wilhelm



Karl Klotz



Norbert Pfeifer



Werner Oppner



Helmut Schuhmacher



Alfons Klein



Siegfried Hartl



Heinrich Thies



Peter J. Hahn



Werner Kolb



Karl-Heinz Schleppey



Erwin Bormet



Richard Klink



Karl-Heinz Henrich



Paul Biebighäuser



Heinz Schäfer



Fritz Schneider



Josef Marterer



Georg Roosen



Günther Reinhard



Heinrich Karg



Werner Schmid



Oswald Keller



Manfred Müller



Helmut Bender



Emil Spickelt



Anton Lang



Otmar Orna



Hans Ackermann



Fritz Cruse



Emil Müller



Heinz Büßer



Wolfgang Jungtorius



Heinz Schönfeld



Gerald Löbel



Horst Hauk

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1.4. Karl-Heinz Arndt, TEZ PEK-Vorausentwicklung;
- Bernhard Barth, ZPE - Berufsausbildung;
- Heinrich Berninger, Kreditorenbuchhaltung;
- Karl-Friedrich Bräker, TEZ PEK-Dauerversuche;
- Christel Friedrich, TEZ PEK-Karos. Innenausstattung;
- Joachim Groß, ZPE Zent. Berufsausbildung;
- Walter Hein, TEZ PEK-Fahr- und Triebw.Konstr.;
- Willy Humml, Prod.Plg. Chassis u. Präbwerke;
- Karl Jüllig, TEZ - PEK-Leitung;
- Wilhelm Karl, TEZ PEK-Chassis-konstruktion;
- Helmut Kittler, ZBW E Advance-Purchasing;
- Thomas Klepper, TEZ PEK-Dauerprüflabor/Meßw.;
- Andreas Koenen, TEZ PEK-Innenraumverkleidung;
- Stefan von Krusen, PVK Zsb. Konstruktion;
- Oswald Lau, PV-Chassis Proj./Terminplg.;
- Günter Lehmann, TEZ PEK-Getriebe-Antriebsstr.;
- Hans-Ulrich Marsch, PVP Werkzeugplanung;
- Josef Overlack, TEZ PEK-Fahr- u. Triebw. Konstr.;
- Klaus Ritter, MPK Materialabteilung;
- Josef Ruppert, ZBW E Logistik;
- Alfred Scholtysik, ZBW E Logistik;
- Ursula Schulz, Fahrzeugdispos. u. -auslieferung;
- Klaus-Jürgen Schwarz, ISP-OP-Status;
- Gerhart Speckhardt, WA - Anlagenplanung;
- Karla de Vries-Schmitt, TEZ PEK-VE-Behördenverbindung;
- Rudolf Wilfer, WA - Zentrale Bauplanung;
- Peter Wolf, Werkschutz;
- Klaus Wollstadt, TEZ PEK-Karos. Komp.Entw.;
- Hans Held, PV-Chassis - Werkzeugkonstr.;
- Stefan Thumser, Produktionsvorbereitung Schmiede;
- Walter Hannemann, Werksinstandhaltung;

- August Weyell, Werksinstandhaltung;
- Franz Richter, Werksinstandhaltung;
- Peter Knab, Werksinstandhaltung;
- Heribert Rockert, Instandhaltung-Präbwerk;
- Manfred Mörtel, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate u. Präbwerk G 22;
- Wolfgang Wepner, Energieversorgung;
- Heinz Flügge, Qualitätssicherung Rüsselsheimer Werke;
- Hans-Stefan Gisbert, Technische Zentralabteilung;
- Franz Schwarz, Zentralwerkstätten;
- Hans Brzezina, Zentralwerkstätten;
- Michael Karstl, Zentralwerkstätten;
- Willi Hüller, Zentralwerkstätten;
- Hans Hellmann, Zentralwerkstätten;
- Hans Jürgen Strohkendl, Zentralwerkstätten - Qualitätssicherung;
- Günter Josef Piemont, TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage u. Entwicklungswerkstätten;
- Rolf Godermeier, TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage und Entwicklungswerkstätten;
- Winfried Barber, TEZ-Werkstoffentwicklung und -prüfung;
- Hermann Kerz, TEZ-Werkstoffentwicklung u. prüfung;
- Wilhelm Lahme, TEZ-Freigaben und Dokumentation;
- Klaus Dieter Heinenbruch, TEZ-Motor, Getriebe und Fahrwerk;
- Rainer Müller, TEZ-Design;
- 3.4. Nicolaos Yanakis, Karosseriewerk II - Montage I;
- Athanasios Kakadjaris, Karosseriewerk II;
- 4.4. Eberhard Kreis, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozeßwartung;
- 5.4. Helmut Jakob, Werksanlagen;
- Erwin Knorr, Gemeinkostenabrechnung;
- Dieter Wolko, TEZ PEK-Chassis-konstruktion;
- Bruno Baumung, Karosseriewerk II;
- Paul Hornberger, Produktionsvorbereitung Schmiede;
- Hans Büttner, Werksinstandhaltung;
- Dieter Hess, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozeßwartung;
- Fritz Seyberth, Zentralwerkstätten;
- Kurt Saretzki, Zentralwerkstätten;
- 6.4. Erich Seifert, TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage u. Entwicklungswerkstätten;

Bochum

- 1.4. Aloys Kolbeck, Instandh. Betriebseinr.;
- Manfred Ritz, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Udo Lünig, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Rainer Lips, Werkstofflaboratorium;
- Oscar Eckert, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Detlef Braukämper, Prod. Galvanik/Nacharb.
- Herbert Schmidt, Schweißm.-Vorr.-Rep.;
- Karin König, Werksanlagen;
- Marlies Labauve, Verkehrsabt.-Wagenversand;
- Manfred Zuse, Prozeßanlagen Werk I;
- Renate Kempkes, Kostenkontrolle;
- Roswitha Schmidt, Betriebsmitteleinkauf;
- Renate Mücher, Betriebsmitteleinkauf;
- Dieter Partmann, Betriebsrat;
- Klaus Driller, Zeitverrechnung;
- Lothar Dickel, Wareneingang u. Rückvers. Werk II;
- Klaus Seefeld, Hauptlackiererei;
- Peter Cornelius, Instandh. Präbwerk;
- Hans-Hubert Fingerhut, Motorenbau;
- Rüdiger Gross, Rep.-Abt. Zentralwerkstatt;
- Friedhelm Hess, Wagenendmontage;
- Peter Kranz, Energieanlagen Werk I;
- Werner Mielenz, Karosserie-Untersub.;
- Heinrich Reppien, Zsb. Karosserie Rohbau;

- 7.4. Peter Bingel, Produktionsvorbereitung Schmiede;
- 8.4. Hans Vogl, TEZ-Werkstoffentwicklung und -prüfung;
- 12.4. Richard Zahn, MPK-Produktionsplanung;
- Georg Hildebrand, Karosseriewerk II;
- Rolf Emig, Karosseriewerk II;
- Hans Peter Günter, Instandhaltung - Präbwerk;
- Manfred Dühnen, Ver- und Entsorgung;
- Ludwig Walter Schröder, Zentralwerkstätten;
- 13.4. Dieter Rahner, Werksverpflegung;
- 18.4. Ewald Wagenhaus, Versuch und Werkstoffentwicklung - Prüffeldversuche;
- Klaus Anders, T & Z Beschaffung und Materialfluß;
- 20.4. Albert Braum, TEZ PEK-VE-Fertigung;
- Karl-Heinz Buhmester, TEZ PEK Türen und Beschläge;
- Ernst Heger, TEZ Kosten- u. Gewichtsschätzung;
- Alwin Leonhardt, Industrial Engineering;
- Bernhard Predikant, TZA Plg. Werkstatt-Technolog.;
- Heinz Seibert, Diesel-Montage;
- Dieter Rickerich, Beschäftigteinsatz;
- Karl Diefenbach, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;
- Eugen Schilling, TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage und Entwicklungswerkstätten;
- Norbert Störkel, T & Z Beschaffung und Materialfluß;
- 22.4. Vassilios Choritakis, Präbwerk K-40 und Präbwerk K-67;
- Fragkiskos Samiotakis, Karosseriewerk II - Montage II;
- 26.4. Walter Drexler, TEZ PEK-Fahrz.-Aggregatmont.;
- Peter Kunert, Karosseriewerk II;
- Fritz Oberkehr, Werksinstandhaltung;
- Kurt Bingenheimer, Werksinstandhaltung;
- Günter Zedler, Wagenverladung und Versand, Rüsselsheim;

- Helmut Schmidt, Qualitätssicherung Werk I;
- Dieter Schulz, Montageband;
- Karl-Heinz Schrader, Qualitätssicherung Werk I;
- Georg Staude, Härtereier;
- Gerd-Harry Daniel, Instandh. Präbwerk;
- Michael Lange, Instandh. Front;
- Friedhelm Steinert, Instandh. Unterzsb.;
- Werner Besser, Instandh. Chassiswerk;
- Jürgen Nolte, Instandh. Präbwerk;
- Hans-Peter Becker, Haustechnik Werk I;
- Harmut Kautz, Meisternachwuchsausbildung;
- Hans-Willi Sadzko, Haustechnik Werk I;
- Jürgen Arend, Instandh. Chassiswerk;
- Eberhard Heiss, Instandh. Präbwerk;
- Hans-Bodo Melzner, Instandh. Präbwerk;
- Bernd Mosel, Instandh. d. Handhabungsautom.;
- Klaus Quinkler, Instandh. Chassiswerk;
- Gerhard Richert, Instandh. Präbwerk;
- Wilhelm Hoeller, Instandh. Seitenwandfert.;
- Eduard Dapprich, MPK-Transportgr. IV;
- Manfred Gohlke, Zsb. Karosserie Rohbau;
- 4.4. Herbert Müller, Instandh. Präbwerk;
- 5.4. Hans-Georg Focke, Tür-Modul;
- Arnold Salm, MPK-Prod.-Steuerung;
- Günter Gerlosma, AKD-RKD Versandgr. Werk I
- Heinrich Hohmann, Haustechnik Werk I;
- Manfred Oesterreich, Instandh. Präbwerk;
- Horst Sochacki, Hauptlackiererei;
- Wilhelm Schäfers, Energieanlagen Werk I;
- Kurt Fabek, T & Z-Verladung;
- 6.4. Hans-Georg Kreisel, Qualitätssicherung Werk I;
- 8.4. Helmut Krater, Haustechnik Werk I;
- 9.4. Willi Britscho, Instandh. Präbwerk;
- 12.4. Leonardo Borazio, MPK-Transportgr. I;
- Peter Schliedz, Qualitätssicherung Werk II;
- Jürgen Stern, Hauptlackiererei;
- 13.4. Friedrich Grüning, Feuerwache Werk I;
- 15.4. Oskar Storandt, Motorenbau;
- 17.4. Franz-Josef Kubel, T & Z-Lagerung Großteile;
- 20.4. Ulrich Schwenzfeier, Tür-Modul;
- Ibrahim Ayyaz, Einrichtungsreinigung Karosseriewerk;
- Dieter Lahmer, Geschäftswagenpool/Werkstatt für PKW;
- Heinrich-Jürgen Wennemann, Maschinen-Abteilung;
- 21.4. Erich Achenbach, Zsb. Karosserie Rohbau;
- 26.4. Gerhard Polomski, Karosserie-Untersub.;
- 27.4. Dieter Winkelmann, Instandh. Sattlerei;
- Udo Schlickmann, Qualitätssicherung Werk I;
- Jürgen Jungjohann, Motorenbau;
- Klaus-Jürgen Lissowski, Instandh. Präbwerk;
- 30.4. Salvatore Cacciatore, MPK-Transportgr. II;
- 23.10.1988 Helmut Wolf, Instandh. Präbwerk;

50 Jahre

Rüsselsheim

- 1.4. Friedrich W. Lohr, Direktor Technisches Entwicklungszentrum, Mitglied des Vorstandes;

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1.4. Karl Balß, Ltg. Materialwirtschaft;
- Peter Drischler, TEZ PEK-Freigaben u. Dokumente;
- Georg Heil, Finanzleitung Budgetkontrolle;
- Heinz Müller, Wäscherei;
- Helmut Rippel, Instandh. Präbwerk Schlosser Rep.;
- Hans Schneider, Fertig.Mat. u. Anlageneinkauf;
- Ewald Treber, PV-Chassis Werks-Layout;
- Dieter Wilhelm, Betriebsrat;
- Karl Klotz, Karosseriewerk II - Montage I;
- Ernst Ludwig Mays, Diesel Einzelteile und KD Fertigung;
- Norbert Pfeifer, Beschädigteinsatz;
- Werner Oppner, Beschädigteinsatz;
- Helmut Schuhmacher, Werksinstandhaltung;
- Heinz Fischer, Werksinstandhaltung;
- Alfons Klein, Instandhaltung - Präbwerk;
- Siegfried Hartl, Instandhaltung Karosseriebau u. Schweißtechnik;
- Heinrich Thies, Instandhaltung Karosseriebau u. Schweißtechnik;
- Peter Josef Hahn, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate u. Präbwerk G 22;
- Werner Kolb, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate u. Präbwerk G 22;
- Kurt Hoffmann, Zentralwerkstätten;
- Karl-Heinz Schleppey, Zentralwerkstätten;
- Hans Bettmann, Zentralwerkstätten;
- Erwin Bormet, Zentralwerkstätten;

50 Jahre

Rüsselsheim

- Richard Klink, Zentralwerkstätten;
- Karl-Heinz Henrich, Zentralwerkstätten;
- Paul Biebighäuser, Zentralwerkstätten-Qualitätssicherung;
- Heinz Schäfer, Zentralwerkstätten-Qualitätssicherung;
- 3.4. Fritz Schneider, TEZ PEK-Karos. Innenausstatt.;
- Hermann Fischer, Werksinstandhaltung;
- 5.4. Josef Marterer, Unterausammenbau, Fertigbearb. u. Karosserie-Zsb.;
- Georg Roosen, Lackiererei;
- Günther Reinhard, Zentralwerkstätten;
- 6.4. Heinrich Karg, Beschädigteinsatz;
- Werner Schmid, Instandhaltung-Präbwerk;
- 12.4. Oswald Keller, Vorderachse, Steuergehäuse u. Chassisteile;
- Manfred Müller, Hinterachse und Bremsscheiben;
- 13.4. Helmut Bender, Materialwirt. MPK-Prod.Plg.;
- Emil Spickert, Werksinstandhaltung;
- Anton Lang, Instandhaltung - Präbwerk;
- 17.4. Otmar Orna, KDD - Produktauswertung;
- 25.4. Hans Ackermann, Werksanlagen;
- Sigurd Stein, Karosserie Fertigmontage;
- Fritz Cruse, Werkschutz;
- 26.4. Emil Müller, Unterausammenbau, Fertigbearb. u. Karosserie-Zsb.;
- 28.4. Heinz Büßer, Hinterachsen u. Bremsscheiben;
- Wolfgang Jungtorius, Karosseriewerk II - Montage I;
- Heinz Schönfeld, Beschädigteinsatz;

Bochum

- 1.4. Gerald Löbel, MPK-Verp. und Versand;
- 3.4. Horst Hauk, Instandh. Chassiswerk;

Bochum

- 1.4. Aloys Kolbeck, Instandh. Betriebseinr.;
- Manfred Ritz, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Udo Lünig, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Rainer Lips, Werkstofflaboratorium;
- Oscar Eckert, Prod.-Plan. u. Inst. Chassiswerk;
- Detlef Braukämper, Prod. Galvanik/Nacharb.
- Herbert Schmidt, Schweißm.-Vorr.-Rep.;
- Karin König, Werksanlagen;
- Marlies Labauve, Verkehrsabt.-Wagenversand;
- Manfred Zuse, Prozeßanlagen Werk I;
- Renate Kempkes, Kostenkontrolle;
- Roswitha Schmidt, Betriebsmitteleinkauf;
- Renate Mücher, Betriebsmitteleinkauf;
- Dieter Partmann, Betriebsrat;
- Klaus Driller, Zeitverrechnung;
- Lothar Dickel, Wareneingang u. Rückvers. Werk II;
- Klaus Seefeld, Hauptlackiererei;
- Peter Cornelius, Instandh. Präbwerk;
- Hans-Hubert Fingerhut, Motorenbau;
- Rüdiger Gross, Rep.-Abt. Zentralwerkstatt;
- Friedhelm Hess, Wagenendmontage;
- Peter Kranz, Energieanlagen Werk I;
- Werner Mielenz, Karosserie-Untersub.;
- Heinrich Reppien, Zsb. Karosserie Rohbau;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Manuel Martinez-Mendez, Insp. Vorder- u. Hinterachse, geb. 9.6.34, gest. 19.2.90;
- Karl Heinz Gohl, ZW-Präbwerkzeugbau, geb. 9.8.40, gest. 22.2.90;
- Ulrich Hagg, Vertrieb, geb. 3.5.58, gest. 24.2.90;
- Josef Kloss, ZW-Schweißmaschinen, Vorr.- u. Lehrenbau, geb. 13.12.36, gest. 27.2.90;
- Heinrich Beck, Polstererei, geb. 5.2.35, gest. 1.3.90;

Bochum

- 1.4. Alice Reinholz, Personal- und Sozialwesen, PA-Gehaltsempfänger;
- Armin Alt, ME-Studienprogramme, Standardzeiten und Projekte;
- 5.4. Helmut Preis, Instandhaltung;
- Paul Reinheimer, Instandhaltung;
- Roland Rothfuchs, Betriebsrat;
- Hans-Peter Petry, Zentralwerkstatt;
- 20.4. Heinrich Herget, ME-SP-Chassis;

Kaiserslautern

- Herbert Diehl, Instandh. Präbwerk, geb. 23.2.39, gest. 2.3.90;
- Jakob Leonhardt, Werksicherheit, geb. 11.6.35, gest. 6.3.90;
- Hans-Peter Luckau, BME-Datenverarbeitung, geb. 10.11.50, gest. 16.2.90;
- Gunter Haffner, Fertigung, geb. 20.5.40, gest. 20.2.90;

50 Jahre Arbeit für Opel

# Vom Lehrling zum Vorstand

Rüsselsheim. Am 1. April feierte Technik-Vorstand Friedrich W. Lohr das 50jährige Dienstjubiläum. Seine Karriere und die Entwicklung von Opel sind eng miteinander verbunden.

„Ich hatte schon einiges Herzklopfen“, erinnert sich Lohr an seinen ersten Arbeitstag, an dem er seinen Berufsweg bei Opel als Werkzeugmacherlehrling begann. Das Unternehmen machte damals, 1940, eine schwere Zeit durch. Die Autofertigung mußte nach Beginn des Zweiten Weltkrieges eingestellt werden, stattdessen stand die Produktion von Flugzeugteilen auf dem Plan. Dabei hatte Opel noch kurz zuvor die Fertigstellung des einmillionsten Fahrzeugs feiern können, war Europas größter Automobilhersteller.

Seitdem ist nicht nur ein halbes Jahrhundert vergangen. Opel heute unterscheidet sich von Opel vor 50 Jahren in vielen Dingen: Rund 56 000 Mitarbeiter produzieren heute täglich mehr als 4000 topmoderne Fahrzeuge. Im Februar 1989 lief der 25millionste Opel vom Band.

„Ich ging mit den anderen durch das große Tor am Bahnhofsplatz“, weiß Lohr noch heute von seinem ersten Arbeitstag zu berichten. Auch das „Abschrubben“ eines U-Eisens mit der Feile – erste Arbeit des heute für alle GM-Fahrzeugentwicklungen außerhalb Nordamerikas verantwortlichen Managers – steht bis heute auf dem Lehrplan der Auszubildenden.

Nachdem sein Lehrer zeichnerisches Talent und räumliches Vorstellungsvermögen festgestellt hat, tauscht Fritz Lohr die Feile schon bald gegen den Zeichenstift. Nach Abschluß seiner Lehre als technischer Zeichner studiert er mit Hilfe eines Opel-Stipendiums Maschinenbau, um 1950 nach Rüsselsheim zurückzukommen.

Dort ist in der Zwischenzeit



Szenen einer Ära: 1950 posiert die Knef mit dem Olympia...

viel passiert. Bereits seit 1947 werden wieder Autos produziert. 1950 stellt Opel den komplett überarbeiteten Olympia vor. Voller Besitzerstolz lassen sich Stars wie Hildegard Knef vor dem chromblitzenden Symbol des Wirtschaftswunders fotografieren. Zur Sensation wird der Olympia-Rekord mit „Haifischmaul“ und Pontonkarosserie, der erstmals auf der IAA 1953 gezeigt wird.

Nachdem er zunächst in der Vorausentwicklung – damals eine kleine Truppe von zwölf Mann – gearbeitet hat, wird Friedrich Lohr 1959 zum stellvertretenden Konstruktionsingenieur für Chassis, 1966 zum Ersten Ingenieur des Bereiches, 1969 zum Abteilungsleiter ernannt. Ab 1974 zeichnet er für die ge-

samte Vorausentwicklung verantwortlich.

Während dieser Jahre entstehen in Rüsselsheim zahlreiche technische Neuheiten, viele darunter sind bahnbrechend. So führt Opel zum Beispiel 1964 als erster Hersteller wartungsfreie Hydrostößel ein, die auch bei anderen Autoproduzenten schnell die Runde machen. Ein Jahr spä-



...ein Omega ist 1989 der 25millionste Opel

ter folgt bei Opel das erste automatische Getriebe, 1965 kommen die völlig neu konstruierten CIH-Motoren mit Nockenwelle im Zylinderkopf auf den Markt. Der Einbau der aufwendigen DeDion-Hinterachse in die Typen Kapitän, Admiral und Diplomat erhöht die aktive Fahrzeugsicherheit.

Seit 1962, zum 100. Jahrestag der Firmengründung, ist Opel mit dem neuen Kadett auch wieder in der Kompaktklasse vertreten. Prompt schafft der Bestseller den Sprung zum meistverkauften Opel-Modell – bis heute in über zehn Millionen Exemplaren.

Fritz Lohr hat wesentlichen Anteil daran, daß 1979 der Kadett D als erstes Opel-Modell mit Frontantrieb ausgerüstet wird. „Das war keine einfache Entscheidung“, meint er rückblickend, „weil wir die Vorteile

des Systems damals noch unterbewertet haben. Aber die Zeit war für eine Umstellung reif.“

Als weiteren Meilenstein seiner Arbeit sieht Lohr auch die Entwicklung der platzsparenden Miniblockfedern, die erstmals 1977 im Senator verwendet werden. Ein Jahr später wird er zum Cheffingenieur für den gesamten Karosseriebereich ernannt. Nach der Beförderung zum Direktor Produktentwicklung und Konstruktion wird Lohr 1980 in den Vorstand der Adam Opel AG berufen.

Seit 1986 zeichnet er auch für Design, die zentrale Werks- und Produktionsplanung und die Qualitätsförderung verantwortlich. Damit legt GM erstmals in der Konzerngeschichte die gesamte Fahrzeugentwicklung einschließlich der Planung der

Produktion in eine Hand.

Unter Lohrs Leitung geht das Technische Entwicklungszentrum an die Konstruktion der neuen Modelle, denen Opel seinen heutigen Erfolg verdankt. An Corsa und Omega, der nach seiner Vorstellung 1986 zum „Auto des Jahres“ gewählt wird, an den neuen Kadett, den Vectra und den Calibra, der mit seinem geringen Luftwiderstand den Titel des Aerodynamik-Weltmeisters erringt.

Besonders verantwortlich fühlt sich Lohr nach wie vor dem Schutz von Mensch und Umwelt. So engagierte er sich nicht nur bei der Entwicklung der modernen, benzinsparenden OHC-Motoren, sondern war auch maßgeblich an der Einführung umweltfreundlicher Lackierverfahren und der fortschrittlichen Modulteknik beteiligt. **os**

Im Gespräch: Technik-Vorstand Friedrich W. Lohr

## Ein Mann – ein Wort

Rüsselsheim. Er nimmt kein Blatt vor den Mund und geht auch unangenehme Wahrheiten nicht aus dem Weg: „Wer Verantwortung trägt, muß entscheiden“, sagt Fritz Lohr, Chef des Technischen Entwicklungszentrums. Man dürfe nicht nur Mitläufer sein, wenn man in Beruf und Gesellschaft wirklich etwas bewegen will.

Fritz Lohr hat in 50 Dienstjahren zahlreiche mutige Entscheidungen getroffen, Entscheidungen, die für das Unternehmen und seine Mitarbeiter von Bedeutung waren. Lohrs Entscheidungen beruhen auf einem umfangreichen Wissen, das er sich in seinem Berufsleben erworben hat. Ununterbrochen hat er sich mit dem Automobil beschäftigt.

Sein Wissen ist gepaart mit Erfahrung, einem unternehmerischen Fingerspitzengefühl und einer gehörigen Portion Mut, Mut zum Risiko. Lohr ist aber auch selbstkritisch. Für ihn hört die Verantwortung des Technikers beim fertigen Produkt noch lange nicht auf. Der Technik-Vorstand macht sich Gedanken auch über die Folgen des Automobils. Sicherheit und Umweltverträglichkeit stehen für ihn gleichrangig an erster Stelle, wenn es ums Auto geht.

In die Ära Lohr fallen die

Einführung des Katalysators auf dem deutschen Markt, die Verwendung asbestfreier Reibbeläge, die Verbannung von Cadmium oder die Verwendung wasserverdünnbarer Lacke. Die Verringerung des Opel-Flottenverbrauchs um beachtliche 25 Prozent in den vergangenen sieben Jahren schließlich verringert den Schadstoff-Ausstoß und schon die Energiereserven.

Wagt der Techniker Lohr eine Voraussage, wie das Automobil über die Jahrtausende hinaus aussehen wird? „Der Hubkolbenmotor bleibt“, sagt Lohr ohne Zögern. Die Elektronik werde helfen, nicht nur den Motor zu steuern, sondern auch den Verkehr. Kompakte, wendige Autos werden mit Leitsystemen durch den Verkehr gelotet. Sicherheit und Umweltverträglichkeit bleiben die wichtigsten Anforderungen ans Automobil.

Was ist für den Menschen Lohr, der mit fünf Stunden Schlaf auskommt und von sich sagt, daß er keinen Urlaub braucht, das Wichtigste? Nach einigem Nachdenken: „Das einzige, was meine Gedanken völlig von der Arbeit ablenken kann, ist mein Enkelkind.“

Ein prägendes Erlebnis war für den 19jährigen Fritz Lohr auch die Hoffnungslosigkeit am Ende des Zweiten Welt-

krieges. Daß es dennoch aufwärts ging, ist für ihn, wie die Erfolge des Technischen Entwicklungszentrums überhaupt, die Leistung einer Topmannschaft, ein Gemeinschaftswerk aller.

„Es geht mir um die Men-

schen“, sagt der TEZ-Chef, und nach der persönlichen Bilanz befragt, gesteht er unumwunden: „Manches hätte aus heutiger Sicht vielleicht besser laufen können – aber wir sind auf gutem Weg. Ich bin zufrieden.“ **ds**



... 1956 rollt der zweimillionste Opel vom Band...



... 1979 – der Kadett D als erster Opel mit Frontantrieb...



Entwicklungs-Chef: Friedrich W. Lohr

Im Dreitonner-Lastwagen von 1940 nach Brandenburg

# Blitz-Besuch



**Kaiserslautern/Brandenburg.** Eigentlich ein bißchen verrückt, mit einem betagten Blitz-LKW von Kaiserslautern nach Brandenburg fahren zu wollen. Teunis van Dijk, passionierter Opel-Sammler aus Holland, ließ sich davon nicht abbringen.

Mit der Öffnung der DDR-Grenzen versprach so mancher heimlich gehegte Reisewunsch, Wirklichkeit zu werden – auch der von der Nostalgie-tour zu den Ursprüngen von über 200 000 Blitz-Lastern. Van Dijks 700-Kilometer-Reise sollte von Kaiserslautern in die Kreisstadt an der Havel gehen, die einst das wohl modernste Lkw-Werk beherbergte. Überdies besteht zwischen beiden Orten seit zwei Jahren eine Städtepartnerschaft. Daß der Hauptak-

teur aus den Niederlanden kommt, verlieh dem Ganzen eine europäische Dimension.

1978 hatte der langjährige Chef der holländischen Sektion der Alt-Opel IG in Rüsselsheim ein Dreitonner-Blitz-Löschgruppenfahrzeug von 1940 gekauft, das zwölf Jahre zuvor von der Freiwilligen Feuerwehr Heiningen ins Opel-Werk gebracht worden war. In der Rechnung über eine Deutsche Mark (!) wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß „für das Wrack keinerlei Garantie“ übernommen werde. Beim Festumzug zum 125jährigen Opel-Jubiläum 1978 wurde der Wagen in der originalen Ockergelb (Opel-Code 462) lackierten, totalrestaurierten Gefährt an, mit fast neuer Blitz-Doppelkabine und Bilstein-Abschleppkran.

Daß der Start zur Nostalgie-reise am 26. Februar auf den Rosenmontag fiel, war eher zufällig. Sturm und Regen wohl auch, die dem Oberbürgermeister und der Belegschaft des Kaiserslauterer Opel-Werks vom Azubi bis zu Direktor Hans Schollmaier das Abschiedswinken nicht leicht machten. Schnell ging es über die bundesdeutschen Autobahnen: an Frankfurt und Kassel vorbei Richtung Braunschweig. Wobei der von einem 3,6-Liter-Sechszylindermotor angetriebene Blitz maximal 70 bis 80 km/h erreicht, und so ganz ohne Heirat Teunis van Dijk dann mit diesem inzwischen in originalem Ockergelb (Opel-Code 462) lackierten, totalrestaurierten Gefährt an, mit fast neuer Blitz-Doppelkabine und Bilstein-Abschleppkran.

Am Morgen des Fastnachtstags wurde die deutsch-deutsche Grenze passiert, und hier traf der Oldie-Lkw auf Hans Dörr, den langjährigen

Fotos: Bolsinger (4), privat



Ziel: Fahrt durch Brandenburgs Straßen und Gassen

Hauptbetriebsleiter des Bochumer Opel-Werks, der sich den spannendsten Teil dieser Tour nicht entgehen lassen wollte.

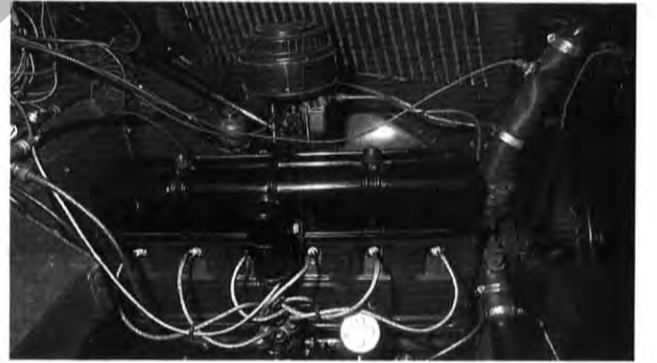
Im Januar 1936 war der damals 14jährige als allererster Opel-Lehrling zusammen mit seinem Vater, dem Meister Johann Dörr, von Rüsselsheim ins neue Werk nach Brandenburg gekommen. In Ermangelung einer Lehrwerkstatt erlernte er praxisbezogen den Beruf des Werkzeugmachers direkt in der entsprechenden Abteilung. „Im nachhinein gesehen ein echter Gewinn“, meint Hans Dörr heute. Ursprünglich sollte die Lehrzeit viereinhalb Jahre dauern, wurde aber dann wegen des Krieges verkürzt. Es war wahnsinnig schwer, eine Lehrstelle zu bekommen: Von 1200 Bewerbern kamen 300 in die engere Wahl, nur 60 wurden schließlich genommen.

Der Weg nach Brandenburg abseits der Autobahn auf der Fernverkehrsstraße 1 ließ Erinnerungen aufleben. Entückt und fernab der Welt, durch verschlafene Dörfer und kleine Städte vorbei an weiten Feldern und durch dunkle Kiefernwälder, wurde die Tour tatsächlich zur Nostalgie-reise.

Pauken und Trompeten bei der Einfahrt in die Havelstadt entfielen zugunsten eines kräftigen Schneesturms. Oberbürgermeister Koslowski lud zum Essen, an dem ein



Weg: Teunis van Dijk am Steuer seines Oldies



Troß: Sechszylinder-Triebwerk

weiterer ehemaliger Opel-Werker teilnahm – Heinz Kühnemann, heute 69 Jahre alt. Für die beiden älteren Herren war dies das erste Wiedersehen nach 45 Jahren. Da hörte man vom Rüsselsheimer Stammpersonal, das 1935 in die neue Opel-Siedlung Görden einzog, und von

der neuartigen Fließtechnologie des Lkw-Werks: auf der einen Seite Eisenbahngleise zum Antransport des Materials, dann die große Fertigungshalle mit den 13 Fließbandstrecken und schließlich das querverlaufende Endmontageband.

Als der Dreitonner und seine Begleitung tags darauf auf das Gelände der ehemaligen Fertigungsstätte kamen, war von all dem nichts mehr zu sehen. Dort, wo bis zur Zerstörung des Werks durch Bomben im August 1944 die Opel-Blitz hergestellt wurden, befindet sich seit 1956 ein Betonwerk für den Wohnungsbau. Betriebsdirektor Matthias Pietschmann wußte nur noch von dem alten Pförtnerhaus und dem Gebäude der Betriebsfeuerwehr, die nach dem Abtransport der letzten funktionstüchtigen Anlagen und der Sprengung der verbliebenen Bausubstanz übriggeblieben waren. Die Zeiten überlebt hat eine Verladestelle an den Gleisen der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn: Sie gehört heute zum größten Arbeitgeber der Stadt, dem Stahl- und Walzwerk.

Bei den Fotoaufnahmen auf dem Gelände des Betonwerks tauchte unvermittelt ein dritter ehemaliger Opel-Werker auf. Der 65jährige Franz Beutel hatte einst bei Johann Dörr gelernt und war dem Betrieb auch nach der Umwandlung zum „VEB Wohnungsbaukombinat Potsdam, Betriebsteil Vorfertigung Plattenwerk Brandenburg“, treu geblieben. Auch er hatte die heimliche Hoffnung nie aufgegeben, daß die Rüsselsheimer irgendwann wieder nach Brandenburg zurückkehren würden. **Eberhard Kittler**



Etappe: Hilfe für einen havarierten Trabi



Start: Vater Anton Dörr (3. von links) posierte 1938 vor der Blitz-Schmiede

Zum Beginn der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft

# Motivierte Teams

**Nürburgring. Die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) gilt als die Königin unter den Rennsportserien. 500 000 Fans verfolgten 1989 die elf Rennen live vor Ort, Millionen saßen vor den Bildschirmen.**

In diesem Jahr dürfte es bei den 13 Veranstaltungen nicht anders sein. Im Gegenteil. Denn in dem Wettstreit der fünf beteiligten Marken um das Preisgeld von 1,4 Millionen Mark sind mehr Fahrer mit illustren Namen am Start denn je zuvor. Und drei neue Fahrzeuge, an denen während der fünfmonatigen Winterpause mit höchster Intensität gearbeitet wurde. So wie an dem Renn-Omega 3000 24V, den Opel während der DTM-Präsentation am Nürburgring einer interessierten Journalistenschar ebenso vorstellte wie die bei der DTM eingesetzten Opel-Teams.

sicht begründet Karl Mauer mit unterschiedlichen Ausgangspositionen etwa gegenüber den „Hauptmitbewerbern“ BMW und Mercedes: „Schließlich treten wir mit unserem von der Serienbasis entwickelten Wagen zum Teil gegen Evolutionsmodelle an, in die schon die Erfahrungen aus mehreren Jahren Rennpraxis eingeflossen sind.“

## Noch Potential im Renn-Omega

Trotz allen Realitätssinns macht der Leiter Motorsport, der noch vor nicht gar so langer Zeit selbst erfolgreich hinter dem Rennlenkrad saß und beispielsweise einmal das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring als Sieger beendete, aus seinem Herzen keine Mördergrube: „Bei unserem neuen Rennwagen kann man leicht ins Schwärmen kommen.“ Wobei er oben-



Leistungsträger: In der Motorsport-Version des Omega stecken noch Reserven



Klaus Niedzwiedz



Markus Oestreich



Klaus Gohlke



Peter Oberndorfer

Wie dieser Einsatz verläuft, wird sich spätestens nach dem Saisonkehraus am 14. Oktober beim Internationalen ADAC-Preis in Hockenheim herausstellen. Vor dem ersten Lauf vor Wochenfrist im belgischen Zolder gab sich Opel-Motorsportchef Karl Mauer auf jeden Fall gedämpft optimistisch. „Unser Ziel in diesem Jahr lautet, in der ersten Saisonhälfte im vorderen Feld mitzufahren, und in der zweiten Saisonhälfte, das ist sicher nicht vermessen, das eine oder andere Rennen zu gewinnen“, steckt er den Erwartungshorizont ab, ließ aber zugleich keine Zweifel daran, bei „globaler“ Sicht „weiter vorn als mit dem Kadett“ im Vorjahr landen zu wollen. Die eher vorsichtige Zuver-

drein davon überzeugt ist, daß „im neuen Omega noch viel Potential steckt, das nur geweckt werden muß“.

Was im Klartext heißt, daß der 24-Ventiler „systematisch weiterentwickelt“ wird. Doch was der jüngste Opel-Sproßling bereits an Eigenschaften und Tugenden offenbart, läßt die Hoffnungen und Einschätzungen des Hauses berechtigt erscheinen. Der Reihen-sechszylinder leistet 265 kW/360 PS, womit die Aussichten in der Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft auf Dauer gewiß günstiger sind als mit dem Vierzylinder-Kadett.

Volker Strycek, in der zurückliegenden Saison noch im Kadett von Kissling-Motorsport in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft auf

Punktejagd und heute in der Opel-Motorsport-Abteilung technischer Leiter des Omega-Projekts: „Wir haben alle unser Bestes getan.“ Der Dreilitermotor und die „übertragenden aerodynamischen Werte“ (Strycek) ermöglichen dem 1120 kg schweren Renn-Omega (Einzelradaufhängung mit Federbeinen und verstellbarer Federaufnahme) eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in etwa 5,5 Sekunden (je nach Achsübersetzung).

Entsprechend den neuen DTM-Vorschriften, wonach alle Tourenwagen von 1990 an mit einem Katalysator ausgerüstet sein müssen, besitzt der Omega 3000 24V (Gruppe A) einen Doppelkatalysator

(Metall-Monolith-System).

Anstelle der Serienanlage mit zweimal drei Saugrohren und den beiden Resonanzrohren kommen beim Rennmotor, zugunsten der Höchstleistung, sechs separate Ansaugrohre mit Einlauftrichtern zum Einsatz. Neben dem Serien-Fünfganggetriebe stehen zwei weitere Getriebe mit fünf oder sechs Gängen zur Verfügung.

## Konkurrenz von innen und außen

Damit nun diese geballte und ausgereifte Technik auf den Rennstrecken entsprechend in Erfolge umgesetzt wird, tritt Opel mit hochqualifizierten Mannschaften auf den Plan. Und zwar zweigleisig und mit

zwei Teams. Mit einem zweiten Team deshalb, so Karl Mauer, um sich nicht nur mit der aushäusigen, sondern auch mal mit der hausinternen Konkurrenz zu messen. Prominente Opel-Neuverpflichtung ist der amtierende DTM-Vizemeister und Tourenwagen-Vizeweltmeister 1987, Klaus Niedzwiedz, der einen der vom Opel-Team Irmscher (Remshalden) eingesetzten Renn-Omega pilotiert und sich von der „längerfristigen Zusammenarbeit“ einiges verspricht. „Mich reizen das neue Programm und das neue Auto, von dem ich sehr viel halte, da ist Opel ein ganz großer Wurf gelungen“, wertet der 39jährige Dortmundler und setzt innerhalb der neuen Partnerschaft nicht zuletzt große Stücke auf Motorsportchef Mauer: „Er kennt die Problematik unseres Sports.“

Den zweiten Renn-Omega im Opel-Team Irmscher steuert Markus Oestreich, der im vergangenen Jahr mit dem Kadett GSi 16V einige Male von sich reden machte. Als seinen bislang größten Erfolg bezeichnet der 26jährige gebürtige Ulmer und ehemalige BWL-Student freilich die „Eroberung“ seiner heutigen Frau Heike...

Ein weiteres Opel-Team agiert von Schwarzenbruck im Frankenland aus. Dabei ist Teamleiter Horst Schübel auf dem Tourenwagensektor zwar ein Newcomer, doch über die Formel 3 bereits länger mit Opel verbunden. Und von Karl Mauer hoch ge-

schätzt: „Einstellung und Arbeit sind professionell, das Team genießt den Ruf, eines der solidesten in Deutschland zu sein.“

## Oberndorfer bald auf Omega

Für Schübel („Ich bin wirklich zuversichtlich“) geht der gelernte Redakteur Peter Oberndorfer (33) auf die Piste, der als wertvollsten Triumph in seinem persönlichen Rekordbuch den Sieg beim 24-Stunden-Rennen am „Ring“ 1984 verzeichnet. Solange nur zwei Omega verfügbar sind, wird der Münchner (Leibgericht: Pasta) einen gegenüber dem Vorjahr weiterentwickelten Kadett GSi 16V mit rund 260 PS fahren, und später auf einen Omega umsteigen (Karl Mauer: „Spätestens ab Saisonmitte“).

Mit einem weiteren Werks-Kadett wird der DDR-Tourenwagenspezialist (Meister 1987, Vize 1989) Klaus Gohlke am 6. Mai auf der Berliner Avus sein DTM-Debüt feiern. Der 40jährige („Dabeisein ist für mich erstmal alles“) wird mit dem von Irmscher vorbereiteten GSi 16V noch einige weitere Einsätze bestreiten, sofern es sein Terminkalender zuläßt. Der auch mundflotte Berliner Maschinenbaumeister (Lieblingsinterpretin: Tina Turner) kämpft, mit dem eigenen Lada, zusätzlich um DDR-Meisterschaftszähler. Mauer nach den bisherigen Eindrücken bei Testfahrten von Gohlke: „Er macht das toll. wiffr



RK Rüsselsheim

## Überraschung

**Rüsselsheim.** Für eine der faustdicken Überraschungen des Jahres 1990 sorgten die Hockeydamen der RK Rüsselsheim. In einem packenden Finale besiegten sie in Bremen den favorisierten Titelverteidiger SC Brandenburg mit 5:3 (4:2) und wurden damit deutscher Hallenmeister. Das erfolgreiche Aufgebot: Abteilungsleiter Winfried Cezanne, Masseur Peter Buljic, Eva Hagenbäumer, Sandra Wohlfarth, Angela Müller, Katrin Schmidt, Britta Becher, Tanja Dickenscheid, Trainer Berthold Rauth (hinten), Angela Vögele, Anja Warnecke, Kerstin Strubl, Bianca Weiß, Susanne Hoffmann, Annette Cagnani und Betreuer Thomas Blivier (vorn, jeweils von links). **op**

## Es sagte . . .

. . . Roland Grahmer, Abwehrecke des FC Bayern München, auf die Frage, ob Uli Stein von der Frankfurter Eintracht bei der WM in Italien (8. Juni bis 8. Juli) das Tor der deutschen Nationalmannschaft hüten solle: „Er sollte die WM zu Hause vor dem Bildschirm verbringen.“

. . . Damen-Bundestrainer Klaus Hofsäss zu den Tennis-Fertigkeiten der gegenwärtig außer Gefecht gesetzten Steffi Graf auch mit der linken Hand: „Die meisten Menschen wären froh, wenn sie mit rechts so stark wären.“

## Kurz gelacht

Reporter: „Warum war Ihr Torwart heute nicht beim Training?“ Manager: „Der ist auf einer Versteigerung.“ „Und Sie glauben ernsthaft, daß ihn jemand nimmt?“ **wiffr**

Interview mit Handballbundestrainer Horst Bredemeier

# Mannschaft mit Perspektive

**Düsseldorf.** Nach dem Abstieg bei der B-Weltmeisterschaft in Frankreich in die Drittklassigkeit wurde Horst Bredemeier Nachfolger von Sport dadurch Ihr eigenes Team bzw. zumindest einen Teil der Spieler gleichfalls bei den Spielen in Spanien?

**Bredemeier:** Das wird wohl eine politische Entscheidung sein. Wir sind derzeit drittklassig und wollen zweitklassig werden. Falls es eine gesamtdeutsche Olympiamannschaft geben sollte, ist es allein Sache der qualifizierten DDR, auf uns zuzukommen. Wir haben kein Recht, etwas zu fordern.

**Opel Post:** Sind Sie zufrieden mit Ihrer Arbeit und Ihren Arbeitsbedingungen?

**Bredemeier:** Es ist alles noch nicht optimal, doch dessen

ÖSSR für Olympia 92 in Barcelona qualifiziert. Sehen Sie im Zuge der gesamtdeutschen Entwicklung auch im Sport dadurch Ihr eigenes Team bzw. zumindest einen Teil der Spieler gleichfalls bei den Spielen in Spanien?

**Bredemeier:** Das wird wohl eine politische Entscheidung sein. Wir sind derzeit drittklassig und wollen zweitklassig werden. Falls es eine gesamtdeutsche Olympiamannschaft geben sollte, ist es allein Sache der qualifizierten DDR, auf uns zuzukommen. Wir haben kein Recht, etwas zu fordern.

**Opel Post:** Sind Sie zufrieden mit Ihrer Arbeit und Ihren Arbeitsbedingungen?

**Bredemeier:** Es ist alles noch nicht optimal, doch dessen

nicht an, daß man gegebenenfalls vier, fünf Jahre außen vor bleibt. Wir nehmen nach meinem Dafürhalten beispielsweise aktuell im Weltstandard eine Position zwischen Rang sechs und zwölf ein, können es aber nicht beweisen. Was meine Vorgänger angeht, hat gerade Ivanescu fantastisch gearbeitet. Über den einen oder anderen Spieler könnte man sicher nachdenken, der bei ihm zum Aufgebot gehörte, aber das wird man bei mir auch tun. Ich kann mir bis heute nicht erklären, weshalb wir in Frankreich gescheitert sind, allzumal der Mannschaft der erste Platz zugetraut werden konnte.

**Opel Post:** Mangelt es dem deutschen Handball an Spiel-

**Opel Post:** Werden Sie, wie zuletzt zu hören, TuRu Düsseldorf vorzeitig verlassen?

**Bredemeier:** Da bin ich falsch interpretiert worden. Definitiv ist, daß ich zum 30. Juni aufhöre. Da ich im Zuge der WM praktisch vier Wochen unterwegs bin, wollte ich lediglich Vicha (derzeit Nationaltrainer der ÖSSR, Red.) schon vorher da haben, damit er sich als mein möglicher Nachfolger angemessen vorbereiten kann.

**Opel Post:** Was halten Sie für Ihre größten Stärken und Schwächen?

**Bredemeier:** Ich glaube, das können andere besser beurteilen.

**Opel Post:** Halten Sie das Sportsponsoring in der Bundesrepublik für ausreichend oder angemessen?

**Bredemeier:** Der Sport muß selbst griffige Konzepte und Konzeptionen liefern, um seine Ansprüche zu untermauern und kann nicht erwarten, daß die Wirtschaftsunternehmen auf ihn zukommen. **wifr**



Gesprächspartner: Handballtrainer Horst Bredemeier

LG-Opelner

## Sportlich

**Bochum.** Den 8. Bochumer Halbmarathon und 10-Kilometer-Lauf veranstaltet die Laufgemeinschaft Opelner am Sonntag, dem 6. Mai wieder mit Start vor den Toren von Werk I in Laer. LG-Vorsitzender Her-

bert Hahn rechnet bei dieser traditionsreichen Veranstaltung erneut mit weitaus mehr als 1200 Teilnehmern. Unterstützt wird dieser Sport-Treff seit Beginn durch die Bochumer Werke. **pra**



Dynamischer Ballsport: Opel-Partner im Spiel

Der bislang größten Bewährungsprobe unterzieht sich Bredemeier in seinem neuen Amt (seit 1. August 1989) bei der gegenwärtigen C-Weltmeisterschaft in Finnland. Am Eröffnungsspieltag am 31. März wurde der Bundestrainer 38 Jahre alt.

Wir sprachen mit Horst Bredemeier vor dem Anpfiff des Turniers im Land der 1000 Seen über die Chancen seiner Schützlinge und über die Situation im (bundesdeutschen) Handballer schlechthin.

**Opel-Post:** Schafft Ihre Mannschaft die Rückkehr in die B-Klasse?

**Bredemeier:** Es ist ja nicht nur die Qualifikation für die B-Weltmeisterschaft, obschon sie der Knackpunkt ist und geschafft werden muß. Unser Ziel ist es, möglichst auch das Endspiel zu erreichen, weil uns das beim Setzen für die B-WM in eine günstigere Position bringt.

**Opel Post:** Wen schätzen Sie als stärksten Gegner ein?

**Bredemeier:** Das dürfte Norwegen sein, dessen gesamter Rückraum immerhin in der Bundesliga spielt.

**Opel Post:** Die DDR hat sich kürzlich bei der A-WM in der

waren wir uns nach dem Scheitern in Frankreich bewußt. Danach standen wieder mehr Termine und Interessen der Bundesligavereine im Vordergrund. Das muß sich mittelfristig ändern. Insgesamt bin ich mit den bisherigen Ergebnissen zufrieden, wir haben eine Mannschaft mit Perspektive.

**Opel Post:** Worauf führen Sie die Mißerfolge in jüngerer Vergangenheit zurück, und welche Fehler haben Ihre Vorgänger gemacht?

**Bredemeier:** Es muß bei uns künftig auch WM-Qualifikationsgruppen wie bei den Fußballern geben, denn es geht

lerpersönlichkeiten?

**Bredemeier:** Das möchte ich nicht sagen, ich denke dabei spontan an Hecker oder Ratke. Sie können ihre Führungsqualitäten vielleicht nur nicht so rauskehren. Hilfreich ist es in diesem Zusammenhang nicht, wenn die Presse bei Niederlagen gleich vom drohenden Untergang spricht. Unsere junge Mannschaft ist durchaus in der Lage, innerhalb der nächsten zwei Jahre sogar so große Handballnationen wie Schweden, Jugoslawien und Rumänien zu überholen, die Probleme mit ihrem hohen Durchschnittsalter bekommen dürften.



## Zwischenstopp

Rüsselsheim. Zum Aufwärmen machten die Damen der chinesischen Volleyballnationalmannschaft kürzlich am Mainz-Station. Den Zwischenstopp in Frankfurt vor dem Wei-

terflug nach Spanien nutzten die Bronzemedallengewinner der olympischen Spiele von Seoul 1988 zu einem Spiel gegen die Volleyballdamen der TG Rüsselsheim (2. Bundesliga). Das Match entschieden die Chinesinnen klar 3:0 für sich. **op**

## Sport-Splitter

### Nummer eins

Die Europäische Fußball-Union (UEFA) hat in der neuesten Ausgabe ihrer Computerliste dem FC Bayern seine kontinentale Spitzenstellung bestätigt. In der Gesamtwertung aller Europacup- und Meisterschaftstreffen der zurückliegenden fünf Jahre liegt München mit 110 Punkten auf Rang eins der Europa-Tabelle vor Real Madrid (102), Benfica Lissabon (101), Juventus Turin (95) und AC Mailand (93). Die „riesengroße Feier“ (Präsident Fritz Scherer) aus Anlaß seines 90jährigen Bestehens wird der deutsche Fußball-Rekordmeister übrigens im Sommer steigen lassen. Ein uneingeschränktes positives Echo fand auch im „Bayern Magazin“ der Besuch der Heynckes-Schützlinge am 14. Februar im Rüsselsheimer Opel-Stammwerk. In dem Vereinsorgan heißt es dazu u. a.: „Kein Zweifel, der Besuch bei Werbepartner Opel war ein tolles Erlebnis.“

### Neuer Trainer?

Trainer Hermann Gerland vom Fußball-Bundesligisten 1. FC Nürnberg wird möglicherweise von der nächsten Saison an den Nachwuchs beim FC Bayern München betreuen. Entsprechende Gespräche wurden von dem 36jährigen bestätigt, aber: „Unterschieden ist noch nichts.“

### Attraktives Feld

Hervorragend besetzt sind die 75. Bavarian Open auf der Tennisanlage des MTTC Iphitos München vom 30. April bis 6. Mai. Neben den deutschen Davis-Cup-Spielern Carl-Uwe Steeb (Stuttgart) und Michael Stich (München) liegen die Zusagen von Stefan Edberg (Schweden), Aaron Krickstein, Michael Chang, Pete Sampras (alle USA) und Yannick Noah (Frankreich) vor.

### Erfolgskurs

Jörg Roßkopf/Steffen Fetzner bestätigten bei den 34. Internationalen Deutschen Tischtennis-Meisterschaften in Karlsruhe ihren Weltmeister-Titel im Doppel. Im Finale der hochkarätig besetzten Konkurrenz besiegten die Düsseldorfer das Europameisterpaar Mikael Appelgren/Jan-Ove Waldner (Schweden) mit 21:13, 10:21, 24:22 und verteidigten damit die im Vorjahr errungene Krone.



Tischtennis-Duo: Steffen Fetzner und Jörg Roßkopf

### DDR-Auftritt

Steffi Graf hat ihre Teilnahme am ersten internationalen Tennisturnier der Damen in der DDR zugesagt. Die Veranstaltung ist mit 250 000 Dollar dotiert und findet vom 24. bis 30. September in der Leipziger Messehalle 7 statt, die rund 10 000 Zuschauern Platz bietet. Die derzeit noch verletzte Weltranglisten-Erste war maßgeblich am Zustandekommen des Turniers beteiligt. Um ihre Spitzenposition in der Weltrangliste braucht die Olympia- und Wimbledon-siegerin trotz Verletzung unverändert nicht zu fürchten, doch hat die lange Zwangspause die 20jährige Rang eins in der Geldrangliste gekostet. Dort wurde sie von Martina Navratilova (USA) abgelöst.

### Gute Bilanz

Die deutschen Tischtennis-Herren beendeten vier Ländervergleiche gegen Polen mit vier Siegen. Zweimal hieß es 4:1, zweimal 3:2. Zu den Erfolgsgaranten im DTTB-Team gehörten als fleißigste Punktesammler wieder einmal Jörg Roßkopf und Steffen Fetzner, die Doppel-Weltmeister von Borussia Düsseldorf. Die Begegnungen mit den Polen dienten als Test für die EM in Göteborg (8. bis 16. April).

### Knapp verpaßt

Obwohl die deutsche Tischtennis-Nationalmannschaft ihr letztes Spiel in der Euroliga im Londoner Vorort Brexley gegen England mit 4:3 gewann, mußte sie sich in der Endabrechnung hinter den punktgleichen Franzosen mit Platz zwei begnügen. Der Grund dafür war die 2:5-Schlappe im direkten Vergleich in und gegen Frankreich. „Schade, daß wir nicht Gesamterster geworden sind“, ärgerte sich Jörg Roßkopf über den entgangenen Triumph. Hans Wilhelm Gäb, Präsident des Deutschen Tischtennis-Bundes (DTTB) und Vizepräsident bei General Motors Europa, wertete das bislang beste Resultat einer DTTB-Auswahl „dennoch als Erfolg“. **wifr**



## Aktion saubere Zentral-Werkstatt

## „Klar Schiff“

Rüsselsheim. Pfiffiges hat sich Gerhard Baumgart, Technischer Sachbearbeiter in den Rüsselsheimer Zentralwerkstätten einfallen lassen: Die Aktion saubere Zentralwerkstatt (ASZW) sorgt seit zwei Wochen für „Klar Schiff“.

Ziel von ASZW ist es, bei den Mitarbeitern das Bewußtsein für ein wenig mehr Sauberkeit und Ordnung erneut zu wecken. Denn in einer reinlichen Umgebung läßt sich bekanntlich besser arbeiten, und beispielsweise sanitäre Einrichtungen ordentlich zu hinterlassen sollte unter Kollegen selbstverständlich sein. Zudem paßt die ASZW gut zu den gerade begonnenen Re-

novierungsarbeiten in den Zentralwerkstätten.

In einer ersten Phase erregten die von Baumgart und seinem Team über Nacht ver-



klebten Sticker mit allerlei Hinweisen die neugierige Frage „Was ist ASZW?“ Erst nach fünf Tagen wurde das Geheimnis gelüftet und gleichzeitig, mit Beginn der Phase 2, für die Aktion mit Informationen in Schrift und Bild

geworben. In der dritten Stufe schließlich werden die eingehenden Vorschläge gesammelt und ausgewertet. Das Mitdenken lohnt sich: Jeder Vorschlag wird mit einem kleinen Giveaway bedacht, alle Vorschläge nehmen außerdem an einer Verlosung von 50 attraktiven Sachpreisen teil, und für die 25 besten stehen drei erste Preise zur Verfügung.

Gerhard Baumgart, der mit der Organisation und Durchführung von ASZW betraut ist, zeigt sich zufrieden mit dem Echo auf die Groß-Reinmachen-Aktion. Zu Hunderten kamen bereits in der ersten Woche Vorschläge, wie die Zentralwerkstätten noch sauberer werden können. **op**



Nachrüstung mit Kran

Foto: Lorek

## Saubere Energie

Rüsselsheim. Diese Abgasreinigung paßt unter kein Auto: Acht Meter Höhe und 4,5 Meter Durchmesser zeichnen den Reaktor zur Entschwefelung aus, der nun auf das Rüsselsheimer Kraftwerk aufgesetzt wurde. Der Kranführer plazierte das

rund 15 Tonnen schwere Gerät millimetergenau auf dem Traggerüst. Anfang kommenden Jahres soll die fortschrittliche Reinigungsanlage des Kraftwerks in Betrieb gehen (die Opel Post berichtete bereits über das Projekt). **flo**

## Verkauf auch am Samstag

## Calibra jetzt ordern

Rüsselsheim. Ab sofort kann beim Verkauf an Werksangehörige der Calibra geordert werden. Vor Ende Juni wird allerdings nicht ausgeliefert.

Die Entscheidung, welche Farbe und Ausstattung der neue Wagen haben soll, können Opel-Mitarbeiter übrigens in aller Ruhe auch samstags treffen. Von 9 bis 13 Uhr beraten die Mitarbeiter der Abteilung Verkauf an Werksangehörige an den Standorten umfassend über die gesamte Modellpalette. Dabei sind auch Familienangehörige sowie Freunde herzlich willkommen.

Täglich kommen rund 400 Besucher in Rüsselsheim in das Beratungszentrum K 65, wo von der Verkaufsberatung über Neuwagen-Bestellung und -Finanzierung bis zur Versicherung und dem Zubehörverkauf im Opel Shop alles für Opel-Mitarbeiter bereitsteht.

Für Anschlußgarantie:

## Kfz-Schein nicht vergessen

Rüsselsheim. Ein einfaches Verfahren erleichtert das Abschließen einer Anschlußgarantie für den Jahreswagen: Für das Ausstellen der Garantie muß der Kfz-Schein im Original oder als Kopie unbedingt vorgelegt werden. Der Preis für die Anschlußgarantie wurde übrigens gerade auf 58 Mark gesenkt. **op**

keit am Samstag im Verkaufsraum des F-Gebäudes verweist. Ein Vorteil, den man auch in Bochum – hier wurde erst kürzlich das Verkaufszentrum am Tor 4 eröffnet – und in Kaiserslautern genießt. In der Pfalz werden die Bestellungen übrigens im ersten Obergeschoß des K 2 entgegengenommen.

Die Mitarbeiter des Verkaufs an Werksangehörige haben mehr denn je zu tun: Allein 1989 verkauften sie 15387 Autos, Tendenz steigend. Zu diesem Trend werden auch die Isuzu-Wagen beitragen, deren Verkauf Opel jetzt komplett übernommen hat. **ds**

Montag und Dienstag sind erfahrungsgemäß die heißesten Tage beim Publikumsandrang. Kein Wunder, daß Karl Ludwig Zölich, am Main Leiter des Neuwagenverkaufs an Werksangehörige, auf die günstigere Beratungsmöglich-

## Gute Zeugnisse für Bochumer Nachwuchs

## Azubis Spitze

Bochum. Schon als er seine Ausbildung in den Bochumer Werken begann, war Uwe Meyer etwas Besonderes. Er war der 3000. Auszubildende, den Opel an der Ruhr einstellte. Jetzt hat er ausgelernt – mit den Traumnoten eins.

Doch Meyers Leistungen sind erfreulicherweise so außergewöhnlich nun auch wieder nicht. Acht weitere Azu-

bis, die unlängst verabschiedet wurden, haben die gleichen Noten im Zeugnis. Und bei 16 Nachwuchs-Facharbeitern lautet die Beurteilung 1/2. Außergewöhnliche Ergebnisse, wie auf der Feier betont wurde.

Insgesamt haben 76 Auszubildende jetzt ihre Lehrzeit in den Bochumer Werken abgeschlossen, 17 davon sogar ein Jahr vorzeitig. Bemerkenswert ist, daß 74 ehemalige

Auszubildene mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag vom Unternehmen übernommen wurden.

Mit dem Schluß der Ausbildungszeit für die 76 jungen Leute ging auch eine Ära der Bochumer Berufsausbildung zu Ende. Es war die letzte Verabschiedung, die Heinrich Plattfaut vornahm. Der langjährige Leiter der Berufsausbildung geht demnächst in den Ruhestand. **op**

Für Umwelt-Marketing:

## Goldene DM

Rüsselsheim. Hohe Auszeichnung für das erfolgreiche Umwelt-Marketing von Opel: Das Verbraucher-Magazin „DM“ hat es mit einer „Goldenen DM“ bedacht. Insgesamt wurden nur zehn dieser begehrten Medaillen verliehen. „Wir finden Ihre Aktivitäten ganz bemerkenswert und werden Sie besonders lobend erwähnen“, schreibt DM-Chefredakteur Bernd Katzenstein an Marketing-Direktor Dr. Dieter Dahlhoff. **op**

„Auto der Vernunft“ 90

## Vectra vorn

Stuttgart. Für die Leser der Auto-Zeitschrift „mot“ war die Sache klar. Der Vectra stellt für sie das „Auto der Vernunft“ in der Wertungskategorie C (23 000 bis 30 000 Mark) dar. Besonders gute Noten erhielt der Star der Mittelklasse bei den Kriterien Preiswürdigkeit und Verbrauch. Auch in den Gruppen A (bis 18 000 Mark), B (18 000 bis 23 000 Mark) und D (30 000 bis 40 000 Mark) lagen Opel-Modelle weit vorn. Dort erreichten zwei Kadett-Versionen und der Omega Caravan jeweils den zweiten Platz. **op**

Umwelt-Preis

## Wasserlack

Bonn. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hat kürzlich das von Opel entwickelte Lackierverfahren auf Basis wasserverdünnbarer Lacke ausgezeichnet: Der Bochumer Werksdirektor Wolfgang Strinz nahm den Umweltschutzpreis für die Industrie in der Preiskategorie „umweltfreundliche Technologien“ aus der Hand von BDI-Präsident Tyll Necker entgegen. Necker wies darauf hin, daß Opel mit diesem umweltverträglichen Lackierverfahren auch international eine Vorreiterrolle übernommen habe. **op**



Foto: Lorek

## Abflug

Drei Monate lang lernen acht Mitarbeiter aus verschiedenen Bereichen nun die Arbeit bei General Motors in den USA kennen. Im Rahmen des Professional Development Assignment (PDA) werden sie zu-

erst die Zentrale in Detroit besuchen. Rolf Pflughaupt, Wilfried Diehl, Rainer Schmidt, Cornelia Meyer, Achim Kühne, Anette Kobs und Rainer Treitz (von links) haben sich bei der Abteilung Führungsbildung für diese Weiterbildung beworben. **flo**

## Schwund in den Kantinen

## Tischmanieren

Rüsselsheim. In den Kantinen aller drei Werke fehlt schon ein Teil der Bestecke, die erst im Herbst vergangenen Jahres eingeführt worden sind. In Bochum ist sogar schon mehr als ein kompletter Satz verschwunden – 18500 Messer, Gabeln und Löffel für fast 10000 Mark. Ursprüng-

lich waren einmal 16000 angeschafft worden. Die Rüsselsheimer Kantinen vermissen bereits 16000 ihrer 40000 Teile. Der Preis des Schwundes beträgt hier rund 8000 Mark. Vergleichsweise niedrig ist der Verlust im Pfälzer Werk. Von den 2000 Bestecken fehlen nur zehn bis 15 Prozent. **flo**



Foto: Hähnisch

Ende einer Lehrzeit: Werkdirektor Wolfgang Strinz (links) gratuliert Uwe Meyer