

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Opel Post



Sonderaktion des Vorschlagswesens

Gute Ideen auf Reisen

Rüsselsheim. Wollten Sie schon immer einmal sehen, wie es in den anderen General-Motors-Werken Europas aussieht? Jetzt gibt es eine Chance, Städte und Stätten der Produktion kennenzulernen. Jeder Einsender eines Verbesserungsvorschlags nimmt von Oktober bis Dezember an der Verlosung von fünf Reisen teil.

„Lernen Sie das Europa der GM-Werke kennen“, lautet das Motto der VV-Sonderaktion. Hinter dem Leitspruch steht aber weit mehr als nur eine Werksbesichtigung. Der Besuch der Fertigungsstätten oder der GM-Europazentrale

in Zürich sind nur ein Programmpunkt. So bekommen die Gewinner jeweils drei Übernachtungen für zwei Personen in London, Antwerpen, Wien, Zürich oder Saragossa. Dazu kommen noch tausend Mark Taschengeld und – als

besonderes Bonbon – zwei Tage Sonderurlaub für den Donnerstag und Freitag der Wochenend-Tour.

VV-Chef Helmut Wippel will mit der Aktion die an sich schon gute Beteiligung am Vorschlagswesen (Bericht auf Seite 2) weiter steigern. Deshalb gibt es außer den Reisen noch 60 weitere interessante Preise. Übrigens: bei Gruppenvorschlägen nimmt jedes Team-Mitglied einzeln an der Verlosung teil. flo

Günstige Winterräder für Werksangehörige

Sicher bei Eis und Schnee

Rüsselsheim. Der Schreck steckt vielen Autofahrern immer noch in den Gliedern. Eis und Schnee haben im vergangenen Winter so manche Rutschpartie mit sich gebracht. Wer vorbeugen will, kann sich jetzt beim Teileverkauf an Mitarbeiter Komplettäder mit Winterreifen kaufen – zu einem besonders günstigen Preis.

Um den vielleicht in einer dunklen Winternacht gefaßten Beschluß „Im nächsten Jahr kaufe ich mir Winterreifen“ in die Tat umzusetzen, reicht ein Besuch bei der Verkaufsstelle in einem der drei westdeutschen Werke. Dort gibt es das unvermeidliche Formular und natürlich auch Gelegenheit zur Bestellung. Der Werksangehörige kann zwischen Reifen verschiedener renommierter Hersteller wählen.

14 Tage später liegen dann die original Opel-Felgen mit montierten Reifen komplett ausgewuchtet und in einer praktischen Hülle bereit. Da-

für gibt es spezielle Aholstellen. Rüsselsheimer bekommen ihre Winter-Pneus auf dem Parkplatz gegenüber dem Gebäude K 65. Ausgabe-



Motto: Werbeplakat für Winterreifen

zeit ist jeweils mittwochs von 12 bis 17 Uhr. In Kaiserslautern ist der Donnerstag als Auslieferungstag angesagt. In der Pfalz liegen die Räder an der Lastwagen-Leitstelle des Portals 1 bereit. Ein Vertragsunternehmen übernimmt die Übergabe in Bochum (Adresse und Anfahrtsplan gibt es bei der Verkaufsstelle). Dienstags und donnerstags gibt es die griffigen Gummis dort von 11 bis 18 Uhr, am Samstag von 9 bis 12 Uhr.

Wichtig für die Abholung sind die gelbe Durchschrift der Bestellung und der Werksausweis. Für Rentner kommt noch der Überweisungsbeleg hinzu. flo



Premiere: Vorstandsvorsitzender Louis R. Hughes lüftete in Frankfurt den Frontera-Schleier

54. IAA in Frankfurt

Astra war der Star

Frankfurt. Menschentrauben um den Astra und eine Flut von Anfragen nach dem jüngsten Bochumer Modell prägten das Leben auf dem Opel-Stand der Frankfurter IAA. Das Interesse von Publikum und Presse galt aber auch den Modellen Frontera und Calibra Turbo. Die Mitarbeiter vor Ort hatten alle Mühe, die Informationswünsche zu befriedigen. Besonders gefragt waren auch die Initiativen zu Recycling und Umweltschutz. op



Gedränge: Anziehungspunkt für viele war der Astra

Öffnungszeiten

Die Verkaufsstellen für Teile und Zubehör haben folgende Öffnungszeiten:
Rüsselsheim: 8 bis 12 und 13 bis 15.30 Uhr.
Bochum: 9.30 bis 12.30 und 13 bis 16.45 Uhr.
Kaiserslautern: 8 bis 12 und 13.30 bis 16 Uhr. op

Neueinstellungen

Über 400 Jobs

Rüsselsheim. Opel wird im Laufe des Monats Oktober rund 440 neue Mitarbeiter für den Fertigungsbereich einstellen. Die Arbeitsverträge sind auf ein Jahr befristet. 352 werden im Astra-Werk Bochum beschäftigt, 90 in Rüsselsheim. „Damit antworten wir auf die hohe Nachfrage nach dem Astra“, sagte Fertigungsvorstand Peter Enderle. „Als Zulieferer nimmt Werk Rüsselsheim an dieser Entwicklung teil.“ op



Griff nach den Sternen

Rüsselsheim. Der Astra (lateinisch „die Sterne“) kommt bei den Kunden hervorragend an. Bereits einen Monat vor dem offiziellen Verkaufsstart am 12. Oktober lagen in Deutschland 100 000 Bestellungen vor.

Überhaupt hat das Unternehmen derzeit Grund zur Freude. In der Bundesrepublik hat es in den ersten acht Monaten dieses Jahres 562 092 Fahrzeuge abgesetzt. op

Montagelinie 1

Flexibler als die Japaner

Rüsselsheim. Die Linie 1 ist die flexibelste Montagelinie der Welt. In keinem Automobilwerk – auch nicht in Japan – können derart viele Modellvarianten gleichzeitig auf einer Linie gefertigt werden. Die rund 950 Mitarbeiter der Linie 1 produzieren beispielsweise links- und rechtsgesteuerte Vectra und Calibra mit Vorderrad- und Allradantrieb. op

Berufliche Bildung

Freie Plätze

Rüsselsheim. In den Kursen „Ausgleichssport an Sportgeräten“ und „Commercial English“ (IHK-Abschluß) der Abteilung Berufliche Bildung in der Freizeit sind noch Plätze frei. Die Kurse beginnen Mitte Oktober. Anmeldungen nimmt die Abteilung Berufliche Bildung in der Freizeit, Telefon 40 94, ab sofort an. op

In dieser Ausgabe

- Jubiläum:** Ein Jahr Gruppenarbeit im K 40 Seite 2
- Richtfest:** Baufortschritt in Eisenach Seite 3
- Führungswechsel:** Neue TEZ-Mannschaft im Interview Seite 4
- Unterhaltung:** Indien-Reise mit Leonhard Reinirkens Seite 5
- Jubilare und Personalien:** Seite 6
- Jahreswagen:** Fast 2000 Anzeigen Seite 7-14
- Sport:** Trotz Behinderung aktiv Seite 15
- Großveranstaltungen:** Quality Network Stufe IV Seite 16

Die nächste Ausgabe der Opel Post erscheint Anfang November. Anzeigenschluß dafür ist der 9. Oktober.

Verbesserungsvorschläge

Ideen in der Gruppe

Rüsselsheim. Die Abteilung Vorschlagswesen registriert eine weiter steigende Zahl von Verbesserungsvorschlägen (VV). Besonders Gruppenvorschläge sind im Kommen. Sie machen derzeit neun Prozent aller VVs aus.

Auf ein besonders erfolgrei-

ches Team hat jetzt der Leiter der Abteilung Verbesserungsvorschläge, Helmut Wippel, hingewiesen. Acht Mitarbeiter der Kreditorenbuchhaltung haben seit Mai 22 Vorschläge eingereicht. Fünf davon sind bereits realisiert und haben dem Unternehmen über 100 000 Mark gespart. Für Ute Gahler, Andrea

Remsperger, Elfi Weilbacher, Karl Heinz Schildge, Peter Jung, Frank Lochmann, Harald Moll, und Richard Schmiering gab es jetzt neben insgesamt 15 000 Mark Prämie auch noch ein Anerkennungsgeschenk: VV-Chef Helmut Wippel überreichte den findigen Finanzern schicke Blousons. flo



Anerkennung: Blousons für erfolgreiche Verbesserungsvorschläge



Engagement: Produktionsvorstand Peter Enderle im Gespräch mit einem Team

Ein Jahr Gruppenarbeit im K 40

Endmontage im Team

Rüsselsheim. Vor rund einem Jahr führte Opel die Gruppenarbeit in der Endmontage ein. Besonders fortschrittlich – auch im Vergleich zu anderen Autoherstellern – ist die Form der Gruppenarbeit auch am Band. Jetzt zog Fertigungsvorstand Peter Enderle eine Bilanz der ersten zwölf Monate.

Zusammen mit Werksdirektor Klaus Rieger informierte sich Enderle an den Linien über den Stand der Gruppenarbeit und des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP) in der Praxis. In Gesprächen mit den Mitarbeitern konnten sich die Führungskräfte ein Bild von den Ergebnissen eines Jahres neuer Arbeitsorganisation in der Endmontage machen.

So an der Linie 2, wo die Vormontagestationen für Kühler und Mittelkonsolen jetzt wesentlich aufgeräumter wirken. Wichtiger noch als der Eindruck ist die kräftige Verbesserung im Arbeitsablauf. Helmut Hill, der den Umbau zusammen mit den dort beschäftigten Mitarbeitern und der Planung durchgezogen hat, berichtet: „Bis zu den Werksferien mußten die Monteure vom Band sich die Teile an verschiedenen Stellen zu-

sammensuchen. Jetzt bringt sie ein Förderband direkt zum Auto“.

Und zwar immer genau den Kühler oder die Mittelkonsole, die gebraucht wird. Die Mitarbeiter müssen weniger laufen und der Teilevorrat halbiert sich oft. „Ein schönes Beispiel für Teamarbeit“, sagt Montageleiter Arno Wiedenroth zu dem Ergebnis praktizierter Teamarbeit.

Eine insgesamt positive Bilanz zog auch Peter Enderle: „Die Gruppenarbeit ist grundsätzlich positiv gelaufen. Es gab sehr viel Zustimmung bei den Mitarbeitern, aber auch Erwartungen, die wir leider nicht immer erfüllen konnten.“ Wichtig seien aber auf jeden Fall die Vorschläge der Teams. „Es wird unsere Aufgabe sein, den Mitarbeitern hier die notwendige Unterstützung zu geben“, sagte Enderle der Opel Post. flo

Betriebsvereinbarung

Mehr Chancen für Frauen

Bochum. In den Werken an der Ruhr sollen Frauen im Unternehmen jetzt gezielt gefördert werden. Eine Betriebsvereinbarung schuf dafür die Grundlagen, so eine 30-Prozent-Quote als Richtwert bei Ausbildungsplätzen in Metall- und Elektroberufen.

Auch bei der Übernahme der Ausgelernten sollen dann die gleichen Quoten wie bei der Einstellung gelten. Der Anteil der Frauen an der Beschäftigtenzahl ist auch ausschlaggebend, wenn es um die Weiterbildung geht. Hier sollen die Angebote familienfreundlich gestaltet werden.

In der Betriebsvereinbarung ist die Bevorzugung von Frauen bei Stellenausschreibungen geregelt. Bei gleicher Qualifikation sollen sie dann zum Zuge kommen, wenn in dem betroffenen Bereich bislang überdurchschnittlich viele Männerbeschäftigten waren.

Für beide Geschlechter interessant ist eine Vereinbarung, die vorübergehende Teilzeitarbeit zur Betreuung kranker Familienangehöriger regelt. Auch denken Geschäftsleitung und Betriebsrat nach, ob auch in Bochum Kindererziehungszeiten bis sechs Jahregewährt werden können. In Rüsselsheim und Kaiserslautern geht das bereits. hm



Anlauf: Turbomotor auf dem Prüfstand

Turbotriebwerk auf dem Prüfstand

Wirtschaftlich und leistungsstark

Kaiserslautern. Für den jüngst auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt erstmals vorgestellten Calibra Turbo fertigt das Werk Kaiserslautern das Hochleistungs-Triebwerk.

Seit Mitte August absolviert Pilotmotor Nummer 1 in der Pfalz sein sogenanntes Standard-Dauerlaufprogramm.

In den nächsten Tagen wird er seine obligatorischen 50 000 Kilometer hinter sich gebracht haben. Bisher zur vollsten Zufriedenheit von

Prüfstand-Koordinator Bernd Wagner, der besonders von den bisher gemessenen Leistungs- und Kenndaten des Pilottriebwerks angetan ist. Wagner: „Der Turbomotor auf unserem Dauerprüfstand erfüllt bisher alle Anforderungen, die an ihn gestellt werden, mit Bravour.“

Wenn das Turbotriebwerk, wie vorgesehen, im nächsten Frühjahr in die Serienfertigung geht, wird es das leistungsstärkste Modell sein, das je im Werk Kaiserslautern gebaut wurde. fu

In den Preßwerken Initiative für Sicherheit

Rüsselsheim. In einer bisher einmaligen Aktion wollen die Preßwerke in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, unterstützt von den örtlichen Arbeitssicherheitsabteilungen, das Thema Sicherheit am Arbeitsplatz zur Sprache bringen. In einem „Extrablatt Preßwerke“, das Mitte Oktober erscheinen wird, werben die Werksleitungen, der Gesamtbetriebsrat, die Abteilungen Arbeitssicherheit, wie auch viele einzelne Preßwerker, um eine Reduzierung der nach wie vor zu hohen Unfallzahlen in ihren Bereichen. fu



106 neue Azubis

Bochum. 106 junge Frauen und Männer haben

Anfang September ihre Ausbildung in Bochum begon-

nen. 100, davon sechs Mädchen, erlernen einen gewerblichen Beruf, sechs, davon vier Mädchen, machen eine kaufmännische Ausbildung.

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, Hans Jürgen Fuchs (Kaiserslautern)

Layout: D + K Horst Repschläger
Satz und Druck: Die Südwestrolle, Plieningen Str. 150, 7000 Stuttgart 80

Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Red. Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Telefon 0 61 42 / 66-40 57, -38 98, Telefax 0 61 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.

Nach nur sieben Monaten Bauzeit

Richtfest in Eisenach

Eisenach. Nach nur sieben Monaten Bauzeit feierte das neue Werk Eisenach Anfang September Richtfest. Nachdem Bundeskanzler Helmut Kohl im Oktober vergangenen Jahres den ersten Vectra „made in Eisenach“ vom Band fuhr, ließ es sich diesmal der Bundesarbeitsminister Norbert Blüm nicht nehmen, den Richtkranz für das neue Werk zu setzen. Es wird ab Herbst kommenden Jahres mehr als 2000 Menschen einen sicheren Arbeitsplatz bieten.

In seiner Ansprache bezeichnete Blüm die Initiative von Opel als beispielgebend und forderte weitere deutsche Investoren auf, dem Unternehmen nachzueifern. Arbeitsplätze zu schaffen sei die beste Sozialpolitik. „wer die neuen Bundesländer nur als Absatzmärkte betrachtet, ist dumm und egoistisch. Er wird auf längere Sicht nichts mehr zum Absetzen haben“, sagte Blüm.

Lobend äußerte sich der Minister auch über die Opel-Aktivitäten in Sachen Umweltschutz: „Umweltschutz und Arbeitsschutz müssen ein neues Bündnis eingehen.“ Der wertvollste Produktionsfaktor sei der Mensch. Deshalb sei Monta-

ge in Eisenach in Gruppenarbeit begrüßenswert.

„Vor allem was den Umweltschutz und die Qualität von Autos und Arbeit betrifft, wollen wir das Werk in Eisenach zu einem Vorzeigebauobjekt machen“, erklärte der Geschäftsführer der Opel Eisenach GmbH, Jürgen Gebhardt, in seiner Rede. So habe man einen Gartenbauarchitekten beauftragt, damit so viel und sinnvoll wie möglich Grünbepflanzung auf das Werksgelände komme, bis hin zur Fassaden- und Dachbegrünung. Es werde die modernste Lackiererei in Europa geschaffen, die kaum Emissionen haben werde, und man werde neue Wege in der Arbeitsorganisa-



Ehrgast: Bundesarbeitsminister Norbert Blüm



Tradition: Polier Hans Zinke spricht den Richtspruch

tion gehen, um Qualität, Produktivität und Freude an der Arbeit zu erhöhen.

Gebhardt sagte der Stadt in Bezug auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze eine positive Zukunft voraus. Schließlich gibt Opel schon jetzt Impulse für die Entwicklung der Region.

Zuvor hatte der Präsident der Opel Eisenach GmbH, der Kanadier Tom LaSorda, in Deutsch die rund 1000 Gäste beim Richtfest begrüßt. Neben den 600 Bauleuten war auch die gesamte Belegschaft der Vectra-Montage anwesend. Die Geschäftsführer Jürgen Gebhardt und Tom LaSorda hatten den Mitarbeitern eineinhalb Stunden freigegeben, damit sie mitfeiern konnten.



Information: Fertigungsvorstand Peter Enderle (3.v.l.) erklärt Minister Blüm das neue Werk



Jürgen Gebhardt



Tom LaSorda

Jobs für die Region

Gute Quote

Eisenach. Opel hat nicht nur für den Zusammenbau des Vectra 1,6i GL bereits rund 200 Arbeitsplätze für ehemalige Mitarbeiter der Automobilwerke Eisenach (AWE) geschaffen, sondern sorgt in Thüringen auch für Beschäftigung am Bau. Rund 75 Prozent der seit Februar über 600 auf der Baustelle beschäftigten Arbeiter stammen aus den neuen Bundesländern.

EG-Kommission

Großes Interesse

Eisenach. Denis Cagney und Geert G. Dancet, zwei Kommissare der Europäischen Gemeinschaft aus Brüssel, besuchten die Baustelle und die Vectra-Montage, um sich vor Ort über die Aktivitäten von Opel zu informieren. Ihr Hauptinteresse galt dem Stand der Bauarbeiten, dem Umweltschutz und den Vorbereitungen für die künftige Arbeitsorganisation.



GM-Chairman informiert

Stempel auf dem Bau

Eisenach. Dem Chairman von General Motors, Robert C. Stempel, seinem Vizepräsidenten Jack Smith und dem GM-PR-Mitarbeiter J. B. Fitzpatrick, die von der IAA einen Abstecher nach Eisenach machten, wurde dort ein drei Stunden-Non-Stop-Programm mit allen Informationen zum Entstehen des neuen Werks geboten. Von der Besichtigung der Baustelle und der Montagelinie des Vectra bis zu verschiedenen Präsentationen über Finanzbedarf, Einstellungstermine der künftigen Mitarbeiter sowie Layout und Arbeitsweise der im Entstehen begriffenen Hallen-Rohbau, Lackiererei und Endmontage war alles dabei.



Die Außenarbeiten am Bau des neuen Werks in Eisenach sind jetzt abgeschlossen. Mit Hochdruck arbeiten die beteiligten

Unternehmen nun am Innenausbau. Den Stolz der Bauleute fassen sie so zusammen: „Wir liegen voll im Zeitplan“.

Minister baut Vectra

Zubrot für Blüm

Eisenach. Eine gute Ausbildung zahlt sich auch nach Jahrzehnten aus. Bundesarbeitsminister Norbert Blüm konnte seine vor 42 Jahren in Rüsselsheim als Opel-Azubi erworbenen Kenntnisse jetzt wieder nutzbringend einsetzen. Als Ehrgast beim Richtfest legte er in der schon laufenden Vectra-Produktion mit Hand an. Einige Minuten wirkte er unter dem Auto, im Motorraum und als Testfahrer auf dem Rollenprüfstand. Eisenach-Geschäftsführer Jürgen Gebhardt entlohnte die ministrale Hilfe spontan mit zehn Mark. Einen Teil davon mag Blüm gleich als Sozialbeitrag im eigenen Haus abgeliefert haben...



Im Gespräch: Die neue Spitzenmannschaft des TEZ

Klare Führung

Rüsselsheim. Seit Anfang September steht das Technische Entwicklungszentrum von Opel unter neuer Leitung: Peter Hanenberger als TEZ-Chef, Manfred Wolf als Direktor der PEK und John Schweikert als Direktor von Manufacturing Engineering. Schon seit Juni ist der neue Design-Chef Richard Ruzzin im Haus. Die Opel Post bat alle vier zu einem ersten Interview an den runden Tisch. Das Gespräch führten Hans-Jürgen Fuchs, Fritz Lorek und Dieter Schmidt.

Opel Post: Die Entwicklungen in der Automobilindustrie vollziehen sich mit immer größerer Schnelligkeit. Wie muß Ihrer Ansicht nach das Technische Entwicklungszentrum künftig arbeiten, um im Wettbewerb auch weiter zu bestehen, Herr Hanenberger?

Hanenberger: Wir werden in den kommenden Jahren die Entwicklungszeit für ein Modell auf rund 36 Monate verkürzen. Dabei wird uns die Strategie des Quality Network helfen, bei der die interne und externe Kundenzufriedenheit Vorrang hat. Wir werden mehr denn je und schon bei einem der nächsten Projekte die wichtigsten Bereiche wie Design, Produktentwicklung, Manufacturing Engineering aber auch die Werke sehr früh in den Entwicklungsprozess einbeziehen. So vermeiden wir in Entwicklung und Produktion Verschwendung von Anfang an. Sobald die ersten Grundideen des Produkts entstehen, werden wir ein Kernteam aus den verschiedenen Bereichen zusammenbringen. Dieses Team trifft dann in Zusammenarbeit mit allen Betroffenen Entscheidungen, die ein ausdrucksstarkes Design und hohe Produkttechnologie

gewährleisten. Schneller zu werden und mit verstärkter Teamarbeit die steigenden Anforderungen noch besser in den Griff zu kriegen, ist das Ziel. Das wird schließlich auch positiv für das Produkt sein.

Teamarbeit von Anfang an

Opel Post: Was wird Ihr persönlicher Beitrag zu diesem Veränderungsprozeß sein?

Hanenberger: Der persönliche Beitrag hierzu wird vor allen Dingen darin bestehen, daß wir von Anfang an im Team zusammenarbeiten werden. In diese Zusammenarbeit gehören neben dem Führungsteam des TEZ auch Vertreter der europäischen Werke, des Einkaufs und des Marketing. Meine Zielsetzung ist, den derzeitigen Erfolg unseres Unternehmens zu festigen und auszubauen.

Opel Post: Bei Opel macht das Wort von der „schlanken Fertigung“ (lean production) die Runde. Wird es auch ein „schlankes TEZ“ geben und wenn ja, was bedeutet das?

Hanenberger: Das TEZ war eigentlich schon immer schlank – auch im weltweiten Vergleich. Sogar im Vergleich

zu Toyota, das ja überall als beispielhaft gilt für schlanke Entwicklung und schlanke Fertigung. Das TEZ, so wie es sich heute darstellt, ist eines der schlankesten Entwicklungszentren der Welt. Das heißt aber nicht, daß wir das nicht noch verbessern könnten. Zumindest werden wir die natürlichen Synergien zwischen den einzelnen Abteilungen künftig verstärkt ausbauen.

Opel Post: Herr Wolf, angesichts gestiegener Treibstoffpreise werden erneut die Vorteile des Dieselantriebs herausgestellt. Was tut Opel auf dem Gebiet der Dieseleentwicklung?

Wolf: Der Dieseleentwicklung wird wohl eine noch größere Rolle und Wichtigkeit zukommen in der nächsten Zeit. Im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der weiteren Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und reduzierten Schadstoffemissionen – insbesondere CO₂ – werden wir auch unsere Dieselmotoren weiterentwickeln. Natürlich unter Anwendung neuester Technologien. Um nur einige zu nennen: Turbodiesel, Direkteinspritzung, Vierventiltechnik und elektronische Einspritzung. Das sind alles Technologien, die weiterentwickelt werden. Selbstverständlich wird auch die heutige indirekte Einspritzung weiter verfeinert werden.

Opel Post: Mit dem Astra hat Opel erneut Zeichen gesetzt, beispielsweise auf dem Ge-

biet der Sicherheit. Wann werden wir auch einen Airbag für unsere Modellreihen anbieten können?

Wolf: Den genauen Termin für eine Airbag-Einführung kann ich Ihnen naturgemäß nicht nennen. Aber ich kann Ihnen sagen, daß wir für alle Modelle den Airbag entwickeln werden.

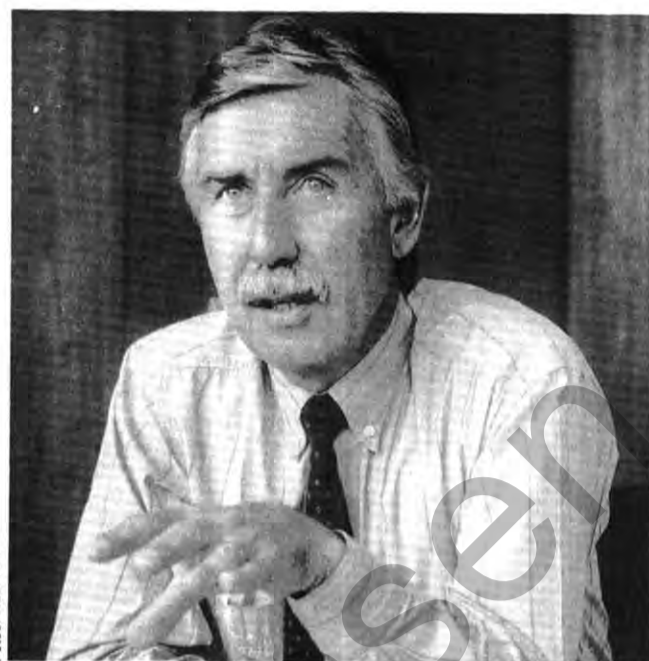
Arbeit an Alternativen

Opel Post: Beim Thema Kraftstoffeinsparung ist immer wieder auch von alternativen Antrieben die Rede. Welche Herausforderungen sehen Sie in diesem Zusammenhang für das TEZ?

Wolf: Neben dem schon erwähnten Dieselmotor ist natürlich der Elektroantrieb eine Aufgabe, der wir uns stellen. Und wir haben ja gerade auf der IAA mit dem Impuls 2, aufbauend auf dem Astra Caravan, auch ein sehr seriöses Elektrofahrzeug gezeigt. An dieser Technik wird im Technischen Entwicklungszentrum konsequent gearbeitet.

Opel Post: Verkürzte Entwicklungszeiten im Automobilbau haben auch Folgen für die Fertigung. Wie kann darauf schon in der Produktionsplanung eingegangen werden, Herr Schweikert?

Schweikert: Es gibt wirklich zwei Möglichkeiten, die Entwicklungszeiten zu verkürzen. Eines ist die Vermeidung von Verschwendung, indem man



Exekutiv-Direktor im TEZ: Peter H. Hanenberger

zum Beispiel Doppelarbeit ausschließt und die Produktivität sowie den Wirkungsgrad im ME-Bereich ganz deutlich verbessert. Und das zweite ist: Arbeiten müssen stärker parallel als hintereinander erfolgen. Das bedeutet auch, daß mehr Projektgruppen gebildet werden.

Stark für den Wettbewerb

Opel Post: Nischenprodukte stellen hohe Anforderungen auch an Manufacturing Engineering. Wie flexibel kann Ihr Bereich sein?

Schweikert: Da haben wir beispielsweise schon seit Jahren Werke, die unterschiedliche Stückzahlen pro Stunde fertigen. Das Vectra-Werk in der Türkei zum Beispiel ist so ein Nischenwerk, das ungefähr 15 000 Fahrzeuge pro Jahr erlaubt. Aus der Erfahrung mit solchen Produktio-

nieren, also seine Eigenschaften, die Größe und den Platz, der darin ist. Wenn wir also einen Opel gestalten, ist das TEZ-Design-Team der Schlüssel. Es hat nämlich eine bestimmte Kultur, aus der automatisch ein Opel entsteht, wenn es ein neues Auto in Angriff nimmt. Der Erfolg ist dann allerdings nicht nur jener des Design, sondern auch von Manufacturing Engineering und der Konstruktion selbst.

Opel Post: Mit veränderten Verkehrsbedingungen wird die Innenraumgestaltung von Automobilen immer wichtiger. Welche Trends gibt es auf diesem Gebiet?

Ruzzin: Der Trend geht darin, den verfügbaren Platz zu optimieren. Wir müssen den Platz sorgfältig nutzen und gleichzeitig das positive Gefühl, das der Innenraum vermittelt, weiter optimieren. Große Autos haben nicht notwendigerwei-



Direktor Manufacturing Engineering: John Schweikert



Direktor der PEK: Manfred Wolf



Design-Direktor: Richard Ruzzin



Lenker: Das neue TEZ-Spitzensteam mit Opel Post-Redakteuren Fuchs, Lorek und Schmidt (v.l.)

nen haben wir sehr viele Erkenntnisse gewonnen. So sehen wir eine hohe Wahrscheinlichkeit für die Auslastung solcher Fertigungsstätten mit Nischenmodellen.

Opel Post: Welche Konzepte helfen Ihnen, um noch effizienter arbeiten zu können?

Schweikert: Es ist wirklich wichtig, daß wir Teamarbeit praktizieren. Schon beim Projektstart müssen die Produktionsplanung und die Werke beteiligt sein. Nur so gewährleisten wir eine fertigungs-gerechte Konstruktion, die uns wirklich für den Wettbewerb stärken wird.

Platzangebot und Raumgefühl

Opel Post: Herr Ruzzin, ist es für das Design nicht besonders schwierig die Eigenständigkeit eines Autos zu definieren und es gleichzeitig in eine Modellfamilie einzupassen?

Ruzzin: Ja, das ist manchmal keine leichte Aufgabe und wir müssen die Entwicklungszeit auch hier sehr gut nutzen. Wir müssen damit beginnen, wenn wir ein Modell neu defi-

se einen großen Innenraum und umgekehrt. Hier hängt viel von der subjektiven Wahrnehmung ab. Auch das Raumgefühl ist wichtig.

Opel Post: Wie wollen Sie das machen? Gibt es da irgendwelche Geheimnisse?

Ruzzin: Nein, Geheimnisse gibt es da nicht. Es ist aber sehr wichtig, sich anzusehen, wie wir das Problem gelöst haben und was andere machen. Wir arbeiten im Moment sehr hart daran, bessere Lösungen zu finden.

Opel Post: Sie haben zuletzt bei Cadillac gearbeitet. Wird der nächste Corsa ein Fünf-Meter-Auto?

Ruzzin: Als ich dort, bei Cadillac, weggegangen bin, haben meine Leute im Studio eine Karikatur gezeichnet. Es zeigte ein sehr kleines Auto mit sehr großen Kotflügeln und Lampen wie bei einem 1959er Cadillac. Nein, so wird der nächste Corsa nicht aussehen. Er wird weiter den verfügbaren Platz sehr effektiv nutzen. Genauso wie er den Kraftstoff sehr gut ausnutzen wird. Dies zählt auf dem europäischen Markt. op

Im Opel-Sechszylinder von München nach Pakistan

Ein „Kapitän“ als Wüstenschiff

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Ein kalter Winter kann einen schon ganz schön schwermütig machen. Und wenn im Januar das Wetter dann auch noch ausgesprochen ekelhaft wird, dann kann man schon auf die Idee kommen, einfach abzuhausen. Es gibt ja schließlich Gegenden, wo auch im Winter die Sonne heiß vom Himmel brennt.

So beschlossen zwei Journalisten aus München im Januar 1954 ganz spontan: „Wir packen die Koffer und fahren los.“ Cognac war bei diesem Entschluß allerdings auch im Spiel. Aber wohin? Albrecht Cropp, so hieß der eine, trank einen langen Schluck aus seinem Glas. „Wie stehts mit Indien? Fahren wir? Ich finde es kalt hier.“ Er sagte das ganz unvermittelt und ganz trocken. Er schien an einen aus der Vernunft geborenen Widerspruch seines Kollegen Elten gar nicht ernsthaft zu denken.

Nimm mich mit . . .

So begann es. Den Winter mußten die beiden unternehmungslustigen Journalisten dann aber doch noch in Deutschland durchleben. Es mußte schließlich noch jede Menge vorbereitet werden. Eine Unzahl Visa und Reisedokumente waren zu beschaffen, Ausrüstung wurde gekauft, natürlich, wie fast immer bei solchen Planungen, viel zu viel. Dann kam das Wichtigste: Das Auto für die große Tour. Hier griff Opel den jungen Schreiberlingen hilfevoll unter die Arme. Ein Kapitän wurde von Fachleuten in Rüsselsheim „wüstenfest“ gemacht: Ölbad-



Partner: Kamel und Kapitän

luftfilter und ein 55 Liter Zusatztank waren hierfür die wichtigsten Kriterien.

Im Frühsommer '54 konnte es endlich losgehen. Erst einmal über Österreich, Jugoslawien und Griechenland in die Türkei. Nach knappen zwei Tagesreisen stand der „Kapitän“ an der Pforte zum Orient, in Istanbul. Eine sehr zwispaltige Welt tat sich vor den Reisenden auf, hier noch Orient, um die Ecke aber schon eine moderne, fast schon europäische Stadt, durch die ein chaotischer Autoverkehr brandete. Die Türkei der Nachkriegszeit wandte sich mit großen Schritten dem Westen zu. Istanbul war es wert, daß die beiden einige Tage dort blieben, um wenigstens die wichtigsten Sehenswürdigkeiten

zu besichtigen und sich von türkischen Bekannten die neue Türkei näherbringen zu lassen.

. . . Kapitän . . .

Aber die Fahrt muß ja weiter gehen, über breite Schotterpisten nach Ankara, wo man bei Karpitsch im Stammlokal Kemal Atatürks zu Abend ißt und sich dabei ein wenig von dem ruppigen Besitzer schikanieren läßt. Über Adana geht die Orientreise des „Kapitän“ zur Syrischen Grenze, wo Elten und Cropp zum erstenmal die unlogische arabische Bürokratie kennenlernen dürfen.

Es ist schon ein Spießrutenlaufen, nur eine Photographierlaubnis zu bekommen. Die wichtigste Auflage dieser Erlaubnis: Es darf nur das moderne Syrien abgelichtet werden, selbst Bilder von Kamelelen sind verboten. In der syrischen Hauptstadt Damaskus machen die Journalisten eine interessante Entdeckung. Die Piloten der jungen Luftwaffe dieses Landes werden von ehemaligen Weltkriegs-Fliegern aus Deutschland ausgebildet. Als es ihnen sogar gelingt, mit zweien dieser Ausbilder zu sprechen, wird es auf einmal recht unangenehm für Cropp und Elten. Die Syrier scheinen derlei Recherchen nicht zu lieben. Aus einer recht informierten Quelle kommt ein Tip: „Verschwindet so schnell wie möglich aus diesem Land!“

Die beiden nehmen sich den Tip zu Herzen und fahren noch am gleichen Tag nach Jordanien. Über die recht langweilige Hauptstadt Amman geht es weiter in den damals nach jordanischen Teil Jerusalems, den Teil der Stadt, in dem die heiligen Stätten liegen.

Von dort fährt man mit dem braven „Kapitän“ in den Libanon, nach Beirut (Vor dem immer noch andauernden Bürgerkrieg nannte man diese Stadt einmal mit Recht das „Nizza des Nahen Ostens“). Cropp und Elten fahren durch eine moderne Metropole des Kapitals mit einem für den europäischen Geschmack allerdings teuflischen Verkehr. Regeln scheint es hier nicht zu geben, schwerste Unfälle sind an der Tagesordnung.

. . . auf die Reise

Aber die reisenden Journalisten wollten ja schließlich nach Indien. Also, wer wagt



Unfall: Ende eines Abenteurers in Pakistan

gewinnt, noch einmal zurück nach Syrien und von da in den Irak nach Bagdad. Es ging reibungslos, die syrischen Behörden hatten Cropp und Elten schon längst wieder vergessen. An der irakischen Grenze war „Alleman“ ein Zauberwort. Als die Zöllner dadurch erfuhren, daß die Reisenden Deutsche waren, verlief die Abfertigung reibungslos.

Der „Kapitän“ mußte nun wirklich zeigen, was in ihm steckt, denn die Fahrt ging jetzt durch die glühende Wüste. 60 bis 62 Grad zeigte das Thermometer im Wagen, die Wüstenpiste bestand aus Staub der bald Auto und Menschen bedeckte. Schnurgrade entlang einer Pipeline führt die Piste über Hunderte von Kilometern nach Bagdad, eine der schon damals heißesten Städte der Welt.

Hier mußte als erste Amtshandlung erst einmal das persische Visum verlängert werden, denn das drohte abzulaufen. Ein bürokratischer Abgrund tat sich auf, „zwei Monate“ sagte der Beamte auf dem Konsulat und krault nachlässig seinen langen Bart. Da hilft nichts, Cropp und Elten beschließen zähneknirschend auf gut Glück weiter in den Iran zu fahren. Das bedeutet wieder hunderte von Kilometern glühende Wüstenpisten und dann die wilden Kurdischen Berge. Die Schilderungen Karl Mays werden von der Wirklichkeit hier noch fast übertroffen, die irakisch-iranische Grenzregion gleicht einer Mondlandschaft.

Durchs wilde Kurdistan

In tiefster Nacht erreichen die beiden mit ihrem Kapitän die Grenzstation, und tatsächlich, es gelingt die Grenze zu überlisten, denn die sind so sehr damit beschäftigt irgend etwas Ungesetzliches in dem deutschen Auto zu finden, daß sie das abgelaufene Visum gar nicht beachten. Durch unwirtliches Hochgebirge quält sich der Opel über bessere Saumpfade in Richtung Teheran, in die persische Hauptstadt, die gerade mal wieder schwere Unruhen erlebt hat. Die Atmosphäre der Stadt wirkt auf den Europäer gespenstisch, trotz der Versuche des jungen Schahs, das Land zu reformieren und in eine westliche Moderne zu führen, ist die Herrschaft fanatischer Ajatollas schon damals überall zu spüren. Unserer wagemutigen Journalisten lernten auf dem Land einen



Zuverlässigkeit: Durch die Wüste

deutschen Arzt kennen, mit dessen Hilfe sie auf eine iranische Hochzeit eingeladen werden. Befremden, als sie erfahren, daß hier ein 64-jähriger eine zwölfjährige heiratet.

Von Mesched aus muß die Reise fortgesetzt werden. Cropp und Elten kommen nämlich langsam in Zeitnot, bald beginnt der Oktober. Unbehelligt von den gefürchteten räuberischen Bergstämmen erreichen sie die afghanische Grenze und fahren ohne größere Schwierigkeiten durch mittelalterliche Orte. Einer fährt, der andere sichert mit dem Gewehr, so hatte es der afghanische Grenzbeamte empfohlen. Ab und zu ein Dorf, ab und zu eine Kamelkarawane, Menschen waren nur selten zu sehen. Ein Bild, das vor tausend Jahren sicher völlig gleich war. Endlich Herat. Diese afghanische Stadt übertraf alles an Exotik, was man bisher gesehen hatte, überall Handwerker und geschäftige Händler. Auf der Straße hockten Männer mit langen Bärten und rauchten beschaulich an ihren Wasserpfeifen. Ein garagenartiger Verschlag war eine Bank, hier konnten die beiden endlich ihre Dollars in Afghans umwechseln, ganz seriös, zum internationalen Kurs.

Ein Teppich muß sein

Nach Herat kämpfte sich der „Kapitän“ weiter vorwärts durch steile Berge und über schmale bröckelnde Brückchen. Auf der Strecke nach Kandahar schien es auf einmal als wollte der gute „Kapitän“ streiken, die Kupplung ließ sich nicht mehr treten. Glücklicherweise hatte Albrecht Cropp den Fehler schnell gefunden und behoben. Ein kleiner Stein hatte sich in der Pedalerie verklemmt. Zwischen Kabul und Kandahar wurden dann die Straßen schon etwas besser und der Verkehr dichter, das heißt, hier und da ein Jeep, ab und zu ein schwerer Lastwagen.

Damals war es nicht schwer in der afghanischen Hauptstadt Kabul ein Hotel zu finden, es gab nämlich nur eines, das „Hotel Kabul“, kahl aber ganz akzeptabel. In Kabul mußte natürlich auch ein Teppich gekauft werden. Obwohl die beiden Journalisten als Autobesitzer als unermeßlich reiche Leute galten, bekamen sie ihren Teppich für einen Spottpreis. Aber man will schließlich nicht in Afghanistan bleiben, es soll ja nach Indien gehen.

Also weiter nach Pakistan, Richtung Lahore. Hier passierte es, etwa 60 Kilometer vor Lahore. Auf einer guten asphaltierten Straße überholte ein großer Bus einen Ochsenkarren, ein Knall und die Reise war zu Ende. Der Kapitän nicht mehr viel mehr als ein Haufen Schrott und Albrecht Cropp hatte ein Bein gebrochen. In Lahore wurden die beiden Pechvögel von Ali Shah, dem Manager der Opel-Vertretung betreut, der sorgte für alles weitere. Dafür, daß Cropp in die beste ärztliche Behandlung kam und dafür, daß der Kapitän von erfahrungsreichen pakistanischen Mechanikern wieder vollständig repariert wurde. Zwei Monate später konnten Cropp und Elten getrost mit dem Wagen nach Hause fahren.



Begeisterung: Ein Auto erzeugt Volksaufläufe



Kapitän: Auch in der 1954er-Version noch eine Sehenswürdigkeit

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

22. Oktober Anni Diederich, Wäscherei;



3. Oktober Inge Lisa Burkhard, Beschäftigeneinsatz; Rupert Butz, Lackiererei - Abschnitt I; Alfred Godau, Materialwirtschaft; Hans-Peter Grulich, Qualitätssicherung; Siegfried Hajok, Zentralwerkstätten; Herbert Heil, Lackiererei; Rudolf Koukal, Energieversorgung; Hans-Dieter Molitor, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik; Harry Pitzschel, Karosserie Werk II, Montage I; Dietmar Schulze, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion; Gerd Herrmann Schwab, TEZ-Design; Peter Steffens, Qualitätsförderung - Auswertung Abgaskontrolle; Erich Steiner, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik; Georg Walter Wißmann, Technische Zentralabteilungen;

Bochum

1. Oktober Helmut Bartel, MPK-Produktionssteuerung Werk I; Hasso Braun, Lohnabrechnung; Hartmut Gröteke, Verbindungsstelle Produktkosten; Regina Helbing, Geschäftswagenpool; Horst Jarghoff, Qualitätssicherung Werk I; Rolf Kalveram, MPK-Produktionssteuerung Werk I; Iris Kanneberg, VV-Wesen; Lothar Klemm, Betriebsmitteleinkauf; Manfred König, Debitorenbuchhaltung; Hermann Krämer, Energieanlagen Werk I; Gerhard Otto, Verkehrsabteilung; Ewald Schöne, Werksanlagen-Planung u. Umweltschutz; Annegret Schumacher, MPK-Materialabteilung; Waltraud Zölzer, T&Z Auftragsabwicklung;

4. Oktober Egbert Amenda, Instandhaltung Chassiswerk; Günter Blazejewski, Tür-Modul; Ernst Esau, Produktives Lagerwesen D-3; Paul-Hermann Förster, Instandhaltung Präßwerk; Klaus Göddertz, Manufacturing-Koordination; Walter Groschke, Instandhaltung Chassiswerk; Hans-Werner Kurr, Läger und Ausgaben Werk II; Willi Patzia, Tür-Modul; Leonhard Ritz, Präßwerk; Joseph Schlütting, Montageband; Werner Skibba, Präßwerkzeugaufbau; Heinz Skubusch, MPK-Werkstatt für Transportmittel Werk I; Wolfgang Vaerst, Lohnabrechnung; Heribert Wächter, Instandhaltung Chassiswerk; Dieter Weltowski, Cockpit-Modul; Bernd-Johann Westemeier, Präßwerkzeugaufbau;

Heinz Herrmann, Instandhaltung Chassiswerk; Franz-Josef Leifeld, Hartbearbeitung; Klaus-Jürg Middelkötter, T&Z-Packerei; Dieter Orlowski, Wareneingang und Rückversand Werk I; Hans-Peter Stachowski, Werksbahn; Waldemar Taron, Instandhaltung Chassiswerk;

18. Oktober

Hans-Burghard Köhler, Verkehrsabteilung; Christian Wiegand, Wagenendmontage und Reparatur;

19. Oktober

Ewald Skuballa, T&Z-Export-Packerei und Kistenschreinerei;

24. Oktober

Siegfried Döbler, Hauptlackiererei; Rainer Gottowik, Wagenendmontage und Reparatur; Włodzimierz Lazarczyk, Instandhaltung II Karosseriewerk; Helmut Zimmermann, Teile-Lackiererei;

25. Oktober

Franz-Josef Burczlik, Instandhaltung Chassiswerk;

26. Oktober Jan-Leon Mika, Haustechnik Werk I; Wilhelm Müller, Präßwerk; Erich Popanda, Instandhaltung Präßwerk;

29. Oktober

Heinz-Joachim Feuer, Zusammenbau Seitenwand Kadett (Astra);

Kaiserslautern

1. Oktober Heinz Regler, Gebäudeinstandhaltung;

3. Oktober Hans Biedinger, Fertigung; Hermann Horbach, Qualitätssicherung; Arno Konrad, Fertigung;

10. Oktober Rudolf Diehl, Gebäudeinstandhaltung; Rudolf Müller, Fertigung;

19. Oktober Helmut Knab, Fertigung;

24. Oktober Werner Dausch, Gebäudeinstandhaltung; Hans Hammel, Fertigung;

25 Jahre

Rüsselsheim

1. Oktober Helmut Biermann, TEZ PEK-Getriebe- u. Antriebsstrangentwicklung u. -erprobung; Heribert Gerlach, WA - Energieplanung; Werner Henkel, MPK-Europa Systeme u. Technische Information; Claus Hitzel, Leitung Kundendienst; Horst Knieriemien, PV-Chassis - Planung; Horst Kramer, TEZ - PEK-Prüfversuche; Bernhard Lothschütz, ISP - GM Hungary; Bernhard Masur, MPK - Produktionsplanung; Dieter Schneider, TEZ PEK-Karosserie- und Zeichnungskoordination; Hanno Schwabe, WA - Anlagenplanung; Ernst-Dieter Seehase, Verkauf an Großkunden und Behörden; Erich Stopper, MPK-Europa Fertigungsmaterial Disposition; Roland Sturm, TEZ Programmanalysen; Günther Zeltträger, TEZ PEK-Chassiskonstruktion Bremsen, Pedale u. Reifen;

5. Oktober

Lutz Ihlo, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;

10. Oktober

Irfan Aydin, PA Werke Rüsselsheim - Arbeitsbeziehung und Personalplanung; Horst Christmann, Instandhaltung Präßwerk Elektriker-Reparatur; Wolfgang Ginkel, Werksteuerung; Heinz Kühnl, Zentralwerkstätten;

17. Oktober

Werner Kleinschmidt, Instandhaltung - Präßwerk; Dieter Leineweber, Teile und Zubehör; Hans Milke, PV-Karosserie Unterzusammenbau Planung; Egon Müller, Zentralwerkstätten; Johann Hermann Reitz, Zentralwerkstätten; Hans Adam Rott, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;

19. Oktober

Mario Noruega da Silva, Präßwerk K-67;

24. Oktober

Erich Ellrich, Instandhaltung-Motor, Getriebe und Schmiede;

26. Oktober

Manfred Tischler, MPK - Wareneingang u. Rückversand;

3. Oktober

Manfred Assheuer, Instandhaltung Chassiswerk; Hans-Jürgen Bitter, Qualitätssicherung Werk I; Edmund Bluhm, MPK-Transportgruppe II; Friedhelm Chmielewski, Haustechnik Werk I; Gustav-Adolf Chmielewski, Haustechnik Werk I; Hubert-Otto Detampel, Haustechnik Werk I; Horst Guminski, Montage, Schaltung und Oberflächenbehandlung; Werner Hagewiesche, Instandhaltung Präßwerk; Reinhard Händel, Präßwerk; Wolfgang Hänsel, Werksbahn; Werner Helmer, Hauptlackiererei; Wolfgang Hofacker, MPK-Produktionssteuerung Werk I; Günther Hoffmann, MPK-Werkstatt für Transportmittel Werk I; Friedhelm Karkut, Präßwerk; Franz-Karl Keixner, Präßwerk; Manfred Rosowski, Instandhaltung I Karosseriewerk; Reinhold Szcepannek, Präßwerk;

5. Oktober

Karl-Heinz Grallert, Instandhaltung Präßwerk; Siegfried Neblik, MPK-Werkstatt für Transportmittel Werk I; Stephan Quante, Energieanlagen Werk I; Rudi Weichert, MPK-Transportabteilung Versand;

6. Oktober

Klaus Leonhardt, T&Z-Schutzverpackung; Friedrich Revermann, Gebäude- u. Geländeinstandhaltung Werk II;

10. Oktober

Manfred Bieler, Wagenendmontage u. Reparatur; Heinz Kampermann, Hauptlackiererei; Wilfried Knappe, Haustechnik Werk I; Doris Ostermann, Hauptlackiererei; Gerd Schneider, Cockpit-Modul;

11. Oktober

Günter Brüggstrass, Instandhaltung Chassiswerk;

17. Oktober

Erwin Cipa, T&Z-Schutzverpackung; Udo Dombrowski, Fahrzeugauslieferung Bochum;

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ditmar Knell, PEK Motorentwicklung u. -erprobung, geb. 25.07.62, gest. 05.08.91;

Ulrich Hammermeister, Präßwerkzeugaufbau, geb. 26.06.38, gest. 07.08.91;

Peter Heinemann, Qualitätssicherung Karosseriewerk II, geb. 12.01.41, gest. 09.08.91;

Alexander Romanluk, Chassisstille u. Dieselmotore, geb. 08.01.64, gest. 17.08.91;

Karl-Heinz Hauzel, Ordnungsdienst, geb. 24.01.37, gest. 21.08.91;

Erich Geblonski, Werkschutz, geb. 19.12.32, gest. 04.09.91;

Bochum

Manfred Decker, Zusammenbau Karosserie-Rohbau, geb. 02.08.49, gest. 25.07.91;

Kaiserslautern

Walter Nikolaus, Materialeingang, geb. 13.10.32, gest. 07.07.91;

Gabriele Quarz, Fertigung, geb. 13.03.67, gest. 18.08.91;

Manfred Hassler, Fertigung, geb. 04.04.60, gest. 18.08.91;

Karl Würtz, Fertigung, geb. 09.05.43, gest. 21.08.91;



Briefe an die Opel Post Kunden zweiter Klasse?

Wer kennt das nicht, das mit den Jahreswagen: aussuchen, bestellen, Zahlungsaufforderung, bezahlen, Rechnung mit Kfz-Brief und warten auf das Auto. Dann anrufen beim Service Händler „Guten Tag, ist mein Wagen schon bei Ihnen?“ „Welcher Wagen?“ „Der rote Omega, ich bin Werksangehöriger.“ „Ach der!? Der ist heute Morgen gekommen.“ „Wann kann ich das Auto abholen? Die Papiere für die Zulassungsstelle bringe ich heute noch vorbei.“ „Frühestens Ende nächster Woche.“ „Können Sie mir keinen genauen Termin nennen?“ „Nein, weil der Autoreiniger nicht wegen einem Auto kommt, aber wir erwarten nächste Woche noch drei weitere Wagen und dann kommt der Reiniger. Aber wir könnten Ihren Wagen zulassen und die Abnahme machen und Sie reinigen ihn selbst, wenn Sie ihn schneller haben möchten.“

das wir uns einen abfälligen Ton gefallen lassen müssen? Kennt dieser Händler die Begriffe Quality Network oder Kundenzufriedenheit nicht? Oder aber verdient ein Händler nicht genug an einem Mitarbeiter der Adam Opel AG? Geht es nur mir so oder auch anderen Kollegen?

Roger Müller Modulfertigung, Rüsselsheim

Thema Parkplätze

In der letzten Ausgabe der Opel Post schrieben Sie über das Wildparken innerhalb des Werkes. Ich bin der Meinung, daß auch einmal über die chaotischen Verhältnisse auf den Mitarbeiterparkplätzen berichtet und verschiedene Wege zur Entspannung der Situation erörtert werden sollten.

- 1. Damit die Firma Opel ihrem Image als Umweltschützer gerecht wird, sollten Fahrgemeinschaften dadurch belohnt werden, daß für sie z. B. abgegrenzte Parkplätze mit automatischer Schranke, die durch eine spezielle Karte ausgelöst wird, geschaffen werden.
2. Um einen zusätzlichen Anreiz für diejenigen zu schaffen, die trotz Werksnähe noch immer allein in ihrem Wagen anfahren, sollte ein kleiner Prozentsatz der Bus- bzw. Bahnkarte rückerstattet werden.
3. Bau von zusätzlichen Parkhäusern.

Stephanie Wohlfahrt, T + Z Einkauf, Rüsselsheim



Gute Noten

Kerstin ist die Beste

Bochum. Mit einem hervorragenden Ergebnis wartete Kerstin Matuszak bei der kaufmännischen Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer zu Bochum auf. Die 24jährige Auszubildende schloß mit der Gesamtnote „sehr gut“ ab. Damit erzielte sie das beste Resultat aller Prüflinge aus dem Automobilwerk. Ein Beweis mehr für die Leistungsfähigkeit der Berufsausbildung an der Ruhr. op

Ex-Chefredakteur verstorben

Karl Heinz Mai †

Rüsselsheim. „Es jedem recht zu machen, ist schwer“ - dies schrieb Karl Heinz Mai 1949 in der ersten Opel Post. Diese erschien danach noch mit einer alliierten Genehmigung. In den folgenden Jahren hat der Chefredakteur Mai sie dann „zu einem auch über die Grenzen des Unternehmens hinaus angesehenen In-

nerbetrieblichen Informations- und Kommunikationsmittel gemacht“, wie Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt zur Verabschiedung sagte. Das war Ende 1984, über 35 Jahre lang hatte „KHM“ - so Mais Kürzel - die Zeitung redigiert. Am 2. September verstarb Karl Heinz Mai im Alter von 71 Jahren. flo

Versammlung am 18. November

Infos für Schwerbehinderte

Rüsselsheim. Der Bericht des Vertrauensmannes und ein Vortrag stehen auf der Tagesordnung von Versammlung-

gen der Schwerbehinderten, die in Rüsselsheim für Montag, 18. November, angesetzt sind. Sie beginnen um 8.30 Uhr und 14.15 Uhr im Speiseraum A7. Nach dem Bericht von Vertrauensmann Friedel Schmidt spricht Dr. Angela Vogel über „Schwerbehinderung und die möglichen Ursachen am Arbeitsplatz“. Außerdem stehen Vertreter der Hauptfürsorgestelle und des Versorgungsamts für Fragen bereit. Friedel Schmidt hat weiter für Fahrmöglichkeiten zur Versammlung und einen Gehörlosen-Dolmetscher gesorgt. flo



Rüsselsheim. Nach mehr als 51 Jahren Tätigkeit für Opel ist Technikkonferenz-Dr. Ing. E.H. Friedrich W. Lohr in den Ruhestand getreten (die Opel Post berichtete bereits). Bei der offiziellen Verabschiedung erhielt Lohr das Bundesverdienstkreuz aus der Hand von Hessens Ministerpräsident Hans Eichel (links).

Senioren auf Tour

Weintor wartet

Kaiserslautern. Am Mittwoch, 9. Oktober, starten die Opel-Senioren aus Kaiserslautern zu einer Halbtagsfahrt nach Schweigen-Rechtenbach am deutschen Weintor. Abfahrt ist um 13 Uhr am Parkplatz Portal 1 und Rückkehr ist um 21 Uhr. Anmeldung bei Luise Schindler, Telefon (0631) 17521 oder (06301) 9715. op

Opel-Sportpartnerin Regina Isecke

„Eine neue Herausforderung“

Lohmar. Sie war aktive Rennruderin und schnupperte „auf kleiner Ebene“ auch schon ins Lager der Racketschwinger hinein. Bis die jähe, böse Zäsur kam. Denn 1971 wurde Regina Isecke Opfer eines folgenschweren Unfalls. Ein angetrunkenen Autofahrer übersah die damals 18jährige auf ihrem Moped, es knallte, die gebürtige Polin stürzte, fiel genau auf die Wirbelsäule – und sitzt seither im Rollstuhl. Querschnittgelähmt. Da muß man erst einmal durch.

Doch Regina Isecke ist ein Mensch, der die Herausforderung annimmt, sich mit ihr auseinandersetzt – und siegt. Sie räumt zwar ein, daß sie rund acht Jahre benötigte, um diesen Schlag psychisch zu verkraften. Für ihr Umfeld vollzog sich der Übergang freilich wesentlich glatter und nahtloser, denn schon 1972 erlebte man sie in der Nationalmannschaft der Rollstuhl-Basketballerinnen.

Dort wirkte sie über 16 Jahre mit bemerkenswertem Erfolg mit: In Regina Iseckes Rekordbuch sind als Höhepunkte und Glanzlichter zwei Olympiasiege und fünf Weltmeistertitel notiert. „Damit hatte ich alles erreicht, so daß ich vor Seoul 1988 zurückgetreten bin“, erklärt die heute 38jährige ihre nachfolgende Hinwendung zum Tennis, „ich brauchte eine neue Herausforderung.“

Statt nach Seoul zu den Olympischen Spielen der Behinderten ging es in jenem Jahr also zu den US Open der

Filzballkünstler nach Los Angeles. Von nichts kommt allerdings nichts: Regina Isecke hatte sich seit 1986 zwei Jahre lang mit der ihr eigenen Gründlichkeit auf das neue sportliche Betätigungsfeld vorbereitet. Prompt blieben auch dort die Erfolge nicht aus, so daß die Sportlehrerin (18 Wochenstunden) an einer Grund- und Hauptschule für körperbehinderte Kinder in Köln in der aktuellen Welttrangliste der Damen hinter zwei Niederländerinnen die dritte Position einnimmt. Versteht sich von selbst, daß sie national die Nummer eins ist.

Um an die Spitze zu gelangen, bedarf es naturgemäß eines beträchtlichen Trainingsaufwands und zahlreicher Wettkämpfe, vornehmlich auf internationalem Terrain. „In der Sommersaison trainiere ich fünf- bis sechsmal pro Woche, in der Saisonvorbereitung während der Wintermonate auf jeden Fall zwei- bis dreimal“, beschreibt Regina Isecke das Pensum, das sie



Wendig: Regina Isecke trainiert fünf bis sechs Mal pro Woche

sowohl mit Rollstuhltennisspielern bzw. -spielerinnen als auch mit Nichtbehinderten absolviert. Oder, so die Sprachregelung in der Zunft der Rollstuhlspieler(innen), mit „Fußgängern“.

Monique Vanderbosch, die Weltranglistenbeste aus den Niederlanden, trainiert gar täglich zwei Stunden und besucht sämtliche Turniere auf der Welt, das sind jährlich immerhin 14 bis 16. Regina Isecke tourt zwar mit Flugzeug und Auto ebenfalls fleißig durch die Gegend, nicht zuletzt dank vom Kultusministerium großzügig gewährten Sonderurlaubes, doch überall kann sie nicht präsent sein. „Es ist schlicht ein Problem des Geldes“, verweist die 38jährige auf den Knackpunkt und beziffert die reinen Unko-

sten für eine Turniersaison auf 30 000 DM. Verpflegung etc. also nicht eingerechnet. Da bei den – wenigen – Preisgeldturnieren auch nicht viel zu verdienen ist („1800 Dollar in der Schweiz für die Siegerin waren das höchste, was ich bislang gehört habe“), muß man schon tüchtig schauen, um über die Runden zu kommen. Den eigenen Trainer überall mit hinnehmen – das ist nicht drin. Regina Isecke: „Ich brauche zwar nicht bei jedem Turnier den Trainer, doch bei den wichtigen wäre schon eine Begleitperson vonnöten, die mich vor allem berät, mir Fehler aufzeigt und mich mental aufrichtet.“ Um so dankbarer ist die ehrgeizige, selbstbewußte Pädagogin, daß Opel sie mit einem Sponsoring unterstützt. **wifr**



Partner: Der Trainer ist meist dabei

Spielerportrait

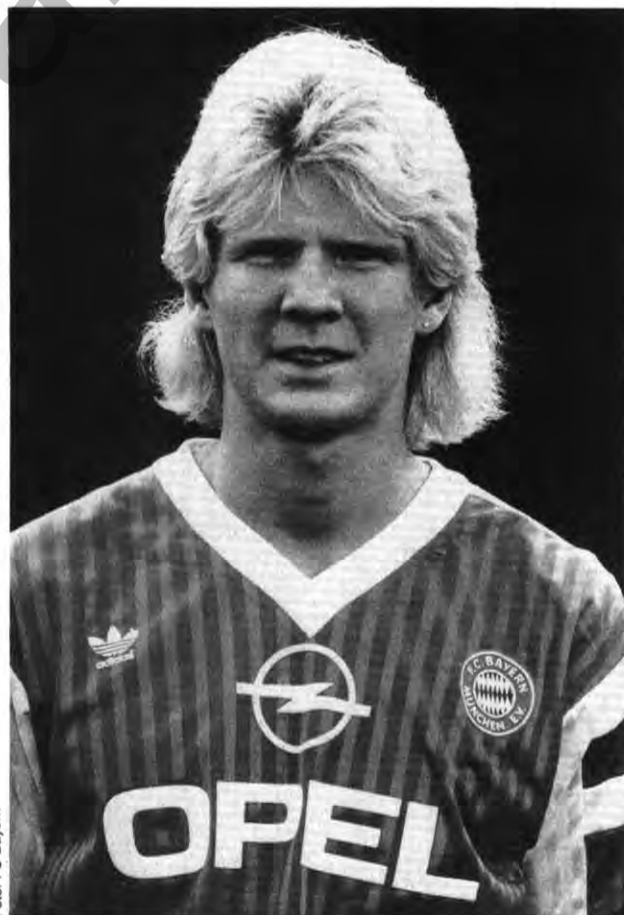
Vom Sorgenkind zum Musterschüler

München. 1990 sprach im Grunde nichts dafür, daß er schon ein Jahr später zum Nationalspieler avancieren würde. Denn damals wurde Stefan Effenberg von Berti Vogts aus der „U 21“ gefeuert, weil der gelernte Postangestellte seinerzeit mit seinem Spezi Jörg Neun lieber durch Mönchengladbach tourte als sich auf den Fußball zu konzentrieren. „Ich bin Vogts für die Denkpause dankbar. In Mönchengladbach war kein Trainer und kein Vorstand, der mir so den Kopf hätte waschen können“, bewertet der gebürtige Hamburger den Vorgang heute.

Mittlerweile verheiratet und Vater zweier Kinder (Etienne-Noel und Nastassja), ist der 23jährige etwas abgeklärter, etwas häuslicher geworden. Freilich nicht angepaßt und schon gar kein Duckmäuser. Denn „Effe“ sagt stets, was er denkt, so daß er von einigen Kollegen beim FC Bayern München gelegentlich zum Jux auch als der „lange Blonde mit der großen Klappe“ charakterisiert wird. Das flotte Mundwerk war es denn teilweise auch, das ihm zu Beginn der vorigen Saison den Einstieg beim Deutschen Re-

kordmeister nicht eben erleichterte. „Drei Monate hatte ich große Probleme, weil die Mannschaft gesagt hat, der kriegt Feuer von uns, dem zeigen wir, wo es langgeht“, erinnert sich der Mittelfeldspieler, der prompt auch bei Manager Uli Hoeneß und Trainer Jupp Heynckes in Ungnade fiel. Und so erklärte Effenberg gegen Ende der Serie 90/91, daß er den FC Bayern wieder verlassen wolle.

Nach einem „sehr langen, sehr fruchtbaren“ Gespräch (Hoeneß), Einsichten hüben wie drüben, blieb der selbstbewußte junge Mann dann doch – und das hat bis zum heutigen Tag keine Seite bereut. Denn der ehemalige Gladbacher Bursche, dessen sportliche Vorbilder Sören Lerby und Lothar Matthäus sind, hat sich längst zu einer bestimmenden, dominierenden und anerkannten Leitfigur im Bayern-Ensemble gemauert. Und den Sprung in die Nationalelf geschafft. Was Effenberg nicht zuletzt auf die Förderung durch Heynckes und die Eheschließung die zurückführt. Wie er überhaupt seine Zeit in München als unheimlich lehrreich empfindet: „In sieben Jahren Mönchen-



Bayern-Spieler: Stefan Effenberg

gladbach hätte ich nicht soviel gelernt wie in einem Jahr in München.“

Was nicht gleichbedeutend damit ist, daß sich der 1,86 m große Hüne eine neue Haut zugelegt hätte; denn: „Ich will

kein Spieler sein, der trainiert, duscht, nach Hause geht, und nach zehn Jahren weiß niemand mehr, daß es mich gegeben hat. Ich haben Ecken und Kanten, und zu denen stehe ich.“ **wifr**



Ballssport: Vom Korb ans Netz

Opel/Graf/Stich

Zusammenarbeit intensiviert

Rüsselsheim. Opel hat den Vertrag mit Steffi Graf verlängert. Gleichzeitig hat das Automobilunternehmen mit Wimbledon-Sieger Michael Stich eine langfristige Zusammenarbeit vereinbart.

Die Partnerschaft zwischen der Adam Opel AG und der dreimaligen Wimbledon-Siegerin wird somit mindestens ein Jahrzehnt umfassen. Bereits im Juni 1985 legten Opel und die Eltern von Steffi Graf für die damals 15jährige Tennisspielerin den Grundstein zu dieser dauerhaften sportli-

chen Gemeinschaft.

Wimbledon-Sieger Michael Stich gehört seit 1990 zu den Opel-Sportpartnern. Der jetzt geschlossene Vertrag erweitert den Rahmen dieser Zusammenarbeit.

Der 1985 zwischen Opel und Steffi Graf geschlossene Vertrag bedeutete für den Automobilhersteller den Einstieg in ein breitgefächertes Sponsoringprogramm, das sich vor allem auf die „dynamischen Ballsportarten“ wie Tennis, Fußball, Handball und Tischtennis konzentriert. **op**



Opel Post verlor IAA-Karten

Glückliche Gewinner

Rüsselsheim. Groß war die Anzahl der Teilnehmer an der Verlosungsaktion der Opel Post. Gab es doch zwanzig Eintrittskarten für die IAA zu gewinnen.

Nachahmenswert war dabei das Verhalten von Mitarbeiter Lothar Butt aus Bochum, der aus Krankheitsgründen nicht zur IAA konnte, die Gewinnübermittler aber spontan bat, an seiner Stelle einen Kollegen zu berücksichtigen. Aus dem Rüsselsheim-

er Werk führen nach Frankfurt: Manfred Heinisch, Manfred Geiger, Brigitte Funk, Raimund Völcker, Rolf Daus, Jörg Wagner, Fridolin Wudi, Hansgeorg Schaab, T. Hieronimus, Willy Ziemer. Aus Bochum gewannen: Manuel Nüst, Eberhard Grandzian, Siegfried Krüger, Norbert Neumann, Friedhelm Trappmann und Detlev Hermann. Aus Kaiserslautern führen zur IAA: Winfried Vogel, Peter Wendel, Julius Klein und Karol-Klaus Leitner. **op**



Foto: Schuck

Mitarbeiter führen zu Bayern-Spiel

In München dabei

Kaiserslautern. 50 Kaiserslauterer Mitarbeiter und Fußballfans verbrachten im September einen Tag in München. Anlaß war das Bundesliga-Schlagerspiel

zwischen dem FC Bayern und dem Deutschen Meister 1. FC Kaiserslautern, zu dem das Pflzer Werk und die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation einen Bus organisiert hatten. Im Stadion wurde die Gruppe

von Bayern-Pressesprecher Markus Hörwick begrüßt, der den Pflzer Mitarbeitern den FC Bayern und seine Partnerschaft mit Opel vorstellte. Die Bayern gewannen das Spiel übrigens mit 1:0. **fu**



Foto: Vohler & Vohler

GM-Präsident Eaton, Siemens-Vorstand Kohnert (v.l.)

Lieferantenehrung '91

Qualität zählt

Wiesbaden. Im Umfeld der IAA fand in diesem Jahr die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ in Wiesbaden statt. Bei der Veranstaltung, die unter dem Motto „Gemeinsamer Erfolg durch Zusammenarbeit“ stand, zeichnete Einkaufschef Dr. Ignacio Lopez 75 Zulieferer mit dem „Q.S.P.-Award“ aus. „Wir

alle arbeiten als ein Team und verfolgen dabei ein Ziel: Kundenzufriedenheit. Das Ergebnis ist bekannt: GM Europa und seine Lieferanten sind das Gewinner-Team Europas“, sagte Lopez. GME-Chef Bob Eaton ehrte in Wiesbaden auch die Siemens AG als „Unternehmen des Jahres“. **op**



Foto: privat

Halle: Veranstaltung mit Astra-Präsentation für Bochumer Mitarbeiter

Betriebsrenten

6,8 Prozent mehr

Rüsselsheim. Rund 5800 Opel-Rentner beziehungsweise deren Hinterbliebene erhalten im September mehr Rente. Das Unternehmen erhöht die Betriebsrenten rückwirkend zum 1. Januar dieses Jahres um 6,8 Prozent. **op**

Schülerwettbewerb

Jutec zu Gast

Rüsselsheim. Für den Wettbewerb Jugend und Technik (Jutec) 1992 ist Opel Gastgeber. Ende April kommenden Jahres finden die Landesentscheide des Schülerwettbewerbes für Rheinland Pfalz/Saarland und Hessen in den Werken Kaiserslautern und Rüsselsheim statt. Der vom Verband der Deutschen Ingenieure (VDI) zum zweiten Mal ausgeschriebene Schülerwettbewerb spricht rund 19000 Schülern an. Die Arbeiten werden in Form von funktionstüchtigen Modellen und einer Kurzbeschreibung aus den Bereichen Technik, Physik oder Chemie eingereicht und in ihrem gesellschafts- und umweltpolitischen Zusammenhang bewertet. **it**

Perfekte Zusammenarbeit

Windkanal-Jubiläum

Stuttgart. Daß Opel in Sachen Aerodynamik Maßstäbe setzt, liegt nicht zuletzt am hochmodernen Aerodynamik-Testzentrum an der Universität Stuttgart, mit der das Unternehmen seit über 25 Jahren kooperiert. Seit dieser Zeit arbeitet auch Josef M. Schulze, Gruppenführer Aerodynamik im Technischen Entwicklungszentrum, an der Uni, die seit Mai 1989 als erste Uni in Deutschland über einen Windkanal verfügt, in dem Personenwagen und Kleintransporter im Maßstab 1:1 gemessen werden können. Unser Foto mit einem Modell des Astra Stufenheck zeigt von links: Professor Dr. Ulf Essers, Universität Stuttgart, Dr. Jürgen Stech, Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren, Josef M. Schulze und Jürgen Potthoff, Universität Stuttgart. **op**



Foto: privat



Foto: privat

Zelt: Auftakt zur Stufe IV in Rüsselsheim

Quality Network Stufe IV

In Zelt und Halle

Rüsselsheim/Bochum. Eine „durchweg positive Resonanz“ verzeichneten die Veranstalter der Quality Network Stufe IV, die in der Dortmunder Westfalenhalle und in einem riesigen Zeltbau vor dem TEZ stattfand. In Rüsselsheim nahmen fast 26000 Mitarbeiter, aus Bochum fast 20000 Mitarbeiter an dem Ereignis teil. Einer der Renner in Zelt und Halle war die Präsentation des neuen Astra. **op**