



Repräsentative Mitarbeiterbefragung in der Planung

Meinung zählt

Rüsselsheim. Seit kurzem beschäftigt sich eine bereichsübergreifende Arbeitsgruppe mit dem Projekt „Kommunikationsanalyse“. Hinter diesem Begriff verbirgt sich eine repräsentative Befragung der Mitarbeiter und wichtiger Zielgruppen außerhalb des Unternehmens, die jetzt in die entscheidende Phase der Planung tritt.

Angeregt vom Bereich Öffentlichkeitsarbeit ist die Befragung ein Gemeinschaftsprojekt verschiedener Bereiche. So vertritt in der Arbeitsgruppe „Kommunikationsanalyse“ Dr. Günter Gerlach die Abteilung PR-Programme, Schul- und Hochschulkontakte, Viola Kassel die Innerbetriebliche Kommunikation, Andreas Kroemer die Unternehmenskommunikation und Erich Kupfer die Presseabteilung.

Weitere Mitglieder der Arbeitsgruppe sind: Dr. Helmut Lanzrath (Verbindungen zu Politik und Wirtschaft), Birgit Ledderhos (Einkauf) und Dagmar Losert, die vom Betriebsrat entsandt wurde. Schließlich bringt Willibald Wagner das Expertenwissen aus der

Marktforschung ein und Dieter Schmidt, Opel-Post-Chefredakteur, ist mit der Koordination der Arbeitsgruppe befaßt.

Die Befragung selbst wird von einem externen und neutralen Institut (BasisResearch, Frankfurt) ausgeführt, das selbstverständlich den Datenschutzgesetzen verpflichtet ist und entsprechend kontrolliert wird. So sind die Neutralität der Auswertung und die Anonymität der Befragten gesichert.

Um dies zu gewährleisten, wird bei der Umfrage ein aufwendiges Verfahren angewandt: Geschulte Interviewer besuchen Mitarbeiter zu Hause – wenn diese sich dazu bereiterklären – und füllen dort den umfangreichen Fragebogen aus. Am Arbeits-

platz, so der Gedanke, kann dies nicht ohne Störungen geschehen.

Ziel der Befragung ist es, ein Stimmungsbild zu erhalten, das es beispielsweise ermöglicht, besser auf die Informationsbedürfnisse des einzelnen einzugehen. So leistet die Befragung auch einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der Unternehmenskultur bei Opel. Sie steht damit auch im Zeichen des Quality Network und belegt, daß es dem Unternehmen ernst ist mit diesem Prozeß. Über die Ergebnisse der Umfrage soll deshalb auch in der Opel Post offen berichtet werden.

Als nächster Schritt ist geplant, eine kleine Stichprobenbefragung durchzuführen, um die Verständlichkeit und Zielorientierung des Fragebogens zu sichern. Die ausführliche Befragung kann danach stattfinden und soll bis zum Beginn der Werksferien abgeschlossen sein (vgl. Seite 3 dieser Ausgabe). op



Freizeitmobil: Viertüriger Frontera mit durchzugsstarken Motoren

Für Sport, Spiel und Spannung:

Mit dem Frontera zu neuen Grenzen

Genf/Rüsselsheim. Auf dem 61. Internationalen Genfer Automobilsalon, der vom 7. bis 17. März stattfindet, präsentiert Opel das neue Modell Frontera. Mit dieser Neukonstruktion zielt man in die Marktnische der allradgetriebenen Freizeit-Autos.

Der Neuling ist ab Jahresende in zwei Karosserievarianten lieferbar: Als zweitüriger Frontera „Sport“ mit kurzem Radstand und Hardtop verfügt er über das Zweilitertriebwerk, das wie in anderen Opel-Modellen 115 PS leistet. Den viertürigen Frontera mit langem Radstand gibt es wahlweise mit dem durchzugsstarken 125-PS-Motor

des Omega 2,4l oder dem 2,3-Liter-Turbodiesel (110 PS). Die beiden Benzinaggre-

gate haben selbstverständlich europaweit serienmäßig einen geregelten Katalysator. op



Frontera Sport: Zweitüriger mit Hardtop und 115 PS

Design des sportlichen Coupés ausgezeichnet

Auto Trophy für Calibra

Köln. Für die Leser des in Köln erscheinenden Fachmagazins „Auto Zeitung“ war das Urteil klar: Der Calibra erhält für bestes Design die begehrte „Auto Trophy“. Die Leser stimmten mehrheitlich für das „formschöne Aerodynamik-Wunder“, das damit zwei Sportwagen aus Stuttgart und München hinter sich ließ. „Beweis genug, daß aufregendes Design nicht immer nur eine Frage des Geldes ist“, stellte die „Auto Zeitung“ fest. Grund zur Freude auch für das Team um Opel-Designer Erhard Schnell, der bereits 1968 den legendären Opel GT entworfen hatte und für das Calibra-Design verantwortlich zeichnet.



Formschön: Calibra und GT stammen von Erhard Schnell

Schon im Dezember 1989 hatte der Calibra zwei internationale Design-Preise erhalten, den „Trophée du Design“

der französischen Fachzeitschrift „L'Automobile“ und „Design of the Year“ der britischen Zeitung „Autocar and Motor“. op

Eisenach

Opel gibt Impulse

Eisenach. Nur wenige Wochen nach der Entscheidung, ein neues Automobilwerk für rund 2600 Beschäftigte und mit einer Jahreskapazität von 150 000 Einheiten in Eisenach zu errichten, sind dort weitere Investitionen in Sicht: Opel, die AWE GmbH und der Fahrzeugsitzehersteller Lear Seating Corporation/Nosag haben Anfang Januar gemeinsam eine Absichtserklärung unterzeichnet, die den Aufbau einer Sitz-Fertigung in unmittelbarer Nähe des neuen Opel-Werks vorsieht.

Die feierliche Grundsteinlegung für dieses neue Opel-Automobilwerk ist übrigens für morgen geplant. Wir berichten in der nächsten Ausgabe. op

Produktionsrekord

Nummer 1 beim Kat

Rüsselsheim. „Die Nachfrage übersteigt nach wie vor unsere Produktionskapazität“, kommentierte Fertigungsvorstand Peter Enderle den Produktionsrekord im vergangenen Jahr.

Opel und das britische Schwesterunternehmen Vauxhall stellten 1990 zusammen 1 634 395 Personenwagen her, was einer Steigerung um 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr (1 548 848) entspricht. Gleichzeitig wurde Opel europaweit zur Nummer 1 bei den Zulassungen von Autos mit geregelter Katalysator. In der Bundesrepublik erzielte Opel ein Wachstum von 23,5 Prozent und steigerte den Marktanteil dabei von 16,1 auf 17,3 Prozent. op



Foto: Seibert

Initiativen für die Umwelt:

Vorreiter beim Recycling

Wiesbaden. Bei einem Treffen mit dem Hessischen Umweltminister Karlheinz Weimar (r.) überreichte der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes die aktuelle Opel-Zwischenbil-

lanz „Initiativen für die Umwelt“. Unter diesem Titel erscheint eine umfassende Dokumentation über die Umweltschutzaktivitäten des Unternehmens (vgl. auch Seite 2). op

Neuwagenverkauf

Jetzt bestellen

Rüsselsheim. Die überdurchschnittliche Nachfrage nach Opel-Automobilen aller Modellreihen wirkt sich auch auf den Verkauf von Neuwagen an Mitarbeiter aus: Über 21 000 Autos kauften diese im vergangenen Jahr; 1989 waren es etwas über 15 000 Neuwagen.

Klar, daß eine derartige Nachfrage nicht nur zu viel Arbeit bei den Beratern des Neuwagenverkaufs an den Standorten führt, sondern auch bei einigen Modellen zu Lieferengpässen führen kann. Deshalb empfiehlt der Verkauf, Bestellungen von beispielsweise Corsa, Vectra und Calibra nicht auf die lange Bank zu schieben, insbesondere wenn es um den rechtzeitigen Ersatz eines Jahreswagens geht. Über genaue Lieferzeiten informieren die Verkaufsberater.

Übrigens: Den Kadett gibt es zur Zeit in besonders attraktiven Ausführungen zu günstigen Preisen. Für die Auslieferung des beliebten Bochumers gelten aber bestimmte Bestelltermine. Auch darüber informiert der Verkauf die Mitarbeiter. op

In dieser Ausgabe

- Kreislauf** – Auto-Recycling im Vormarsch **Seite 2**
- Fastenzeit** – Worauf verzichten Sie? **Seite 3**
- Selbstbewußt** – Kaiserslautern vor Jubiläum **Seite 4**
- Ausbildung** – Bochumer Erfahrungen mit der Neuordnung **Seite 5**
- Jubilare** **Seite 6**
- Forum** – Leserbriefe und Personalien **Seite 7**
- Serie** – Herausforderung Umweltschutz **Seiten 8, 9**
- Anzeigen** – Über 1000 Jahreswagen und vieles andere **Seiten 10–17**
- Unterhaltung** – Leonhard Reinirkens über Seifenkisten **Seite 18**
- Sport** – Siege und Pokale **Seite 19**
- Spenden** – Hilfe für die Sowjetunion **Seite 20**

Einem Teil der Auflage liegt eine Information der Suchtberatung bei.

Initiative zum Auto-Recycling

Kreislauf

Rüsselsheim. Opel beteiligt sich an einem Pilotprojekt des ADAC, bei dem weitere Erfahrungen auf dem Gebiet des Auto-Recyclings gewonnen werden sollen. Das Unternehmen setzt damit konsequent seine Initiative zur Wiederaufbereitung von Kunststoffen aus Altfahrzeugen fort. Opel sieht in dem Projekt einen weiteren Schritt, den Recycling-Kreislauf auch für Kunststoffe zu schließen.

Im Rahmen des Pilotprojektes, das zunächst auf den Großraum Stuttgart begrenzt ist, erhalten Autobesitzer die Möglichkeit zur umweltgerechten Verwertung schrottreifer Fahrzeuge. Opel bringt seine umfangreichen Erfahrungen auf dem Gebiet des Kunststoff-Recyclings in das Pilotprojekt ein. Nach mehrjähriger Entwicklungsarbeit war es Opel im Frühjahr 1990 als erstem Automobil-Hersteller gelungen, Karosserie-Komponenten aus Recycling-Werkstoff für die Produktion zu nutzen.

In Zusammenarbeit mit Recycling-Unternehmen wird Opel auch die in Stuttgart gewonnenen Alt-Kunststoffe, die aus sortenreinem Polypropylen bestehen, zu Neuteilen aufbereiten. Dabei handelt es sich in erster Linie um Batteriegehäuse und Stoßfänger.

Bereits im Dezember startete Opel mit 40 Vertragshändlern aus dem Rhein-Main-Gebiet eine Pilotstudie, bei der die Auto-Ingenieure Erkenntnisse über die Materialentsorgung der Servicebetriebe gewinnen wollen. Erfahrene Wiederaufbereitungs-Unternehmen stellen dabei jedem Händlerbetrieb kostenlos spezielle Sammel-Container für ausrangierte Starterbatterien und Stoßfänger zur Verfügung. Die Batterie-

gehäuse werden in einem separaten Prozeß zermahlen, gereinigt und zu Kunststoff-Granulat verarbeitet. Es wird mit dem Granulat der Stoßfänger vermischt, so daß ein besonders hochwertiges Rezyklat entsteht.

Bei erfolgreichem Verlauf dieser Opel-Pilotstudie ist eine Ausdehnung auf das gesamte Bundesgebiet, Österreich und die Schweiz geplant. Ein ähnliches Projekt startete kürzlich auch in Frankreich.

Weitere Erfahrungen auf dem Gebiet der Werkstoff-Wiederaufbereitung will Opel nach Errichtung eines speziellen Demontage-Bandes für Altfahrzeuge sammeln. Die Vorbereitungen dazu laufen bereits.

Ein umfangreiches Recycling von Produktionsabfällen läuft bereits seit mehreren Jahren im Kaiserslauterner Werk. Die Kunststoff-Spezialisten in der Pfalz haben moderne Wiederaufbereitungsverfahren entwickelt, mit deren Hilfe sich Teile für Neuwagen herstellen lassen. So bestehen beispielsweise die Luftfilter-Gehäuse aller Opel zu 90 Prozent aus recyceltem Polypropylen. Auch die Handschuhkästen des Omega sind zu rund 50 Prozent aus hochwertigem Recycling-Kunststoff.

Die Stoßfänger und Stoßfänger-Verstärkungen des Kadett stellt das Pfälzer Werk ebenfalls zur Hälfte aus wiederaufbereiteten Produktionsabfällen her. Opel kann dadurch jährlich über 720 Tonnen an Kunststoff-Granulat einsparen.

Gute Erfolge erzielen die Werkstoff-Spezialisten des Autoherstellers auch bei der Wiederverwertung von Polyurethan-Schäumen aus der Produktion von Autositzen. Das Flocken-Verbundmaterial eignet sich hervorragend zur Herstellung von Matten zur Geräuschdämpfung in den Innenräumen.



op Pilotprojekt: Stoßfänger von Unfallwagen kommen ins Recycling

„Sicherheit für Kinder hat Vorfahrt“

Spielend lernen

Erfurt/Rüsselsheim. Opel und die Deutsche Verkehrswacht starteten jetzt mit der gemeinsamen Übergabe von 800 Verkehrssicherheitskisten für die Jüngsten in den neuen Bundesländern.

Diese Aktion ist ein Teil des Programms „Sicherheit hat Vorfahrt“, das das Automobilunternehmen im vergangenen Jahr zur Förderung der Verkehrssicherheit für Kinder in Ostdeutschland bereits begonnen hatte.

In Erfurt, erster Hauptstadt des hessischen Nachbarlandes Thüringen und von rund

25 Verteilstationen, übergaben die Kultusministerin des Landes Thüringen, Christine Lieberknecht, und der Oberbürgermeister der Stadt Erfurt, Manfred Ruge, das Material an die Erzieherinnen aus 36 Kindergärten. Nach weiteren Terminen in Thüringen sollen die anderen neuen Bundesländer folgen, so daß die Aktion voraussichtlich im April abgeschlossen wird.

Die Spielkisten enthalten neben Verkehrsampeln, Zebrastreifen und Verkehrsschildern auch eine Schülerlotsenausrüstung und Verkehrserziehungsspiele, mit denen die Kinder Verkehrsregeln lernen

und Gefahrensituationen erkennen.

„Das Verkehrsaufkommen in den neuen Bundesländern ist in den vergangenen Monaten enorm gestiegen. Gerade Kinder im Alter von drei bis fünf Jahren sind aufgrund ihres spontanen Dranges nach Bewegung und ihrer Unerfahrenheit die schwächsten Verkehrsteilnehmer und müssen deshalb besonders mit der neuen Verkehrssituation vertraut gemacht werden“, erklärte bei der Übergabe Dr. Helmut H. Lanzrath, der bei Opel für die Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht zuständig ist. op



Spielkisten: Material für die Verkehrserziehung in Ostdeutschland

Foto: Opel

KVP ist im Gang

Vor Ort

Rüsselsheim. Über 50 Mitarbeiter aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, Eisenach, GM Austria und dem TEZ beteiligten sich an dem Praxis-Seminar „Kontinuierlicher Verbesserungsprozeß“ (KVP). Dabei stand vor allem die systematische Vorgehensweise des Prozesses auf der Tagesordnung. Mit dabei: der Rüsselsheimer Werkdirektor Klaus Rieger (li.), hier mit Christoph Wnuk in der Stoßfänger-montage im K 40. op



Kooperationsgespräche

Kadett für China

Rüsselsheim. In Taiwan werden vielleicht bald Opel Kadett montiert. Vertreter von General Motors Taiwan (GMT) und der heimischen Chinese Automobile Company (CAC) verhandeln jedenfalls über entsprechende Pläne. GMT-Direktor William Botwick und CAC-Chef Wayne Chang haben noch keinen Termin für einen Abschluß genannt. Seit 1988 ist CAC bereits Händler für General-Motors-Autos in der Republik China. In diesem Jahr übernimmt das Unternehmen auch den Vertrieb der Opel-Wagen auf Taiwan. op

Heirat und Geburt

Steuerfreie Beihilfen

Rüsselsheim. Aufgrund einer Betriebsvereinbarung können jetzt Mitarbeiter, die in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis stehen, innerhalb eines Monats nach Heirat oder Geburt eines Kindes eine steuerfreie Heirats- und Geburtsbeihilfe von bis zu 700 DM beantragen.

Die Beihilfe wird im Vorgriff auf die Weihnachtsgatifikation oder eine etwaige andere freiwillige Sonderzahlung ausbezahlt und mit der nächstfälligen Sonderzahlung verrechnet, soweit diese zur Verrechnung nicht ausreicht, mit einer etwaigen späteren Sonderzahlung.

Der steuerfreie Betrag kann jeweils für Heirat und Geburt eines Kindes beantragt werden. Beide Ehegatten beziehungsweise Elternteile können diese Beihilfe beanspruchen, wenn beide bei Opel beschäftigt sind.

Befristet eingestellte Mitarbeiter können unter sonst gleichen Voraussetzungen einen Antrag stellen, wenn während ihrer Beschäftigungszeit eine Sonderleistung anfällt und eine Verrechnungsmöglichkeit besteht. Formulare zur Beantragung sind bei den zuständigen Personalabteilungen oder Außenstellen erhältlich. Dort wird man auch beraten. vk

Studie bestätigt:

Image-Plus an Hochschulen

Bonn. Eine Studie der University Connection Institut für Management und Marketing in Bonn (UNIC) belegt, daß sich der Imagewandel von Opel auch an den Hochschulen vollzieht. Beim technischen Führungsnachwuchs schneidet das Unternehmen im Vergleich zur Untersuchung von 1987 durchweg besser ab, während die meisten anderen Unternehmen, die an dieser Studie teilnehmen, schlechter bewertet wurden. Besonders positiv wurden von den künftigen Maschinenbauingenieuren die Merkmale „hohes technisches Know-how“, „hohe Forschungsorientierung und Innovationskraft“ sowie „Arbeitsplatzsicherheit“ bei Opel bewertet. ds

Aggregatspenden

Für Forschung und Lehre

Rüsselsheim. Schulen und Universitäten konnten sich 1990 über 1100 Sachspenden von Opel freuen. Am stärksten vertreten waren Elektronik- und Elektrikbauteile mit 376 Stück, gefolgt von 120 Motoren und 90 Baugruppen für Anti-Blockiersysteme. 15mal spendete Opel sogar gleich ein ganzes Auto für Prüfstände. op

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.

Die nächste Opel Post erscheint Anfang März. Anzeigenschluß dafür ist am 13. Februar.

Werksärztlicher Dienst und Sozialberatung starten Aktion „Sieben Wochen ohne“

Gewinn durch Verzicht

Rüsselsheim. Haben Sie ein schlechtes Gewissen, weil Sie nicht Schluß machen können mit Alkohol, Tabaksqualm und Schlemmgelagen? Erkenntnis eigener Abhängigkeiten jedenfalls ist das Ziel der Aktion „Sieben Wochen ohne“, mit der Sozialberatung und Werksärztlicher Dienst auf Suchtprobleme aufmerksam machen. Start ist just zum Beginn der Fastenzeit am 13. Februar.

„Wir wollen, daß die Mitarbeiter über ihre Gewohnheiten nachdenken“, sagt Marion Stöcking-Anthes, Suchtberaterin in der Rüsselsheimer Sanitätsstation I. Denn nahezu jeder Mensch hat eine oder mehrere falsche, ungesunde Angewohnheiten.

Ein Verzicht auf die eine oder andere davon muß sich nicht auf Alkohol oder Zigaretten beschränken. „Sieben Wochen ohne“ kann auch heißen, die Zeit ohne übermäßiges Essen oder ohne Süßigkeiten zu verbringen. Doch damit nicht genug. Die Sucht-

berater verstehen durchaus auch Spielautomaten, unnötige Medikamente und übermäßigen Fernsehkonsum als denkbare Opfer für die sieben Wochen.

Die Aktion soll nicht ausschließlich der Entwöhnung

dienen. Ziel ist vielmehr die Selbsterkenntnis von Abhängigkeiten. Das Gute dabei ist, daß niemand mit dem erhobenen Zeigefinger neben den Sieben-Wochen-Abstinenzlern steht. Sie beobachten sich nämlich selbst. Kurz: Die Aktion soll den Teilnehmern eine Erfahrung und Lehre mit sich selbst sein.

Wenn die so ausfällt, daß ein Teilnehmer nach sieben Wochen etwas gegen Sucht oder Fehlverhalten unternehmen will, helfen Suchtbera-

tung oder Werksärztlicher Dienst (Telefonnummern siehe Kasten). Für Raucher ist sogar schon von Anfang an ein Training zum Nichtraucher im Programm. Innerhalb von zehn Wochen führt dieses Raucher-Trainin mit ein- einhalb Stunden pro Woche zum Ziel, der Entwöhnung.

Denn natürlich ist es nicht Sinn von „Sieben Wochen ohne“, nach dieser Zeit wieder wie zuvor zu sündigen. Die Aktion endet mit dem Karfreitag. **fo**



Suchtgefahr: Auch von Bonbons oder Pralinen kann man abhängig sein

Bei Suchtproblemen

Rat und Hilfe

Rüsselsheim. Probleme mit Drogen, Alkohol oder anderen Suchtmitteln? – die Opel-Suchtberater helfen. In Rüsselsheim sind sie unter Telefon 52 79 (Karl Hohnhäuser) und 38 10 (Marion Stöcking-Anthes) zu erreichen. In Bochum gilt Telefon 31 08 und in der Pfalz wählt man 444. Die Berliner erreichen ihre Suchtberater unter der Rufnummer 7 70 00 60. **op**

Drei Fragen an Horst P. Borghs

Kommunikation als Erfolgsfaktor

Rüsselsheim. In den kommenden Monaten sollen die Mitarbeiter an den Standorten und für das Unternehmen besonders wichtige externe Zielgruppen befragt werden (vgl. Seite 1). Ziel ist es dabei, die Anforderungen dieser „Kunden“ der Opel-Kommunikation genauer kennenzulernen. Das Ganze geht auf eine Initiative des Bereiches Öffentlichkeitsarbeit zurück. Grund genug, PR-Vorstand Horst P. Borghs nach Beweggründen und Zielen des Projektes „Kommunikationsanalyse“ zu fragen.



Horst P. Borghs

Opel Post: Herr Borghs, warum haben Sie diese Befragung angeregt?

Borghs: Sicher kennen wir alle die Zielgruppen unserer Arbeit durch die jahrelange Erfahrung und den Umgang mit Ihnen recht gut. Wenn man allerdings in Details einsteigen will, sind die Kenntnisse manchmal nicht genau genug, um wirkungsvoll arbeiten zu können. Hinzu kommt, daß wir im Rahmen des Quality Network die Kundenzufriedenheit und damit die Kenntnis der Kundenanforderungen deutlich in den Mittelpunkt unserer Arbeit gerückt haben. Kein Wunder, daß unser Vorstandsvorsitzender Louis Hughes deshalb den Vorschlag, eine Kommunikationsanalyse zu erheben, sofort befürwortet hat. Ich freue mich auch darüber, daß der Betriebsrat aktiv an diesem Projekt mitwirkt.

Opel Post: Was werden Sie denn mit den Ergebnissen dieser Befragung anfangen?

Borghs: Die Daten, die im

strengen gesetzlichen Datenschutzvorschriften unterliegen, werden zunächst von dem neutralen Befragungsinstitut ausgewertet und sollen anschließend den verschiedenen Bereichen und Arbeitsgruppen als Grundlage dienen für die weitere Verbesserung des Kommunikationsklimas im Unternehmen und mit den Zielgruppen außerhalb. So können wir beispielsweise auch unsere Arbeitsmittel zielgenauer einsetzen.

Opel Post: Ist diese Befragung nicht längst überfällig?

Borghs: Es hat ja schon in der Vergangenheit projektbezogene oder bereichsweise Befragungen gegeben. Denken Sie beispielsweise an den Verkauf, der die Kundenanforderungen der Händler und Opel-Käufer re-

gemäß ermittelt. Ich denke, daß unser Projekt besonders gut in eine Zeit paßt, in der wir intensiv an der Veränderung unserer Unternehmenskultur arbeiten. Ein gutes Kommunikationsklima – das sollte man nicht unterschätzen – wird besonders angesichts des härter werdenden Wettbewerbs in der Automobilindustrie ein wichtiger Erfolgsfaktor auch für Opel sein. **op**

Schwarze Bretter

Neues Design

Rüsselsheim. Schwarze Bretter sind nach der Opel Post und dem Kollegenkreis die wichtigste Informationsquelle der Mitarbeiter. Damit die Aushangtafeln dieser Rolle in Zukunft noch besser gerecht werden, wurden sie jetzt überarbeitet. Die neuen, hellen Bretter ermöglichen durch eine klare, eindeutige Einteilung die schnelle Information. Das Personal- und Sozialwesen, das den Austausch koordiniert, empfiehlt auch, Paten für die Informationstafeln zu ernennen. **op**



Werkführung: Auch viele junge Leute interessieren sich für Opel

Schreiben Sie der Opel Post

Auf was verzichten Sie sieben Wochen?

Rüsselsheim. Ob Sie in den kommenden Wochen komplett auf blauen Dunst verzichten wollen oder nur einfach auf das zweite Bier des Abends – wir sind an Ihren Erfahrungen mit der Aktion „Sieben Wochen ohne“ interessiert. Schreiben Sie uns, was Sie sich vorgenommen haben und über Ihre Erfahrungen. Einige besonders interessan-

te Briefe werden wir dann – auf Wunsch anonym – veröffentlicht. Und unter allen Einsendern verlost die Opel Post drei hochwertige Aluminiumaktenkoffer. Ihre Briefe erreichen uns unter dieser Adresse:

Redaktion Opel Post
Postfach 17 10
6090 Rüsselsheim **op**

Fachliche Weiterbildung

Mit attraktivem Sportprogramm

Rüsselsheim. Frohe Botschaft für alle Mitarbeiter, die sich ein Freizeit-Sportangebot von Opel wünschen: Im jüngsten Programm der Fachlichen Weiterbildung werden unter dem Motto „Mach mit – bleib fit“ vier interessante Kurse angeboten. Low Impact Aerobic, Ballspiele, Krafttraining mit Rückenschule und gezielte Kraftschulung stehen im Programm.

Darüber hinaus bietet die Fachliche Weiterbildung selbstverständlich das bekannte reichhaltige Schulungsprogramm, das von „Naturwissenschaft und Technik“ über „Persönlichkeitsentwicklung und Selbstmanagement“ bis zu einem breit gefächerten Angebot an interessanten Sprachkursen reicht.

Interessenten finden die aufschlußreiche Broschüre bei ihren Vorgesetzten; zu-

sätzliche Exemplare hält der Mitarbeiter der Werksicherheit am Tor N 35 (Grundweg) sowie die Fachliche Weiterbildung (Tel. 42 26) bereit. **ds**

Treffpunkt Rheingoldhalle

Jubilärfest

Rüsselsheim. „Schöne Maid, hast du heut' für mich Zeit?“ wird Tony Marshall am 23. März in der Mainzer Rheingoldhalle fragen. Dort treffen sich dann alle Rüsselsheimer Mitarbeiter, die 1990 ihr Arbeitsjubiläum feierten. Außer dem bekannten Schlagersänger konnten die Personal- und Sozialdienste noch Rudi Renee und The Ward Brothers gewinnen. **op**

Führungen durch die Produktion

Gäste im Werk

Rüsselsheim. Die drei Werke erfreuen sich wachsenden Interesses in der Öffentlichkeit. Mit über 98 000 Besuchern wurde im vergangenen Jahr ein neuer Rekord aufgestellt.

55 668 Gäste – das sind über 5000 mehr als 1989 – besichtigten im vergangenen

Jahr das Rüsselsheimer Werk. Um diesen Besucheransturm zu bewältigen, waren 2526 Führungen auf dem 2,6 Millionen Quadratmeter großen Werksgelände notwendig.

Neben Interessierten aus den fünf neuen Bundesländern waren vor allem Besucher aus Osteuropa, Skandinavien und den USA gut vertreten. Auf das internationale Publikum sind die Werksführer gut vorbereitet: Die Produktion kann auf deutsch, englisch, französisch, spanisch und italienisch erläutert werden.

Nach Bochum kamen 40 250 Besucher, ebenfalls 5000 mehr als im Vorjahr. Bei den 5100 Ausländern stellten die Holländer mit 2700 den Löwenanteil. Aber auch an der Ruhr wirkte sich die Umwälzung im Osten aus. Allein aus der Sowjetunion kamen 500 Interessierte. Bochums Werksführer legten bei ihren 1400 Führungen rund 2500 Kilometer zurück.

Kaiserslautern empfing 3425 Gäste. In 102 Führungen sahen sie sich die Komponentenfertigung an.

Neben Einzelbesuchern finden Werksbesichtigungen auch bei Gruppen weiterhin großen Anklang: die Fußballer vom 1. FC Bayern München besichtigten die Produktionsstätten am Main ebenso wie Pfarrer aus dem Dekanat Darmstadt oder die Mitglieder des Zuckerrübenverladevereins Niederdorfelden. **op**

Kaiserslauterer Werk wird 25 Jahre alt

Mit Selbstbewußtsein ins Jubiläumsjahr

Kaiserslautern. Mit berechtigtem Stolz blickt das Werk Kaiserslautern auf die ersten 25 Jahre seines Bestehens. Für das Gesamtunternehmen wie für die Stadt und die Region spielt das Werk eine bedeutende Rolle. Hier entstehen wichtige Komponenten für die gesamte Modellpalette.

Gleichwohl ist man sich am pfälzischen Produktionsstandort bewußt, daß nur mit ständig gesteigerter Produktivität die Zukunft des Komponentenwerkes langfristig gesichert werden kann. Da motivierte und kreative Mitarbeiter in Kaiserslautern vorhanden seien, sehen der neue Werksdirektor Jochen Ohse, sein Nachfolger als Leiter der Fertigung und technischen Bereiche, Helmut Stricker, und Betriebsratsvorsitzender Paul Schleicher mit Zuversicht in die Zukunft. Im Gespräch mit der Opel Post präsentieren sie auch ihre Zukunftsvisionen

vom Standort Kaiserslautern. Im Mittelpunkt dabei ein Kundendienst-Preßwerk.

Opel Post: Das Werk Kaiserslautern wird in diesem Jahr sein 25jähriges Bestehen feiern. Wie präsentiert es sich im Jubiläumsjahr?

Jochen Ohse: Ich meine, in bester Verfassung. Wir sind voll ausgelastet und haben mit über 6500 Mitarbeitern einen Beschäftigungsstand erreicht wie noch nie in unserer Werksgeschichte. Dazu paßt dann auch die jüngste Entscheidung der Saginaw Deutschland GmbH, bei uns im Werk ab 1993 400 000 Ser-

volentgetriebe pro Jahr herzustellen. Ein Projekt, um das Werksdirektion und Betriebsrat gemeinsam erfolgreich gekämpft haben.

Paul Schleicher: Auch der Betriebsrat ist mit der Situation in Kaiserslautern zufrieden. Was noch besser sein könnte, ist die Einbindung des Werkes in das Gesamtunternehmen. Unser hoher technologischer Standard müßte es zum Beispiel mehr Mitarbeitern ermöglichen, ihr Fachwissen auch in anderen Werken anzuwenden und zu ergänzen.

Opel Post: Wie beurteilen Sie die Entwicklung des Werkes über die vergangenen 25 Jahre? Welches waren die wichtigsten Entscheidungen?

Paul Schleicher: Wie sich die Konjunktur im Lande entwickelt hat, so hat sich auch das Werk entwickelt. Im industrieschwachen, westpfälzischen Raum, der andererseits natürlich ein ausreichendes Maß an Fachkräftepotential beherbergt, wurde der Gründung unseres Werkes zuerst mit einiger Skepsis entgegen gesehen. Diese Kirchturmpolitik ist inzwischen einem großen Zuspruch für das Opel-Werk gewichen. Opel hat sich zugunsten der Stadt und der Region, vor allem aber der Arbeitnehmerschaft entwickelt. Dabei waren und sind wir, Betriebsrat und Geschäftsleitung, gezwungen, eigene Wege zu gehen. Für ein Zulieferwerk unseres Zuschnitts gelten einfach andere Gesetze als für Montagewerke, wie sie Rüsselsheim oder Bochum darstellen. Bei uns ist Konkurrenzdruck noch stärker ausgeprägt. Mit Fragen nach Fremdvergabe und Preisgestaltung werden wir noch öfter konfrontiert.

Jochen Ohse: Die Herausforderung an das Werk Kaiserslautern ist ungleich größer als die an andere Werke. Deshalb sind wir einfach gezwungen, öfter mal besondere Wege zu gehen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und sichtbar zu machen.

Opel Post: Werfen wir einen Blick in die Zukunft. Was wünschen Sie sich im Werk Kaiserslautern für die nächsten Jahre? Welche Ziele haben Sie sich gesetzt?

Paul Schleicher: Ziel des Betriebsrates ist es natürlich, alles in seiner Macht Stehende zu tun, in Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung die Arbeitsplätze hier zu erhalten und auszubauen. Das ist meiner Meinung nach am besten möglich, wenn wir uns mehr spezialisieren, etwa in Richtung Ausbau der Kunststofffertigung oder Recycling. Wenn es uns gelingen würde, einen europaweiten, direkt zum Händler versendenden Kundendienst mit Tauch- und Spritzlackiererei nach Kai-



Interview: Stricker, Schleicher, Ohse, Opel Post-Korrespondent Hans Jürgen Fuchs (v.l.)

erslautern zu bekommen, dazu vielleicht noch ein Hochregallager, wäre das eine optimale Zukunftssicherung.

Jochen Ohse: Nicht alles zu produzieren, sondern sich auf Schwerpunkte, wie zum Beispiel Motorenfertigung, zu konzentrieren und dort dann das Beste zu bieten, ist auch meiner Auffassung nach der richtige Weg für die Zukunft. Ich denke an High-Tech-Produkte mit hohem Wert und niedrigen Versandkosten. Solche Kernprodukte müssen wir

stärken, mit ihnen noch wettbewerbsfähiger werden und damit Volumen gewinnen. Darüber hinaus könnte ich mir unter anderem auch ein schlagkräftiges Kundendienstpreßwerk als neuen Schwerpunkt vorstellen.

Helmut Stricker: Einen Standort wettbewerbsfähig zu erhalten, gelingt am besten mit der Steigerung seiner Produktivität. Dazu bedarf es kreativer Mitarbeiter, und die sind in Kaiserslautern in hohem Maß vorhanden. Das ha-

be ich in den wenigen Wochen, die ich hier bin, schon gesehen. Unsere ersten Fertigungsgruppen sind hoch motiviert. Wir müssen auf sie eingehen, ihnen zuhören, sie noch stärker in Entscheidungsfindungen einbeziehen. Als Fertigungsleiter habe ich mir deshalb vorgenommen, mindestens zweimal pro Woche unsere Mitarbeiter vor Ort zu besuchen. Quality Network sollte man schließlich nicht nur reden, sondern auch vorleben. fu

Vorgestellt:

Helmut Stricker

Kaiserslautern. Helmut Stricker ist neuer Leiter der Fertigung und technischen Bereiche im Werk Kaiserslautern. Der 51jährige Maschinenbauingenieur löst in dieser Position Jochen Ohse ab, der seit Jahresbeginn das pfälzische Komponentenwerk als Direktor leitet. Helmut Stricker begann seine berufliche Laufbahn bei Opel 1964 als Betriebsassistent im Bereich Qualitätssicherung der Werke Bochum. Es folgten zwei Jahre am General Motors Institut in Flint/Michigan. Danach wurde er Leiter der Qualitätssicherung im Bochumer Chassis- und Karosseriewerk.

Seine nächsten beruflichen Schritte: Hauptabteilungsleiter Produktion sowie Manufacturing Engineering und Instandhal-



Foto: privat

Neuer Fertigungschef

tung jeweils im Bochumer Chassiswerk. Zuletzt war er zuständig für Quality Network in den Bochumer Werken. Helmut Stricker ist verheiratet und hat zwei Kinder. fu



Foto: Leppia

Schollmaier verabschiedet

Kaiserslautern. Mit einem Empfang im Dorint-Hotel Kaiserslautern verabschiedete das Unternehmen den Direktor des Pfälzer Komponentenwerkes, Hans W. Schollmaier (li.), in den Ruhestand. Gleichzeitig wurde dessen Nachfolger, Jochen Ohse, der seit Beginn des Jahres die Geschicke des Kaiserslauterer Werkes leitet, offiziell begrüßt. Neben zahlreichen Ehrengästen und Gratulanten dankte auch Fertigungs-Vorstand Peter Enderle (re.) für die mehr als 38jährige konstruktive Arbeit Schollmaiers. fu



Lösch-Zug: Profis mit Chef Ewald Frank und Innenminister Geil

Werkfeuerwehrlaute ernannt

Die Pfälzer Profis

Kaiserslautern. Aus der Hand des rheinland-pfälzischen Innenministers Rudi Geil erhielten sieben Mitarbeiter der Werksicherheit des Werkes Kaiserslautern ihre Ernennungsurkunde zum hauptberuflichen Werkfeuerwehrmann.

Erstmals beendet damit ein qualifizierter Berufsabschluß die zweijährige Ausbildung,

mit der das Land Rheinland-Pfalz in bundesweiter Vorreiterfunktion die Qualifikation seiner Werkfeuerwehrlaute auf das Niveau der deutschen Berufsfeuerwehren anhebt. Vor allem in der theoretischen Schulung, die von bisher vier auf zwölf Wochen verlängert wurde sowie in den Bereichen Hilfeleistung, Gefahrgut und vorbeugender Brandschutz,

wurde die Ausbildung erheblich intensiviert. Mitarbeiter der Kaiserslauterer Werksicherheit, die noch nach den Bedingungen der alten Werkfeuerwehrrverordnung des Landes vor dem Jahr 1987 ihren Dienst angetreten haben, wurden gemäß einer Übergangsbestimmung entsprechend geschult. Jetzt sind sie doppelt fit. fu



Premiere: Stimmung bei der Feier in der Pfalz

Erste Jubilarfeier

Mitarbeiter der ersten Stunde

Kaiserslautern. Den rund 200 Frauen und Männern der ersten Stunde, die vor 25 Jahren mit der Gründung des Werkes Kaiserslautern ihre Arbeit im Pfälzer Komponentenwerk aufgenommen haben, dankte das Unternehmen nun im Rahmen seiner ersten Jubilarfeier.

Nach der Ehrung der Gründungsmitarbeiter durch den Werksdirektor und den Betriebsratsvorsitzenden, der

Rede von Jubilarsprecher Roland Rothfuchs und dem gemeinsamen Abendessen stand ein buntes Unterhaltungs-Potpourri auf dem Programm. Die international bekannte Showband „Valendras“ begleitete so namhafte Interpreten wie Cindy Berger, Stimmungskanone Costa Cordalis und als besondere Augenweide die südamerikanische Tanzformation „Fiesta Tropical“. fu

Erster Ausbildungsabschluß nach Neuordnung

Zeitgerechte Prüfung

Bochum. Die 92 Auszubildenden, die nach der Neuordnung von Ausbildungsberufen 1987 bei Opel in Bochum ihre Ausbildung aufnehmen, stehen jetzt in der Abschlußprüfung. Sie werden somit erstmals nach den neuen Vorschriften geprüft.

Opel-Post-Korrespondent Horst Markmann sprach mit Christine Mavc, die als erste Frau im Kammerbereich Bochum bei Opel ihre Prüfung zur Industriemechanikerin/Systemtechnik ablegte, und Heinz Mehler, dem Vorsitzenden im Prüfungsausschuß Industriemechaniker/Systemtechnik.

Mehler beurteilt das neue Prüfungsverfahren als absolut zeitgerecht, denn es „deckt in vollem Umfang die heute gestellten Anforderungen in Theorie und Praxis ab“. Allerdings stelle dieses neue Ver-

fahren auch eine Herausforderung für den Prüfungsausschuß dar, der aktiver als früher die Inhalte mitbestimmen und mitgestalten. So sind zwar 50 Prozent des praktischen Prüfungsteils bundeseinheitlich geregelt, doch die Arbeitsproben, die die zweite Hälfte der praktischen Prüfung ausmachen, werden durch den Prüfungsausschuß in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer gemeinsam festgelegt.

Die Arbeitsproben hält Christine Mavc für praxisnah, weil sie den betrieblichen Anforderungen sehr nahe kämen. Hier würden arbeitsbezogene Kenntnisse und Fertigkeiten mit klarer Zielsetzung geprüft: „Man stellt unter Beweis, daß man seinen Beruf nicht nur ‚kennen‘, sondern auch ‚können‘ muß.“

Im praktischen Prüfungsteil hat Heinz Mehler keine Pro-

bleme ausmachen können, während im schriftlichen Teil ganz offensichtlich die freie Formulierung von Antworten (statt des bisherigen Verfahrens durch Ankreuzen) Schwierigkeiten bereitete. Ein Eindruck, den Christine Mavc bestätigt, hätten die Prüflinge doch manchmal unter erheblichem Zeitdruck gestanden und sich in dieser Phase mehr auf Abläufe als auf die Formulierung konzentriert.

Daß es nur noch in Ausnahmefällen eine mündliche Prüfung gibt, bedauert Christine

Mavc, weil es so natürlich auch keine Gelegenheit mehr gibt, etwaige Schwächen auszubügeln.

Heinz Mehler zieht eine gute erste Bilanz: „Die Erfahrungen sind positiv, auch wenn die Abwicklung durch den wesentlich größeren Arbeitsumfang für Prüfling und Prüfer mit einem höheren Zeitaufwand verbunden ist.“ Für die laufende Abschlußprüfung rechnet Mehler mit einem guten Ergebnis: „Ich bin von den Fertigkeiten unserer Auszubildenden überzeugt.“ hm



Christine Mavc: Den Beruf kennen und können

So kommt die Energie nach Bochum – weitverzweigtes Rohrnetz

Strom und Wärme

Bochum. Eine Milliarde Kilowattstunden – so hoch ist der Energiebedarf der Werke an der Ruhr pro Jahr. In Kohlenwaggons umgerechnet entspricht dies einem Eisenbahnzug von 60 Kilometer Länge.

Ein Drittel dieser Energie kommt in Form elektrischen Stroms ins Werk und treibt dort die Elektromotoren von Pressen, Lüftungssystemen, Transportbändern und vielen anderen Einrichtungen an. Das Umspannwerk Laer liefert den Strom mit einer Spannung von 30 000 Volt an Opel. Im überregionalen Verbundnetz erreicht die Spannung leicht mehr als das Zehnfache.

Im Werk wird dann die Spannung auf die Betriebsbedürfnisse umgewandelt: Großmotoren brauchen 5000 Volt, mit etwa 500 Volt werden die Antriebe von Pressen, Lüftern oder Kranbahnen versorgt, und aus der Steckdose kommen schließlich die haushaltsüblichen 230 Volt. Bei Stromausfall liefern übrigens Dieselgeneratoren die notwendige Elektrizität.

Ein weiteres Drittel des Energiebedarfs beziehen die Bochumer in Form von „fertiger“ Wärme. Über eine fünf Kilometer lange Rohrverbindung zwischen den Vereinigten Elektrizitätswerken (VEW) und der Kadettproduktion wird bis zu 175 Grad heißes Wasser ins Werk gespeist und dort in sogenannten Kaskadenwärmetauschern so verarbeitet, daß die fein verstellten Heizsysteme beschickt wer-

den können. So wird beispielsweise auch für die richtige Temperatur in den Montagehallen gesorgt.

Das verbleibende Drittel Energie bezieht Bochum in Form von Erdgas. Es wird vielfältig eingesetzt und betreibt zusätzlich im Werk II acht Dampfkessel.

Insgesamt zwei Drittel des Bochumer Energiebedarfs sind also Wärme – ein Posten an dem sich durch vernünftigen Umgang besonders leicht sparen läßt. hm



Steuerung: Elektronik regelt und kontrolliert



Führung: Strinz (li.) und Enderle (3.v.r.) informierten

Informationen für Bochumer

Aufwärtstrend

Bochum. Einen Rückblick auf die Leistungen des vergangenen Jahres und einen Ausblick auf 1991 ermöglichten die Werke Bochum knapp 1000 Mitarbeitern. In den Werken Laer und Langendreer berichtete die Geschäftsführung über die wirtschaftliche Lage, über Ziele und Initiativen. Dabei wurde deutlich, daß allein in Bochum in den Jahren 1990 und 1991 über eine Milliarde Mark inve-

stiert wird. Berichtet wurde auch über die steigende Zahl von Verbesserungsvorschlägen und über den Stand der Gruppenarbeit. So arbeiten in Werk I bereits 225 Mitarbeiter in 15 Gruppen, in Werk II sind es über 500 in 46 Teams. Der frühere Direktor der Bochumer Werke und heutige Fertigungsvorstand Peter Enderle begab sich zu den Informationsveranstaltungen von Rüsselsheim an die Ruhr. pra

Teilesätze für Belgien, Spanien und England

Kadett-Rekord an der Ruhr

Bochum. Die Werke an der Ruhr verzeichnen zum Jahresende einen neuen Produktionsrekord: Über 717 000 Einheiten wurden dann gezählt, einschließlich der für die Fertigung in Spanien, Belgien und Großbritannien bestimmten Teilesätze. Im Vorjahr hatte

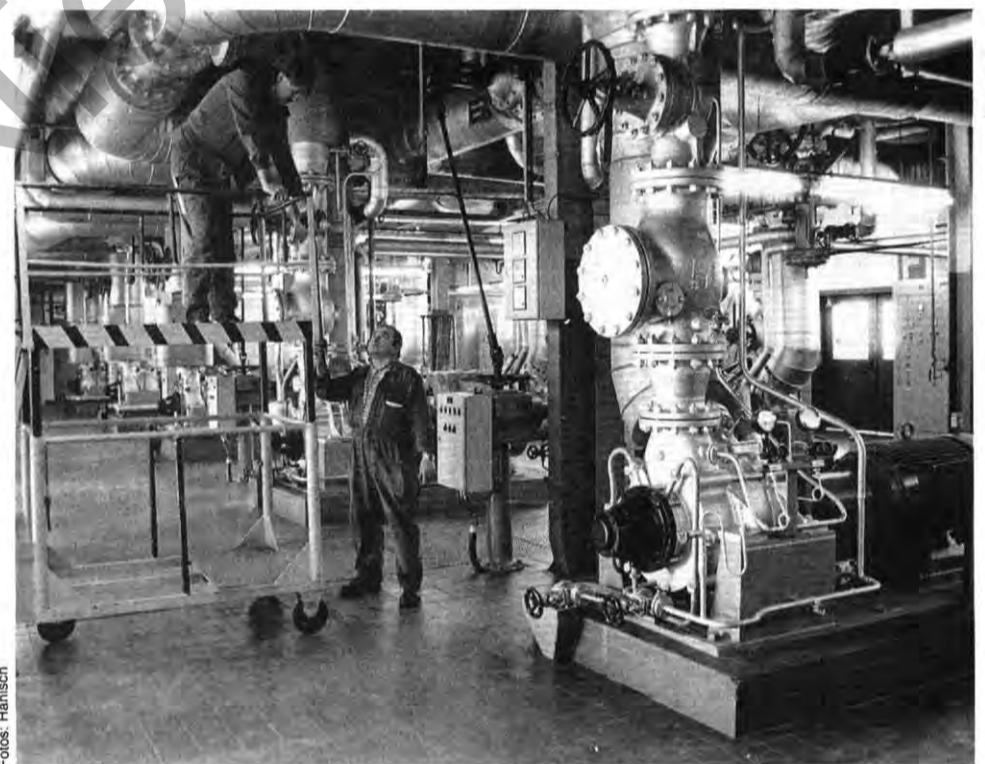
die Produktion noch bei 704 560 Einheiten gelegen. Mit dem Erfolg des Kadett stieg in Bochum auch die Zahl der Mitarbeiter auf 19 165 Ende Dezember. Übrigens: Allein in der seit April eingeführten dritten Schicht wurden 40 447 Kadett hergestellt. op

Messner in der Ruhrlandhalle

Ermäßigte Eintrittskarten

Bochum. Am 1. März kommt Opel-Sportpartner und Extremkletterer Reinhold Messner nach Bochum in die Ruhrlandhalle. Dort wird er in einer zweieinhalbstündigen Diaporamaschau unter dem Titel „Antarktis – Himmel und Hölle zugleich“ über seine Eindrücke während der Durchquerung des „sechsten Kontinents“ berichten. Die Vortragsveranstaltung war zuvor schon an den Standorten Kai-

erslautern und Rüsselsheim auf besonders starkes Interesse bei den Mitarbeitern gestoßen. Besonderes Bonbon für Bochumer Mitarbeiter: Rund 500 Eintrittskarten sind zum Sonderpreis von fünf Mark (statt etwa 20 Mark) reserviert. Sie können bei der **Sozialabteilung, Gebäude D 8, Zimmer 21, ab sofort** gekauft werden. Diese Einnahmen werden übrigens später für einen guten Zweck gespendet. op



Leitung: Ein weitverzweigtes Rohrnetz durchzieht das Werk

Computerviren richten Schaden an

Ansteckungsgefahr

Bochum. Es gibt keine Impfung gegen sie, dabei sind sie höchst ansteckend und gefährlich: Computerviren können sehr viel Schaden anrichten.

Zerstörerische Programme, die man wegen ihrer heimtückischen Fähigkeiten „Computerviren“ nennt, nisten sich in Anwendungsprogramme oder Daten ein und können zu einem bestimmten Zeitpunkt aktiviert werden. Die Folgen sind dann verheerend und können beispielsweise zum kompletten Verlust der Daten führen.

Die zunehmende Vernetzung von Rechnern birgt dabei zusätzliche Gefahren, denn im Gegensatz zu Einzelsystemen sind der Ausbreitung von Viren in Netzwerken kaum Grenzen gesetzt.

Ohne ständige Kontrolle und Vorbeugung droht dem von Viren befallenen System der Infarkt. Auch wirtschaftlich könnten die Folgen katastrophal sein.

Um dieser Katastrophe vorzubeugen, sollte folgendes beachtet werden:

- Der Benutzer kann nur mit Disziplin verhindern, daß Viren das System befallen.
- Es darf nur Original-Software verwendet werden. Die Benutzung von „schwarz kopierter“ Software, frei erhältlicher Software, insbesondere aber von Spielen birgt große Gefahren.
- Regelmäßige Kontrollen mit Virenerkennungsprogrammen durchführen. Dabei muß sichergestellt sein, daß jeweils mit der neuesten verfügbaren Version gearbeitet wird.
- Grundsätzlich ist es wichtig



Bildschirmarbeit: Regelbeachtung kontra Viren

mit dem Paßwortschutz zu arbeiten, um den Zugriff Unbefugter zu verhindern. Außerdem muß beim Verlassen des Arbeitsplatzes der Personal Computer unbedingt abgeschlossen werden. Ein Datenverlust ist aber nicht immer nur auf Viren zurückzuführen. Auch Stromausfall oder Defekte der Festplatte oder des Diskettenlaufwerkes können dafür verantwortlich sein. Es ist deshalb sehr wichtig, in regelmäßigen Abständen Sicherungskopien anzufertigen und diese auch sicher zu lagern. hm

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

2. Februar

Albert Kirschenknapp,
Zentralwerkstätten;

23. Februar

Georg Hehner,
Exekutiv Direktor Verkauf, KDD
und Teile & Zubehör;

25 Jahre

Rüsselsheim

1. Januar

Friedrich Blume, Produktions-
planung Gebäude und Anlagen;
Diethelm Erler, Werksinstand-
haltung - Bauüberwachung;
Herbert Samsinger,
Revisionsabteilung;
Willi Sauerwein,
Debitorenbuchhaltung;

3. Januar

Franz Chmiela, TEZ-Produkt-
entwicklung und Konstruktion;
Karl-Eugen Christ, TEZ PEK-
Motorenentwicklung -erprobung;
Joachim Egemann, TEZ PEK-
Freigaben und Dokumentation;
Hermann Fritz, TEZ-Produkt-
entwicklung und Konstruktion;
Günter Peter, TEZ-Produkt-
entwicklung und Konstruktion;
Dieter Strohkendel,
Karosseriewerk II, Montage I;

5. Januar

Hans Zetzsche, TEZ PEK-
Motorenentwicklung -erprobung;

16. Januar

Ernst Reischl,
Werksinstandhaltung;

17. Januar

Kurt Elstner, TEZ-Produkt-
entwicklung und Konstruktion;
Friedel Glöckner,
Kundendienst;
Max Göbel, Instandhaltung
Karosseriebau und Schweißtech-
nik;
Franz Kloos, Versuch
und Werkstoffentwicklung;

20. Januar

Kurt Junglen,
Karosseriewerk II, Montage I;

28. Januar

Hidir Bulut, Motorenbau M 55;

31. Januar

Helmut Auth, Instandhaltung-
Motor, Getriebe und Schmiede;
Bernd Lösch,
Zentralwerkstätten;

1. Februar

Manfred Gerhardt,
WA - Bauüberwachung;
Friedhelm Gessner,
Vertriebsregion Süd-Ost;
Helmut Kiewewetter,
MPK Transportabteilung;
Wilfried Konhäuser,
Vertriebsregion Mitte;

2. Februar

Werner Welskop,
Ver- und Entsorgung;

6. Februar

Peter Klaus Schwarz, TEZ-
Produktentwicklung und
Konstruktion;

7. Februar

Ernst Lienert,
Zentralwerkstätten;

8. Februar

Heinrich Abt, Instandhaltung
Karosseriebau und Schweiß-
technik;

12. Februar

Franz Richard Schmitt,
Werkschutz;

14. Februar

Ferdinand Becka,
Karosseriewerk II, Montage I;
Philipp Mussel,
MPK Materialabteilung;
Karl-Heinz Wilak,
Zentralwerkstätten;

20. Februar

Rafael Sanchez-Tena,
MPK Transportabteilung;

21. Februar

Kurt Lustenberger,
Fertigungsbereich Chassis I;

Albert Kirschenknapp

27. Februar

Wolfgang Wettig, Instandhaltung
Karosseriebau und Schweiß-
technik;

28. Februar

Klaus Coutu, TEZ PEK-
Fahrzeug-/Aggregatmontage;
Hans-Peter Köhler, TEZ-Produkt-
entwicklung und Konstruktion;

Bochum

1. Januar

Willi Eitel, Arbeitsstudien Werk II;
Friedhelm Feldmann,
Prod.-Planung -Federbeine;
Ingrid Großastroth,
Prod.-Planung, Sekretariat;
Ulrich Jung,
MPK-Produktionssteuerung;
Wolfgang Schmidt,
Instandhaltung Chassiswerk;
Helmut Schulz,
Betriebsleitung Instandhaltung II;
Manfred Stichtenoth,
Verkehrsabteilung;

3. Januar

Wolfgang Bernau,
Motorenbau - Montage;
Helmut Bokuehn, Preßwerk;
Rudolf Gössling,
Instandhaltung Chassiswerk;
Horst Grebe, Getriebe;
Bodo Huse,
Instandhaltung II Karosseriewerk;
Hans Kowalski,
Instandhaltung I Karosseriewerk;
Franz-Josef Kozuchowski,
Produktives Lagerwesen D-4;
Paul Krüger,
Instandhaltung Chassiswerk;
Wolfgang Leszczyk,
Qualitätssicherung Werk I;
Reinhard Looser, Wagen-
endmontage- und Reparatur;

3. Februar

Franz-Jürgen Nimmert,
Motorenbau - Fertigung;
Hans Sasse,
Qualitätssicherung Werk I;
Günter-Reinhard Tenthoff,
Zusammenbau Karosserie Rohbau;
Gerhard Zeppenfeld,
Zusammenbau Unterbau komplett;
Waldemar Zerbe,
Qualitätssicherung Werk II;

4. Januar

Günter Neumann, Preßwerk;
Reinhardt Schönig,
AKD, RKD, u. VZM Transport- und
Versandgruppe D 27;

5. Januar

Karl-Heinz Burghardt,
Instandhaltung Chassiswerk;
Günther Hentschel, Preßwerk;
Edmund Kolodziej,
MPK Transportgruppe II;
Erhard Sosnowski,
Hauptlackiererei;

6. Januar

Emil Adloff,
Produktives Lagerwesen D-3;
Ralf Witkowski,
Qualitätssicherung Werk II;

10. Januar

Manfred Laar,
Haustechnik Werk I;
Brigitte Mallek, Polstererei;

12. Januar

Horst Buczlowski,
Montageband;
Georg Dylla,
Instandhaltung Preßwerk;
Rudolf Jatta,
Motorenbau - Fertigung;

13. Januar

Max Ziob,
Preßwerkzeugbau;

15. Januar

Franz Meehsen,
Instandhaltung Chassiswerk;

17. Januar

Ralf Blackert,
Instandhaltung Preßwerk;
Gerhard Grünh,
Haustechnik Werk I;
Wilhelm May,
Instandhaltung II Karosseriewerk;

Georg Hehner

Eckhard Rohrmann,
Manufacturing Engineering A;

18. Januar

Omero Belfi,
Zusammenbau Unterbau komplett;
Karl-Heinz Galla, Wagen-
endmontage- und Reparatur;
Ernst-Dieter Stanzl,
Hauptlackiererei;

20. Januar

Hans-Walter Pfaff,
Prozeßanlagen Werk II;

24. Januar

Hans Pomorin,
Instandhaltung II Karosseriewerk;
Manfred Sauerhoff,
Instandhaltung II Karosseriewerk;
Karl Söffker,
Qualitätssicherung Werk I;
Ursula Vieglahn, Polstererei;

1. Februar

Siegfried Becker,
MPK-Transportgruppe IV;
Hans-Erich Blömhoff,
Montageband;
Norbert Breuing, Motorenbau;
Karl-Heinz Brouwer,
Automaten Weichbearbeitung;
Günter Kregorszewski,
Lackiererei;
Wilhelm Kückelmann,
Manufacturing Engineering A;
Bernd Niendorf,
Zeitverrechnung;
Horst Nowacki,
Qualitätssicherung Werk I;
Alfred Reneberg,
Qualitätssicherung Werk II, Labor;
Erwin Schiemann,
Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
Herbert Seigies,
Werkschutz Werk II;
Josef Zajac, Montageband;

3. Februar

Gerhard Przybyl, Lackiererei;

7. Februar

Horst Held, Montageband;
Hans-Joachim Tuschy,
Werkschutz Werk II;

10. Februar

Reinhard Poth,
Prozeßanlagen Werk II;
Horst Regel, Materialabteilung -
Produktives Lagerwesen D-4;

14. Februar

Horst Ceranna,
Instandhaltung Chassiswerk;
Helmut Grewer,
Wagenendmontage und Reparatur;
Alfred Kahl,
Zusammenbau Unterbau komplett;
Harald Krause,
Wagenendmontage und Reparatur;
Wilhelm Lange,
MPK - Verpackung und Versand;
Günter Papies, Getriebe;
Adolf Ufer, Tür-Modul;

15. Februar

Herbert Herrmann, Preßwerk;
Manfred Hetberg,
Kostenabrechnung;
Friedrich Lessel,
Wagenendmontage und Reparatur;
Karl-Heinz Osthecker,
Vorderachsen;
Emil Werpup,
Haustechnik Werk II;

16. Februar

Hans-Robert Grzegorski,
Instandhaltung Chassiswerk;
Walter Schäfer,
Getriebe - Hartbearbeitung;
Heinz-Walter Thelen,
Qualitätssicherung Werk II;

21. Februar

Fritz Reischuck,
Instandhaltung Chassiswerk;
Hans-Werner Stephan,
Werkschutz Werk II;

23. Februar

Heribert Terinde,
Instandhaltung Preßwerk;

24. Februar

Renate Tabel, Preßwerk;

28. Februar

Herbert Szymczak,
Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
Horst Zolnowski, Motorenbau;

Kaiserslautern

1. Januar

Horst Albrecht,
Beschaffungswesen;
Heribert Bienert,
Beschaffungswesen;
Otto Diehl, Werksicherheit;
Walter Fischer,
Betriebskrankenkasse;
Irma Forster, Betriebsrat;
Otto Graf,
Allgemeine Verwaltung;
Erich Jeschek, Werksicherheit;
Renate Kramp, Qualitätssiche-
rung;
Rudolf Kramp, Finanzabteilung;
Günter Leonhard, Werksicherheit;
Ernst Scharf, Finanzabteilung;

3. Januar

Willi Balzer, Betriebsrat;
Kurt Bollenbacher,
Zentralwerkstätten;
Werner Gerber, Fertigung;
Lothar Gross, Fertigung;
Heinz Flach, Fertigung;
Werner Heinrich, Lohnkontrolle;
Walter Hertel, Werksanlagen;
Gotthard Hoffmann, Werks-
anlagen;
Paul Jahnke,
Fertigung Saginaw;
August Lenhardt, Fertigung;
Lothar Meyer,
Material- und Produktionskontrolle;
Dieter Müller, Energieversorgung;
Karl Müller, Material- und Produk-
tionskontrolle;
Willi Neurohr, Fertigung;
Günter Pfaff, Fertigung;
Arno Plewe, Werksanlagen;
Martin Preis, Beschaffungswesen;
Horst Raboese, Fertigung;
Hartwig Reisel, Fertigung;
Paul Reisel, Fertigung;
Hans Rinder, Fertigung;
Klaus Rügheimer,
Fertigung Saginaw;
Anton Schoebel, Fertigung;
Karl Thiel, Fertigung;
Karl Wagner, Fertigung;
Otmar Wilhelm, Fertigung;

10. Januar

Walter Biedinger, Fertigung;
Ludwig Buck, Zentralwerkstätten;
Karl Deubel, Fertigung;
Heinrich Dost, Energieversorgung;
Friedrich Fickert, Fertigung;
Herbert Grün, Fertigung;
Klaus Job, Zentralwerkstätten;
Edgar Jung, Zentralwerkstätten;
Karl Kafitz, Fertigung;
Volker Klein,
Material- und Produktionskontrolle;
Hans Kupper, Fertigung;
Dieter Leis, Fertigung;
Heinz Leis, Betriebsrat;
Erhard Mauer, Fertigung;
Karl Polanetz, Fertigung;
Hubert Römgens,
Zentralwerkstätten;
Markus Trinkaus,
Zentralwerkstätten;
Siegfried Wolf, Fertigung;
Willi Woll, Fertigung;

14. Januar

Bernd Hedeler,
Manuf. Engineering;

17. Januar

Horst Auffenfeld,
Beschaffungswesen;
Fritz Baumhardt, Fertigung;
Werner Braun, Fertigung;
Erich Busch, Fertigung;
Günter Creutz, Fertigung;
Rainer Eckhardt, Fertigung;
Ferdinand Erlekampf,
Fertigung;
Friedel Früh, Fertigung;
Karl-Heinz Gerke, Fertigung;
Werner Häussler, Fertigung;
Ortwin Halfmann, Fertigung;
Hans Heimann,
Qualitätssicherung;
Heinz Jacob, Fertigung;
Detlef Kühnau, Fertigung;
Herbert Mularczyk,
Qualitätssicherung;
Manfred Podewski, Fertigung;
Sigurd Rumpf, Fertigung;
Albrecht Schnabel, Fertigung;
Otto Wilhelm, Fertigung;

18. Januar

Manfred Pfeufer, Zentral-
werkstätten;
Alfons Grüner, Zeitverrechnung;

24. Januar

Hermann Bold, Energieversor-
gung;
Harry Borchert, Fertigung;
Lorenz Dochnahl, Fertigung;
Gerhard Gehm, Fertigung;
Siegfried Gehrig, Fertigung;
Rosemarie Knerr, Werksanlagen;
Bruno Kühn, Fertigung;
Bruno Malle, Fertigung;
Hermann Rinder, Fertigung;
Erhard Schwarz, Fertigung;
Alfred Sema, Fertigung;
Waldemar Steinke, Fertigung;
Erich Stoll, Fertigung;
Werner Teske, Fertigung;
Wolfgang Ulrich, Fertigung;
Hans Weigel, Fertigung Saginaw;
Hans Weinsheimer, Fertigung;
Heinrich Wiehn, Fertigung;

29. Januar

Otmar Niederbühl, Fertigung;

31. Januar

Helmut Backe, Fertigung;
Günther Clemens, Fertigung;
Friedel Holler, Fertigung;
Heinrich Klein, Fertigung;
Walter Klein, Fertigung Saginaw;
Kurt Körbel,
Material- und Produktionskontrolle;
Rudi Linn, Fertigung;
Günther Löpp, Fertigung;
Karl Müller, Zentralwerkstätten;
Waldemar Petrich, Fertigung;
Horst Petry, Zentralwerkstätten;
Helmut Pletsch, Fertigung;
Wilhelm Schehr,
Zentralwerkstätten;
Herbert Walzer,
Zentralwerkstätten;
Heinz Wolf,
Material- und Produktionskontrolle;
Anton Zimmer, Fertigung;

1. Februar

Horst Becker,
Allgemeine Verwaltung;
Norbert Bler, Härterei;
Robert Schultz,
Qualitätssicherung;
Lothar Wilhelm,
Manuf. Engineering;

7. Februar

Anton Becker, Zentralwerkstätten;
Friedrich Bohrmann, Fertigung;
Reinhold Gebhardt,
Instandhaltung;
Walter Gumb, Fertigung;
Gerhard Hahn, Fertigung;
Günther Hanke, Fertigung;
Paul Jung, Fertigung;
Reinhold Jung,
Instandhaltung;
Reinhold Kot, Fertigung;
Instandhaltung;
Wilfried Lang,
Material- und Produktionskontrolle;

Wir gedenken

Rüsselsheim

Evangelos Sinefacis,
Preßwerk K-67, geb. 27.9.35, gest.
17.10.90;Leszek Makula,
Karosserie-Fertigung Linie I,
geb. 21.12.64, gest. 31.10.90;Yusuf Yalcin,
Lackiererei, geb. 4.8.45, gest.
1.11.90;Wolfgang Nußbicker,
Qualitätssicherung Endmontage Li-
nie II, geb. 25.2.42, gest.
3.12.90;Bernhard Spintler,
Wagenendmontage Linie II, geb.
19.1.64, gest. 8.12.90;Albert Bohrmann,
ZW-Preßwerkzeugbau, geb.
3.10.35, gest. 13.12.90;Michele Jonno,
Karosserie-Rohmontage K-130,
geb. 13.12.36, gest. 14.12.90;Gerhard Dupke,
Hinterachsteile-Bremstrommel,
geb. 30.3.36, gest. 17.12.90;Johann Lauks,
Qualitätssicherung Gerippebau
K-130, geb. 17.4.52, gest.
21.12.90;Jakob Haenn,
Werksinstandhaltung Maschinen-
einrichtung, geb. 6.6.37,
25.12.90;Gabriel Diaz,
Chassisteile-Sitzfedern, geb.
4.2.40, gest. 25.12.90;Werner Marhöfer, Fertigung;
Herbert Mertins, Fertigung;
Lothar Metzger, Fertigung;
Edgar Porz, Fertigung;
Joachim Schlich,
Material- und Produktionskon-
trolle;
Karl-Heinz Schlotthauer,
Fertigung;
Bernd Tschee, Werksicherheit;
Klaus Vanselow, Fertigung;
Hans-Peter Walter, Motorpool;
Klaus Wuttke,
Material- und Transport-
abteilung;

14. Februar

Herbert Bohn, Fertigung;
Ernst Buhl, Fertigung;
Lothar Dauenhäuser, Ferti-
gung;
Heiner Göttel, Fertigung;
Rudolf Gruber, Fertigung;
Reinhard Hach, Fertigung;
Reinhold Held, Fertigung;
Rudolf Henn, Fertigung;
Paul Lang, Instandhaltung;
Philipp Schmitt, Fertigung;
Dieter Stemler, Fertigung;
Helmut Theobaldt, Fertigung;
Karl-Heinz Ultes,
Material- und Produktionskon-
trolle;
Werner Weid, Instandhaltung;

15. Februar

Christa Spuhn, Ltg. Fertigung
und techn. Bereiche;

21. Februar

Günter Gabel, Fertigung;
Hermann Hennig,
Instandhaltung;
Eleonore Jacob, Fertigung;
Walter Kassel, Fertigung;
Harry Leonhardt,
Instandhaltung;
Paul Schleicher, Betriebsrats-
vorsitzender u. Aufsichtsrat;
Helmut Schuck, Fertigung;
Heinrich Stuppy,
Material- und Produktionskon-
trolle;
Reinhold Przybilla, Fertigung;
Walter Zumbach, Fertigung;

28. Februar

Alfred Becker, Fertigung;
Walter Füge, Fertigung;
Ernst Haag, Fertigung;
Karl-Heinz Leis, Fertigung;
Walter Metzger, Fertigung;
Erich Nasshan, Fertigung;
Gerhard Reckert,
Material- und Produktionskon-
trolle;
Gunter Wendel, Fertigung;

Berlin

15. Februar

Klaus Tschapke,
Teile und Zubehör;Günther Ruhland,
Instandhaltung Preßwerk, Werk-
zeugreparatur, geb. 5.2.33,
gest. 30.12.90;Udo Zögner,
Kundendienstwerkstatt, geb.
26.5.41, gest. 1.1.91;Günter Luley,
Produkt- u. Entwicklung, Kosten-
schätzung, geb. 11.8.40, gest.
17.1.91

Bochum

Siegfried Smolny,
Instandhaltung Preßwerk, geb.
20.5.34, gest. 7.11.90;Günter Eichhorn,
Fahrzeugauslieferung Bochum,
geb. 20.11.34, gest. 12.11.90;Heinz Blesch,
BME-Läger und Ausgaben Werk
II, geb. 23.11.37, gest.
18.11.90;Bernhard Nowicki,
Haustechnik Werk I, geb.
24.5.37, gest. 26.11.90;Jürgen Stark,
Motorenbau - Fertigung, geb.
2.3.68, gest. 2.12.90;Waldemar Feller,
Instandhaltung Chassiswerk,
geb. 27.5.45, gest. 18.12.90;Emanuel Byczek,
Preßwerk, geb. 2.12.49, gest.
22.12.90;Wolfgang Helmer,
Wagenendmontage und Repara-
tur, geb. 23.9.44, gest.
29.12.90;

Briefe an die Opel Post

Halbe Wahrheit

Mit großem Interesse habe ich Ihren Artikel „25 Jahre Werksverpflegung – Sonderessen“ (OP 12/90) gelesen. Alle, die eine gute Werksverpflegung zu schätzen wissen, finden das eine tolle und nachahmenswerte Sache. Lobenswerterweise zeigt die Opel Post auch das sicher sehr bewährte Team von Frauen und Männern, die nicht nur diese phantasie- und liebevolle Aktion auf die Beine gestellt haben, sondern schon zum Teil seit sehr vielen Jahren diese notwendige und wertvolle Tätigkeit ausüben.

Nachdenklich stimmt allerdings, daß die Auslagerung der Kaiserslauterer Werksverpflegung zum 1. Januar 1991 beschlossen war. Hier, meine ich, hat die Redaktion der Opel Post die Pflicht, über diese schlimme Entscheidung zu berichten. Wer uns über dieses „Abschiedessen“ nur die halbe Wahrheit aufischt läuft Gefahr, die Lektüre künftiger Werkszeitungen ungenießbar zu machen. Ich wünsche mir, daß Sie wirklich offen schreiben und daß die auf diesem Bild lachenden Frauen und Männer ihren Arbeitsplatz behalten.

**Bernhard Grunewald,
Zentralwerkstätten II,
Rüsselsheim**

In der Dezember-Ausgabe stellten wir die Frage „Was ist mit dem QVP?“. Hier einige der Leserbriefe zu diesem Thema.

Ohr an der Basis

Es sind immer wieder die selben Probleme, die im QVP eine Rolle spielen. Sie werden verursacht durch Fehlplanungen, fehlende oder falsche Informationen, Unfähigkeit, Unwissenheit, Überheblichkeit, Unwissenheit, Überheblichkeit sowie Mangel an Kollegialität. „Alte Seilschaften“ stören das Betriebsklima zusätzlich.

Sogenannte „Sparmaßnahmen“ haben rechtzeitige Investitionen verhindert und dazu geführt, daß manche Abteilungen plötzlich zu teuer produzierten. Personalabbau und Fremdvergabe sind die Folge. Was fehlt, ist die Bereitschaft Verantwortung zu übernehmen.

So kommt es, daß beispielsweise bei der Abnahme von Fremdleistungen mehr Pfusch und Murks vertuscht wird, als weithin bekannt ist.

**Wolfram Michalski,
Kraftwerk,
Rüsselsheim**

Wir haben schon viel optimiert und würden noch vieles verbessern können, wenn man mehr auf uns von der Basis hören würde. Mit dem Qualitäts-Verbesserungsprozeß haben wir ein Instrument, um die Vorstellung der Basis besser darzustellen.

Tatsache aber ist, daß, wenn man sich engagiert, Hinweise gibt und Vorschläge macht und dann immer wieder gegen eine unsichtbare Mauer rennt, man abstumpft und den Dingen ihren Lauf läßt. Nach dem Motto: Man kann ja doch nichts verändern, und gegen „die“ kommt man doch nicht an.

Wir arbeiten alle für Geld, wollen Erfolg und Wohlstand, sichere Arbeitsplätze und stolz auf eine gesunde und dynamische Firma sein. Des-

halb ist es ärgerlich, täglich zu erleben, wie Geld verschwendet wird, weil nicht QVP-gemäß verfahren wird. Man müßte eben auch unsere Anregungen und Tips schnell und zielgerichtet umsetzen. Aber anscheinend kam das vom QVP-Prozeß dafür vorgesehene System nie richtig zum Laufen.

Warum werden in solche Lehrgänge Millionen investiert, Gruppen gebildet, diskutiert, Schuldzuweisungen ausgesprochen, und nach einiger Zeit schläft alles wieder ein?

Es ist bekannt, daß in einigen Fällen durch die konsequente Umsetzung der QVP-Regeln einige 100 000 Mark eingespart wurden. Mir ist ein Fall bekannt, bei dem ein Zulieferer durch die konsequente Anwendung von „Preis der Abweichung“ veranlaßt wurde, seine überhöhten Preise zurückzunehmen – Einsparung: über eine Million pro Jahr. Diesen Erfolg hat sich dann aber jemand anders an seinen Hut geheftet und wurde dafür von seinem Vorgesetzten belobigt. Nach dem Sprichwort: „Der Gaul, der den Hafer verdient, bekommt ihn nicht“.

**Hans-Jörg Jung,
Polsterei,
Rüsselsheim**

Da wir bei Opel überzeugt sind, schon immer Qualität zu produzieren, stellt sich die Frage, was der QVP Neues bringen soll. Im QVP-Kurs wurde klar, daß Qualität nur erreicht werden kann, wenn sie eindeutig definiert ist. Die Gebote für das Qualitätsmanagement müssen bekannt sein und angewendet werden.

Es müssen klare Regeln aufgestellt sein und mit Null-Fehler durchgesetzt werden.

Es bietet sich an, QVP-Regeln zum Beispiel bei Verbesserungsvorschlägen anzuwenden. Die Eisender sollten neben ihrem Vorschlag auch den gewünschten Zustand – ihre Anforderung – nennen. Damit kann der Einsender sehr leicht die Abweichung von seiner Anforderung ermitteln und somit auch den Preis der Abweichung. Das vereinfacht die Bearbeitung der VVs sehr, denn es liegen nachprüfbar Fakten und mit dem Preis der Abweichung sogar eine Prämienbasis vor.

Opel müßte das im QVP geforderte System der Vorbeugung beziehungsweise Korrekturmaßnahmen erheblich verbessern. Als einzelner kann man zwar einiges umsetzen, aber im QVP steckt ja noch viel mehr drin. Es wäre schade, wenn man das nicht nutzen würde.

**Peter Barthel,
Instandhaltung Preßwerk,
Rüsselsheim**

Die Frage, „Was ist mit dem QVP?“, stellen sich tausende QVP-geschulter Mitarbeiter. In den Kursen haben engagierte Trainer dargestellt, wie mit den Regeln und der Philosophie des QVP die Qualität, Wettbewerbsfähigkeit und Unternehmenskultur positiv beeinflusst werden können. Als besonders angenehm wurde

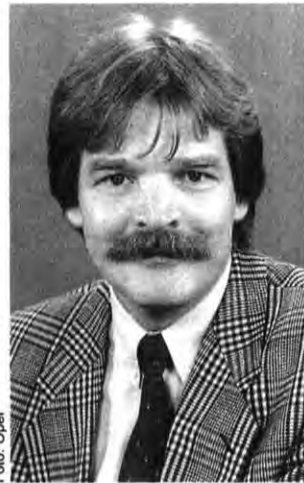
empfundene, daß der QVP subjektive Beurteilungen von Menschen, Dingen und Abläufen nicht zuläßt. Das erste Management-Gebot, Qualität als Übereinstimmung mit den Anforderungen zu definieren, zwingt alle, besonders die Vorgesetzten, klare, eindeutige und meßbare Anforderungen als Ziele und Regeln mit den Betroffenen abzustimmen.

Natürlich ist es für einen Manager angenehmer – bewußt oder unbewußt – Ziele, Verhalten und dergleichen mit allgemeinen Begriffen („kundengerecht“, „kostengünstig“ usw.) zu definieren. Diese Worte klingen gut, man braucht sich keine Gedanken über den Inhalt zu machen und je nach Situation kann man entscheiden, wie man das Verhalten und die Leistung des Mitarbeiters bewertet. Da der QVP nur meßbare Anforderungen zuläßt und interpretierbare Schlagworte ablehnt, ist die QVP-Philosophie für viele unangenehm.

Viele Mitarbeiter sind enttäuscht, weil man doch Veränderungen durch den QVP erwartet hatte. Unter dem Schirm von Quality Network wäre QVP ein sehr konkret umsetzbarer Prozeß, die Wettbewerbsfähigkeit, aber auch die Unternehmenskultur zu verbessern.

**Alfred Fäth,
Fahrzeugmontage-
steuerung,
Rüsselsheim**

Die Veröffentlichungen unter „Briefe an die Opel Post“ sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich das Recht auf Kürzungen vor. Je kürzer Ihr Brief, desto größer die Chance der Veröffentlichung.



Norbert Küpper

Personalwesen

Küpper folgt Harnack

Rüsselsheim. Norbert Küpper wurde jetzt zum Leiter Personalwesen Werke Rüsselsheim ernannt. Er ist damit Nachfolger von Eckhard Harnack, der bereits im Dezember zu General Motors Europa nach Zürich wechselte. Norbert Küpper war zuletzt Leiter Personalabteilung, Standort Rüsselsheim, und berichtet in seiner neuen Funktion an den Direktor der Werke Rüsselsheim, Klaus Rieger. **op**

Die BKK informiert

Beitragsatz gesenkt

Rüsselsheim. Opel-Rentner oder deren Hinterbliebene zahlen seit Januar erst ab einer monatlichen Rente von 168 Mark Beiträge zur Krankenversicherung. Der Beitragsatz für 1991 wurde von 5,8 auf 5,62 Prozent gesenkt. **op**

Leiter Produktionssysteme

NUMMI-erfahren

Eisenach. Bei der Opel-AWE-Pkw-GmbH – so der offizielle Name des Vectra-Montagewerks in Eisenach – hat jetzt David C. Bowman die Leitung Produktionssysteme übernommen. Er berichtet in dieser Funktion direkt an Eisenach-Chef Jürgen Gebhardt. Bowman kommt von der New United Motor Manufacturing Inc. (NUMMI) in Kalifornien, einem Gemeinschaftsunternehmen von Toyota und General Motors, das besonders wegen seiner fortschrittlichen Arbeitsorganisation bekannt wurde. **op**



Team: Dagmar Losert und Ferdi Schenk

33 Jahre im Betriebsrat

Rolf Petry in Pension

Rüsselsheim. Er war das dienstälteste Mitglied des Betriebsrats und trotzdem, oder gerade deshalb Ansprechpartner für Jugendliche und Auszubildende. Jetzt ging Rolf Petry in Pension.

Der 59jährige war der „Verkehrsminister des Betriebs-

rats“, wie dessen Vorsitzender Richard Heller bei der Verabschiedung sagte. Neben seinem Einsatz für den Berufsverkehr kümmerte sich Petry auch um die Schritfführung der Arbeitnehmer-Vertretung. Tausende von Protokollen zeugen davon.

Wegen des Wechsels in den Ruhestand haben sich auch einige Veränderungen im Betriebsrat ergeben. Ferdi Schenk zog in den Betriebsausschuß ein und betreut darin die Ressorts Berufsverkehr und Wohnungsfragen. Zusätzlich wurde er in die Ausschüsse für Bildung, Bauplanung und Wohnungen gewählt. Dagmar Losert ist nun für alle Fragen der Berufsausbildung zuständig. Außerdem wurde sie in den Gesamtbetriebsrat gewählt.

Den bisherigen Betreuungsbereich von Ferdi Schenk übernahm Reiner Lunkenheimer, der neu in den Betriebsrat aufrückte. Weitere Änderungen bei der Arbeitnehmervertretung gab es durch Heinrich Schwerzel, der Ersatzmitglied des Gesamtbetriebsrats wurde, und Heinrich Ruhland, der jetzt freigestellt ist. **fl**



Foto: Hänisch

Abschied nach 20 Jahren

Bochum. Sein Ziel war es immer, Schwerbehinderten das Leben zu erleichtern. Hans Rosenstock (Mitte) bleibt diesem Anspruch seit 1974 treu, als er Vertrauensmann der Schwerbehinderten der Bochumer Werke wurde. Seit 1977 war er dann Gesamtvertrauensmann dieser Mitarbeiter-Gruppe. Jetzt wurde der 61jährige vom Bochumer Betriebsratsvorsitzenden Rolf Breuer (links) und dem Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Richard Heller nach 20 Jahren bei Opel in den Ruhestand verabschiedet. **op**



Abschied: Dr. Walter Schlotfeldt, Rolf Petry, Richard Heller (v.l.)

Opel Post-Report: Herausforderung Umweltschutz

Antriebs-Alternativen für den Verkehr von morgen

Zuckerrohr und Rapsöl

Rüsselsheim. Obwohl das Entwicklungspotential herkömmlicher Antriebssysteme bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, denken die Fachleute der Opel-Vorausentwicklung bereits über zukünftige Antriebs-Alternativen nach. Sie stehen dabei in engem Kontakt zu ihren Kollegen in den Forschungsabteilungen von General Motors. Hier sind in den letzten Jahren bereits mehrere Technologiekonzepte für den Autoverkehr der Zukunft entstanden.

Das jüngste Projekt der gemeinsamen Entwicklungsarbeit ist das Elektroauto Impact, das General Motors in Serie produzieren will. „Der Impact ist ein Technologieträger, der einige zukunftsweisende Details aufweist und erstmals auf die speziellen Anforderungen des Elektroantriebs ausgelegt ist.“

Von den Vorzügen des Impact werden nicht nur E-Mobile profitieren – manche Entwicklungen sind auch für herkömmliche Autos mit Verbrennungsmotor anwendbar“, be-

schreibt Dr. Fritz Indra, Chef der Opel-Vorausentwicklung, das Zukunftsmobil.

Elektrofahrzeuge können sich in den kommenden Jahren zu einer umweltfreundlichen Alternative für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr entwickeln. Karosserie und Antrieb des Impact sind speziell auf die Erfordernisse des Elektrosystems abgestimmt: Der Wagen bringt trotz seiner 32 Bleisäurebatterien nur knapp 1000 kg auf die Waage. Für geringen Energieverbrauch und größtmögliche Reichweite sorgen überdies die vorbildliche Karosserie-Aerodynamik (C_w 0,19) und die rollwiderstandsarmen Reifen, die eine völlige Neuentwicklung sind.

Mit Hilfe zweier Elektromotoren, die zusammen 85 kW/115 PS entwickeln, beschleunigt der Impact in nur 8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Bei einem konstanten Tempo von 90 km/h reicht der Energieinhalt der Batterie



Strom-Linie: Elektroauto Impact von General Motors

rien für eine Fahrtstrecke von rund 190 km aus – im Stadtverkehr erhöht sich dieser Wert auf etwa 200 km.

Trotz dieser beachtlichen Fahrleistungen ist den Opel-Ingenieuren klar, daß Autofahrer beim Umsteigen auf ein Elektrofahrzeug eine ganze Reihe von Komfort- und Mobilitätseinbußen in Kauf nehmen müssen. Größere Strecken lassen sich mit einem solchen Fahrzeug beispielsweise nicht zurücklegen, weil Größe und Kapazität der Antriebsbatterien begrenzt sind. Hier bleiben Autos mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren noch für lange Zeit im Vorteil: Um beispielsweise den Energieinhalt eines Autotanks mit 50 Litern Fassungsvermögen an Bord eines Elektro-Personenwagens zu bringen, wäre eine Batterie mit einem Gewicht von 3,8 Tonnen erforderlich.

Überhaupt hängen die Chancen zukünftiger Antriebsalternativen entscheidend von der Verfügbarkeit, der Sicherheit und der Speicherkapazität der eingesetzten Energie ab. Aus diesem Grund sind auch Autos mit Wasserstoffantrieb noch lange nicht serientauglich. Der sichere Transport dieses Energieträgers an Bord eines Autos wirft nach Ansicht der Rüsselsheimer Vorausentwickler noch eine Reihe von Fragen und Problemen auf. Wegen der großen Schwierigkeiten, Wasserstoff im Auto zu speichern, scheint es sinnvoller zu sein, diese Energie vornehmlich für die Versorgung von Gebäuden oder stationären Anlagen einzusetzen.

Statt dessen bieten sich Alkoholkraftstoffe als Ersatz für Diesel oder Benzin an. Opel und General Motors erforschen auf diesem Gebiet beispielsweise die Einsatztauglichkeit von Methanol und Rapsöl. Und in Brasilien sind bereits seit Jahren GM-Modelle unterwegs, deren Motoren Äthanol konsumieren. Der Spritersatz wird aus Zuckerrohr gewonnen. op



Ideen-Strom: Futuristisches Innenraum-Design des Impact

Technik-Vorstand Dr. Friedrich W. Lohr:

„Große Zukunft“

Rüsselsheim. Zu Umweltschutz und Zukunft der Technik sagt Technik-Vorstand Dr. Friedrich W. Lohr:

„Dem Automobil steht auch weiterhin eine große Zukunft bevor. Prognosen beziffern den Personenwagenbestand in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2010 auf 34,7 bis 35 Millionen Fahrzeuge. Gegenwärtig sind hier etwa 30 Millionen Personenkraftwagen zugelassen.“

Das Automobil garantiert den Menschen die Erhaltung individueller Freiheit und Mobilität. Gleichwohl dürfen diese Vorteile nicht zu Lasten anderer, ebenso lebenswichtiger Erfordernisse gehen. Der Schutz der Umwelt, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die größtmögliche Schonung der Energiereserven stehen deshalb für die Ingenieure der Adam Opel AG bei der Konzeption künftiger

Modelle und deren Antriebsquellen im Vordergrund. Wir werden in Zukunft konsequent weiter Verbesserungen erarbeiten.“

Opel wird deshalb auch weiterhin Autos entwickeln, deren Technik, Design und Funktionalität ein perfektes und harmonisches Gesamtkonzept bilden. Gleichmaßen werden die bisher eingesetzten, umweltschonenden Produktionsverfahren wie die Wasserlacktechnologie, die Abluftreinigung, die Abwässeraufbereitung und der Ersatz von gefährlichen Prozessmaterialien fortgeführt.

Große Anstrengungen werden auch auf dem Gebiet des Recyclings gemacht, um Abfallprodukte wie Lackschlamm, Kunststoffrückstände, Öle und Fette wieder einer Verwendung zuführen zu können.“

Gesetzliche Reglementierungen und strenge Umwelt-



Dr. Friedrich W. Lohr

vorschriften werden den Autobesitzern auch im Jahre 2000 die Freude am Fahren nicht nehmen.“

Wir wollen dieses Gefühl erhalten – mit Modellen, die Fahrspaß vermitteln und zugleich ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit bieten.“



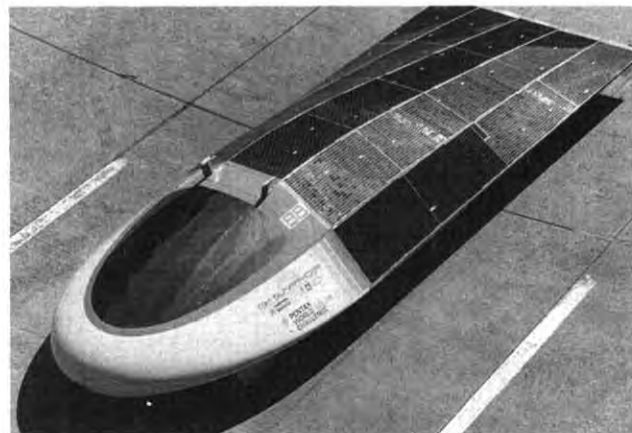
Strom-Tank: Am Netz



Verkehrs-Strom: Freie Fahrt für Abgasfreie



Strom-Fabrik: Motorraum des Elektro-Kadett



Sonnen-Strom: Solar-Rekordfahrzeug Sunraycer

Opel Post-Report: Herausforderung Umweltschutz

Navigationssystem in der Erprobung

Elektronik gegen Staus

Rüsselsheim. Mit Hilfe der modernen Kommunikationstechnik läßt sich der Straßenverkehr flüssiger gestalten. Leitsysteme helfen Staus vermeiden und sparen damit Kraftstoff. Auch an diesen Systemen wird im Technischen Entwicklungszentrum gearbeitet.

Schon seit einigen Jahren beschäftigen sich die Automobilhersteller mit der Frage, wie unser Verkehrssystem als Ganzes zu verbessern ist. Das Ziel der gemeinsamen Anstrengungen ist es, die durch Staus und zähfließenden Verkehr bedingten Umweltbelastungen deutlich zu verringern. Gleichzeitig sollen die neuen Konzepte auch den Energieverbrauch drosseln und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Zu den Entwicklungen der Firmen gehören moderne Kommunikations- und Leitsysteme, die auf den Autobahnen Staus verhindern und in den Innenstädten die Parkplatzsuche erleichtern. Immerhin: Das Bundesministerium für Forschung und Technologie beziffert die durch unnötige Suchfahrten, nicht optimale Streckenwahl und Staus verursachte Verschwendung europaweit auf jährlich rund 40 Milliarden Mark.

Opel beteiligt sich bereits seit 1988 an einem Forschungsprojekt, das den innerstädtischen Straßenverkehr flüssiger gestalten soll: das Leit- und Informationssystem Berlin (LISB). 50 Fahrzeuge Berliner Opelkunden sind gegenwärtig mit der LISB-Technik ausgestattet. Die Autobesitzer beteiligen sich an einem mehrjährigen Großversuch, den das Bonner Forschungsministerium, der Berliner Senat und die Firmen Bosch und Siemens durchführen. Opel unterstützt dieses



Datenfluß: Eingabe des Fahrtziels

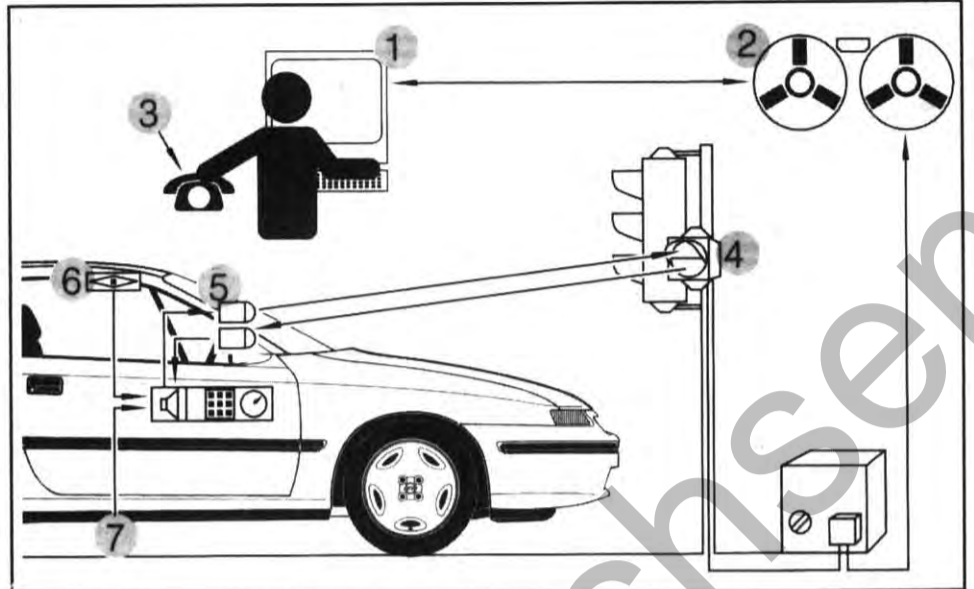


Zentrale: Bordrechner im Kofferraum

zukunftsweisende Projekt finanziell.

Beim LISB-System erfolgt die Verkehrsführung mit Hilfe sogenannter Infrarot-Baken, die an 240 Berliner Ampelanlagen installiert sind. Die Baken sind kombinierte Send- und Empfangsanlagen und stellen per Infrarot-Signal den Kontakt zu den LISB-Testwagen her. Außerdem sind die Ampel-Geräte mit einem System von Verkehrsrechnern verbunden. An Bord der Autos befindet sich ebenfalls ein Infrarot-Gerät (Sender und Empfänger).

Vor Fahrtantritt speichert jeder Autofahrer zunächst das gewünschte Ziel in den Bordcomputer seines Wagens ab und wird anschließend durch das Straßennetz gelotet: Ein Anzeigedisplay an der Armaturentafel weist den Weg und informiert den Fahrer rechtzeitig, wenn er abbiegen muß. An jeder Kreuzung, wo Infrarot-Baken installiert sind, findet ein Informationsaustausch mit dem Verkehrsrechner in der Leitzentrale statt. Blitzschnell vergleicht der Computer das Fahrziel des LISB-Testwagens mit der Verkehrs-



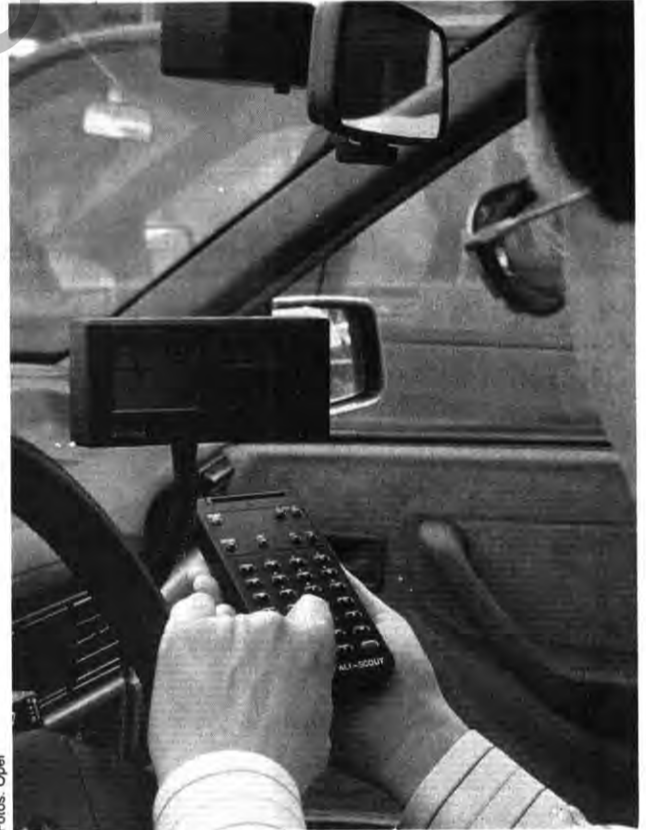
Verkehrslotse: Die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und dem Verkehrsrechner erfolgt beim LISB-System mittels Infrarot-Baken, die an Ampelmasten befestigt sind.

- ① Verkehrsleitzentrale
- ② Verkehrsrechner
- ③ Eingabe kurzfristiger Verkehrsstörungen wie Baustellen oder Straßensperrungen
- ④ Infrarot-Bake mit Send- und Empfangsteil
- ⑤ Infrarot-Antenne mit Send- und Empfangsteil
- ⑥ Magnetfeldsensor
- ⑦ Wegstreckenzähler und Eingabe-Tastatur

belastung auf der jeweiligen Route und errechnet bei Stau sofort Ausweichstrecken.

Auch außerhalb des LISB-Gebietes können Autofahrer die Vorteile des Systems nutzen. Dann übernimmt ein Navigationsrechner an Bord der Testwagen die Zielführung. Er ist mit einem Magnetfeldsensor gekoppelt, der nach dem Prinzip eines Kompasses arbeitet und jeweils die Himmelsrichtung des gewünschten Ziels bestimmt. Ein Pfeil am Anzeigedisplay zeigt an, wo das Ziel liegt. Autofahrer können sich auf diese Weise besser orientieren, müssen jedoch beim Einsetzen des Navigationscomputers auf die automatische Stau-Umleitung verzichten.

Insgesamt 700 Berliner Autofahrerinnen und Autofahrer beteiligen sich an dem Praxistest des neuen Verkehrsloten. Sie haben überwiegend positive Erfahrungen gemacht: 92 Prozent der Teilnehmer nutzen LISB immer oder meistens und wollen auch nach Beendigung des Großversuches nicht auf die elektronische Zielführung verzichten.



Copilot: Fahrhinweise per Display



Sender: Infrarot-Bake



Empfänger: Übertragung ins Auto

Gesamteuropäische Forschung für Verkehrsfluß und Sicherheit

Copdrive für Prometheus

Rüsselsheim. Opel arbeitet seit Ende 1989 an europäischen Forschungsprogramm Prometheus mit. Das zukunftsweisende Projekt soll den Straßenverkehr umweltverträglicher und noch sicherer machen.

Automobilhersteller, Elektronikkonzerne, Hochschulen und Behörden arbeiten gemeinsam an neuen Konzepten für den Straßenverkehr der Zukunft. Das gesamteuropäische Programm trägt den Namen Prometheus. Er steht für die englischen Begriffe „Program for a european traffic with highest efficiency and unprecedented safety“ und beschreibt die Anstrengungen „für einen europäischen Verkehr von höchster Leistungsfähigkeit und bisher unerreichter Sicherheit“.

Nach einer mehrjährigen

Vorbereitungsphase sind die 300 beteiligten Wissenschaftler und Ingenieure jetzt bis zum Jahre 1994 mit der praktischen Erprobung einzelner Prototypen beschäftigt. Diese sogenannte Hauptphase verursacht Investitionskosten in Höhe von rund 800 Millionen Mark – die deutsche Industrie übernimmt 40 Prozent aller Prometheus-Projekte und macht dafür mehr als 210 Millionen Mark locker. Opel ist dem europäischen Forschungsverband gegen Ende 1989 beigetreten und investiert in die Realisierung einzelner Projekte jährlich rund sieben Millionen Mark.

Die Opel-Ingenieure der Abteilung Vorausentwicklung des Technischen Entwicklungszentrums beteiligen sich an insgesamt drei besonders anspruchsvollen Prometheus-Themen. Dazu zählt ein elek-

tronisches System, das eine automatische Abstands- und Geschwindigkeitseinhaltung der Autos sicherstellen soll.

Unter dem Stichwort „Copdrive“ entwickeln die Techniker darüber hinaus Kommunikationssysteme, bei dem sich die Bordrechner der Fahrzeuge bei Spurwechsel-, Überhol- oder Bremsmanövern gegenseitig absprechen und auf diese Weise kritische Situationen vermeiden sollen. So warnt der Computer beispielsweise bei Gegenverkehr vor Überholmanövern.

Das dritte Prometheus-Thema, an dem Opel-Ingenieure beteiligt sind, gilt dem Informationsaustausch zwischen den Fahrzeugen und den Rechnern in den Verkehrsleitzentralen. Das Ziel der Forschungsarbeiten auf diesem Gebiet ist ein überregionales Leitsystem, das sowohl

als auch aktuelle Verkehrsdaten verarbeitet und die Autofahrer ohne Stau zum Ziel führen soll.

Auf diese Weise trägt Prometheus zur weiteren Verringerung des Kraftstoffverbrauches sowie der Abgas- und Geräusch-Emissionen und damit natürlich auch zum Umweltschutz bei. Außerdem dienen die Projekte in besonderem Maße der Verkehrssicherheit. Denn durch den Einsatz moderner Technologien, die eine rechtzeitige Warnung vor Gefahrensituationen ermöglichen, läßt sich ein Großteil der Unfälle verhindern. Berechnungen zeigen, daß sich immerhin bis zu zwei Drittel aller Auffahrtskollisionen vermeiden lassen, wenn die Fahrer nur eine halbe Sekunde früher als bisher gewarnt würden und entsprechend schneller reagieren könnten.

Wie zwei Schuljungen 1953 ein Rennen gewannen

Heiße Kiste

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Hansi Wagner war elf Jahre alt und ging in die erste Klasse der Dürener Realschule. Immer öfter träumte Hansi, er träumte vom Bau einer Seifenkiste. Mit ihm träumten Benno Schwarz und Peter Becker. Doch bei Peter Becker nahm der Traum von der Seifenkiste schon fast Gestalt an. Ohne das Wissen der Eltern hatte er bei Opel die Mappe mit Bautips und den Achs- und Rädersatz für seinen Seifenkisten-Traumrennwagen bestellt.

Gestern waren die bestellten Teile angekommen. Doch Vater Becker hatte seinem Sprößling kurzer Hand jede weitere Aktivität auf dem Seifenkistensektor untersagt. Ganz geknickt kam Peter am nächsten Morgen in die Schule. „Könnt Ihr das Zeug brauchen? Ich verkaufe es Euch“, fragte er Hansi und Benno.

Als Hansi nach der Schule mit den Seifenkistenteilen nach Hause kam, war auch Vater Wagner zunächst nicht sehr begeistert, ließ sich aber bald von dem Enthusiasmus seines Sohnes mitreißen. Er war ja schließlich Tischler, und der Bau eines solchen Wägelchens konnte ihm ja keine Schwierigkeiten ma-

die die Jungen je gesehen hatten. Peter allerdings sah sie nicht so oft, denn seine Eltern achteten streng darauf, daß sich ihr Sohn mehr mit seinen schulischen Leistungen als mit solchem kindischen Unsinn beschäftigte.

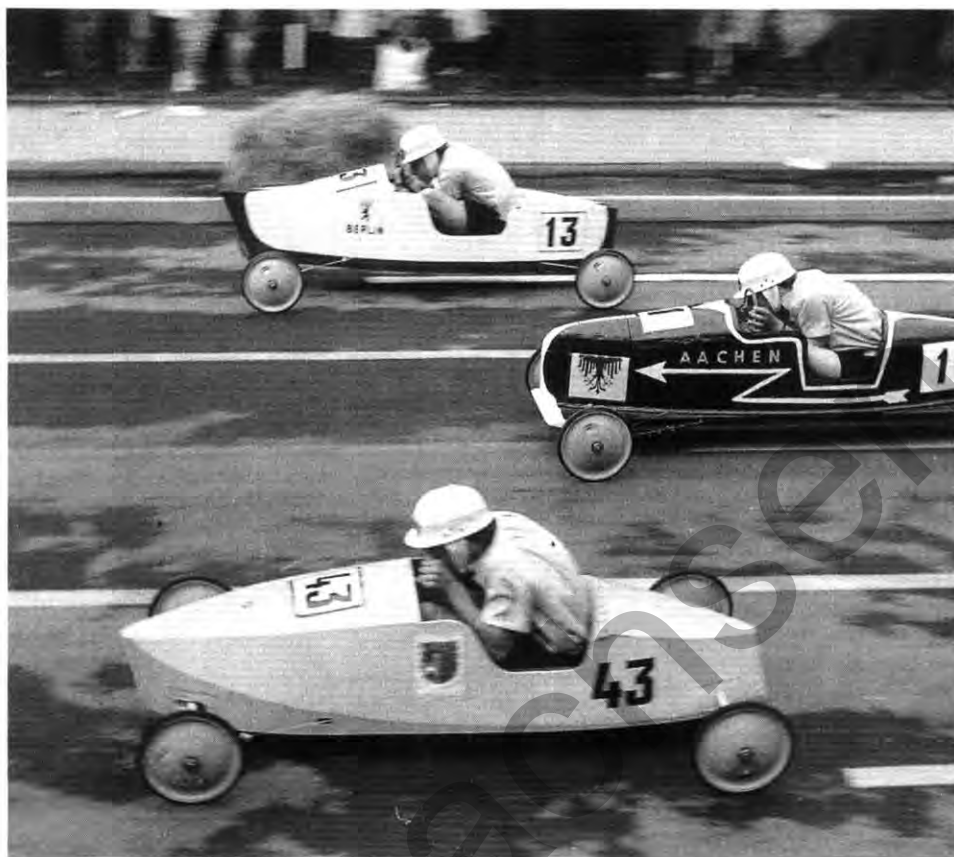
Wunderschön glänzte der Renner in feurigem „Ferrari-Rot“, denn Vater Wagner hatte es sich nicht nehmen lassen, die Sperrholzbeplankung der Karosserie, die die Jungen mehr oder weniger geschickt bepinselt hatten, nachträglich noch mehrmals zu schleifen, zu grundieren und zu lackieren. Wie ein Formel-I-Rennwagen wirkte die rote Kiste.

Glücklich zogen die drei Freunde mit ihrem Prachtstück zu einer abschüssigen Straße am Stadtrand von Düren, zur Probefahrt. Premiere für Mensch und Technik. Hansi fuhr als erster, sauste ein wenig schlingernd über das Kopfsteinpflaster, die anderen rannten hinterher. Erst in der Kurve, beim Schlosser Waldner, brachte er sein Fahrzeug zum Stehen. „Damit gewinnen wir“, rief er den ankeuchenden Jungen zu. „Alles ganz prima, nur die Lenkung ist viel zu locker.“ Es zeigte

sich bei weiteren Probefahrten, daß doch hier und da noch einiges an der Seifenkiste zu verbessern war.

Die Sommerferien hatten angefangen, und der Termin des Rennens in Aachen rückte immer näher. Längst hatte Hansi Wagner sich und den Rennwagen angemeldet. Doch immer noch gab es kleine Probleme, die Spornbremse taugte nichts. Endlich aber konstruierte Vater Wagner, ein klein wenig regelwidrig, ein neues, wirksames Bremsensystem. Noch ein paar Probelaufe, dann war alles klar zum Rennen.

An einem schönen Samstag Anfang August war es soweit. Bennos Vater hatte sich bereit erklärt, die Jungen samt Seifenkiste mit seinem schon etwas betagten Opel Blitz, mit dem er sonst Obst und Gemüse für sein Geschäft vom Großmarkt holte, nach Aachen zum Rennen zu fahren. Später, selbstverständlich nach dem Sieg, wollte er sie auch wieder abholen. Morgens in aller Frühe ging es los. Das Rennen startete zwar erst am frühen Nachmittag, aber es waren ja immerhin 84 junge Rennfahrer gemeldet, und die Seifen-



Raketentart: Tollkühne Männer in rasenden Kisten

kisten mußten alle noch vorher überprüft werden.

Um halb acht erreichte der Opel Blitz den Ort des Geschehens. Im Aachener Nord-Westen war die Kupferstraße abgesperrt worden, überall wehten Fahnen, Fahnen der jungen Bundesrepublik, der Stadt, des ADAC und von Opel.

Lautsprecherdurchsagen schallten über den Rennplatz. Oben am Belvedere war das „Fahrerlager“. Es waren schon fast alle Jungen mit ihren bunten Seifenkisten da. Die meisten hatten auch schon ihren Renn dress bekommen: gelbes Hemd und schwarze Kniehose.

Hansi und seine Freunde staunten allerdings nicht schlecht, als sie zwei etwa zwölf Jahre alte Mädchen mit lässig unter den Arm geklemmten Rennhelmen über den Kiesweg zur Organisationsleitung schlendern sahen. Da mußten sie nun auch hin, zur Endabnahme der Seifenkiste. Ängstlich wurde der rote Flitzer zu den Inspektoren des „Deutschen Seifenkisten Derbys“ geschoben. Die wogen, maßen, rüttelten, klopfen hier, klopfen da. Endlich – Hansi fällt ein Stein vom Herzen: „Alles in Ordnung, dann viel Glück!“, sagten die strengen Prüfer. Sie gaben ihm die Startnummer 64 und den Rennanzug nebst Helm.

Punkt ein Uhr rief der Laut-



Inspektion: Kein Start ohne gründliche Prüfung

sprecher die Wagen an den Start. Musik spielte, die Teilnehmer aber waren erstaunlich still: äußerste Konzentration vor dem großen Augenblick.

Gestartet wurde immer zu dritt. Die drei Seifenkisten standen auf einer schrägen Rampe, jeweils durch eine Klappe festgehalten. „Achtung! Fertig! Los!“ Die Klappen auf den Ablaufbahnen fielen, und die Seifenkisten sausen los auf die 320 Meter lange Rennpiste. Nummer 4 geht

über die Ziellinie, dann Nummer 16, Nummer 35 folgt als letzte. Die Reihenfolge des Starts hatte das Los entschieden. Bei der neunten Startwellen war die Nummer 64 endlich mit dabei.

Mit klopfendem Herzen schob Hansi seinen Renner auf die Rampe, seine Freunde halfen. „Los!“ Wagen 9, 79 und die 64 rollen abwärts. Nummer 9 scheint unschlagbar, aber sein Fahrer bremst etwas zu früh. Hansi Wagner rollt als erster durchs Ziel, dicht gefolgt von der 79. Mein Gott, ging das schnell. „27 Sekunden“, sagte der Mann mit der Stoppuhr gerade in dem Augenblick, als Benno und Peter angelaufen kamen. Noch aber war nichts entschieden; vor der Gesamtwertung waren noch viele Läufe abzuwarten.

Endlich, es war schon nach fünf, rief der Lautsprecher die drei Besten zur Siegerehrung. „Felicitas Bacher, 24 Sekunden.“ Tatsächlich, eines der Mädchen hatte gewonnen. Hansi konnte kaum glauben, was er da hörte. Wieder rief der Lautsprecher: „Hans Werner Wagner, 27 Sekunden!“ Hansi stutzte: das war ja er! Sie hatten seinen vollständigen Namen gerufen. Er rannte los, die Freunde voller Begeisterung hinterher.

Abends, wieder zuhause, konnte er seinen Eltern glücklich den Pokal zeigen: „2. Platz, Seifenkisten Derby, Vorentscheidung Aachen.“ Auf der Urkunde stand unter anderem: „Hans Werner Wagner ist berechtigt, am Rennen des ADAC-Gaus Nord-Rhein in Köln teilzunehmen (Kosten trägt der Veranstalter).“



Ziellinie: Nach 320 Metern ist das Rennen vorbei

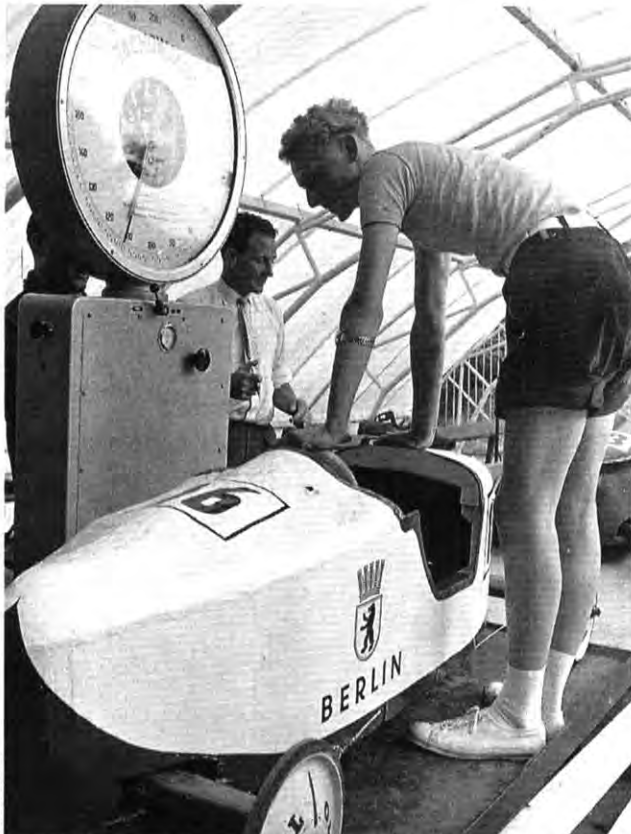
chen. Aber nein, er durfte nur helfen, so stand es in den Regeln, bauen mußten die Jungen alleine.

Schon recht schnell nahm das Gefährt erste Formen an. Das Holzgerüst erinnerte fast an eine Rakete. So furchtbar viel mußte beachtet werden, denn alles mußte den Vorschriften entsprechen, besonders das Gewicht. Der Renner durfte mit seinem jugendlichen Fahrer nicht schwerer als 112,5 Kilogramm sein, sollte aber auch nicht wesentlich leichter sein, da ihm ja sonst die nötige Schwungmasse gefehlt hätte, er wäre dann zu langsam gewesen. Da war auch noch die Sicherheit; die Bremse mußte wirksam funktionieren, die Seifenkiste durfte keine gefährlichen Ecken und Kanten haben. Das alles stand in der Opel-Bauvorschrift. Stimmte irgend etwas nicht, wiesen die Inspektoren der „Rennleitung“ Fahrzeug und Fahrer erbarungslos zurück.

Nach einigen Wochen war in einer Ecke der Wagner'schen Werkstatt deutlich zu erkennen: Dort steht eine Seifenkiste. Es war die schönste,



Handarbeit: Vorschriftsmäßiger Seifenkistenbau



Wiegestation: 112,5 Kilo zulässiges Gesamtgewicht

Vor der neuen Motorsportsaison

Vorsichtiger Optimismus

Rüsselsheim. Mit total 581 000 Zuschauern, was bei elf Veranstaltungen einem durchschnittlichen Besuch von fast 53 000 Menschen entspricht, legte die vorjährige Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) ein Rekordergebnis vor. Gar so strahlend war, aus mancherlei Gründen, die Bilanz des Hauses Opel innerhalb dieser attraktiven Konkurrenz nicht (vgl. Opel Post 11/90). Doch das soll sich in der bevorstehenden Saison, die an Ostern (31. März) traditionell im belgischen Zolder („Bergischer Löwe“) beginnt, ändern.

„Nach allem, was wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt wissen und bei Testfahrten gesehen haben, wollen wir zumindest weiter vorn landen als im Vorjahr“, kleidet Karl Mauer seine Erwartungen in vorsichtig formulierten Optimismus, „alles andere wäre eine Riesentäuschung“. Seine Zuversicht stützt der Opel-Motorsportchef vor allem darauf, daß der neue Renn-Omega 3000 24V Evolution 500 die

künftig von Jägermeister gesponsert, auf Achse sein. Hinter dem Lenkrad wird, wie gehabt, Peter Oberndorfer sitzen. Nicht mehr mit von der Partie ist Markus Oestreich, der kündigte und ausstieg.

Einen der beiden Omega Evo 500 bei Eggenberger wird mit Klaus Niedzwiedz gleichfalls ein bewährter Opelilot steuern, mit Alain Ferté wird aber auch ein Neuzugang begrüßt. Der Franzose ist seit 1977 im Motorsport aktiv und verzeichnete seither eine Fülle von Titeln und Siegen in den verschiedensten Wettbewerben auf nationaler wie internationaler Ebene.

Irmscher wird „fallweise“ (Mauer) ein zweites Auto bei jenen Rennen aufbieten, die dem Omega mit seinem langen Radstand „liegen“; also Kurse, wo es „viel geradeaus läuft“. Ein Fahrer dafür ist noch nicht benannt. Denkbar ist, so Mauer, „Spielertrainer“ Volker Strycek.

Die Partnerschaft mit Eggenberger und die Verpflichtung von Ferté gehören, so Karl Mauer, ebenso zu seiner persönlichen Philosophie wie zur Strategie von Opel, das Engagement des Unternehmens, allzumal an der populären DTM, „etwas zu internationalisieren“.

Bei aller - dosierten - Zuversicht, was das Abschneiden der Omega Evo 500 angeht, rechnet Motorsportchef Mauer (42) generell mit einem verbissenen Fight um jeden Zähler und jede Platzierung: „Es wird die härteste DTM, die es je gab. Das Niveau, auf dem alle Teams operieren,



Formel 3: „Mit Sicherheit werden wir vorne mitfahren“

einschließlich der privaten und werksnahen, war noch nie so hoch. Das gilt gleichermaßen für die Technik wie für das Umfeld. Es wird daher nach meiner Überzeugung schwerer als je zuvor, an der Spitze mitzufahren.“

Die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft ist naturgemäß nicht das einzige Feld, auf dem sich Opel behaupten will. Mit zwei Werksteams beteiligt man sich beispielsweise an der Formel 3: Mit Schübel, der mit einem Schweizer Team fusioniert. Als Fahrer unter Vertrag stehen Wolfgang Kaufmann (Molsberg/Westerwald) und Jacques Isler (Schweiz); vorwiegend in ihrer Schweizer Heimat, vereinzelt aber auch in Deutschland, wird überdies mit Yolanda Surer die Frau des früheren Formel-1-Piloten Marc Surer die Schübel-Farben vertreten.

Neu ist auch das WTS-Team aus Stuttgart, das gleichfalls zwei Autos in die Rennen schicken wird. Fahrer sind der

Heilbronner Frank Krämer, der Ende 1989 erstmals einen Formel-3-Wagen mit Opel-Motor pilotierte, und Nachwuchshoffnung Markus Liesner (München).

„Mit Sicherheit werden wir, wie im Vorjahr, vorne mitfahren“, ist Karl Mauer überzeugt. Zurückgeschraubt (auf Null) werden in diesem Jahr die Rallye-Aktivitäten. Der Hauptgrund dafür ist, so Mauer: „Der Kadett ist nicht mehr das Auto, das für Siege notwendig ist.“ Sprich: es fehlt vorrangig der Allradantrieb, der wiederum einen Turbomotor bedingt. Mauer: „Der Kadett ist von Haus aus sehr gut und wird in der Rallye-Konkurrenz mit seinem Zweiliter-Saugmotor unter Wert geschlagen“. Allradantrieb in der Rallye eines Tages auch bei Opel? Mauer: „Im Rahmen der Produktstrategie möchte ich das, mit aller Vorsicht, nicht ausschließen.“

Fortgeführt wird auch 1991 der Opel-Sportpokal zur Unterstützung des Breitensports (Mauer: „Darauf sind wir sehr stolz“) sowie, jetzt im vierten Jahr, Opel-Lotus-Challenge mit der Deutschen und einigen weiteren Nationalen Meisterschaften. Erstmals wurde die Veranstaltung auch von Brasilien übernommen.

Angesichts von erfolgreichen „Jungfächsen“, die über diesen Wettbewerb und die Formel 3 in die Formel 3000 aufstiegen, sind Beleg für das Lob von Motorsportchef Karl Mauer für die Opel-Lotus-Challenge: Sie ist dabei, sich als klassische Nachwuchsförderung zu etablieren.“ wifr

Kein Trainerwechsel

Doppelspiel mit Martina

New York. Die Tennisfans dürfen sich auf eine Attraktion freuen: Bei den US Open in New York (25. August bis 8. September) wird Steffi Graf gemeinsam mit Martina Navratilova im Doppel antreten.

Wie die Amerikanerin in einem Interview mit dem Magazin „Sports“ erklärte, habe sie die Brühlerin zunächst nur angerufen, um sich nach ihrem Befinden zu erkundigen. „Ich wollte sie dann gar nicht fragen, ob sie mit mir spielen möchte, denn ich hatte Angst, daß sie Nein sagen würde; und dann hat sie zugesagt“, freut sich die 34jährige auf den Auftritt mit der Weltranglisten-Ersten.

Zugleich bezog die neunmalige Wimbledon-Siegerin Stellung zu gelegentlichen Angriffen in Deutschland auf Steffi Graf (21). „Hört doch auf, sie zu quälen“, meinte die gebürtige Tschechoslowakin, die vor allem Vater Peter Graf verantwortlich für vereinzelt zutage getretene Verunsicherungen der blonden Badenerin im zurückliegenden Jahr macht. Martina Navratilova gibt ihrer Doppelpartnerin in spe den Rat, zu ihrem Vater „auf Distanz“ zu gehen.

Hoeneß vor Lemke

Laut einer von der Fachzeitschrift „kicker“ erstellten Analyse nimmt Uli Hoeneß vom FC Bayern München in einer Rangliste der Manager der Fußball-Bundesliga den ersten Platz ein. Hoeneß, der dieses Amt beim deutschen Rekordmeister 1979 als 27jähriger übernahm und seither an sieben nationalen Titeln gewinnen und drei Pokalsiege betriebligt war, erhielt vom „kicker“ eine Durchschnittsnote von 1,7; im einzelnen wurden ihm folgende „Zensuren“ verliehen: Fußball-Fachwissen: gut, Kompetenz im Verein: gut, kaufmännisches Wissen: gut, Verhandlungsgeschick: sehr gut, PR-Arbeit für den Verein: gut, Ansehen bei den Profis: sehr gut und Verhältnis zum Trainer: gut. Auf die Plätze hinter Hoeneß kamen Willi Lemke von Werder Bremen (Durchschnittsnote 1,9) und Udo Lattek vom 1. FC Köln (2,0). wifr



Motorsportchef Karl Mauer

aerodynamischen Hilfsmittel hat, die die Autos verschiedener Wettbewerber schon früher hatten: ein geänderter Frontspoiler, ein ausfahrbarer Heckspoiler, der den notwendigen Abtrieb produziert, leichte Kotflügelverbreiterungen und um ein Zoll breitere Reifen (von zehn auf elf).

Den Wettstreit um DTM-Punkte aufnehmen wird Opel heuer mit drei Werksteams: neben Irmscher (Remshalden) und Schübel (Schwarzenbruck) jetzt zusätzlich mit dem Team Eggenberger aus der Schweiz. Irmscher (Sponsor ATS wie bisher) wird permanent mit einem Auto an den Start gehen, als dessen Pilot mit Franz Engstler ein neues Gesicht bei Opel auftaucht. „Er ist mit seinen 26 Jahren ein junger, gleichwohl erfahrener Mann“, charakterisiert Mauer den Bäckermeister und Betriebswirt aus Wiggensbach/Allgäu, der 1982 in den Rennsport einstieg und als seinen bislang größten Erfolg den Gewinn der Deutschen Meisterschaft 1989 in der Formel 3B zu Buche stehen hat. Ebenfalls ständig mit einem Wagen wird Schübel,



Power: Mit dem Omega Evolution 500 in die nächste DTM

Verträge beim Rekordmeister verlängert

Elfter Pokalgewinn

Düsseldorf. „Wir haben das beste Dreierteam in Deutschland“, freute sich Trainer Mario Amizic, nachdem Borussia Düsseldorf mit einem 5:2 gegen den ATSV Saarbrücken bereits zum elften Mal den Pokal des Deutschen Tischtennis-Bundes (DTTB) gewonnen hatte.

Allerdings mußte der 14malige Rekordmeister in der mit 1400 Zuschauern ausverkauften Pirmasenser Wasgauhalle erst einen 0:2-Rückstand wettmachen, ehe der dann doch noch klare Triumph sichergestellt war. Jörg Roßkopf (gegen Chen) und Stefan Fetzner (gegen Podpinka) hatten überraschend die Auftakteinzel verloren, mit Siegen

gegen Hong (zum 1:2) und Podpinka (zum 4:2) glättete jedoch Thierry Cabrera vorübergehend aufkommende Sorgenfalten.

„Da zeigte sich, daß mit Düsseldorf die homogenste Mannschaft verdient gewann“, meinte dann auch später DTTB-Präsident Hans Wilhelm Gäb, früher selbst an einigen großen Erfolgen der Düsseldorfener beteiligt. „Wir waren erstmals in einem Finale in der Favoritenrolle, mit diesem Druck mußten wir erst einmal fertig werden“, meinte „Speedy“ Fetzner nach der Siegerehrung.

Immerhin hatte der 22jährige nach seinem verlorenen ersten Spiel mit zwei Erfolgen (gegen Chen und Hong) maßgeblich zum Gesamtsieg bei-

getragen, zu dem Roßkopf den fünften Zähler (gegen Hong) beigesteuert hatte.

Mit dem Pokalgewinn hat sich die Borussia zugleich für den nächsten Europacup-Wettbewerb der Landesmeister qualifiziert. Dabei sind auch weiterhin die Doppelpartner Fetzner und Roßkopf, denn beide verlängerten ihren Vertrag beim Bundesliga-Spitzenreiter bis zum 30. Juni 1993, und erklärten danach unisono: „Die Bedingungen in Düsseldorf sind fast optimal und werden in den nächsten Monaten weiter verbessert. Wir fühlen uns hier wohl, warum sollten wir da wechseln?“

Mit der Nationalmannschaft feierten die Borussen-Ausgangsgeschichte Roßkopf und



Duell: Packender Zweikampf zwischen Ballartisten

Fetzner ein weiteres Erfolgserlebnis. Denn beide waren mit zusammen fünf Punkten maßgeblich am 6 : 1-Sieg der Auswahl des Deutschen Tischtennis-Bundes über Jugoslawien beteiligt, mit dem das DTTB-Team in die Endspiele der Europaliga-Superdivision gegen Schweden einzog.

DTTB-Chef Gäb nach dem überzeugenden Auftritt vor 2500 Zuschauern in der Karls-

ruher Europahalle: „Dieser Erfolg ist wichtiger als die EM-Silbermedaille der Herren in Göteborg. Denn aus unserem vorsichtigen Versuch, in die europäische Spitze vorzudringen, ist Kontinuität geworden.“ Den Grundstein zum Einzug ins Finale hatten Roßkopf, Fetzner und Olga Nemes (Dülmen) im Halbfinal-Hinspiel in Požarevac gelegt, wo sie mit 4 : 3 die Oberhand behalten hatten. wifr

Derweil beendete der so herb gescholtene Vater Graf alle Spekulationen um einen Trainerwechsel: „Pavel Slozil ist und bleibt der Coach. Das Thema stand überhaupt nicht zur Diskussion.“ Allerdings werde er sich wieder verstärker in die Trainingsarbeit einbeziehen: „Aber das ist kein Mißtrauensvotum gegenüber Pavel. Ich sehe von außen einfach mehr als jemand, der auf dem Court steht.“

Für die neue Saison habe man „hart gearbeitet“ und „gewisse Dinge umgestellt“, gab Peter Graf (49) überdies preis, der künftig auf eine unverkrampftere Einstellung im Training, wechselnde Sparringspartner und ein variables Spiel von Steffi setzt. Durch ihren „extremen Ehrgeiz“ habe sie zuvor zuviel Kraft im Training verloren, und diese Verbissenheit gelte es nun abzubauen.

Bei den Australian Open präsentierte sich denn auch eine „neue“ Steffi Graf; neu war nicht nur die Frisur, sondern auch ihr lockeres Auftreten. Das zurückliegende Jahr wolle sie „so schnell wie möglich vergessen“, und für die Zukunft hat sich die Badenerin vorgenommen: „Ich möchte mich nicht nur noch quälen müssen.“ Was allerdings nicht heißt, daß der „Gräfin“ der Ehrgeiz abhanden gekommen ist. Beileibe nicht. Daß sie „nicht ewig die Nummer eins“ sein kann, das weiß sie selbst. Doch ein Sturz vom Tennis-Thron, auf dem sie seit dem 16. August 1987 sitzt, würde zugleich für sie bedeuten: „Damit wäre wieder ein Ansporn da.“ Zunächst muß die zweimalige Wimbledon-Siegerin freilich erst einmal gestürzt werden, und das wird sie nicht kampflös über sich ergehen lassen. „Sein bestes Tennis spielt man erst, wenn man dazu geputscht wird“, läßt sie die nachdrängenden Sabatini, Seles und Fernandez wissen. Bestes Tennis: darunter versteht Steffi auch eine weitere Perfektionierung ihrer Spielweise, wobei sie fürs erste „mit einer guten Topspin-Rückhand schon zufrieden“ wäre. Ansonsten wünscht sich die 21jährige vor allem, daß sie 1991 „ein bißchen gesünder“ bleibt, als dies im Vorjahr der Fall war. wifr

Spendensammlung ergab 334 000 Mark

Opel hilft Rußland

Rüsselsheim. In der Sowjetunion hungern und frieren die Menschen. Rasche Hilfe tut not. Von Opel kommen über 330 000 Mark. 133 000 davon spendeten Mitarbeiter, der andere Teil kommt vom Unternehmen.

Im Dezember schwärmten Betriebsräte aus, um in ihren Bereichen für das notleidende Volk im Osten zu sammeln. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. In Rüsselsheim kamen 103 000 Mark zusammen, und die Pfälzer spendeten über 17 000 Mark. Den

Rest teilen sich Bochum, Dudenhofen und Berlin.

An der Ruhr engagierten sich zahlreiche Mitarbeiter auch privat bei der Hilfe für Rußland. In vielen Städten des Reviers starteten Hilfskonvois Richtung Osten. Und in Langendreer kamen 750 Mark zusammen, als Mitarbeiter der Mechanischen Werkstatt in der Chassiswerk-Instandhaltung die Kaffeekasse plünderten und ein Geburtstagsgeschenk in Spendengeld umwandelten.

Die Dreimillion wurde nun zu gleichen Teilen an Rotes

Kreuz, Arbeiterwohlfahrt und die Hilfsorganisation Care übergeben. Bei der Scheckübergabe im K 40 würdigten der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes und der Gesamtbetriebsratsvorsitzende Richard Heller die Hilfsbereitschaft der Belegschaft. „Die Bevölkerung in Deutschland hat nicht vergessen, wie wichtig Hilfe in schwerer Zeit ist“, sagte Hughes. Und Heller bekräftigte, wie wichtig es sei, die Reformbewegung in der Sowjetunion zu unterstützen und damit auch einen Beitrag zum Frieden zu leisten. **op**



Hilfsorganisationen: Scheckübergabe in der Endmontage K 40

Foto: Eisert



Calibra für Landgrebe

Rüsselsheim. Sie ist bekannt als Klärchen aus der Serie „Heimat“, als „Flammierte Frau“, und jüngst war sie die Partnerin von Götz George in dem TV-Krimi „Die Katze“. Gudrun Landgrebe. Jetzt übernahm die sympathische Schauspielerin in Rüsselsheim ihren ersten Calibra. Gudrun Landgrebe ist „eingefleischte“ Opel-Fahrerin – bislang gehörte ihr ein Kadett. Ihren Calibra wählte sie in Schwarz, mit Klimaanlage, Automatik und dem flotten Zweiliter-115-PS-Triebwerk. **op**

Foto: Fuchs

Umweltminister zu Besuch

Umweltverträgliche Lackier-Technik

Eisenach/Rüsselsheim. Über den Stand der Planung für das neue Opel-Werk in Eisenach informierte sich der Umweltminister des Landes Thüringen, Hartmut Sieckmann, auf dem künftigen Werksgelände. Karlheinz Jährling, Leitung Werksanlagen bei Opel, erläuterte die Technik der dort geplanten Lackiererei, die deutlich niedrigere Grenzwerte ermöglicht, als der Gesetzgeber vor-

schreibt. Konventionelle Grundlacke werden in Eisenach zum Beispiel durch wasserverdünnbare ersetzt, die den Anteil organischer Lösemittel von rund 60 bis auf fünf Prozent reduzieren. Selbst Basis-Metallic-Lacke kommen auf diese Weise mit einem Minimum an Lösemitteln aus. So setzt Opel mit dem neuen Werk Maßstäbe für eine umweltverträgliche Automobil-Produktion. **op**



Foto: Gehmann

Autogrammstunde: Unterschriften auf der Motorhaube

Besonderer Calibra

Signiertes Einzelstück

Rüsselsheim. Wenn ein Mitarbeiter den Bereich oder gar das Werk wechselt, unterschreiben die Kollegen meist eine mit guten Wünschen versehene Karte. So etwas erschien Gerard Planche zu wenig. Er ließ sich seinen Calibra signieren, bevor er Rüsselsheim Richtung Zürich verließ.

Der Mitarbeiter aus der Produktion der Endmontage

tage K 40 bestellte sich vor dem Wechsel noch ein blaues Sportcoupé und bat jeden, der daran mitgearbeitet hatte, um seinen Namenszug auf der Haube. Die unterschied sich von der serienmäßigen Version: Der schützende Klarlack war noch nicht aufgetragen. Er kam erst später darüber. So wurden die Unterschriften zur bleibenden Erinnerung. **op**

Kalender ausgezeichnet

Neue Sicht

Stuttgart. Der diesjährige Opel-Kalender mit dem Titel „Reflections Europe“, wurde mit dem 22. Kodak-Fotokalender-Preis ausgezeichnet. Auch im vergangenen Jahr war ein Kalender des Unternehmens unter den Preisträgern. Insgesamt 872 Einsendungen kamen in den Wettbewerb, der jährlich im Rahmen der Stuttgarter Kalenderschau ausgetragen wird und in Fachkreisen als Gradmesser für fotografische Qualität und innovative Bildgestaltung gilt. Die Fachjury bewertete insbesondere Kalender, „die fotografisch aus neuer Sicht gestaltet wurden“. **op**

Vortrag

Thema Türkei

Rüsselsheim. Unter dem Titel „Arbeits- und Lebenssituation in der westlichen Türkei“ findet am 7. März in der Rüsselsheimer Stadtbücherei ein Vortrag statt, den Hans R. Kilian halten wird. Kilian hat die Leitung der Personalkoordination für Opel in der Türkei und erläutert das Vortragsthema am Beispiel des Opel-Werkes in Torbali. **op**



Foto: Seibert

Kulenkampff in Rüsselsheim

Rüsselsheim. Langjährige Fans kennen ihn vom Quiz „Einer wird gewinnen“ und von den „Nachtgedanken“ der ARD. Vor allem aber ist Hans Joachim Ku-

lenkampff Schauspieler. Und deshalb nutzte er ein Gast-Spiel am Rüsselsheimer Stadttheater zu einem Gastspiel im Werk. Beim Rundgang durch das

Karosseriewerk K 130 wurden Autogrammwünsche an ihn herangetragen. Außerdem zog „Kuli“ die Testfahrer für die erste Etappe der Trooper-World-Tour. **op**

Opel Post-Preisausschreiben

Blitz zu gewinnen

Rüsselsheim. Große Chance für die Freunde von Modellautos: Die Opel Post verlost zehn Opel Blitz. Das besonders gelungene Exemplar im Eisenbahn-Maßstab HO des früheren Lastwagens aus der Rüsselsheimer Autofabrik hat die renommierte Modellbaufirma Brekina gerade vorgestellt.

Wer einen davon haben möchte, schickt eine Postkarte bis spätestens 22. Februar (Poststempel/Einsendeschluß) an:

Redaktion Opel Post
Stichwort: Blitz
Postfach 17 10
6090 Rüsselsheim

Das Los entscheidet über die zehn Gewinner. Es gelten nur Karten, die uns auf dem normalen Postweg er-

reichen. Persönliche Abgabe oder Werkspost sind ebenso ausgeschlossen wie der Rechtsweg.



Foto: Eisert

Preis: Blitz-Modell von Brekina

Für Selbstabholer

Poster gratis

Rüsselsheim. Die Schnittzeichnungen des Opel-Magazins „start“ sind nicht nur bei den Abonnenten der Zeitschrift sehr beliebt, sie werden auch von Mitarbeitern immer wieder nachgefragt. Rund tausend Poster, deren Druckvorlage die italienischen Spezialisten Bruno und Giulio Betti zeichneten, liegen jetzt bei der Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation (Sanitätsstation I) für Interessenten bereit. Selbstverständlich gratis. Die Motive: der exklusive „Moonlight-Roadster“, von dem 1932 in Rüsselsheim insgesamt nur 51 Stück gebaut wurden, und der Opel-Rennwagen von 1913, der schon damals über eine ausgefeilte Vierventiltechnik verfügte. **op**