

Die Zeitung für
die Mitarbeiter der
Adam Opel AG

Opel Post



Lob und Tadel bei ersten Umfrageergebnissen

Das gefällt den Mitarbeitern

Rüsselsheim. Rund vier Stunden dauerte die Ergebnis-Präsentation der Mitarbeiterbefragung. Dabei stellte Gerd Markus, Geschäftsführer des mit der Befragung beauftragten Instituts, nur einen Ausschnitt der riesigen Datenfülle vor.

Genügend Daten immerhin für einen kritischen Gedankenaustausch zwischen den anwesenden Mitgliedern der Arbeitsgruppe Mitarbeiterbefragung und des Quality Network Councils der Adam Opel

AG. Opel-Chef Louis R. Hughes entschied noch während der Präsentation, daß die Arbeitsgruppe hart am Thema bleiben und Empfehlungen für das weitere Vorgehen erarbeiten solle.

Fast drei Viertel aller Mitarbeiter nennen das Einkommen und die Sozialleistungen beziehungsweise „Opel als Arbeitgeber“ als das, was ihnen am Unternehmen besonders gut gefällt. Immerhin ein Viertel der Mitarbeiter beantwortet die Gegenfrage „Was gefällt nicht so gut am Unter-

nehmen Opel?“ mit „die Arbeitsbedingungen“. In dieser Rangliste folgen die Unternehmensorganisation und das Betriebsklima mit 16 beziehungsweise 13 Prozent.

Die Eigenschaften, die die Mitarbeiter mit Opel verbinden, sind überwiegend positiv. Die große Mehrheit nennt die Merkmale „erfolgreich“, „angesehen“, „selbstbewußt“ oder „attraktiv“.

In der nächsten Ausgabe der Opel Post geht es um das Thema „Zufriedenheit mit der eigenen Tätigkeit“. ds



Foto: Opel

Astra in Genf der Mittelpunkt

Genf. Gleiches Scheinwerferlicht und heiße Musik setzten den Astra auf dem Genfer Automobilsalon in Szene. Besonderer Anziehungspunkt der Mes-

se am Genfer See: die Stufenheck-Version, die in Kürze auf dem hiesigen Markt in den Verkauf geht. Neben dem Astra, von dem seit Produktionsanlauf europä-

weit bereits über 400 000 Einheiten bestellt oder zugelassen wurden, war Opel mit der gesamten Modellpalette vertreten (siehe auch Bericht Seite 4). ds

Höchstprämien in Kaiserslautern

Für VV: Zweimal 100 000 Mark

Kaiserslautern. Gleich zwei pfiffige Verbesserungsvorschläge hat das Werk Kaiserslautern nun mit der Höchstprämie von je 100 000 Mark belohnt.

Die eine erhielt Michael Lenhart, der in der Zylinderkopffertigung arbeitet, für ei-

nen Vorschlag, der Ausschleiß und Nacharbeit an den 16- und 24-Ventil-Zylinderköpfen erheblich reduziert und damit rund 340 000 Mark einspart. Die zweiten 100 000 Mark teilen sich Bernd Wagner, Johannes Stilgenbauer und Rudolf Oeser aus der Qualitätssicherung. Sie erreichen mit ih-

rem Vorschlag zu einer Materialumstellung bei der Montage des Wassereinlaßstutzens am Motor eine deutliche Qualitätsverbesserung. Das Kaiserslauterner Werk spart mit ihrem Verbesserungsvorschlag rund 350 000 Mark pro Jahr ein. Vom VV-Wesen profitieren alle. fu

In eigener Sache

Anzeigenservice kommt gut an

Rüsselsheim. In dieser Ausgabe der Opel Post finden sich fast 4000 Kleinanzeigen, mehr als je zuvor in der Geschichte der Werkszeitung. Allein die hohe Zahl zeigt, welcher Beliebtheit sich der Anzeigenservice unter den Mitarbeitern erfreut.

Auch die Umstellung auf das vereinfachte Abgabeverfahren für den Coupon via Bundespost hat dem keinen Abbruch getan. Im Gegenteil: Offensichtlich nahmen über den Postweg noch mehr Werksangehörige den Service in Anspruch, als zuvor mittels Werkspostumschlag.

Klar, daß die Umstellung des Annahmeverfahrens auch Probleme gebracht hat. So ist ein rundes Dutzend Kleinan-

zeigen schlicht verlorengegangen. Und eine Reihe von Lesern verstand die Neuregelung nicht oder störte sich an der einen Mark für Porto. Die überwältigende Mehrheit der Opel Post-Leser aber stellte sich auf die neuen Gegebenheiten ein und hatte Verständnis dafür, daß beispielsweise die Werkspost dadurch entlastet wird.

Und viele Mitarbeiter aus der Produktion freuten sich sogar, daß sie sich jetzt keine Werkspostumschläge mehr besorgen müssen. Überhaupt hat sich dieser Leserkreis insgesamt bislang stets besonders kollegial an unsere Anzeigen-Bedingungen gehalten. Herzlichen Dank dafür.

Ihr Opel Post-Team

Bestnoten in Bochum

Vierfach gut

Bochum. Mit der Gesamtnote „Sehr gut“ haben in Bochum vier von insgesamt 108 Azubis ihre Abschlußprüfung bestanden. Andreas Hensel, Kesim Saban und Frank Stefanski belegten als Industrie-elektroniker Produktionstechnik, Christian Lindgraf als Energieelektroniker Betriebs-technik Bestnoten. pra

In dieser Ausgabe

Konferenz: Betriebsräte aus acht Ländern bei Opel Seite 2

Qualitätssicherung: Das Beispiel Astra Seite 3

Technik: Twin – Ein Auto für morgen Seite 4

Unterhaltung: Mit Leonhard Reinirksen über die erste Autobahn Seite 5

Jubilare und Personalien Seite 6

Sport: Interview mit Eric Jellen Seite 7

Abwechslung: Kantine bietet Internationales Seite 8

Anzeigen Seite 9-24



Gewinner (v.l.): Stilgenbauer, Wagner, Oeser, Lenhart, Ohse, Häuck



Bochum. Erstmals gab es in Bochum eine Quality-Network-Veranstaltung nur für Auszubildende. Ausbilder, Vertreter der Personalabteilung und der Betriebsrat informierten dabei über den Prozeß. Breiten Raum nahm auch der Kontinuierliche Verbesserungs-Prozeß (KVP) ein. hm



20 Jahre Sibirien

Rüsselsheim. Wenn Stepan Savochkin seinen Opel in die Werkstatt bringen will, muß er erst einige tausend Kilometer fahren. Zuletzt hat er den 20 Jahre alten Rekord im Herbst 1990 zum Service gebracht – ins Rüsselsheimer Werk (Opel Post 10/90). Die Werkstatttour dauerte fast vier Monate, denn Savochkin lebt auf Kamtschatka im äußersten Osten Rußlands. Erst jetzt erreichte uns ein Agenturfoto, das den Opel-Besitzer mit seinem Enkel vor einem der noch tätigen Vulkane seiner Heimat zeigt. flo

Foto: TASS

GM-Betriebsräte im Opel-Forum

Gemeinsam handeln

Rüsselsheim. Ende Februar fand erstmals eine Konferenz der Arbeitnehmervertreter aller General Motors-Betriebe in Europa statt. Delegierte aus acht europäischen Ländern trafen sich zur Tagung im Opel-Forum.

„Ziel dieser Konferenz ist es, unsere Vorstellungen und Forderungen zu einer gemein-

samen Arbeitnehmerpolitik im europäischen GM-Verband zu diskutieren und zu entwickeln“, begrüßte Rudi Müller, stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Adam Opel AG, seine in- und ausländischen Kollegen. Diese vertraten die Standorte Antwerpen (Belgien), Aspern (Österreich), Azambuja (Portugal), Bochum, Eisenach, Elsmere Port und Luton (Groß-

britannien), Kaiserslautern, Rüsselsheim, Trollhättan (Schweden), Uusikaupunki (Finnland) und Zaragoza (Spanien).

Die Aufforderung zu gemeinsamem Handeln war auch Leitmotiv des Einführungsreferates von Betriebsratschef Richard Heller. Im Rahmen einer europäischer werdenden Gewerkschaftspolitik forderte er einen verbes-

serten Informationsaustausch, die Abstimmung gemeinsamer Ziele und Vorgehensweisen sowie gemeinsame, europaweite Regelungen. Zentrale Fragen, die in einem zusammengewachsenen Europa zur Regelung anstünden, seien zum Beispiel die Arbeitszeitgestaltung, die Forderung nach Qualifizierung oder die Verwendung von Plandaten und Kapazitätszuweisungen.

„Aus vielerlei Gründen können und wollen wir einen weiteren Produktivitätsschub im Automobilbau nicht verhindern“, sagte Richard Heller und fügte hinzu: „Niemand kann aber so tun, als ließe sich diese Entwicklung ohne Probleme meistern.“ Angesichts eines härter werdenden Wettbewerbs in der Automobilindustrie sei „eine motivier-



Begrüßung: Richard Heller mit Teilnehmern

te Belegschaft, die unter humanen Arbeitsbedingungen und sozialer Absicherung ihre Kreativität einbringt und damit zum Erfolg des Unternehmens beiträgt“, der Schlüssel zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit.

Im Rahmen einer internen Diskussion tauschten die Delegierten ihre unterschiedlichen Erfahrungen zu Themen wie Arbeitszeitsysteme, Arbeitsorganisation/Team-Konzepte oder Organisation der Interessenvertretung aus. ds



Konferenz: Betriebsräte aus acht Ländern Europas trafen sich in Rüsselsheim



Foto: Geßmann

Rüsselsheim. Der wahrscheinlich größte Gießharz-Transformator Europas tut nun im Kraftwerk M 21 Dienst. Mit bis zu 18 Megawatt Leistung versorgt er fast 20 Prozent des Werkes mit Strom. Transport und Einbau des rund 37 Tonnen schweren Geräts waren Maßarbeit. Allein für den Weg vom Hersteller in Regensburg nach Rüsselsheim war ein ganzer Tag erforderlich. op

Abschlußprüfungen

Gute Noten für Azubis

Kaiserslautern. Gute Zeugnisse für die Berufsausbildung bei Opel in Kaiserslautern. Die insgesamt 32 Mädchen und Jungen, die in diesen Tagen ihre dreieinhalbjährige Ausbildungszeit als Industriemechaniker, Werkzeugmechaniker, Energieanlageelektroniker und Zerspanungsmechaniker beendet haben, schnitten bei der Abschlußprüfung der Industrie- und Handelskammer gut ab. Über zwei Dritteln der Pfälzer Opel-Azubis bestätigte die Industrie- und Handelskammer sehr gute oder gute Fertigkeiten. Durch die Abschlußprüfung durchgefallen ist niemand. Alle Jungfacharbeiter wurden in ein Arbeitsverhältnis übernommen. fu

Drei Fragen an Günter Andreae

Sicherheit geht vor

Rüsselsheim. In diesem Monat beginnt das „Europäische Jahr der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz“. Die Opel Post sprach mit dem Koordinator für Arbeitssicherheit, Günter Andreae.

Opel Post: Welche Schwerpunkte setzen Ihre Experten in den Standorten im Jahr der Arbeitssicherheit?

Andreae: In jedem Opel-Standort gibt es Bereiche, in denen es unverhältnismäßig viele Unfälle gibt. Diese bedeuten für uns Schwerpunkte in unserer Arbeit. Gemeinsam mit den Betriebsleitungen und den Betriebsräten werden wir daran arbeiten, die Unfallursachen zu beseitigen. Für uns in Rüsselsheim ist der Gerippbau einer dieser Bereiche. In Bochum ist es der Rohbau. Auch werden in allen Werken die Bemühungen der zur Verbesserung der Unfallsituation in den Preßwerken eingesetzten gemeinsamen Arbeitsgruppe fortgesetzt.

Opel Post: Wie hat sich die Arbeitssicherheit bei Opel in den Werken und im Industrie-Vergleich entwickelt?

Andreae: Wenn man Arbeitssicherheit an der Zahl der Betriebsunfälle mißt, so konnten wir bei Opel Anfang der 80er Jahre erhebliche Fortschritte verzeichnen. Seit etwa 1988 stagnieren die Zahlen, 1989 gab es sogar einen



Sicherheit für Bochum: Klaus O. Enderle

Rückschlag. Im letzten Jahr konnten sich Kaiserslautern erheblich und Bochum deutlich verbessern, während Rüsselsheim einen leichten Anstieg der Unfallzahlen hinnehmen mußte. Im Industrie-Vergleich der Metallindustrie liegen wir mit den Unfallzahlen wesentlich unter dem Durchschnitt. Opel hat nach unserer Einschätzung seine Möglichkeiten noch lange nicht ausgeschöpft, um noch niedrigere Unfallzahlen zu erreichen. Dies zeigen die Ergebnisse der Mitbewerber.

Opel Post: Was kann jeder einzelne Mitarbeiter zur Ver-



Pfälzer Sicherheits-Chef: Günter Hertel

besserung der Arbeitssicherheit beitragen?

Andreae: In der Tat muß jeder einzelne Mitarbeiter, ganz gleich, welche Aufgabe er im Unternehmen erfüllt, im Rahmen seiner Aufgaben seinen Beitrag leisten. Die Beseitigung von Unfallgefahren, die Kenntnis der noch verbliebenen Gefahren und die bewußte sichere Ausführung der Arbeit sind die Voraussetzungen. Vor kurzem sagte ein Sicherheitsbeauftragter im Gespräch: „Wir haben erst gewonnen, wenn jeder sein eigenes Sicherheitsbeauftragter ist.“ op

Fertigungsgruppen nicht alleine lassen

Patenschaften für die Teams

Kaiserslautern. Auch im Werk Kaiserslautern geben die bisherigen Ergebnisse der Gruppenarbeit Anlaß zu Optimismus. Durch abwechslungsreichere Tätigkeiten nimmt vor allem die Zufriedenheit mit dem eigenen Arbeitsplatz zu.

Trotzdem klagen Mitarbeiter in den Teams zuweilen noch über zu wenig Möglichkeiten, den Führungskräften des Werkes ihre Wünsche, Probleme und Anliegen verständlich zu machen. „Wir da unten – die da oben“ heißt es leider noch allzu oft in der Produktion.

Das soll nun anders werden. In Form von Gruppenpatenschaften wollen seit Beginn dieses Monats die Führungskräfte des Werkes Kaiserslautern, seien sie aus der Fertigung, der Logistik, dem Einkauf oder der Finanz- und Personalabteilung, noch bestehende Vorurteile auf beiden Seiten abbauen und das

Verständnis und Zusammengehörigkeitsgefühl fördern.

Sei es beim spontanen Besuch einer Patengruppe (insgesamt betreut jeder Pate im Schnitt zwischen fünf und sechs Teams) oder bei der regelmäßigen Teilnahme an einem Gruppengespräch, lernt der Pate die Probleme seiner Gruppe besser kennen und kann das Team mit dem ein oder anderen guten Rat unterstützen. Natürlich kann kein Pate alle Probleme seiner Gruppe lösen, aber im Sinne von Hilfe zur Selbsthilfe bestimmt wichtige Tipps, Informationen und Problemlösungsvorschläge geben. Vor allen Dingen zeigen die zur Zeit 25 Paten mit ihrer Anwesenheit, daß sich auch die Führungskräfte in Kaiserslautern mit dem Fertigungsgruppenkonzept identifizieren und zusammen mit den Frauen und Männern in der Produktion engagiert an der Zukunft des Werkes arbeiten. fu



Arbeitssicherheit vor Ort: Günter Andreae (links) spricht über Handschuhe

Opel Post

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

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

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

Redaktionsassistentin: Irene Lukas
Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Praschma (Bochum), Heidi Adam, Hans Jürgen Fuchs (Kaiserslautern)

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

Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Red. Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Telefon 0 61 42/66-40 57, -38 98, Telefax 0 61 42/61 598

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

Qualitätssicherung beim Astra

Es begann am Design-Modell

Rüsselsheim. Mit dem neuen Astra läuft das bisher größte Fertigungsprojekt bei Opel: Aus fünf Werken rollen stündlich 225 Astra-Modelle von den Montagebändern.

Und jedes Fahrzeug muß den hohen Qualitätsansprü-

chen genügen, die für alle Produktionsstätten festgelegt sind. „Qualität beginnt bereits am Design-Modell und bei der Teilzeichnung, sagt Leo Lachnik, Chef der Zentral-Werkstätten Qualitätssicherung (ZQS). „Schon hier müssen wir darauf achten, daß Toleranzvorgaben der Produkt-

entwicklung und Konstruktion notwendig und auch tatsächlich herstellbar sind.“

Zum Beispiel müssen Flächen- und Fugengpassungen vom Kotflügel zur Vordertür technisch umsetzbar sein. Insgesamt 91 ZQS-Mitarbeiter bauen Kontrolleinrichtungen, messen und prüfen die Qualität der Einzelteile. Dabei behalten sie die tatsächlichen Produktionsgegebenheiten im Auge. Vor allem ein für alle Produktionsstätten gültiges Spann- und Meßkonzept ist wichtig, denn nur 50 Prozent der neuen Werkzeuge und Zusammenbaueinrichtungen werden in den Zentral-Werkstätten Rüsselsheim und in den Werken Bochum und Kaiserslautern hergestellt.

Ebenso viele Werkzeuge und Schweißmaschinen produzieren auswärtige Firmen im In- und Ausland. Lachnik:

„Nur wenn alle Kontrolleure mit einem genormten Meßkonzept arbeiten, können wir sicher gehen, daß mit teilweise unterschiedlichen Einrichtungen in den verschiedenen europäischen Opel- und GM-Werken einheitliche Passungsqualität erzielt wird.“

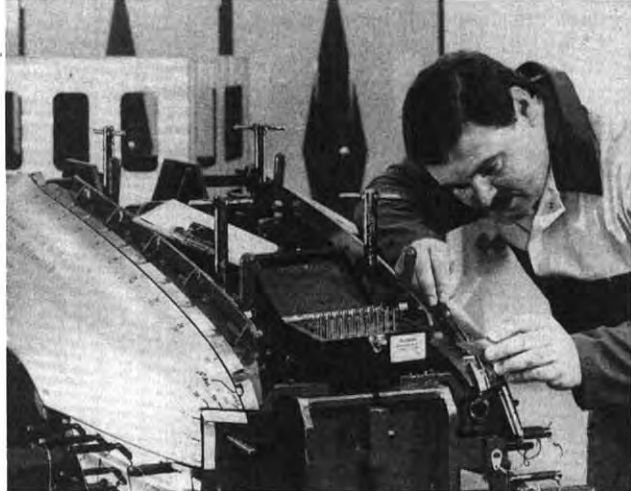
med



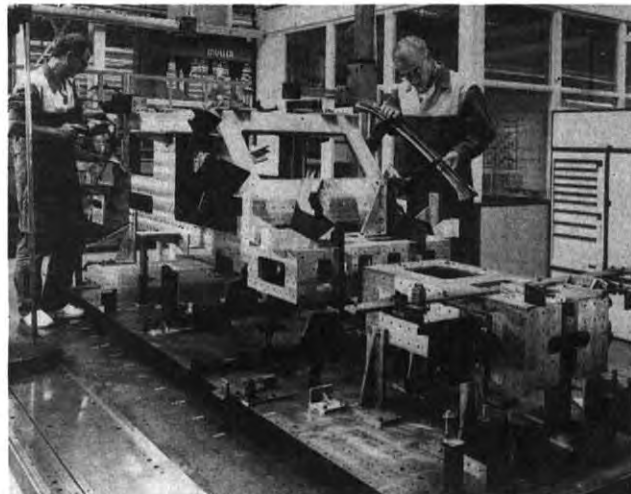
Leo Lachnik



Auswertung: Ein Meßbericht wird besprochen



Passung: Ein Astra-Kotflügel in der Kontrollvorrichtung



Messung: Karosserie-Preßteile werden geprüft



Kontrolle: Optische Geräte prüfen Chassis-Teile



Vorbereitung: Ein erster Astra soll entstehen

Juniorfirma:

Propeller AG in neuen Räumen

Rüsselsheim. Mitte vergangenen Monats ist die Juniorfirma Propeller AG in das Gebäude N40, Bau A, umgezogen. Derzeit gibt es noch keine eigene Telefonverbindung. In drin-

genden Fällen ist die Propeller AG unter der Telefonnummer 21 62 zu erreichen – sie bittet allerdings darum, eventuelle Bestellungen per Werkspost zu schicken.

op

Freizeit-Bildung

Englisch fürs Büro

Rüsselsheim. Fünf Teilnehmer eines Kurses der Abteilung Berufliche Bildung in der Freizeit können sich bei Besprechungen, Diskussionen und Präsentationen besser auf Englisch verständigen. Thomas Berenz, Andrea Dindorf, Jürgen von der

Loh, Michael Messmer und Karl-Heinz Zürl schlossen ihn mit einer Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) ab. Unser Foto zeigt Kursteilnehmer mit ihrem Lehrer Karl-Heinz Bundrück. Interessenten erhalten Auskunft unter Telefon 40 94.

op



Foto: Eisert

Rüsselsheim. Es ist schon gute Tradition, daß sich zum Abschluß der Pilotproduktion eines neuen Mo-

dells die Beteiligten an der Pilotlinie treffen. Jetzt verließ der letzte Astra Stufenheck diesen Bereich. TEZ-

Vorstand Peter Hanenberger (links) wurde dabei von Dieter Bechtel, Chef der Pilotlinie, informiert.

op



Foto: Lorek

Wechselbare Module für Benzin und Strom im Opel Twin

Tauschgeschäft

Rüsselsheim/Genf. Auf dem Genfer Automobilsalon stellt Opel in diesem Jahr ein völlig neues Konzept für einen Kompakwagen von übermorgen vor. Der Twin, ein Modell der Corsa-Klasse, zeichnet sich durch ein neuartiges Karosserie- und Antriebskonzept aus. Es ermöglicht wahlweise Benzin- oder Elektroantrieb.

Motor, Getriebe und Hinterachse des Wagens bilden eine Einheit, die sich je nach Einsatzzweck auswechseln läßt. Zu dem Antriebsmodul, das im Heckbereich des Twin Platz findet, gehören auch der Kraftstofftank oder die Batterien der Elektromotoren.

Der Austausch der Antriebseinheit ist mit Hilfe besonderer Schnellverbindungen binnen weniger Minuten möglich. Besitzer des Twin steuern dazu den nächstgelegenen Opel-Händler an, der ihnen das gewünschte Heckmodul vermietet. So steht für den Überlandverkehr ein moderner Dreizylinder-Ottomotor zur Verfügung, der aus 0,8 Liter Hubraum 34 PS entwickelt. Für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr läßt er sich gegen ein Elektro-Modul mit zwei Radnaben-Motoren à 14 PS austauschen.

Die Unterbringung aller Antriebsaggregate im Heck ermöglicht die Abkehr von der bei Personewagen üblichen Sitzanordnung nach dem Prinzip 2 plus 3. Statt vorne links nimmt der Fahrer im Twin auf einem mittig angeordneten Einzelsitz Platz, während im Fond drei weitere Passagiere sitzen können. In der Mitte sitzt der Fahrer am sichersten. Außerdem gibt es keine Rechts- und Linkslenkerversionen mehr. Die Sitz-



Aussicht: So stellen sich die Opel-Ingenieure das Auto der Zukunft vor

position bietet sowohl bei Seitenkollisionen als auch bei Frontal-Unfällen, die in der Mehrzahl seitlich versetzt verlaufen, den besten Unfallschutz.

Außer Motor und Getriebe sind bei dem Forschungsfahrzeug auch sämtliche Nebenaggregate im Heckbereich angeordnet. Dadurch reduziert sich nicht nur das Innenraumgeräusch, auch die Aufheizung des Wagens durch Katalysator und Abgasanlage wird weitgehend verhindert. Große Fensterflächen und schmale Dachpfosten sorgen für eine ausgezeichnete Rundumsicht und vermitteln den Passagieren zugleich ein großzügiges Raumgefühl. Der Kofferraum des Forschungsfahrzeugs be-

findet sich oberhalb des Antriebsmoduls und faßt rund 300 Liter.

Dank der separat umklappbaren Rücksitze läßt sich das Volumen auf bis zu 500 Liter vergrößern.

Trotz ihres großzügigen Raumangebots mißt die Karosserie des Twin in der Länge nur rund 3,40 Meter und ist damit gut 25 Zentimeter kürzer als die des Corsa. Während die Breite der Konzeptstudie mit 1,63 Meter gegenüber dem Corsa (1,53 Meter) um etwa 15 Zentimeter größer ausfällt, liegt der Twin in der Höhe um rund sieben Zentimeter (1,42 Meter) zu.

Für Karosserie und Chassis des Forschungswagens haben die Opel-Ingenieure aus-

schließlich Leichtmaterialien ausgewählt. Auf diese Weise wollen sie das Leergewicht eines benzinbetriebenen Kleinwagens von derzeit etwa 770 Kilogramm auf 540 Kilogramm reduzieren. Für die Elektroversion des Twin peilen die Techniker inklusive der Antriebsbatterien ein Fahrzeuggewicht von etwa 740 Kilogramm an.

Karosserie, Motor und Getriebegehäuse des Twin werden komplett aus Leichtmetall gefertigt. Spezielle Aluminiumlegierungen kommen darüber hinaus im Chassisbereich zum Einsatz, während die Ingenieure für bestimmte Fahrwerksteile erstmals auch die Verwendung kohlefaserverstärkter Kunststoffe vorgezogen haben.

Weder das neue Fahrzeugkonzept noch die konsequente Leichtbauweise gehen zu Lasten der passiven Sicherheit. Im Gegenteil: Die Opel ist überzeugt, mit dem Twin alle derzeitigen und künftigen Crash-Vorschriften zu erfüllen.

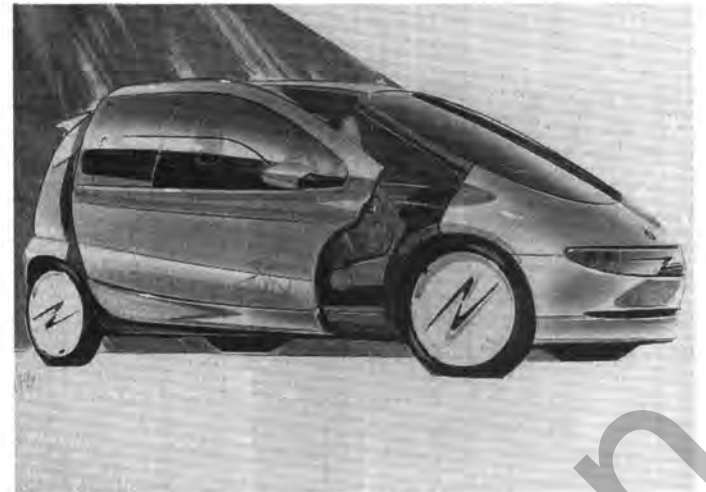
Für ein hohes Maß an aktiver Sicherheit sorgen die Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse, das elektronisch gesteuerte Antiblockier-Bremssystem sowie die Traktionskontrolle ETC (Electronic Traction Control), die Opel bereits serienmäßig im Astra GSI 16V anbietet.

Die Gürtelreifen (125/80 R 17) des Twin haben dank spezieller Laufflächenstruktur und neuartiger Gummimischung bis zu 30 Prozent geringeren Rollwiderstand und sind leichter als herkömmliche Pneu.

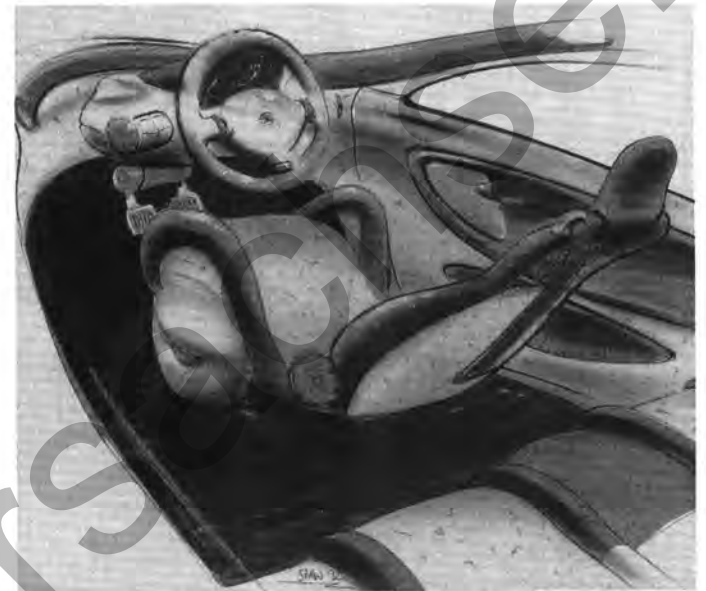
Dank des hohen Motorenwirkungsgrads, der günstigen Aerodynamik, des geringen Fahrzeuggewichts und der reduzierten Rollreibung begnügt sich die Benzin-Version des Konzept-Fahrzeugs

Konzept-Fahrzeugs selbst im Stadtverkehr mit nur 3,7 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer. Der Twin unterbietet damit den Cityverbrauch des Corsa 1.2i um 54 Prozent. Bei einem Tankinhalt von 20 Liter beträgt die durchschnittliche Reichweite des Twin rund 570 Kilometer.

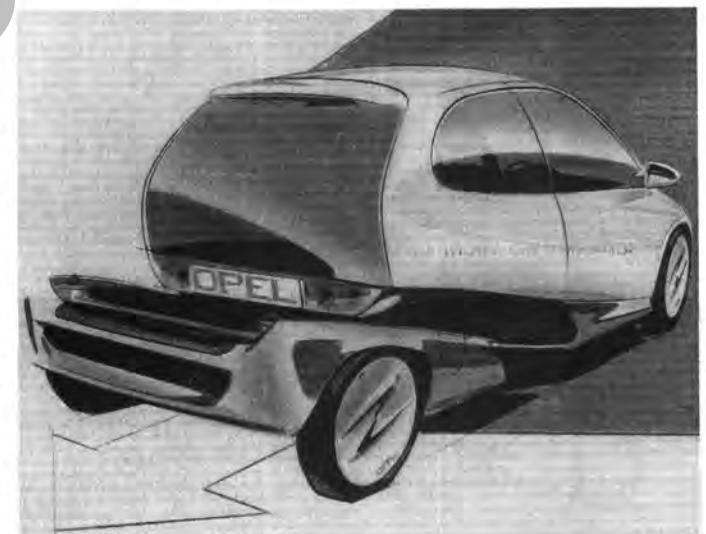
Technische Besonderheiten sind auch die Kupplung und das Getriebe des Forschungsfahrzeugs. So beabsichtigen die Opel-Ingenieure, im Twin ein kompaktes Sechsgang-Stirnradgetriebe mit automatischer Schaltung einzusetzen. Die Gangwahl erfolgt über ein hydraulisch-elektro-



Schiebetür: Problemloser Einstieg



Neuheit: Der Twin-Fahrer sitzt in der Mitte



Modultauch: Antriebseinheit im Heck



Studie: Erstes Twin-Modell

nisches Schaltsystem. Diese Getriebesteuerung entlastet den Fahrer und hilft, den Motor stets im jeweils verbrauchsgünstigsten Drehzahlbereich zu betreiben. Pfiffig ist auch das Elektro-Modul. Jeder der beiden 10 kW/14 PS starken Radnaben-Motoren ist ohne Getriebe über eine konstante Übersetzung von 7:1 direkt an das jeweilige Hinterrad angekoppelt.

Der Elektro-Twin beschleunigt in sieben Sekunden von 0 auf 50 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 120 km/h. Das Kernstück des Elektro-Moduls ist die 250 Kilogramm schwere neuartige Hochenergiebatterie auf Lithium-Kohlenstoff-Basis. Ihre Energiedichte liegt bei etwa 200 Wattstunden pro Liter und ist damit fast doppelt so groß wie die bisherigen Batteriesysteme. Die Lithium-

Kohlenstoff-Batterie ermöglicht eine Aufladezeit von nur zwei Stunden. Die Energie reicht dann für rund 250 Kilometer.

Im Cockpit des Konzept-Fahrzeugs steht ein modernes Leit- und Informationssystem zur Verfügung. Als weitere Besonderheit ist für den Twin ein „intelligenter Copilot“ geplant. Dieses System beobachtet mit einer im Dachbereich installierten Videokamera das Verkehrsgeschehen vor, neben und hinter dem Forschungsfahrzeug. In kritischen Situationen – beispielsweise bei zu geringem Sicherheitsabstand – greift die Elektronik aktiv in die Fahrzeugsteuerung ein und bremst oder lenkt. Bei Dunkelheit informiert eine Infrarotkamera den Fahrer per Monitor über das Verkehrsgeschehen vor seinem Wagen. **op**

Corsa Eco 3

Sparsamkeit serienmäßig

Rüsselsheim/Genf. Einen weiteren Einblick in die aktuellen Forschungsarbeiten zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs gibt Opel mit dem Prototyp Eco 3. Er basiert auf dem Corsa mit dem 1,5-Liter-Turbodieselmotor und verbraucht nur 4 Liter je 100 Kilometer (Euromix).

Für den Eco 3 haben die Opel-Ingenieure das moderne Turbodiesel-Triebwerk weiterentwickelt, die Achs- und Getriebeübersetzung verändert sowie auf besonders rollwiderstandsarme Gürtelreifen zurückgegriffen. Darüber hinaus ermöglichen aerodynamische

Karosserie-Modifikationen eine Verringerung des Luftwiderstandsbeiwertes (c_w -Wert)

auf 0,33. Alles in allem ist der Eco 3 eine überaus sparsame Sache. **op**



Sparsame: Corsa Eco 3



Sparteknik: Optimierte Turbo-Technik unter der Haube

1932 begann ein neues Zeitalter beim Straßenbau

Mit Willi Walldorf über die erste Autobahn

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Für den jungen Maschinen-schlosser Willi Walldorf war der 23. Juli 1932 ein großer Tag. Am Morgen kam seine Frau ganz aufgeregt in die kleine Werkstatt ihres Mannes gelaufen: „Willi, ich glaube, wir haben geerbt, da sind zwei Briefe aus der Schweiz gekommen. Das eine ist die Todesanzeige von Großonkel Walti, und da ist auch noch ein Brief von einem Züricher Notar.“ Elisabeth Walldorf war ganz aufgeregt. „Ach, das wird sicher nichts Wichtiges sein“, sagte Willi, „den Schweizer Onkel Walti hab ich doch noch nie bewußt gesehen. Ich weiß nur, daß er mein Pate war.“

Doch seine Frau hatte den Brief schon mit zitternden Händen aufgerissen, und der enthielt neben einem langen und umständlichen Schreiben des Notars einen Scheck der Winterthurer Kantonsbank – er war über 15 000 Schweizer Franken ausgestellt. Als Empfänger stand darauf geschrieben: Herr Wilhelm Walldorf. Natürlich war der Jubel der beiden jungen Eheleute groß, 15 000 Franken waren damals ja auch ein ungeheures Vermögen für einen Handwerker, der wie so viele 1932 arbeitslos war und sich mit seiner kleinen Schlosserwerkstatt mehr schlecht als recht über Wasser hielt.

Wunderschöner Sechszylinder

Eines Abends am Küchentisch zeigte der Willi seiner Elisabeth eine Zeitungsannonnce vom Opelhaus Städter in Hennef: „Du, Elisabeth, die bei Opel, die verkaufen einen wunderschönen Sechszylinder für nur 3300 Mark, das wäre doch etwas für uns.“ Von der anderen Seite des Küchentisches kam jedoch nur: „Willi, Du spinnst. Was sollen wir denn mit einem Auto?“ „Na ja, ich dachte ja nur, für die Werkstatt und so.“ Der Willi wechselte schnell das Thema.

Am nächsten Morgen fuhr Willi Walldorf mit seinem klapprigen DKW Leichtmotorrad weg. Er hatte seiner Frau gesagt, er müsse zu einem Kunden, zum Mittagessen könnte er wohl nicht kommen. Endlich, es begann schon dunkel zu werden und Elisabeth hatte schon begonnen, sich um ihren Willi Sorgen zu machen, da ertönte vor der Hofeinfahrt des Hauses mehr-



Markante Schnauze: Opel 1,8 von 1932

mals eine sonore Autohupe. Als Elisabeth aus dem Küchenfenster sah, war sie vor Verblüffung und Ärger sprachlos. Draußen stand ein glänzender bordeauxroter Wagen. Riesengroß erschien er ihr, und am Steuer, da saß ihr Willi.

Sie rannte auf die Straße. „Willi, sag' jetzt nicht, daß du den Wagen gekauft hast. Du bringst das Ding sofort wieder zurück.“ Eigentlich nur um den neugierigen Blicken der Nachbarn zu entgehen, stieg Elisabeth Walldorf zu ihrem Mann in den Wagen, der dann, beschleunigt durch seinen 32 PS starken Sechszylindermotor, sanft wegschnurrte.

Es ist zu verstehen, daß in den folgenden Tagen bei den Walldorfs der Hausseggen immer noch etwas schief hing. Der Willi war ja auch im Moment kaum zu ertragen. Er redete von nichts anderem als

von seinem neuen 1,8-Liter-Opel. „Lisbetchen, in vier Wochen, da fahren wir mit unserem Wagen nach Köln, erst nach Bonn und dann auf die neue Autobahn nach Köln. Vorher aber muß ich den Wagen noch etwas schneller machen, damit sich das Autobahnfahren auch lohnt.“ Elisabeth sagte überhaupt nichts, tippte sich nur still an die Stirn.

Abendbeschäftigung: Motor-Tuning

Willi Walldorf hatte Ahnung von Motoren. Nach seiner Maschinenbauerlehre war er noch ein Jahr freiwillig bei einem Autoschlosser gewesen. In dieser Zeit hatte er auch den Führerschein gemacht. Jeden Abend wurde sehr fachmännisch an dem geliebten 1,8-Liter-Opel gebastelt. Der kleine in den USA entwik-

kelte Sechszylinder wurde liebevoll überarbeitet. Willi polierte Einlaßkanäle, veränderte die Nockenwelle geringfügig, bestückte den Fallstromvergaser mit neuen Düsen.

Bald schon brummte der 1,8-Liter-Opel nicht mehr so gemütlich. Er hörte sich jetzt schon fast bissig an, aber der Wagen bewies nun auf den Probefahrten auch die Fähigkeiten seines Besitzers. Er ging nun wie „Gift“. So wenigstens sagte Willi zu seiner Elisabeth, die sich nun allerdings schon an den schönen Wagen gewöhnt hatte. Die neidischen, bewundernden Blicke der Altenkirchener machten sie mittlerweile mehr stolz als verlegen: „Willi, Du Kindskopf, laß doch bitte das gute Auto so wie es ist, ich will doch nun auch den Führerschein machen!“ „Lisbetchen!“ sagte Willi, er hatte also wieder ein schlechtes Gewissen, „übermorgen fahren wir nach Köln, ganz groß Einkaufen, mit unserem Wagen.“

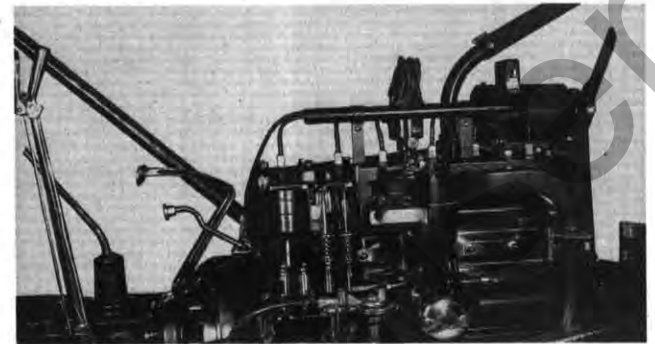
Und er hielt Wort. Sie konnten an diesem herrlichen Spätsommertag die Eigenschaften der „Sonnenlimousine“ voll ausnutzen, indem sie das Kunstleder-Schiebefaltverdeck ganz nach hinten schoben. Die Fenster kurbelten sie auch noch herunter. Es war eine Freude, mit dem komfortabel gefederten Wagen über die nur teilweise gepflasterten Landstraßen dahinzubrausen. Über die Dörfer ging es runter zum Rhein bis Königswinter. Von da über Dollendorf, Oberkassel, in Beuel über die Rheinbrücke nach Bonn hinein. Kurz hinter



Luftig: Das Schiebefaltverdeck machte den 1,8 zur Sonnenlimousine



Modern: Chassis ohne Aufbau



Import: In den USA konstruierter Sechszylinder

der Brücke stand tatsächlich ein Verkehrsschild mit der Aufschrift: Köln – Autobahn.

Willi lenkte den Opel in nördliche Richtung, auf die Kölnstraße und dann vorbei an einer Eierlikörfabrik, deren Anblick seine Frau begeisterte. Noch einmal ein Schild: Köln – Autobahn, dahinter begann ein noch nicht ganz fertiggestellter Kreisverkehr, in dessen Mitte die schwarz-rot-goldene Fahne und die Flagge der preußischen Rheinprovinz flatterten. Dort begann ein breites Betonband, zwei Fahrspuren in jede Richtung und in der Mitte eine weiße Doppellinie. Der uns heute so vertraute Grünstreifen war für die Köln – Bonner Autobahn, der ersten in Deutschland, damals noch nicht vorgesehen.

Tempo 100 war einst atemberaubend

„So, jetzt halt dich fest!“ rief Willi seiner Frau zu, schaltete in den dritten Gang – der Opel 1,8 hatte nur drei – und brauste los. Wie ein Brett lag der Wagen auf der Straße. Bald schon war die Tachometernadel auf über 70 Stundenkilometer geklettert und stieg zitternd weiter. Auf 80, dann verharrte sie längere Zeit kurz unter der 100-Kilometer-Marke. Der Tacho aber ging bis 120.

Willi Walldorf war begeistert, schließlich war in den Papieren die Geschwindigkeit des Opels nur mit 85 Kilometer pro Stunde angegeben. Elisabeth aber betrachtete den Rekordversuch ihres Willi mit recht gemischten Gefühlen. „Willi, jetzt laß es gut sein, Du machst doch unseren schönen Wagen nur kaputt. Werde doch endlich erwachsen!“ Willi aber war im Geschwindigkeitsrausch. Er nahm das Gas etwas zurück, beschleunigte dann wieder. Kurz hinter der Ausfahrt Born-

heim überstieg die Tachonadel die 100-Kilometer-Marke: „Lisbetchen, schau doch nur, wie dein Wagen läuft – über 100! Schau doch nur!“ Das Wörtchen „Dein“ wirkte Wunder, Elisabeth ließ sich von der Begeisterung ihres Mannes anstecken und klatschte voller Freude in die Hände.

Mit 110 Kilometern in der Stunde brauste der Opel 1,8 über die Betonpiste vorbei an üppigen Feldern. Auf der Höhe von Brühl wurde zum ersten Mal ein anderes Fahrzeug gesichtet und auch gleich überholt. Kurz darauf kroch ein schwerer Lastwagen auf der rechten Fahrbahnseite. An dem flog der schnelle Opel nahezu vorbei, während sich das Tachometer der magischen Zahl 120 näherte. Hier muß allerdings zugegeben werden, daß die Strecke an dieser Stelle leicht abschüssig ist.

Willi Walldorf warf einen fachmännischen Blick auf die zahlreichen Instrumente auf dem Amaturenbrett. Alles war in bester Ordnung. Öldruck trotz der berauschend hohen Geschwindigkeit normal, Wassertemperatur noch unter 90 Grad und auch der Tank war noch mehr als halb voll.

Träume von Reisen in den Süden

„Ja, Lisbeth“, sagte der Willi begeistert, „in zehn Jahren werden wir vielleicht auf solchen herrlichen Straßen fast in jede deutsche Stadt fahren können, möglicherweise sogar ins Ausland.“ Seine Frau sagte fast träumerisch: „Italien, Willi, Italien wäre schön, oder die Nordsee, wir könnten aber auch mal nach Rügen fahren. Da soll es auch wunderbar sein.“

In Willis Rückspiegel war unterdessen ein schwarzer Punkt aufgetaucht, der rasch immer größer wurde.

Dröhnend flog ein schwerer ausländischer Sportwagen an dem Opel vorbei, dicht gefolgt von einem schnellen Polizeimotorrad. „Was der wohl ausgefressen hat?“ sagte Willi kopfschüttelnd und träumte gleichzeitig schon von einem noch schnelleren Auto. Ein Verkehrszeichen setzte diesem Traum ein rasches Ende. Darauf stand nämlich: „Autobahnende in 200 Metern“. Dann ein weiteres Schild „60“. Die Autobahn mündete in einen hier schon fast fertigen Kreisverkehr. Rechts befand sich ein modernes Gebäude, auf der Wand in großen Buchstaben „Autobahngaststätte“.

Zur größten Freude seiner Elisabeth fuhr Willi auf den Parkplatz der Gaststätte: „Hier werden wir uns mal ein wenig von der Fahrt erholen und zu Mittag essen. Dann fahren wir nach Köln rein zum Einkaufen.“



Familienglück: Start zur Fahrt in die große Stadt



Autobahn-tauglich: 32 PS verhalten zu respektablen Fahrleistungen

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

24. März **Walter Schneider**, TEZ PEK-Produktprogramme

25 Jahre

Rüsselsheim

1. März **Horst Bechtold**, TEZ PEK-Werkstoffentwicklung- und -prüfung

Heinz-Ewo von Brand, TEZ PEK-Motorenentwicklung und Erprobung

8. März **Heinz Vogel**, Modul-Fertigung/Cockpit-Modul

13. März **Dieter Schmidt**, Prüffeld Dudenhofen

15. März **Hans-Günter Riemann**, Qualitätsförderung - Tests

20. März **Hans-Dieter Peters**, TEZ PEK-Verbindung zur Produktion

22. März **Giuseppe Nasuti**, Werksärztlicher Dienst

Bochum

8. März **Helmut Steinmeier**, Montageband

13. März **Abdel-Aziz Rashid**, Motorenbau

20. März **Maria Alvarez-Alvarez**, Getriebe-Fertigbearbeitung

24. März **Udo Schneider**, Lackiererei

Kaiserslautern

7. März **Heinz Kiy**, Materialwirtschaft

10. März **Ruth Lessoing**, Fertigung

15. März **Otfried Backes**, Fertigung

21. März **Erich Riesinger**, Fertigung

Berlin

16. März **Peter Blank**, Neuwagenverkauf

Wir gedenken

Rüsselsheim

Hans Otto Schneider, PEK-FAE-Werkstätten, geb. 15.4.49, gest. 11.1.92

Hermann Semm, TZA-Werkslayout, geb. 4.3.41, gest. 14.1.92

Werner Heckelt, Presswerk K-67, geb. 21.1.33, gest. 19.1.92

Anton Ketzlich, Qualitätssicherung Stab u. Service, geb. 6.2.31, gest. 23.1.92

Halil Akgün, Rohbau- u. Türenfertigung, geb. 1941, gest. 25.1.92

Bochum

Hayrullan Korkmazıyrek, Montage, Schaltung, Oberflächenbehandlung, geb. 20.11.42, gest. 28.12.91

Margarete Hoffboll, Polstererei, geb. 26.1.37, gest. 10.1.92

Willi Grupe, Zusammenbau Unterbau Komplett, geb. 11.3.38, gest. 5.2.92

Heinz A. Jonczyk, T & Z-Schutzverpackung, geb. 30.8.37, gest. 6.2.92

Manufacturing Engineering

Neu im Projektzentrum

Rüsselsheim. Dem erweiterten Motoren-Projektzentrum gehören mit sofortiger Wirkung vier zusätzliche Mitarbeiter an: Dieter Giesler, bisher Gruppeningenieur Dieselmotoren in der Abteilung Vorausentwicklung - Motoren- und Aufladesysteme; Harald Theis, bisher Projektleiter im Motoren-Projektzentrum, wird vor Ort bei Vauxhall Motors tätig; Karl-Heinz Kaus, bisher Gruppenleiter Planung Motorkleinteile und Diesel, ist für die Koordinierung im Manufacturing-Engineering-Bereich verantwortlich; Jörg Steyer ist zum Projektleiter Manufacturing Engineering ernannt. Dieter Giesler, Harald Theis, Karl-Heinz Kaus und

Jörg Steyer berichten an Herbert Eberts, Leiter des Motoren-Projektzentrums. TEZ-Chef Peter H. Hanenberger hat ihn mit der Leitung des

Motoren-Projektzentrums beauftragt, um die Vernetzung zwischen PEK und Manufacturing Engineering weiter zu intensivieren. **op**



Dieter Giesler



Karl-Heinz Kaus



Harald Theis



Jörg Steyer



Herbert Eberts



Walter Treser
TEZ/Motorsport

Treser im Team

Rüsselsheim. Für die Leitung der Motorsportaktivitäten konnte Opel Walter Treser gewinnen. Er betreut damit auch alle Motorsport-Programme von General Motors in Europa. Treser ist Nachfolger von Karl Mauer, der als Direktor Presse und Information in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit wechselte. Walter Treser berichtet direkt an den Leiter der Vorausentwicklung im TEZ, Prof. Dr. Fritz Indra. **med**

Technisches Entwicklungszentrum

Recycling

Rüsselsheim. Für eine ganzheitliche Produktverantwortung, die bei der Konstruktion neuer Modelle beginnt und beim erneuten Produktionseinsatz wiederaufbereiteter Werkstoffe endet, setzte sich auch bislang schon Peter Zumbroich ein. Sein Arbeitsgebiet wurde jetzt zur Abteilung Fahrzeug-Recycling innerhalb des Bereiches Manufacturing Engineering aufgewertet. Peter Zumbroich leitet die neue Abteilung. **med**



Peter Zumbroich

Finanzleitung

Vickus folgt

Rüsselsheim. Otmar Vickus ist neuer Leiter der Revisionsabteilung. Er tritt die Nachfolge von Josef Schrammek an, der nach 27 Jahren Tätigkeit bei Opel in den Ru-

hestand getreten ist. Gleichzeitig wurde Wolfgang Bohrmann, der bisher Abteilungsleiter Produktkosten war, zum Leiter der Abteilung Kreditorenbuchhaltung ernannt. **med**



Otmar Vickus



Wolfgang Bohrmann

European Sales Operations

Manager ernannt

Rüsselsheim. Heinrich F. Stallmeister arbeitet ab sofort als Produkt-Gruppen-Manager in der Abteilung Marketing und Produktstrategien bei European Sales Operations. Ebenfalls zum Produkt-Gruppen-Manager wurde Andreas

Börner ernannt. Er betreut den Bereich Kampagne und Sondermodell. Diese Position wurde bisher von Klaus Weichler bekleidet, der zum Marketing- und Produkt-Manager, Opel Japan Distribution befördert wurde. **med**



Briefe an die Opel Post

Eine Mark zuviel?

In der Opel Post, Februar-Ausgabe, wurde gleich auf mehreren Seiten und mit viel Aufwand der neue Anzeigen-Service vorgestellt. Ich finde es traurig, daß dieser bisher kostenlose Service (per Werkspost) nun per Bundespost geschehen muß. Es sind zwar pro Anzeige nur eine Mark

Porto erforderlich, wenn man jedoch die Gesamtzahl der Anzeigen betrachtet (ca. 3000 Stück), werden die Werksangehörigen pro Monat um ca. 3000 DM erleichtert. Schade.

Josef Jakobi
MPKE-AB

Inserieren einfacher?

Was hat sich denn geändert, wodurch das Inserieren in der Opel Post für Werksangehörige einfacher wird? Früher hat der Inserent das Anzeigenformular ausgefüllt, ausgeschnitten und mit der Werkspost an die Redaktion geschickt. Heute macht er das gleiche, nur hat sich die Anschrift geändert, und er muß es mit der Bundespost verschicken (Kosten: 1 Mark).

Bei 2500 Anzeigen pro Zeitung sind das auch 2500 DM, die der „einfachere und verbesserte“ Service uns Werksangehörige jetzt kostet - und der Deutschen Bundespost nützt. Bei solcher Augenwischerei wünsche ich mir doch die alte Verfahrensweise zurück!

Manfred Maiwald
Werksinstandhaltung

Haltefrist für Mitarbeiter-Neuwagen

Neun Monate

Rüsselsheim. Wenn ein Mitarbeiter sich einen neuen Opel kauft bekommt er einen ansehnlichen Rabatt. Dafür verpflichtet er sich, das Auto frühestens nach neun Monaten (bei Gebrauchtwagen sechs Monate) zu verkaufen. Und das Unternehmen nimmt diese Haltefrist sehr ernst. Darauf hat jetzt Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt hingewiesen.

„Wir überprüfen regelmäßig, ob die Mitarbeiter die Haltefristen einhalten“, sagte der Arbeitsdirektor. Dazu kann das Unternehmen die Vorlage des Kraftfahrzeugbriefes jederzeit verlangen. Verstößt ein Mitarbeiter gegen die Haltefrist, führt dies zu einer Disziplinarmaßnahme. Zusätzlich fordert das Unternehmen den Rabatt zurück

- was bereits mehrfach geschehen ist - und auch die Kaufberechtigung kann entzogen werden.

Warum diese Härte? „Wer seinen Wagen zu früh verkauft, handelt doppelt unfair“, meint Personalvorstand Dr. Walter Schlotfeldt.

Geschäftsleitung und Betriebsrat haben sich auf diese Regelung geeinigt, weil es zum einen unfair gegenüber Kollegen ist, wenn einige Mitarbeiter die Fristen nicht einhalten und daraus Vorteile ziehen. Zum anderen kann dies auch in Extremfällen zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen, da die Interessen der Vertragshändler - auf die Opel schließlich angewiesen ist - beeinträchtigt werden. **pa**

Preßwerke

Selbständige Bereiche

Rüsselsheim. Künftig werden drei Preßwerkabschnitte zu selbständigen Fertigungsbereichen umstrukturiert. Produktion und Instandhaltungsfunktion werden zusammengefaßt und von jeweils einem Fertigungsbereichsleiter geführt. Harald Jung übernimmt die Verantwortung für den

Fertigungsbereich Preßwerk K-40, Friedrich Schnellbächer für die Preßwerke K-67 und K-62. Heinz Schreiber wird zum Fertigungsbereichsleiter Preßwerke G-22/E-19 und Rohrfertigung K-48 ernannt. Bernhard Höhn ist ab sofort Leiter Model Shop Preßwerk K-40. **med**



Harald Jung



Heinz Schreiber



Bernhard Höhn



Friedrich Schnellbächer

Personal- und Sozialwesen

Schulleiter

Rüsselsheim. Die Berufsbildenden Schulen haben einen neuen Chef. Nachdem Dr. Ludwig Dietze, bisher verantwortlich für die Berufsbildenden Schulen, in den Ruhestand getreten ist, übernimmt Lutz Neubert nun die Leitung und auch die Geschäftsführung des Trägervereins. **med**



Lutz Neubert

Andreas Graf Praschma fuhr die Rallye Monte Carlo

Durch die wilden Seealpen

Bochum. Haarnadelkurven über schroffen Schluchten, spiegelblanke Eisplatten und leichtsinnige Zuschauer – Szenen von der Rallye Monte Carlo. Andreas Graf Praschma, Presse- und Opel Post-Korrespondent in Bochum, fuhr und erlebte sie mit. Hier der Bericht des begeisterten Hobby-Rennfahrers:

Rallye Monte Carlo, Königin unter den Rallyes, liebevoll auch „Die Monte“ genannt. Fans wollen sie als Zuschauer, Motorsportler als Aktive durchleben. Mein Jugendtraum, die Monte zu fahren, sollte in Erfüllung gehen.

Seit neun Jahren für den Essener Händler Opel van Eupen im Rallye- und Renneinsatz, stimmte dieser meinem Ansinnen zu, den ersten Weltmeisterschaftslauf zu bestreiten und den Jugendtraum Wirklichkeit werden zu lassen. Vor Weihnachten fuhr mein Co-Pilot Michael Kronenberg, Fahrlehrer von Beruf (damit ich es endlich lerne) und ich in vier kurzen Tagen die Monte-Wertungsprüfungen im Süden Frankreichs ab. 26 Sonderprüfungen in der wild-roughen Ardeche, der lieblichen Provence und in den Felsmassiven der Seealpen.

Von Stund' an war aus meinem Jugendtraum ein nächtlich wiederkehrender Alptraum geworden. Angesichts schrecklich schroffer Schluchten, schier endloser Abgründe unmittelbar neben der Rallye-episte und Eisplatten, auf denen der Wagen ins Nichts kaputtgefahren werden kann, wachte ich regelmäßig naßgeschwitzt auf, nachdem ich im Traum den freien Fall hinter einer Haarnadelkurve hoch oben in den Bergen immer wieder habe durchleben müssen.

Die bange Frage Wochen vor dem Start: „Wie komme

ich da wieder raus?“ behielt ich für mich, um das Gesicht nicht zu verlieren. Und schließlich, nach Magenkrämpfen und der immer wieder selbst auferlegten Forderung „da mußt du durch“, die Erkenntnis auf der Startrampe vor dem Casino in Monte Carlo, daß es meinem Co-Piloten Michael ähnlich ergangen sein mußte.

Ausgerechnet das Gebetbuch, neben der Bordkarte wichtigstes Utensil im 16-Ventiler-Rallye-Kadett, hatte der im Servicewagen liegenlassen. Zu deutsch: die ersten drei Wertungsprüfungen, zu Beginn, der geliebte und gehaßte Col de Turini im Blindflug nehmen.

Die bitteren Krämpfe und dumpfen Träume der vergangenen Tage und Wochen lösten sich auf wie schwindender Frühnebel, als der Turini hinter uns lag. „Das ist zu schaffen hier“, bestärkten Michael und ich uns gegenseitig, um mit frischem Mut gekräftigt die verbleibenden 25 Wertungsprüfungen anzugehen. Nach der ersten Tagesetappe auf Platz 71 im Gesamtklassament wußten wir, daß bei Durchstehen von Mensch und Material die berühmteberühmte „Nacht der langen Messer“, die den verbleibenden besten 100 Teams vorbehalten ist, durchaus erreicht werden kann.

Zuvor galt es noch, sich am Volant mit den mehr als leichtsinnig agierenden „Fans“ aus-

einanderzusetzen, die – selbst auf vereisten und verschneiten Pisten – erst im letzten Moment vor dem heranziehenden Kadett zur Seite sprangen. Das kann einen Fahrer verzweifeln lassen. Was dann in der „Nacht der langen Messer“ mit auf die Piste gekippten Schneemassen und künstlich erzeugten Eisplatten erreicht werden soll, ist mir bis heute unklar. Deutlich wurde nur, daß sogenannte oder selbsternannte Fans sich und die Piloten durch derart dummes Tun ungeahnten Gefahren aussetzen.

Unter dem Strich ergab es in der „Nacht der langen Messer“ einen Streik der Rallye-Asse. Sie weigerten sich, den von den Zuschauern übel entstellten Col de Turini ein zweites Mal im Höchsttempo zu durchfahren. Ich war heilfroh, gelang es uns doch, den van Eupen-Kadett fast unbeschadet in das Fürstentum zu retten, dort auf die Rampe zu bringen und im Beisein des Fürsten und des Prinzen Albert insgesamt vier stattliche Goldpokale entgegenzunehmen.



Rast: Andreas Graf Praschma (links), Michael Kronenberg



Rallyeauto: Dieser Kadett nahm an der „Monte“ teil

men. Die Welt ist jetzt wieder heil. Strapazen sind wieder vergessen, der Jugendtraum hat den Alp besiegt und bewirkt: „Im nächsten Jahr erneut bei der Monte dabei – logisch!“

Andreas Graf Praschma

Hallenhockey-Europacup

Perfekte Organisation

Rüsselsheim. „Die Resonanz von Teilnehmern wie Zuschauern war durchweg positiv“, freut sich Cheforganisator Martin Müller auch noch mit Abstand über die ungeteilte Anerkennung, die dem Rüsselsheimer Ruder-Klub (RRK) für die erstmalige Ausrichtung des Hallenhockey-Europacups der Damen (Landesmeister) zuteil geworden war. Für die sportliche Krönung des Dreitage-Turniers mit insgesamt acht Mannschaften hatten zuvor die RRK-Girls um Spielführerin Eva Hagenbäumer mit der erfolgreichen Titelverteidigung gesorgt. Finalgegner Atletico Madrid wurde souverän mit 8:3 (3:1) abgebügelt.

Daß in der Köbel-Halle bei der dritten Auflage dieses Wettbewerbs alles wie am Schnürchen lief, daran hatten unter der Regie von Martin Müller nicht zuletzt rund 70 fleißige Helfer erheblichen Anteil. Sie kümmerten sich um den Kassen- und Fahrdienst, dem VIP-Raum, um die Mannschaftsbetreuung etc. Und allesamt sind diese Mitarbeiter Mitglieder des RRK bzw. dessen etwa 280 Kopf starker Hockeyabteilung.

Ob der Rüsselsheimer RK im nächsten Jahr neuerlich die Rolle des Ausrichters übernehmen wird, ist eine noch offene Frage. Müller: „Wir haben zwar als Cupverteidiger das Privileg, zuerst unser Interesse anmelden zu dürfen, doch das will gut überlegt sein.“ Immerhin ist der Aufwand beträchtlich. Personell wie finanziell, wobei die Adam Opel AG im letztgenannten Fall mit Trikoterwerb und zusätzlichem Engagement den Löwenanteil beisteuerte. Immerhin mußte der RRK die Kosten u. a. für die Schiedsrichter, für das Bankett, für Teilnehmer-Präsente, Plakate, Programme, Pokale, Medaillen und den Unterhalt einer VIP-Lounge tragen.

Dennoch ist Martin Müller, waschechter Rüsselsheimer



Martin Müller

und Opel-Projektgenieur für Abgasanlagen für große Modelle, alles in allem zuverlässig.

Und welchen Unterhaltungswert besaß das Europapokal-Spektakel für das Publikum? Martin Müller (43), beim RRK sportlicher Leiter im Herrenbereich: „Die Zuschauer waren sicher ein bißchen enttäuscht. Die vier ersten Teams waren gewiß nicht so arg schlecht, und wir sollten nicht auf dem hohen Roß sitzen. Dennoch bleibt festzuhalten, daß in der Bundesliga auf einem Niveau gespielt wird, das der Europacup nicht bieten kann.“

wifr

Opel Post-Interview mit Tennisstar Eric Jelen

„Boris ist der Beste“

Rüsselsheim. Aufmerksamkeit und Anerkennung in jenem überdimensionalen Ausmaß wie etwa Boris Becker ist ihm nie zuteil geworden. Aber der Leimener bildet schließlich auch auf diesem Terrain eine Ausnahme. Dennoch: Zumindest jedem Tennisfan in Deutschland ist Eric Jelen ein Begriff, erinnert man sich allzumal seiner bravourösen Doppel-Auftritte im Davis-Cup an der Seite eben jenes Überfliegers aus dem badischen Land. In einem Exklusiv-Interview mit der Opel Post beantwortet der Senator-Fahrer Fragen nach der Einstufung des eigenen Leistungsvermögens, nach dem – seiner Auffassung nach – derzeit besten Spieler der Welt, nach der vielgerühmten Kameradschaft im Davis-Cup-Team und dessen Zukunft.

Opel Post: Zunächst nochmals ein Blick rückwärts zu der jüngsten Davis-Cup-Niederlage in Brasilien. Inwieweit wurden Sie und Ihre Kollegen durch die laute und einseitige Parteinahme der einheimischen Zuschauer gestört oder beeinflusst? SAT-1-Co-Kommentator Günter Bosch meinte dazu, hundertprozentig konzentrierte Spieler würde oder dürfe so etwas nicht beeinflussen.

Jelen: Bosch kann so etwas überhaupt nicht beurteilen, er hat nie auf diesem Level und nie unter derartigen Umständen gespielt. In seiner Sprecherkabine hätte ich es freilich auch ausgehalten. Uns hat es durchaus gestört, wenn nach jedem Ballwechsel eine Musikkapelle aufspielte und Trompetenstöße ertönten. Charly Steeb und ich bekamen davon Kopfschmerzen, und wir sind schließlich Vollprofis.

Opel Post: Befürchten Sie jetzt den Abstieg aus der Ersten Division, und welcher Gegner wäre Ihnen in der Re-

legationsrunde am angenehmsten?

Jelen: Der Abstieg wäre eine Katastrophe. Warten wir erst mal den Gegner ab (wird im Mai ausgelost. Red.), dann sehen wir weiter.

Opel Post: Nach der Niederlage in Rio kam bereits die Rede auf von einem Neuaufbau – was halten Sie davon, und sehen Sie Ihre Laufbahn im Davis-Cup als beendet an?

Jelen: Wir hatten zuletzt vier, fünf Jahre tolle Erfolge im Davis-Cup und haben gutes Tennis gezeigt. Jetzt verlieren wir mal, wobei zudem ein Quentchen Glück fehlte, und schon wird der Teufel an die Wand gemalt. Das ist typisch deutsch. Man kann nun einmal nicht sechs Jahre lang nur gewinnen. Was meine Person angeht, bin ich jederzeit bereit, einem Besseren Platz zu machen, denn es sollen stets die Besten spielen. Doch sie müssen erst einmal da sein. Jetzt über Nacht etwa zehn junge Spieler aufzubieten, das wäre zu einfach.

Opel Post: Spielen Sie lie-

ber Einzel oder Doppel?

Jelen: Das Einzel ist eigentlich immer wichtiger. Doch es ist auch schön, mit einem Partner anzutreten, da kann man sich gegenseitig puschen.

Opel Post: Macht das Tennisspielen unverändert Spaß, und haben Sie schon eine Vorstellung, wann Sie aufhören werden?

Jelen: Es gibt immer Höhen und Tiefen, doch je länger man dabei ist, um so öfter gibt es Phasen, in denen man relaxt und Pausen einlegt. Wahrscheinlich werde ich noch zwei, drei Jahre spielen.

Opel Post: Wie ist Ihr Verhältnis zu Davis-Cup-Teamchef Niki Pilic?

Jelen: Wir haben ein gutes Verhältnis. Sicher gibt es immer mal Probleme, schließlich sind auch wir Spieler keine 18 mehr, doch unter erwachsenen Menschen kann man über alles sprechen.

Opel Post: Wie schaut es mit dem immer wieder zitierten Zusammenhalt im Davis-Cup-Team aus?

Jelen: Die Kameradschaft war naturgemäß extrem gut, als wir zweimal den Pokal gewannen. Dies um so mehr, als stets die Fronten geklärt waren, wer spielt. Das Klima hat sich jetzt ein bißchen geändert, die Stimmung ist nicht mehr so wie früher. Es sind neue Leute dazugekommen, jeder ist älter geworden, und jeder hat seinen eigenen Kopf – doch das ist ganz normal.

Opel Post: Hat es Sie je-

mals belastet, daß Sie im Doppel an der Seite von Boris Becker mitunter nur als „Mittläufer“ gehandelt wurden?

Jelen: Nein. Ich habe immer meine Leistung gebracht, und neben so einem Mann nur an zweiter Stelle zu firmieren, ist keine Schande. Das Doppel mit Boris hat uns allen so viele Vorteile gebracht, da muß man auch gewisse Nachteile in Kauf nehmen. Ich hatte schließlich mit Boris meine größten Erfolge.

Opel Post: Wer ist für Sie derzeit der beste Spieler der Welt?

Jelen: Derjenige, der an Nummer eins steht. Vom Potential her ist Boris der beste, doch ist er oft verletzt, und außerdem ist das neue System ein Nachteil für ihn, da er nicht so viele Turniere spielt.

wifr



Freude: Der Hallenhockey-Europacup ist gewonnen

In den Kantinen läuft die Aktion „Opel ißt international“

Nur der Stern fehlt noch

Rüsselsheim. Mittwoch, 19. Februar. Geschirr klappert, eine Küchengehilfin mit weißer Mütze rührt in einem Großkochtopf. 10.45 Uhr. Noch eine dreiviertel Stunde bis zur Essenausgabe im Speisesaal D 10.

Die Gerüche aus den Brättern, Töpfen und Schüsseln vermischen sich mit dem Duft frisch gebratener Zwiebeln und geschnittener Knoblauchwurst. Das alles kommt einem sehr spanisch vor. Küchenchef Wolfgang Hertel legt selbst Hand an, hebt gewürfelte Fleischstücke vom Rind, Kalb, Hammel und Schwein unter einen Berg safrangelben Reis und mischt ihn mit Erbsen, grünen Bohnen, Blumenkohl und Miesmuscheln. Paella nennt sich das Gericht. Tatsächlich kocht die gesamte Opel-Werksverpflegung in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern heute spanisch.

Einfach so? Nein, „Opel ißt international“ heißt das Motto, unter dem die Werksküche jeweils mittwochs eine Landesspezialität zubereitet. Die Opel-Köche Thomas Linde, Erhardt Schwamb und Wolfgang Hertel wählten Nationalgerichte aus 13 Ländern: Italien, Griechenland, Spanien, Türkei, Frankreich, USA, Schweiz, Polen, Österreich, Großbritannien, Marokko, Tunesien und Niederlande.

Die Idee zu dieser Aktion entwickelten Viola Kassel, Leiterin von der Abteilung in-

nerbetriebliche Kommunikation, Klaus Franz vom Betriebsrat und die Werksverpflegung gemeinsam. „Bei Opel arbeiten Menschen aus 45 Nationen. Wir möchten unsere Mitarbeiter dazu ermuntern, die unterschiedlichen Nationalitäten besser kennenzulernen“, sagt Viola Kassel. Und über das Essen lasse sich ihrer Meinung nach am ehesten Verständnis für Menschen anderer Nationen erzeugen.

„Die Internationalität sollte täglich erlebt werden“, fordert Klaus Franz, „und es darf nicht bei Appellen gegen die Fremdenfeindlichkeit bleiben.“ Darum werden an jedem Aktionstag Rezepte und Hintergrundinformationen in den Kantinen bereitgelegt, die zum Gespräch und zum Nachkochen anregen sollen.



Franko schmeckt's

Doch was denken die etwa 8000 Mitarbeiter, die täglich den Weg in eine der 18 Rüsselsheimer Kantinen gehen, über die exotischen Speisen? Dem Spanier Eugenio Merida, Qualitätsbeauftragter im K 40, ist nach 19 Jahren in Deutschland das spanische Essen immer noch heilig: „Es geht

nichts über eine saftige Paella mit viel Olivenöl, Fleisch oder frischem Fisch.“ Hier könne die Werkskantine nicht ganz mithalten, sagt er schmunzelnd, aber trotzdem findet er die Idee lobenswert.

„Am besten war bisher das italienische Essen“, meint sein italienischer Kollege Franko Fortunato. Und er muß es wissen, denn in seiner Freizeit sieht er sich gerne als Hobby-Koch Spaghetti und Lasagne zubereiten.

Auch Fritz Walter Hoffmann, stellvertretender Abteilungsleiter der Werksverpflegung, weiß nur Positives zu berichten: „Im Schnitt geben wir mittwochs 1000 Essen mehr aus. 80 Prozent entscheiden sich für das Spezialmenü. Die Aktion ist ein schöner Erfolg.“

Doch die Opel-Küche sieht keinen Grund, sich auf den Erfolgslorbeer auszuruhen. Ganz im Gegenteil. Die nächste Aktion steht schon fest. In der Woche vom 23. bis 27. März bieten vorerst die Kantinen im D 10, I-Bau und im P 7 – außer am Mittwoch – ein vegetarisches Gericht zusätzlich an. „Fit in den Frühling“ lautet der Wahlspruch, den der Gast-Koch Michael Sopper zusammen mit Küchenchef Hertel durchdacht hat. Sopper: „Sinn der Aktion ist, daß die Essenteilnehmer probieren, wie vegetarisches Essen schmecken kann. Wir wollen, daß die Menschen besser und gesünder essen.“

Matthias Mederacke



Speisesaal: Internationale Atmosphäre



Astra-Fan: Rainer Eppelmann (Mitte) in der Cockpitfertigung

Rainer Eppelmann in Bochum

Astra-Fahrer sieht Astra-Produktion

Bochum. Vor zwei Jahren noch hätte der letzte Verteidigungsminister der DDR die Kadettenanstalt von Opel besuchen können. Jetzt sind Kadett und DDR also Geschichte. Doch jetzt sah Rainer Eppelmann schon die Produktion des neuen Astra. Der CDU-Bundestagsabgeordnete aus dem brandenburgi-

schen Fürstenwalde wurde von Richard Weinhold, Leiter Werk II, und Fertigungsleiter Ditmar W. Port durch das Bochumer Werk geführt. Pfarrer und Ex-Bürgerrechtler Eppelmann sah einiges, das ihm bekannt vorkam. Schließlich fuhr der 59jährige ein Jahr lang Kadett. Und kaufte sich jetzt einen Astra. flo



Sportler: Jochen Fraatz und Elena Leonte

Auszeichnung im Opel Forum

Handballer des Jahres

Rüsselsheim. Die „Handballer des Jahres 1991“ gaben Opel die Ehre: Elena Leonte vom TV 05 Mainzlar und der Essener Jochen Fraatz (links) erhielten vom Chefredakteur der Fachzeitschrift Deutsche Handball-Woche,

Charly Hühnergarth, im Opel-Ausstellungsraum ihre Auszeichnungen. Das Automobil-Unternehmen Opel ist dem deutschen Handball als Sponsor der Männer-Nationalmannschaft schon seit 1989 verbunden. df



Werksbesuch: Louis R. Hughes mit Bochums Stadt-Spitze

Politiker zu Besuch

Bochums Spitze in Rüsselsheim

Rüsselsheim. Die kommunale Führungsspitze Bochums informierte sich in Rüsselsheim über das Unternehmen. Die von Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck und

Oberstadtdirektor Dieter Bongert angeführte Delegation hörte Vorträge, traf sich mit Führungskräften und besuchte das Technische Entwicklungszentrum. op

Barbara Rittner fährt Calibra

Schneller Aufschlag

Rüsselsheim. Barbara Rittner, Deutschlands zweite Wimbledon-Siegerin neben Steffi Graf, ist jetzt in einen Opel Calibra eingestiegen. Opel-Sportpromoter Dietmar Fuchs übergab ihr das Sport-Coupé in Rüsselsheim.

te von Steffi Graf den Federation Cup in Frankfurt (12. bis 19. Juli) zu gewinnen. op



Barbara Rittner

Plakataktion an Rüsselsheimer Schulen

Mit Ausländern zusammen leben

Rüsselsheim. Mit einer Plakataktion an Schulen wollen Gewerkschaften und ausländische Vereinigungen in Rüsselsheim das freundschaftliche Zusammenleben von Deutschen und Ausländern unterstützen dieses Vorhaben.

sollen sich Schüler bis zum 16. März Gedanken über ein Plakat machen. Der beste Entwurf wird mit 1000 Mark belohnt, für den Zweit- und Drittplazierten gibt es 750 bzw. 500 Mark. Das Geld haben Opel und die Rüsselsheimer Volksbank gestiftet.

Gemäß dem Motto „Mein bester Freund heißt Ali – meine beste Freundin heißt Ayse“

Derzeit wird überlegt, ob die Plakate demnächst im Opel-Forum ausgestellt werden können. flo



Foto: Eisert

Frontera-Auftakt

Rüsselsheim. Mit dem Frontera macht Opel bekanntlich einen Vorstoß in den weiter wachsenden

Markt der Freizeitfahrzeuge. Ende Februar baten die Opel-Händler die zahlreichen Interessenten zur Prä-

sentation des Allradlers in ihre Betriebe. Dabei erwies sich der Frontera als wahrer Publikumsmagnet. op

Journalisten-Information

Recycling

Rüsselsheim. Eine Gruppe von 60 in- und ausländischen Fachjournalisten informierte sich jetzt bei Opel über das Thema Wiederaufbereitung von Kunststoffen. Die Recycling-Experten Peter Zumbroich und Dr. Wolfgang Euler aus dem TEZ demonstrierten anlässlich des Besuchs, daß Opel auf dem Gebiet der Wiederaufbereitung von Materialien aus Produkt und Produktion eine Vorreiterrolle übernommen hat. med

Workshop im März

Moderne Kunst

Rüsselsheim. Opel unterstützt das Museum für Moderne Kunst in Frankfurt. Dort findet am 25. März statt. Interessenten wenden sich bis zum 18. März an die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation, Telefon 3387. op