

Opel Post



Zeitung
für Mitarbeiter der
Adam Opel AG



Countdown läuft: Ab 19. November rollt das neue Sportcoupé von Opel in die Verkaufsräume der Vertragshändler. Der 2+2-Sitzer knüpft an die Tradition klas-

sischer Opel-Coupés – darunter auch der „GT“ aus dem Jahr 1968 („Nur fliegen ist schöner“). Mehr über den neuen Herzensbrecher lesen Sie auf der Seite 5. **op**

Seiten 2/3
**Fitness-
programm**
Wie der K 40
für die Zukunft fit
gemacht wird

Seite 4
**Frisch-
zellenkur**
Was hat sich am
Vectra und Calibra
geändert?

Seite 7
**Blauer
Dunst**
Wie die Sozial-
beratung Rauchern
helfen will

Seite 13
**Starke
Frau**
Wie Kerstin Koch
in Bochum
ihren Mann steht

Zugnummer

Hohe Kundennachfrage nach Omega erfordert Nachtschicht

Rüsselsheim. Der Omega läuft wie geschmiert: Die Kunden stehen Schlange, um den Testsieger der Vergleichsberichte namhafter Fachzeitschriften zu bestellen.

Das hat natürlich Konsequenzen für die Fertigung: Tag für Tag sollen künftig 830 Einheiten vom Band laufen, von denen 110 nicht tagsüber, sondern in der Nacht gefertigt werden. Einigkeit herrscht auf Betriebsrats- und Geschäftsleitungsseite auch darüber, daß wegen der hohen Kundennachfrage aus dem In- und Ausland weitere Schichten bis zum Jahresende gefahren werden sollen. Nachdem bereits sieben bis Ende August geleistet worden sind, können bis zu elf weitere Samstagsschichten eingeplant werden. Auf jeden Fall ist die Nacharbeit freiwillig: Rund 600 Mitarbeiter wechseln



Zug um Zug: Die Omega-Produktion läuft auf vollen Touren

dabei zum großen Teil von der Vectra- zur Omega-Linie. Der Start: 1. Oktober '94 bis voraussichtlich Juli '95. Die Arbeitszeit dauert von 21.45 bis 4.15 Uhr; die Pause bis zum Anlauf der Frühschicht um 6 Uhr wird bei Bedarf für Wartungsarbeiten der Fertigungs-

einrichtungen genutzt. Bis zum 14. September können sich interessierte Mitarbeiter bei ihrem Vorgesetzten melden.

Kurzarbeit ade heißt es daher jetzt auch für die Vectra-Linie. Erfreulich: Ab dem 1. Januar '95 erhalten rund 320 ehemalige Azubis des

Jahrgangs '94 einen Arbeitsvertrag über volle 36 Wochenstunden. **op**

Danke, Georg!

Verkaufsvorstand Georg Hehner tritt in den Ruhestand

Rüsselsheim. Mit seinem 65. hieß es auch für „Georg von Opel“, wie es eine Anzeige in seiner Heimatzeitung formuliert, Abschied nehmen.

Georg Hehner, seit 1949 bei Opel und mit Mensch und Produktion auf du und du, ließ es sich nicht nehmen, vor vollem Haus im Rüsselsheimer Stadttheater gegen die Torwand zu schießen – im Wettkampf mit Uli Hoeneß und Karl-Heinz Rummenigge. 800 Gäste, darunter viele Händler aus ganz Deutschland, verabschiedeten den langjährigen Verkaufsvorstand von Opel.

Am 26. August 1929 in

Ober-Ramstadt bei Darmstadt geboren, absolvierte Hehner nach seinem Abitur ab 1949 eine kaufmännische Lehre bei Opel. Nach Tätigkeiten in verschiedenen Positionen – unter anderem arbeitete Hehner anderthalb Jahre in Santiago de Chile – wurde er 1963 zum Distriktleiter befördert. Ab Juni 1969 leitete er die Verkaufszone West in Düsseldorf. Die weiteren Stationen: Leiter der Außenorganisation, Verkaufsleiter Deutschland, Verkaufsleiter Export und Direktor Export Organisation. Vor seiner Beru-



Georg Hehner (Mitte) und seine „Fans“

fung in den Vorstand 1986 war Hehner als Direktor für den Inlandsvertrieb von Opel verantwortlich. **op**

Opel – was dann?

Ruhestand aktiv planen

Rüsselsheim. Aus dem Werk, aus dem Sinn? Nein, so einfach macht es sich die Adam Opel AG mit Beschäftigten, die aus dem aktiven Berufsleben ausscheiden, nicht.

Es lohnt sich, den Ruhestand aktiv zu planen. Aber wie macht man das? Für die Zeit vom 27. September bis 25. Oktober konnte Opel Experten für eine Veranstaltungsreihe gewinnen, die Auskunft geben über die sinnvolle Vorbereitung auf den Ruhestand.

In dieser Zeit gibt's viele Informationen rund um die



Rüsselsheim. Herzlich willkommen den neuen Lehrlingen, die am 1. September ihre Ausbildung angefangen haben. Begrüßt wurden die 34 kaufmännischen und 156 gewerblich/technischen Azubis im Forum unter anderem von

Betriebsrätin Dagmar Losert und dem Leiter der Zentralen Berufsausbildung, Jürgen Weiß. Die Redaktion der Opel Post wünscht den Berufseinsteigern einen reibungslosen Start in den neuen und spannenden Lebensabschnitt. **op**

In eigener Sache

Wir möchten Ihre Meinung wissen

Rüsselsheim. Jetzt ist es soweit. In der vergangenen Ausgabe hat die Redaktion eine Lesenumfrage angekündigt, die jetzt in Form eines Fragebogens dieser Opel Post beiliegt. Daß es sich lohnt mitzumachen, zeigt schon die Resonanz der letzten Umfrage: Ihren Wunsch nach Farbe zum Beispiel haben wir verwirklicht. Aber es geht immer noch besser: Sagen Sie uns Ihre Meinung. Wie? Füllen Sie unseren Fragebogen aus. Anonymität der Absender ist garantiert. **ng**



Anfang einer Dienstreise: Der hessische Ministerpräsident Hans Eichel übernahm vorgestern einen MV6 als neuen Dienstwagen. Er nutzte die Gelegenheit, das neue EMV-Testzentrum von Opel seiner neuen Bestimmung zu übergeben. Mehr über EMV lesen Sie auf den Seiten 8 und 9. **op**

Ganz kurz

Im ersten Halbjahr 1994 konnte Opel seine Position auf den Automobilmärkten außerhalb Europas weiter ausbauen. Mit 50 073 verkauften Neuwagen wuchs das Halbjahresergebnis auf mehr als den dreifachen Wert des Vorjahres (16 066 Einheiten) an.

Mit dem deutschen Nutzfahrzeugpreis zeichneten jetzt eine Fachjury und Handwerker aus ganz Deutschland den Opel Combo aus. Den Preis übergab Bundesverkehrsminister Wissmann Opel-Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger vergangenen Samstag in Hannover.

Adolf Kilbert, Direktor Umwelt und Administration TEZ sowie Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat der Adam Opel AG, wird nach 42jähriger Tätigkeit am 31. März '95 aus dem Unternehmen ausscheiden. Aus gesundheitlichen Gründen hat er darum gebeten, ihn bis zu diesem Zeitpunkt von seinen betrieblichen Aufgaben freizustellen.

Ein Stromausfall legte am 8. August Teile der Verwaltung lahm. Eine defekte Isolierplatte hatte zu einem Kurzschluß und zu einer dreistündigen Stromunterbrechung in den Gebäuden A bis E geführt.

Die nächste Opel Post ist für den 12. Oktober geplant. Anzeigenschluß dafür ist am 14. September.

Dieser Ausgabe liegt die Leserbefragung und ein DTM-Poster bei.

Fitnessprogramm

Restrukturierung läuft auf vollen Touren

Rüsselsheim. „Um den Fertigungsstandort Rüsselsheim langfristig zu sichern, gibt es nur eine Möglichkeit: Die Kosten deutlich senken und die Qualität weiter steigern. Dazu müssen wir die bestehenden Strukturen verändern und effektiver werden.“

Wolf Dietrich Schulz, Teamleiter Restrukturierungsgruppe K 40, bringt das Erfolgsrezept zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf einen Nenner.

Das Fitnessprogramm hat Hochkonjunktur: Während der Werksferien und auch davor krepelten die Verantwortlichen die Ärmel hoch und Werksbereiche völlig um. Motto des umfassenden Programms zur Restrukturierung: „Neues Werk im alten Werk.“ Für alle Bereiche gilt: Schlanker werden und die Abläufe optimieren, damit das Opel-Stammwerk auch künftig im Wettbewerb bestehen kann.

In der Fertigung heißt das erklärte Ziel: Höhere Produktivität und Qualität erreichen

durch konsequente Umsetzung des Opel-Produktionssystems.

Rückblende 1992: Die Produktion im Opel-Stammwerk war weit über den gesamten Standort verteilt. Beanspruchte Gebäudefläche: 12 Millionen Quadratmeter. Ein Werk der langen Wege.

Bis 1997 will das Restrukturierungsteam die benötigte Fläche um ein Drittel verkleinern und die Fertigung auf ein Herzstück von nur noch 800 000 Quadratmeter Fläche konzentrieren. Mit



Abfüllung: Waldemar Ptasznik versorgt an der Motor-Vorausrüstungs-Linie I einen Vectra-Motor mit Öl. Die Triebwerke sitzen auf

Wagen mit Universalgestellen, die über Induktionsschleifen automatisch gesteuert werden.

200 Millionen Mark schlägt die „Herzoperation“ zu Buche.

op

Weniger ist mehr

Kurze Wege sparen Zeit

Rüsselsheim. Neue Fertigungsmethoden und innovative Logistikkonzepte ermöglichen im K40 eine effektivere Nutzung der vorhandenen Flächen, kürzere Transportwege, erhebliche Zeitersparnis und die Verringerung von kosten- und flächenintensiven Materialbeständen auf ein Minimum.

Bei der technischen Umsetzung gilt dabei stets der Grundsatz der „Beherrschbarkeit“: Es kommen nur erprobte Prinzipien mit einem günstigen Kosten-/ Nutzen-Verhältnis zum Einsatz. Zuverlässigkeit steht an erster Stelle. Auf eine zu hohe Auto-

matisierung wird verzichtet – die Menschen stehen im Mittelpunkt. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden deshalb von Anfang an in die Umgestaltung ihrer Arbeitsplätze miteinbezogen und intensiv trainiert. Sie werden auch in den neuen Cockpit- und MEA-Bereichen in einem verbesserten Gruppenkonzept mehr Verantwortung erhalten. Das in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat entwickelte Konzept übernimmt zugleich Pilotfunktion für weitere Bereiche.

Ziel des gesamten Maßnahmenpakets ist eine kontinuierliche Fertigung mit optimierter Verteilung der Belastungsspitzen. Die Folge: kostengünstige Produktion und hervorragende Qualität. **op**



„Dress-Up“: Isa Dönmetz verlegt ein Lichtmaschinenkabel an einem Omega-Triebwerk. Im Hintergrund: Horst Nedecki und Raimund Hirsch beim Aufrüsten.



K 40, Motoren-Endaufrüstung Linie I: Michael Stroh fährt einen Vectra-Motor per Seilzug nach oben für den Weitertransport zur nächsten Arbeitsstation. Das Motor-Aufnahme-Gehänge paßt für alle Motoren dieser Fahrzeug-Linie. Für jeden Typ gibt es speziell drei farblich markierte Haken, an denen er aufgehängt wird.



Himmelfahrt: Andreas Recker hakt einen V6 mit Automatikgetriebe ins Universalgehänge ein. Gleich geht's ab nach oben.

Opel
Post

Zeitung für
Mitarbeiter der
Adam Opel AG

Herausgeber:

Adam Opel AG,
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:

Norbert Giesen (Chefredakteur)
Jürgen Hepp

Redaktionsassistentin:

Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:

Bochum:
Horst Markmann,
Norbert Held,
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Ralf Dziobowski
Eisenach:
Matthias Mederacke

Layout:

D+K Horst Repschläger GmbH
65193 Wiesbaden

Druck:

Die Südwestrolle,
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion:

Adam Opel AG,
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
65423 Rüsselsheim

Telefon 0 61 42/66-40 57,-38 98,
Telefax 0 61 42/66-84 10

Die Redaktion haftet nicht für
unverlangt eingesandte Manus-
kripte, Unterlagen und Fotos.
Nachdruck nur mit Quellenan-
gabe.

Mit vollem Namen gekennzeichnete
Beiträge geben nicht unbeding-
t die Meinung der Redaktion
wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Radikalkur

Räumungsaktion im K 40 schafft neue Verhältnisse



Trittfest: Josef Kozik beim Pedaleinbau am Cockpit-Grundträger Omega.



Gehört zum guten Ton: Melitta Roth installiert bei der Cockpit-Vormontage ein Radio.

Rüsselsheim. Das K 40 hat abgespeckt. Nicht überflüssige Pfunde, sondern Flächen mußten dran glauben. So wurden bis heute rund 20 000 Quadratmeter leergemacht – der alte Cockpitbereich im zweiten Obergeschoß und die MEA-Linie im M 101.

Bis Ostern wurden die Fertig- und Endmontagelinien Omega und Vectra um insgesamt 90 Stationen gekürzt, das Reparaturband abgerissen, die Vectra-Stoßfängervormontage ins K 1 und die Vectra-Federbeinsequenzierung ins K 6 verlagert. Das schafft Platz für den Transfer der Module Cockpit und Tür, Omega und Vectra. Die Cockpitmontage ist jetzt direkt neben der Linie angesiedelt (Fishbone-Prinzip). Auf den restlichen frei-

geräumten Flächen im ersten Stock brachten die Logistiker – ebenfalls in unmittelbarer Nähe der Linien – Kanban-Läger unter. Das Material gelangt jetzt auf kurzem Wege schnell zu den Einbaustellen.

Bei Opel kommt die Bahn zum Zug: Die Waggons fahren direkt ins K 1

Im K 1 richteten die Restrukturierer einen Bereich Motor-Sequenzierung und -Voraufüstung komplett neu ein. Die CKD-Abteilung (Completely Knocked Down) zog dafür ins Gebäude M 60 um. Die Basisaggregate Motor und Getriebe gelangen über einen neuen Gleisanschluß per Bahn direkt ins K 1. Dort sequenzieren die Mitarbeiter die Triebwerke vor und rüsten sie auf

einen einheitlichen Level. Die Motoren-Endaufüstung (MEA) haben die Planer ins Erdgeschoß K 40 an die Endmontage-Linien verlegt. Dafür konnten die MEA-Bereiche im M 55 und der Motorenstapel im Zwischengeschoß K 40 wegfallen. Letzterer Bereich wird nun für Pausenplätze, ein Magazin für indirekte Materialien und eine Instandhaltungswerkstatt genutzt.

Dauervorfahrt fürs Material: Motoren gelangen so schnell wie möglich ins K 40

Dollyzüge bringen die Aggregate in der benötigten Reihenfolge vom K 1 zu den beiden MEA-Bereichen Omega und Vectra ins K 40. Die Züge genießen dabei eingebauten Vorfahrtsrecht: Per Funksignal können die Fahrer die Ampelanlage zwischen beiden Gebäuden für sich immer auf „Durchfahrt“ schalten. Überhaupt wird einer schnellen und reibungslosen Materialversor-

Werk der kurzen Wege: LKW-Andockstellen für schnelle Lieferung an die Linie

gung höchste Bedeutung beigemessen. So gelangen die Dollyzüge auf kürzestem Wege ins K 40 durch eine eigens dafür geschaffene Einfahrt. Darüber hinaus haben die Logistiker extra mehrere LKW-Andockstellen für direkte Anlieferung vorgesehen. Eine davon – nördlich der Sanitätsstation – ist bereits in Betrieb.

Was „Kurzschluß“ fürs K 40 bedeutet: Qualität von Anfang an

„Kurzschluß“ hieß es in den Werksferien für die Fertig- und Endmontage bei der Vectra- und Omega-Linie. Die Karosserien laufen jetzt jeweils in unveränderter Rei-

henfolge durch. Der Reparaturbereich zwischen Fertig- und Endmontage wurde geschlossen. Die Produktion hat Methoden erarbeitet, die es ermöglichen, eventuell

Keine Zukunftsmusik: neues Verteilzentrum für Sommer 1995 geplant

notwendige Reparaturen im Bereich der Fertigmontage noch an der Linie auszuführen, ohne Karosserien aus dem Prozeß herausnehmen zu müssen.

Für Sommer 1995 ist das Kernstück der Restrukturierung geplant: Am östlichen Ende der Lackiererei in der Nähe des Parkdecks wird ein neues Karosserie-Verteilzentrum entstehen. Durch ein intelligentes Stapelsystem kann – getrennt nach Vectra- und Omega-Linie – auf jede fertig lackierte Karosserie frei zugegriffen werden. Damit ist es im Sinne einer gleichmäßigen Fertigung möglich, eine gezielte Abfolge von Fahrzeugen mit hohem beziehungsweise niedrigem Anteil an Ausstattungsoptionen in die Montagelinien einzusteuern.

Die Hälfte ist bereits geschafft. Countdown für die zweite Halbzeit

Ebenfalls in den Sommer fällt der Umzug der Tür-Module vom zweiten in den ersten Stock des K 40.

Das neue Karosserie-Verteilzentrum wird in Verbindung mit anderen Restrukturierungsmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes Rüsselsheim deutlich erhöhen. Kürzere Wege, effizientere Arbeitsabläufe und intelligentes Logistiksystem zeigen den Weg in die Zukunft. Die Hälfte ist schon geschafft. Die zweite Halbzeit kann beginnen.

Über den weiteren Verlauf wird die Opel Post berichten.



„Kleine Hochzeit“: Herrmann Radke und Kurt Lappat verheiraten Armaturentafel und Grundträger zu einem dauerhaften

Glück als Omega-Cockpit. Danach heißt es für das (Teile-)Paar: Gute Reise!



Gut für's Auge: Manfred Göth beim Komplettieren der Anzeigeninstrumente.



Check Out: Test sämtlicher elektronischer Cockpit-Funktionen mit dem Computer. Marek Latko und Christopher Mayer steuern

das Prüfprogramm per Infrarotfernbedienung. Der Bildschirm zeigt an, ob alles okay ist.

Calibra, Vectra und Co.

Neues zum Modelljahr '95

Rüsselsheim. Mit neuem Schwung geht das umfangreiche Modellangebot von Opel ins Modelljahr. Bei Vectra, Calibra und Corsa hat sich einiges getan. Wichtigste Neuigkeit: Alle Opel-Pkw rollen künftig mit zwei Full Size-Airbags zu den Kunden - frei nach dem Motto „da weiß man, daß man zwei Große hat“.

Die Opel-Sicherheitsexperten sind jedenfalls davon überzeugt, daß beim versetzten Aufprall der große Airbag dem kleinen Eurobag klar überlegen ist. Der Corsa ist damit das einzige Fahrzeug in seiner Klasse, das mit den beiden Sicherheitspolstern serienmäßig aufwarten kann.

Vorbildliche Abgasemissionen und günstige Verbrauchswerte zeichnen einen neuen Corsa-Motor aus. Kein Wunder: Er ist das Basistrriebwerk des Tigra und löst den 60 kW/82 PS-Motor aus dem Corsa 1.4 Si ab. Die Leistung stieg um acht auf 90 PS und auch das Drehmoment verzeichnet Zuwachsraten.

Eine weitere Stärke des neuen ECOTEC-Viertenters ist sein günstiger Verbrauch: Mit sieben Litern pro 100 Kilometer erreichten die Techniker eine weitere Verbrauchssenkung. Kombiniert werden kann die neue Kraft mit dem "Sport" und dem „Joy“, den es neuerdings auch als Fünftürer gibt.

Das Vectra-Programm geht mit den Varianten GL, CDX und V6 ins neue Modelljahr. Zusätzlich bietet Opel die beiden Modelle Selection und Sport an. Sie ersetzen die bisherigen Sondermodelle Special und Sportive.



Basis-Arbeit: Zwei Airbags und Gasdruckstoßdämpfer Serie

Bei der serienmäßigen Ausstattung zeigten sich die Verkaufsstrategen großzügig. Denn ab Werk rollen die Limousinen unter anderem mit getönten Scheiben, Zentralverriegelung, Schiebedach sowie einen Radio zu den Kunden. Der Vectra „Sport“ hieße nicht so, wenn er nicht gleich an den 6 Zoll-Leichtmetallrädern und den Sportsitzen zu erkennen

wäre. Über die Motor- und Ausstattungskombinationen gibt untenstehende Tabelle Auskunft.

Bei allen Calibra-Versionen rückte das Markenzeichen jetzt in den Kühlergrill. Die beim 2.0-16V, V6 und Turbo serienmäßigen Pentaline-Aluräder erhalten ein neues Design. Gasdruckstoßdämpfer zählen jetzt bereits beim 2.0 zur Serie. Die Calibra-Instrumente unterscheiden sich jetzt deutlicher von denen des Vectra: weiße Zifferblätter unterstreichen die exklusivere Note des sportlichen Coupés.

Neugestaltet wurden das Airbag-Lenkrad und der Schalthebel. Ab Zweiliterversion (100 kW/136 PS) informieren Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole den Fahrer über den Öldruck des Motors und den Ladestrom der Lichtmaschine.

Auch der Astra geht mit neuem Design und besserer Ausstattung ins Modelljahr '95, wie die Opel-Post bereits in der vergangenen Ausgabe ausführlich berichtete. Dabei ist uns leider ein kleiner Lapsus unterlaufen. Auch wenn wir sie jedem gönnen, die angekündigten elektrischen Fensterheber vorn beim Astra GLS sind leider nicht serienmäßig lieferbar.

Dafür sind alle Astra-Modelle des neuen Modelljahres rundum mit Gasdruckstoßdämpfern ausgerüstet.

Und noch eine gute Nachricht. Wer den neuen Astra fährt, besitzt den absoluten Durchblick. Denn nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Scheinwerfer hat sich verändert. Auch die Lichausbeute konnte von den Technikern noch einmal verbessert werden.

Gemeinsam mit den ab GLS serienmäßigen Nebelscheinwerfern können Autofahrer damit also auch getrost der Schmuddelwetter-Saison im Herbst und Winter entgegensehen. **op**



Sportstyp: Der Vectra Sport hat Sportsitze und Leichtmetallräder



Zum Verlieben: Beim Calibra blitzt der Blitz jetzt im Kühlergrill

Alles drin, alles dran

Vectra	GL	Selection	Sport	CDX	V6
Drehzahlmesser	■	■	■	■	■
Zentralverriegelung	■	■	■	■	■
Fensterheber vorn	■	■	■	■	■
Radio SC 202	■	■	■	303	303
Außenspiegel el.	■	■	■	■	■
Nebelscheinwerfer	■	■	■	■	■
1.6i	■	■	■	■	■
1.8i	■	■	■	■	■
2.0i	■	■	■	■	■
2.0i 16V	—	—	■	■	■
2.5 V6	—	—	—	—	■
1.7D	■	■	■	■	■
1.7TD	■	■	■	■	■

■ Serie ■ auf Wunsch — nicht lieferbar



Neue Optik: Weiße Skalen und Zusatzinstrumente beim Calibra

Flotte Flitzer

Opel-Coupés haben Tradition



Die Basis für sportliche Erfolge: Das Kadett-A-Coupé von 1963. Der Motor leistet 48 PS bei 5 400 Umdrehungen und beschleunigt den kleinen Flitzer auf 136 km/h



Der Nachfolger: Das Kadett-B-Coupé von 1965 zeigt ein flach abfallendes Fließheck. Eine modische Linie, die ankommt. 103 622 verkaufte Exemplare sorgen für Erfolg



Mit 206 km/h Höchstgeschwindigkeit wird das Luxus-Coupé auf der Basis des Diplomat V8 zu einem der schnellsten Serienwagen in Deutschland. Und das vor fast 30 Jahren



Eine gelungene Synthese aus Sportlichkeit und Komfort: 1967 kommt das Commodore Coupé auf den Markt. Der Sechszylinder mobilisiert 115 PS und schafft 175 km/h



1973 wird der Bitter CD vorgestellt, ein reinrassiges Coupé mit Fahrwerk und Maschine des Diplomat V8. Zwischen 1974 und 1977 werden 369 Exemplare gefertigt



Schiebetüren, Bordcomputer und Energie absorbierende Stoßfänger: Der GT/2 von 1975 bleibt dennoch ein Einzelstück, das heute im Deutschen Museum in München steht

Tigra vor dem Sprung

Gelungene Synthese aus Sicherheit und Wirtschaftlichkeit

Rüsselsheim. Das Warten hat sich gelohnt: Am 19. November, dem offiziellen Verkaufsstart des Tigra, können sich Kunden von der unbestrittenen Attraktivität des kompakten Opel-Coupés überzeugen.

Bei einem Coupé gelten nicht nur die strengen Maßstäbe der Vernunft. Hier sind auch Emotionen erlaubt, ja sogar erwünscht. Diese gewollte Spannung drückt sich in der

eigenständigen Karosserie des Tigra aus. Den Designern gelang die Balance zwischen weich und hart, rund und kantig.

Das bei aller Emotion auch die Vernunft nicht zu kurz kommt, zeigt sich allein am variablen Innenraum, der guten Aerodynamik, dem günstigen Verbrauch und – nicht zuletzt – im attraktiven Preis des Tigra.

Die Ingenieure haben gute Arbeit geleistet: Trotz seiner kompakten Abmessungen mit nur knapp vier Metern

Länge bietet der Tigra innen ein großzügiges Raumgefühl, nicht zuletzt durch die weit nach vorn platzierte Frontscheibe.

Der Tigra ist als klassischer 2+2-Sitzer konzipiert. Das heißt in diesem Fall, daß auf den vorderen Plätzen auch großgewachsene Personen reichlich Platz haben, während die bei-



Herzlich willkommen: Tigra-Interieur



Platz da: Bis 1,60 Meter Größe zugelassen



Hoch hinaus: Der Tigra wird ein Senkrechtstarter



Knausrig: Verbräuche unter 7 Liter



Variabel: Laderaum faßt 215 Liter

den hinteren Sitzplätze für Personen bis zu einer Größe von 1,60 Meter ausgelegt sind. Übrigens: Für die beiden Fondsitze gibt es serienmäßig zwei Dreipunkt-Automatikgurte, mit denen auch die von Opel freigegebenen Kindersitze problemlos befestigt werden können.

Die vier übersichtlichen Rundinstrumente mit orangefarbenen Zeigern sind in beiden Tigra-Varianten im Instrumententräger so eingepaßt, daß sie einen sportiven Schick vermitteln.

Trotz Beifahrer-Airbag im Full-Size-Format hat der Tigra ein Handschuhfach, das bei Fahrzeugen mit Zentralverriegelung abschließbar ist. Weitere offene Ablagen gibt es unter dem Handschuhfach,

auf der Mittelkonsole finden Cassetten ihren Platz und in eine geschlossene Stofftasche, die in die Lehne des Beifahrersitzes integriert ist, passen Karten.

Apropos Platz: Der über die große Heckklappe zugängliche Gepäckraum des Tigra

faßt im Normalfall 215 Liter. Wer noch mehr Laderaum benötigt, kann diesen durch Umklappen der Lehne erzielen. Dann ergibt sich eine Kapazität von 425 Liter. Kurz: Das Coupé bietet also auch für die große Urlaubsfahrt zu zweit genügend Stauraum. **op**

Doppelherz unter der Haube

Die Tigra-Motoren: Sparsam, flott und umweltgerecht

Rüsselsheim. Zwei moderne Vierventil-Aggregate mit 1,4 und 1,6 Liter Hubraum stehen für den Tigra zur Auswahl. Beide gehören zur ECOTEC-Motorenfamilie und erfüllen schon jetzt die in der EU ab 1996 gültigen Abgaswerte.

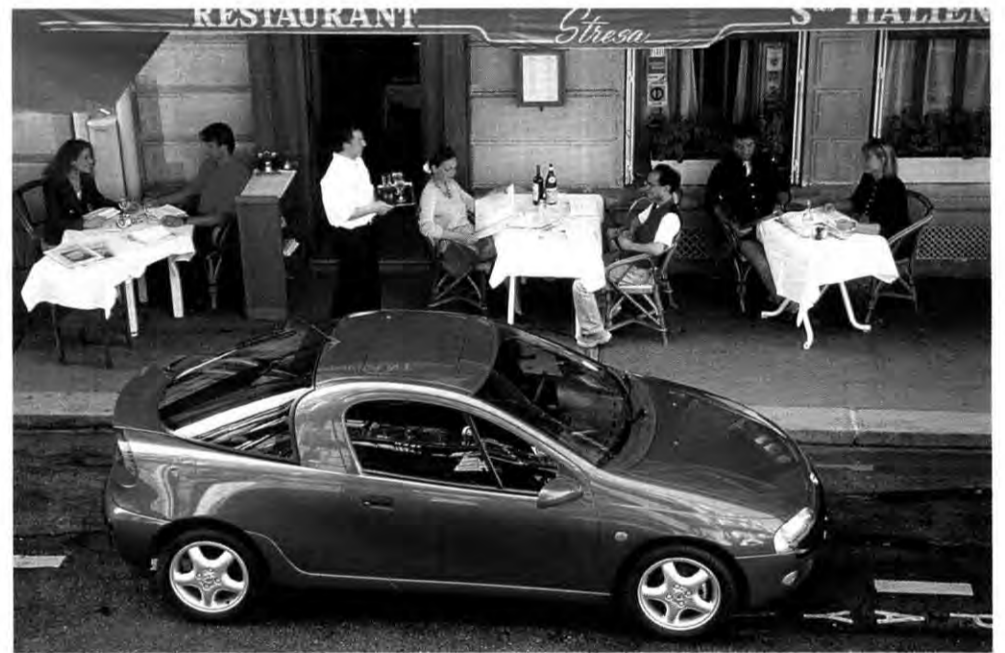
Der „kleine“ Tigra läuft mit einem neu entwickelten 1,4 Liter-Viertaktmotor, der 66 kW/90 PS leistet und eine sehr günstige Drehmomentkurve aufweist. Im Drittelmix be-

gnügt sich der „Kleine“ zudem mit 6,8 l/100 km.

Beim „großen“ Bruder sorgen 78 kW/106 PS für flotte Fahrleistungen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 203 km/h. Trotz der Agilität kommt das 1,6 Liter-Triebwerk im Drittelmix mit 6,9 l/100 km aus. Beide Tigra-Motoren werden von einem aufwendigen Motormanagement gesteuert, dessen Herzstück die Multec-S-Anlage ist. Diese Anlage optimiert nicht nur das Leistungsangebot des Motors – beispielsweise durch ein

optimales Kraftstoff-Luftgemisch oder die verteilerlose Direktzündung – sondern wirkt sich auch vorteilhaft auf Verbrauch und Abgas aus.

Und auch in Sachen Wartung punktet der Tigra: Die Rolle des herkömmlichen Keilriemens übernimmt ein wartungsfreier Poly-V-Riemen mit Spannautomatik. Die neuen Gleitfunken-Zündkerzen müssen erst nach 60 000 Kilometern gewechselt werden. Die wartungsfreien Hydrostößel sind bei Opel mittlerweile selbstverständlich. **he**



Hingucker: Der Tigra läßt die Herzen höherschlagen

Die Coupés kommen in Fahrt

Eine Marktstudie zeigt das Kundenpotential auf

Rüsselsheim. Ein zweites Coupé von Opel – lohnt sich das überhaupt? Sind die kleinen Feinen nicht reine Nischenautos?

Kompakte Coupés konnten in den vergangenen fünf Jahren beachtliche Zuwächse erzielen: Während 1989 in Deutschland nur knapp 7 000 Fahrzeuge in diesem Segment zugelassen wurden, waren es 1993 bereits über 17 500 Ein-

heiten. In Westeuropa wurden im vergangenen Jahr immerhin 53 000 kompakte Coupés verkauft.

Mit dem Tigra ist Opel als erster deutscher Hersteller im wachsenden Marktsegment dieser Klasse vertreten. Hier wird der „Neue“ Akzente setzen und das Segment der kleinen Coupés rasch wachsen lassen. Außerdem soll der Tigra Opel neue Käufer-schichten erschließen. **he**

Daß dies kein Wunschtraum ist, zeigt eine Marktstudie, in der die Adam Opel AG die Zielgruppen für den Tigra ermittelte. Zu den potentiellen Käufern zählt zum einen die wachsende Gruppe der berufstätigen Singles im Alter von 20 bis 40 Jahren. Ein weiterer großer Kundenkreis sind kinderlose Paare; genauso bietet sich das Sport-Coupé aber auch für Familien mit Kindern als Zweitfahrzeug an. **he**

Ausstattung und Extras

Tigra	1.4i	1.6i	1.4i	1.6i
Full Size Airbag, Fahrer + Beifahrer	■	■		
ABS	■	■		
Gurtstraffer vorn	■	■		
Elektronische Wegfahrsperre	■	■		
Reinluftfiltersystem	■	■		
Mechanische Gurtbringer vorn	■	■		
Zigarettenanzünder	■	■		
Abschließbares Handschuhfach	■	■		
Laderaumabdeckung	■	■		
Zwei Automatikgurte hinten	■	■		
2 Make-up-Spiegel	■	■		
Lederlenkrad	■ ⁽¹⁾	■		
Radio SC 202, inkl. 6 Lautsprecher	■	■		
Diebstahlwarnanlage	—	■		
Servolenkung	■	■		
Klimaanlage	■	■		
Außenspiegel innenverstellbar	■	■		
Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizt			■	■
Fensterheber vorn elektrisch			■	■
Getönte Scheiben			■	■
Zentralverriegelung			■	■
Schiebedach elektrisch betätigt			■ ⁽²⁾	■
51/2Jx14-Stahlräder mit Reifen 175/65 R 14			■	—
6Jx15 Pentaline-Aluräder mit Reifen 185/55 R 15 H			■	■
Höhenverstellbarer Fahrersitz			■	■
Kartentasche in Beifahrersitzlehne			■	■
Nebelscheinwerfer			■	■
Nebelschleuchte			■	■
Handschuhfach und Gepäckraum beleuchtet			■	■

⁽¹⁾ In Verbindung mit Optik-Paket
⁽²⁾ Schiebedach + Sitzhöhenverst. Beifahrerseite

DTM-Fieber im Mini-Format

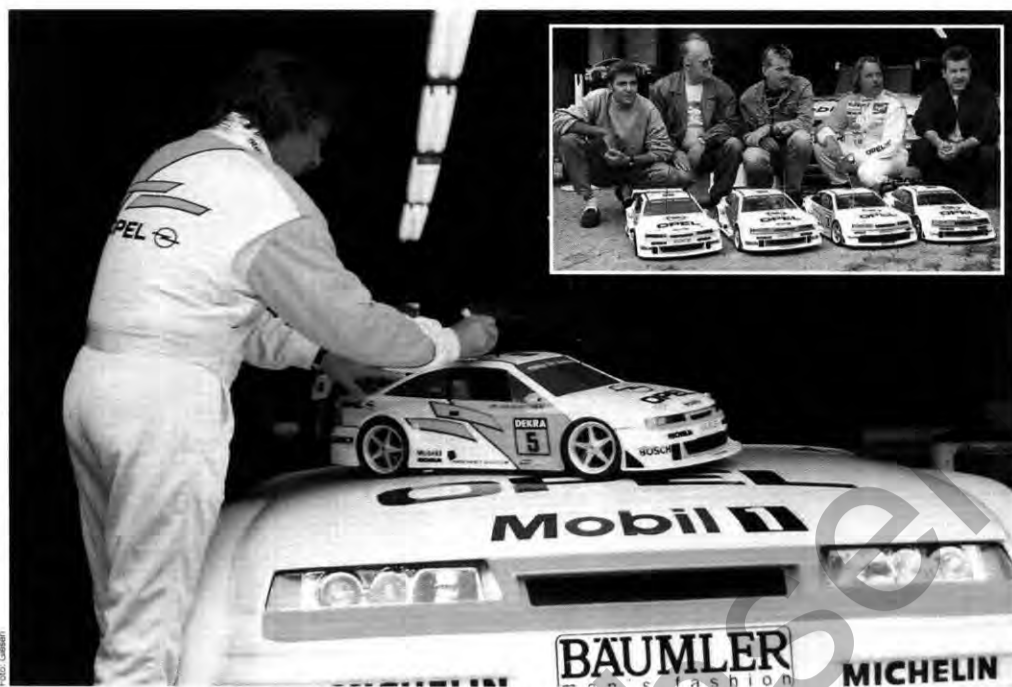
Vier Mitarbeiter pilotieren Renn-Calibra

Rüsselsheim. Ihre Motoren drehen bis 15 000 Touren pro Minute. Vorbildlich das Leistungsgewicht von 5,5 Kilogramm pro PS. Immerhin hat jede einzelne Pferdestärke des Calibra Turbo ein Kilogramm mehr zu schleppen.

Beim ersten Anblick des DTM-Calibra im Maßstab 1:5 lief bei vier Opel-Mitarbeitern in etwa das ab, was Generationen von Modell-Eisenbahnern in die Hobby-Keller treibt: Die große Welt im Mini-format zu erleben. Für Dietmar Schulze, Ralf Schmoll,

Wolfgang und Dieter Belker, allesamt im TEZ für Karosseriemessungen zuständig, sprang der Funke sofort über. Das Hobby ist jedoch weit mehr als im Kreis herumzufahren. „Das eigentliche Fahren ist für uns fast schon angenehme Nebensache.“ Sie kann dann zur Hauptsache werden, wenn die Mini-Mobile zu Meisterschaftsläufen rollen. „Die gibt es inzwischen auch, sind aber sehr zeit- und kostenintensiv“, weist das Quartett auf die inzwischen gewachsene Rennszene hin. Homologation und ein Regelwerk steht der Welt im Großen in nichts nach. Und ohne Sponsoren

läuft auch hier nichts: Ein Satz Reifen schlägt mit 200 und das Auto selbst mit 2 700 Mark zu Buche. Vergleichsweise bescheiden der Aufpreis von 400 Mark für den Allradantrieb. Da kann ein doppelter Rittberger in einer Kurve schnell ins Geld gehen. Wichtig sind für die vier Tüftler die richtige Feder/Dämpferwahl, die passende Bereifung und die Feinarbeit an Karosserie und Motor. Daß die Antriebsquelle aus einer Kettensäge stammt, tut der Sache keinen Abbruch. Immerhin beschleunigen zwei PS die Mini-Calibra auf Tempo 80. Und von 0 auf 40 fahren sie ihrem großen Vor-



Handschriftlich: Keke Rosberg mit einem der Mini-Calibra des TEZ-Quartetts

Ehe verlängert

Opel und FC-Bayern: Vertrag bis 1998

München. Zum Auftakt der Pressekonferenz zum Saisonstart 1994/95 überraschten Opel und der FC Bayern München die über 100 Medienvertreter im Olympiastadion: Bayern-Präsident Prof. Fritz Scherer und Opel-Verkaufsvorstand Georg Hehner unterzeichneten vor laufenden Kameras einen Vertrag, der die Partnerschaft um drei weitere Jahre bis 1998 verlängert.

Weshalb der neue Vertrag noch vor Ablauf der laufenden Vereinbarung geschlossen wurde, begründete Georg Hehner bündig: „Opel setzt auf Kontinuität und eine weitere Intensivierung der Kooperation, die schon bisher für beide Seiten sehr erfolgreich war.“

Auch Bayern-Präsident Prof. Scherer lobte den Geist der seit 1989 bestehenden Verbindung: „Mit jedem Jahr ist die Beziehung zwischen dem Partnern Opel und FC Bayern intensiver geworden. Deshalb haben wir uns nach freundschaftlichen Gesprächen zur vorzeitigen Fortsetzung entschlossen, obwohl viele andere Unternehmen mit uns Kontakt aufgenommen hatten.“

Bayern-Manager Uli Ho-

neß blickte schon voraus: „Wenn Opel und Bayern nach dreimal drei Jahren zurückblicken, dann ist dies ein Kapitel im Sportsponsoring, das keinen Vergleich kennt. Wir zeigen, was alles möglich ist, wenn eine solche Partnerschaft mit Leben erfüllt wird.“

Nach der neuen Vereinba-



Georg Hehner (li.) und Prof. Fritz Scherer

rung wird die Intensivierung der Kooperation Fußball-Jugendmannschaften in den neuen Bundesländern zugute kommen. In einem gemeinsamen Patenschaftsprogramm werden jeweils zwei Bayern-Spieler ein ostdeutsches Jugendteam während einer Saison betreuen. Uli Hoeneß: „Dazu gehören nicht nur Besuche und Trainings im Heimatort, sondern auch die Einladung nach München. Neben der Förderung des Jugendfußballs soll damit auch zum weiteren Abbau der Kluft zwischen Ost und West beigetragen werden.“

Bei den Fans ist Bayern München übrigens gefragter denn je: Mit über 11 000 Saison-Dauerkarten wurde ein neuer Rekord aufgestellt. Fast 30 000 Mitglieder und 850 Fanklubs auf der ganzen Welt sind unter deutschen Vereinen einsame Spitze. **wago**

Fußballprofis in Hochheim

Zentralwerkstätten machten WM Konkurrenz

Rüsselsheim. Die WM in den USA war nur Nebensache. In Hochheim trafen sich 12 Mannschaften aus verschiedenen Bereichen der Zentralwerkstätten, um das 1. ZW Fußballturnier auszutragen.

Bei Temperaturen um 30° C jagte man dem runden

Leder nach. Kaum einer sprach von den Ballkünstlern aus Brasilien oder Italien, vielmehr bewunderte man die Spielweise der „Gussputzer“ und „Traumzieher“, die sich im Finale gegenüberstanden.

Daß auch ältere Semester sehr guten Fußball spielten, bewiesen die Akteure der „68er KV's“. Sie scheiterten erst im Halbfinale nach Elfmeterschießen gegen den späteren Turniersieger.

Bei der Fußball-Weltmeisterschaft in Amerika hörte



Halbzeit: Konzentration ist alles

man Namen wie Romario, Bebeto, Baggio oder Klinsmann. In Hochheim waren Haas (5), Lummitsch (4), Behrendt (3), Christ (3), Krämer (3), Nistler (3) und Scheuermann (3) die Stars. **op**



Tore satt gab's in Hochheim

bild 'eh davon. Für Keke Rosberg dennoch kein Problem. Nach seinem Trainingslauf am Nürburgring bogen die „Werkfahrer“ mit ihren vier Calibra in die Boxengasse ein. Publikumsmagnet Keke unterzeichnete die kleinen Schnellen anerkennend mit seinem Autogramm. Beim vierten – so schien es – hielt er kurz inne. Denn im richtigen Leben fahren leider nur drei um Ruhm und Ehre. Doch Rosberg verriet ihnen ein süßes Geheimnis: Auch er ist von dem Virus befallen. Selbst zuhause in Monte Carlo läßt er den Calibra um die Kurve fliegen. Ferngesteuert. Im Maßstab 1:8. **ng**

Zusätzliche Kurse

Rüsselsheim. Wegen starker Nachfrage bietet die Zentrale Weiterbildung den Mitarbeitern in Früh- und Spätschicht Wirbelsäulengymnastik an. Ab der ersten Oktoberwoche soll im Wechsel an 30 Abenden die Gymnastik stattfinden. Weiterhin besteht die Möglichkeit, für Mitarbeiter in Normalschicht einen Yogakurs sowie Wirbelsäulengymnastik ab 18 Uhr zu belegen. Nähere Einzelheiten gibt Nikolaus Reinheimer, Telefon 3006. **il**

Prinzip Hoffnung

Radeln für krebskranke Kinder

Rüsselsheim. Die Opel-Brüder hätten ihre helle Freude daran gehabt: Als größte Fahrradproduzenten der Welt und aktive Radfahrer hätten sie sich über die rund 100 Radler sicher gefreut, die vergangenen Monat das Stammwerk in Rüsselsheim besuchten.

Doch auch der Anlaß selbst gab Anlaß zur Freude: Denn die 100 Radler haben sich die Hoffnung zum Prinzip gemacht. Daher heißt die Radtour auch „Tour der Hoffnung“ und führte prominente Sportler von Gießen nach Wiesba-

den. Grund der Reise: Sie steuern bestimmte Stationen an, um für Spendengelder zu werben. Bestimmt sind sie für krebskranke Kinder, speziell der Kinderkliniken in Marburg und Rostock. Mit von der Partie: Familienministerin Hannelore Rösch und Bürgermeisterin Gabi Klug. Sie ließen es sich ebenso wie das Fünfsitztandem nicht nehmen, die Tour ein Stück weit zu begleiten. Opel-Chef Herman erinnerte in diesem Zusammenhang an die Fahrradtradition des Unternehmens und betonte, daß Opel für die bessere Behandlung krebskranker Kinder einen Beitrag leisten wolle. **op**



100 Radler treten für eine gute Sache in die Pedale

Drehmoment erhöht

Neu im Opel Post-Team: Jürgen Hepp

Rüsselsheim. Beschleunigung von 0 auf 100, notfalls vor dem Frühstück, ausreichende Kraftreserven auch noch am späten Abend, dabei sparsam im Verbrauch (Kaffee, Tee, Gebäck): das ist das bewährte Opel Post-Team. Seit dem 1. September wird es durch Jürgen Hepp verstärkt.

Der gelernte Journalist – zuletzt als Redakteur bei einer Mainzer Tageszeitung tätig – soll das Drehmoment der Opel Post erhöhen, so daß diese noch lesefreundlicher, aktueller und informativer wird.

Darüber hinaus übernimmt der 35jährige Kombi aber auch Transportfunktionen zwischen den Opel-

Standorten, indem er wichtige Geschichten aus den Werken in die Zeitung bringt und diese zu den Mitarbeitern.

Um nicht vorzeitig runderneuert werden zu müssen oder sogar im Crash-Test zu

enden, wird der Ex-Hamburger in den kommenden Wochen allein schon wegen der Orientierung reichlich Opel-Luft schnuppern – in der Hoffnung, daß der Katalysator lesenswerte Geschichten zutage fördert. **op**



Jürgen Hepp: Mit Kuli und PC das Drehmoment erhöhen

Die Freiheit nehm' ich mir

Raucherentwöhnungskurse starten im September

Rüsselsheim. Nichtraucher und Raucher haben es oft nicht leicht miteinander.

Zwar ist die Toleranz auf beiden Seiten gewachsen, doch stört der blaue Dunst im Katalysator-Zeitalter vor allem Kol-

legen, die am gleichen Arbeitsplatz Tabakqualm nichts abgewinnen können.

Absprache gefragt – oder ganz einfach: Dem Rauch adé sagen. Leichter gesagt als getan.

Beginn Kurs 1: 22. September, 16.30 bis 18 Uhr, Tel.-Anmeldung: 5279.

Beginn Kurs 2: 20. September, gleiche Uhrzeit, Tel.-Anmeldung: 4005.

Jetzt bietet die Sozialberatung in Rüsselsheim zwei „Raucherentwöhnungskurse“ an. Dabei gibt es unterschiedliche Ansätze: Kurs 1 klärt zunächst, wann die Teilnehmer wo und aus welchem Grund



Luft statt „Duft“: Raucher treffen sich zum Abgewöhnen

rauchen. Außerdem klärt sich bei der Gelegenheit, wieviele Zigaretten während des Tages eigentlich konsumiert werden. Kurs 2 macht einen radikalen Schnitt: Die Gruppe vereinbart sofort einen Termin, ab dem nicht mehr geraucht wird. **op**



„Bei uns im Büro raucht keiner. Auch Gäste bitte ich, nicht zur Zigarette zu greifen. Die meisten haben dafür Verständnis.“

Heike Lehmann, Sekretärin im Fertigungsmaterialeinkauf Metall, Nichtraucherin.



„Das Rauchen in der Werkstatt lehne ich ab, man hat ja auch eine gewisse Vorbildfunktion. In den Pausen gönne ich mir dann schon ab und an eine Zigarette. Wir haben hier kurzfristig zwei Sozialräume eingerichtet und zum Raucher-beziehungsweise Nichtraucherraum erklärt. Das klappt bisher hervorragend.“

Meister Gerhard May, Lehrwerkstatt, Raucher.



„Bei uns gibt es keine Probleme, hier raucht nämlich keiner mehr. Ich habe vor einem Jahr aufgehört. Dabei hat mir eine Akupunktur sehr geholfen. Als ich noch gequalmt habe, hätte ich mir spezielle Raucherzimmer gewünscht. Von einem generellen Verbot halte ich nichts.“

Irene Lukas, Redaktionsassistentin Opel Post, Ex-Raucherin.



Foto: H. Gehrmann

Sucht und Ordnung: Nichtraucherplätze willkommen



„Früher mußten wir mit den Rauchern zusammen in einem Aufenthaltsraum sitzen. Der Qualm war manchmal unerträglich. Jetzt mit den gesonderten Zimmern sind die Pausen wesentlich erholsamer.“

Allein unter Nichtrauchern: Opel Post-Mitarbeiter Stefan Zech im Gespräch mit Auszubildenden Industriemechanik, Fachrichtung Maschinen- und Systemtechnik.



„Ich rauche ungefähr ein Päckchen am Tag, mal mehr, mal weniger. Irgendwann höre ich mit der Qualmerei auf, aber das hat noch ein bißchen Zeit. Das mit dem Raucherzimmer finde ich eine gute Sache. Da fällt man den

Nichtrauchern wenigstens nicht auf den Wecker.“

Thorsten Schell, Azubi im 2. Lehrjahr, Industriemechaniker, Fachrichtung Produktionstechnik, Raucher.



„Probleme mit dem Rauchen? Haben wir keine. In der Werkstatt wird nicht geraucht. Diejenigen, die rauchen möchten, können das in den Pausen tun. Dafür haben wir spezielle Raucherzimmer eingerichtet. Mit einem Verbot erreicht man gar nichts. Das wird sowieso hintergangen. Dann gehen die Leute eben auf die Toilette oder sonstwo hin.“

Meister Alfred Schäfer, Lehrwerkstatt, Nichtraucher.



„Auf meine Zigaretten möchte ich nicht verzichten, auch nicht am Arbeitsplatz. Zum Glück haben wir in unserem Bereich ein Arrangement gefunden: Wir haben die Büros so eingerichtet, daß Raucher und Nichtraucher getrennt sind. So gibt es keinen Ärger.“

Hans Klodt, Einkäufer Fertigungsmaterial Metall, Raucher.

Sicher unterwegs

Verkehrswacht bietet Training

Rüsselsheim. Hand aufs Herz: Wer hält sich nicht für den besten Autofahrer weit und breit – zumindest solange, bis es dann doch einmal brenzlich wird oder gar kracht? Eitelkeit hin, Selbstüberschätzung her, soweit muß es nicht kommen.

Denn auch in diesem Jahr bietet die Deutsche Verkehrswacht für Mitarbeiter wieder ein Sicherheitstraining an. Grundidee dieses Trainings ist es, dem Autofahrer ein Programm zu bieten, in dem er sein Wissen und Können richtig einschätzen lernt.

Unter Anleitung erfahrener Trainer können zudem die

richtigen Verhaltensweisen einen ganzen Tag lang einstudiert werden, mit denen sich gefährliche Situationen überstehen lassen. Dabei ist das Sicherheitstraining weder eine zweite Fahrschule noch ein Rennfahrerlehrgang. Vielmehr soll es Autofahrer aller Altersklassen auf die Grenzen von Fahrer und Fahrzeug in der Alltagspraxis aufmerksam machen. Und die sind schneller erreicht, als uns manchmal lieb sein kann. Wer Interesse hat, sich und sein Fahrzeug einmal einem Alltags-Tauglichkeitstest zu unterziehen, der kann sich anmelden bei der Abteilung Arbeitssicherheit oder beim Betriebsrat von Opel Rüsselsheim. **he**



Traumnoten: Mit mindestens einer Eins im Abschluszeugnis absolvierten 18 von 103 Azubis jetzt ihre Opel-Ausbildung. Zweimal die Eins schafften Yvonne Gombert (nicht im Bild), Stefan Römer, Ralf Geisler, Diane Schreiber, Jörg Döbberthin und Dirk Jäschke. Den Besten übergab Personalvorstand Wolfgang Strinz ein Buchpräsent. **op**

Auf Sendung

Testzentrum für elektromagnetische Verträglichkeit in Betrieb genommen

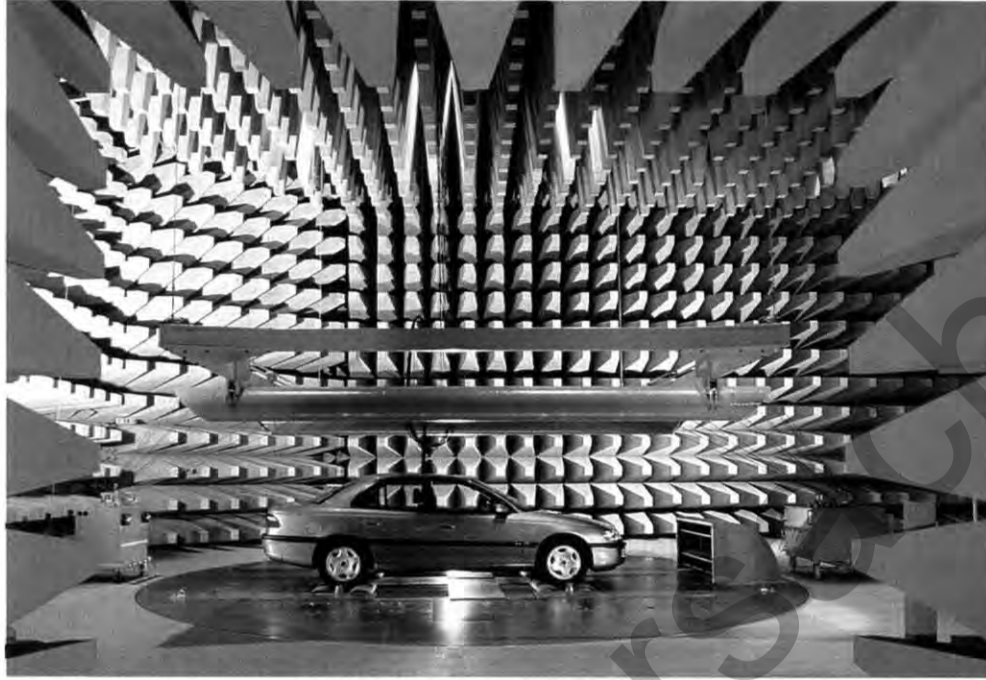
Rüsselsheim. Alle Geräte mit elektrischem oder elektronischem Innenleben senden elektromagnetische Wellen aus, die sich in der Atmosphäre zu einem Gewirr von Störsignalen vermischen und damit zu einer Gefahr für die hochempfindlichen Mikroprozessoren an Bord moderner Personenwagen werden.

Die Aufgabe der Automobilingenieure ist es, diese Teile gegen unerwünschte Wirkungen des „Elektrosogs“ zu schützen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Testzentrums für elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) können die Opel-Ingenieure diese Aufgabe künftig noch souveräner meistern.

Mit einem Investitionsaufwand von rund 25 Millionen Mark hat die Adam Opel AG in Rüsselsheim ein EMV-Test-

zentrum errichtet, das zu den modernsten in Europa zählt. Durch den ständig steigenden Einsatz von Mikroprozessoren in der Automobiltechnik gewinnt die elektromagnetische Verträglichkeit der Modelle immer mehr an Bedeutung. Die Arbeit in dem neuen EMV-Testzentrum dient somit dem Ziel, eine optimale Störfestigkeit der elektronischen Systeme gegenüber starken elektromagnetischen Feldern zu erreichen, die beispielsweise von Rundfunksendern, Funktelefonen oder Hochspannungsleitungen ausgehen.

Zudem soll eine wechselseitige Beeinflussung der verschiedenen Elektronikkomponenten an Bord der Automobile



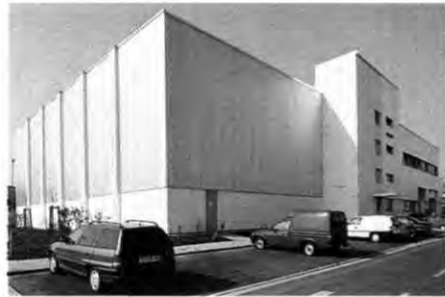
Die große Absorberhalle ermöglicht Testbedingungen, die sonst nur in „freier Wildbahn“ vorkommen

vermieden werden. Die elektromagnetische Verträglichkeit von Automobilen ist eine Grundvoraussetzung für die einwandfreie Funktion sicherheitsrelevanter Fahrzeugsysteme wie Full Size Airbag, ABS, Motor-Elektronik oder

Servotroniclenkung.

Opel hat deshalb strenge, firmeneigene EMV-Normen festgelegt, die weit über die Anforderungen der geplanten EG-Richtlinie zur elektromagnetischen Verträglichkeit von Kraftfahrzeugen hinausgehen.

Die Störfestigkeit der Opel-Modelle wird bei einer Hochfrequenzfeldstärke von bis zu 120 Volt pro Meter gemessen – das entspricht der Strahlungsintensität in unmittelbarer Nähe starker Rundfunk- oder Fernsehsender. **he**



Das neue EMV-Testzentrum

Elektronik auf dem Vormarsch

Mikroprozessoren verleihen einem Auto Intelligenz

Rüsselsheim. Ohne Chip geht nichts mehr: Die Mikroelektronik ist zur alles entscheidenden Schlüsseltechnologie im ausgehenden 20. Jahrhundert geworden. Auch und gerade aus der Automobiltechnik ist die Mikroelektronik nicht mehr wegzudenken.

Chips und Prozessoren verringern den Kraftstoffver-

brauch, reduzieren die Abgasemissionen, erhöhen die Insassensicherheit, gewährleisten perfekten Diebstahlschutz und sorgen für ungetrübten Musikgenuss. Ein Beispiel: Betrug der Anteil elektrischer und elektronischer Bauteile am Gesamtwert eines Opel Omega 1986 noch zehn Prozent, so sind es heute bereits mehr als das Doppelte – Tendenz steigend.

Wo diese Entwicklung hin führt, zeigt ein Blick unter das Blechkleid eines komplett ausgestatteten Omega MV6. Dort sorgt ein 2,2 Kilometer langes Kabelnetzwerk für die notwendigen elektrischen Verbindungen. Die Steuerung der verschiedenen Fahrzeugfunktionen übernehmen ein Dutzend Mikrocomputer mit Selbstdiagnosesystemen, 52 Elektromotoren und fast 1 800 elektronisch geregelte Bedienungselemente.

Bleiben wir beim Beispiel Omega. ABS, Traction Control und Motormanagement sind hier die leistungsfähigsten Mikrocomputer. Allein im elektronischen Gedächtnis des Simtec-Systems, das die Steuerung des neuen ECOTEC-Viertelmotors mit 100 kW/136 PS übernimmt, sind rund 3 500 Daten in 39 Kennfeldern und 151 Kennlinien gespeichert. Binnen weniger Millisekunden vergleicht der Computer die tatsächlichen Motordaten mit den gespeicherten Werten und wählt die jeweils beste Kennlinie für Zündung, Kraftstoffeinspritzung und Abgassteuerung aus.

Noch perfekter arbeiten die elektronischen Steuerungssysteme der ECOTEC-V6-Motoren. Der Mikrorechner wertet hier ständig die Informationen einer Vielzahl von Sensoren aus und paßt die Steuerung des Motors der aktuellen Situation an – dreimal pro Motorumdrehung. Die Ingenieure sprechen deshalb von einem „selbstlernenden System mit Echtzeit-Steuerung.“

Nicht minder leistungsfähig ist der Mikroprozessor des Viergang-Automatikgetriebes an Bord des Omega. Er steuert die Schaltfunktion entsprechend dem tatsächlichen Fahrbetrieb. Dadurch lassen sich – etwa bei längerer Bergfahrt – unnötige Gangwechsel vermeiden. Auch bei Autofahrten mit Anhänger bietet das System große Vorteile. Hier sparen Besitzer des neuen Omega 2.0 16V allein dank der intelligenten Getriebesteuerung immerhin bis zu 0,5 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer.

Auch Opels Full Size Airbag ist ohne moderne Mikroelektronik nicht denkbar. Die Auslösung des Luftpolsters erfolgt über ein zentrales Elektronik-

modul. Bei einer Frontalkollision entscheidet die Elektronik, ob der Airbag ausgelöst werden soll. Dazu vergleicht der Mikroprozessor in einem Zeitraum von 10 bis 15 Millisekunden die aktuellen Daten mit gespeicherten Werten, die bei Crashversuchen ermittelt wurden und trifft dann seine Entscheidung.

Nicht zuletzt verbessert die Mikroelektronik auch den Fahrkomfort, wie das Beispiel Stereoanlage zeigt: Für die Omega-Limousine liefert Opel auf Wunsch ein leistungsfähiges Soundsystem mit zehn Lautsprechern und Sechskanal-Processor, der speziell auf die akustischen Verhältnisse im Innenraum der Ome-

Was ist EMV?

Funkentstörung und mehr

Rüsselsheim. Elektromagnetische Verträglichkeit – lediglich eine alte Kamelle in neuem Gewand? So ganz neu ist das EMV-Phänomen wahrlich nicht – früher nannte man es nur „Funkentstörung“.

Doch infolge des Siegeszuges der Autoelektronik tritt heutzutage auch die elektromagnetische Verträglichkeit in den vielfältigsten Bereichen auf:

Leistungsgebundene Störungen können beim Ein- und Ausschalten der Scheinwerfer, beim Hupen oder bei der Bedienung des Scheibenwischers auftreten. Durch solche Schaltvorgänge kommt es zu kurzzeitigen induktiven Spannungsspitzen von mehreren 100 Volt, die wiederum die Funktion hochempfindlicher elektronischer Bauteile wie Mikroprozessoren beeinträchtigen können.

Hochfrequente Störsignale werden von Elektromotoren oder Relais ausgesendet. Der Kabelbaum eines Automobils wirkt dabei wie eine Antenne: Er fängt die Störimpulse auf und sorgt für deren Verbreitung im Bordnetz. Ein typisches Beispiel ist das aus früheren Zeiten bekannte Heulen oder Knistern in den Radiolautsprechern, das oft auf eine unzureichende Entstörung von Lichtmaschine und Zündanlage zurückzuführen war.

Neuerdings zählen aber auch die Mikroprozessoren selbst zu den EMV-Störern. Ihre Taktgeneratoren senden Hochfrequenzsignale bis weit über den UKW-Bereich aus, die den Funkempfang von Radio und Telefon beeinträchtigen können. **he**

ga-Limousine abgestimmt ist. Die Mikrochips des Soundprozessors dirigieren die Musik so, daß Höhen und Tiefen unverfälscht aus den jeweils richtigen Lautsprechern klingen. **he**



Klaus Dammel prüft die Einstrahlfestigkeit einer Komponente...



...und mißt die Funkentstörung an einem Kühlergebläse

Abschirm-Dienst

Im EMV-Testzentrum geht es elektromagnetischen Störsignalen an den Kragen

Rüsselsheim. Die einen erinnern sie an die Kulissen von „Raumschiff Enterprise“, die anderen an eine überdimensionierte Eierpappe. Die Rede ist von den bis zu zwei Meter langen Absorbern aus Polyurethan (PU-Schaum), die im neuen EMV-Zentrum unerwünschte Reflexionen der Testsignale verhindern sollen.

Dank ihrer speziellen Formgebung und Materialeigenschaft absorbieren die in den drei aufwendig abgeschirmten Hallen für Fahrzeug- und Komponententests installierten PU-Elemente elektromagnetische Wellen und ermöglichen somit reflexionsfrei Messungen, die normalerweise nur unter freiem Himmel möglich sind.

Für optimale Testbedingungen sorgt zudem ein zwei Millimeter starker Stahlblechmantel, der die Absorberhallen umgibt. Zum einen bietet die Metallabschirmung die Gewähr, daß keine Strahlungsemissionen nach außen gelangen, zum anderen sorgt sie dafür, daß von außen keine elektromagnetischen Felder in die Meßräume eindringen und

die Testergebnisse verfälschen.

Das Kernstück des neuen EMV-Testzentrums ist eine rund 380 Quadratmeter große Halle, in der die Opel-Ingenieure die Störfestigkeit der Automobile gegen Hochfrequenzstrahlung bis ein Gigahertz (eine Milliarde Hertz) und bei Feldstärken von maximal 120 Volt pro Meter untersuchen. Die getesteten Prototypen oder Vorseitenmodelle können dabei auf Geschwindigkeiten um die 200 km/h beschleunigt werden. Gekühlte Breitbandverstärker mit einer Ausgangsleistung von bis zu 10 000 Watt erzeugen die Störsignale, die in der Absorberhalle über verschiedene Antennensysteme abgestrahlt werden.

Eine Besonderheit ist der sogenannte E/H-Feldgenerator, eine oberhalb des Rollenprüfstands befestigte Spezialantenne. Während der Messung befindet sich der E/H-Feldgenerator rund einen Meter über dem Testwagen und strahlt Störfrequenzen von 1,5 bis 20 Megahertz aus, die dank der besonderen Antennenkonstruktion jeden Winkel des Fahrzeugs treffen. Für die Bestrahlung mit noch höheren Frequenzen stehen den Ingenieuren diverse Richtstrahlantennen zur Verfügung.

Neben der großen Absorberhalle verfügt das neue EMV-Testzentrum über vier weitere Prüfräume: Funkentstört werden die Opel-Modelle in einer 130 Quadratmeter großen Absorberhalle. Hier untersuchen die EMV-Experten in erster Linie die Wechselwirkungen zwischen den diversen fahrzeugeigenen Elektroniksystemen. Im Blickpunkt stehen Störfrequenzen, die Elektromotoren, Zündspulen, Relais und Mikroprozessoren aussenden und die von der Autoradioantenne des Fahrzeugs wieder aufgefangen werden.

Elektronische Bauteile, Zubehörartikel und Kabelverbindungen prüfen Opel-Ingenieure in einer 64 Quadratmeter großen Meßkabinen auf ihre EMV-Tauglichkeit. Um die Situation im Fahrzeug möglichst realitätsnah nachzuempfinden, werden die Elektronikteile und ihre Kabelsätze unter eine sogenannte Streifenleitung gelegt, die als Antenne fungiert und Störspannungen der Bauteile aufnimmt.

Leitungsgebundene Störungen, die sich beispielsweise beim Schalten starker elektrischer Verbraucher ausbreiten, messen die EMV-Ingenieure in einem Prüfraum, der ebenfalls mit einem Rollenprüfstand ausgestattet ist. Ein Speicheroszilloskop registriert Stärke und Zeitverlauf möglicher Störimpulse, die durch das Ein- und Ausschalten diverser Verbraucher entstehen und die Funktion der hochempfindlichen Mikrocomputer in den Steuergeräten von ABS, Traction Control, Motor

oder Automatikgetriebe beeinflussen können.

Starke magnetische Felder, wie sie etwa unter Hochspannungs- und Bahnstromleitungen auftreten, simulieren die

Opel-Ingenieure mit Hilfe zweier überdimensionaler Spulen. Sie haben einen Durchmesser von jeweils drei Metern und werden in Quer- oder Längsrichtung zum Ver-

suchswagen aufgestellt. Bei Stromstärken von bis zu 50 Ampere lassen sich so Magnetfelder erzeugen, die auf die Bordelektronik des Autos Einfluß nehmen. **he**



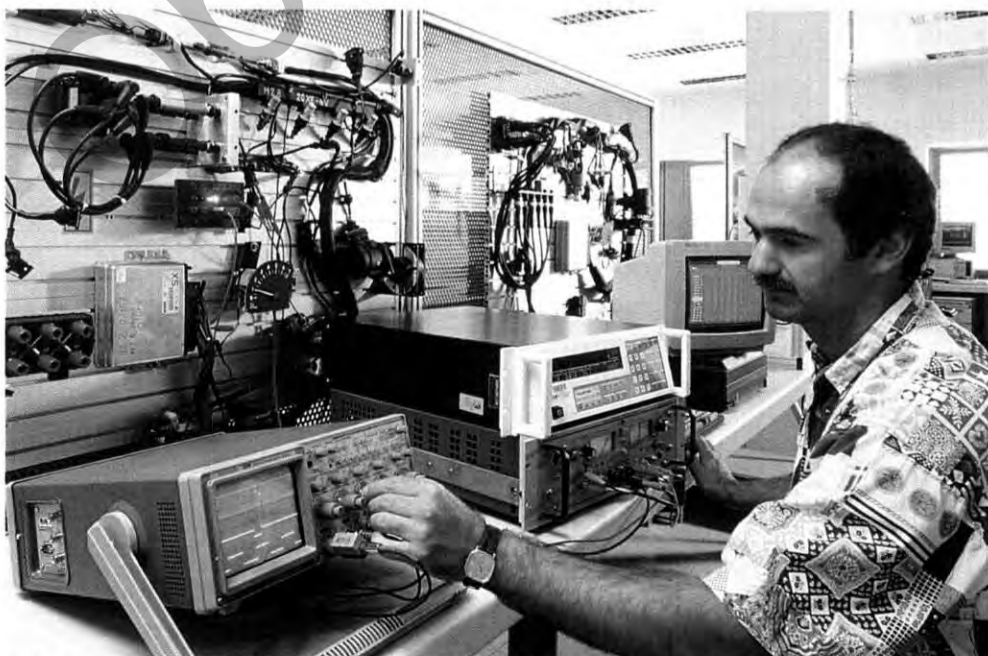
Lutz Becker ermittelt den Oberflächenwiderstand von Kunststoffen



Im Namen des Fortschritts: Antennen anschließen



Ruf doch mal an: Hans-Peter Andrae am Mobiltelefonmeßplatz



Lutz Becker bei der Überprüfung des Motorsteuergeräts auf Störimpulsfestigkeit



Zwei Männer ein Gedanke: Dr. Hartmut Baumgart, Chef des Zentrallabors, und Horst Fückel (rechts), Leiter des EMV-

Testzentrums, können jetzt noch effektiver am technischen Fortschritt der Opel-Modelle feilen

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 25. August**
Sigurd Traiser,
ISP-OP
- 24. September**
Wolfgang Müller,
ZPOE Technische Berufsausbildung

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. August**
Gusti Assmann,
Zentrale Qualitätssicherung ME
Oswald Bachmann,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Georg Bauer,
TEZ-Werkstoffentwicklung
Robert Baumgärtner,
Instandhaltung-Preßwerk
Hans Gerhard Baumgärtner,
TEZ-Design
Jörg Beck,
TEZ-Werkstoffentwicklung
Toni Becker,
MEP Konstruktion
Hans Werner Becker,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Paul Breunig,
Zentrale Qualitätssicherung ME
Werner Debatin,
TEZ Antriebsstrang
Günter Demel,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
Siegfried Dieser,
TEZ-Freigaben u. Dokumentation
Robert Dörhöfer,
Werkschutz
Karl-Heinz Fischer,
WA und KW-Haustechnik und Entsorgung/Stromversorgung
Jürgen Gau,
Zentralwerkstätten
Manfred Glaser,
Advance Purchasing
Jürgen Götz,
Zentralwerkstätten
Herbert Groh,
TEZ-Motor, Getriebe und Fahrwerk
Elfriede Hadaschik,
TEZ FAE-Werkstätten
Wolfgang Hanke,
WA und KW-Werksinstandhaltung
Norbert Heinrich,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Horst Herzberger,
WA und KW-Werksinstandhaltung
Ruth Jaeckel,
TEZ Chassis konstruktion
Gerhard Jung,
Kundendienst
Helmut Kaiser,
ME Planung Preßwerke
Wolfgang Keil,
TEZ Fahrzeugelektrik
Jürgen Kemmer,
TEZ Zentrallabor
Jürgen Kern,
TEZ DV-Koordination
Arthur Kiehl,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Günther Kneissl,
Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik
Lothar Knoepf,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Wolfgang Köhler,
FME Metall
Gerhard Köhler,
Kundendienst
Lydia Krenzer,
ME Konstruktion Montage- und Schweißeinrichtungen



Sigurd Traiser



Wolfgang Müller

- Horst Krummeck,**
TEZ Antriebsstrang
Georg Kurzwel,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Werner Lahnert,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Dieter Langendorf,
Design
Peter Mahlmeister,
Instandhaltung-Preßwerk
Klaus Meinhardt,
TEZ-Rohkarosserie
Karl Mönch,
WA und KW-Werksinstandhaltung
Karl-Heinz Müller,
Debitorenbuchhaltung
Hans-Joachim Oppenhäuser,
Transportabteilung
Reiner Pecher,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
Jürgen Pospieszala,
TEZ Antriebsstrang
Alfred Reim,
Instandhaltung-Preßwerk
Frank Reimschüssel,
TEZ Chassis konstruktion
Wolfgang Reinheimer,
Service Training Center
Friedel Rendel,
Karosserie Rohmontage
Heinz-Günter Rohr,
MEP Produktkonzeptentwicklung
Berthold Rötger,
ME Chassis-Projekte und Terminplanung
Philipp Ruppert,
MEP Konstruktion
Manfred Sattler,
Zentrale Qualitätssicherung ME
Friedhelm Schmidt,
Werkschutz
Herbert Schwarz,
WA und KW-Energiebetriebe
Werner Seipel,
Karosseriewerk II
Hans-Joachim Sliwa,
Zentralwerkstätten
Klaus Sommer,
Werksanlagen
Alfred Stanulla,
Planung Werkstatt Technologie
Eveline Strommenger,
Verkauf an Großabnehmer und Behörden
Wifried Sudheimer,
TEZ-Design
Taher Tatari,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Helmut Unger,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
Fritz Vogel,
Instandhaltung Dieselmotore, Chassisaggregate und Preßwerk G 22
Detlef Wehner,
Zentralwerkstätten
Hans Weigel,
Zentralwerkstätten
Christoph Welter,
Instandhaltung-Preßwerk

- Kurt Werner,**
Zentralwerkstätten
Helmut Wittmann,
ME-Pressen und Komponenten-Fertigung Werkzeugplanung
Wolfgang Witzke,
Zentralwerkstätten
Wilhelm Zimmermann,
Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik
Karl-Heinz Zimmermann,
TEZ Innenraumverkleidung und Rückhaltesysteme
Werner Zwicke,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
- 2. August**
Rudolf Preiß,
WA und KW-Werksinstandhaltung
Gerhard Teufert,
WA und KW-Werksinstandhaltung
- 4. August**
Adolf Assmann,
Testzentrum Dudenhofen
Joachim Herrmann,
ISP-OP
- 17. August**
Domenico Scotti,
Karosseriewerk II, Montage I
- 18. August**
Klaus Brandenberger,
Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate und Preßwerk G 22
Herbert Fritsch,
Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik
Manfred Gard,
Werkslogistik Montage
Klaus Hugo Helbig,
Getriebebau M 55
Joachim Lachenmaier,
TEZ-Freigaben und Dokumentation
Ramona Sturm,
Motorenbau M 55
Reinhold Sturm,
Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik
- 20. August**
Rita Ahl,
Qualitätssicherung Fertigung
Haddou Hammoudi,
Karosseriewerk II - Modul-Fertigung
- 22. August**
Jose Antonio Calvo Agrasar,
Motorenbau M 55
Jesus Iberio Casas Souto,
Unterzusammenbaue,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbaue
Emilio Corzon Suarez,
Teile-Lackiererei
Antonio Suarez Coteio,
Karosseriewerk II, Montage II
- 25. August**
Benaissa Ajouaou,
Instandhaltung Preßwerk
Rosario Buccheri,
Hinterachse und Brems scheiben

- Roland Heigert,**
Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik
- 29. August**
Antonio Cardenas Barrera,
Motorenbau M 55
Enrique Parra Parra,
Karosseriewerk II - Modul-Fertigung
- 1. September**
Claudio Deigo Corrado,
Beschädigteneinsatz
Peter Döring,
ISP-OP
Klaus Ehrhardt,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
Mohamed-Ben-Larbi El-Mesaoudi,
Instandhaltung Preßwerk
Horst Feller,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Gerhard Georg,
TEZ-FE-Fahrzeugklimatisierung
Abderrahmane Hammouti,
Instandhaltung Lackiererei K 115 und Prozeßwartung
Reinhold Laick,
Werkslogistik Montage
Rolf Rönitz,
Vier-Phasen-Prozeßfeinführung/VSE
Erwin Steinhagen,
Instandhaltung Motor, Getriebe und Umformtechnik
Mesut Suluglu,
WA und KW-Werksinstandhaltung
- 2. September**
Silvio Ranaudo,
Instandhaltung-Preßwerk
Detlef Wirth,
Werkslogistik Betriebsmittel
- 3. September**
Juan Tejero Ruiz,
Unterzusammenbaue,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
- 5. September**
Ramon Lopez Garcia,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
8. September Heinrich Fischer,
Preßwerk K 40
- 9. September**
Rasko Spirovski,
Lackiererei
- 10. September**
José Bautista Guerra,
Karosseriewerk II
Gerhard Stemmer,
WA und KW-Energiebetriebe
- 11. September**
Bernd Bauer,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
- 15. September**
Karl-Heinz Hungermüller,
Werkslogistik Montage
Manfred Kuster,
Instandhaltung-Dieselmotore,
Chassisaggregate und Preßwerk G 22
Adolf Neist,
WA und KW-Haustechnik und Entsorgung/Stromversorgung
Elfriede Schneider,
Qualitätssicherung Fertigung
- 16. September**
Veli Nazman,
Unterzusammenbaue,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
Binali Zortu,
Lackiererei
- 18. September**
Athanassios Theodorou,
Unterzusammenbaue,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
- 19. September**
Felipe Caballero Esteban,
Motorenbau M 55
José, Garcia Perez,
Unterzusammenbaue,
Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
Juan Lacal Casado,
Lackiererei
- 22. September**
Ahmed Azirar,
Werkslogistik Montage
Erhard Hornischer,
TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage und Entwicklungswerkstätten
Ernst Langhammer,
TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung
Peter Schnabel,
TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion
Alexander Suder,
Wagenverladung und -versand
Käthe Zimmermann,
Qualitätssicherung
- 25. September**
Calogero Martorana,
Kaltfließpreßteile
- 29. September**
Sigmar Dillmann,
TEZ-Fahrzeug-/Aggregatmontage und Entwicklungswerkstätten
Rudolf Huyer,
Werkslogistik Betriebsmittel
Bruno Jordan,
Wagenverladung u. -versand
Helmut Mathes,
Personal- und Sozialwesen
- Werksicherheit

- Gert Udo Ruf,**
WA und KW-Werksinstandhaltung
Günter Sattler,
Instandhaltung-Dieselmotore,
Chassisaggregate und Preßwerk G 22
Werner Schäfer,
Preßwerk K 67
Peter Spengler,
Zentrale Qualitätssicherung ME
Heinz Herbert Weimer,
Werkslogistik Montage
- 30. September**
Eduard Zimmer,
Werkschutz

25 Jahre

Bochum

- 1. August**
Dieter Albrecht,
Haustechnik Werk I
Rainer Bäcker,
Reinigung Einrichtungen L 1
Udo Baumeister,
Zentralwerkstatt und Instandhaltung II
Klaus-Peter Heier,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Wolfgang Heinemann,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Heinz Hellmer,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Volker Heyne,
Preßwerk
Horst Hoffmann,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Uwe Hülzenbecher,
Preßwerkzeugbau
Johann Isenberg,
Werkzeugmacherei, Lehrenbau
Gunibert Klonowski,
Hauptlackiererei
Georg Kloska,
Preßwerkzeugbau
Holger Koike,
Vertragfirmendisposition
Klaus-Peter Konopczynski,
Haustechnik Werk I
Detlef Korsinski,
Preßwerkzeugbau
Norbert Lohmann,
Werkzeugmaschinen-Abteilung
Dieter Marler,
Preßwerkzeugbau
Klaus Meurer,
Industrial Engineering
Heinz-Günther Müller,
Haustechnik Werk I
Elvira Nestler,
T&Z Verkehrsabwicklung Inland
Wolfgang Neuenfeldt,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Angelika Otto,
Industrial Engineering
Hans-Jürgen Pawlik,
Haustechnik Werk I
Wilhelm Porsdorf,
Linieninstandhaltung Achsen und Chassisteile
Marianne Pries,
Personalverwaltung
Klaus Schipper,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Lothar Schröter,
Linieninstandhaltung Achsen und Chassisteile
Klaus Schwienke,
Haustechnik Werk I
Bernhard Seil,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Bernd Sommer,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
Hans-Jürgen Stridde,
Wagenendmontage und -reparatur
Manfred Uhde,
Home Plant-T-Car
Wolfgang Ulonska,
Zentralwerkstatt und Instandhaltung II
Horst Warschun,
Getriebe
Wolfgang Wienholt,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Ulrich Wöhrmann,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Richard Zalewski,
Linieninstandhaltung Motoren
Rainer Ziegler,
Haustechnik Werk I
- 4. August**
Hans Dreiseitel,
T&Z Greiferei und Packerei Export
Rüdiger-Gerd Juska,
Instandhaltung Automation
- 6. August**
Franz Althoff,
Produktives Lagerwesen D 3
- 11. August**
Francesco Barba,
Getriebe-Weichbearbeitung
Karl Buckl,
Werksbahn
Klaus Krämer,
Produktives Lagerwesen D 3
Giuseppe di Dio,
Vorderachsen
Vahap Durgun,
Betriebsrat
Peter Fink,
Wareneingang
Edgar Ganowicz,
Zusammenbau Karosserie-Rohbau
Arnold Gregorzewski,
Linieninstandhaltung Achsen und Chassisteile
Lothar Hamacher,
Fahrzeugauslieferung Bochum
Klaus Höpfer,
T&Z Teile-Eingang

- Theodor Kaisers,**
Cockpit-Modul
Manfred Kietzmann,
Motorenbau
Manfred Kranold,
Cockpit-Modul
Fritz Kupzig,
Zusammenbau Karosserie-Rohbau
Friedbert Radimerski,
Vorderachsen
Anneliese Schilf,
T&Z Greiferei und Dringaufträge
Hans Schmoliner,
Personal- und Sozialwesen/Registrierung
Klaus Scholz,
Vorderachsen
Friedrich Surmann,
Qualitätssicherung Werk II
Dieter Tomaszewski,
Instandhaltung und Reinigung Gebäude Werk II
- 12. August**
Walter Kaller,
T&Z Greiferei und Packerei Inland, Expreß
Karl-Heinz Springwald,
T&Z Hochregalanlage und Systeme
- 13. August**
Reinhard Wisiosek,
Zusammenbau Unterbau
- 15. August**
Norbert Szuscik,
Instandhaltung Preßwerk
- 18. August**
Hans-Peter Bastian,
Qualitätssicherung Werk I
Hans-Winfried Jany,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Peter Kuhnert,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
Brigitte Meinel,
Läger und Ausgaben Werk II
Karl-Heinz Schröder,
Preßwerk
Pedro Trigo Nogales,
Fertigungsmontage - Montageband
Hans-Friedrich Winkler,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
- 21. August**
Christel Huxoll,
Einkauf Betriebsmittel und Dienstleistungen
- 25. August**
Georgios Graonidis,
Zusammenbau Karosserie-Rohbau
Lothar Grünhoff,
Wagenendmontage und -reparatur
Georgios Pipilikas,
Zusammenbau Tür links und rechts
Hans-Otto Riedel,
Preßwerk
Günter Scheiderei,
Montage Schaltung und Oberflächenbehandlung
Sieglinde Schikowski,
Motoren-Endaufrüstung
Bernhard van Heynsbergen,
Hauptlackiererei
- 26. August**
Bruno Domin,
Zielteile-Reparatur
- 29. August**
Jose-Antonio Martinez Ribera,
Kraftstoffbehälterfertigung
Jose Valverde Zamora,
Zusammenbau Unterbau
- 1. September**
Erich Behnke,
Instandhaltung Preßwerk
Siegfried Czychy,
Rohrschlosser-Werkstatt
Georg Federl,
IPS-Versand
Udo Feldmann,
Haustechnik und Instandhaltung II
Lothar Helling,
Wagenendmontage und -reparatur
Klaus-Günter Kleesz,
Reinigung Einrichtungen L 1
Peter Kontry,
Vorderachsen
Horst Löser,
Wagenendmontage und -reparatur
Gerd Mielek,
Werkslogistik-Produktionsplanung
Werner Pfeifer,
Hauptlackiererei
Bernhard Reimann,
Zusammenbau Seitenwand
Klaus Scheer,
Preßwerk
Manfred Sparing,
Läger und Ausgaben Werk I
Tahir Tastan,
Einrichtungsreinigung
Karosseriewerk
Gustav Werner,
Instandhaltung Preßwerkzeuge
Helmut Wlochowicz,
Preßwerk
- 2. September**
Wolfgang Gawron,
Produktives Lagerwesen Werk II
Klaus Hilker,
Werkslogistik
Hans Vogt,
Produktion Qualitätssicherung
- 3. September**
Martin Kunzig,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei
- 4. September**
Gerhard Klink,
Qualitätssicherung Werk I

Fahrgemeinschaften

- Weiterstadt - Rüsselsheim,**
suche Fahrgemeinschaft, Schicht B, Portal 8 o. 60, Telefon: 06150/4320
- Bad Kreuznach - Rüsselsheim,**
biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 60, Telefon: 0671/42469
- Aarbergen - Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeitbereich, TEZ, Telefon: 06430/5731
- Alzey - Rüsselsheim,**
suchen noch einen Fahrer/Mitfahrer, Schicht B, Portal 60, Telefon: 06736/676
- Armsheim - Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, Portal 60, Telefon: 06734/8048
- Aschaffenburg - Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., TEZ, Telefon: 06021/980615
- Bad Camberg - Idstein - Rüsselsheim,**
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 06434/7957
- Bickenbach - Rüsselsheim,**
Fahrgemeinschaft sucht einen Fahrer, Gleitzeit, 40 Std. Gleitzeit, suche/biete Telefon: 0 62 57 / 6 24 03
- Bingen und Umgebung - Rüsselsheim,**
suchen Mitfahrer, Gleitzeit M55, Telefon: 06721/41685
- Da.-Kranichstein - Rüsselsheim**
suchen noch einen Mann, A-Schicht, Telefon: 06151/718625
- Gau-Bickelheim - Rüsselsheim,**
suchen noch Fahrer/Mitfahrer, Arbeitszeit 7:00-15:30, Portal 60, Telefon: 06701/7773
- Idstein-Rüsselsheim,**
biete Mitfahrgelegenheit täglich bei gleit. Arbeitszeit, Telefon: 06126/70633
- Limburg/Umgeb. - Rüsselsheim,**
Fahrgemeinschaft sucht einen Mitfahrer, Gleitzeit, Telefon: 02664/6258
- Neu-Isenburg - Rüsselsheim,**
Gleitzeit, TEZ, biete/suche gelegentliche Mitfahrmöglichkeit, Telefon: 06102/36578
- Sörgenloch/Nieder-Olm - Rüsselsheim,**
biete Mitfahrgelegenheit, Schicht A, Telefon: 06136/3328
- Weiterstadt oder Industriegebiet (B 42) - Rüsselsheim,**
suche Mitfahrgelegenheit, Schicht A, Telefon: 06151/894841

Verkehr läuft anders

Seit Mitte August gibt es eine neue Regelung am K 40

Rüsselsheim. Ein schriller Pfiff ertönt an der Sanitätsstation II. Matthias Nohles von der Verkehrsüberwachung weist auf ein „Durchfahrt verboten“-Schild und zeigt den Verkehrsteilnehmern, die von der Bahnlinie oder von den Zentralwerkstätten (H 1) kommen, einen anderen Weg Richtung Portal 20.

Im Rahmen der Restrukturierung des Werkes Rüsselsheim (siehe auch die Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe) gibt es auf der Ostseite K 40 die geänderte Verkehrsführung.

Der Grund: Die Fahrzeuge für die Materialanlieferung zum K 40 haben Vorfahrt und die Einrichtung zweier neuer

Lkw-Andockstellen sowie einer Lkw-Haltespur. Der Verkehr vom Portal 20 Richtung Bahnlinie bleibt davon unberührt.

Die Farbe Grün fehlt der Ampel-Koalition. Denn freie Fahrt gibt es eigentlich nur für den „Güternahverkehr“ in Form von Transportfahrzeugen, die entweder mit vorgerüsteten Motoren auf der Einfahrt in den K 40 beziehungsweise mit leeren Dollys auf der Rückfahrt in den K 1 sind. Alle übrigen Verkehrsteilnehmer müssen auch bei blinkendem Gelb den siebten Sinn walten lassen. Empfehlung der Verkehrsüberwachung: Vorher bereits Schrittgeschwindigkeit, die im gesamten Werksbereich vorgeschrieben ist. Und Dienstwagenfahrern dürfte dies ohnehin nicht schwerfallen: Alle Omega haben ne-



Wegweisend: Matthias Nohles zeigt auf neue Regelung



Achtung: Augen auf am K 40

Wahlvorschlag

Kranken-Zuschuß-Kasse gibt bekannt

Ersatzwahl zur Vertreterversammlung der Kranken-Zuschuß-Kasse der Adam Opel AG, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVAg), Rüsselsheim.

In der konstituierenden Sitzung der Vertreterversammlung am 27. Juni 1994 wurde das Mitglied der Vertreterversammlung, Herr Peter Labensberg, in den Aufsichtsrat der **Kranken-Zuschuß-Kasse** gewählt. Gemäß § 7 (5) der Satzung muß eine Ersatzwahl stattfinden.

Krank, wohin?
Ab 16 Uhr Sani II

Rüsselsheim. Die Station I des Werksärztlichen Dienstes ist seit Ende der Werksferien nur noch Montag bis Freitag von 5.45 bis 16 Uhr geöffnet. Mitarbeiter, die nach 16 Uhr ärztliche Hilfe benötigen, werden gebeten, die Station II/K 40 aufzusuchen. Wenn auch nur die geringste Befürchtung besteht, daß die Mitarbeiter auf dem Weg zum Werksärztlichen Dienst gesundheitlichen Schaden nehmen könnten, muß auch für die Zeit nach 16 Uhr der Krankentransportdienst der Werksfeuerwehr (Tel.: 45 55/ 46 66 bzw. 22 22) in Anspruch genommen werden. **op**

Der Wahlausschuß der **Kranken-Zuschuß-Kasse** gibt im Einvernehmen mit dem Gesamtbetriebsrat und der Geschäftsleitung der Adam Opel AG folgenden Wahlvorschlag bekannt (§ 7 (2) der Satzung):
Listen-Nr. 5:
Herrn Peter Jaszczyk, geb. 03.02.1943, 46242 Bottrop, Agnes-Migel-Straße 5.

Der Vorgeschlagene gilt als gewählt, falls nicht binnen vier Wochen vom Tage der Veröffentlichung ab (das ist bis einschließlich 4. Oktober 1994) von mindestens einem Zwanzigstel der Mitglieder schriftlich Widerspruch beim Wahlausschuß eingegangen ist (§ 7 (2) der Satzung). **■**

Mit Opel zu den Bayern

Exklusiv für Opel-Mitarbeiter gibt es 600 Karten für das Top-Spiel **Bayern München : Eintracht Frankfurt, am 15. Oktober 1994.**

Die Karten werden ca. 2 Wochen vor Spielbeginn bei der Innerbetrieblichen Kommunikation verkauft (D 17 – Sanitätsstation I – 1. Stock), wahlweise inklusive Bustransfer ab Werk und Betreuung.

Ein Plakataushang wird über Verkaufsstart und Preise informieren. **op**

ben einem elektronischen Tacho auch eine Anzeigenspreizung, die selbst das Einhalten von Tempo 30 erlaubt. **il**



Rüsselsheim. Dr. Joachim Bischof verstärkt seit Juli das Team des Werksärztlichen Dienstes auf der Sanitätsstation II. Er ist Facharzt für Chirurgie. **op**

Achtung, Abc-Schützen

Plakat-Aktion zum Schulbeginn

Rüsselsheim. Mit Beginn des neuen Schuljahres bewegen sich viele „Abc-Schützen“ zum ersten Mal allein im Straßenverkehr. Die Adam Opel AG startet daher auch in diesem Jahr gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht e. V. die Plakat-Aktion unter dem Motto „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“, um alle motorisierten Verkehrsteilnehmer zu besonders vorausschauender Fahrweise anzuhalten. Bundesweit werden rund 35 000 Plakate vorzugsweise an den Hauptverkehrsstraßen auf die Erstkläßler hinweisen. **op**

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Saban Sahin,**
Lackiererei,
geb. 24.3.44, gest. 23.6.94;
- Georg Fleck,**
Zentrale Maschinenabteilung,
geb. 9.9.37, gest. 24.6.94;
- Franz Kaus,**
Teile und Zubehör,
geb. 13.10.39, gest. 14.7.94;
- Hans-Ulrich Marsch,**
PV-Präßwerk,
geb. 13.8.41, gest. 22.7.94;
- Petra Schäffer,**
Betriebsrat,
geb. 20.11.64, gest. 23.7.94;
- Fritz Badermann,**
T&Z Materialwirtschaft,
geb. 10.12.36, gest. 24.7.94;
- Gerhard Peter,**
TEZ-Produktentwicklung,
geb. 16.5.38, gest. 27.7.94;
- Anton Eiser,**
Fahrzeugwartung und
-vorbereitung,
geb. 26.3.37, gest. 30.7.94;
- Wilfried Kraft,**
PEK-Getriebe
und Antriebsstrang,
geb. 28.3.39, gest. 2.8.94;
- Dora Schaller,**
TEZ-Stücklisten und Freigaben,
geb. 23.11.48, gest. 5.8.94;

Bochum

- Fritz Rustemeyer,**
Läger und Augaben Werk I,
geb. 30.10.43, gest. 24.6.94;
- Mirko Grbavac,**
Zusammenbau Seitenwand,
geb. 12.8.42, gest. 28.6.94;
- Theodor Brexel,**
Karosserie-Schweißlinie,
geb. 12.10.38, gest. 27.7.94

Jubiläumsfahrt der Pfälzer Opel-Senioren

Kaiserslautern. Fünf Jahre gibt es jetzt die Opel-Senioren Kaiserslautern. Dieses Jubiläum ist Anlaß für eine Halbtagesfahrt am Dienstag, 27. September in die Vorderpfalz. Mitfahren können alle Rentner und Vorruhestandler des Pfälzer Werks. Abfahrt ist um 13 Uhr am dem Opel Parkplatz am Portal 1. Feste Zusagen nimmt bis Mitte September Theo Alt entgegen, Telefon 06 31 / 5 25 30. **il**

DTM Live

Sichern Sie sich Ihre Eintrittskarte

Rüsselsheim. Beim entscheidenden DTM-Lauf in Hockenheim (9. Oktober) rechnen die Verantwortlichen mit einer erhöhten Nachfrage. Opel hält 3 000 Eintrittskarten (Tribünenplatz und Fahrerlager) für Mitarbeiter bereit. Der Preis: 35,- Mark.

Mit diesem Coupon können Sie Ihre Eintrittskarte verbindlich bestellen:
Schicken Sie Ihren Coupon bis 30. September '94 an die Innerbetriebliche Kommunikation, PKZ 36-02. Der Abholtermin wird Ihnen schriftlich mitgeteilt.

Coupon

Name _____

Vorname _____

Abteilungs- und Stammnummer _____

Telefon Opel _____

Telefon privat _____

Anzahl Karten _____

Raus aus der Steinzeit

Corsa und Fred Feuerstein neue Partner

Rüsselsheim. Millionen Jahre ist er das gleiche Auto gefahren. Dann traf der Star aus der Steinzeit den Star aus der Neuzeit - und war ganz hingerissen. Wenn Fred Feuerstein jetzt seine Runden im Opel Corsa dreht, kann ihm das keiner übel nehmen.

Mit dem erfolgreichen Start des Kinofilms „The Flintstones“ waren eifrige Teams in 104 Kinos in 77 Städten unterwegs, um die Besucher für eine Probefahrt im Corsa zu gewinnen. Plaziert vor den Kinos oder im Foyer, konnte das Fahrzeug genauer unter die Lupe genommen werden. Das Interesse war groß,

zumal Wilma und Fred als Sonnenschutzmotiv aus dem Frontfenster blickten. Anmeldebroschüren mit Aufklebern fanden reißenden Absatz, denn die Opel-Händler verschenkten auch Videokassetten mit Original-Filmmusik für die ersten zehn Probefahrer. Im Vorprogramm-Werbespot „Das Ende der Steinzeit“

drehten Fred und Wilma daraufhin im Corsa ihre Runden.

Für Probefahrer und Kaufinteressenten hatten sich die Opel-Händler zuvor gerüstet. Deckenhänger, Dino-Displays, Dach- und Bodenaufsteller standen ganz im Zeichen der Feuersteins und Geröllheimers. Baseballkappen und T-Shirts mit Feuerstein-Motiven gingen weg wie warme Semmeln. Vor allem aber konnten viele Händler schon kurz nach der Promotion ihren Corsa-Absatz beträchtlich erhöhen und viele potentielle Kundenkontakte schaffen. Etwa 600 000 Besucher sollen in der Promotion-Zeit vom 22. Juli bis 14. August mit der Corsa-Werbung direkt in Kontakt gekommen sein – das wäre wohl zu Steinzeiten nicht gelungen.



jh Heiße Liebe: Nicht nur Wilma, auch den Corsa findet Fred umwerfend

Von Ferien keine Spur

Zwischen Inventur und Reparatur

Kaiserslautern. Gähnende Leere und Ruhe in den riesigen Hallen, so stellt sich der Laie gemeinhin die Werksferien in einem großen Industrieunternehmen vor. Doch dieses Bild der Ferienidylle muß für das Kaiserslauterer Opel-Werk zurechtgerückt werden.

Die dreiwöchige Produktionspause wurde von einer Schar von nahezu 800 externen und internen Facharbeitern dazu genutzt, anstehende Reparaturen, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Hinzu kamen Maschinenumstellungen und umfangreiche Umbauarbeiten.

Während die Arbeiter mit Hochdruck ihre Aufgaben in Angriff nahmen, heizten ihnen die Hochdruckgebiete „Dirk“, „Ewald“ und „Fabian“ mit Temperaturen bis nahe-

zu 40 Grad zusätzlich ein. Hektische Betriebsamkeit herrschte vor allem im Motorenbau, wo die komplette Benzin-/Diesel-Linie auf ein neues Fördersystem umgestellt und das bestehende Motorenprüfsystem erweitert wurde. Gemeinsames Ziel war neben der Qualitätssteigerung und der Erhöhung der Produktivität vor allem die Verbesserung der Arbeitsplätze. Insgesamt 4,3 Millionen Mark wurden hierfür investiert. Zu einer (Ver-)Schiebung ganz besonderer Art kam es im Preßwerk. Dort wurde eine 160 Tonnen schwere Presse der Pressenstraße 14 von einer Spezialfirma um mehr als 9 Meter verschoben. Hätte eine solche Maßnahme früher noch sechs Wochen in Anspruch genommen, so war es heute möglich, den Koloß unzerlegt in nur wenigen Tagen an seinen neuen Standort zu positionieren. dz

Designer als Hobby

Azubi fertigte ein Calibra-Modell aus Holz

Rüsselsheim. Wenn er im Design arbeiten würde, gehörte seine Arbeit zum Normalfall. Wer aber erst in der Lehre ist und ein maßstabgetreues Modell fertigt, gehört eher zur Ausnahme.

Tusche und Bleistift zählen schon seit sieben Jahren zum Lieblings-Werkzeug des 21-jährigen Ruven Dreher. Der leidenschaftliche Hobby-Designer lernt im dritten Ausbildungsjahr den Beruf des Modelltischlers.

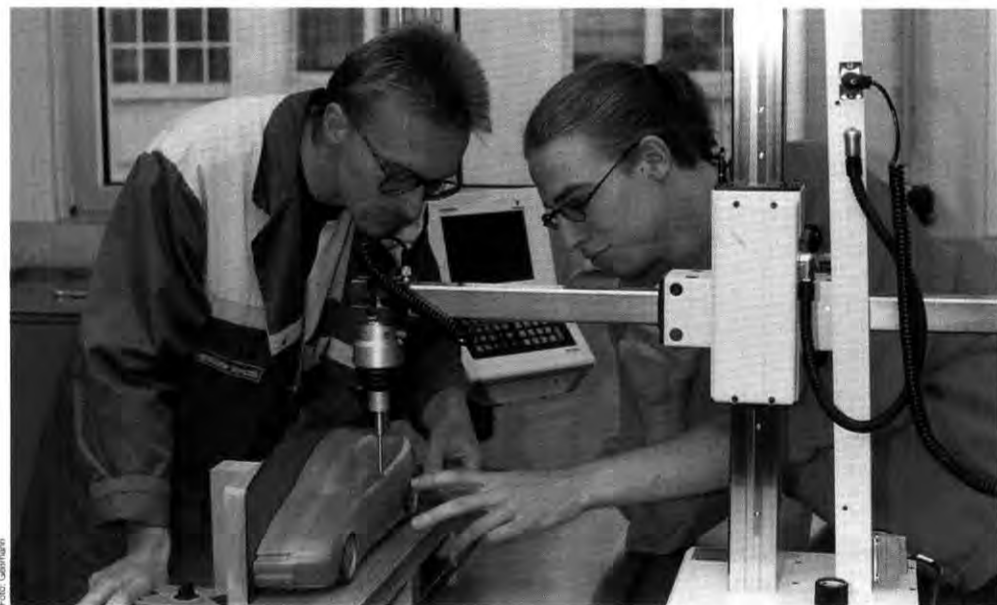
Eine besondere Idee kam ihm beim Anblick eines Calibra. Das Motiv motivierte ihn zunächst, einen Calibra nach eigenen Vorstellungen zu zeichnen. Nur der Maßstab war festgelegt. „Weil das Modell konkrete Gestalt annehmen sollte, bot sich ein Maßstab von 1:10 an“, sagt Dreher. Mit Hilfe eines Koordinatensystems übertrug er die Daten der Zeichnung auf ein Stück Holz vom Birnbaum.

Dafür waren eine ganze Reihe spezieller Lehren nötig, um per Tischfräse dem Holzstück die Grundform zu geben. Für das Finish war Handarbeit angesagt. In drei Wochen war

das Halbmodell fertig. Jetzt ergänzt Ruven Dreher seine praktische Erfahrung im Design.

Denn jeder angehende Modelltischler muß während

der dreieinhalbjährigen Ausbildung auch eine praktische Ausbildung vor Ort durchlaufen. Im Design jedenfalls ist der Azubi seinen großen Vorbildern ganz nah... il



Gut Holz: Ausbilder Hans-Dieter Werschnik und Ruven Dreher mit Modell

Tempo (k)eine Hexerei

Schneller Werkzeugwechsel im Preßwerk

Kaiserslautern. Geschwindigkeit ist keine Hexerei. Dies stellten die Mitarbeiter des Kaiserslauterer Preßwerkes eindrucksvoll unter Beweis. Im Vordergrund aller Produktivitätsverbesserungen steht die Reduzierung der Werkzeugwechselzeiten.

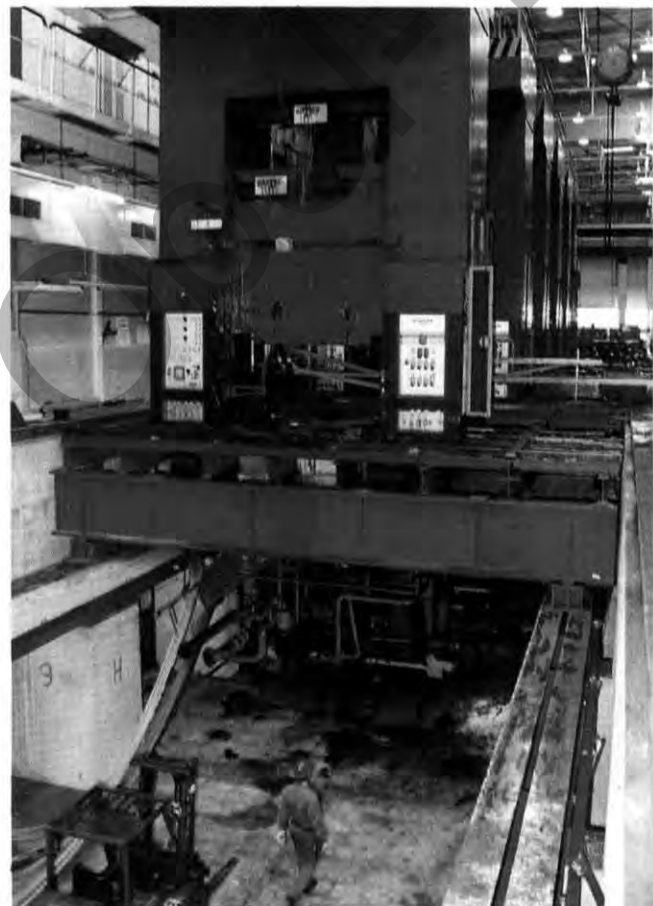
Während diese im Jahre 1993 im Durchschnitt noch 85 Minuten betragen, haben sie

sich bis Mai 1994 auf 43,3 Minuten verkürzt. Erklärtes Ziel ist es, so Erhard Greulach, Leiter Preßwerk, bis Jahresende für das gesamte Preßwerk eine durchschnittliche Umbauzeit von 24,6 Minuten zu erreichen. Gemeinsam mit den Meistern, den einzelnen Teams und den Instandhaltern erarbeitet Peter Klein, Projektleiter QNPS für den Fertigungsbe- reich Preßwerk Maßnahmepläne, die den spezifischen

Anforderungen jeder einzelnen Pressenstraße genügen. Reparaturen werden beispielsweise nunmehr generell außerhalb der Presse durchgeführt.

Besonders weit fortgeschritten sind die Mitarbeiter an der Pressenstraße 11, an der die Rahmentüröffnung für den Opel Vectra gefertigt wird. Von März 1993 bis Juni 1994 hat sich dort die Werkzeugwechselzeit von 134 Minuten um fast hundert Pro-

zent auf 14 Minuten verkürzt. Von der Leistung der Meister Menges und Müller und deren Teams war auch das europäische GM-Topmanagement während des Plant Quality Meetings beeindruckt. „Trotz kleinerer Probleme stand in nur 12 Minuten und dreißig Sekunden, nachdem das letzte alte Teil die Presse verlassen hatte, ein neues Teil O.K. zur Verfügung“, berichtet Erhard Greulach stolz. dz



Statt Ferien: Umbau im Pfälzer Werk

Damen-Wahl

Kerstin Koch aus Bochum steht als Maschinenschlosserin ihren Mann

Bochum. Männerberuf - dieses Etikett strafen vor allem Damen Lügen, die als Pilotin, Zugführerin oder Maschinenschlosserin ihren Mann stehen. So wie Opel-Mitarbeiterin Kerstin Koch. Sie arbeitet in einer Männerdomäne als Maschinenschlosserin in der Linien-Instandhaltung Achsenbau. Opel Post unterhielt sich mit ihr über ihren Beruf.



Miss Opel: Kerstin Koch ist Maschinenschlosserin

Opel Post: Seit wann arbeiten Sie bei Opel?

Kerstin Koch: Von September '86 bis Juni '89 absolvierte ich meine Lehre als Maschinenschlosserin in Bochum. Im Anschluß war ich bis '92 im Produktionsbereich Getriebe-Hartbearbeitung beschäftigt. Seit Oktober '92 arbeite ich im Bereich der Linien-Instandhaltung „Achsenbau“.

Opel Post: Junge Damen in Ihrem Alter stehen eher auf gepflegte Fingernägel, perfekten Haarschnitt und Make up.

Kerstin Koch: Solange es Seife gibt, stört mich das Arbeitsumfeld nicht. Das eine schließt das andere ja auch nicht aus. Nur während der Arbeit muß man halt Prioritäten setzen. Mein Beruf macht mir Spaß. Ich bin immer ein bißchen stolz, wenn ich eine defekte Maschine wieder zum Laufen gebracht habe. Wenn ab und zu auch noch ein Lob ausgesprochen wird, dann ist meine Welt (wieder) in Ordnung.

Opel Post: Gibt es Dinge, die Ihnen in der Linien-Instandhaltung nicht so sehr gefallen?

Kerstin Koch: Ich bin über die immer geringere Zahl an Kollegen nicht glücklich. Man-

che glauben immer noch, daß wir in den Reparaturstellen sitzen und darauf warten, daß eine Reparatur eintritt. Diese Zeiten sind vorbei. Wir sind heute froh, daß wir alle anstehenden Wartungsarbeiten überhaupt durchziehen können.

Opel Post: Welches Hobby pflegt eine Maschinenschlosserin?

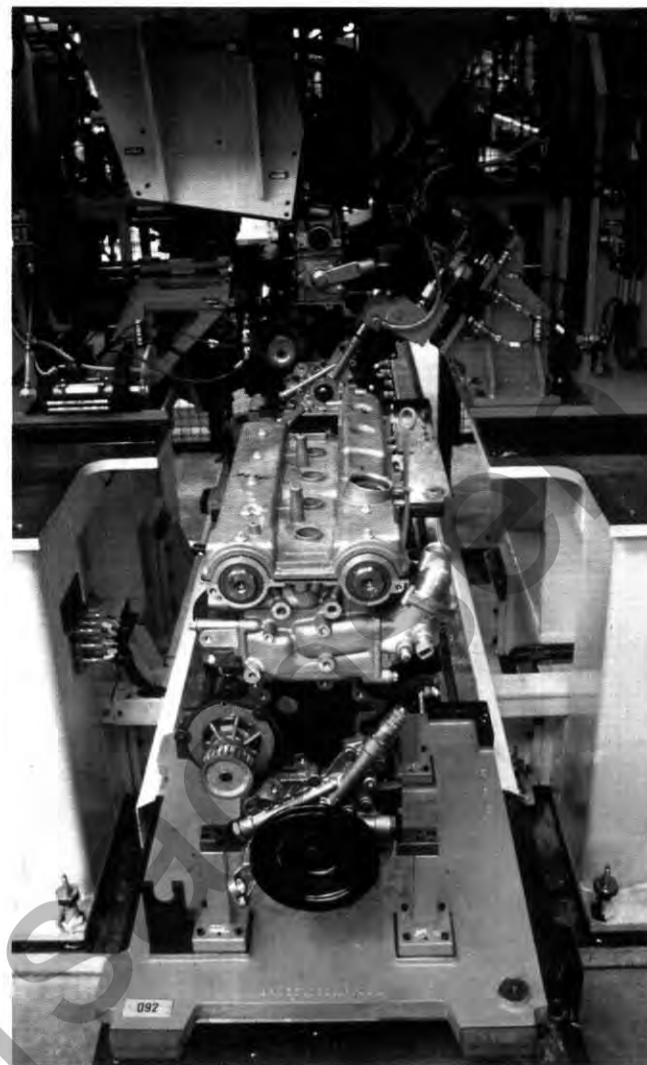
Kerstin Koch: Ich kann natürlich nicht für alle sprechen. Vereinstätigkeiten liegen mir nicht, weil sich im Grunde viele Dinge wiederholen und mit der Zeit langweilig werden. Ich fahre gern mit dem Fahrrad, spiele Badminton und bin im Urlaub mit dem Wohnmobil unterwegs. Ab und zu gehe ich regelrecht auf „Tauchstation“: Der Tauchsport ist meine große Leidenschaft.

Opel Post: Wie stehen Sie zur Weiterbildung?

Kerstin Koch: Rasten heißt rosten. Innerhalb von vier Jahren habe ich mich durch Abendkurse zur Betriebs-technikerin ausbilden lassen.

Opel Post: Wie stellen Sie sich Ihre berufliche Zukunft vor?

Kerstin Koch: Wenn ich mir eine Tätigkeit aussuchen könnte, würde mich das VW-Wesen reizen. **op**



Die „Feuertaufe“ per E-Motor schont die Umwelt

Läuft auch ohne Sprit

Motorentests ohne Schadstoffe

Bochum. Mit dem Einsatz neuer Motorentestanlagen spart das Bochumer Werk II rund 53 000 Liter Sprit im Jahr.

Denn die neuen Motoren durchlaufen ihre „Feuertaufe“ nicht mit eigener Kraft, sondern werden per Elektromotor in verschiedenen Drehzahlbereichen „gefahren“. Hochempfindliche Meßsensoren liefern dabei ein exaktes Protokoll über den Zustand von Lagern, Zündzeitpunkt und Kompression des jeweiligen Motors. Die Protokolle werden gespeichert, so daß bei eventuellen

Garantiefällen die Geschichte des Motors zurückverfolgt werden kann. Nur noch vor der Auslieferung werden die fabrikneuen Opel-Modelle gecheckt – diesmal mit dem Sprit im Tank. Die Investition für die neue, umweltverträgliche Testanlage betrug rund 10,8 Millionen Mark. Die Planung für die neue Anlage begann schon '92. In den Werksferien dieses Jahres wurden die verschiedenen Komponenten montiert. Innerhalb der europäischen Werke ist es das erste Mal, daß ein solches System in eine bereits bestehende Montagelinie integriert wurde. **op**

Rüsselsheim. Mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 33 Millionen Mark investierte das Bochumer Werk in ein neues Skid-Fördersystem im Karosserie-Rohbau. Sie lösen die zuvor verwendeten Endlosketten ab und garantieren einen stabilen Weitertransport der Karosserien von einer Arbeitsstation zur nächsten. Der Vorteil: Mögliche Unebenheiten und kleine Höhenunterschiede gleicht das Skidsystem aus - ein weiterer Beitrag zur Erhöhung der Fertigungsqualität.



Gut Schiff: Zwölf Bochumer Mitarbeiter der Instandhaltung Motorenbau waren mit der „Gijsbert-ha-Johanna“ auf dem IJsselmeer unterwegs. Mit zwanzig Meter Länge faßte das Schiff 16 Personen. Vielleicht ein willkommener Anlaß, im kommenden Jahr die Reise zu wiederholen – diesmal mit einem noch größeren Team...



Tüftler kassieren: Die Bochumer Mitarbeiter der Endmontage haben sich durch Verbesserungsvorschläge 100 000 Mark verdient. Eine geänderte Dachhimmelbefestigung spart dem Unternehmen rund eine halbe Million. Heinz Jörges (Mitte), Jürgen

Baer (links) und Udo Kaczmarek haben schon in der Vergangenheit durch ihre Ideen auf sich aufmerksam gemacht. Den Vogel schoß dabei Jürgen Baer ab, der bis jetzt 770 Verbesserungsvorschläge eingereicht hat. **op**

Schwarze Zahlen

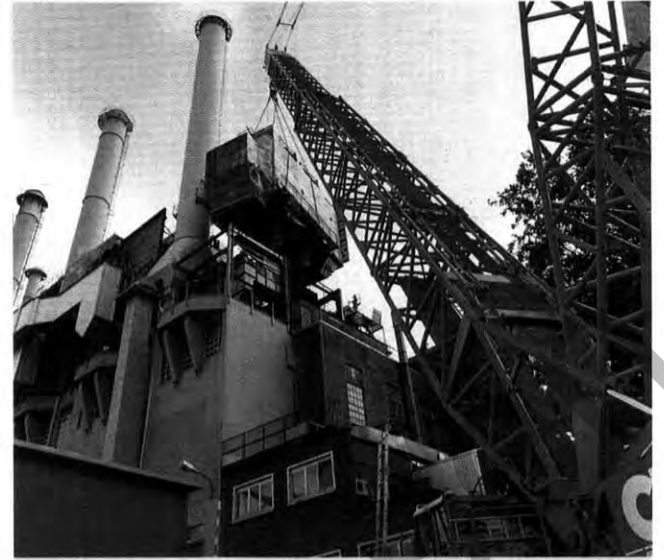
Propeller AG auch in 1993 erfolgreich

Rüsselsheim. Schwarze Zahlen schreibt die Propeller AG: Mit einem Jahresüberschuß von 11 355,33 Mark setzt die Juniorfirma der Adam Opel AG ihren Unternehmenserfolg fort.

Der Gesamtumsatz stieg mit 75 648,13 Mark um 190 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Der jetzt der Öffentlichkeit vorgelegte Geschäftsbericht weist eine Dividendenauszahlung

von 3 000 Mark aus. Die vier Vorstandsbereiche Finanz, Materialwirtschaft, Verkauf und Personal bedanken sich ausdrücklich für die schnelle und unbürokratische Unterstützung der Ausbildungswerkstatt. Auch die Vertriebsausweitung in die neuen Bundesländer und die Verkaufspräsenz auf Betriebsversammlungen erhöhte die Nachfrage nach dem attraktiven Produktsortiment der AG. **op**



Filterwechsel: Wegen der Umstellung von Kohle- auf Gasbetrieb kommt am Kraftwerk in Rüsselsheim ein kleinerer Filter zum Einsatz. Ein 180 Meter-Ausleger half, den 120 Tonnen-Saubermann auszuwechseln. Nicht ganz so einfach für die Kranspezialisten: Denn die extreme Länge des Auslegers machte den Einsatz eines weiteren Krans notwendig. **op**



Corsa statt Moped: Der Corsa geht jetzt in Brandenburg auf Streife. 50 der Kompakt-Opel lösen dort Polizeimopeds ab, mit denen die Ordnungshüter bisher unterwegs waren. Noch weiter östlich setzt die Miliz ebenfalls auf Opel. Im Kampf gegen die Russen-Mafia setzt die dortige Polizei Vectra ein - mit Zweilitermotor und 115 PS sind die Modelle mit dem Blitz jedem Wolga, Tatra oder Moskwitsch überlegen... **op**

Blitz gab sich die Ehre:

Zu einem Besuch der ganz besonderen Art kam es jetzt vor der Feuerwache. Ein piekfeiner Blitz-Feuerwehrgewagen Baujahr 1939 besuchte seine modernen Kollegen und gab auch Anlaß zu einer Sitzprobe. Gleich danach rollte er in den Museumsbestand, der bereits über 100 Fahrzeuge umfaßt

Blitz-Licht

Peter und Carsten Kowalski

Rüsselsheim. Seit zwei Jahren sind sie ein unzertrennliches Gespann. Im richtigen Leben freilich bereits seit 24 Jahren: Vater Peter (48) und Sohn Kowalski (24) haben beruflich und privat eins gemeinsam: Sie lieben Oldtimer.

Kein Wunder, daß Sohn Carsten seit zwei Jahren auch in Vaters Abteilung arbeitet. „Wir sorgen in der Abteilung Ausstellungen für den Versand der Oldtimer und verleihen die Opel-Rennwagen für Ausstellungen.“ Leichter gesagt als getan. Denn wer sich im Unternehmen mit solchen Frachtaufgaben beschäftigt hat, weiß, was für eine Arbeit das bedeutet. Die beiden „Mister Oldies“ jedenfalls haben richtig Benzin im Blut: Vater Peter nennt mehrere Oldtimer sein eigen, darunter ein Jaguar E und ein Triumph TR 3. Außerdem kann er auf eine stolze Typenschild-Sammlung verweisen. Sohn Carsten ist ebenso autobesesselt, hat aber wegen seines eigenen Nachwuchses wenig Zeit. Der soll aber schon im zartesten Kindesalter Oldies mit staunenden Augen hinterhergeschaut haben. **op**



Tatort-Kommissarin Odenthal alias Ulrike Folkerts fährt einen heliotropfarbenen Astra Caravan Sportive 1.6i.



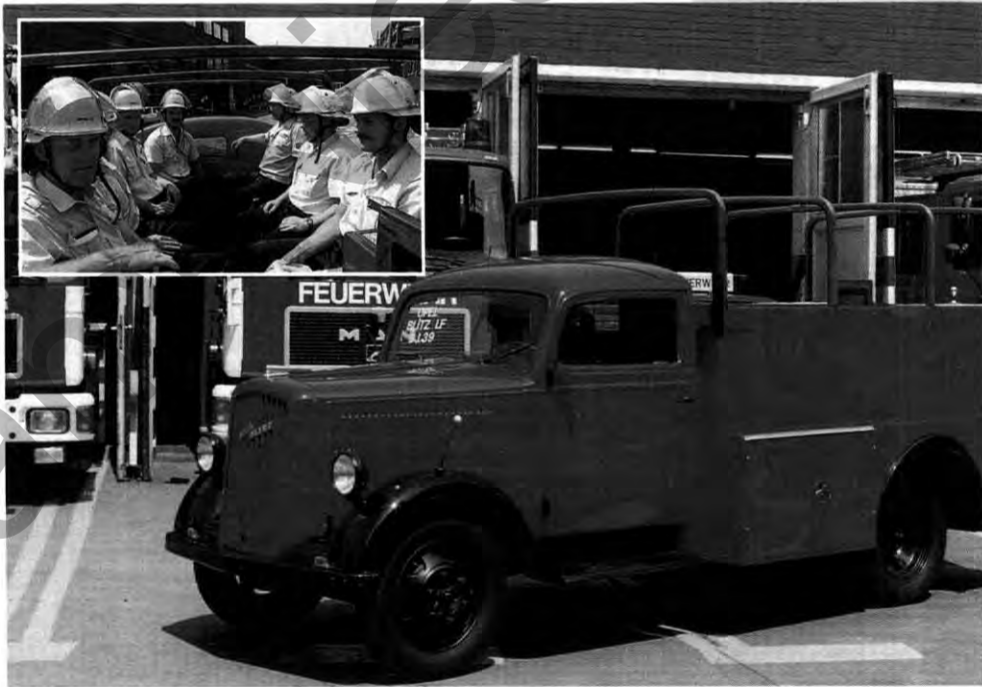
Tennisprofi Carl-Uwe Steeb holte jetzt seinen schwarzen Opel MV6 ab.



Schauspieler Michael Hinz fährt mit einem schwarzen Frontera 2.4i von einem Drehtermin zum anderen.



Georg Hackl ist nicht nur auf dem Rennrodel, sondern jetzt auch in einem Vectra CDX 1.8i in Neptuntürkis unterwegs.



Treffpunkt für Oldies:

Im Rahmen der 2 000 Kilometer durch Deutschland-Fahrt gaben rund 150 Oldies ein Gastspiel im Opel-Stammwerk. Für die zahlreichen Besucher, die die „Schätze“ vom Hauptportal zum Marktplatz begleiteten, war es nicht nur ein Augen- sondern auch ein Ohrenschauspiel.



Peter und Carsten Kowalski