

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 3

Am Opel-Stand tobte wieder einmal das IAA-Leben – Eine Nachlese



Seite 5

Die Propeller AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück



Seite 9

Neue Datenbank bietet globale Einblicke in Fahrzeugvorschriften



Seite 15

Bei der „Designer-Challenge“ wütete das Cappuccino-Fieber

Aufgehängt

Neue Blitz-Embleme montiert

Rüsselsheim (es). Der Opel-Blitz zuckt heller denn je – und in Rüsselsheim jetzt auch öfter: An Nord- und Südseite der neuen Unternehmenszentrale wurden leuchtende Opel-Schriftzüge installiert, über der Fußgängerbrücke zum Neubau von Opel live prangt ein neues Blitz-Emblem.

Wenn sie so hoch oben in der Luft hängen, werden wohl nur Fachleute abschätzen können, welche Maße und Gewichte die einzelnen Stücke haben. Die Opel Post fragte daher mal nach: Der Solo-Blitz wiegt 200 Kilogramm, hat einen Durchmesser von drei Metern. In sich trägt er insgesamt 35 Meter Leuchtröhren, damit er möglichst weit strahlt. Die beiden Schriftzüge sind jeweils 1,90 Meter hoch und über 13 Me-

ter lang, bergen pro Stück etwa 56 Meter Leuchtröhren.

Rund zwei Tage brauchten die Mitarbeiter der Firma Hörner, um die drei Leuchtschilder an der neuen Unternehmenszentrale zu installieren. Die übrigens an Spezial-Haken „aufgehängt“ wurden – wie Bilder eigentlich, nur daß die Halterungen aus entsprechend stärkerem Material sind.

Ein harter Job? „Für uns nicht“, erzählt Jürgen Proff, der Leiter der Frankfurter Niederlassung von „Hörner“, ein Profi, was die Installation großer Firmen-Embleme angeht. In Rüsselsheim hängen schon einige Schriftzüge des Heilbronner Unternehmens, das auch die bekannten Chemie-Kreuze in Leverkusen aufgehängt hat.



Auf dem Weg nach oben: Die Embleme strahlen weithin sichtbar

& Gesund & munter

Die BKK Opel feiert ihr 125jähriges Bestehen

Im zweiten Teil unserer Serie „100 Jahre Automobilbau bei Opel“ porträtieren wir auf den Seiten 12 und 13 den Laubfrosch, den 8/25 PS und den legendären Olympia.

Wenn eine starke Solidargemeinschaft Geburtstag feiert, dann ist das allemal ein Anlaß zum Gratulieren. Entsprechend umfangreich und prominent war die Gästeliste anlässlich der 125-Jahr-Feier der BKK Opel.

Rüsselsheim (rh). Zahlreiche hochkarätige Gäste hatten sich zur Feierstunde des BKK-Jubiläums eingefunden. In Anwesenheit von Sabine Bergmann-Pohl, Staatssekretärin im Bundesgesundheitsministerium, und Dietmar Glaßer, Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Frauen, Arbeit und Sozialordnung, hob Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz die besondere Bedeutung der betrieblichen Sozialpolitik hervor.

Staatssekretärin Bergmann-Pohl startete für die Krankenkasse gleichzeitig eine Aktion zur Förderung der Bereitschaft zur Organspende. Die BKK Opel nimmt damit ein weiteres Mal eine Vorreiterrolle unter den Betriebskrankenkassen ein. Ideelle Unterstützung erfuhr der Aufruf auch durch die Anwesenheit von Opel-Aufsichtsratschef Hans Wilhelm Gäb und Hartwig Gauder, Georg von Opel-Preisträger



Engagiert: Hans Wilhelm Gäb (m.) und Hartwig Gauder informierten über das Thema Organspende

und Geher-Weltmeister von 1987, die sich beide in der von Gäb initiierten „Aktion Sportler für Organspende“ engagieren. Die BKK greift das Thema Organspende unmittelbar auf. Im Rahmen von Aktionswochen informiert die BKK gemeinsam mit dem Werksärztlichen Dienst und der Arbeitsgemeinschaft Organspende in der Zeit zwischen 6. und 21. Oktober in den Kantinen aller Werke über das Thema. Jeder Mitarbeiter kann dort einen Organspenderausweis bekommen, aber auch weitergehende individuelle Beratungen vereinbaren. Die genauen Termine sowie die jeweiligen Orte sind entsprechenden Werksaushängen zu entnehmen.

Eine Schrittmacherfunktion in puncto Solidarität übernahm bereits Firmengründer

Adam Opel mit der Errichtung seiner Fabrik-Krankenkasse im Jahre 1872. Die neue Solidargemeinschaft führte nicht nur zu einer erheblichen Verbesserung der medizinischen Grundversorgung. Darüber hinaus milderte sie für die Opel-Mitarbeiter und deren Familien die bis dahin kaum tragbaren wirtschaftlichen Folgen einer Erkrankung.

Auf diesen wichtigen Zusammenhang wiesen auch die beiden alternierenden Verwaltungsratsvorsitzenden der BKK, Eckhard Harnack und Rudi Müller, hin. Der Betriebsratschef erinnerte zudem anschaulich an die lange Vergangenheit der BKK. Bereits sein Großvater sei 1907 dem Unternehmen und damit der BKK beigetreten. „So feiert unsere Familie heute ein ganz eigenes Jubiläum – 90 Jahre bei der BKK“, sagte Müller.

Ein wesentlicher Eckpfeiler des Erfolgsrezeptes der BKK

ist auch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Opel. „Kooperation ist für jedes Unternehmen die Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit und soziale Sicherheit“, betonte Opel-Vorstandschef David J. Herman anlässlich der Feierstunde. Ausdruck für die Kooperation seien zum Beispiel die jährlich in Verbindung mit dem Werksärztlichen Dienst für alle Mitarbeiter durchgeführten Aktionen, die zum Beispiel Impfangebote, Ernährungsberatungen und die Möglichkeit einer Teilnahme an Früherkennungsprogrammen umfassen.

Mit dem 39jährigen Frank Liedtke hat die Betriebskrankenkasse Opel seit dem 1. Oktober einen neuen Chef. „Unser Ziel für die Zukunft ist es“, so der neue Vorstand, „den Mitgliedern der BKK Opel den bestmöglichen Versicherungsschutz und Service zu einem wettbewerbsfähigen Beitragssatz zu bieten.“



Laurent Aiello ist der neue „Sonnen-König“ im Tourenwagensport. Der 28jährige Franzose holte sich am vergangenen Sonntag beim Saisonfinale zum Super Tourenwagen Cup (STW) auf dem Nürburgring vor 67 000 Zuschauern überlegen den Titel. Der Peugeot-Werkspilot krönte seine gute Saisonleistung mit zwei überlegenen Start-Ziel-Siegen. Aiello kam auf insgesamt 696 Punkte und hatte damit 52 Zähler Vorsprung vor seinem härtesten Verfolger Joachim Winkelhock auf BMW. Gesamtdritter wurde Johnny Cecotto, ebenfalls im BMW. Im Sprint über 17 Runden kamen drei Opel-Piloten unter die ersten zehn: Michael Bartels (4.), Uwe Alzen (6.) und Kurt Thiim (9.). Im Hauptrennen über 33 Runden fuhr lediglich Michael Bartels mit einem fünften Platz in die Wertung. Mit diesen Resultaten aus dem letzten Rennen erzielte Opel nach Abschluß seiner ersten STW-Saison in der Fahrerwertung den vierten Platz mit nur drei Punkten Rückstand auf Audi. In der Fahrerwertung belegte Uwe Bartels mit einem ebenfalls denkbar knappen Rückstand von sieben Zählern auf Peugeot-Pilot Jörg van Ommen Rang fünf.

Ganz kurz ...

Neuer Name: Die rund 8500 Ingenieure, Naturwissenschaftler und Facharbeiter des Technischen Entwicklungszentrums zeichnen heute weltweit verantwortlich für alle Pkw und leichten Nutzfahrzeuge außerhalb Nordamerikas. Hier werden in Zusammenarbeit mit den Technikzentralen von General Motors International Operations (GMIO) in Australien, Brasilien, England, Japan, Schweden und Südafrika die Autos von morgen entwickelt. Diese globale Kompetenz hat einen (neuen) Namen: Seit dem 1. September heißt das TEZ Opel Internationales Technisches Entwicklungszentrum.

Wissmann sieht klar: Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann eröffnete jetzt im Autohaus Georg von Opel in Bonn die 41. Beleuchtungsaktion des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes. In Anwesenheit von Service-Vorstand Klaus B. Bapp ließ er die Scheinwerfer seines Dienstwagens justieren und informierte sich währenddessen über die dynamische Leuchtweitenregulierung beim Omega.

Jubiläum in Polen: In Polen wurde jetzt der 100 000ste Opel seit Beginn der Verkaufsaktivitäten im Mai 1991 abgesetzt. Nach rund 2 100 Fahrzeugverkäufen im ersten Jahr betrug das Volumen zwischen Januar und September 1997 bereits über 36 000 Einheiten. Mit einem Marktanteil von 9,26 Prozent behauptet Opel den dritten Platz unter den Automobilanbietern im mittlerweile siebtgrößten Markt Europas.

Die nächste Opel Post ist für den 12. November geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 15. Oktober 1997.

Zug-um-Zug

Neue Unternehmenszentrale: Projektteam klärt letzte Umzugs-Details

In vier Wochen wird es ernst: Am 10. November beziehen die ersten Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz in der neuen Unternehmenszentrale. Die Umzugsvorbereitungen laufen auf Hochtouren. Das Projektteam klärt mitten in der heißen Phase die letzten Details.

Rüsselsheim (med). Kennen Sie jemanden, der gerne umzieht? „Ja, auf jeden Fall“, sagen Sven Rode und Steffen Kruse von der Firma confem consult und schauen sich an. „Unser Job ist es, Umzüge im großen Stil zu organisieren und Unternehmen dabei zu beraten“, betont Kruse.

Seit fast acht Monaten plant das Dienstleistungs-Unternehmen für Opel in enger Zusammenarbeit mit dem Projektteam und einem guten Dutzend Bereichsbeauftragter den Umzug.

Für die Bereiche Recht, PR, Information Systems Management, großen Teilen der Finanz, MPKE, Vertrieb, ESO und Personal mit insgesamt rund 1 230 Mitarbeitern heißt es im November und Dezember Kisten packen.

Was dabei alles verpackt werden muß, ist gewaltig. Allein 7,5 Kilometer Aktenordner, das sind rund 90 000 Stück, müssen in der neuen Unternehmenszentrale wie-



Foto: Opel

der einen Platz finden. Etwa noch einmal soviel wird in ein externes Archiv gebracht. Freilich bringt ein Umzug auch mit sich, daß einiges an Überflüssigem weg kann.

Für die systematische Aktenentsorgung setzt sich Dierek Reber, BKS-Leitung, ein: „Auf der einen Seite gibt es gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrungsfristen. Auf der anderen Seite konnten wir seit Januar rund 20 000 prall gefüllte Ordner fachgerecht entsorgen.“

Während sich eine ganze Reihe von Umzugskoordinatoren in den Bereichen Gedanken machen, was in welche Kiste wohin soll, spitzt sich die Arbeitssituation vier Wochen vor dem ersten Umzug in der Projektleitung zu. Alles dreht sich ums „Timing“ und um die Zuverlässigkeit von Plänen und gewaltigen Datenmengen. Hat jeder Mit-

Gut gelaunt geht's am besten: Das Projektteam

„Neue Unternehmenszentrale“ besteht aus (v.l.n.r.) Matthias Mederacke (Interne Kommunikation), Sven Rode und Steffen Kruse (confem consult), Dierek Reber (BKS), Klaus Kauselmann (Projektleitung), Ulrich Przygodda (Strukturreneuerung), Ellen Schulze-Zimmerschied (EDS), Andreas Henke (Projektleitung), Hans-Jürgen Weber (ISM), Wenzel Werner (TEZ WA-ETS) und Heidi Diehl (EDS)

arbeiter seinen Arbeitsplatz? Ist jeder Arbeitsplatz genau definiert und mit Kennziffern versehen? Werden die Netzwerke für Telefon, Fax und PC funktionieren? Schafft es der Möbellieferant just-in-time die Büromöbel zu produzieren und aufzustellen? – Eine Besprechung jagt die andere.

Das Ziel ist es, einen reibungslosen Übergang vom bisherigen Arbeitsplatz ins neue Gebäude zu schaffen. Deswegen wird nur an insgesamt sechs Wochenenden umgezogen. Am Freitag, 7. November, 10.30 Uhr wird es ernst: Als Pilotbereiche mit insgesamt rund 185 Mitarbeitern wurden die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit, Personal und Recht ausgesucht. Zahlreiche Mitarbeiter der Umzugsspedition räumen nach einem akribisch ausgetüftelten Zeitplan die gepackten Umzugskisten und das technische Equipment in Containern, die dann vor die neue Unternehmenszentrale gefahren werden. Dort wartet ein Hydraulikkran, der die Container in luftige Höhen hebt und an die Fensterfront andockt. Per Rutsche werden die Kartons entladen. Computer und technisches Equipment sowie vertrauliche Unterlagen werden in speziellen Sicherheitscontainern transportiert und auf herkömmliche Weise über die Aufzüge verteilt.

Wenn die Beschriftung auf den Umzugsbehältern stimmt, dann findet auch jeder sein Hab und Gut wieder. Spätestens am Sonntag, 9. November um 18.00 Uhr, soll alles o.k. sein: Die Kartons stehen in den neuen Büros, die PCs sind verkabelt, Telefone freigeschaltet.

Und am 15. Dezember, wenn der letzte Mitarbeiter seinen neuen Arbeitsplatz bezogen hat, werden einige Mitarbeiter im Projektteam aufatmen und hoffentlich bei der abschließenden Manöverkritik sagen können: „Es war ein guter Umzug.“

5 Jahre Opel in Eisenach

Familienfest für die Mitarbeiter

Eisenach (kb). Mit einem großen Fest für die Mitarbeiter und ihre Familien begannen am 27. September die Feierlichkeiten zum 5. Geburtstag der Opel Eisenach GmbH.

Das Familienfest mit zahlreichen Überraschungen für Groß und Klein war jedoch nur ein Teil des Geburtstags-geschenkes. Bereits am 23. September – genau fünf Jahre nach der offiziellen Werks-eröffnung – hatte jeder Mitarbeiter ein Video erhalten, das von der Eröffnung mit Bundeskanzler Helmut Kohl bis zur Feier des 500 000sten Opel aus Eisenacher Produktion im vergangenen Jahr die Geschichte des Werkes und seiner Mitarbeiter erzählt.

Auch das Familienfest wurde zu einem kleinen Höhepunkt: Bei strahlendem Sonnenschein gab es vor allem für die kleinen Festbesucher viel zu bestaunen und zu erleben. Auf dem Funparcour probierten sie ungewöhnliche Fortbewegungsmittel aus, und

Verkauf an Mitarbeiter

Rüsselsheim (es). Die Opel Bank bietet allen Mitarbeitern jetzt ein günstiges Angebot: Im Sonderzinsprogramm „Smart Buy“ sind nur 4,9 Prozent Zinsen bei Finanzierungen von 12 und 24 Monaten Laufzeit vorgesehen. Bei 36 Monaten Laufzeit zahlt der schlaue Opel-Käufer 5,9 Prozent Zinsen. Die Angebote gelten für Neuwagenbestellungen aller Modelle.

Dabei hat der Käufer zwei Optionen zum Ende der Laufzeit: Er kann eine Anschlußfinanzierung zu den dann gültigen Opel-Bank-Konditionen vereinbaren oder das Fahrzeug mit Zahlung der

Attraktive Sondermodelle

Schlußrate übernehmen. Die Schlußrate beträgt mindestens zehn Prozent des Gesamtkaufpreises und kann, je nach Laufzeit des Vertrages, individuell vereinbart werden.

Die Mindestanzahlung liegt bei 20 Prozent des Fahrzeugpreises. Zu beachten ist auch hier: Die Darlehensanträge müssen bis 31. Dezember eingereicht, die Zulassung bis 31. März vorgenommen werden.

Attraktive Angebote hat der Verkauf an Mitarbeiter derzeit bei den Sondermodellen vorrätig. Die umfassend ausgestatteten Vectra Bel Air (Klimaanlage, Leichtmetallfelgen, Radio CAR 300, elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Außenspiegel, drei Kopfstützen sowie drei Dreipunkgurte hinten), Frontera Arizona (Klimaanlage, Leichtmetallräder, Radio SC 303, Lederlenkrad, elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Außenspiegel in Wagenfarbe, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Metallic-Lackierung) und Monterey Style (Klimaanlage, Wärmeschutzverglasung, Leichtmetallräder, seitliche Trittbretter, Dachreling) bieten interessante Preisvorteile gegenüber vergleichbaren Basismodellen.

Über Preise und weitere Details informieren die Verkaufsteams in:

Rüsselsheim
Tel.: 06142/664710
Bochum
Tel.: 0234/9892473
Kaiserslautern
Tel.: 0631/3552883

Ausgezeichnet

Neue Preise braucht das Land

Frankfurt (akr). Insgesamt sechs Auszeichnungen vergab die aus elf unabhängigen Medienexperten bestehende Jury des „Internationalen Automobil Video-Film-Festivals“ anlässlich der IAA für Videos, Fernsehwerbung und eine CD-ROM, die von Opel veröffentlicht wurden. Den „Ottocar“ in Gold erhielten das Video „So testet Opel“ (Auftraggeber Opel Öffentlichkeitsarbeit, Produzent UFA Non Fiction) und der Fernseh-Werbebeitrag „Opel-Astra Babies“ (Auftraggeber Opel Marketing, Produzent Lowe Howard-Spink). Einen silbernen Ottocar erhielt die CD-ROM „Sintra“ (Opel Marketing, McCann-Erikson Frankfurt/Main). Jeweils eine Bronze-Auszeichnung vergab die Jury für das Video „Carl Jörns, Bilder einer Motorsport-Karriere“ (Opel Öffentlichkeitsarbeit, Klaus D. Schwarz), den Werbebeitrag „Opel Tigra Franz van Almsick“ (Opel Marketing, van der Vlugt Productions) und den Image-Clip „Motorenwerk Wien“ (Opel Austria Öffentlichkeitsarbeit, STEPS-FILM).



Rekord: '97 gab's 6 Ottocars

„Die Auszeichnungen spiegeln das Engagement wider, mit dem die Medien Video, Film und CD-ROM von Opel für Unternehmenskommunikation und Werbung genutzt werden“, sagt Vorstandsmitglied Horst P. Borghs und fügt hinzu: „Jetzt gilt es, auch für das Internet attraktive Beiträge der Unternehmenskommunikation zu entwickeln, die den Möglichkeiten des neuen Mediums und den Anforderungen der Nutzer gerecht werden.“



Automobiler Nachwuchs: Nicht nur die Kinder hatten ihren Spaß

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:

Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Horst Markmann,
Norbert Held,
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Jürgen Fautz
Eisenach:
Andrea Katzmarczyk

Layout:
D+K Horst Reppschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Pflünger Str. 150
70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
PKZ 10-46
65423 Rüsselsheim

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

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.

Neuigkeiten Nachlese

Die Internationale Automobilausstellung 1997 hat alle Erwartungen übertroffen. Insgesamt strömten an den elf Messetagen 877 500 Besucher auf das Gelände unter dem Frankfurter Messturm, neun Prozent mehr als 1995. Eine der Attraktionen: der Opel-Stand.

Rüsselsheim (nag). 1290 Aussteller aus 41 Ländern waren mit ihren Produkten und Dienstleistungen vertreten, die das Publikum mit 33 Weltpremiere locken konnten. Eine davon präsentierte Opel in Halle 8: Der neue Astra zeigte sich erstmals der Weltöffentlichkeit.

Vor den Augen mehrerer hundert gespannter Zuschauer kam am Morgen des ersten IAA-Tages der kraftvolle Kompakte aus einem weißen Stofftunnel getaucht, kurvte die 80 Meter lange Rundbahn, den sogenannten Astra-Circle, entlang und hielt mit quietschenden Reifen am unteren Ende.

Ihm entstieg – zur allseitigen Überraschung – Schwimmstar Franziska van Almsick und Zehnkampf-As Frank Busemann. Im Plausch mit dem Opel-Chef David J. Herman und Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger zeigte sich Franz ganz angetan von dem coupéhaften Astra-Dreitürer, den sie im Frühjahr dann auf jeden Fall probefahren will.

Insgesamt glich der Opel-Stand einem Erlebnispark, in dem sich die Besucher spielerisch und interaktiv mit den Neuheiten aus Rüsselsheim vertraut machen konnten.

Prominenz aus Sport und Politik war während der gesamten Messe täglich bei Opel anzutreffen: Ob nun Franz Beckenbauer und Karl-Heinz Rummenigge in der Opel-Sport Arena, Reinhold Messner beim Philoso-

phieren über Autos und Yetis oder gar Bundeskanzler Helmut Kohl, der von Vorstandschef David J. Herman über den Stand informiert wurde.

Schon von weitem wurden die Messebesucher in Halle 8 auf die richtige Fährte, sprich zu Opel, gelenkt. An vier Punkten des rund 5 000 Quadratmeter großen Standes räckelten sich weiße Wesen in Stoffkoks auf biegsamen Stangen, um aus zweieinhalb Meter Höhe die Gäste zu begrüßen. Und die blieben zumeist neugierig stehen, um sich von den stummen Exoten mit Gesten und Grimassen in die Opel-Welt leiten zu lassen. „Ich probiere jeden Tag etwas Neues“, so Gerindo Kartadinata, einer der „Stangenmenschen“.

„Mal halte ich den Leuten den Spiegel vor, kopiere sie, oder ich bin einfach der Clown, über den sie lachen können.“ Die Wirkung des studierten „Mimik“ spricht wortlos für sich: Einmal so eingespannt, ist die richtige Stimmung ge-



Einstimmig: Publikum und Messe-Experten bewerteten den Opel-Stand samt Astrashow als absolutes Highlight der 97er IAA



Profis am Werk: Tanz und Gesang rund um den neuen Astra

schaffen für die „Hauptattraktion auf dem Opel-Stand: die „Astra Vagance“.

Die Musical-Show rund um den Astra-Circle schlug jeden sofort in ihren Bann. Atemberaubende Tanz- und Akrobatik-Darbietungen zu eingängi-

gen Melodien, die durchweg live gesungen wurden, setzten die neue Opel-Kompaktklasse unter den verschiedensten Aspekten künstlerisch in Szene. Über 100 durchweg in weiß gewandete Künstler aus 19 Ländern wirkten dabei mit – Augenweide und Ohrenschmaus auf der gesamten Rundbahn: Hier wiegte sich die bauchfreie Schöne unterm wagenradgroßen Hut, dort stemmten die knackigen Muskelmänner ihre Sängerin, die sich, auf einer Astra-Rohkarosserie sitzend, zu höchsten Tönen aufschwingt.

14 Mal täglich absolvierten die beiden Show-Teams den 16minütigen Auftritt und ernteten stets einhelligen Applaus. „Als wären die Leute eigens wegen der Show gekommen“, fand Eladio Pamaran, einer der Sänger. Auf ihn wurden die Show-Organisatoren während einer Europa-Tournee mit dem Musical „Miss Saigon“ aufmerksam. „In Hamburg habe ich vorgelesen“, berichtete Pamaran, der auf den Philippinen Operngesang studiert hat, „und wurde engagiert.“

Auf diese Weise kam ein erstklassiges Team aus international renommierten Künstlern zusammen. Was sich gelohnt hat: „Wir sind total begeistert“, kommentierten Sandra Hönitz und Katja Sbrzesny. Die beiden Leipzigerinnen arbeiteten als Hostessen auf dem Stand eines großen Wettbewerbers und waren zur Halle 8 gepilgert, um die Astra-Show zu sehen. „Wirklich super, wie das Auto mit in die

ganze Show eingebunden ist.“ Das Konzept ist aufgegangen. Aber was war eigentlich die Grundidee? „Wir wollten den Besucher von Anfang an fesseln, ihn neugierig machen“, erläutert Ulrich Mehling, Leiter Marketing Operations. „Die Leute sollten zum Mitmachen aufgefordert werden, zum Ausprobieren und Entdecken.“ Hieraus sei die Vielfalt des Standes zu erklären, der nicht einfach so von vorne nach hinten durchwandert werden kann, ohne hier oder dort „hängenzubleiben“. We-

sentliche Punkte, so Mehling, seien ebenfalls das Verhalten und die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter.

So waren denn auch die über 90 Hostessen auf dem Stand kein schmückendes Beiwerk zum Automobil, sondern ausgebildete Ratgeberinnen. Sie hatten bereits eine intensive Schulung hinter sich, bevor sie die erste Kundenfrage beantworteten. „Anfangs denken die Leute oft, wir hätten überhaupt keine Ahnung und stehen nur zum Spaß hier“, schmunzelte Anne Katrin Müller, die schon die vierte IAA als Hostess mit Opel erlebte.

Die erste fachkundige Antwort sei dann oft eine Überraschung für den kritischen Frager. „Danach können wir uns ‚richtig‘ über das Auto unterhalten“, sagte die 26jährige Architekturstudentin. Sie will auch in zwei Jahren wieder für Opel dabei sein. „Die Stimmung im Team ist hervorragend, und wenn nach zwei Tagen die Schuhe eingelaufen sind, macht die Sache wirklich Spaß.“

Ob die IAA-Rechnung auch für die Mitarbeiter der Verkaufsabteilungen aufgegangen ist, wird sich erst einige Zeit nach dem letzten Messetag offenbaren. Opel hat mit seinem 97er Auftritt auf der IAA in jedem Fall die besten Voraussetzungen dafür geschaffen, daß die Marke mit dem Blitz weiterhin die europäische Verkaufsbilanz anführt.

Die Reaktionen der Presse bestätigen dies. So schickte die renommierte Fachzeitschrift „auto motor und sport“ den Design-Experten Kurt Weidemann zur Beurteilung der Standkonzepte auf die Messe. Sein Kommentar lautete: „Opel hat den lebendigsten Stand: Shows, Attraktionen und Promis – hier ist richtig was los.“



Zu Gast: GM-Boß Jack Smith



Belagert: Reinhold Messner



Opel-Forum: Eine Bühne für Fragen zu Produkt und Zubehör



Vollverzinkt: Der Kanzler interessierte sich für den neuen Astra



Foto: Chalupa-Müller (5), Liebscher (4), Stimmer (1)



Action pur: Während sich die Gäste vergnügten, mußte Frank Busemann beim Reifenwechsel ran



Astra Vagance: Eine künstlerische Hundertschaft setzte den...



...neuen Astra 14 Mal pro Messetag atemberaubend in Szene

Gebaut und umgebaut wird derzeit viel am Standort Rüsselsheim. Auch in der Werksverpflegung tut sich einiges: Im Moment wird die Küche im H 32 auf Vordermann gebracht. Nach Abschluß der Bauarbeiten erwartet die Mitarbeiter hier ein neues Kantinen-Konzept.

Rüsselsheim (es). Wie die bereits abgeschlossenen oder noch anstehenden Neu- und Umbauten im Kantinen-Bereich verfolgt auch jener im H 32 zwei Ziele: Die Mitarbeiter sollen künftig wirtschaftlicher verpflegt werden, gleichzeitig aber auch die Möglichkeit haben, sich ihre Mahlzeiten mehr nach eigenen Wünschen zusammenzustellen.

Sicher: Auch künftig stehen im H 32 drei Menüs zur Auswahl. Aber der Mitarbeiter soll sich beispielsweise die Beilagen zum Fleisch selbst auf tun können, dabei entscheiden, welche Mengen er will und ob die Soße besser übers Schnitzel oder die Kartoffeln paßt. Klingt simpel, doch müssen die Essensausgabe-Linien beim Umbau entsprechend geplant werden.

Und wer denkt, daß das Vorhaben dazu führt, daß bald mehr Speisen aufgewärmt werden oder aus der Konserve kommen, der irrt.

„Es kann sehr wohl kostengünstiger sein, Speisen frisch zuzubereiten“, nennt Walter Bleser, Leiter der Personaldienste am Standort

Küche der Zukunft

Umbauten leiten neue Ära der Werksverpflegung ein



Hereinspaziert und guten Appetit: Walter Bleser, als Leiter Personaldienste Standort verantwortlich für die Werksverpflegung, präsentiert die neue Kantine im H 32

Rüsselsheim, ein Beispiel: „Kartoffeln wurden früher zu 95 Prozent extern gargekocht, dann hierher gefahren, wieder aufgewärmt und die fünf Prozent fertiggekocht. Wenn man gleich 100 Prozent hier kocht, spart man die aufwendige Aufwärmphase.“ Das klappt allerdings nur, wenn die Küchen dafür entsprechend präpariert sind.

Im übrigen sollen in den neugestalteten Kantinen künftig auch „Aktionstheken“ mit besonderen Schmankerln angeboten werden. Wo es abseits vom täglichen Menü-Angebot beispielsweise auch mal ein Rumpsteak, asiatische Spezialitäten oder ein besonders schmackhaftes Dessert gibt.

Diese Angebote sind unter Umständen auch etwas teurer, weil sie im Gegensatz zu den Mahlzeiten nicht mit dem Opel-üblichen Zuschuß zu-

bereitet werden – der übrigens mehr als die Hälfte des Gesamtpreises eines Essens beträgt. Bezahlt werden kann das Aktions-Angebot jedoch auf jeden Fall auch mit der Opel-Menü-Card.

In den nächsten Wochen soll der Kantinen-Umbau im H 32 abgeschlossen sein. Als nächstes steht dann die Kantine im I 5 auf der Liste. Mit den Neueröffnungen geht auch jeweils ein Wechsel des Dienstleisters einher, der die Werksverpflegung in den neuen Kantinen betreut.

Weitere Umbauten sind geplant. Alle auf einmal durchzuführen, käme nicht nur sehr teuer, sondern wäre auch wenig sinnvoll, wie Walter Bleser erklärt: „Auf diese Weise gewinnen wir während der Umbauten neue Erfahrungswerte, die wir beim jeweils nächsten berücksichtigen können.“

Offene Debatte

Standortfrage beherrschte Betriebsversammlung

Rüsselsheim (jh). „Es herrscht ein Wirtschaftsboom, der das Gejammer der Standortkritiker Lügen straft.“ Für diese Aussage erntete Rudi Müller zu Beginn seines Rechenschaftsberichtes im Rahmen der Betriebsversammlung viel Zustimmung.

Zur Situation in der Automobilindustrie sagte der Betriebsratschef vor rund 8 000 Beschäftigten: „Vor Jahren bereits als zweitklassig verunglimpft, weil die Japaner und Koreaner angeblich alles viel besser und billiger können, erstrahlen die deutschen Hersteller im neuen Licht“. Schließlich stammten die meisten der 33 IAA-Weltpremiere aus deutscher Produktion.

Angesichts der von Opel angekündigten Produktoffensive bis zum Jahr 2001 sowie geplanten Investitionen von 17 Milliarden Mark für den gleichen Zeitraum verkündete Müller: „Vollgas heißt die Devise“.

Dennoch gebe es derzeit einige strittige Punkte zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung, insbesondere in Zusammenhang mit dem neuen Standortsicherungsvertrag.

An erster Stelle nannte der Betriebsratsvorsitzende die jüngsten Auseinandersetzungen um die geplante „Template-Studie“ (Template = Schablone). Dahinter steht eine Arbeitsgruppe, die in den europäischen Werken Strukturkosten, Effizienz und Flexibilität bei Volumenschwankungen untersuchen soll.

„Jeder Stein im Werk ist auf der Suche nach Einsparmöglichkeiten bereits mehrmals umgedreht worden“, sagte Müller zur ablehnenden Haltung des Betriebsrates gegenüber dieser Studie. Und:

„Rüsselsheim muß auch nach dem Jahr 2000 Entwicklungsstandort und Produktionswerk bleiben.“

Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz erläuterte in seinem Redebeitrag die Hintergründe der Template-Studie. Demnach hoffe das Management durch die Ist-Analyse und dem darauf basierenden Vergleich mit einer optimierten Fertigung, Hinweise auf Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung von Prozeßabläufen zu erhalten.

„Wer in Europa Autos produziert, der muß zu den Besten gehören“, sagte Strinz. Und: „Wir wollen von den Besten lernen, um durch höhere Effizienz unsere Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.“ Dabei sei eine vergleichende Betrachtung wie die Template-Studie durchaus hilfreich.

Denn das Unternehmen sollte jede Möglichkeit nutzen, in den Spiegel zu schauen. Schließlich könne eine solche Studie auch dazu dienen, uns zu zeigen, wie gut wir schon sind.

Die Tücke des Objekts

Im K 65 weist eine Ausstellung auf die Gefahren der Elektrizität hin

Rüsselsheim (nag). Unter dem Motto „Zustände, die das Leben entscheidend verändern können“, haben die Meister des Bereichs Teileeingang im Service Lager K 65 eine Ausstellung zum Thema Gefahren im Umgang mit Elektrizität organisiert.

Nachdem die Arbeitssicherheit den Impuls gegeben hatte, ergriffen die Kollegen die Initiative, wälzten in Eigenregie Physiklehrbücher und sammelten ausgediente, beschädigte Elektrogeräte, um die Mitarbeiter umfassend und anschaulich zu informieren. „Wir wollten auf Gefahrenquellen hinweisen, die uns alle treffen können“, erläutert Meister Reinhold Munser, einer der Initiatoren.

Das Thema Strom bot sich da förmlich an. Die Exponate sind allen bekannt, nur weisen sie hier sämtlich tückische Defekte auf. Da ist die Schreibtischlampe mit dem Kabelbruch am Schwenkopf, der Lichtschalter mit halb offenem Innenleben oder



Meister Munser...

...präsentiert einige Exponate im K 65

die Bohrmaschine ohne Kabelhülle unterm Griff.

Einmal angelockt vom skurrilen Elektrofriedhof, fällt der Blick automatisch auch

auf die Infowände, die sich mit der Theorie hinter dem unsichtbaren Mysterium und seinem Vorkommen im Alltag befassen. „Elektrizität - Was ist das?“, fragt die erste Tafel.

Im Anschluß an die prägnant formulierten Grundlagen führen die folgenden Abschnitte dem Betrachter in Wort und Bild vor, was alles passieren kann, wenn Strom fließt – und wie

sich das schlimmste verhindern läßt. „Einen gewicht kriegen“ oder Herzkammerflimmern, Schrecksekunde oder tödlicher Ausgang: Das ist vermeidbar, wenn nur grundlegende Dinge beachtet werden.

„Wir handeln oft unbewußt fahrlässig“, weiß Munser. Hier setzt die Ausstellung an, erläutert detailliert, was von Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite dazu getan werden muß, damit gefährliche Unfälle durch defekte Elektrogeräte und -kabel nicht auftreten.

Aufgrund der positiven Resonanz wollen sich die Meisterkollegen im Teileeingang/Teileausgang künftig im Halbjahresrhythmus einen neuen Aspekt zum Thema Arbeitssicherheit vornehmen und in einer kleinen Ausstellung für die Mitarbeiter im K 65 aufbereiten.

Übrigens: Die Tafeln können von interessierten Besuchern gern ausgeliehen werden. Anfragen nimmt Uwe Landau, Telefon 0 61 42/66 20 31, entgegen.



Opel hat schon viele Brücken in andere Kontinente und Kulturen geschlagen – jetzt war auch mal eine im Werk fällig. Doch auch die ist gewaltig: 125 Meter lang ist die Fußgängerbrücke, die künftig die neue Unternehmenszentrale und das derzeit entstehende Besucherzentrum Opel live verbindet. Die Konstruktion der Aluminium-Brücke dauerte drei Wochen. Sie besteht aus fünf Segmenten, die jeweils zehn Tonnen schwer sind, und ruht auf sechs Stützen. Die Fenster können elektronisch geöffnet und geschlossen werden.

Werk-Stadt

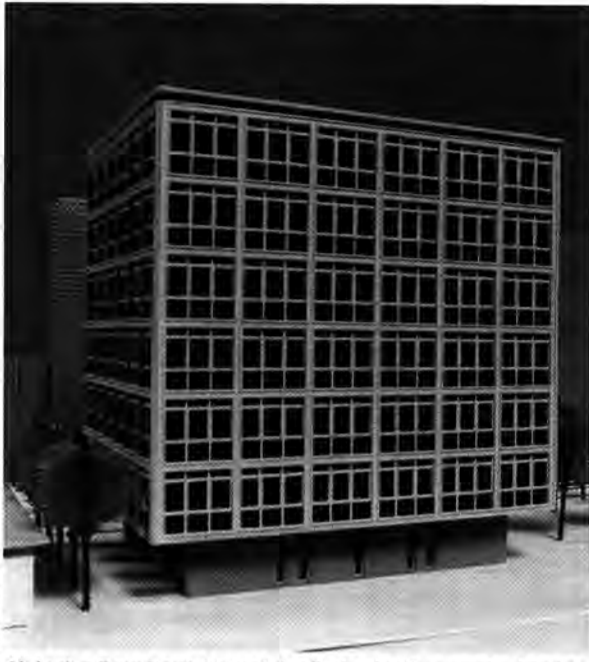
Das Werk Rüsselsheim erhält bis '98 ein eigenes Verwaltungsgebäude

Für rund acht Millionen Mark entsteht zwischen den Gebäuden K 40 und K 130 ein Verwaltungsgebäude für die Stabsbereiche des Werkes. Im November soll der erste Spatenstich für die neue Werkszentrale erfolgen.

Rüsselsheim (öaw). Nach der neuen Unternehmenszentrale am Rugbyring entsteht in Kürze ein weiteres Gebäude im westlichen Bereich des Rüsselsheimer Opel-Areals, das im Herbst 1998 von den Stabsabteilungen des Werkes bezogen werden soll.

Die neue sechsgeschossige Werkszentrale bietet dann in unmittelbarer Nachbarschaft zur ebenfalls neuen Sanitätsstation zwischen den Komplexen K 40 und K 130 Platz für rund 160 Mitarbeiter der zentralen Bereiche des Fertigungswerkes.

Von den insgesamt etwa 25 000 Mitarbeitern am Stammsitz sind rund 11 500 für das Fertigungswerk Rüsselsheim tätig, das als Produktionsstätte von Vectra, Omega und mittlerweile auch Cadillac Catera seit zehn Jahren über eine eigene Organisation verfügt. 940 dieser Mitarbeiter sind Angestellte. Die weitaus meisten von ihnen werden – ihren Aufgaben entsprechend – weiterhin un-



Ab in den Bau: Neue Heimat der Stabsabteilungen des Werkes

mittelbar in den Fertigungs- und Logistikbereichen arbeiten.

Für die gegenwärtig noch vorwiegend im vorderen Teil des Opel-Geländes nahe dem Hauptportal untergebrachten Mitarbeiter der Stabsabteilungen dagegen wird durch die Umstrukturierung am Standort der Umzug in ein neues Domizil erforderlich. Ähnlich wie bei der Zentrale der AG, steht dann auch den Direktionsbereichen der Werksorganisation ein neues Gebäude zur Verfügung – bei dessen Planung die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit aller Mitarbeiter nach den Maßstäben zeitgemäßer Kommunikation

ebenfalls von Anfang an Priorität besaßen.

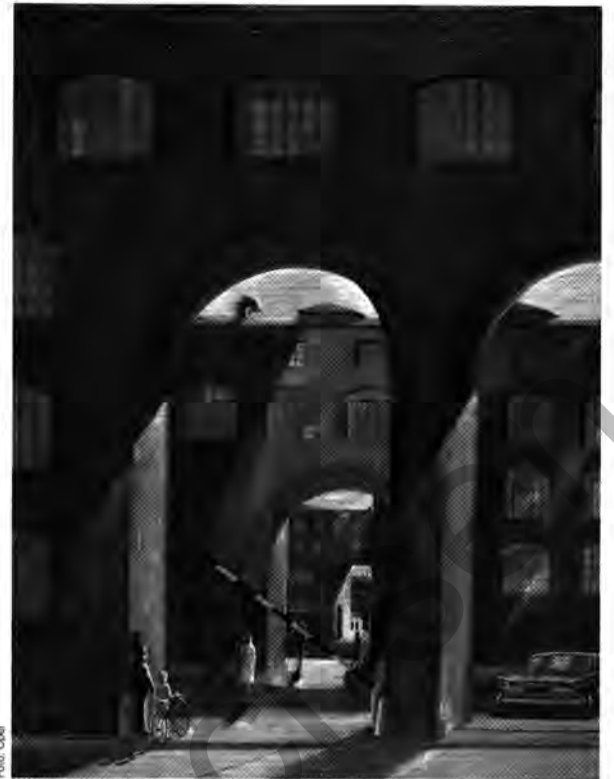
Für Norbert Küpper, Direktor des Werkes Rüsselsheim, stehen neben den generell moderner gestalteten Arbeitsplätzen die wesentlich kürzeren Kommunikationswege als größtes Plus im Vordergrund: „Wie schon in den

Fertigungs- und Logistikbereichen, die in den letzten Jahren ja wesentlich kompakter geworden sind, gehören die heute noch oftmals recht langen Wege zwischen den einzelnen Entscheidungsträgern bald der Vergangenheit an.“

Abstimmungen in wichtigen Fragen seien viel schneller zu treffen. „Wir werden bald noch effizienter arbeiten. Und die neue Werkszentrale ist für mich vor allem ein klares Ja zur Zukunft des Fertigungsstandortes Rüsselsheim.“

Dementsprechend verfügt das neue Gebäude auf seinen sechs Bürogeschossen nicht nur über jeweils einen kleineren Besprechungsraum, sondern auch über einen großen Konferenzraum im Erdgeschoß, in dem bis zu 40 Personen Platz finden, sowie über zwei weitere für jeweils bis zu 20 Mitarbeiter im zweiten und vierten Stockwerk.

Insgesamt hat die als moderner Zweckbau angelegte neue Werkszentrale eine Fläche von rund 3 600 Quadratmetern. Der erste Spatenstich wird im November stattfinden; der Umzug soll bis Oktober 1998 abgeschlossen sein.



Ein „verlorener“ Sohn kehrt zurück – zumindest für kurze Zeit: Der Maler Hans Diebschlag verbrachte 18 prägende Jahre seiner Kindheit und Jugend in Rüsselsheim. 1976 wanderte der Künstler nach England aus. Jetzt wandelt er auf den Spuren der eigenen Vergangenheit und stellt seine Werke bei Opel aus. Die Ausstellung „Erinnerungen“ zeigt Bilder des Malers aus dem „Rüsselsheim-Zyklus“, Bilder von Stadt und Opel sowie Bilder vom Leben in der Familie. Der Zyklus umfaßt 36 Ölgemälde und Zeichnungen, die seit Beginn der 80er Jahre entstanden. „Erinnerungen“ ist vom 11. Oktober bis zum 28. November in der Werkshalle A 1 am Bahnhofplatz in Rüsselsheim zu sehen. Die Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 12 bis 20 Uhr und Samstag von 10 bis 13 Uhr.

Dividende ohne Ende

Propeller AG legt Bilanz vor: Gewinn wird unter Aktionären verlost

Rüsselsheim (nag). Die Propeller AG, Juniorfirma von Opel, zieht Bilanz: Im Rahmen einer Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 1996 berichteten die vier Vorstände, allesamt kaufmännische Azubis, über Umsätze, Gewinne und Verluste „ihres“ Unternehmens.

Der 96er Umsatz belief sich auf 183 501 Mark und hat sich somit im Vergleich zum Gründungsjahr 1991 nahezu verzehnfacht. Gegenüber dem Geschäftsjahr 1995 sind allerdings Umsatz- und Gewinneinbußen zu verzeichnen.

Der Gewinn der Propeller AG betrug 14 518 Mark; die Umsatzrentabilität lag bei 8,79 Prozent. Rund 12 000 Mark vom Gewinn werden an die Aktionäre in Form einer Verlosung von Sachpreisen ausgeschüttet. Der Restbetrag steht für Investitionen wie zum Beispiel weitere PCs zur Verfügung.

Der große Renner der Angebotspalette 1996 war der kleine Renner von ITC-Champion Manuel Reuter. Das Modell des „Cliff Calibra“ war so gefragt, daß der Hersteller den Propeller-Bestellungen zeitweise kaum nachkommen konnte. Ebenfalls gut angelaufen ist der Verkauf von Selbstlernmedien auf Disketten, die in die Benutzung der bei Opel üblichen Computerprogramme einführen.

Der Gewinnrückgang gegenüber 1995 sei auf erhöhte Einkaufspreise zurückzu-



Vorstände: Francisco Calvente-Moreno, Tina Bottländer, Andrea Denecke, Haiko Müller (v.l.)

führen. Die Jungunternehmer hatten bewußt auf eine Erhöhung ihrer Preise verzichtet, um diese weiterhin stabil und attraktiv zu halten, so Finanzvorstand Francisco Calvente-Moreno.

Er leitet derzeit zusammen mit Andrea Denecke (Vertrieb), Tina Bottländer (Personal) und Haiko Müller (Einkauf) die Juniorfirma.

Erklärtes Ziel für das laufende Geschäftsjahr sei die Erweiterung des Dienstleistungsangebotes (Schreibarbeiten, PC-Verkabelung etc.). Des Weiteren ist eine Datenbank in Arbeit; per Lotus Notes soll künftig die aktuelle Angebotspalette nebst Preisen abgerufen werden können.

Stop and go

Aktion „Sicheres Gehen“ startet

Rüsselsheim (as). Obwohl die Gesamtzahl der Betriebsunfälle mit Fehltagen sich innerhalb der letzten drei Jahre halbiert hat, ist die Zahl der Geh- und Bewegungsunfälle fast unverändert hoch geblieben. In der Statistik der Berufsgenossenschaften nehmen sie ein Viertel des Gesamtunfallgeschehens ein.

Opel bildet da keine Ausnahme: Beim Gehen und Bewegen „passierten“ 1996 mehr als ein Viertel (26,8 Prozent) aller Unfälle. Das sind in absoluten Zahlen 142 Unfälle mit 2 287 Ausfalltagen.

Allerdings „passieren“ Unfälle nicht einfach so. Die Ursachen können vielfältig sein: Ein lose im Raum verlegtes Kabel oder schlampig gelagertes Material sind Stolperfallen und führen oft zu langwierigen und schmerzhaften Verletzungen. Das belegen auch die Untersuchungen der Abteilung Arbeitssicherheit.

Deshalb startet die Arbeitssicherheit jetzt die Aktion „Sicheres Gehen“. Ab sofort werden die Sicherheitsfachkräfte und die Führungskräfte das Thema in ihren monatlichen Meetings be-

handeln. Auch bei Betriebsbegehungen soll in den nächsten Monaten „Sicheres Gehen“ das zentrale Thema sein.

Jeder einzelne Mitarbeiter ist gefordert, neuralgische Punkte an seinen Vorgesetzten zu melden. Denn nur erkannte Gefahren können ausgeschaltet werden. Die Sicherheitsfachkräfte der Arbeitssicherheit unterstützen die Mitarbeiter bei der Einleitung von Maßnahmen zur Problemlösung.

Um auch im Tagesgeschäft das „sichere Gehen“ nicht aus den Augen zu verlieren, steht zur visuellen Unterstützung eine Vielzahl von Plakaten zur Verfügung.

Hier noch einige Punkte, auf die jeder achten sollte:

- Werden die markierten Fußwege und Zebrastreifen benutzt?
- Wird auf Fahrzeuge Rücksicht genommen?
- Nehmen Fahrer Rücksicht auf Fußgänger?
- Werden die Fußwege frei gehalten?
- Wird auf Treppen der Handlauf benutzt?
- Sind die Fluchtwege frei und gekennzeichnet?

Familienfest

BKK lädt ihre Versicherten ein

Rüsselsheim (jh). Im Rahmen ihrer 125-Jahr-Feier veranstaltet die Opel-Betriebskrankenkasse am 11. Oktober ein großes Fest für alle ihre Versicherten. In der Zeit von 10.30 bis 16 Uhr läuft im Ausstellungsraum am Opel-Hauptportal ein umfangreiches Programm für die ganze Familie.

Geboten werden unter anderem: ein Fitneßtest am Ruderggerät oder Fitneßbike, simuliertes Bergsteigen am Stepper, ein Wiegecompu-

ter, eine Malecke für die Kinder, Buttonherstellung, ein Glücksrad mit über 2 000 Preisen und eine Jongleur-Schule.

Als besondere Attraktion für die jüngsten Besucher zeigt das Puppentheater Kussani alles Wissenswerte über die Themen Zahnpflege und Verkehrserziehung.

Darüber hinaus informiert die Aktionsgemeinschaft Organspende durch zwei Fachärzte über ein aktuelles und sehr wichtiges Thema.

Flutlicht

Mitarbeiter als THW-Helfer bei Oder-Hochwasser

Bochum (pra). Hochwasser an der Oder! Schreckensnachrichten, die über längere Zeit die Nation beschäftigten. Meldungen, die auch weiter für Schlagzeilen sorgen. Wer hilft wo und wie. Opel stand nicht abseits, sprang helfend ein, wie viele andere auch. Betroffen auch vier Bochumer Opelaner. Sie waren vor Ort im Einsatz.

In Bochum schrillten die Alarmglocken. Als andere in die Ferien reisten, klingelte bei den Opel-Mitarbeitern Helge Reschka aus Werk II sowie Christian Leymann, Frank Wiederstein und Maik Wesp vom Werk I das Telefon. „Alarmbereitschaft“ lautete das Codewort des Tech-

nischen Hilfs-Werkes, THW, das die vier Opelaner zu erhöhten Aktivitäten veranlaßte.

Sie unterrichteten umgehend Opel, daß vermutlich ein Einsatz unmittelbar bevorsteht. Und tatsächlich: Wenige Zeit später, in tiefer Nacht, wurde der Alarm ausgelöst, rückten die Helfer ein und wenig später aus. In Richtung Hochwasser an der Oder.

Wriezen hieß der Einsatzort, den der THW-Konvoi nach Stunden erreichte. Acht Tage sollte der Einsatz dauern, an Schlaf war kaum zu denken. Nachts lautete der Auftrag für Beleuchtung zu sorgen, damit andere Einsatzkräfte von THW, DRK und Bundeswehr ins rechte Licht gerückt wurden. Und mit dem Morgengrauen hieß es „Deiche bauen oder verstärken!“

Zwischendurch gab es hin und wieder eine kleine Mütze Schlaf in einer Schule oder auf dem Sitz eines Lkw, mit dem die Männer im Hochwasser-Einsatz waren. Maik Wesp: „Besonders beeindruckt hat mich der Zusammenhalt aller Beteiligten, egal, ob Einsatzkräfte oder betroffene Bevölkerung.“

Und die hatte ein besonderes Herz für die Helfer. Maik Wesp: „Einmal wurden wir sogar mit Kaffee und Kuchen versorgt“. Nach der Rückkehr gab es nur noch eines: Schlaf, Schlaf und nochmals Schlaf. Aber fest steht: „Wenn wir noch mal gerufen werden, wir sind wieder dabei!“



Blitzhilfe: Christian Leymann, Frank Wiederstein und Helge Reschka (v.l.) am Einsatzort

Weltweit eine Sprache

Bis 2000 vereinheitlicht Opel seine Lieferanten-Kommunikation

Allein die europäischen Opel-Werke arbeiten mit circa 1 500 Zulieferern für produktives Material zusammen, die rund um den Globus angesiedelt sind. Bisher kommunizieren diese mit den zu beliefernden Werken über Electronic Data Interchange (EDI) mittels regional unterschiedlicher Systeme und Sprachen. Das soll sich jetzt ändern.

Rüsselsheim (nag/hf). Bisher sah das Prozedere so aus: Die Firma Bosch beispielsweise liefert Komponenten an viele europäische Opel-Werke und andere GM-Werke in der Welt. Die zuständigen Bosch-Mitarbeiter mußten sich – je nachdem, aus welchem Land die Materialanforderung kam – in unterschiedlichen Kommunikationssystemen bewegen, um die Bestellung bearbeiten zu können – und das,

obwohl am Ende stets Autos desselben Unternehmens dabei herauskamen.

Das ist nun vorbei. Bis zum Jahr 2000 sollen weltweit alle Werke in Abstimmung mit ihren Lieferanten auf ein neues, vereinheitlichtes System umgestellt werden: Material Global Optimization (MGO). Dieses System wird die Vorteile der bisher genutzten Systeme übernehmen und zugleich für eine einheitliche Abwicklung der Materialwirtschaft sorgen.

Zentraler Punkt dieser Umstellung ist die Anpassung der Datenübertragung in Hard- und Software. Verwenden alle Werke und Lieferanten die gleichen Standards, kann prinzipiell jeder Zulieferer mit sämtlichen Standorten zusammenarbeiten, ohne sich vorher auf ein anderes System für den Datenaustausch einstellen zu müssen. Mögli-

che Pannen werden so nahezu ausgeschlossen.

Aufgabe der Abteilung „GME Trading Partner Communication“ ist es nun, den Lieferanten die Systeme und Prozesse der schlanken Materialwirtschaft zu vermitteln. Begonnen hat sie Anfang '96 mit den Schulungen im damals gültigen MAIS-System. Gemeinsam mit dem Team „Service Verbesserung“ aus der Lieferantenlogistik und mit Unterstützung der Werke wurden in Bochum und Rüsselsheim die deutschsprachigen Lieferanten trainiert, in Antwerpen Zulieferer aus den Beneluxstaaten und in Zaragoza die südeuropäischen Geschäftspartner.

In einer Kombination aus Präsentation und Workshop erfuhren die Teilnehmer, wie das System funktioniert und welche Aufgaben sie zu erfüllen haben. Im Praxisteil der Veranstaltung hatten die Lieferanten dann Gelegenheit, die frisch erlangten Kenntnisse in simulierten Geschäftsvorgängen in die Tat umzusetzen.

„Im Team erarbeiten wir gemeinsam mit den Lieferanten die Möglichkeiten des neuen Systems, die beste Voraussetzung für gute Zusammen-

arbeit im späteren Tagesgeschäft“, betont Michael Schöll, Leiter der Abteilung GME Trading Partner Communication.

Aber auch nach den Schulungen bleibt der enge Kontakt zu den Lieferanten erhalten. Ein spezielles Implementierungsteam fährt in ganz Europa zu den Lieferanten ins Werk, klärt vor Ort eventuelle Probleme und vertieft falls notwendig noch einmal das Training.

Opel wird in Zukunft diese Materialwirtschaftssysteme und die Kommunikation immer weiter vereinheitlichen und in einem globalen Netzwerk zusammenfassen. Die Schulungen für die „Welt-sprache“ der Datenübertragungen EDIFACT und für das System MGO sind jetzt mit dem Training der deutschen Lieferanten für das neue Opelwerk in Polen angeliefert.

Die nächsten Schritte für die Lieferanten des neuen Werkes in Thailand sind bereits in der Planung. Bis zum Jahr 2002 wird das weltweite einheitliche DV-System eingeführt sein. Die Welt, auch die GM-Welt, wird dadurch kleiner und rückt immer näher zusammen.



Wechselschicht: Oder-Helfer Maik Wesp

Neue Blickwinkel

Diplomanden bringen frischen Wind ins Werk

Im Komponentenwerk arbeiten Diplomanden der umliegenden Hochschulen an Themen, für die sonst kaum Zeit bleibt, weil das Tagesgeschäft Vorrang hat. Alle Beteiligten profitieren von den erarbeiteten Ergebnissen und Erkenntnissen.

Kaiserslautern (hk). „Die Zahl der Anfragen ist immer höher als das Platzangebot“, erklärt Friedhelm Tregel, Leiter der Aus- und Weiterbildung, über dessen Schreibtisch die „Fälle“ interessierter Diplomanden wandern. „Aber kein Diplomand wird aus Goodwill genommen, denn die Ergebnisse sind nützlich für beide Seiten.“

Im Maschinenpark der Zentralwerkstätten, im Umfeld der Motor-Prüfstände, bei den Themen QS 9000 oder DIN 9002 sind junge Leute gefragt, die selbständig und wissenschaftlich an ein Thema herangehen können.

Bernd H. Wagner, Leiter Qualitätskontrolle, arbeitet gern mit Studenten, die nach



Abseits des Tagesgeschäfts: Diplomanden forschen im Werk

kurzer Einweisung ihrem Forscherdrang nachgehen: „Sie stellen sich den Aufgaben unbefangenen. Damit bringen sie frisches Blut in die eingefahrenen Abläufe und schaffen neue Blickwinkel“. Schmunzelnd fügt er hinzu: „Und sie gehen niemandem auf den Geist, wenn sie selbständig an die gestellten Aufgaben 'rangehen'.“

Auch Peter Manke, Abschnittsleiter QS, berichtet über gute Erfahrungen mit den Studenten, die von der Universität Kaiserslautern, der Fachhochschule vor Ort oder den Ausbildungsstätten der näheren Umgebung kommen und drei beziehungsweise sechs Monate für die Fertigstellung ihrer Studien- oder Diplomarbeit bleiben.

Die angehenden Ingenieure können ohne Einschränkungen arbeiten. Sie ver-

pflchten sich lediglich schriftlich, Betriebsgeheimnisse zu wahren.

„Es wäre schön, wenn wir noch mehr Diplomanden bei uns forschen lassen könnten, um das offensichtlich vorhandene Potential zu nutzen“, wünscht sich Manke.

Zwei dieser Diplomanden sind Christian Ellebracht und Thorsten Paech von der Fachhochschule Kaiserslautern. Sie arbeiten an einer Dokumentation zum Thema QS 9000. Ellebracht ist für den theoretischen Teil zuständig, Paech für den praktischen Part.

Die Erkenntnisse, die sich aus der Arbeit der beiden jungen Talente ableiten lassen, werden in die Arbeit im Pfälzer Werk einfließen. Und den Studenten wird der Umgang mit einem allseits begehrten Thema den Weg in die Arbeitswelt ebnen.

ISO-Automaten

TÜV Bayern vergibt Qualitäts-Zertifikat an Aramark

Rüsselsheim (nag). Die strengen Prüfer des TÜV Bayern haben geurteilt: Die rund 300 Getränke- und Süßwarenautomaten sowie die drei Kioske auf dem Opel-Werksengelände erfüllen die hohen Anforderungen der weltweit gültigen Qualitätsnorm ISO 9001.

Betrieben werden die Automaten und Kioske bereits seit 1959 von der Firma Aramark. Zwei Tage lang suchten die TÜVler jetzt in deren Büros, an Kiosktheken und hinter Automatentüren nach Abweichungen vom gesetzlichen Regelwerk. Dies umfaßt Vorschriften bezüglich Hygiene, Verpackung der Waren und deren Lagerhaltung bis hin zur Produktprüfung.

„Die Zertifizierung durch den TÜV ist die offizielle Bestätigung unseres Engagements in Sachen Qualität und beweist die gute Zusammenarbeit mit Opel“, freut sich



Dickes Lob: Die Rüsselsheimer blieben ohne Abweichung

Aramark-Geschäftsführer Uli Böpple. Noch mehr Grund zur Freude: Die Prüfung ergab keine einzige Abweichung. Das sei in Deutschland einmalig. Aramark habe zudem als erstes Unternehmen hierzulande das Zertifikat für die sogenannte Zwischenverpflichtung erreicht, so Böpple.

Außerdem nutzte er die Überreichung des Zertifikats, um den 28 in Rüsselsheim tätigen Mitarbeitern ein dickes Lob auszusprechen. Aber: „Wir werden uns nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen, sondern das Zertifikat zum Anlaß nehmen, die hohe Qualität unserer Dienstleistungen weiter zu steigern.“

Im Bochumer Werk I ist jetzt die Vorserienproduktion des neuen Astra angelaufen. Kaum vom Band gerollt, sind die Fahrzeuge rund um den Globus heiß begehrt.

Jeder will einen

Astra-Vorserienproduktion gestartet: Die ersten Modelle sind weltweit heiß begehrt

auf, einen der ersten „Neuen“ als Lehrstück aus Bochum zu erhalten.

Zu den Erstabnehmern gehört auch das ITEZ, das einige der neuen Astra, kaum daß sie vom Band gelaufen sind, wieder in Schrott verwandelt. Schließlich muß der T 3000 bei weiteren Crashtests beweisen, daß er zu den sichersten Fahrzeugen seiner Art zählt.



Begehrt: Vorserien-Astra

Bochum (pm). Die Augen der Opelaner glänzten mit dem Lack um die Wette, als jetzt die ersten T 3000 von den neuen Linien im Bochumer Werk I rollten. Diesen ersten Exemplaren des „Neuen“ werden noch Hunderte folgen, bevor im nächsten Frühjahr die ersten Astra der neuen Modellreihe zu den Händlern ausgeliefert werden.

Doch was passiert mit all den glänzenden Karossen, die fix und fertig die Linien der Endmontage verlassen? Alle werden gebraucht: Einige gehen auf lange Reisen, manchen ist nur ein kurzes Autoleben beschert.

Wie jeder neue Typ hat auch der Vorserien-T 3000 einen festen Kundenstamm. Und der ist weltweit. So sind zum Beispiel die Ingenieure im Land der Kängurus bei der australischen GM-Tochter Holden's ganz versessen dar-

Besser haben es andere Exemplare, die sich „nur“ den Dauerprüfungen unterziehen müssen. Ihnen stehen Belastungen bevor, die in kürzester Zeit ein Vielfaches eines „normalen“ Autolebens ausmachen.

Auch die nötige Bürokratie fordert ihren Tribut in Bochum. Zur Typprüfung, die über die Straßenzulassung entscheidet, müssen einige T 3000 den Dienstweg gehen. In Europa ist dieses Verfahren weitgehend vereinheitlicht, eine Prüfung reicht für viele Länder, auf anderen Kontinenten will jede Landesbehörde einzeln „bedient“ werden.

Kaum vom Band gerollt, geht der neue Astra auch schon in die Literatur ein - wenn auch nur in die Fachliteratur. Zu den ersten Kunden zählen die Autoren der Lieblingslektüre mancher Mechaniker. Anhand eines real existierenden Exemplars werden Service-Handbücher erstellt und auf ihre Richtigkeit überprüft.

Und da das neue Modell letztendlich keine „Geheimsache“ bleiben soll, machen die Marketing-Fachleute den späteren Kunden Appetit auf den neuen Astra. Dazu brauchen sie natürlich Anschauungsmaterial, das für sich selbst spricht - einen T 3000 aus Bochum.



Ran und weg: Kaum hat der Neue Räder, rollt er um den Globus

Eilig's Blechle im Werk

Fahrer machten im Rahmen der Rallye Ruhrgebiet Station in Bochum

Der große Preis der Opel-Werke Bochum stand im Mittelpunkt der nationalen Rallye Ruhrgebiet, die erneut zu großen Teilen auf dem Werksgelände ausgetragen wurde.



Kommt ein Opel geflogen: Für erste Plätze reichte es aber nicht

Bochum (pra). Fast 80 Teams hatten sich zum Start der Rallye Ruhrgebiet am Werk I eingefunden, das zum ersten Mal Start sowie Zielort war und obendrein auch das Rallyezentrum beherbergte.

Hans-Jörg Rose, Leiter Verkauf, hatte seine Ausstellungsräume am Tor 4 für die Motorsportler des MSC Ruhr-Blitz zur Verfügung gestellt, mit denen Opel Bochum seit Jahren sehr eng kooperiert.

Drei Wertungsprüfungen gab es wieder auf dem Gelände der Werke II und III, hier wurde ein Rundkurs mehrfach mit Höchsttempo durch-

den Rundkurs zur Schlitterbahn, auf der mancher Ausritt mit Beifall quittiert wurde. Außer leichten Blech-Blessuren gab es aber nichts zu vermeiden.

Weitere Prüfungen wurden auf einem Verkehrsübungsplatz in Recklinghausen und im Bochumer Einkaufszentrum gefahren. Beliebteste Prüfung aber war einmal mehr der Rundkurs bei Opel, auf dem sich die Spreu vom Weizen trennte.

Obwohl Opel-Fahrzeuge die Rallye dominierten, konnte sich kein Wagen mit dem Blitz unter den ersten acht behaupten. Zwei Escort machten den Gesamtsieg unter sich aus, ein Bochumer Porschefahrer rettete die Ehre der Heimstarter mit einem dritten Platz. Auf Platz neun schließlich wurde der beste Opel registriert.

Für das nächste Jahr allerdings ist Revanche angesagt. Bis dahin werden noch zwei Renn-Slaloms auf dem Werksgelände ausgetragen sowie zahlreiche Trainingssitzungen für junge Kartfahrer.

Test-Fahrt

20 Motorsportler in Dudenhofen

Bochum (pra). Die Woche der Zeitung, eine bundesweit von großen Verlagen durchgeführte Leseraktion, ließ die Redaktionen von Ruhr Nachrichten und Münsterscher Zeitung gemeinsame Sache machen mit den Bochumer Werken und dem Testzentrum in Dudenhofen.

Knapp 20 Mitgliedern von vier Motorsportclubs aus dem Verbreitungsgebiet der beiden Blätter wurde der Wunsch erfüllt, gemeinsam mit Opel das Testzentrum in Dudenhofen zu besichtigen.

Höhepunkt des Tagesausfluges war die Mitfahrt bei Testfahrern über das Gelände. „Als Manfred Hahn bei Tempo 200 die Hände vom Lenkrad nahm, da war uns zunächst ganz anders“, kommentierte ein Motorsportler den Einsatz mit dem Testfahrer, der alle schwer beeindruckte.

Eigentlich hatte alles ganz harmlos mit einem Imbiß in den Bochumer Werken begonnen. Dort gab es zum Kaffee erste Informationen zu Opel, hier speziell den Bochumer Werken. Mit deren Werkbus führte die Reise schließlich nach Dudenhofen, wo Horst Kramer vom Testzentrum die Gäste

eingehend und ausgiebig über alle Aktivitäten des idyllisch im Wald gelegenen Zentrums informierte.

Alfred Körbel, Kommunikationsfachmann aus dem ITEZ, stellte die gemeinsame Arbeit vor, erläuterte die enge Verbindung zwischen Entwicklung und Test. Für die Motorsportler, die von Journalisten zwecks Berichterstattung begleitet wurden, genug Gelegenheit, kräftig zu hinterfragen und zu versuchen, Geheimnissen auf die Spur zu kommen.

Besonderen Anklang fand die Rundfahrt mit dem Werkbus über Straßen und Sträßchen des Testzentrums. Da wurde nicht schlecht gestaunt über Rüttelpisten, nachgebaute Landstraßen und kräftige Steigungen, die für den Testfahrer zum täglichen Brot gehören. Begeistert aufgenommen wurde auch der Feuchtbiotop, ein romantischer Teich mit Fischen und Wasservögeln.

Das besondere Schmanckerl war zum Schluß die rasante Reise mit den Testfahrern, die nachhaltig Eindruck hinterließ. Fazit der Beteiligten: Dudenhofen war die Reise wert.



Zeitungslesen lohnt sich: Begeisterte Ausflügler im Testzentrum

Aktion Sorgenkinder

Mitarbeiter rührt die Aufklärungstrommel für seltene Krankheit

Bochum (pra). „Es geht nicht um mich, es geht um die behinderten Kinder!“ Bernd Hoffmann, Mitarbeiter in der Transportabteilung Endmontage in Bochum, engagiert sich ehrenamtlich (die Opel Post berichtete). Seit ihm klar wurde, daß seine Tochter Samantha das „Sturge Weber Syndrom“ hat, ist Bernd Hoffmann aktiv.

Der 34jährige und seine Frau Heike haben sich dem Kampf dieser seltenen Epilepsie-Form verschrieben. Inzwischen wurden weltweit Kontakte geknüpft, um mit ebenfalls Betroffenen Erfahrungen auszutauschen und sich gegenseitig zu helfen.

Bereits vor Monaten haben alle Kolleginnen und Kolle-

gen in der Endmontage gesammelt, um zu helfen. Jetzt hat Bernd Hoffmann gemeinsam mit der Freiwilligen Feuerwehr einen weiteren Meilenstein gesetzt.

Im Bochumer Ortsteil Laer, in dem auch das Werk I beheimatet ist, organisierte man gemeinsam ein großes Bürgerfest, zu dem tausende Menschen kamen. Nach Schichtende fanden sich auch viele Opelaner ein, um für einen guten Zweck zu feiern.

Diverse Geschäfte, Vereine, Verbände und auch Opel hatten zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen, eine große Tombola brachte zusätzliche Einnahmen für die kranken Kinder.



Öffentliches Interesse: Die Familie Hoffmann beim Interview

Das Interesse bei den Medien für die Arbeit von Bernd Hoffmann und für die betroffenen Kinder war riesig. Ein Fernsehbeitrag brachte zu-

sätzliche Öffentlichkeit, die Bernd Hoffmann für unerlässlich hält, denn: „Bei frühzeitiger Erkennung kann man den Kindern viel Leid ersparen!“

Dem Lärm auf der Spur

Lärmtopografie der Halle K 20:
 ■ 57,0–79,9 dB(A),
 ■ 80,0–84,9 dB(A),
 ■ 85,0–89,9 dB(A),
 ■ > 90,0 dB(A)

Mit Hilfe von Studenten wurde jetzt ein sogenanntes Lärmkataster erstellt – eine landkarten-ähnliche Darstellung, die zeigt, an welchem Arbeitsplatz welcher Geräuschpegel gemessen wurde. Die gewonnenen Erkenntnisse werden verwertet, um die Arbeitsplatzqualität weiter zu verbessern.

Kaiserslautern (hk). Wie laut es am Arbeitsplatz ist, will der Gesetzgeber wissen, und er hat Auflagen gemacht, die Lärmbegrenzung oder Lärmschutz vorschreiben. Um die Lärmbelastung an den einzelnen Arbeitsplätzen festzustellen, sind jedoch zunächst umfangreiche Messarbeiten nötig. „Wir waren selbst nicht in der Lage, diese Höllenarbeit zu bewältigen“, berichtet Ewald Frank, in dessen Zuständigkeit die Erforschung der Geräuschpegel im Werk gehört. „Wir haben aber Studenten gefunden, die sich dieser zeitlich begrenzten Mammutarbeit widmen konnten.“ Dabei zieht der Leiter von Arbeit- und Werksicherheit den Hut vor dem Fleiß der beiden bis in die Haarspitzen motivierten

Studenten, die seit dem Frühjahr fast 800 Stunden gemessen und geforscht haben. Zunächst einmal wurden die lärmintensivsten Produktionsstätten mit Meßgeräten beleuchtet. Ein weiterer Student hat im September die Arbeit aufgenommen, um bei der Bewältigung der restlichen Messungen mitzuwirken. Die Lärmschwerhörigkeit als Berufskrankheit nimmt immer mehr zu. Eine Tatsache, der man jetzt mit empfindlichem Meßgerät verstärkt zu Leibe rückt, um mit den Ergebnissen in der Hand reagieren zu können. Die Messungen sind schön bunt anzusehen, wenn sie im Lärmkataster dargestellt sind, der wie eine Landkarte aussieht. Einem bestimmten Geräuschpegel wird eine spezielle Farbe zugeordnet, rot steht zum Beispiel für laute 90 dB(A), wo's blau leuchtet, ist es vergleichsweise leise.

Die gut sichtbaren Ergebnisse machen eine punktgenaue Lärminderung möglich: Maschinen erhalten Kapselungen, es werden Türen installiert, Druckluft darf nur durch eine Lärmschutzdüse entweichen. Ab 90 dB(A) ist es Pflicht für die Mitarbeiter, Gehörschutz zu tragen. Ein regelmäßiger Hörtest beim Werksarzt ergänzt die Palette.

Bisher sind rund 900 Messungen vorgenommen worden, etwa 300 sollen noch folgen. Daran anschließend wird sich eine Diplomarbeit, die die Lärminderung zum Thema

hat. „Dazu gehören wissenschaftliche Versuche, die uns zeigen sollen, wie wir die Hauptlärmquellen in den Griff bekommen“, schildert Frank das Programm der nahen Zukunft. Dazu gehört auch ein Schulungsprogramm für die Mitarbeiter. „Es ist sinnvoll, sich vor Lärm zu schützen“, faßt Frank in einem einfachen Satz zusammen, was Sache ist.

Es geht stetig bergab

Unfallzahlen sinken: Wettstreit um Wanderpokal

Kaiserslautern (hk). Wer in seinem Bereich die wenigsten Unfälle zu verzeichnen hat, ist Sieger. Und da jeder gern ganz oben auf dem Treppchen steht, waren alle 15 Bereiche im Pfälzer Werk in den Wettstreit um den Wanderpokal aufgebrochen, der dem Bereich mit den geringsten Unfallzahlen zugesprochen wird.

Sieger wurden die Zentralwerkstätten, die es mit ihrem Team geschafft haben, in einem Zeitraum von vier Jahren die Unfallhäufigkeit jedes Jahr zu halbieren. Zweiter wurde die Motorenfamilie II und auf dem dritten Platz landete der Saginaw-Bereich Hilfskraftlenkung. Die Gewinner erhielten den Pokal und

eine Urkunde, der zweite und dritte Platz wurde jeweils mit einer Urkunde belohnt. Werksleitung, Betriebsrat und Arbeit- und Werksicherheits-Leitung sprachen den Siegerteams in einem feierlichen Zeremoniell ihre Anerkennung aus. Alle hoben hervor, daß die Gewinner aus Bereichen kommen, die zu den besonders unfallgefährdeten zählen. Außerdem sind jeweils zahlenmäßig große Teams ausgewählt worden. Tatsachen, die die Eindämmung der Unfallzahlen noch bedeutender machen.

„Die Personalabteilung wird natürlich nicht mitbewertet“, schmunzelt Ewald Frank, Leiter der Arbeit- und Werksicherheit, „denn in die-

sem Bereich gibt es selbstverständlich keine gefährlichen Arbeitsplätze.“ Um die außergewöhnlichen Leistungen auch außergewöhnlich zu belohnen, wurde als „Schmankerl“ eine Fahrt nach Dudenhofen mit anschließendem Besuch einer Opel Oldtimer-Ausstellung in Aschaffenburg veranstaltet.

„Die Fahrt hat allen Teilnehmern riesigen Spaß gemacht. Besonderes Interesse fand die Marterstrecke. Auch der Besuch der Labors vor Ort hat alle beeindruckt“, berichtet Frank, der alle Mitarbeiter durch ständige Schulung und Aufklärung zu neuen Höchstleistungen bei der Vermeidung von Unfällen anstacheln möchte.

Klein, mein und vor allem rein

Rückversand bringt seinen Bereich in Eigeninitiative auf Vordermann

Kaiserslautern (hk). „Schaffteuch selbst eine schöne Arbeitsumgebung, unsere Unterstützung habt ihr.“ Dieser ermunternde Satz, verkündet von Friedhard Umlauf, Meister Betriebslogistik, war die Initialzündung für eifrige Aktivitäten im Bereich Rückversand. Umlauf, dem finanzielle Hilfe für die Materialbeschaffung von seinem Vorgesetzten Karl Hermann Winkler, Leiter Werkslogistik, zugesagt worden war, motivierte seine Mitarbeiter, aus einem „Industriedenkmal“ eine schöne neue Arbeitswelt zu machen. Mit

Farbe, Aufräumarbeiten, vielen guten Ideen und durchdacht organisierten Material-schränken und -regalen rückten alle der alten Umgebung zu Leibe. In kurzer Zeit hatten viele fleißige Hände mit geringen finanziellen Mitteln eine helle freundliche Arbeitsatmosphäre geschaffen. Fußboden und Wände erstrahlen



Streichorchester: Die Rückversender

in neuem Glanz. Weil alles seinen beschrifteten Platz hat, sieht es jetzt immer aufgeräumt in der Abteilung aus. „Dank der Initiative der Mitarbeiter haben wir eine richtige Vorzeigeabteilung geschaffen“, freut sich Umlauf zusammen mit seinen Leuten, die sich in der selbstgestalteten Umgebung offensichtlich sehr wohl fühlen und erklärtermaßen nicht in den „alten

Trott“ zurückfallen wollen. „Es wäre schön, wenn der Funke auch auf andere Abteilungen überspringt, denn es hat sich gezeigt, daß die Renovierung in Eigeninitiative zusätzliche Motivation gebracht hat. Und es passieren weniger Fehler, weil alles gut organisiert ist“, lobt der Meister. Zur „Einweihung“ der blitzsauberen Umgebung gab es Kaffee und Kuchen für alle.

Prüfet, was sich ewig bindet

Qualitätskontrolleure arbeiten mit modernster Motorenprüftechnik

Kaiserslautern (hk). Seit 1980 werden in der Pfalz Motoren gebaut und anschließend auch dort durchgecheckt. Von Anfang an finden im Wochenrhythmus Langstreckenüberprüfungen statt. Das bedeutet, daß der Motor eine „Fahrt“ von 1 200 Kilometern in der Prüfkammer zurücklegt und dabei alle Funktionen des Aggregates auf den angeschlossenen Computern gemessen, überprüft und festgehalten werden.

„Seit 1987 arbeiten wir hier kontinuierlich auch für's ITEZ“, erläutert Bernd H. Wagner, Leiter Qualitätskontrolle. „Wir haben die Technologie weiter verbessert und sind damit ein attraktiver Partner für alle, die sich intelligente Innovationen zunutze machen wollen.“

Den Motorenprüfständen sind weitere Einheiten wie Diesel-Pumpen- beziehungsweise -Düsenprüfbänke angegliedert. „Wir arbeiten auf dem Diesel- und Benziner-Sektor“, führt Wagner weiter aus. Besondere Vorteile bietet die Ab-



Motorroller: Triebwerke beim Computer-Check

teilung durch den Schichtdienst und durch qualifiziertes Personal. Qualitätsingenieure und Fachelektroniker sind die kompetenten Ansprechpartner in drei Schichten – Tag für Tag. Der Service reicht von der Unterstützung der Vorausentwicklung über Mithilfe bei Serienabstimmungen, von harten Tests bei 55 000 Kilometerbeziehungsweise 105 000 Ki-

lometer-Dauerläufen bis hin zur Gewährleistungsunterstützung aus dem „Feld“. Das Resultat des vor anderthalb Jahren begonnenen Umbaus der Anlage sind drei hypermoderne Prüfstände, die technisch auf dem neuesten Stand sind. Außerdem sieht alles außerordentlich vorzeigbar

aus. Das ist auch der Grund, warum immer wieder prominente Besucher aus der haus-eigenen Organisation, aber auch aus Politik und Wissenschaft in diese mustergültige Abteilung geführt werden.

Gastfreundlich

Richtlinien für Besuchersicherheit

Kaiserslautern (hk). In Kaiserslautern wurden jetzt grundsätzliche Richtlinien für die Besuchersicherheit entwickelt. Dieses „Basiswerk“ soll in allen Opel-Werken angewandt werden – allerdings mit individueller Anpassung an die Gegebenheiten in den einzelnen Standorten.

„Liebe Besucher“ – diese freundliche Anrede auf einem Hinweisschild empfängt die Gäste im Pfälzer Werk gleich am Portal, gefolgt von der Aussage „Ihre Sicherheit ist uns wichtig“. Verhaltensregeln für den Notfall – groß und übersichtlich aufgemacht – ergänzen die plakative Begrüßung.

Überall im Werk, wo Besucher Zutritt haben, hängen die Schilder. Außerdem erhält jeder Gast zu Beginn seines Aufenthaltes auf dem Werks-gelände ein Falblatt mit Lageplan und den wichtigsten Verhaltensregeln im Notfall.

Besucht werden nur Bereiche, in denen Gäste keinem unnötigen Risiko ausgesetzt sind. Im Preßwerk mit seinem hohen Geräuschpegel muß Gehörschutz getragen werden, der schädliche Frequenzen ausschließt. „Seine Sicherheit ist uns wichtig. Er soll sich wohl und sicher fühlen“, formuliert Ewald Frank, der den Arbeit- und Werksicherheitsbereich leitet, die Grundgedanken für die Sicherheit jedes einzelnen Gastes.

Besucherguppen werden immer von einem Betreuer begleitet. Jedes Mitglied der Gruppe trägt einen Button mit der Aufschrift „Willkommen“. Damit ist jeder „Fremdling“ sofort als solcher zu erkennen. Einzelne Gäste tragen ein Besucherschild, auf dem ein farbiges Quadrat zeigt, in welchem Werks-Bereich er erwartet wird. Jeder Mitarbeiter kann daran sofort erkennen, ob die vorgeschriebenen Pfade auch beschriftet werden. Die aufgestellten Regeln sollen künftig in allen Werken eingeführt werden.

Liebe Besucher

Bei Sicherheit ist uns wichtig! Besuchen Sie uns mit Ihrer Gruppe!

Verhalten im Notfall

Notruf 22 22

In Sicherheit schützen

Im Notfall um den Opel-Betreuer anrufen und die Notrufnummer 22 22 anrufen.

- Tabakraucher**
- Offener Feuer**
- Alkohol**
- Handy**
- Handy**
- Handy**

OPEL

In den vergangenen Wochen ist viel über vermeintliche Qualitätsmängel bei Opel-Automobilen geschrieben worden. Dabei geriet zeitweise in Vergessenheit, daß die Fahrzeuge mit dem Blitz vor allem durch ihre Zuverlässigkeit bekannt wurden (Opel, der Zuverlässige!). Unter dem Titel „Initiative Qualität“ zeigt die Opel Post, daß das Thema im Unternehmen schon immer eine wesentliche Rolle gespielt hat und auch weiterhin spielen wird.

Eis und heiß

1939 testet Aral ein neues Motorenöl – Opel ist dabei

Prüfstandsversuche, Marterfahrten in Dudenhofen, Dauertests rund um den Globus: Neue Modelle werden bekanntlich auf Herz und Nieren geprüft, bevor sie in den Handel kommen. Das gilt genauso für Schmiermittel wie etwa Motorenöl. Nicht selten stand Opel Pate bei solchen Versuchen.

Bochum/Rüsselsheim (aral/jh). Vor rund 60 Jahren testete der Benzol-Verband (B.V.) – so der damalige Firmenname von Aral – das synthetische Mehrbereichsöl „Kowal“. Mit von der Partie: ein 1,5 Liter Olympia und ein 2,5 Liter Kapitän.

Nachdem das neue Wunderöl seine erste Bewährung in Labortests hinter sich hatte, stand der Praxistest auf dem Programm: Die Nordetappe sah eine Fahrt ans Eismeer vor und anschließend

ging's hinunter in die libysche Wüste und zurück zum B.V.-Firmensitz nach Bochum, rund 13 000 Kilometer in zwei Monaten.

Die Opel-Werke stellten zwei Fahrzeuge und einen Fahrer zur Verfügung. Die Besatzung außer Opelfahrer Bläsing: Hans Georg Bock als verantwortlicher Ingenieur und Fahrer des Kapitän, Johnny Krause als bekannter Motorjournalist sowie Inge Stötting als Fotografin.

Die Eismeerstraße erweist sich über weite Strecken als kaum befahrbare Piste aus Schneematsch, 25 Stundenkilometer sind dafür ein angemessenes Tempo. Das finnische Petsamo am Polarkreis war der nördlichste Punkt. Von dort aus ging ein Telegramm nach Bochum: „Nördliches Ende erreicht stop Kowal unverwüstlich stop Kapitän und Olympia unversehr stop Mannschaft vollzählig bei hervorragender Laune stop.“ Das wichtigste: Beide Motoren sprangen bei allen Kältegraden sofort an – was es zu beweisen galt.

Die Südroute hatte es dann in sich. Inge Stötting vertraut ihrem Tagebuch an: „Abfahrt in Kalut. Araber in hellseidenen Mänteln, bärtige Berber

mit ihren Kamelen, Soldaten und jede Menge Kinder. Das Quecksilber zeigt 38 Grad um 10 Uhr morgens. Nahezu 350 Kilometer Wüstenstrecke liegen vor uns, zwei Oasen, eine Wasserstelle.“ Am Ende wird der Zielort Gadames nach siebenstündiger Nonstopfahrt erreicht – bei 49 Grad im Schatten. Die Besatzung ist total erschöpft, die Fahrzeuge haben sich wacker gehalten. Bei der Zahl 12 198 bleibt der Kilometerzähler stehen, als die Motoren beider



Nur Sand unterm Kiel: Der Kapitän in der libyschen Wüste

Wagen in Bochum fachmännisch zerlegt werden. Die Untersuchung ergab einen extrem niedrigen Verschleiß und eine „auffallend innere Sauberkeit der Motoren“. So halfen zwei Opel-Fahrzeuge zu beweisen, daß Kowal allen

damals bekannten Motorenölen überlegen war. Und ein wenig spielten die Rüsselsheimer auch Schicksal: Der Ingenieur und die Fotografin heirateten nach der gemeinsam durchlebten Strapaze.

Gesammelte Gesetze

Datenbank bietet globalen Einblick in Vorschriften

Seit kurzem steht allen Lotus Notes-Nutzern eine neue, in der Automobilindustrie bisher einmalige Datenbank zur Verfügung: Die Global Legal Database (GLD) bietet einen umfassenden Einblick in die für Laien verwirrende Welt der gesetzlichen Fahrzeugvorschriften.



den soll. Doch wie kommt er an die entsprechende Fahrzeugvorschrift?

Bis vor einiger Zeit hätte er sich noch durch Unmengen von Akten und Gesetzestexten wühlen oder in andere Kontinente telefonieren müssen, um der gesuchten Regelung habhaft zu werden. Heute reicht ein Maus-Klick und das Gesetz erscheint auf dem Bildschirm.

Bereits 1992 hatte Georg Schaffner, Leiter der Abteilung Stabsfunktionen Technik und Umwelt des ITEZ, seine Kollegen aus allen Teilen der GM-Welt an einen Tisch versammeln können, um über das Projekt GLD zu diskutieren.

Kurz darauf ging's los. Die Ingenieure aus der Abteilung Fahrzeugvorschriften erfaßten alle wichtigen länderspezifischen Fahrzeug-Zulassungsvorschriften und arbeiteten diese für die Datenbank auf. Ein ordentliches Stück Arbeit, kam es doch darauf an, aus den juristischen Aufsätzen kurze, prägnante und technisch verständliche Texte zu machen. Das setzt ein gerüttelt Maß an Sprachvermögen und Ingenieurskenntnissen voraus.

1995 konnte die erste Version dieses, unter allen großen Automobilherstellern einmaligen Projektes in Betrieb genommen werden. Abrufbar sind Zusammenfassungen der gesetzlichen Vorschriften inklusive der Daten des Inkrafttretens, diverse Testverfahren, Grenzwerte sowie generelle Informationen über die Exportländer.

Nach und nach werden sogar die vollständigen Texte ins System gespeist, damit im Bedarfsfall die Paragraphen genau nachgelesen werden können. Das Rüsselsheimer Team steht dabei ständig in Kontakt mit allen anderen GM-Entwicklungszentren und -Standorten, so daß der Datenbestand permanent aufgestockt und aktualisiert wird und zukünftige Vorschriften bereits vor ihrem gesetzlichen Inkrafttreten berücksichtigt werden können.

„Diese Daten fließen dann maßgeblich in die Entwicklung der Fahrzeuge mit ein“, erklärt Schaffner. Nur so kann die Basis eines neuen Modells schon von Beginn an im Hinblick auf die verschiedensten Märkte konstruiert werden.

Ein Beispiel ist der weltweite Erfolg des Corsa, der in seinen verschiedenen Varianten mittlerweile in 75 Ländern verkauft wird, natürlich unter strenger Einhaltung der jeweils gültigen Vorschriften. Diese können nun mühelos und ohne aufwendige Recherche, sortiert nach Ländern oder Fahrzeugbereichen, am PC abgerufen werden.

Mitinitiator Schaffner weiß um die Bedeutung des Projektes: „Mit der Global Legal Database leisten wir unseren Beitrag, um die Ingenieure für die weltweite Zusammenarbeit fitzumachen.“



Härtest: Vielbestaunte Abfahrt in Kalut bei 38 Grad

Rüsselsheim (nag). In Brasilien darf ein Autositz selbst dann nicht aus der Verankerung reißen, wenn man mit seinem zwanzigfachen Eigengewicht an ihm zieht. Wen das interessiert? Einen Ingenieur im ITEZ zum Beispiel, der an der Plattform eines Fahrzeugs arbeitet, das unter anderem auch in Brasilien verkauft wer-

Intelligente Möglichkeiten nutzen

Forschungsprojekt MoTiV: Opel strebt nach Verbesserung der individuellen Mobilität

Im Frühjahr 1996 ist das Forschungsprojekt MoTiV (Mobilität und Transport im intermodalen Verkehr) angelaufen. Auch Opel beteiligt sich an dieser Initiative deutscher Unternehmen aus der Automobil- und Elektronikindustrie sowie dem Dienstleistungssektor. Zeit für ein erstes Resümee.

Frankfurt (jh). Das auf insgesamt vier Jahre angelegte MoTiV-Programm dient der Staubekämpfung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es wird vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie gefördert.

Im Mittelpunkt des MoTiV-Engagements steht die Entwicklung von Dienstleistungen, die zur Verbesserung der individuellen Mobilität beitragen. Wichtig: Der Fahrer soll entlastet und besser über das Verkehrsgeschehen informiert werden. Besonderen Wert legen die beteiligten Unternehmen darauf, alle Transportmittel sinnvoll in die Verkehrsführung einzubinden.

Unter dem Begriff MoTiV sind unter anderem Systeme zusammengefaßt, die den in Ballungsgebieten knappen Verkehrs- und Parkraum bestmöglich nutzen. Dazu werden zukunftsweisende Dienste erprobt, die den Autofahrer beispielsweise mit Hilfe des Digitalen Rundfunks „DAB“ über die aktuelle Verkehrslage und freie Stellplätze an seinem Zielort informieren.

Ein weiteres Teilprojekt ist der „persönliche Reiseassistent“, ein neuartiges Informations- und Kommunikati-



MoTiV: Alle Transportmittel sollen sinnvoll eingebunden werden

onkonzept. Ein mobiles Endgerät erlaubt dem Nutzer, Reisen daheim zu planen und während der Fahrt flexibel den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Bei der Ausarbeitung einer Route werden alle Verkehrsträger einbezogen und bei Bedarf auf elektronischem Wege Parkplatz-, Fahrkarten- und Veranstaltungsreservierungen vorge-

nommen. Im Rahmen von MoTiV wird auch die „Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation“ weiterentwickelt, womit Stauwarnungen im Nahbereich über eine Sendereichweite von 1 000 Metern ermöglicht werden sollen. Da die Aufnahmefähigkeit des Fahrers via Display begrenzt ist, untersuchen die Experten auch die Möglichkeiten der

Sprachein- und -ausgabe als Weg der Informationsübermittlung. Zu den MoTiV-Entwicklungsschwerpunkten im Bereich der aktiven Sicherheit gehören die „aktive Geschwindigkeits- und Abstandsregelung“ und die „Spurwechselassistent“. Dabei überwachen Lidar-Sensoren (Lidar: Light Detecting and Ranging = Licht-Messung und Ortung) und Mini-Kameras das Fahrzeug-Umfeld. Ein Rechner kann die blitzschnell ausgewerteten Informationen in Gas- und Bremsbefehle beziehungsweise Warnsignale umsetzen.

Technikvorstand Peter H. Hanenberger geht davon aus, daß die Ergebnisse aus dem MoTiV-Projekt schnell in die Verkehrspraxis umgesetzt werden. „Bereits kurz nach der Jahrtausendwende werden Opel-Kunden Innovationen nutzen können, die heute mit MoTiV vorbereitet werden“, so Hanenberger.

Gefahren durch Wildwechsel

München (gms). Im Herbst muß verstärkt mit Wildwechsel auf den Straßen gerechnet werden. Daher sollte an Straßen mit Wildwechsel-Warnschildern unbedingt das Tempo vermindert werden. Wer mit 60 statt 80 Stundenkilometern fährt, verkürzt den Bremsweg um rund die Hälfte, so der ADAC. Zudem ist nach dem Auftauchen eines Rehs mit weiteren Tieren zu rechnen. Die Tiere bleiben häufig auf der Straße stehen oder springen zurück. Autofahrer müssen schnell entscheiden, ob sie bremsen oder ausweichen wollen. Wer einem auf die Straße springenden Tier ausweicht, riskiert, die Kontrolle über den Wagen zu verlieren. Daher sei von solchen Manövern abzuraten, so der ADAC.

Zum Schaden kommt der Spott

Erfurt (dpa). Eine gründlich mißglückte Fahrerflucht wird einem Erfurter vermutlich teuer zu stehen kommen. Der Autofahrer hatte einen parkenden Trabi gerammt und war dennoch weitergefahren, berichtete die Polizei. Wenig später landete der 20-Jährige mit seinem Wagen im Graben und mußte zu Fuß weiterrücken. Dabei hinterließ er eine verräterische Spur: Am demolierten Trabi blieb sein Auto-Kennzeichen hängen und neben dem eigenen Wagen verlor der Betrunkene auch noch seine Brieftasche. Den Führerschein wird er aber nicht verlieren – er hat nie einen besessen, so die Polizei.

Farbenlehre zum Thema Sicherheit

München (gms). Seit zwei Jahren ist Blau die beliebteste Farbe deutscher Autofahrer. 1996 wählte jeder vierte Fahrer diesen Farbton. Wenn Sicherheit mehr bedeutet als das gängige Schönheitsempfinden, sollte sich laut TÜV Süddeutschland allerdings eher für ein helles, intensives Grün oder Rot entscheiden. Denn diese Farbtöne seien besonders gut wahrzunehmen und erhöhten dadurch die Verkehrssicherheit.

Gummispinnen sind nicht ohne

Wien (gms). Dehnbare Gummischnüre mit Metallhaken sollten beim Festzurren von Lasten auf dem Autodach mit größter Vorsicht verwendet werden. Der österreichische Automobilclub ÖAMTC weist darauf hin, daß sich die Haken bei Überdehnung aufbiegen können. Die dehnbaren Gummischnüre könnten dann samt des gefährlichen Metallhakens mit voller Wucht zurückschnallen. Ein Frankreich-Urlauber hatte durch einen derartigen Unfall sein Augenlicht verloren.

Samstag, drei Uhr früh in einer ausgedienten Fabrik. Ein Techno-Trommelfeuer hämmert aus den Lautsprechern. Laserlicht zuckt im Rhythmus der Musik. Eine erhitzte Menge bringt den Saal zum Brodeln. Für die ekstatische Stimmung liefern Partydrogen den entsprechenden Kick: Eine Szene, die sich für Millionen von Jugendlichen Woche für Woche wiederholt.

Von Techno Rave & Ecstasy

...und dann mit dem Auto heim

Bonn (dvr). Die Technokultur hat sich in den 90er Jahren mit geschätzten drei Millionen aktiven Teilnehmern zur größten Jugendsubkultur Deutschlands entwickelt. Kennzeichen der Szene ist die Technomusik, ein elektronisch erzeugter Sound mit bis zu 250 Schlägen pro Minute.

Technoparties, auch Raves genannt, finden bundesweit statt. Die Jugendlichen begehen sich von Freitagabend bis

Sonntagnacht in einen Tanz-Marathon. Derartige Höchstleistungen bei gleichzeitigem Schlafentzug sind ohne leistungssteigernde Mittel kaum zu schaffen. Die Zauberdrogen für das nächtelange Durchhalten heißt Ecstasy.

Dabei handelt es sich um eine synthetische Droge, die stimulierend wirkt. Ecstasy stärkt das Selbstbewußtsein sowie die Kontakt-, Empfindungs- und Bewegungsfähig-



Wochenend und Laserschein: Techno ist schwer in, Ecstasy-Autofahrten sollten aber out bleiben

keit. Andererseits unterdrückt die Modedroge körperliche Warnsignale wie Durst, Schwindel, Erschöpfung, Schmerzen. Ecstasy macht zwar nicht körperlich abhängig, aber das psychische Abhängigkeitsrisiko ist groß.

Insgesamt ist das Wissen über Partydrogen, ihre Wirkung und Risiken bei Jugendlichen gering. Die Polizei schätzt, daß 50 bis 70 Prozent der Partygänger Drogen konsumieren. Ecstasy hat sich in den letzten Jahren zur Szenedroge schlechthin entwickelt. Sein Siegeszug ist ungebrochen.

Der gleichzeitige Konsum unterschiedlicher Drogen gehört dabei zur Tagesordnung. Mit Medikamenten werden darüber hinaus die Neben- und Nachwirkungen gedämpft. Gerade dieser Drogenmix führt zu unkalkulierbaren Risiken.

Sonntagnacht. Die Party ist zu Ende. Jetzt wird es wieder gefährlich auf Deutschlands

Straßen. Fast 12 000 Jugendliche zwischen 18 und 24 Jahren wurden 1995 am Wochenende in der Zeit zwischen 22 und 4 Uhr bei Verkehrsunfällen getötet oder verletzt.

Bei wie vielen dieser Unfälle Drogen im Spiel waren, ist statistisch nicht erfaßt. Allein die steigenden Zahlen der sichergestellten illegalen Mittel läßt darauf schließen, daß in der Frage der Verkehrssicherheit sowie auch der Arbeitssicherheit Drogen eine immer größere Bedeutung zukommen.

Factory X gegen InXs und Xtc

Mit Factory X, einem neuen Computerspiel auf CD-ROM, starten der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die gewerblichen Berufsgenossenschaften eine bundesweite Jugendkampagne zu diesem Thema.

Protagonisten des Spieles sind die inzwischen bei vielen Jugendlichen bekannten drei Dig-Dogs. Sie haben sich motorisiert aufgemacht zur großen Technoparty. Kaum angekommen, sind sie im Labyrinth der Factory X, einer zur Technodisco umfunktionierten Fabrik, verschwunden. Und natürlich sind die drei scharf darauf, dort alles zu probieren, was an Pillen, Kapseln, Drinks geboten wird. Hat der Spieler die drei Dig-Dogs gefunden, muß er sie vom unkontrollierten Drogenkonsum

abhalten. Dazu nutzt er sein Wissen, das er im Laufe des Spieles sammelt. Gelingt ihm dies nicht, muß er die drei daran hindern, mit ihren fahrbaren Untersätzen abzufahren. Ein Spaß mit vielen Überraschungen. Obendrein kann sich im Spiel jeder den eigenen Technosound mixen, mit den Figuren Dialoge führen und sich durch ein Computerprogramm und Videofilme über Drogen, Medikamente und Alkohol, ihre Gefahren und Risiken im Verkehr informieren.

Bei dem Spiel wurde bewußt auf den erhobenen Zeigefinger verzichtet. Es enthält sachliche Informationen, die an den Bedürfnissen Jugendlicher ansetzen und deren Lebenswelt ernst nehmen. Jugendliche wollen und sollen sich ihre Meinung selbst bilden können und lernen, verantwortungsbewußte Entscheidungen zu treffen – auch die Entscheidung Nein zu sagen. Denn Fakt ist: Drogen können Spaß machen. Wahr ist aber auch: Alle Drogen sind schädlich. Und auch für die Teilnahme am Straßenverkehr gilt: Es gibt keine Drogen ohne Risiko. Jugendliche erhalten das Computerspiel ab sofort kostenlos beim DVR. Berufsschullehrer und Ausbilder können dazu eine Mappe mit dem Spiel sowie Hintergrundinformationen anfordern.

Bestelladresse: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Beueler Bahnhofplatz 16, 53222 Bonn, Aktionstelefon: 02 28/68 73 72, Internet: <http://www.bg-dvr.de>.

Ganz schön dicht

Auf 1 000 Stadtbewohner kommen 506 Fahrzeuge

Köln (dpa). Durch Deutschlands Städte rollen nach Angaben des Deutschen Städtetages (DST) immer mehr Autos. Der Bestand in den 116 kreisfreien Städten sei 1995 um 100 000 auf 13,7 Millionen Fahrzeuge angewachsen, teilte der DST unter Berufung auf die jüngsten Zahlen aus dem Kraftfahrt-Bundesamt mit.

Damit kämen auf je 1 000 Stadtbewohner – Kinder und Greise eingerechnet – im bun-

desweiten Durchschnitt 506 Wagen – sechs mehr als 1994.

Die Autodichte sei im Westen weiterhin höher als in den neuen Ländern. Mit Abstand am meisten Autos haben die Wiesbadener. Dort kommen auf 1 000 Einwohner 723 Fahrzeuge. Es folgen Landau in der Pfalz mit 656 Wagen, Baden-Baden mit 654 und Neustadt an der Weinstraße mit 640 je 1 000 Einwohner.

Am wenigsten Autos besitzen die Berliner. In der Haupt-

stadt sind je 1 000 Einwohner gerade mal 403 Fahrzeuge gemeldet. Auch Halle an der Saale gehört mit 420 Wagen je 1 000 Einwohner zu den Schlußlichtern bei der Autodichte, ebenso das sächsische Görlitz (425 Autos) sowie Stralsund und Wismar (je 439).

Hinzu kommen in den kreisfreien Städten laut DST noch 659 000 Lastwagen und rund 598 000 Mofas und Motorräder.



Im Westen was Neues: Der Fahrzeugbestand nimmt weiter zu – im Westen stärker als im Osten

Rüsselsheim (pui). Mit rund 140 500 verkauften Neufahrzeugen hat Opel in den ersten acht Monaten 1997 einen Zulassungsrekord in Italien erzielt. Damit hält das Unternehmen einen Marktanteil von 8,5 Prozent und hat bereits im August sein bisher bestes Ganzjahresergebnis von 1992 übertrafen. Damals verzeichnete Opel in Italien 139 380 Neuzulassungen.

Mit einem Anstieg von 38,6 Prozent in den ersten acht Monaten des Jahres 1997 übertraf Opel auch den Zuwachs des italienischen Ge-

samtmarktes, der um 35 Prozent zulegte. Allein im August konnte das Unternehmen über 10 800 Einheiten absetzen. Das entspricht einem Marktanteil von 10,03 Prozent und stellt gleichzeitig einen neuen Bestwert in einem Einzelmonat dar.

Wesentlich zu diesem Erfolg trugen die Modelle Corsa und Vectra bei, die Marktführer in ihren jeweiligen Segmenten unter den Importeuren sind. Auch der Tigra und der Astra Caravan sind seit der Markteinführung die Nummer eins in ihren Segmenten.

Power pur

Vectra i500: Ein Gefährt für Automobilisten, die das etwas andere Fahrvergnügen suchen

Mit dem neuen Vectra i500 präsentiert Opel auf der IAA eine besonders sportliche Variante des Mittelklasse-Bestsellers. Das 143 kW/195 PS-starke Fahrzeug erscheint zunächst in einer auf 500 Einheiten limitierten Serie.

Rüsselsheim (rh). Der Vectra i500 richtet sich vornehmlich an Kunden, die ein außergewöhnlich dynamisches und individuelles Automobil fahren wollen. Für standesgemäßen Vortrieb sorgt ein Ecotec-V6-Benziner mit 2,5 Litern Hubraum und Vierventiltechnik. Durch Optimierungsmaßnahmen an Steuergerät, Ansauganlage und Nockenwellen stieg die Leistung von 125 kW/170 PS auf 143 kW/195 PS bei 6.500 min⁻¹. Das maximale Drehmoment liegt bei 240 Nm/3.500 min⁻¹.

Der Vectra i500 beschleunigt in weniger als acht Sekunden von Null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 239 km/h. Der Durchmesser und die Dicke der Bremsscheiben wurden gegenüber dem Serien-Vectra erhöht und damit der gestiegenen Motorleistung angepaßt.

Die auffälligsten optischen Erkennungsmerkmale sind ein um 25 Millimeter abgesenktes Sportfahrwerk und eine Frontschürze. Seitliche Türschweller unterstreichen darüber hinaus den unverwechselbaren Auftritt des Vectra i500. Weiteres Highlight: Das Spezialmodell ist mit Reifen der Dimension 215/45x17 auf 7,5 x 17-Zoll-Leichtmetallfel-



Schnellpaket: Der zunächst auf 500 Einheiten limitierte Vectra wirkt nicht nur äußerlich sehr sportlich, auch die inneren Werte können sich sehen lassen. Der 2,5-Liter-Sechszylinder versorgt den i500 mit 193 PS

gen von BBS bestückt. Den Heckbereich des in allen Karosserieversionen (Stufenheck, Schrägheck, Caravan) lieferbaren Vectra i500 prägen ein doppeltes Auspuffrohr und ein Heckflügel (Caravan: Dachspoiler) mit integrierter dritten Bremsleuchte.

Sportliches Ambiente kennzeichnet auch den Innenraum des Vectra i500: Schwarze Ledersportsitze zeugen ebenso wie Aluminium-Dekore am Schaltknäuf, an der Mittel- und Schalthebelkonsole sowie an der Handbremsmulde von dynamischer Exklusivität. Darüber hinaus sind die Fußmatten mit einem Vectra i500-Logo gekennzeichnet.

Zur umfangreichen Komfortausstattung der limitierten Sonderserie gehören unter an-

derem elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Radio CAR 400 mit Fernbedienung am Lenkrad, Multi-Info-Display mit Bordcomputer und Check-Control, Lenkradhöhenverstellung sowie Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Eine Klimatisierungsautomatik und elektrische Fensterheber runden ergänzen zusätzlich das Serienpaket.

Hinzu kommt eine Sicherheitsausstattung, die beim Vectra i500 genau wie bei den übrigen Modellen dieser Fahrzeug-Familie keine Wünsche offen läßt. Dazu zählen zum Beispiel ein Anti-Blockier-System, Front- und Seiten-Airbags und ein Seitenaufprallschutz-System. Das Modell ist ab Anfang 1998 erhältlich. ■

Hülle & Gülle

TÜV-geprüft: Mist macht mobil

Rüsselsheim (es). Es ist kaum zu glauben: Ein Opel, der mit Mist fährt – und das ist noch vornehm ausgedrückt. Auch Opel-Rentner Hans-Joachim Grigat (74) traute seinen Augen nicht, als er den Drei-Tonner-Blitz, Baujahr 1938, auf Gut Behl in Schleswig-Holstein erblickte. Erst recht nicht, als er den Rüsselsheimer Lkw-Klassiker dann tatsächlich fahren sah: Das Ding fährt mit Kuhmist – mit Gülle-Preßlingen, die in einen Generator gefüllt und verbrannt werden. Und: Der Laster ist TÜV-geprüft und als „schadstoffarm“ zugelassen. Grigat, der während seiner Zeit in der Rüsselsheimer Verkaufsabteilung für die Behörden zuständig war und so manchen Blitz an den Mann brachte, schaute dann auch ein zweites Mal hin: Im Prinzip funktioniert der „Mist-Blitz“ genauso wie die Version, die Opel während und nach den Kriegsjahren baute, als Benzin knapp war. Ihn für Gülle umzubauen, dafür brauchte ein Mechaniker zwei Jahre. Doch die waren es dem Auftraggeber wert: Der Mechaniker nämlich ist bei Klaus Jebens (70) beschäftigt, einem holsteinischen Landwirt mit ausgeprägter Erfindungsgabe: Es

heißt, auch der Strohalm mit Knick-Gelenk sei eine Idee von ihm. Jebens hat Milchproduktionsbetriebe in Irland, Kanada und Deutschland. Gut Behl in Schleswig-Holstein umfaßt allein 510 Hektar, auf denen sich 1 060 Rinder und 575 Milchkühe tummeln. Dabei fällt logischerweise reichlich Gülle an – und was liegt für jemanden wie Klaus Jebens näher, als selbst daraus noch etwas zu machen? Sicher, den größten Teil seiner gepreßten Gülle verkauft er als Gartendünger. Aber der kleinere wandert in den Generator seines Opel Blitz, wo die bei der Verbrennung entstehenden Gase dem Motor als Treibstoff dienen. Etwa 60 Kilometer weit kommt Jebens mit einer Ladung Mist.

Auch das Bundesforschungsministerium hat sich schon für den Blitz mit Mist-Antrieb interessiert. Doch der ist für Jebens immer noch unentbehrlich – auch wenn er ihn zur Landarbeit nicht mehr so intensiv einsetzt. Denn ein solch einzigartiges Stück will gut behütet sein. Wie drückt es doch Klaus Jebens selbst aus: „Das einzige Auto der Welt, das buchstäblich mit Sch... fährt.“ ■



Unikat statt Unimog: Der „Gülle-Blitz“ auf dem Bauernhof

Trunkenheit vor Gericht

Erste Verurteilung traf Londoner Taxifahrer 1897

London (dpa). Der 10. September 1897 war in London ein kühler Tag mit Wind von Norden. Für den 25 Jahre alten Taxifahrer George Smith gab es dennoch genug Grund zu feiern. Er trank „zwei bis drei Gläser Bier“, wie er später sagte, und klemmte sich gegen Mitternacht wieder hinter das Steuer seines Taxis.

Aber dann fuhr er in der Bow Street über den Bordstein und landete mit seinem Fahrzeug in der Hauswand von Nummer 165. Ein Gericht verurteilte Smith später wegen betrunkenen Fahrens zu 20 Schilling Geldbuße – das entspricht 66 Pfund (200 Mark) nach heutigem Geld. Damit war der Taxifahrer Großbritanniens erster offizieller Alkoholsünder am Steuer.

Für den Richter war der Fall des George Smith neu, auch



Durstig: Taxifahrer Smith rammte ein Haus

wenn das Gesetz den Tatbestand der Trunkenheit schon länger kannte. Bereits 1872 hatte der Gesetzgeber verboten, auf Landstraßen und öffentlichen Plätzen in alkoholisiertem Zustand „Fahrzeuge zu steuern, die von Pferden, Rindern oder

Dampfmaschinen bewegt“ werden. Als Wachtmeister Russel Taxifahrer Smith vor Gericht brachte, gelangte erstmals das Kraftfahrzeug in die Statistik der Trunkenheitsdelikte. Der Polizist und der Richter hatten keine Mühe mit dem Nachweis der Trunkenheit des Fahrers. Der Schaden an Haus und

Wagen sprach für sich, und Smith stritt nichts ab. Es dauerte aber noch 70 Jahre bis die Mittel zum juristisch einwandfreien Nachweis sträflichen Handelns eingeführt wurden: Seit 1967 wird auch in Großbritannien ins Röhren gepustet. ■

Feuerlöscher als Lebensretter

München (gms). Mehr als 100 Menschen sterben jedes Jahr auf deutschen Straßen in ihrem brennenden Wagen. Viel zu oft hätten die ersten Helfer am Unfallort keinen Feuerlöscher dabei, bemängelt der TÜV Süddeutschland. Dabei sei die Zeit zum Löschen in den meisten Fällen ausreichend. Für die Brandbekämpfung eignet sich dem TÜV zufolge am besten ein Pulverlöscher mit mindestens zwei Kilo Füllmenge. Er sollte unter oder neben dem Fahrer- oder Beifahrersitz mit einer stabilen Halterung eingebaut werden.

Wenig Rücksicht auf Kinder

Berlin (gms). Nur wenige Autofahrer nehmen Rücksicht auf Kinder. Gerade vier Prozent verringern laut einer Studie der Universität Essen die Geschwindigkeit auf Tempo-50-Strassen, wenn Kinder am Fahrbahnrand zu sehen sind. In Tempo-30-Zonen bremsen etwa jeder Zweite, wie die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Strassenverkehr“ berichtet. Dabei können Kinder schon bei einem Tempo-30-Unfall lebensgefährlich verletzt werden. Wird ein Kind mit 50 Stundenkilometern angefahren, sinke seine Überlebenschance auf zehn Prozent, so die Zeitschrift.

Klarer Blick auch bei tiefer Sonne

München (gms). Im Herbst ist es ratsam, die Windschutzscheibe häufiger zu reinigen. Sonst kann es durch die tiefstehende Sonne zu gefährlichen Situationen kommen. Darauf weist der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) hin. Demnach brechen feine Schmutzpartikel auf den Scheiben das Sonnenlicht und führen so zu einer noch stärkeren Blendung. Zum Reinigen empfehle sich eine Spiritus-Wasser-Mischung. Wichtig sei zudem – besonders bei Rauchern – die Scheibe regelmäßig auch von innen zu reinigen.

Falschparken als teures Vergnügen

Berlin (gms). Ein Falschparker muß nicht nur mit einem Bußgeld rechnen, er haftet auch für die Folgen seines Handelns. Unter Hinweis auf ein Dortmünder Urteil (Az.: 109C13217/96) weist die Zeitschrift „Auto/Strassenverkehr“ auf den Fall eines Lkw-Fahrers hin. Dieser hatte sein Gefährt auf einem Radweg abgestellt. Eine Radlerin stieß beim Ausweichen mit einer Passantin zusammen, die sich dadurch schwer verletzte. Das Gericht sprach neben der Radfahrerin auch den Lkw-Fahrer schuldig – durch sein grob verkehrswidriges Verhalten habe er den Unfall mitverursacht.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

Der Countdown läuft: In zwei Jahren jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im Mittelpunkt des zweiten Teils stehen der 8/25 PS, der Laubfrosch und der Olympia.

Auffälliger kann Fortschritt nicht sein. Nur 15 Jahre liegen zwischen dem offenen Viersitzer „8/25 PS“ von 1920 und der Olympia Cabrio-Limousine, die 1935 dem staunenden Publikum präsentiert wird. Eineinhalb Dekaden, die eindrucksvoll demonstrieren, mit welch rasenden Schritten in Rüsselsheim der Wandel vollzogen wurde, von voluminösen Karossen auf Holzspeichenrädern mit wenig überzeugenden Litterleistungen, über den Kleinwagen „für die breite Masse“, bis hin zum selbsttragenden Olympia in Ganzstahlbauweise. Ein Konzept, das im Prinzip heute noch gilt. Moderne im Zeitalter.

Wer 1920 ein Auto kaufen will, braucht vor allem zwei Dinge: viel Geld und einen Dringlichkeitsnachweis. Der muß gemäß einem Erlaß der Reichsregierung erbracht werden, weil Rohstoffe in Deutschland kaum zu bekommen sind. Reparationszahlungen an die Siegermächte des Ersten Weltkriegs und eine bereits trabende Inflation machen der erst knapp zwei Jahre alten Republik ordentlich zu schaffen.

Mit dem bewährten Typ „8/25 PS“ mit 2,3-Liter-Vierzylindermotor hat Opel zumindest die Chance, solch wohlhabende Kunden zu gewinnen, denen Solidität vor Experimentierfreude geht. Bereits 1916 vorgestellt, wurde der Wagen mit einem eleganten Aufbau versehen, technische Verbesserungen fließen jedoch nur langsam ein.

Bald entwickelt sich der „8/25 PS“ zum Erfolgsmodell, trotz der Schwierigkeiten, mit denen Opel in diesen Jahren zu kämpfen hat. Rüsselsheim

liegt nur zehn Kilometer von der Rheingrenze entfernt in der entmilitarisierten Zone. Die Infrastruktur ist schlecht, Besucherkontakte sind schwer zu organisieren. Streiks und Arbeitsniederlegungen tun ihr übriges.

Aber es gibt auch Lichtblicke: 1919 konnte die hauseigene „Opel-Bahn“ vollendet werden, die als Versuchs- und Rennstrecke genutzt wird und im Laufe der Zeit tausende von Zuschauern anlockte. Trotz der widrigen Umstände werden bereits 1921 wieder 1314 Personenwagen und 316 Nutzfahrzeuge hergestellt.

Für diese werden aber bald exorbitante Summen fällig, nie waren Opel-Fahrzeuge teurer als Anfang der 20er Jahre, den „Roaring Twenties“. Die Geldentwertung stürzt das Land ins Chaos: Im Herbst 1923 kostet ein „8/25

PS“ 1 121 000 Mark, in Worten Einmillioneinhundertein- undzwanzigttausend Mark. An sich ein günstiges Angebot, muß man für den großen Sechszylinder „30/80 PS“ gar 30 Millionen auf den Tisch packen. Die Inflation macht's möglich. Aus diesem Grund hatte man mittlerweile sogar die „Puppchen“-Produktion eingestellt, der Kleinwagen konnte nur noch mit Verlust verkauft werden. 1924 ist es dann aber soweit: Der legendäre „Laubfrosch“ hüpfert als Nachfolger auf die deutsche Autobühne – und sorgt erstmal für einen Eklat.

Allzu offensichtlich hatten die Opel-Mannen bei Konstruktion und Äußeren des „4/12 PS“ nach Frankreich geschaut, wo Citroën zwei Jahre zuvor den erfolgreichen „5CV“ präsentiert hatte. Der wesentliche Unterschied des Wagens lag in der Farbe: Ein



ben die zwei Firmen gemeinsam: Beide haben erkannt, daß es für viele Kunden allein wichtig ist, von A nach B zu kommen und zwar möglichst günstig. Also setzt auch Opel auf das Fließband, das bei Ford in den USA schon seit 1913 in Betrieb ist und eine kostengünstige Fertigung erlaubt. Das erfordert jedoch eine komplette Umstellung, alte Gebäude werden abgerissen, neue gebaut und auch

modellen. 1924 führt Opel schließlich Normpreise für Wartungsarbeiten in Werkstätten ein.

Früher Standard: Elektrik bei Licht und Anlasser

Zum Garagisten muß der Zweisitzer allerdings nicht oft, nach dem Motto „Wo nichts ist, kann auch nichts kaputtgehen“ hat man den Zweisitzer so einfach wie möglich konstruiert. Auf Vorderradbremse wurde verzichtet, die Handbremse wirkt auf das Getriebe und der Tank ist über dem Vergaser eingebaut, was eine Benzinpumpe erübrigt. „Fallbenzin“ hieß damals das Zauberwort, auf welches beinahe jeder Autobauer zurückgriff.

Der Fahrgestellrahmen ist an Schlichtheit kaum zu übertreffen. So endet er beispielsweise vor der Hinterachse, die mit zwei Auslegefedern mit dem Rahmen verbunden ist. Der kleine Vierzylindermotor mit 951 Kubikzentimetern, zweifach (!) gelagerter Kurbelwelle und 12 PS reicht aus, das Sparmobil auf etwa 60 Stundenkilometer zu beschleunigen. Da reichen dann auch drei Gänge im Schaltwerk.

Trotz seiner einfachen, aber umso störungsfreieren Konstruktion wird der 3,20 Meter kurze Laubfrosch bald zum Publikumsliebbling. Dazu trägt sicher auch der geringe Einstandspreis von 4 500 Mark bei, statistisch sind also 32 Monatslöhne für einen „Laubfrosch“ fällig. Der Erfolg überrascht aber auch seine Schöpfer: Hatten die Verkaufsstrategen in Rüsselsheim anfänglich nur mit einer Tagesproduktion von 25 Autos kalkuliert, müssen die Kapazitäten Ende des Jahres schon auf 100 Einheiten hochgefahren werden. Mehr ist trotz Fließbandarbeit nicht drin, aber damit überflügelt Opel locker seine Mitbewerber. Bis zur Einstellung der 4 PS-Modelle 1931 verließen

insgesamt 119 484 Autos das Band.

Stellte der „Laubfrosch“ schon einen Meilenstein dar, schrieb der 1935 präsentierte „Olympia“ Technikgeschichte. Der „Olympia“ – angesichts der 1936 in Berlin stattfindenden Olympiade werbewirksam so getauft – war nicht nur der erste deutsche Serienwagen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, sondern zugleich das erste Auto weltweit, das alle diese Vorzüge in einem „Volkswagen“ vereinigte. Den hatten sich die braunen Machthaber mit dem Führer ohne Führerschein an der Spitze auch ausdrücklich ausbedungen, das Volk sollte schließlich mobil werden.

Der von Hitler geforderte Preis von 990 Reichsmark



1924 ist mit großen, schwerfälligen Autos kein Staat mehr zu machen, ein volkstümliches Automobil muß her. Opel verwirklicht mit dem „4/12 PS“ 1924 erstmals in Deutschland die Serienproduktion „am laufenden Band“ nach amerikanischem Vorbild, Maß genommen wird beim französischen Citroën. Das Wägelchen, mit einem 951 ccm-großen Motor ausgerüstet, ist zuerst nur mit grasgrüner Lackierung lieferbar, schnell findet der Volksmund einen Namen: „Laubfrosch“.

Citroën war gelb, der Opel grün, eben wie ein Laubfrosch.

André Citroëns Plagiat-Vorwurf wird 1926 jedoch vom Landgericht Berlin zurückgewiesen, die Torpedo-Karosserieform ist nicht geschützt und die Preise ähneln sich ebenso wie die Autos. Außerdem ist der Opel laut Richterspruch, na was, grün, und demnach nicht mit einem Citroën zu verwechseln. Das geflügelte Wort „Dasselbe in Grün“ stammt aus dieser Zeit. Für heutige Wettbewerbsrüster zweifellos ein Graus.

Übrigens: In Frankreich ist der „5CV“ besser als „Trèfle“ bekannt, was Klee bedeutet. Und der ist bekanntlich ja auch grün. Alle Klarheiten beseitigt? Aber noch etwas ha-

der Maschinenpark komplett ersetzt. Am Ende des 45 Meter langen Fließbands steht schließlich die Endmontage von Fahrwerk und Karosserie, die zwei Personen Platz bietet.

Mit dem spitzen Bootsheck sieht der Laubfrosch sogar recht sportlich aus, innen bietet der „4/12 PS“ eine Lederausstattung, oben jedoch nur ein spartanisches Segeltuchverdeck. Wie weit die Technik aber schon gediehen ist, zeigt sich an den inneren Werten: Ein elektrischer Anlasser und elektrisches Licht sind Standard, alle Aggregate sind leicht zugänglich und einfach zu ersetzen. Die Elektrik hatte zwar schon 1916 Einzug gehalten, allerdings nur auf Wunsch und bei den Luxus-



Foto: Opel AG, Schmeer 8)



1920 ist kein gutes Jahr für die Automobilindustrie: Auf Personenwagen wird eine Luxussteuer erhoben, der deutsche Rohstoffmarkt hat sich zwei Jahre nach Kriegsende noch nicht erholt. Der Opel „8/25 PS“ zehrt jedoch noch vom Vorkriegsstandard, ist solide gebaut und mit 25 PS aus 2,3-Litern Hubraum ausreichend flott unterwegs.

gefeiert werden. Motor und Getriebe wurden nur noch in die Karosserie eingesetzt.

„Viel zu modern, das kann gar nicht funktionieren“

Mit einem Plexiglas-Modell veranschaulichte Opel die Sensation, die bei der traditionsbewußten Klientel jedoch Entsetzen hervorrief: „Viel zu modern, das kann gar nicht funktionieren.“ Trotzdem entscheiden sich bis Produktionsstopp, bei Opel müssen nun Fahrwerke für Flugzeuge und anderes Kriegsgerät gebaut werden, über 160 000 Käufer für den „Olympia“. Nur wenige der Wagen überleben den Fronteinsatz, zu dem sie bald, wie ihre Besitzer, eingezogen werden. Mit dieser revolutionären Bauweise begann aber auch das Sterben der vielen eigenständigen Karosseriebauer, die Sonderwünsche für die wohlhabende Kundschaft verwirklichten. Wer es sich leisten konnte, bestellte damals oft nur ein Chassis und ließ sich einen maßgeschneiderten Aufbau draufsetzen.

Damals noch oft im Straßenbild zu sehen waren auch die Cabrio-Limousinen, die über feste Fensterrahmen verfügten, über welche das Verdeck gezogen wurde. Der letzte Opel dieser Art, der „Olympia-Rékind“, verschwand 1956 von der Bildfläche, natürlich selbsttragend, jedoch schon mit Haifischmaul. Aber das ist eine andere Geschichte. **Jan-Henrik Mucho**

konnte trotz moderner Produktionsmethoden aber nicht eingehalten werden: Der „Olympia“ kostete 2 500 Mark. Ausgerüstet war das technische Wunderwerk mit einem 29 PS starken 1,3-Liter-Vierzylinder, der den Wagen auf 95 km/h Höchstgeschwindigkeit brachte. Mit dem ab 1938 erhältlichen 1,5-Liter-Triebwerk und 37 PS waren sogar 110 km/h drin. Viel mehr Aufsehen erzeugte natürlich die Karosserie, sowas kannte man bis dahin nur von amerikanischen Produkten, die in minimaler Stückzahl über den Teich kamen.

Hier konnte Opel seine Zugehörigkeit zu General Motors ausspielen, zu dem die Rüsselsheimer seit 1929 gehören. So war nicht nur das Aussehen futuristisch, die Bauweise

sorgte ebenso für Aufregung. Die bis dahin übliche Unterteilung in Fahrgestell, auf welches die Karosserie aufgesetzt wurde, war hinfällig. Auch auf die bis dahin übliche Holz/Stahl-Gemischtbauweise wurde nun verzichtet. „Das Gerippe besteht aus Profilträgern, die wie im Metallflugzeugbau miteinander verbunden sind“, erklärte Opel das Konstruktionsgeheimnis. Das machte den Wagen stabiler und leichter, was für eine bessere Wirtschaftlichkeit sorgte und bessere Fahrleistungen bei gleicher Anzahl der Pferdestärken bedeutete. Nur 835 Kilogramm brachte der „Olympia“ auf die Waage. Wurde vorher ein Wagen komplettiert, indem Aufbau und Chassis verschraubt wurden, konnte jetzt „Hochzeit“



Blitzlos: Den Olympia zierte als Hauben-Schmuck neben dem Opel-Schriftzug ein Zeppelin



Alles komplett: Zur Ausstattung gehörte auch der Blinkerhebel auf dem Armaturenbrett



Pfiffige Detaillösung à la Rüsselsheim: Die Kühlerfigur beinhaltet eine Wasserstandsanzeige



Wie von einem anderen Stern wirkt die 1935 präsentierte Olympia-Baureihe, das erste deutsche Großserienfahrzeug mit selbsttragender Karosserie. Die Vorteile: geringeres Gewicht, bessere Fahrleistungen, weniger Verbrauch, erhöhte Sicherheit. 168 875 „Olympioniken“ rollen bis zur Produktionseinstellung 1940 vom Band.



Fortschritt: Ab '35 kommt die selbsttragende Karosserie zum Zug

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Oktober
Wilhelm Kropp,
TEZ
Werner Wagner,
Beschädigteinsatz
- 3. Oktober
Josef Heppert,
Fertigung Chassis II, Instandhaltung
Walter Köstler,
Technisches Servicezentrum
Hans Raiss,
TEZ
- 7. Oktober
Heinz-Josef Becker,
TEZ-Motorenentwicklung
und -erprobung
Dieter Krummeck,
Fertigung Karosseriewerk I
Gerhard Wink,
Betriebsrat
- 8. Oktober
Erhard Becker,
Fertigung K 115
Wilhelm Hammann,
Beschädigteinsatz
Helmut Höger,
Qualitätssicherung
- 14. Oktober
Heinz Bärsch,
Service
- 15. Oktober
Wolfgang Kilz,
TEZ-Zentrallabor
- 16. Oktober
Wolfram Zimmer,
Fertigung Zusammenbau-Werk,
Instandhaltung
- 21. Oktober
Werner Drott,
Fertigung K 115
Horst Unger,
Fertigung
Günter Schulze,
Fertigung K 115
- 23. Oktober
Gerhard Rabold,
Fertigung
- 28. Oktober
Alfred Wodtke,
TEZ-Zentralwerkstätten

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Oktober
Hans Anstatt,
Fertigung
Alfred Christy,
Fertigung
Udo Gerbig,
Finanzwesen
Klaus-Peter Grabartzik,
Fertigung
Dieter Huster,
Personal- und Sozialwesen
Angelo Kalicov,
TEZ
Otto Krause,
Vertrieb
Otmar Laut,
TEZ
Georg Loos,
Finanzwesen
Käthmarie Schaun,
Fertigung
Michael Zühlsdorf,
Zentrales Beschaffungswesen
Europa
- 2. Oktober
Peter Josef Berg,
Technisches Servicezentrum
Yusuf Cal,
Fertigung Karosseriewerk I
Roberto Castello,
Fertigung Präßwerk
Roland Danzer,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Adam Hofmann,
Testzentrum Dudenhofen
Günter Hornig,
Fertigung Zusammenbau-Werk I
Mohamed Malki,
Fertigung Zusammenbau-Werk,
Instandhaltung
Reiner Reiser,
Fertigung Präßwerk, Instandhaltung
Wolfgang Staskowiak,
TEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
- 4. Oktober
M'Hamed Andich,
Fertigung Zusammenbau-Werk I
Mimoun Mazari,
Chassiswerke II
Kadir Özbek,
Beschädigteinsatz
Muzaffer Tunc,
Chassiswerke II
- 5. Oktober
Giovanni Cannata,
Chassiswerke I
Mehmet Inal,
Fertigung K 115



- 9. Oktober
Xaver Eiber,
Fertigung Zusammenbau-Werk II
Theresa Kowaczek,
Chassiswerke I
Friedel Steinfurth,
Fertigung Präßwerk, Instandhaltung
- 10. Oktober
Mustafa Gül,
Fertigung K 115
Haci Tutumlu,
Fertigung Zusammenbau-Werk II
- 11. Oktober
Ibrahim Ödemis,
Fertigung Chassis I, Instandhaltung
- 12. Oktober
Houssain Boujataoui,
Fertigung Präßwerk, Instandhaltung
Georg Schneider,
Fertigung Zusammenbau-Werk I
- 13. Oktober
Antonio Aguilera-Garcia,
Fertigung Zusammenbau-Werk I
- 16. Oktober
Abdelhamid El Hamouti,
Werklogistik
Peter Finger,
Fertigung Chassis I, Instandhaltung
Mohamed Jawhari,
Beschädigteinsatz
Jose Malvar-Martinez,
Beschädigteinsatz
Hans Erwin Maul,
Fertigung Präßwerk, Instandhaltung
Karl Otto Scherbaum,
Werkbahn
- 17. Oktober
Giovanni Pisano,
Chassiswerke II
- 19. Oktober
Driss Bohraz,
Fertigung Karosseriewerk I
Maria Moissidou,
Fertigung Zusammenbau-Werk II
- 23. Oktober
Turhan Göker,
Fertigung K 115
Hilde Straub,
Beschädigteinsatz
Ottmar Umstätter,
Chassiswerke I
- 25. Oktober
Hüseyin Erdogan,
Beschädigteinsatz
- 30. Oktober
Graziano Bauso,
Fertigung Karosserie I,
Instandhaltung
Klaus Dingeldein,
Technisches Servicezentrum
Erika Gualtieri,
Werkverpflegung
Bernhard Schwade,
Fertigung Chassis I, Instandhaltung
Ismail Yilmaz,
Fertigung Zusammenbau-Werk I

25 Jahre

Bochum

- 1. Oktober
Anneliese Ittoop,
Arbeitsmedizin
- 2. Oktober
Antonio Fernandes de Brito,
Vorderachsen
Hans Georg Kurreck,
Projektabteilung - Neuanfertigung
Herber Oligmüller,
Instandhaltung Werkzeuge
Str. 13-30
- 4. Oktober
Adelheid Maria Sonnewald,
Hinterachsen
Klaus Dieter Thiel,
Werkbahn
- 8. Oktober
Jürgen Driller,
TSB Elektro-Werkstatt
- 9. Oktober
Antonio Palma Carlos,
Hinterachsen
- 11. Oktober
Norbert Eberz,
Produktives Lagerwesen D 5
Halit Kale,
Wagenendmontage und -reparatur
- 12. Oktober
Rudi Reimann,
Cockpit-Modul
- 13. Oktober
Mustapha Ahmed Azirar,
IPS-Versand
- 16. Oktober
Horst Dieter Hafemann,
Präßwerkzeug-/Vorrichtungsbaue
Michael Lietz,
Präßwerkzeug-/Vorrichtungsbaue
Ulrich Ramm,
Präßwerk
Lothar Rüggeberg,
VV-Wesen
Heinrich Slotta,
Zielteile-Reparatur
- 18. Oktober
Ihsan Goercue,
Chassis-Kleinteile
Ilona Rullmann,
Lager und Ausgaben Werk I
- 19. Oktober
Yasar Eroglu,
Hinterachsen
Bahri Tunc,
Wagenendmontage und -reparatur
- 23. Oktober
Florentino Banuelo Hernando,
T&Z Teile-Eingang
Ahmed El Allali Mohand,
Motorenbau
Necatin Gedik,
Motorenbau

- Pablo Pineda Santos**,
Motorenbau
Friedhelm Slepermann,
Teile-Lackiererei
Ilias Vavitsas,
Montageband Fertigmontage

- 24. Oktober
Franz Josef Kessenbrock,
TSB Werkzeugmacherei, Lehrenbau
- 25. Oktober
Christian Klosak,
TSB Werkzeugschleiferei
Georg Kowalkowski,
Montageband Fertigmontage
- 26. Oktober
Klaus Dämmrich,
Energieanlagen Werk I
- 27. Oktober
Francisco Nava Pascual,
Montage Getriebe
- 30. Oktober
Manfred Bauch,
T&Z Großteile-Kommissionier-
Anlage
Willi Bauers,
TSB Elektro-Werkstatt
Kadir Guemues,
Motorenbau
Gerd Loijens,
Getriebe
Rolf Wehrschmidt,
IPS-Versand

25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. Oktober
August Trenkle,
Motoren-Familie II
Klaus Winkler,
Kunden-Info-Center
- 2. Oktober
Karl-Heinz Berger,
Zentralwerkstätten
- 16. Oktober
Friedel Gibs,
Fertigung
Helmut Jung,
Fertigung
- 17. Oktober
Werner Schweitzer,
Logistik
- 23. Oktober
Helmut Schmitt,
Qualitätssicherung
- 28. Oktober
Norbert Witt,
Logistik

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Rocco Domenico Rivera**,
geb. 20.02.1950, gest. 02.08.1997,
Zentrale Instandhaltung Präßwerk
Dieter Dötach,
geb. 09.01.1954, gest. 13.08.1997,
Finanzwesen
Rudi Rapp,
geb. 28.05.1934, gest. 18.08.1997,
Testzentrum Dudenhofen
Jürgen Thiele,
geb. 29.09.1944, gest. 25.08.1997,
TEZ-ME

Bochum

- Hasan Bas**,
geb. 15.02.1942, gest. 10.07.1997,
Präßwerk
Salim Bozdog,
geb. 13.05.1934, gest. 07.08.1997,
Montage Getriebe
Gerhard-Friedrich Schneider,
geb. 18.04.1938, gest. 17.08.1997,
Montageband Fertigmontage
Theo Krynojewski,
geb. 10.03.1940, gest. 08.09.1997,
Motorenbau
Miguel Rodriguez Gago,
geb. 29.05.1947, gest. 12.09.1997,
Zusammenbau Unterbau komplett
und Komponenten
Siegfried Röder,
geb. 25.04.1941, gest. 13.09.1997,
IPS-Lkw-Versand und Anlieferung

Kaiserslautern

- Manfred Skalla**,
geb. 22.02.1943, gest. 27.07.1997,
Fertigung
Lothar Jung,
geb. 05.09.1947, gest. 08.08.1997,
Logistik

Wer fährt mit?

- Monzernheim/Heßloch/Nierstein → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Portal 20, Tel.: 0 62 44 / 42 93
- Bad Kreuznach/Bingen → Rüsselsheim**,
biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht,
Tel.: 0 67 81 / 93 32 00
- Bensheim Auerbach → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
Gleitzeit, N 10, Tel.: 0 62 51 / 7 83 79
- Miltenberg/Buchen → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 0 62 91 / 16 83
- Seligenstadt/Aschaffenburg → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 0 62 91 / 16 83
- Dexheim-Nierstein → Rüsselsheim**,
biete Fahrgemeinschaft, Schicht A,
Portal 8, Tel.: 0 61 33 / 5 90 27
- Dexheim/Nierstein → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
schicht, K 65, Tel.: 0 62 49 / 25 82
- Dortmund-Hombruch → Bochum**
suche Fahrgemeinschaften,
Tel.: 02 31 / 73 76 30
- Riedstadt-Wolfskehlen → N 23-TEZ**,
Mitfahrer gesucht, 7.00 bis 16.00 Uhr,
Tel.: 0 61 58 / 7 27 61
- Niederwiesen/Nack/Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
P45, Tel.: 0 67 36 / 5 90
- KiBo → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Portal 45,
Tel.: 0 63 52 / 83 36
- Oppenheim/Nierstein → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Portal 45/20 (K40),
Tel.: 0 61 33 / 92 80 82
- Eppelsheim/Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Dauerfrühschicht, Portal 60/25,
Tel.: 0 67 35 / 96 02 00

- Bad Kreuznach → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, P 60, P55,
Tel.: 0 67 01 / 29 54
- Offenheim/Alzey → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
40 Std., N20, Tel.: 0 67 36 / 12 34
- Groß-Gerau → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Portal 45, 35 Std., Tel.: 0 61 52 / 8 17 87
- Ingelheim → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht
B, Portal 45/60, Tel.: 0 61 32 / 4 08 81
- Limburg → Rüsselsheim**,
biete 2 Plätze in Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Tel.: 0 64 31 / 4 33 54
- Limburg → Rüsselsheim**,
biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht,
Portal 60, Tel.: 0 64 71 / 5 11 60
- Bingen → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Portal 60,
Tel.: 0 67 21 / 99 44 87
- Pfungstadt → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Portal 8,
Tel.: 0 61 57 / 8 38 83
- Engelstadt/Jugenheim/Nieder-Olm → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Tel.: 0 61 30 / 75 56
- Bochum/Harpen-Rosenberg → Bochum Werk I**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Portal I
oder III, A-Schicht, Tel.: 86 02 12
- Vendersheim → Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft,
Tel.: 0 67 32 / 6 16 89
- Kelkheim → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Portal 60 oder P 8,
Tel.: 0 61 95 / 23 96
- Bingen → Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit normal, Portal 60/M 55,
Tel.: 0 67 21 / 4 46 52
- Griesheim/Darmstadt → Rüsselsheim**,
suche Fahrgemeinschaft, Dauerfrüh-
schicht, Hauptportal, Tel.: 0 61 55 / 58 28

Angelo go Kart

Rasante Designer auf Bahnfahrt

In Frankfurt starteten Auto-Designer jetzt zu ihrem traditionellen Kart-Rennen. Mit von der Partie: Zehn „Angelos“ aus dem TEZ.

Rüsselsheim (es). Für die Konkurrenz muß es deprimierend gewesen sein. Sie verschlöß zehnte Fahrer in dem Fünf-Stunden-Rennen – und im Opel-Kart schien immer der gleiche zu sitzen: Angelo, der unvergleichliche Blondinen- und Cappuccino-Freund.

Ein Teufelskerl? Naja, nicht ganz: Wer genauer hinsah, entdeckte, daß Opel mit insgesamt zehn Angelos am Start war. Betrug? Auf keinen Fall: Es ist vielmehr gute Sitte bei der „Designer-Challenge“, dem verrücktesten Kart-Rennen aus den Design-Bereichen verschiedener Autohersteller und Zulieferer, unter einem bestimmten Thema anzutreten – und das sollte, dem Geist dieses Wettbewerbs entsprechend, nicht so ganz ernst sein. Die Opel-Fahrer hatten daher „Angelo“ gewählt – getreu dem Motto: „Isch abbe jetzt eine Kart.“

Im schwarzen Anzug, aus der Box angefeuert mit Inserts wie „Presto“, „Adagio“ oder „Lass' den Süßstoff weg“, präsentierten sich die Angelos als würdige Nachfolger des „Ö-Kuh“-Teams, das im vergangenen Jahr den Preis für die originellste Präsentation abstaubte. Den mußten sie diesmal zwar der Konkurrenz der Storz AG überlassen, doch die waren auch nicht zu schlagen – im krachledernen Alpen-Outfit mit Alphorn und Strohhalm in der Box. Einen großen Heiterkeitserfolg erzielte auch das „E-DAG“-Team aus Fulda – die kamen im Enten („Duck“) Design daher. Eine individuelle Note durfte jeder jedoch

nur bei der Außendarstellung einbringen: Die Technik muß in allen Karts gleich sein: 5,5 PS, 45 km/h Spitze, da entscheidet allein das fahrerische Können. Und die Improvisationskunst. Nach kleineren Rempelen müssen Blechschäden bisweilen recht unorthodox ausgemerzt werden. So verlor das Opel-Team einige Runden auf die Konkurrenz, als nach einer Karambolage die Stoßstange des Angelo-Karts gerichtet werden mußte, wieder einige, als das Bremsseil riß.

Daher sprang im fünfstündigen Hauptrennen nur ein zwölfter Platz für die Rüsselsheimer heraus. Dank der guten Leistungen von Susanne Friedrich im Ladies-Cup und Danny Larsen im VIP-Rennen kam Opel in der Gesamtwertung auf Platz 9. „Viel mehr ist auch nicht drin“, erklärt Team-Organisator Friedhelm Engler. Denn von der Konkurrenz bereiten sich einige fast schon professionell vor – Helme, Overalls sowie etliche Ausrüstungsgegenstände künden von kräftiger Sponsorenhilfe.

Die Opel-Truppe dagegen bezahlt die Trainingsstunden und Ausstattung weiter aus eigener Kasse – durfte sich lediglich über einige Erfrischungen von Nescafé freuen – Angelo sei Dank.

Doch was soll's: Spaß gemacht hat's auch diesmal wieder – obwohl die Vorbereitung recht streßig war, da das Rennen parallel zur IAA stattfand. Vor allem aber pflegt die jährliche Teilnahme an dem Kart-Rennen auch den Teamgeist im Design-Bereich. Friedhelm Engler: „Im Rennen zählt der Ingenieur genauso viel wie der Mechaniker – da sind wir eine klassenlose Gesellschaft.“

Fast hätte es geklappt

Rüsselsheim verteidigt nur knapp den Kegeltitel

Kaiserslautern (rh). „Gut Holz“ schallte es jetzt vielkehlig aus Kaiserslautern. Gemeint war damit keineswegs der Reiz des Pfälzer Waldes, sondern die vierte Opel-Kegelmannschaft.

Insgesamt vier Teams – aus Rüsselsheim, Eisenach, Kaiserslautern und eine Damenmannschaft mit Vertreterinnen aus allen drei Werken – maßen in der Pfalz ihre sportlichen Kräfte. Dabei galt der größte Ehrgeiz, den dreimaligen Abonnement-Sieger Rüsselsheim zu überflügeln.

Über weite Strecken des Wettkampfes sah es so aus, als könnten die Rüsselsheimer diesmal tatsächlich niedergerungen werden. Aber in einem spannenden Finish



Blitz-Licht

Ewald Gauer

Rüsselsheim (es). Eigentlich hat er sich nicht so widerborstig anstellen wollen wie der legendäre „Suppenkasper“ – von wegen: „Nein, meine Suppe ess' ich nicht!“

Der kleine Rheinhesse greift lieber zu einer List: In einem unbeobachteten Moment kippt er die ungeliebte Suppe vom Teller zurück in den Topf – und erklärt, er habe sie aufgegessen. Dummerweise hat der Onkel die Szene beobachtet – und nennt den Jungen fortan nur noch „Lügner“. Ein einschneidendes Erlebnis für den kleinen Jungen.

Der ist mittlerweile 38, seit 19 Jahren Schweißer in der Instandhaltung, und hat jetzt in seiner Freizeit seine Kindheits- und Jugenderinnerungen aufgeschrieben. Und wie heißt das Buch? Na klar – „Der Lügner.“

„Man hört und liest immer nur Lebenserinnerun-

gen von älteren Menschen, in denen leider der Krieg stets einen breiten Raum einnimmt“, erzählt Ewald Gauer. „Ich wollte mal etwas erzählen, was von meiner Generation handelt.“

Und das tut Gauer in amüsanten Episoden auf 216 Seiten: Erzählt vom rheinhessischen Lörzweiler, das am Geburtstag Gauers nur 850 Einwohner hatte. Von der Schule, in denen Lehrer am Werk waren, „die im Mittelalter leicht auch als Folterknechte hätten arbeiten können.“ Und von der Zeit, als die rheinhessische Dorfjugend „Mig Tschägger“ entdeckte.

Weil Freunde und Bekannte immer so interessiert zuhörten, wenn er die Geschichte erzählte, habe er sich irgendwann einfach hingesetzt und sie aufgeschrieben – „im stillen Kämmerlein, nach Feierabend und an Wochenenden“, erzählt Gauer.

Nach zwei Jahren lag das Buch, das zumindest in Lörzweiler derzeit ein Bestseller ist, vor. Während des dortigen „Königsstuhlfestes“ habe er es vorgestellt und test-

weise 200 Exemplare angeboten: „Die waren sofort weg.“

Was die Dorfgemeinschaft besonders beschäftigt: Da Gauer im Buch nur die Namen seiner Familienmitglieder benennt und alle anderen Personen lediglich umschreibt, herrscht emsiges Rästelraten darüber, wer in welcher Szene gemeint sein könnte.

Verletzt gefühlt habe sich bei der Lektüre jedoch noch keiner, freut sich der Autor. „Das hätte ich auch nicht gewollt – und wenn von meinen Verwandten auch nur einer gesagt hätte, daß er sich in dem Buch falsch dargestellt fühlt, hätte ich es nicht veröffentlicht“, versichert Gauer.

Das aber sei nicht der Fall gewesen. Offenbar also ist Ewald Gauer doch kein „Lügner.“



Ewald Gauer



Die Jahre gehen – der Blitz bleibt: Immer wieder entdecken Opel-Mitarbeiter Exemplare des Rüsselsheimer Lkw-Klassikers an den verschiedensten Ecken der Welt – und meistens ist der Veteran noch „im Dienst.“ In Schleswig fotografierten Udo Zuck (TEZ Motorenentwicklung) und Elisabeth Martens (MEK-Planung) jetzt einen ehemaligen Feuerwehr-Blitz, der auch im Ruhestand noch Löscharbeiten verrichtet – allerdings nicht gegen lodernde Flammen, sondern gegen den Durst: Im einstigen Wassertank fließt jetzt Gerstensaft. Mit dem vor allem an besonders brenzligen Tagen im Jahr gelöscht wird – am Vatertag beispielsweise.

Sammelsurium

Rentner baut skurrile Kunstwerke

Rüsselsheim (es). Mit 66 ist noch lange nicht Schluß. Das singt nicht nur Udo Jürgens – das könnte auch das Lebensmotto von Günther Lang sein. Der ehemalige Opel-Konstrukteur erfeut seine Mitbürger im rheinhessischen Nackenheim mit skurrilen Kunstwerken.

In der Zuckmayer-Gemeinde bestimmen sie längst das Bild der Adam-Winkler-Straße: Die Bremer Stadtmusikanten, der gestiefelte Kater oder ein Einhorn. Zusammengeschweißt aus alten Ofen- und Leitungsrohren, präsentieren sich Märchenfiguren hier recht eigenwillig, gleichzeitig aber ungebrochen heiter – womit sie auch typische Wesenszüge ihres Schöpfers offenbaren. „Die Leute sollen lachen. Meine Kunst soll ein Gegenstück zu dem sein, was die Leute sehen, wenn sie morgens die Zeitung aufschlagen und nur Negatives lesen“, erklärt Günther Lang, mittlerweile 67. Freilich: Nicht alle seine Arbeiten sind vorbehaltlos jugendfrei, was immer auch mal wieder selbsternannte Moralisten auf den Plan ruft. Denn „Fraß und Kopulation“ sind die Lieblingsthemen Langs – „weil das die Dinge sind, die unsere Welt zusammenhalten.“ Man merkt's: Der Nackenheimer ist alles andere als ein braver, angepaßter Zeitgenosse. Ist er auch nie gewesen. Auch bei Opel nicht, wo er 40 Jahre lang als Konstrukteur im H 32 arbeitete: „Als ich 1949 anfang, haben wir uns gegenseitig das Büromaterial vom Schreibtisch gemopst, weil sonst keins da war.“ Auch ansonsten sind sei-

ne Erinnerungen an Opel zwar von Herzlichkeit, nicht aber unbedingt von Nettigkeit geprägt: „Ich habe dort immer noch einen Ruf – ob es allerdings ein guter ist, weiß ich nicht.“

Unvergessen geblieben sind unter anderem die verschiedenen Pamphlete, die er unter dem Pseudonym Bruno von Weinschlauch verfaßte. Die nahmen ihm seine Vorgesetzten zwar bisweilen übel – fanden aber an den fachlichen Qualitäten Langs nie was zu rütteln. Im Gegenteil: Seine Sicht der Dinge war auch bei Managern gefragt.

1989 ging Günther Lang in Ruhestand, betätigte sich fortan als Weltreisender sowie als Sammler von Wein und so ziemlich allem, was skurril ist und über das sich eine Geschichte erzählen läßt.

Vor einigen Jahren entdeckte er dann seine künstlerische Ader – begann „so ziemlich alles, was die Leute wegwerfen“, zu Kunstwerken zusammenzusetzen. Spät, aber längst nicht zu spät. Denn auch mit 67 ist noch lange nicht Schluß.



Kunst: Lang'sches Tierleben



Nicht aus der Bahn zu werfen: Die Opel-Kegler in der Pfalz

holte sich das Team aus Hessen abermals den Titel. Das Schlußergebnis lautete: Rüsselsheim 2175 LP, Eisenach 2141 LP, Kaiserslautern 2056 LP und das Damenteam 1890 LP. Angesichts der großen

Gastfreundschaft und der reibungslosen Organisation plant das Gewinner-Team schon jetzt fürs nächste Jahr. Denn dann wird Rüsselsheim Gastgeber der 5. Opel-Keglermeisterschaft sein.



Foto: B. Sommer