



Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 5
In Rüsselsheim wird der **Lackschlamm** jetzt recycelt



Seite 6
Bochumer Manager **trainieren** mit spielerischen Mitteln



Seite 11
Der **Sintra** absolvierte den Dauertest im Doppelpack



Seite 18
Dem Papst haben die **Hobby Singers** gut gefallen

Ober-Schule

Studie für Genf: Oberklassen-Kombi mit Blitz

Mit der fahrfertigen Studie eines außergewöhnlichen Kombi-Modells setzt Opel auf dem Genfer Automobilsalon im März Zeichen für eine künftige Generation von Familien-Freizeitfahrzeugen in der Oberklasse.

Rüsselsheim (jh). Geprägt ist das Konzept des „Signum“ genannten Automobils von einer Philosophie, bei der nicht Stauvolumen um jeden Preis, sondern eine neue Form von Großzügigkeit im Vordergrund stand.

Diese neue Definition des bisher üblichen Kombi-Verständnisses verdeutlicht nicht nur das Design des frontgetriebenen Opel-Signum, der mit einer Länge von 4,83 Metern den Abmessungen des Omega Caravan entspricht.

Unterstrichen wird sie ebenso durch eine Vielzahl neuer Lösungen bei der Innenraumgestaltung sowie ein innovatives Fahrwerks- und Antriebskonzept.

Das trifft vor allem auf den V6-Direkteinspritzer-Turbodiesel mit Vierventiltechnik und Common-Rail-Einspritzung zu, den Opel als weltweit erste Marke vorstellt. Das zur Ecotec-Familie gehörende Triebwerk leistet bei einem Hubraum von drei Litern 130 kW/175 PS und hat einen Drittelmix-Verbrauch von nur 6,6 Litern

(Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h).

Grundlage des großzügigen Raumgefühls ist in erster Linie der Riesen-Radstand von 2,93 Metern und der Wegfall der sonst üblichen Schalt- und Handbremshe-

bel, beides wird bei „Signum“ über elektrische Schalter in der Armaturentafel bedient.

Ein weiterer Beweis für die Kombi-Kompetenz von Opel stellt der 450-Liter-Kofferraum der Studie dar, der sich durch Vorfahren der elektrisch betätigten Rücksitze auf 550 Liter erweitern läßt und der nach Umklappen von Beifahrer- und Rücksitz eine völlig ebene maximale Ladefläche von drei Metern Länge zur Verfügung stellt.



Studienobjekt: Der „Signum“ wird erstmals Anfang März auf dem Genfer Automobilsalon zu sehen sein

Markt-Geschehen

Umsatz und Produktion sind 1996 gestiegen

Opel hat seinen Umsatz 1996 um 9,3 Prozent auf insgesamt 28,3 Milliarden Mark gesteigert und damit das zweithöchste Ergebnis in der Geschichte des Unternehmens erzielt.

Rüsselsheim (jh). Der Gewinn für das abgelaufene Geschäftsjahr wird nach vorläufiger Einschätzung zwischen 250 und 350 Millionen Mark liegen. Diese Zahlen nannte Vorstandschef David J. Herman anlässlich der Halbjahres-Pressekonferenz in Frankfurt. „Wir können mit diesem Ergebnis nur vor dem Hintergrund der verschärften Wettbewerbssituation zufrieden sein“, betonte Herman vor zahlreichen Journalisten. Das Umsatzwachstum, so Herman, resultiere in erster Linie aus den deutlich gestiegenen Vectra-Verkäufen, dem Export des neuen Cadillac Catera in die USA seit der zweiten Jahreshälfte und besseren Währungsrelationen im Exportgeschäft.

Die Fahrzeug-Produktion belief sich 1996 auf 1,18 Millionen Einheiten (1995: 1,14 Millionen). Sie setzt sich zusammen aus rund 876 000 Fahrzeugen und 306 000 Teilesätzen.

Auch Opel Eisenach steigerte seine Produktion leicht auf rund 162 000 (160 000) Fahrzeuge. Insgesamt entspricht das einer Produktion von rund 1,34 Millionen Einheiten. In allen europäischen Werken zusammen konnte die Marke Opel/Vauxhall gegenüber 1995 einen neuen Produktionsrekord von 1,84 Millionen Einheiten erzielen. Das entspricht einem Zuwachs von 2,5 Prozent.

Die Beschäftigtenzahl betrug in der AG zum Jahresende 44 695 Mitarbeiter. Das waren 867 weniger als zum Ende des Jahres 1995. Trotzdem hat das Unternehmen im vergangenen Jahr 1306 neue Mitarbeiter eingestellt, davon 570 Angestellte. Für 1997 rechnet Opel in Deutschland und Europa mit einem geringen Marktwachstum und gleichzeitig wachsendem Druck auf Absatz, Erlöse und Gewinne. Es sei



Nachrichtensprecher: Vorstandschef David J. Herman informierte die Presse über die Geschäftsergebnisse des vergangenen Jahres

deshalb um so wichtiger, auf dem Wege der Effizienz-Steigerung weiter fortzuschreiten, betonte Herman.

Gleichzeitig sprach er von einer Verbesserung wichtiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen in Deutschland. Dazu zählen nach Hermans Worten die stabile Wirtschaftspolitik mit niedriger Inflationsrate, eine moderate Lohnsteigerung beim Abschluß 1997, weitere Produktivitätsverbesserungen, die im lokalen Währungsbe- reich sinkenden Lohnstückkosten, die Verbesserung der Wechselkurse sowie Vorteile aus der geplanten Steuerreform.

Anwesenheit verbessert

Rüsselsheim (jh). Für sein Anwesenheitsverbesserungs-Programm (AVP) hat Opel im letzten Jahr viel Aufmerksamkeit und positive Schlagzeilen geerntet. Die Ergebnisse zeigen, daß das Lob völlig berechtigt war.

Die Abwesenheitsrate erreichte in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern einen Tiefststand. Im Durchschnitt sank der Wert innerhalb der AG unter die Fünf-Prozent-Marke. Die Werte der einzelnen Standorte lauten: Rüsselsheim 4,5 Prozent, Bochum 5,6 Prozent und Kaiserslautern 4,4 Prozent.

„Diese Zahlen betrachten wir als sehr ermutigend und hoffen natürlich auf einen anhaltenden Effekt“, kommentierte Vorstandschef David J. Herman die- se Entwicklung.

Ganz kurz ...

Fußball-WM: Auch 1997 können sich Teams aus den Werken Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach an der Fußball-Werksmeisterschaft beteiligen. Meldedfrist ist der 27. März. Ansprechpartner ist die Interne Kommunikation beziehungsweise die Öffentlichkeitsarbeit der Werke. Die Standortturniere finden in der Zeit von Mitte Mai bis Anfang Juni statt. Die Turniersieger spielen den Deutschen Werksmeister 1997 aus.

Erfolg im Net: Das „Opel Universe“-Kapitel, mit dem Opel seit einem Jahr im Internet vertreten ist, genießt bei den Nutzern des weltweiten Online-Angebots eine außergewöhnlich hohe Akzeptanz. Rund 1,5 Millionen Anwender haben sich bisher unter <http://www.opel.com> über das Unternehmen und seine Produkte informiert.

Gespräche in Rußland: Vorstandschef David J. Herman hat Ende Januar seine Gespräche über eine mögliche Kooperation zwischen Opel und dem Lada-Hersteller Avtovaz fortgesetzt. Geprüft wird unter anderem, ob eine Fertigung mit einer jährlichen Kapazität von 30 000 bis 50 000 Fahrzeugen machbar ist.

Die nächste Opel Post ist für den 12. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 19. Februar 1997.

Die Opel Post ist noch frühlings-frischer geworden. Wie gefällt Ihnen das neue Outfit? Rufen Sie uns an: 0 61 42/66 40 57

Die Zukunft heißt Globalisierung

Dritte Welt kommt gewaltig – Auto-Hochburgen verlieren an Bedeutung

Eine US-Studie prognostiziert für die kommenden 20 Jahre eine gewaltige Aufholjagd der Dritt-Welt-Länder in Sachen Autokauf und Fahrzeugproduktion. Die Bedeutung des europäischen Marktes wird demnach rapide sinken.

New York (dpa). Auf dem rasant wachsenden weltweiten Automarkt gewinnen die Schwellen- und Entwicklungsländer immer mehr Gewicht, während die traditionellen Autohochburgen Nordamerika, Westeuropa und Japan relativ an Bedeutung verlieren.

Deutschland wird in der Weltrangliste der größten nationalen Automärkte vom dritten auf den sechsten Rang abrutschen. Die USA und Japan bleiben Nummer eins und zwei, doch schrumpft auch ihr Anteil am globalen Autoabsatz um jeweils rund ein Drit-

tel. Das prognostiziert der US-Fachverlag Ward's Communications (Southfield/Michigan) in seiner Studie „Ward's World Vehicle Forecasts & Strategies“.

China, Rußland und Brasilien haben Chancen, Deutschland in den nächsten zwanzig Jahren zu überholen

China, die Nachfolgestaaten der Sowjetunion und Brasilien werden bis zum Jahre 2015 beim Autoabsatz Deutschland überholen. Indi-

en, Mexiko und Südkorea dürften dicht an Deutschland heranrücken und die Ränge sieben bis neun belegen. Dagegen werden Großbritannien, Frankreich und Italien der Studie zufolge in ihrer relativen Marktbedeutung noch deutlicher zurückfallen als Deutschland.

In Deutschland wird sich der Autoabsatz von 1995 bis zum Jahr 2015 nur noch geringfügig um 400 000 auf 3,9 Millionen Autos erhöhen. Der deutsche Anteil am weltweiten Gesamtverkauf wird dabei von 6,9 Prozent auf 4,2 Prozent schrumpfen.

Die Westeuropäer haben 1995 rund 13,5 Millionen Autos gekauft. Der Absatz wird sich dort bis 2015 um ein Drittel auf etwa 17,9 Millionen Autos erhöhen. Dagegen dürfte der Verkauf in Osteuropa gewaltig von 2,1 Millionen auf 8,3 Millionen Autos

zunehmen. Dies wird der Studie zufolge den gesamt-europäischen Absatz um 66 Prozent auf 26,2 Millionen Fahrzeuge steigern.

Werden im Jahr 2015 weit mehr als vierzig Millionen Fahrzeuge von Bändern in der Dritten Welt rollen?

Weltweit werden nach den Ward's-Schätzungen im Jahr 2015 insgesamt 92 Millionen Autos ausgeliefert werden – gegen 51 Millionen im Jahre 1995. Bis dahin werden weltweit 1,4 Milliarden Automobile von den Bändern rollen, doppelt so viele wie in den vorausgegangenen zwei Jahrzehnten.

1995 gab es weltweit 663 Millionen Autos; 2015 sollen es bereits eine Milliarde sein. In den Industrieländern werden der Verkauf nur noch um 30 Prozent auf 49,4 Millionen und die Produktion um 20 Prozent auf 48 Millionen Fahrzeuge zulegen.

Dagegen wird sich der Autoverkauf in den heutigen Entwicklungsländern bis 2015 auf 42,8 Millionen verdreifachen. Heute kommen in den Industriestaaten 547 Autos auf 1 000 Einwohner, in den Entwicklungsländern nur 34.



Total global: Dritt-Welt-Länder holen bis 2015 gewaltig auf

Marktanteile verlieren werden die alten Industriestaaten auch bei der Autofertigung. So werden im Jahre 2015 bereits 44 Millionen Fahrzeuge von den Bändern zahlloser neuer Autofabriken in den Entwicklungsländern rollen – gegenüber zwölf Millionen Autos 1995. Damit werden die Entwicklungsländer fast mit den Industriestaaten gleichziehen.

Der Studie zufolge werden bis zum Jahre 2015 weltweit mindestens 160 neue Automobilfabriken mit Jahreskapazitäten von jeweils 300 000 Fahrzeugen benötigt werden. Dies zeige, warum die großen amerikanischen, europäischen und japanischen Autokonzerne ständig höhere Milliardeninvestitionen in den zukunftsträchtigsten Schwellen- und Entwicklungsländern tätigen. ■

Schlagabtausch an der Platte

Tischtennis-Spieler ermitteln Standortmeister

Die Resonanz auf die Tischtennis-Standortturniere zeigt: Während sich bei den TV-Konsumenten das „richtige“ Tennis großer Beliebtheit erfreut, gehört die Vorliebe der Mitarbeiter dem Spiel an der Platte.

Rüsselsheim/Bochum (jh). Wenn Ende Mai in der Rüsselsheimer Walter-Köbel-Halle die dritten Deutschen Automobilmeisterschaften im Tischtennis ausgetragen werden, dann gehen die Gastgeber als Titelverteidiger an den Start. Zur Vorbereitung auf das Turnier haben die Mitarbeiter in Rüsselsheim und Bochum im Rahmen von Standortturnieren ihre Meisterbezeichnungen ausgespielt.

In Rüsselsheim trafen sich insgesamt 28 Tischtennisfreunde zum sportlichen Kräftemessen. „Die Bandbreite reichte vom echten Amateur bis hin zum Oberligaspieler“, rekapituliert Mit-Organisator und Mit-Spieler Johannes Schmitz von der Internen Kommunikation.

Insgesamt fünf Stunden brauchte es, um in der Halle von

Alemannia Königstättchen die Sieger zu ermitteln. Am Ende hatte Arnd Olschewski, vor Hartmut Drescher und Johannes Schmitz die Nase vorn. Rang vier erkämpfte sich Thomas Schneider, Norbert Eisenhardt und Rolf Czanne teilten sich Platz fünf, ebenso wie Hajo Völzke und Frank Lutz gemeinsam auf Rang sieben kamen.

Nicht zuletzt die große Resonanz auf die Wettkämpfe hat bei den ballspielenden Kollegen eine Idee reifen lassen: „Die Standortturniere sollen keine Eintagsfliege bleiben“, so Schmitz.

In Bochum kamen zwar „nur“ 15 Spieler zum Turnier. Doch die lieferten sich spannende Duelle. Und auch hier kam der Organisator, Klaus Schipper aus der Instandhaltung II, unter die ersten fünf.

Am Ende der Veranstaltung in der Halle des TTC Werne lautete die Platzierung: 1. Klaus Alaud, 2. Peter Seck, 3. Peter Schomshor und 4. Klaus Schipper.

Als nächstes steht jetzt für je sieben Spieler aller Werksmannschaften (Eisenach hatte seinen Standortsieger schon im Sommer '96 ausgespielt und in Kaiserslautern hat sich außer Konkurrenz ein Team formiert) ein Probetraining bei den Profis von Borussia Düsseldorf unter der Leitung von Bundestrainer Mario Amizic auf dem Programm.

Und am 30./31. Mai wird es dann in Rüsselsheim ernst, wenn es heißt: Platte frei für die dritte Automobilmeisterschaft in Tischtennis – an der bis zu 16 Teams der deutschen Autohersteller teilnehmen werden. ■



Plattenstars: Die Spieler sind jetzt fit für die Automobil-Meisterschaft

Viele Ideen

VV-Bilanz kann sich sehen lassen

„Ich glaube nur der Statistik, die ich selbst gefälscht habe“, soll einmal ein großer Staatsmann gesagt haben. Unsere '96er Statistik zum Thema Ideenreichtum liest sich auch ungefälscht sehr angenehm.

Rüsselsheim (Jan). Insgesamt konnten 1996 in den Werken Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach über 112 Millionen Mark eingespart werden, was den mehr als 60 000 realisierten Verbesserungsvorschlägen zu verdanken war, die findige Mitarbeiter eingereicht hatten.

Auf die einzelnen Werke aufgeschlüsselt, ergeben sich etwa für Rüsselsheim folgende Ergebnisse: Von den 26 283 eingereichten VVs – das entspricht 1,07 VVs pro Mitarbeiter –, konnten 8 456 verwirklicht werden, was schließlich über 36 Millionen Mark einsparte. Da standen auch die Kaiserslauterner Kollegen nicht nach und

reichten 9 719 VVs ein, was bei der geringeren Zahl der Beschäftigten einem Schnitt von 1,96 VVs pro Mitarbeiter entspricht. In die Tat umgesetzt wurden 3 533 Verbesserungsvorschläge, was sich am Ende auch in der Kasse bemerkbar machte: Beinahe 12 Millionen Mark wurden dadurch in der Pfalz weniger ausgegeben.

In Bochum standen noch beeindruckendere Zahlen unter dem Schlußstrich. 36 111 Vorschläge gingen ein, von denen tatsächlich 21 295 realisiert werden konnten. Auch der Schnitt von 2,51 VVs pro Mitarbeiter steht Opel gut, konnten dadurch doch über 56 Millionen Mark eingespart werden.

Und auch im Osten viel Neues. In Eisenach verblieben am Ende des Jahres 7,8 Millionen Mark im Säckel. 34 243 Tips, wie man etwas besser machen kann, hatten ihren Weg zum Vorschlagswesen gefunden, was bedeutet, daß pro Nase 18,84 VVs eingereicht wurden.

Verwirklicht wurden satte 79 Prozent, also über 27 000 Optimierungsvorschläge. Da sag' noch einer was gegen Statistiken. ■

 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:
Hans Jürgen Fuchs

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH/
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Pflüger 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 36 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.

Rekorde und Medaillen

Im vergangenen Jahr behauptete Opel seine führende Rolle in der europäischen Automobilindustrie

Im Olympiajahr 1996 schaffte auch Opel im Verkaufsgeschäft einige nationale und internationale Bestleistungen.

Rüsselsheim (es). In Deutschland erreichte das Unternehmen mit rund 568 000 Neuzulassungen das höchste Ergebnis seit 1992, in Europa behauptete die Marke mit dem Blitz bereits im fünften Jahr in Folge ihre führende Position. Das deutsche Ergebnis ist das Resultat einer

starken Mannschaftsleistung aller Modellreihen – an der Spitze der Corsa, der Astra Caravan, die Vectra Limousine und der Omega Caravan. Sie gingen in ihren jeweiligen Marktsegmenten als erste durchs Ziel.

Der Corsa brach einen besonderen Rekord: Er verkaufte sich mehr als 158 000mal – das beste Ergebnis, das je in der Kompaktklasse erzielt wurde. Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einer Steigerung von zehn Prozent.

Vom Siegerpodest stießen ließ sich auch der Astra Caravan nicht: Er ist zum zweiten Mal der in Deutschland

meistverkaufte Kombi aller Klassen.

Der neue Vectra schließt an die Erfolge seines Vorgängers an und war in seinem ersten vollen Verkaufsjahr bereits die meistverkaufte Limousine seiner Klasse: 125 000 Neuzulassungen.

Der Omega Caravan dagegen ist der ausdauerndste Opel-Champ: Mit 31 000 Neuzulassungen ist er jetzt seit bereits zehn Jahren der meistverkaufte Kombi seiner Klasse.

Trotz der Zuwächse konnte Opel seinen Vorjahres-Marktanteil von 17 Prozent nicht halten. Da der gesamte Automobilmarkt in Deutschland noch rascher wuchs, ging der Marktanteil auf 16,2 Prozent zurück.

Auf europäischer Ebene erstritt sich die Opel-Mannschaft mit 1,54 Millionen Neuzulassungen einen Marktanteil von zwölf Prozent.

In zwölf von 16 westeuropäischen Ländern konnte Opel sein Verkaufsvolumen erhöhen. In vier Ländern führt Opel die Zulassungs-Tabelle an: in den Niederlanden, der Schweiz, Finnland und Irland. In Holland ist die Marke mit dem Blitz damit seit 28 Jahren in Folge Marktführer, in Helvetia seit 15 Jahren.

In Frankreich schaffte Opel immerhin eine persönliche Bestmarke. 19 Prozent Stei-

Opel-Modelle

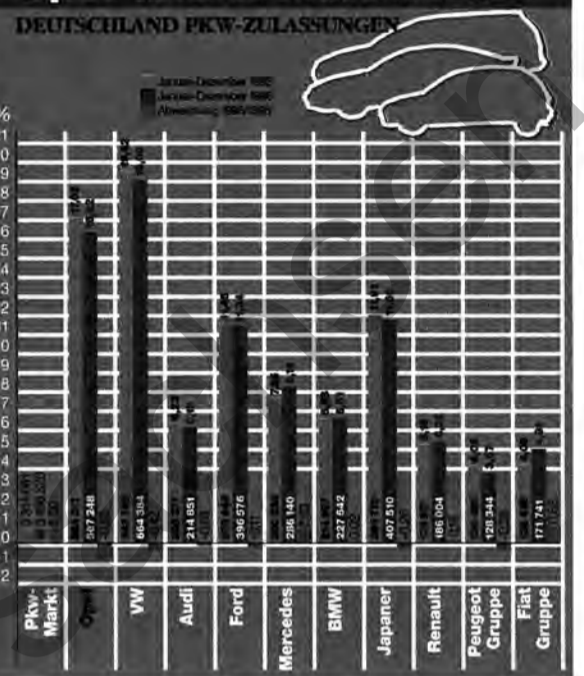
DEUTSCHLAND PKW-ZULASSUNGEN	
Opel gesamt	567 248
Corsa	157 612
Tigra	13 823
Astra	198 452
Vectra	130 556
Calibra	3 063
Omega	31 338
Frontera	7 011
Monterey	1 179
Pontiac Trans Sport	1 642
Sonstige	2 242

gerung bei den Neuzulassungen bedeuten 154 700 verkaufte Exemplare. Auch in Italien erzielte das Unternehmen mit 139 200 Verkäufen und einem Marktanteil von 8,1 Prozent ein neues Rekordhoch.

Die schlagendste Zahl produzierte Opel allerdings in Zentraleuropa: Hier wurden die Verkäufe um 88 Prozent gesteigert – auch wenn's in absoluten Zahlen nur 88 400 sind.

Zu diesem Ergebnis trugen vor allem die Märkte in der Türkei (Marktanteil von 10,5 Prozent gegenüber 4,5 Prozent 1995) und Polen (7,9 Prozent in 1996, 4,7 Prozent 1995) bei. Auch aus Tschechien und der Slowakei meldet Opel seinen bislang höchsten Marktanteil.

Opel und Wettbewerber



Erfolg in oliv

Bundeswehr kauft 491 Fahrzeuge

Rüsselsheim (jh). Nachdem sich Opel in einer europaweiten Ausschreibung durchsetzen konnte, hat das Unternehmen jetzt den Zuschlag für die Lieferung von 491 Fahrzeugen an die Bundeswehr bekommen.

Der größte Teil des Auftrags entfällt mit knapp 300 Fahrzeugen auf den Vectra. Die weiteren Bestellungen teilen sich etwa zur Hälfte auf die Modellreihen Omega und Astra auf.

Ausschlaggebend für die Entscheidung waren neben Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Fahrzeuge auch Kriterien wie Fahrverhalten, Raumangebot, Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit.

Die Bundeswehr gehört neben der Polizei, der Telekom und der Bahn traditionell zu den Großkunden von Opel. Ihr durchschnittliches Order-Volumen betrug in der Vergangenheit rund 250 Autos pro Jahr.

Globales Interesse

Fast 90 000 Besucher besichtigten 1996 die Fertigungsstätten

Rüsselsheim (es). Sie kamen von überall her. Japaner und Afrikaner, Schüler und Senioren, Sportler und Soldaten, Bischöfe und Gottlose: Fast 90 000 Besucher besichtigten 1996 eines der vier deutschen Opel-Werke.

Die meisten kamen nach Rüsselsheim: Exakt 50 683 Besuchern wurde in insgesamt 2 200 Führungen das Werk vorgestellt – das be-

deutet die höchste Besucherzahl seit 1991. Und stellte auch Anforderungen an die Fitneß der Werksführer: Sie legten im vergangenen Jahr rund 4 400 Kilometer zurück.

Vor großem Publikum lief zeitweise auch die Astra-Fertigung in Bochum. 32 650 Besucher wollten das Werk kennenlernen. Davon waren nicht wenige Nachbarn: So kamen exakt 1798 Niederländer nach

Bochum, um mal zu schauen, wie die Marke, die sie ja selbst auch am liebsten fahren, eigentlich gebaut wird.

Opel Eisenach, das produktivste Automobilwerk Europas, wollten 6 600 Besucher sehen. Dabei kamen fast 1800 aus eigenen Reihen – Kollegen aus Opel- und GM-Werken.

Außerdem wurden Werksbesucher rund 1000mal zur

Familienangelegenheit: So viele Mitarbeiter nämlich nutzten die Chance, ihren Angehörigen ihren Arbeitsplatz zu zeigen.

Und auch das Komponentenwerk in der Pfalz war Schauplatz zahlreicher neugieriger Blicke und Fragen. Knapp 4 000 Menschen, verteilt auf 165 Führungstage, kamen nach Kaiserslautern.



Führungskräfte: Allein das Team aus Bochum begleitete 1996 insgesamt 32 650 Besucher durch die Fertigung des Astra-Werks

Per Satellit nach Moabit

Neues Verkehrsleitsystem kommt

Nie wieder Stau, nie wieder belegte Parkhäuser? Angesichts europaweiter steigender Zulassungszahlen und Verkehrsdichte eine utopische Annahme? Keineswegs.

Rüsselsheim (jh). Mit einem eigenen Verkehrsleitsystem will Opel noch in diesem Jahr die möglichst streßfreie automobilen Zukunft einläuten.

Folgendes ist geplant: Mit Hilfe eines Mobiltelefons, der Satellitenortung und einer Servicezentrale können sich die Autofahrer um Staus und andere Hindernisse herumführen sowie in fremden Reisegebieten zum Ziel leiten lassen.

Und so funktioniert's: Der Autofahrer wählt durch einen kurzen Druck auf eine spezielle Service-Taste seines Mobiltelefons das Opel-Dienstleistungs-Center an. Dank eines Moduls, das die Verbindung zum Netz der 24 Navigationssatelliten des Global Positioning Systems (GPS) herstellt, kann die Zentrale den Autofahrer exakt orten.

Denken wir uns, der Autofahrer steigt in Rüsselsheim in sein Fahrzeug und möchte nach Frankfurt in die Alte Oper. Der Mitarbeiter im Service-Center gibt dem Anrufer eine individuelle Wegführung.

Dazu überprüft er die aktuelle Verkehrslage anhand einer Online-Verbindung zu den verschiedenen Verkehrsinformationszentren. Die könnten ihm beispielsweise gemeldet

haben: Stau auf der A66 zwischen Wiesbadener Kreuz und Hoechst, querstehender Lkw am Frankfurter Kreuz auf der Abbiegespur von der A3 zur A5 Richtung Kassel.

Aufgrund dieser Verkehrslage erhält der Fahrer die Empfehlung, über A3, B43 und A5, Frankfurter Westkreuz, Theodor-Heuß-Allee und Platz der Republik zu seinem Ziel zu fahren.

Diese Information kann der Fahrer auch als Meldung auf dem Display seines Mobiltelefons ablesen. Dieser Service kann prinzipiell auch in anderen europäischen Ländern genutzt werden, wobei der Fahrer auch hier mit einem deutschsprachigen Helfer verbunden wird.

Neben individueller und äußerst aktueller Verkehrsinformation sowie einer individuellen Zielführung soll das Angebot von Anfang an auch einen Hilfeleistungsservice beinhalten. Als weiterer Schritt wäre ein Parkraummanagement denkbar. So könnte sich der Autofahrer auf dem Weg in die Stadt bereits einen Parkplatz in einem Parkhaus reservieren lassen.

Dieses Dienstleistungspaket soll im Laufe der Zeit kontinuierlich erweitert werden und alle verfügbaren Informationen aus dem Dienstleistungsbereich enthalten – bis hin zur Hotel-Reservierung.

Die Anlage soll einschließlich Funktelefon, Freisprech-einrichtung und Ortungsgerät weniger als 1 000 Mark kosten. Dazu kommen wie bei allen Handys eine monatliche Grundgebühr und die Nutzungsgebühr, deren Höhe jedoch noch nicht endgültig festliegt.

Seit 1990 finden im Werk regelmäßig Arbeitsplatzbegehungen statt. Ende Januar gab's ein Jubiläum zu feiern: Der 1000ste Rundgang stand auf dem Terminplan.

Rüsselsheim (es). 1000mal marschiert – 1000mal ist was passiert: So viele Attestanten nämlich haben Vertreter des Werksärztlichen Dienstes, der Personalabteilung, des Betriebsrates sowie der Schwerbehinderten-Vertrauensmann Bernhard Grunewald bei gemeinsamen Arbeitsplatzbegehungen mittlerweile begutachtet.

Bei den Rundgängen sollen Lösungen gefunden werden, wie Mitarbeiter, die durch Krankheit oder Behinderung in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt sind, ihrem ärztlichen Attest gemäß eingesetzt werden.

Die Bilanz der ebenso bereichsübergreifenden wie unbürokratischen Zusammenarbeit kann sich sehen lassen: In etwa 85 Prozent der Fälle konnte vor Ort eine attestantengerechte Einsatzmöglichkeit gefunden werden. Sektkorken knallten freilich auch beim Jubiläumsrundgang nicht.

Beispiel Siegfried S. (45): Über 30 Jahre arbeitet er schon im Werk. Seit einigen Jahren setzt er Airbags ein. Sein Arbeitsplatz ist ergonomisch eingerichtet – doch die körperlichen Belastungen, denen er in den 60er und 70er Jahren ausgesetzt war, machen ihm nun auch Arbeiten schwer, die ihm eigentlich

Immer auf dem richtigen Weg

Arbeitsplatzbegehungen: Die Suche nach individuellen Lösungen

leichter fallen müßten. Über-Kopf-Arbeit kann er ohnehin nicht mehr machen, ebenso ist seine Hebe- und Tragfähigkeit eingeschränkt – das hat ihm der Werksarzt attestiert. Das eigentliche Problem ist jedoch: Siegfried S. ist so gut wie gehörlos – ein Schicksal, das er mit etwa 50 Kollegen im Rüsselsheimer Werk teilt.

Das macht es schwer, ihn woanders einzusetzen. Er würde zwar gerne in die Vormontage, doch da einen Platz für ihn zu finden, ist schwer. „Das ergibt sich aus dem Strukturwandel im Fertigungsbereich“, erklärt Horst Brühl, der als Vertreter des Personalwesens an der Begehung teilnimmt.

Wie überhaupt die Gruppe ständig nach der Balance zwischen Erfordernissen einer reibungslos laufenden Produktion und der Gesundheit suchen muß. Auch das Prinzip der Gruppenarbeit, das alle Beteiligten an sich als sinnvoll erachten, kann bei der Suche einer Einsatzmöglichkeit für einen Attestanten schon mal hinderlich sein: Schließlich lebt die Gruppenarbeit vom „Rotationsprinzip.“ Dennoch sind die Arbeits-

platzbegehungen alles andere als umsonst. S. ist der einzige Fall, für den sich an diesem Morgen nicht sofort eine Lösung findet, den anderen vier, die die Gruppe mit Werksarzt Dr. Helmut Hellwege begutachten, kann eine Lösung aufgezeigt werden.

Für die rund 15 Prozent Attestanten, für die sich im angestammten Bereich keine neue Einsatzmöglichkeit findet, wird zunächst in einem anderen Bereich Ausschau gehalten. Erst wenn es auch dort nicht klappt, wird den Attestanten ein Platz in der Gensendenabteilung angeboten.

Arbeitsplatzbegehungen finden seit 1990 statt. Bei jedem zweiten der rund 1500 Attestanten im Werk ist der Ortstermin mittlerweile Selbstverständlichkeit.

Und der Weg lohnt sich: „Früher wanderten die Fälle als Akten von Schreibtisch zu Schreibtisch“, erklärt Horst Brühl. „Und am Arbeitsplatz war der Meister mit dem Problem, wie er seinen Attestanten einsetzen soll, oft einfach überfordert.“

Das ist nun anders geworden. Die Zahlen sprechen für sich: 1000mal ist was passiert...



Aufgepaßt: Die Gesundheitsexperten fanden zum tausendsten Mal den Weg in die Produktion

Kunst integriert

Neue Akzente: Behinderte Künstler stellen aus

In wenigen Tagen geht im Forum eine Ausstellung zu Ende, die einmal ganz andere Akzente setzt.

„Integrationsmodell Kunst“ präsentiert insgesamt 104 Werke behinderter Künstler.

Rüsselsheim(jan). Ob ein Garten mit Schmetterling, eine Portraitbüste aus Sandstein, Abstraktes in Aquarellfarben oder das afrikanisch anmutende Paar aus mannshoher Esche – die Werke machen den Ausstellungsraum einmal mehr zur Galerie.

In Kooperation mit der Gustav Werner-Stiftung zum Bruderhaus stellt Opel vor allem Gemälde und Plastiken einzelner Künstler, aber auch Gemeinschaftsproduktionen aus. Die Palette reicht von Filzstiftzeichnungen über Aquarelle bis hin zu Büsten aus Sandstein.

Ziel der Ausstellung ist es, zu zeigen, daß alle Mitglieder der Gesellschaft bei entsprechender Förderung kreativ tätig sein können. So will die Ausstellung den Blick der Besucher für besondere Potentiale und Lebenssituationen schärfen.

„Sie sehen das Vorurteil widerlegt, nach dem Menschen mit Behinderungen hauptsächlich die Leistungen anderer in Anspruch nehmen und ihrerseits nichts Adäquates in die Gesellschaft einbringen“,

betonte Werkdirektor Norbert Küpper während der Vernissage. Und ergänzte: „Wir alle müssen bemüht sein, Menschen mit Behinderungen sowohl in Unternehmen und Institutionen wie in der gesamten Gesellschaft nicht auszugrenzen, sondern zu integrieren.“

Für Opel übrigens kein Lippenbekenntnis: Seit

immerhin 36 Jahren bietet das Unternehmen Mitarbeitern, die nach einem Unfall oder einer schweren Krankheit in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sind, in der werkeigenen „Genesenden-Abteilung“ geeignete Arbeitsplätze an. Mit den von ihnen ausgeführten einfachen Montagetätigkeiten arbeiten sie praktisch an jedem Fahrzeug mit und sind somit ein integrierter Bestandteil des gesamten Produktionsprozesses.



Integrationsmodell: Kunst im Opel-Forum

Schönes Papier

Azubis spendeten Einnahmen aus Weihnachtsmarkt

Für eine Bescherung der besonderen Art sorgten die Azubis kurz vor Weihnachten. Sie verschenkten einen Spenden-Scheck über 15 000 Mark.

Rüsselsheim(jh). Bei dem Betrag handelt es sich um den Erlös aus dem Verkauf der selbstgefertigten Produkte im Rahmen des Rüsselsheimer Weihnachtsmarktes. Das Geld kommt der „Inselhof-Le-

benshilfe Wohnstätten e.V.“ zugute.

Bereits zum achten Mal in Folge boten die rund 600 technischen Lehrlinge und ihre 40 Ausbilder Produkte an, die sie im Rahmen ihrer praktischen Ausbildung hergestellt hatten. Die Angebotspalette umfaßte rund 70 Artikel, von Kerzen- und CD-Ständern über Fahrradanhänger und Frühstücksbretter bis hin zu Hausnummern.

Neben den praktischen Ausbildungszielen, die die gesamten Möglichkeiten der

Metallverarbeitung umfassen, stand bei der Herstellung immer auch der Teamgedanke im Vordergrund. Besonders gefördert wurden die sozialen Fähigkeiten durch die enge Zusammenarbeit aller Ausbildungsjahrgänge bei der Herstellung der Produkte.

Mit der Spende für die ortsansässige Sozialeinrichtung, die rund 40 behinderten Bewohnern eine pädagogisch-lebenspraktische Betreuung garantiert, setzen die Auszubildenden auch diesmal das traditionelle soziale Engagement von Opel fort.



Gescheck: Joachim Offer von der Berufsausbildung überreicht Erika Deuschel das Festgeld

Nichts zu melden

Zahl der Arbeitsunfälle hat rapide abgenommen

Rüsselsheim(jan). Das Training hat sich gelohnt – bei Opel gibt es ein neues Rekordergebnis zu verbuchen. War schon 1995 ein Jahr mit einer sehr geringen Anzahl von Unfällen gewesen, konnte 1996 ein nie zuvor erreichter Tiefstand verbucht werden. Von 12,5 meldepflichtigen Unfällen pro eine Million Arbeitsstunden konnte die Zahl jetzt auf sagenhafte 8,3 gesenkt werden.

Insgesamt ereigneten sich nur 222 Unfälle, die ihren Weg in die Bücher der Arbeitssicherheit fanden, was 4 000 Verlusttagen entspricht. Das Ziel von einer Unfallhäufigkeit von 10 wurde mit einem Schnitt von 8,3 deutlich unterboten.

Besonders erfreulich dabei, daß von 65 in der Statistik erfaßten Bereichen 15 gar nichts zu melden hatten, 45 erreichten ihre Ziele oder

überboten sie sogar.

Was kann denn da noch besser gemacht werden? Eine derartige Steigerung wird wohl so schnell nicht mehr erreicht werden, jetzt geht es also darum, das Rekordergebnis zu halten. In den wenigen Abteilungen, wo noch Potentiale ausgeschöpft werden, sind die Sicherheitsbeauftragten auf der Suche nach geeigneten Maßnahmen. Das Training geht weiter.

Schluß mit der Deponie

Der Sack war das Problem – Dank einer findigen Idee kann jetzt auch Lackschlamm entsorgt werden

Die Deutschen sind bekanntlich Weltmeister im Müllsortieren und -wiederverwerten. Auch Opel ist in der Autoproduktion um eine möglichst umweltschonende Arbeitsweise bemüht. Nur beim Lack war dies noch nicht so einfach. Jetzt ist das Problem gelöst.

Rüsselsheim(jan). Man möchte's kaum glauben: Immer noch gibt es Stoffe, die nur äußerst schwierig recycelt werden können, obwohl sie ständig benutzt werden. Und das im Land der bunten Tonnen, wo jeder Joghurtbecher und jeder Fetzen Papier in seinen eigenen Behälter wandert. Aber Lack? Den gibt's doch schon ewig. Gut Ding will eben Weile haben. Und ein Sack war an allem Schuld. „Wir sind

schon seit dreißig Jahren dran, etwas Brauchbares aus dem Lackabfall zu machen“, sagt Horst Fenkl aus der Prozeß- und Lackiertechnik des TEZ und wirkt kein bißchen beunruhigt. Denn so einfach ist das Ganze nicht, so eine Farbe ist etwas hochkompliziertes, vor allem in der Automobilindustrie.

Doch von vorne: Was beim Lackieren eines Autos daneben geht wird abgesaugt und in einem Wasserfilm am Boden der Spritzkabine abgeschieden. Aus den Augen, aus dem Sinn? Von wegen. Dieser Wasserfilm ist mit Entklebungsmittelchemikalien versetzt und wird in einem schmalen Bodenspalt mit der gesamten Kabinenluft verwirbelt. In diesem Tohuwabohu von Chemikalie und Farbpartikel wird der Lack teilweise entklebt.

In großen Becken wird schließlich der Lackrest in sogenannten Hydropac-Türmen langsam vom Wasser getrennt und endet schließlich als Lackkoagulat (spricht: Lack-

schlamm) in großen Säcken, die in einen Container fallen und bis dato für teuer Geld auf eine Deponie gebracht wurden. Doch das ist jetzt vorbei.

„Der Sack war das Problem“, gibt der Verfahreningenieur Fenkl Auskunft. „Den wollte halt keiner haben, weil er die Aufarbeitung störte“, bekräftigt seine Kollegin Birgit Schäfer. Der gesamte Sack, einen Kubikmeter fassend, mußte als Sondermüll entsorgt werden. Es galt also, einen Weg zu finden, den Sack vom Koagulat zu trennen.

„Wir haben soviel probiert, bis dann einer die Idee hatte“, erzählt Fenkl. Wolfgang Faust heißt der Mann, der den Klappen-Schlauch-Mechanismus erfand. Er schlug

vor, den Sack zu verlängern und unten offen zu lassen – wie ein riesiger Schlauch. Der so abgeänderte Filtersack wird in einen rechteckigen



Der Lack ist weg: Wolfgang Faust löste die Transportprobleme durch den Klappen-Schlauch-Mechanismus

Auffangbehälter gehängt. Bei geschlossener Klappe füllt sich der Schlauch, ist er voll, wird sie geöffnet und der Schlamm fällt in einen Container. Große Ideen sind eben immer einfach – man muß nur erstmal darauf kommen.

Und mit der Firma Kluthe, Lösungsmittellieferant von Opel, fand sich dann auch ein Abnehmer, der mit den Resten noch etwas anfangen konnte.

Was vorher für über 2 000 Mark pro Tonne auf die Deponie wanderte, kostet Opel jetzt nur noch 1 100 Mark. Und Kluthe gewinnt sogar noch neue Stoffe daraus. Müll und Geld wird eingespart. Immerhin ist die Rede von rund 400 Tonnen Farbabfall, die beim Lackieren nicht aufs Autoblech gelangen.

„Uns geht es darum, auch bei Randgebieten optimalen Umweltschutz zu leisten. Und wenn's dann noch billiger wird, ist das natürlich toll“, freut sich Birgit Schäfer.

Dabei ist Lack nicht gleich Lack. „Gelbe Farbreste enthalten andere Zusätze als rote oder blaue“, erklärt die Chemotechnikerin. Was vor zwei Jahren begann, läuft nun reibungslos und rentabel.

„Das ist eben ein zähes Geschäft und kaum eine Firma will sich darum bemühen“, weiß Fenkl, der dennoch weiter nach Verbesserungen sucht. „Da läßt sich bestimmt noch vieles optimieren, einsparen und recyceln. Das gehört schließlich auch zu unserem Beruf.“ Gut Ding will eben Weile haben, auch im Land der bunten Tonnen. ■

Salsa in der Kantine

Fachliche Weiterbildung informierte über das Sommersemester

Beratung vor Ort, hieß das Motto der Kollegen von der Fachlichen Weiterbildung. Erstmals stellten sie ihr Programm persönlich vor.

Rüsselsheim(jan). Salsa tanzen statt Opel Post schreiben? Warum nicht? Anstatt den Kugelschreiber mal die Hüften schwingen? Oder doch lieber Tai-Chi am Morgen anstelle von zwei Liter Kaffee am Tag, oder Punktschweißen, oder Italienisch für Anfänger, oder, oder, oder? Wer die Wahl hat, hat die Qual, die Zentrale Weiterbildung macht's möglich. 119 Seminartypen mit 176 Einzelkursen stehen dieses Sommersemester auf dem Programm. Am 15. Februar geht's los.

Was vor zehn Jahren mit 49 Seminaren und einer dünnen Broschüre begann, ist mittlerweile ein dicker Katalog mit etlichen Angeboten geworden. „Die Resonanz ist riesig,

manchmal rufen 100 Leute am Tag an“, freut sich Klaus Müller, Referent für Weiterbildung. Inzwischen übersteigt die Nachfrage sogar die freien Plätze. Auf etwa 3 500 Plätze kommen 4 500 Be-

werber, so daß schließlich das Los entscheiden muß.

Kein Wunder, reicht die Palette doch von Winword 6.0 bis zu Rückenschulungen und der Funktionsweise des Elektronischen Zündsystems.



Prost Mahlzeit: In der Kantine wurde der Wissensdurst gestillt

„Das Ikebana-Vorurteil stimmt einfach nicht. Zu fast 90 Prozent sind die gewählten Kurse berufsrelevant. Und die Leute machen das in ihrer Freizeit“, sagt Müller.

Ob nach Feierabend oder in Wochenendseminaren, immer mehr Mitarbeiter legen Wert auf Weiterbildung. So auch Livio Sandor: Der gelernte Metallschleifer aus Siebenbürgen in Rumänien steht am Band, möchte aber in seinen Beruf zurück. „Vielleicht klappt's ja mit einigen der Kurse. Und wenn nicht dieses Jahr, dann im nächsten“, gibt Sandor sich zuversichtlich.

Auch die neue Form der Präsentation, die Kollegen von Bildung & Freizeit „tingeln“ derzeit durch die Kantine, kommt an. „Wir wollten weg vom Telefon und die Leute direkt vor Ort beraten, da boten sich die Kantine am ehesten an. Der persönliche Kontakt ist wichtig, nicht zuletzt, weil man mit dem Namen endlich mal ein Gesicht verbinden kann“, verrät Klaus Müller die Absicht der Rundreise durch die Kantine. ■

Ganz kurz ...

Ehemaligentreffen:

Zweimal jährlich treffen sich die Rentner der Maschinen-Reparatur der Instandhaltung Preßwerk zum geselligen Beisammensein. Jetzt steht das erste Treffen des neuen Jahres an. Am 12. März um 14 Uhr ist im Bischofsheimer Anglerheim Treff der „Ehemaligen“.

Karten für Joseph:

Wie in der Opel Post berichtet, bietet die Interne Kommunikation auch 1997 Musical-Reisen an. Für „Joseph“ in Essen sind noch einige wenige Karten zu haben. Der Termin für die Fahrt ins Essener Colosseum ist der 3./4. Mai. Los geht's um 8 Uhr in Rüsselsheim. Für 399 Mark gibt es neben „Joseph“ eine zweistündige Stadtrundfahrt, einen Abstecher ins Freilandmuseum, eine Führung durch die Villa Hügel (dem ehemaligen Krupp-Familienbesitz), eine Brauereibesichtigung und nicht zuletzt eine Hotel-Übernachtung im Doppelzimmer.

Jubifeier in Mainz:

Die Rüsselsheimer Jubilärfest findet am 15. März in der Mainzer Rheingoldhalle statt. Eingeladen sind alle Jubilare, die in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1996 ihr Jubiläum gefeiert haben. Die Veranstaltung steht ganz unter dem Motto „Highlights aus den Jahren 1956 und 1971“. Den Unterhaltungsteil bestreiten Ted Herold und Peggy March sowie die „Springmäuse“ und Frank Lehmann, hauptberuflich Moderator der Hessenschau. Das „Party Symphonie Orchestra“ wird für die musikalische Unterhaltung und die passende Tanzmusik sorgen.

Info-Veranstaltung:

Die BKK und der Landesverband der Betriebskrankenkassen laden am 17. Februar um 19 Uhr zu einer Informationsveranstaltung ins Forum ein. Dort wird es um Auswirkungen der neuen Gesetzeslage auf die Leistungen der gesetzlichen Krankenversicherung gehen.

Gold-Schatz im Spind

Ungenutzte Schutzbekleidung kostet Opel richtig viel Geld

Rüsselsheim(es). Rund eine halbe Million Mark hängt einfach so im Werk herum – in Spinden und Schränken. Hat Josef Müller von der Werkslogistik ausgerechnet.

Bevor Sie jetzt aber aufregt in ihrem Spind zu wühlen beginnen – Josef Müller meint die Schutzbekleidung, die

Mitarbeiter herumhängen haben, aber nicht benutzen.

Die Schutzbekleidung ist nämlich kein Opel-Eigentum sondern nur geleast – von der Firma Bardusch, die sich mittlerweile im K 2 befindet.

Jedem Mitarbeiter wurden vor Jahren drei Schutzanzüge ausgehändigt. Manche

benötigen aber nicht so viele, weil sie nicht jeden Tag mit Schutzbekleidung arbeiten müssen. Andere wechseln ihren Arbeitsbereich – und lassen ihre Schutzbekleidung einfach im Spind hängen.

Leasen kostet bekanntlich Geld. Und Josef Müller hat ausgerechnet, daß alles, was

im Werk einfach nur so rumhängt, zusammengerechnet etwa 500 000 Mark ausmacht.

Drum werden alle Mitarbeiter, die Schutzbekleidung unnützlich herumhängen haben, gebeten, die Stücke zurückzugeben. Die Firma Bardusch hat übrigens in der Früh- und in der Spätschicht geöffnet. ■

Minutiöses Programm

Umbau für das Zwei-Linien-System geht voran

Mit großem Investitionsaufwand entsteht in Bochum 35 Jahre nach der Werksgründung eine hochmoderne Zwei-Linien-Produktion. Um das Alltagsgeschäft nicht über Gebühr zu stören, wurde auch an den Feiertagen emsig gewerkelt.

Bochum (pm). Von Feiertagsruhe konnte zum Jahreswechsel in den Bochumer Opel-Werken keine Rede sein. Ganze Heerscharen von Handwerkern verwandelten die Halle der Fahrzeug-Endmontage in eine Großbaustelle. Rund 100 Millionen Mark investiert Opel bis Anfang nächsten Jahres in die komplette Erneuerung dieses Fertigungsbereiches.



U-Bahn: Der Umbau fängt im Keller an

Der Auftakt verlief trotz erschwerter Witterungsbedingungen planmäßig. In der kurzen Zeit der Werksferien galt es, große Teile der 35 Jahre alten Produktionslinie abzubauen, um Platz für das neue moderne Zwei-Linien-System zu schaffen.

Tonnenweise mußten die Stahlkonstruktionen der alten Förderanlagen in mühsamer Handarbeit von der Deckenkonstruktion abgetrennt werden. Bei dieser Gelegenheit wurde auch gleich der größte Teil der Versorgungsleitungen vom Abflußrohr bis zur vieradrigen Datenleitung vollständig erneuert.

Generalstabsmäßige Planung war gefragt, um den „Rund-um-die-Uhr-Einsatz“ der etwa 100 Handwerker von 19 Fachbetrieben zu koordinieren. Unmittelbar nach dem letzten produzierten Astra des alten Jahres rückten die Kolonnen mit teilweise schwerstem Gerät an. Neben dem Entfernen und Verlegen der Produktionslinie mußte der massive Beton des Hallenbodens aufgestemmt werden, um Platz für neue Förderanlagen zu schaffen. Er-

freulich: Das minutiöse Programm der Opel-Planungsabteilung und der beteiligten Mitarbeiter der Endmontage wurde eingehalten.

Auch kleinere Pannen konnten die Lösung der Mammut-Aufgabe nicht stören. Eine Tasse Kaffee sorgte zum Beispiel für eine unerwartete Kettenreaktion. Der Kollege, der nach dem Genuß des heißen Gebräus seinen Becher spülte, konnte nicht ahnen, daß die neu installierte Abfluß-Leitung genau über einem Elektronik-Schaltkasten ein Leck aufwies. Für eine knappe halbe Stunde wurde der Betrieb lahmgelegt. Doch die Mitarbeiter zeigten sich flexibel und verlegten ganz einfach die angestrebte Pause in die kaffee-bedingte Auszeit.

Was noch wenige Tage zuvor eine staubige Großbaustelle war, verwandelte sich bis zum ersten Tag nach den Werksferien wieder in eine moderne Produktionshalle. Als sei nichts geschehen, liefen wieder Astra vom Band. Sie liefen sogar schneller als erwartet, am ersten Tag wurden 40 Fahrzeuge mehr produziert als im Plan vorgesehen.

Fertigungsdirektor Karl-Friedrich Stracke und Endmontage-Leiter Horst Andreas sind daher voll des Lobes für alle Beteiligten: „Alle

haben vollen Einsatz gezeigt und flexibel auf alle Schwierigkeiten reagiert. Ohne den aktiven Einsatz der Mitarbeiter kann eine solche Riesenaufgabe, einen ganzen Bereich bei laufender Produktion komplett zu erneuern, nicht geschafft werden.“

Und die Arbeiten werden über das ganze Jahr ohne Unterbrechung weitergehen. Neben dem laufenden Band wird eine zweite Produktionslinie aufgebaut.

Ziel des neuen zweigleisigen Systems ist es, unter ergonomisch wesentlich verbesserten Arbeitsbedingungen qualitativ noch hochwertigere Fahrzeuge auf die Räder zu stellen.

Teil des Projektes ist auch der Aufbau von fünf hochmodernen Qualitäts-Teststationen, die im gesamten europäischen Opel-Produktionsverbund einmalig sind. Jedes Fahrzeug wird dabei unter Praxisbedingungen ein Programm durchlaufen, das jede Funktion noch genauer als bisher auf Herz und Nieren testet.

Die Restrukturierung der Endmontage ist quasi das letzte Glied in der Erneue-

rungskette der Bochumer Werke. Im 35. Jahr seines Bestehens werden nur noch die äußeren Hüllen dem Werk ähneln, das 1962 auf einem ehemaligen Zechengelände entstand. In den alten Hallen wird dann ein völlig neues, hochmodernes Automobil-Werk entstanden sein, das sich mit besten Chancen dem härter werdenden Wettbewerb stellen kann.



Program-Planer: Uwe Grotthaus, Wolfgang Roll, Horst Andreas und Volker Grzesch (v. l.)

Ungebremster Spieltrieb

Manager trainieren Team- und Führungsverhalten einmal anders

Wenn Manager Spielzeugautos bauen, muß das kein Alarmsignal für die Geschäftsleute sein. In Bochum gehört diese Aktion zu einem ausgefeilten Führungskräfte-Training.

Bochum (pra). Der unbedarfte Betrachter mußte der festen Überzeugung sein, dem „Homo ludens“, dem seinem Spieltrieb folgenden Menschen, begegnet zu sein. Da jedoch die Gemeinschaft derer, die dort spielten – allesamt internatsmäßig untergebracht – ausnahmslos aus Bochumer Führungskräften bestand und munter kleine Autos zusammenbaute, mußte es sich um eine Angelegenheit mit erstem Hintergrund handeln.

In der Tat war es das Team 3000, das zur Verfolgung folgender Ziele zusammengerufen worden war: Unterstützung der Umstrukturierungen „Neues Werk im alten Werk“, QNPS-Umsetzung beschleunigen, den Bochu-



Montage: Die Aufgabe war mit leichtem Gerät zu bewerkstelligen



Qualitätssicherung: Eine erste Begutachtung des Modells

mer Teamgeist beleben, Vorbereitung auf das Projekt T 3000 und die Verbesserung des Team- und Führungsverhaltens.

In mehreren Seminaren wurden bislang über 600 Führungskräfte an die Ziele

herangeführt, die auch für den betrieblichen Erfolg entscheidend sind. Dazu zählen unter anderem: Priorität für Qualität und Produktivität, Teamarbeit und Führung sowie KVP, soll heißen: „Einfache Lösungen finden“. Was in der

Theorie meist als einfach angesehen wurde, entpuppte sich in der Praxis als nicht immer einfach erreichbar. Im Mittelpunkt des Trainings stand immer die Produktion des besagten kleinen Autos, das von der ersten Schraube bis hin zur Fertigstellung durch viele Hände ging.

„Teamarbeit“ war gefordert, die Lösung von anstehenden Problemen angesagt. Offenkundig wurden Fehler, wenn die fertig produzierten Wagen auf die Teststrecke gingen – Ein schräg angelegtes Brett, auf dem rechts und links Pylonen befestigt waren. Stimmt an einem Auto etwas nicht, rasierte es die Pylonen ab. „Da wird mangelnde Qualität sofort und gnadenlos sichtbar“, kommentierte ein Trainer die Aktion.

Sehr bald wurde im Laufe der Tage aber auch steigende Qualität deutlich, die Zeit bis zur Fertigstellung der Wagen konnte zunehmend verkürzt werden. Daß nebenher Teamverhalten, Führungsverhalten, Kommunikation und Zielvereinbarung wichtige Meilensteine des Seminars waren, wurde allen sehr schnell deutlich.



Testfahrt: Unter den gespannten und erwartungsfrohen Blicken der Kollegen schlägt den Eigenbauten die Stunde der Wahrheit

Königin vernascht

Im dritten Anlauf hat's geklappt: „Pünktchen“ kam in Monte Carlo an – Hofknicks für Fürst Rainier

Nach zwei vergeblichen Anläufen ist es vollbracht: Zusammen mit Co-Pilotin Eva Lohaus hat Bochums Pressesprecher Andreas Graf Praschma „Pünktchen“ ins Ziel gebracht. Hier sein Bericht.

Bochum/Monte Carlo (pra). Rallye Monte Carlo 1997. Wer jetzt erwartet, daß – wie in den letzten beiden Jahren – irgendwas an dem Rallye-Astra des Opel-Team Schilling aus Mülheim gebrochen ist, daß eine Antriebswelle abgerissen ist oder ein Getriebe seinen Geist aufgegeben hat, der kann lange warten. Nichts von alledem ist geschehen.

Der mit einem Serienmotor und einem englischen Sechsgang-Getriebe ausgerüstete und seit Jahren liebevoll „Pünktchen“ genannte Astra aus Bochumer Fertigung ist vom Anfang in Bad Homburg bis zum Ende vor dem Palast des Fürsten in Monaco zufrieden geschnurrt.

Das einzige Brummen kam aus dem Auspuff, und an die von einem unsynchronisierten Sechsgang ausgehenden

Geräusche gewöhnt man sich auch.

Co-Pilotin Eva Lohaus und ich, wir haben es geschafft. Nach zweimaligem Ausscheiden haben wir dem Fürsten und seinem Sohn, Prinz Albert, in die Augen geschaut. Eva hat den Hoheiten, wider jedes Protokoll, sogar die Hände geschüttelt und sich mit einem Hofknicks und Small-talk für die Rallye bedankt und um Unterstützung bei deren Fortleben gebeten.

Und wir haben wunderschöne Pokale für den schnellsten Gruppe A-2-Liter aus Bad Homburg erhalten, damit auch der letzte Zweifler überzeugt wird: „Jawohl, wir haben die Monte geschafft!“

Das geht dir nach zahlreichen Strapazen runter wie Öl, wenn die Mechaniker dich im Hafen mit Champagner verwöhnen, den eigentlich sie selbst verdient haben. Denn nach jeder Prüfung waren Arnd Weber, Sascha Kilb, Arno Reuß und Markus Remberg selbstlos zur Stelle, wenn es galt, das arg in Leidenschaft gezogene Rallye-Gefährt wieder auf Vordermann zu bringen.

Aber der Beweis wurde erbracht: Wenn das Team funktioniert, kann auch gewonnen werden. Denn auf den 46. Platz im Gesamtklasse-



Auf dem Weg zum Ziel: Die Fans spendeten dem bunten Monte-Teilnehmer aus Bochum reichlich Beifall für seinen rasanten Auftritt

ment und den 6. Rang in der Gruppe A bis zwei Liter ist die ganze Truppe – zu Recht – mächtig stolz.

Wenn auch von Beginn an immer weiter vorne fahrend,

wurde dieser Vorwärtsdrang doch von zwei heftigen Ausrutschern gebremst. Einmal war es eine unbekannte vom Veranstalter eingerichtete Schikane, ein zweites Mal von Fans auf die Piste gekippter Schnee, der „Pünktchen“ mehrere Dreher und einen Abgang die Böschung hinunter vollführen ließ. Und eben diese Schneeschaufler waren es, die das Auto wieder auf die Strecke hoben, schoben und zogen. Das hatten sie nun davon. Schreckminuten schließlich noch in der vorletzten Bergprüfung. Mit vollem Scheinwerferlicht eine teuflisch schnelle Bergabpassage nehmend, ging unmittelbar vorher eine Geröll-Lawine hinunter, in der der Astra rumpelnd hängen blieb. Erst mit fünf nachfolgenden Teams war es möglich, die Fahrbahn zu räumen und Pünktchen wieder flott zu machen. Das bedeutete den



Top-Team: Eva Lohaus, Andreas Graf Praschma mit „Pünktchen“ und Team

Verlust von Klassenplatz vier und dem 41sten Gesamt-rang.

Zum Schluß das große Finale, der Col de Turini, die berühmte Prüfung der Königin der Rallyes. Unter einem Schneeballgewitter und tosendem Beifall tausender oben auf dem Col das Ziel der letzten Prüfung und das Hochgefühl: Geschafft!

Geschafft nicht nur die Mechaniker und die Wagenbesatzung, geschafft offensichtlich auch das Auto. Nach der Siegerehrung am nächsten Tag begann die Heimfahrt. 40 Kilometer weiter, oberhalb San Remo, verweigert das Auto den Vorwärtsdrang. Die Mechaniker: „Antriebswelle abgerissen!“ Aber zu dem Zeitpunkt war uns allen das vollkommen egal. ■

Stirn zeigen

Vater kämpft gegen seltenes Leiden seiner Tochter

Samantha Jo ist drei Jahre alt und leidet an einer seltenen Krankheit. Ihr Vater, Staplerfahrer in der Endmontage, half eine Interessengemeinschaft gründen, die weltweit Beachtung findet.

Bochum (pra). Bernd Hoffmann (34) ist Staplerfahrer der Transportabteilung in der Bochumer Endmontage. Er sorgt sich um das Fahren von Aggregaten wie Motoren und Achsen. Die größte Sorge des Bochumers, der im unmittelbaren Schatten des Werkes lebt, ist eine seiner Töchter. Die dreijährige Samantha Jo leidet an dem „Sturge-Weber-Syndrom.“ Dahinter verbirgt sich eine Form der Epilepsie.

Als die Krankheit offenkundig wurde, beteiligten sich Bernd Hoffmann und seine Frau Heike an der Gründung einer Interessengemeinschaft, die sich um Eltern ebenfalls betroffener Kinder kümmert. Als das Problem der Hoffmanns in der Endmontage bekannt wurde, rückten deren Mitarbeiter noch enger als ohnehin schon zusammen. Es wurde eine spontane Sammlung veran-

staltet, an deren Ende mehr als 800 Mark zusammenkamen.

„Das war der Grundstock für eine aufwendig gemachte Broschüre, in der wir über die Krankheit informieren“, berichtet Bernd Hoffmann, der dieses Falblatt bereits weit über die Grenzen Deutschlands vertrieben hat. Die Aktion zeigte schnellen und großen Erfolg. Aus dem In- und Ausland meldeten sich Eltern, deren Kinder ebenfalls von besagtem Leiden betroffen sind. Alleine aus dem Bochumer Werk meldeten sich drei Väter, denen geholfen werden konnte.

Bernd Hoffmann: „Die Hilfe aller Kolleginnen und Kollegen aus der Endmontage ist nicht hoch genug einzuschätzen!“ Deshalb steht auf der Broschüre auch zu lesen, daß der Druck des Blattes durch die Mitarbeiter und Vorgesetzten der A-Schicht D 5 unterstützt wurde.

Das lasen nicht nur Eltern, sondern auch Mediziner bis hin zum fernen Kanada, wo man in der Erforschung des Syndroms offensichtlich schon weit voran gekommen



Klärt auf: Staplerfahrer Bernd Hoffmann

ist. Und so entstanden Kontakte, durch die dem schrecklichen Leiden verstärkt der Kampf angesagt werden konnte.

Jetzt hofft Bernd Hoffmann, über dessen Interessengemeinschaft bereits in zahlreichen Medien berichtet wurde, daß sich weitere Betroffene melden, um noch entschiedener gegen die Krankheit vorgehen zu können.

Und weil man dafür Geld benötigt, ist bereits die nächste Aktion geplant. Im Sommer soll im Stadtteil Laer, in dem auch das Werk I liegt, ein großes Straßenfest steigen. ■

Typ mit Laser

Fahrzeugdaten werden jetzt an die B-Säule geklebt

Bochum (nh). Zeige mir Deine B-Säule und ich sage Dir, was für ein Typ Du bist. So ähnlich funktioniert's zumindest seit kurzem in Bochum.

Das EG-Typenschild, das auf engstem Raum die wichtigsten Fahrzeuginformationen wie Hersteller, Betriebserlaubnis, Fahrgestell-Nummer oder Gewichte angibt, wird jetzt nicht mehr auf der GT-Bühne in der Endmontage eingenielt, son-

dern mittels Laserbeschriftung in der Cockpit-Montage erstellt und an der Linie eingeklebt – an der B-Säule der Beifahrer-Seite.

Die neue Folie, die das alte Aluminium-Schild im Motorraum ersetzt, hat ihre Vorteile: Sie ist nicht zerstörungsfrei ablösbar und damit fälschungssicher. Auch ersetzt nun moderne Lasertechnik die veraltete Prägemechanik zur Erstellung der

Metallschilder und spart so Zeit und Geld.

Fahrzeuge, die nach Großbritannien exportiert werden, erhalten aus versicherungstechnischen Gründen eine zusätzliche Identifikation. Die Fahrgestellnummer wird mittels Laser auf ein kleines Schild gebrannt, das anschließend untrennbar und gut leserlich mit dem rechts-gelenkten Cockpit verbunden wird. ■

Spitzen-Frau

Interview mit Pilar Albiac, seit acht Monaten Chefin von Saginaw

Seit Juli 1996 ist Pilar Albiac Geschäftsführerin der Saginaw Deutschland GmbH. Nach Bethany M. Bernthal ist sie die zweite Frau an der Spitze dieses Zulieferers. In der von Männern dominierten Automobilbranche sind Frauen nicht häufig anzutreffen – das macht neugierig. Pilar Albiac stellte sich den Fragen von Opel Post-Reporterin Helga Kritzler.

Frau Albiac, Sie haben jetzt ein gutes halbes Jahr in Kaiserslautern hinter sich. Es ist Ihr erklärtes Ziel, Saginaw Deutschland zum wettbewerbsfähigsten Unternehmen zu machen. Wie nah sind Sie diesem Ziel schon gekommen?

Wettbewerbsfähig zu sein, ist keine kurzfristige Aufgabe. Ich denke aber, wir sind auf dem richtigen Weg. Nach Einschätzung der Fähigkeit unserer Systeme und der Wirksamkeit unserer Organisation gab es einige Organisationsänderungen, die uns helfen werden, die ehrgeizigen Ziele für 1997 zu erreichen. Ich habe Saginaw Deutschland als Pilotwerk in Europa für die Einführung eines neuen Produktionssystems, des „Delphi Manufacturing Systems“ vorgeschlagen. Dies ist eines der Hauptziele für 1997.

Was tun Sie, um den hohen Qualitätsansprüchen bei Opel/GM Tag für Tag gerecht zu werden?

Ich habe tägliche „Qualitätsbegehungen“ im Werk eingeführt. Das Management-Team nimmt sich täg-

lich eine Stunde Zeit, um auftretende Qualitätsprobleme sofort zu erkennen und direkt von den Mitarbeitern zu erfahren, wo Hilfe benötigt wird. Wir reagieren umgehend. Außerdem bereiten wir gegenwärtig die Zertifizierung nach der Qualitätsnorm QS 9000 vor.

Gab es in diesen ersten Monaten einen „Horrorstag“ für Sie – ein Tag, an dem alles schief lief?

Ja, es gab schon einige dieser Horrortage, aber die habe ich auch schon in anderen Werken erlebt. Am schlimmsten ist es wohl, wenn Lieferungen an Kunden durch Produktionsausfälle oder Qualitätsbeanstandungen gefährdet sind. Ich bin aber froh darüber, daß wir unseren Kunden hier noch nie Schwierigkeiten durch fehlende Lieferungen oder minderwertige Qualität bereitet haben.

Was empfinden Sie als besonders positiv bei Ihrer Arbeit?

Ich bin beeindruckt vom Fachwissen und Können unserer Mitarbeiter. Dies ist zweifellos unsere größte Stärke.



Ausgefragt: Pilar Albiac (li.) im Gespräch mit Helga Kritzler



Nachgefragt: Pilar Albiac, hier mit Robert Algajer, kümmert sich vor Ort um die Belange ihrer Leute

Sie sind Spanierin und kommen damit aus einem sehr „männlichen“ Land und arbeiten in einer männerdominierten Branche. Was hat dazu geführt, daß Sie diesen Weg einge-

schlagen haben und dabei so erfolgreich sind?

Ich hatte eigentlich nicht geplant, diesen Weg einzuschlagen, fand aber glücklicherweise immer Vorgesetzte, die Vertrauen in mich und

Wichtige Tochter

Wellen- und Gelenke-Lieferant

Kaiserslautern (es). Saginaw ist eigentlich eine Stadt in Michigan/USA, steht aber seit 1988 auch in Kaiserslautern/Pfalz.

Das gleichnamige Unternehmen wählte damals die Pfalz-Metropole als Fertigungsstandort, um Innengelenke zu produzieren – an 400 000 pro Jahr war ursprünglich gedacht.

1989 wurde die Saginaw Deutschland GmbH gegründet – als 100prozentige Opel-Tochter, die ihre Berichte allerdings weiter im Saginaw-Konzern vorlegt. 1990 wurde Saginaw von Opel die Verantwortung für

die Antriebswellenfertigung übertragen. Weiterhin wurde 1993 eine neue Fertigungslinie für 400 000 Hilfskraftlenkungen in Betrieb genommen.

Mittlerweile beschäftigt Saginaw in seinen Produktionshallen, die allesamt auf dem Kaiserslauterer Opel-Werksengelände untergebracht sind, rund 700 Mitarbeiter – und verfügt über Kapazitäten, 1,7 Millionen Innengelenke pro Jahr herzustellen.

Seit dem letzten Herbst läuft auch das DI-Dieselmotorenwerk von Saginaw auf vollen Touren.

und anschließend als Organisationsberater zu arbeiten. Nach meiner Überzeugung ist es in der heutigen Geschäftswelt besonders wichtig, Führungsqualitäten zu haben. Das technische Wissen existiert innerhalb der Organisation. Der Schlüssel ist, die vorhandenen Fähigkeiten und Talente richtig einzusetzen, zu motivieren und die besten Systeme einzuführen.

Sie leben mit Ihren beiden Kindern Cesar (17) und Laura (8) zusammen. Wie gestaltet sich die Beziehung zu ihnen in Ihrer knappen Freizeit?

Nach meiner Ansicht zählt nicht die Quantität, sondern die Qualität der Zeit, die man mit seinen Kindern verbringt. Ich versuche, so oft wie möglich, „Qualitätszeit“ für die Kinder zu haben. Wir haben eine sehr intensive und starke Beziehung zueinander, die den beiden hilft, schneller zu eigenständigen und unabhängigen Persönlichkeiten zu reifen.

Haben Sie trotz der hohen Arbeitsbelastung Zeit für Ihre Hobbies? Welche sind das?

Natürlich habe ich zahlreiche Hobbies, denn ich muß immer irgendetwas tun. Ich male zum Beispiel sehr gern Aquarelle, für die ich mir auch Zeit nehme. Ich spiele Klavier, lese, sticke Wandteppiche und treibe Sport so oft ich kann. Und ich wandere gern in den schönen Wäldern der Pfalz. Es ist schade, daß die Zahl meiner Lieblingsbeschäftigungen größer ist als die verfügbare Zeit.

Die härteste Versuchung...

...seit es den Diesel gibt: DI-Mitarbeiter testen „ihren“ neuen Motor

Die Mitarbeiter des DI-Dieselmotorenwerks nehmen in Fahrversuchen „ihr“ Produkt kritisch unter die Lupe. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Kaiserslautern (hk). Seit September 1996 rollen rund 200 Vectra mit dem neuentwickelten Direkteinspritzer-Dieselmotor aus Pfälzer Produktion durch Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Italien.

Rund drei Monate, bevor Kunden dieses Auto beim Händler kaufen konnten, düstern Opel-Mitarbeiter mit den sogenannten „Verification-Cars“ durch die Lande. Ziel der Testfahrten: potentielle Schwachstellen herausfinden und vor Serienanlauf beheben.

Das Test-Instrument der „Verification-Cars“ (Verification = Überprüfung) ist nicht neu. Im Rahmen der Qualitätsprüfung werden Fahrzeuge stichprobenartig zu Testzwecken aus der Produktion genommen und nach allen Regeln der Kunst von Opel-Mitarbeitern getestet.

Neu ist in diesem Fall, daß der Qualitätscheck erstmals auf einen Motor angewendet wurde. Auch nach der Markteinführung des Vectra DI Diesel wird diese Testphase noch bis zum Frühjahr '97 fortgesetzt.

Es hat sich herausgestellt, daß die eigenen Mitarbeiter die kritischsten Tester im Lande sind. Nicht zuletzt der sichere Blick für die Schwachpunkte einer Konstruktion sowie der Stolz auf die eigenen Produkte führt dazu, daß die Mitarbeiter kein Blatt vor den Mund nehmen und viel eher Unzufriedenheit äußern als „normale“ Autofahrer. Diese Tatsache macht sich Opel gern zunutze, um potentielle Schwächen aufzudecken.

Im Werk Kaiserslautern läuft derzeit noch ein zusätzliches Testprogramm. Hier wurden vier Wagen für die Mitarbeiter aller Bereiche zur Verfügung gestellt. Damit bekommt jeder die Möglichkeit, einmal mit dem neuen Wagen zu fahren, und wenn auch nur für zwei Stunden, irgendwann am Wochenende oder nach der Schicht. Das hat tatsächlich geklappt und das Ergebnis dieser Testfahrten liest sich fast wie eine Liebeserklärung.

Die Auswertung der Fragebögen – das Ausfüllen dieses Papiers war die einzige kleine Bedingung für die Fahrten – hat sehr gute Ergebnisse gebracht. Der Gesamteindruck des Vectra DI Diesel auf der

Skala von 1 bis 10 liegt bei 8,3. Geräuscharm ist er und das Startverhalten wurde am besten beurteilt (fast 10).

Das Werk Kaiserslautern hat außerdem sieben Autohändlern aus der Region schon frühzeitig Wagen mit dem neuen Motor vor die Tür gestellt, gepaart mit der Bitte, die Wagen von möglichst vielen Mitarbeitern Stunden um Stunden täglich fahren zu lassen. Die Bewertungen der Händler sind ebenfalls in die so gut ausgefallenen Beurteilungen eingeflossen.

Es war Opel wichtig, zahlreiche Eindrücke und Meinungen von möglichst vielen Fahrern zu erhalten. Das ist mit diesem Programm gelungen. Kleinigkeiten, wie zum Beispiel die Tatsache, daß ein Schlauch an einer Stelle nicht tief genug aufgesteckt war, konnten behoben werden.

Womit der Erfolg des Programms bewiesen wäre. Denn der Kunde kauft jetzt ein Fahrzeug, dessen Technik vielfach geprüft und zudem von den ehrgeizigsten Kritikern beurteilt wurde, die das Unternehmen aufwenden kann – den eigenen Mitarbeitern.



Einsteigen, Türen schließen: Die Belegschaft testet den Diesel

meine Arbeit setzten – und natürlich wollte ich sie nicht enttäuschen. Die Entwicklung meiner Karriere hängt aber auch mit meinem persönlichen Bestreben nach hervorragenden Leistungen zusammen. Ich engagiere mich so, daß ich immer meinen Beitrag leiste, den größtmöglichen Erfolg zu erzielen.

Eine Frau in einer männlich geprägten Kultur oder Arbeitswelt zu sein, stellt sicherlich eine große Herausforderung dar. Aber diese Herausforderung hat auch ihren Reiz und ich stelle mich ihr gern.

Besitzen Sie Technik-Verstand oder ist Ihre Stärke, daß Sie besonders gut motivieren können? Oder beides?

Ich hatte den Vorteil, als Management-Trainer zu beginnen

Salonfähig

Neuwagenverkauf ist umgezogen

Kaiserslautern (hk). Im Frühjahr wird der neue Verkaufspavillon auf dem Werksengelände in Kaiserslautern fertiggestellt sein, aber schon jetzt können Werksangehörige dort ihre Autos bestellen.

In deutschen Geschäften gibt es seit einigen Monaten neue Ladenöffnungszeiten. Ganz so weit kann der Service im Werk zwar nicht gehen, aber ab sofort ist es auch hier möglich, zusammen mit der Familie am Samstag ein neues Auto zu bestellen.

Der neue, fast fertiggestellte Pavillon auf dem Werksengelände wird künftig hinter

großzügigen Scheiben eine Autoausstellung beherbergen und für Autokäufer einiges an Überraschungen zu bieten haben.

Alles „rund ums Auto“ planen Dorothea Hund, Herbert Lorch und Ulrich Welker für ihr Serviceangebot. Außer Autos kann man dort schon jetzt beispielsweise Snowboards und Fahrräder bestellen.

Die Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag von 8.00 bis 12.00 und von 13.00-15.30 Uhr, Freitag von 8.00 bis 12.00 und von 13.00 bis 15.00 Uhr sowie Samstag von 9.00 bis 13.00 Uhr.

Zertifikat in Sicht

Countdown für Öko-Audit läuft

Opel baut nicht nur Autos, die durch den Einsatz moderner Technik die Umwelt so wenig wie möglich belasten, auch die Fertigungsmethoden selbst berücksichtigen den Umweltschutz.

Eisenach (kb). Letzteres wird durch das Öko-Audit-Zertifikat belegt, für dessen Erwerb die Vorbereitungen in Eisenach auf Hochtouren laufen. Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Bereits seit mehreren Monaten laufen im Eisenacher Werk die Vorbereitungen zum Öko-Audit auf Hochtouren. „Wir wollen über ein funktionierendes Öko-Management verfügen“, sagt Eisenachs Präsident Eric Stevens und nennt damit auch gleich das Ziel des Audits, an dessen Ende die erfolgreiche Umweltzertifizierung stehen soll.

Bisher hatte sich bei Opel in Deutschland nur der Standort Bochum um das Zertifikat bemüht. Das Öko-Audit im Werk Bochum I hatte im Dezember 1995 stattgefunden. Die Standorte Rüsselheim, Eisenach und Kaiserslautern wollen nun nachziehen.

Doch was wird bei diesem Umweltcheck geprüft? Zu

den wichtigsten Themen des Öko-Audits gehören unter anderem die Wasserbewirtschaftung und der Transport von Rohstoffen; Vermeidung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen; Lärmbelastung; Verhütung von umweltschädigenden Unfällen oder die richtige Ausbildung der Mitarbeiter in Umweltfragen.

In Vorbereitung auf das Audit wurden bereits eine Broschüre und ein Handbuch erstellt, die die wichtigsten Informationen zum Prozeß enthalten. Richtig ernst wurde es im Thüringer Werk erstmals Anfang dieses Monats. Vom 3. bis zum 5. Februar fand das Interne Audit statt.

Dokumente wurden geprüft, es fanden Vorortbegehungen und Meetings statt. Die einzelnen Gruppen hatten folgende Schwerpunkte: Lackiererei und Wasserhaus, Rohbau, Fertigung und Endmontage, Dokumentenprüfung, Werksicherheit/Gefahrenabwehrplan, Technischer Service/Einkauf/PR.

Die Themen des Internen Audits reichten von Betriebsgenehmigungen über das Umweltmanagement bis zu Verfahrens- und Arbeitsanweisungen.

Beim externen Audit Anfang März werden dann unabhängige Gutachter überprüfen, ob das Umweltmanagement bei Opel Eisenach funktioniert und die Umwelt-



Höhenflug: In Eisenach ist bald alles im grünen Bereich

erklärung des Unternehmens ihre Gültigkeit hat.

Vom 5. bis 7. März findet die Dokumentenprüfung statt, gefolgt von der Vorortbegehung in der zweiten Aprilwoche. Gutachter sind dabei Mitarbeiter von Lloyd's Register Köln, die alle Opel-Werke in Europa zertifizieren.

Verlaufen beide Audits positiv, erhält Opel Eisenach noch in diesem Frühjahr die Umweltzertifizierung. Für das Werk bedeutet das nicht nur eine Zukunftssicherung, sondern auch Arbeitsmotivation, Kostensenkung und Risikominimierung.

Ein Standard-Werk

Zulieferer-Handbuch hat das Zeug zum Bestseller

In der Zusammenarbeit mit den Zulieferern hat das Eisenacher Opel-Werk eine Führungsrolle übernommen. Standardisierung heißt dabei das Zauberwort.



Buchbesprechung: Zulieferer trainieren die neuen Standards

Eisenach (kb). „In der Kommunikation mit unseren Zulieferern gab es oft Mißverständnisse. So wurden Arbeiten doppelt erledigt oder Anfragen falsch verstanden“, sagt Helmut Maiwald. Er ist Assistant Manager im Bereich Qualitätssicherung Auswärtsteile und in ständigem Kontakt mit den Zulieferern.

Um seine eigene Arbeit und die seiner Kollegen zu erleichtern, hat er deshalb in den vergangenen Monaten zusammen mit QS-Advisor Vicki Harshall ein Handbuch erstellt, das die Zusammenarbeit standardisiert.

Unter insgesamt 15 Punkten sind in dem dicken Buch

die verschiedenen Prozesse genau beschrieben. Hinzu kommen mehrere Formblätter und Beispiele. Skizzen und Bilder dienen ebenfalls als Hilfe.

Um den Zulieferern die Standards zu erläutern und den Prozeß zu üben, veranstalten Vicki Harshall und Helmut Maiwald Seminare. „Wir erklären ihnen an zwei Tagen die genauen Inhalte des Handbuchs. Anhand von Rollenspielen und Übungen werden auch die verschiedensten Situationen simuliert“, erklärt Vicki Harshall.

Drei dieser Seminare haben bereits stattgefunden, bei

denen sich 21 von insgesamt etwa 350 Eisenacher Zulieferern mit dem Prozeß vertraut gemacht haben. Einige von ihnen nutzen das neue Handbuch bereits.

„Die Reaktion war durchweg positiv“, so Maiwald. Das Buch sei beiden Seiten eine große Hilfe und vereinfache die tägliche Zusammenarbeit erheblich.

Dieser Erfolg soll nun auch anderen Werken zugute kommen. Das Handbuch ist ein Pilotprojekt und sein Einsatz in allen Opel-Werken innerhalb des europäischen Produktionsverbundes geplant.

Glasklare Lösung

Jetzt kann auch Verbundglas recycelt werden

Eisenach (kb). Seit vielen Jahren ist Umweltschutzbeauftragter Jürgen Heilwagen bemüht, den Abfall von Opel Eisenach auf den richtigen Weg zu bringen. Doch Sortentrennung lohnt sich nach seiner Meinung nur, wenn das Material nicht nur fachgerecht entsorgt, sondern auch wiederverwertet werden kann.

Auch für beschädigte Autoscheiben hat das Thüringer Werk nun einen solchen Partner gefunden: die Firma Reiling Glas Recycling. Die Entsorgung der Autoschei-

ben erfolgte zuvor über den normalen Hausmüll, da diese Scheiben in Verbundbauweise hergestellt werden und eine Plasteschicht enthalten.

Seit einigen Monaten stehen nun mehrere blaue Container im Opel-Werk, in denen fehlerhafte oder zu Bruch gegangene Scheiben gesammelt, je nach Bedarf abgeholt und zu einem neuen Glaswerk der Firma Reiling im sächsischen Torgau transportiert werden.

Das Unternehmen kann bis zu 30 Tonnen Flachglas pro

Stunde für den neuerlichen Einsatz in der Glasindustrie aufbereiten.

Insgesamt rund 45 Tonnen Verbundglas ließ Opel Eisenach im vergangenen Jahr auf diese Weise entsorgen.

Durch die sortenreine Trennung und die Zusammenarbeit mit dem Torgauer Glaswerk leistet Opel nicht nur einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Das Unternehmen spart auch Geld, denn die Entsorgung des Glases im Hausmüll ist etwa doppelt so teuer wie die neue Methode.



Durchblick: Beschädigte Autoscheiben können jetzt entsorgt und wiederverwertet werden

Kripo ermittelt

BKA-Experten interessieren sich für Farbgebung

Eisenach (kb). Mit einem ausführlichen Fragenkatalog im Gepäck statteten Ende Januar Mitarbeiter des Bundeskriminalamtes dem Eisenacher Opel-Werk einen Besuch ab. Ihre wichtigste Frage: Wie erkenne ich anhand von Lackspuren Marke und Typ eines Autos und wo es gebaut wurde?

Daher informierten sich die Kriminalexperten jetzt über die chemische Zusammensetzung der in Eisenach verwendeten Lacke und den Aufbau der Schichten, um dieses Wissen bei einer Analyse von Lack-

splittern anwenden zu können. Der Hintergrund: Auf Deutschlands Straßen passieren leider viel zu oft tödliche Unfälle, bei denen der Verursacher flüchtet. Mit etwas Glück finden die Kriminalbeamten am Ort des Geschehens Spuren – zum Beispiel Lacksplitter.

Die Beamten versuchen dann, anhand der Lackspuren zu erkennen, um welchen Fahrzeugtyp es sich handelt. Dabei wird der Lackaufbau untersucht, und es kann festgestellt werden, daß es sich zum Beispiel um einen Opel handelt.

Aufgrund unterschiedlicher Spezifika läßt sich sogar die Modellreihe ermitteln. Handelt es sich beispielsweise um einen Corsa, können die Polizisten nach weiteren Untersuchungen sogar sagen, ob der Corsa in Eisenach produziert wurde. Denn im Thüringer Werk werden andere Lacke verwendet als am Opel-Standort Saragossa.

So können die Experten Schritt für Schritt Automarken und Typen ausgrenzen – eine Erleichterung bei der Fahndung nach dem Täterfahrzeug.

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Januar
Josef Wendl,
Werkstoff/Materialwirtschaft K 40
- 7. Januar
Wolfgang Richter,
TEZ
- 22. Februar
Klaus Orlemann,
Service

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Januar
Reinhard Berg,
Beschaffungswesen Europa
Robert Lösch,
Beschaffungswesen Europa
Horst May,
Beschaffungswesen Europa
- 2. Januar
Hans Joachim Berzl,
Qualitätssicherung, Fahrzeugtest
- 3. Januar
Hans Eichhorn,
TEZ-Versuche, Prüfstände
und Meßwesen
Horst Wiesner,
Qualitätssicherung, Prüfwerk K 40
- 4. Januar
Ortwin Müller,
Technisches Servicezentrum, Mech.
Werkstätten und Instandhaltung
- 5. Januar
Norbert Messinger,
Instandhaltung
- 10. Januar
Peter Hartl,
TEZ
Peter Kaluza,
Lackiererei K 115
- 12. Januar
Elisabeth Haberzettl,
TEZ
- 17. Januar
Jürgen Metz,
Kraftwerke/Energiebetriebe,
Stromerzeugung und Verteilung
Hubert Scherner,
Instandhaltung K 115,
Prozeßwartung
- 31. Januar
Walter Pffor,
Kraftwerke/Energiebetriebe,
Stromerzeugung und Verteilung
- 1. Februar
Hans Peter Herweg,
Beschaffungswesen Europa
- 6. Februar
Carlos Eirea-Paz,
Fertigung Karosserie I,
Kar.-Gerippebau K 130
- 8. Februar
Jürgen Kindinger,
Technisches Service-Zentrum,
Betriebselektrik
- 11. Februar
Fred Hatzinger,
TEZ-Motorenentwicklung
und -erprobung



Josef Wendl



Wolfgang Richter

- 15. Februar
Manfred Hahn,
TEZ
Joachim Matschak,
Kraftwerke/Energiebetriebe,
Stromerzeugung und Verteilung

- 21. Februar
Hans-Peter Geißler,
Fertigung Karosserie I,
Instandhaltung K 130

- 22. Februar
Günter Schneider,
TEZ-Versuche/Testzentrum
Dudenhofen

- 28. Februar
Fidel Fernandez-Lopez,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage
Gerhard Kneissl,
Fertigung Zusammenbau-Werk,
Montage II K 40
Werner Schwinning,
Büro- und Kommunikations-Service

25 Jahre

Bochum

- 1. Januar
Heinz Werner Lutz,
Werkanlagen Telekommunikation
Winfried Pieper,
Personalverwaltung
Günter Zudzewitz,
T&Z-Verkehrsabwicklung Export
- 2. Januar
Ralf Peter Bengs,
Instandhaltung I, Karosseriewerk
- 3. Januar
Gerhard Kunkel,
Qualitätssicherung Werk I
Brigitte Rademacher,
Lager und Ausgaben Werk I
- 7. Januar
Hubert Eugen Koschnick,
Materialbehandlung Preß-
und Karosseriewerk
- 8. Januar
Peter Reuther,
Preßwerk
- 9. Januar
Axel Welle,
Zusammenbau Karosserie
Rohbau komplett
- 10. Januar
Fred Holger Hegemeier,
Linieninstandhaltung Achsen
und Chassistelle
- 1. Februar
Werner Kolb,
Gemeinkostenabrechnung
Reinhard Schulte,
Werksbahn
- 2. Februar
Klaus Dietmar Bartsch,
Motorenbau

25 Jahre

Kaiserslautern

- 2. Januar
Kurt Bernhart,
Fertigung

Wechsel ins TEZ

Günter Zahnjel baut Plattform-Organisation mit auf

Rüsselsheim (jh). Günter Zahnjel, bis zum Jahreswechsel Fertigungsdirektor im Werk Rüsselsheim, arbeitet seit dem 1. Januar im TEZ am weiteren Aufbau der Plattform-Organisation mit. Seine künftige Verantwortung wird im Bereich der internationalen Fertigungsplanung liegen.

Zahnjel begann seine Laufbahn bei Opel im Jahre 1958 mit einer Werkzeugmacherlehre und studierte anschließend Maschinenbau. Mit der Rückkehr zu Opel 1964 trat er in den Bereich Manufacturing Engineering ein, wo ihm in den Folgejahren Aufgaben zunehmender Bedeutung übertragen wurden.

1981 wurde er zum Hauptabteilungsleiter Produktionsvorbereitung Preßwerk ernannt, ehe er ab 1984 in mehreren Führungspositionen in der PEK tätig war.

1990 folgte die Ernennung zum Leiter Rohkarosseriebau und Lackiererei, 1992 wurde er in die damals neu geschaffene Position des Direktors Fertigung berufen. In dieser Zeit setzte der 56-jährige in der komplexen Rüsselsheimer Ferti-

gung das größte Restrukturierungsprogramm in der Geschichte des Werkes um und realisierte gleichzeitig erfolgreich die Neuanläufe von Omega, Vectra und Cadillac Catera.



Bahnseite gewechselt: Günter Zahnjel

Rüsselsheim (jh). In der Oktober-Ausgabe der Opel Post berichteten wir über einen Besuch von zwei Märklin-Modellbahnexperten im Werk Bochum. Diese nahmen dort am Original Maß, um eine Opel-Werkslok in der Spurgröße HO zu konstruieren.

Zahlreiche Modellbahnfreunde aus der Belegschaft riefen darauf hin in der Redaktion an und wollten wissen, wann es diese Lok wo zu kaufen gibt.

Als Exklusiv-Neuheit kündigt Märklin die „Henschel

DHG 500“ jetzt für Februar/März 1997 an.

Das Modell ist mit einem Delta-Modul zur unabhängigen Mehrzugsteuerung ausgerüstet. Auf dem Dach ist wie beim Vorbild ein gelbes Warnlicht mit einer elektrischen Blinkerschaltung angebracht.

Es handelt sich bei dem Modell um eine limitierte Sonderauflage. Die Lok wird für 199 Mark angeboten und ist ausschließlich über die „idee+spiel“-Fachgeschäfte zu beziehen.

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Stanislaus Wrobel**,
geb. 17.10.1948, gest. 23.11.1996,
TEZ
- Sergio Loddo**,
geb. 5.2.1952, gest. 27.11.1996,
Lackiererei K 115
- Erich Walden**,
geb. 30.9.1939, gest. 5.12.1996,
Instandhaltung K 40
- Klaus Herbert Hoffmann**,
geb. 2.2.1943, gest. 13.12.1996,
Werkstoff/Materialwirtschaft

Bochum

- Ali Arslan**,
geb. 9.6.1939, gest. 23.10.1996,
Chassis-Kleinteile
- Manfred Sarsike**,
geb. 27.3.1943, gest. 21.11.1996,
Maschinenabteilung und Meißraum
- Peter Hennig**,
geb. 17.8.1950, gest. 1.12.1996,
Fertigungsmontage-Montageband
- Christian Kowalski**,
geb. 15.9.1957, gest. 7.12.1996,
Linieninstandhaltung,
Achsen und Chassistelle
- Norbert Kobier**,
geb. 15.10.1941, gest. 13.12.1996,
Wareneingang und Rückversand
Werk I
- Willi Friese**,
geb. 30.3.1940, gest. 16.12.1996,
Fertigungsbearbeitung
- Peter Sollors**,
geb. 13.5.1938, gest. 4.01.1997,
Preßwerk
- Lothar Otto**,
geb. 9.11.1946, gest. 8.1.1997,
Hauptlackiererei

Wer fährt mit?

- Borbeck-Gerschede**
→ **Bochum Werk I**,
Schicht B, suche/biete Fahrgemeinschaft für einen oder zwei Kollegen,
Tel.: 0201/689616
- Bechtolsheim** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, P 60, P 8, Tel.: 06733/7918
- RE-Süd-Königstr.**
→ **Bochum Werk I**,
A-Schicht, wenn AB, rufe zurück,
Tel.: 02361/657105
- Gernsheim Autobahnparkplatz**
→ **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 06258/52422
- Griesheim** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, P 8, P 60, Tel.: 06155/63874
- Engelstadt** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, Portal D 24, Tel.: 06130/7556
- Bickenbach** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit, Tel.: 06257/4274
- Framersheim** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit, Portal 45, Tel.: 06733/7813
- Udenheim** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit, K 131, Tel.: 06737/1031
- Schneppenhausen, Braunschardt, Weiterstadt, GG**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht A, Tor P 8, Tel.: 06150/17465
- Dexheim oder Nierstein**
→ **Rüsselsheim**,
suche Mitfahrgelegenheit, Normal-Schicht, P K 131/K 65, Tel.: 06249/2582
- Alzey-3** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
A-Bau, P 45, Tel.: 06731/45351
- Eiz** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Frühschicht, M 55, Tel.: 06431/53332
- Alzey** → **Rüsselsheim**,
suche/biete Fahrgemeinschaft, P 10
oder TEZ, Gleitzeit, Tel.: 06731/1873
- Bad Camberg** → **Rüsselsheim**,
biete Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, P 20, Tel.: 06434/8832

Leistungen verbessert

Versicherungsschutz ausgebaut

Rüsselsheim (es). Opel legt drauf – beim Versicherungsschutz für seine Mitarbeiter. Seit 1. Januar haben sich die Leistungen der ergänzenden Firmengruppen-Unfallversicherung deutlich verbessert.

Beispielsweise sind die Versicherungssummen im Todes- und Invaliditätsfall angehoben worden. So erhalten nach Tarif bezahlte Mitarbeiter im Falle 100prozentiger Invalidität jetzt 240 000 Mark statt wie früher 160 000 Mark, die Angehörigen werden im Todesfall mit 60 000 (früher:

40 000) Mark versorgt. Außerdem neu: Wer für Opel auf Dienstreise geht, ist nun rund um die Uhr versichert. Das heißt: Die Versicherung zahlt bei Unfällen, die sich während des Auslands-Aufenthaltes auch außerhalb der eigentlichen beruflichen Tätigkeit ereignen.

Allerdings: Im Rahmen dieser Verbesserung entfällt für alle Opel-Mitarbeiter die bisherige Tagesgeldversicherung von bis zu 30 Mark für jeden Krankheitstag, der durch den Unfall verursacht wurde.

„Lies mich“

Echte Alternative zum Autokauf

Rüsselsheim (jh). Lies mich! So lautete eine nicht ganz korrekt aus dem Englischen übersetzte Anzeigenschlagzeile, mit der Opel 1996 für sein Leasing-Programm warb. Viele Mitarbeiter sind der Aufforderung gefolgt.

Im ersten vollen Jahr des Leasing-Programms für Mitarbeiter konnten 3 360 Fahrzeuge abgesetzt werden. Allein in Eisenach haben sich 400 Mitarbeiter von den Vorzügen dieser Art des Autofahrens überzeugen lassen.

Dazu kommen noch einmal knapp 10 000 Neu-

Nicht zuletzt im Leasing-Bereich sind weitere Zuwächse zu erwarten. Denn das Programm ist zweifellos attraktiv. So gibt es für 1,5 Prozent der unverbind-

Mark Selbstbeteiligung, Kfz-Steuer, die Inspektionen sowie Zulassungs- und Überführungskosten. Nur die Tankrechnung müssen die Mitarbeiter noch aus der eigenen Kasse bezahlen.

Fahrberechtigt sind alle Mitarbeiter, Ehepartner (beziehungsweise Lebensgefährten), Kinder, Enkel, Stiefkinder, Schwiegersöhne und -töchter, Eltern sowie Schwiegereltern.

Weitere Auskünfte erteilen die Mitarbeiter der Neuwagen-Verkaufsteams in den Werken.

- Rüsselsheim:
0 61 42/66 47 10
- Bochum:
02 34/9 89 24 73
- Kaiserslautern:
06 31/3 55 28 83

Verkauf

an Mitarbeiter

wagen-Verkäufe an Mitarbeiter. „Diese beiden Zahlen wollen wir auf jeden Fall noch weiter steigern“, gibt sich Kurt Pörner, verantwortlich für den Verkauf an Mitarbeiter, zuversichtlich.

lichen Preisempfehlung als monatliche Leasinggebühr nicht nur alljährlich ein neues Auto. In dem Paket sind ebenfalls inbegriffen: Vollkasko mit 650 Mark Selbstbeteiligung, Teilkasko mit 300

Hartes Examen für den Neuling

Der Sintra spulte sein Testprogramm beiderseits des Atlantik ab

Der Sintra wurde in seiner Testphase gleich doppelt in die Mangel genommen. Sowohl die deutschen als auch die amerikanischen Entwickler erprobten die Alltagstauglichkeit des neuen Van. Unter dem Strich absolvierte der Sintra dabei Tests, die einer Laufzeit von mehr als sieben Millionen Kilometern entsprechen.

Rüsselsheim/Detroit (wh). Als Horst Bartsch zu Beginn des Jahres 1993 die Koffer packte, um mit Frau und Söhnen in die USA zu fliegen, ging der Rüsselsheimer Ingenieur gewissermaßen als Geburtshelfer für drei Jahre ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Denn dort sollte ein

Eigenschaften seiner europäischen und amerikanischen Eltern haben, sondern auch für seine ersten Schritte, also die Tests, galt das Motto „Bestes aus beiden Welten“. Wobei in diesem Fall mit Bestes das Härteste und Extremste gemeint war, was die Marter-Profis auf beiden Seiten des Atlantiks zu bieten hatten.

Auf diese Weise kam ein bisher bei Opel noch nie dagewesenes, umfangreiches Testprogramm zustande, von dem die Käufer in Europa und USA gleichermaßen profitieren. So können beispielsweise Sintra-Käufer in der alten Welt davon ausgehen, daß die Kühlung selbst bei Anhängerbetrieb und für Europa recht utopischen 47 Grad nicht ins Kochen kommt, weil ihre Stehvermögen ausführlich im heißen Death Valley und auf dem GM-Prüfgelände in Mesa (Arizona) getestet wurden.

Oder: Amerikanische Käufer haben die Gewißheit, daß die Motoren auch bei Dauerbelastung nicht in die Knie gehen, denn dieses Examen haben sie auf deutschen Autobahnen bei ausführlichen Höchstgeschwindigkeitsfahrten bestanden.

„Doppelt hält besser“, sagt nicht nur der Volksmund, auch das Sintra-Entwicklungsteam handelte oft danach – und auch davon haben alle Käufer wieder einen Gewinn. So wurde beispielsweise die gesamte Bremsanlage gleich doppelt erprobt: Für die Versuche zog die Testkarawane sowohl zum Opel-üblichen Prüfpaß, dem 2 757 Meter hohen Stilsfer Joch in den europä-

ischen Alpen, als auch zum bei GM dafür vorgesehenen 4 301 Meter hohen Pikes Peak im US-Bundesstaat Colorado.

Hans-Günter Riemann, Leiter Test und Versuch bei Opel, erklärt, warum die Beläge gleich zweimal malträtirt wurden: „Der Versuchsablauf war zwar bei beiden Tests identisch, doch weil wir nicht wußten, ob auf beiden Bergstrecken deckungsgleiche Bedingungen herrschten, haben wir die Prüfungen lieber gleich doppelt durchgeführt.“

Aus gleichem Grund wurde auch bei der Dauererprobung des Sintra mit doppelter Sicherheit gearbeitet: Der Neuling spulte nicht nur das bei Opel als Standard eingeführte 100 000-Kilometer-Programm auf beiden Kontinenten ab, sondern das Test-Martyrium lief diesmal über die GM-übliche Distanz von 100 000 Meilen.



Schweißtreibend: Die Versuchsfahrten durch die Wüste von Arizona stellten allerhöchste Anforderungen an Mensch und Maschine

Können sich deshalb Europäer darauf verlassen, daß das Sintra-Fahrwerk selbst auf Schotterpisten eine gute Figur macht, dann haben auf der anderen Seite US-Besitzer die Sicherheit, daß ihr neuer Van auch dann nicht aus der Bahn geworfen wird, wenn der Straßenbelag einmal von der ganz miserablen Sorte ist.

Die Gewißheit dafür bescherte ihnen einer der Tests, in dessen Verlauf die rund 150 Sintra-Versuchsfahrzeuge eine Strecke zurücklegten, die über sieben Millionen Alltagskilometern entspricht. Dabei

Nach der Devise „Doppelt hält besser“ marterten amerikanische und deutsche Ingenieure den Sintra

mußten nämlich einige Prototypen eine Distanz unter die Räder nehmen, die mit einer Länge von 2 000 Kilometern vergleichsweise unbedeutend klingt, hinter der sich aber in Wirklichkeit ein Martyrium der ganz besonderen Art verbirgt: 6 600 mal wurden die Testkandidaten dabei über eine 300-Meter-Strecke aus hundsgemeinem belgischem Pflaster geschleucht.

Welchen Extrembelastungen bei diesem Examen mit der Bezeichnung „Belgian Blocks“ Mensch und Maschine ausgesetzt sind, macht ein wichtiges Detail deutlich: Länger als eine Stunde darf kein Tester aus gesundheitlichen Gründen am Steuer sitzen und es hat auf der nach oben offenen Opel-Skala den hohen Faktor 75. Das bedeutet: In ihren Auswirkungen auf das Auto entspricht die 2 000-Kilometer-Testdistanz der fünfund-siebzigfachen Belastung – also einer Strecke von 150 000 Kilometern.

Insgesamt spulden die Versuchsfahrzeuge in Europa 148 verschiedene Opel-Standard-Tests ab, die zum größten Teil auf den Testgeländen in Dudenhofen und Millbrook (England) durchgeführt wurden. Unter die Lupe genommen wurden bei diesem Mammut-Programm nicht nur Karosserie, Motoren, Getriebe oder das Fahrwerk, sondern jedes Bauteil.

Alle sind zuvor schon genauestens per Computer analysiert oder auf einem der mehreren hundert modernen Prüfstände des Rüsselsheimer Entwicklungszentrums auf Biegen und Brechen getestet worden.

Warum dann noch Millionen von Testkilometern? Die Antwort von Versuchschef Riemann: „Viele Kriterien lassen sich nur subjektiv aufgrund

Einige Testkriterien lassen sich trotz High-Tech nur subjektiv mit dem „Popometer“ beurteilen

von Sachkenntnis und Erfahrung, also mit dem vielzitierten ‚Popometer‘, beurteilen.“

Doch auch wenn man annehmen sollte, daß das entsprechende Körperteil ebenso eine gewisse Portion Internationalität hat wie Ingenieurswissen, gab es in der deutsch-amerikanischen Zusammenarbeit in einigen Fällen europäische Versuche, die von den GM-Kollegen zuerst mit ungläubigem Kopfschütteln quittiert wurden.

Zum Beispiel den sogenannten Bordsteintest. Dessen Hintergrund: Bei dem in Europa oft üblichen Parken mit zwei Rädern auf dem Bordstein kann es unter Umständen bei der bis ins Dach hineinreichenden Türkonstruktion des Sintra zu Undichtigkeiten bei Regen kom-

men. Deshalb gehörte die Dauerberieselung in dieser Parkstellung auch beim neuen Van zum Opel-Standardprogramm.

Derartige Verständigungsschwierigkeiten waren allerdings bei dem Gemeinschaftsprojekt schnell überwunden. Sintra-Geburtshelfer Bartsch: „Beim ersten Treffen saß jede Gruppe noch auf einer Seite des Tisches, doch schon nach wenigen Wochen gab es diese Trennung nicht mehr. Aus dem gegenseitigen Abschätzen ist sehr schnell ein Schätzen geworden.“

Besonders beeindruckt war der Opel-Manager davon, daß die US-Partner „sehr verständnisvoll auf unsere, also die europäischen Bedürfnisse“ eingegangen sind. Bartsch: „Wir haben zwar in der Sache oft hart gerungen, doch Ingenieure können sich über Fakten sehr schnell verständigen.“

Und auch wenn das ausnahmsweise einmal nicht klappte, wußten die Rüsselsheimer Weltreisenden Rat: Für den Notfall hatten sie einen Astra und einen Omega mit auf die Reise genommen, um so den amerikanischen Kollegen direkt am Objekt demonstrieren zu können, was Opel-Standard ist.



Heizer: Schnelle Runden in Dudenhofen

Baby geboren werden, das so in der Opel-Welt noch nicht zur Welt gekommen war. Sein Name: Sintra.

Schon bevor der für Karosserie- und Produktionsvorbereitung zuständige Opel-Manager Bartsch samt Familie in den Vereinigten Staaten eintraf, war eine grundlegende Entscheidung gefallen: In den Disziplinen Verbrauch, Leistung, Fahreigenschaften, Raumangebot und Variabilität sollte die neue Großraumlimousine das Beste aus beiden Welten in sich vereinen.

Und deshalb tauschten nicht nur Horst Bartsch, sondern rund 20 weitere Ingenieure ihren Arbeitsplatz im TEZ mit einem Schreibtisch im GM-Testzentrum in Warren bei Detroit, um für die Dauer des Sintra-Projekts von Anfang an mit ihren amerikanischen Kollegen zusammenzuarbeiten.

Dabei kamen sie viel herum, denn der „Nachwuchs“ sollte nicht nur die positiven



Auf und nieder: Die Idylle trügt, denn der 4301 Meter hohe Pikes Peak in Colorado war ein Martyrium für die gesamte Bremsanlage

Haftung bei Straßenschäden

Stuttgart (gms). Wird ein Auto beim Überfahren eines großen Schlaglochs beschädigt, haftet der sogenannte Verkehrssicherungspflichtige in vollem Umfang. Das ist in der Regel der Bund, das Land oder die Gemeinde, teilt der Auto Club Europa (ACE) in Stuttgart mit. Hintergrund ist ein entsprechendes Urteil des Landgerichtes Dresden (Az.: 14 O 0659/95). Im konkreten Fall wurde ein Pkw beschädigt, als dieser auf einer vielbefahrenen Straße in den neuen Bundesländern Schlaglöcher durchfuhr. Zwei dieser Löcher waren zwölf Zentimeter tief und hatten einen Durchmesser von 80 Zentimetern.



Unfälle von der Steuer absetzbar

Wiesbaden (dpa). Wer auf dem Weg zur Arbeit mit dem Auto verunglückt, kann die Reparaturkosten von der Steuer absetzen. Darauf hat der Bund der Steuerzahler Hessen hingewiesen. Als Werbungskosten absetzbar seien die nicht von der Teilkaskoversicherung gedeckten Schäden am eigenen Wagen. Auch aus eigener Tasche bezahlte Reparaturen, die den Verlust des Schadensfreiheitsrabatts vermeiden sollen, können demnach abgesetzt werden. Um dem Finanzamt den „beruflichen Zusammenhang der Unfallfahrt“ glaubhaft machen zu können, sollte man Rechnungsbelege und polizeiliches Unfallprotokoll aufbewahren.



Crashfahrer sehen schlechter

Köln (gms). Autofahrer, die in einen Unfall verwickelt waren, haben auffallend häufig eine Sehschwäche. Das berichtet das Kuratorium Gutes Sehen (KGS) in Köln unter Berufung auf eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Die Forscher hatten die Sehleistungen von 754 „Unfallfahrern“ und 250 Fahrern, die über längere Zeit unfallfrei gefahren waren, miteinander verglichen. Dabei zeigte sich, daß beispielsweise die Verursacher von Überhol-Unfällen überwiegend schlechter sahen als die Mitglieder der Kontrollgruppe.



Blaue müssen schnell zum TÜV

Hamburg (gms). Wer auf den Kennzeichen noch blaue Plaketten entdeckt, muß schleunigst zur Haupt- oder Abgasuntersuchung. Darauf weist der TÜV-Nord in Hamburg hin. Ab 1997 sind nur noch gelbe, braune und rosafarbene Plaketten gültig.



Das schöne Ende einer Erfolgs-Geschichte: Calibra Last Edition

Würdiger Kilometersgeld Abgang

Last Edition beendet Calibra-Story

Rüsselsheim (jh). Ein Klassiker verabschiedet sich von seinen Fans: Der Calibra, seit sieben Jahren eines der schönsten und erfolgreichsten Coupés auf dem Markt, wird am Ende des Modelljahres '97 (im Juli) aus dem Programm genommen.

Doch verschwindet der Calibra nicht einfach, still und leise von der Bildfläche. Wie es sich für einen Klassiker gehört, verabschiedet er sich mit einem Paukenschlag. Zum Produktionsende gibt es noch einmal ein attraktives Sondermodell. Sein Name: „Last Edition“.

Der „Last Edition“ setzt zum Ende der Calibra-Ära noch einmal ein echtes Highlight. Seine wesentlichen Ausstattungsmerkmale sind:

- Lederausstattung beige oder anthrazit
- Klimaanlage

- BBS Leichtmetallräder 7Jx16 mit Bereifung 205/50
- Sportfahrwerk (20 Millimeter tiefergelegt)
- Modifizierte Frontpartie
- Heckpartie und spezielle Seitenleisten in Wagenfarbe
- Radio SC 303

Zusätzlich zu den acht regulären Calibra-Farben kann der „Last Edition“ auch in den Sonderfarben Keramik- und Karibikblau bestellt werden.

Die unverbindliche Preisempfehlung für den „Last Edition“ beträgt 48 500 Mark für den 2.0 16V-Motor sowie 55 800 Mark für den 2.5 V6-Motor.

Die Gesamtauflage des letzten Calibra-Modells ist limitiert. Wie heißt es so schön: Rechtzeitiges Kommen sichert gute Plätze.



Sportliche Neuigkeiten gibt's auch vom Vectra zu vermelden. Ab sofort ersetzt der Vectra Sport den Vectra CD Sport. Der Neue kommt als Limousine, Fließheck und Caravan daher. Seine wichtigsten Merkmale: Leichtmetallräder 7Jx16 im „Twin Spoke“-Design mit Bereifung 205/55 R16, 25 Millimeter tiefergelegtes Komplettfahrwerk mit härteren Federn sowie Sport-Komfort Stoßdämpfer, Audio-system CAR 400, Klimatisierungsautomatik und Sportgetriebe.

Schilling, Lire, Krone: Autobahn nicht mehr ohne

Österreich verlangt trotz heftiger Proteste seit dem 1. Januar 1997 von den Autofahrern auf Autobahnen und Schnellstraßen eine Mautgebühr. Damit steht die Alpenrepublik jedoch nicht alleine da.

Hamburg (dpa). Nachfolgend eine Übersicht über die Straßenbenutzungsgebühren in Europa. In Österreich ist die Benutzung der Autobahnen und Schnellstraßen jetzt nur noch mit einer Jahres-, Zwei-monats- oder Wochenvignette gestattet. Sie kostet für einen Personenwagen 550 Schillinge (79 Mark), 150 Schillinge (21 Mark) oder 70 Schillinge (10 Mark).

Die Vignette erhält man bei Automobilclubs, Postämtern, Tankstellen, Grenzübergängen, Tabakläden und den Maut-Gesellschaften. Außerhalb Österreichs beim ADAC und grenznahen Tankstellen. Autofahrer ohne Vignette müssen mit Strafen von 1.100 bis 60 000 Schillinge (157 bis 8 570 Mark) rechnen.

In Italien werden praktisch auf dem gesamten Streckennetz (5 600 Kilometer) Gebühren erhoben. Pkw-Fahrer zahlen pro 100 Kilometer 8,80 Mark. Die Gebühren können an den Mautstellen bar oder mit Kreditkarte bezahlt werden. Als Kreditkarte wird die sogenannte Viacard benutzt, die in Informationszentren (punti blu) für 50 000 Lire (50 Mark) erhältlich ist. Außerdem können in Verbindung mit einem sogenannten Telepaß die üblichen Kreditkarten benutzt werden.

In Frankreich sind nach Angaben des Verkehrsministeriums nur knapp 1 100 der insgesamt 7 400 Kilometer Autobahn kostenlos. Die Ge-

bühren sind je nach Strecke und Tarif der insgesamt neun Gesellschaften unterschiedlich. Erhoben werden die Gebühren direkt an Zahlstellen („Peages“).

Bei der Auffahrt wird ein Ticket gezogen, bei der Abfahrt anhand des Tickets gezahlt – in bar, per Kreditkarte oder per Scheck. Im Durchschnitt muß der Autofahrer nach Angaben des Verkehrsministeriums bisher rund 30 Centimes (neun Pfennig) pro Kilometer zahlen. Die Strecke von Paris nach Saarbrücken etwa kostet 40 Mark, nach Straßburg 51 Mark. Die für Privatwagen teuerste Trasse ist die Strecke Paris-Menton mit 101,30 Mark.

Die Schweiz erhebt seit 1985 für in- und ausländische Pkw eine Autobahnbenutzungsgebühr, die im Moment bei 40 Franken (etwa 48 Mark) liegt. Dafür bekommt man dann eine Vignette, die für das jeweilige Kalenderjahr gilt. Wer ohne erwischt wird, zahlt 100 Franken (120 Mark) Strafe.

In Spanien sind 2 033 Kilometer des Straßennetzes gebührenpflichtig. Die Benutzerpreise sind höchst unterschiedlich. Sie schwanken zwischen 9 und 39,90 Pesetas (etwa 0,11 bis 0,48 Mark) pro Kilometer für Personenwagen.

Die meisten Maut-Strecken liegen im Norden und Nordwesten des Landes sowie zwischen der französischen Grenze im Osten bis hinunter nach Valencia. Im Landesinneren sind fast alle vierspurig ausgebauten Straßen gebührenfrei. Ab Anfang 1997 sollen die Gebühren, die an Mautstellen erhoben werden, leicht gesenkt werden.

In Griechenland wird nur für die Hauptautobahnen von Nord nach Süd und Ost nach West sowie die Autobahn von Korinth nach Tripolis auf dem Peloponnes eine Maut erhoben. Die Fahrt von Athen nach

Korinth (90 Kilometer) kostet für einen Pkw 500 Drachmen (3,16 Mark). Die Weiterfahrt nach Patras (130 Kilometer) kostet 600 Drachmen (3,79 Mark). Die Mautgebühr muß an der jeweiligen Station bar bezahlt werden.

In Ungarn muß der Autofahrer für die Benutzung der Autobahn M 1 zwischen Győr und der österreichisch-ungarischen Grenze (Grenzübergang Hegyshalom-Nickelsdorf) 1 000 Forint (10 Mark) bezahlen. Bezahlt wird in bar oder mit Kreditkarte direkt an der Mautstelle, Vignetten gibt es keine. Seit dem 1. Januar 1997 kommt eine weitere Mautstrecke hinzu, die M 5 von Budapest bis Kecskemet. Für die 56 Kilometer sind 860 Forint (8,60 Mark) zu bezahlen.

Für die Benutzung des Autobahnnetzes Tschechiens müssen 1997 in- und ausländische Pkw-Fahrer 400 Kronen (rund 23,50 Mark) bezahlen. Die Vignetten sind an den Grenzübergängen, in allen Postämtern sowie an ausgewählten Tankstellen erhältlich.

Auf den wenigen Autobahnen in Slowenien muß der Autofahrer zwischen 90 Pfennig und fünf Mark (einfache Fahrt) je nach Strecke bezahlen. In Kroatien kosten einige Autobahnabschnitte zwischen 1,70 und zehn Mark. Bei der Einreise nach Serbien oder Montenegro muß der Fahrer eines ausländischen Fahrzeugs rund 360 Mark für Zusatzversicherung und Straßenbenutzungsgebühren bezahlen.

In Skandinavien sind Autobahnen und Landstraßen gebührenfrei. Stadt-Maut wird in den drei größten norwegischen Städten Oslo, Bergen und Trondheim erhoben. In Oslo kostet die Einfahrt in das Stadtzentrum zwölf Kronen (drei Mark) für Einzelfahrten und im Abonnement 30 Prozent weniger.

Ein Volkswagen

Weder aus dem Auge, noch aus dem Sinn: Der Kadett hat Auto-Geschichte geschrieben

Er ist zwar schon ein paar Jahre in Rente – aber noch lange nicht vergessen: Der Opel Kadett. Zur Jahreswende feierte er seinen 60. Geburtstag.

Rüsselsheim (es). 1936: Max Schmeling hatte gerade Joe Louis ausgeknockt. Das Sprinter- und Springer-As Jesse Owens war bei der Olympiade in Berlin zur Legende geworden. Und in Großbritannien hatte Edward VIII. auf seine Königswürde verzichtet, weil er eine „Bürgerliche“ heiraten wollte.

Am Ende diesen Jahres geschah es: Bei Opel lief einer vom Band, der sollte stark sein wie Max, schnell wie Jesse – und nicht nur der Adel sollte seine Freude an ihm haben.

Einer fürs Volk sollte er werden. Kein alter, steifer General, ein Kadett halt: Jung, flott, wendig, aber auch gehorsam und zuverlässig. 2 100 Reichsmark kostete der Kadett A. Er leistete 23 PS, fuhr fast 100, hatte dabei nach einer Stunde erst 7,5 Liter verbraucht, war als Limousine und als Cabrio zu haben.

Und das Volk liebte ihn: Schon 1938 hatte er einen Marktanteil von 58 Prozent geschafft. 1940 stoppte der



Vater und Sohn: Im Dezember 1936 verließ der erste Kadett das Band. Im Astra hat er einen würdigen Stammhalter gefunden

Krieg seine Erfolgsstory fürs erste: Bis dahin waren 107 608 Kadett A verkauft.

Erst 1962 durfte er wieder auferstehen. Etwas modifiziert natürlich: Das Ein-Liter-Triebwerk war jetzt 40 PS stark, schaffte 120 Stundenkilometer, verbrauchte aber einen runden Liter Sprit weniger als das Vorkriegsmodell.

Vor allem aber sicherte er Arbeitsplätze: Auf einer stillgelegten Zeche in Bochum wurde eigens für ihn ein Werk gebaut. Opel investierte 1,3 Milliarden Mark in Gebäude, Infrastruktur und Maschinen – und Tausende von arbeitslosen Bergleuten wurden zu Automobilbauern.

Zu tun gab's reichlich: Schon nach zwei Monaten lief der 10 000ste Kadett vom Band. Im Sommer 1963 war die Kapazitätsgrenze der Produktionsanlagen erreicht.

Der 100 000ste Wagen verließ drei Monate vor dem anvisierten Termin die Werkshallen. Womit der kleine Renner einen neuen Titel weg hatte: Er war der „Champ“ in der Ein-Liter-Klasse.

Als 1965 die Ablösung des Kadett A anstand, waren knapp 650 000 vom Band marschiert. Das B-Modell war nun 18 Zentimeter länger, auf Wunsch auch vier-türig, bot sich in vier Motorversionen an – und war

kein Kleinwagen mehr: Fortan spielte der Kadett in der unteren Mittelklasse, was seiner Beliebtheit keinen Abbruch tat: 1966 wurde der Kadett der erste Stückzahl-Millionär der Opel-Geschichte.

Womit bald klar war: Deutschland war für ihn zu klein – drum zog er in die Welt hinein. Bald fuhr er auch auf der anderen Seite des großen Teiches. Daheim heimste der legendäre Rallye-Kadett, der es auf bis zu 190 PS brachte, derweil mal eben neun nationale Motorsport-Titel ein.

Der Kadett C eroberte für Opel noch weitere Märkte: Argentinien beispielsweise, aber auch Malaysia und Korea. Er hatte als erster Kadett Dreipunkt-Sicherheitsgurte. Seine Freunde durften nunmehr zwischen 18 Karosserie-, Ausstattungs- und Motorvarianten wählen. In seinen insgesamt sechs Jahren führte das C-Modell die Kadett-Pro-

duktion an die Vier-Millionengrenze heran.

1979 wartete der Kadett D dann mit weiteren Neuerungen auf: Er hatte Frontantrieb, quer eingebaute Motoren, darunter eine Diesel-Variante. Verbesserte Platzverhältnisse im Innenraum und eine verbesserte Straßenlage zeichneten ihn obendrein aus. 1984 arbeitete das Bochumer Werk bereits an der siebten Kadett-Million.

Der Erfolgreichste sollte jedoch erst noch gebaut werden: Der E-Kadett. Er war als Schrägheck, Stufenheck, Cabrio und Caravan zu haben. Die Motorenpalette begann bei der Light-Version von 54 PS und reichte bis zum 150 PS starken Power-Paket. Sieben Jahre dauerte die Erfolgsgeschichte des Kadett.

Dann wurde der tapfere Kadett, der längst ein großer Offizier geworden war, in den Ruhestand verabschiedet. Und Opel griff mit dem „Astra“ nach den Sternen.

Neu im Net

Tips für die Autoreise

Kriffel (gms). Informationen zum Reisen mit Wohnwagen oder Reisemobil gibt es jetzt auch im Internet. Das teilt der Verband Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobil-Hersteller (VDWH) in Kriffel mit. Der Verband bietet auf etwa 50 Internet-Seiten unter anderem Tips zu Sicherheit und Energiesparen auf Reisen an,

auch neue Modelle aus dem Caravan- und Wohnwagen-Bereich werden vorgestellt. Außerdem können über das Internet beim Verband Informationsmaterialien wie Service-Karten oder Broschüren bestellt werden. Die Caravan-Seiten sind unter der Web-Adresse „http://www.vdwh.de“ zu finden.



Jubiläums-Vectra aus Rüsselsheim

Rüsselsheim (jh). In Rüsselsheim ist jetzt der 500 000ste Vectra B vom Band gelaufen. Bereits in seinem ersten vollen Produktionsjahr 1996 avancierte der Vectra zur erfolgreichsten Limousine in der Mittelklasse.

Bundesweit entschieden sich 130 760 Kunden für das Erfolgsmodell. Auch in der Gunst der europäischen Auto-Käufer lag das Volumenmodell im vergangenen Jahr mit 366 800 Zulassungen weit vorn.

Bei dem Jubilar handelte es sich übrigens um ein magmarotes Stufenheckmodell mit Zweiliter-Triebwerk und CD-Ausstattung.

Türen rechtzeitig wieder öffnen

München (gms). Wer aus Furcht vor möglichen Überfällen bei Stadtfahrten Türen und Kofferraum verriegelt, sollte daran denken, bei Überlandfahrten die Türen wieder zu entriegeln. Darauf weist der Automobilclub Kraftfahrer-Schutz (KS) hin. Kommt es nämlich mit einem verschlossenen Auto zu einem schweren Unfall, bleibt den Helfern nur die Möglichkeit, die Scheibe einzuschlagen, um Verletzte befreien zu können.

Bremsflüssigkeit nicht vergessen

Hannover (gms). In 62 Prozent der Autos ist die Bremsflüssigkeit zu alt und müßte ausgetauscht werden. Das ergab eine Untersuchung von 8264 Fahrzeugen, wie der TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt in Hannover mitteilt. Das Problem ist demnach, daß die Bremsflüssigkeit im Laufe der Zeit Wasser anzieht. Auf diese Weise sinkt der Siedepunkt von ursprünglich etwa 260 Grad weit ab. Die Folge: Wenn die Temperatur der Flüssigkeit den Siedepunkt überschreitet, bilden sich Dampfblasen im Bremssystem, die Bremsen sprechen nicht mehr an.

Ganove übers Eis gestolpert

Wuppertal (dpa). Mit einem simplen Trick hat im Bergischen Land ein Wohnmobilbesitzer Unfälle provoziert und bei Crashgegnern direkt vor Ort abkassiert. Der 41jährige hatte bei Eiseskälte eine Wuppertaler Straße mit Wasser begossen und seine alte „Möhre“ am Straßenrand geparkt. Mit sechs Autofahrern, die mit ihrer Karosse ins Schwarze trafen, einigte sich der gewitzte Gauner an Ort und Stelle auf Schadensersatz, in bar und ohne Polizei. Pech für ihn, daß er bei der Gießorgie beobachtet worden war.

Im Tunnel wird Licht empfohlen

München (gms). Auch in beleuchteten Tunnels sollten Autofahrer aus Sicherheitsgründen stets das Fahrlicht einschalten. Darauf weist der ADAC hin. So muß bei Tunnelfahrten in der Schweiz und in Frankreich selbst dann mit Abblendlicht gefahren werden, wenn die Tunnels nur wenige Meter lang sind. Das gilt auch für Galerien, die zur Talseite hin fensterartige Öffnungen haben. In Italien ist Abblendlicht in spärlich beleuchteten Tunnels vorgeschrieben. In Deutschland und Österreich gelten keine ausdrücklichen Beleuchtungsvorschriften.

Schneller fertig

Dauertest-Versuche sind wichtig, aber aufwendig – Neues Verfahren spart Zeit

Das Festigkeitslabor im TEZ zählt zu den schnellsten und effektivsten der Welt. Durch die Anwendung eines neuen intelligenten Simultan-Verfahrens kommen die Test-Experten jetzt noch zügiger zu aussagekräftigen Ergebnissen.

Rüsselsheim (jh). Dort, wo sich Stoßdämpfer wie von Geisterhand angetrieben endlos und monoton auf und ab bewegen, Scheibenwischer pausenlos ihren nassen Dienst versehen und eine ausgeklügelte Mechanik unablässig an Anhängerzugvorrichtungen zerrt, da ist das Reich der Dauertester. Diese haben jetzt wirkungsvolle Unterstützung bekommen: High-Tech vom feinsten.

Dank des Simultan-Verfahrens – das vom Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit in Zusammenarbeit mit dem TEZ-Zentrallabor entwickelt wurde und erstmals 1993 bei Dauertestversuchen am Vec-

tra angewendet wurde – zählt das Festigkeitslabor (wie die Dauertestabteilung offiziell heißt) zu den schnellsten der Welt. Jetzt ist es noch schneller geworden.

Ausgangspunkt der neuen Testmethode bleibt das bewährte Dauerlaufprogramm, das die Fahrzeuge in Dudenhofen absolvieren. In rund sechs Monaten spulen die Tester dort nach einem genau festgelegten Belastungsprogramm rund 40 000 Testkilometer ab.

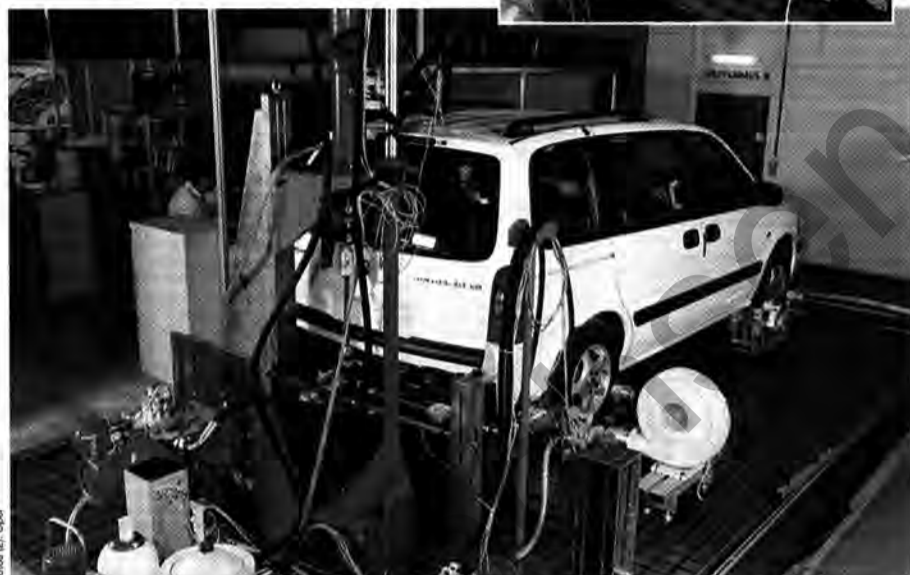
In dieser Zeit wird das Fahrzeug einer Belastung ausgesetzt, die etwa 150 000 im Auto-Alltag zurückgelegten Kilometern entspricht. Auf den Echtzeitprüfständen im Festigkeitslabor verkürzt sich diese Zeit auf etwa vier Wochen. Denn hier wird mit Hilfe eines Computers eine Teststrecke programmiert, die dann 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche „gefahren“ wird.

Das Simultanverfahren bringt jetzt eine ganz neue Zeitdimension in die Testreihen. Und das geht so: Das Computerprogramm erlaubt es, in einem bestimmten Testzyklus die Passagen zu eliminieren, in denen die Teile weniger beansprucht werden und ande-

re Passagen deutlich zu beschleunigen, die im Fahrversuch relativ langsam gefahren werden. Diese sogenannten Signalverdichtungen sind problemlos dort durchzuführen, wo nur eine Kraft wirkt – etwa eine horizontale Zugkraft. In diesem Fall spricht der Fachmann von einaxialen Simultanversuchen.

Kommt eine weitere Kraft hinzu, beispielsweise eine vertikale Stützkraft, wird die zeitliche Straffung des Tests problematisch, weil die Meßwerte beider Kräfte voneinander abhängig sind. Dank des Simultanverfahrens und einer gewaltigen Rechnerleistung ist es möglich, die Tests zu komprimieren und gleichzeitig die Beziehungen der Belastungsspitzen zueinander im Blick zu behalten.

Diese ein- beziehungsweise zwei-axialen Simultan-Betriebsfestigkeitsversuche werden – wie gesagt – seit 1993 bereits durchgeführt. Jetzt haben die Experten im TEZ dieses sehr effektive Verfahren erstmals auch bei dreiaxialen Prüfungen am kompletten Auto durchgeführt – mit Erfolg. Denn bei der Prüfung der Anhängerzugvorrichtung am Sintra wirken drei verschiedene Kräfte, deren



Härtetest: Der Computer erlaubt eine Straffung des Testprogramms im Festigkeitslabor

Wechselwirkungen es zu erfassen galt.

Dies ist jetzt gelungen und bringt eine Zeitersparnis des Faktors 6,5 mit sich. Das heißt, daß die dreiaxiale Prüfung der Anbindung der Anhängerkupplung über einen Zeitraum von 10 000 Kilometern jetzt statt wie bisher in rund drei Wochen in nur noch drei Tagen absolviert werden kann. Und Zeit ist bekanntlich Geld.

Corsa-Keks

Tüftler schuf Opel-Backwerk

Da sage noch mal einer, Motoren schmecken nicht. Ein TEZ-Ingenieur hat mit seinem Backwerk jetzt das Gegenteil bewiesen.

Rüsselsheim (jan). Sie haben Opel gern? Sogar zum Fressen gern? Dann sind Sie bei Rainer Prüfer aus dem TEZ an der richtigen Adresse. Während viele zu Weihnachten Schnee schippen, Skifahren oder einfach nur „abhängen“, backt der 30jährige Ingenieur aus der Motorenentwicklung Plätzchen. Nichts besonderes zum Fest? Diese Kekse schon.

„Das ist ein Auslaßventil, sehr knusprig. Und der Schleppebel ist auch lecker.“ Wo andere zum Fest der Liebe an die Kollegen Grüße persönlich, per Karte oder per Lotus Notes verschicken, läßt Rainer Prüfer sich jedes Mal etwas besonderes einfallen. Dieses Mal war es eine süße Überraschung. Und auf dem neuesten Stand der Technik war sie auch.

Das Spritzgebäck ist nämlich den Komponenten des Ventiltriebs nachempfunden, der demnächst im Dreizylinder-Motor Premiere feiert. Der Keks zum Corsa sozusagen. „Ich bin nunmal ein absoluter Opel-Fan, auch in der Frei-

zeit“, erzählt der Feierabend-Konditor von den Motiven seiner Backleidenschaft. Und als seine Frau zum Spaß vorschlug, doch zum Fest einige geblitzte Plätzchen zu backen, war Prüfer sofort Feuer und Flamme.

Die Motive und Formen entstanden am Computer und durch mühselige Laubsägearbeiten. „Drei Sorten à 50 Stück habe ich mit dem Skalpell ausgeschnitten. Das dauert. Aber es schmeckt. Das Rezept hat die Schwiegermutter beigeuert. „Eine Butter-Mehl-Vanille-Legierung.“ Allein in der Wortwahl verrät sich halt manchmal der Ingenieur.

Und wie bei der Konstruktion der Ventilsteuerung ging es auch beim Backen um Millimeter – Abweichung etwa plus-minus ein Zehntel Zentimeter. Bei Gußteilen verheerend, bei Spritzgebäck aber eindeutig im Bereich der Toleranz. Geschmacklich sind die Opel-Teile sowieso ein echtes Rüsselsheimer Qualitätsprodukt.

Und was steht dann in zehn Monaten an? „Die Vorausentwicklung läuft auf Hochtouren. Die nächste Weihnachtsüberraschung soll 3-D sein. Ich dachte da an eine Nockenwelle oder sowas, aber soweit ist die Forschung noch nicht“, gibt Prüfer Einblick in die hochgeheimen Küchenlabors des Opel Back-Studios.

Eine Schraube locker?

Intelligenter Sensor ermöglicht eine stets passende Verbindung

Perfekte Schraubverbindungen sind das A und O in der Automobilproduktion. Aber wie läßt sich eine 100prozentige Verschraubung herstellen und verlässlich überprüfen? Das TEZ-Zentrallabor steht vor der Lösung des Problems.

Rüsselsheim (es). Bei Opel-Fahrern sitzt bekanntlich selten eine Schraube locker. Ganz im Gegenteil, sie sitzen felsenfest. Wie fest, soll bald sogar verlässlich meßbar sein – mit der neuen Ultrafast-Technik, an deren Serienreife derzeit im TEZ gearbeitet wird. Schrauben – kann doch



Verlässlich: Thomas Hühner will „Ultrafast“ perfektionieren

jeder. Denken viele. Schließlich hat es jeder schon mal getan. Und wenn es im zarten Kindesalter war – am ersten eigenen Baukasten.

Doch in der modernen Automobilproduktion ist nichts so einfach, als daß es sich nicht lohnen würde, darüber nachzudenken, wie es besser gemacht werden kann. Lockere Schrauben kosten auch den Kunden bei der Wartung seines Wagens oft mehr Geld, als es sein muß.

Beispielsweise bräuchte so manche Zylinderkopfdichtung nicht ausgebaut werden, wenn sich ebenso bequem wie sicher messen ließe, ob die Schraube, die sie zusammenhält, an Vorspannkraft verloren hat.

Es existiert zwar bereits ein Ultraschall-Meßverfahren. Doch das arbeitet erstens nur sehr ungenau und unzuverlässig, und zweitens läßt sich damit erst nach dem Schraubvorgang messen.

Statt dessen wäre es besser, schon während des Schraubens zu messen – denn dann könnte ein Mechaniker seine Schraube direkt auf ein vorgegebenes Kraftniveau anziehen.

Und genau an dieser Aufgabe arbeitet Dipl.-Ing. Thomas Hühner, Gruppenleiter für Festigkeitsuntersuchungen im TEZ-Zentrallaboratorium.

Das Problem: Gemessen werden muß die sogenannte „Vorspannkraft“, also die Kraft, mit der zwei Teile wirklich zusammengehalten werden. Diesen Wert zu messen, ohne daß er von der Kopf- und der Gewindereibung beeinflusst wird, die beim Schrauben zwangsläufig entsteht, ist äußerst schwierig.

Der Amerikaner Ian Kibblewhite hat das Problem mittlerweile geknackt – mit der Ultrafast-Meßtechnik. Der Trick dabei: Der Sensor, der die Vorspannkraft via Ultra-

schall erfassen kann, ist Teil der Schraube. Er besteht aus einer nur wenige Mikrometer dicken Zinkoxidschicht und wird auf den Schraubenkopf „aufgedampft“.

Die gewünschten Meßwerte werden mit Hilfe eines Kontaktpins abgenommen, der in der Nut der Ratsche sitzt, die auf die Schraube gesetzt wird. Das Maß der Vorspannkraft kann an einer Digitalanzeige abgelesen und dann auf ein gewünschtes Niveau gebracht werden.

Im TEZ-Zentrallaboratorium laufen derzeit Untersuchungen, wie „Ultrafast“ für Opel perfektioniert werden kann. Natürlich soll nicht jede Schraube in einem Opel mit dieser speziellen Technik ausgerüstet werden. Nur bei besonders wichtigen Verschraubungen im Motor und Fahrwerk solle sie Verwendung finden, so Hühner.

Derzeit ist das größte Problem noch, die Schrauben so kostengünstig herzustellen, daß sie in die Serie einfließen können. Außerdem fehlt es auch noch an Beschichtungsanlagen für die Schraubköpfe. In Eisenach soll demnächst eine gebaut werden.

Dennoch: Thomas Hühner ist zuversichtlich, daß die Spezialschrauben ab dem Jahr 2000 Bestandteil in Opel-Modellen werden – „und bis jetzt lag ich mit meinen Prognosen immer gut.“ Schließlich sitzt bei ihm keine Schraube locker.



Vermessen: Der Sensorkopf



Leckerlis: Rainer Prüfer präsentiert seine süße Versuchung

Berliner Luft

Klaus Buller und sein Team bringen den Blitz in den Osten

Aufbruchstimmung in Berlin. Nach dem Fall der Mauer und dem Umzugs-Entschluß der Bundesregierung pulsiert das Leben in der Hauptstadt nochmal so schnell. Beim „Aufbruch“ in der ersten Reihe: Die Vertriebsregion Ost und die Berliner Opel-Händler.

Berlin (ms). Im Osten Deutschlands ist Klaus Buller ein Mann der ersten Stunde. Bereits im Juli 1990, ein dreiviertel Jahr nach der Wende, übernahm er die Leitung der Vertriebsregion Ost.

Mittlerweile umfaßt sein Team 60 Mitarbeiter, die fast ausschließlich aus den neuen Bundesländern kommen. Nach intensiver Ausbildung hat diese Mannschaft die Herausforderung angenommen, das noch junge Händlernetz weiter zu entwickeln.

Mit Erfolg: Mit fast 90 000 Zulassungen und einem Marktanteil von knapp 15 Prozent in 1996 hat sich Opel in den neuen Bundesländern fest etabliert.

Dabei ist die Aufgabe keine leichte. Da die Menschen im Osten zu den traditionellen westdeutschen Automobilproduzenten – bedingt durch 40 Jahre DDR – keine feste Bindung hatten, fehlt es logischerweise an Markenloyalität.

Das führt dazu, daß der Importanteil heute 44 Prozent beträgt. Zum Vergleich: Im Westen Deutschlands kommen ausländische Hersteller lediglich auf 25 Prozent Marktanteil. Umso stolzer kann Buller nunmehr Voll-

zug melden: „Von Rügen im Norden bis Zittau im Süden gehört der Blitz zum Straßenbild.“

Den Aufbruch in eine neue Opel-Ära in Ostdeutschland markierte zudem im April '96 der Einzug der Vertriebsorga-



Hauptstadt-Headquarter: Klaus Buller (r.) und sein Team von der VR Ost



Runde Sache: Hier arbeitet das Team der Vertriebsregion Ost

Zentral-Station

Hauptstadt-Händler arbeiten eng zusammen

Berlin (ms). Unkonventionelle Probleme erfordern unkonventionelle Lösungen. Getreu diesem Grundsatz haben sich Berlins Opel-Händler etwas ganz besonderes einfallen lassen. „Opel an der Spree“ heißt das Projekt, bei dem alle 24 Opel-Vertretungen in der Hauptstadt an einem Strang ziehen.

„Die Berliner Opel-Händler wollen damit eine einheitliche Haltung demonstrieren“, sagt Karl-Dieter Pelny, Geschäftsführer des schicken Opel-Salons zwischen Weidendammer Brücke und Friedrichstraße.

Die Initiative ist so recht nach dem Geschmack von Ulrich Quentin, Marketingleiter der Vertriebsregion Ost. Der 39-jährige schwört auf regionales Marketing: „Das trägt den lokalen Bedürfnissen am besten Rechnung.“

Die Vorteile liegen auf der Hand: Nicht nur, daß die Händler besser zu motivieren seien, „Opel an der Spree“ sorgt auch zusätzlich für ein Wir-Gefühl unter den Händlern. Das wiederum wirke sich „positiv auf die Grundstimmung“ aus.

Abgesehen davon bieten rund 1 500 Quadratmeter großzügig gestaltete Ausstellungsfläche mitten im kulturellen Zentrum von Berlin eine repräsentative Plattform für gemeinsame Werbeaktionen.

„Wir wollen Opel hier einmal in einer ganz anderen Form vorstellen“, so Hausherr Pelny. Bei „Opel an der Spree“ stehen immer die neuesten Modelle für eine Probefahrt bereit. Auch abends und an den Wochenenden kann man ganz in Ruhe „schnuppern“. Außerdem werden Sonderausstellungen und attraktive Shows geboten.

„Wir wollen unsere Produkte erlebbarer machen“, so Quentin, und Pelny fügt hinzu: „Das ist einmalig in ganz Deutschland.“



Prominent: Opel an der Spree

Richtig geschaltet

Rüsselsheimer Azubis möbeln Maschinen für das Preßwerk im K 40 auf

Der Kundenkreis der Auszubildenden erweitert sich immer mehr. Jetzt ist der Nachwuchs auch für das Preßwerk tätig geworden.

Rüsselsheim (jan). Unscheinbar stehen sie da auf ihren runden, kleinen Füßen, in fahlem Grau gewandet, mit einem roten Knopf in der Mitte. Aber sie haben's in sich, die Bedienungspulte für das Preßwerk. Überholt und auf den neuesten Stand gebracht wurden sie in der Lehrwerkstatt.

„Wir wollen dem Unternehmen präsentieren, was unsere Azubis alles können“, sagt der für die Elektro-, Kfz- und Holzberufe verantwortliche Ausbildungsleiter Reinhard Gerhardt aus der Techni-



Generalprobe: Fatih Sahin, Alex Bendel und Marc Müller (v. l.)

schen Berufsausbildung. Bei den angehenden Elektronikern sind die neuen Zwei-Hand-Schalt-pulte für die modernisierten Pressen im K 40 entstanden, die nicht nur optisch aufgemöbelt, sondern auch auf dem letzten Stand der Technik sind. „Die Notstoppsicherung hat jetzt als

doppelte Sicherheit zwei Kanäle“, erklärt Ausbildungsmeister Rainer Debertshäuser. Auch der Rest der Steuerungstechnik wurde auf den aktuellen Stand gebracht, schließlich sind einige der Vorrichtungen fast 20 Jahre alt und somit älter als die Azubis, die nun die Nachfolger ver-

drahten. Vorher mußten die angehenden Betriebs-Elektroniker aber noch die Materialplanung koordinieren, die Geräte demontieren, umbauen und lackieren. Das Schweißen übernahmen die Kollegen ein Stockwerk weiter oben. „Es ist schon toll, wenn man sieht, wie die Geräte dann auch in der Praxis benutzt werden“, freut sich Marc Müller, Azubi im ersten Lehrjahr, der mit seinem Kollegen Christian Berger die Pulte mit neuen Leitungen bestückt.

„Unsere Auszubildenden lernen was für die Praxis“, preist Debertshäuser die Vorzüge der Aktion, die schon im vorangegangenen Lehrjahr begonnen hatte.

„Deshalb werden wir die Kontakte zu den Bereichen weiter intensivieren, das hat schließlich für alle Beteiligten nur Vorteile“, so der Ausbildungsmeister.

Rüsselsheim (es). Die Service Werkstatt ist umgezogen. Die Mannschaft um Heinz Mangliers residiert jetzt nicht mehr im F-Bau, sondern im Bereich M 101 am Mainufer. Doch auch wenn der Standort gewechselt hat: Geblieben ist die Philosophie, Kunden zu begeistern.

Dafür tut die Service Werkstatt einiges: Sie ist die „Mutter“ der insgesamt 36 Technik-Center im Bundesgebiet und hilft in dieser Funktion ihren „Kindern“ bei der Lösung schwieriger Fälle.

Darüber hinaus werden hier Testwagen vorbereitet, ebenso die Opel-„Models“ für alle nationalen und internationalen Automobilausstellungen.

Und so ganz nebenbei nimmt sich die Service Werkstatt auch noch der Instandhaltung und Pflege der wertvollen Oldtimersammlung an.

Ein bißchen Werks-geschichte ist mit dem Standort-Wechsel allerdings schon zu Ende gegangen. An dem Platz gegenüber des Bahnhofs soll, lange bevor sich das Werkstatt-Team um Pferdestärken kümmerte, ein Pfer-

destall der Familie Opel gewesen sein.

Nach dem Krieg wurden hier die ersten Opel „recycelt“ – denn aus Restbeständen schweißte man einen Fuhrpark zusammen, der den Wiederanlauf der Produktion vorbereitete. Treuester Helfer war dabei der legendäre Opel-Blitz, der dann auch 1946 als erster wieder vom Band lief.

In dieser Zeit reparierte man hier auch Pkw von Privatpersonen und Geschäftsleuten. Wobei in der Nachkriegszeit nicht unbedingt mit Bargeld bezahlt wurde: Naturalien wie Brot oder Wurst waren als Zahlungsmittel ebenso gern gesehen.

In den Jahren des Wachstums versorgte die „Kundendienst-Werkstatt“ die Dienstwagenfahrer, aber auch alle „very important persons“, die Opel fuhren.

So war es damals schon etwas Besonderes, in der Service Werkstatt bedient zu werden, die ihren neuen Namen übrigens 1993 bekommen hat. Und so ist es bis heute geblieben: Begeisterte Kunden sind das erklärte Ziel aller Mitarbeiter der Service Werkstatt.



Umzugs-Wagen: Die Service Werkstatt ist jetzt im M 101

Er hilft beim Schreiben, Rechnen, Zeichnen, Bohren, Fräsen, Schneiden, Lackieren, Schweißen. Er erleichtert die Verwaltungsarbeit, erreicht innerhalb weniger Augenblicke eine Unzahl von Kollegen auf der ganzen Welt und erledigt all diese Aufgaben mit (fast) absoluter Präzision.

Rüsselsheim (es). Ohne Kollege Computer scheint bei Opel gar nichts mehr zu laufen. Oder? Wir haben uns mal umgehört.



Jens Tullmann, Einkauf



Thomas Plösser, Zentralwerkstätten

Auf die Dauer Silizium-Power

Computer auf dem Vormarsch - Fluch oder Segen? - Eine Umfrage

Dr. Peter Fischer (46), Leiter der Station III des Werksärztlichen Dienstes, könnte zur Not zwar auf ihn verzichten, würde es aber nur noch sehr ungern tun. Vor rund acht Jahren wurde im Werksärztlichen Dienst mit der Umstellung auf Elektronische Datenverarbeitung begonnen, seit rund zwei Jahren läuft das System so richtig rund: Alle Patientendaten sind im Computer erfaßt, auch Überweisungen und Unfallmeldungen werden längst am Bildschirm bearbeitet.

Vor allem für die Terminplanung der über 20 000 arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen sind die Datenspeicher mittlerweile unverzichtbar.

Falls Dr. Computer mal selbst krank wird, arbeitet die Sani-Station mit einem Notsystem. Sobald er wieder genesen ist, muß er dann aber erst mal

Überstunden machen: „Dann müssen wir all die Daten erfassen, die wir während des Ausfalls nicht speichern konnten“, erklärt Dr. Fischer.

Thomas Plösser (24) aus der Fräse- und Bohrwerkabteilung der Zentralen Maschinenabteilung in den Zentralwerkstätten schätzt seinen Chip-Kollegen als umgänglichen Präzisionsarbeiter. Er gibt die Koordinaten ein, an denen an Werkzeugen oder Kontrollvorrichtungen gebohrt werden soll – und schon hat der Kollege alles im Griff.

Seit anderthalb Jahren arbeitet Plösser mit der Maschine zusammen. Angefreundet hatten sich die beiden schnell: „Er ist verhältnismäßig einfach zu bedienen“, urteilt der 24-Jährige.

Jens Tullmann (32) ist gar in seiner Bewegungsfreiheit stark eingeengt, wenn Kollege Computer mal streikt. Der Einkaufsplaner

unternimmt im „Global Purchasing System“ (GPS) tagtäglich Weltreisen. Informiert sich, wo auf der Welt sich gerade Einkaufsprozesse abspielen, auf die flugs reagiert werden muß. Beantwortet Anfragen, holt Angebote ein, wertet sie aus, errechnet die Kosten für den deutschen Markt, wofür all-

tags die Währungsentwicklung aktualisiert werden muß.

Seit Mitte vergangenen Jahres „surft“ Tullmann jetzt in dem weltumspannenden Computernetz. Gelegentliche Systemabstürze frustrieren zwar etwas und einiges hält er noch für verbesserungswürdig – so sind ihm die Zugriffszeiten auf die Datenbank in den USA noch zu lang. „Aber die Idee, die hinter dem System steckt, ist gut.“

Mittels Computer den Überblick behalten – das will auch Werkzeugmacher Henry Herweg (34). Er bedient mit seinen Kollegen eine computergesteuerte Groß-Transferpresse im K 40. Mit Hilfe des Elektronengehirns läßt sich der gesamte Betriebsablauf kontrollieren, auftretende Fehler lassen sich auf einen Blick am Bildschirm orten – mechanische Störungen beheben Herweg und der Rest der Gruppe persönlich, bei elektronischen muß ein „Stromer“ hinzugezogen werden.

Via PC können die Instandhalter darüber hinaus alle für sie relevanten Daten der Produktionsplanung abrufen. Zwischen 25 und 30 Prozent seines Berufsalltags sind für den Werkzeugmacher mittlerweile Computerarbeit.

Wolfgang Bill (54) benutzt den Computer tagtäglich so häufig wie das Telefon – und das klingelt ständig. Gleichzeitig muß er sich dabei um den Zubehörverkauf für Opel-Mitarbeiter kümmern. Wie teuer ist das gewünschte Stück? Ist es gerade vorrätig, und wenn nicht, muß in Bochum oder in Rüsselsheim geordert werden? Fragen, die im Zweifelsfall Kollege Computer beantwortet – und damit nicht genug: Das Superhirn weiß auch über die

Ausstattung eines Zubehörprogramms im Detail Bescheid.

Wenn der Kollege streikt, braucht Bill seinen Laden aber nicht dichtmachen – er hilft sich mit Listen oder verläßt sich auf sein Gedächtnis: Das arbeitet vielleicht nicht ganz so präzise wie ein Computer, aber fast: „Zumindest die gängigen Stücke habe ich alle im Kopf.“

Hans-Jürgen Weber (34) schließlich kann ohne den Kollegen Computer schon lange nicht mehr leben. Am eigenen Arbeitsplatz Schreibpapier zu benutzen, das ist ihm ein Greuel, und wenn es nach ihm geht, wird in einer gar nicht mehr so fernen Zukunft jede Büroarbeit nur noch elektronisch erledigt.

Weber gehört zum „Information System Management“, ist hier zuständig für alles, was in Opel-Büros „rappelt und klappert“ – vor allem natürlich für Kollege Computer, von der PC-Beschaffung bis zur Vernetzung, aber auch für die Entwicklung neuer Strategien.

Zur Zeit arbeitet die Abteilung gerade am Kommunikationssystem für die neue Unternehmenszentrale. Aber auch ein für alle Bildschirme zugängliches elektronisches Telefonbuch steht auf dem Plan.

Ohne Computer, so Weber, wären 80 Prozent des Betriebes nach spätestens einer Stunde lahmgelegt. Ob ihm das eine besondere Angst vor Systemabstürzen macht? „Ach was“, meint er selbstbewußt, „daß die nicht mehr passieren, dafür sind wir doch da.“



Dr. Peter Fischer, Werksärztlicher Dienst



Hans-Jürgen Weber, Info-Management



Wolfgang Bill, Zubehörverkauf



Henry Herweg, Preßwerk K 40

Ein klingender Name

Die Ausbildungsplätze im Komponentenwerk sind äußerst beliebt

Als größter Arbeitgeber in einer strukturschwachen Region hat Opel einen klingenden Namen. Entsprechend begehrt ist ein Ausbildungsplatz im Werk. Wir sprachen mit Ausbildungsleiter Friedhelm Tregel über Einzelheiten.

Kaiserslautern (hk). Vor fast vier Jahren bewarben sich 203 Jugendliche mit Haupt- oder Realschulabschluß um einen Ausbildungsplatz. Insgesamt 26 von ihnen, darunter ein Mädchen, konnten die dreieinhalbjährige Ausbildung beginnen. In diesen Tagen endet für sie das Dasein als Azubi mit dem prakti-

schen Teil der Abschlußprüfung.

Voraussetzung für den 1993 eingestiegenen Nachwuchs war ein gutes Zeugnis, außerdem mußte ein Eignungstest absolviert werden. Danach begannen sie ihre Ausbildung zum Energieelektroniker, Industriemechaniker und zum Werkzeugmechaniker.

Die schriftlichen Prüfungen sind im Dezember 1996 und zum Teil im Januar 1997 abgelegt worden in Fächern wie Technologie, Technische Mathematik, Arbeitsplanung, Wirtschafts- und Sozialkunde, Schaltungs- und Funktionsanalyse.

Das klingt alles sehr kompliziert und das ist es auch. Trotzdem erreichten bei den bisherigen Prüfungen annähernd 100 Prozent der Prüfungsteilnehmer das Ausbildungsziel.

Die Ausbildung bei Opel ist gründlich. Zwei Tage pro Wo-

che ist Berufsschule, im ersten Lehrjahr kommen die Berufsschullehrer ins Werk und halten dort den Unterricht ab. Dadurch entsteht ein enger Kontakt zum firmeninternen Ausbilder und die Theorie kann die aktuelle Praxis in idealer Weise ergänzen.

Am 22. Januar 1997 war für den größten Teil der Azubis die praktische Prüfung, die Industriemechaniker sind in den nächsten Tagen im Prüfungsstreß.

Jeweils zwei Prüfungsstücke mit Bezeichnungen wie „Mechanische Baugruppe“ oder „Pneumatische Steuerung“ müssen erstellt werden. Zwei Arbeitsproben gehören ebenfalls zur praktischen Prüfung. Die fertiggestellten Arbeiten sind bereits bewertet, das Er-

gebnis wird den Geprüften in Kürze mitgeteilt.

Zukünftig will Opel bei der Vorauswahl der Azubis zusätzlich Einzelgespräche führen. Denn: „Die bei Opel eingeführte Gruppenarbeit erfordert Teamfähigkeit auch im späteren Arbeitsverhältnis und es ist daher wichtig, frühzeitig etwas über die Persönlichkeit der späteren Kollegen zu erfahren“, urteilt Friedhelm Tregel.



Gelernt ist gelernt: Industriemechaniker Marco Berger (li. Foto) und Energieelektroniker Uli Dahler sind zwei der Auszubildenden, die Ende Januar mit der praktischen Prüfung an der Reihe waren



Autos mögen Athleten

In mehr als zehn Jahren hat Opel mit seinem Sportsponsoring-Programm beachtliche Erfolge erzielt

Die Zeiten, als „nur“ gute Fahrzeuge über den Erfolg eines Autobauers entschieden, sind vorbei. Für den Erfolg von Opel ist immer mehr auch das Image des Unternehmens von Bedeutung. Die Kommunikation leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Und: Seit mehr als zehn Jahren spielt das Sport-Engagement eine wichtige Rolle in der Unternehmensprofilierung



Plattenspieler: Jörg Roßkopf ist einer der Blitz-Stars



Rekordverdächtig: Das Freundschaftslogo ziert die größte Fanfahne der Bundesliga, die die Bayern im Olympiastadion anfeuert

Rüsselsheim (jh). Die Opel-Sportpartner haben in den letzten Jahren nicht unwesentlich dazu beigetragen, das Bild von Opel in der Öffentlichkeit positiv zu beeinflussen.

Ob im Fußball der FC Bayern München, der AC Mailand, Paris St. Germain oder die Nationalteams von Irland und Frankreich, ob im Tennis der Davis-, der Fed- oder der Compaq Grand Slam Cup, ob Athleten wie Franziska van Almsick, Reinhold Messner, Michael Stich oder Jörg Roßkopf: Der Erfolg und die Sympathie von Teams, Einzelkämpfer oder Veranstaltungen strahlen auch auf den Sponsor ab.

Und das ist sogar meßbar. Zum einen in harten Verkaufszahlen. So ist Opel seit dem Engagement bei den Bayern in München die meistverkaufte Marke.

Zum anderen läßt sich der Erfolg des Sportsponsorings aber auch in anderen wichtigen Bereichen messen. Zwar ist die Bekanntheit der Marke kaum noch zu steigern, aber regelmäßige Verbraucher-Befragungen zeigen, daß sich die Sympathiewerte weiter ausbauen lassen.

Ein Beispiel: Lag die Bekanntheit der Marke Opel bei fußballinteressierten TV-Zuschauern im November 1994 bei 99 Prozent, so empfanden



Medienereignis: Das Opel Masters mit den Bayern, Mailand und Paris bot dem Unternehmen eine hervorragende Werbe-Plattform



Imageträger: Dynamischer Ballsport

58 Prozent der Befragten Opel als attraktive Marke. Die Werte im November 1995: 99 und 62 Prozent. Im November letzten Jahres kannte jeder Opel und der Sympathiewert stieg auf 65 Prozent.

Kein Wunder also, daß sich das Unternehmen auch im Olympiajahr 1996 wieder umfangreich in Sachen Sport engagierte.

Neu hinzugekommen sind im letzten Jahr das Opel Junior Team, das inzwischen elf Mitglieder zählt, sowie die Hockey-Nationalmannschaft der Damen.

Außerdem stiftete das Unternehmen den „Georg von Opel-Preis“. In diesem Zusammenhang konnte auch Franz Beckenbauer als Opel-

Partner gewonnen werden, der zum Vorsitzenden der Jury berufen wurde.

Auch nutzte das Unternehmen die Verträge mit Sportlern, Teams und Veranstaltern, um auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene absatzfördernde Maßnahmen zu unterstützen.

Höhepunkte dieses Engagements waren in 1996 unter anderem das Opel Masters in Berlin, in dessen Rahmen die von Opel gesponserten Top-Teams von Bayern Mün-

chen, AC Milan und Paris St. Germain um den Turniersieg kämpfen; außerdem die Aktion „Bayern live“ mit drei Freundschaftsspielen in Brandenburg und Sachsen sowie nicht zuletzt die Tennis-Gala zugunsten der Michael-Stich-Stiftung in Rüsselsheim.

Keine Frage, daß das Sportsponsoring in erster Linie von den regelmäßigen Fernsehberichten profitiert. So lag die TV-Präsenz der Opel-Teams 1996 bei 208 Stunden. Dazu kamen noch

einmal etwa 50 Stunden Übertragungen von der Fußball-EM sowie ebenfalls 50 Stunden Tennis-Übertragungen – jeweils mit Bandenwerbung von Opel.

Nicht zu unterschätzen sind aber auch die Auswirkung, die das Sportsponsoring „im kleinen“ hat. So nutzten fast 300 Händler Sportveranstaltungen mit Opel-Beteiligung für eigene, regionale Aktionen wie Auto-Ausstellungen, Gewinnspiele und Autogrammstunden.

Und: Fast 700 Fan-Clubs von Bayern München haben in den letzten sechs Jahren am sportlichen Wettkampf um den „Opel Fan Cup“ teilgenommen. Nicht zuletzt wirkt das Sportengagement auch nach innen. So wurde 1996 bereits zum dritten Mal die Opel-Werksmeisterschaft ausgespielt. 120 Mitarbeiter-Teams kämpften um die Fahrkarte zur Finalrunde auf europäischer Ebene – nahezu eine Verdoppelung der Aktivenzahl seit 1994.

Der Preis ist ganz heiß

Auszeichnung für „stille Sieger“: Unterlagen jetzt bei uns anfordern



Top ten: Tennis rangiert in der Gunst der Zuschauer weit oben

Rüsselsheim (jh). In Erinnerung an den großen Sportsmann und Humanisten Georg von Opel, einem Enkel des Firmengründers, zeichnet Opel in diesem Jahr erstmals bis zu 20 Persönlichkeiten des Sports mit dem „Georg von Opel-Preis“ aus.

Die mit jeweils mindestens 10 000 Mark dotierten Preise werden an Personen des Sports vergeben, die sich als Aktive oder ehrenamtliche Helfer in außergewöhnlicher Weise und ohne Erwartung materieller Entschädigungen den Leistungsprinzipien des Sports sowie seinen sozialen,

politischen und humanen Ideen verschrieben haben.

Vorschläge und Empfehlungen für die Preisverleihungen können von Einzelpersonen, von Vereinen und Verbänden eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisträger erfolgt durch eine Jury unter dem Vorsitz von Franz Beckenbauer.

Weitere Information über die Kategorien, in denen der „Georg von Opel-Preis“ vergeben wird, sowie den Zeitplan und die Vorschlagsmodalitäten können Sie mit nebenstehendem Coupon bei der Opel Post anfordern.

Adam Opel AG
Redaktion Opel Post
10-46
65423 Rüsselsheim

oder per Fax: 0 61 42/66 84 10

Ja, ich kenne eine Person, die sich in außergewöhnlicher Weise den Prinzipien des Sports verschrieben hat. Schicken Sie mir deshalb bitte die Ausschreibungsunterlagen zu.

Vorname.....
Name.....
Straße.....
PLZ, Ort.....

Vor gut 25 Jahren gründete eine Junggesellenrunde in der Pfalz einen Chor, um religiöse Lieder in russischer Sprache zu singen. Daraus ist mittlerweile ein Verein mit zahlreichen Aktivitäten geworden. Mit dabei: Sieben Mitarbeiter aus dem Komponentenwerk.

Kaiserslautern (hk). Als sich 1971 sechs sangesfreudige Junggesellen in Otterbach-Erfenbach zusammenschlossen, um einen Chor zu gründen, konnte niemand wissen, was aus diesem Zusammenschluß einmal werden sollte. Mittlerweile sind aus der Junggesellenrunde zwei Chöre erwachsen, die mit regionalen Auftritten und Konzertreisen gut ausgelastet sind.

Außerdem im „Repertoire“: eine wunderbare Freizeitanlage, jedes Jahr ein im weiten Umkreis bekanntes Waldfest und viel Familienfreundlichkeit. Die Opel Post sprach mit Peter Stemler, Mitarbeiter im Werk Kaiserslautern und seit 1978 Vorsitzender des Vereins „Hobby Singers“.

Im August 1971 war besagte Junggesellenrunde zur Vereinsgründung zusammen

Tadellos in Takt

Die Hobby Singers aus der Pfalz: Vom Junggesellenchor zum musikalischen Botschafter



Foto: Diemich

Goldkehlchen: Regelmäßiges Proben half dem pfälzer Chor, päpstliches Wohlgefallen zu ersingen

gekommen. Zunächst war geplant, religiöse Lieder in russischer Sprache zu singen. „Byzantinische Kantorei“ wäre von daher der passende Name für diesen Chor gewesen. Die Gründer entschieden sich aber für den weltlichen Namen „Hobby Singers“ und öffneten damit

auch sehr weltlicher Musik in ihren Reihen Tür und Tor. Im Laufe der Zeit entstand ein weiterer Chor, die „Hobby Swingers“, diesmal kein reiner Männer-, sondern ein gemischter Chor.

Diese beiden Chöre treten mittlerweile jährlich bis zu 50 mal bei Familienfeiern und bei

Firmenveranstaltungen in der Region auf. Wer Ende 1996 an der Feier für die Opel-Jubilare im Lauterer Dorinth-Hotel teilgenommen hat, konnte das vielfältige Repertoire der Hobby Singers und der Hobby Swingers bewundern.

Auftritte mit Künstlern wie Ivan Rebroff und große Konzertreisen stehen auch von Zeit zu Zeit auf dem Programm: „Einer der Höhepunkte war die Reise nach Rom mit Audienz beim Papst“, erinnert sich Stemler. Die von den Hobby Singers vorgetragene byzantinische Messe wurde sogar von „Radio Vatikan“ übertragen.

Damit sich aber die Nichtsänger im Verein, dem neben Peter Stemler weitere sechs Mitarbeiter aus dem Komponentenwerk ange-

hören, nicht ausgeschlossen fühlen, werden alle Reisen und Aktivitäten mit ihnen zusammen unternommen.

Und: Auf einem zunächst kleinen Freizeitgelände wurden Grillhütten gebaut und ein Kinderspielplatz errichtet. Unter den heute mehr als 600 Mitgliedern sind schließlich 105 Kinder unter zwölf Jahren.

Aus dem „kleinen“ Gelände ist ein riesiges Areal geworden, auf dem einmal im Jahr das „Waldfest“ für sieben- bis achttausend Gäste stattfindet. Drei Tage wird begeistert gefeiert, kommen Jung und Alt von nah und fern zusammen. Aus diesen Festeinnahmen finanziert sich übrigens der Verein. Der Mitgliedsbeitrag ist nämlich nur symbolischer Art: Eine Mark kostet die Mitgliedschaft monatlich.

Die Hobby Singers waren, so Peter Stemler, in Westeu-

ropa der erste Chor, der in altslawischer Sprache sang. Inzwischen ist auch eine Musik-Cassette mit dem Titel „Träume der Taiga“ auf dem Markt. Geübt wird einmal in der Woche. Die Chöre haben zur Zeit Aufnahmestop, aber neue Vereinsmitglieder sind jederzeit willkommen.

„Der Verein will seinen Mitgliedern in fernsehstüchtigen Zeiten eine Freizeit-Heimat bieten“, erklärt Stemler die Philosophie der Hobby Singers. Und ist damit erfolgreich: Das Vereinsleben verläuft besonders harmonisch, so die einhellige Meinung der Opel-Mitglieder. Alte und Junge fühlen sich wohl miteinander, man kümmert sich umeinander und erfüllt damit auch eine wichtige soziale Aufgabe.

Und eine Besonderheit hat dieser Verein noch zu bieten: Die Scheidungsrate liegt praktisch bei Null.

Sport verbindet

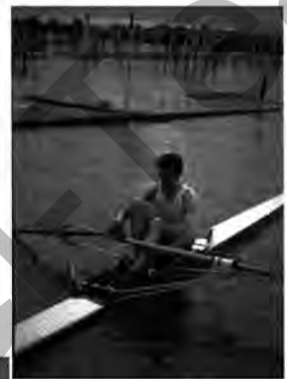
Markus Kieser knüpft Kontakte auf dem Wasser

In Sichtweite des neuen GM-Hauptquartiers im Detroit Renaissance Center liegt „Belle Isle“, eine Insel im Detroit River, die es TEZ-Ingenieur Markus Kieser angetan hat, wie er uns schrieb.

Detroit/Rüsselsheim (jh). Kaum zum mehrjährigen Aufenthalt bei der Konzernmutter in den USA eingetroffen, fragte Markus Kieser nach den örtlichen Ruderern, denn,

so dachte sich der Ingenieur: Sport verbindet.

So geriet er auf die Belle Isle, denn dort haben die Leute eines Rudervereins – die Friends of Detroit Rowing – ihre Heimat gefunden, um den



Detroit River bei fast jedem Wetter zu befahren.

„Und siehe da, auf der anderen Seite des Teichs sind die Ruderer genauso gastfreundlich wie in Europa: Sie baten sofort einen Platz im Boot an“, so Kieser.

Nach ein paar Wochen wurde gleich die erste Regatta „Head of the Thames“ gerudert. „Dabei hat es so stark geregnet, daß selbst die Socken zum Trockenlegen des Bootes herhalten mußten.“ Immerhin hat die Gewichtsreduzierung – über die sich Kieser bei der Entwicklung neuer Autos unter anderem Gedanken macht – zum Erreichen des dritten Platzes beigetragen.

„Wer den ganzen Tag 12 Stunden im Büro arbeitet, der weiß, wie gut man sich nach dem Sport fühlt“, schreibt der Ingenieur. Und zwar so gut, daß Kieser manchmal sogar um vier Uhr morgens aufsteht, um Rudern zu gehen.

Mittlerweile hat sich Kieser in den USA eingelebt, nicht zuletzt dank diverser Regatten. Auf die Frage, wo es ihm denn besser gefiele, antwortet er pointiert: „Die Leute sind in Amerika so nett, daß die einzigen Dinge, wonach man sich zurücksehnt, Freunde, Verwandte und Autos mit manuellem Schaltgetriebe sind.“

Und wie geht's weiter? „Im Winter wird im Haus am Ergometer gerudert, damit das Team 1997 der Konkurrenz sowohl im Boot, als auch in den neu zu entwickelnden Fahrzeugen davonfährt.“

Foto: (2) privat



Alternative zum Highway: Ingenieure benutzen den Detroit River



Foto: Opel

Die Kölner Lindenstraße ist bald fest in Opel-Hand: Nach Papa Beimer hat jetzt auch Mama Beimer zugeschlagen. Die Schauspielerin Marie-Luise Marjan holte sich beim Vertragshändler „Automobil AG“ einen nagelneuen weißen Vectra ab.

Blitzlicht

Pavlos Charitonidis

Der Himmel ist grau, die Halle ist dunkel, das Büro eher karg, Pavlos Charitonidis jedoch ist prächtig gelaunt und von sonnigem Gemüt.

Rüsselsheim (jan). Ob es daran liegt, daß er Grieche ist, oder daran, daß ihm einfach alles Spaß macht, bleibt ungeklärt. Für die Leute im Werk, denen er begegnet, ist es auf jeden Fall ein Segen.

Und Charitonidis trifft viele, sehr viele Menschen. „Wir vom Transport bedienen hier über 100 Abteilungen im Werk, ich kenne bald jeden“, erzählt er über sein Tagesgeschäft, das er seit 32 Jahren bei Opel ausübt. Was immer an Sondertransporten

ins Werk hineinkommt oder es verläßt, geht durch die Hände von Charitonidis und seinen beiden Kollegen.

„Eine Woche war ich in Deutschland, dann habe ich bei Opel angefangen. So schnell ging das damals“, erinnert sich Charitonidis an seinen Einstieg in Rüsselsheim, als er 1964 mit seiner Frau und einem Pappkoffer aus seiner Heimat ins Hessische kam. Zu erzählen hat er genug, etwa vom aufregenden Erlebnis der ersten Tasse Kaffee in der neuen Heimat: „Der Becher war aus Plastik, so was hatten wir noch nie gesehen. Der stand dann jahrelang als Souvenir auf dem Wohnzimmer-schrank“, lacht der 56jährige.

Bereut hat er seine Entscheidung nie, begeistert plaudert er aus seinem Leben. Beispielsweise von der eigenen, kleinen „Ferienanlage“ in seinem heimatlichen Fischerdorf in der Nähe von Thesatoniki. „Jede bei Opel verdiente Mark habe ich gespart und in die Häuser gesteckt.“

Vor allem Kollegen und Freunde machen sich dort im Sommer eine schöne Zeit.

Aber auch für ehrenamtliche Arbeit hat der Hellene noch Zeit: So gehört er etwa zu den Gründern des Ausländerbeirats in Rüsselsheim, oder bringt in der Volkshochschule einmal die Woche Tanzbegeisterten griechische Kultur und traditionelle Tänze bei.

Und was ist nach der Pensionierung? „Für immer geh ich nicht nach Griechenland zurück, vielleicht ein paar Monate im Jahr. Schließlich sind hier meine ganzen Freunde und meine Kinder.“ Und durch das miese Wetter läßt er sich auch nicht die Laune vermiesen. Ein Segen für alle Kollegen.



Foto: Uschmann

Pavlos Charitonidis