

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 4

Interview mit dem neuen Fertigungs-Direktor in Rüsselsheim



Seite 8

In Kaiserslautern lief jetzt der fünfmillionste Pfalz-Motor vom Band



Seite 11

„Angelo“ ist einer der Stars im Werbespot des Corsa Cappuccino



Seite 14

Seit fast einem halben Jahrhundert baut Opel erfolgreich Kombis

Salonfähig

Genfer Geschichten: Corsa, Signum und 1.0 12V

Der Verkauf an Mitarbeiter hat wieder Angebote parat. Einzelheiten erfahren Sie auf Seite 10



Auf dem Genfer Automobilsalon feiert mit dem optisch und technisch optimierten Corsa des Jahrgangs '97 das erste Dreizylinder-12-Ventil-Triebwerk eines europäischen Herstellers Premiere.

Rüsselsheim/Genf (jh). Daneben präsentiert Opel in Genf zwei leistungsstarke Direkteinspritzer-Dieselmotoren mit Vierventiltechnik als Ergänzung zu der seit November 1996 angebotenen Di-Version.

Eine Reihe von innovativen Lösungen hinsichtlich Antrieb, Innenraum- und Karosserie-

Gestaltung bietet die fahrerliche Oberklassekombi-Studie „Signum“. Darüber hinaus stellt Opel neben der Navigationshilfe „Carin II“ für den Vectra und den Omega das neue Kommunikationssystem „OnStar“ vor, das im Herbst startet.

Eine der Hauptattraktionen in Genf ist jedoch der Corsa.

Moderne Elemente wie der modifizierte, trapezförmige Kühlergrill, Stoßfänger in Wagenfarbe und Seitenschutzleisten lassen den ab April erhältlichen Corsa des Jahrgangs '97 erwachsener wirken, gleichzeitig aber seinen Charme und seine Originalität behalten.

Darüber hinaus bietet das sorgfältig verbesserte Fahrwerk ein Plus in punkto aktiver Sicherheit und Komfort. Ein Stabilisator und geänderte Anlenkpunkte an der McPherson-Vorderachse sorgen im Zusammenspiel mit modifizierten Feder- und Dämpfergeräten an beiden Achsen für ein noch präziseres Handling.

Ausschließlich für den Einsatz im Corsa ist der Dreizylinder-Motor mit 12 Ventilen vorgesehen. Der 1,0-Liter-Benziner leistet 40 kW/55 PS bei 5 600 Umdrehungen.

Der prinzipbedingt gute thermische Wirkungsgrad, geringe Reibungsverluste und das niedrige Gewicht ermöglichen einen Verbrauch von 5,8 Litern Super pro 100 Kilometer (MVEG-Norm). Damit ist der Corsa 1.0 12V einer der Besten seiner Klasse.

Das „Rahmenprogramm“ auf dem Genfer Opel-Stand

„1996 war für uns ein gutes, aber kein hervorragendes Geschäftsjahr in Westeuropa.“ Dies sagte GM Europa-Chef Richard M. Donnelly auf dem Genfer Automobilsalon.

Mit den Marken Opel und Vauxhall hat General Motors Europe einen Reingewinn von 778 (1995: 796) Millionen Dollar erzielt. Der Umsatz stieg im vergangenen Jahr auf die Rekordmarke von 25,53 Milliarden Dollar, verglichen mit 24,94 Milliarden in 1995.

Mit einem Absatz von 1,54 Millionen Fahrzeugen war Opel/Vauxhall zum fünften Mal in Folge die führende Marke in Europa.

ist eine Mischung aus Information und Unterhaltung. Im Designstudio entwickeln Styling-Spezialisten live mit Hilfe moderner 3D-Computertechnik ein Fahrzeugkonzept und bringen es Schritt für Schritt mit allen technischen Anforderungen in Einklang. Dazu lädt Opel die Messebesucher zu einer virtuellen Flugreise durch die Opel-Welt ein, einer Show der multidimensionalen Art.

Jetzt kann's losgehen

Mehr als 200 Azubis haben ihre Lehrjahre erfolgreich abgeschlossen

Rüsselsheim (jh). Weit mehr als 200 junge Frauen und Männer haben in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern ihre Berufsausbildung mit Erfolg abgeschlossen.

Allein in Rüsselsheim haben 27 Auszubildende ihre Prüfung mit einer Durchschnittsnote von 1,5 und besser bestanden. In den beiden Fächern „Fertigkeiten“ (Praxis) und „Kenntnisse“ (Theorie) erzielten neun Azubis die Traumnote „sehr gut“.

In Bochum erreichte der frischgebackene Energieelektroniker der Fachrichtung Betriebstechnik Andreas Vedral in Theorie und Praxis eine glatte eins. Elf Absolventen schlossen im Revier mit „sehr gut“ oder „gut“ ab.

Im Rahmen der Rüsselsheimer Abschlussfeier spornete Georg Ehlers, Leiter Zentrale Personal- und Organisationsentwicklung, die Absolventen zu weiterem Engagement an:

„Neben der fachlichen Kompetenz sind insbesondere Teamfähigkeit, Flexibilität, Leistungsbereitschaft und Verantwortungsbewusstsein Schlüsselqualifikationen für ein zukunftsorientiertes Unternehmen.“

Wer darüber hinaus das große Angebot an Weiterbildungsmöglichkeiten nutzt, dem stünden bei Opel viele Türen offen.



Flower Power: Allein in Rüsselsheim bestanden 27 Azubis die Prüfung mit der Note 1,5 und besser

Spitzen-Wechsel

Hans Wilhelm Gäb wird Aufsichtsrats-Vorsitzender

Rüsselsheim/Zürich/Detroit (jh). General Motors wird Hans Wilhelm Gäb, Vice President Public Affairs von GM International in Zürich, mit Wirkung zum 1. Juli 1997 zum neuen Vorsitzenden des Opel-Aufsichtsrats benennen. Gleichzeitig wird Gäb, 60, sich in einer neuen Funktion als Vice President von General Motors Europe auf unternehmens- und produktpolitische Aufgaben konzentrieren.

Gäb ist seit 1981 für den Konzern tätig, arbeitete bis 1986 bei Opel als Vorstands-

mitglied und ist seit 1989 Mitglied des Aufsichtsrats des Unternehmens. Der amtierende Aufsichtsratsvorsitzende der Adam Opel AG, Ferdinand Schwenger, 70, langjähriger und verdienstvoller Finanzvorstand des Unternehmens, scheidet als Chef des Kontrollgremiums aus Altersgründen zum 30. Juni 1997 aus.

GM-Chef John F. Smith erklärte in Detroit: „Mit Hans Wilhelm Gäb übernimmt ein Mann die Führung des Aufsichtsrats, der seit den 80er Jahren Opels Unterneh-

menspolitik positiv beeinflusst und besondere Herausforderungen, wie zuletzt die López-Affäre, mit strategischer Kompetenz und Integrität bewältigt hat.“

Und Louis R. Hughes, Executive Vice President von General Motors International, erklärte: „Hans Wilhelm Gäb, mit dem mich zehn Jahre erfolgreicher Zusammenarbeit verbinden, wird auch in seinen neuen Funktionen die unternehmerische Linie von Opel und General Motors aktiv mitbestimmen.“

Ganz kurz ...

Rudolf Hahn, 70: Der ehemalige Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats, Rudi Hahn, feierte am 27. Februar seinen 70. Geburtstag. Von 1968 bis zu seinem Ausscheiden im Jahre 1987 stand Hahn dem Gesamtbetriebsrat des Unternehmens vor. Gleichzeitig gehörte er seit 1975 dem Aufsichtsrat an. Der in Flörsheim geborene Hahn kam 1948 als Schlosser zu Opel und wurde bereits 1955 in den Betriebsrat gewählt.

BKK wird teurer: Die BKK hebt im Rechtskreis West zum 1. April den Beitrag auf 12,8 Prozent an. Der Verwaltungsrat hat die Anhebung beschlossen, um der wirtschaftlichen Situation gerecht zu werden. Die Anhebung der Beiträge wäre bereits zum 1. Januar erforderlich geworden, so die BKK. Der Gesetzgeber habe mit der Zwangsabsenkung um 0,4 Beitragssatzpunkte jedoch ein falsches Signal gesetzt.

Fiesta in Rüsselsheim: Die Werkverpflegung bietet in der Zeit vom 7. bis zum 11. April in den Kantinen am Standort Rüsselsheim eine „mexikanische Woche“.

Die nächste Opel Post ist für den 16. April geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 19. März 1997.

Opel-Rente: Gut & teuer

Betriebliche Altersversorgung unter Kostendruck

Geschäftsleitung und Betriebsrat haben Gespräche zur Neustrukturierung der betrieblichen Altersversorgung aufgenommen.

Rüsselsheim (jh). Das Ziel dieser Verhandlungen ist es, die Kostenentwicklung dieser freiwilligen Versorgungsleistungen in einem auch künftig vertretbaren Rahmen zu halten. Denn das wird mit dem derzeitigen Leistungs-niveau immer schwieriger. Vor fast 30 Jahren entstand die noch heute gültige Grundstruktur der Betriebsrente. Ihre Höhe richtet sich nach dem Endgehalt der letzten fünf Jahre sowie der Dauer der Betriebszugehörigkeit. Im Vergleich mit anderen Industriebetrieben liegt Opel mit dieser Regelung an der Spitze.

Als diese Form der betrieblichen Altersversorgung 1968 verabschiedet wurde, kam auf acht aktive Mitarbeiter nur ein Rentner. Dieses Verhältnis hat sich bis heute extrem verändert. Bei 45 000 Mitarbeitern und rund 30 000 Rentnern kommt heute auf 1,5 Aktive ein Rentner.

Ein Ende ist nicht abzusehen: Im Jahr 2000 wird das Verhältnis von Rentnern zu Mitarbeitern eins zu eins betragen.

Doch nicht allein die Verschiebung dieses Verhältnisses zuungunsten der „Aktiven“ kostet immer mehr Geld. Es kommen noch zwei weitere Faktoren hinzu. Zum einen die Verlängerung der Bezugsdauer aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung. Lag die Bezugsdauer 1960 bei durchschnittlich zehn Jahren, beträgt sie heute circa 15 Jahre.

Außerdem wird die Betriebsrente immer früher in Anspruch genommen. Lag der ursprünglichen Kalkulation ein Ausstiegsalter aus dem aktiven Dienst von 65 Jahren zugrunde, beträgt das Durchschnittsalter aufgrund der Vorruhestandsprogramme der Vergangenheit heute etwas über 60 Jahre.

Mittlerweile summieren sich die Pensionsrückstellungen auf 4,3 Milliarden Mark. Rund 200 Millionen Mark pro Jahr zahlt das Unternehmen an Empfänger von Betriebsrenten aus. Damit macht die Betriebsrente mehr als 12 Prozent der Lohnzusatzkosten aus. Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen werden

diese Zahlungen in den kommenden Jahren auf das Dreifache ihres jetzigen Volumens anschwellen.

Aus diesem Grund will das Unternehmen im Rahmen der Neuregelung des Ende 1997 auslaufenden Standortsicherungsvertrages mit dem Betriebsrat auch über die betriebliche Altersversorgung verhandeln. Wie eine künftige Regelung aussehen könnte, ist derzeit noch offen. Nur soviel steht fest: Bestehende Renten und schon erworbene Anwartschaften der Mitarbeiter sollen von einer Neuregelung nicht tangiert werden.



Im Herbst '96 hatte das Unternehmen im Rahmen des „QN-Barometer“ rund 9 000 Mitarbeiter um ihre Meinung über Opel gebeten. Als Dankeschön für die „Mühen“ des Fragebogen-Ausfüllens sollte ein Corsa unter allen Teilnehmern verlost werden. Jetzt wechselte ein „Atlanta“ den Besitzer. Hugo Siegfried aus der Service-Werkstatt in Rüsselsheim heißt der glückliche Gewinner der Verlosung.

Betriebsratschef Rudi Müller und Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor Zentrale Personalabteilung, übergaben Siegfried seinen Preis auf vier Rädern. Die Fragebögen werden derzeit noch ausgewertet. Über die Ergebnisse werden wir zu gegebener Zeit berichten. Nur soviel vorweg: Die Rücklaufquote war sehr hoch, so daß mit aussagekräftigen und repräsentativen Ergebnissen zu rechnen ist.

Die Arena ist eröffnet

Opel steigt mit Renault als Partner in die Nutzfahrzeug-Produktion ein

Rüsselsheim/Paris (jh). Opel und Renault haben ihre Verhandlungen über eine Kooperation im Bereich leichter Nutzfahrzeuge abgeschlossen. Ein entsprechender Vertrag ist jetzt unterzeichnet worden.

Der Vertrag sieht eine langfristige Zusammenarbeit bis weit über das Jahr 2010 hin-

aus vor. Die Kooperation wird es den Vertragspartnern ermöglichen, ihre jeweiligen Positionen in den europäischen Märkten für leichte Nutzfahrzeuge deutlich zu stärken.

Hauptbestandteil der Vereinbarung ist die gemeinschaftliche Entwicklung einer neuen Transporterfamilie in

der Klasse zwischen 2,5 und 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Sie soll bei IBC Vehicles Ltd. in Luton gefertigt werden. IBC montiert derzeit die Frontera-Baureihe.

Im Vorfeld dieser neuen Fahrzeugentwicklung wird Opel von Renault mit bereits existierenden Nutzfahrzeugen bis 3,1 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht belie-

fert. Sie werden ab Ende 1997 als Opel Arena in Deutschland vermarktet.

Zusätzlich werden Opel und Vauxhall eine zweite Fahrzeugreihe in Europa anbieten, die derzeit bei Renault für die Gewichtsklasse 2,8 bis 3,5 Tonnen entwickelt wird.

Quadratisch, praktisch, gut

Aggregatspenden kommen an

Das Verhältnis von Theorie und Praxis ist bekanntlich nicht immer ganz unkompliziert. Deshalb hilft Opel lernen – mit den traditionsreichen Aggregatspenden.

Rüsselsheim (es). Insgesamt 125mal hat das Unternehmen im vergangenen Jahr Schulen und andere gemeinnützige Einrichtungen beschenkt – mit kompletten Autos oder Fahrzeugteilen.

Mit Hilfe der Spenden können Lehrer ihren Schützlingen nicht nur anschaulich darstellen, wie beispielsweise ein Motor aussieht und funktioniert – ihre Schützlinge können an dem guten Stück Wertarbeit auch selbst Hand anlegen.

Insgesamt 36 komplette Autos hat Opel für Studien-zwecke spendiert. 111mal wurden Elektrik- oder Elektronikteile verschenkt, 72mal Motoren, 56mal Getriebe. Die komplette Spendenliste umfaßt exakt 640 Positionen. Den wohl weitesten Weg leg-



Don-nerwetter: Im russischen Nowotshcherkassk löste die Aggregatspende aus Rüsselsheim ein gewaltiges Medienecho aus

ten Autoteile zurück, die den Studenten der Technischen Universität von Nowotshcherkassk eine praktische Hilfe sein werden. Die Freude über die Aggregatspende war in der russischen Stadt am Don so groß, daß sich selbst die Medien umfassend dem Thema widmeten.

Klar, daß die meisten Abnehmer Berufsschulen waren. Es sind allerdings auch ein paar ungewöhnliche Adressaten darunter: Das Institut für Sprach- und Übersetzungswissenschaft in Leipzig beispielsweise. Wie das? Nun, die Studenten der Englischen Abteilung, die das Wahlfach

Maschinenbau belegt haben, wollten einen nageleuten Opel-Motor zerlegen, um anhand dessen die englischen Fachbegriffe für die Einzelteile nicht nur zu lernen, sondern auch gleich kennenzulernen.

Wie in der Leipziger Lokalpresse zu lesen war, wunderte sich der Dozent zwar, daß

es in dem Kurs „fünf bis zehn Leute gab, die zu Beginn gar nicht wußten, in welche Richtung eine Schraube angezogen wird“ – aber schöner als stures Vokabelbüfeln sei es schon gewesen. Auch wenn bei dieser Art von Studium manche Fingernägel dreckig wurden.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalarbeit
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
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

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

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

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

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

Deutschlands Nummer 1

Mit 9,3 Unfällen pro einer Million Arbeitsstunden belegt Opel eine Top-Position in der Arbeitssicherheit

Daß Opel-Fahrer besonders wenig Unfälle verursachen, ist amtlich bescheinigt. Aber auch innerhalb der Werkstore ereignen sich immer weniger Unglücksfälle: In punkto Arbeitssicherheit ist Opel die Nummer eins in der deutschen Automobil-Industrie.

Rüsselsheim (es). Während bei allen Fahrzeugherstellern 1996 durchschnittlich 14 Unfälle pro einer Million geleisteter Arbeitsstunden registriert wurden, lag dieser Wert bei Opel lediglich bei 9,3. In Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sind von 115 Betriebsbereichen 34 unfallfrei

geblieben. Von nichts kommt jedoch nichts: Das Ergebnis ist vor allem auf den 1990 eingeführten und systematisch weiterentwickelten Verbesserungsprozeß zurückzuführen. Seitdem gelten noch strengere Prüfrichtlinien für neue Produktionseinrichtungen. Darüber hinaus unterstützen die Anlagen einer permanenten Kontrolle durch das Bedienungs- und Wartungspersonal.

Mehr als 1 100 Sicherheitsbeauftragte, davon 35 Vollzeit-Fachkräfte, beschäftigen sich mit Maßnahmen zur Unfallvermeidung. Darin eingebunden sind insbesondere Vorgesetzte, Betriebsräte, der Werksärztliche Dienst und Behörden.

Der Rekord ist aber auch das Resultat eines neuen Systems, das 1996 in einer Pilotphase erprobt wurde und seit Januar diesen Jahres flächendeckend umgesetzt

wird. Ausgeklügelt haben es Sicherheitsverantwortliche aus allen europäischen Opel-Werken.

Das System läßt verschiedene Elemente der Unfallvermeidung wie der Unfallerkennung ineinandergreifen. Jeder noch so kleine Unfall, auch Beinahe-Unfälle, müssen präzise dokumentiert und ausgewertet werden.

Fünf „Warum“-Fragen müssen beim Ausfüllen des Unfallereignisbogens beantwortet werden. Die zwingen den Unfallbetroffenen, seinen Vorgesetzten und seine Kollegen förmlich dazu, sich intensiv mit den Unfallursachen und ihrer Beseitigung auseinanderzusetzen – „und für uns ergeben sich wesentlich mehr Ansatzpunkte, Unfallursachen systematisch auf die Spur zu kommen“, erklärt Michael Schwarz, Leiter der Arbeitssicherheit in Rüsselsheim.

Ein weiteres Instrument des Systems ist der Arbeitssicherheitskalender (Grünes Kreuz).

Er ist an den Gruppentafeln angebracht. Der Mitarbeiter erkennt darauf auf einen Blick, ob und wann sich in seinem Umfeld ein Arbeitsunfall ereignet hat.

Darunter werden ihm Infos, beispielsweise zur Art der Verletzung oder der Unfallursache, täglich und buchstäblich „vor Augen gehalten.“ Getreu dem Motto „Nichts ist jedoch so gut, als daß es nicht noch verbessert werden

könnte“, arbeiten alle Experten an der weiteren Optimierung der Arbeitssicherheit.

„Der Erfolg zeigt, daß wir auf dem richtigen Weg sind“, freut sich auch Klaus-Otto Enderle, der Leiter der Arbeitssicherheit im Werk Bochum. Er geht sogar davon aus, daß das gesamte Unfallgeschehen bis 1998 noch einmal um die Hälfte reduziert werden kann.

„Dazu müssen die Kenntnisse der Mitarbeiter über die Sicherheit am Arbeitsplatz erweitert werden“, so Enderle. Und fängt gleich damit an.

Denn die Aufschlüsselung der Haupt-Unfallursachen ergibt interessante Erkenntnisse.

Demnach ereignet sich in Bochum jeder fünfte Unfall beim Gehen oder Bewegen bei einer Tätigkeit. 13,8 Prozent geschahen beim Bedienen von Maschinen, 10 Prozent bei Störungsbeseitigung und Reparatur, acht Prozent bei Be- und Entladearbeiten, 4,2 Prozent beim Auf- und Absteigen von Fahrzeugen, 3,4 Prozent bei Werkstattarbeiten und 2,7 Prozent beim Einrichten und Werkzeugwechsel.

Erfolg im Doppel

Dreijahresvertrag für Tennisstar Martina Hingis

Zürich/Rüsselsheim (ots). Nach vier Jahren Zusammenarbeit mit Martina Hingis haben Opel und GM Europe diese Partnerschaft jetzt auf eine offizielle Basis gestellt und den Abschluß eines Dreijahres-Sponsorenvertrages bekanntgegeben.

Die sechzehnjährige Schweizerin ist zur Zeit die Nummer Zwei der Weltrangliste und die jüngste Gewinnerin eines Grand Slam Tennis-Turniers in dessen Open-Geschichte.

Der Aufstieg von Martina Hingis begann 1993, als sie im Alter von zwölf Jahren bei



Vertrag perfekt: Hans Wilhelm Gäb (re.) und der schweizer Opel-Chef Herman W. Vermeerbergen mit Pferdefan Hingis

den French Open den Junior Grand Slam-Titel gewann. Hans Wilhelm Gäb, Vizeprä-

sident von General Motors International und Opel-Aufsichtsrat, sagte: „Opel fühlt sich der Welt des Sports seit jeher verbunden. Unsere Partnerschaft mit Martina Hingis verdeutlicht unsere Strategie, die Marke Opel mit jungen, munteren Menschen in Verbindung zu bringen, die sich nicht nur im Hochleistungssport bewähren, sondern auch die Herausforderungen außerhalb des Wettkampfs annehmen.“

Martina Hingis meinte: „Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem Opel-Team. Opel hat uns schon unterstützt, als ich in der Tenniswelt noch relativ unbekannt war. Das ist mit Sicherheit eine gute Grundlage für eine langanhaltende Partnerschaft.“



Bald mit Blitz: Martina Hingis ist die aktuelle Nummer 2 im Damen-Tennis

Die Dreier-Reihe

In Wien fiel der Startschuß für den neuen Benziner

Mit großem finanziellen Engagement hat Opel den Produktionsstart des neuen Dreizylinder-Ecotec-Benzinmotors vorbereitet, der in Kürze im Corsa angeboten wird. Im Wiener Vorort Aspern fiel jetzt der Startschuß.

Rüsselsheim/Wien (es). Rund 700 Millionen Mark investierte das Unternehmen seit 1995 allein in die Fertigungsanlagen für das kompakte Triebwerk. Weitere 370 Millionen Mark für den Ausbau der Getriebeherstellung kommen bis zum Ende des Jahres hinzu.

Nach wie vor werden in Aspern 1,2- und 1,4-Liter-Vierzylinder der sogenannten „Familie I“ gefertigt. Bei der Einrichtung der zusätzlichen Produktionsanlagen für den Dreizylinder folgten die Fertigungsexperten aus dem TEZ einer ungewöhnlichen, im Endeffekt aber um so effizienteren Strategie. Ein kostenintensiver Hallenneubau war nicht notwendig.

Statt dessen wurde der bisherige Produktionsablauf parallel zum eingeschränkt fortgeführten Dreischichtbetrieb komplett umgestaltet und buchstäblich komprimiert.

Zentrale Maßnahme war die Verkürzung der bestehenden Motormontagelinie sowie die Reduzierung der Fertigungstiefe. Auf diese Weise entstanden rund 16 000 Quadratmeter Freifläche für die Dreizylinder-Montage – also praktisch ein neues Werk im bestehenden.

Eine hochmoderne Produktionstechnik läßt die Bauzeit des Dreizylinders auf eine knappe Stunde schrumpfen. Gegenüber einem vergleichbaren Vierzylinder mit Vierventiltechnik bedeutet das eine Zeitersparnis von etwa 30 Prozent. Im Dreischichtbetrieb ist eine jährliche Produktionskapazität von rund 500 000 Motoren möglich.



Alt und doch neu: Die Produktion kommt ohne Neubau aus



Stunden-Takt: Nach je knapp 60 Minuten ist ein Motor fertig

Dies schließt die Produktion der im Programm beibehaltenen Vierzylinder-Motoren ein.

Alle Kernabschnitte der neuen Motorenfertigung laufen vollautomatisch ab. CNC-gesteuerte Maschinen übernehmen die Bearbeitung von Pleueln, Zylinderblöcken und -köpfen, Kurbel- und Nockenwellen. Neue 3D-Meßmaschinen, die Toleranzen von einem Tausendstel Millimeter registrieren, garantieren ein konstant hohes Qualitätsniveau.

Seit der Inbetriebnahme vor 15 Jahren wurden am Standort Wien-Aspern mehr als fünf Millionen Motoren und über sieben Millionen Getriebe für

die Fahrzeug-Fertigung in aller Welt gebaut. Weltweit gesehen fährt schon heute jeder vierte neue Opel mit einem Motor „made in Austria“. Allein 1996 produzierte das Werk mit 3 000 Mitarbeitern 440 000 Motoren, 840 000 Getriebe und 400 000 Zylinderköpfe. Das entspricht einer Produktionssteigerung von neun Prozent gegenüber 1995.

Insgesamt erzielte das Unternehmen im vergangenen Jahr einen Umsatz von rund 2,9 Milliarden Mark und war damit das viertgrößte nicht-staatliche Unternehmen Österreichs.

Team-Geist

Fertigungsdirektor Wilfried-J. Ehrlich im Interview

Rüsselsheim (jh). Wilfried-J. Ehrlich ist seit dem 1. Januar Fertigungsdirektor des Werkes Rüsselsheim. Die Opel Post sprach mit ihm über seine neue Aufgabe, über Herausforderungen und Perspektiven für den Produktionsstandort Rüsselsheim.

An der Spitze des Werkes steht ein Kaufmann und Mathematiker. Als Fertigungsdirektor haben wir es jetzt mit einem ausge-

wiesenen Personalfachmann zu tun. Brauchen wir keine Techniker mehr für die Autoproduktion?

Wir brauchen gesunden Menschenverstand gepaart mit Begeisterung für unser Produkt. Dazu gehört sicherlich auch das Fachwissen, aber mehr noch der Teamgeist, in dem jeder seine Kenntnisse und Erfahrungen einbringen kann.

Aber was meine Person betrifft: Ich habe zwar drei

Jahre im Personalbereich gearbeitet, bin von Hause aus aber Techniker und zugleich Wirtschafts-Ingenieur und war den größten Teil meiner bisherigen Laufbahn im Manufacturing-Bereich tätig. Von daher glaube ich, alle Fähigkeiten und Kenntnisse mitzubringen, um auch einen technischen Bereich zu leiten.

Die Restrukturierung des Werkes ist so gut wie abgeschlossen. Was bleibt denn in der Fertigung für die Zukunft zu tun?

Es stellen sich uns eine ganze Reihe von wichtigen Aufgaben. Etwa die Umsetzung von Methoden des Opel-Produktionssystems, die sich in Eisenach bewährt haben, beispielsweise das Andon-System, das ich mir auch in Rüsselsheim gut vorstellen könnte.

Alles nur eine Frage der Technik?

Die Technik ist gewiß nur die eine Seite. Wie wir mit dieser Technik arbeiten und umgehen eine andere. Insofern liegt der Schwerpunkt jetzt darin, Teams zu bilden – auch Führungsteams – um die Her-

ausforderungen der Zukunft auch von den Abläufen her zu meistern. Und diese Herausforderungen heißen Qualität und Produktivität.

Diplom-Wirtschafts-Ingenieur Wilfried-J. Ehrlich (50) kam 1976 als Industrial Engineer zu Opel und arbeitete zunächst in der Produktions-Programmplanung, ehe er 1978/79 am GM Institut in Flint ein einjähriges Studium und Praktikum absolvierte.

Es folgten Aufgaben mit zunehmender Verantwortung in Rüsselsheim und in Zürich, mit dem Schwerpunkt Produktionsprogrammplanung und Produktivitätsstudien, bevor er 1989 als Leiter Materialwirtschaft in

das Werk Kaiserslautern wechselte, wo er zwei Jahre später Leiter des Motorenwerkes wurde.

Mit seiner Rückkehr nach Rüsselsheim im September 1993 wurde Ehrlich zum Personalchef des Werkes ernannt, im September 1995 erfolgte die Ernennung zum Leiter der Personalabteilung des gesamten Standortes. Seit dem 1. Januar steht er als Direktor der Fertigung mit ihren rund 7 500 Mitarbeitern vor.

Wilfried-J. Ehrlich ist verheiratet und hat einen Sohn.



Es gibt noch viel zu tun: Der neue Fertigungsdirektor Wilfried-J. Ehrlich sagt, was Sache ist

Kreativität zum Erfolg bündeln

Zehn Essenheimer Künstler stellen ihre Werke aus



Hessisch-rhein Hessischer Kulturaustausch: Die Ausstellung vereint Originelles und Modernes

Rüsselsheim (es). Nur eine Ausstellung? Die Kunstwerke, die derzeit im Opel-Forum zu sehen sind, sind viel mehr: Ein Stück hessisch-rhein Hessischer Kulturaustausch. Und sie bieten Rüsselsheimer Schülern Gelegenheit, ihre Lehrer neu zu entdecken.

Wie das? Nun, drei der zehn Künstler, die im Opel-Forum unter dem Titel „x10“ (sprich: mal zehn) ausstellen, arbeiten als Lehrer in Rüsselsheim: Andreas Preywich, Claus Laubscher und Ute Thiel.

Gleichzeitig stellt die Rüsselsheimer Ausstellung aber

auch einen weiteren Meilenstein in der Erfolgsgeschichte des Essenheimer Kunstvereins dar. Vor neun Jahren hat sich der Künstler-Treff in dem Dörfchen hinter den ZDF-Bauten des Mainzer Lerchenbergs gegründet.

Aus 20 Gründungsmitgliedern sind mittlerweile 270 Kunstfreunde geworden, aus dem Ortsverein ein regionaler Künstlerkreis – wie die künstlerische Eroberung Rüsselsheims jetzt beweist.

Zwar stellen „nur“ zehn Künstler des Vereins aus, aber die Arbeiten repräsentieren eine ungeheure Bandbreite

künstlerischen Schaffens. So finden sich Farbholzschnitte (Claus Laubscher) ebenso unter den Arbeiten wie Öl- und Acrylbilder (Fiona Leus, Christiane Schauder) oder bronzenen Mutantenplastiken (Johannes Metten).

Und was haben Fahrzeugbauer und Musenjünger gemeinsam? Die Antwort gab zur Ausstellungseröffnung Werkdirektor Norbert Küpper: „Individuelle Kreativität zum gemeinsamen Erfolg bündeln.“

Die Werke sind noch bis zum 27. März im Ausstellungsraum an der Bahnhofstraße zu sehen.

ausforderungen der Zukunft auch von den Abläufen her zu meistern. Und diese Herausforderungen heißen Qualität und Produktivität.

Stichwort Produktivität. Wo stehen wir denn im Vergleich etwa zu England oder Antwerpen?

Mit Belgien sind wir ungefähr gleichauf. Im Vergleich zu England haben wir aber immer noch einen erheblichen Nachteil, den es aufzuholen gilt. Was zählt, sind die absoluten Zahlen. Das heißt: Bei beiden Zielen, Qualität und Produktivität, müssen wir weiter dranbleiben.

Wir haben im Moment Rekorde bei den Verbesserungsvorschlägen, in der Arbeitssicherheit und bei der Anwesenheit zu vermelden. Ist bei uns alles eitel Sonnenschein?

Auf diese Zahlen können wir sicherlich stolz sein. Aber das allein macht's halt noch nicht. Wir müssen alles daran setzen, in einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess entscheidende Fortschritte in allen Zielen zu erreichen.

Wie soll das konkret aussehen?

Wie gesagt, die Technik ist nur die eine Seite. Zur kontinuierlichen Verbesserung brauchen wir aber auch eine bessere Zusammenarbeit mit unseren Mitarbeitern, zum Beispiel eine bessere Einbindung der Gruppensprecher in den Veränderungsprozess und auch eine bessere Einbin-

„Um noch besser zu werden, brauchen wir mehr Teamgeist.“

dung der Meister und der betrieblichen Vorgesetzten durch Zielvereinbarungen. Hier schließe ich die Betriebsräte ausdrücklich mit ein. Nur so können wir einen wesentlichen Vorsprung in den Prozessen herausarbeiten, einen Vorsprung, um Qualität und Produktivität weiter zu erhöhen.

Was haben wir uns unter einer „besseren Einbindung“ vorzustellen?

Ich denke, wir müssen unsere Businessplan-Ziele transparenter für alle machen und die Kommunikation darüber verbessern. So habe ich mir auch vorgenommen, eine engere Kommunikation mit den Mitarbeitern vor Ort zu führen. Auf alle Fälle möchte ich

durch mehr Präsenz vor Ort und vielleicht auch durch neue Formen der Kommunikation versuchen, ein Problembewußtsein zu schaffen, das uns hilft, unsere Ziele aus dem Businessplan zu erreichen oder gar zu überschreiten.

Können wir durch eine neue Form der Kommunikation auch die Qualität beeinflussen? Denn gerade zu diesem Punkt gibt es ja unterschiedliche Ansichten.

Verbesserte Kommunikation kann nicht der alleinige Beitrag zum Thema Qualität sein. Sicher ist, daß wir alle in unserem Job die beste Arbeit leisten müssen, um unsere Kunden zufriedenzustellen. Wir haben uns das Ziel gesetzt, die Ablieferungsqualität, denn die ist es, die wir unmittelbar beeinflussen können, weiter zu verbessern. An dieser Aufgabe sind wir mit Konzepten dran, seien es Rückkopplungssysteme, Audits, Buy off-Systeme oder standardisierte Inspektionsverfahren. Und hier sind wir zweifellos auf einem guten Weg. Aber auch der Einkauf und das Entwicklungszentrum sind gefordert, mit uns zusammen an der Qualität zu arbeiten.

Exklusiv-Besuch

„Cosmopolitan“-Leserin blickte hinter die Kulissen

Rüsselsheim (hg). Was verbindet eine Frauenzeitschrift mit einem Automobilhersteller? Nichts, könnte man meinen. Wenn die Zeitschrift aber „Cosmopolitan“ heißt, der Automobilhersteller Opel, und das gemeinsame Interesse Gabriela Sramek, der Projektleiterin für die EU-Öko-Audits, gilt, dann wird schon

eher eine Geschichte daraus.

Und sogar eine, die bei vielen „Cosmo“-Leserinnen den Wunsch geweckt hat, Gabriela Sramek und ihre Arbeit besser kennenzulernen. Alexandra Brand ist eine dieser Leserinnen. Sie nutzte die Gelegenheit, Gabriela Sramek einen Tag lang an ihrem Ar-

beitsplatz besuchen zu können.

Aufmerksam geworden war die 25jährige Darmstädterin auf die Opel-Frau durch einen Artikel in der „Cosmopolitan“. Dort hatte sich Gabriela Sramek als Mentorin für eine junge Berufseinsteigerin vorgestellt, um dieser Kandidatin praktische Tipps auf dem weiteren Karriereweg zu geben.

Der Besuchstag der jungen Chemie-Ingenieurin stand ganz im Zeichen der Technik. Wohin auch immer Alexandra Brand an diesem Tag kam: Sie fragte detailliert nach, besonders, wenn es um Produktionsprozesse ging.

Die angehende Doktorandin empfand die Atmosphäre des Besuchs bei Opel vertraut und herzlich: „Ich habe einen guten Einblick bekommen und fand es toll, daß die Leute alle meine Fragen beantwortet haben“, lautete das Fazit von Alexandra Brand.



So geht's: Gabriela Sramek unterwegs mit Alexandra Brand (li.)

Alle wollen in den Sattel

Azubis lernen jetzt Stapler fahren

Rüsselsheim (jan). Wer hätte das nicht gern: Einen legeren Zweisitzer, sogar offen, im grellen Orange. Damit kann man bei Freunden und Kollegen mächtig Eindruck schinden. Und Geld gibt's noch oben-dreien, schließlich wird das Fahrvergnügen von Opel bezahlt.

Diese Premiere gab's im K65 zu feiern. Die angehenden Fachkräfte für Lagerwirtschaft werden zum ersten Mal schon während ihrer Ausbildungszeit im Umgang mit Gabelstaplern vertraut gemacht.

Ein Pilotprojekt von dem man sich viel verspricht: „Wir hatten hier Azubis, die ihre Abschlussprüfung mit der Note 1 abgeschlossen haben und am nächsten Tag erneut eine Ausbildung als Fahrer durchlaufen mußten, bevor sie nach mehreren Wochen fahren durften“, erklärt Ausbildungsmeister Günter Linner.

Diese eher unbefriedigende Erfahrung soll künftig der Vergangenheit angehören: Die Azubis werden jetzt schon während der Lehre als Fahrer für Flurförderfahrzeuge ausgebildet und erhalten bei erfolgreichem Abschluß die Fahrerlaubnis mit einem Teilnahmezertifikat.

Aber ganz so einfach geht es denn doch nicht. Schließlich ist das ganze erstmal ein Versuch, die Weiterführung der Fahrschule hängt vor allem vom Verhalten und Können der acht Auszubildenden – alle aus dem dritten Lehrjahr – ab, die bei der Premiere mitmachen. An Motivation mangelt es sicher nicht: „Die sind alle ganz heiß: Und auch die aus dem zweiten Lehrjahr haben auch schon gefragt, wann sie drankommen“, lacht Linner, der das Projekt zusammen mit Fahrlehrer Michael Reinig und den Vertretern der Arbeitssicherheit betreut.

Denn egal, ob Standstapler, Kommissionierfahrzeug oder

Gabelstapler, die Sicherheit und der richtige Umgang mit den bunten Helfern stehen im Vordergrund. „Heizen ist hier nicht. Wer die Regeln mißachtet, ist raus“, redet Linner den angehenden Fahrern ins Gewissen.

So steht am Anfang des Fahrertrainings erst einmal die Theorie – eben wie im richtigen Leben. Wird nur ein Sicherheitselement nicht befolgt, steht am Ende oft der Personenschaden. Jede kleine Nachlässigkeit kann böse Folgen haben.

Insgesamt zieht sich die Ausbildung daher über mehrere Wochen, Kenntnisse zur Wartung der Fahrzeuge und die Physik der Lastenverteilung inklusive. Und am Ende steht dann vielleicht der neue Flitzer – offen, schnittig und im grellen Orange.



Testfall: Die angehenden Fachkräfte für Lagerwirtschaft aus dem dritten Lehrjahr lernen den Umgang mit Flurförderfahrzeugen

Professionelle Lebensretter

Neun Opel-Brandschützer haben jetzt die Prüfung zum Rettungssanitäter absolviert

Rüsselsheim(jan). Im Falle eines Falles sind wir in guten Händen. Sogar in den besten. Die Rettungssanitäter der Werkfeuerwehr und die Mitarbeiter des Werkärztlichen Dienstes sind nämlich so gut, daß sie damit sogar noch ein paar Mark verdienen. In Hessen einzigartig.

Was vor neun Jahren vom Gesetzgeber vorgeschrieben wurde, hat sich bei Opel längst zu einem der wichtigsten Themen innerhalb der Feuerwehr entwickelt: Die Ausbildung aller Mitarbeiter der Wehr zu Rettungssanitätern.

Jetzt wurde wieder neun Opel-Brandschützern die Urkunde überreicht. „Dreizehn Wochen dauert die Ausbildung bei uns, in Krankenhäusern und im Notarztdienst.

Und dann gehen die Schulungen weiter“, erläutert Werner Stritzke, Leiter der Werkfeuerwehr, die Bemühungen, allen Verletzten die optimale Betreuung zu gewährleisten.

Dabei wird so eng wie möglich mit dem Werkärztlichen Dienst zusammengearbeitet, was das gemeinsame Wirken wesentlich erleichtert. Denn die eigentliche Behandlung der Blessuren übernimmt im vollen Umfang die Sani, die Wehr leistet erste Hilfsmaßnahmen und bringt die Verletzten zu den Fachleuten.

„Seit zwei Jahren haben wir nun vom Regierungspräsidenten die Erlaubnis zur Ausbildung, jetzt kommen sogar Leute von außerhalb, die hier bei uns geschult werden“, so Stritzke.



Mit Brief und Siegel: Nach 13wöchiger Lehrzeit sind die Brandschützer auch Rettungssanitäter

In dieser Hinsicht ist Opel führend in der Industrie, auch andere Firmen erkundigen sich bereits nach dem Er-

folgsrezept. Dazu gehört, daß auch die Leute von der Werksicherheit Kenntnisse in Erster Hilfe und Herz-Lungen-Wie-

derbelebungen haben. Insgesamt 186 Mitarbeiter kümmern sich im Schichtdienst um Wohl und Gesundheit der Opelner.

Probleme bereiten nach wie vor die Wege auf dem Opel-Areal. Hier wird falsch geparkt oder gedankenlos Material abgestellt, so daß Zufahrten zu eng sind und die Einsatzwagen nicht durchkommen. Da hilft dann auch die beste Ausbildung nichts.

Hang zu kreativen Hobbies

Freizeitmaler Peter Ost ist ein weiterer Beweis für den schöpferischen Geist im TEZ

Rüsselsheim (jan). Liegt es an der Luft, am schöpferischen Geist, der das Haus beherrscht oder wird da gar etwas ins Essen gerührt? Zumindest eines scheint festzustehen: Im TEZ herrscht

wahrlich kein Mangel an Kreativität. Detailversessene Modell-Prototypenbauer, Hobbykonditoren mit Hang zur Technik und jetzt ein veritabler Maler. Das TEZ, ein Hort der Kunst?!

„50 Stunden hab' ich für das Bild gebraucht“, erzählt Motorenkonstrukteur Peter Ost und zeigt stolz seine „Pfalz bei Kaub“ in Öl. Schon im zarten Kindesalter schwang der heute 56jährige

Wiesbadener den Griffel und brachte Skizzen zu Papier.

Was folgte, war eine lange Reihe von Bleistift- und Rötzelzeichnungen, Aquarellen und, und, und... „Mit der Ölmalerei habe ich an dem Tag begonnen, als ich bei Opel im TEZ anfang“, sagt Ost. Das war vor 17 Jahren, seitdem ist kaum ein Tag vergangen, an dem der gelernte Maschinenbautechniker nicht zu Pinsel und Palette griff.

„Wenn ich abends nach Hause komme, setz' ich mich meistens gleich hin und fang an zu malen.“ Mittlerweile sind so etwa 120 Gemälde zusammengekommen, in allen Formaten. Gemalt wird, was vor die Leinwand kommt, egal ob wilde Bergblumen, der Mainzer Dom, eine Landschaft bei Schnee oder Marilyn Monroe, eines der erklärten Lieblingsmotive des Künstlers. „Die Monroe habe ich schon über

zehn Mal portraitiert, sitzend, stehend, liegend“, berichtet Ost, der viele Bilder an Freunde verschenkt. Mit einem Bekannten aus Hamburg tauschte er ein Bild gegen zwei „Elbsegler“ – die bevorzugte Kopfbedeckung von Alt-Bundeskanzler Helmut Schmidt. Ein Bild vom Rhein bei Kaub hängt sogar schon in Los Angeles. Und im trauten Heim? „Da wird regelmäßig auf- und abgehängt“, lacht Ost, dessen Frau die wechselnden „Ausstellungen“ organisiert.

Auf einer Akademie war er jedoch nie, privater Unterricht bei seinem ehemaligen Kunstlehrer aus der Schulzeit ließen das Gefühl für die richtige Technik und den geschulten Blick reifen. Bleibt da noch Zeit für andere Hobbies? „Seit ich acht bin, spiele ich Akkordeon. Das ist das einzige, was ich fast noch lieber mache als Malen.“



Ausstellung: Motorenkonstrukteur Peter Ost mit einer kleinen Auswahl seiner Kunstwerke

Schach

Rüsselsheim (jh). Wer schon immer einmal den Aufstand probieren wollte, der ist bei Opel genau richtig. Denn am Samstag, den 26. April, findet in Rüsselsheim in der Zeit von 10 bis 15 Uhr ein Schnellschachturnier statt.

Da kann dann der Bauernaufstand geprobt werden, dann purzeln Türme, hetzen Springer übers Feld und die schöne Königin ist jeder Menge Gefahren ausgesetzt.

Lust bekommen? Interessierte Brettspieler melden sich bitte bei der Internen Kommunikation, Telefon 33 87.

Von Volt und Ohm

Mechaniker jetzt auch mit Strom

Die Berufsausbildung macht's möglich: Nach der Zusatz-Qualifikation „Elektrotechnische Unterweisung“ dürfen Mechaniker künftig auch einfache Elektriker-Tätigkeiten ausführen.

Bochum (pm). Wer jemals eine Küchenzeile montieren ließ, kennt das Problem: Bevor der erste Topf auf dem Herd brodelt, muß der Möbeltischler auf den Elektriker warten, der den Herd anschließt, damit dann der Installateur das Warmwassergerät und den Geschirrspüler mit der Wasserleitung verbindet.

So kompliziert kannte man es auch aus industriellen Werkhallen. Nur unter Auf-

sicht eines Elektrikers durfte der Mechaniker bei der Reparatur einer Maschine einen einfachen Elektroschalter auswechseln.

Diesen „alten Zopf“ haben die oft gescholtenen Euro-Bürokraten jetzt abgeschnitten und die Berufsausbildung der Bochumer Opel-Werke hat prompt reagiert. In diesen Tagen haben die ersten 14 angehenden Industrie-Mechaniker ihr Zertifikat als „Elektrotechnisch unterwiesene Personen“ erworben.

Mit dieser Zusatzqualifikation dürfen die Mechaniker nach neuer EU-Norm jetzt auch einfache elektrische Arbeiten selbstständig ausführen.

Rainer Dörrfel und sein Ausbilder-Team reagierten als erste auf die Ablösung der alten VDE-Vorschriften durch die neue Euro-Norm. Unterstützt und beraten durch die Arbeitssicherheit und die Berufsgenossenschaft entwickelten sie ein Ausbil-



Premiere: 14 angehende Industrie-Mechaniker haben jetzt ihr Zertifikat für die „Elektrotechnische Unterweisung“ erhalten

dungsprogramm zur „Elektrotechnischen Unterweisung“.

Ein daumendickes Handbuch regelt den rund 300 Stunden dauernden Lehrgang. In Theorie und Praxis wird den Teilnehmern von den physikalischen und chemischen Grundlagen über die Bedeutung von Schaltsymbolen bis zum Aufbau verschiedener Installationen und Steuerungen ein breites Wissensspektrum vermittelt.

Für Rainer Dörrfel ist dieses Zusatzangebot ganz wichtig, um eine praxisgerechte Ausbildung zu bieten: „Je besser die Qualifikation ist, desto besser sind die Chancen im späteren Berufsleben.“

In der Praxis sei es einfach notwendig, daß ein Mechaniker bei der Wartung einer Maschine zum Beispiel einen einfachen Annäherungsschalter selbstständig austauschen oder eine Sicherung selbstständig wechseln müsse: „Elektrik und Mechanik sind in der modernen Arbeitswelt untrennbar verbunden.“

Noch spielt die Bochumer Ausbildung mit ihrem Engagement eine Pionierrolle. „Heute muß man schnell auf geänderte Anforderungen reagieren. Es kann noch lange dauern, bis es wie im Ingenieur-Bereich auch auf gewerblicher Ebene das Berufsbild des ‚Mechatronikers‘ gibt“, erklärt Dörrfel die Initiative seiner Abteilung.

Tatkräftig zugepackt

KVP-Team im Getriebebau aktiv

Bochum (nh). Blitzschnell umgesetzt wurde die Idee der pfiffigen Erfinder aus der KVP-Werkstatt Herbert Sohr, Stefan Günnewig und Ingo Karg.

In der Getriebemontage gab es das Problem, daß die Kleinteile-Behälter, die sogenannten KLTs, in denen die Kugellager angeliefert werden, so eng auf den Paletten beisammenstanden, daß die Mitarbeiter sie nicht greifen konnten, ohne sich einer Verletzungsgefahr auszusetzen.

Die drei Männer aus der

Werkstatt setzten sich zusammen und entwickelten kurzerhand eine Greifzange, mit der die recht schweren Behälter nun so gegriffen werden können, daß Fingerquetschungen auszuschließen sind und die Wirbelsäule entlastet wird.

Das Beispiel zeigt, wie wichtig auch kleine Verbesserungen sind auf dem Weg zur Optimierung von Sicherheit, Ergonomie, Produktivität und damit der Wettbewerbsfähigkeit.

Drum prüfe was sich ewig bindet

Die Endmontage bekommt fünf neue Teststationen

Bochum (nh). DVT wird sie genannt, die neue, bei Opel bisher noch einmalige, Prüfstandgeneration in der Endmontage von Werk I. DVT steht für „Dynamic Vehicle Test“ und bezeichnet das Prinzip, in nebeneinanderliegenden Teststationen mehrere Fahrzeuge gleichzeitig bis in alle Details zu überprüfen.

Seit Ende des letzten Jahres läuft in der Endmontage die heiße Phase des kompletten Umbaus vom Einlinien- auf das Zweiliniensystem. Im Zuge dieser tiefgreifenden Umstrukturierung werden auch die vier alten Rollen-

prüfstände am Ende der Montagelinie bis Anfang 1998 durch dann fünf neue DVTs ersetzt.

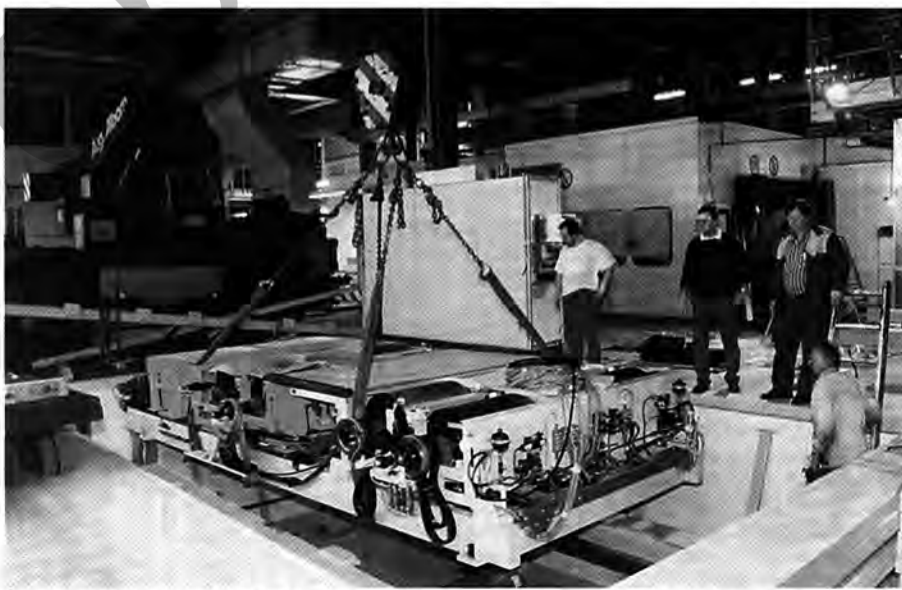
Damit sind die künftigen Astra aus dem Revier „voll auf der Rolle“. Während auf der alten Testlinie die Fahrzeuge von Station zu Station bewegt werden mußten, durchläuft das Fahrzeug auf dem neuen vollelektronischen Prüfstand an Ort und Stelle das genau ausgefüllte Programm, welches den alltäglichen Belastungen des Fahrzeugs angepaßt ist.

Getestet werden unter anderem die komplexen Funktionen der gesamten Bord-

elektronik. Kernstück des nach festem Plan ablaufenden Prüfprogramms ist der Bremsentest unter verschiedenen Bedingungen.

Auf den Millimeterbruchteil kommt es bei der Prüfung der Fahrwerksgeometrie an. Berührungslose Lasertechnik sorgt äußerst feinfühlig dafür, daß nur Autos mit höchster Fahrsicherheit, bestem Fahrkomfort und optimaler Lenkeinstellung vom Band laufen.

Aufgrund ihrer kompakten Bauweise verkürzen sich die Wege innerhalb der Station, wodurch der Prüfvorgang noch effizienter abgewickelt werden kann.



Voll auf der Rolle: Bis Anfang 1998 werden die alten Prüfstände durch fünf neue „DVTs“ ersetzt

Mit guten Ideen vor die Kamera

VV-Erfolgsbilanz interessierte sogar das Fernsehen

Ziel erreicht: 2,5 Vorschläge pro Mitarbeiter im Jahr 1996 lautete das gesteckte Ziel im Vorschlagswesen. Mit 2,51 lag Bochum sogar leicht darüber.

Bochum (pra). Grund, die Hände zufrieden in den Schoß zu legen, ist das nicht. Stephan Menke, Leiter VV: „Für das laufende Jahr wollen wir 3,5 Vorschläge pro Mitarbeiter erreichen.“

Seit Einführung des neuen VV-Wesens im Jahr 1995, als es auf „dezentral“ umgestellt wurde, geht die Kurve des Erfolgs deutlich nach oben. Dazu Menke: „Die Meister vor Ort waren besonders aktiv. Bei ihnen lastet zunächst die Hauptarbeit, und die haben sie hervorragend bewältigt.“

Der Einsatz hat sich für alle gelohnt. Das Unternehmen



Tolle Idee: Stephan Menke (li.) und Jürgen Beer (re.) im Talk

konnte satte 56 145 730 Mark sparen. Auf der anderen Seite gab es allein achtmal die Höchstprämie von 100 000 Mark.

„Da läßt sich einiges mit anfangen“, so ein Mitarbeiter, der einen Volltreffer landete, mit seinem Namen aber wie ein Lotto-König lieber hinter dem Berg halten möchte. Welches Interesse die Medi-

en dem VV-Wesen widmen, wurde erst vor wenigen Tagen wieder deutlich. Max Schautzer hatte zur Live-Sendung ins Studio geladen, berichtete ruhrgebietsweit. Gesprächspartner: Stephan Menke und Jürgen Beer, ein besonders findiger Mitarbeiter aus dem Bereich Endmontage. Titel der TV-Sendung: „Die tolle Idee!“

Endspurt ist eingeläutet

Mammut-Pressen kann bald starten

GT – das Kürzel steht nicht nur für die längst zum Klassiker gewordenen Flitzer aus dem Hause Opel. GT – das sind auch wahre Monster. Ein solches, nämlich die größte Großtransferpresse des europäischen Opel-Verbundes, geht demnächst in Bochum in Betrieb.

Bochum (pm). Der Endspurt ist eingeläutet. Vorbereitung und Training laufen auf Hochtouren. Anfang April soll die größte und leistungsfähigste GT-Pressen des europäischen Opel-Verbundes in Bochum ihre Arbeit aufnehmen. Für rund 150 Mitarbeiter laufen schon seit dem letzten Jahr die Schulungen, schließlich soll das mächtige Schwergewicht von Anfang an mit Leichtigkeit dirigiert werden.

Es ist im wahrsten Sinne des Wortes keine „Kleinigkeit“, die sich die Bochumer Preßwerker vorgenommen haben. Nicht nur die schiere Größe der neuen Anlage – immerhin mißt der Koloß 40 mal 10 Meter und wiegt 2 200

Tonnen – will bewältigt werden.

Auch die Mikrochips der Computer-Steuerung müssen perfekt beherrscht werden, um von Anfang an Weltklasse-Niveau zu beweisen. Schon beim Hochfahren der neuen Anlage soll höchste Qualität geliefert werden.

Geschult werden und wurden nicht nur die Bedienungsteams, auch die Instandhalter durchlaufen bis zum Start weiter ihr Kursprogramm. Das Training und die Schulungen sollen auch nach dem Anlauf der Presse noch weitergeführt werden.

„Gelernt“ wird nicht nur an der schon weitgehend fertiggestellten Presse selbst. Trainiert wird auch an bereits laufenden, ähnlich konzipierten Anlagen in anderen Werken. So gibt es unter anderem „Trainingslager“ in Zaragossa oder Belgien. Auch beim Hersteller des Pressen-Riesen, der Firma Müller-Weingarten, wird der feinfühlige Umgang mit dem Koloß geübt.

Schwerpunkte der Schulungen liegen im Umgang mit der komplizierten Elektrohydraulik, dem perfekten Beherrschen der verschiedenen Steuerungskonfigurationen und natürlich der effizienten Wartung der verschiedenen Bauteile, sei es die Elektronik oder die Mechanik.



Teamarbeit: Die GT-Pressen wird mit vereinten Kräften aufgebaut

Als Trainer der verschiedenen Teams fungieren nicht nur die Mitarbeiter der internen beruflichen Weiterbildung. Experten der am Bau beteiligten Firmen, zum Beispiel Siemens, Fanuc Robotics, SEW und natürlich Müller-Weingarten vermitteln das nötige Fachwissen.

„Wenn die neue Anlage steht, wird sie von perfekt ausgebildeten, gut eingespielten und hochqualifizierten Teams bedient“, ist sich der Bochumer Fertigungsleiter Karl-Friedrich Stracke sicher.

Mit einer Preßkraft von rund 5 000 Tonnen wird der Koloß dann Astra-Großteile wie Seitenwände, Dächer und Türen

„in Form“ bringen. Dabei kommen je Arbeitstakt fünf Werkzeuge gleichzeitig zum Einsatz. Mit Hochdruck wird dabei nicht nur für den Bochumer Bedarf gearbeitet, auch andere europäische Astra-Produktionsstätten werden beliefert.

Daß dieses „große Geschütz“ im Ruhrgebiet aufgeföhrt wird, verdankt das Bochumer Preßwerk seiner anerkannt hohen Qualität und Leistungsfähigkeit. Mit der neuen Anlage, die eine Investition von rund 70 Millionen Mark repräsentiert, erhält der Preßwerk-Standort auch für die nächsten Jahre ein massives, sicheres Fundament.

Blitzblank

KVP-Team im Werk II unterwegs

Umweltschutz ist für Opel mehr als nur ein Lippenbekenntnis. Das beweist einmal mehr ein KVP-Team, das sich eine Fräsmaschine vornahm.

Bochum (pm). „Wenn alle mitmachen, dann läuft das auch beim Umweltschutz wie geschmiert!“ Herbert Sohr nimmt das „wie geschmiert“ wörtlich. Dem KVP-Meister im Getriebebau des Bochumer Werkes II ist der sachgerechte und sparsame Umgang mit Schmierstoffen schon fast zur Herzensangelegenheit geworden.

Öl, das aus Sicherheitsauffangwannen schwappet oder aus defekten Dichtungen tropft, ist für ihn mehr als nur ein Schönheitsfehler. Auch Dirk Brinkmann, Gruppensprecher im Achsenbau, geht es inzwischen „runter wie Öl“, wenn ihn seine Kollegen den „Öko-Experten“ nennen.

Beide haben es sich unabhängig voneinander zum Ziel gesetzt, die Umweltschutzprinzipien im Produktionsalltag mit Leben zu füllen. „Wenn ich zu Hause sorgfältig den Müll trenne und vermeide, unnötig elektrische Energie zu verschwenden, dann muß ich das auch an meinem Arbeitsplatz machen. Schließlich profitieren wir alle von gesunden Lebensverhältnissen.“

Daß sich Ökologie, Sparsamkeit und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen mit Phantasie und Engagement unter einen Hut bringen

lassen, haben Herbert Sohr und seine Kollegen in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen. Ein blitzsauberer Arbeitsplatz und die Einsparung von weit über 50 000 Litern Schmieröl pro Jahr waren das stolze Ergebnis, als sich das KVP-Team einmal eine Fräsmaschine vorgenommen hatte.

Dabei sah die Ausgangslage nicht gerade vielversprechend aus. Die Maschine funktionierte zwar buchstäblich wie geschmiert, doch aus vielen kleinen Quellen sprudelte und tröpfelte das Öl und füllte die Sicherheitsauffangwanne. Kein schöner Anblick und auch „anrühiger“ als nötig.

Einer gründlichen Analyse der Ölkreisläufe folgte die Überprüfung und Reparatur aller Undichtigkeiten. Neue Filter wurden installiert und ein Plan für die wöchentliche Wartung erstellt. Nachdem noch einige Verbesserungen konstruiert und eingebaut wurden, konnten Herbert Sohr und sein Team beweisen, daß sie bei ihrem Versprechen, den Ölverbrauch merklich zu reduzieren, Wort gehalten hatten. Im ersten Jahr nach dem Umbau sank der Ölverbrauch von 74 000 auf rund 18 000 Liter.

Das funktioniert natürlich nur, da ist sich Sohr sicher, wenn alle mitziehen und an ihrem Arbeitsplatz auf Sauberkeit achten: „Wir wissen ja schließlich alle, was nur ein Tropfen Öl im Wasser anrichten kann.“ Auch Dirk Brinkmann setzt auf das Verständnis und die Einsicht aller Kollegen. „Mit Erfolg“, wie er nicht zu unrecht meint.

Ein Buch voller Ideen

Koordinator Fritz Werbeck verfaßte einen Leitfaden für „kleine“ VVs

Mit Stift und Fotoapparat bewaffnet, durchstreifte Fritz Werbeck das Werk II. Herausgekommen ist dabei ein Leitfaden für „kleine“ VVs.

Bochum (pm). „Es gibt genug gute Ideen – man muß sie nur haben!“ Nur wie kann man es schaffen, daß aus einem kleinen Ärgernis eine gute Idee wird, die schließlich als Verbesserungsvorschlag schwarz auf weiß niedergeschrieben wird? Fritz Werbeck dachte nach und hatte, na was wohl, eine gute Idee.

Mit Fotoapparat und Schreibblock streifte der VV-Koordinator im Bochumer Werk II durch die Produktionshallen, machte sich Notizen, drückte auf den Auslöser und entwickelte einen „kleinen Leitfaden“ für das Erstellen „einfacher“ Verbesserungsvorschläge.

Sei es der sich gefährlich im Gang windende Druckluftschlauch oder die provisorische, allen Gesetzen der Ergonomie hohnsprechende, Fußstütze – an die 100 verbesserungsfähige „Fälle“ entdeckte Werbeck bei seinen Rundgängen.

In der kleinen Broschüre von Hilfswerkzeugen, Mar-



Ganz schön pfiffig: Fritz Werbecks Motto lautet „Es gibt genug gute Ideen – man muß sie nur haben“

kierungen für Abfallbehälter oder Wasseranschlüssen zur besseren Reinigung des Arbeitsplatzes – die Fleißarbeit des VV-Experten bietet auch weniger phantasiebegabten Kollegen ein weites Arbeitsfeld zum Entwickeln von Verbesserungsvorschlägen.

„Wollen Sie noch Geld nebenher verdienen?“ Diese Frage leuchtet inzwischen von vielen Plakaten auf Info-Tafeln im Werk II. Ziel der einfachen aber wirkungsvollen Kampagne ist es, so Wer-

beck, den Kollegen klarzumachen, daß es gar nicht so schwierig ist, lohnenswerte Ideen für Verbesserungen zu entwickeln: „Auch kleine Prämien können sich rentieren. Wenn eine Gruppe zum Beispiel ihre Prämien in einer gemeinsamen Kasse sammelt, kann sie davon einen schönen Ausflug machen oder ein kleines Fest feiern.“

Hintergrund der Aktion, für die inzwischen rund 100 Leitfäden verteilt wurden, ist es natürlich, möglichst schnell

die Zahl der Verbesserungsvorschläge zu steigern. Dabei spielt im Hinterkopf der Wettbewerbsgedanke auch eine „kleine Rolle“. Schließlich will man anderen Bochumer Bereichen zeigen, wie gut das eigene Team ist.

Und die ersten Auswertungen des neuen Jahres lassen schon jetzt auf eine erfolgreiche VV-Entwicklung hoffen. Schließlich gibt es genug Ideen. Dank des kleinen Anstoßes wird man sie auch haben.



Siehste: Mit Phantasie läuft's beim Umweltschutz wie geschmiert

Motor der Pfalz

Im Komponentenwerk lief ein ganz besonderes Triebwerk vom Band

Mit ihrer geballten Leistung könnten etwa 2000 Jumbo-Jets in die Luft gehen. Ihre Macher bleiben dagegen lieber auf dem Boden der Tatsachen – doch auch die allein bieten Anlaß zum Abheben: In Kaiserslautern lief jetzt der fünfmillionste Motor vom Band.

Kaiserslautern (es). „Dieses Jubiläum ist ein Grund, einen Moment in der Tagesarbeit innezuhalten und voller Stolz zurückzuschauen“, fand auch der ranghöchste Politiker unter den Ehrengästen der Feierstunde: der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Rainer Brüderle.

Beim „Jubiläums-Aggregat“ handelte es sich um einen 2,0 Liter 16V-ECOTEC-Benziner mit 136 PS, der zur sogenannten „Familie II“-Generation (1,6 bis 2,0 Liter Hubraum) gehört. Diese Bauweise kommt in den Modellen Astra, Vectra und Omega zum Einsatz.

Täglich verlassen über 2 000 der in zwei Stunden komplett montierten Motoren die Halle K 30 des Komponentenwerks. Zum Vergleich: 1980, als Opel dort die ersten Triebwerke montierte, galten noch 1 280 Einheiten pro Tag als vorbildlich.

In die ständige Weiterentwicklung und Fertigung der Familie II-Triebwerke in Kaiserslautern flossen bislang rund 1,2 Milliarden Mark. Weitere 500 Millionen Mark kostete die vom Tochterunternehmen Saginaw 1996 errichtete Dieselmotoren-Produktion – eine der größten Neuinvestitionen der letzten Jahre auf dem deutschen Automobilsektor. In diesem Jahr plant Opel, weitere 159 Mil-



Jubiläumstück: Da freut sich auch der Wirtschaftsminister

lionen Mark in Kaiserslautern aufzuwenden. Ein (Geld-)Segen vor allem für die strukturschwache Westpfalz, wie auch Werkdirektor Jochen Ohse in der Feierstunde anmerkte.

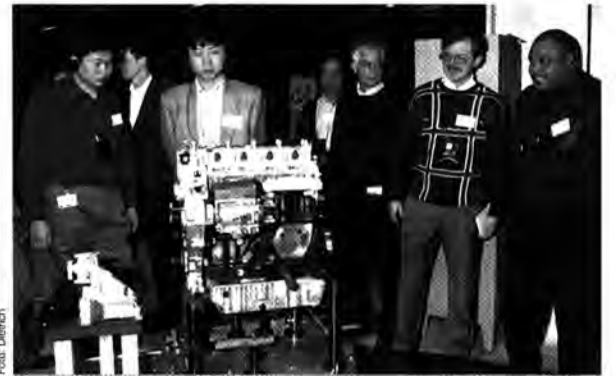
„Hier in Kaiserslautern entsteht das Herz des Autos, der Motor. Und deshalb ist Kaiserslautern ein äußerst wichtiges Mitglied in der Opel-Familie“, erklärte Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz. Die beste Technik nutzt freilich nichts, wenn kein qualifiziertes Team da ist, das den Zusammenbau besorgt. Darum dankte Wolfgang Strinz vor allem den Mitarbeitern. Aber auch der Arbeitnehmer-Vertretung, „die alle notwendigen Entscheidungen mitentwickelt, mitgetragen und entscheidend daran mitgewirkt hat, daß wir zum Beispiel bei der Flexibilisierung der Arbeitszeit schon so weit sind.“ Doch auch in der Stunde der Rückschau ging der Blick nach vorn. „Nach der Sommerpause wird hier die Produktion der noch leistungsstärkeren Turbo-DI-Varianten mit 100 und 115 PS für Vectra, Omega und Sintra aufgenommen“, kündigte Strinz an.



Im Bau: Motormanager August Trenkle (mi.) zeigt, wie's geht



Jubiläumsfeier: Werner Löffel und Silvio Gerhard mit Ehrengast



Zu einem dreitägigen Gedankenaustausch trafen sich Opel- und GM-Experten, die weltweit an neuen Motorenprojekten arbeiten, im Werk Kaiserslautern. Ziel des Workshops war das Kennenlernen der Konzepte und Lösungen des DI-Dieselmotoren-Werkes. Dabei ging es um Themen wie Standardisierung, kurze Vorlaufzeiten, kontinuierliche Verbesserung und die Einbindung der Mitarbeiter. In allen diesen Punkten gilt das Dieselmotorenwerk als vorbildlich. Entsprechend sollen die hier gefundenen und erprobten Konzepte in bestehende oder geplante Werke übernommen werden.

Probelauf

Neue Prüfstände für den Diesel

Seit August 1996 durchläuft jeder DI-Dieselmotor eine computergesteuerte Abschlußprüfung. Ludwig Mersmann zeigt uns, wie ein Motor den Check besteht.

Kaiserslautern (hk). Bevor ein DI-Dieselmotor das Werk verläßt, wird er noch einmal auf Herz und Nieren geprüft. Für diesen letzten Test kommen die Motoren auf Schienen und Rädern an die Einlauf-Prüfstände. Dort werden sie einzeln in eine der Prüfkammern gefahren und anhand einer „Einlaufprüfvorschrift“ nach allen Regeln der Kunst getestet. Zunächst bekommt der Diesel seine lebenswichtigen Anschlüsse verpaßt. Kraftstoffversorgung und elektrische Anschlüsse werden manuell hergestellt, Anlasser, Turbolader und Kühlmittelversorgung automatisch ange-dockt. Dann geht's rund.

In der Prüfkammer, die wir zum Zwecke der akribischen Begutachtung dieses Vorganges betreten haben, herrscht

ein Höllenlärm. Er dringt zwar nicht in die mit gelben Knöpfen zugestopften Ohren, aber er vibriert durch den Magen – durch „Mark und Bein“. Eine Verständigung ist an diesem Punkt nur noch mit Händen und Füßen möglich.

Doch der Aufwand lohnt sich: Der letzte Check beinhaltet unter anderem eine Rauchgasprüfung, Drehzahl und Drehmomente werden begutachtet, Verbrauch und Kühlwassermenge überprüft. Insgesamt zwanzig Positionen sind abzuarbeiten.

Jeweils acht Minuten dauern die computergesteuerten Examina. Auf Digitalanzeigen wird der Ablauf der Tests dokumentiert. Gegen Ende der Prüfung laufen die Motoren bei mehr als viertausend Touren.

Bis dahin hat der Motor aber schon ein wesentliches Ziel erreicht: die Kolbenringe – ein Muß bei Dieselmotoren – sind langsam eingefahren worden. Der Motor bietet viele interessante technische Details und die Qualität stimmt auch. Im pfälzer Dieselmotoren-Werk hat also die Zukunft schon begonnen. Und das mit Erfolg: Ab dem 15. März wird der DI-Diesel in zwei Schichten gefertigt.

Großer Lauschangriff

Energie-Einsparer erzielen in allen Bereichen beachtliche Erfolge

Mit Tatkraft und Phantasie hat ein regelmäßig zusammentretendes „Energie-Einsparungskomitee“ seit 1995 Millionenbeträge einsparen helfen.

Kaiserslautern (hk). Auch unter dem Lichtschalter in seinem Büro klebt ein neonroter Aufkleber: „Mach' mich nicht nur an, sondern auch aus. Danke.“ Horst Arnold, Leiter Technische Zentralbereiche, ist seit 1995 einer der Teilnehmer der sogenannten

„Energie-Einspar-Meetings“. Allein im vergangenen Jahr tagte man zehnmal. Aus jedem Werksbereich ist ein Vertreter dabei. Außerdem fanden an insgesamt 13 Sonntagen „Begehungen“ statt, die es dank der Wochenendstille erlaubten, den „großen Lauschangriff“ zu probieren.

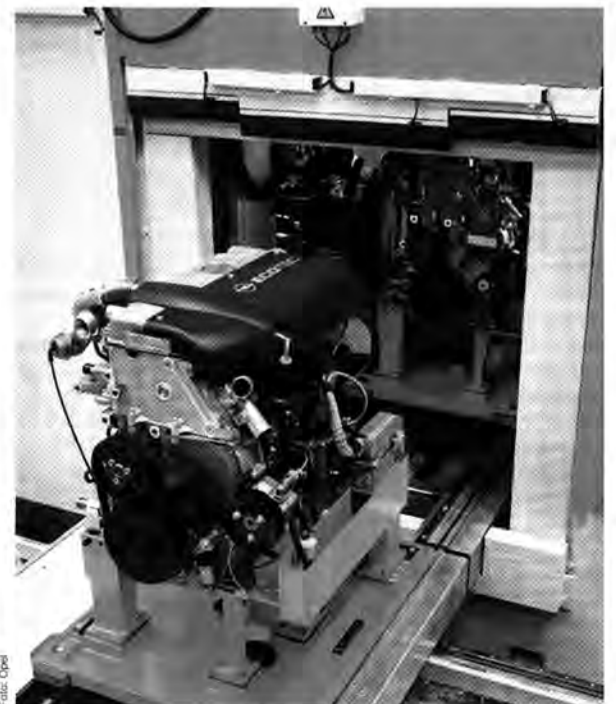
Dabei galt es, die aus undichten Stellen austretende Druckluft zu orten, denn die ist außerordentlich teuer. Nach der Beseitigung diverser Lecks und dem Einbau neuer Dichtungen gelang es, den Druckluftverbrauch so weit zu reduzieren, daß allein 1996 rund 225 000 Mark eingespart werden konnten.

Auch beim Trinkwasser wurden die „Spar-Kommissare“ fündig. Eine Zentrifuge, die Späne entölt, wird jetzt mit gereinigtem Wasser der Kläranlage für ölhaltiges Abwasser betrieben. Diese Mehrfachnutzung ist ökologisch sinnvoll, da sie nicht zuletzt die Abwassermenge reduziert.

Die Galvanikanlage arbeitet jetzt mit Brunnenwasser, das im Vergleich zu aufbereitetem Trinkwasser um einiges günstiger ist. Allein die Umstellung der Galvanik- und Phosphatierprozesse von Trink- auf Brunnenwasser, das die Qualitätsanforderungen ebenso voll erfüllt, hilft 25 Prozent des Trinkwasser-

verbrauchs zu reduzieren. Bei den Mitarbeitern wurde durch eine Plakataktion, die mit einprägsamen Sprüchen daherkam, für mehr Aufmerksamkeit geworben. Da hieß es: „Den Hahn einfach zudrehen“ oder „Wir tun es am Feierabend, wir tun es am Wochenende: Abschalten.“ Und auch der besagte Aufkleber an den Lichtschaltern zeigt Wirkung. Die Stromkosten sinken.

„Am Druckluftverbrauch sind wir weiter dran, die Meetings und Begehungen werden fortgesetzt. Außerdem kümmern wir uns zukünftig auch um die Kälteaggregate“, skizziert Horst Arnold seine Pläne für 1997.



Endkontrolle: Ein Diesel-Motor auf dem Weg in den Prüfstand

A und O der Gesundheit

Der Werkärztliche Dienst zieht Bilanz für 1996

Vorbeugen ist besser als bohren. Diese alte zahnmedizinische Weisheit haben sich die Eisenacher Mitarbeiter im übertragenen Sinne zu Herzen genommen. Entsprechend viel hatte der Werkärztliche Dienst 1996 zu tun.

Eisenach (kb). Im Durchschnitt besuchte jeder Eisenacher Opel-Mitarbeiter im vergangenen Jahr dreimal die Sanitätsstelle, ein Zuwachs um 24 Prozent im Vergleich zu 1995. Das bedeutet jedoch nicht, daß sich die Mitarbeiter öfter krank melden mußten.

Werkarzt Dr. Karl Sowa hat eine positive Erklärung: „Diese Zahl deutet auf ein gestiegenes Vertrauen zu uns hin. Zum Beispiel haben Vorsorgeaktivitäten und die Behandlungen im Physiotherapiebereich stark zugenommen.“

Ein konkreter Beweis für die hohe Akzeptanz und auch

für die gute Arbeit in der Vorsorge sei die enorme Zunahme der Impfungen. Von 229 Impfungen ließen sich 1996 insgesamt 129 Mitarbeiter allein gegen die Virusgrippe impfen. Das seien doppelt so viele wie 1995, stellt Dr. Sowa zufrieden fest.

Die Zahl der Erstbehandlungen nach Arbeitsunfällen sei im vergangenen Jahr dagegen um fast 36 Prozent gesunken. Das liege nach Meinung des Werkarztes vor allem an den guten Arbeitssicherheitsmaßnahmen im Werk.

Auch über die verschiedenen Aktionen des Werkärztlichen Dienstes kann Dr. Sowa Positives berichten. Er stehe in gutem Kontakt mit der Eisenacher Ärzteschaft, das schließe gegenseitige Besuche mit ein. 1996 schauten sich drei Orthopädinnen die Arbeitsplätze im Opel-Werk an. In diesem Jahr werden drei Hautärzte das Unternehmen besuchen.

„Rette Deine Haut“ hieß eine Aktion zum Ende des vergangenen Jahres. Insgesamt 247 Mitarbeiter ließen ihre Haut untersuchen, das sind etwa 14 Prozent der Belegschaft.



Sehmann: Auch die Behandlung mit Durchblick ist möglich

Auch für 1997 sind wieder zahlreiche Aktivitäten in Vorbereitung. Ende Mai sollen Impferberatungswochen stattfinden. Jeder Mitarbeiter hat dann die Möglichkeit, seinen



Gesundheit: Das Blutdruckmessen gehört in der Sanitätsstelle zu den Routineuntersuchungen

Impfpaß kontrollieren zu lassen. Auch kostenlose Auffrischimpfungen – Tetanus/Diphtherie und Kinderlähmung sind dann möglich. Und wie in jedem Jahr soll auch 1997 eine Gripeschutzimpfung stattfinden. Insgesamt bietet der Werkärztliche Dienst eine Reihe von Dienstleistungen für die Mitarbeiter. Hier ein kurzer Überblick. Erste Hilfe – auch vor Ort – sowie Vorsorgeuntersuchungen und Hilfe bei arbeitsmedizinischen Problemen sind Leistungen,

zu denen das Unternehmen verpflichtet ist. Opel bietet seinen Mitarbeitern darüber hinaus durch den Werkärztlichen Dienst noch andere Behandlungen und Untersuchungen an. Als zwei Beispiele seien die Bereiche Physiotherapie und Diagnostik genannt. Die Termine dafür müssen allerdings außerhalb der Arbeitszeit liegen. Zu den Möglichkeiten in der Physiotherapie gehören Mikrowelle, Rotlicht, Reizströme und Inhalationen. Die Sanitätsstelle ist dafür

mit modernsten Geräten ausgestattet. Physiotherapeutische Behandlungen können sowohl auf Anordnung von Werkarzt Dr. Sowa als auch vom Hausarzt erfolgen. Im Bereich Diagnostik reicht das Angebot von verschiedenen Blutuntersuchungen über EKG bis zur Lungenfunktionsprüfung.

Bei weiteren Fragen können sich die Mitarbeiter jederzeit an die Schwestern der Sanitätsstelle unter Telefon 12 91 wenden.

Bundes-Jugend-Spiele

200 Nachwuchsfußballer kämpften um den Opel-Junioren-Cup

Rund 200 Nachwuchskicker gaben sich in Eisenach ein sportliches Stelldichein. Die Trophäen des Opel-Junioren-Cup waren wie immer heiß begehrt.

Eisenach (kb). Einer zweitägigen Talent-Show glich der 3. Opel-Junioren-Cup Ende Februar in Eisenach. 34 Nachwuchsmannschaften aus insgesamt 20 Vereinen kämpften in drei Altersklassen um die begehrten Pokale.

Und zum ersten Mal war das Jugendturnier, das sich über Thüringen hinaus bereits einen Namen gemacht hat, international. Neben solchen renommierten deutschen Vereinen wie den Stuttgarter Kickers, KFC Uerdingen 05 oder dem FC Carl Zeiss Jena spielten auch drei Mannschaften aus Mogilew in Weißrußland mit – einer Partnerstadt von Eisenach.

Doch bevor die fast 40 Jungen beim Opel-Junioren-Cup antreten konnten, mußten sie eine 36stündige Fahrt in einem alten Ikarus-Bus überstehen. Völlig erschöpft kamen sie zwei Tage vor Turnierbeginn in der Wartburgstadt an. Etwas Abwechslung schaffte da ein Rundgang durch das Opel-Werk. Vor allem die Helligkeit und die Sauberkeit beeindruckte die kleinen Gäste aus dem fernen Weißrußland.

Trotz ihrer weitaus schlechteren Trainingsbedingungen zu Hause und der anstrengenden Fahrt nach Thüringen standen sie den deutschen Kickern beim anschließenden



Hart gekämpft und reich belohnt: Nach spannenden Spielen gab's für den Nachwuchs Urkunden

Turnier aber in nichts nach. Munter spielten sie drauf los und beeindruckten vor allem durch gute Technik. Den ersten Siegerpokal holten sich allerdings die E-Junioren vom FC Rot Weiß Erfurt. Überhaupt bewiesen die thüringischen Mannschaften starke Nerven und vor allem viel Kön-

nen. Bei den D-Junioren siegen zwar die Chemnitzer Jungs, doch die Erfurter Rot-Weiß-Talente kamen auf den zweiten Platz, gefolgt vom SV Lautertal. Bei den C-Junioren gab es einen einheimischen Sieger – die Kreiswahl Eisenach holte sich den Pokal. Insgesamt 200 Nachwuchs-

kicker hatten die Veranstalter Opel Eisenach und SG Hörtelal-Stedtfeld in die Wartburgstadt geholt – ein Mammutprogramm für alle Beteiligten. Doch dank der hervorragenden Organisation konnten am Ende alle erleichtert aufatmen. Bis zum nächsten Jahr.

Alles Öko

Umweltmanagement funktioniert

Eisenach (kb). „Wir haben einen sehr guten Stand und viel Lob erhalten, doch auch die Hinweise auf Defizite sind sehr wichtig“, so das Resümee von Eisenachs Umweltmanagementvertreter Roland Seidel beim Abschlußgespräch zum Internen Öko-Audit bei Opel Eisenach.

An drei Tagen hatten Vertreter des Werkes das Umweltmanagementsystem unter die Lupe genommen. Dokumente wurden geprüft, Ziele und Programme besprochen. Auch mehrere Vorortbegehungen gehörten zum Auditprogramm.

Am Ende zeigte sich das Auditorteam sehr zufrieden mit dem erreichten Zwischenstand. Vor allem die vorbildliche Ordnung und Sauberkeit am gesamten Standort fand Anerkennung.

Die Motivation und das Engagement aller Mitarbeiter bezeichneten die Teilnehmer als „vorbildlich“. Die Beschäftigten von Opel Eisenach seien zum Thema Umweltmanagement gut informiert und geschult.

Anhand eines kurzen Vortrages erklärte Umweltbeauftragter Jürgen Heilwagen die Vorhaben und Aufgaben für die kommenden Wochen, damit auch die externe Prüfung durch unabhängige Gutachter ein Erfolg werden kann.

Zum Beispiel soll eine Umwelterklärung erarbeitet werden, die das Umweltmanagementsystem erläutert und auch Außenstehenden verständlich macht. Vor wenigen Tagen konnte diese Erklärung als Entwurf bereits vorgelegt werden.



Sieh' an: Umweltbeauftragter Jürgen Heilwagen (r.) mit Auditoren

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1. März
Werner Eidenmüller,
TEZ
Wolfgang Jobst,
TEZ
Hans Mika,
Beschaffungswesen Europa



Werner Eidenmüller



Wolfgang Jobst

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. März
Heinz Bach,
Fertigung Montage I
Gerd-Otto Hennemann,
TEZ-Zentralwerkstätten
Angelo Tardo,
Fertigung Montage I
Fritz Weber,
Fertigung Preßwerk K 48
Rolf Werkmann,
Beschaffungswesen Europa
- 3. März
Vishnu-Datt Bhargava,
GMIO
- 4. März
Mehmet Atalay,
Fertigung Chassis I
- 6. März
Peter Singer,
Instandhaltung Chassis I
- 7. März
Elsa Jack,
Fertigung
Jaime Puga-Gil,
Fertigung Karosseriewerk I
- 13. März
Hans Reinhold Hundert,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Bernd Rössler,
Werkfeuerwehr
- 15. März
Siegfried Wisseborn,
TEZ

- 20. März
Heinz Mayer,
TEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

- 22. März
Abdelkader Ben Bec,
Darghouthi,
Fertigung Karosseriewerk I
Mohamed Tahar Tlili,
Fertigung Chassis I

- 23. März
Karl-Heinz Becker,
TEZ
Hamadi Mohamed
Ben Nemrissi,
Fertigung Preßwerk K 67

- 24. März
Ottavio Minolfo,
Fertigung Preßwerk K 40

- 27. März
Mustapha Abdellaoui,
Fertigung Montage II
Amarouch Mohamed Aouad,
Fertigung Montage I
Mohamed El Mallahi,
Werklogistik Zentraler Service
Horst Obermann,
Technisches Service-Zentrum
Ana Maria Rodriguez-Pinheiro,
Teile- und Zubehörlager

- 29. März
Josef Kudra,
Fertigung



Hans Mika

25 Jahre

Bochum

- 1. März
Andreas Peiser,
Beschaffungswesen
- 13. März
Emil Kuhn,
Qualitätssicherung Werk I
- 21. März
Günter Kreutz,
Tür-Modul
- 23. März
Hans-Werner Schulz,
Getriebe
- 27. März
Hans Peter Regelski,
IPS-Versand
Rolf Stephan,
Getriebe
Ahmed Youafi,
Chassis-Kleinteile
- 28. März
Hans Jürgen Kaiser,
Tür-Modul
Bilal Kuecukkayar,
Chassis-Kleinteile
- 29. März
Alfons Woesthoff,
Motorenbau

25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. März
Paul Barbier,
Betriebsrat
- 20. März
Kurt Müller,
Fertigung
- 27. März
Norbert Bauer,
Zentralwerkstätten

Oben bleiben

Keine Angst vor der Flugangst

Rüsselsheim (hk). Jetzt beginnt wieder die Urlaubssaison und damit die Zeit der Flugreisen. Viele Menschen bewegen sich gern „über den Wolken“, aber ein nicht unerheblicher Teil von ihnen hat mit heftiger Flugangst zu kämpfen.

Um diesem Teil der Touristen (und Geschäftsreisenden) die Freude an der schnellen Art zu reisen nahezubringen, hat der Flugingenieur Jürgen Heermann aufgeschrieben „Warum sie oben bleiben“.

Unter diesem Titel ist ein Flugbegleiter für Passagiere erschienen. Er beschreibt lebendig und gut verständlich alles, was vom Start bis zur Landung passiert. Auf der

Bilderbuch-Aufnahmen?

Wanted: Fotos von Opel-Oldies

Auto- und Foto-Fans aufgepaßt: Für zwei neue Buchprojekte aus dem Hause Opel wird Ihre Mithilfe benötigt.

Rüsselsheim (fd). Ehemalige Kadett-, Olympia-, Kapitän-, Rekord- und Commodore-Fahrer, die ihre Autos zwischen 1950 und 1982 für das heimische Album oder auch die samstägliche Dia-Show im Familienkreis fotografierten, können jetzt ihre Erlebnisse mit einem noch größeren Fan-Kreis klassischer Opel-Modelle teilen.

Frank Thomas Dietz, in der Presseabteilung für die Ansprache von Radio- und Fernsehen sowie interaktive Medien (Internet, CD-Rom) verantwortlich, sucht nämlich für sein zweites und drittes Buch über Rekord- und Commodore-Modelle Fotos aus Privat-Archiven.

Dabei handelt es sich im einzelnen um folgende Modelle:

- Olympia, Olympia Rekord, Kapitän, Blitz 1950 – 1962

- Rekord A 1963 – 1965
- Rekord B 1965 – 1966
- Rekord C 1966 – 1971
- Rekord D 1972 – 1977
- Rekord E 1977 – 1986
- Commodore A 1967 – 1971
- Commodore B 1972 – 1977
- Commodore C 1978 – 1982

Die eingesandten Fotos sollten zur perfekten Reproduktion von hoher fotografischer Qualität sein und sich in gutem Zustand befinden. Sie werden nach Verwertung Ende des Jahres selbstverständlich wieder zurückgeschickt. Deshalb sollten die Fotos mit Namen und Post-Kennziffer versehen sein.

Selbstverständlich werden alle Foto-Spender auch namentlich in den entsprechenden Büchern erwähnt. Falls Sie Bilder zur Verfügung stellen möchten, schicken Sie diese bis spätestens 18. April per Werkpost bitte an folgende Adresse:

Frank Thomas Dietz, Abteilung Presse und Information, PKZ 10 – 30.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ismail Gök,
geb. 5.9.1941, gest. 9.12.1996,
Montage I K 40

Habibe Atalay,
geb. 1.1.1942, gest. 2.1.1997,
Chassisbau I, Kaltfließpörfelteil

Maris Nierlich,
geb. 8.9.1935, gest. 13.1.1997,
Montage II

Thorsten Albrecht,
geb. 1.10.1977, gest. 21.1.1997,
Berufsausbildung

Horst Frey,
geb. 23.1.1951, gest. 22.1.1997,
Lackiererei

Hans-Peter Lerch,
geb. 17.1.1957, gest. 27.1.1997,
Technisches Entwicklungszentrum

Manuel Velasco-Solas,
geb. 6.10.1943, gest. 30.1.1997,
Montage I

Bochum

Heinz Speiser,
geb. 27.1.1943, gest. 12.1.1997,
Qualitätssicherung,
Linie Karosserie-Rohbau

Kaiserslautern

Harald Schmitt,
geb. 1.7.1943, gest. 8.1.1997,
Fertigung

Helmut Blügel,
geb. 11.9.1950, gest. 28.1.1997,
Fertigung

Jörg Hindenlang,
geb. 7.12.1962, gest. 5.2.1997,
Sagtnaw

Hans Jung,
geb. 21.1.1940, gest. 11.2.1997,
Fertigung

Interessante Prämienangebote bei Neukauf

Verkauf

Interessante Prämienangebote bei Neukauf

Rüsselsheim (jh). Der Verkauf an Mitarbeiter hat überzeugende Argumente: Zulassungsprämien und Gebrauchtwagenverkaufshilfen für diverse Modelle machen den Neuwagenkauf jetzt noch attraktiver. Hier ein Überblick: Im Rahmen der Umweltinitiative „Sicher und sauber“ gibt es für alle Pkw ohne gezeigten Kat 1 500 Mark beim Kauf eines Corsa, Tigra, Astra oder Astra Cabrio. Das Angebot gilt für Bestellungen bis zum 30. April. Das neue Fahrzeug muß bis zum 31. Juli zugelassen werden.

Gleichzeitig gibt es ein spezielles Frontera-Angebot. Bei der Erst-Zulassung bis zum 30. April sind gar 2 500 Mark Zulassungsprämie fällig.

Darüber hinaus bietet die Opel Bank ein 6,9-Prozent-Sonderzinsprogramm für alle Modelle. Das An-

gebot gilt für Neu- und Gebrauchtwagen aus dem Geschäftswagenbestand, die nicht älter als sechs Monate sind. Bestellfrist ist der 30. April, Zulassungsfrist der 31. Juli. Mindestens 20 Prozent des Fahrzeugpreises muß angezahlt werden. Die Kreditlaufzeit beträgt 18, 24, 36 oder 47 Monate.

Bei Neuwagenbestellungen bis zum 30. April (Zulassung bis 31. Juli) gibt es für die Modelle Astra/Astra Cabrio sowie Vectra Limousine eine Gebrauchtwagenverkaufshilfe von je 1 000 Mark. Für Omega Limousine und Caravan sowie MV 6 beträgt diese 2 000 Mark.

Über weitere Einzelheiten aus diesen Programmen informieren die Neuwagen-Verkaufsteams in:

Rüsselsheim: 66-47 10
Bochum: 9 89-24 73
Kaiserslautern: 3 55-28 83

Bitte vormerken: Am Oster-samstag sind die Verkaufsbüros geschlossen.



Für Frontera-Fans: Bei Erstzulassung bis 30. April gibt's 2 500 Mark Prämie

Steuern sparen

20 Prozent-Pauschalabgabe bei Direktversicherung

Rüsselsheim (ps). Auf der Grundlage des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung bietet Opel Mitarbeitern die Möglichkeit, durch den Abschluß einer Direktversicherung Teile des Lohns beziehungsweise Gehalts aus der individuellen Besteuerung herauszunehmen und stattdessen einer pauschalen Besteuerung in Höhe von zur Zeit 20 Prozent zu unterwerfen.

Die Versicherung beginnt jeweils am 1. Dezember eines Jahres. Folgende Jahresbeiträge sind möglich: 1 800, 2 400, 2 700, 3 000 und 3 408 Mark. Der Beitrag wird für das gesamte Versicherungsjahr

(1. Dezember bis 30. November des Folgejahres) als Gesamtbetrag zuzüglich Pauschalsteuer jeweils im Dezember eines Jahres von der Weihnachts-Sonderzahlung einbehalten und an die jeweilige Versicherungsgesellschaft abgeführt. Mit der Entrichtung des Beitrags aus der Weihnachts-Sonderzahlung ist in

aller Regel auch eine Ersparnis an Sozialversicherungsbeiträgen verbunden.

Informationsblätter, die die Rahmenbedingungen für den Versicherungsabschluß sowie die Kontaktpersonen bei den Versicherungsgesellschaften enthalten, liegen in den Personal- und Sozialabteilungen aus.

Wer fährt mit?

O.Heimbach/N.Heimbach, Trechingsh.,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, K 40/P 8/M 55, Tel.: 06143/6141

Borbeck-Gerschede → Bochum Werk I,
Schicht B, suche/biete Fahrgemeinschaft für einen oder zwei Kollegen, Tel.: 0201/689616

Bingerbrück → Rüsselsheim,
Schicht B, Portal 8-60, Tel.: 06721/34787

Gernsheim → Rüsselsheim,
suche/biete 4. Platz in Fahrgemeinschaft, Schicht A, Tel.: 06258/55100

Wöllstein → Rüsselsheim,
zwei Kollegen suchen/bieten Fahrgemeinschaft, Schicht B, P 60, Tel.: 06703/4364

Braunhardt/Weiterstadt → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft für normale Schicht, Tel.: 06150/12187

Ober-Olm → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06136/85498

Messel → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Stunden, Tel.: 06159/1050

Ensheim → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Schicht B, P 48 oder P 60, Tel.: 06732/8483

Schmitten → Rüsselsheim und Umgebung,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, P 8, P 60, P 45, Tel.: 06084/3187

Bad Schwalb.-Hettenthain,
suche/biete Fahrgemeinschaft, TEZ, Gleitzeit, Tel.: 06124/9056

Bad Camberg → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06083/2124

Eiz → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Frühschicht, M 55, Tel.: 06431/53332

Bingen → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft in Nachtschicht, Portal 20/60, Tel.: 06721/16319

Wetzlar/Gießen → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Wechselschicht, Tel.: 06441/53629

Wöllstein → Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 60/20, Tel.: 06703/3142

Dexheim oder Nierstein → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, K 131/K 65, Tel.: 06249/2582

Framersheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Portal 45 oder 24, Tel.: 06733/7813

Engelstadt → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Portal 60, Tel.: 06130/8697

Bingen → Rüsselsheim,
suche Mitfahrgelegenheit, Normal-schicht, Tel.: 06721/44652

Angelo ist wieder da

Und diesmal hat er etwas Besonderes mitgebracht: Einen Corsa „Cappuccino“ – Die Hollywood-Reportage

In Los Angeles entstand der Werbespot für den Corsa „Cappuccino“. Mit von der Partie: Der berühmteste Nichtautofahrer Deutschlands. Angelo, der Cappuccino-Mann von Nescafé, ist unter die Autobesitzer gegangen. Die Opel Post berichtet von den Dreharbeiten.

Los Angeles (wgb). Das hektische Durcheinander vor dem Lufthansa-Schalter auf dem Frankfurter Flughafen ebbt für Sekunden ab, als ein freundlich dreinblickender Italiener Richtung Los Angeles eincheckt. Tuscheln im Hintergrund: „Den kenn' ich doch aus dem Fernsehen. Das ist doch... Ja, wie heißt er bloß?“

Beim Zoll folgt die Enthüllung: „Ihre Papiere müssen gefälscht sein, Sie sind doch Angelo, der Cappuccino-Mann.“ Die Wartenden hinter ihm bestätigen mit heftigem Kopfnicken den Verdacht des Zollbeamten. Angelos Antwort: „Nein, nein – Bruno ist Angelo, und Angelo ist Bruno, alles klar?“

Bruno alias Angelo freut sich über den Cappuccino-Ruhm

Immer wieder freut sich der Schauspieler Bruno Maccallini aus Rom über die fragenden und staunenden Blicke, die er in Deutschland auslöst. Hier bei uns ist der charmannte Südländer mit den dunklen Augen halt „Angelo, der Mann aus der Nescafé-Werbung“, der berühmteste Nicht-Autofahrer Deutschlands. „Isch 'abe gar keine Auto“ – dieser Satz machte Bruno alias Angelo berühmt.

Und genau deshalb ist der 37jährige ausgebildete Thea-



Foto: H. Timmer

So kann's gehen: Melanie Sawyer bekommt echte Konkurrenz

terschauspieler und Bühnenautor jetzt in Los Angeles. Denn dort, genauer gesagt in Hollywood, wird die Geschichte von Angelo und seinem „Cappuccino-Verhältnis“ weiter erzählt.

Hier produzierte Opel Ende vergangenen Jahres gemeinsam mit dem schweizer Nahrungsmittelkonzern Nestlé einen Werbespot.

„Co-Branding“ heißt das in der Branche, wenn zwei un-

terschiedliche Marken oder Produkte nebeneinander auftreten. In diesem Fall werden Auto und Kaffee über eine Person verknüpft – eben Angelo.

Der Spot, der ab April ausgestrahlt wird, beginnt mit einer Küchenszene. Eine junge Frau, gespielt von der Engländerin Melanie Sawyer, macht sich gerade einen Nescafé. Danach geht sie an die Tür, schaut durch den Spion und



Schöne Aussichten: Der berühmteste Nichtautofahrer Deutschlands ist jetzt im Corsa unterwegs

sieht Angelo die Treppe herunterkommen. Sie öffnet und kommt direkt zur Sache: „Möchten Sie nicht auf eine Tasse Cappuccino hereinkommen?“

Doch der – „oh scusi“ – ist furchtbar in Eile. Mit den Worten „Iste dring-gend, wartet schon unten auf mich“, eilt er die Treppen hinunter. Die enttäuschte dreinblickende junge Dame geht zurück in die Wohnung und ans Fenster, um zu schauen, wer da unten so dringend wartet.

Was sie sieht, hellt ihre Miene wieder auf. Angelo geht zu seinem schwarzen Corsa „Cappuccino“, streicht ihm liebevoll übers Dach, schaut nach oben zu der Frau und flötet: „Isch 'abe jetzt eine Auto, Signorina.“

Das ist, kurz gefaßt, die Handlung. Aber was im Fernsehen in 30 Sekunden abläuft, brauchte zur Entstehung zwei ganze Tage. So lange dauerten die Aufnahmen, nicht gerechnet die Vorbereitungen, wie zum Beispiel das Aufbauen und Einrichten der Küche oder des Treppenhauses.

Da sägten, hämmerten und strichen sechs Bühnenbauer drei Tage lang, bis die Kulisse stand. Wenn es hier, im



Pausentee: Dreimal dürfen Sie raten, was es zu trinken gab

Zentrum der Filmindustrie, etwas nicht im Original gibt, dann wird es eben kurzerhand hergerichtet, bis es paßt.

Typischer Satz aus LA.: „Isch 'abe jetzt ein Auto, Signorina.“

Die Außenaufnahmen entstanden auf einer Allee im bürgerlichen Stadtteil von Los Angeles, in Pasadena.

Überall am kurzen Zügel geführt wurde die gut fünfzigköpfige Filmcrew von dem österreichischen Regisseur Stefan Würnitzer, der hier in der kalifornischen Metropole lebt und arbeitet.

„Camera and sound?“

„Rolling!“ Die 35-Millimeter-Kamera surrt. „And action!“ Eine Kommandofolge, die nirgendwo so häufig gesprochen wird wie hier in LA.

Ein anderer Satz war in diesen Tagen allerdings ebenfalls oft zu hören: Das „Isch 'abe jetzt ein Auto, Signorina“, ließ Regisseur Würnitzer, der gleichzeitig auch Kameramann ist, immer und immer wiederholen, bis er endlich mit allen Nuancen in Gestik und Aussprache zufrieden war. Angelo – pardon, Bruno – schaffte es perfekt mit einer gehörigen Portion Professionalität und seinem angebornen Charme.

„Der eine hat immer auch was vom anderen“, erläutert Bruno Maccallini seine Rolle beim Zusammenräumen seiner Garderobe und freut sich schon auf die Landung in Deutschland: „Dann kann ich wieder als ‚Angelo‘ ein bißchen für Verwirrung sorgen.“

Auch wenn Sie nicht Angelo heißen, können Sie einen dieser schwarzen Corsas „Cappuccino“ fahren, der in dem Werbespot eine Hauptrolle spielt. Dieses Auto gibt es nämlich ab April als limitiertes Sondermodell.

Zur serienmäßigen Ausstattung gehören unter anderem Innenteile aus Carbondekor, Leichtmetallräder (5 1/2 Jx14), Lederlenkrad, Servolenkung und ABS.

Der Corsa „Cappuccino“ hat einen 1,4-Liter-Motor mit 60 PS (oder als Option die 16V-Version mit 90 PS) und kostet 24 460 Mark.



Auf ein Neues: Bis der Werbespot im Kasten war, mußte der 37jährige Theaterschauspieler und Bühnenautor Bruno Maccallini aus Rom zigmal zur Tat schreiten

Gaffer riskieren künftig Bußgeld

München (gms). Schaulustige bei Verkehrsunfällen müssen in Bayern mit Bußgeld rechnen. Nach Angaben des Automobilclubs Kraftfahrerschutz (KS) in München ist seit Januar ein neues Katastrophenschutzgesetz in Kraft. Es ermöglicht den Behörden, Personen von der Unfallstelle zu entfernen, wenn diese die Rettungsarbeiten behindern. Wird der Aufforderung nicht Folge geleistet, kann laut KS ein Bußgeld von bis zu 10 000 Mark erhoben werden.

Auch Samstag ist ein Werktag

Stuttgart (gms). Mit den neuen Ladenschließzeiten haben sich auch die Parkprobleme in den Innenstädten „verlängert“. Denn Park- oder Halteverbotschilder mit dem Zusatz „an Werktagen“ gelten auch an Samstagen. Darauf weist die Sachverständigen-Organisation Dekra in Stuttgart hin. Wegen der jetzt bis 16 Uhr „vollen“ Innenstädte ist damit zu rechnen, daß die Einhaltung dieser Parkverbote künftig auch am Samstag von der Polizei stärker kontrolliert wird.

Sonne zieht nicht vor dem Gericht

München (gms). Ein Autofahrer, der eine rote Ampel überfährt, kann sich nicht damit entschuldigen, daß ihn die Sonne blendete. Das teilt der ADAC in München unter Berufung auf das Oberlandesgericht Karlsruhe mit (Az.: 1 SS 61/96). In dem verhandelten Fall war ein Verkehrsteilnehmer laut ADAC zu einer Geldbuße sowie zu einem Monat Fahrverbot verurteilt worden. Das Gericht begründete die Entscheidung damit, daß es allenfalls bei stark strahlender und tief stehender Sonne Schwierigkeiten gebe, die Ampelfarbe zu erkennen. Wann das der Fall sei, könnten die Behörden aufgrund der Schatten auf den Beweisfotos entscheiden.

Mit Grippe-Mittel Lenkrad meiden

Köln (gms). Grippekranke mit Fieber oder starkem Husten und Schnupfen sollten nicht selbst Auto fahren. Denn ähnlich wie beim Fahren unter Alkoholeinfluß ist das Reaktionsvermögen stark eingeschränkt, warnt der TÜV Rheinland in Köln. Wer dann Medikamente nimmt, um die Symptome zu lindern, erhöht die Risiken im Zweifelsfall noch weiter. Denn 15 bis 20 Prozent der in Deutschland gebräuchlichen Medikamente beeinträchtigen nach Einschätzung der TÜV-Prüfstelle für Medikamenteneinflüsse auf Verkehrssicherheit (conTest) das Fahrvermögen.

Digitale Dirigenten

Intelligente Lösungen für die Zukunft: Vom Kompaß hin zur Satellitennavigation

Vor wenigen Tagen präsentierte Opel der Öffentlichkeit die „Initiative Mobilität“. In ihr bündelt das Unternehmen die Summe aller Erfahrungen aus der Arbeit mit modernen Verkehrsleitsystemen und der mobilen Kommunikation.

Rüsselsheim (es). A star is born. Kein Filmstar, kein Popstar, auch kein Busenstar. Sondern „OnStar“: Die nette Stimme, die alles weiß, was der Opel-Fahrer wissen will. Nur 1500 Mark kostet das mobile Kommunikationssystem, das ab Herbst zu haben ist.

Wer sich während der Präsentation der „Initiative Mobilität“ von Opel auf dem Frankfurter Flughafen in einem Science-Fiction währte, den

mußte Opels oberster Vorausentwickler Professor Dr. Fritz Indra enttäuschen: „In diesen Filmen sagt der Fahrer doch nur ein Ziel, dann lenkt ein Autopilot, und der Fahrer liest während der Fahrt Zeitung – nein, wir haben uns an der Realität orientiert.“

Und so wird „OnStar“, einer der wichtigen Pfeiler der Mobilitäts-Initiative, Wirklichkeit: Im Opel-Fahrzeug befindet sich ein satellitengestütztes Modul, das aus Steuergerät, Empfänger und Antenne besteht. Die Einheit korrespondiert mit dem „Global Positioning System“ (GPS), einem System von 24 Navigations-satelliten.

Damit wird die genaue Position des Fahrzeugs ermittelt und an das „OnStar“-Dienstleistungszentrum weitergegeben. Von dort aus wird der Fahrer jetzt Richtung Ziel dirigiert – immer mit Blick auf die aktuellsten Verkehrsentwicklungen, über die der ADAC das Dienstleistungszentrum auf dem laufenden hält. „OnStar“ ist die vorläufige Summe aller



Hilfe aus dem All: Dank GPS können die Mitarbeiter des Opel-Call-Centers individuell helfen

Erfahrungen, die Opel bei der Mitarbeit an nationalen und internationalen Entwicklungsprojekten für neue Verkehrsleitsysteme gesammelt hat. Und das rasend schnell: „Vor

zehn Jahren noch gab es als Navigationshilfe fürs Auto den Kompaß, der gerade mal die grobe Richtung zum Ziel anzeigte“, erinnert sich Indra.

Nach den 1500 Mark Einbaukosten für „OnStar“ muß der Kunde für die Benutzung nur noch eine Grundgebühr zahlen, die laut Opel-Vorstand Horst P. Borghs bei rund 30 Mark liegen soll – die aber die monatlichen Grundgebühren fürs Mobiltelefon einschließen. Die Gesprächsminute mit dem „OnStar“-Dienstleistungszentrum wird etwa 2,50 Mark kosten.

Als reinen Luxus fürs Auto sollte „OnStar“ allerdings nicht angesehen werden. Denn wer dank „OnStar“ einen Stau umfahren kann, der schont die Umwelt und spart Geld, wie Borghs vorrechnet: „Jeder Deutsche steht statistisch betrachtet jedes Jahr drei Stunden im Stau. Insgesamt sind damit 4,5 Milliarden Stunden für Arbeit, Freizeit und Logistik verloren. Das strapaziert nicht nur die Nerven der Betroffenen; in der

Summe kostet dies die Volkswirtschaft jährlich rund 200 Milliarden Mark.“

„OnStar“ ist übrigens nicht der einzige Zögling der „Initiative Mobilität“. Für Omega- und Vectra-Fahrer ist ab sofort „Carin II“ zu haben – für 2950 Mark als Sonderausstattung.

„Carin“ (Car Information Unit) ist eine elektronische Landkarte, die sprechen kann. Auch sie beschreibt dank Satellitentechnik die günstigste Fahrtroute zu einem Ziel, das der Fahrer vor Fahrtantritt eintippen muß. Das notwendige Kartenmaterial hat „Carin“ auf CD-Rom gespeichert. Es wird alle sechs Monate ergänzt.

Wie sang vor Jahren doch Udo Jürgens? „Ich schrieb nie ein Lied für (K)Carin“? So sich der alte Troubadour mal einen neuen Vectra oder Omega anschafft, wird er sich's, vor lauter Freude, vielleicht doch noch mal überlegen. Und übrigens: In Kürze soll „Carin“ auch als Nachrüstsatz erhältlich sein.



Schlau statt Stau: „OnStar“ gewährt jederzeit einen aktuellen Einblick in das Verkehrsgeschehen

Eine Kabine für alle Fälle

Moderner Pickup: Der Campo aus dem Modelljahr '97 ist noch attraktiver geworden

Rüsselsheim (es). Elegant, gut ausgestattet und in jeder Beziehung tragfähig war er schon immer. Jetzt ist er noch attraktiver geworden: Opel hat dem Campo einige sinnvolle Neuerungen ange-deihen lassen.

Äußerlich ist der neue Jahrgang des Pickup mit dem Blitz auf der Haube unter anderem an einem abgerundeten Karosserie-Design, einer neuen Frontgestaltung mit weißen Blinkleuchten sowie geänderten Heckleuchten zu erkennen.

Neu gestaltet wurde auch der Innenraum. Beispielsweise mit einem ergonomisch optimierten Cockpit, einer modernen Instrumententafel, neuen Sitzen und einem Zweispeichenlenkrad. Doch auch wer mehr auf

Umgänglichkeit als auf Äußerlichkeit setzt, wird nicht enttäuscht.

Die Ladeflächenumrandung des Campo wurde um 32 Millimeter erhöht, darin integriert sind Befestigungsvorrichtungen, auch in der Heckklappe sind zwei Zugriffe eingebaut.

Die Achslasten wurden erhöht, außerdem läßt sich der heckgetriebene Pickup mit Gasdruckstoßdämpfern ausrüsten.

Daneben setzt der Campo weiterhin auf Vielseitigkeit: Mit Einzelkabine, als Sportcab-Variante mit verlängertem Fahrerhaus sowie mit viertüriger Mannschaftskabine bietet er maßgeschneiderte Transportlösungen für die individuellen Wünsche seiner Besitzer.



Mobilitätsgarantie: Der Campo bietet maßgeschneiderte Transportlösungen für alle Eventualitäten

Der sinnvollen Aufteilung des verfügbaren Fahrzeugvolumens – kurz „Package“ genannt – kommt immer größere Bedeutung zu. Die Fortschritte auf diesem Gebiet sind enorm: Was in den 70ern in einen Ascona paßte, findet sich heute im Corsa wieder.

Rüsselsheim (es). „Unsere Kunden verlangen mehr Sicherheit, Komfort sowie Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Wir wollen zudem möglichst kompakte Automobile bauen, um den verfügbaren Verkehrsraum zu schonen – das erfordert bisweilen die Quadratur des Kreises.“

Diese „Quadratur“, die Professor Dr. Fritz Indra, Chef der Vorausentwicklung, so schön erklärt, ist das A und O des Automobilbaus. Das dazu gehörende Zauberwort lautet „Package“.

Intelligentes „Package“ – das heißt: sinnvolle Aufteilung des verfügbaren Fahrzeugvolumens. Klingt einfach. Aber dahinter versteckt sich nicht nur eine Wissenschaft, sondern gleich mehrere.

Als Meisterwerk der „Package“-Experten gilt der Vectra: 29 Prozent „effektiv nutzbares Volumen für Passagiere und Ladung“ haben TEZ-Ingenieure ausgerechnet. Das sind zwei Prozent mehr als die Vectra-Konkurrenten im Schnitt aufweisen können – und bedeuten den Bestwert in der Mittelklasse.

Um den „Package“-Wirkungsgrad zu ermitteln, werden Innen- und Kofferraum in Relation zu den Außenabmessungen gesetzt. Auch der Corsa schneidet bei diesem Rechenexempel exzellent ab. Der kleine Kompakte bietet im Innenraum so viel wie der Ascona aus den 70er Jahren.

Doch bis so viel – oder so wenig – Raum wirkungsvoll genutzt ist, müssen Dutzende von klugen Köpfen aus verschiedenen Disziplinen ganz schön rauchen.

Beispiel Innenraum: Dabei

Raum-Manager

Experten schaffen immer mehr Platz in immer kompakteren Autos



Maßarbeit: Ziel der „Package“-Spezialisten ist es, im Innenraum ein Maximum an Platz zu schaffen



Komfortabel: „Oscar“ hilft, den Kopf-, Knie- und Beinraum zu vermessen

hat zunächst einmal die Gestaltung der Fahrerposition Priorität. Die ergonomisch sinnvolle Anordnung der einzelnen Bedienelemente, ausreichende Freiräume für Kopf, Schultern, Beine und Knie sowie ein bequemer Ein- und

Ausstieg sind wichtige Kaufkriterien für die Kunden.

Die Zuordnung von Pedalen, Lenkung und Sitz sowie die ideale Sitzposition im „Cockpit“ sind zudem ein Fall für die Sicherheitsexperten.

Beispiel Motorraum: Selbst Wagen der Corsa-Klasse haben heute Airbags und ABS, Klimaanlage und Automatikgetriebe – Elemente, die früher nur den höheren Gewichtsklassen vorbehalten waren.

Entsprechend eng ist es unter der Motorhaube geworden. „Package“-Experten müssen sich auf eine

kompakte Anordnung von Triebwerk, Nebenaggregaten, Antriebs- und Funktionskomponenten verstehen.

Doch damit nicht genug: Auch die Designer wollen schließlich zu ihrem Recht kommen: Die Frontüberhänge

sollen schrumpfen, die Karosseriekonturen rundlicher werden. „In den 70er Jahren konnten wir beim Ascona fast hemmungslos mit allen Komponenten jonglieren“, erinnert sich Leberecht Fröhlich, im TEZ zuständig fürs Motorraum-„Package“, an selbige Zeiten. Und veranschaulicht, wie eng es mittlerweile in sei-

nem „Arbeitsfeld“ geworden ist: „Wenn man über einen Vectra-Motorraum einen Eimer Wasser gießt, kommt unten kaum mehr ein Tropfen an.“

Stichwort Styling: Nur wer Pflicht und Kür gleichermaßen beherrscht, hat Chancen auf eine gute Gesamtnote – das wissen Eiskunstläufer ebenso wie Automobilbauer. Für Opel heißt das: Alle „Package“-Erfordernisse erfüllen – und dennoch muß das Ganze gut aussehen.

Daher arbeiten bei Opel Design- und „Package“-Experten schon bei jeder Neuentwicklung eng zusammen. „Wir kämpfen grundsätzlich um jeden Millimeter Fläche“, erklärt George A. Gallion, stellvertretender Direktor für Design im TEZ. Dabei kommt jeder Raumgewinn bei der Fahrzeugauslegung in erster Linie dem Interieur, in einem zweiten Schritt auch dem Kofferraum zugute.

Was auch zeigt: Die „Quadratur des Kreises“ ergibt sich aus einem „Kampf“ zwischen „Package“-Machern und Designern. Wobei es jedoch keine Verlierer gibt. Sondern nur Gewinner. Und das sind in erster Linie die Opel-Fahrer. ■

Das Buch der Sünde

Flensburger Kartei wächst weiter

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat 1996 mehr als 3,8 Millionen Delikte in die „Verkehrssünderkartei“ eingetragen.

Flensburg (vda). Gegenüber dem Vorjahr nahm die Zahl der Eintragungen um drei Prozent zu. Die Mehrzahl davon waren Erst-Erfassungen (2,5 Millionen), beim Rest, so das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), handelte es sich um Folgemitteilungen.

Die Steigerung bei den gemeldeten Eintragungen sei fast ausschließlich auf eine Zunahme der behördlichen Bußgeldentscheidungen von fast fünf Prozent zurückzuführen, die mit über 80 Prozent die Mehrzahl der im Zentralregister eingehenden Mitteilungen ausmachen.

Im Verkehrszentralregister – landläufig als „Verkehrssünderkartei“ bezeichnet – werden Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden (die insbesondere die Fahrerlaubnisse versagen oder entziehen), der Bußgeldstellen (die eine Verkehrsordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße von mindestens 80 Mark oder ein Fahrverbot ahnden) sowie der Gerichte (die eine Verurteilung wegen einer Straftat im Zu-

sammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr aussprechen) registriert.

Da der Zugang der Meldungen im Jahr 1996 deutlich über dem Abgang (durch Löschung) lag, erhöhte sich die Zahl der eingetragenen Personen auf insgesamt knapp 6,5 Millionen (plus 4,4 Prozent gegenüber Ende 1995).

Diese Steigerung, so das KBA, sei nicht auf eine allgemein sinkende Verkehrsmoral zurückzuführen, sondern korrespondiere einerseits mit den steigenden Zulassungszahlen und zum anderen sei nach wie vor „nicht der Eintragsstand erreicht, der allein aufgrund der Zunahme der Bevölkerungszahl nach der deutschen Einheit statistisch zu erwarten war“.

Ein Blick in die Statistik zeigt aber auch, daß 79,6 Prozent der Verkehrssünder Männer sind. Bei den Verkehrsteilnehmern unter 21 Jahren – sie umfassen etwa drei Prozent des Bestandes im Verkehrszentralregister – sei das Übergewicht der Männer sogar noch stärker. Ferner sei eine starke Konzentration auf bestimmte Altersstufen erkennbar: Zehn Altersjahrgänge, nämlich Personen zwischen 25 und 34 Jahren, stellen laut KBA bereits ein Drittel des Bestandes. ■

Rabatt auch mit Saison-Nummer

Bonn (gms). Auch wer sein Fahrzeug mit Saisonkennzeichen versieht, kann in den Genuß des steigenden Schadenfreiheits-Rabattes kommen. Voraussetzung ist, daß das Fahrzeug mindestens sechs Monate pro Jahr zugelassen ist, so der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Die Saisonkennzeichen werden seit 1. März ausgegeben, sie sollen künftig das regelmäßige An- und Abmelden von Oldtimern, Motorrädern oder anderen Saisongefährten überflüssig machen. Sie sind auch während der Stilllegungszeit durch Kasko- und Haftpflichtversicherung geschützt.

Schwarzes Jahr für Zweiräder

Bonn (dpa). Für Mopeds und Mofas begann am 1. März das neue, blaue Versicherungsjahr. Zu diesem Termin werden alle schwarzen Kennzeichen ungültig. Eine neue Haftpflichtversicherung muß dann durch ein blaues Nummernschild nachgewiesen werden.

Doppeltes Risiko auf Ost-Straßen

Berlin (gms). Im Osten Deutschlands ist das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls doppelt so hoch wie im Westen. Nach Angaben der in Berlin erscheinenden Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“ sind in den neuen Ländern 1996 bezogen auf die Einwohnerzahl doppelt so viele Menschen tödlich verunglückt. Insgesamt ist die Zahl der Verkehrstoten in Ostdeutschland zurückgegangen. So starben der Zeitschrift zufolge auf den Straßen zwischen Ostsee und Erzgebirge über 2 600 Menschen. In Westdeutschland waren es rund 8700 Tote, rund acht Prozent weniger als 1995. Die Ursache für die meisten Unfälle war überhöhtes Tempo.

Mehr Meilen mörderisch?

Fort Worth (dpa). In den USA hat sich die Zahl der Verkehrstoten offenbar erhöht. Die Zahl der Unfallopfer stieg im Bundesstaat Texas 1996 im Vergleich zum Vorjahr um 17 Prozent. Dagegen war deren Zahl seit 1980 beständig gesunken. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde 1996 auf den Highways von 104 auf 120 Kilometer pro Stunde (65/70 Meilen) angehoben. Wie regionale TV-Sender meldeten, kamen 1996 in Texas 3 715 Menschen bei Unfällen ums Leben. 1995 waren es 3172 Verkehrstote gewesen. Die Behörden wollen nun die Unfallursachen genauer untersuchen.



Traum vom Raum: Der aktuelle Corsa bietet mehr Platz für die Passagiere als ein 75er Ascona

Kombis heißen Caravan

Jahrzehnte des Erfolgs: Eine kleine Geschichte der „Kombinations-Kraftwagen“ aus dem Hause Opel

Als legitimer Urahn der Kombis aus dem Hause Opel gilt der Olympia Rekord Caravan, der im September 1953 auf den Markt kam. In den 43 Jahren, die bis zur Einführung des Vectra Caravan vergangen sind, hat Opel Millionen von Autofahrern mit einer Vielzahl von Drei- oder Fünftürern begeistert. Ein Überblick:

Rüsselsheim (h). Im Herbst 1996 stellte Opel der Stufenheck- und der Schrägheck-Variante des Mittelklasse-Erfolgsmodells Vectra den Caravan zur Seite – eine logische Produktergänzung. Schließlich ziehen die Zulassungszahlen für variable Freizeit- und Familienfahrzeuge europaweit unverändert an.

Mit dem Raumriesen Omega Caravan in der oberen Mit-



Star von gestern: Der Rekord Caravan auf der IAA im Jahr 1953

Rekord-Nachfolger P1 und ab 1960 der P2 in der Heckklappen-Ausführung zu haben.

Die Attraktivität der Caravan-Serie steigt proportional zur Erhöhung der Nutzlast von 350 über 410 bis auf 515 Kilogramm beim P2.

Den ersten Platz im Kombi-Segment hat das Unternehmen spätestens seit Erweiterung der Caravan-Idee auf die untere Mittelklasse sicher. Der 1962 präsentierte Kadett A „Caravan 1000“ sorgt dafür, daß Mitte der sechziger Jahre allein in

Deutschland rund 20 000 und damit gut 50 Prozent der zugelassenen Kombis das Blitzsignet tragen. Die Einführung einer fünftürigen Kadett B-Version mit entsprechend voluminöserem Gepäckraum-Abteil bringt einen weiteren Absatzschub.

1970 werden knapp 17 000 Einheiten des Kadett B Caravan verkauft. Im gleichen Zeitraum schließen Opel-Händler rund 28 000 Kundenverträge für den drei- und fünftürigen Rekord C ab.

Einen weiteren Meilenstein in der Caravan-Historie verkörpert der von 1970 bis 1975 angebotene Ascona Voyage. Opel gelingt es, mit diesem luxuriös ausgestatteten Modell, von dem rund 76 000 Einheiten produziert werden, das Nutzfahrzeug-Image des Kombi zu relativieren. Dank potenter Motorisierung von 80 bis 90 PS kann der Bestimmungsort samt Familiengepäck und/oder Freizeitausrüstung zügig angesteuert werden.

Ebenfalls Premiumcharakter haben der Commodore Voyage, der Rekord E Regent und die Kadett D-Varianten Voyage, Voyage Berlina sowie Luxus.

Unterdessen wird auch die angestammte Kombi-Klientel weiter bedarfsgerecht bedient. An die vom Opel-Marketing genau definierte Zielgruppe der „Jäger, Landwirte, Landärzte, Architekten und Bauführer“ richten sich die beiden Anfang 1982 vorgestellten Sondermodelle Rekord E2 Caravan und Kadett D Caravan mit der viel-

sagenden Typbezeichnung „Pirsch“.

Die Ausstattungsliste umfaßt eine vergrößerte Bodfreiheit, Sperrdifferential, Steinschlagschutz unter der Ölwanne, verstärkte Federung und Allwetterreifen – kombiniert mit der auf 675 respektive 500 Kilogramm erhöhten Zuladung zwei durchaus interessante Alternativen für rustikalere Einsätze.

Mit dem Kadett E, der 1984 debütiert, setzt Opel neue Maßstäbe in der Kompaktkombi-Klasse. Der Caravan verfügt über ein maximales Gepäckraum-Volumen von 1520 Litern und darf bis zu 595 Kilogramm Nutzlast transportieren. Dazu läßt er mit einem c_w -Wert von 0,35 aufhorchen – im Zusammenspiel mit verbrauchsoptimierten Motoren Garant für wirtschaftlichen Betrieb.

Kadett- und Astra-Kombi sind echte Zulassungsriesen

1990, ein Jahr vor ihrem Produktionsende, erreicht die letzte Kadett-Generation mit rund 135 000 verkauften Einheiten in Westeuropa einen Kombimarkt-Anteil von 16,7 Prozent. Seit 1962 wurden insgesamt 1,8 Millionen Kadett Caravan-Exemplare gebaut.

Den außerordentlich hohen Marktanteil seines Vorgängers übertrifft nur noch das rundum verbesserte Nachfolgemodell Astra: Auf 18,9 Prozent in Europa (233 433 Einheiten) und 18,4 Prozent in Deutschland (105 176) beläuft sich die 1993 erzielte Spitzenmarke des Astra Caravan,



Mausgrau, aber topfit: Der Olympia Rekord, Baujahr 1953/54, gilt als Urahn aller Caravan-Modelle

der bis einschließlich 1995 1,1 Millionen Käufer fand.

1986 erfolgt die Wachablösung des Rekord, der seit 1963 1,2 Millionen mal produziert wurde. In seine Fußstapfen tritt der mit inneren und äußeren Werten glänzende Omega A Caravan. Mit einer Ladeflächenlänge von

2,03 Metern, einer Nutzlast von 620 Kilogramm und einem maximalen Fassungsvermögen von 1 850 Litern gehört er zu den größten Vielzweckautos auf dem Markt.

Analog zum „kleinen Bruder“ Kadett besticht er durch seine gute Aerodynamik: Der

c_w -Wert von 0,30 stellt im Kombi-Segment die absolute Bestmarke dar. 1994 kommt der Omega B, dem aufgrund seiner konsequent weiterentwickelten Qualitäten eine erfolgreiche Karriere auf dem deutschen wie europäischen Markt beschieden ist.

Mit rund 500 000 produzierten Einheiten bis einschließlich 1996 und einem Zulassungsanteil von zuletzt 20 Prozent in Europa (Deutschland: 29 Prozent) behauptet der Omega Caravan im Feld der großen Heckklappen-Limousinen seine dominante Stellung.

Programmergänzung anno '96: Der Vectra mit Heckklappe

Das aktuelle Modellprogramm im Caravansegment wird durch den Vectra Caravan ideal ergänzt. Zugleich vergrößert Opel mit dem Sintra sein Angebotsspektrum im Bereich der Freizeit- und Familienfahrzeuge. Die bis zu achtsitzige Großraumlimousine vereint den von üppigem Platzangebot geprägten variablen Innenraum einer Großraumlimousine mit der Kompaktheit und Fahrdynamik eines Pkw.

Damit reiht sich der Sintra als neue Variation des Kombi-Themas nahtlos in die Tradition der Hauses Opel ein und sorgt zusammen mit dem neuen Vectra sowie Astra und Omega Caravan für einen weiteren starken Auftritt auf dem europäischen Kombi-Markt, in dem die Rüsselsheimer ohnehin schon in acht der letzten neun Jahre die eindeutige Nummer 1 waren. ☒



Blütezeit: Der Kadett A aus dem Jahr '62

telklasse und dem Kompakt-Caravan Astra, der mit rund 220 000 verkauften Einheiten im Jahr 1996 zum mit Abstand gefragtesten Kombi in Europa avancierte, hat Opel schon zwei heiße Eisen im Feuer – das Resultat der jahrzehntelangen Kombi-Kompetenz.

Schon 1907 nimmt Opel mit dem 7/12 PS-Kastenwagen und von 1924 bis 1931 mit einer Nutzheck-Variante des legendären „Laubfrosch“ Kombi-ähnliche Aufbauten ins Angebot auf.

Als legitimer Urahn aller modernen Opel-Kombilimousinen gilt jedoch der Olympia Rekord Caravan. Im September 1953, knapp sechs Monate nach der IAA-Präsentation der Basisversion, kommt der Dreifürer auf den Markt. 6 550 Mark kostet das für damalige Verhältnisse ungewöhnlich vielseitige Modell.

Die positive Kundenreaktion veranlaßt Opel, aus dem Caravan-Experiment eine Institution zu machen. So sind ab 1957 auch der Olympia



Auf großer Fahrt: Der Kadett C wurde von 1973 bis 1979 gebaut



Ob Alm oder Strandkorb: Der Astra ist mit 220 000 verkauften Einheiten europäischer Bestseller

Seit 1989 treffen sich die Opel-Seniorinnen und Senioren aus Kaiserslautern, um gemeinsamen Aktivitäten nachzugehen. Luise Schindler und Theo Alt, beide ehemals im Komponentenwerk aktiv, gaben Auskunft, wie alles anfang und was sie noch so vorhaben.

Kaiserslautern (hk). Luise Schindler macht den Eindruck, als ob sie täglich spielend 24 Stunden für ihre umfangreichen und vielseitigen Aktivitäten „in Gang“ sein könnte. Wirbeln, managen und Bäume ausreißen scheinen ihre Lieblingsbeschäftigungen zu sein. Unter „Seniorin“ stellt man sich eigentlich was anderes vor...

Gemeinsam mit Theo Alt berichtet sie über die Opel-Seniorinnen, die sie zusammen mit vier Ex-Kolleginnen 1989 gegründet hat: „Eine Zeitungsanzeige fand damals Anklang bei mehr als fünfzig Ehemaligen“, so Schindler. Heute kommen oft hundert

Im Alter auf Achse

Agile Senioren

und mehr Teilnehmer zu den Treffen und Fahrten.

Die Gaststätten müssen schon genau ausgesucht werden, denn nicht alle haben Platz für so viele Teilnehmer. Für die Suche nach passenden Treffpunkten ist Herbert Pletsch zuständig und Günther Polke hilft bei allen anfallenden Aufgaben.

„Kurt Albert macht uns wunderschöne Briefköpfe“, freut sich Luise Schindler. Auch er ist ein „Ehemaliger“ und die gestalteten Bogen werden gebraucht, um darauf zu dichten, zu komponieren und um davon abzulesen - oder abzusingen. Denn seit vielen Jahren wird auch gemeinsam musiziert. „Bringt Eure Instrumente mit“, wünscht sich Luise Schindler von „ihren“ Senioren.

Man trifft sich viermal jährlich. Vor kurzem gab es bei einer dieser Zusammenkünfte eine kleine Theater-Aufführung, über die alle viel gelacht haben. Es wird musiziert und vorgelesen und alle genießen diese schönen gemeinsamen Stunden.



Testbild: Die pfälzer Senioren im hessischen Dudenhofen

Auf dem Testgelände in Dudenhofen und im Werk Kaiserslautern („Gucken, was sich so verändert hat“) sind sie schon gewesen. Ein Kraftwerk in Luxemburg, ein Schiffshebewerk in Frankreich, eine heimatkundliche Führung in Idar-Oberstein, eine Fahrt nach Worms - das ist nur ein Auszug aus dem abwechslungsreichen Programm dieser agilen Senioren-Gruppe.

Luise Schindler gibt ihre Zeit gern für die ehrenamtlichen Senioren-Aktivitäten. „Das Vereinsklima ist gut und

der Umgang miteinander ist besonders herzlich“, freut sie sich. Theo Alt stimmt ihr begeistert zu.

Die nächste Fahrt findet am 14. Mai 1997 statt. Es geht voraussichtlich nach Bernkastel-Kues, außerdem wird die Burg Elz besichtigt. Auskünfte geben Theo Alt (Telefon 06 31/5 25 30) und Günther Polke (Telefon 06 31/7 05 46).

„Wir freuen uns über jeden neuen Teilnehmer“, betonen Luise Schindler und Theo Alt und das ist eine freundliche Aufforderung - auch an alle „Neu-Senioren“.



Die Kraft der zwei Herzen: Luise Schindler und Theo Alt

Kein Entrinnen

Uns trifft man auch auf Kreta an

Rüsselsheim (hk). Beim Wandern auf Kreta machten Freunde der Opel Post die Entdeckung, daß die Heimat überall lauert. Sie erstatteten uns Bericht aus Griechenland.

Vom Südosten der Insel, vom Küstenort Makrigialos aus, marschierten sie zunächst landeinwärts. Bei der Ankunft im kleinen Pefki zeigte ihnen ein Bauer das einzige geöffnete Café.

Hier liest man eigentlich die Tageszeitung „Elefrotypia“. Mit einer Ausnahme, die die

Wanderer in ungläubiges Erstaunen versetzte: In dieser abgeschiedenen Fremde, in der die Zeit stehengeblieben schien, saß ein älterer Grieche mit einer Opel Post.

Es stellte sich heraus, daß der Leser Rentner ist, fast 30 Jahre bei Opel gearbeitet hat und gut deutsch spricht. Er ist nach der Pensionierung in die alte Heimat zurückgekehrt und erhält dort, wie sich das gehört, als Ruheständler weiterhin sein Exemplar der Mitarbeiter-Zeitung.



Auch im Urlaub konnte Opel-Rentner Hermann Eirich nicht aus seiner Haut. Neben vielen Erinnerungsfotos von den Sehenswürdigkeiten in Südafrika brachte er auch einige automobile Eindrücke mit zurück. Hier im Bild ein Händler der Delta Motors Corp., die in Südafrika die Opel-Produkte vertreibt. Eirich war früher übrigens für den CKD-Vertrag ans Kap verantwortlich.



600 Tore in 143 Länderspielen: Das soll ihm erst einmal jemand nachmachen. Erhard Wunderlich, in den achtziger Jahren einer der stärksten und prominentesten deutschen Handballspieler, ist zwar schon eine ganze Weile nicht mehr aktiv, dafür um so mobiler. Mittlerweile holte sich das Wurf-As seinen fünften Opel in Rüsselsheim ab. Diesmal war es ein Omega Caravan „Reflection“.

Was bei uns im Museum für die Nachwelt gepflegt wird, findet woanders noch regen Zuspruch im Alltag. TEZ-Mitarbeiter Karlheinz Maisack lief im Urlaub in Uruguay ein 55er Rekord über den Weg, der noch einen durchaus frischen Eindruck hinterließ. Kein Wunder, daß er sofort auf den Auslöser drückte.



Blitz-Licht

Herbert Hahn

Bochum (nh). „Laufe langsam, laufe täglich, schwitze heftig, trinke mäßig und sei nicht so gefräßig.“ So lautet das Lebensmotto von Herbert Hahn aus dem Werk I in Bochum und es zeigt schon, was die Passion des Meisters aus der Qualitätssicherung ist: Ausdauersport im allgemeinen und Dauerlauf im besonderen.

Seit fast vier Jahrzehnten ist Herbert Hahn schon für seinen geliebten Laufsport aktiv. Der 56jährige, der davon überzeugt ist, er werde mindestens 100 Jahre alt, ist seit seiner Bundeswehrzeit läuferisch topfit, legt in der Woche bis zu 150 Kilo-

meter zurück und trainiert beinahe täglich. Der Dauerläufer Hahn ist schon seit über 30 Jahren bei Opel in Bochum beschäftigt und rannte zeitweilig sogar die Strecken von und zur Arbeitsstelle im flotten Trab.

Dem Laufsport ist er auch auf organisatorischer Ebene als Funktionär verbunden. 1981 gründete er mit einigen anderen die Laufgemeinschaft Opelaner und initiierte schon zwei Jahre später den ersten Opel-Lauf. Der ist inzwischen längst zur Institution in der Region und in der Läuferzene geworden und wird am 4. Mai bereits zum 15. Mal ausgetragen.

Die Veranstaltung ist ein Volksfest und gleichzeitig Treffpunkt für Breiten- und Spitzensportler aus allen Teilen Deutschlands.

Der „Renner von der Ruhr“ war es auch, der 1987 anlässlich des 125jährigen Opel-Jubiläums einen Staffellauf

von Rüsselsheim nach Bochum organisierte. Das Werk im Revier wurde gleichzeitig 25 Jahre alt.

Viele Bochumer kennen Herbert Hahn auch noch durch andere Aktivitäten. Seit Jahrzehnten ist das CDA-Mitglied Vertrauensmann im Werk I und war zwölf Jahre lang Betriebsrat.

Allein laufen muß Hahn übrigens nie, denn seine Ehefrau Helga ist ebenfalls gut zu Fuß. Sie war Ultralangläuferin und lief bis zu 100 Meilen an einem Stück. Nur Sohn Thomas wurde der Langläuferfamilie abtrünnig. Er verlegte sich auf Standardtänzen.



Herbert Hahn