

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 4
Den Vectra Caravan gibt es jetzt auch made in Rüsselsheim



Seite 12/13
Eine Serie porträtiert die Modelle aus fast 100 Jahren Autobau



Seite 17
Die Ausbildungssaison 1998 ist eröffnet. Eine Übersicht der Berufe

Standort-BV: Annäherung

Vorstand und BR verhandeln

Rüsselsheim (jh). Geschäftsleitung und Betriebsrat haben Anfang September ihre Gespräche über einen neuen Standortvertrag wieder aufgenommen. In der Sitzung haben die Betriebsräte eine umfangreiche Auflistung mit detaillierten Forderungen zur Stabilisierung der Beschäftigung für alle drei Standorte präsentiert. Die Geschäftsleitung hat im Gegenzug eine Analyse künftiger Produkt- und Fertigungsplanungen vorgestellt.

Die Geschäftsleitung betonte ausdrücklich, daß es weiterhin ihre Absicht sei, bei notwendig werdenden Personalveränderungen auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. Eine solche Zusage als wichtiges Element eines neuen Standortver-

trages sei unter bestimmten Voraussetzungen bis zum Jahr 2002 denkbar. Auch sei an attraktive Regelungen zur Alterszeitgedacht.

Ferner erklärte die Geschäftsleitung ihre Bereitschaft, mit Investitionen in Höhe von Hunderten von Millionen Mark weitergehende Zusagen zur Zukunftssicherung aller Standorte vorzunehmen. Als beispielhaft für unter einem neuen Standortvertrag machbare Projekte wurde die Produktion eines neuen Motors in Kaiserslautern, langfristige Produkt- und Kapazitätsszusagen für Rüsselsheim sowie die Nachschicht im Karosseriebau in Bochum genannt.

Die Gespräche werden fortgesetzt.



Der neue Astra und seine Väter: Auf der IAA präsentiert Opel das neue Kompaktmodell. Mehr dazu bietet Ihnen ein vierseitiges IAA-Spezial in dieser Opel Post-Ausgabe. Dort verlosen wir auch Eintrittskarten.



„Opel live“ geht ab 1999 an den Start

Eine starke Sozialgemeinschaft hat sich gebildet: Vor 125 Jahren gründete Adam Opel eine Fabrik-Kranken-Kasse, den Vorläufer der BKK. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 16

Wie werden eigentlich Autos gebaut? Die Antwort auf diese Frage kennen nur wenige Autofahrer. Das wird sich bald ändern: Von 1999 an ist bei Opel jeder Tag ein „Tag der offenen Tür“. Die Voraussetzung dafür bietet „Opel live“. Jetzt feierte das neue Besucherzentrum Richtfest.

Rüsselsheim (jh). Mit einem eigenständigen Konzept institutionalisiert Opel den „Tag der offenen Tür“ und will Besuchern ab 1999 einen Einblick in die moderne Automobilentwicklung und -produktion sowie in die mehr als 135jährige Tradition des Unternehmens bieten. Zum Richtfest des neuen Besucherzentrums „Opel live“ begrüßte Vorstandschef David J. Herman jetzt unter anderem Bundesbauminister Prof. Dr. Klaus Töpfer, Karl Starzacher, Finanzminister des Landes Hessen, und Otti Geschka, Oberbürgermeisterin von Rüsselsheim.

Die besucherfreundliche Lage im Zentrum Deutschlands und der hohe Unterhaltungswert von „Opel live“ unterstreichen die Eigenständigkeit des ersten Infotainment-Zentrums Deutschlands, betonte Herman. Allein im ersten Jahr erwartet das Unternehmen etwa 250 000 Besucher.

Mit „Opel live“, das direkt zwischen der neuen Unternehmenszentrale und dem TEZ liegt, macht Opel die Automobilentwicklung und -fertigung sowie die Produkte für Besucher auf neue und unterhaltsame Art transparent. Das Infotainment-Konzept besteht aus drei Hauptelementen: dem Opel live-

bäude, in dem die Besucher mit den Sinnen die automobilen Welt erfahren können, einem weiteren, auf dem jetzigen Werksgelände gelegenen Gebäude, in dem zum Beispiel die automobilen Historie von Opel präsentiert und die Test- und Dauereprobungsarbeiten dargestellt werden sollen, sowie einer audiovisuell unterstützten Werkstour.

Das mit rund 30000 Quadratmetern Grundfläche sehr großzügig angelegte Besucherzentrum bildet gleichzeitig den Eingang zum TEZ, zum Design sowie zur neuen Unternehmenszentrale. Außerdem befindet sich im Besucherzentrum sowohl



Wir haben verstanden: David Herman und Bauminister Töpfer

ein Mitarbeiterrestaurant für 2 500 Gäste als auch verschiedene Konferenzräume für das Unternehmen.

Schon die beeindruckende Dimension der Baustelle belegt einmal mehr den von David J. Herman bei der Grundsteinlegung angesprochenen Ausbau des Standortes Rüsselsheim: Insgesamt wurden zum Bau von „Opel live“ 26 000 Kubikmeter Erde bewegt, um Raum für die Konstruktion aus 12 000 Tonnen Baustahl zu schaffen. Der Bruttorauminhalt beträgt

110 000 Kubikmeter – das entspricht etwa 120 Einfamilienhäusern. 29 Firmen und 380 Menschen arbeiten an der Fertigstellung des neuen Besucherzentrums.

Im kommenden Jahr sollen zunächst das Restaurant und die Konferenzräume zur Verfügung stehen. Wenn sich 1999 die Tore von „Opel live“ für die Besucher öffnen, werden allein 6 000 Quadratmeter Glasflächen für eine optimale Ausnutzung des natürlichen Tageslichtes sorgen, 47 Kilometer Kabel verlegt sein und 50 000 Kubikmeter Stahlbeton und Mauerwerk die Idee vom „permanenten Tag der offenen Tür“ tragen.

Mit Jan Reuvers hat die neugegründete Opel live GmbH, die das Besucherzentrum betreiben wird, einen in Sachen Entertainment erfahrenen Geschäftsführer gefunden. Der 49jährige Niederländer war, nach Stationen in Kanada und der Schweiz, zuletzt bei Euro Disney in Paris tätig.



Ferngesteuert: Per Knopfdruck ließen sie den Richtkranz in die Höhe



Aus Rüsselsheim erreichte ihn ein Scheck in Höhe von 500 000 Mark und von der Opel-Händlerorganisation bekam er 20 Pick Ups der Sorte Campo: Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Stolpe (hier mit Vertriebsvorstand Christian Grupe) nahm beides mit Freude entgegen – zur Bewältigung der Hochwasser-Schäden in dem östlichen Bundesland. Außerdem sagte das Unternehmen zu, daß alle Opel-Fahrer 25 Prozent Sonderrabatt auf zur Reparatur von Hochwasserschäden benötigte Ersatz-Teile und Zubehör erhalten. Der Gesamtwert der Opel-Spende für die Betroffenen der Hochwasserkatastrophe beträgt damit deutlich über eine Million Mark.

Ganz kurz ...

Wichtige Rufnummern: Die Werksicherheit weist auf zwei zentrale Telefonnummern hin, die allen Rüsselsheimer Mitarbeitern zur Verfügung stehen: Zur weiteren Verbesserung der Unternehmenssicherheit können unter 0 61 42 / 9 17 97 Hinweise auf Verstöße gegen Richtlinien und Gesetze direkt der Werksicherheit gemeldet werden. Um Verzögerungen bei der Erstversorgung von Erkrankten und Verletzten zu verhindern, hier zur Erinnerung die zentrale Notrufnummer: 2222.

Start zur IAA: Die aktuelle Ausgabe des Opel-Kundenmagazins Start kann ab sofort für zwei Mark bei der Propeller AG bezogen werden. Das 110 Seiten starke Magazin stellt den neuen Astra, den Zafira sowie den Omega des Modelljahres '98 in den Mittelpunkt der Berichterstattung.

Wahlfreiheit: Die BKK weist darauf hin, daß die Mitglieder der gesetzlichen Krankenkassen die Möglichkeit zum Kassenwechsel haben. Wer ab 1998 die günstigen Konditionen der BKK Opel nutzen möchte, muß seiner Kasse jedoch zum 30. September eine schriftliche Kündigung vorlegen.

Die nächste Opel Post ist für den 8. Oktober geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 17. September 1997.

Global

Mit dem „Plan to win“ in eine erfolgreiche Zukunft

Angeht einer ständig wachsenden Globalisierung stellen sich Unternehmensstrategen den Herausforderungen der Zukunft. Erarbeitet haben sie den „Plan to win“, der Opel und GM fit für das nächste Jahrtausend machen soll.

Rüsselsheim (fh). Vorrangiges Ziel des „Plan to win“ ist es, die Kräfte der unter dem Dach von GM weltweit tätigen Organisationen zu bündeln. Parallel zu Informationsveranstaltungen in den anderen Unternehmensbereichen zeigten Vorstand Klaus B. Bapp, Willi Fey und Matthias M. Nebel den Führungskräften im Servicebereich die Schwerpunkte der Strategie auf.

Wichtig sei, so Bapp, daß alle die gleiche Strategie verfolgen und sich an den im „Plan to win“ aufgezeigten Zielen, Prozessen und Konzepten orientieren.

Die drei wesentlichen Ziele sind:

■ Kundenzufriedenheit: Sie ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und

steht auf den drei Säulen Qualität, Liefertreue und Betreuung des Kunden.

■ Profitabilität: Nur ein Unternehmen mit angemessenen Renditen kann erfolgreich sein, daher wird weltweit durch standardisierte Prozesse für eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur gesorgt.

■ Globales Wachstum: Es gilt, Erfolge aus den Märkten mit hohem Volumen für die Erschließung neuer Märkte zu nutzen.

Diese Ziele lassen sich mit Hilfe mehrerer Prozesse verfolgen.

Dazu zählen:

■ Gebündelte Marketing-, Verkaufs- und Serviceaktivitäten zum Aufbau starker Marken innerhalb der internationalen Opel-Organisation.

■ Ein starkes Händlernetz, das die Kunden über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs optimal betreut.

■ Schlanke Fertigungsprozesse, die so flexibel sind, daß sie schnell auf sich ändernde Markterfordernisse umgestellt werden können.

■ Die Ausweitung des globalen Beschaffungsprozesses, um den Kunden einwandfreie Qualität und exzellenten Service zu wettbewerbsfähigen Konditionen bieten zu können.

■ Schnellere, globale Fahrzeugentwicklung durch Opti-

mierung der Entwicklungsprozesse und einen umfangreichen Wissensaustausch innerhalb der Organisation.

■ Gemeinsame Produktplattformen, auf denen die für den jeweiligen Markt gefragten Fahrzeuge aufgebaut werden.

„Wir leben nicht auf einer Insel, sondern mitten im internationalen Wettbewerb“, schärfte Bapp seinem Team nochmals ein und ergänzte: „Um hier zu bestehen, müssen wir unsere Stärken noch stärker machen.“

Wie das aussehen kann, beschreibt der „Plan to win“. Dort heißt es: „Gemeinsame Verfahren und Systeme werden nicht nur Kosten reduzieren, sondern es uns ermöglichen, Wissen und Erfahrung im gemeinsamen Interesse weiterzugeben und zu teilen. Dazu gehört auch, unsere Mittel so sinnvoll einzusetzen, daß Doppelarbeit vermieden wird.“

Wie sich der „Plan to win“ speziell im Service-Bereich umsetzen läßt, zeigten Bapp, Fey und Nebel den Führungskräften im Verlauf der Informationsveranstaltung an konkreten Beispielen auf. Die Manager haben jetzt die Aufgabe, ihre Mitarbeiter zu informieren und so den „Plan to win“ in die gesamte Organisation zu tragen.



Foto: Chalko Müller

Der Präsident am Fließband

Herzog auf inoffizieller Mission in Rüsselsheim

Rüsselsheim (fh). Freizeit ist für einen Bundespräsidenten ein Fremdwort. Immerhin ist manchmal aber doch so etwas wie eine, wenn schon nicht familiäre, so doch zumindest „inoffizielle“, also entspannte Atmosphäre möglich. Etwa dann, wenn Roman Herzog nebst Gattin

Christiane und den rund 130 Mitarbeitern des Bundespräsidialamtes einen Betriebsausflug unternimmt. Eben dieser Anlaß führte ihn jetzt auch ins Opel-Stammwerk nach Rüsselsheim.

Begleitet von Vorstandschef David J. Herman sowie Personal- und Fertigungsvor-

stand Wolfgang Strinz informierten sich die Präsidialen einen halben Tag lang über moderne Automobilproduktion. Bei dieser Gelegenheit sprach Opel dem Präsidenten auch gleich eine offizielle Einladung aus: Zur Hundertjahrfeier der Autos mit dem Blitz im Jahr 1999.

IAA-Premiere: OnStar, das satellitengestützte Info- und Kommunikationssystem für Opel-Fahrer.



Neben dem neuen Astra funkelt ein weiterer Opel-Stern am IAA-Himmel '97: OnStar, ein neues Informations- und Kommunikationssystem der Marke mit dem Blitz. Über ein eingebautes Handy kann man vom Auto aus jederzeit Kontakt mit dem OnStar-Service-Center aufnehmen. Über Satellitenspeilung sieht das Service-Team sofort, wo sich der Anrufer gerade befindet.

Grüne Welle aus



OnStar bietet frische Verkehrsinformationen jeweils für die individuelle Strecke des Opel-Fahrers - an möglichen Staus vorbei, Wegweisung vom derzeitigen Standort bis ans Ziel. Und im Ernstfall Panne- oder Unfallhilfe. Opel hat mit seiner „Initiative Mobilität“ von Anfang an auf Telematik gesetzt: Dazu gehören auch Pionierleistungen wie das Navigationssystem Carin II und Verkehrsmanagement mit Digitalem Rundfunk DAB.

Opel auf der IAA
Halle/Stand-Nr. HB.0/B12



Natürlich läßt sich auch der neue Opel Astra mit dem Mobilitätsservice aus dem All ausstatten. Damit folgt Opel seinem Prinzip, daß modernste Technik erschwinglich bleiben muß. Wie etwa auch die vollverzinkte Astra-Karosserie, die zusätzlichen Seitenairbags oder die Lenkradfernbedienung für Radio und Telefon.

Alle

OPEL

Die neue Unternehmenswerbung aus dem Vorstandsbereich Öffentlichkeitsarbeit, über die wir in den vergangenen Ausgaben an dieser Stelle bereits berichteten, hat mit großem Erfolg eine erste Publikumsprüfung bestanden. Das „Ernest-Dichter-Institut“ hat im Auftrag der Opel-Marktforschung vier Motive auf den Prüfstand gestellt und in Interviews mit Meinungsbildnern unter anderem herausgefunden, daß die Kampagne zu einer Aufwertung und posi-

tiven Bestätigung des Opel-Images beiträgt und daß das moderne Layout als Ausdruck eines dynamischen Unternehmens interpretiert wird. Anerkennung bekam das erste Anzeigenmotiv zum Corsa-Erfolg unter der Headline „Einer für alle“ auch in Fachkreisen. Das Branchenblatt „werben & verkaufen“ kürte sie kürzlich zur Anzeige des Monats. Das hier abgebildete aktuelle Motiv bezieht sich - thematisch naheliegend - auf den Opel-Auftritt in Frankfurt auf der IAA.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:
Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Horst Markmann,
Norbert Held,
Andreas Graf Praszma
Kaiserslautern:
Jürgen Fautz
Eisenach:
Andrea Katzmarczyk

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Pflünger Str. 150
70567 Stuttgart

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

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

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

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

7 Punkte

Vorstand setzt Dialog mit dem Management fort

Rüsselsheim/Mainz (jh). Auf der Management-Konferenz im Juni versprach David J. Herman seinen Führungskräften den Dialog über das Unternehmen rasch fortzusetzen. Schon fünf Wochen später war es soweit.

In der Mainzer Rheingoldhalle versammelte sich der gesamte Vorstand zur Diskussion mit den Managern. Mit im Boot – ein Zeichen, welche Bedeutung der Veranstaltung beigemessen wurde – waren Europa-Chef Richard M. Donnelly und Louis R. Hughes, Präsident der Internationalen General Motors-Organisation.

Die wesentlichen zur Diskussion stehenden Fragen faßte Vorstandschef Herman in sieben Punkten zusammen:

- Die Zukunft Deutschlands als Industriestandort und die Zukunft von Opel innerhalb des GM-Verbundes
- Die starke Zunahme von funktionellen Stäben auf europäischer und internationaler Ebene und daraus resultierende mögliche Konflikte mit den bisherigen Aufgaben
- Die Eroberung neuer Märkte auf Basis der Plattform-Vereinheitlichung.
- Die Ressourcen an Know how und Personal innerhalb des TEZ vor dem Hintergrund zunehmender internationaler Verantwortung
- Der Ausgleich zwischen einem hohen Anspruch an die Produkte und den finanziellen Interessen des Unternehmens

- Die Fortsetzung innovativer technischer Entwicklungen in den kommenden Jahren
- Die Qualität der Produkte und die rechtzeitige Umsetzung der Modellprogramme. Diese „umfangreiche Tagesordnung“, so Herman, war

Grundlage für die folgende Aussprache, die nach dem Urteil vieler Führungskräfte eine sinnvolle Fortsetzung des auf der Management-Konferenz begonnenen kritischen und offenen Dialogs darstellte.

Wir werden nicht zufrieden sein, bis wir in der Industrie zu den Qualitätsführern zählen.

Louis R. Hughes

Opel ist das intellektuelle Herz, das finanzielle Herz und das produzierende Herz des Unternehmens.

Louis R. Hughes

Die Eroberung neuer Märkte ist völlig unumstritten. Sie darf aber nicht zur Vernachlässigung der existierenden Märkte führen.

David J. Herman

Es ist wichtig, in einigen Bereichen der technischen Entwicklung einen Führungsanspruch zu haben, statt sich nur mit Achtungserfolgen in den wichtigsten Marktsegmenten abzufinden.

David J. Herman

Wir bekennen uns zu Nischenprodukten in vielen Spielarten – von sportlich bis elegant.

Peter H. Hanenberger

Wir müssen im Produktbereich sichtbar Zeichen setzen, die unseren Anspruch, die Premiummarke unter den Volumen-Herstellern zu sein, unterstreichen.

David J. Herman

Auch der übernächste Astra wird in Rüsselsheim konstruiert und entwickelt.

Peter H. Hanenberger

Solange ich hier bin, wird es von Opel keine Billigautos geben. Unser Anspruch wird sich auch künftig eindeutig an dem technischen Niveau der anderen deutschen Hersteller orientieren.

Peter H. Hanenberger



Prominenten-Talk: Das internationale Top-Management stellt sich den Fragen der Führungskräfte

Aufwärtstrend

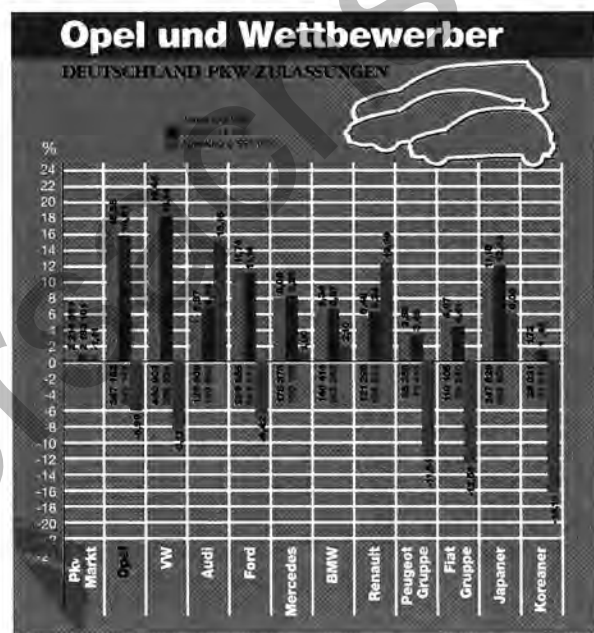
Opel-Marktanteil klettert im Juli auf fast 17 Prozent

Rüsselsheim (jh). Mit einem Zuwachs der Marktanteile auf 16,15 und 16,82 Prozent in den Monaten Juni und Juli konnte Opel sein Ergebnis für den Zeitraum Januar bis Juli auf insgesamt 15,81 Prozent (Januar bis Mai: 15,51 Prozent) verbessern. Mit diesem Zwischenspur kommt das Unternehmen seinem Ziel von 16 Prozent Zulassungen in 1997 näher – und das auf einem bisher eher labilen deutschen Automarkt.

Allerdings legte auch der Gesamtmarkt in den beiden Sommermonaten deutlich zu und übertraf die vergleichbaren Ergebnisse aus 1996. Dadurch verringerte sich der Abwärtstrend, der innerhalb der ersten fünf Monate noch bei 5,05 Prozent lag, für den Zeitraum Januar bis Juli auf nur noch 1,41 Prozent.

Die Volumenhersteller VW (-8,12 Prozent) und Ford (-6,42 Prozent) weisen in Deutschland für die ersten sieben Monate volumenmäßig deutlichere Einbußen auf als Opel (-5,99 Prozent). Aktivposten der erfreulichen Juni- und Juli-Entwicklung waren Astra, Vectra und Sintra.

Die Liste der Modellreihen zeigt bei den Top Ten im Zeitraum Januar bis Juli eine Neuheit: Der Vectra hat sich vor den Corsa auf Platz drei



geschoben. Jetzt stammen im dritten Monat in Folge drei der vier meistverkauften Modelle aus dem Hause Opel: Astra, Vectra, Corsa auf den Rängen zwei bis vier.

Im angegebenen Zeitraum ist Opel weiterhin der führende Kombihersteller. Der Astra Caravan ist nach wie vor unangefochtener Spitzenreiter aller in Deutschland verkauften Kombis. Der Vectra folgt auf Rang drei der Hitliste, den neunten Platz belegt der

Omega Caravan. Alle drei Kombi-Modelle sind darüber hinaus Spitzenreiter in ihren Segmenten.

Bei den Großraumlimousinen belegt der Sintra nach den ersten sieben Monaten mit einem Marktanteil von 0,31 Prozent bereits den vierten Platz hinter VW Sharan, Ford Galaxy und Renault Espace. Im Juni und Juli konnte der Sintra den dritt-plazierten Espace bereits überrunden.

Fit for the future

Für 350 Azubis fiel am 1. September der Startschuß

Rüsselsheim (jh). Insgesamt 350 junge Männer und Frauen haben am 1. September ihre Ausbildung bei der Adam Opel AG begonnen. Die neuen Azubis mitgerechnet, absolvieren derzeit 1130 junge Menschen eine Ausbildung in Rüsselsheim, Bochum oder Kaiserslautern.

Im vergangenen Jahr hatte das Unternehmen im Rahmen einer Ausbildungskampagne die Lehrplätze für die kommenden drei Jahre um 15 Prozent erhöht.

So traten jetzt in Rüsselsheim 226 Azubis ihren ersten Tag an. Unter ihnen befinden sich 185 gewerblich-technische und 41 kaufmännische Absolventen.

Die Zahl der neuen Azubis beläuft sich in Bochum auf 93. Sie erhalten in der Berufsausbildung in Bochum-Langendreer die Chance, einen von fünf gewerblich-technischen Berufen zu erlernen.

Außerdem war in Bochum ein Jubiläum fällig. Der 17-jährige Daniel Schröder ist der 4000ste Azubi, der dort eingestellt wurde.

Ein anderes Jubiläum feiert das Werk Kaiserslautern. Dort wird seit 30 Jahren aus-

gebildet. Insgesamt 1081 junge Menschen bekamen hier im Laufe der Zeit das Rüstzeug fürs spätere Berufsleben vermittelt. Aktuell dazu gekommen sind jetzt weitere 31 Azubis.

Nicht zu vergessen Opel Eisenach. Auch das Werk am Fuße der Wartburg bildet aus. Zehn junge Menschen begannen dort am 1. September ihre berufliche Zukunft.



Hands up: 226 Jungs und Mädels starten in Rüsselsheim durch



Jubi: Daniel Schröder ist der 4000ste Azubi made in Bochum

Weltenbummler

Hennig A. Klages arbeitet seit 40 Jahren für Opel

Rüsselsheim (es). Wenn's ums Geld geht, dann geht im Opel-Management nichts ohne ihn: Hennig A. Klages, Vorstandsmitglied und Exekutiv-Direktor Finanz der Adam Opel AG. Im August konnte der 58-jährige auf 40 Jahre im Dienste von Opel und GM zurückblicken.

„Money makes the world go round“ sang einst Liza Minnelli. Vielleicht ist das eines der Motive, weshalb es den Finanzexperten in seinem Leben rund um den Globus zog.

In Berlin geboren, in Südafrika zur Schule gegangen, in England studiert, hat Klages später in den Vereinigten Staaten, in Spanien, Australien und Deutschland gearbeitet. „Sich immer wieder auf kulturelle Gegebenheiten einzustellen, ist spannend“, erläutert der Zahlen-Maestro und ergänzt: „Ich fühle mich da wohl, wo ich arbeite.“

Entsprechend vielfältig sind die Aufgaben, die er auf seinen Reisen für das Unterneh-



Seit vier Jahrzehnten dabei: Hennig A. Klages

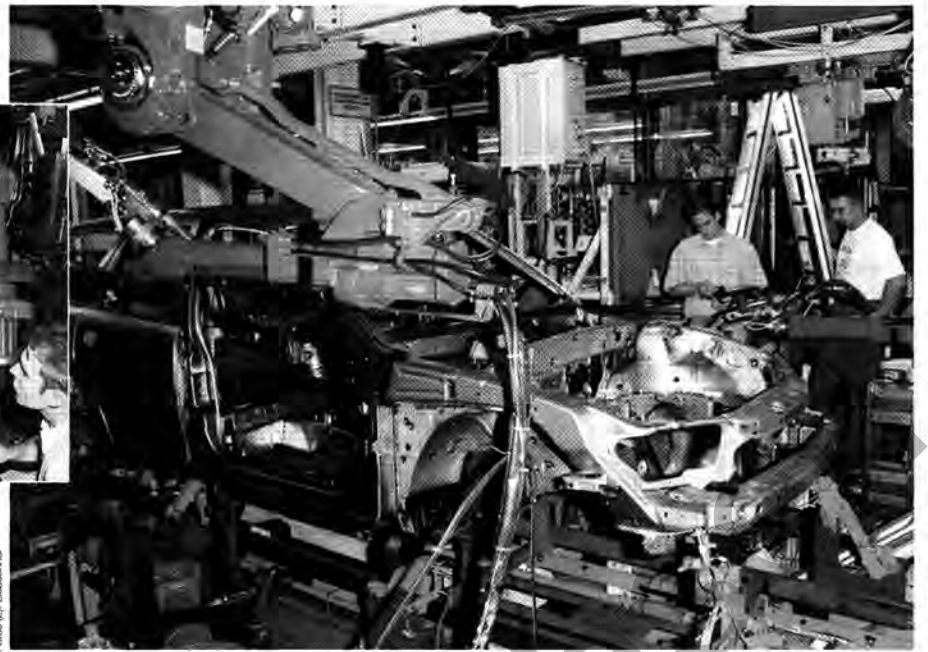
men übernahm. Er kümmerte sich um die GM-Finzen in London und Detroit, leitete von 1974 bis 1985 den Finanzbereich im damals gerade eröffneten Opel-Werk in Saragossa, war später Treasurer von Opel mit Sitz in Rüsselsheim, anschließend Direktor Finanz bei GME in Zürich, bei Vauxhall Motors in Luton und bei GM Holden's Automotive in Melbourne, ehe ihn sein Weg wieder ins Hessische zurückführte und er

im September 1996 den Posten des Finanzvorstands übernahm.

Zahlen haben sein Leben begleitet, aber nicht allein bestimmt: „Man sollte nicht alles nach Zahlen beurteilen.“

So sind denn auch „Toleranz und Gut-Zuhören-Können“ für Hennig A. Klages eine Art Lebensmotto. Und: „Man sollte aufgeschlossen sein für Neues; ein Zuviel an vorgefertigter Meinung kann Innovation blockieren.“

Rüsselsheimer Kombi Tradition



Vectra Caravan jetzt auch made in Hessen

Rüsselsheim (jh). Am 1. September begann in Rüsselsheim mit dem Serienanlauf des Vectra Caravan ein neues Kapitel in der fast 45jährigen Fertigungstradition von Kombi-Limousinen aus dem Hause Opel. Das Unternehmen investierte dazu rund 30 Millionen Mark in neue Produktionsanlagen beziehungsweise in den Umbau bereits bestehender Einrichtungen.

Wenn etwa im November der volle Ausstoß erreicht ist, werden täglich rund 215 Einheiten des in Deutschland meistverkauften Mittelklasse-Kombis die Fertigungslinie verlassen. Die zusätzliche Modell-Variante bedeutet Arbeit für 110 Mitarbeiter im Werk.

Während der Werkferien waren im Rohkarosseriewerk K 130 die umfangreichsten Veränderungen zu bewältigen, denn der hintere Unterbau des Kombis wird in einer völlig neu aufgebauten flexiblen Fertigungszelle hergestellt.

Komplett neue Produktionsanlagen wurden auch für die Seitenwand- und Dachfertigung des Mittelklasse-

Kombis errichtet; etliche alte Einrichtungen waren deswegen zu demontieren. Bei einem Teil der Fertigungsanlagen konnten sich die Techniker dagegen darauf beschränken, bestehende Einrichtungen mit Caravan-spezifischen Werkzeugen auszurüsten und umzuprogrammieren. Bei den Operationen in der Lackiererei (K 115) sowie der Fertig- und Endmontage (K 40) konnte weitestgehend auf vorhandene Anlagen zurückgegriffen werden, die in der Regel lediglich den Abmessungen des Vectra Caravan anzupassen waren. Ein neues Verfahren in der Montage kommt beim Einbau der Dachleiste, der Heckscheibe sowie der hinteren Seitenscheiben zum Einsatz. Hier wird erstmals ein neuartiges automatisches Klebverfahren angewendet, das im Vergleich zum herkömmlichen Verfahren sogar noch Zeit einzusparen hilft. Anpassungsbedarf gab es außerdem beim Materialfluß: Die Planer erweiterten daher sämtliche Systeme der Steuerungs- und Fördertechnik, gleichen sie den zusätzlichen Kombi-Einzelteilen und -Zu-

sammenbauten an. Hochbetrieb gab es auch im Methoden- und Trainings-Zentrum (MTZ) im K 40. „Bereits seit März laufen hier intensive Programme für die an der Herstellung des Vectra Caravan beteiligten Mitarbeiter“, so Fertigungsleiter Wilfried J. Ehrlich, „um von Anfang an das angepeilte hohe Qualitätsniveau sicherzustellen.“

Bildung in der Freizeit

Rüsselsheim (jh). Wie die Zentrale Trainings- und Organisationsentwicklung mitteilt, wird es im zweiten Halbjahr 1997 kein Seminarprogramm Bildung & Freizeit geben. Durch die Neuorganisation des Bildungsbereiches werden die Weiterbildungsangebote derzeit überarbeitet und erst im Frühjahr 1998 bekannt gegeben. Der genaue Termin des Neustarts wird rechtzeitig veröffentlicht.

Frisch auf den Tisch

Die Werksverpflegung geht ab '98 ganz neue Wege

1998 bricht in den Rüsselsheimer Kantinen ein leckeres Zeitalter an. Vorangegangen ist die Entscheidung, mehrere Millionen Mark zu investieren sowie die erfolgreiche Suche nach einem kompetenten Partner.

Rüsselsheim (jh). Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen: Wer nach der ersten Halbzeit in Produktion oder Büro am Mittag Köhlendampf schiebt, der weiß, wie wahr dieses Sprichwort ist. Und um auf die gastronomischen Wünsche der Mitarbeiter künftig noch besser eingehen zu können, schlägt die Werksverpflegung jetzt neue Wege ein.

Zu Beginn stand die Erkenntnis, daß Automobilbauer nicht automatisch begnadete Köche sein müssen. Daher begab man sich zunächst auf die Suche nach einem zuverlässigen Partner. Unter vier namhaften Unternehmen wählte die Werksverpflegung aus, und entschloß sich schließlich auf-

grund des überzeugendsten Konzeptes künftig mit dem Dienstleistungsunternehmen Pedus zusammenzuarbeiten.

Die Ausgangssituation ist klar: Wo viele Menschen gesund ernährt werden sollen – schließlich gehen allein in Rüsselsheim täglich rund 5 500 Essen über den Tresen – muß die Küche ausgewogene Speisepläne aufstellen, das Essen pünktlich, schonend und schmackhaft zubereiten. Und das alles nicht zuletzt zu einem attraktiven Preis und akzeptablen Kosten fürs Unternehmen. Um hier eine zufriedenstellende Lösung zu finden, bedarf es eines Partners mit viel Erfahrung und umfassendem Know how in Küchentechnik, Logistik und Ernährungswissenschaften. Im Bereich Zentrale Personal- und Sozialdienste, zu dem auch die Werksverpflegung gehört, überzeugte die Erfahrung, die Pedus in diesem Bereich vorzuweisen hat. Der Dienstleister verfügt über eine Großküche im Verwaltungsgebäude der Bundesbahndirektion in Frankfurt. Dort werden nicht nur die Schienenexperten versorgt, sondern künftig auch die Kollegen von der vierradrigen Zunft. Dabei bereitet Pedus die Speisen in der Mainmetropole nur vor. Fer-

tiggekocht wird in den Küchen in Rüsselsheim. Nach einer positiv verlaufenden Testphase in der Kantine des N 20 fällt der Startschuß für den regulären Speisebetrieb im Januar 1998 im H 32. Anschließend werden alle anderen Bereiche nach und nach umgestellt. Bis dahin bedarf es aber noch einiger umfangreicher Umbaumaßnahmen in den Rüsselsheimer Küchen. Daran zeigt sich auch, daß Opel das Verpflegungsproblem sehr ernst nimmt: In den kommenden zwei Jahren investiert das Unternehmen allein in den Umbau der Küchen sechs bis sieben Millionen Mark. Daß Opel sich mit Pedus nicht bloß einen Partner gesucht hat, der Erfahrungen in der möglichst günstigen Massenspeisung mitbringt, zeigt sich auch an einem weiteren Zukunftsprojekt. Im Frühjahr '98 steigen die Pedus-Köche auch in die Versorgung der neuen Unternehmenszentrale ein. Ein entsprechend großes Betriebsrestaurant wird in den Räumen des Besucherzentrums untergebracht. Das besondere daran: Pedus wird seine Speisen auch den Gästen anbieten, die zu Besuch bei „Opel live“ sind. Und die sollen freiwillig wiederkommen, weil es ihnen bei Opel gefallen hat. Da hat eine mäßige Kost nichts zu suchen. ■

Ferienverlängerung: In der produktionsfreien Zeit wurden die Maschinen aufs Kombi-Maß geeicht

Maßarbeit

Richtigen Dreh gefunden

Für die Abteilung Qualitätsförderung entstand ein neues Gerät, mit dem sich alle Kräfte messen lassen, die ein Fahrer zum Bedienen der Instrumente benötigt. Ein Beispiel für gelungene Teamarbeit.

Rüsselsheim (es). Mit ihm läßt sich künftig leicht der „richtige Dreh“ finden – und noch einiges mehr. Vor allem aber ist die neue Kraft-Meßeinrichtung der Qualitätsförderung ein Beispiel für bereichsübergreifendes Teamwork in Rüsselsheim.

Eugenio Garmendia, Direktor der Opel-Qualitätsorganisation, hatte es sich gewünscht: Ein Meßgerät, mit dem sich in Newton ausdrücken läßt, wieviel Kraft der Opel-Kunde braucht, um einen Knopf in seinem Auto zu drücken, einen Schalter zu drehen, zu ziehen oder umzulegen, die Sitze zu verschieben, das Lenkrad zu kurbeln und, und, und...

Ein Unding? Herbert Lenhard vom TEZ ME Chassis konstruierte es – und es sah gar nicht wie ein Unding aus. Wolfgang Wendel und Horst Willmann kümmerten sich um die elektronischen Teile für das wundersame Meß-Prüfgerät.

Anschließend trat die Qualitätsförderung mit dem Produktionswunsch an die Auftragsstelle der Technischen Berufsausbildung heran. Unter Federführung von Hans-Dieter Weiland wurde dort die Herstellung aller Teile koordiniert und fertigungstechnisch geplant.

Azubis aus mehreren Berufsbereichen machten sich schließlich daran, das Gerät zu bauen. So waren angehende Zerspanungsmechaniker ebenso am Werk wie Industriemechaniker und Teilezurichter.

Drei Monate brauchten Silvia Mitscherling, Beate Weigel, Frank Gerlich, Frank Albrecht, Yüksel Antinkaya und Sven Geduldig, um die insgesamt 202 Einzelteile zusammenzufügen.

Außerlich mag der fünfachsige Prüfarm nun etwas unscheinbar aussehen – dafür aber hat er es in sich: Alle Druck-, Zug- und Drehkräfte innerhalb jedes beliebigen Fahrzeugs lassen sich damit messen. Sofern dem Arm der richtige Adapter aufgesetzt wird.

Und an denen arbeitet der Nachwuchs derzeit noch.

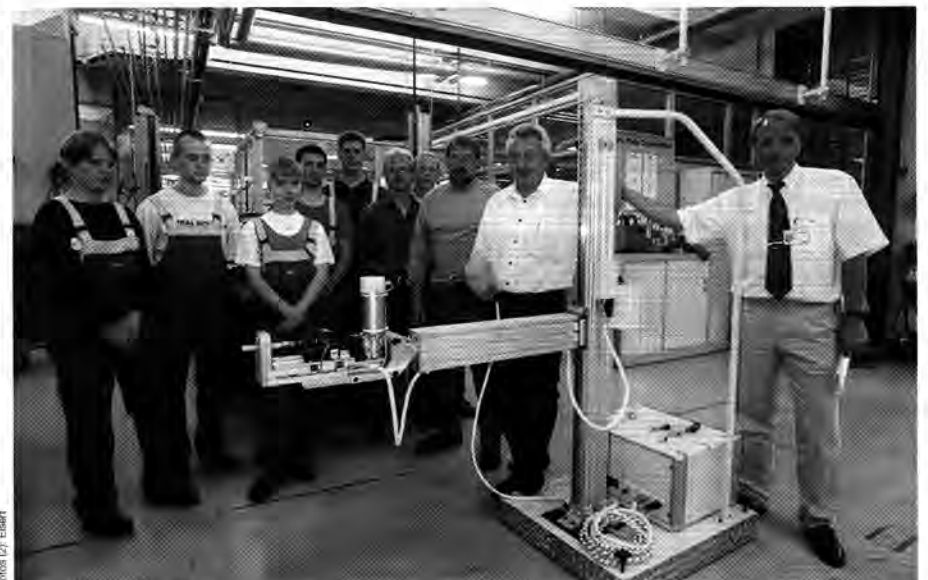


Starker Arm: Die neue Kraftmeßmaschine

Denn um das Meßgerät an wirklich alle gewünschten Punkte im Auto ansetzen zu können, werden – wen wundert's – 20 bis 25 verschiedene Adapter benötigt, schätzt Marian Sulik von der Qualitätsförderung, unter dessen Regie das gesamte Projekt angefallen ist. Vier sind bereits fertig.

Sobald der Prototyp komplett ist, hat er beste Chancen, vervielfältigt zu werden. Opel wird das Kraft-Meßgerät dann voraussichtlich in Bochum, Rüsselsheim, Ellesmere Port, Antwerpen und Saragossa einsetzen.

In den verschiedenen Auditräumen der Qualitätskontrolle werden dann die Fahrzeuge, die von der Linie kommen, auch darauf überprüft, ob sie auch „den richtigen Dreh“ haben. ■



Qualitätsförderer: Hans-Dieter Weiland (re.), Marian Sulik (2.v.r.) und die findige Azubi-Truppe

Heiße Kessel

Der Neubau des Heizkraftwerks nimmt Formen an

In zwei Schüben rollten jetzt zu nachtschlafender Zeit gewaltige Karawanen auf das Werksgelände zu. Fünf monströse Heizkessel für das neue Kraftwerk wurden huckepack von der Ruhr an den Main verfrachtet. Eine Aufgabe für Experten.

Rüsselsheim (jan). Der Heizofen im Eigenheim ist zumeist nicht gerade zierlich, aber wenn Opel neue Kessel bestellt, dann wird daraus eine Aktion, vor der sogar die Werksportale kapitulieren. Mehr als neun Meter lang, über fünf Meter hoch und vier Meter breit ist jeder der fünf Kessel für das neue Kraftwerk am Main. Am Strom geht's um Strom.

Zwei Nächte waren nötig, um die Stahlgiganten, jeweils 56 Tonnen schwer, von Duisburg nach Rüsselsheim zu bringen. Allein acht Stunden lang rollten die Schwertransporter über den Asphalt. So was geht nur bei Nacht, ohne Nebel und mit Polizeieskorte.

Und dann das: Die Einfahrt von Portal M 55 stellte sich als zu eng heraus. Kein Problem für die Transport-Logistiker.

Sie nahmen einfach die etwas breitere Ausfahrt, um die monströsen Tieflader mit der Tonnenlast ins Werk zu bekommen. Millimeterarbeit im Kriechgang bei Nacht – eine Handbreite Abstand auf jeder Seite zeugte vom Können der Fahrer. Das Abladen und punktgenaue Plazieren der Heizkessel übernahm schließlich ein 600 PS starker Autokran, der notfalls auch schon mal 400 Tonnen lupfen kann.

Die spektakuläre Aktion war aber erst der Anfang: Im Mai 1998 soll das neue Heizkraftwerk auf dem ehemaligen Kohlelagerplatz eingeweiht werden und ans Netz gehen. Was jetzt noch aussieht wie eine Industriebrache, soll dann jede Menge Kohle sparen, auch im übertragenen Sinn.

„Die neue Anlage wird komplett mit Erdgas laufen“, erklärt Horst Wittig, Leiter der Abteilung Energiewirtschaft. Das ist nicht nur billiger, sondern auch viel umweltfreundlicher. Und vereinfacht die Logistik: „Kohle muß man bestellen, lagern, bezahlen. Das ist erstmal totes Kapital. Erdgas kommt direkt aus der Leitung und am Ende des Monats wird abgerechnet.“

Der erste Schritt hierzu ist nun gemacht. Um die Heizkessel spannen sich schon die Bögen des neuen Kesselhauses, auch Büros für die Warte des Kraftwerks sind

schon zu erkennen. Und was da auf vergleichsweise kleiner Fläche geleistet wird, ist beachtlich: 25 200 Kilowatt beträgt jeweils die Heizleistung eines Kessels. Damit ließen sich alternativ über 1 500 Einfamilienhäuser wohliger temperieren. „Das müßten aber schlecht isolierte sein“, ergänzt Fachmann Wittig.

Der logiert im Augenblick noch im alten Kraftwerk M 3, das 1936 gebaut und nach und nach erweitert wurde. Abreißen wird man es wahrscheinlich nicht, aber die imposanten Schornsteine werden wohl fallen, wenn es soweit ist. „Wenn man die nicht benutzt, dann rosten sie.“ Bis dahin dauert es aber noch eine ganze Weile. Im November werden die neuen Kessel erstmal in Probebetrieb genommen, das ganze Werk wird erst ab Frühjahr 1999 beheizt.

Etwa 120 Millionen Mark wird das Ganze dann gekostet haben. Billiger geht's nicht. Dann werden sich aber zu den Kesseln auch noch Gas- und Dampfturbinen dazu gesellt haben und die alten, über das Werksgelände verstreuten, kleineren Kraftwerke wie beispielsweise K 66 oder E 15 nacheinander abgeschaltet. Mit 88 Prozent Brennstoffnutzung (bei voller Wärmeauskopplung) liegt der Wirkungsgrad des High-Tech-Heizers wesentlich über dem der alten Anlage, was Opel in Sachen Wirtschaftlichkeit eine Spitzenposition in Europa einbringt.

Für das Jahr 2000 wird mit einer elektrischen Leistung von 76 Millionen Watt kalkuliert, das würde dann schon für eine ganze Stadt reichen.

Ein weiterer Vorteil der Anlage besteht in dem Betreibermodell. Das Konsortium Energieversorgung Opel, kurz KEO genannt, besteht aus dem Überlandwerk Groß-Ge-



Tiefgestapelt und hoch hinaus: Die Kessel kommen an den Haken



rau, dem RWE und dem Kraftwerk Mainz-Wiesbaden. „Bei eventuell auftretenden technischen Störungen im Kraftwerk gehen die einfach ans öffentliche Netz. Damit entfällt für Opel die Reservestromvorhaltung“, erklärt Wittig das neue Konzept. Der Ingenieur und Energiewirt-

schafter, seit 21 Jahren bei Opel, kommt übrigens aus der Schiffsbetriebstechnik. Klar, da kennt man sich mit Dampf aus.

Außerdem wird die Anlage sehr viel einfacher zu betreiben sein. Anstatt der augenblicklich vorhandenen 30 Heizsysteme wird es nur noch

drei geben. Daß die Umwelttechnik auf dem neuesten Stand ist, ist selbstverständlich. Und für den Fall, daß Opel in zehn Jahren weltgrößter Autoproduzent wird, ist sogar noch Platz für Erweiterungen auf dem Gelände. Dann wird kräftig eingeheizt.

Konzertanter Leckerbissen

Jazzfabrik gastierte mit Randy Crawford im Werk

Rüsselsheim (es). „Knockin' on Heaven's Door“ tönte es durch die Nacht über Rüsselsheim – und mancher Jazz-Freund wählte sich tatsächlich im Himmel, als Altistin Randy Crawford das i-Tüpfelchen aufs Jazzfabrik-Festival im Adamshof setzte.

Vor einem Jahr war „Produktionsanlauf“ der von Opel unterstützten Konzertinitiative – und die erste Geburtstagsfeier hatte es in sich: Mit Randy Crawford und dem John Scofield-Trio präsentierte die „Jazzfabrik“ gleich zwei

Interpreten von Weltruf auf dem Opel-Werksgelände – an der gleichen Stelle, wo vergangenes Jahr Justus Frantz fürs „Rheingau Musik-Festival“ klassisches Konzertieren ließ. Wie der Maestro zeigte sich auch die Jazzer von der Akustik des Adamshofes angetan: „Für eine Autofabrik klingt es hier wirklich gut“, meinte John Scofield, ehe er seine filigrane Klasse an der E-Gitarre unter Beweis stellte – hochkarätig begleitet von Bill Stewart (Schlagzeug) und Steve Swallow (Baß).

Zuvor hatte die „Jazzfabrik“ einen Lokalmatador vom Band rollen lassen: Den Rüsselsheimer Saxophonisten Oliver Leicht, der sich im Quartett „Zabriskie Point“ in der bundesdeutschen Jazz-Szene bereits einen Namen gemacht hatte.

So richtig rund wurde die Geburtstagsfeier aber erst, als die Frau mit der Sandpapierstimme die Bühne betrat: Mit Titeln wie „What a Difference a Day Makes“ oder „Street Life“ sang sich Randy Crawford in die Herzen der Zuhörer, deren Zahl während ihres Auftritts von etwa 800 auf weit über 1 000 wuchs.



Publikumsliedling: Randy Crawford faszinierte die Zuhörer



Rüsselsheim (jan). Der Sommer ist fast vorbei und während die Blätter anfangen zu fallen, steigt das Risiko, sich eine Grippe einzufangen. Wie jedes Jahr bietet Opel auch diesmal eine Impfung als Schutz gegen laufende Nasen, Kopf-, Hals- und Gliederschmerzen an. In der Zeit vom 15. September bis zum 30. November halten die werksärztlichen Abteilungen aller deutschen Opel-Werke ausreichend Impfstoff für die Mitarbeiter parat. Weitere Informationen gibt's in:

Rüsselsheim
Werksärztlicher Dienst
Station I, 66 4528
Station II, 66 4913

Bochum
Abteilung Arbeitsmedizin
Station I, 989 2411
Station II, 989 3140

Kaiserslautern
Werksärztlicher Dienst
355 2228

Eisenach
Werksärztlicher Dienst
66 1290.

Bild und Band als Bildband

Atelier M 55: Kunst und Fabrikarbeit im Buch vereint

Rüsselsheim (es). Kunst und Fabrik-Arbeit: Wer noch immer glaubt, das passe nicht zusammen, kennt das „M 55“ nicht. Ein neuer Bildband präsentiert jetzt Arbeiten aus dem Atelier auf dem Opel-Gelände.

„M 55 – Geträumte Orte, reale Virtualität“ ist der Titel des Bildbands. Er bietet Farb-Fotografien aus dem Alltag der Werkshallen. Ihnen wiederum sind Werke von Inge Besgen gegenübergestellt.

Woher die Verbindung kommt, liegt auf der Hand: Die Künstlerin, die in Amsterdam studierte und 1994 den Kunstpreis der Stadt Rüsselsheim erhielt, hat seit 1995 ihr Atelier in der ehemaligen Produktionshalle M 55, bietet hier auch Seminare für Opel-Mitarbeiter an.

Der Bildband zeichnet unter anderem aber auch ihren künstlerischen Werdegang nach. Von Arbeiten, in deren Mittelpunkt der menschliche Körper, aber auch Umweltzerstörung, Krieg und Entfremdung stehen, bis hin zu ersten Experimenten mit abstrakteren Themen: eingeschmolzenen Pneus beispielsweise.

Schließlich ihre aktuellen Werke, die deutlich von serieller Fließbandproduktion und technologischen Verfahren inspiriert sind. Auch Hochglanz-Kataloge aus der Automobilwerbung werden von ihr schon mal zu Kunstwerken umgearbeitet.

So daß es im nachhinein gar nicht verwunderlich erscheint, daß Opel und Inge Besgen sich suchen und fin-

den mußten. 1995 baute das Unternehmen die 500 Quadratmeter große, lichtdurchflutete, ehemalige Produktionshalle mitsamt integriertem Männerwaschraum zum Atelier um und stellte ihn der Künstlerin zur Verfügung.

Diese Form der Kulturförderung durch ein Privatunternehmen – ohne die öffentliche Hand zu beanspruchen – gilt bislang als einzigartig. „Ein Signal für eine neue Ausprägung von Zusammenarbeit“, nennt Werkdirektor Norbert Küpper die Verbindung Opel-Besgen im Vorwort des Katalogs. Von ihm sowie der Autorin Marianne Hoffmann und der Soziologin Dagmar Eichhorn stammen auch die Erläuterungen und Zwischentexte zu den abgebildeten Kunstwerken.



Kessellift: Die 56-Tonnen-Kessel brauchen einen kräftigen Kran



Aufgereiht: Die Kesselhaus-Konturen sind schon zu erkennen

Mini-Drache

Ungebetener Besucher aus Indien fand im Zoo ein neues Zuhause

Bochum (pra). Helle Aufregung im Teileversand! Ein zunächst nicht zu identifizierendes „Untier“ sprang heftig aus einer aus Indien zurückkehrenden Leergut-Kiste. Volkmar Sylwasschy und Hartmut Nimz, mit dem Auspacken der Kisten aus einem Container beschäftigt, faßten sich ans Herz. Und schritten beherrzt ein: Sie hetzten dem „Fabelwesen“ nach, stellten es unter eine Palette und schafften es mit List und Tücke, den Fluchtversuch des Tieres zu vereiteln und dasselbe zu überwältigen.

Trotz heftigster Gegenwehr konnte der Exote dingfest gemacht und in eine Kiste gesperrt werden. Zunächst vermutend, daß es sich um einen übergroßen Lurch handeln müsse, wurde man sich nach genauerer Prüfung einig: „Das ist ein Waran!“

Hinzugezogene Fachleute vom Bochumer Tierpark be-



Prosit: Eduard Stirberg, Adam von Opel und Richard Weinhold

stätigten die Vermutung und präzisieren: „Ein Varanus bengalensis“, ein Bengalwaran war es, der die beschwerliche Reise von Indien auf dem Seeweg in die Bochumer Werke fast schadlos überstanden hatte.

Sechs Wochen lang war das etwa einen halben Meter lange Tier aus dem fernen Osten unterwegs, ohne Nahrung, ohne Wasser. Kein

großes Problem, wie vermittelt wurde. Denn diese Gattung, zu den bedrohten Tierarten zählend, lebt nicht nur in Regenwäldern und Sümpfen, sondern auch in Wüstenregionen.

Mit der sechs Wochen währenden Abstinenz allerdings waren die Reserven des knapp ein Jahr alten Drachens auch so gut wie erschöpft. Der Bochumer Zoo

nahm sich des Tieres an, das sich dankbar an Heuschrecken und Schnaken labte. In der Quarantänestation wird er inzwischen liebevoll betreut, hat seinen eigenen kleinen Pool und ist schon wieder bei Kräften. Die braucht er auch, kann ein Angehöriger dieser Art doch bis zu 1,80 Meter lang und 13 Kilo schwer werden.

Volkmar Sylwasschy und Hartmut Nimz haben „ihren“ Waran inzwischen mehrfach im Tierpark besucht. Sie wurden dabei von verschiedenen Fernseherteams begleitet. Das Medieninteresse an dem kleinen Kerl war nämlich riesig. Inzwischen haben die Bochumer Werke die Patenschaft für das Tier übernommen, wurde der Bengalwaran auch getauft. Adam von Opel heißt er jetzt. Einziges Problem: Was passiert, wenn sich herausstellt, daß der Adam eine Eva ist? ■



Verhaftet: Der Waran sorgte im Werk für helle Aufregung

Renntner

Jubiläums-Preisträger in Wunstorf

Bochum/Wunstorf (pra). 35 Jahre Opel Werke Bochum: Der Tag der offenen Tür Ende Mai erlebt jetzt seinen Widerhall. Reisen gab es bei einer Tombola zu gewinnen, die erste Gruppe der Preisträger erlebte jetzt ein Wochenende beim STW-Cup in Wunstorf.

Mehrere Opelner und auch Nicht-Werksangehörige reisten mit dem Bus ins Niedersächsische, um sich auf der Piste umzusehen. Der Besuch in den Opel-Boxen sorgte dafür, daß alle Gäste auch die Daumen für Opel drückten.

Rennleiter Volker Strycek und die Piloten Kurt Thiem, Manuel Reuter, Michael Bartels und Uwe Alzen kümmer-

ten sich persönlich um die Gewinner der Reise. Sie erklärten und diskutierten, daß es für alle eine helle Freude war. „Jetzt sind wir Opel-Fans“, war die einhellige Meinung, zumal bereits das Training zugunsten der Opel-Mannschaft verlief.

Auch im ersten Training zur Formel 3 war schnell ausgemacht, daß Ronnie Melkus für den Blitz die Kohlen aus dem Feuer holte.

Fazit nach zweitägiger Reise auf der Rückfahrt nach Bochum: Daumendrücken hat sich gelohnt, die Opel-Mannschaft ist eine tolle Truppe und alle wollen wieder mit. Wenn es denn wieder ein Gewinnspiel geben sollte. ■

Meisterlicher Umbau

Hilfe für Tigers

Bochum (pra). Sie sehen sich als Leistungssportler und sprühen vor Sportgeist. Hockeyspielerinnen und Hockeyspieler der „Tigers“. Und sie sind es auch: Hochleistungssportler, die schon an der Weltmeisterschaft in Australien teilgenommen haben. Mit Unterstützung der Bochumer Werke und im Opel-Trikot.

Das ist lange her. Doch die Beziehungen zu Opel wurden gehalten. Über die Auszubildenden in Bochum. Denn ohne deren Hilfe wären die ungewöhnlichen Sportler aufgeschmissen. Sie betreiben ihre Disziplin in elektrisch betriebenen Rollstühlen.

Aber es ließ sich kein Hersteller finden, der für diesen rasanten Sport geeignete Fahrergeräte anbietet. So entwickelte sich im Laufe der Jahre eine enge Beziehung zwischen Azubis und den behinderten Sportlern, in deren Rahmen bereits gut



Ins Zeug gelegt: Die Azubis haben den Tigers ihre Rollstühle für den Wettbewerb präpariert

zwei Dutzend Serienrollstühle zu wettbewerbsfähigen Geräten umgebaut wurden.

In Projektgruppen in der Berufsausbildung wurden Schutzbleche, Abweiser und andere Zusatzgeräte an- und eingebaut, mit denen die Ti-

gers von Sieg zu Sieg eilten. Jetzt steht eine neue Herausforderung bevor. Die deutschen Meisterschaften im Rollstuhl-Hockey werden in wenigen Wochen in Essen ausgetragen. Das hat zu hektischem Treiben geführt. Alle

Stühle werden nochmals genau präpariert und für den Einsatz vorbereitet.

Sportler, Auszubildende und Ausbilder sind sich so gut wie sicher: Derart ausgerüstet, müßten die Tigers Meister werden. ■



Den Hochzeitsmarsch bliesen die Auspuffrohre von gut 30 PS-strotzenden Motorrädern: Tanja Opitz und Michael Schult aus dem Preßwerk des Bochumer Opel-Werkes I hatten sich zuvor in einer romantischen Kapelle das Ja-Wort für den Bund fürs Leben gegeben. Am Arbeitsplatz hatten sie sich kennen- und lieben gelernt und das gemeinsame Hobby entdeckt: das Motorradfahren. Da lag es auf der Hand, eine zünftige Biker-Hochzeit zu feiern. Die Zweiradfreunde ließen sich nicht zweimal bitten. Sogar Kradfahrer der Polizei waren mit von der Partie, als Tanja die weiße Schleppe raffte und zu ihrem Michael auf den 136-PS-Boliden stieg.

Azubi-Sondersendung

Ganz schön pffiffig: VV-Aktion für den Nachwuchs war ein Volltreffer

Bochum (pra). Der Drang nach einem immer besseren und effektiveren Vorschlagswesen hat auch vor den Auszubildenden in der Berufsausbildung nicht halt gemacht. In einer gemeinsamen Aktion zwischen VV-Wesen und der Ausbildung des Nachwuchses wurden Sinn und Hintergrund nahegebracht und die Bedeutung des Strebens nach kontinuierlicher Verbesserung bewußt gemacht. Jetzt lief eine Sonderaktion, deren Ergebnis nicht zu übersehen ist.

Wer in einem über wenige Wochen laufenden Zeitraum drei und mehr Vorschläge ein-

reichte, nahm an einer Verlosung von 30 Opel-Autoradios teil. Wie begehrt diese sind, zeigte die rege Teilnahme. Insgesamt wurden 214 VV eingereicht, 42 Beteiligte erfüllten die Voraussetzungen zur Teilnahme.

Da mußte das Los entscheiden. Toller Nebeneffekt: Der Spitzenreiter brachte es auf zwölf VV, außerdem konnten 36 Vorschläge bereits im Aktionszeitraum positiv abgeschlossen und prämiert werden. Stefan Menke, Leiter VV-Wesen, und Rainer Dörfel, Leiter Berufsausbildung, beglückwünschten den eifrigen Nachwuchs. ■



Denken und zuhören: Die Nachwuchs-Aktion brachte 214 VV

Fit für den Neuling

Die Bochumer Werke rüsteten sich in den Werksferien für den baldigen Anlauf des Astra-Nachfolgers

Nach einem bis auf die Minute ausgefeilten Plan wurden während der dreiwöchigen Produktionspause alte Anlagen demontiert, Wände versetzt, Decken aufgestemmt und neue hochmoderne Fertigungseinrichtungen installiert. Einzelne Bereiche verwandelten sich dabei zu Großbaustellen.

Der Löwenanteil der Investitionen entfiel dabei auf den Karosserie-Rohbau und die Endmontage mit zusammen rund 200 Millionen Mark. Bei diesen Produktionshallen erinnert nur noch die äußere Hülle an die Zeit vor 35 Jahren, als die Bochumer Opel-Werke eingeweiht wurden.

So wurden im Rohbau komplett neue Schweißzellen installiert. Rund 600 von 950 neuen Schweißrobotern konnten pünktlich zum Ferienende ihre präzise Arbeit aufnehmen.

Die tiefgreifendste Verwandlung hat die Endmontage durchgemacht. Dieser Bereich wurde – wie schon im letzten Jahr die Fertigmontage – auf das moderne Zweilinien-System umgestellt. Während der abgelaufenen Ferien wurde die erste der beiden neuen Linien installiert. Sie ist komplett auf die Produktion des neuen Modells ausgerichtet und ist bereits erfolgreich angelaufen, während auf der alten Fertigungslinie weiterhin der aktuelle Typ produziert wird.

Die Arbeitsplätze in diesem Bereich sind buchstäblich auf

ganzer Linie nach ergonomischen Gesichtspunkten eingerichtet worden. Dank des neuen Fördersystems werden die Karossen an den jeweiligen Stationen auf die optimale Arbeitshöhe abgesenkt oder angehoben. Bei Montagen im Motorenraum kann der Mitarbeiter in seinem Arbeitsbereich auf der Linie mitfahren und sich dabei voll auf seine Aufgabe konzentrieren.

Auch das Umfeld der „alten“ Linie wurde bereits auf den „neuen“ Typ vorbereitet. Sie soll bis zum März kommenden Jahres demontiert und durch eine zweite neue Linie ersetzt werden.

In die Zukunft investiert wurde auch in der Lackiererei, die ja bekanntlich mit dem erstmaligen großindustriellen Einsatz sogenannter „Wasserlacke“ umweltpolitische Zeichen setzte. Kernstück der „Ferienarbeit“ war die Vergrößerung des KTL-Tauchbades, in dem die Karossen ihren bekannt wirksamen Korrosionsschutz erhalten.

Aber auch im Bereich der Grundlackierung wurde eine



Mit vereinten Kräften: In nur drei Wochen wurden neue Fertigungseinrichtungen aufgestellt

Bochum (pm). Als nach dem Ende der Werksferien die Produktion pünktlich wieder anlief, war den Bochumer Opel-Werken ein großer Sprung nach vorn gelungen. Mit Investitionen in Höhe von rund 300 Millionen Mark haben sich die Werke auf den Nachfolger des derzeitigen Bochumer Erfolgsmodells vorbereitet.

entscheidende Neuheit installiert. Die Farbe des Primers richtet sich beim neuen Modell nach der vom Kunden gewünschten Endlackierung. Im Falle eines kleineren Kratzers im glänzenden Decklack wird zum Beispiel bei einem blauen Fahrzeug auch blauer Grundlack sichtbar, deutlich sichtbare Farbkontraste bei einem kleinen Malheur gehören so der Vergangenheit an.

Mit Blick auf die Zukunft begannen bereits die Vorbereitungen für die Fördereinrichtungen des kommenden Minivans auf Astra-Basis. Da der „Zafira“ den Astra in der Höhe um Haupteslänge über-

ragt, wurden bereits jetzt die entsprechenden Anlagen umgerüstet.

Übung, Übung und nochmals Übung war das Urlaubsthema für viele Mitarbeiter im Preßwerk. Während die letzten Arbeiten an der neuen Großtransferpresse durchgeführt wurden, bereiteten sich die Instandhaltungs- und Bedienungs-Teams auf ihre neuen Aufgaben am Pressen-Riesen vor. Das schwere Stück Spitzentechnologie hat inzwischen sämtliche Testläufe bestanden und ist zu 100 Prozent einsatzbereit.

Arbeit war auch in anderen Bereichen der Bochumer Werke das Ferienmotto, ob

im Teile- und Zubehör-Bereich oder in der Getriebe-, Achsen- oder Motorenfertigung. Rund 3 500 Opel-Mitarbeiter sorgten für einen reibungslosen Ablauf des 300-Millionen-Projektes. Entscheidend beteiligt waren auch weitere 1 800 Mitarbeiter aus rund 150 verschiedenen Firmen.

Allen gebührt, so Werkdirektor Reinald Hoben, höchstes Lob: In geradezu beispielhafter Teamarbeit wurde dieses Projekt präzise und fast auf die Minute genau durchgeführt, so daß nach den Ferien die normale Produktion wieder ungehindert starten konnte.

Der große Pokal blieb in Bochum

Werke und MSC Ruhr-Blitz kooperieren in der Eifel

Nürburgring/Bochum (pra). Gemeinsame Sache machten einmal mehr die Bochumer Werke und der Motor-Sport-Club MSC Ruhr-Blitz. Als Ausrichter des einzigen Sechs-Stundenrennens im Rahmen des deutschen Vee-dol-Langstreckenpokals hatte er nicht nur mehr als 160 Wagen an den Start gebracht, sondern gleichzeitig Bochumer Prominenz aus Politik und Wirtschaft in die Eifel eingeladen.



Ringfahndung: OB Stüber, Art Brauss und Reinald Hoben (v.l.)

Da machten die Bochumer Werke gerne mit, stellten mehrere Fahrzeuge und einen Bus zur Verfügung, um den Gästen die Nordschleife einmal hautnah zu präsentieren. Zum Imbiß ging es anschließend in die Opel-Lounge, in der mit verschiedenen Fahrern Benzin geredet werden konnte.



Auf dem Podest: Sieger Carsten Bube

Opel-Werkdirektor Reinald Hoben konnte dazu unter anderem den Oberbürgermeister der Revierstadt, Ernst-Otto Stüber, begrüßen, der schließlich den Start vornahm und die Wettbewerber auf die eilige Reise schickte.

Unter den Fahrern waren so bekannte Namen wie Film-bösewicht Arthur Brauss, Peter Millowitsch aus Köln und Astra-Pilot Klaus Peter Thaler, ehemals Weltmeister auf dem Fahrrad im Querfeldeinrennen.

Opel-Rennleiter Volker Strycek griff in das Lenkrad des Opel-Astra des in Mülheim beheimateten Teams

Schilling, aus Bochum meldeten sich unter anderem das Team Hohaus und das Bube-Team mit ihren Astra für mögliche Klassensiege an.

Sechs Stunden währte die Hitzeschlacht, in deren Verlauf so mancher Fahrer seine eigenen Grenzen und die seines Autos aufgezeigt bekam.

Der große Opel-Pokal schließlich blieb in den Mauern der Stadt Bochum. Reinald Hoben ehrte die besten Astra-Piloten, Carsten Bube nahm die Auszeichnung gerne entgegen.

Eng verbandelt in Sachen Motorsport bleiben Opel Bochum und der MSC auch künftig. Im September wird auf dem Werksgelände die nationale Rallye Ruhrgebiet gestartet, hier wird auch der Zieleinlauf sein. Außerdem werden drei Wertungsprüfungen im Bereich des Werkes II gefahren, über die dessen Direktor Richard Weinholt seit Jahren die Schirmherrschaft übernommen hat.

Auch für das kommende Jahr sind wieder gemeinsame Aktivitäten im Bereich Rennen, Rallye und Slalom geplant.

Ruhrschnellweg

Azubi-Sportfest glänzt wieder mit Bestleistungen

Bochum (nh). Schon Tradition hat das Sportfest der Opel-Auszubildenden auf der Sportanlage „Hessenteich“ in Langendreer. Traditionell ist auch das Wetter immer gut. Urkunden, Sportabzeichen und vor allem viel Spaß standen im Vordergrund bei den Wettbewerben, und es gab zum Teil hervorragende Ergebnisse.

223 Jung-Opelaner beteiligten sich an verschiedenen Wettkampfdisziplinen wie Tauziehen, Dreikampf, Läufe über unterschiedliche Distanzen, Hoch- und Weitsprung.

Die Resultate können sich sehen lassen.

So erreichte Heiko Borgiel aus Herne, wie im Vorjahr, mit einer übersprungenen Höhe von 1,90 Meter im Hochsprung ein olympiaverdächtiges Klasseergebnis. Zwei Auszubildende aus Bochum siegten im Dreikampf: Anke Eichmann erreichte bei den Damen 1 766 Punkte und Fabian Bechheim war bei den Männern mit 2 700 Punkten erfolgreich.

Einen Doppelsieg landete der Wittener Stefan Müller im 400- und im 1 000-Meter-

Lauf mit den Zeiten von genau einer Minute und 3 Minuten 38,7 Sekunden. Urkunden und Pokale gab es reichlich zu gewinnen, und auch das Deutsche Sportabzeichen konnte erworben werden.

Das Fußball-Spiel der weiblichen Auszubildenden gegen die Ausbilder zum Abschluß des Sportfestes ist ebenfalls gute Tradition. Nach Eilfmeterschießen mußten sich die Fußball-Damen mit 4:6 geschlagen geben, aber im nächsten Jahr steigt die Revanche.



Dauer-Power: 223 Azubis stellten sich Disziplinen wie Laufen, Tauziehen, Hoch- und Weitsprung

Aus Lehrling wurde Azubi



Das Pfälzer Werk bildet nunmehr seit 30 Jahren aus

Ausbildungsplätze sind gerade in diesen Tagen wieder ein heiß diskutiertes Thema. Das Angebot ist knapp, denn die Ausbildung des Nachwuchses erfordert einen großen Aufwand. Das Werk in der Pfalz betreibt diesen Aufwand seit 30 Jahren und hat seitdem rund 1100 jungen Menschen eine Zukunftsperspektive eröffnet.

Kaiserslautern (hk). Am 30. August 1967 wurde die Lehrwerkstatt in Kaiserslautern eingeweiht. Die ersten Lehrlinge, die zunächst in Kusel und Wolfstein in den dortigen IHK-Werkstätten lernten, dann an provisorischen Arbeitsplätzen im Pfälzer Werk ausgebildet wurden,

konnten Einzug in die Ausbildungshallen halten – für damalige Zeiten sehr fortschrittlich eingerichtete Arbeitsplätze, die ausschließlich der Ausbildung dienten.

Die „Lehrlinge“ von damals gibt es nicht mehr, sie heißen heute „Azubis“. Auch die Ausbildungsberufe der sechziger Jahre haben sich gewandelt und sich – nicht nur in der Bezeichnung – den heutigen technischen Gegebenheiten angepaßt.

Und die Ausschließlichkeit, nur eine Ausbildungsstätte für „Männer“ zu sein, gehört der Vergangenheit an. Seit am 1. September 1981 der erste weibliche Lehrling im Werk Einzug hielt, nimmt die Zahl der Mädchen unter den Azubis nicht gerade schnell, aber kontinuierlich zu.

Beim Gespräch mit Friedhelm Tregel, Leiter Aus- und Weiterbildung, und Ausbildungsleiter Hermann Müller tauchen die Namen der ehemaligen Werkleiter Gensert und Klein auf, die sich um die Ausbildung besonders verdient gemacht haben, weil sie Bau, Erweiterung und Mo-

dernisierung der Lehrwerkstätten zu einem wichtigen Ziel erklärten. „In der Lehrwerkstatt müssen die modernsten Maschinen stehen, damit der Nachwuchs über die neuesten Technologien Bescheid weiß.“ Ein Grundsatz, der nach Hermann Müllers Meinung heute und auch in Zukunft gültig ist.

Er erinnert sich, daß in den „alten Zeiten“ aus Platzmangel am Tag der Abschlußprüfung für die nicht an der Prüfung teilnehmenden jüngeren Jahrgänge ein Wandertag eingerichtet wurde – und jeder betete, daß es an diesem Tag nicht regnen möge.

„Weil die Lehrwerkstatt so schön im Grünen liegt, haben wir früher auch mit den Lehrlingen draußen Fröhnsport getrieben – auf Anraten und zur Freude des Werkarztes“, läßt Müller frühe Ausbilderaktivitäten Revue passieren. „Fußball, Völkerball und der Lauf ums Werk haben immer viel Spaß gemacht.“ Heute kümmert sich die Schule um die Körpererächtigung.

„Die Ausbildungsinhalte waren in der Vergangenheit



Tradition verpflichtet: Der Lauterer Nachwuchs wird auf hohem technischen Niveau ausgebildet

nicht so dicht gedrängt. Heute muß mehr Stoff in kürzerer Zeit vermittelt werden, denn auch die Azubis arbeiten nur noch 35 Stunden in der Woche“, beschreibt Tregel die aktuellen Anforderungen.

Nicht ohne Stolz schaut man in der Ausbildungsabteilung auch darauf, daß einige von den ehemaligen Azubis heute selbst Ausbilder sind und ehemalige Jungfahrgänger als Führungskräfte Verantwortung übernommen haben.

Viel zu tun

Ferienzeit für Wartung genutzt

Kaiserslautern (jh). Sommerzeit ist Ferienzeit. Diese altbekannte Regel besaß für die Mitarbeiter im Komponentenwerk nur eingeschränkte Gültigkeit. Rund 850 Instandhalter und Produktionsmitarbeiter sowie 300 Monteure anderer Firmen nutzten die Werkferien, um notwendige Reparaturen, Wartungen, Demontage- oder Installationsarbeiten vorzunehmen.

Die Maßnahmen konzentrierten sich im wesentlichen auf die Fertigungsbereiche Motorenbau und Chassis Komponenten. Im Motorenbau etwa wurde das 60 Meter lange Motorentransport- und Versandsystem für die DI-Diesel- und Familie II-Motoren komplett umgebaut

und die Benzin- und Dieselmotorprüfstände auf den technisch neuesten Stand gebracht. Außerdem nahmen zwei weitere neue Prüfstände ihre Arbeit auf.

Im Bereich Chassis Komponenten wurden neue Schweißzellen in Betrieb genommen, vorhandene Drehgestelle optimiert und in der Zylinderkopfbearbeitung eine Kleinwaschanlage aufgebaut.

Auch im Rahmen der jährlichen Inventur hatten die Mitarbeiter alle Hände voll zu tun. So mußten werkweit alle Umlauf- und Lagermaterialien erfaßt, das heißt gezählt, gemessen oder gewogen werden. Das Spektrum reicht dabei von der kleinsten Schraube bis zum fertigen Motor.



Ferienjob: Die Instandhalter hatten alle Hände voll zu tun

Rettung mit der Schere

Übung macht den Meister: Die Werkfeuerwehr probt den Ernstfall

Was passiert, wenn ein Fahrzeug im Winkel von 30 Grad frontal gegen ein stehendes Hindernis prallt? Fragen dieses Kalibers waren Gegenstand einer zweistündigen Vorführung für die Werkfeuerwehr, aus deren Reihen die Unfallretter kommen.

Kaiserslautern (hk). Am praktischen Beispiel wurde gezeigt, wie professionelle „Helfer in der Not“ die Autoinsassen nach einem Unfall aus dem verunglückten Fahrzeug befreien können. Wichtig dabei: Die Rettung muß schnell gehen und darf weder Unfallopfer noch Retter gefährden.

Anstoß zu dieser Veranstaltung gab die handfeste Neugier von Ernst Roth aus der Elektronikwerkstatt, der nach Feierabend bei der Freiwilligen Feuerwehr mitmacht. Roths Anregung griff Hans-Dieter Zentgraf aus dem Bereich Fahrzeugsicherheit in Rüsselsheim auf. Er reiste in seiner Freizeit in der Pfalz an, um sein Wissen über Ret-



Scherenschnitt: Die Unfallretter üben mit schwerem Gerät

tungsmaßnahmen an Feuerwehr und Werksicherheit weiterzugeben.

Anhand von Schnittmodellen wurde am gefalteten Airbag erklärt, wie er funktioniert und wie er die Passagiere abfängt. Um zu verhindern, daß sich der Airbag ungewollt öffnet und die Retter gefährdet, muß sofort die Batterie abgeklemmt werden. „Maximal eine Minute nach dem Abklemmen können die

Helfer ohne Angst vor einem explodierenden Airbag arbeiten“, führt Roth eine der Lektionen ins Feld, die im Training vermittelt wurden.

„Beim Öffnen der Tür kann kein Kurzschluß entstehen, der den Airbag öffnen würde, weil alle Opel-Fahrzeuge über die Mittelkonsole verkabelt sind“, erklärt er weiter. Der Airbag ist mechanisch und elektronisch abgesichert. Damit sich das Rettungskissen öff-

net, müssen beide Schalter gleichzeitig aktiviert werden.

Es wurde zudem eindringlich darauf hingewiesen, daß nur das „Doppel“ aus Airbag und Sicherheitsgurt Schutz bietet und daß der Kindersitz auf dem Beifahrerplatz nichts zu suchen hat. „Auf dem Platz vor dem Airbag kann ein Kind zu Schaden kommen“, so Roth.

Verschiedene Tests zeigen, wann der Airbag reagiert: Die Fahrt in einen weichen Sandhaufen verläuft ohne Konsequenz, beim sogenannten „Wildschweintest“ (Aufprall auf zusammengebundene Autoreifen in der Größe und im Gewicht eines Wildschweines) öffnet sich das schützende Luftkissen sofort.

Erste Priorität hat die Bergung der Insassen. Mit der Rettungsschere wurde demonstriert, wo man bei einer Autotür mit Seitenaufprallschutz am besten anpackt. Im Ernstfall muß schnell und ohne den Fahrgästen zu schaden, gehandelt werden.

Um die Praxis zu probieren, konnte jeder Werkfeuerwehrmann im Rahmen dieser Übung nach Herzenslust schneiden und mit dem Spreizer arbeiten sowie Verbundglas mit einem speziellen Glasschneider herausrennen.

Guten Tag

Rentner fahren nach Sinsheim

Kaiserslautern (jan). Oldies fahren zu Oldies: Für alle, deren Herz für historische Automobile, Flugzeuge und sonstige betagte Gefährte schlägt, oder die einfach nur einen geselligen Tag mit den ehemaligen Kollegen verbringen wollen, planen die Opel-Senioren des Werks Kaiserslautern eine Fahrt

zum Auto & Technik Museum Sinsheim.

Die Abschlußfahrt für 1997 findet am Mittwoch, dem 1. Oktober, statt. Abfahrt ist um 10 Uhr auf dem Opel-Parkplatz, Portal 1. Wer mitfahren möchte, kann sich bis zum 22. September bei Theo Alt, Tel. 06 31/5 25 30, anmelden.

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

Astra reden

In Bochum startet Kommunikations-Initiative

Arbeiter sollen arbeiten und nicht denken, schon gar nicht unnötig reden. Diese Maxime gehört gottseidank der personalpolitischen Antike an. Heute hat man erkannt, daß Qualität sehr viel mit Kommunikation und Information zu tun hat. In Bochum wird jetzt strikt danach gehandelt.

frieden die Mitarbeiter sich bei einer repräsentativen Umfrage über viele Bereiche ihrer Opel-Arbeitswelt äußerten, bei der Kommunikation und Information zeigte das QN-Barometer gerade noch durchschnittliche Werte.

Grund genug, um in den Bochumer Werken einmal über dieses Problem zu reden. Schnell war man sich einig, daß sich eine spezielle Arbeitsgruppe darum bemühen sollte, die Kontakte zwischen allen Ebenen der Bochumer Werke besser in Gang zu bringen.

Ein konkreter Anstoß bot sich geradezu selbstverständlich an, galt es doch, den Astra-Nachfolger schon von Anfang an in Top-Qualität auf den Markt zu bringen. Anfang Juli trafen sich Vertreter aller Werksbereiche und hoben die „Kommunikations-Initiative T 3000“ aus der Taufe.

Das Team, es besteht aus 13 Opelern, hat sich viel vorgenommen. Mit einem ganzen Bündel von Initiativen und Projekten soll allen klargemacht werden, daß der erfolgreiche Anlauf des T 3000 für den Standort geradezu lebenswichtig ist und daß jeder gefordert ist, sich

für die Qualität des neuen Modells mit Voll-dampf ins Zeug zu legen.

Das kann natürlich nur gelingen, wenn jeder Beteiligte bestens über den jeweiligen Entwicklungsstand informiert ist. Nur gut informierte Mitarbeiter können auch qualifiziert mitreden und mit ihren Ideen zum Erfolg beitragen.

Wie positiv Kommunikation die Arbeit beeinflusst, hat die Arbeitsgruppe schon am eigenen Beispiel bewiesen. Bereits in der Startphase legte das Team engagiert los und öffnete eine Fülle von Informationskanälen. So hängt zum Beispiel in allen Bereichen des Werkes wöchentlich eine „Wandzeitung“ aus, die ausschließlich über den aktuellen Stand des T 3000-Projektes informiert.

Auch das Werksmedium „Opel Bochum aktuell“ bekam die Auswirkungen zu spüren. Sie erscheint jetzt



Gründerväter: Astra ins Gespräch bringen

zweimal statt bisher einmal pro Monat und erhellt in breitem Rahmen Hintergründe des Produktionsanlaufes.

Vom Einzelgespräch vor Ort über Flugblätter bis zur Großveranstaltung reicht das Arbeitsprogramm der Gruppe, deren Mitglieder für diese aufwendige Arbeit freigestellt wurden. Zeit, sich über erfolgreich gelöste Aufgaben zu freuen, findet das engagierte Team kaum, denn bis der erste T 3000 ausgeliefert wird, gibt es noch viel zu tun... ☼

Bochum (pm). Das Barometer stand nicht gerade auf Sturm, zeigte aber, daß es noch viel zu verbessern gibt. So zu-



Daß „Qualität von Anfang an“ mehr ist als nur ein Slogan, bestätigt die Arbeit des Launch-Teams. In ihm läuft das Expertenwissen des gesamten Unternehmens zusammen. Ziel: Ein reibungsloser Produktionsanlauf des neuen Astra.

Rüsselsheim (jh). „Wenn Opel wüßte, was Opel alles weiß...“ Hinter diesem Bonmot verbirgt sich leider ein handfestes Problem: Allzuoft verläßt wesentliches Expertenwissen gar nicht, unzureichend oder hoffnungslos verspätet die Abteilungs-grenzen. Qualität von Anfang an ist jedoch auf die Expertise des gesamten Unternehmens angewiesen. Daß das durchaus funktionieren kann, zeigt eine interdisziplinäre Expertengruppe am Beispiel des neuen Astra – das Launch-Team.

Auf Anregung der Euro-team-Führungskräftekonferenz in Montreux im Mai 1996 ins Leben gerufen, befaßt sich das Launch-Team unter der Leitung von Jens-Peter Goller seither mit nichts geringerem als der Frage, wie sich ein reibungsloser Produktionsanlauf des neuen Astra gewährleisten läßt.

Da es dafür keine Patentrezepte, aber jede Menge Erfahrung gibt, wurden diese im Launch-Team versammelt. So besteht das Team aus Mitarbeitern der Bereiche Einkauf, Produktentwicklung, Finanz, Fertigung, Marketing, Manufacturing Engineering sowie Material- und Produktionskontrolle. Sie bilden sozusagen den Extrakt aus dem Riesenteam, das den neuen Astra auf die Straße bringen soll.

Die Gruppe arbeitet dabei mit den Astra-Produktionswerken – zusammengefaßt im Homeplant-Team unter der Führung des Bochumer Werkdirektors Reinald Hoben – zusammen.

Jens-Peter Goller legt jedoch wert auf die Feststellung, daß die Arbeit des Launch-Teams nur eine von vielen Aktivitäten ist, die den Astra termingerecht und in 100-Prozent-Qualität auf den Markt zu bringen. Blicke anzufragen: Allerdings eine der wesentlichen.

Dabei ist es nicht einmal Aufgabe des Launch-Teams, fachspezifische Probleme zu lösen. Vielmehr betreibt das Team eine fachübergreifende Projektkoordination. Als unabhängige Instanz können die insgesamt 16 Mitarbeiter die Fortschritte des Projekts T 3000 jedoch neutral und objektiv beurteilen, ohne einen durch die Abteilungsbrille getrüben Blick. So erkennen die Team-

Mitglieder frühzeitig, wo's hakt. Das Erkennen von Problemen ist denn auch eine ihrer vornehmsten Aufgaben. „Das größte Problem ist, etwas nicht zu wissen“, verdeutlicht Goller. Denn Schwierigkeiten unter der Decke zu halten bedeutet, sie schlimmstenfalls zu spät lösen zu können und damit den reibungslosen Anlauf der Produktion zu gefährden.

Um das zu verhindern, ist das Launch-Team ständig auf Achse. Sind Probleme identifiziert worden, werden die Bereiche angehalten, schnelle Entscheidungen herbeizuführen, diese abzustellen. Zur besseren Koordination finden regelmäßige Treffen statt, in denen alle Beteiligten die Einhaltung der Qualitätsziele, des Zeitplans und der Anlaufkosten erörtern.

Welche Bedeutung das Unternehmen der Arbeit des Launch-Teams und damit dem reibungslosen Anlauf des neuen Astra beimißt, zeigt sich nicht zuletzt an den Berichtswegen. Team-Chef Goller ist unmittelbar dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt.

Daß das gesamte Astra-Anlaufteam gute Arbeit leistet, wird dadurch deutlich, daß das Projekt T 3000 die hochgesteckten Ziele bisher alle erreicht hat. Und: Das Launch-Team soll über den Produktionsanlauf hinaus existieren bleiben, um die gesammelten Erfahrungen für künftige Projekte zu nutzen.

Klein aber fein

Neues Serviceheft zeigt auf einen Blick, was anliegt

Tradition verpflichtet – auch und gerade im Detail. Deshalb hat sich eine kleine Gruppe von Experten aus dem TEZ, dem TIC und dem Bereich After-sales jetzt eines im Wortsinne kleinen Details angenommen. Mit Beginn des Modelljahres 1998 präsentiert Opel für alle Fahrzeugreihen ein neues Serviceheft.

Rüsselsheim (es). Die Inspektion eines Fahrzeugs ist sowohl für die langfristige Wert-erhaltung als auch für die Betriebs- und Fahrzeugsicherheit unerlässlich. Deshalb erfolgt sie auch nach festgelegten Regeln. Diese Regeln sind im Serviceheft dokumentiert, so daß der Autobesitzer jederzeit nachvollziehen kann, auf welchem Stand sich sein Fahrzeug befindet. Das Serviceheft ist damit nicht zuletzt eine wichtige Schnittstelle zwischen dem Händler und dem Kunden.

Und das immerhin schon seit Jahrzehnten. Denn das Kundendienst-Scheckheft hat bei Opel eine eigene Geschichte: Schon in den 30er Jahren hat das Unternehmen seinen Kunden ein fest um-

rissenes Wartungsprogramm mit vom Werk vorgeschriebenen Wartungsintervallen mit auf den Weg gegeben – als erster Automobilhersteller der Welt.

Interessant im Vergleich der verschiedenen Heft-Versionen ist vor allem, wie sich die Wartungsintervalle im Laufe der Zeit ausdehnten: Bis in die 50er Jahre waren alle 1500 Kilometer „Abschmierdienste“ vorgeschrieben.

Dann mußten Opel-Fahrer nur noch alle 5 000 Kilometer, später alle 10 000 Kilometer zur Inspektion. Mittlerweile liegen die Wartungsintervalle für die meisten Modelle bei 15 000 Kilometer – was zeigt, wie Opel-Qualität zusehends langlebiger wurde.

Das jetzt neu aufgelegte Serviceheft präsentiert sich formal im modernen Outfit der 90er Jahre, ist mit seinem handlichen DIN A5-Format künftig in der Größe der Bedienungs- und der Radioanleitung angepaßt. Mit der graphischen Darstellung von Corsa, Omega Caravan und Sintra auf dem Titel wird deutlich, daß das Serviceheft für Pkw genutzt werden soll.

Wichtiger als die Aufmachung sind aber zweifellos die Inhalte, die nun ausführlicher und übersichtlicher dargestellt sind. Das gilt insbesondere für den neu aufgebauten Themenbereich „Inspektion“.

Ab Modelljahr '98 gibt es drei Checklisten, die sich in sogenannten Serviceplänen niederschlagen: Serviceplan

A wird für Fahrzeuge mit einer „durchschnittlichen“ Jahres-Kilometer-Leistung genutzt. Nach Serviceplan B wird bei „Vielfahrern“ (über 30 000 Kilometer im Jahr) vorgegangen und Serviceplan C kommt bei Fahrzeugen zur Anwendung, die unter erschwerten Bedingungen laufen und bei denen Zusatzarbeiten wie unter anderem Bremsflüssigkeitswechsel oder die Abgasuntersuchung durchgeführt werden.

Der Umfang aller Servicearbeiten ist in Tabellenform dargestellt. So ist zu jedem Inspektionszeitpunkt erkennbar, was „anliegt“.

Neu ist auch, daß jetzt die Qualität und Viskosität des Motoröls dokumentiert wird. Den Zeitpunkt der nächsten Inspektion mit Kilometerstand und Datum findet man jetzt im Anschluß an die durchgeführte Inspektionsbestätigung.

Außerdem wird künftig auch der „Separate Korrosionsschutz-Service“ festgehalten. Neu ist nicht die Prüfung, sondern daß diese Prüfung dokumentiert wird. Denn werden Korrosionsschäden festgestellt, notiert der Service-Mitarbeiter diese künftig auf vorgegebenen Schaubildern.

Viele weitere Angaben des Serviceheftes wurden überarbeitet. Insgesamt entstand so ein Stück Literatur, daß durch seine Transparenz kundenfreundlicher geworden ist – eine Demonstration von Kompetenz im Detail. ☼

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

9. August
Hennig A. Klages,
Vorstand

12. August
Josef Art,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Schweißmaschinen/Vorrichtungsbau

13. August
Karl Müssig,
Technisches Servicezentrum,
Mechanische Werkstätten

14. August
Werner Bruttger,
TEZ

28. August
Ernst Kunzmann,
Fertigung, Preßwerk K 48

2. September
Karl-Heinz Deichmann,
Fertigung Karosserie I,
Qualitätssicherung
Horst Hildemann,
ME und Fertigungsplanung,
Preßwerk
Joachim Löscher,
TEZ
Horst Obermann,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage
Erhard Ranzenberger,
Fertigung Zusammenbauwerk II
Erwin Rückert,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage

3. September
Alfred Becker,
Fertigung
Wilhelm Krämer,
Fertigung Zusammenbauwerk II
Reinhard Krüger,
Bauüberwachung, Ordnungsdienst
Karl Lampert,
Fertigung Chassis II, Getriebe-
fertigung
Hans Werner Mattes,
Personal-Zentralbereiche
Helmut Menges,
TEZ-Vorausentwicklung
Günter Nestler,
Kraftwerke
Heinrich Putzenlechner,
Fertigung K 115, Lackiererei
Walter Schmitt,
Fertigung
Heinz Willi Seyberth,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage

4. September
Klaus Haft,
TEZ-Zentralwerkstätten
Kurt Hofmann,
TEZ

9. September
Klaus Sehr,
TEZ

11. September
Heinrich Deister,
Fertigung Zusammenbauwerk II
Günther Rehm,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage

16. September
Wilhelm Haberberger,
TEZ
Walter Hess,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage
Hans Riebel,
Zusammenbauwerk II, Montage II

20. September
Manfred Burger,
Teile- und Zubehör

23. September
Otto-Ludwig Fingerle,
TEZ
Hans Mayer,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage
Horst Ries,
TEZ-Zentralwerkstätten
Heinz Schicktzanz,
Instandhaltung Chassis II
Helmut Schilling,
Fertigung Zusammenbauwerk II
Edi Schmidt,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage

30. September
Horst Mach,
TEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

25 Jahre

Rüsselsheim

1. August
Georg Adam,
Fertigung
Thomas Agneskirchner,
Instandhaltung K 130, Gerippebau
Peter Anthes,
TEZ-Design, Werkstätten
Hildegard Astheimer,
TEZ
Wolfgang Belker,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Ulrich Best,
TEZ
Michael Birkenbach,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Schweißmaschinen/Vorrichtungsbau
Axel Bretz,
TEZ
Peter Bunk-Hirschmann,
Technisches Servicezentrum, Ge-
bäudeeinrichtung/Betriebsmittelbau
Michael Butscheidt,
Technisches Servicezentrum,
Betriebselektrik
Dieter Courtial,
TEZ-Fahrzeugbau und Werkstätten



Josef Art



Karl Müssig



Werner Bruttger



Ernst Kunzmann



Karl-Heinz Deichmann



Alfred Becker



Wilhelm Krämer



Reinhard Krüger



Karl Lampert



Hans Werner Mattes



Klaus Haft



Kurt Hofmann



Heinrich Deister



Günther Rehm



Wilhelm Haberberger



Horst Ries



Heinz Schicktzanz



Helmut Schilling



Edi Schmidt



Horst Mach

Richard Deuerlein,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Zentrale Maschinen-Abteilung
Christel Diehl,
TEZ
Klaus Drewes,
TEZ-Motorenentwicklung und -erprobung
Gerhard Dürr,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Werkzeugbau/Instandhaltung
Andreas Durs,
Qualitätssicherung, Preßwerk K 67
Karl Felch,
Technisches Servicezentrum, Ge-
bäudeeinrichtung/Betriebsmittelbau
Dieter Folland,
Zentrales Ausbildungswesen
Harry Frank,
Instandhaltung, Zusammenbau-Karosserie
Marion Friedl,
Finanzwesen
Jürgen Gamon,
TEZ-Motorenentwicklung und -erprobung
Heinz-Jürgen Gantenberg,
Fertigung
Klaus Gassauer,
TEZ-Motorenentwicklung und -erprobung
Volker Gerhard,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Luis Gimenez-Nicolas,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Manfred Göbel,
TEZ
Peter Goretzko,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Dieter Heibl,
TEZ
Heinrich Hoffses,
Materials-Management
Gerd Hünerfeld,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Werner Jankowski,
Technisches Servicezentrum,
Betriebselektrik
Wolfgang Johannes,
TEZ
Rolf Klein,
Technisches Servicezentrum, Ge-
bäudeeinrichtung/Betriebsmittelbau
Horst Knoblauch,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Udo Knobloch,
TEZ
Peter Körte,
Personal- und Sozialwesen
Gerd Krämer,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie

Ernst Kreuzer,
Zentrales Beschaffungswesen
Europa
Karl Kudlacek,
TEZ
Bernulf Landua,
Kraftwerke/Energiebetriebe,
Stromerzeugung und -verteilung
Jürgen Löffler,
TEZ
Karl-Wilhelm Mahr,
Chassiswerke, Qualitätssicherung
Peter Mehl,
Kraftwerke/Energiebetriebe,
Stromerzeugung und -verteilung
Erwin Michels,
TEZ-Zentralwerkstätten, Schweiß-
maschinen/Vorrichtungsbau
Roswitha Michels,
Fertigung
Andreas Mitzkat,
TEZ-Motorsport Europa
Rolf Möllenberg,
Technisches Servicezentrum,
Mechanische Werkstätten
Rainer Münch,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Wilhelm Nix,
TEZ
Norbert Oswald,
TEZ-Projekte und Fremdleistung
Karl-Heinz Richter,
Technisches Servicezentrum, Ge-
bäudeeinrichtung/Betriebsmittelbau
Horst Roth,
TEZ
Peter Sander,
TEZ
Peter Schauenburg,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Bernd Schmidt,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Preßwerkzeugbau
Michael Schneider,
TEZ
Klaus-Dieter Schuster,
TEZ
Walter Stelz,
Qualitätssicherung, Preßwerk K 40
Reiner Vetter,
TEZ-Zentralwerkstätten, Schweiß-
maschinen/Vorrichtungsbau

Edith Vogedes,
TEZ
Ulrich Volkmann,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung
Rainer Weber,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Zentrale Maschinen-Abteilung
Harald Weber,
Qualitätssicherung, Preßwerk K 67
Birgit Weiser,
Fertigung
Peter Werner,
TEZ
Hermann Wilhelm,
Instandhaltung Chassis I
Günther Wöfl,
Technisches Servicezentrum, Ge-
bäudeeinrichtung/Betriebsmittelbau
Heinz-Jürgen Zinnel,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Preßwerkzeugbau
Wolfgang Zumppe,
TEZ-Fahrzeugtest und Beurteilung,
Testzentrum Dudenhofen

7. August
Abderahmane Mohamed Boukhada,
Zusammenbauwerk II
Remzi Can,
Qualitätssicherung, Preßwerk K 65
Hüseyin Celik,
Zusammenbauwerk II
Osman Durmaz,
Zusammenbauwerk I, Endmontage
Klaus Griebel,
TEZ-Motorenentwicklung und -erprobung
Yasar Halici,
Zusammenbauwerk II
Lahcen ben Said Iddouch,
Werklogistik/Materialwirtschaft K 40
Raimund Jäger,
Zusammenbauwerk I, Endmontage
Mustafa Kirazli,
Werklogistik/Materialwirtschaft K 130
Adolf Knoblauch,
Technisches Servicezentrum,
Bauüberwachung/Ordnungsdienst
Fatah Lagrigger-Salem,
Fertigung K 115, Lackiererei
Georgios Papadopoulos,
Fertigung Karosserie I,
Gerippebau K 130
Luigi Santacrose,
Beschädigteneinsatz
Anton Schleiher,
Teile- und Zubehör
Hubert Stein,
Kundendienst
Kadir Uzuner,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage

Günther Weiss,
Service
Necati Yigit,
Fertigung Karosserie I,
Gerippebau K 130
Yunus Yildirim,
Fertigung Preßwerk K 40
Athanase Zagas,
Zusammenbauwerk II

8. August
Hüseyin Arslan,
Werklogistik/Materialwirtschaft K 40
Dieter Bob,
Qualitätssicherung, Auswärtsteile
Mümin Özkan,
Fertigung K 115, Lackiererei

10. August
Cevdet Sarioglu,
Zusammenbauwerk II
Sait Yasar,
Zusammenbauwerk I, Endmontage

11. August
Abdelkrim Ben Fadhel,
Qualitätssicherung, Preßwerk K 67

14. August
Mohamed Hamed Chlihi,
Beschädigteneinsatz
Gerd Müller,
Fertigung

15. August
Seref Tope,
Zusammenbauwerk II

16. August
Abdelkrim Bouyardan,
Fertigung, Preßwerk K 40

17. August
Herbert Nitschky,
Werksicherheit, Werkfeuerwehr

21. August
Esref Aktas,
Zusammenbauwerk I, Endmontage
Hüsnü Altun,
Zusammenbauwerk I, Endmontage
Kurt Bläsing,
Chassiswerke II, Instandhaltung
Walter-Wilhelm Heimann,
TEZ-Zentralwerkstätten,
Preßwerkzeugbau
Ahmed Mohamed Mahdaomi,
Werklogistik,
Materialwirtschaft K 130

28. August
Mehmet Akyüz,
Werklogistik/
Materialwirtschaft K 130

Robert Karl Boles,
Werklogistik/Materialwirtschaft K 40
Ali Ihsan Ocal,
Chassiswerke,
Achsenfertigung/Linieninstandhaltung

1. September
Siegfried Maruschat,
Vertrieb

4. September
Alfredo Buonpensiero,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Claus Dieter Carthaus,
Gebäudeeinrichtungen und Betriebsmittelbau
Hamadi Elkhlami,
Fertigung Preßwerk K 67
Christos Minaklis,
Werklogistik/Materialwirtschaft K 40
Axel Simon,
ISP

7. September
Dietmar Woita,
TEZ

8. September
Mohamed Mimoun Bakkali,
Instandhaltung, Preßwerk K 67

11. September
Albert Hagels,
Kundendienst, Service-Werkstatt
Anto Mandura,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage
Karl-Heinz Schneider,
TEZ-Testzentrum Dudenhofen

13. September
Hosep Hacikoglu,
Fertigung, Zusammenbauwerk II
Gottfried Jakubec,
Fertigung Chassis II,
Qualitätssicherung
Klaus-Peter Schwarze,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage

14. September
Emir Sengül,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage

15. September
Kasim Karakmis,
Fertigung Preßwerk K 40

17. September
Duran Davut Karakus,
Beschädigteneinsatz

18. September
Juan Borrero-Blanco,
Fertigung Zusammenbauwerk I,
Wagenendmontage



Horst Hildemann



Joachim Löscher



Horst Obermann



Erhard Ranzenberger



Erwin Rückert



Helmut Menges



Günter Nestler



Heinrich Putzenlechner



Walter Schmitt



Heinz Will Seyberth



Walter Hess



Hans Riebel



Manfred Burger



Otto-Ludwig Fingerle

Gayzak Gögece, Chassiswerke I, Kaltfließteile
Hüseyin Yildirim, Fertigung Zusammenbauwerk I, Wagenendmontage
19. September
Ahmed Ajaji, Fertigung Zusammenbauwerk I, Wagenendmontage
Holger Wesen, Haustechnik und Entsorgung
20. September
Hüseyin Bakiskan, Chassiswerke I, Achsenfertigung
René André Bertaux, Werkslogistik/Materialwirtschaft K 130
Sellam Errais, Fertigung K 115, Lackiererei
21. September
Adil Özdemir, Chassiswerke I, Achsenfertigung
22. September
Sebastiano Pali, Werkslogistik/Materialwirtschaft K 130, Werksbahn
25. September
Abdullah Bakir, Fertigung Karosserie I, Rohmontage
Gerhard Klier, Beschädigteneinsatz
Karl Reiner Kornell, Instandhaltung, Preßwerk K 40
28. September
Mehmet Akbas, Beschädigteneinsatz
Mahmut Korkut, Chassiswerke II, Umformtechnik

Friedhelm Günther, Haustechnik Werk I
Dietmar Haltern, Mechanische Werkstatt Werk II
Peter Haveman, Haustechnik Werk I
Gerd Homeler, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Volkmar Hemmann, Hydraulikversorgung Werk II
Ralf Hensel, Motorenbau
Wolfgang Huesch, Lager und Ausgaben Werk I
Günther Huth, Qualitätssicherung Werk I
Rainer Jodlbauer, Elektro-Werkstatt Werk II
Klaus Kirschbaum, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Ralf Knuschke, Qualitätssicherung Werk I
Hans Jürgen Kränke, Instandhaltung Werkzeuge Str. 13-30
Krzysztof Kucharczyk, Wagenendmontage und -reparatur
Dieter Link Stern, Umweltschutz
Peter Lysiak, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Norbert Marian, Cockpit-Modul
Bernhard Maslowski, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Klaus Matysiak, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Wolfgang Missfelder, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Hans Joachim Moeck, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Erich Moselewski, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Günter Neumann, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Ulrich Niggemann, Technische Service Bereiche Werk II
Klaus Werner Oberhammer, Berufsausbildung
Eikon Paltin, Haustechnik Werk I
Hans Peter Pindor, Zeitverrechnung
Werner Reisner, Linieninstandhaltung
Gertrude/Härtere
Peter Rejmaniak, Energieanlagen Werk I
Gerd Peter Reppert, Getriebe
Volkmar Salewsky, Linieninstandhaltung
Gertrude/Härtere
Albert Schachler, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Reinhardt Scharmin, Materialeingangskontrolle
Gerhard Karl Schulz, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Detlef Seewald, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Thomas Stamm, Umweltschutz
Holger Stark, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte

Ingo Konrad Strauch, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Roderich Josef Tegtmeler, Preßwerk
Wolfgang Tilgner, Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Karl Heinz Vogel, Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Uwe Völkel, Werkzeugmacherei
Lehrenbau Werk II
Rainer Wantoch Rekowski, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Uwe Werpup, Hauptlackiererei
Rainer Wimmer, Instandhaltung I, Karosseriewerk
Alfred Wosnitzer, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
5. August
Haddou Amar Attachi, JPS-Lkw-Versand und Anlieferung
7. August
Hans Joachim Hoffmann, Karosserie-Rohmontage
Lubomir Matys, Preßwerk
Heinrich Georg Mika, Vorderachsen
Dieter Witt, Wagenendmontage und -reparatur
8. August
Anastasios Kourpouanidis, Preßwerk
Peter Müller, Teile-Lackiererei
Friedrich Will, Kleinteile-Schweißabteilung
9. August
Emin Yüksel, Reinigung Einrichtung L 1
11. August
Julian Banegas Morales, Preßwerk
Antonio Martinez Martinez, Preßwerk
14. August
Hueseyin Demirel, Preßwerk
Pasqualino Vacca, CKD-Operations
15. August
Lothar Baal, Getriebe-Fertigbearbeitung
17. August
Heinrich Arnold, Wareneingang und Rückversand Werk I
Georg Monka, Vorderachsen
21. August
Siegfried Scholz, Werkstatt für Transportmittel Werk I
23. August
Emanouil Papakonstantinou, Wagenendmontage und -reparatur
29. August
Konstantin Kefseridis, Motorenbau
Bernd Paulus, Instandhaltung II, Karosseriewerk

1. September
Jürgen Dettmer, Zeitverrechnung
Annelie Hülsmann, Beschaffungswesen
Renate Szymanski, Lohnabrechnung
4. September
Peter Huch, T&Z-Verladung, Lacklager und Außenlager
Christian Klonka, T&Z-Greiferei und Packerei Inland
Waldemar Klich, Preßwerk
Panagiotis Kokoviadis, Motorenbau
Wolfgang Lüger, T&Z-Verladung, Lacklager und Außenlager
5. September
Gerlinde Lorenz, Reinigung Gebäude Werk II
11. September
Sotirios Garipis, Fertigmontage - Montageband
Franz Josef Szychowski, Wagenendmontage und -reparatur
12. September
Heinz Günter Holstein, Chassis-Kleinteile
Reinhard Schröder, Wagenendmontage und -reparatur
13. September
Ibrahim Dogan, Zusammenbau Unterbau
14. September
Fikret Mutlu, Motorenbau
Hans Jürgen Nowaczyk, Zusammenbau Seitenwand
Ilias Patoulas, Hinterachsen
15. September
Georg Kalinowski, Qualitätssicherung Werk I
17. September
Antonio Rodriguez Alvarez, Karosserie-Schweißlinie
18. September
Karl Heinz Benner, Allgemeine Transporte
Herbert Jankuhn, Komponentenfertigung II
Gesualdo Maccioni, Fertigmontage - Montageband
Georg Pras, Produktives Lagerwesen D 4
Hans Jürgen Szymyslik, Haustechnik Werk I
19. September
Lahcen Rabah, Motorenbau
20. September
Diethelm Kurrat, Motorenbau
Musa Ordukaya, Preßwerk
25. September
Klaus Bärenberg, Qualitätssicherung Werk I
Siegfried Karl Nietz, Lager und Ausgaben Werk I
Hoon Park Yong, Schweißmaschinen und Vorrichtungneuanfertigung

Uwe Sauer, Dreherei, Fräserei, Schleiferei Werk II
26. September
Heinz Dieter Schrauf, Härtere
27. September
Josef Valentin Kowoll, Karosserie-Rohmontage
29. September
Marcial Portela Parada, Getriebe
Jose Rocha Domonguez, Härtere
25 Jahre
Kaiserslautern
7. August
Heinrich Kratschmer, Saginaw
Günter Weber, Motorenbau
14. August
Uwe Glass, Fertigung
16. August
Hermann Kern, Fertigung
28. August
Arnulf Durst, Fertigung
Werner Heinrich, Logistik
1. September
Rüdiger Barz, Fertigung
Karl-Heinz Baum, Saginaw
Thomas Bollenbacher, Fertigung
Peter Brendamour, Personal- und Sozialwesen
Günter Burkel, Zentralwerkstätten
Gerald Burrasch, Motorenfertigung
Klaus Frühbeisser, Fertigung
Dieter Gröger, Fertigung
Horst Heinz, Saginaw
Brigitte Hiawa, Beschaffungswesen
Alois Klein, Zentralwerkstätten
Heribert Korn, Zentralwerkstätten
Manfred Lange, Fertigung
Thomas Lissmann, Zentralwerkstätten
Klaus-Dieter Mayer, Fertigung
Bernd Nauerz, Motorenfertigung
Michael Reither, Fertigung
Gunter Rübel, Zentralwerkstätten
Helmut Simon, Fertigung
Dietmar Stahl, Zentralwerkstätten
Harald Wagner, Fertigung
Ludwig Wendel, Fertigung
Ulrich Wilde, Zentralwerkstätten
4. September
Jürgen Busser, Fertigung
Reinhold Rech, Zentralwerkstätten
11. September
Ulrich Spielmann, Fertigung
18. September
Bernhard Blauth, Fertigung
Bruno Budek, Zentralwerkstätten
Walter Frank, Fertigung
Ursula Gewehr, Logistik
Klaus-Peter Smith, Motorenfertigung
25. September
Hans-Peter Krauss, DI-Diesel-Fertigung

25 Jahre
Bochum
1. August
Georg Adler, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Hans Binaszkwitz, Mechanische Werkstatt Werk II
Friedhelm Bittorf, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Jürgen Bockau, Dreherei, Fräserei, Schleiferei Werk II
Rolf Brede, Instandhaltung I, Karosseriewerk
Michael Czakai, Instandhaltung Karosserie-Rohbau und Komponentenfertigung
Peter Dollek, Instandhaltung Werkzeuge Str. 13-30
Christian Drewniok, Chassis-Kleinteile
Hans Peter Dudziak, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte
Karl Heinz Ehrlich, Instandhaltung II, Karosseriewerk
Rainer Einkenel, Betriebsrat
Dieter Ernst, Zusammenbau Unterbau
Walter Fallatik, Energieanlagen Werk I
Edgar Fuhendorf, Instandhaltung Preßwerk, Automation
Klaus Jürgen Garbe, Mechanikerwerkstatt, Maschinenabteilung und elektrische Geräte

Wir gedenken

Rüsselsheim

Horst Häring, geb. 14.7.1939, gest. 26.6.1997, TEZ
Jürgen Beckendorf, geb. 18.3.1960, gest. 3.7.1997, Instandhaltung Preßwerk K 40
Ernst Berst, geb. 25.3.1909, gest. 14.7.1997, Zentrale Maschinenabteilung
Hans-Joachim Winter, geb. 8.3.1943, gest. 14.7.1997, TEZ

Bochum

Günter Haering, geb. 5.2.1939, gest. 1.7.1997, Lager und Ausgaben Werk II
Klaus-Dieter Jarzombke, geb. 21.7.1953, gest. 2.7.1997, Fertigung Auspuffanlagen
Karl-Heinz Ebert, geb. 19.11.1952, gest. 3.7.1997, Hinterachsen
Heinz-Dieter Reimus, geb. 5.5.1948, gest. 7.7.1997, T&Z-Greiferei, Packerei und Versandabwicklung
Franz Luczak, geb. 21.5.1940, gest. 8.7.1997, Rohrschlosser-Werkstatt
Hans-Peter Brock, geb. 2.1.1947, gest. 20.7.1997, Linieninstandhaltung Mechanik Werk II
Rusan Kayhan, geb. 28.2.1943, gest. 21.7.1997, Preßwerk
Gerhard Kunkel, geb. 17.4.1935, gest. 27.7.1997, Qualitätssicherung Werk I
Ewald Svietek, geb. 14.3.1942, gest. 28.7.1997, Karosserie-Rohbau
Herbert Bechtel, geb. 28.3.1947, gest. 31.7.1997, Karosserie-Rohbau
Ralf Neuschwander, geb. 4.3.1952, gest. 20.8.1997, Werksanlagen

Kaiserslautern

Hans-Georg Lehmann, geb. 20.8.1942, gest. 20.7.1997, Fertigung
Michael Reither, Fertigung
Gunter Rübel, Zentralwerkstätten
Helmut Simon, Fertigung
Dietmar Stahl, Zentralwerkstätten
Harald Wagner, Fertigung
Ludwig Wendel, Fertigung
Ulrich Wilde, Zentralwerkstätten
4. September
Jürgen Busser, Fertigung
Reinhold Rech, Zentralwerkstätten
11. September
Ulrich Spielmann, Fertigung
18. September
Bernhard Blauth, Fertigung
Bruno Budek, Zentralwerkstätten
Walter Frank, Fertigung
Ursula Gewehr, Logistik
Klaus-Peter Smith, Motorenfertigung
25. September
Hans-Peter Krauss, DI-Diesel-Fertigung

Wer fährt mit?

Weinheim/Hemsbach → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Portal 45, Tel.: 06201/33836
Alzey → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Portal 20/55, Tel.: 06244/4293
Wörsdorf/Idstein → Rüsselsheim, biete 2 Plätze in Fahrgemeinschaft, Tel.: 06126/70490
Limburg → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft im Bus, B-Schicht, Tel.: 06432/82429
Armsheim → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Tel.: 06734/1073
Bingen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Portal 60, Tel.: 06721/994487
Bad Camberg → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06483/6843
Dienheim/Oppenheim/Nierstein → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Tel.: 06133/70510
Dortmund/Wichlinghofen/Hoerde → Bochum, suche/biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Bochum-Laer, Tel.: 0231/464715
Dülmen → Bochum, suche/biete Fahrgemeinschaft, Werk II, B-Schicht, Tel.: 02594/86855
Bad Schwalbach → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06124/9056

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

Der Countdown läuft: In zwei Jahren jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Aus diesem Grund startet die Opel Post jetzt eine 20teilige Serie, in der auf einer Doppelseite pro Ausgabe an die wichtigsten Modelle der vergangenen Jahrzehnte in Wort und Bild erinnert wird.

An sich hat sich gar nicht so viel geändert: Zu ihrer Zeit, also vor bald 100 Jahren, waren sie Wunderwerke der Technik, ihre Erfinder und Konstrukteure Helden der Nation. Die ersten Automobile, zuerst noch „pferdelose Kutschen“ genannt, gaben dem Traum

kühler-Fraktion“ bekannt, stolz recken sie ihre kunstvollen, glänzenden Masken in den rauen Fahrtwind. Autofahren war zu ihrer Zeit nur etwas für Hartgesottene, Aerodynamik etwas für Kenner des Alt-Griechischen.

Der Patentmotorwagen gehört eigentlich nicht dazu. Denn bevor zu Beginn unseres Jahrhunderts der Kühlergrill aufkam, der Motor vor den Fahrer in den Luftstrom wanderte und höhere Leistung eine effektivere Kühlung erforderte, versteckte sich das Triebwerk meist hinter dem Wagenlenker. So auch beim Patentmotorwagen „System Lutzmann“, der mehr an eine Kutsche ohne Deichsel, als an ein Auto erinnert.

Im Jahr 1899 hatten die Brüder Fritz und Wilhelm Opel die „Anhaltinische Motorwagenfabrik“ des Hofschlossermeisters Friedrich Lutzmann gekauft. Somit war die Familie

Opel für 116 687 Mark – eine enorme Summe für damalige Verhältnisse – unter die Autobauer gegangen; eben nach dem „System Lutzmann“.

Und im selben Jahr ist es dann soweit: Der erste Wagen, der Urahn aller Opel-Fahrzeuge, verläßt die extra für den Automobilbau vorbereitete Werkshalle in Rüsselsheim, wo bis dahin Nähmaschinen und Fahrräder das Geschäft machten. Unter einer Blechklappe im Heck verbirgt sich der Einzylindermotor des Neulings. Aus 1545 Kubikzentimeter holt das Triebwerk 3,5 PS Höchstleistung, die bei nur 650 Umdrehungen der freiliegenden Kurbelwelle anfallen. Das hat heute kaum ein Auto als Leerlaufdrehzahl. Ebensovienig wie zwei Ketten, von denen jede einzelne ein Hinterrad antreibt – der Drahtesel läßt grüßen. Die beiden Kühlwasserbehälter befinden sich links und rechts am Heck des hochbeinigen, aber eleganten Aufbaus, der



Foto: Opel (D), Steiner (4)

zehn Liter der edlen Essenz braucht der Wagen auf 100 Kilometern, wenn er überhaupt soweit kommt.

Denn im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen zwanzig, dreißig Jahre später, kann beim automobilen Urahn von Zuverlässigkeit noch nicht unbedingt die Rede sein. Mal reißt bei dem technischen Wunderstück der Zylinder, dann brechen Kolbenringe, Treibriemen rutschen, von Motoröl benetzt, von der Antriebsschei-

benmodell verfügt über satte 5 PS und vier Sitzplätze –, Opel eine Garantie von sechs Monaten gibt und sogar werbewirksam der Feldberg erklimmen wird, verlassen nur 65 Patentmotorwagen die Werkshalle.

Zwei Jahre Lutzmann reichen: Die Gebrüder Opel gehen neue Wege

1901 ist es dann schließlich genug, ein Vermögen wurde in Kauf und Entwicklung der Automobile gesteckt, das Geld bringen allerdings auch weiterhin nur Zweiräder und Nähmaschinen herein. Im selben Jahr reisen Carl, Wilhelm und Fritz Opel schließlich zum Automobilsalon nach Paris. Hier stehen sie vor etablierten Marken wie Renault, De

Dion (der mit der Achse), Peugeot und Darracq, die den Rüsselsheimer Kutschenwagen im wahrsten Sinne des Wortes alt aussehen lassen.

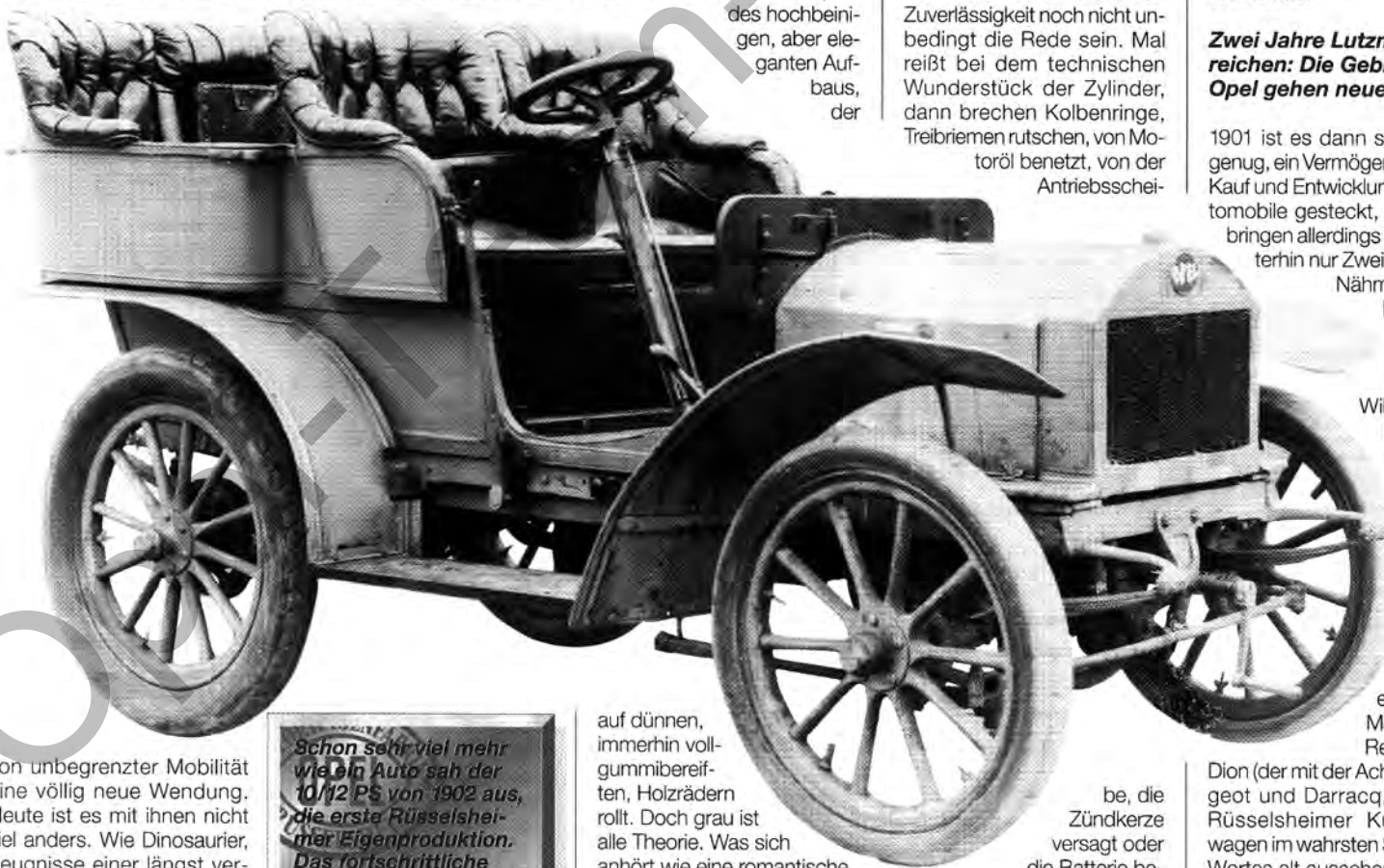
Die Franzosen glänzen nicht nur mit modernen Karossen, sondern vor allem mit High-Tech: Kardan- statt Kettenantrieb, vier Vorwärtsgänge, Vierzylindermotoren und, und, und...

Der westliche Nachbar ist Lichtjahre voraus, über 60 Marken existieren schon im Land des Champagner und Camemberts. Es muß also

gehandelt werden. Wieder zuhause wird dann der Bruch vollzogen: Man trennt sich von Lutzmann, Opel wird Lizenznehmer von Darracq, einer erfolgreichen Motorsport-Marke, deren Wagen im Gegensatz zum Patentmotorwagen zwar doppelt so viel kosten, aber dreimal so viel bieten.

1902 proben die Rüsselsheimer dann den zweiten Anlauf. Der Opel 10/12 PS debütiert auf der Hamburger Automobilausstellung mit neu konstruiertem Zweizylindermotor. Aus einem Hubraum von 1,9-Liter holt das hochmoderne Triebwerk, das nach dem Querstromprinzip arbeitet und zwei untenliegende Nockenwellen hat, 12 PS. Die sind zeitweise gut für 45 Stundenkilometer, ein „Höllentempo“ zu dieser Zeit. In England sah man diese schnaubenden und stinkenden Ungetüme sogar als eine öffentliche Gefahr, so daß immer jemand mit einer roten Fahne vorneweg gehen mußte, um Passanten zu warnen und Kühe vorm Durchdrehen und Pferde vorm Durchgehen zu bewahren.

Chassis, Radaufhängung und Kraftübertragung mit Dreiganggetriebe und Kardanwelle unterschieden sich allerdings kaum vom französischen Original, sogar Radstand und Reifengröße sind dieselben. Der Aufbau in klassischer Tonneau-Form bot vier Passagieren Platz, die in vier „Schalensitzen“ Platz nehmen durften. Wo heute für Ledergestühl extra bezahlt werden muß, war das früher Serie. Dafür mußten die Insassen auf Türen und Windschutzscheibe verzichten, gestartet wurde der Motor über eine Drehkurbel.



von unbegrenzter Mobilität eine völlig neue Wendung. Heute ist es mit ihnen nicht viel anders. Wie Dinosaurier, Zeugnisse einer längst vergangenen Zeit, werden sie bestaunt, rauben allen anderen Vertretern ihrer Art die Show, wo immer sie auch auftauchen. Patentmotorwagen „System Lutzmann“, Opel 10/12 PS Tonneau und Doktorwagen 4/8 PS. Anfänge einer Ära...

Unter den Liebhabern klassischer Wagen sind sie als „Schnauffer!“ oder „Messing-

Schon sehr viel mehr wie ein Auto sah der 10/12 PS von 1902 aus, die erste Rüsselsheimer Eigenproduktion. Das fortschrittliche Zweizylinder-Triebwerk mit 1,9-Liter-Hubraum leistete 12 Pferdestärken bei gemächlichen 1200 Umdrehungen. Typisch für das Modell „Tonneau“ waren die vier einzelnen Sitze sowie die fehlende Windschutzscheibe und Türen.

auf dünnen, immerhin vollgummibereiften, Holzrädern rollt. Doch grau ist alle Theorie. Was sich anhört wie eine romantische Kutschenfahrt ohne Pferde, war vor knapp hundert Jahren ein Test für Mensch und Material.

Der Vorrat an Kühlwasser mußte alle paar Kilometer wieder aufgefüllt werden, Benzin gab es nur in Apotheken, wo es literweise in Glasflaschen verkauft wurde und vorher nur als wirksames Reinigungsmittel bekannt war. An die

be, die Zündkerze versagt oder die Batterie be- kommt durch ständige Rüttel- und Bocksprünge auf den ungepflasterten Straßen einen Kurzschluß. Anno Tobak noch so häufig, wie heute ein Platten.

Sämtliche Teile, vom edlen Holzaufbau über die Speichenräder bis zum Pleuel, müssen von Hand hergestellt werden. Obwohl mehrere Versionen des Wagens angeboten werden – das Spit-



Mit dem Patentmotorwagen „System Lutzmann“ begann bei Opel 1899 das Automobil-Zeitalter. Der im Heck liegende Einzylindermotor hatte einen Hubraum von 1545 Kubikzentimeter, die Leistung betrug etwa 4 PS. Damit beschleunigte der Kutschenähnliche Wagen auf etwa 20 km/h, ganze 65 Stück wurden gebaut.

im Namen entsprachen der Steuergesetzgebung, die davon ausging, daß 1 Steuer-PS ungefähr 0,25 Liter Hubraum entspricht. Viele Pferdestärken bei geringem Hubraum wurden so zu einem echten Kaufgrund.

Zu kaufen gab es Frontscheibe, Seitenschutz und Verdeck 1909 nur als Extra. Dafür war auch in der Kompaktklasse Leder und Holz Standard – andere Zeiten, andere Sitten. So ausgerüstet kostete der 4/8 PS schließlich 4 400 Mark; im Vergleich zum 22 500 Mark teuren, sechssitzigen Landaulet 33/60 PS, dem Top-Modell der Opel-Palette, ein echtes Schnäppchen.

Dementsprechend groß ist die Nachfrage nach dem neuen Modell, dessen 1,1-Liter-Vierzylindermotor acht PS leistet. Das stellt die Opel-Männer schon vor erste Probleme. Zwar arbeiten mittlerweile 2 750 Arbeiter in der Automobilabteilung, der Betrieb muß aber dringend erweitert werden. Damals wie heute eine Kostenfrage, schließlich soll die Produktion so rationell wie möglich ablaufen. Werden 1909 noch 845 Autos gebaut, sind es 1910 schon fast doppelt so viele.

Da lohnt ein Blick über den großen Teich, von wo man die dollsten Dinge hört. Da haben sich die Benzinkutschen schon in den letzten Winkel verbreitet, Ford baut den Wagen für „die breite Masse“, wenn auch nur in schwarz. Einen Sears kann man sogar im Versandhauskatalog bestellen!

1909 reist Wilhelm Opel über den Atlantik, um sich an Ort und Stelle über die Arbeitsabläufe und moderne Fertigungsanlagen, wie das sagenhafte Fließband, zu informieren. Aber das ist eine andere Geschichte. Wunder der Technik dauern manchmal eben etwas länger. **Jan-Henrik Muche**

Die machte in automobiler Frühzeit oft den Chauffeur unentbehrlich, der gleichzeitig als Schmiermaxe fungierte. Häufig schlug die Kurbel nach der ersten Kurbelwellenumdrehung zurück und brach dem unerfahrenen Wagenlenker den Arm. Außerdem wollten beständig Schmierstoffe kontrolliert und nachgefüllt und Wartungsarbeiten erledigt werden, sollte der Wagen wieder anspringen und laufen. Nur einige wenige technisch versierte Herrenfahrer wollten und konnten dies selbst erledigen, der Chauffeur war mehr Mechaniker als Fahrer.

Mit dem Doktorwagen erschließt Opel erstmals eine Marktlücke

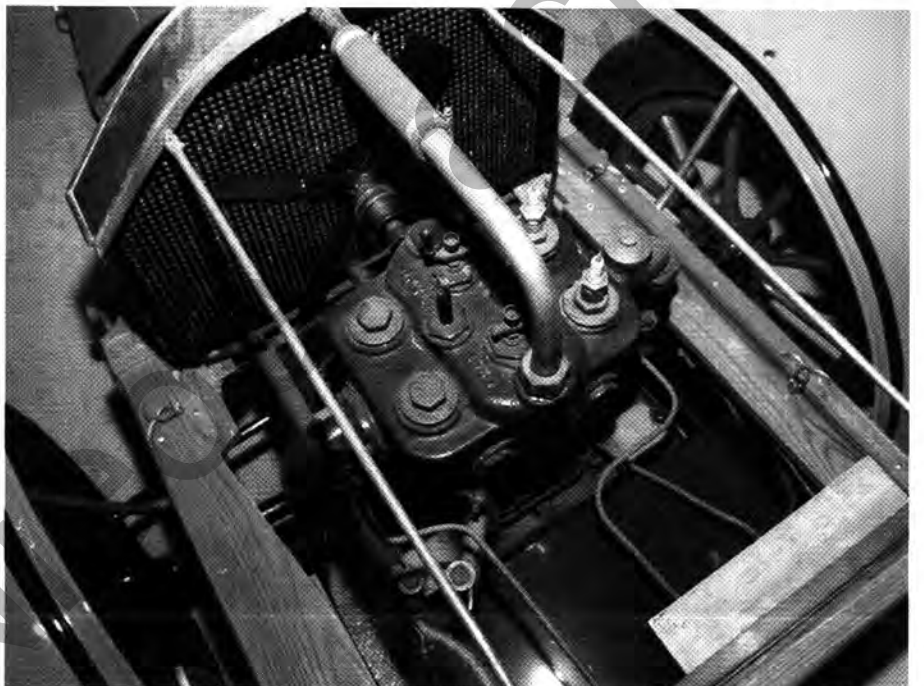
Auf ihn verzichten kann man erst 1909, als Opel den legendären „Doktorwagen“ auf den Markt bringt. Mittlerwei-

le hat man sich auch im Motorsport einen Namen gemacht, aber bis dahin blieb das Auto ein „Spielzeug für Millionäre“, wie Adam Opel selbst sagte. Das ändert sich erst 1909, in Rüsselsheim hat man die Marktlücke entdeckt.

Doktorwagen 4/8 PS heißt der leichte, offene Zweisitzer offiziell, der den engen, holprigen Landstraßen viel besser angepaßt ist als die schweren Luxus-Ungetüme seiner Zeit. Dieser Wagen war nun auch von jenen zu lenken, die zwar Geld für ein Auto, aber nicht auch noch den Fahrer hatten. Zwar mußten die Passagiere auch weiterhin auf Windschutzscheibe und Türen verzichten, allerdings ist die Technik jetzt solide und wenig störanfällig, kurz: „Das Ideal für Ärzte, Tierärzte, Rechtsanwälte etc.“, wie die Hessen ihren Kleinwagen in der zeitgenössischen Werbung anpreisen. Die vier PS



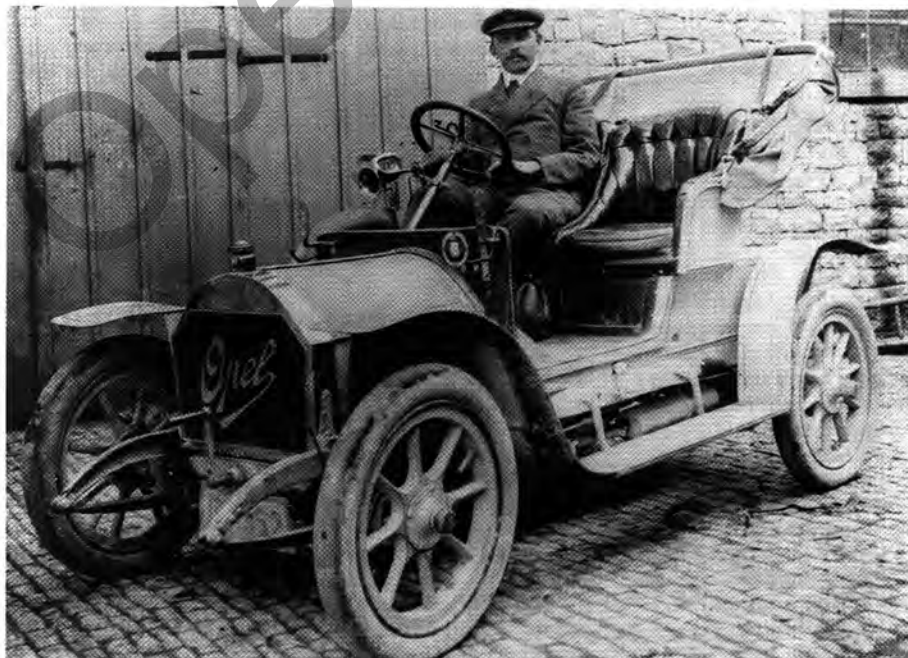
Wichtig: Die Kraftübertragung per Kette – wie hier beim Lutzmann – hatte sich bald überlebt



Übersichtlich: Der Zweizylinder-Motor des 10/12 PS aus dem Jahr 1902 hatte 1,9 Liter Hubraum



Akademisch: Die Kombination von Holzspeichen, Stahlbett und Schlauchreifen beim 4/8 PS-Opel



Zehn Jahre nach dem Patentmotorwagen erschließt Opel mit dem „Doktorwagen“ 4/8 PS erstmals eine echte Marktlücke. Der Zweisitzer ist billig im Unterhalt, robust und einfach zu bedienen, so daß er ohne Chauffeur gefahren werden kann. Die Spitzengeschwindigkeit von 50 km/h war für damalige Straßen eine beachtliche Leistung.



Brenzlig: Der Doktorwagen verfügte über eine Karbidlampe

Bußgeld für Auto auf Schleichfahrt

München (gms). Autofahrer, die mit ihrem Gefährt im „Schneckentempo“ unterwegs sind und dabei den Verkehrsfluß hemmen, begehen einen Verkehrsverstoß, der mit einer Geldbuße belegt werden kann. Darauf macht der ADAC in München unter Berufung auf einen Beschluß des Amtsgerichtes Gemünden aufmerksam (Az.: OWI 372 Js 59889/96, DAR 97, 251). Im konkreten Fall war ein Autofahrer auf einer unübersichtlichen, drei Kilometer langen Strecke mit Tempo 40 bis 50 gefahren, obwohl 100 Stundenkilometer erlaubt waren. Da ein Überholen nicht möglich war, bildete sich nach kurzer Zeit eine Fahrzeugschlange hinter dem Langsamfahrer. Der Amtsrichter verhängte deshalb eine Geldbuße von 50 Mark: Nach der Straßenverkehrsordnung dürfe niemand ohne triftigen Grund so langsam fahren, daß der Verkehrsfluß behindert wird.

Liegesitze nicht mehr so gefragt

Berlin (gms). Das Auto als Ort der ersten Liebeserfahrung ist bei Italienern heute weniger gefragt als vor drei Jahrzehnten. Während damals noch zwei Drittel (65 Prozent) der Heranwachsenden in dem Mittelmeerland ihre erste sexuelle Erfahrung auf umgeklappten Vordersitzen machten, liegt die Quote jetzt nur bei 43 Prozent. Das berichtet die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Als Grund für das gesunkene Interesse an den Liegesitzen wird die gewachsene Toleranz der Eltern genannt.

Fahndung ohne (Länder-)Grenzen

Bad Windsheim (gms) Auf bayerischen Autobahnen werden in Zukunft auch Polizeifahrzeuge aus dem benachbarten Baden-Württemberg unterwegs sein – und umgekehrt. Wie der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Bad Windsheim berichtet, haben die beiden Bundesländer ein Abkommen getroffen, das der Polizei Kontroll-, Beobachtungs- und Fahndungsmaßnahmen auch im Nachbarland erlaubt.

Kurzstrecken nicht gut fürs Öl

Stuttgart (gms). Kurzstreckenverkehr setzt Automotoren erheblich zu. So kann das Motorenöl bei Autos, die fast ausschließlich im Stadtverkehr unterwegs sind, schon bei weniger als 10.000 Kilometern „erschöpft“ sein, warnt die Sachverständigenorganisation Dekra. Bei häufigen Fahrten mit Tempo 80 bis 160 hingegen, kann das Motorenöl durchaus auch länger halten.

Extra-Wurst

Erfolgreiche Sonderfahrzeuge

Über 5 000 Vectra versehen derzeit ihren Einsatz als Streifenwagen bei der Polizei. Weitere 52 kommen jetzt in Thüringen dazu. Ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der Sonderfahrzeuge mit dem Blitz.

Rüsselsheim (pui). Opel hat die europaweite Ausschreibung der Polizei in Thüringen gewonnen. Damit erhält das Unternehmen den Zuschlag für die Lieferung von 52 Vectra, die als grün-weiße Streifenwagen zum Einsatz kommen.

Ausschlaggebend für die Entscheidung waren neben Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Fahrzeuge auch Kriterien wie Fahrverhalten, Raumangebot, Zuverlässig-

keit und Servicefreundlichkeit.

Insgesamt hat Opel seit 1991 rund 1250 Fahrzeuge an die thüringische Polizei geliefert. Mit rund 610 Einheiten entfällt der größte Teil davon auf den Vectra. Bei den weiteren Bestellungen handelt es sich vor allem um die Modelle Astra Caravan, Vectra Caravan, Omega und Frontera.

Der Vectra ist aber nicht nur in Thüringen, sondern in ganz Deutschland der meistverkaufte Streifenwagen. Derzeit befinden sich über 5 000 Fahrzeuge dieses Typs im Polizei-Einsatz. Weitere Fahrzeuge sind bei Feuerwehr, Deutscher Post AG und Technischem Hilfswerk, bei Zoll- und Forstbehörden, Straßenwachen, Flughäfen, Stadtwerken, Kranken- und Sozialdiensten, Fahrschulen sowie Taxi-Unternehmen unterwegs.

Auch in bezug auf die gesamte Modell-Palette ist die



Jeder bekommt, was er haben will: Der Sonderfahrzeugbau hat bei Opel eine lange Tradition

Polizei – neben der Deutschen Telekom AG, der Bahn AG und der Bundeswehr – einer der größten Kunden des Unternehmens.

Für die erforderlichen Sonder-Umbauten ist ein Spezialisten-Team des TEZ verantwortlich, das eng mit der Abteilung Behörden- und Sonderfahrzeug-Verkauf zusammenarbeitet. Die Erkenntnisse fließen in die Konzeption neuer Serien-Modelle ein und sorgen für wertvolle Synergie-Effekte.

Auch die praktische Umsetzung ausgefallener Anforderungen und Wünsche des Auftraggebers gehören zu den Aufgaben des Teams.

Der Kunde hat die Gewähr, daß die speziell ausgerüsteten und umgebauten Fahrzeuge in jeder Hinsicht den strengen Serien-Richtlinien entsprechen.

Die Kompetenz des Unternehmens resultiert nicht zuletzt aus der Erfahrung: Opel ist bereits seit 90 Jahren im Bereich Sonderfahrzeug-Entwicklung, -Konstruktion und -Verkauf aktiv. 1907 warb die Motorwagen-Fabrik Adam Opel erstmals als „Hoflieferant seiner Majestät des Kaisers“ um das Vertrauen neuer Kunden.

Hintergrund: Die Erkenntnis, daß „das Bedürfnis nach einem preiswerten und leistungsfähigen, Geschäftszwecken dienenden Motorwagen von guter Arbeit und gutem Material ständig dringender“ wurde.

Dieses aus der Tradition ständig weiterentwickelte Wissen sowie die vielseitige Modellpalette zählen heute zu den wesentlichen Erfolgsga-

ranten für Opel im Bereich Sonderfahrzeuge.

Insgesamt liefert Opel jährlich etwa 8 000 bis 10 000 Behörden- und Sonderfahrzeuge aus. Bestseller in diesem Geschäftsfeld ist der Astra mit einem Verkaufsteil von 38 Prozent, gefolgt vom Vectra mit 30 Prozent.

Auch im Ausland steht das Opel-Know how hoch im Kurs. Der Exportanteil bei den Sonderfahrzeugen liegt bei rund 40 Prozent, und in weiten Teilen Europas gehören Sonderfahrzeuge mit dem Blitz zum gewohnten Straßenbild. So kommt der Omega zum Beispiel in Polen als Bestattungswagen und in Großbritannien als gepanzerte Personenschutz-Limousine zum Einsatz. „Exoten“-Status besitzen eher noch die Vectra-Taxen in Eritrea, die Streifenwagen auf Basis des Stufenheck-Astra in Äthiopien oder die blau-weiß lackierten Polizei-Omega in Perm am Ural.

Sport zu mieten

Großauftrag: Sixt ordert 1 000 flotte Vectra Caravan

Rüsselsheim (jh). Jetzt wird Sixt sportlich: Die Autovermietung aus München orderte in Rüsselsheim 1 000 Vectra Sport. Für den Großauftrag wählte Sixt ausschließlich die Caravan-Version des Mittelklasse-Bestsellers.

Ausschlaggebend für die Entscheidung war die Summe der Produkteigenschaften – vom Design über Ausstattung, Sicherheit, Zuverlässig-

keit und Fahrverhalten bis hin zum auch bei den laufenden Betriebskosten günstigen Preis-/Leistungsverhältnis.

Die auf die Wünsche ambitionierter Fahrer zugeschnittene Modell-Variante Sport bietet ein um 25 Millimeter abgesenktes Fahrwerk und ist mit 7x16 Zoll-Leichtmetallrädern im Twinspace-Design ausgerüstet. Die Serienausstattung basiert auf

der des Vectra CD. In punkto Farben entschied sich Sixt für novaschwarz (40 Prozent), dschungelgrün (30) und polarmeerblau (30). Das Leistungsspektrum der Vectra-Modelle reicht vom 1,8 Liter-Vierzylinder mit 115 PS (40 Prozent) über den 136 PS starken 2,0 Liter-16V (20 Prozent) bis hin zum souveränen 2,5 Liter V6 mit 170 PS (40 Prozent).

Rückschau auf einen Klassiker

Neues GT-Buch erinnert an das legendäre Coupé

Brilon (vwp). Es war eine kleine Sensation, als Opel 1965 auf der IAA einen Sportwagen mit Namen Experimental GT präsentierte. Er versetzte das Publikum ins Schwärmen und mancher hat damals davon geträumt, einen solchen Wagen einmal fahren zu können.

Opel hat diesen Traum wahr gemacht. Und heute wie damals übt der GT auf Besitzer und Betrachter einen besonderen Reiz aus. Sein erfolgreicher Werbeslogan „Nur fliegen ist schöner“ war in den wilden sechziger Jahren die gelungene Botschaft für dieses Gefühl.

Sein eigenständiger Charakter und seine Ausnahme-



In memoriam: Klassiker-Buch

stellung innerhalb der Großserienfertigung bei Opel haben den GT zum zweisitzigen Mythos werden lassen. Drei Unternehmen an drei

Standorten, davon zwei in Frankreich, waren an seiner Entwicklung und Produktion beteiligt. Das Ergebnis: Ein Sportcoupé mit dem Zeug zum Klassiker.

Das Buch „Opel GT – Projekt 1484“ dokumentiert in bisher nicht dagewesener Ausführlichkeit die Historie, läßt die beteiligten Personen erzählen, zeigt Fakten und Hintergründe. Viele Fotos und über Jahre recherchierte Daten machen das Buch zu einem Nachschlagewerk und spannender Lektüre.

Etienne Henion & Stefan Müller, Opel GT – Projekt 1484, 190 Seiten, 220 Abbildungen, Verlag Walter Podszun, 68 Mark.

Frühzeitig ausrüsten

Winterkomplettäder bestellen

Rüsselsheim (jh). Es bleibt zu hoffen, daß der nächste Schnee- und Kälteeinbruch noch etwas auf sich warten läßt. Trotzdem: der kluge Autofahrer denkt mit – und voraus. Deshalb können Mitarbeiter ab sofort Winterkomplettäder zu Vorzugspreisen bestellen. Die Original Opel Winter-

komplettäder gibt es in Rüsselsheim im Zubehörverkauf K 65, in Bochum, Werk 1, Zubehöerausgabe am Portal 4 und in Kaiserslautern im Neuwagen- und Zubehörverkauf K 2.

Noch ein Hinweis: Die bestellten Winteräder sind ausschließlich für den Eigenbedarf bestimmt.

Preis-wert

VCD: Corsa Eco als Saubermann

Bonn (dpa). Der Opel Corsa Eco 1.0 belastet die Umwelt am wenigsten. Dies ist das Ergebnis der Auto-Umweltliste 1997 des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), in der rund 200 gängige Modelle miteinander verglichen werden.

In die VCD-Bewertung eingegangen sind Schadstoffemissionen, Lärmbelastigung

und Kraftstoffverbrauch. In der Umwelt-Bestenliste kam neben dem Corsa mit dem Ford Ka auf Rang fünf nur ein einziges weiteres deutsches Auto unter die ersten zehn.

In gesonderten Wertungen ragten zudem in der Kategorie „Kompaktklasse“ der fünftürige Astra 1.6 und in der Kategorie „Familienauto“ der Astra 1.6 Caravan heraus.

Sie gilt als die deutsche Mille Miglia: Die „2000 Kilometer durch Deutschland“ zählt zu den wichtigsten Oldie-Rallyes in Europa. Am Etappenziel Frankfurt sorgte Opel dieses Mal für eine große Sause.

Rüsselsheim (jan). Opa ist ganz aus dem Häuschen. Heftig den Enkelsohn schützelnd, zeigt er auf den Anlaß seiner Begeisterung, einen Opel Kapitän, Baujahr 1954, im gediegenen Blau mit weißem Dach. „Da! So einen hatte ich auch, aber in rot. Das waren noch Autos. Und das Blech – sooo dick“, wird der jüngste Sproß in die Geheimnisse deutscher Wertarbeit eingeweiht.

Solche Szenen spielen sich jeden Sommer in Dutzenden von Städten ab. Anlaß: Der vom VDA veranstaltete Langstrecken-Klassiker „2000 Kilometer durch Deutschland“ in und auf historischen Fahrzeugen.

Und was im modernen Auto gerade während der Feri-

Rennzeichen D

Oldie-Rallye „2000 Kilometer durch Deutschland“ zu Gast am Main

enzeit zur Last wird – wer fährt schon einfach mal so zum Spaß 2 000 Kilometer durch die Gegend – gerät im Oldie zur Lust. Auch dieses Jahr hatten sich wieder über 180 Teams samt kostbarem Altmetall gemeldet, um die Langstrecke unter die meist dünnen Diagonalreifen zu nehmen.

Natürlich war auch Opel wieder dabei: Zusätzlich zu den teilnehmenden Blitzen machten 80 historische Fahrzeuge aus dem Messegelände des Etappenziels Frankfurt eine historische IAA. Vom Patentmotorwagen „System Lutzmann“ über den RAK 2 bis zum Cliff Calibra war alles vertreten.

Die Stars der riesigen Oldtimer-Fete waren aber die rollenden Klassiker, die mit ihren Fahrerteams von den Zuschauern gefeiert wurden. Ältestes Fahrzeug war ein Morris Cowley Bullnose Roadster von 1925, der mit eher beschaulichen 26 PS die insge-



Schnaufferi-Fete: Opel präsentierte am Etappenort Frankfurt eine große Oldtimer-Ausstellung

samt sogar 2 639 Kilometer lange Strecke anging.

Das andere Ende der Fahnenstange bildete das Schweizer Gespann Carlson/Küng, das mit seinem Pontiac GTO von 1966 teilnahm. Der holte aus den unendlichen Tiefen seiner 6,6 Liter Hubraum allerdings satte 335 Pferdestärken.

Ein Spektrum der Extreme also. Extrem bei einigen auch die Anreise: Zwei Teilnehmer aus Ohio hatten sogar ihre Käfer über den Teich geschifft, um bei dem Spektakel dabei zu sein.

Wurde den vierradrigen Klassikern schon mächtig Respekt gezollt, sorgten die Motorräder jedoch für grenzenlose Bewunderung: „So eine lange Strecke auf so einem alten Motorrad. Das könnte ich nicht“, war mehr als einmal von den Besuchern vor der Festhalle zu hören. Was



Interessantes Fahrwerk: Ein Vectra, zwei Räder, vier Beine

auf einer mächtigen Harley-Davidson noch wie Spaß klingt, wird auf einer fast 40 Jahre alten Vespa mit acht PS zu echter Arbeit. Es gibt sie eben doch noch, die Helden der Landstraße.

Bei Opel hatte man es da komfortabler angehen lassen. Angefangen beim 1,8 Liter Roadster von 1933 über das wunderschöne Gläser Super 6 Cabrio und Kapitän aus den 50ern bis zum Flaggschiff Diplomat Coupé von 1966.

Und einer der beiden Schiffskommandanten aus dem Rüsselsheimer Fundus

war es auch, der Großvaters Herz höher schlagen ließ. Der Kapitän fiel zwar später mit einer Panne aus, wurde aber gleich durch einen Vorgesetzten vertreten. Ab dann drehten die Gewinner der Aktion „Oldtimer-Freunde zeigen Herz“ am Steuer eines Commodore Coupés von 1970 ihre Runden durch deutsche Landen.

Nach einer Woche war das Ziel Mönchengladbach, wo auch der Startschuß fiel, erreicht. Jetzt warten alle auf den Sommer 1998. Auch Opa.



Aufpasser: Ein begeistertes Publikum nahm die Oldie-Parade ab

Bella Carozzeria

Seit zehn Jahren baut Bertone Cabrios mit dem Blitz

Rüsselsheim (jh). Eine deutsch-italienische Erfolgsgeschichte feiert Jubiläum: Seit zehn Jahren baut die Carozzeria Bertone SpA Cabrios für Opel.

Rund 105 000 Open-air-Modelle mit dem Blitz-Emblem rollten bis heute aus den Bertone-Fertigungshallen in Grugliasco bei Turin. Dem offenen Kadett E folgte 1993 das Astra Cabrio. Vom Kadett wurden 1987 bis 1991 rund 60 000 Einheiten gefertigt, vom Astra bis heute knapp 45 000.

Bei der Konzeption der beiden offenen Varianten orientierten sich die deutsch-italie-

nischen Projektteams an Erkenntnissen aus repräsentativen Umfragen: Für über 70 Prozent der potentiellen Cabrio-Käufer ist eine elegante, langgestreckte Karosserie, die auch bei geschlossenem Verdeck eine gute Figur macht, wichtigstes Kriterium.

Ansporn genug für die Opel Design-Crew um ihren Chef Hans Seer: „Für uns stellen die Cabrio-Entwürfe jeweils das i-Tüpfelchen der Modellentwicklung dar.“

Die Anregungen aus Rüsselsheim setzte der jüngst verstorbene Star-Designer Nuccio Bertone in die Tat um, der zudem für die Formen sol-

cher automobilen Klassiker wie Lamborghini Miura, Maserati Khamsin, Iso Rivolta Lela, Lancia Stratos, Ferrari Dino oder Alfa Romeoa Montreal verantwortlich zeichnete.

Über die emotionale Komponente hinaus müssen Cabrios auch ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit mitbringen. Das Kadett E-Schrägheckmodell und später die Astra-Stufenheckausführung boten als Basis für die beiden Cabrio-Versionen ideale Voraussetzungen.

Auch bei der Produktion konnte auf vorhandene Ressourcen zurückgegriffen werden: Wie schon beim Kadett werden für das Astra Cabrio die im Werk Bochum vorgefertigten Fahrzeugteile in Form von CKD-Teilesätzen nach Turin transportiert.

Dort montieren rund 850 Mitarbeiter 50 Fahrzeuge pro Tag. Bertone erfüllte übrigens als erstes italienisches Karosseriebau-Unternehmen die Auflagen der internationalen Qualitätsnorm ISO 9001.



Oben ohne aus Bella Italia: Cabrio-Ehe begann mit dem Kadett

Lohnender Anlagetip

Dreiwege-Kats sparen Steuern

Rüsselsheim (puj). Ab sofort bieten die Opel-Händler für alle gängigen Modelle mit Benzinmotor der Baujahre 1975 bis 1989 die Nachrüstung eines Dreiwege-Katalysators an. Die nachgerüsteten Fahrzeuge erfüllen die Euro-Norm I. Der Steuersatz beträgt 13,20 Mark pro 100 cm³ und gilt bis Ende des Jahres 2 000. Die mögliche Steuerersparnis beläuft sich je nach Motorisierung auf bis zu 852 Mark pro Jahr.

Besitzer eines Kadett E mit 1,6 Liter Hubraum (55 kW/75 PS) beispielsweise können jährlich 454,40 Mark an Steuern sparen. Der Nachrüstsatz

für dieses Modell kostet 1 185 Mark plus Einbau.

Halter von Fahrzeugen ohne Abgasreinigung oder mit ungeregeltem Katalysator müssen mit Inkrafttreten des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes am 1. Juli 1997 zwischen 21,60 und 41,60 Mark pro cm³ bezahlen.

Das Nachrüstangebot bedeutet einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und bietet den Kunden zudem die Möglichkeit, die Verkaufschancen ihres Fahrzeugs auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erhöhen. Weiterer Vorteil: Die nachgerüsteten Modelle dürfen auch bei Ozonalarm fahren.

Frauen wissen, was sie wollen

Berlin (gms). Frauen sind selbstbewußte Autofahrerinnen und -käuferinnen. Beim Autokauf haben rund 67 Prozent feste Vorstellungen von Marke, Preis und Leistung des Wagens. Das ergab eine Umfrage der in Berlin erscheinenden Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“, die diese unter 11 300 Autofahrerinnen durchführte. Jede vierte Käuferin habe zudem eigene Preisvorstellungen und verhandele über die Höhe des Kaufpreises. Obwohl Frauen laut Verkehrssünderkartei die besseren Autofahrer sind, halten mehr als 90 Prozent ein zusätzliches Sicherheitstraining für sinnvoll, so die Zeitschrift. Lästern Männer über Frauen am Steuer, so läßt das knapp die Hälfte der Betroffenen kalt. Lediglich 30 Prozent regen sich noch hierüber auf.

Fahrverbot auf Bewährung?

Stuttgart (gms). Bei Autofahrern, die das erste Mal Fahrverbot erteilt bekommen, sollte die Strafe zur Bewährung ausgesetzt werden. Das finden 69 Prozent der deutschen Autofahrer, ergab jetzt eine bundesweite Umfrage. Sie wurde nach Angaben der Sachverständigen-Organisation Dekra in Stuttgart unter 1 700 Autofahrern durchgeführt. Insgesamt 31 Prozent der Befragten sprachen sich gegen eine solche gnädige Behandlung aus. Auch der Zeitpunkt, zu dem ein Fahrverbot in Kraft tritt, sollte von den betroffenen Autofahrern generell selbst gewählt werden, meinen 65 Prozent der Befragten. Die übrigen 35 Prozent lehnen dies ab, so die Dekra.

Dschungel-Rallye durch Vietnam

Hanoi (dpa). Eine internationale Motorsport-Rallye von Süd- nach Nordvietnam am berühmten Ho-Tschi-Minh-Pfad entlang soll erstmals im kommenden Jahr organisiert werden. Die 1 400 Kilometer lange Strecke führt auf mehr oder weniger schlechten Straßen durch eines der dichtesten Dschungelgebiete Asiens, berichteten jetzt vietnamesische Zeitungen. Die Organisatoren hoffen auf die Teilnahme der weltbesten Fahrer und der führenden Autohersteller.

Ärgernis Raser und Drängler

Hamburg (gms). Deutsche Autofahrer ärgern sich am meisten über Drängler und Raser. Nach einer Umfrage des Emnid-Instituts im Auftrag von „Spiegel special“ finden 64 Prozent solche Verkehrsteilnehmer als „sehr ärgerlich“. 39 Prozent empfinden aber auch zu bedächtige Schleicher als Ärgernis.

125 Jahre BKK

Eine starke Solidargemeinschaft feiert Geburtstag

1872: Zehn Jahre liegen die Anfänge der Nähmaschinenfabrik von Adam Opel zurück. Weitere elf Jahre soll es noch dauern, bis die reichsgesetzliche Krankenversicherung eingeführt wird. Zu diesem Zeitpunkt faßt Opel einen weitsichtigen Entschluß. Er gründet die Fabrik-Kranken-Kasse, den Vorläufer der BKK.

Rüsselsheim (es). Es begann im Jahr 1872. Die Nähmaschinenfabrik Opel in Rüsselsheim zählte gerade mal rund 100 Beschäftigte, als der Werksgründer eine Fabrik-Kranken-Kasse aus der Taufe hob. Die Einrichtung sollte sich in den nächsten 125 Jahren ähnlich rasant entwickeln wie das ganze Unternehmen – immerhin zählt die BKK Opel heute etwa 140 000 Versicherte und verwaltet einen Haushalt von rund 500 Millionen Mark jährlich. Damit gehört sie zu den größten Betriebskrankenkassen Deutschlands.

Eine Solidargemeinschaft schaffen, um das für den einzelnen untragbare Krankheitsrisiko abzusichern – sicher, „erfunden“ hat Adam Opel die Idee der Krankenversicherung nicht. Als er seine Fabrik-Kranken-Kasse, wie die Betriebskrankenkassen damals genannt wurden, gründete, konnte er sich von verschiedenen Vorgänger-Modellen inspirieren lassen.

Im Bergbau gab es bereits seit Jahrhunderten Zechen-Kranken-Kassen. Seit 1717 existierte die „Armut- und Begräbniskasse“ für die Mitarbeiter des Blaufarbenwerks Pfannenstiel in Aue im Erzgebirge.

Und interessanterweise war es die Porzellanindustrie, die in Sachen Betriebskrankenkasse Pionierarbeit leistete: Schon im frühen 19. Jahrhundert wurden Krankenscheine benutzt, um die Inanspruchnahme der Ärzte zu regeln. Zudem sicherte

ein Vertrag mit einer Apotheke die Lieferung verbilligter Arzneien, und auch eine Krankenüberwachung wurde bereits damals eingeführt.

Sicherlich waren auch wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend dafür, daß Adam Opel eine Fabrik-Kranken-Kasse gründete. Facharbeiter waren damals schwer zu bekommen und zusätzliche soziale Leistungen ein wichtiger Anreiz, somit ein echtes personalpolitisches „Pfund“, mit dem das Unternehmen wuchern konnte.

Mindestens ebenso wichtig waren dem Firmengründer jedoch sein soziales Verantwortungsgefühl und sein christlicher Glaube – vor allem aber sein sicheres Gespür für das, was die Zukunft bringen würde – so wurde die BKK Opel denn auch zum „Schrittmacher“ für die allgemeine betriebliche Krankenversicherung in Deutschland.



Anno '62: Rundum-Service

Bis dahin war es jedoch ein weiter Weg: Zwei Weltkriege mußten überstanden werden, Wirtschaftskrisen, Kostenexplosionen, damit einhergehend kontinuierliche gesetzliche Änderungen im Gesundheitswesen.

In erster Linie ist die Geschichte der BKK Opel aber auch die Geschichte der Menschen, die sie unterstützte. Schon die frühen Protokollbücher geben Aufschluß darüber, wieviel Not mit Mitteln der Betriebskrankenkasse gelindert werden konnte.

Daneben finden sich immer wieder Anekdoten, in denen es tüchtig „menschelte“. So werden 1914 drei Versicherte mit einer Ordnungsstrafe belegt, weil sie sich „direkt nach Empfang des Krankengeldes in eine Wirtschaft begaben“.



Berater in weiß: Die Kranken-Zuschuß-Kasse gibt's seit 1932



...die Schalterhalle sowohl 1997 als auch 1974. Im Gegensatz...

In einem Eintrag aus den 20er Jahren ist von zwei Mitgliedern die Rede, denen jeweils über 60 Höhensonnenbestrahlungen verschrieben wurden, die ihren Haarausfall (!) lindern sollten – ob die Behandlung erfolgreich war, ist freilich nicht vermerkt.

Hinzu kamen Probleme vielfältiger Art – Ärztestreiks, immer wieder neue Verordnungen oder aber auch der Kampf um eine Gummibereifung für den Krankenwagen – der nämlich fuhr bis in die 20er Jahre immer noch mit Eisenrädern.

Das ganze Elend dieser Jahre läßt sich anhand einer



Zeitreise: Modernes und funktionales Outfit kennzeichnet ...



...dazu wirkt das Ensemble Anfang der 60er noch etwas trist

Vorsitzender, der er bis 1930 blieb.

Peter Heuß leitete 44 Jahre lang die Geschicke der Krankenkasse als Geschäftsführer (1901 bis 1945). Heinrich Schön (1955 bis 1974) und Helmut Borger (1976 bis 1995) standen beide immerhin stolze 19 Jahre an der Spitze.

Für die heute 135 Mitarbeiter der BKK Opel mit ihren Anlaufstellen in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, Eisenach und Dudenhofen sind solche Vorgänger natürlich Leitbilder – denn sie wollen für die nunmehr rund 140 000 Versicherten auch künftig „feste Größen“ sein.

Zur Geschichte

1872

Adam Opel gründet die Fabrik-Kranken-Kasse. Das Unternehmen produziert damals mit etwa 100 Mitarbeitern Nähmaschinen.

1883

Im Zuge der Bismarckschen Sozialgesetzgebung entsteht ein Krankenversicherungsgesetz. Die Opel-Fabrik-Kranken-Kasse wird als Betriebskrankenkasse anerkannt.

1884

Wahl des ersten Vorstands. Die BKK wird gegenüber dem Hauptportal ansässig.

1908

Heinrich Bopp wird der erste Krankenkassenkontrolleur. Er bekommt 50 Pfennig die Stunde, sowie die Hälfte der Strafgehalte für Übertretungen, die er meldet.

1911

Die Reichsversicherungsordnung vereinheitlicht die Arbeiterversicherung. Wichtigste Neuerung: Die Hinterbliebenenversicherung.

1914 bis 1918

Im Ersten Weltkrieg steigen die Beiträge auf 4,5 Prozent.

1918

Eine Grippeepidemie sprengt fast den Etat. 50 000 Mark werden dem Reservefond entnommen, die Beiträge auf 5,75 Prozent erhöht.

1919

In Rüsselsheim läßt sich der erste Zahnarzt nieder, was fachärztliche Vorsorgeuntersuchungen ermöglicht. Und: Fahrtkosten fallen fortan weg.

1932

Eine Kranken-Zuschuß-Kasse wird eingerichtet, deren Aufgabe es ist, Zuschüsse zum Kranken-, Haus- und Sterbegeld zu leisten. Hintergrund: In der Wirtschaftskrise wird oft kurzgearbeitet, die Versicherten bekommen nur wenig Krankengeld.

1937

Die BKK schafft ihr erstes maschinelles Rechnungsprüfungsgerät an. Sie zählt mittlerweile 21 000 Mitglieder.

1939 bis 1945

Personalmangel in den Kriegsjahren. Krankengeld muß in zwei Schichten ausgezahlt werden.

1951

Die BKK erlangt ihr Selbstverwaltungsrecht zurück. Dazu muß sie dem Finanzamt ihre Rentabilität nachweisen. Was ihr gelingt – trotz vieler Leistungen, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgehen. Vor allem in der Vorsorge wird viel getan.

1956

Wieder eine Grippewelle. Der Krankenstand steigt kurzzeitig auf 16 Prozent. Die Kasse übersteht das mittlerweile problemlos.

1961

Die BKK Opel errichtet eine Zweigstelle in Bochum. Sie zählt jetzt 37 000 Mitglieder.

1965

Auch in Kaiserslautern wird eine Zahlstelle eingerichtet.



Aufstrebend: Opel und die BKK wachsen im Gleichschritt

Ende der 60er Jahre

Die BKK Opel stellt auf EDV um. Die Mitgliederzahl wächst auf 50 000.

1993

Das freie Wahlrecht der Krankenkassen eröffnet der BKK Opel einen neuen Kundenkreis. Vorausgegangen waren etliche einschneidende Veränderungen im Krankenkassenwesen.

1996

Die BKK Opel fusioniert mit der BKK von Opel Eisenach. Das neue Gesundheitsstrukturgesetz ist in Kraft: Die Zeit der ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder ist vorbei.

Wenn ein tätiges Mitglied der Anstalt ernstlich krank geworden, als Kranker bei den Ältesten gemeldet und die Krankheit durch gültiges Zeugnis des Arztes oder Wundarztes, daß sie wenigstens sieben Tage gedauert, erwiesen, auch dargetan ist, daß sie weder von Völlerei, Nachtschwärmerei, noch aus dem Umgang mit lüderlichen Weibsbildern und ähnlicher Unordnung oder Selbstvernachlässigung und dergleichen entstanden, so soll ein Verpflegungsgeld gezahlt werden.

(Aus der Krankenordnung der Versorgungskasse der Staatlichen Porzellan-Manufaktur Berlin, 1789)

Startschuß

Ran an die Zukunft: Jetzt schon für die Ausbildung '98 bewerben

Rüsselsheim (es). Mit Opel ins Berufsleben starten: Der jüngste Ausbildungsjahrgang ist seit dem 1. September bereits bei der Sache, doch läuft jetzt schon die Bewerbungsfrist für 1998 – entsprechende Unterlagen gibt es in der Berufsausbildung oder an den Hauptportalen. Was sich bei Opel in Rüsselsheim (Rü), Bochum (Bo), Kaiserslautern (KI) oder Eisenach (Esa) erlernen läßt, stellen wir auf dieser Seite im Kurz-Überblick vor.



Industriekaufmann Marcello

Technische Ausbildungsberufe

Industriemechaniker/in, Fachrichtung: Maschinen- und Systemtechnik (Rü, Bo)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Maschinen- und Produktionssystemen qualifiziert.

Aufgaben: Herstellen, Prüfen, Inbetriebnehmen, Warten, Inspizieren, Instandsetzen von Arbeits-, Werkzeug- und Sondermaschinen, Hilfseinrichtungen sowie deren Verkettung zu Systemen. Arbeiten in Einzel- oder Kleinserienmontage oder Instandhaltung, allein oder im Team. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Industriemechaniker/in, Fachrichtung: Produktionstechnik (KI, Esa)

Qualifizierung: Absolventen der Fachrichtung Produktionstechnik sind aufgrund ihrer Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der industriellen Serienproduktion qualifiziert.

Aufgaben: Einrichten, Inbetriebnehmen, Steuern, Überwachen und Warten von automatisierten Produktions-

anlagen und Fertigungssystemen. Qualitätsüberwachung durch regelmäßiges Prüfen. Versorgung der Produktionssysteme mit Werk- und Hilfsstoffen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Industriemechaniker/in, Fachrichtung: Betriebstechnik (Bo)

Qualifizierung: Diese Ausbildung qualifiziert für Tätigkeiten im Bereich der Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft von Maschinen und Anlagen.

Aufgaben: Inspizieren, Warten und Instandsetzen sowie Anpassen von Betriebsanlagen an sich ändernde Bedingungen. Demontieren und Montieren von Teilen und Baugruppen unter Instandhaltungsbedingungen. Wiederinbetriebnahme von Maschinen und Anlagen nach Funktionsprüfungen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Industrieelektroniker, Fachrichtung Produktionstechnik (Esa)

Qualifizierung: Industrieelektroniker der Fachrichtung

Produktionstechnik qualifiziert ihre Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der automatisierten Fertigung und Qualitätssicherung der Produkte.

Aufgaben: Wiederinbetriebnehmen, Überwachen und Instandhalten von automatisierten Fertigungseinrichtungen. Fehlerursachen lokalisieren und Störungen durch Austausch von Baugruppen beseitigen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.



Industriemechaniker Stefan

Werkzeugmechaniker/in, Fachrichtung: Stanz- und Umformtechnik (Rü, KI)

Qualifizierung: Diese Ausbildung qualifiziert den Nachwuchs für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Produkten der Stanz- und Umformtechnik.

Aufgaben: Fertigen, Montieren, Warten, Inspizieren und Instandsetzen von Schneid-, Umform- und Bearbeitungswerkzeugen, Vorrichtungen, Lehren und Schablonen sowie Meß- und Prüfwerkzeugen. Produkte werden manuell und maschinell mit hoher Maßgenauigkeit und Oberflächengüte hergestellt und instandgesetzt. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Zerspanungsmechaniker/in, Fachrichtungen: Frästechnik, Drehtechnik (Rü, Bo, KI)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildungen sind qualifiziert für Arbeiten im Bereich der spanenden Fertigung an Fräsmaschinen, sowie an Fräs- und Bohrwerken beziehungsweise an Werkzeugmaschinen der Drehtechnik.

Aufgaben: Form- und maßgenaues Herstellen von Werkstücken durch Fräs- oder Dreh- und Bohroperationen an herkömmlichen und rechnergesteuerten Werkzeugmaschinen, Arbeiten nach technischen Unterlagen, Planen von Fertigungsabläufen und Erstellen von Programmen für gesteuerte Maschinen, Überwachen von Fertigungsprozessen, Qualitätsprüfung, Arbeitsergebnisse bewerten. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Fertigungsmechaniker/in (Rü)

Qualifizierung: Fertigungsmechaniker sind aufgrund ihrer Ausbildung für Tätigkeiten im Bereich der Montage / Fertigung von industriellen Serienerzeugnissen qualifiziert.

Aufgaben: Montage von Bauteilen und Baugruppen zu Maschinen, Apparaten, Geräten oder Kraftfahrzeugen. Prüfen und Einstellen von Funktionen, Fehlerbeseitigung und produktbezogenen Reparaturen an Baugruppen oder kompletten Produkten. Betriebliche Fertigungs- und Montagesteuerung. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

Teilezurichter/in (Rü)

Qualifizierung: Teilezurichter sind für Tätigkeiten im Bereich der Herstellung und Instandhaltung von Maschinen, Apparaten, Werkzeugen und Geräten ebenso qualifiziert wie für deren Einsatz in der Produktion.

Aufgaben: Zurichten von Teilen für Maschinen, Apparate, Geräte oder Werkzeuge durch Feilen, Bohren, Sägen, Fräsen. Ausbildungsdauer: 2 Jahre.

Energieelektroniker/in, Fachrichtung: Betriebstechnik (Rü, BO, KI)

Qualifizierung: Die Ausbildungsqualifizierung beinhaltet Tätigkeiten im Bereich der elektrischen Energietechnik.

Aufgaben: Herstellen, Erweitern und Ändern, Warten und Instandhalten von Anlagen der Energieversorgungstechnik. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.



Energieelektroniker Sven

Kraftfahrzeugelektriker/in (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind qualifiziert, an allem zu arbeiten, was im Auto mit Elektrik und Elektronik zu tun hat.

Aufgaben: Demontieren und Montieren von Bauteilen, Baugruppen und Systemen bei der Instandhaltung von Kfz. Prüfen, Einstellen und Anschließen von mechanischen, hydraulischen, pneumatischen sowie elektrischen und elektronischen Systemen und Anlagen. Prüfen von Abgasen und Einrichtungen zur Emissionsminderung. Ausrüsten und Umrüsten mit Zubehör und Zusatzeinrichtungen.



Hat eine interessante Alternative gewählt: Teilezurichter Alexander

Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Automobilmechaniker/in (Rü)

Qualifizierung: Automobilmechaniker sind qualifiziert für Tätigkeiten im Bereich der Her-

Kaufmann/frau für Bürokommunikation (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieser Ausbildung sind qualifiziert, die anfallenden Verwaltungstätigkeiten zuverlässig und selbständig auszuführen.



Klassiker auch für Frauen: Kraftfahrzeugelektrikerin Katy

stellung und Instandhaltung von Fahrzeugen.

Aufgaben: Instandsetzen, Inspizieren, Warten und Aufrüsten sowie die Montage von Kraftfahrzeugen und Anhängern. Systematische Fehlersuche an mechanischen, pneumatischen, hydraulischen, elektrischen und elektronischen Systemen, Montieren, Prüfen und Beurteilen von Funktion und Zustand eines Kfz-Bauteils. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Modellbaumechaniker/in, Fachrichtung: Karosseriemodellbau (Rü)

Qualifizierung: Absolventen dieses Ausbildungsganges sind qualifiziert für Tätigkeiten im Bereich der Modell- und Formenherstellung.

Aufgaben: Herstellen von Modellen aus Holz, Metall, Kunststoff oder aus Werkstoffkombinationen. Fräsen an konventionellen und numerisch gesteuerten Werkzeugmaschinen. Ausbildungsdauer: 3,5 Jahre.

Kaufmännische Ausbildungsberufe

Industriekaufmann/frau (Rü)

Qualifizierung: Industriekaufleute sind qualifiziert für Sachbearbeiteraufgaben in allen kaufmännisch verwalteten Unternehmensbereichen.

Aufgaben: Im Einkauf Beschaffen von Gütern für die Fertigung, im Verkauf Verhandlungen mit Händlern, im Personalwesen Bereitstellen von qualifiziertem Personal am richtigen Platz, im Rechnungswesen Steuern der finanziellen Mittel. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.

Fachkraft für Lagerwirtschaft (Rü)

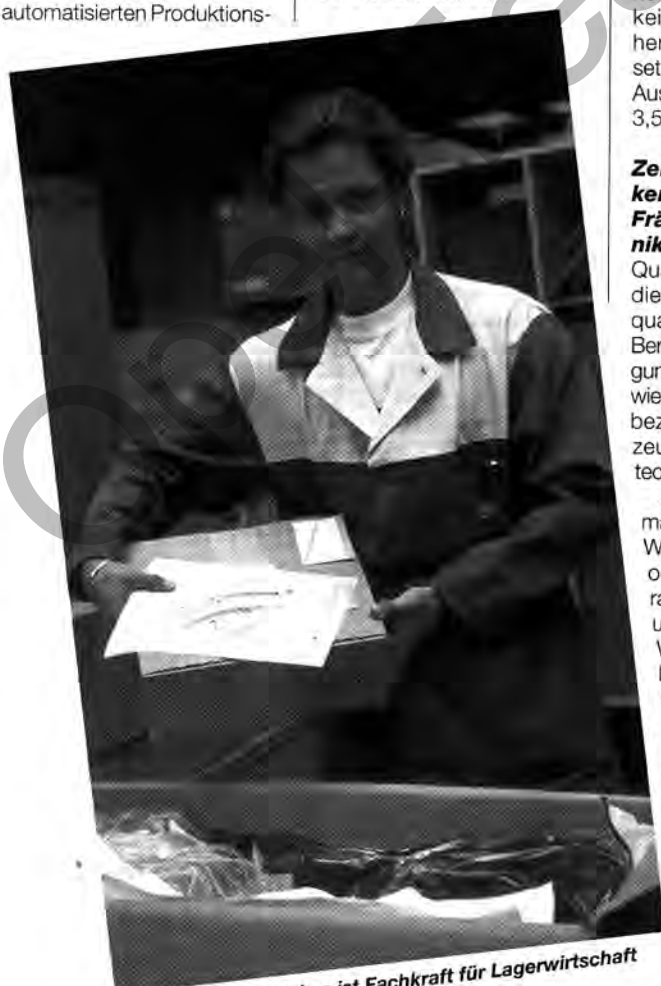
Qualifizierung: Lagerwirtschaft-Fachkräfte sind qualifiziert, den Materialfluß von der Disposition über die Beschaffung bis zur Warenannahme bei optimaler Lagerhaltung sicherzustellen.

Aufgaben: Planung und Beschaffung, Warenannahme, Qualitäts- und Quantitätskontrolle, Lagerung und Pflege von Waren, Auftragsbearbeitung, Kundenbetreuung, Kommissionierung, Verpackung sowie Versandabwicklung. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.



Werkzeugmechaniker Markus

von Statistiken, Erteilen von Auskünften am Telefon, über Fax oder im persönlichen Gespräch, Arbeiten am PC. Ausbildungsdauer: 3 Jahre.



Kaufmännisch: Markus ist Fachkraft für Lagerwirtschaft

Nichts...

... ist unmöglich: Zentralwerkstätten im Portrait

Das Leistungsspektrum der Zentralwerkstätten ist breit gefächert. Rund 1700 Mitarbeiter widmen sich dort den handfesten Voraussetzungen für die Serienfertigung der Opel-Modelle.

Rüsselsheim (jan). Zentralwerkstätten? Das klingt verdächtig nach Hammer, Zange und Schraubendreher. Irgendwo mitten im Herzen des Werks. Voll daneben ist aber auch vorbei: Zwar sind die Zentralwerkstätten, beheimatet im H-Bau, tatsächlich von überall aus gut erreichbar, aber mit rustikaler Bastelstube hat das nun wirklich nichts zu tun. Was hier entwickelt wird, gehört zum Herzen des Unternehmens. Zentral eben.

„Jeder hat irgendwann schon einmal von uns gehört, aber kaum einer weiß so recht, was wir den lieben langen Tag über alles machen“, beschreibt Manfred Leser das Dilemma. Das soll sich nach dem Willen des Leiters der Zentralen Maschinen Abteilung in den Zentralwerkstätten jetzt ändern. Und wirklich: Da die Werkstätten an beina-

he allen automobilen Projekten maßgeblich beteiligt sind, weiß jeder von ihrer Existenz, aber nur wenige von ihrer Kompetenz. Im Gespräch mit der Opel Post gibt Michael Seidel, Leiter des Präzisionswerkzeugbaus, darum die Parole aus: „Wir wollen im Unternehmen bekannter werden und den Kollegen unser Leistungsspektrum präsentieren.“

Geleistet wird dort nämlich allerhand. In unterschiedlichen Bereichen. Denn die Zentralwerkstätten sind ein Zusammenschluss verschiedener Werkstätten innerhalb des TEZ, die die Ideen der Konstrukteure und Designer in sichtbare Produkte umsetzen. Zu diesen Produkten zählen beispielsweise Modelle, tonnenschwere Präzisionswerkzeuge, Schweißmaschinen und jede Menge andere Produktionseinrichtungen.

Eine erste Verbindung zwischen dem Design und den Mitarbeitern der Zentralwerkstätten kommt zustande, wenn es darum geht, Zeichnungen oder Computerdatensätze in handfeste Modelle umzusetzen.

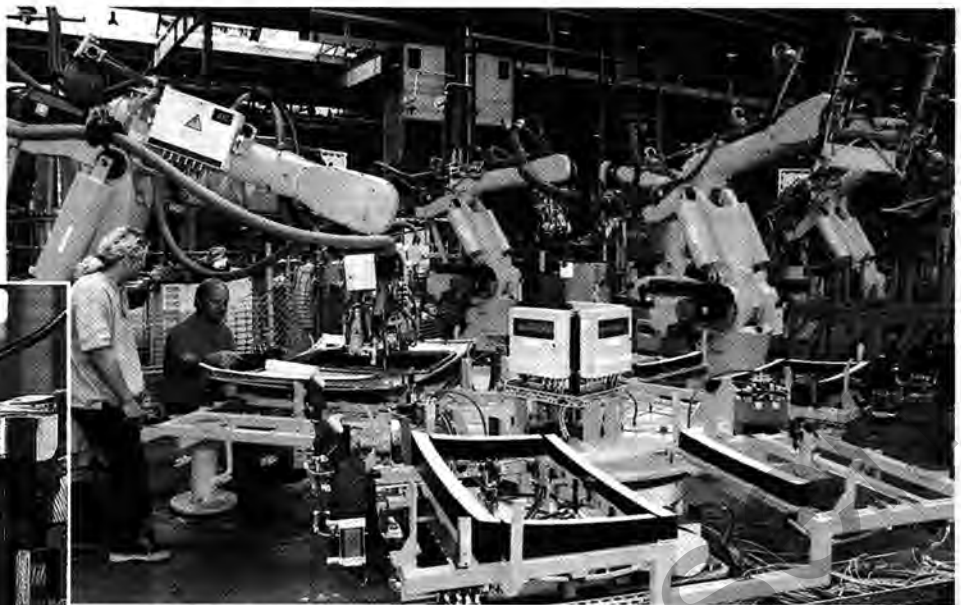
So richtig ans Werkzeug geht es in der Zentralen Maschinen Abteilung. „Wir fräsen, bohren, drehen und schleifen alles, was zum Bau von Werkzeugen benötigt wird“, erläutert Manfred Leser.



...bis hin zur Werkzeugbearbeitung

Daß bei der dafür notwendigen Bearbeitung der Materialien wie Stahl, Guß, Nichteisenmetalle, Kunststoffe und Holz auch hochmoderne Gerätschaften – wie etwa CNC-Maschinen und Hochgeschwindigkeitsfräsen – zum Einsatz kommen, versteht sich von selbst.

Im Werkzeugbau, Präzisionswerkzeugbau und im Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau entsteht dann die Technik, die für die eigentliche Automobilproduktion benötigt wird. Angefangen von den Werkzeugen, die in den Pressen schöne Stahlblechrollen in formschöne Motorhauben oder Kotflügel umformen bis



Heavy metal: Das Leistungsspektrum reicht vom Aufbau einer kompletten Schweißzelle...

hin zu den Schweißstraßen, die eben diese Blechteile zu Rohkarosserien zusammenfügen. Nicht zu vergessen die Kontrollvorrichtungen, anhand denen die Paßgenauigkeit der Werkstücke bis auf Bruchteile von Millimetern überprüft werden.

So arbeiten die einzelnen Abteilungen der Zentralwerkstätten Hand in Hand. Und das ist auch gut so, denn fast alles, was aus Opel-Hallen auf die Straße rollt, hatte irgendwann seinen Ursprung in den Händen der rund 1700 Mitarbeiter. „Etwa 40 Prozent der Einrichtungen, ob Schweißanlagen oder Kontrolleinrichtungen, bauen wir selbst. Wir beliefern sogar Mitbewerber“, erzählt Michael Seidel stolz. Und das nicht nur in Europa, sondern bis nach Australien, aber auch in die USA, nach Brasilien und Thailand.

Dabei gibt es schon in Rüsselsheim jede Menge zu tun. „Prototypen? Kein Problem. Ob Teile oder Fahrzeuge, wir machen das“, so Herbert Löbig, Leiter des Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau. Und weil Produktion gut, Kontrolle aber noch besser ist, werden auch gleich noch die nötigen Meßeinrichtungen gebaut. Wo die Designer ihre Platinmodelle schnitzen und hobeln, wird in den Zentralwerkstätten schließlich die fer-

tige Karosserie erarbeitet. „An dem kann man dann wirklich sehen, ob alles stimmt.“

„Wir machen eigentlich alles, was auch machbar ist. Die Nähe zum TEZ ist da natürlich sehr hilfreich“, betont Manfred Leser. „Vom Stahl schneiden bis zur Elektronik und dem Roboterprogramm. Einfach anfragen.“ Und das hat nun wirklich nichts mit Hammer und Schraubendreher zu tun. Das wissen jetzt einige mehr. ☼

Einen Gang zugelegt

Ingenieur erhielt für Getriebeentwicklung hohe GM-Auszeichnung

Armin Barnbeck ist Voraentwickler im TEZ. Als solcher hat er das Ohr am Puls der automobilen Zeit. Und er kommt viel rum. Derzeit allerdings meist zum Feiern. Barnbeck ist der erste Opel-Ingenieur, der bereits zum zweiten Mal die höchste GM-Auszeichnung in Empfang nehmen durfte – den President's Council Honors Award.



Doppelt hält besser: Armin Barnbeck mit dem Präsidenten-Preis

Galadiner und Showprogramm, eben mit allem Drum und Dran“, schwärmt Barnbeck, der in der Getriebe- und Antriebsstrang-Voraentwicklung arbeitet. Dabei ist er schon ein alter Hase, wenn's ums Feiern geht. Schließlich bekam das Team, welches den MAXX konstruierte, schon einmal, 1995, die Auszeichnung überreicht. Und da war der Diplom-Ingenieur aus dem Badischen mit dem sequentiellen Getriebe auch dabei.

Nun war der Einzelpreis fällig. Armin Barnbeck ist somit der einzige, der den Honors Award gleich zweimal bekam. „Aber auch sowas geht nur in guter Teamarbeit, und die war bei uns wirklich hervorragend“, sagt der 46jährige Voraentwickler.

Nur neun Monate dauerte es von der Entscheidung, das MTA (Manual Transmission Automatically Shifted) zu entwickeln, bis zur Übergabe des fertigen Räderwerks an die Produktentwicklung, die nun für die Serienreife zuständig ist.

Doch was kann das MTA, was andere nicht können? „In Fahrstufe ‚D‘ fahren Sie Automatik und in ‚M‘ wie ‚Manuell‘ können Sie schalten wie Manuel Reuter.“ Wird da etwa ein Traum vieler Opel-Fans wahr? Aber ja, denn direkt aus der Formel 3 und der DTM – bei der Barnbeck kräftig mitentwickelte – kommt die Technik, die im Jahr 2000 in die Serie gehen soll.

Einmal „M“ gewählt, wird zum Hochschalten der Hebel

nach hinten gezogen, das nach vorne Drücken legt kleinere Gänge ein. Fast wie im Renn-Calibra, nur daß der keine Automatik zu bieten hatte. So entfällt auch beim Handbetrieb das Kuppeln, welches elektronisch vorgenommen wird, ein Verschaltenschutz verhindert deftiges Zähneputzen und Räderrsalat.

Aber das ist noch längst nicht alles, denn außerdem kann noch zwischen einem Economy, einem Sport- und einem Winterprogramm gewählt werden. Ein Getriebe für alle Fälle sozusagen. Dafür korrespondieren Motor, Gangwerk, Kupplung und Bremsen dauerhaft miteinander und ermöglichen auch während der Fahrt einen Wechsel zwischen Automatik und Handschaltung.

Allerdings ist die Liste der Vorteile noch viel länger: Im Test ergab sich nicht nur eine deutliche Verbrauchsreduzierung, sondern sogar noch eine Gewichtsersparnis um 30 Kilogramm zur herkömmlichen Automatik. Außerdem kann das MTA auch bei kleineren Motoren zum Einsatz kommen, da nicht mehr so viel Leistung im Wandler stecken bleibt.

Der Vergleich mit der eierlegenden Wollmilchsau liegt also nahe. Und wann wird wohl der dritte Award fällig? ☼

Austausch

EU-Kommissäre zu Gast im TEZ

Rüsselsheim (jan). Rüsselsheim ist zwar nicht der Nabel der Welt, aber in Europa allemal bedeutend. Dies unterstreicht der Besuch von Vertretern der EU-Kommission, die jetzt von Brüssel zu Opel an den Main kamen. Ziel des Treffens: Austausch über Themen wie die künftige Auto-Gesetzgebung, die Reduzierung von Abgasemissionen und passive Sicherheit.

Blickt das Unternehmen in Sachen Umwelttechnik schon auf eine lange Tradition zurück – seit der Einführung des Katalysators für alle Benzinfahrzeuge im April '89, gehört Opel hier schließlich zu den Vorreitern – gewinnt das Thema in Zukunft weiter an Komplexität.

Sowohl die Vertreter der EU-Kommission als auch die Experten im TEZ waren sich einig, daß künftig das Gesamtsystem Auto im Mittelpunkt der Betrachtung steht und einzelne Aspekte integriert betrachtet werden müssen, will man das Fahrzeug umweltverträglicher gestalten.

Der Corsa Eco mit Dreizylinder-Motor, gerade im VCD-Test zum umweltfreundlich-

sten Wagen gekürt, ist ein gutes Beispiel für die Erfolge, die Opel in diesem Punkt erzielt. Die Direkteinspritzertechnologie ist da nur ein Aspekt auf weiter Flur.

Uneins waren sich die EU-Gäste und die TEZ-Experten in der Frage, ob eine weitere Verbesserung der Luftqualität durch eine zusätzliche Verschärfung der Gesetzgebung für Neufahrzeuge erzielt werden kann. Steht Brüssel solchen Plänen eher positiv gegenüber, steht für die Opel-Ingenieure außer Frage, daß zu den verkehrsbedingten Abgasemissionen insbesondere Altfahrzeuge beitragen.

Einigkeit herrschte dafür beim Thema passive Sicherheit. Hier wurden nicht nur stolz die Fortschritte und Entwicklungen aufgezeigt, sondern auch gleich noch die schon gecrashten Fahrzeuge präsentiert. Leicht lädiert, aber formstabil, präsentierten die TEZ-Experten den Besuchern aus Brüssel einen gelben Vectra. Insassenschutz am Modell sozusagen. Und was die Ingenieure dabei herausfinden, geht dann doch in die ganze Welt. ☼



Demo: Die Brüsseler Gäste wurden ausführlich informiert

Eisenwaden

Pfälzer Mitarbeiter startet im Oktober beim schwersten Triathlon

Es gibt kein Bier auf Hawaii – zumindest nicht für Peter Holy. Der Pfälzer stellt sich dort einer ganz anderen Herausforderung. Im Oktober startet er beim „Ironman“ – dem wohl härtesten Triathlon der Welt.

Kaiserslautern (hk). Die Bezeichnung „Ironman“ umreißt in einem Wort, was Teilnehmer des Wettbewerbs mitbringen müssen: Eiserner Disziplin und eiserner Gesundheit. Peter Holy (44 Jahre alt, 1,84 Meter groß und 78 Kilo schwer), hauptberuflich Qualitätskoordinator im Komponentenwerk, hat sich diese Grundsätze zu eigen gemacht.

Er liebt die Herausforderungen des „Ironman“ genannten Triathlon, der sich aus 3,8 km Schwimmen, 180 km Radfahren und 42,2 km Laufen zusammensetzt. Eine Disziplin allein läßt einem untrainierten Menschen schon die Zunge aus dem Hals hängen, Holy bestreitet sie alle drei – an einem Tag und in der Gesamtzeit von 10 Stunden, 14 Minuten und 53 Sekunden.

Das zumindest ist die Zeit, die er beim Triathlon in Roth bei Nürnberg erreicht und mit der er sich für Hawaii qualifiziert hat: Der „Ironman“ auf Hawaii – das Traumziel aller Triathleten und natürlich auch von Peter Holy.

Der ehemals aktive Fußballer mußte nach einer Knieverletzung von seinem Sport lassen, legte eine „Baupause“ ein und ist seit drei Jahren fest

in den Händen des Triathlon beim 1. FCK. „Dieser Wettkampf und seine Vorbereitungen machen süchtig“, bekennt er.

Daß da „was dran“ ist, zeigt der Aufwand, den er mit offensichtlicher Leichtigkeit und Freude betreibt. Nach Büroschluß trainiert er täglich rund drei Stunden, am Wochenende ebenfalls und alle vierzehn Tage genehmigt er sich einen Tag Pause. Pro Woche schwimmt er rund neun Kilometer, fährt 250 Kilometer Rad und läuft 55 Kilometer.

Sechs Wochen vor der Qualifikation für Hawaii zog er sich eine Zerrung zu, die sein Lauftraining beendete. Trotzdem schaffte er die Voraussetzungen für sein Traumziel und ergatterte einen der 13 Plätze (von 150 Startern) in seiner Altersklasse.

„Ich schaffe dieses Trainings- und Wettkampfpensum nur, weil meine Familie voll mitzieht“, freut sich Holy über die familiäre Unterstützung. „Meine Frau ist mein treuester Fan, obwohl sie keinen Sport treibt. Sie und mein jüngerer Sohn begleiten mich auch auf die Trauminsel im Pazifik.“ Da heißt es im Oktober „Daumen drücken“.

Holy, der pro Jahr drei Paar Laufschuhe verschleißt und leidenschaftlicher Nudelleser ist, räumt allerdings ein, daß er sein Ziel mit der Teilnahme in Hawaii eigentlich schon erreicht hat, denn auch hier gilt wie bei Olympia: Dabeisein ist alles.



Generalprobe: In Roth kam Peter Holy nach 10:14:53 ins Ziel

Verkauf an Mitarbeiter

Rüsselsheim (es). Für Opel-Mitarbeiter ist das ganze Jahr Frühling – so sie sich einen Corsa, Astra oder Vectra mit dem Hattrick - Ausstattungspaket zulegen wollen. Denn der Verkauf an Mitarbeiter setzt seine Frühjahrs-Initiative mit der Hattrick-Kampagne unter dem Motto „Drei Modelle – drei Ausstattungen“ fort.

- Corsa Hattrick 1,4, 16 878,42 Mark
- Astra Hattrick 1,6, 3türig, 21 698,55 Mark
- Vectra Hattrick 1,6, 4türig, 27 108,95 Mark

Hattrick-Ausstattungs-paket für Mitarbeiter



Bringt Bares: Die Gebrauchtwagenverkaufshilfe ist verlängert

- Vectra Caravan Hattrick 1,6 16V, 29 955,20 Mark (inklusive Radio, Wärmeschutzverglasung und Schiebedach)
- Astra Hattrick 1,6, 3türig, 22 237,75 Mark
- Vectra Hattrick 1,6, 4türig, 27 633,35 Mark
- Vectra Caravan Hattrick 1,6 16V, 30 479,60 Mark (inklusive Radio, Wärmeschutzverglasung und Klimaanlage)
- Vectra Hattrick 1,6, 4türig, 28 589,00 Mark
- Vectra Caravan Hattrick 1,6 16V, 31 435,25 Mark (inklusive Radio, Wärmeschutzverglasung, Schiebedach, Klimaanlage)

Verlängert wird außerdem die „Gebrauchtwagenverkaufshilfe Corsa/Tigra“ in Höhe von 1 000 Mark. Sie gilt für Neu-

wagenbestellungen bis 31. Dezember 1997 beim Verkauf eines Pkw, der als nicht schadstoffarm eingestuft ist.

Wichtig: Die Unterlagen müssen spätestens drei Monate nach Kaufdatum vorliegen. Die Prämie unterliegt dem geldwerten Vorteil.

Auch das 6,9 Prozent-Sonderzinsprogramm für Neu- und Gebrauchtwagen (nicht älter als sechs Monate) aus dem Opel-Geschäftswagenbestand wird verlängert. Die Wagen müssen bis 31. Dezember 1997 angemeldet und bis 31. März 1998 zugelassen werden.

Finanziert wird der Kauf durch die Opel Bank bei einer Kreditlaufzeit von 18, 24, 36 und 47 Monaten und einer Mindestanzahlung von 20 Prozent des Fahrzeugpreises.

Urlaubsträume im Forum

- Rüsselsheim (jh). Ab Herbst startet die Interne Kommunikation wieder eine Dia-Vortragsreihe. Hier eine Programm-Übersicht:
- 8. Oktober:** „Alaska – Lockruf der Wildnis“ von Bernd Naumann
- 20. Oktober:** „Masuren – Land der Seensucht“ von Jürgen Grieschat
- 18. November:** „Thailand – Land des Lächelns“ von Andreas Pröve

- 1. Dezember:** „Irland – Insel unter dem Regenbogen“ von Reiner Harscher
 - 10. Dezember:** „Afrika – von Kap zu Kap“ von Hartmut Pönitz.
- Die Vorträge beginnen jeweils um 20 Uhr im Ausstellungsraum, Eintrittskarten (solange der Vorrat reicht) für alle Veranstaltungen sind ab sofort bei der Internen Kommunikation, D4/1, PKZ 39-18, Tel. 66 33 87, erhältlich.

Blitz für die Kids

Kooperation für mehr Sicherheit

Rüsselsheim (jh). Auch zu Beginn des Schuljahres 1997/98 startet Opel gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht wieder eine Plakataktion für mehr Rücksichtnahme gegenüber Schulanfängern im Straßenverkehr. Unter dem traditionellen Motto „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ fordern Opel und die Verkehrswacht die motorisierten

Verkehrsteilnehmer zu besonders vorausschauender Fahrweise auf. Hintergrund der in diesem Sommer bereits zum 21sten Mal stattfindenden Aktion: Mit Beginn des neuen Schuljahres bewegen sich etwa eine Million Erstkläßler zum ersten Mal alleine im Straßenverkehr. Rund 35 000 Plakate an Hauptstraßen und sensiblen Verkehrsschwerpunkten weisen auf die Risiken bei der Begegnung mit den noch unerfahrenen Abc-Schützen hin.



Plakataktion: ABC schützen

Rüsselsheim (jan). Werker bei die Fische: Das nächste Treffen der Maschinen-Schlosser aus der Instandhaltung Preßwerk ist am 17. September ab 14 Uhr im Bischofsheimer Anglerheim.

Sinnvolle Ergänzung

Opel bietet private Unfallversicherung für Mitarbeiter und Rentner

Rüsselsheim (av). Mitarbeiter und Rentner haben die Möglichkeit, für sich und ihre Familien eine private Unfallversicherung zu günstigen Konditionen abzuschließen. Diese Versicherung stellt eine sinnvolle Ergänzung zur Firmengruppen-Unfallversicherung dar, die das Unternehmen für Mitarbeiter im Falle von Dienstreisen und Auslandsentsendungen abgeschlossen hat.

Der über den Opel-Händler Versicherungsdienst

(OVD) durch die Allianz angebotene Versicherungsschutz umfaßt alle Unfälle des täglichen Lebens innerhalb und außerhalb der beruflichen Tätigkeit – und das weltweit rund um die Uhr.

Die Leistungen dieser privaten Unfallversicherung umfassen wahlweise Kapitalzahlungen und/oder Renten bei Invalidität und Tod sowie auf Wunsch Übergangleistungen, Tagegeld und Krankenhaustagegeld / Genesungsgeld.

Für je 1 000 Mark Invaliditätsleistung beträgt der Jahresbeitrag 50 Pfennige. Das heißt, mit einem Jahresbeitrag von 50 Mark ist eine Invaliditätsleistung von 100 000 Mark versichert. Versicherungsleistungen im Todesfall können ebenfalls mit einem Jahresbeitrag von 50 Pfennigen je 1 000 Mark gekauft werden. Die günstigen Konditionen ermöglicht ein Rahmenabkommen zwischen Opel und der Allianz. Versicherungsnehmer und Bei-

tragszahler ist der jeweilige Mitarbeiter/Rentner. Die Prämie (zuzüglich 15 Prozent Versicherungssteuer) wird auf dem Wege des Beitragseinzugsverfahrens direkt vom Konto abgebucht.

Weitere Informationen zur privaten Unfallversicherung enthalten Merkblätter, die beim OVD, Ludwig Dörfler Allee 5, in Rüsselsheim ausliegen. Telefonische Auskünfte gibt's unter 0 61 42/40 42 und dann die Durchwahlnummern 25/46/48/59 oder 99.



Sie ist ein Aktivposten im Seniorenclub der Pfälzer Opelner. Sie ist immer mit dabei, wenn es gilt, gemeinsame Unternehmungen zu planen und zu organisieren. Und sie ist stets mobil. Luise Schindler, ehemalige Mitarbeiterin im Komponentenwerk, gehört noch lange nicht zum alten Eisen. Völlig zu recht, wie die jüngste Auszeichnung durch die Deutsche Verkehrswacht belegt. Für 50 Jahre als bewährte Kraftfahrerinnen erhielt sie jetzt das goldene Lorbeerblatt. Dabei haben sich die Zeiten schon ganz schön verändert. Als Luise Schindler 1947 in Freiburg die Fahrschule besuchte, lernte sie das Autofahren noch auf einem Wagen, der mit Holzgas betrieben wurde.



Ballerei

Opel Masters in Berlin: Aller guten Dinge sind drei

Berlin (jh). Bereits zum dritten Mal in Folge trafen sich kurz vor Beginn der Bundesliga-Saison europäische Top-Teams in Berlin zum sportlichen Kräftemessen im Rahmen des Opel Masters.

Mit den Bayern aus München, dem AC Mailand und Paris St. Germain – alle drei Spitzen-Mannschaften gehören bereits seit Jahren zu den Opel-Sponsor-Partnern – traten drei Teams gegeneinander an, die bereits im Vorjahr den Titel unter sich ausmachten. Ergänzt wurde das Teilnehmerfeld durch den Bundesliga-Neuling Hertha.

Über 10 Millionen Fußballfans in Deutschland, Frankreich und Italien sowie rund 30 000 Stadion-Besucher waren live dabei, als sich Mailand im Olympiastadion die Trophäe holte. Im Endspiel setzten sich die Italiener gegen Titelverteidiger Bayern durch. Das Spiel um Platz drei gewann Paris mit 1:0 gegen die Herthaner.

Das Medieninteresse am Opel Masters war diesmal noch größer als im Vorjahr. 135 Redaktionen berichteten aus dem Olympiastadion, 350 Journalisten und 69 Fotografen waren akkreditiert,

über 20 TV-Stationen im In- und Ausland zeigten Live-Berichte oder Highlights.

Sowohl die 22 Opel-Händler in und um Berlin als auch das Unternehmen selbst nutzten die Gelegenheit, im Rahmen der sportlichen und unterhaltsamen Veranstaltung auf vielfältige Weise für sich zu werben.

So zog der exklusive Kartenvorverkauf viele Kunden und Interessenten in die Autohäuser. Außerdem wurde der olympische Platz mit 80 Fahnen dekoriert und während der großen Pause erlebten die Zuschauer im Rahmen einer Fahrzeugpräsentation die „sportliche Elf“ von Opel. Den Abschluß bildete ein großes Feuerwerk.



Spieler-Rat im Olympia-Stadion: Carsten Jancker und Ruggiero Rizzitelli lauschen Giovane Elber

Reekordissimo

17 Jahr, blondes Blech: Angelo liebt sein Blitz-Taxi

Rüsselsheim (jan). „Bella macchina.“ So kurz und treffend werden jenseits der Alpen schöne Autos beschrieben, vor allem, wenn sie rot sind und aus der Edelschmiede in Maranello stammen. Der Traumwagen des Gemeindetaxifahrers Angelo aus dem kleinen Städtchen Marino bei Rom ist jedoch gelb, trägt anstatt dem Pferd einen Blitz auf der Haube und kommt aus Deutschland.

Wo Angelo aus der Werbung auf Corsa und Kaffee abfährt, schlägt des Taxifahrers Herz für Rekord und Diesel. Und das nun schon seit 500 000 Kilometern – mit dem ersten Motor. Den Rekordissimo-Rekord und seinen leidenschaftlichen Liebhaber entdeckte Ralf Koska aus dem TEZ beim Urlaub in den Albaner Bergen südlich der Hauptstadt.

Seit 17 Jahren schwört Chauffeur Angelo auf seinen E-Rekord mit dem langlebigen 2,3-Liter-Diesel-Motor. Ist unter der gewölbten Haube auch alles beim alten geblieben, wurde der Innenraum in

Eigeninitiative luxuriös umgebaut. Senator-Sitze und -Armaturenbrett sorgen für eine gediegene Oberklassen-Atmosphäre, sogar die A-Säulen hat Angelo mit passendem Stoff bezogen. Hier ist der Kunde noch König.

Und weil es jenseits der Alpen eben meist wärmer ist als in unseren Breiten, wurden gleich auch noch elektrische Fensterheber rundum eingebaut. Natürlich ist der Innenraum auf der Beifahrerseite beleuchtet, damit im Dun-

keln leichter nach Lire gesucht werden kann. Wo manches einheimische Produkt im Winter allerdings oft den Dienst versagt, springt der Rekord-Rüsselsheimer immer an. Für Angelo ein klarer Fall: „Opel è meraviglioso.“

Von seinem gelben Blitz trennen will er sich noch nicht so schnell. Für den Fall der Fälle hat Angelo schon einen kompletten Ersatz-Antriebsstrang in der Werkstatt liegen. „Bella macchina“, auch ohne Pferdchen.



Römischer Rekord: 500 000 Kilometer mit der ersten Maschine



Sommer, Sonne, Strand und Frontera, das ist die Mischung, die künftig israelische Fernsehzuschauer präsentiert bekommen. Der israelische TV-Sender produziert gerade eine Serie à la „Baywatch“ mit besagtem Off-Roader in einer prominenten Rolle. In „Deep Blue“, so der Seriennamen, wird der allradgetriebene Frontera seinen heißen Dienst vornehmlich am Strand von Tel Aviv versehen.



Platz da: Berliner Komfort

Fern-Schnell-Gut

Mitarbeiter organisiert Hilfstransport nach Polen

Rüsselsheim (jan). „The Poland Drive 1997“ – was sich anhört wie eine Rallye auf Schotter und Landstraße hat nichts mit Hochgeschwindigkeit und Driftwinkeln, sondern mit Nächstenliebe und Hilfsbereitschaft zu tun.

Jedes Jahr sammeln Schüler und Schülerinnen der Internationalen Schulen aus Frankfurt und Wiesbaden Kleider und Hilfsgüter und unterstützen damit eine Schule und ein Waisenhaus in Czechochowa in Polen.

Organisiert wurde die Fahrt von Maurice Pope aus dem TEZ und dessen Frau Catherine nebst Tochter Victoria. Und weil es dieses Mal unerwartete Schwierigkeiten mit dem Transport gab, griff der Chef persönlich ein. Mit der Unter-

stützung von David J. Herman waren schnell zwei Fahrzeuge herbeigeschafft, die Helfer und Kleider nach Polen brachten.

Dort freuten sich Nonnen und Kinder des Waisenhauses St. Joseph auf den Rüsselsheimer Besuch, der gleich mit einigen Liedern begrüßt

wurde. Als Highlight stand dann noch die Messe von Papst Johannes Paul II in Jana Gora auf dem Programm, die alle gemeinsam besuchten. Das wird's im nächsten Jahr zwar nicht wieder geben, aber mit Sicherheit eine Fahrt nach Polen.



Freunde: Der Rüsselsheimer Besuch wird herzlich empfangen

Blitz-Licht

Werner Hartwich

Rüsselsheim (es). Sonne, Strand und mal so richtig „Abhängen“ – diesen Urlaubstraum erfüllen sich in den Ferien viele. Dagegen: 100 Kilometer laufen, und das in zehn Stunden? Davon träumt wohl nur einer: Werner Hartwich, Mitarbeiter im Lacklager K 139.

Seinen Traum erfüllt hat sich der Ultralangstreckenläufer jetzt im schweizerischen Biel. 3 000 Teilnehmer aus aller Herren Länder treten dort alljährlich zur „Nacht der Nächte“ an: Einem 100-Kilometer-Lauf über hügelige Landschaften und durch beschauliche Dörfer.

Werner Hartwich hatte schon eine „Nacht der Näch-

te“ hinter sich. Elf Stunden und 15 Minuten hatte er für den zweieinhalbfachen Marathon gebraucht. Nun wollte er sich den Traum aller Biel-Läufer erfüllen: Unter zehn Stunden bleiben.

Der Lauf gegen die Zeit durch die vor Begeisterung brodelnden Ortschaften, dann, außerhalb, durch die Stille der Nacht – da gibt es etliche Momente, die dem Läufer unvergeßlich geblieben sind: Bei Kilometer 30 überholt er die ersten Leidensgenossen, die zu schnell begonnen haben.

Dann das Wohlfühl ab Kilometer 60, das alle kleine Wehwehchen verdrängt, weil der Läufer nach der Hälfte der Strecke das Gefühl hat, von nun an „heim“ zu laufen.

Die steile Bergstrecke ab Kilometer 85, auf der die Beinmuskeln zu brennen beginnen. Das Kilometerschild mit der „95“, die einem 100-Kilometer-Läufer quasi die Zielgerade signalisiert.

Kilometer 99 dann, ab dem ihn seine Ehefrau anfeuert – und schließlich das Ziel in Morschheim, wo sein Name plötzlich über einen Lautsprecher ertönt und Werner Hartwich seine Laufzeit vernimmt: 9 Stunden, 53 Minuten. Geschafft!

Eine Leistung vor allem, die umso erstaunlicher anmutet, wenn der 47jährige erzählt, daß er bis vor sieben Jahren „außer einem bißchen Tennis“ überhaupt keinen Sport trieb. Weil er zehn Kilo abspecken wollte, begann er dann zu laufen.

Sein Wunschgewicht hat er mittlerweile. Dafür läuft er nunmehr sechs Tage die Woche – und erfüllt sich in den Ferien mal eben einen 100-Kilometer-Traum.



Werner Hartwich

IAA Neuigkeiten



Bei Anruf Karte!

Die Opel Post verlost 20 IAA-Tickets

Auf nach Frankfurt: Die IAA lockt mit einer Vielzahl von Modellneuheiten, einem ausgesprochen interessanten Opel-Stand und viel Show drumherum. Das sollte man gesehen haben. Wir bieten die Chance dazu: Die Opel Post verlost unter den Mitarbeitern aller Standorte zehn mal zwei Eintrittskarten. Am Freitag, 12. September, können interessierte Mitarbeiter in der Redaktion anrufen und je zwei Karten gewinnen. Das Telefon 0 61 42 / 66 49 32 ist in der Zeit von 10.30 bis 10.45 Uhr ausschließlich für diese Verlosungsaktion besetzt – nach dem Motto: Wer zuerst kommt, fährt zuerst.

Seit der Kadett-Einführung 1962 gehört Opel mit rund 14 Millionen gefertigten Fahrzeugen zu den Spitzenreitern im Segment der kompakten Mittelklasse. Der Astra B, jetzt erstmals auf der IAA zu sehen, soll diese Position weiter ausbauen helfen.

Rüsselsheim (pui). Der Bestseller aller Opel-Modelle heißt Astra. Seit seinem Produktionsstart im September 1991 liefen insgesamt über 3,8 Millionen Fahrzeuge aus den Fertigungshallen. Das aktuelle Kompakt-Modell übertraf damit nach sechsjähriger Bauzeit die bisherige Rekordmarke des Kadett E mit knapp 3,78 Millionen produzierten Einheiten im Zeitraum von 1984 bis 1991. Und jetzt steht sein Nachfolger in den IAA-Startlöchern.

Die völlig neu entwickelte zweite Astra-Generation zeichnet sich durch dynamisches, unverwechselbares Design, hohe Qualität und modernste Antriebs- und Fahrwerkstechnik aus. Als erste in Rüsselsheim entwickelte Modellreihe verfügt der neue Astra über eine vollverzinkte Karosserie. Vorteil für den Kunden: Eine auf zwölf Jahre verlängerte Garantie gegen Durchrostung.

Kennzeichnend für den Fortschritt, den der Neuling in Europas populärstem Fahrzeugsegment bietet, ist neben seiner markanten Optik vor allem das in der Kompaktklasse außergewöhnlich große Raumangebot.

Basis dafür ist der um rund zehn Zentimeter auf 2,61 Meter gewachsene Radstand des in der Schrägheckversion jetzt 4,11 Meter langen Fronttrieblers. Im Zusammenspiel mit der um 120 Millimeter nach vorn gezogenen Windschutzscheibe ermöglicht er die Großzügigkeit des Innenraums. Ihren Ausdruck findet sie unter an-

derem in mehr Schulterraum vorn und gestiegener Kniefreiheit im Fond.

Seine Stärke stellt der neue Astra nicht nur beim großzügig bemessenen Platzangebot unter Beweis, sondern auch bei der Stabilität seiner vollverzinkten Karosserie. So hat sich die Torsions- und Biegesteifigkeit unter anderem durch den verstärkten Einsatz hochfester Stahlsorten nahezu verdoppelt. Bei aller Solidität bringt es der Neuling durch intelligenten Leichtbau dennoch auf ein vorbildlich niedriges Gewicht – Basis für gute Fahrleistungen und niedrige Verbrauchswerte.

Den Qualitätsanspruch des Astra '98 unterstreicht seine technisch orientierte Formensprache, mit der Opel eine neue Design-Linie verfolgt. Charakteristisch sind leicht gewölbte Flächen, die im bewußten Kontrast zu klaren Kanten und Linien stehen. Deutlich wird das beispielsweise durch die ausgeprägte Keilform mit ihrer hohen Gürtel- und akzentuierten Seitenlinie.

Für ein unverkennbares Erscheinungsbild sorgen außerdem die konturierte Motorhaube, die eine Einheit mit dem trapezförmigen Grill bildet, und das markant geformte Heck mit kräftigen C-Säulen. Die gelungene Kombination von ausdrucksstarkem und gleichzeitig funktionellem Design zeigt sich auch in der Aerodynamik mit einem cW-Wert ab 0,29.

Richtungsweisend wie viele Details des neuen Astra sind auch die Triebwerke. Insgesamt umfaßt die Motorenpalette fünf verschiedene Benziner mit einem Leistungsspektrum von 65 bis 136 PS. Hinzu kommen zwei Diesellaggregate mit 68 und 82 PS. Die Verbrauchswerte der neuen Astra-Generation

Weltpremiere: Der neue Astra



Markante Front: Der neue Astra wirbt mit einem völlig neuen Design um die Käufergunst

liegen deutlich unter denen des bereits sparsamen Vorgängers. Außerdem erfüllen alle Benziner die derzeit gültige D3-Abgasnorm. Akzen-

te setzt auch das von Grund auf neu entwickelte DSA-Fahrwerk. So garantiert die Aufhängung mit isoliertem Fahrschemel und Aluminium-

Federbeinen vorn sowie einer neuartigen, kompakten Hinterachse ein sicheres und agiles Fahrverhalten auch bei voller Zuladung. Bereits in der

Basisausführung verfügt der Astra über ein Serien-Sicherheitspaket, zu dem in die Vordersitzlehnen integrierte Seitenairbags gehören.

Die vom Vectra übernommenen entkoppelnden Pedale verbessern bei einem Frontalaufprall den Schutz von Füßen und Unterschenkeln deutlich. Alle Astra verfügen zudem über groß dimensionierte Scheibenbremsen vorn (innenbelüftet) und hinten sowie ein noch leistungsfähigeres ABS-Bremssystem der neuesten Generation.

Seinen umfassenden technischen Anspruch dokumentiert der neue Astra außerdem durch Optionen wie Lenkradfernbedienung für Audio- und Telefonanlage, Traktionskontrolle mit Bremseneingriff oder den mobilen Kommunikationsdienst OnStar.

Auf die Straßen rollt der neue Astra europaweit ab Frühjahr 1998.

Die Jahrhundert-IAA

Die 57. IAA bricht alle Rekorde – Der Startschuß fiel 1897 in Berlin

Das Jahr 1997 markiert ein besonderes Ereignis: Die bedeutendste Automobilausstellung ihrer Art existiert seit 100 Jahren. Vom 11. bis 21. September geht in Frankfurt die 57. IAA über die Bühne. Das Motto: „Auto verbindet“.

Frankfurt (vda). Die 57. IAA sei eine Branchenschau, die mit voller Power den Weg in die Zukunft weise, betonte Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), dem Veranstalter der IAA. Und in der Tat: Noch nie war die Produktpalette so vielfältig wie heute, ihr technischer Standard unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes höher. Ein Beweis

dafür ist auch die Vielzahl der Neuheiten, die auf der IAA zu sehen sein werden. Allein die Automobilhersteller präsentieren auf dem Frankfurter Messegelände 33 Weltpremierer, 8 Europa-Premieren und 14 Deutschland-Premieren. Dies ist eine neue IAA-Bestmarke. Zusammen mit den Premierer der Hersteller von Kfz-Teilen erwarten die IAA-Besucher 98 Weltpremierer, 45 Europa-Premieren sowie 68 Deutschland-Premieren. Die Besucher erwartet ein regelrechtes Neuheiten-Fest.

chens in der langen IAA-Geschichte ohne Beispiel ist“, stellte der VDA-Präsident fest.

Auf der IAA präsentiert sich nach Gottschalks Worten die Branche nach einer radikalen Fitneßkur. Jeder Aussteller zeige seine neuen Stärken, seine neue Schmelzbarkeit, seine neue Flexibilität. Die 97er Autoschau wird nach Gottschalks Überzeugung damit auch eine Schau sein, die den intensiven globalen Wettbewerb zwischen Europa, Nordamerika und Asien widerspiegelt.

Insgesamt 1 270 Aussteller aus 41 Ländern haben ihre Teilnahme angekündigt. Sie belegen eine Fläche von 210 000 Quadratmeter. Gemessen an der Fläche sind die Hersteller von PKW die größte Ausstellerguppe. Sie haben insgesamt 114 000 Quadratmeter belegt. Auf den weiteren Plätzen: Hersteller von Kfz-Teilen und -Zubehör (43 000 qm), Anbieter von Produkten für die Instandsetzung, Pflege und Wartung von Kraftfahrzeugen (10 000 qm) sowie Aussteller aus dem Tuning-Bereich (7 000 qm).

745 Aussteller oder fast 60 Prozent kommen aus dem Inland. Zahlenmäßig stark repräsentiert sind aber auch Frankreich (76 Aussteller), Italien (69), die USA (55), Großbritannien (51) und Japan (33). Länder wie Australien, China, Georgien, Israel, Neuseeland, Singapur oder die Vereinigten Arabischen Emirate – um nur einige Beispiele zu nennen – zeigen ebenfalls auf der IAA Flagge.



Stummelheck: Auch ein schöner Astra-Rücken kann entzücken



Standgäste: 57 rechnet Opel wieder mit einem IAA-Zielerfolg

Viele mobile Varianten

Die '98er Modelle warten mit diversen Neuheiten auf

Bequemer, sparsamer, sicherer und farbenfroher – so präsentiert sich die Opel-Flotte zur größten Automobilschau der Welt. Natürlich mußte keines der erfolgreichen Top-Modelle neu erfunden werden, um die Angebotspalette attraktiver zu machen. Das Unternehmen setzt statt dessen auf gezielte Modellpflege.

Rüsselsheim (es). Die Neuerungen des Modelljahres 1998 stellen wir auszugsweise im Überblick vor.

Omega

Seitenairbags, Ellipsoid-Scheinwerfer, dritte Bremsleuchte, drei Kopfstützen und Automatikgurte hinten, pyrotechnische Gurtstraffer, elektrische Fensterheber vorn, Schlüssel mit integrierter Funkfernbedienung, beheizbare Scheibenwischerdüsen, klappbare Kunststoff-Fächer an den Vordersitz-Lehnen – der Basis-Omega des Modelljahres 1998 macht in puncto Sicherheit und Komfort noch einmal einen gewaltigen Sprung nach vorn.

Beim Caravan wurde die Laderaumabdeckung bedienerfreundlicher gestaltet. Automatik-Varianten warten außerdem künftig mit der Shiftlock Funktion auf; Dabei läßt sich der Automatikhebel nur bei gleichzeitigem Tritt auf die Bremse in eine Fahrstufe schalten – so wird ein

Neu ist auf der 57. IAA auch die Off-Road-Teststrecke. Auf einer künstlich angelegten Buckel- und Schlaglochpiste auf dem Freigelände F12 wird demonstriert, was diese Fahrzeuge alles können und aushalten, wenn es drauf ankommt. Mit dabei: Frontera und Monterey aus dem Hause Opel. Und: Mitfahren ist möglich. Voraussetzung ist auch hierfür ein entsprechender Berechtigungsschein, den es vor Ort gibt.



Highlight: Das neue Xenon-Scheinwerfersystem bietet eine deutlich größere Reichweite

unbeabsichtigtes Anrollen verhindert. Außerdem ist das Abziehen des Zündschlüssels künftig erst bei korrekt eingelegerter Parkstellung möglich.

Als Alternative zum weiterhin erhältlichen 2,5 Liter Turbodiesel-Triebwerk mit 96kW/130 PS bietet Opel jetzt den neuen 2.0 TDI 16V für den Omega an. Das ladeluftgekühlte, mit zwei gegenläufig rotierenden Ausgleichswellen bestückte Aggregat entstammt der DI-Motorenfamilie. Ebenso wie der Zweiliter-Diesel verfügt jetzt auch der 2.0 16V Benziner über zwei Ausgleichswellen, die die Laufkultur spürbar erhöhen.

Gemäß der strengen MVEG-Norm konsumiert der Omega 2.0 TDI 16V lediglich 6,9 Liter pro 100 Kilometer. Damit sind Reichweiten von über 1 000 Kilometer pro Tankfüllung (75 Liter) möglich.

Gehobenen Ansprüchen in puncto Fahrleistungen und Optik wird die neu konzipierte Modellvariante Sport gerecht. Für den Omega Sport stehen neben dem Zweiliter-Vierzylinder auch der 2,5 Liter V6 mit 125 kW/170 PS, der jetzt über eine kürzere Hinterachsübersetzung verfügt, und der bisher dem Top-Modell MV6 vorbehaltene 3.0 V6 zur Wahl. Dem 155 kW/210 PS-Triebwerk verhelfen das überarbeitete Ansaugsystem zu einem noch besseren Ansprechverhalten und zusätzliche Dämpfungsmaßnahmen zu einer feineren Akustik.

Darüber hinaus gehören beim MV6 und beim Sport Xenon-Leuchteinheiten zur Ausstattung. Im Vergleich zu den herkömmlichen Halogen-Scheinwerfern bieten die Gasentladungslampen der



Sicher: Alle '98er Vectra verfügen serienmäßig über Seitenairbags und Lenkradhöhenverstellung



Blickpunkt: Der Omega präsentiert sich in neuen Außenfarben

neuesten Generation wesentliche Vorteile: Größere Reichweite, niedrigerer Energieverbrauch, geringere Wärmeabstrahlung und längere Lebensdauer.

Perfektioniert werden diese Vorzüge durch die dynamische Leuchtweitenregulie-



Steuergerät: Für den Omega gibt's nun Radiofernbedienung und höhenverstellbares Lenkrad

von Sensoren an Vorder- und Hinterachse und leitet entsprechende Steuerbefehle an einen Reflektor-Steuermotor weiter.

Vectra

Seitenairbags, ein höhenverstellbares Lenkrad und 15-Zoll-Stahlräder sind beim Mittelklasse-Bestseller künftig serienmäßig. Ab sofort steht neben dem hochmodernen Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 82 PS auch der 100-PS-DI-Diesel im Vectra zur Verfügung.

Die fünf abgas- und verbrauchsoptimierten Benzintriebwerke zwischen 75 und 170 PS stehen selbstverständlich auch künftig noch

bags im Full-Size-Format für Fahrer und Beifahrer, pyrotechnische Gurtschloßstraffer, höhenverstellbare Gurte vorne und hinten, Sitz-Stützpumpen sowie Doppelstahlrohrverstärkungen in den Türen, ABS, DSA-Fahrwerk, dritte Bremsleuchte und ein asphärischer Außenspiegel mit an Bord.

Außerdem kommt der Vectra farbenfroher daher. Opel hat fünf weitere Lackierungen ins Programm aufgenommen: Mit Polarmeerblau, Dschungelgrün, Antilope, Premiumblau und Champagner gibt es jetzt 14 Farb-Alternativen für das Mittelgewicht.

Corsa

Der Corsa baut seine Position als „Sparschwein“ der Opel-Palette weiter aus. Mit einem Dieserverbrauch von 4,9 Litern auf 100 Kilometer ist der neue Corsa Eco 1,5 TD eines der sparsamsten Autos auf dem Markt. Gegenüber einem Corsa Swing mit gleicher Motorisierung haben die Ingenieure aus dem TEZ seinen Benzinbedarf noch einmal um weitere zehn Prozent reduziert.

Zudem erhielt das jüngste Mitglied der Corsa-Familie ein länger übersetztes

zur Wahl. Alle Benzin-Aggregate erfüllen die neue Emissionsnorm „schadstoffarm D3“ und erhalten einen befristeten, einmaligen Steuerbonus von 250 Mark.

Das Sicherheitspaket des Vectra rundet Opel durch die serienmäßige Ausstattung mit sitzintegrierten Seitenairbags ab. Die Luftsäcke haben einen Inhalt von zwölf Litern und sind im Seitenteil der Sitze untergebracht. So kommen die Airbags unabhängig von der gewählten Sitzstellung ihrer Schutzfunktion stets gleich gut nach.

Wie im Omega, gibt es auch in Vectra-Automatik-Versionen künftig das Shiftlock-System. Bereits im Basismodell sind Pedal-Release-System, Hybrid-Air-

Aus der Vielzahl der neuen Fahrzeuge, die auf der IAA zu sehen sein werden, können Messe-Besucher mit etwas Glück ein Modell mit nach Hause nehmen. Voraussetzung hierfür ist die Teilnahme am IAA Super Gewinnspiel. Und das geht so: In den Eingangsbereichen zum Messegelände werden Teilnahmekarten verteilt. Die ausgefüllte Karte muß bis 16.30 Uhr an einer der IAA-Infos in die Gewinnbox eingeworfen sein. Später eingeworfene Teilnahmekarten nehmen an der Verlosung des folgenden Tages teil. Verlost wird an den Publikumstagen vom 13. bis zum 21. September täglich ein Auto aus deutscher Produktion (unter anderem ein Corsa und ein Tigra). Die Ziehung des Tagesgewinners erfolgt um 17.30 Uhr auf dem Aktionsfeld Verkehrssicherheit, Freigelände neben Halle 9.



Cool: Der Dreizylinder-Corsa ist jetzt mit Klimaanlage erhältlich

Getriebe und besonders rollwiderstandsarme Reifen. Eine Abrißkante am Heck verbessert die Aerodynamik und trägt so ebenfalls zur Senkung des Verbrauchs bei.

Den Corsa gibt es in den Modellvarianten City, Eco und Swing sowie den Ausstattungsvarianten Family, Twen, Advantage, Cappuccino und Vogue.

Vier Benzin- und zwei Dieselmotoren stehen zur Wahl, die ebenfalls abgas- und verbrauchsoptimiert wurden. Für den Corsa gilt der gleiche Steuerbonus wie beim Vectra.

Ebenso wurde das Shiftlock-System in die Automatik-Version integriert. Und: Für Swing und Advantage 1.0 12V mit Dreizylinder-Motor ist jetzt optional eine Klimaanlage erhältlich. Damit kommt Opel Kundenwünschen nach: Denn auch die Freunde des Kleinen mögen's bei Hitze kühl.

Weitere Neuerungen

Vergleichsweise wenig Neues gibt es vom Tigra. Künftig ist auch er mit Shiftlock-System und dritter Bremsleuchte zu haben. Das Farbangebot wird um lindgrün erweitert. Die für Familien mit viel Stauraumbedarf konzipierte Variante Combo Tour geht mit einer verbesserten Hecktürrverriegelung ins neue Modelljahr. Darüberhinaus ist sie nun auch mit verglastem Aufbau zu haben.

Die aktuellen Astra-Modelle erhalten serienmäßig neue Blinkerleuchten. Schrägheck, Stufenheck – und Caravan-Version gibt's künftig auch in Polarmeerblau, Starsilber und Antilope.

Beim Astra Cabrio wird das Lack-Angebot für die Sondermodelle „Ambiente“ und „Bertone Edition“ um die Farbe Canyon-Metallic erweitert. Im Basis-Cabrio



Antrieb: Das neue TDI 16V-Aggregat mit 100 PS erweitert das Motorenangebot im Omega

rückt der Polyester „Skylite rot“ an die Stelle des „Lloyd“-Desins.

Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es künftig auch für die Off-Roader Frontera und Frontera Sport.

Auch der Sintra erfährt eine Aufwertung: Die Ausstattungsvarianten GLS und CD erhalten Seitenairbags. Serienmäßig, bei gleichbleibendem Preis. Ebenso wurden die Sitze im Fond überarbeitet.

Anlässlich der IAA erweitert Opel sein Online-Angebot. Unter der Adresse <http://expo.opel.com> bietet das Unternehmen Internet-Nutzern die Möglichkeit, sich schnell und gezielt über die Produkte und das Geschehen auf dem Opel-Stand zu informieren. Interaktive Gewinnspiele und Verlosungsaktionen ergänzen den umfangreichen Nachrichten-/Service-Teil.

Wer wollte das nicht: Heute schon Autos probefahren, die noch gar nicht in den Schauräumen der Händler stehen? Auf der IAA wird dies möglich sein: Das ganz persönliche „Traumauto“ steht für eine Probefahrt bereit. Kostenlos. So funktioniert's: Am Stand eines der acht Pkw-Hersteller, die sich an der Aktion beteiligen – darunter auch Opel –, einen Berechtigungsschein ausstellen lassen (Führerschein nicht vergessen!) und damit in das Zeit auf dem Freigelände F 10 kommen. Dort starten und enden die Touren. Ingesamt stehen rund 70 Fahrzeuge zur Verfügung. Der Rundkurs führt durch die Stadt auf die Autobahn und dauert – eine normale Verkehrslage vorausgesetzt – 15 bis 20 Minuten.

Aufgerüstet

DI-Diesel jetzt mit 100 und 115 PS

Mit neuen Dieselmotoren will Opel den Anteil der Selbstzünder an den Gesamtverkäufen bis 2005 auf 18 Prozent verdoppeln und den Durchschnittsverbrauch der Modellpalette weiter verringern. Auf der IAA werden jetzt die DI-Diesel-Motoren mit 100 und 115 PS vorgestellt.

Rüsselsheim (es). Vor rund einem Jahr feierte der weltweit erste Pkw-Turbodiesel mit Direktspritzung und Vierventiltechnik im Vectra seine Premiere. Der DI 16V macht den Vectra 60 kW/82 PS stark, verbraucht aber nur 5,9 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer – 17 Prozent weniger als der bis dahin angebotene gleichstarke 1,7 Liter-Wirbelkammer-Turbodiesel. Seine Abgaswerte liegen 20 Prozent unter der aktuellen EU-Norm.

Nicht einmal ein Jahr alt, hat das zukunftsweisende Triebwerk bereits zwei Brüder bekommen, die noch stärker sind: Ein 74 kW/100 PS- und ein 85 kW/115 PS-Aggregat. Die 100 PS-Maschine bereichert künftig die Vectra- und Omega-Versionen, der 115-PS-Motor den Sintra.

Auch die neuen ECOTEC-Triebwerke setzen Maßstäbe. Die Ingenieure aus dem TEZ legten auf eine harmonische Leistungsentwicklung und gute Zugkraft bei niedrigen Drehzahlen besonderen Wert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der 100 PS-TDI verfügt über ein maximales Drehmoment von 205 Nm bei 1 600 min⁻¹, beim 115 PS-Triebwerk liegen diese Werte gar bei 260 Nm bei 1 900 min⁻¹.

Die TDI-Motoren verfügen über eine zum Patent angemeldete Vierventilsteuerung

mit nur einer oberliegenden Nockenwelle. Und: Erstmals im Automobilbau setzt Opel eine elektronisch geregelte Radialkolben-Hochdruckeinspritzpumpe ein, die gemeinsam mit Bosch entwickelt wurde.

Diese neue, magnetventilgesteuerte Radial-Kolben-Einspritzpumpe arbeitet mit bis zu 1 500 bar Druck. Zusammen mit einem neuartigen Zweifeder-Düsenhalter und speziell gerundeten Fünfloch-Düsen stellt sie eine feine Verteilung des direkt in den Brennraum eingespritzten Kraftstoffs sicher.

Großen Einfluß auf die energiegeladene Arbeitsweise der Triebwerke hat auch die Ventilsteuerung mit nur einer oberliegenden Nockenwelle. Für die zwei Einlaß- und Auslaßventile eines Zylinders ist jeweils eine Ventilbrücke zuständig, die von der Nockenwelle direkt betätigt wird. Unter jeder dieser Brücken sitzt für jedes Ventil ein hydraulischer Spielausgleich. Größter Pluspunkt dieser Lösung: Sie verursacht etwa 30 Prozent weniger Reibung im Ventiltrieb als eine herkömmliche Konstruktion.

Außerdem arbeiten die neuen ECOTEC-Diesel sehr leise. Und sie können auch bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt ohne Vorglühen gestartet werden. Ein Ölwechsel ist für sie nur noch alle 15 000 Kilometer vorgesehen. Auch die neuen Motoren werden im Dieselwerk in Kaiserslautern produziert.

Mit 33 Welt-, 8 Europa- und 14 Deutschlandpremiere bricht die IAA alle Rekorde. Außerdem locken eine Reihe von Sonderschauen – so zum Beispiel zum 100. Geburtstag der IAA, zum Thema Verkehrssicherheit sowie zum breiten Feld des Rennsports und der Autoberufe, um nur einige zu nennen.

Parkplätze aus dem Radio

Digitaler Rundfunk im Telematik-Test: Die IAA bietet erste Einblicke

Rund um die IAA erprobt Opel ein Parkraummanagement, das mit Hilfe einer neuen Datenübertragungstechnik arbeitet, dem digitalen Rundfunk.

Rüsselsheim (es). Ein Autoradio, das verrät, wo es noch freie Parkplätze gibt? Und wie Staus zu umfahren sind? Und dessen Infos nicht nur dann und wann durch den Lautsprecher tönen, sondern dem Fahrer zusätzlich noch auf seinem Cockpit-Monitor grafisch präsentiert werden? Das klingt nach Science Fiction.

Ist es aber nicht: Am Stand „Hessen Telematik“ in der Galeria dürfen IAA-Besucher ein Stück in die Autofahrerzukunft blicken. Dabei können sie sehen, was bislang nur etwa 150 Teilnehmer eines von Opel mitinitiierten Modellversuchs sahen. Und Hessens Ministerpräsident Hans Eichel. Der ließ sich das „Digital Audio Broadcasting“ (DAB)-Projekt vorab in Rüsselsheim präsentieren.

Über die Belegungsquoten der Frankfurter Parkhäuser, die aktuelle Verkehrssituation in Manhattan und den umliegenden Autobahnen werden die „DAB“-Fahrer nicht nur von der Stimme aus dem Radio informiert. Anhand der

permanent beim Rüsselsheimer Parkservice-System eingehenden Meldungen werden zudem Grafiken erstellt, die der Fahrer auf einem 9 mal 13 Zentimeter großen Monitor auf seiner Armaturentafel anschauen kann. Die Grafik wird alle 15 Minuten aktualisiert. Möglich macht den Service der „Digitale Rundfunk“, oder neudeutsch „Digital Audio Broadcasting“ (DAB). DAB ist ein digitales Rundfunknetz, mit dem Radioprogramme und Informationen aller Art störungsfrei in CD-Qualität übermittelt und empfangen werden.

Technische Voraussetzung ist der Einsatz modernster Verfahren zur Datenreduktion, die die Zahl der benötigten digitalen Informationen erheblich verringern, ohne die Klangqualität zu beeinflussen. Die dadurch gewonnene Übertragungskapazität ist

somit für andere Dienste nutzbar. Für den seit Januar laufenden Feldversuch stellt Opel die Hard- und Software zur Verfügung. Außerdem beteiligen sich die Stadt Frankfurt, die Telekom und der DAB-Sender Frankfurt Business Radio an dem Projekt.

Daten wie die Parkhausbelegungen werden ohnehin schon permanent erhoben – was bislang noch fehlt „ist ein intelligentes System, sie an den Mann zu bringen“, stellte auch Hessens Landesvater Eichel bei der Präsentation fest.

Bis jedoch das Angebot wirklich für alle Autofahrer zugänglich ist, werden noch einige Jahre ins Land gehen. Digitaler Hörfunk dürfte erst um 2002 flächendeckend in Deutschland übertragen werden – wenngleich Ballungsräume wie das Rhein-Main-Gebiet sicherlich früher dran

sind. Zudem benötigt der Autofahrer dazu die entsprechenden Geräte. Auf der Internationalen Funkausstellung in Berlin wurde die erste Generation jetzt vorgestellt, auf dem Markt wird sie voraussichtlich im Januar 1998 zu haben sein. Empfangsgerät, DAB-Box, Radio, Stabantenne und Display dürften den digitalen Radiohörer 1 200 bis 1 500 Mark kosten.

Doch soviel ist sicher: „DAB ist ein aussichtsreiches Telematik-Instrument, das die Verknüpfung der Verkehrsträger Automobil und ÖPNV entscheidend verbessern kann“, erklärte Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger anlässlich der Präsentation für den hessischen Ministerpräsidenten.

Die IAA wartet vom 11. bis 21. September 1997 in Frankfurt/Main mit einem neuen Service auf: An den Werktagen ist die Ausstellung erstmals bis 20 Uhr geöffnet. Ab 16 Uhr gilt an diesen Tagen das sogenannte Feierabendticket zum ermäßigten Preis von 15 Mark. Die reguläre Tageskarte kostet am ersten Wochenende 28 Mark, an den restlichen Tagen jeweils 22 Mark. Das Ticket für die Fachbesuchertage am 11. und 12. September kostet 75 Mark.



Vorführeffekt: Hans Eichel ließ sich DAB vorab präsentieren

Ein Stand gegeben

5 000 Quadratmeter Information und Unterhaltung

Wenn die IAA ihre Tore öffnet, beginnt in den Hallen rund um den Meseturm nicht nur die bedeutendste Nabelschau der Automobilbranche, sondern indirekt auch eine Olympiade der Standarchitekten, Messebauer und Marketing-Experten. Schließlich buhlen mehr als 1 000 Aussteller um die Gunst des Publikums. Da spielt auch die „Verpackung“ eine wichtige Rolle.

Rüsselsheim/Frankfurt (jh). Auf rund 5 000 Quadratmetern präsentiert Opel in Halle 8 seine gesamte Produktpalette. Und hat sich dabei mächtig ins Zeug gelegt. Im Mittelpunkt des Interesses steht dabei natürlich der neue Astra. Um das erfolgreiche Kompaktmodell dem Publikum möglichst eindrucksvoll nahebringen zu können, haben sich die Marketing- und Veranstaltungsprofis von Opel etwas Besonderes einfallen lassen. Mit dem Astra wird erstmals auf der IAA ein Fahrzeug im fahrenden Zustand präsentiert.

Im Rahmen einer jeweils rund 16minütigen Show namens AstraVagance werden vier Modelle auf einer Rundfahrbahn unterwegs sein. Da das in geschlossenen Räumen mit Verbrennungsmotoren grundsätzlich nicht gestattet ist, wurden die Astra auf Impuls-Technik umgestellt. Das heißt: Die ersten neuen Astra werden Elektrofahrzeuge sein.

Die Astra-Arena ist zentrale Anlaufstelle des gesamten Opel-Standes. Zur besseren Sicht auf die Fahrzeuge wurde das Oval mit einer Steigung versehen. Beginnt der Parcours auf einer Höhe von rund zweieinhalb Metern, endet er nahezu ebenerdig. Den abrupten Höhenunterschied bewältigen die Fahrzeuge mittels eines Aufzugs.

Weiterer Vorteil des Arena-Konzeptes: Die Zuschauer können sich in der Mitte des Ovals versammeln und bekommen so viel mehr Details vermittelt als aus der Distanz. Die Arena bietet zwei Zugän-

ge. An der ebenerdigen Strecke wurde eine Fußgängerunterführung vorgesehen, an der erhöht ein normaler Durchgang. Auf diese Weise finden bis zu 500 Interessenten Platz innerhalb des Ovals und können dort hautnah eine Präsentation erleben, die von vielen Showeinlagen begleitet wird. Geplant sind zwei Astra-Shows pro Stunde. Auf diese Weise können bis zu 10 000 Messebesucher pro Tag das neue Kompaktmodell hautnah erleben.

Gegenüber dem Astra-Oval befindet sich das Hauptgebäude des Messestandes. Hier laufen alle Fäden zusammen. An den Pressetagen finden die Journalisten hier professionelle Arbeitsbedingungen vor. Dazu zählt die Ausstattung mit allen erdenklichen Kommunikationsmitteln, angefangen vom Telefon, über den PC bis hin zum Schneideplatz für Rundfunkreporter. Hinzu kommen Konferenzräume, in denen unter anderem Journalisten die Gelegenheit haben, mit Vorstandsmitgliedern oder hochrangigen Technik-Experten Interviews zu führen. Im ersten Stock beherbergt das Standgebäude den gastronomischen Bereich. Die gesamte Versorgung der Standcrew, der am Messeauftritt beteiligten Partner wie etwa Opels Sportsponsor-Partner sowie der Gäste, geht hier über die Bühne – vom Frühstück bis zum Abendimbiss.

Zwei weitere Schwerpunkte des Messestandes bilden die Arenen links und rechts des Standgebäudes. Am rechten Rand des Standes ist



In Szene gesetzt: Neben dem Zafira haben auch die Sport-Partner ausreichend Raum für einen eigenständigen Messe-Auftritt

die Sport-Arena platziert. Auf der Bühne mit angedeuteter Tartan-Bahn werden publikumswirksam Interviews mit den Sportpartnern von Opel stattfinden und per Lautsprecher direkt auf den Stand übertragen. Hier gibt's Informationen zum Motorsport – inklusive der Ausstellung eines Formel-3-Rennwagens. An jenem können sich Messebesucher und Sportprominenz auch gleich versuchen. Allerdings nicht mit dem Lenkrad in der Hand, sondern mit entsprechendem Werkzeug. Geplant sind Reifenwechsel-Wettbewerbe unter Wettkampfbedingungen – sprich unter dem Diktat der Stoppuhr.

Umrahmt wird die Sportarena von der Präsentation aller sportlichen Sondermodelle mit dem Blitz im Kühlergrill. Und nicht zuletzt wird es hier Verkaufsstände geben, die Fanartikel vom FC Bayern München, dem Opel Motorsport und dem sonstigen Zubehörprogramm (Modellautos, Krawattennadeln, Schals...) feil bieten.



Premiere: Mit der „AstraVagance“-Show werden auf der IAA erstmals Autos fahrend präsentiert



Hör zu: Im Opel-Forum gibt's Spiel, Spaß und handfeste Infos

Auf der gegenüberliegenden Seite des Standes wird die Ausstellungsfläche durch das Opel-Forum begrenzt. Hierbei handelt es sich ebenfalls um eine Bühne mit vorgelagerten Sitzplätzen im Stile eines römischen Amphitheaters. Dieses Forum wird genutzt, um über alle Themen unterhaltsam und fundiert Auskunft zu geben, die nicht unmittelbar mit der Fahrzeugpalette zu tun haben. Das Opel-Forum wird so unter anderem über die neuesten Entwicklungen in Sachen Tele-

matik, aber auch über die Neuheiten in der Dieselmotorenpalette sowie im Bereich Service und Aftersales informieren. Außerdem ist das Opel-Forum Austragungsstätte eines Gewinnspiels.

Umrahmt wird das Opel-Forum von mehreren eigenständigen Präsentationsflächen zu technischen Themen wie DI-Diesel und OnStar. Der Arena und den Technik-Ständen vorgelagert ist die Präsentationsfläche eines weiteren Highlights des Opel-Standes in Halle 8. Der

Zafira bekommt einen prominenten und eigenständigen Auftritt. Neben dem reinen Anschauen des neuen Vans auf Astra-Basis können die Messebesucher auf Bildschirmen zusätzliche Informationen über das Fahrzeug abrufen.

Eine derart umfangreiche und professionelle Präsentation erfordert gründliche Vorbereitung. Vor rund einem Jahr begannen die IAA-Planer aus den Abteilungen Öffentlichkeitsarbeit, PR und Marketing Operations in Zürich und Rüsselsheim mit ihrer Arbeit. Deren Ziel war schnell formuliert: „Wir wollen, daß das Publikum möglichst lange auf dem Stand bleibt und sich intensiv mit Opel beschäftigt.“ Eine möglichst lange Verweildauer schafft schließlich die besten Voraussetzungen, umfassend informieren zu können.

Die Marketing-Experten geben sich jedoch nicht mit der bloßen Hoffnung zufrieden, Messe-Besucher durch Autos, Musik, Show und Gewinnspiele auf den Stand zu locken. Sie wollen's natürlich genauer wissen. In Zusammenarbeit mit einem Marktforschungsinstitut werden daher Umfragen unter dem Publikum gestartet sowie Messebesucher stichprobenartig beobachtet.

Auf diese Weise erhält Marketing Aufschluß darüber, welche Themen und Präsentationen besonders gut ankamen. Mit Hilfe dieser Ergebnisse können potentielle Kunden nach der IAA noch einmal gezielt angesprochen werden.

Ein professioneller Messeauftritt hat also nichts mit Zauberei zu tun, sondern vielmehr mit solidem Handwerk und einem guten Schuß Kreativität. Diese werden auch die rund 500 Hostessen und Standbetreuer an den Tag legen, wenn die IAA nach Ablauf der beiden Pressetage am 11. September offiziell ihre Pforten öffnet.

