

# Opel Post



Magazin für Mitarbeiter

## Schöne Ferien!

Der neue Astra Sports Tourer Seite 8/9

Meriva-Tag lockt Tausende Seite 28/29



## Unser Service für Sie



### Der Verkauf an Mitarbeiter ist für Sie da:

- Leasing
- Kauf
- Zubehör
- Finanzierung
- Versicherung.

In Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim.

#### Wir bieten Ihnen:

- Beratungsgespräche nach Terminvereinbarung
- Exklusive Werksauslieferung
- Bundesweiten Zulassungsservice
- 24 Stunden erreichbar unter [www.wir-fahren-opel.de](http://www.wir-fahren-opel.de)

#### Ihr Team vom Verkauf an Mitarbeiter

**Rüsselsheim:**  
Adam Opel Haus  
Erdgeschoss  
06142-7-52556

**Fahrzeugzentrum  
für Mitarbeiter**  
M-118  
06142-7-72964

**Bochum:**  
Verkaufszentrum  
am Tor 4  
0234-989-3574

**Kaiserslautern:**  
PS-Service Center  
0631-355-2881

**Eisenach:**  
Verkaufsstelle  
für Mitarbeiter  
03691-66-1322

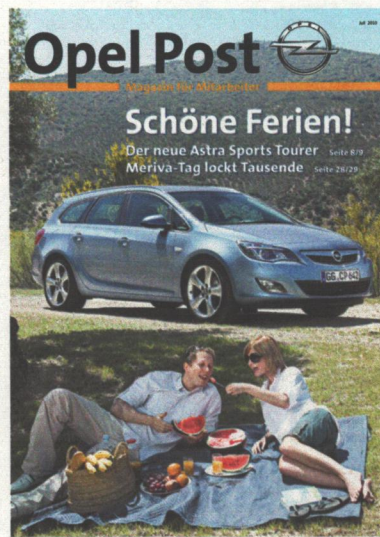


Wir leben Autos.

[www.wir-fahren-opel.de](http://www.wir-fahren-opel.de)







Der Zukunftsvertrag ist beschlossen, Opel-Chef Nick Reilly reist zurzeit durch alle europäischen Werke, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Neustart von Opel einzuschwören. Die Details dazu lesen Sie in der nächsten Opel Post nach der Sommerpause.

Es liegen aufregende Monate hinter uns. Und es liegt noch viel Arbeit vor uns. Nutzen wir also die Ferienzeit, um im Kreis unserer Lieben neue Kraft zu schöpfen. Genießen Sie Ihre Ferien. Die Redaktion der Opel Post wünscht Ihnen einen erholsamen, entspannten und sonnigen Urlaub.

Allen, die sich auch in den Ferien über Opel auf dem Laufenden halten wollen, empfehlen wir unsere Online-Ausgabe. Unter [www.opelpost.de](http://www.opelpost.de) erfahren Sie immer und überall, was Opel-Sache ist.



Seite 10/11  
Am Gardasee lernten Journalisten den neuen Insignia-Jahrgang kennen



Seite 16 - 19  
Das Race Camp-Team bewährte sich am Ring – die Opel Post war dabei



Seite 21  
In Rüsselsheim drehte eine Filmcrew einen Werbespot für den Buick Regal



Seite 26  
Ein pfiffiges Trio aus der Motorenentwicklung erhält VV-Höchstprämie



Seite 28/29  
An allen Standorten strömten die Mitarbeiter zu den Meriva-Produkttagen

**Unternehmen**

**4-7 Offenes Miteinander:** In einem umfassenden Gespräch mit der Opel Post erläutern Arbeitsdirektor Holger Kimmes und Gesamtbetriebsratschef Klaus Franz die Opel-Zukunftspläne.

**Markt**

**8/9 Interessanter Ausblick:** Im Oktober ist Weltpremiere, Ende des Jahres kommt er auf den Markt: Der neue Astra Sports Tourer verspricht, den Erfolg der beliebten Modellreihe fortzuschreiben.

**12 Neue Dimension:** Mit einer völlig neuen Innenausstattung bringt Opel Premium-Qualität in den Insignia, die allerhöchsten Ansprüchen genügt und der Marke neue Kundengruppen erschließen soll.

**Fertigung**

**22/23 Schaltung mit Perspektive:** Im 7. Jahr fertigt das Getriebewerk in Rüsselsheim das F40 Sechsgang-Getriebe. Mit steigendem Erfolg: auch Saab, Fiat, Lancia und Alfa schalten hessisch.

**Mitarbeiter**

**27 Ausgezeichnete Haltung:** Drei italienische Mitarbeiter bekamen für ihr umfassendes ehrenamtliches Engagement vom Generalkonsul der Republik Italien den Bundesverdienststern verliehen.

**30 Frankfurter Firmenlauf:** Zum großen Lauf der Firmenteams quer durch die Frankfurter City kamen auch in diesem Jahr weit über 70.000 Teilnehmer – mehr als 300 waren von Opel.

**Impressum Opel Post – Ausgabe Juli 2010**  
**Herausgeber:** Adam Opel GmbH, Interne Kommunikation, 65423 Rüsselsheim **Chefredakteur:** Jürgen Hepp  
**Redaktionsassistentin:** Irene Nowotny **Mitarbeiter in den Werken:** Rüsselsheim: Johannes Schmitz Bochum: Norbert Held Kaiserslautern: Nadja Henkel Eisenach: Karin Lorenz  
**Gestaltung und Litho:** D+K Horst Repschläger GmbH, Wiesbaden **Druck:** J. Fink Druckerei, Ostfildern  
**Anschrift der Redaktion:** Adam Opel GmbH, Interne Kommunikation, Redaktion Opel Post, IPC D5-08, 65423 Rüsselsheim, Telefon 06142/7-74057 und 73898, Telefax 06142/7-78131, E-Mail: [interne.medien@de.opel.com](mailto:interne.medien@de.opel.com).

# Neue Wege gehen

Auch in der Werbung innovativ: Opel bringt einen 3D-Werbespot in die Kinos

Rüsselsheim (jh). Spätestens seit „Avatar“ und „Shrek“ sind 3D-Filme wieder mächtig im Kommen. Zwar gibt es 3D schon eine ganze Weile, aber dank neuer Techniken ist die räumliche Darstellung auf der Leinwand deutlich besser geworden – und findet immer mehr Fans. Das macht sich Opel jetzt zunutze – und zeigt mit dem ersten 3D-Kino-Werbespot eines Automobilherstellers in Deutschland, dass es ein in allen Belangen innovatives Unternehmen ist.

Der neue Meriva spielt die Hauptrolle in dem wegweisenden Werbespot. Seit dem 30. Juni läuft der 60-Sekunden-Streifen im Vorprogramm des neuen, ebenfalls dreidimensionalen, Blockbusters „Shrek 4“. In bundesweit gut 300 Kinos ist der Flexibilitäts-Champion dann zum Greifen nahe. Zu sehen sind Szenen des Meriva-TV-Spots, die mit Hilfe aufwendiger Verfahren umgewandelt und durch computergenerierte 3D-Sequenzen erweitert wurden.

Auch in großen Elektromärkten kommt der Minivan groß raus: Hier ist der Spot auf 3D-Bildschirmen zu sehen. Auch unter [opel-meriva.de](http://opel-meriva.de) ist der für das Internet optimierte dreidimensionale Werbefilm abzurufen. Dabei unterscheiden sich die Versionen in technischer Hinsicht. Während der Internet-



Spot auf die klassische stereoskopische 3D-Technik baut, wird für den Kinospot das Polarisationsverfahren angewendet. Um den 3D-Effekt als Zuschauer zu erleben, sind unterschiedliche Brillen notwendig. Interessenten können sich die für den Internet-Spot erforderliche Brille kostenlos unter [opel-meriva.de](http://opel-meriva.de) bestellen.

## Mehr auf Südkurs

GM ordnet Geschäft neu

Detroit (jh). Um die Kundenbedürfnisse in Südamerika noch besser befriedigen zu können, errichtet General Motors dort eine neue regionale Geschäftsorganisation. „GM South America“ wird seine Zentrale im brasilianischen Sao Paulo haben. Jaime Ardila, derzeit Präsident und General Manager GM Mercosur, wird die neue Organisation leiten und an GM-Chef Ed Whitacre berichten.

GM beschäftigt in den Werken und Verkaufsorganisationen in Südamerika 29.000 Mitarbeiter. Die neue Geschäftseinheit verfügt über Design- und Produktentwicklungskapazitäten, die Pkw und Nutzfahrzeuge für die lokalen Märkte entwickeln und damit die globalen Fahrzeug-Architekturen von GM ergänzen. In den ersten fünf Monaten 2010 hat GM in Südamerika 394.000 Fahrzeuge verkauft, der Marktanteil lag bei 20,2 Prozent.

**Tagung einmal ganz anders**

Als Gastgeber und Hausherr begrüßte Opel-Chef Nick Reilly Bundeskanzlerin Angela Merkel in Rüsselsheim. Sie war gekommen, um an der CDU/CSU-Fraktionsvorsitzenden-Konferenz teilzunehmen. Auf Wunsch der Union wurde die Konferenz für rund 70 Parlamentarier erstmals bei Opel ausgerichtet. Die Teilnehmer der Fraktionsvorsitzenden-Konferenz nutzten ihre Tagung auch zu einem Besuch des Rüsselsheimer Werks und um sich bei Opel über die Elektromobilität der Zukunft inklusive Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie informieren zu lassen.

Für unseren Fotografen stellten sich auf: CSU-Fraktionschef Georg Schmid, Opel-Betriebsratschef Klaus Franz, Angela Merkel, Opel-Chef Nick Reilly und Dr. Christean Wagner, Fraktionschef der CDU in Hessen (v.l.)





# Die unternehmerische Freiheit wieder lernen

Am 21. Mai haben Management und Arbeitnehmervertreter ein europaweites Rahmenabkommen zur Zukunftssicherung von Opel vorgelegt. Darin vereinbart sind konkrete Investitionszusagen und Festlegungen über die Produktion in den einzelnen Werken sowie die Einsparung von 265 Millionen Euro an Lohn- und Personalkosten. Die Opel Post sprach mit Arbeitsdirektor Holger Kimmes und Betriebsratschef Klaus Franz über das Paket und die Zukunft von Opel.

Text: Jürgen Hepp  
Fotos: Andreas Liebschner

**Mehr als ein Jahr dauerte die öffentliche Diskussion um das Wohl und Wehe von Opel. Was heißt das für die Marke?**

**HOLGER KIMMES (SEUFZT):** Natürlich gibt es Zusammenhänge zwischen Schlagzeilen und Marktpräsenz – positiv wie negativ. Aber das ist ein so alter Hut, darüber mag ich jetzt nicht mehr reden, nicht einmal in der Opel Post. Ich finde, es ist Zeit, über die Zukunft zu reden. Endlich sind wir so weit, uns keine existenziellen Sorgen mehr machen zu müssen. Wir haben eine gute Produktpalette und wir haben fest vor, sie zu ergänzen. Das muss jetzt der Fokus sein.

**Gut, dann reden wir über die Zukunft. Wie langfristig sehen Sie die deutschen Standorte gesichert?**

**HOLGER KIMMES:** Alles, was wir jetzt getan haben, basiert auf dem so genannten Viability-Plan von Opel, der die Ziele und Strategien für die kommenden Jahre beschreibt. Ich habe überhaupt keine Zweifel, dass die Standorte, so wie sie heute bestehen, über den Zeitraum dieses Unternehmensplanes bestehen werden. Was dann geschieht, ist blanke Spekulation. Aber noch einmal ganz deutlich: Aktuell sind die deutschen Standorte eher gestärkt worden, vor allem, wenn man zurückdenkt, wie die Situation Anfang 2009 für diese Standorte aussah. Daraus sollten wir etwas machen!

**KLAUS FRANZ:** Wir führen Verhandlungen immer entlang der Lebenszyklen von Fahrzeugen. Deshalb reden wir heute über einen Zeitraum von sechs Jahren oder mehr. Nehmen sie Eisenach. Mit dem Junior

wird die Zahl der auf dem Corsa basierenden Produkte weiter zunehmen. Damit ist Eisenach dann vom Produktionsvolumen her bis 2018 sorgenfrei. Rüsselsheim wird das einzige Werk weltweit, das über zwei Modelllinien hinweg flexibel fertigen kann. Damit wird Rüsselsheim auch für einen langen Zeitraum gut leben können, mindestens bis 2016/17. Kaiserslautern hat den B-Diesel und ist Komponentenzentrum und Bochum wird bald den neuen Zafira für fünf, sechs Jahre haben. Also von daher müssen wir uns jetzt nicht so viel Sorgen machen.

**Ohne öffentliche Bürgschaften werden die Anteile, die die**



Wichtig, aber nicht selbstverständlich: Holger Kimmes...

**Belegschaften in Europa erbringen, die einzigen finanziellen Hilfen zur Restrukturierung sein. Reicht das aus oder sehen Sie noch neue Verhandlungen auf uns zukommen?**

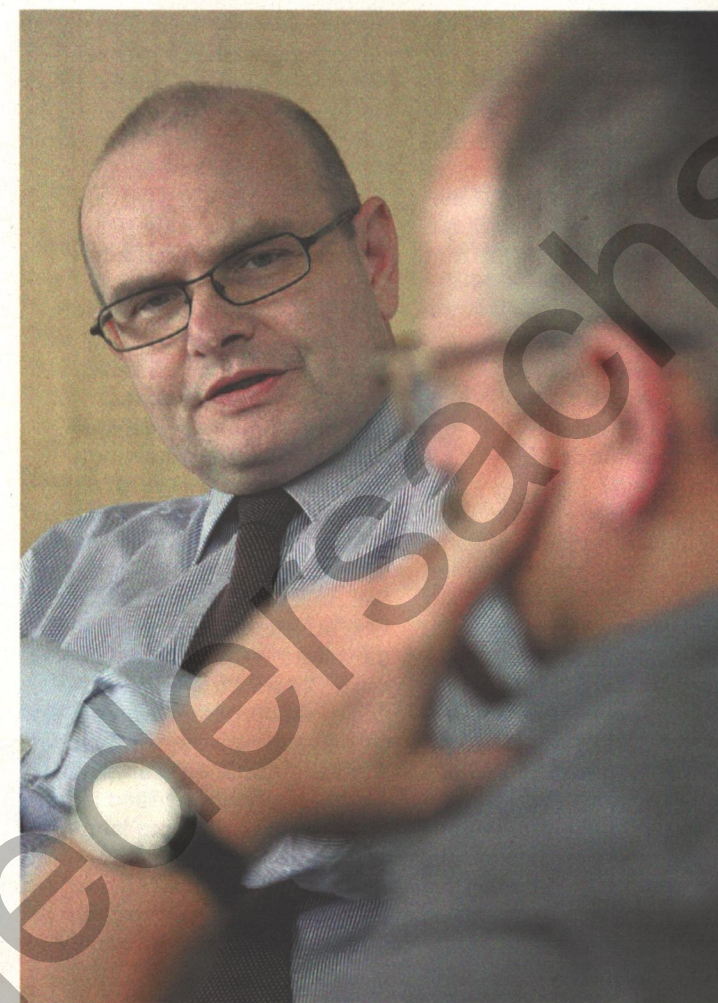
**KLAUS FRANZ (SCHERZHAFT):** Wehel

**HOLGER KIMMES:** Ich könnte jetzt sagen, ich verstehe die Frage nicht... Nein, im Ernst. Es gibt keinen Plan, das ist uns beiden von GM-Chef Ed Whitacre persönlich bestätigt worden, es gibt keinen Plan, die getroffene Vereinbarung zu ändern.

**GM übernimmt die Restrukturierung von Opel jetzt selbst. Geht also im Verhältnis von Mutter zu Tochter alles so weiter wie bisher?**

**KLAUS FRANZ:** Das Verhältnis war ein Auf und Ab der Gefühle und ich habe seit dem 3. November, 21:03 Uhr\*, ein höheres Maß an Skepsis als ich es früher hatte. Aber ich sage auch: Die jüngste Entscheidung war richtig,

das Unternehmen muss zur Ruhe kommen. Wir müssen uns auf unsere Stärken konzentrieren. Überlegen Sie doch mal: Es gibt weit und breit kein Unternehmen, das in einer so tiefen Krise drei Fahrzeuge auf den Markt bringt, die mit internationa-



Im Dialog: Die „Sozialpartner“ Kimmes und Franz

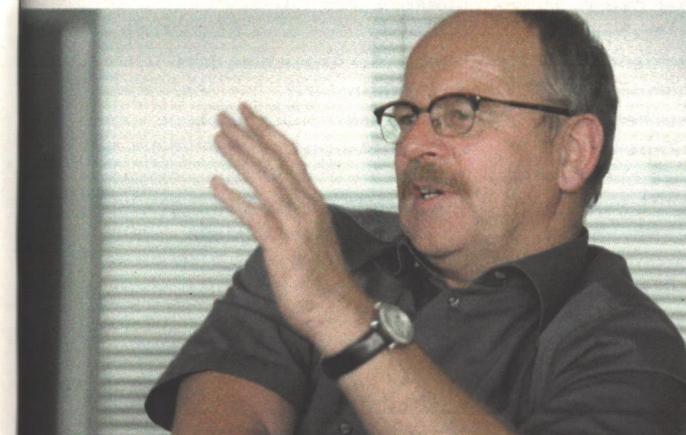
len Preisen regelrecht überschüttet werden. Das ist schon wieder so verrückt, dass uns das richtig Selbstvertrauen geben kann.

(\* Anmerkung der Redaktion: Der Zeitpunkt, als GM entschied, Opel doch nicht an Magna zu verkaufen.)

**HOLGER KIMMES:** Noch einmal zurück zu Ihrer Frage, ob wir so weitermachen wie bisher. Ich höre, lese und erfahre am eigenen Leib, dass GM sich ändert. Der neue Führungsstil

lässt uns deutlich mehr Spielräume. Natürlich gibt es ganz klare Ziele, etwa bei der finanziellen Performance. Aber wie wir sie erreichen, liegt in unserer Hand. Wir haben jetzt viel mehr unternehmerische Freiheit. Das müssen wir vielleicht auch erst wieder lernen.

**KLAUS FRANZ:** Auf jeden Fall. Ich werbe deshalb dafür, den Blick von außen auf das Unternehmen zuzulassen. Wir dürfen nicht unter der



...und Klaus Franz begegnen sich mit großem Respekt

Käseglocke sitzen und uns freuen, wie toll wir sind. Mit dem Blick von außen, vom Kunden, von der Konkurrenz, sehen wir, dass wir noch viel verbessern können.

**Was zum Beispiel?**

**KLAUS FRANZ:** Das Unternehmen muss bürokratisch entrümpelt werden. Wir brauchen Prozesse, die wertschöpfend sind für das Produkt, das Unternehmen und die Menschen. Alles andere muss weg. Auch globale Prozesse, die zu Zeiten eines ungezügelten Zentralismus über den Atlantik schwappten, werden wir eliminieren.

**HOLGER KIMMES:** Ich glaube, wir alle neigen dazu, nach bestimmten Routinen zu verfahren. Das muss ja auch so sein. Aber wenn Sie mal innehalten und sich fragen, was mache ich hier eigentlich, dann werden Sie sehen, wie viele überflüssige Prozesse es gibt. Ich habe meine Mitarbeiter aufgefordert, alle Prozesse in Frage zu stellen, auch gegenüber globalen Instanzen. Und ich kann Sie nur ermuntern, das auch zu tun.

**Reden wir über Geld: Was geschieht mit den Arbeitnehmerbeiträgen?**

**KLAUS FRANZ:** Wir wollten Anteile am Unternehmen zur Absicherung unserer Beiträge. GM wollte das auf gar keinen Fall. Ich kann diese Verweigerung bis heute nicht wirklich verstehen, muss sie am Ende des Tages aber akzeptieren. So haben wir eben Sicherheiten eingebaut und legen das Geld auf ein Treuhandkonto. Es fließt nur, wenn die im Rahmenabkommen fixierten Ziele erreicht werden. Das hat es so noch nicht gegeben, das ist sogar industriepolitisch ein völlig neuer Ansatz.

**Dass der Betriebsrat die Gewährung von Arbeitnehmeranteilen an so ungewöhnliche Bedingungen knüpft, hat die Geschäftsleitung nicht düpiert?**

**HOLGER KIMMES:** Nein, überhaupt nicht. Wir können mit diesen Mitteln keine komplette Modelloffensive finanzieren. Es war aber wichtig, einen Beitrag dazu zu bekommen. Deshalb ist es auch völlig okay, wenn diese Beiträge bestimmten Initiativen zugeordnet werden. Das eröffnet uns sogar neue Chancen in der internen Kommunikation.

**KLAUS FRANZ:** Ja, klar. Das Ergebnis der Verhandlungen ist: ein Mini, ein Cabrio, ein Combo und ein vollkommen neuer Motor. Dafür verzichten

## Details zum Zukunftsplan

Zentraler Teil des Abkommens ist die Entwicklung und Markteinführung neuer Produkte, etwa der Bau eines Kleinwagens im Segment unterhalb des Corsa.

In Deutschland sind folgende Einsparmaßnahmen vereinbart:

Die für den Zeitraum vom 1. Mai 2010 bis 31. März 2011 vorgesehene tarifliche Einmalzahlung in Höhe von 320 Euro brutto (Auszubildende: 120 Euro brutto) entfällt.

Die durch die Tarifabschlüsse für die Metall- und Elektroindustrie im Februar 2010 vorgesehene Erhöhung der Tarifentgelte ab dem 1. April 2011 in Höhe von 2,7 % wird auf den 31. Januar 2012 verschoben.

Das Urlaubsgeld sowie die Weihnachtsgartifikation für die Jahre 2010 und 2011 wird auf 50 Prozent der derzeit bestehenden Regelung reduziert.

weiter auf Seite 6



Fortsetzung von Seite 5

wir alle auf Geld. Das ist doch wohl der absolut höchste Ausdruck von Identifikation der Beschäftigten mit dem Unternehmen und mit seiner Zukunft.

#### Was ist jetzt als nächstes konkret zu tun?

**HOLGER KIMMES:** Wir arbeiten zurzeit an einem freiwilligen Abfindungsprogramm für unsere Mitarbeiter, das noch vor den Werksferien starten soll. Hierzu soll auch die Einrichtung einer Transfergesellschaft gehören, deren genaue Ausgestaltung wir derzeit noch verhandeln.

#### Welche Rolle wird das ITEZ künftig in der globalen Engineering-Organisation spielen können?

**HOLGER KIMMES:** Die Rolle des ITEZ ist deutlich gestärkt. Die Tatsache, dass wir im Bereich Fahrzeug- und Motorenentwicklung nicht nur kein Personal abbauen, sondern sogar Leute einstellen, spricht für sich.

**KLAUS FRANZ:** Außerdem verhandeln wir die letzten Details eines eigenen Tarifvertrags für das Engineering. Der schreibt zum ersten Mal sehr ausführlich die Verantwortung und die Zuständigkeit des Entwicklungszentrums fest. Er schreibt auch ein hohes Maß an Eigenverantwortung fest. Parallel dazu haben wir eine Vereinbarung getroffen, die dem Aufsichtsrat eine viel wichtigere Rolle zuweist. Anteilseigner und Arbeitnehmervertreter werden sich über künftige Produkte einigen müssen. Damit sind andere Unternehmen weiter nördlich schon sehr gut gefahren, bis hin zu 36 Prozent Marktanteil!

#### Glaubwürdigkeit und Respekt sind wichtige Stützpfeiler eines Unternehmens-Images. Wie sieht es damit innerhalb der Organisation aus?

**HOLGER KIMMES:** Wir waren über Jahre in einem unguten Gemütszustand: Wir machen Verlust, kommen nicht voran, es gibt keinen Grund, auf das Unternehmen stolz zu sein. Dann die existenzielle Krise mit der drohenden Insolvenz und die Verhandlungen über eine weitere Restrukturierung. Das ist für jeden von uns unerträglich gewesen. Und das alles hat dazu geführt – typisch wohl für eine solche Krise – dass wir viel mehr übereinander als miteinander geredet haben. Das müssen wir jetzt wieder umkehren. Dazu brauchen wir Werkzeuge und Initiativen, die das Vertrauen und die Identifikation zurückbringen. Auch daran arbeiten wir mit Hochdruck. Nick Reilly hat bei seiner Tour durch die Werke ja schon einiges angedeutet.

**KLAUS FRANZ:** Für mich lauten die Schlüsselwörter Respekt, Anerkennung, Vertrauen und Orientierung. Außerdem brauchen wir eine Aufbruchstimmung, denn New Opel müssen wir selbst gründen. Das erfordert noch viel Dialog.

**HOLGER KIMMES:** Das werden aber endlich angenehme Gespräche, weil wir da über die Gestaltung von Zukunft reden.

#### Eine ganze Reihe von Kolleginnen und Kollegen haben sich in den letzten Wochen und Monaten entschieden, ihr Glück in einem anderen Unternehmen zu suchen. Mehr als in „normalen“ Zeiten?

**HOLGER KIMMES:** Nein, das ist so nicht messbar. Es gab einige Abgänge von prominenteren Führungskräften, aber insgesamt bewegen wir uns auf normalem Niveau. Was aber sicher auch damit zu tun hat, dass die wirtschaftliche Lage insgesamt nicht die beste war.

**KLAUS FRANZ:** Angenehm berührt hat mich die große Resonanz auf unsere Stellenausschreibungen im

Engineering. Wir haben über 2 200 Bewerbungen erhalten. Ganz ehrlich: Mit so viel Zuspruch hatte ich nicht gerechnet. Das zeigt doch deutlich, wie tief Opel noch im Bewusstsein der Menschen verankert ist.

#### Bis 2014 werden eine erkleckliche Zahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Unternehmen auf Basis eines vor längerem geschlossenen Altersteilzeitvertrages verlassen. Wie stellen wir sicher, dass der damit einhergehende Arbeitskräfte- und Know-how-Verlust kompensiert wird?

**HOLGER KIMMES:** Das ist eines der großen Themen, die wir im Personalbereich jetzt angehen. Die Gefahr, wertvolles Wissen zu verlieren, ist eine schlechende. Deshalb bedarf das auf jeden Fall erhöhter Aufmerksamkeit. Aber ich bin sicher, dass die Organisation, geführt von der Personalabteilung, sicherstellt, dass die ‚Wissens-Abgänge‘ kompensiert werden. Denn wir wissen ja ganz genau, pro Funktion, pro Jahr, sogar pro Monat, wo uns Leute verlassen werden. Dabei kann die Planung auf Abteilungsebene gar nicht fein genug sein. Manchmal ist es die eine Frau oder der eine Mann, die ein Spezialwissen mit sich tragen, das dann von einem auf den anderen Tag verloren geht. Das darf uns nicht passieren.

**KLAUS FRANZ:** Ein Unternehmen, das nicht nur über Budget und Headcount gesteuert wird, betreibt automatisch eine Personalplanung, die sich am Fachwissen orientiert. Im Werkzeugbau etwa müssen sie einen jungen Menschen mindestens ein komplettes Projekt lang Pate stehen lassen bei einem alten Hasen, um die Fertigkeit zu haben. Das alles haben wir in der Vergangenheit so nicht gemacht. Es wird entscheidend darauf ankommen, diese Mentalität zu ändern.

#### Sehen Sie Anzeichen, dass das funktioniert?

**KLAUS FRANZ:** Ja, aber ich gebe noch keine Entwarnung.

#### Der Erfolg der Marke hängt ab vom Erfolg der Modelle. Wie sieht unsere Produktstrategie aus?

**HOLGER KIMMES:** Wir haben mit der aktuellen Produktpalette bewiesen, dass wir in der Lage sind, Fahrzeuge zu bauen, die der Kunde will. Jetzt kommen die weiteren Astra-Varianten, damit sind wir auf dem richtigen

Weg. Dann gibt es die eine oder andere Lücke, Herr Franz hat das schon angedeutet, die wir füllen wollen. Es gibt natürlich ganz viel, was man noch machen könnte. Aber bis wir uns das leisten können, müssen wir jetzt erst mal wieder Geld verdienen.

#### Welche Marke wird für uns in puncto Image und in puncto Markterfolg künftig Benchmark sein?

**KLAUS FRANZ:** Wir müssen wieder Nummer zwei werden nach Volkswagen, das steht völlig außer Frage. Und wir haben gute Chancen. Auch mit dem Ampera. Wenn wir als erster mit einem solch intelligenten Konzept auf den Markt gehen – ich bin mir sicher, dass wir da allen anderen voraus sind – dann ist das ein klares Statement in puncto Innovation, das der ganzen Marke hilft. Wir brauchen aber mehr Innovationen, wir brauchen auch mal wieder ein Alleinstellungsmerkmal. Das wird ein Prozess von mindestens fünf Jahren, da sollten wir keine Illusionen verbreiten.

Wir müssen jetzt hart arbeiten, dürfen keine Fehler machen. Was wir brauchen, ist Konsistenz und Beharrlichkeit, dann funktioniert das auch mit New Opel.

#### Letzte Frage: Opel war in den vergangenen Monaten immer wieder gut für eine saftige Schlagzeile. Wie sollte die nächste lauten?

**HOLGER KIMMES:** Wer hätte das gedacht!

**KLAUS FRANZ:** Opel gewinnt Marktanteile!



Nachgefragt: Holger Kimmes und Klaus Franz im Gespräch mit Opel Post-Chefredakteur Jürgen Hepp (v.l.)



Empfehlung: „Stellen Sie alle Prozesse in Frage“

## Investitionsentscheidungen für die Standorte

### → Kaiserslautern

Der Standort wird zu einem Kompetenzzentrum für Press- und Komponentenfertigung ausgebaut. Um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, werden Maßnahmen umgesetzt, die zur Verbesserung der Produktivität und Reduzierung der Kosten führen. Teil dieses Konzeptes sind vier zusätzliche, wettbewerbsfähige Pressenstrassen.

Der derzeit in Kaiserslautern gefertigte B-Diesel-Motor wird auf Euro 6 umgestellt und weiter gefertigt. Außerdem ist Kaiserslautern einer der potenziellen Standorte für die Produktion eines neuen Dieselmotors.

### → Bochum

Das Werk Bochum wird auf die globale Delta-Fahrzeugarchitektur umgestellt. Basierend auf dieser Architektur wird der neue Van ab 2011 in Bochum gebaut. Der jetzige Zafira wird ebenfalls weiter gefertigt. Die Produktion für beide Modelle erfolgt im Drei-Schicht-Betrieb mit angepasster Kapazität von 33 Wagen pro Stunde. Sollte es erforderlich sein, über den derzeitigen Planungsstand hinaus in einem weiteren Werk für den Astra Caravan

oder andere Modelle der Kompaktwagenreihe zusätzliche Kapazität in Europa zu schaffen, dann wird dies in Bochum sein. Falls auf der Basis des Zafira ein weiteres Auto mit Elektroantrieb entwickelt wird, dann ist Bochum der favorisierte Standort, wenn die wirtschaftlichen Anforderungen erfüllt werden. Die Produktion des F13-Getriebes in Bochum wird bis Ende 2011 verlängert.

### → Rüsselsheim

Das Stammwerk erhält den Auftrag zur Fertigung aller Autos auf Basis der derzeitigen globalen Mittelklasse-Architektur. Zusätzlich wird im Jahr 2011 eine flexible Produktion für den Astra-Fünftürer eingerichtet. Um eine gute Auslastung aller Astra-Werke in Europa zu gewährleisten, erhält Rüsselsheim über die Jahre 2012 bis 2014 einen durchschnittlichen Anteil von 50 % des Astra-Fünftürer-Volumens. Der Anteil am Fünftürer im Jahr 2011 ist abhängig von der Anlaufplanung und wird sich zwischen 20 % und 25 % bewegen. Das F 40/F 50-Getriebe wird exklusiv am Standort gefertigt.

→ Das ITEZ erhält die volle Entwicklungsverantwortung für die Architektur „Global Compact Vehicle“ und „Global Compact High Roof Vehicle“. Die Entwicklungstätigkeit wird unter Berücksichtigung der Auslastungsgrundsätze mit besonderem Fokus auf die Kernprojekte der Opel/ Vauxhall-Modelle ausgerichtet.

→ Das Testzentrum in Dudenhofen wird in gleichem Umfang wie bisher ausgelastet.

### → Eisenach

In Eisenach werden 2010 bis 2013 alle Dreitürer des laufenden Corsa-Modells bis zu einem Volumen von maximal 30 % des gesamten Eisenach- und Saragossa-Volumens gefertigt. Dies erfolgt im Drei-Schicht-Betrieb, solange es wirtschaftlich sinnvoll ist. Ab Anlauf des Nachfolgers des aktuellen Modells erfolgt die Volumenverteilung zwischen Saragossa und Eisenach auf der Basis des in beiden Werken gefertigten Gesamtvolumens nach einem vereinbarten Verteilungsschlüssel. Eisenach ist ein potenzieller Standort für die Produktion eines Kleinwagens unterhalb des Corsa.





**Fifty-Fifty:** In Deutschland macht der Kombi bis zu 50 Prozent des gesamten Astra-Verkaufsvolumens aus. Der neue Astra Sports Tourer profitiert dabei von der über 50-jährigen Opel-Erfahrung bei Entwicklung und Bau von Kombis

# Ein zupackender Athlet

Neues aus der Astra-Familie: Der brandneue Sports Tourer freut sich schon auf seinen Marktstart

Mit den gleichen Design-Genen und dem gleichen Beinamen wirkt der Astra Sports Tourer ganz ähnlich wie sein Mittelklasse-Pendant, der Insignia Sports Tourer – genauso dynamisch wie praktisch. Die Weltpremiere des kompakten Kombis ist im Oktober in Paris.

Rüsselsheim (jh). In Deutschland macht der Kombi bis zu 50 Prozent des Astra-Verkaufsvolumens aus. Nur gut, dass der neue Astra Sports Tourer da mit einer hochwertigen Anmutung und einer Reihe typischer komfort- und sicherheitsorientierter Innovationen auftrumpft. Zu den Neuerungen zählen das adaptive mechatronische FlexRide-Fahrwerk, das adaptive Fahrlicht AFL+, der mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder Rücken (AGR) ausgezeichnete Ergonomie-Sitz und die Frontkamera mit Verkehrsschilderkennung und Spurassistent. Außerdem entwickeln die Ingenieure derzeit die nächste Generation des integrierten FlexFix-Fahrradträgersystems, das im kommenden Jahr für den Sports Tourer erhältlich sein wird.

Effiziente Laderaumgestaltung ist ein Schlüsselmerkmal des Kombi-Konzepts von Opel. So ist auch der neue Astra Sports Tourer auf einfaches Beladen ausgelegt. Das Transportvolumen lässt sich problemlos von 500 auf bis zu 1550 Liter erhöhen. Um die Nutzbarkeit noch weiter zu steigern, haben die Ingenieure Bedienelemente und Funktionsdetails integriert, die sonst nur in Kombis der Premiumklasse zu finden sind.

Ein Ergebnis der Entwicklungsvorgaben ist das Rücksitzsystem FlexFold. Damit lassen sich die im Verhältnis 60/40 geteilten Lehnen im Fond einzeln ganz bequem von der Ladeöffnung aus umlegen. Der Druck auf eine der Tasten an den Kofferraumflanken löst elektrisch die Halterungen und die Lehnen klappen vor. Der Astra Sports Tourer weist dieses Komfortmerkmal als erster Kompaktkombi auf.

Der Innenraum ist gleichermaßen praktisch und komfortabel. Sports Tourer-Fahrer möchten Gegenstände und Utensilien auch dort unterbringen, wo sie sie benötigen und nicht nur im Kofferraum. So haben die Ingenieure 25 Liter zusätzlichen Stauraum geschaffen – 50 Prozent mehr als im Vorgängermodell. Für maximalen Fahrkomfort nicht nur auf langen Strecken können Kunden die ergonomischen Vordersitze ordern, die als einzige in diesem Segment von den unabhängigen Experten der Aktion Gesunder Rücken (AGR) zertifiziert wurden.

Von außen gesehen bringt der Astra Sports Tourer Athletik ins Segment der kompakten Kombis. Das sich verjüngende Profil in Kombination mit der in den Flanken verlaufenden Opel-typischen Sichelform verleiht dem Sports Tourer den

Ausdruck kraftvoller Vorwärtsbewegung. Dem athletischen Charakter wird auch das Fahrwerk gerecht. Die Chassis-Ingenieure sorgten dafür, dass es das gleiche Komfort- und Agilitätsniveau aufweist wie beim Fünftürer.

Das Fahrverhalten lässt sich durch das adaptive mechatronische FlexRide-Sicherheitsfahrwerk noch verbessern – eine Besonderheit im Kompakt-Segment. Das System passt die Dämpfercharakteristik permanent an Fahrbahnbeschaffenheit und Fahrstil an. Im Standardmodus nutzt FlexRide die gesamte Bandbreite von Dämpferkennungen. In den wählbaren Modi Sport und Tour kommen entsprechend die sportlichsten oder komfortabels-

ten Einstellungen zum Einsatz. Im Sportmodus ändert sich zudem das Ansprechverhalten von Gas und Lenkung.

Da der Astra Sports Tourer als Zugfahrzeug prädestiniert ist, bietet Opel auch das Anhänger-Stabilitätssystem TSA an, das ein Aufschwingen sowie Pendelbewegungen des Gespanns unterbindet.

Die Antriebspalette für den Sports Tourer besteht aus acht Benzin- und Dieselmotoren mit einer Bandbreite von 70 kW/95 PS bis 132 kW/180 PS. Neu hinzugekommen ist der 1,4-Liter-Turbobenziner mit 88 kW/120 PS und serienmäßigem Sechsgang-Schaltgetriebe. Die Version mit 103 kW/140 PS des 1,4-Liter-Turbos ist nun auch mit Sechstufen-Automatik erhältlich.

Der 2.0 CDTI mit 118 kW/160 PS und serienmäßigem Sechsgang-Schaltgetriebe markiert die Spitze bei den Dieselmotoren. Er kombiniert maximale Leistung und ein Drehmoment bis 380 Nm mit einem Verbrauch von nur 5,1 Liter und 134 g/km CO<sub>2</sub>. Ein automatisches Sechsgang-Getriebe ist optional erhältlich.

Für einen noch geringeren Spritverbrauch sind alle Varianten mit manuellem Getriebe nun mit einer Schaltempfehlung ausgestattet. Die Start/Stop-Technologie wird in Kürze im Astra Sports Tourer und für die gesamte Astra-Modellpalette eingeführt. Als erstes wird die neue ecoFLEX-Variante mit dem 1.3 CDTI und 70 kW/95 PS über das System verfügen.



Familienähnlichkeit: Der neue Astra Sports Tourer hat die gleichen Design-Gene wie sein großer Bruder, der Insignia Sports Tourer



# Schlagzeilen-Lieferant

Das Presseteam präsentiert den europäischen Medien die Vorzüge des weiter verfeinerten Insignia

Tue Gutes und rede darüber. Dieses Leitmotiv der Kommunikation nahm das europäische Presseteam einmal mehr zum Anlass, die Vorzüge des Insignia ins rechte Licht zu rücken. Aktueller Anlass der Veranstaltung mit dem Insignia Sports Tourer, in der insgesamt 250 Journalisten aus ganz Europa ein intensives Test- und Präsentationsprogramm absolvierten, waren zahlreiche Modellneuerungen.

Rüsselsheim (ms). Als perfekte Kulisse für den Insignia diente die norditalienische Region Piemont mit den Seen Lago Maggiore und Lago d'Orta als Anlaufpunkte. Die Gegend garantierte nicht nur schöne Film- und Fotomotive, sondern auch stabile Wetterverhältnisse.

Ein Highlight bot sich den Besuchern gleich nach der Ankunft: Vom Mailänder Flughafen ging es direkt zu einem Workshop, in dem Opel-Designer die Philosophie und den Entwicklungsprozess des Premiuminnenraums „Indian Summer“ erläuterten. Und dabei über den Tellerrand des Autodesigns hinausschauen: Ort des Geschehens war die Schiffswerft Nautica Barberis am Lago Maggiore. Deren Inhaber, Alcide Barberis, ist weltweit die Nummer eins in der Restaurierung

der legendären Riva-Motorboote.

Die „Rolls Royce der Meere“, wie diese Boote mit ihrem eleganten Rumpfen aus Mahagoniholz genannt wurden, waren von den 50er bis in die 70er Jahre des letzten Jahrhunderts ein Inbegriff von Luxus und perfektem Design. Zahlreiche Vertreter des internationalen Jetsets von damals – Brigitte Bardot, Sean Connery, Sophia Loren, Richard Burton oder Gunter Sachs – besaßen eines. Die Opel-Designer und Alcide Barberis verdeutlichten im Workshop einmal mehr, das gutes Design zeitlos und unabhängig vom Produkt ist – egal, ob es sich um einen Insignia handelt, ein Riva-Motorboot, ein genial gestaltetes Haushaltsgerät oder ein einzigartiges Möbelstück.

Bella figura: Norditalien bot die perfekte Kulisse für den Insignia



Auto trifft Boots-Legende: Zum Design-Workshop lud Opel die Medienvertreter in die Schiffswerft, die sich auf Riva-Boote spezialisiert hat

Dass es zu dem exklusiven Innenraumkonzept des Insignia überhaupt kam, dafür gibt es einen ebenso simplen wie erfreulichen Grund: die Nachfrage. „Das Auto verzeichnet beachtliche Eroberungen von Premiummarken wie Audi, BMW und Mercedes. Gerade diese Neukunden wünschen ein Highend-Produkt. Und das bekommen sie jetzt auch bei Opel“, erläutert Alain Visser, Vizepräsident für Verkauf, Marketing und Aftersales, den Journalisten.

Im Anschluss an den Design-Workshop ging es in der neuen Insignia Allradvariante mit 160-Diesel-PS auf den ersten Testabschnitt. Mit positivem Echo, wie sich bereits beim Zwischenstopp in Orta San Giulio herausstellte, wo Mittagslunch und Pressekonferenz angesetzt waren. „Viele wollten wissen, warum wir eine so interessante Modellvariante erst jetzt bringen“, sagt Presse-Manager Jörg Schrott. „Wir haben gesagt, wie es war: Mit dem Erfolg des Insignia und der hohen Nachfrage nach dem Allradsystem konnte man – zumindest in dieser Größenordnung – nicht

höchstentwickelten Systeme, die es derzeit auf dem Markt gibt. Dabei wird die Antriebskraft nicht nur zwischen Vorder- und Hinterachse, sondern auch zwischen den Hinterrädern automatisch und stufenlos verteilt. Das bedeutet: Der Insignia 4x4 passt sich jeder Fahrsituation automatisch an und entwickelt selbst dann noch Vortrieb, wenn nur noch ein Hinterrad Bodenhaftung besitzt. In Kombination mit dem 160-PS-Hightech-Diesel, der in Verbrauch, Emissionen, Geräuschentwicklung und Laufkultur nochmals optimiert wurde, ist das ein sehr souveräner Antrieb. Das haben unsere Gäste eindeutig bestätigt“, freut sich Rüdiger Hiemenz, Leiter des Entwicklungsbereiches Fahrzeugdynamik.

Nach einer Übernachtung bewegte sich die Testwagenflotte am Morgen des zweiten Veranstaltungstages vom Lago Maggiore aus in Richtung Como. Ziel war ein Regionalflugplatz, auf dessen Start- und Landebahn Pylonengassen aufgebaut waren und mehrere Insignia Sports Tourer mit Wohn- und Lastenanhängern bereitstanden. An

speziellen Testroute mit diversen Gespannen ausprobieren können.

Alle Insignia, die mit Anhängerkupplung geordert werden, enthalten TSA serienmäßig. Das System erkennt Aufschaukel-tendenzen des Anhängers und stabilisiert das Gespann automatisch durch gezielte Eingriffe in die Motorsteuerung und einzelne Radbremzen. „Das Interesse für dieses sicherheitsrelevante Thema war groß“, stellt Dr. Jens Passek, Leiter Hän-

gerentwicklung, zufrieden fest. „Die Fachjournalisten zeigten sich beeindruckt vom Sicherheitspotenzial, das TSA bietet.“

Das Fazit vom Chef des Produkt-Presseteams, Volker Brien, fällt entsprechend positiv aus: „Unter dem Strich war das Italien-Event ein voller Erfolg. Unsere Gäste haben viele Eindrücke und jede Menge Stoff für Berichte und Hintergrundgeschichten rund um den Insignia Sports Tourer mitnehmen können.“



Theorie und Praxis: Neben Produktpräsentationen bekamen die...



...Journalisten auch reichlich Gelegenheit geboten, den Insignia...



Aus berufenem Mund: Designer Andrew Dyson (r.) erklärt die Neuerungen

rechnen.“ Dafür hat das Unternehmen aber in – angesichts komplexer Prozesse – äußerst kurzer Zeit auf die neuen Kundenwünsche reagiert.

Im neuen Insignia 4x4 2.0 CDTI kommen zwei Technologien zusammen: der 160 PS starke 2.0 CDTI-Turbodiesel und der adaptive Allradantrieb, eines der

der Seite erfahrener Instruktoren konnten die Journalisten das Anhänger-Stabilitätsystem (TSA) bei Vollbremsungen und Ausweichmanövern in voller Aktion erleben.

Wie souverän gerade der allradgetriebene Insignia 4x4 mit Anhänger auch auf kurvigen Bergstraßen agiert, hatten die Medienvertreter bereits am Tag zuvor auf einer



...in vielen verschiedenen „Lebenslagen“ gründlich zu testen



# Premium? Premium!

Neue Lederausstattung setzt Interieur-Maßstäbe

Rüsselsheim (jh). Als Marke ist Opel bekannt für die Demokratisierung von Technik, also dafür, sinnvolle Sicherheits- und Komfortausstattungen aus höheren Fahrzeugklassen zu fairen Preisen auch in die kompakten und kleinen Baureihen zu bringen. Aber Premium-Innenräume mit einer Lederbestuhlung „auf allerhöchstem Niveau“, wie Ralf Eidt nicht ohne Stolz sagt? Warum nicht,

dachte sich das Kostenmanagementteam fürs Interieur – und stieß eine Entwicklung an, die den Insignia ab August auch für Kunden mit allerhöchsten Ansprüchen mehr als interessant macht.

„In nur 15 Monaten ist es uns gelungen, aufbauend auf der heutigen Lederausstattung eine äußerst hochwertige Innenausstattung zu entwickeln und in die Serie zu bringen, die uns



Zusätzliche Kundschaft im Visier: Der neue Innenraum im Insignia genügt allerhöchsten Ansprüchen



Mit Wohlfühl-Faktor: Das Kernteam, das die neue Vollleder-Ausstattung entwickelt hat, besteht aus Projektleiter Ralf Eidt sowie Muriel Sultana, Raimund Rockstein, Valerij Semenchenko, Frank Bausch, Thomas Weiser, Matthias Stroehrer, Peter Jaksch und Thomas Willeke (v.l.)

neue Kundenkreise erschließen hilft“, erzählt Eidt. Mit „uns“ ist ein Team gemeint, das sich aus verschiedenen Entwicklungsbereichen, aus Design, Qualität und Einkauf zusammensetzt. „Keiner der Beteiligten hat je auf die Uhr geschaut, wenn es darum ging, Detailprobleme zu lösen“, freut sich Projektleiter Eidt über das große Engagement.

Das sich wohl nicht zuletzt daraus erklärt, dass dieses ein bisher einmaliges Projekt ist. Denn die zu entwickelnde Volllederausstattung in Premium-Qualität soll zusätzliche Kunden von Premium-Marken für den Insignia interessieren und dadurch die Gewinnmarge für diese Modellreihe noch einmal deutlich verbessern.

Das könnte aufgehen. Schon jetzt ist die Eroberungsrate des Insignia auch gegenüber Audi, BMW und Mercedes beachtlich. Und: das Projektteam hatte den zeitgemäßen, modebewussten Look des Insignia fest im Blick. So entstand das neue Premium-Leder im „Indian Summer“-Farbton. Es setzt in schmeichelnden Cognac-Tönen ein klares Statement. Mit verschiedenen Techniken applizierte cashmerefarbene Nähte heben gemeinsam mit der kontrastierenden Paspelierung nicht nur die Sitze hervor, sondern erstrecken sich über die Türeinsätze und das Lenkrad bis hin zum Schaltknopf. Die Sitzpolster und Fußmatten nehmen das typische Pfeilelement des Insignia auf; der restliche in schwarz gehaltene Innenraum sorgt mit dem Ledertrim für ein luxuriöses Ambiente.

Das allemal ausreichend Käufer finden sollte, um die neue Ausstattungslinie zu einem wirtschaftlichen Erfolg zu machen. Der sich dann ja vielleicht auch in anderen Modellreihen wiederholen lassen sollte. Das „Indian-Summer-Team“ würde sich freuen, noch einmal die Ärmel hochzukrempeln... ■

## Gratulation

Das GF6-Getriebe feiert ein rundes Jubiläum

Rüsselsheim (es). GM-Chef Ed Whitacre kommentierte den Anlass mit trockenem Humor: „Ich habe schon vieles gefeiert: Hochzeiten, Kindergeburtstage, Betriebsjubiläen – aber noch nie ein Getriebe“. Auch die anderen Gratulanten machten es kurz, aber herzlich – und irgendwie passt das zum GF6, dem Sechsgang-Automatikgetriebe. Denn hätten sich seine Macher mit langen Reden aufgehalten, wären bestimmt noch keine Million Einheiten produziert worden.

on gebaut sein. Die Nachfrage nach dem 2003 gestarteten GF6-Getriebe hat sich schwindelerregend erhöht. Ursprünglich für den asiatischen Markt konzipiert und in China produziert, hat GM sich entschlossen, das GF6 weltweit anzubieten. Möglich machen dies eine kompakte Bauform und ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Getriebespezialisten von Powertrain haben dabei die Aufgabe, das GF6 „mit der Opel-DNA auszustatten“, wie der regionale Programm-Manager Georg Bednarek betont. Das bedeutet in erster Linie: Die Komponente für die jeweilige Modellreihe zu kalibrieren. Nach dem neuen Astra ist das globale Getriebe auch für den neuen Astra Sports Tourer und den Zafira, der 2011 in Bochum startet, vorgesehen.

Gefertigt wird das GF6 derzeit in drei Varianten mit maximalen Drehmoment- und Leistungskapazitäten zwischen 175 und 380 Newtonmetern. Die zweite GF6-Generation, an der die Entwickler ge-

rade arbeiten, wird nochmals verbessert. Um die komplette GM-Welt versorgen zu können, entstehen zusätzliche Fertigungsstätten in Nordamerika und Mexiko.

Durchaus ein Grund zum Feiern also, doch wie gesagt – Überschwänglichkeit wäre kein Stil, der zum GF6 passt. Daher blieb es im Wesentlichen bei einer Telefonkonferenz, der sämtliche beteiligten Entwicklungszentren und die Werke angeschlossen waren.

Die Liste der fernmündlichen Gratulanten aus Übersee war allerdings hochkarätig: Neben Ed Whitacre dankten auch GM-Entwicklungschef Tom Stephens, der globale GF6-Programmmanager Dave Hughes und Daewoo-Chef Mike Arcamone der Mannschaft für ihre mustergültige, Kontinente übergreifende Entwicklungsarbeit. ■



Mit-Millionär: Georg Bednarek



Statten das „GF6“ mit der Opel-DNA aus: Die Getriebe-Spezialisten aus dem Rüsselsheimer Entwicklungszentrum

## Eine schöne Bestätigung

Fachjury erklärt Opel zur innovativsten Marke des Jahres 2010

Rüsselsheim/Köln (ot). Der „Plus X Award“ ist der weltgrößte Wettbewerb für Produkte aus Technologie, Sport und Lifestyle. Opel räumte dabei in diesem Jahr kräftig Preise ab. So konnte der neue Meriva die Kategorien Innovation, Design, Funktionalität und Ergonomie für sich entscheiden, der neue Astra wurde ebenfalls Sieger in den Kapiteln Design, Funktionalität und Ergonomie.

Durch den Gewinn von insgesamt sieben Kategorien wurde Opel zusätzlich der Preis als „Most Innovative Brand 2010“ im Automobilsektor verliehen und konnte damit Hersteller aus dem Premium- und Sportwagenbereich hinter sich lassen.

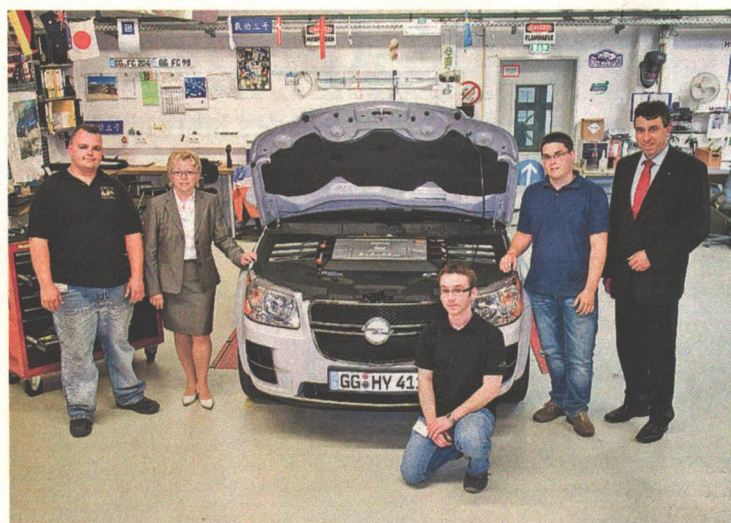
Darüber hinaus gewannen der Meriva und der Astra in ihren jeweiligen Segmenten den Preis als „Bestes Produkt des Jahres 2010“.



Trophäen-Sammler: Opel-Vizepräsident Alain Visser (l.) freut sich über die Auszeichnungen

Über tausend Produkte aus den Bereichen Technologie, Sport und Lifestyle hatten sich für die Plus X Awards beworben und wurden von einer 144-köpfigen Fachjury aus 32 Nationen beurteilt. Bewertet wurde in den Kategorien Innovation, Qualität, Design, Bedienkomfort, Ergonomie und Ökologie. ■





Zukunftsweisend: Entwicklungschefin Rita Forst unterstützt das interne Weiterbildungsprogramm zum Systemtechniker Elektromobilität

# Watt ihr Volt

## Elektromobilität bekommt Weiterbildungsprogramm

Rüsselsheim/Mainz-Kastel (jh). Die Zukunft der Mobilität wird ein gutes Stück weit elektrisch sein. Dabei stellt sich nicht nur die Frage, wer Elektro-Autos kaufen wird, sondern auch, wer sie bauen und warten soll. Im Hinblick auf die bald beginnende Elektrifizierung des Automobils bietet Opel deshalb künftig maßgeschneiderte Aus- und Weiterbildungsgänge.

Entwicklungschefin Rita Forst und Claus Wilke von der IHK Darmstadt gaben jetzt den Startschuss für ein internes Weiterbildungsprogramm. Facharbeiter verschiedener Berufe können sich künftig innerhalb des Unternehmens zum Systemtechniker Elektromobilität (IHK) qualifizieren.

Das Weiterbildungszentrum und das Zentrum für alternative Antriebe in Mainz-Kastel arbeiten dabei eng zusammen. Einstiegsvoraussetzung ist eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker, Kfz-Mechatroniker oder Mechatroniker. Die Weiterbildung ist eine der ersten ihrer Art in Deutschland.

Die Absolventen erwerben die – auch rechtlich geforderten – Qualifikationen für Hochvolt-Kraftfahrzeuge sowie umfangreiches Grundlagenwissen über Batterie- und Elektroantriebe. Mit der mindestens zweijährigen fachspezifischen Weiterbildung gibt

es beste Berufschancen in den Bereichen Aufbau, Inbetriebnahme, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Versuchsträgern für die Elektromobilität.

Einen weiteren Schwerpunkt setzt Opel mit dem Kooperativen Ingenieurstudium Elektrotechnik, das in acht Semestern die Möglichkeit bietet, den Beruf des Elektrikers mit dem Studium von Automatisierungstechnik, Energietechnik sowie Informations- und Kommunikationstechnik zu kombinieren. Mit dem Kooperationspartner RheinMain University of Applied Sciences bietet Opel ein verzahntes Programm, das in kürzester Zeit sowohl den Abschluss als Facharbeiter als auch den Abschluss eines Studiums zum Bachelor of Engineering ermöglicht.

Das Thema Qualifizierung hat seit diesem Frühjahr mit dem Start der Nationalen Plattform Elektromobilität zusätzliche Wichtigkeit bekommen. Damit Deutschland die Technologieführerschaft bei Elektrofahrzeugen übernehmen kann, soll die Ausbildung kompetenter Fachkräfte deutlich intensiviert werden. Entwicklungschefin Rita Forst als stellvertretende Vorsitzende des VDA-Arbeitskreises Nachwuchs und Qualifizierung ist hier besonders engagiert.

# Ans Limit

## Fahrlehrer erfahren Fortbildung bei Opel

Rüsselsheim/Dudenhofen (jh). Immer die Ruhe bewahren, lautet eine der Grundregeln des Fahrlehrers. Und die Übersicht. Im Verkehr mag das ja noch gehen, aber bei der Technik? Angesichts stetig fortschreitender Entwicklungen, zum Beispiel bei den Fahrerassistenzsystemen, ein nicht eben einfaches Geschäft. Jetzt hilft Opel den Fahrlehrern, den Überblick zu behalten – mit Fortbildungsseminaren in Dudenhofen.

In Zusammenarbeit mit dem Hessischen Fahrlehrerverband bietet Opel in seinem Testzentrum Tagesseminare an, in denen die Fahrlehrer nicht nur theoretisch über die neuen Systeme informiert werden. Sie können auch verschiedene Modelle fahren. Sowohl „normale“ Fahrzeuge, bei denen sich Assistenzsysteme wie ESP und ABS abschalten lassen als auch richtige Fahrschulwagen, die sie von ihrem Arbeitsplatz, also der Beifahrerseite aus, um den Testparcour fahren.

Selbst alte Hasen waren überrascht, wie schwer es ist, ein Auto aus Tempo 80 zum Stehen zu bringen, wenn man im Beifahrersitz „lummelt“, wie es viele Fahrlehrer als eine Art „Berufskrankheit“ tun. Oder was es bedeutet, ohne elektronische Helferlein mit zwei Reifen auf nasser Fahrbahn das Auto zum Stehen zu bringen. „Hier im Testzentrum haben wir natürlich beste Voraussetzungen, den Fahrlehrern Situationen zu demonstrieren, die sie in ihrem Berufsalltag nur in Ausnahmesituationen erleben, auf die sie aber immer vorbereitet sein müssten“, sagt Elmar Haudel.



Foto: Opel

# Marke auf Achse

## Opel präsentiert seine „ecoFLEX“-Modelle

Rüsselsheim (jh). Wenn eine Reise macht, dann... können andere ganz schon was erleben. So hätte das Motto der „Regio-Tour“ lauten können, mit der die Presse-

abteilung quer durch Deutschland Journalisten die Opel-Umweltmarke „ecoFLEX“ vorgestellt hat. An sechs zentralen Orten von Hamburg über Berlin bis München hat-



Theorie und Praxis: Elmar Haudel weist die Fahrlehrer...



...ein, die ihr Können dann auf die Probe stellen

Als Leiter des Verkaufs an Gewerbekunden sind auch die Fahrlehrer seine Kundschaft. Nicht zuletzt „dank der großartigen Unterstützung der Kollegen in Dudenhofen“ kommt diese spezielle Fortbildung glänzend an – die vier Termine für dieses Jahr sind längst ausgebucht. Für nächstes Jahr sind schon weitere Termine geplant. „Wir erreichen hier für überschaubare Mittel eine Zielgruppe, bei der wir in der Vergangenheit nicht immer ganz oben auf der Einkaufsliste standen. Wenn wir das mit unserem jüngsten Angebot ein Stück weit ändern können, ist das ein toller Erfolg.“

## Tourte mit durch die Regionen: Verkaufsdirektor Jürgen Keller

ten die Kollegen wichtige Medienvertreter der Region eingeladen, sich selbst ein Bild von den Spritspar-Modellen von Opel zu machen. Im Mittelpunkt stand dabei das jüngste Modell, der Astra ecoFLEX.

Die Medien-Workshops vereinten in gewohnt professioneller Weise Theorie mit Praxis. Für die Theorie waren die Experten aus der Verkaufsorganisation – wie Exekutivdirektorin Imelda Labbé und Verkaufsdirektor Jürgen Keller – zuständig. Sie erläuterten die aktuelle Umweltstrategie von Opel und verwiesen noch einmal auf die im-

ponierende Anzahl von Meilensteinen der Umwelttechnologie im Zeichen des Blitzes. Zur praktischen Erprobung stand für die Journalisten eine umfangreiche Flotte von ecoFLEX-Modellen bereit.

Für die organisierenden und betreuenden Opel-Kolleginnen und -Kollegen vor Ort waren das sechs sehr lange Tage. Für das künftige Geschäft waren das sechs sehr lohnende Tage. Denn die Journalisten zollten Theorie und Praxis der Regio-Tour Respekt, redeten und schrieben darüber. Und das ist bekanntlich gut fürs Geschäft...

## Party im Park

Eine Veranstaltung, die sich innerhalb eines Jahrzehnts zur größten ihrer Art in Deutschland mausert, die darf als etwas Besonderes gelten. Und das ist das Klassikertreffen an den Opelvillen ganz bestimmt. Als ob es eines Beweises bedurft hätte, kamen Ende Juni fast 2000 Oldtimerbesitzer mit ihren Schätzchen nach Rüsselsheim an das Mainvorland. Sie trafen auf ein Mehrfaches an neugierigen Sehleuten und Autofans, die das Ganze zu einer großen Autoparty machten. Selbst Opel-Chef Nick Reilly, bekennender Oldtimer-Fan und Besitzer eines Vauxhall-Modells aus den 20er Jahren, ließ es sich nicht nehmen, an den Opelvillen vorbei zu schauen.



Foto: PBMS/Liebschiner

# Drei-Länder-Tour

## Journalisten umrunden den Bodensee emissionsfrei

Friedrichshafen/Rüsselsheim (ot). In einem symbolischen Akt haben Medienvertreter aus allen Anrainerstaaten des Bodensees in einer Staffelfahrt mit dem Opel-Brennstoffzellen-Fahrzeug HydroGen4 den See erstmals emissionsfrei umrundet. Kurz zuvor hatte bereits eine prominente Persönlichkeit des öffentlichen Lebens eine erste emissionsfreie Komplettumrundung des Bodensees mit nur einer Wasserstoff-Tankfüllung absolviert.

Kein geringerer als Wolfgang von Zeppelin, Urgroßcousin des legendären Luftfahrtpioniers, ließ es sich nicht nehmen, die Strecke selbst zu fahren. Seine Eindrücke schilderte er so: „Es war für mich ein besonderes Erlebnis, sauber und auf leisen Sohlen durch drei Länder zu fahren.“

Die Aktion von Opel fand im Rahmen der Expo „the electric avenue“ in Friedrichshafen statt, eine Messe für Elektromobilität. Opel stellte hier seine Elektrifizierungs-Strategie „e-mobility unlimited“ vor, die zum Ziel hat, vielfältige Technologien zu nutzen,



Prominenter Testfahrer: Wolfgang von Zeppelin mit einem HydroGen4

Foto: Opel

um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Diese Strategie beinhaltet:

- Kleine, rein batteriebetriebene Elektroautos für Menschen, die kurze, meist städtische Strecken zurücklegen,
- Elektrofahrzeuge mit verlängerter Reichweite wie dem Ampera für Menschen, die mit einem Fahrzeug sowohl lange als auch kurze Distanzen fahren,
- sowie Elektrofahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzelle für lange Strecken ohne jegliche Emissionen und ohne Einschränkung bei Fahrzeuggröße oder Funktion.

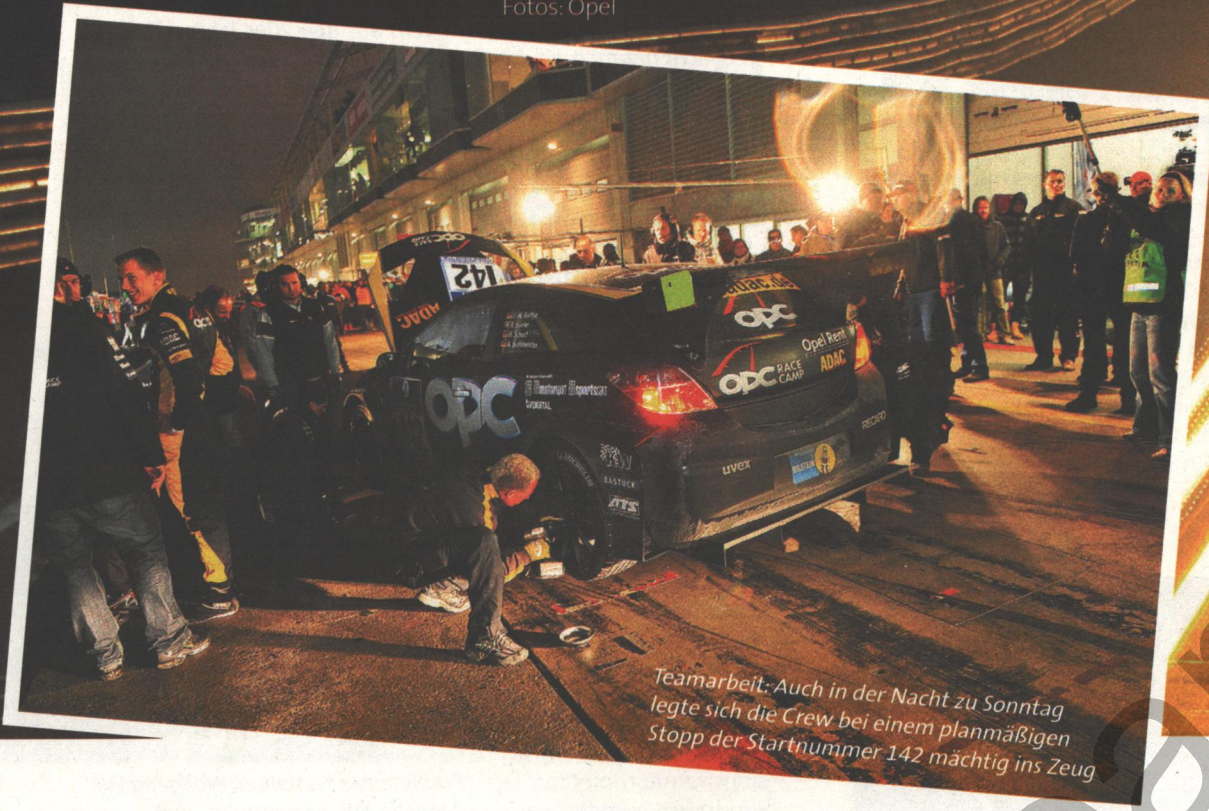


# Jubel in der Hölle

Auf dem Ring fahren die Race Camp-Opel 24 Stunden lang ganz vorn mit

Ausnahmestandard in der Eifel: Die Straßen sind mit parkenden Wohnmobilen so hoffnungslos verstopft, dass selbst die Schulbusse nicht mehr pünktlich ans Ziel kommen. Da kann nur noch die Polizei helfen, die die Tore der umliegenden Campingplätze zwei Tage früher als geplant öffnen lässt, damit die Camper von der Straße kommen. Das klingt nach Chaos und Unordnung? Weit gefehlt. Das gehört dazu, zu einem Spektakel vom Kaliber des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring. Schließlich wollen auch in diesem Jahr 220 000 Zuschauer sehen, fühlen und riechen, was in der Grünen Hölle abgeht.

Text: René de Boer  
Fotos: Opel



Teamarbeit: Auch in der Nacht zu Sonntag legte sich die Crew bei einem planmäßigen Stopp der Startnummer 142 mächtig ins Zeug

Mittendrin statt nur dabei: Dieser Slogan gilt heute auch für das Team OPC Race Camp. Auf zwei schwarz-gelben Astra OPC 2.0 Turbo in Rennausführung gehen die insgesamt acht Finalisten an den Start. Für sie ist die Teilnahme am 24-Stunden-Rennen der Abschluss und zugleich Höhepunkt von 15 Monaten, in denen sie sich durch mehrere Auswahl- und Trainingsstufen auf das große Rennen vorbereitet hatten. Ein aufwendiges, aber unumgängliches Prozedere: „Hier geht es um echten Rennsport beim größten Autorennen der Welt“, erklärt Manuel Reuter den großen Aufwand.

Schauplatz ist die Nordschleife des Nürburgrings. Der dreimalige Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart taufte sie einst die „Grüne Hölle“: gut 22 Kilometer lang und mit 77 Kurven versehen. 33 Mal geht es nach rechts, 44 Mal geht es nach links. Und dann noch der Grand-Prix-Kurs, sozusagen als Zugabe. Die Kombination ergibt eine Streckenlänge von 25,378 Kilometern. Länger als jede andere Rennstrecke auf diesem Globus. Und schwieriger sowieso.

Gut 150 Runden braucht ein versierter Fahrer, so wissen Experten, bis er dort eine annä-

hernd perfekte Runde hinbekommt. „Und sogar dann findet man im Nachhinein immer noch Punkte, wo man sagt: Da hätte ich es noch besser machen können“, weiß Jockel Winkelhock, der das 24-Stunden-Rennen immerhin zwei Mal gewinnen konnte. Manuel Reuter wertet seinen Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen, 2003 auf dem Astra V8 Coupé aus der DTM, sogar höher als seine beiden Siege beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. „In Le Mans kann man sich auf den Geraden zumindest etwas ausruhen. Auf der

Nordschleife ist die ganze Zeit 100-prozentige Konzentration gefordert“, so Reuter.

2010 schreiben sich etwa 200 Teams für das 24-Stunden-Rennen ein. Darunter Werksmannschaften oder von Herstellern unterstützte Teams von Aston Martin, Audi, BMW, Peugeot, Porsche, Volkswagen – und eben Opel. Das Unternehmen beauftragt den langjährigen Partner Kissling Motorsport mit der Vorbereitung und der Betreuung der beiden Race-Camp-Astra.

Knapp drei Monate braucht die Mannschaft um Helmut und Stefan Kissling, um die



Höllensritt: Die Race Camper machten mit ihren 320 PS starken OPC-Astra eine gute Figur auf der Nordschleife

beiden gut 320 PS starken Astra in Rennversion aufzubauen – in enger Zusammenarbeit mit den OPC-Technikern um Volker Strycek, versteht sich. „Wie immer war die Zeit eigentlich zu kurz. Außerdem machte uns der strenge Winter einen Strich durch die Rechnung. Nicht nur hier in der Eifel, sondern auf fast allen Rennstrecken in Europa lag Schnee. Unseren Roll-Out in Zandvoort sind wir auf einer zur Hälfte weißen Piste gefahren“, berichtete Stefan Kissling.

Ende Februar folgte ein Test im spanischen Montebanico,

bei dem zwar kein Schnee lag, die Witterungsbedingungen mit Dauerregen und Temperaturen im nur knapp zweistelligen Bereich aber auch keineswegs optimal waren. Die Fahrer störte das nur geringfügig, denn dort machten sie zum ersten Mal Bekanntschaft mit den Autos, mit denen sie das 24-Stunden-Rennen bestreiten sollten.

„Die OPC-Autos, mit denen wir bisher gefahren sind, waren schon toll, aber diese Astra sind wirklich der Hammer“, erinnert sich René Hiddel und macht keinen Hehl aus seiner Begeisterung. „Am liebsten wäre ich gar

nicht mehr ausgestiegen...“ Der 32-Jährige aus Baden-Württemberg ist der Senior im Team. Ersammelte seine Erfahrungen vor allem im Bereich des so genannten ‚Sim-Racing‘, also mit Computern. „Aber das hilft mir auch im wirklichen Rennsport“, hat er längst entdeckt.

Weiter mit dabei: die beiden Niedersachsen Arne Hoffmeister (20) und Sebastien Amossé (24). Beide technik- und motorsportbegeistert: sie fahren sogar zusammen Rallies auf einem alten Volvo. Der 29-jährige Ingenieur Hendrik Scharf aus dem westfälischen Netphen kam bereits in der ersten Race-

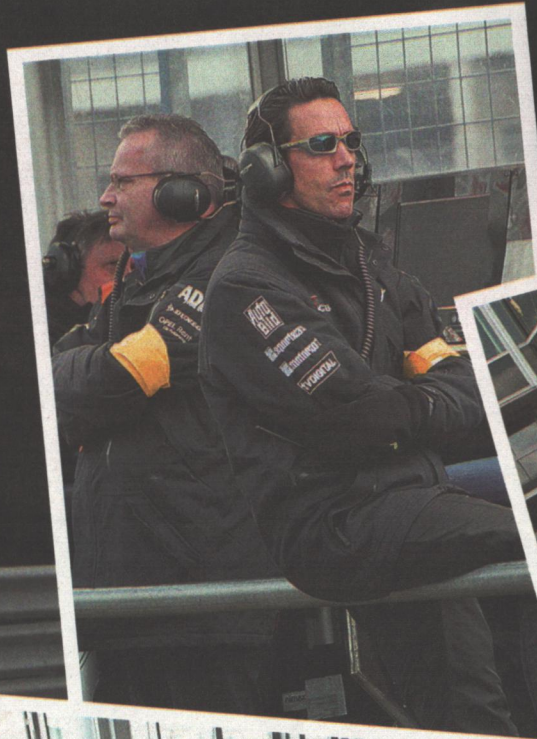
Camp-Staffel recht weit, schaffte es dann aber im Gegensatz zu seinem Bruder nicht in die endgültige Auswahl. Nun ist er selber mit dabei. Gleiches gilt für den Oberstdorfer Dennis Rieger (24), der vor zwei Jahren auch schon in die Top 20 kam. Die drei weiteren Teammitglieder: der Hamburger Versicherungskaufmann Jean-Marie Rathje (25) sowie die beiden Schweizer Roger Büeler (29) und Thierry Kilchenmann, mit 19 Jahren der Benjamin im Team. Charlotte Wilking aus dem westfälischen Gastrop-Rauxel hatte es als einzige Dame in die letzte Gruppe geschafft und

Ein Schlückchen in Ehren...: Nach dem Zieleinlauf mit einer tollen Platzierung für beide Teams gönnten sich die Fahrer – noch in Montur – ein Gläschen





Kommandozentrale: Markenbotschafter und Race Camp-Chef Manuel Reuter (r.) und Opel-Marketingmann Michael Theis hatten das Ohr stets am Puls der (Renn-)Zeit...  
...sehr zur Freude der großen und kleinen Fans, die der Marke mit dem Blitz die Daumen drückten



Harte Arbeit nicht nur hinter dem Lenkrad: Motorsportchef Volker Strycek kam mit den Autogrammen für die Opel-Fans kaum nach

wurde als Reservefahrerin angewiesen.

Auf den Dauerlauf in Spanien folgten noch ein Exklusiv-Test auf der Nordschleife sowie die Teilnahme bei den ersten beiden Saisonläufen der Langstreckenmeisterschaft. Dort lassen die Fahrer schon mit guten Leistungen aufhorchen, was die Erwartungen für das 24-Stunden-Rennen befeuert. „Ich kann es kaum erwarten“, schreiben die Fahrer eine Woche vor dem Rennen auf ihren Facebook-Seiten. Die Begeisterung, aber auch die Spannung vor dem Großereignis ist jederzeit spürbar.

Sebastian Amossé, René Hiddel, Thierry Kilchenmann und Dennis Rieger stellen die Besatzung des Astra OPC mit der Startnummer 141, Roger Büeler, Arne Hoffmeister, Jean-Marie Rathje und Hendrik Scharf gehen mit der Nummer 142 an den Start.

Die Teilnehmer reisen schon zu Wochenbeginn an. Es stehen Teambesprechungen, Fotoshootings, die Dokumentenabnahme und andere Aktivitäten auf dem Programm. „Es dauert schon, bis man endlich zum Fahren kommt“, meint Sebastian

Amossé, „aber das alles gehört auch dazu.“ Charlotte Wilking läuft währenddessen mit einem strahlenden Lächeln durchs Fahrerlager: Ein Team in der benachbarten Box hat noch einen Fahrerplatz fürs 24-Stunden-Rennen frei – so kommt die Speditionskauffrau, beim OPC-Race-Camp-Team nur Ersatzfahrerin, doch noch zum Fahren.

Am Donnerstag geht es beim 90-minütigen freien Training erstmals auf die Strecke. Abends folgt dann das erste Zeittraining, das eigentlich für vier

Stunden angesetzt war, nach drei Stunden aber abgebrochen wird. Regen und Nebel machen die Sicht immer schlechter.

„Eine richtige Entscheidung“, urteilt Manuel Reuter. Am Freitag sind die Bedingungen wesentlich besser, so dass im zweiten Zeittraining über die Vergabe der Startplätze entschieden wird. Von insgesamt 199 Fahrzeugen im Training belegten die Opel-Teams die Plätze 57 (Startnummer 142)



Höllisch gut: Beim Zieleinlauf nach 24 Stunden bejubelten die Fans die beiden OPC-Teams frenetisch

und 68 (Nummer 141). In der Klasse SP3T, für 24-Stunden-Spezialfahrzeuge mit Turbomotoren bis zwei Liter, fahren die beiden Opel auf die Positionen drei und vier. Im Gesamtklassement ließ der bestplatzierte Astra sogar neun schnellere Renn-Porsche hinter sich.

Am Samstag versammeln sich zum Start des Rennens neben prominenten Daumen-drückern wie Elmar und Anita Wepper, Kostja Ullmann und Janin Reinhardt, Gesine Cukrowski und Michael Helfrich, Michael Lindbergh und Nicola Ransom, Estefania Küster,

Cornelia Niedrig und Tim Wilde auch etliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zehntausende Marken-Fans. Sie alle unterstützen das Team im Zeichen des Blitzes lautstark.

Ob es an der beeindruckenden Unterstützung liegt? Fakt ist: die beiden Race-Camp-Astra verbessern ihre Platzierungen im Rennverlauf immer mehr. Die beiden Astra drehen ihre Runden ohne jegliche Probleme – obwohl die diesjährige Auflage des 24-Stunden-Rennens von ungewöhnlich vielen Zwischen- und Ausfällen gekennzeichnet ist. Davon bleiben auch die hochkarätig be-

setzten Werksteams etwa von Porsche und Audi nicht verschont, aber die beiden Astra kommen ohne einen Kratzer über die gesamte Dauer und Distanz.

Am Sonntag kurz nach 15 Uhr ist es soweit: Das Schwenken der schwarz-weiß karierten Flagge signalisiert den Zieleinlauf. Die beiden Opel-Teams belegen die Plätze zwei und drei in ihrer Klasse und schneiden auch im Gesamtklassement sensationell gut ab: Von insgesamt 197 gestarteten Fahrzeugen belegen sie die Positionen 19 und 22. „Vor dieser Leistung ziehe ich meinen Hut“,

lobt Manuel Reuter. „Die Fahrer haben eine tolle Performance gezeigt und das Vertrauen, das wir in sie gestellt haben, mehr als bestätigt. Um so mehr, wenn man bedenkt, dass sie noch vor einem Jahr nur als Zuschauer hier vor Ort waren...“

Die Fahrer sind nach dem Rennen völlig erschöpft, aber überglücklich. „Das werde ich mein ganzes Leben nicht mehr vergessen“, strahlt Hendrik Scharf. „Danke Opel für dieses tolle Erlebnis!“ Ach ja, und die Schulbusse in der Eifel fahren jetzt auch wieder problemlos nach Fahrplan.





Schöne Bestätigung: Für ihre tolle Leistung erhielten die Bochumer das BiQ-Level 3-Zertifikat



Motto: Qualität gehört an die Linie

# Klare Spielregeln helfen

Das Werk Bochum verbessert seine Qualitätskennzahlen in nur zwölf Monaten um 30 bis 40 Prozent

Bochum. (es). Da staunt die Opel-Welt: Bochum hat seine internen wie externen Qualitätskennzahlen in nur zwölf Monaten zwischen 30 und 40 Prozent verbessert. Damit meisterten die Bochumer souverän Level drei des „Built in Quality“-Prozesses und beeindruckten sogar Opel-Chef Nick Reilly bei seinem jüngsten Werksbesuch. Wer so aufhorchen lässt, muss sich aber auch fragen lassen: Wie habt ihr das denn geschafft? „Wir haben unsere Qualitätskultur erneuert und unsere Prioritäten neu geordnet“, versucht Bochums Qualitätsleiter Peter Winternheimer in wenigen Worten auf den Punkt zu bringen, was in ein Buch passen würde. „Wir haben für uns neue, klare Spielregeln definiert, wenn es um

Qualität geht“, erklärt Winternheimer und nennt im Detail:  
 ■ Wir machen keine Kompromisse, wenn es um Kundenzufriedenheit geht.  
 ■ Werden wir mit Fehlern konfrontiert, fragen wir nicht, wer hat ihn gemacht, sondern, wer kann ihn auf dem schnellsten Weg beseitigen.  
 ■ Wir machen Fehler und Probleme für jeden Mitarbeiter sicht- und greifbar.  
 ■ Wir machen uns auf die Suche nach Fehlern und Lösungen, und warten nicht, bis Kunden oder Händler sie an uns herantragen.  
 Damit das nicht pure Theorie bleibt, wurde eine Reihe von Initiativen eingeleitet – und auch nach den jüngsten Top-Ergebnis-

sen kommen immer wieder neue hinzu, denn: „Qualitätsarbeit beginnt immer wieder von neuem“, so Winternheimer. Einer der ersten Schritte sei es gewesen, die Gewährleistungskennzahlen anders als üblich zu lesen. „In diesen Statistiken belegen stets die sich wiederholenden Fehler die Top-Plätze. Da war Bochum nicht schlechter als andere. Deshalb mussten wir uns die Tabellen von unten anschauen und die Einzelfehler ins Visier nehmen.“ Diese wurden kategorisiert. „Qualitätsmängel entstehen durch falsche, fehlende, lose oder beschädigte Teile“, erklärt Winternheimer. „Hierdurch haben wir das Thema Gewährleistung für unsere Mitarbeiter in konkrete Problemstellungen über-

setzt, mit denen jeder etwas anzufangen weiß.“ In Workshops ging es etwa darum, wie eine als hoch eingestufte Verwechslungsgefahr eliminiert werden kann: durch übersichtlichere Materialanstellungen, durch bessere Codierungen oder durch lesbarere Montageleitungen.

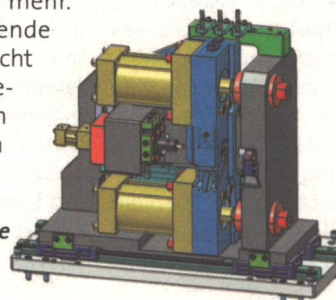
Um Lösungen zu entwickeln, wurden auch immer wieder die Mitarbeiter an der Linie einbezogen. „Die Beteiligung war überwältigend“, so Winternheimer, „wie überhaupt gesagt werden muss, dass dies unser Erfolgsgeheimnis ist: Alle ziehen an einem Strang, quer durch alle Bereiche und Funktionen.“ Wichtig auch: Inhalte transparent machen. Was bedeutet: Fehler- und Problemstellungen „in die Sprache der Mitarbeiter übersetzen“, so der Qualitätsleiter. „Auch haben wir Besprechungen zunehmend an die Linie verlegt, dort, wo die eigentliche Problemlösung stattfinden muss.“

Um schneller auf im Feld entdeckte Fehler reagieren zu können, wurde zudem eine Software entwickelt, die einen Zugriff in das Händler-Abrechnungssystem ermöglicht. Dieses enthält auch detaillierte Beschreibungen zu durchgeführten Reparaturen. Außerdem betrachten sich die Bochumer auch die Rückmeldungen der Eingangsinpektionen, die die Händler unmittelbar nach Eintreffen eines neuen Opel durchführen. Und an den Versandplätzen im Werk gibt es noch einmal gesonderte Stichprobenkontrollen. Denn ein Fehler, den der Händler sofort feststellt, hätte auch im Werk gefunden werden können. ■

Auch die Standzeiten der Schneidstempel konnten erheblich gesteigert werden. Die jährliche Einsparung an Werkzeugkosten liegt bei über 70 000 Euro – und dabei sind nicht einmal die kürzeren Werkzeugwechselzeiten und die gesunkenen Reparaturkosten berücksichtigt.

Die Weiterentwicklungen sind mittlerweile auch von GM-Werken in Nordamerika und China übernommen worden. Lauterer Know-how bewährt sich damit weltweit einmal mehr. „Eine hervorragende Leistung, die gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann“, freut sich Michael Schmitt. ■

Half weiter: Die neue Matrizenbrücke



# Die Fertigung wird Filmstar

In Rüsselsheim entsteht ein TV-Spot für den Buick Regal

Rüsselsheim (es). Nicht nur der Buick Regal hat das Zeug, in Amerika ein Star zu werden, auch das Fertigungswerk in Rüsselsheim und seine Mitarbeiter. Die nämlich werden in Kürze in verschiedenen TV-Spots für den nord-amerikanischen Markt zu sehen sein, die soeben in Rüsselsheim abgedreht wurden.

Fertig- und Endmontage, Rohbau, Presswerk und Lackiererei waren die Drehorte für ein rund 20-köpfiges amerikanisches Filmteam, das insgesamt fünf Spots im Auftrag von GM produziert. Gesucht waren Motive, die in besonderer Weise vorbildliches „German Engineering“ und Präzisionsarbeit sowie herausragende Fertigungstechnologie veranschaulichen. Denn so will GM den Neuen seinem Publikum in Nordamerika präsentieren – als amerikanische Marke, die auf deutsche Wert- und Präzisionsarbeit setzt.

„Wir freuen uns natürlich, zeigen zu dürfen, was wir können“, erklärt Werksdirektor Axel Scheiben. „Dass bei uns gedreht wird, belegt darüber hinaus, dass unsere Vorbild- und Vorreiterfunktion in diesem globalen Projekt anerkannt und geschätzt wird. Unser Werk genießt im GM-Konzern inzwischen den Ruf der Premium-Fertigungsstätte.“ Außer in Rüsselsheim wird der Buick Regal bereits in Shanghai und bald auch im kanadischen Oshawa gebaut. Benchmark für Fertigungsqualität, Sauberkeit und Ordnung ist Rüsselsheim.

Amerika freut sich bereits auf die „Sporty Limousin“. Das zeigen auch



MAZ ab: In Rüsselsheim drehte ein US-Filmteam...



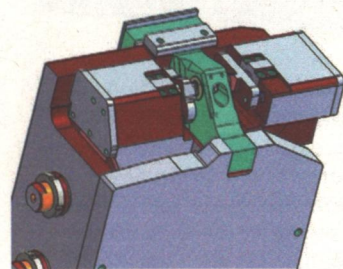
...„German Engineering“ – manchmal gar kopfüber

die ersten Medienreaktionen aus Übersee. „Ein hübsches großes Auto“, lobt beispielsweise das „Wall Street Journal“, und „USA Today“ ist überzeugt, dass Buick mit dem Regal besonders beim jungen Käuferpublikum punktet.

Der Verkauf wird in der zweiten Juli-Hälfte starten. In den Showrooms der Händler ist der Buick Regal bereits präsent und auch von dort sind schon erste positive Reaktionen über den Atlantik gedrungen. In einem Fall haben sich zwei Kunden, die für den Neuen Feuer gefangen hatten, sich mit Kaufgeboten für das Vorführomodell gegenseitig überboten versucht. Wie der Händler sein Dilemma löste, ist nicht bekannt... ■

## Pfälzer Know-how für die Welt

Starke Teamleistung löst Problem an Stanzeinrichtungen in Kaiserslautern



Hilfe im Detail: Das neue Stanzhorn

Kaiserslautern (es). Wie sich mit sorgfältiger Problemanalyse und teamübergreifend entwickelten Ideen notwendige Reparaturen und sinnvolle Weiterentwicklungen verwirklichen lassen, zeigt das Optimierungsprogramm, das im Komponentenwerk Kaiserslautern an den Stanzeinrichtungen der Insignia-Vorderradträger und Hinterachsen umgesetzt wurde.

Auslöser waren sich häufende Fertigungsprobleme und Ausfälle in Stanzein-

richtungen. Auch waren vereinzelt bereits Haarrisse erkennbar, die einen baldigen Bruch des Werkzeugs signalisierten. Betriebsleiter Michael Schmitt wandte sich daraufhin ans ME-Unit-Team, das einen umfassenden Aktionsplan erstellte.

In einigen Fällen schaffte das Erneuern und Ändern von Hydraulikleitungen und Schläuchen Abhilfe. Zu anderen Punkten entwickelte man gemeinsam Ideen, wie Ausfällen durch konstruktive Veränderungen vorzubeugen war. So entstanden insgesamt 25 Konstruktionsaufträge, die im K 18 abgearbeitet wurden. In einem Fall, in dem es bereits zum Werkzeugbruch gekom-

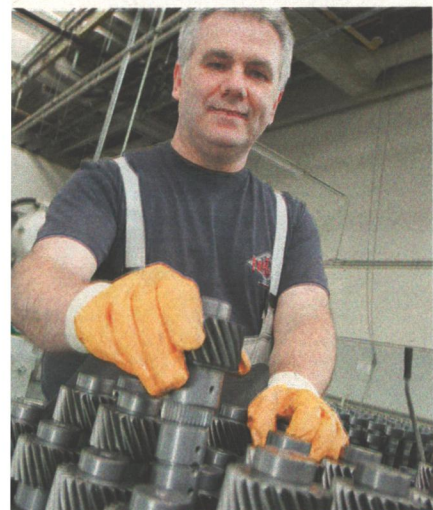
men war, konnte kurzfristig beim Hersteller ein baugleiches Teil geordert und eingesetzt werden, bevor es zu einem Lieferengpass kam.

Weitere Konstruktionsvorschläge leiteten Planer, Konstrukteure, Instandhalter und Werkzeugbauer an die Anlagenbauer weiter, die diese nach den Vorstellungen der Lauterer überarbeiteten. Die neu aufgebauten Stanzeinrichtungen und Bauteile haben sich hervorragend bewährt. Der zwischenzeitlich erwägte Ankauf von sechs neuen Stanzeinrichtungen im Wert von 300 000 Euro ist mittlerweile ad acta gelegt worden.



# Sechs Richtige

Rüsselsheimer Getriebewerk baut weiter auf Sechsgang-Schalter



Alles im Griff: Norbert Plonka...



...Björn Helger und...



...Johannes Jakob sind F40-Profis

Rüsselsheim (es). Seit sieben Jahren entstehen im Rüsselsheimer M55 Sechsgang-Getriebe. 2010 ist das bislang produktivste Jahr, und mit Sicherheit wird es kein verflixtes werden. Dazu sind Mannschaft, Arbeitsabläufe und Prozesse zu gut eingespielt – und das, obwohl hier eine Variantenvielfalt vorherrscht, die ihresgleichen sucht.

2003 hatte Opel mit diesem Produkt Neuland betreten. Es war das erste Sechsgang-Getriebe überhaupt, das im Unternehmensverbund entstehen sollte. Zunächst wurde es mit einem 2.0 Liter Turbo und einem 3.0 V6 CDTI verbaut, die in Vectra und Signum zum Einsatz kamen.

Von Anfang an überzeugte das „F40“ mit seinem vergleichsweise geringen Gewicht, seinem hohen Drehmomentübertragungsvermögen und einer guten Schaltqualität, die durch eine sorgfältige Synchronisation erzeugt wurde. In punkto Fahrleistung, Schadstoffausstoß und Verbrauch setzte es in den Opel-Powerpaketen fortan Maßstäbe.

„Es ist nach wie vor das leichteste und kompakteste Getriebe für diese Drehmomente“, so Uwe Kolb, Instandhaltungs-Koordinator im Getriebewerk. Insbesondere im Insignia sorgt das F40 für Furore – in Leistungsklassen ab 2,0 Liter Hubraum, bis zum 2,8 Liter V6 mit 260 PS und der OPC-Version mit 325 Pferdestärken.

Auch bei Saab, Fiat, Lancia und Alfa Romeo kommt das Rüsselsheimer Getriebe zum Einsatz. Aktuell bereitet die Mannschaft Versionen für den Astra Sports Tourer vor. Die nächste Antara-Generation wird mit Allradgetrieben bestückt,

Plattformbruder Chevrolet Captiva inklusive.

Dabei ist zu bedenken: Für jeden Fahrzeugtyp entsteht ein Vielfaches an Getriebetypen. Nicht nur für jede Motor-, auch für bald jede Ausstattungsvariante muss ein F40 angepasst werden. Der Fahrer einer „Sport“-Variante stellt schließlich andere Ansprüche ans Fahrzeugverhalten als der einer „Comfort“-Version.

Daher muss die Balance zwischen dynamischer und bequemer Übersetzung der einzelnen



Fotos (5): FBMS/Liebschmer

Gänge stets neu definiert und auch technisch umgesetzt werden. Woraus sich zwangsläufig eine hohe Variantenvielfalt ergibt. In der Regel durchlaufen über 30 verschiedene Getriebe die einzelnen Fertigungsstationen.

## Fix und flexibel

Pfäzler sichern sich lukrativen Auftrag

Kaiserslautern (es). Fix rechnen, entscheiden und handeln – das ist im internationalen Wettbewerb wichtiger denn je. Kaiserslautern hat sich so einmal mehr einen lukrativen Auftrag gesichert: Ab 26. Juli produzieren die Pfälzer Steuergehäuse für kleinvolumige Motoren, die in Aspern verbaut werden. 400 000 Stück im Jahr sind geplant, im zweiten Halbjahr 2010 sind noch 125 000 Einheiten geplant.

Die Steuergehäuse werden beim Zulieferer GPM mit Öl- und Wasserpumpe versehen und als so genanntes „Frontcover Modul“ nach Aspern verschickt.

Im März erfuhren die Lauterer von Lieferengpässen bei Steuergehäusen, die vor allem die Corsa- und Astra-Produktion zu brem-

sen drohten. Dort nämlich kommen die Motoren aus Aspern vornehmlich zum Einsatz. Sie errechneten, dass die benötigte Kapazität auf einer der drei Wenzler-Fertigungsanlagen im K1 zu schaffen war, bewarben sich kurzerhand um den Auftrag – und erhielten den Zuschlag.

„Die Schnelligkeit, mit der wir unser Angebot vorlegten, war ganz entscheidend“, so Betriebsleiter Rainer Welker. „Die Umbaukosten beispielsweise wurden in nicht einmal zwei Wochen bewilligt. Da hat man gesehen, welche Fortschritte wir in den vergangenen Jahren gemacht haben, um mit externen Wettbewerbern mithalten zu können.“

Da alle mitzogen, konnten Umbau und Einarbeitung in nur 16 Wochen bewältigt werden. Eine reife



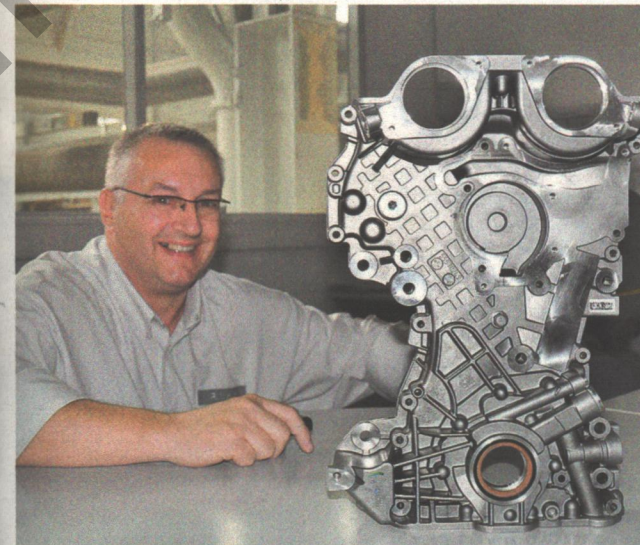
Hoch geschaltet: Dass im F40-Getriebewerk in Rüsselsheim nicht alle Räder stillstehen...

...ist auch das Verdienst von Bernhard Kuberczyk, Johannes Jakob und Uwe Ernst Kolb (v.l.)

Eine weitere Besonderheit: Das F40-Werk fertigt permanent auch Getriebe für Prototypen – auf original Produktionsanlagen. Das ist ein Riesenvorteil, um eine Entwicklung

zügig zur Serienreife zu bringen. Es bedeutet aber auch: Das sind noch mal weit über 40 verschiedene Varianten, über die es gilt, im Werk den Überblick zu behalten. Das stellt besondere An-

forderungen an die Logistik – und die Fehlervermeidungssysteme. So wurden seit dem Produktionsstart 2003 allein 20 zusätzliche Kameraprüfungen für diverse Neuteile eingerichtet.



Steuergehäuse in Serie: Rainer Welker freut sich

Leistung angesichts des Umfangs: Unter anderem muss die Anlage von bislang 28 auf nunmehr 47 Bearbeitungsspindeln aufgerüstet werden.

In gewisser Weise greift die Opel-Pfalz mit den Steuergehäusen eine Tradition auf. „Teile mit dieser Bezeichnung haben wir vor Jahren schon mal gefertigt“, erinnert sich Welker,

„doch angesichts des technischen Fortschritts in der Zwischenzeit kann man diese mit den aktuellen kaum noch vergleichen.“ Ein Know-How-Transfer aus der Vergangenheit sei daher nicht möglich. „Dafür hat die Lauterer Mannschaft einmal mehr ihre Flexibilität und ihre Leistungsbereitschaft unter Beweis gestellt.“



Insgesamt 190 Unternehmen aus Thüringen schickten beim zweiten Unternehmenslauf in Erfurt Teams an den Start – darunter auch Opel aus Eisenach. 22 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schlugen sich tapfer und liefen bei 31 Grad fünf Kilometer durch die Altstadt. Von 186 Männerteams ist das stärkste Blitzteam mit Uwe Hüttenmüller, Fred Dell, Frank Baumbach und Volker Lutz auf Platz 2 gelaufen. Auf Platz 9 folgte das zweite Opel-Team mit Mario Kalb, Pieter Ruts, Heiko Kürschner und Ralf Rosenbaum. In der Fraueneinzelwertung belegte Kathrin Schlägel Platz 82 von 558 Starterinnen.



# Ein lohnender Volltreffer

Mitarbeiter-Trio optimiert die Auslastung der Motorprüfstände – und bekommt dafür 60 000 Euro

Rüsselsheim (mf). Nicht umsonst haben drei Mitarbeiter der Motorenentwicklung sich Gedanken über eine Effizienzsteigerung beim Betrieb von Motorprüfständen gemacht. Mit der Höchstprämie des VV-Wesens wurden Kevin Kloy, Markus Meinhard und Björn Wittkowski von Powertrain Engineering jetzt für ihre ausgeklügelte Idee belohnt.

Und das kam so: Bisher war es so, dass der Prüfstandbediener zwischen einzelnen Messzyklen verschiedene Parameter und Vorgaben von Hand in die Prüfstandsteuerung eingeben beziehungsweise ändern musste. Bestimmte Tests konnten daher nicht unbemannt oder außerhalb der Arbeitszeit, zum Beispiel über Nacht, gefahren werden.

Die Idee der Einsender war es, ein Programm zu schreiben, das die Schnittstellen der verschiedenen Messgeräte anspricht. Dieses Programm ändert die Pa-

rameter in den Prüfzyklen automatisch, so dass die Messungen ohne Eingriff des Prüfstandbedieners fortlaufen können. Zusätzlich werden die Messwerte durch eine Software mit hohem Automatisierungsgrad vom Sachbearbeiter ausgewertet.

Zum Hintergrund: Bei der Entwicklung moderner Moto-

ren kommen hochtechnisierte und kostenintensive Prüfstände zum Einsatz. Ein optimaler Einsatz dieser Anlagen hilft da natürlich auch, Entwicklungszeiten zu optimieren und damit bares Geld zu sparen.

Der jetzt prämierte Verbesserungsvorschlag ermöglicht also eine höhere, auch unbe-

mannte Auslastung von Motorprüfständen – ohne die kritischen Messgrößen zu vernachlässigen. Die hohen Betriebskosten der installierten Anlagen geben diesem VV eine besondere Note – und die Höchstprämie, inklusive einem großen Dankeschön der Vorgesetzten.



Haben die VV-Höchstprämie ertüffelt: Björn Wittkowski, Kevin Kloy und Markus Meinhard (v.l.)

## Bis an die Grenze

Saab-Auftrag ermöglicht dem Rüsselsheimer Rohbau den Auslastungstest

Rüsselsheim (es). Weil er gut vorbereitet war, erhielt der Rüsselsheimer Rohbau den Zuschlag, bis zu den Werksferien rund 5 000 Karosserien für den Saab 9-5 zu bauen. Mit diesem Volumen überbrückt Spyker, der neue Eigentümer der schwedischen Marke, seine Engpässe bis zur Fertigstellung seiner eigenen Produktion in Trollhättan.

Dass Mannschaft und Anlagen den Auftrag so kurzfristig übernehmen konnten, ist kein Zufall. Bis Herbst 2009 war geplant, den neuen Saab in Rüsselsheim zu bauen. Die Vorbereitungen auf den Produktionsstart waren weit vorangeschritten, als die Entscheidung fiel, Saab zu verkaufen. So stand das Werk im Prinzip bereit, als der neue Saab-Eigentümer Mitte Januar 2010 anfragte.

Dennoch: Es war einiges zu tun, bis die erste Saab-Karosserie gefertigt werden konnte. „Hauptsächlich waren es Quality-Gates, die eingerichtet werden mussten“, erklärt Albert Höhn, Leiter Karosseriewerk. „Auch die Schweißoperationen einzurichten, ist eine sehr sensible Angelegenheit, die wir sehr zügig erledigen mussten, um im März mit der gewohnt

hohen Qualität starten zu können.“

Produziert werden Karosserien „ohne Klapperteile“ – also ohne Hauben, Türen und Deckel. Und sie werden unlackiert versandt, was in Rüsselsheim selten vorkommt. Daher mussten Spezialgestelle für den Lkw- und Fährtransport angeschafft werden.

Den Auftrag für Spyker zu bewältigen, schafft Opel nicht nur einen zufriedenen Kunden mehr – es dient auch als zukunftsweisender Testlauf. „Mit den fünf bis sechs Saab-Karosserien, die wir jetzt pro Stunde zusätzlich über die Linie laufen lassen, produzieren wir gegenwärtig 60,9 Rohkarosserien im Stundendurchschnitt – damit sind wir an der obersten Grenze unserer Kapazität angelangt“, weiß Albert Höhn. „Dass wir das können, wussten wir bislang nur theoretisch – jetzt beweisen wir es praktisch.“

Und es zu können ist wichtig: Denn in knapp einem Jahr wird auch der Astra-Fünftürer in die Rüsselsheimer Linie integriert – und dann wird die volle Werksauslastung endgültig zur Routine. Mannschaft und Anlagen werden dann gut vorbereitet sein...

Neuland: Der Auftrag, 5 000 Karosserien für den Saab 9-5 zu bauen, kommt von Spyker. Im Rüsselsheimer Rohbau werden die Karosserien auf Spezialgestelle verladen und nach Trollhättan verschickt



Schnell und gut: taktzeitoptimierte Motormontage im B-Diesel

## Pfälzer Diesel wird schneller

Intelligente Taktzeitoptimierungen helfen die hohe Nachfrage zu befriedigen

Kaiserslautern (es). Qualität so schnell wie möglich produzieren zu können, ist das A und O im Autogeschäft. Dabei ist Geschwindigkeit keine Hexerei, sondern vor allem das Ergebnis sorgfältig durchdachter Arbeitsabläufe. Das bewiesen Planer, Instandhaltungs- und Fertigungsmitarbeiter in der B-Diesel-Produktion.

In der Pfälzer Dieselschmiede brummt's gegenwärtig – der 2.0 CDTI wird derzeit im Insignia kräftig nachgefragt, auch im Astra und im Saab 9.5 kommt er zum Einsatz. Nächstes Jahr soll auch der neue Zafira mit Pfälzer Power bestückt werden. Das bedeutet: Es muss mehr und schneller produziert werden.

Daraus müssen sich nicht zwingend neue Investitionen in

Technik und Anlagen ergeben. Statt dessen formierte sich ein Spezialistenteam, das die Arbeitsabläufe an der Motormontage unter die Lupe nahm. Die Kernfrage: Inwieweit ließen sich einzelne Operationen von hochan weniger ausgelastete Arbeitsplätze übertragen? Dazu bediente sich die Mannschaft bestimmter Methoden-Zeit-Messungen, bei der die Zeiten der einzelnen Arbeitsabläufe ermittelt werden. Zweites wichtiges Instrument war die „Nummi“-Wall, die ein Auslastungsdiagramm der Arbeitsplätze zeigt. Damit wurden die nötigen Schritte zu einer Taktzeitoptimierung identifiziert.

Das Team nutzte ein verlängertes Wochenende, um die Arbeitsstationen auf ihre neuen

Aufgaben vorzubereiten. Danach wurde die Produktion wieder aufgenommen, ohne Testphase. Allerdings begleiteten zwei Wochen lang Champions die Arbeiten an der Linie, um Probleme aufzunehmen und zu lösen.

Schon jetzt hat sich die Taktzeit von 83,6 auf 76,3 Sekunden reduziert. Aktuell entstehen 316 B-Diesel pro Schicht, zuvor waren es 288. Das Projekt ist jedoch noch nicht abgeschlossen. „In den Werksferien nehmen wir den zweiten Schritt in Angriff, dann liegen wir bei nur noch 72,6 Sekunden Taktzeit“, so Willi Rether, Abschnittsleiter der Motormontage. Eine erstaunliche Verbesserung – erst recht, wenn man bedenkt, dass sie ohne Investitionen erzielt wurde.

Vorbereitet: Die Rüsselsheimer...

...springen kurzfristig für Saab ein



# Zeitreisen inklusive

Von wegen Alt-Papier: Thomas Drumm liest und sammelt die Opel Post seit einem Vierteljahrhundert

Rüsselsheim (es). Auf solche Leser ist jede Zeitung stolz: Seit 1984 ist Thomas Drumm bei Opel – seither liest und sammelt er die Opel Post. „Dabei bin ich gar kein großer Sammler“, schmunzelt der 48-jährige, der im Presswerk unter anderem für die ISO-Koordination und das Kalibrierwesen zuständig ist. „Ich hab halt irgendwann angefangen und nicht mehr aufgehört.“

Irgendwann – das kann der gebürtige Rüsselsheimer natürlich auch genauer belegen. Im Oktober 1984 war's: „Ich hatte schon bei Opel unterschrieben, jobbte aber noch in Wiesbaden. Zum Abschied überreichte mir eine Kollegin, die von meinem neuen Arbeitgeber wusste, eine Opel Post. Das war die Initialzündung.“

Seitdem hat er jedes Exemplar gesammelt und sorgfältig aufbewahrt. 26 Jahrgänge – „das ergibt gar nicht so viele Exemplare, wie man meint. Im Moment passen sie alle noch bequem in einen Schrank.“ Ab und zu fallen ihm auch ältere Exemplare in die Hände – von

Kollegen etwa, die sich in den Ruhestand verabschiedet haben und ihre Spinde und Schreibtische räumen.

Er blättert gerne in den alten Exemplaren – mal, um ein paar Fakten für eine Jubiläumsfeier zu recherchieren, oder einfach nur so an stillen Tagen. Und

muss immer wieder schmunzeln, etwa wenn er ein „Jugendbild“ eines bekannten Opelers entdeckt.

Er sammelt aber nicht nur – Thomas Drumm liest die Opel Post auch. Und zwar von A bis Z. „Weil ich gerne informiert bin über mein Unternehmen.“ Überhaupt sei das Lesen mehrerer Medien wichtig, um sich eine eigene Meinung bilden zu können.

Und wie sieht er die Konkurrenz zwischen Print- und elektronischen Medien? „Ich lese auch viel am PC, beruflich sowieso, aber auch privat. Aber in einem gedruckten Medium blättern zu können, ist etwas Besonders. Ich denke, dass auch in Zukunft beides seine Berechtigung haben wird“, resümiert Thomas Drumm.



Leser und Sammler: Thomas Drumm

## Ein Bild von einem Mann

Jörg Zehmer hat die Airbrush-Malerei für sich entdeckt

Rüsselsheim (es). Es ist nie zu spät, eine künstlerische Ader an sich zu entdecken. Jörg Zehmer widmet sich erst seit drei Jahren der Airbrush-Malerei – und zaubert Erstaunliches aus seiner Sprühdose. Den eindrucksvollen Beleg können seine Kollegen seit einiger Zeit auf der Wand zwischen Lackiererei und K130 begutachten.

An die Außenwände der MPK-Büros sprühte der Logistiker ein

2,40 mal drei Meter großes Gemälde – es zeigt einen Gabelstapler, der durch eine Mauer bricht. Offensichtlich die bildliche Umsetzung des Grundsatzes, das pünktliche Materialanlieferung über alles geht...

Von den Abmessungen her die bislang größte Arbeit des Künstlers, für die er rund 70 Stunden Freizeit investiert hat. Auch seine beste? Da zuckt Jörg Zehmer die Schultern. Die typi-

sche Reaktion des bildenden Künstlers: Was soll er sein Werk groß erklären, die Leute sollen es anschauen – und selber drüber urteilen.

2003 hat er mit Malen und Zeichnen begonnen, 2007 einen Airbrush-Kurs absolviert und seitdem seine künstlerische Disziplin gefunden. „Mich fasziniert am Airbrushen, dass man wirklich jeden Untergrund dafür verwenden kann: Stein, Blech oder auch menschliche Haut.“ Derzeit konzentriert er sich auf Bodypainting – und hat schon einige Models mit faszinierenden Echsenanstrichen versehen. Aber auch Tiere, Gebäude und Landschaften beschäftigen ihn, und demnächst will er sich verstärkt dem Surrealismus widmen. Auf [www.joerg-art.de](http://www.joerg-art.de)

sind einige seiner Arbeiten zu bewundern.

Und Opel-Motive? „Warum nicht? Ich mache alles, was mich interessiert beziehungsweise meinen Auftraggeber.“ Seiner nächsten großen Aufgabe stellt er sich am 24. Juli – beim Internationalen Bodypainting Festival in Bingen, in dessen Rahmen auch die Deutsche Meisterschaft ausgetragen wird. Da will Jörg Zehmer antreten – als Neuling mit ganz bescheidenen Ansprüchen: „Nur nicht Letzter werden“. Bescheidenheit ist eben auch des Künstlers Zier.

### Kalendereintrag:

Wann? 29. Juli bis 1. August  
Wo? Maschen bei Hamburg

Was?  
29. Internationales  
Manta-Treffen

Wieso? [www.manta-a-online.de](http://www.manta-a-online.de)

OPEL  
ZUVERLÄSSIG IN DIE ZUKUNFT



Seit drei Jahren am (Airbrush-)Drücker: Jörg Zehmer

# Mehr davon

Drei italienische Mitarbeiter für ihr Engagement geehrt

Rüsselsheim (es). Menschen, die sich uneigennützig für andere einsetzen, sind die Stütze unserer Gesellschaft. Umso schöner, wenn das auch mal offiziell anerkannt wird. Wie jetzt bei Agostino Crocco, Onofrio Centrone und Corrado Desilve: Die drei erhielten den „Bundesverdienststern der italienischen Republik“.

Diese spezielle Ehrung wird nur Landsleuten zuteil, die älter als 50 Jahre sind, davon mindestens 25 Jahre in einem Unternehmen arbeiten und sich außerordentlich gesellschaftlich engagierten. Dass es mit Agostino Crocco, Onofrio Centrone und Corrado Desilve die Richtigen getroffen hat, daran zweifeln weder Familie noch Freunde oder die Opel-Kollegen aus Produktentwicklung, Fertigung/Endmontage und Logistik.

Die drei Geehrten kamen Mitte der 1970er über die Alpen nach Deutschland und zeigten sich nicht nur am Arbeitsplatz als Männer der Tat. Sie engagierten sich in der italienischen Gemeinde, setzten sich beispielsweise dafür ein, dass

in Deutschland geborene Kinder ihrer Landsleute Italienisch-Unterricht erhielten. Insgesamt haben sie viel für die deutsch-italienischen und die europäischen Beziehungen getan. Sie waren in der Rüsselsheimer Pfarrgemeinde ebenso aktiv wie in Gewerkschaft und Caritas oder als Betreuer im Jugendfußball, sammelten Spenden und organisierten Hilfe für die Tsunamiopfer in Asien und die Erdbebenopfer in Italien.

Verliehen wurden die Orden in der Villa Bonn des italienischen Generalkonsulats in Frankfurt – im Namen des italienischen Staatspräsidenten Giorgio Napolitano. Zu den zahlreichen Gratulanten der vergangenen Tage zählte auch Rüsselsheims Werksdirektor Axel Scheiben, der die drei spontan zu einem Kaffee in sein Büro einlud und sich von ihrem Engagement berichten ließ. „Wir brauchen mehr von eurer Sorte“, so sein Resümee, „bei Opel, aber auch in unserer Gesellschaft.“



Anerkennung: Für ihr vielfältiges Engagement bekamen Onofrio Centrone, Corrado Desilve und Agostino Crocco (v.l.) den Bundesverdienststern der italienischen Republik



Nachgefragt: Werkschef Axel Scheiben (3.v.l.) und Werkskommunikator Johannes Schmitz (2.v.r.) wollten bei einer Tasse Kaffee wissen, was die drei Geehrten antreibt

## Immer im Kreis

Opel-Team läuft 24 Stunden für guten Zweck

Hochheim (jh). Für einen guten Zweck einen Tag und eine Nacht lang im Kreis zu laufen, mag etwas bizarr klingen, aber es funktioniert. Beim Hochheimer 24-Stunden-Lauf kamen jetzt 116 829,32 Euro Spendengelder zusammen. Erstmals mit von der Partie: Die „Blitzläufer“ von Opel aus Rüsselsheim.

Initiator der „Blitzläufer“ ist Hans Jürgen Walther, der als Hochheimer diese Laufveranstaltung seit vielen Jahren aufmerksam verfolgt. Sie wird vom Förderverein der Edith-Stein-Schule ausgetragen, einer Schule, die seit drei Jahrzehnten körperbehinderten Menschen eine qualifizierte Berufsvorbereitung ermöglicht.

Da die Betreuung von Menschen mit Handicap auf-

wändig ist, war der Förderverein auf der Suche nach zusätzlichen Einnahmequellen. Die Idee eines 24-Stunden-Laufes erwies sich als Volltreffer. Denn vor und während der Veranstaltung kann zum Beispiel auf eine oder mehrere Mannschaften pro Runde ein bestimmter Betrag gespendet werden.

Walther warb im Kollegenkreis für diesen Lauf und fand in kürzester Zeit Mitstreiter. „Wir wollten 720 Runden laufen und haben auch einige Sponsoren aus dem Opel-Umkreis mitgebracht“, erzählt Walther. Am Ende ist das zehnköpfige Läuferteam, betreut von vier weiteren Kolleginnen und Kollegen, glatt 100 Runden mehr gelaufen. 820 mal 400 Meter um den Sportplatz



herum, das ergibt stolze 328 Kilometer. Eine reife Leistung, mit der sich das Blitzteam bei seiner ersten Teilnahme den 20. Platz sicherte. Und dazu noch mit 1560 Euro zum Spendergebnis beitrug.

„Wir sind stolz darauf, zu diesem tollen Spendergebnis beigetragen zu haben“, so Hans Jürgen Walther, „und wir freuen uns schon jetzt auf den nächsten Lauf in drei Jahren.“

Für einen guten Zweck zusammengefounden: die „Blitzläufer“ Elisabeth Zuck, Heinrich Lohre, Stefan Dohle, Guido Hammann, Willi Wittmann, Joachim Grimme, Marco Zentellini, Hans Jürgen Walther, Klaus Jacob, Uwe Klausfelder und Reimund Wein (v.l.). Nicht im Bild, aber in Hochheim am Start waren Babette Walther, Timo Schmidt und Jürgen Schmitt



# Probe aufs Exempel

Ein neues Modell lockt immer: Belegschaften an den Standorten erkunden den Meriva

Tausende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Standorten folgten der Einladung, schon vor dem offiziellen Verkaufsstart den neuen Meriva kennen zu lernen. Ihr Fazit: Das Auto wird Opel weiter voranbringen.

In Rüsselsheim warteten auf knapp 10 000 Besucher zahlreiche Attraktionen. Auf insgesamt 6 000 Quadratmetern und drei Hallen verteilt drehte sich hier alles um den neuen Meriva. Fachleute aus Entwicklung, Design und Marketing erläuterten den Besuchern das neue Modell. Neben den Präsentationen blieb reichlich Zeit, den Neuling unter die Lupe zu nehmen. Das Angebot zur Probefahrt kam riesig an.

Traditionell nutzen viele Beschäftigte die Einladung zu einem Produkttag für einen Familienausflug. Entsprechend vielfältig und bunt war das Programm, zu dem wieder ganz

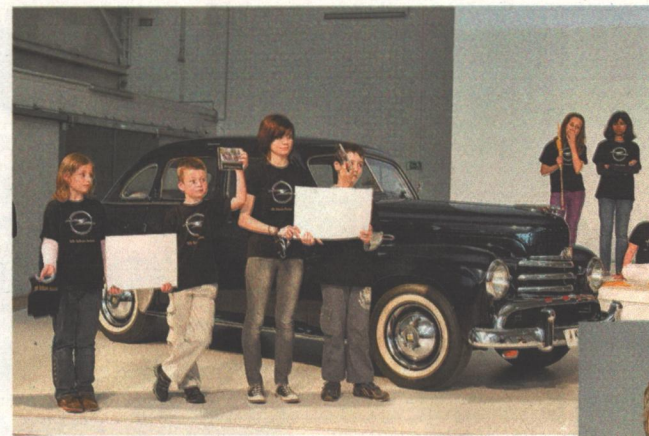
Opel-Lied „Wir leben Autos“ seither zahlreiche Auftritte absolviert und damit neben viel Applaus auch einige Euro erungen. Letztere – insgesamt 9 000 Euro – spendete der Chor am Produkttag an drei gemeinnützige Organisationen aus der Region.

In Bochum feierten rund 4000 aktive und ehemalige Opelner samt Familienangehörigen und Freunden rings um die Empfangshalle D1 den neuen Meriva. Besonderes Highlight waren die Aktivitäten rings um den flexiblen Neuling, die Präsentationen von Niels Loeb, Dr. Petra Krammer und Thomas Stüber zum Design und zu den

zweier Zafira mit Fingerfarbe und auf der Hüpfburg. Werkstouren und Rundfahrten mit Opel-Oldtimern rundeten das unterhaltsame Programm ab.

Trotz schlechter Rahmenbedingungen in der Pfalz – durchwachsenes Wetter und lange Staus aufgrund einer Vollsperrung der A6 – kamen gut 600 Besucher ins Werk Kaiserslautern. Rund um das PS-Servicecenter warteten zahlreiche Meriva auf eine „Inspektion“ durch die Gäste. Insgesamt 18 Fahrzeugstunden für Probe-

fahrten bereit. Ein Angebot, das intensiv genutzt wurde: In 25 Stunden und 50 Minuten



Spendabel: Der Opel-Kinderchor überreichte Schecks

viele Bereiche beitrugen. Der Verkauf an Mitarbeiter hatte sein ganzes Team für Beratungsgespräche vor Ort, die Propeller AG und die Berufsausbildung waren ebenso mit Infoangeboten vor Ort wie Betriebsrat, BKK und Werkfeuerwehr.

Für musikalische Abwechslung sorgte der Opel-Kinderchor mit zwei Auftritten. Der Chor, vor rund einem Jahr von Mitarbeitern und ihren Kindern gegründet, hat mit seinem

Features des Meriva, die Verkaufsberatung und die Testfahrten.

Aramark versorgte die Besucher mit Speisen und Getränken, eine Dixieband spielte Live-Musik. Außerdem war – wie in Rüsselsheim – die komplette Opel-Produktpalette ausgestellt und auch die Kinder hatten viel Spaß beim Bobbycarfahren, dem Bemalen



Verschnaufen: Auto erkunden macht müde, da hilft Musik



Amüsierten sich: Opel-Boss Nick Reilly (l.) und Betriebsratschef Klaus Franz



Alle Klappen auf: Die Eisenacher Beschäftigten wollten es genau wissen

kamen 1134 Testkilometer zusammen, errechneten die Statistiker.

Auch in der Pfalz hatten die Organisatoren ein vielfältiges Rahmenprogramm auf die Beine gestellt. Ein spezielles Programm für die Kinder kam ebenso gut an wie das Angebot der Werkfeuerwehr, Gästen mit ihrem Kranwagen aus 24 Metern Höhe einen Rundblick über das Werk zu ermöglichen.

Herrlicher Sonnenschein und die Neugier auf ein neues Modell trieb auch viele Schaulustige in Eisenach auf die Straße

Richtung Opel-Werk. Unter den Gästen waren auch zahlreiche ehemalige Mitarbeiter mit ihren Familien. Sie alle wollten sich persönlich ein Bild machen vom Design, der Technik und dem neuartigen Türkonzept FlexDoors. Vor Ort und bei Probefahrten nahmen sie den Neuling unter die Lupe. Rundum ein gelungener Tag mit viel positiver Resonanz, so die Bilanz der Organisatoren. ■



Wird nie langweilig: Kunst am Auto



Vom Fach: Designer Niels Loeb erläutert den Bochumern die Details



Test the best: Bei der Anmeldung zur Probefahrt war viel los



Pferdestärken in der Pfalz: Rund um das PS Servicecenter präsentierten die Lauterer zahlreiche Meriva-Modelle



Künstlerisch wertvoll: Auch an den Nachwuchs war gedacht



