

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 3
Die Fußball-WM ist entschieden: Der Titel ging nach Kaiserslautern



Seite 4
Azubis erproben Unternehmertum auf einer Spülmaschinenmesse



Seite 7
Info-Veranstaltung zum neuen Astra macht Bochumer Kollegen fit



Seite 15
Das Werksorchester hält nach kreativem Nachwuchs Ausschau

Künstler-Forum

Seit zehn Jahren Opel-Ausstellungen

Rüsselsheim (jh). Seit genau zehn Jahren präsentiert Opel in seinem Ausstellungsraum Werke zeitgenössischer Künstler. 25 Ausstellungen zogen seit 1987 kunstinteressiertes Publikum ins Herzen von Rüsselsheim. Stellvertretend für diese Vielfalt zeigt Opel mit „Vorsicht! Rückblick!“ noch einmal Arbeiten aus acht verschiedenen Ausstellungen.

Zu sehen sind unter anderem Werke von Heinz Seibert, Diether Ritzert, Inge Besgen, Martina Alt-Schäfer, Birgid Vietz, Hans-Peter Hauf und Werner Neuwirth.

Alle gezeigten Arbeiten haben über die Person des Künstlers einen Bezug zu Rüsselsheim und Umgebung. So lädt die Ausstellung nicht nur

zu einem künstlerischen Rückblick, sondern bietet auch einen Überblick über zehn Jahre Kulturschaffen in der Region.

Die Ausstellung – sie läuft noch bis zum 19. Dezember – wird aufgrund des Umzugs in die neue Unternehmenszentrale zudem die letzte sein, die im Opel-Forum in der Marktstraße stattfindet.

Darüber hinaus präsentiert Opel derzeit eine weitere Kunstausstellung. In der Werkshalle A 1 am Bahnhofplatz gibt es eine Auswahl mit Werken von Hans Diebschlag zu sehen. Die 36 Ölgemälde und Zeichnungen zeigen Ansichten der Stadt und des Opel-Werkes. Dieser Bezug hat bereits viele Mitarbeiter in



die Kunstschau gelockt. Damit die es künftig noch einfacher haben, wird die Ausstellung vom 17. bis zum 28. November jeweils in der Mittagszeit zwischen 11.30 und 13.30 Uhr auch werksseitig durch den Adamhof zu betreten sein.

Voll auf Service

„Was lange währt, wird endlich gut“, freute sich Paul Schleicher. Der Betriebsratschef aus der Pfalz zeigte Genugtuung darüber, daß jetzt nach einer langen Phase der Überzeugungsarbeit die Mitarbeiter ein eigenes Autohaus auf dem Werksgelände vorfinden. Denn ab sofort wird der Fahrzeugverkauf an Mitarbeiter auf einer Gesamtfläche von 225 Quadratmetern im „PS Service Center“ abgewickelt. „Mit dem Neubau können wir den Wünschen unserer 5 200 Mitarbeiter und den 1 800 Opel-Rentnern noch besser gerecht werden“, betonte auch Klaus-Eberhard Hapfel, Leiter Personal- und Sozialwesen, den Vorteil des Gebäudes.



Buchstäblich im Dunkeln stand vergangene Woche ein Großteil der Rüsselsheimer Mitarbeiter. Für rund drei Stunden war die Stromversorgung ausgefallen. Betroffen waren neben der Produktion auch die Verwaltungsbereiche. Die Ursache: Ein Kurzschluß im Kraftwerk. Das Werk verfügt für solche Notfälle über zwei parallele Stromkreise mit automatischer Umschaltung. Diese hatte allerdings aus noch ungeklärten Gründen ebenfalls ihren Dienst versagt.

Foto: Opel

Mehr Mut

Betriebsräte tagten turnusgemäß in Rüsselsheim

Die Frage „Wohin steuert Opel?“ beherrschte die Vorträge und Diskussionen auf der 29. Betriebsratsversammlung, zu der sich die Arbeitnehmervertreter aller deutschen Standorte vom 5. bis 7. November in Rüsselsheim trafen.

Rüsselsheim (jh). Klaus Franz, stellvertretender Gesamtbetriebsratsvorsitzender schlug bereits in der Begrüßungsansprache die Pfähle ein, an denen sich viele der weiteren Beiträge inhaltlich orientierten. Der Begriff der Krise wurde dabei zum geflügelten Wort. So beklagte Franz das Fehlen von

Visionen seitens des Vorstandes, beklagte, daß die Geschäftsleitung den Mitarbeitern keine Impulse mehr zu geben vermag und konstatierte: „Das Unternehmen Opel ist in seiner existenziellsten Krise seit 135 Jahren.“

Rudi Müller erklärte in seinem Rechenschaftsbericht 1997 zum Jahr der Verunsicherung. „Nie war die Orientierungslosigkeit im Unternehmen größer“, so der Betriebsratschef. Zu dieser Verunsicherung trage die „schonungslose“ Globalisierung durch General Motors bei, die „keine Rücksicht auf regionale Besonderheiten“ nehme.

Angesichts der eher düsteren Perspektiven auf dem deutschen Arbeitsmarkt trüben die Zukunftsszenarien der Geschäftsleitung über die Beschäftigungsentwicklung in den deutschen Opel-Werken nicht gerade zur Beruhigung der Arbeitnehmervertreter bei.

Dabei habe man zum Thema Beschäftigung bereits vor vier Jahren eine vernünftige Lösung gefunden, so Müller. Der Standortsicherungsvertrag von 1993 habe die Interessen von Betriebsrat und Geschäftsleitung gleichermaßen berücksichtigt, das „Geben und Nehmen stand in einem ausgeglichenen Verhältnis.“ Das müsse auch bei der neuen Betriebsvereinbarung so bleiben, forderte der Betriebsratschef, bezeichnete den derzeitigen Verhandlungsstand jedoch als noch nicht akzeptabel. Zum Schluß seiner Grundsatzrede betonte Müller unter dem Beifall der Betriebsräte, er halte die öffentlichen Spekulationen über die Zukunft von Vorstandschef David J. Herman für schädlich für das Unternehmen und für menschlich verletzend.

Herman, der zusammen mit seinen Vorstandskollegen Gast der Betriebsrätekonferenz war, bedauerte, daß in der Vergangenheit kritische Diskussionen statt intern in der Öffentlichkeit ausgetragen wurden. „Diese Form der Kommunikation hilft uns nicht bei der strategischen Ausrichtung des Unternehmens“, sagte der Opel-Chef.

Die Selbsterfleischung müsse aufhören, appellierte Herman. Denn Angst verhindere Erfindungsreichtum. „Dabei haben wir das Potential, sehr erfolgreich zu sein.“ Nicht umsonst sei Opel seit sechs Jahren in Folge Marktführer in Europa. „Mit unseren Ideen, unserem Know how und unserer Ausdauer wird die Restrukturierung Früchte tragen“,



Aussprache: Auf der Betriebsrätekonferenz wurde viel diskutiert

gab sich Herman zuversichtlich. Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz nannte für eine langfristige Zukunftssicherung drei Voraussetzungen: bestmögliche Qualifikation, angemessene Arbeitskosten und konkurrenzfähige Produktivität. Er ließ keinen Zweifel daran, daß die Belegschaftszahlen mittelfristig weiter sinken werden. Ein

neuer Standortvertrag biete jedoch beiden Seiten Verhandlungssicherheit für die anstehenden Veränderungsprozesse. Abschließend erinnerte Rudi Müller daran, daß beide Seiten Mut zur Partnerschaft gezeigt hätten. So sei beispielsweise das Arbeitszeitkorridormodell zustande gekommen. „Ich wünsche mir mehr solchen Mut“.



Ab dem Frühjahr 1998 rollt in Eisenach neben dem Corsa auch der neue Astra vom Band. Das erklärte Opel-Chef David J. Herman beim fünfjährigen Jubiläum der Thüringer Fertigungsstätte. In Anwesenheit von Bundeswirtschaftsminister Dr. Günter Rexrodt und Thüringens Ministerpräsident Dr. Bernhard Vogel betonte Herman die weltweite Vorbildfunktion des am 23. September 1992 eröffneten Werkes. Opel investiert bis zum Ende des Jahres 60 Millionen Mark in Eisenach. Außerdem stellt das Unternehmen Anfang kommenden Jahres 90 neue Mitarbeiter ein.

Ganz kurz ...

Start auf den Philippinen: Mit dem Verkaufsstart auf den Philippinen weitet Opel sein Engagement im asiatisch-pazifischen Raum aus. Angeboten werden zunächst die Modelle Vectra und Omega. Sie werden durch gezielte Modifikationen – unter anderem ein Schlechtwege-Paket – auf die Bedürfnisse dieser Region vorbereitet. Durch den Aufbau eines Händlernetzes soll die Marke Opel langfristig auf dem Inselstaat etabliert werden. Insgesamt werden zur Zeit in über 100 Ländern Fahrzeuge der Marke Opel verkauft.

Hessen fahren auf Opel ab: Von den knapp 351 000 Fahrzeugen, die 1996 in Hessen neu zugelassen wurden, waren 20,9 Prozent aus dem Hause Opel. Wie das Hessische Statistische Landesamt weiter meldet, belegte VW den zweiten Platz mit einem Anteil von 17,7 Prozent. Es folgten Ford (11,4), Mercedes (7,2), Fiat (6,7) sowie Audi und BMW mit jeweils 6,7 Prozent.

Die nächste Opel Post ist für den 10. Dezember geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 19. November 1997.

Im STW-Cup vom belächelten Neuensteiger zum ersten Konkurrenten in der Formel 3 Sieger in der Motorsport-Saison '97
Rückblick auf die

Das ITEZ in Rüsselsheim wird eine führende Rolle in einer neuen globalen Organisation übernehmen, in der alle Motoren- und Getriebeentwicklungen des General Motors-Konzerns zusammengefasst werden.

Rüsselsheim/Detroit (jh). Mit Prof. Dr. Fritz Indra und Dr. Otto Willenbockel wurden leitende Ingenieure des ITEZ in verantwortliche Positionen dieser neuen Organisation mit der Bezeichnung „GM Powertrain“ berufen, die ihren Sitz in Pontiac/Michigan haben wird.

Die Auswirkungen für Rüsselsheim: Bei Opel sollen künftig alle Benzinmotoren bis 2,5 Liter Hubraum und alle Schaltgetriebe entwickelt werden, die weltweit in die Fahrzeuge sämtlicher GM-Automarken eingebaut werden.

„Die Ausstattung des ITEZ und der ernannten Mitarbeiter mit globaler Zuständigkeit ist eine hohe Anerkennung der Leistungen, die im ITEZ bei der Entwicklung von Benzinmotoren mit moderner Technik, günstigem Verbrauch und niedrigen Emissionen in der Vergangenheit erbracht wurden“, sagte dazu Vorstandschef David J. Herman.

Das ITEZ wird darüber hinaus auch weiterhin die Verantwortlichkeit für alle Pkw-Entwicklungen von GM außerhalb Nordamerikas wahrnehmen.

Global player

Neue Verantwortlichkeiten im und für das ITEZ

Prof. Dr. Fritz Indra leitet den Bereich der weltweiten Vorausentwicklung. Dr. Otto Willenbockel koordiniert in der neugegründeten Organisation die Entwicklung aller Motoren. Im ITEZ koordiniert Eckhard Zickwolf die europäischen Aktivitäten.

Die Hauptaufgabe der neuen Organisation besteht darin, durch die weitere Verbesserung von Produktqualität und unternehmerischer Effizienz schneller und flexibler die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse des weltweiten Automobilmarktes zu erkennen

und umzusetzen. „Die Powertrain-Organisation ist ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zu internationaler Wettbewerbsfähigkeit und stärkt unsere Absicht, die Entwicklungskompetenz der gesamten Organisation optimal einzusetzen“, sagte dazu Peter H. Hanenberger, Opel-Technikvorstand und internationaler Entwicklungschef von GM.

„Wir übertragen jenen Organisationseinheiten die Verantwortung für strategisch wichtige Motoren- und Getriebeentwicklungen, die in einem besonders wettbe-

werbsintensiven Umfeld operieren und dadurch eine hohe technische Kompetenz besitzen. Durch die optimale Nutzung dieser Kapazitäten werden wir langfristig die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen“, so Hanenberger.

Im Zuge zusätzlicher Aufgabenstellungen und entsprechend seiner teilweise weltweiten Verantwortlichkeiten hat das ITEZ zudem die Bildung eines Exekutivteams unterhalb des Entwicklungsvorstandes beschlossen. Das dreiköpfige Team setzt sich folgendermaßen zusammen:



Powertrainer: Prof. Dr. Fritz Indra (li.) und Dr. Otto Willenbockel



Gebhard A. Wild wird als Exekutivdirektor einen erweiterten Bereich „Stabsfunktionen“ leiten.

Karl Jüllig steht künftig als Exekutivdirektor dem Bereich „Design, Entwicklung und Konstruktion“ vor. Wolfgang H. Imgärtchen wird im ITEZ den Gesamtbereich „Produk-

tionsplanung und Werksanlagen“ als Exekutivdirektor leiten.

„Mit der Bildung dieses Exekutivteams haben wir den Grundstein für die Evolution der gesamten Organisationsstruktur des ITEZ gelegt“, sagte dazu Peter H. Hanenberger.



Beim „Doppelpaß für einen guten Zweck“ erspielten kürzlich in Regensburg zwei Dutzend Prominente knapp 10 000 Mark für die Behindertenwerkstatt Retex. Im Opel-Team, das gegen eine Auswahl des Kicker Sportmagazins antrat, standen unter anderem die ehemaligen Bayern-Profis Aumann, Dremmler, Eder, Grahammer, Janzon, Niedermayer, Pflügler und Rummenigge sowie (v. l.) STW-Cup-Fahrer Manuel Reuter, Opel-Verkaufsleiter Günther Sommerlad und Vorstandsmitglied Horst P. Borghs. Als Trainer saß Udo Lattek auf der Opel-Bank. Das Blitz-Team hatte am Ende übrigens mit 8:4 die Nase vorn.

Ideen für die Zukunft

Opel fördert Jugendwettbewerb

Rüsselsheim/Bonn (jh). „Wer die Zukunft sichern will, muß die Jugend fördern.“ Auf diese einleuchtende Formel bringt Technikvorstand Peter H. Hanenberger das Opel-Engagement beim bundesweiten Wettbewerb „Jugend gestaltet die Zukunft“.

Das Unternehmen fördert diesen Wettbewerb, der im Oktober unter der Schirmherrschaft von Bundeskanzler Kohl an den Start ging. Ziel ist, die Jugendlichen an Deutschlands Schulen dazu anzuspornen, ihre Meinungen

und Ideen zu den Themen Politik, Umwelt, Mobilität, Informationstechnologie, Wohnen und Arbeit kreativ umzusetzen. Alle Schüler werden aufgefordert, ihre Ideen im Hinblick darauf zu gestalten, wie das „Unternehmen Deutschland“ für die Zukunft fit gemacht werden kann. Die Schüler können ihre Beiträge in Form von Texten, Postern, Collagen, Videos, Computersimulationen, Modellen oder Cassetten beim Zeitbild-Ver-



lag in München einreichen. Einsendeschluß ist der 28. Februar 1998. Den Gewinnern winken über 1 000 Preise. Opel stellt unter anderem zwei der 14 Hauptpreise: die Finanzierung eines Führerscheins sowie die Beschichtung des Testzentrums in Dudenhofen. Neben Opel fördern unter anderem die Bundesregierung, der Deutsche Gewerkschaftsbund sowie der Arbeitgeberverband Gesamtmetall den Ideenwettbewerb.

Vom ersten Kadett bis zum neuen Astra: Opel produziert in Bochum Erfolge in Serie.

Als vor 35 Jahren der erste Opel Kadett auf dem Gelände der ehemaligen Kohlezeche Dannenbaum vom Band lief, war dies der Anfang einer seit Jahrzehnten andauernden Erfolgsgeschichte. Heute arbeiten rund 14.500 Beschäftigte im Bochumer Werk. Opel ist damit einer der größten Arbeitgeber der Region.

Fortsetzung folgt

Dem Kadett folgte der Astra, ein Bestseller in Deutschland und Europa. Mit inzwischen über 3,8 Millionen Fahrzeugen ist er der erfolgreichste Opel aller Zeiten. Im kommenden Frühjahr geht nun die jüngste Astra-Generation an den Start. Sie ist gleichzeitig Auftakt zur größten Modelloffensive in der Opel-Geschichte.

Im Rahmen der neuen Unternehmenswerbung, über die wir in der Opel Post bereits des öfteren berichtet haben, erschien jetzt ein

weiteres Motiv. Dieses setzt sich explizit mit dem neuen Astra und dessen Produktionswerk Bochum auseinander. Unter dem Titel

„Fortsetzung folgt“ dokumentiert das Anzeigenmotiv die Erfolgsbilanz des Standortes im Revier – vom ersten Kadett, der vor 35

Jahren in Bochum vom Band lief, bis zum Astra-Nachfolger, dessen Serienproduktion in wenigen Wochen starten wird.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Redaktion:
Jürgen Hepp (Chefredakteur)

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:
Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Jürgen Fautz
Eisenach:
Andrea Katzmarczyk

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
IPC D5-03
65423 Rüsselsheim

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

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

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

32 Tore in sechs Spielen: Bundes-Berti hätte seine Freude am Einsatzwillen der Kurzhosen gehabt. Doch ganz so prominent war das morgendliche Turnier im Münchner Olympiapark denn doch nicht besucht. Aber auch ohne Talent-späher zeigten die Opel-Teams bei der 4. Werksmeisterschaft sehr ordentliche Leistungen.

München (jh). Einigen besonders motivierten Kollegen konnte der Charme der Isar-Metropole nichts anhaben – sie gingen zeitig ins Bett. Andere wiederum genossen das großstädtische Nachtleben in der Annahme, am nächsten Morgen auch ohne viel Schlaf fit genug zu sein für den Meisterschaftskampf.

Unmittelbar vor Turnierbeginn setzte denn bei beiden Fraktionen gleichermaßen das große Bibbern ein – und das im Wortsinne. Denn als die Kicker der Endmontage aus Rüsselsheim, der Opel Azubis aus Bochum, des DI-Diesel Dream Teams aus Kaiserslautern und der Old Fork-

Die glorreichen

Das DI Diesel Dream Team aus Kaiserslautern gewann die Fußball-Werksmeisterschaft

liftdriver aus Eisenach frühmorgens um neun im Olympiastadion ihre Busse verließen, da strahlte nicht nur der Himmel über München in seinem schönsten Blau. Das satte Grün des Nebenplatzes war getrübt durch eine feine, aber unübersehbare Rauhschicht. Temperaturen um den Gefrierpunkt.

Unmittelbar nach dem Anpfiff der ersten Partien dieses munteren Turniers war jedoch niemandem mehr nach Frösteln zumute. Der Wille zur Nacht, der noch am Vorabend einige Spieler beherrschte, war dem Willen zum Sieg gewichen.

Am besten aus den Startlöchern kam die Jugend. Die Opel-Azubis aus Bochum fertigten die „alten“ Gabelstaplerfahrer aus Eisenach in den zur Verfügung stehenden zwei Mal 12 Minuten glatt mit 5:1 ab.

Im parallel ausgetragenen Auftaktspiel der Mannen aus Kaiserslautern und Rüsselsheim ging es zunächst weniger eindeutig zur Sache. Es sollte sich im Spielverlauf al-



Titelkampf: Im letzten Spiel besiegte Lautern die Eisenacher

lerdings rächen, daß das Team der Rüsselsheimer Endmontage mehrere hochkarätige Chancen etwas leichtfertig vergab. Nach und nach verebbten dann auch die zunächst noch sehr zahlreichen „Uffgepaßt“-Rufe der Pfälzer Betreuer und schließlich siegte die Diesel-Elf verdient mit 2:0.

Auf diese Weise wurde bereits die dritte der angesetzten sechs Kleinfeld-Partien zu einem vorgezogenen Finale. Nachdem Bochum und Kaiserslautern je drei Punkte auf der Habenseite verbuchen konnten, lag im Aufeinandertreffen beider Mannschaften die Vorentscheidung in der Luft.

Doch was ein echter Opel-ianer ist, der liebt den Nervenkitzel. Also beschlossen die Roten (Kaiserslautern) und die Blauen (Bochum) statt konsequent gegeneinander vorzugehen, sich zunächst mit einem torlosen Unentschieden zu begnügen. Der Fachmann nennt das wohl Spieltaktik. Einziger Trost der Tor-Schonkost: Schön anzuschauen war das Spiel trotzdem.

Nachdem zwischenzeitlich die Rüsselsheimer im Spiel gegen Eisenach Gott und der Welt bewiesen hatten, mehr zu können, als immer nur zentimetergenau daneben zu donnern (Endstand folglich 2:0), brach im Kick der Bochumer gegen die endmontierenden Stammwerker der Generationenkonflikt auf.

Siegesgewiß und mit vor Stolz geschwellter Brust lief der Nachwuchs aus dem Revier auf's glatte Grün. In Gedanken waren die Azubis aber anscheinend schon bei der Meisterfeier. Ihrer Favoritenrolle in keiner Weise gerecht werdend, baten sie die Rüsselsheimer zum Tanz. Die gestandenen Autobauer nahmen die Einladung dankend an und verabreichten den Azubis eine 4:1-Packung.

Damit aber war der (Meister-)Weg frei für die Pfälzer. Im letzten Spiel des Tages konnten die Diesel-Kicker gegen die Eisenacher aus eigener Kraft alles klar machen. Allerdings mußte dazu ein Drei-Punkte-Erfolg her gegen die bis dahin sieglosen Forkliftdriver. Bei einem Unentschieden oder gar einer Niederlage hätten auf einmal die

Rüsselsheimer ganz oben auf dem Treppchen gestanden.

Eine stimmungsgeladene Partie also. Zumal die Endmontage-Kicker aus dem Hessischen auf einmal entdeckten, daß sie nicht nur in den Beinen eine gehörige Portion Kraft haben, sondern auch in den Kehlen. Entsprechend lautstark fiel die Unterstützung der Eisenacher Kollegen aus.

Obwohl diese das Attribut „Old“ im Namen führen, sahen sie über weite Strecken der Partie alles andere als alt aus, wehrten sich statt dessen mit Händen (Torwart) und Füßen (Rest des Teams) gegen die roten Teufel. Doch am Ende zahlte sich das hartnäckige Bestürmen des gegnerischen Tores für die Pfälzer aus. In einer bis zum Schluß spannenden Partie siegte das DI-Diesel Dream Team denkbar knapp mit 1:0.

Was flugs einen anwesenden Pfälz-Fan zu der Bemerkung veranlaßte: „Wir können schicken, wen wir wollen, wir gewinnen immer“. Was zugegebenermaßen zunächst etwas vorlaut klingt. Aber ein Blick in die Annalen der Opel-Werksmeisterschaften zeigt, daß dieser Hinweis historisch berechtigt ist. Alle bisher ausgespielten Deutschen- und Europa-Meisterschaften wurden von einem Team aus dem Komponentenwerk gewonnen.

Wohlgemerkt: von einem. Insofern wärmten sich die Spieler aus den anderen Werken an der Tatsache, daß dieses Mal nicht der bisherige Abo-Meister, der FC Pressenhub, nach München kam, sah und siegte. Denn der mußte schon im Finale um

den Pfälzer Meistertitel gegen die Diesel-Kicker die Segel streichen. Manchmal trösten halt auch Kleinigkeiten über den (Welten-)Schmerz hinweg.

Und: Es darf nicht aus dem Blickfeld geraten, daß die in München angetretenen Teams die fußballerische Creme von insgesamt 116 an den Werksmeisterschaften beteiligten Teams darstellte.

„Wir haben hier ein Turnier mit sehr fairen und engagierten Spielen gesehen“, resümierte Geschäftsleitungsvertreter Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor Zentrale Personalabteilung, denn auch völlig zurecht.

Bis zur Siegerehrung im 45. Minuten vor Spielbeginn der Partie Bayern München gegen Werder Bremen – bereits gut gefüllten Olympiastadion, war die beiden Opel-Teams verständlicherweise recht unterschiedlich ausgeprägte Feiertage einer gespannten Erwartung gewichen – schließlich bekommt ein Freizeitkicker selten im Leben die Gelegenheit, vor rund 30.000 Zuschauern Franz Beckenbauer und Karl-Heinz Rummenigge die Hand zu schütteln.

So geriet die Überreichung der Pokale in Anwesenheit der beiden Bayern-Präsidenten sowie von Dr. Rüter und den Betriebsräten Rudi Müller, Paul Schleicher und Lothar Marquardt zu einem unvergessenen Highlight der 4. Opel-Werksmeisterschaft.

Daß die anschließende „richtige“ Partie der Bayern dann auch noch 2:0 endete, paßte zum ereignisreichen Wochenende wie der Blitz zum Opel. Selbst die Pfälzer Mitarbeiter gönnten den Bayern den Sieg – schließlich hatte der 1. FC am Abend zu-

vor ebenfalls gewonnen und blieb dadurch weiterhin mit vier Punkten Vorsprung Tabellenführer vor dem Verfolger aus München.

Apropos München: Die Bayern erwiesen sich trotz des Trubels um das samstägliche Meisterschaftsspiel als außerordentlich aufmerksame Gastgeber. So ließen es sich der Präsidentenkaiser und sein Vize nicht nehmen, die Siegerehrung im Stadion höchstpersönlich vorzunehmen. Selbst in der Mittagspause der Turniersmannschaften kamen Bayern-Offizielle zum Smalltalk. Geschäftsführer Ulf Hoeneß sowie Ex-Keeper und Fanbetreuer Raimund Aumann gratulierten den Teams und beantworteten geduldig deren Fragen.

Da jede noch so schöne Feier eine Vorfeier braucht, speisten die Teams am Vorabend beim „Alten Wirt“ in Grünwald vor den Toren Münchens. Und auch da hätten die Bayern ihre Finger im Spiel. Karl-Heinz Rummenigge, Raimund Aumann und Markus Babbel nahmen an der Kicker-Speisung teil – inklusive Talk-Runde.

Kein Wunder also, daß an diesem Wochenende die (ernstgemeinten) Komplimente reichlich ausgetauscht wurden. Bedankte sich Dr. Rüter bei den Bayern-Gastfreunden für deren Verantwortung, „kontertent“ diese, indem sie ihrer Freude darüber zum Ausdruck brachten, daß ihr Klub bei der Durchführung einer so teilnehmerstarken Sportveranstaltung ihres Hauptsponsors helfen konnte.

Summa summarum bleibt festzuhalten: Spiel, Sport und Spaß sind in München mal wieder eine gelungene Synthese eingegangen. ■



Vizemeister: Das Team der Endmontage aus Rüsselsheim



Fulminanter Start: Die Opel Azubis aus Bochum



Meisterlich: Das DI Diesel Dream Team aus der Pfalz



Von wegen „alt“: Die Old Forkliftdriver aus Eisenach

Spiele-Überblick

DI-Diesel Dream Team (KL) – Endmontage (Rü)	2:0
Old Forkliftdriver (Esa) – Opel Azubis (Bo)	1:5
Opel Azubis (Bo) – DI-Diesel Dream Team (KL)	0:0
Endmontage (Rü) – Old Forkliftdriver (Esa)	2:0
Endmontage (Rü) – Opel Azubis (Bo)	4:1
Old Forkliftdriver (Esa) – DI-Diesel Dream Team (KL)	0:1

Tabelle

1. DI-Diesel Dream Team (KL)	3:0	7
2. Endmontage (Rü)	6:3	6
3. Opel Azubis (Bo)	6:5	4
4. Old Forkliftdriver (Esa)	1:8	0



Präsidentiale Siegerehrung: Beckenbauer (l.) und Rummenigge (3. v. l.) mit dem Meisterteam

Planwirtschaft

Kaufmännischer Nachwuchs übt sich spielerisch in Unternehmertum

Seit Anfang der 90er Jahre steht bei den kaufmännischen Azubis ein zusätzlicher Programmpunkt auf dem Lehrplan: ein unternehmerisches Planspiel. Engagement und viel Spaß an der Sache kennzeichneten auch die diesjährige „Spülmaschinenmesse“.

Rüsselsheim (jan). So sieht er aus, der Konsumententraum: Mit freundlichem Verkäuferlächeln und hilfsbereitem Wesen eilen gediegen gekleidete Fachleute und charmante junge Damen auf den Kaufwilligen zu, bereit, ihn durch das Dickicht der modernen Spülmaschinenteknologie zu leiten. Hier ist der Kunde noch König.

Was in der Realität leider immer noch die Ausnahme ist, wird bei der Kaufmännischen Berufsausbildung für eine Woche wahr. Opel-Azubis in der Küchenmöbel-Branche – eine Sparte mit Zukunft.

Jedes Jahr in den Herbstferien ist bei Opel „Spülma-

schinenmesse“, bei der die kaufmännischen Azubis des ersten Lehrjahres ihre imaginären Produkte präsentieren. Diesmal balgten sich im Rahmen des Planspiels fünf Firmen, mit so wohlklingenden Namen wie „Spülofix“ oder „Poseidon“, um die Käufergunst. Seit Beginn der 90er Jahre müssen die angehenden Industriekaufleute und Kaufleute für Bürokommunikation ihr Unternehmertum unter Beweis stellen. Kein leichtes Unterfangen.

„Das ist kein Zuckerschlecken. Name und Logo müssen gefunden werden, Werbung gemacht, Material eingekauft, Vertriebsnetze erdacht werden und, und, und...“, beschreibt Lutz Neubert, Leiter der Kaufmännischen Berufsausbildung, den Alltag der 22 jungen Industriellen. Und das alles in nur einer Woche, an deren Ende die Markteinführung steht. Das finanzielle Polster ist auch nicht eben üppig: Fünf Millionen Stammkapital und drei Millionen als Kredit müssen reichen, um die neue Firma aus dem Boden zu stampfen.

Organisiert und volkswirtschaftlich überprüft wird die bunte Warenwelt von einer Planspielleitung aus dem zweiten Lehrjahr. „Wir sind sozu-

sagen Buchhaltung und Kunde in einem“, erklärt Sandra Kienberger aus dem Rat der vier Weisen, der im Vorjahr noch selbst versuchte, ihre Maschine an Mann und Frau zu bringen.

Und das alles in den Herbstferien? „Es ist einfach ein Riesenspaß“, kommt die Antwort unisono. „Und es bringt was, wenn man's ernst nimmt“, meint Neubert.

Und ernst nehmen es die Planspiel-Teilnehmer allesamt. Dabei hat jeder so seine eigenen Erfolgsrezepte. Bei der Firma „WW“ setzt das einheitlich gewandete Verkaufspersonal auf Corporate Identity, bei „Quick Quality“ wird mit Gewinnchancen beim Würfelspiel gelockt, während sich der Nachbar „Aquatech“ mit Werbevideos in Szene setzt.

Bei der „Poseidon GmbH“ hat man sich hingegen auf Großkunden spezialisiert und bietet ein volles Service-Paket an: „Die Maschine passend zu ihrer Küche, sparsam im Verbrauch und Preis, Zwei-Stunden-Kundenservice und ihre alte holen wir auch ab“, macht Stephanie Stumpf dem potentiellen Käufer das Angebot schmackhaft. „Das Basismodell für nur 799 Mark mit günstigen Leasingraten“, steht ihr Kollegin Nadine Raschel zur

Seite, den Vertrag schon in der Hand. Die „Spülmaschinenmesse“, der wahre Konsumententraum. Wenn auch nur einmal im Jahr.



Messetrubel: Zur Abschlusveranstaltung kam reichlich Publikum



Hochmotiviert: Die angehenden Kaufleute waren mit Eifer bei der Planspiel-Sache

Für jeden etwas

Die Geschenk-Boutique bietet reichlich Auswahl

Rüsselsheim (es). Die Weihnachtszeit beschert vielen außer der Vorfreude aufs Fest auch die bange Frage: Was schenk' ich meinen Lieben? Vor Kopferbrechen schützt vielleicht ein Blick in die Geschenk-Boutique bei Opel.

In Rüsselsheim präsentiert Manon Lahr im Ausstellungsraum B 1 nicht nur ein breites Angebot an Geschenkeideen, auch die Preise bewegen sich auf einer weiten Spanne, reichen vom Kugelschreiber für eine Mark bis zum noblen „Braun“-Quarz-Chronographen für 499 Mark.

Da ist für jeden etwas dabei. Selbst die Kleinen kommen nicht zu kurz. Lehrreich präsentiert sich das Geschenk-ABC (4,95 Mark), für Kreative ist der Regenschirm zum Bemalen – die Stifte sind im Preis (25 Mark) inbegriffen.



Was schenk' ich bloß meinen Lieben? Manon Lahr weiß Rat

Opis mögen dagegen mehr Nostalgie. Für sie gibt's jetzt eine eigene Kollektion: Kaffeetassen (15 Mark) oder, falls Opa ein Hacker ist, auch Mouse-Pads (19,95 Mark) mit historischen Opel-Motiven. Immer gut für große und kleine Autofreunde: Das Opel-Spielkartenquartett, das Automodelle ab 1899 zeigt.

Frauen dagegen dürften an dem silbernen Parfümzerstäuber (19,95 Mark) oder dem hölzernen Schreibset für 45 Mark Gefallen finden.

Die Geschenk-Boutique hat montags bis donnerstags von 8.00 bis 16.30 Uhr geöffnet (Mittagspause: 12.45 bis 13.30 Uhr), freitags bis 15.30 Uhr.

Eiszeit

Rüsselsheim (ih). Die Tage werden kürzer. Die Zeit bis zum ersten Schnee ebenso. Und das bedeutet nicht immer nur Winteridylle, sondern auch Glattisgefahr. Um Rutschpartien vor dem Arbeitsplatz zu vermeiden, kann bald jeder Mitarbeiter persönlich Hand anlegen. Rund 70 Behälter mit feinem Asphaltspit und einer Schaufel werden Mitte November überall im Stammwerk aufgestellt. „Diese Maßnahme hat sich bereits im vergangenen Winter bewährt“, erinnert sich Albrecht Koch, Lei-

ter des Technischen Service Zentrums. An die 50 Helfer, sieben Schneeschlepper sowie zehn Kehmaschinen waren in jenen Tagen zwei Wochen lang ununterbrochen im Einsatz, um gewaltige Schneemengen vom Opel-Gelände zu räumen. „Wir haben mehr als tausend Lkw-Ladungen ins Main-Vorland transportieren lassen“, so Koch. Klar, daß er für jede tatkräftige Unterstützung dankbar war und ist. Schließlich erkennt jeder vor seiner eigenen Tür am ehesten, wo Glattis entsteht und kann dann schnell Abhilfe schaffen. Rutschpartien sind schließlich am amüsantesten und gesündesten, wenn Schlittschuhe unter die Füße geschneit sind.



Rund 3 000 Besucher nutzten die Möglichkeit, im Rahmen des BKK-Familientages den 125. Geburtstag der Krankenkasse mitzufeiern. Das buntgemischte Programm stieß bei Groß und Klein auf reges Interesse. Auch die Aktivitäten zum Thema Organspende fanden erfreulich große Resonanz. Mehrere Mitarbeiter des Arbeitskreises Organspende, Transplantationsärzte und BKK-Versicherte mit Spenderorganen hatten viele Fragen zu beantworten. Zudem wurden die Erlöse einer Tombola in Höhe von 2 000 Mark dem Arbeitskreis Organspende zur Unterstützung der Aufklärungsarbeit gespendet. Zum Abschluß der Feierlichkeiten waren die BKK und der Werksärztliche Dienst mit einem Infostand eine Woche lang in den Opel-Kantinen unterwegs, um sich weiteren Fragen der Mitarbeiter vor Ort zu stellen.

Musik liegt in der Luft

Weißrussische Mediziner mit musikalischer Mission zu Gast im K 40

Rüsselsheim (nag). Einige hungrige Autobauer vergaßen glatt das Kauen, als sich plötzlich rund 30 an ihren Opel-Sticker weithin erkennbare Gäste in der Kantine K 40 zu einem Halbkreis formierten. Doch statt Zoff gab's Folklore: Die Gruppe begann aus voller Kehle russische Volkslieder zu schmettern.

Nicht minder kurios: Bei dem Chor handelte es sich nicht etwa um eine osteuropäische Künstlertruppe auf Deutschlandtournee. Hier sangen rund 30 Ärzte und Krankenschwestern aus dem weißrussischen Bychow.

Im Rahmen der „Weißrussischen Wochen“ der Stadt Mörfelden-Walldorf waren die Mediziner mitsamt Vizebür-



Tafelmusik: In der Kantine gab's russische Volkslieder

germeister und Stadtratsmitglied nach Hessen gekommen. Hier äußerten sie den Wunsch, sich die Fertigungsabläufe bei Opel anzusehen. Dazu waren sie natürlich herzlich eingeladen – und bedankten sich mit besagtem Ständchen. Die Besucher singen allerdings auch zu anderen,

wichtigeren Anlässen. Zum Beispiel, um Spenden für ihre oft sehr jungen Patienten zu sammeln, die infolge radioaktiver Bestrahlung erkrankt sind. Ihre 20 000 Einwohner zählende Heimatstadt liegt nämlich nur 160 Kilometer von Tschernobyl entfernt, und die Auswirkungen der Reaktorka-

tastrophe von 1986 sind den Mitarbeitern des dortigen Kreiskrankenhauses nur allzu gegenwärtig. Die Folgeerkrankungen der Strahlenbelastung werden hier nach wie vor täglich behandelt. Seit Jahren hält die Friedensinitiative Mörfelden-Walldorf intensiven Kontakt zu den Bychowern und hat schon mehrfach Austauschprogramme organisiert, um insbesondere Kindern unbürokratisch und dauerhaft zu helfen. Daß die weißrussische Ärzte- und Schwesternschaft mit ihrer medizinisch-musikalischen Mission zweifellos Erfolg hat und haben wird, zeigte der spontane Beifall der Kantinen Gäste, der die sympathischen „Medikanten“ prompt eine Zugabe anstimmen ließ.

Direkteinspritzer und Turbotechnik, Autoelektronik und moderne Sicherheitssysteme: der Kfz-Nachwuchs lernt jetzt nach optimiertem Ausbildungskonzept, was Sache ist. Basislager der renovierten Ausbildung ist das neue Technikzentrum im M 101.

Rüsselsheim (nag). Mit der Einweihung des Technikzentrums zogen neben der Service-Werkstatt auch die bisher räumlich getrennten Ausbildungsgruppen der Automobilmechaniker und Kraftfahrzeugelektriker in das Gebäude M 101 um.

Die Integration der neuen Ausbildungsstätte direkt in den Fachbereich ist ein weiterer Schritt zu noch mehr Praxisorientierung. So sind jetzt erstmals Grund- und Fachausbildung der beiden Berufe im



...für die Azubis jetzt neben der Theorie auch jede Menge Praxis

Praktisch

Azubis der Kfz-Berufe in Service-Werkstatt vereint

selben Haus untergebracht. Die Azubis arbeiten vom ersten bis zum dritten Lehrjahr gemeinsam. „Wir achten verstärkt darauf, daß die älteren Auszubildenden den Anfängern von Beginn an mit ihrem Know-how und ihrer Erfahrung zur Seite stehen“, erläutert Meister Hubertus Zellmer, der mit seinen Kollegen Stefan Heinz und Anton Bopp die Lehrlinge in der Werkstatt für die Zukunft rüstet.

Zudem erhalten die jungen Kfz'ler durch die zusammengeführte Ausbildung ihrer beiden Sparten die Chance, über den Tellerrand hinaus Einblicke in den jeweiligen Nachbarberuf zu erhalten. Sprich, die Mechaniker bekommen mit, was die Elektriker machen und umgekehrt. Beste Voraussetzungen für die spätere Teamarbeit

mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Bereichen. Entscheidend neu sind auch Wartung und Reparatur der Werksverkehrsfahrzeuge, die jetzt in der Kfz-Lehrwerkstatt durchgeführt werden. Doch nicht allein für die Technik der VW-Wagen sind die Azubis verantwortlich. Auch



Vor Ort: Im M 101 gibt's...

die notwendige „Bürokratie“ von Auftragsannahme über Terminplanung und Dokumentation der durchgeführten Arbeiten bis zur Fahrzeugübergabe an den Kunden fällt in ihren Aufgabenbereich. Dabei werden sie von den Meistern unterstützt und angeleitet. „Wenn man weiß, daß der Kunde auf sein Auto wartet und eine fachgerechte Reparatur verlangt, ist man sofort motivierter und die Sache macht mehr Spaß“, sagt Marco Brocca-Carta, angehender Automobilmechaniker im dritten Lehrjahr.

Eine Abrechnung der geleisteten Arbeiten erfolgt über die reparaturspezifischen Arbeitswerte, die der Abteilung Berufsausbildung in ihrer Bilanz

gutgeschrieben werden. So arbeiten die Azubis wertschöpfend mit und sorgen gleichzeitig für einen intakten Fuhrpark der WV-Fahrzeuge. „Anforderungen, wie sie der spätere Beruf ständig parat hält“, bekräftigt Reinhard Gerhardt, als Ausbildungsleiter für die Elektro-, Kfz- und Holzberufe zu-

ständig. Auch Heinz Mangliers, der Leiter der Service-Werkstatt, schwört auf die Neuerungen: „So früh wie möglich am Produkt Erfahrung sammeln, das ist der richtige Weg.“ Und die Azubis? Die haben sichtlich Spaß an der realitätsnahen Vorbereitung auf den Ernst des Lebens.



Rüsselsheim (es). Wenn am 4. Dezember in Rüsselsheim der Weihnachtsmarkt öffnet, dann dürfen die Opel-Azubis nicht fehlen. An ihrem Stand vorm Rathaus präsentieren sie wieder originale Geschenkideen.

Wie immer kommt der Erlös einem guten Zweck zugute. Der Nikolaus jedenfalls wird stolz auf die Lehrlinge sein. Kaum ist ein Weihnachtsmarkt vorbei, machen sie sich zusammen mit ihren Ausbildern schon wieder Gedanken über den nächsten: Was verlangten die Kunden öfter, was weniger? Welche Holz- und Metallarbeiten sollen wir neu ins Sortiment aufnehmen? Dabei fördert der Weihnachtsmarkt die Zusammenarbeit aller Bereiche der Technischen Berufsausbildung. Denn viele der angebotenen Gegenstände werden berufsübergreifend hergestellt, wie etwa die sehr beliebten Hausnummern, die Pizzamesser, die Laternen oder die Kerzenständer in ihren verschiedenen Designs. Neu im Sortiment werden diesmal Schwenkgrills und Kaminbestecke sein. Insgesamt legen rund 400 Lehrlinge ab dem 2. Ausbildungsjahr am Sortiment für den Weihnachtsmarkt Hand an. Bei der Herstellung vermitteln die Ausbilder gleichzeitig auch Lerninhalte, die ohnehin auf dem Lehrplan stehen. „Außerdem bietet sich die Gelegenheit zur kreativen Arbeit an Objekten, die in einem technischen Unternehmen normalerweise nicht verlangt werden“, nennt Joachim Offer, innerhalb der Technischen Berufsausbildung für die Metallberufe verantwortlich, einen weiteren Pluspunkt. Die größte Freude an den Azubi-Arbeiten haben neben den Käufern die gemeinnützigen Einrichtungen. Vergangenes Jahr ging der Gesamterlös aus dem Verkauf an die Lebenshilfe Wohnstätte Inselhof, 15 000 Mark waren damals zusammengekommen, und auch diesmal rechnet Offer wieder mit einem fünfstelligen Betrag.

Auf einer Ebene

VV-Höchstprämie für die Planung eines neuen Weges

Rüsselsheim (es). Sich durch Schlamm und Schaum wühlen oder in einer Kugel durch die Gegend geschossen werden – das sind nur zwei Möglichkeiten, um in der gleichnamigen TV-Show zu 100 000 Mark zu kommen. Harald Papin machte es jedoch einfacher: Er hatte einfach eine gute Idee – und kassierte dafür die Höchstprämie im VV-Wesen.

Geschafft hat er das keinesfalls durch irgendeine komplizierte technische Erfindung – er hat seinen Kollegen lediglich einen neuen Weg zur Kantine gezeigt. Was wiederum doch etwas komplizierter ist, als es sich jetzt anhört. Harald Papin arbeitet in der Lackiererei. Dort herrschen, um eine optimale Lackierqualität zu erreichen, „Clean-Room“-Bedingungen. Alle Bereiche sind „eingehaust“, es gibt nur wenige Ein- und Ausgänge, die zudem mit Luftschleusen versehen sind. Bislang mußten



Der Weg ist das Ziel: Harald Papin (r.) mit Norbert Küpper (2 v. l.)

Mitarbeiter aus dem Clean-Room-Bereich auf der Neunmeter-Ebene über die 20 Meter-Ebene gehen, um ihr Mittagessen einnehmen zu können, da das Durchqueren des „Clean Rooms“ von und zum Sozialbereich nicht erlaubt war.

Der Weg über die kalte Lüftungszentrale machte außerdem den Bau eines Tunnels erforderlich. Die Mitarbeiter

mußten nicht nur die lange Strecke bewältigen, sondern sich auch umziehen, wenn sie ihren Bereich verließen, beziehungsweise wieder betreten.

Damit ihnen wenigstens ein bißchen Zeit zum Essen blieb, wurden ihnen zusätzliche zehn Minuten Pause gewährt. Bis Harald Papin die Idee hatte, es durch den zusätzlichen Bau einer Personenschleuse und einen separaten Umkleideraum zu ermöglichen, daß seine Kollegen die 9-Meter-Ebene nicht mehr verlassen müssen.

Klingt einfach, hat aber einen enormen Effekt: Opel braucht dadurch den Tunnel nicht zu bauen, spart 500 000 Mark Investitionskosten und 4 600 Stunden Arbeitszeit pro Jahr, da die zehn Minuten „Pausenzugabe“ jetzt weggelassen können.

„Ich freue mich, daß auch mal ein VV aus diesem Bereich des Arbeitsalltags kommt“, beglückwünschte Werkdirektor Norbert Küpper den 54jährigen Rheinhesen, als er ihm den VV-Prämiencheck überreichte. Es war übrigens nicht das erste Mal, daß Harald Papin durch findige Ideen auffiel. Insgesamt hat er in seinen 20 Jahren bei Opel etwa 130 Verbesserungsvorschläge eingereicht.

Frostige Schäden

Bei winterlichen Temperaturen gehören alle Fenster und Türen zu

Rüsselsheim (hh). Bald ist es wieder soweit: Ein Türchen nach dem anderen darf geöffnet werden – jedenfalls im Adventskalender. Für Büros gilt hingegen das genaue Gegenteil: Türen und Fenster bleiben zu. Ansonsten sind nämlich Überraschungen einer ganz anderen, sehr frostigen Art zu erwarten, die im vergangenen Winter einen Schaden von immerhin 600 000 Mark verursachten.

Wenn Wasser gefriert, dehnt es sich aus. Die möglichen Folgen: Rohre brechen, Heizkörper und Sprinkleranlagen platzen auf. Austretendes Wasser zerstört Wandverkleidungen, verwässert Teppichböden, verursacht Kurzschlüsse in Verteilgeräten und legt so bis zu 20 PC-Arbeitsplätze auf einen Schlag lahm. Ganze Treppen vereisen binnen weniger Minuten und stellen damit eine große Unfallgefahr dar.

„Insgesamt 47 solcher Frostschäden wurden im vergangenen Winter allein an Rohrleitungsanlagen registriert“, erinnert sich Bodo Rösch vom Technischen Servicezentrum (TSZ). „Zugegeben“, so der Leiter Versorgungssysteme, „der Winter 96/97 war mit 29 Kältetagen und Tiefsttemperaturen von minus 14 Grad einer der härtesten seit Jahren.“ Trotzdem seien viele Frostschäden vermeidbar gewesen – bei etwas weniger Fahrlässigkeit: „Denn eigentlich waren wir gut vorbereitet“, so Albrecht Koch, Chef des TSZ. Durch ein verstärktes Heizen in der produktionsfreien Zeit sollten Rohrleitungen vor dem Zufrieren und Gebäude vor dem Auskühlen bewahrt werden. Wo die Kaltluft allerdings ungehindert in die Räume eindringen konnte, war das Unheil vorprogrammiert.

Deshalb der Appell des TSZ an alle Mitarbeiter: Achten Sie darauf, daß Türen und Fenster



Eisig: Frostschäden sind teuer

geschlossen bleiben. Melden Sie Beschädigungen rechtzeitig der zuständigen Bauleitung.



Gesamtbetriebsratsvorsitzender Rudi Müller sprach von „gewerkschaftlichem Urgestein“, Vorstandschef David J. Herman von einem „geschätzten gradlinigen Arbeitnehmervertreter“. Die Rede ist von Gerhard Wink. Jener feierte jetzt seine 40jährige Betriebszugehörigkeit. Der Jubilar habe schon zu einer Zeit Arbeitnehmerinteressen vertreten, als offene Worte auf Betriebsversammlungen noch als Entlassungsgrund galten, erinnerte Müller in seiner Ansprache. Der mittlerweile 59jährige Wink hat auch heute noch einen Sitz im Betriebs- und im Aufsichtsrat.



Zu einer Arbeitstagung trafen kürzlich die Schwerbehinderten-Vertreter aller Werke mit Horst Brühl, dem Opel-Beauftragten für Schwerbehindertenfragen, sowie Gesamtbetriebsratschef Rudi Müller zusammen. Im Mittelpunkt der Diskussion stand die Situation der behinderten Mitarbeiter sowie jener mit werksärztlich attestierten Einschränkungen der Arbeitsbelastung. Außerdem wurde über die Themen Altersteilzeit, ergonomische Gestaltung vorhandener und künftiger Arbeitsplätze sowie die Umsetzung der Betriebsvereinbarung 238 gesprochen.

Von der Vorderachse nach Kanada

Wiedersehen mit einem Bochumer „Gründervater“

Die Welt ist klein. Wie klein, daß erfuhr Andreas Graf Prashma, seines Zeichens Pressesprecher der Bochumer Opel-Werke jetzt im wohlverdienten Urlaub: Auf einem Campingplatz in Kanada traf er einen ehemaligen Kollegen, der bereits 1965 von der Ruhr in die Neue Welt auswanderte.

Bochum (pra). Er war einer von denen, die gleich am Anfang kamen. Heinz-Dieter Kunze (57) nahm 1962 seine Tätigkeit bei Opel in Langendreer auf. Er erinnert sich gut: „Das war damals in der Vorderachse, wo ich Arbeit fand.“ Später wechselte er in den Werkzeugbau, war an vielen Wochenenden im Einsatz. „Bei Meister Rausch“, so Kunze heute. Der Mann, der damals aus Herne nach Lan-

gendreer kam, hatte eine gehörige Portion Mut. Nach drei Jahren verließ er Opel. Sein Ziel: die Neue Welt. Mit ein paar bei Opel verdienten Mark schiffte er sich in Rotterdam auf einem Frachter ein und dampfte in Richtung Kanada. Sein englischer Sprachschatz beschränkte sich auf „yes“ und auf „no“.

Aber, so berichtet Heinz-Dieter Kunze: „Wer bei Opel gearbeitet hatte, der konnte

etwas vorweisen.“ Mangelnde Sprachkenntnisse waren für einen Neuanfang jenseits des großen Teiches kein Hindernis. Der Opelner fand in der Nähe von Montreal schnell einen neuen Job als Dreher und Schleifer, wobei ihm seine vorherige Tätigkeit „beim Opel“ mehr als hilfreich war. „Ich wollte damals sehen, was da in Kanada so los ist“, erzählt Heinz-Dieter Kunze heute, der allerdings wenig später vom Heimweh gebeutelt wurde.

Ihn zog es zurück in die „Alte Welt“, in die er nach wenigen Jahren zurückkehrte. Trotz all' der alten Freunde und Arbeitskollegen, in ihm nagte es. Einige Jahre später packten Heinz-Dieter und Ehefrau Renate erneut die



Natur pur: Heinz-Dieter und Renate Kunze genießen die fast grenzenlose Freiheit der Neuen Welt

Koffer. Seither wirkt der Ex-Opel-Mann in einem Kraftwerk in der Nähe von Toronto. Wir trafen die beiden aus purem Zufall. Auf einem beschaulich schönen Campingplatz in der Nähe von Perry Sound/Ontario kamen wir mit ihnen an einem Lagerfeuer ins Gespräch.

„Aus Bochum?“ Heinz-Dieter wollte nicht glauben, daß es uns von der Ruhr in die kanadische Wildnis verschlagen hatte. Und berichtete stolz: „Da habe ich als junger Mann beim Opel in Langendreer in der Vorderachse angefangen!“ Ungläubiges Staunen auf beiden Seiten und die Erkenntnis: Opel ist eben überall!

Da wurde die Nacht zum Tag, zogen sich die Gespräche und Erzählungen fast bis zum Morgengrauen hin. Gemeinsame Bekannte wurden ausgemacht, Namen von Kollegen gefunden, die allen etwas bedeuten. Und Heinz-Dieter berichtete, zu was er es gebracht hat. Ein schmuckes Häuschen in Hamilton bei Toronto, ein Mobil Home größeren Ausmaßes gut vier Stunden Autofahrt entfernt bei Perry Sound, ein stattliches Motorboot, mit dem er auf den endlosen Seen schmackhafte Fische fängt.

Der Kontakt zu einigen Opel-Kollegen besteht noch. Bei seinem nächsten Besuch in der Heimat will er ihn vertiefen, den alten Arbeitsplatz, dort wo alles begann, besuchen. Ob er noch Heimweh



Neugier geweckt: Als nächstes steht ein Besuch in Bochum an

verspüre? Eigentlich nein. Aber wenn er so an Bochum und das Revier und an Opel denke, wie sich das alles so schön verändert hat, vielleicht doch ein wenig. Und er vermisse noch etwas: „Ein kleines Pilschen in der Kneipe und den heimatischen Fußballverein!“ Und es sei ja nicht auszu-

schließen, daß man nach der Pensionierung mal in der Alten und mal in der Neuen Welt lebe.

Fest steht: Heinz-Dieter Kunze wird bei seinem nächsten Besuch bei Opel 'reinschauen. Wie lange er zu verweilen gedenke, das wisse er freilich noch nicht.

Große Überprüfung

ISO-Zertifizierungsaudit: Qualität weiter gestiegen

Vor drei Jahren wurde das Werk I als einer der ersten großen Automobilstandorte in Europa ISO-zertifiziert. Jetzt stand die erste große Überprüfung ins Haus. Das Ergebnis: Das Qualitätsbewußtsein ist noch besser geworden.

Bochum (pm). Für das Auto ist es der oft gefürchtete „TÜV“, für die europäische Industrie das nicht minder hart erworbene „ISO 9002-Zertifikat“. Amtliche Prüfer müssen in beiden Fällen bescheinigen, daß alles in Ordnung ist. Während es bei den Fahrzeugen vorwiegend um die Sicherheit geht, ist bei der ISO-Norm ein noch gründlicherer Test vorgeschrieben, bei dem es in erster Linie um Qualität geht.

1994 gehörte das Bochumer Werk I mit zu den ersten großen Automobil-Standarden, der das damals gerade von der EU eingeführte Qualitätssiegel nach harter Prüfung, der sogenannten „Zertifizierung“, erhielt. Um den begehrten amtlichen Qualitätsnachweis weiter zu erhalten, sind in den Folgejahren regelmäßig „kleinere Qualitätsaudits“ durchzuführen.

Alle drei Jahre findet dann das „große“ Zertifizierungsaudit statt, das der ersten Überprüfung an Gründlichkeit und Strenge gleichkommt. Und diese bestimmt nicht leichte Hürde hat das Werk I jetzt genommen und zwar mit noch besseren Ergebnissen als vor drei Jahren.

iso 9002

Je zwei Auditoren des Kraftfahrtbundesamtes und des TÜV überprüften das Qualitätsmanagement-System und die ISO-gerechte Arbeit drei Tage lang buchstäblich auf Herz und Nieren.

Dabei mußte der „Prüfling“ unter erschwerten Bedingungen antreten, denn schließlich befindet sich das Bochumer Werk inmitten der Vorbereitung auf den Anlauf des T 3000 und in einer der größten Restrukturierungsmaß-

nahmen seiner Geschichte. Umso höher ist das Lob zu bewerten, das die strengen Prüfer den Bochumern erteilten. Der Leiter der Auditorengruppe stellte heraus, daß das Qualitätsbewußtsein der Mitarbeiter spürbar gestiegen ist und daß die Voraussetzungen für den Bau des neuen Astra ihn außerordentlich zuversichtlich stimmten.

Im Endergebnis des Audits wurden lediglich sechs Abweichungen von beschriebenen Prozessen festgestellt, bei der 1994 mit großem Lob bestandenen ersten Prüfung waren es noch 13. So bedanken sich auch die Verantwortlichen bei allen Mitarbeitern für ihren Einsatz bei der erfolgreichen Verteidigung des begehrten Zertifikates. ■



Neue Brems Scheiben-Produktionsanlage

Bochum (pm). Gas geben für moderne Bremsen, unter diesem Motto wird zur Zeit im Bochumer Werk II gearbeitet. Auf dem Platz der früheren Stützrohrfertigung wird eine weitere moderne Brems Scheiben-Produktionsanlage aufgebaut.

Die neue computergesteuerte CNC-Anlage wird eine Jahreskapazität von rund 650 000 Scheiben haben.

Das Besondere der neuen Fertigung ist ihre hohe Flexibilität. Ob innen- oder außenbelüftet, massiv, dick oder dünn, die neue Anlage ist in der Lage, Scheiben jedes gewünschten Typs in den unterschiedlichsten Durchmessern zu fertigen.

Zusammen mit den beiden bereits vorhandenen Linien, die eine Jahreskapazität von jeweils rund 580 000

Scheiben haben, macht die neue Fertigung das Werk II zum „Brems Scheiben-Giganten“. Über 1,8 Millionen dieser hochwertigen Teile können dann in Langendreer pro Jahr gefertigt werden.

Nicht nur beim Astra sorgen die Bochumer Produkte für die nötige Verzögerung, auch der Vectra wird mit den Scheiben aus dem Ruhrgebiet noch sicherer. ■



Neu: Roboter entnehmen das Material direkt dem Fördergestell

Robot-Helfer

Vollautomatisierte Tabbing-Station

Bochum (pm). Die Idee ist manchmal ganz einfach, doch die Realisierung erweist sich dann als ein hochkomplexer Vorgang. So ist es auch in Bochum bei der neuen vollautomatischen „Tabbing-Station“, in der verschiedene Karosserieteile „zusammengeheftet“ werden, bevor sie in der ebenfalls neuen Preciflex-Anlage endgültig miteinander verschweißt und verschraubt werden.

Wie so oft sind es Roboter, die die monotone und anstrengende Arbeit beim „Tabbing“ übernehmen. In der neuen Einrichtung haben die Menschen ihnen ein paar weitere intelligent ausgedachte „Handgriffe“ beigebracht. Bisher wurden die verschiede-

nen Teile, wie zum Beispiel die Seitenwände, erst der Fördereinrichtung entnommen, dann auf einer speziellen Einrichtung abgelegt und in die richtige Position gebracht, bevor das eigentliche „Zusammenheften“ durchgeführt werden konnte.

Jetzt entnehmen die elektronisch gesteuerten Helfer ihr Material direkt aus den Fördergestellen, um es dann sozusagen in einem Zug unmittelbar an der richtigen Stelle der Tabbing-Anlage präzise zu positionieren.

Mit Phantasie und konstruktivem Geschick kann man also auch an sich „dummen“ Robotern beibringen, intelligent mit ihrer Arbeitskraft umzugehen und so Zeit und Geld zu sparen. ■

Der Countdown läuft: In wenigen Wochen startet die Produktion des neuen Astra. Alle Beteiligten verfolgen mit enormem Engagement und Ehrgeiz das Ziel, von Beginn an ein hervorragendes Produkt auf den Markt zu bringen. Die Kommunikations-Initiative versorgte jetzt im Rahmen einer Großveranstaltung über 1 700 Mitarbeiter mit Detailinformationen.

Bochum (pra). „Kommunikation – Information – Motivation!“ Reinald Hoben, Direktor der Bochumer Werke, brachte die Angelegenheit auf den Punkt. Die Kommunikations-Initiative im Hinblick auf den neuen Astra. 14 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten Bereichen wurden dazu abgestellt, hatte ihren ersten großen Auftritt. Im Schatten des Werkes I in Laer war ein riesiges Vier-Mast-Zelt errichtet worden, in dem an drei Tagen mehr als 1 700 Opelner mit vielen Informationen über den neuen Astra versorgt wurden.

„Mit dieser Veranstaltung“, so Hoben „wollen wir das direkte Gespräch suchen.“ Das soll mit dem Zelt-Termin auch nicht beendet, sondern erst richtig eröffnet werden. Das Ziel aller Aktionen sei, mit dem Produktionsstart des neuen Astra die hochgesteckten Erwartungen der Kunden von Anfang an zu erfüllen.

„Wir starten durch“, wiederholte der Betriebsratsvorsitzende Peter Jaszczyk das Motto des Begrüßungsvideos. Er verlangte nach Anerkennung der Mitarbeiter, sehe in der Kommunikations-Initiative eine gute Konsequenz. Der Betriebsrat wisse, daß der neue Astra eine große Herausforderung sei und wünsche der Initiative viel Erfolg.

Den Wünschen alle, so auch Klaus Leydecker von Marketing, der unter anderem berichtete: „Seit der IAA haben sich bereits über 30 000 Kunden bei uns gemeldet, die mehr über den neuen Astra erfahren wollen.“ Er habe volles Vertrauen, daß die Bochumer Mannschaft den Astra in hervorragender Qualität bauen werde.

Hervorragendes Design, funktionelle Fahrzeugausstattung, niedrige Unterhaltskosten und ausgezeichnete

Trainingslager

Kommunikations-Initiative T 3000 macht ernst: Info-Veranstaltung für 1 700 Mitarbeiter



Star in der Manege: Die Mitarbeiter nahmen den neuen Astra ausführlich unter die Lupe

Qualität seien die vier Entwicklungsziele, die die Position des neuen Astra stärken sollen, erklärte Herbert Heil, Plattform-Direktor des T 3000 im ITEZ. „Ich hoffe, Sie sind wie ich beeindruckt von unserem großartigen neuen Produkt. Es wird der beste Wagen sein, den wir je auf den Markt gebracht haben“, schloß Heil unter Beifall.

Bo Andersson, Vizepräsident Beschaffungswesen Europa, konnte mitteilen, daß 25 Lieferanten mit Qualitätsproblemen keinen Auftrag mehr erhalten.

Die Informationen flossen reichlich und wurden durch mehrere Workshops untermauert. An 139 Tischen mit jeweils fünf Teilnehmern, die von dem Tischmoderator durch ein Puzzle geführt wurden, wurden die Themen vertiefend diskutiert.

Einer von ihnen, Manfred Dellmann: „Hier muß Meinung offen eingebracht werden. Wir müssen die Strategien kennen und diskutieren.“ Das wurde auch eifrig praktiziert, wie eine spätere Talkrunde zeigte, bei der Fragen aus dem Plenum beantwortet wurden.

Dabei stand, wie auch in einem Film, in dem ein Händler über seine Probleme berichtete, das Thema Qualität im Mittelpunkt. „Qualität von Anfang an“ forderte denn auch Karl-Hans Passmann für die Produktion.

Die Voraussetzungen dazu seien bestens, denn noch nie in der Geschichte der Bochumer Werke habe es ein vergleichbares Trainingsvolu-

men wie derzeit gegeben. Wichtigstes Bindeglied jedoch bleibe der Mensch.

Bestens vorbereitet sei man im Werk II, betonte des-

sen Direktor Richard Weinhold. Das komplett neu entwickelte Fahrwerk für den in Europa produzierten Astra werde schließlich im Werk II gebaut. In diesem Zusammenhang verwies Weinhold auf das neue Innenhochdruck-Umformverfahren, Hydroforming genannt, bei dem aus einem einfachen Stahlrohr ein hochkompliziertes Rohrprofil hergestellt wird. Das Werk II sei bestens für das neue Modell vorbereitet.

Das gelte auch für Werk III, so Axel Zölzer von Teile und Zubehör. Im Hinblick auf die Anforderungen der Kunden habe man auch dort ein „neues Werk im alten Werk“ errichtet.

„Qualität ist nicht alles, aber ohne Qualität ist alles nichts“, konstatierte Dr. Wolfram Liedtke, Leiter der Qualitätssicherung. Alles, was man plane, organisiere, produziere oder verteile, könne nur ein Ziel haben: den Kunden. So habe man in Bochum einen weiteren, deutlichen Schritt in Richtung Verbesserung der Lieferantenteile gemacht. „Wir setzen in Bochum 22 zusätzliche Mitar-

beiter zur Überwachung der Lieferqualität ein.“ Und wenn man den Verantwortlichen für die Qualität des neuen Astra suche? Dr. Liedtke: „Das sind wir alle.“

„Jetzt kommen wir zu dem Punkt, in dem es um uns geht“, so Reinald Hoben in seinen eindringlichen Schlussworten. „Was kann ich tun?“, laute die Frage, die sich jeder stellen müsse. Diese Frage, die jeder Teilnehmer schon vor Ort beantworten konnte, soll an alle Kolleginnen und Kollegen weitergegeben werden. Und man soll darüber sprechen. Der Werkdirektor klagte sogar von allen deutliche Kritik ein, wenn einmal etwas schief laufe.

Die Veranstaltung sei nur ein erster Schritt, nur ein kleiner Teil dessen, was zu tun sei. Es folgen: „Weitere Informationen und Gespräche“, so Hoben. Er schloß die Veranstaltung mit einem Dank an die Bochumer Mannschaft für den bisherigen Einsatz und äußerte seine volle Zuversicht, daß wir in Bochum gemeinsam alles tun würden, damit der neue Astra ein voller Erfolg werde.

Wechsel bei voller Fahrt

Die Getriebemontage wird bei laufender Produktion restrukturiert

Mit großem Engagement der betroffenen Mitarbeiter und viel Detailplanung seitens der Anlagenfachleute wird der Bereich Getriebemontage im Werk II derzeit restrukturiert – bei laufendem Betrieb, versteht sich.

Bochum (pm). Selbst für erfahrene Mechaniker ist es ein Kunststück, das nur selten gelingt – in den Bochumer Werken ist es schon fast eine Alltäglichkeit: wichtige Aggregate werden sozusagen während der Fahrt durch neuere und bessere ersetzt. Übung hat in dieser Kunst, das eigentlich Unmögliche möglich zu machen, der Bereich Getriebemontage im Werk II.

Hier stand man vor der Aufgabe, möglichst kostengünstig eine Restrukturierung durchzuführen, ohne dabei deutliche Produktionsrückgänge zu bewirken. Für die vergleichsweise geringe Summe von etwas über vier Millionen Mark entstehen fast in jedem Bereich effizientere und ergonomisch günstigere Arbeitsplätze in der Getriebemontage. Von diesem Umbau, der inzwischen zu mehr als der Hälfte fertiggestellt ist, profitiert auch die Umwelt.



Erleichtert: Die Arbeitsplätze werden ergonomisch optimiert

Überall, wo neue Maschinen, Transportanlagen oder andere Einrichtungen unter großer Mitarbeit der „Produktioner“ installiert wurden, verschwand die Hydraulik mit allen Nachteilen, die so ein Ölsystem nach Jahren des Gebrauchs selbst bei bester Wartung mit sich bringt.

Elektroantriebe oder umweltfreundliche Pneumatiksysteme machen die obligatorischen Ölauffangwannen in weiten Bereichen überflüssig.

Die größten Veränderungen erfuhr der Lagerschild-Zusammenbau. Hier erstrahlen nicht nur die neuen Anlagen in frischem Glanz, auch das gesamte Arbeitsumfeld konnte ergonomisch optimiert und mit hellen Farben freundlicher gestaltet werden.

Gewichtige Änderungen gab es auch im Bereich Schieberad. Hier können durch günstigere Anordnung der teilweise neuen Anlagen Wege

verkürzt und körperlich anstrengende Operationen automatisiert werden. Mußten bisher insgesamt pro Schicht Schieberäder mit einem Gesamtgewicht von rund 4,3 Tonnen mit der Hand bewegt werden, reduziert sich jetzt die Summe auf drei Tonnen um fast ein Drittel.

Hörbaren Fortschritt wird es auch am Durchschalt-Prüfstand geben, wo besonders geschulte Mitarbeiter Getriebegeräusche und -schaltbarkeit überprüfen. Ihre Arbeitsplätze sollen bis Mitte 1998 akustisch von der nicht gerade geräuscharmen Produktion abgekapselt und die Prüfmethode verbessert werden.

Die Planer der ganzen Operation sind optimistisch, daß auch die weitere Verknüpfung bestehender und neuer Anlagen, die während der Weihnachtspause erfolgen soll, problemlos über die Bühne geht. Großes Lob gibt es bei den bisherigen Umbauarbeiten für die Mitarbeiter der Produktion, die sich beim Aufbau und Abbau der Anlagen richtig ins Zeug gelegt haben und bei der Neugestaltung ihrer Arbeitsplätze weit über ihre normalen Aufgaben hinaus mit Hand angelegt haben.



Gruppenarbeit: Im Zelt gab's Infos, bis die Köpfe rauchten

Bochum (pm). Daß Sport die Gesundheit fördern kann, wer wüßte es besser als die Experten der Bochumer Opel-BKK. Ein Fußballteam der Krankenkasse ging jetzt mit gutem Beispiel voran und zeigte dabei wahre Meisterschaft.

Beim 15. BKK-Hallenfußballturnier des Landesverbandes der Betriebskrankenkassen in Baden-Württemberg gingen die Opel-BKK-Kicker als Sieger hervor. Das Turnier fand in der „Höhle des Löwen“ beim Titelverteidiger Audi Neckarsulm statt. Die sportlichen Opelner mußten sich unter anderem gegen die starken Teams von Siemens, Bosch, der Post und der Stadt Düsseldorf durchsetzen. Opel kann also nicht nur durch seine Produkte glänzen, auch auf sportlichem Sektor ist man sichtbar auf der Straße des Erfolges.

Zehn polnische Facharbeiter werden in der Pfalz zum Werkzeugmacher ausgebildet, weil es diesen Beruf in ihrer Heimat nicht gibt. Wenn sie im April '98 „ausgelernt“ haben, können sie ihr Wissen im neuen Werk in Gleiwitz anwenden und weitergeben.

Kaiserslautern (hk). Angefangen hat alles mit der Auslage von 70 000 Formularen bei den Arbeitsämtern in Polen. Die waren sehr bald vergriffen und ungefähr 20 000 kamen umgehend ausgefüllt zurück.

Einzelgespräche und praktische Tests folgten, bei denen technische Fähigkeiten, Qualitätsbewußtsein, Motivation und Flexibilität unter Beweis gestellt werden mußten – alles Eigenschaften, die für den Aufbau der Produktion im Nachbarland notwendig sind.

„Bei den Tests hat uns besonders interessiert, wie auf Qualität geachtet wird“, so Robert Becker, der im ITEZ bereits für Opel Polska arbeitet und dabei war, als die Prüfungen anstanden.

Becker war es auch, der das Komponentenwerk in Kaiserslautern als Ausbildungsstätte ins Gespräch brachte. Seit Juli werden jetzt zehn polnische Facharbeiter aus Metallberufen (Fräser,

Pfalz Lehre

Ausbildung für Gleiwitzer Kollegen

Schlosser, Schweißer) im Alter zwischen Mitte zwanzig und Anfang vierzig mit den Aufgaben eines Werkzeugmachers vertraut gemacht, einem Beruf, den es so in Polen nicht gibt, der aber in Gleiwitz benötigt wird.

Wenn dort die Produktion beginnt, werden sie bei den ersten sein, die gründlich geschult an die Arbeit gehen können. Außerdem wird es zu ihren Aufgaben zählen, das Gelernte an die neuen Kollegen vor Ort weiterzugeben.

„Die Arbeit ist richtige Pioniertätigkeit“, sagt Becker. „Die Dinge, die die Mitarbeiter hier lernen, werden sie in Polen gut gebrauchen und optimal anwenden können.“

Vier der neuen Mitarbeiter haben einen Teil der Einarbeitungszeit in der Lehrwerkstatt absolviert. Dort standen je zwei Wochen „drehen“ und „fräsen“ auf dem Lehrplan. „Der angestammte Ausbildungsplatz für alle ist aber das Preßwerk. Dessen Hausherr, Fertigungsleiter Erhard Greulach, hat die Ausbildung



Fotos (2): Wenzel

Deutsch-polnische Kooperation: Angehende Werkzeugmacher

durch seine Kooperationsbereitschaft erst möglich gemacht.

„Anderen bei der Arbeit über die Schulter zu sehen hat nicht den gleichen Effekt wie die Praxis selbst“, beschreibt Becker den Ablauf der Ausbildung. Nach der Einarbeitungszeit ist jeder verantwortlich für seinen Bereich. Learning by doing bringt die gewünschten Ergebnisse.

Vertieft wird das Gelernte noch dadurch, daß die Mitarbeiter ein weiteres Werk kennenlernen. Im Januar tauschen die Pfälzer Polen mit



Ultrasound

Einsparungen durch High-Tech

Neuartige Geräte auf höchstem technischen Niveau helfen im Komponentenwerk jetzt bei der Suche nach undichten Stellen an Druckluftleitungen und an Trafos.

Kaiserslautern (hk). Der „große Lauschgriff“ hatte es seinerzeit an den Tag gebracht: Bei einem Wochenendrundgang durch das Werk spürten die Mitarbeiter der Energie-Einspar-Kommission zahlreiche Leckagen in den unterschiedlichen Leitungssystemen auf. Seitdem sind die Löcher gestopft worden und die dadurch erzielten Einsparungen gehen in die Hunderttausende.

Um diese Einsparpotentiale weiter auszubauen, sind jetzt zwei hochempfindliche Geräte angeschafft worden, denen keine Unregelmäßigkeiten verborgen bleiben.

Die eine Neuerwerbung ist die Ultrasound-Pistole, ein Richtmikrofon, nicht größer als ein Fön, mit dem jede noch so geringe Druckluftleckage aufgespürt werden kann. Mußten sich die Mitarbeiter beim sonntäglichen „großen Lauschgriff“ noch ganz auf ihr Gehör verlassen, setzen sie jetzt auf High-Tech. Denn ein Kopfhörer, eine Analog-

anzeige und ein Pfeifton, der eine Leckage signalisiert, komplettieren die Ultrasound-Pistole, die zudem bei laufender Produktion eingesetzt werden kann.

„Weil die Ultrasound-Pistole sehr klein und handlich ist, sind auch schwer zugängliche Stellen erreichbar. Selbst undichte Verschraubungen können lokalisiert werden“, schwärmt Max Rübel, Gruppenleiter Energieversorgung, über die ersten Erfahrungen mit dem Leck-Detektiv.

Der zweite Neuling ist eine Infrarot-Kamera. Sie entlarvt überhitzte Trafos und leistet überall dort Detektivdienste, wo irreguläre elektrische Widerstände und zu hohe Temperaturen im Umfeld elektrischer Leitungen entstehen. Die gemessenen Werte werden am PC sichtbar gemacht und jeder Fehler ist sofort erkennbar. „Früher konnten wir erst nach einem Ausfall reagieren, heute arbeiten wir Dank der neuen Geräte vorbeugend und verhindern damit Produktionsstörungen“, beschreibt Horst Arnold, Leiter Technische Zentralbereiche, die Vorzüge.

„Durch die beiden neuen Geräte können wir frühzeitig Fehler feststellen und eingreifen, bevor es kritisch wird. Das spart erhebliche Kosten“, führt Arnold weiter aus. „Alle Bereiche sind aufgefordert, eigene Erfahrungen mit den Geräten zu sammeln. Jede aufgespürte undichte Stelle hilft uns, die Kosten weiter in den Griff zu kriegen“, erläutert Arnold die Zielsetzungen.

Trotzdem wird es weiterhin Wochenendbegehungen geben, bei denen die sonntägliche Ruhe zum Aufspüren von Leckagen genutzt wird. Schließlich kann auch das menschliche Ohr dazu beitragen, die Kostensituation noch weiter zu verbessern.



Fotos (2): Wenzel



Lauschgriff: Mit Pistole und Kamera dem Täter auf der Spur

Probieren und studieren

Zwei spanische Studierende absolvieren in der Pfalz ein Praktikum

Berufliche Erfahrungen im Ausland sammeln, eine Fremdsprache dort lernen, wo sie gesprochen wird und viel über Land und Leute erfahren: diese Perspektiven haben zwei junge Spanier gereizt. Sie bewarben sich mit Erfolg um Praktikantenplätze.

Kaiserslautern (hk). García Gutierrez Ricardo ist 26, hat ein Wirtschaftsstudium in Spanien hinter sich und eine Prüfung als „Master“ in internationalem Business abgelegt. Seine Heimat ist Castellón. Ein Bekannter von ihm aus dem Opel-Werk in Zaragoza hat ihn neugierig gemacht auf das Unternehmen mit dem Blitz. Ricardo bewarb sich daraufhin in der Pfalz und erhielt einen dreimonatigen Praktikantenvertrag.

Bevor er seine Arbeit in der Pfalz aufnahm, besuchte er drei Monate lang eine Sprachschule im westfälischen Münster. Mit Erfolg: Ricardos Deutschkenntnisse sind perfekt. Er versteht jedes Wort – zumindest auf Hochdeutsch. „Mit Dialekt habe ich Probleme, wenn zu schnell gesprochen wird“, lächelt er verschmitzt und bringt damit



Ferien von Iberien: Eva Muñoz Martin lernt bei Thomas Müller



Logistiker: Garcia Gutierrez Ricardo

zum Ausdruck, daß in der Pfalz eigentlich weitere „Fremdsprachen“-Kenntnisse von Vorteil wären.

Während seines Praktikums beschäftigt er sich mit Materialbewegung, mit allem, was mit Materialvorräten und mit Lieferanten zu tun hat sowie mit DMS (Delphi Manufacturing System). Und er versichert so freundlich, daß man es ihm sofort abnimmt, daß die Arbeit sehr viel Spaß

macht. Im Hotel verbrachte er nur wenige Tage. Durch persönliche Kontakte fand er schnell eine Wohngemeinschaft, in der er sich sehr herzlich aufgenommen fühlt. Abends kocht er häufig und spielt mehrmals in der Woche Fußball. Heimweh hat er nicht, auch wenn ihm seine Großfamilie, bestehend aus Eltern, Großmutter und drei Geschwistern, fehlt – und natürlich auch seine Freundin, mit der er regelmäßig telefoniert.

Außerordentlich positiv sieht auch Eva Muñoz Martin aus Zaragoza ihren Aufenthalt im Ausland. Sie hat in ihrer Heimatstadt und in Trier Betriebswirtschaftslehre studiert und ist jetzt für zwei Monate in der Finanzabteilung. „Ich lerne ständig Neu-

es. Zur Zeit beschäftige ich mich mit Kostenreduzierungsaktivitäten“, erklärt die 23jährige. Auch sie lebt in einer Wohngemeinschaft, die sie über eine Mitwohnzentrale gefunden hat. Die junge Spanierin spricht sehr gut deutsch, englisch und französisch. 1998 wird sie ihr Studium in Barcelona fortsetzen.

Ins Ausland gehen, den Mut haben, Neues auszuprobieren, bereit sein, überraschende Erfahrungen zu machen, Fremdsprachen lernen: da sind Persönlichkeit, Zielstrebigkeit und die Fähigkeit, positiv auf Unbekanntes zuzugehen, gefragt. Die jungen Spanier machen den Eindruck, als ob sie mit diesen Gaben reichlich ausgestattet sind – ihre berufliche Zukunft wird sich daher wohl auch weiterhin positiv gestalten.

Thomas Müller, Kostenanalytiker in der Finanzabteilung, berichtet über seine Erfahrungen mit Praktikanten und Diplomanden. „Die jungen Leute, die Eigeninitiative zeigen und die die Belastungen eines Auslandsaufenthaltes auf sich nehmen, sind eine Bereicherung für uns. Sie arbeiten intensiv und bringen uns die neuesten Erkenntnisse von den Hochschulen ins Haus. Das sind wunderbare Impulse“, faßt er zusammen und erklärt, daß er auch zukünftig an der Zusammenarbeit mit wißbegierigen jungen Leuten interessiert ist.

Weg da jetzt kommt der Vectra



Der Vectra hat gleich im ersten Jahr seines Werkseinsatzes im Super-Tourenwagen-Cup (STW) den Anschluß an die Spitze geschafft. Dank der kontinuierlichen Weiterentwicklung des frontgetriebenen Tourenwagens wurden acht Podiumsplatzierungen herausgefahren, allesamt von Uwe Alzen.

Rüsselsheim (ub). Als bestplatzierte Opel-Werksfahrer bediente „Uns Uwe“ die Saison als Tabellenfünfter, Opel belegte in der Markenwertung den vierten Platz. Weil das Glück der ehrgeizigen Opel-Truppe um Rennleiter Volker Strycek beim Finale auf dem Nürburgring nicht gerade hold war, gingen auf den letzten Metern des STW-Cup '97 der vierte Rang in der Fahrer- und der dritte Platz in der Markenwertung noch knapp verloren.

„Wir sind mit der Saison 1997 sehr zufrieden, denn wir haben die Erwartungen übertroffen“, zieht Volker Strycek eine positive Bilanz. „Ein Jahr nach dem doppelten Titelgewinn in der ITC stellte unsere erste Saison im STW-Cup jedoch grundsätzlich ein Lehrjahr dar. Jetzt gilt es, die zahlreichen Erfahrungen umzusetzen, den Opel Vectra konsequent für die Saison 1998 weiterzuentwickeln und das vorhandene Potential

noch besser zu nutzen.“ Den größten Sprung in der technischen Entwicklung während der abgelaufenen Saison machte Opel im Motorenbereich. In Zusammenarbeit mit Motorenpartner Spiess wurde das Opel-Zweiliter-16V-Triebwerk konsequent weiterentwickelt. Beim vierten Saisonlauf Anfang Juni auf dem Sachsenring wurde erstmals die zweite Entwicklungsstufe eingesetzt, in Wunstorf folgte eine optimierte Auspuffanlage, beim achten Lauf auf dem Salzburgring debütierte die sogenannte Phase 3 des Vierzylinders, mit der erstmals die 300-PS-Marke erreicht wurde, und beim Finale am 5. Oktober folgte sogar die Premiere des Phase-4-Motors, der nun die Basis für die Weiterentwicklung für 1998 bildet.

In jeder Ausbau-Stufe wurden Leistung und Drehmoment gesteigert. „Die Weiterentwicklung unseres Motors zusammen mit Spiess hat uns Schritt für Schritt näher an die Spitze gebracht“, erklärt der Opel-Rennleiter. „Aufgrund des vom Reglement vorgeschriebenen Drehzahlbegrenzers bei 8 500 Umdrehungen pro Minute stellt die Motor-Optimierung

eine besonders hohe Herausforderung für unsere Ingenieure dar.“

Auch sonst sind vom Reglement enge Grenzen gesetzt. Seit dem Norisring-Rennen gingen alle Vectra mit der Aerodynamik-Variante für wenig Abtrieb (Low Downforce) an den Start, die von Uwe Alzen und Kurt Thiim von Saisonbeginn an eingesetzt wurde. Ansonsten konzentrierte sich die Weiterentwicklung des STW-Vectra auf Detailarbeit. „Zusammen mit unseren Teams Holzner und SMS haben wir den Vectra in allen Bereichen kontinuierlich verbessert“, so Volker Strycek, „das Fahrwerk, die Gewichtsver-

Aufsteiger: Volker Strycek und Uwe Alzen haben wesentlichen Anteil am STW-Erfolg des Vectra

teilung und speziell den Antrieb.“ In die Entwicklungsarbeit für den STW-Vectra wurden aber nicht nur die Motorsport-Ingenieure um Projektleiter Donatus Wischelhäus sowie die Teams Holzner und SMS eingebunden, sondern auch das Internationale Technische Entwicklungszentrum (ITEZ), das beispielsweise bei den Berechnungen zur Optimierung der Karosserie-Steifigkeit wertvolle Unterstützung lieferte. Sowohl auf

dem Sachsenring als auch in Wunstorf, auf dem Salzburgring und in Lahr stand der 30-jährige Alzen, der wie ITC-Champion Reuter bereits in der Calibra-Ära zum Opel-Werksteam gehörte, auf dem Podium. Die beste Platzierung erzielte er in Wunstorf mit Platz zwei im Rennen. Neben Alzen auf Rang vier fuhr auch Michael Bartels als Zehnter in die Top 10 des STW-Cup '97, Manuel Reuter und Kurt Thiim beendeten die Saison auf den

Plätzen 17 und 18. „Opel hat in dieser Saison sensationelle Fortschritte gemacht“, erklärt Uwe Alzen, längst der Liebling der zahlreichen Opel-Fans und auch von der Konkurrenz mit großer Anerkennung bedacht. Und Manuel Reuter, der 1997 das Glück nicht gerade auf seiner Seite hatte, ergänzt: „Opel kann stolz sein auf das, was die Teams, Ingenieure und alle Beteiligten bewegt und geleistet haben. Jedem einzelnen gilt mein Kompliment.“ ■

Antrieb für die Jugend

Nachwuchsförderung zahlt sich aus – Serienweise Formel 3-Titel

Nick Heidfeld hat Opel beim Finale auf dem Nürburgring den fünften Titel in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft beschert.

Rüsselsheim (ub). Im Opel-Dallara 397 des Opel Team BSR erzielte der 20-jährige Mönchengladbacher fünf Saisonsiege und verdrängte den zwei Jahre jüngeren Timo Scheider aus Braubach, der einen Opel-Dallara aus dem Benetton RTL Junior Team pilotierte und drei Saisonsiege

herausfuhr, knapp auf den zweiten Abschlußrang.

Der Opel-Zweiliter-16V-Motor war auch in der Saison 1997 wieder ein Erfolgsgarant. Immerhin schlugen für den 1990 erstmals eingesetzten und auf einem Serientriebwerk basierenden Rennmotor bereits 95 Siege in der deutschen Formel 3 zu Buche. Und zu den fünf Titeln in der Deutschen Meisterschaft kommen 15 weitere Meistertitel hinzu, des weiteren insgesamt acht Siege bei den internationalen Formel 3-Rennen in Monte Carlo, im niederländischen Zandvoort und in Macau. Im Mai hatte Heidfeld in Monaco den vierten

Opel-Erfolg im Fürstentum vor der Formel 1-Kulisse gefeiert.

In der Saison 1997 übersprang der Opel-Zweiliter-16V-Motor, zusammen mit Motorenpartner Spiess entwickelt, erstmals die 200-PS-Grenze. Die kleine Ursache mit großer Wirkung: Der Luftzufuhrbegrenzer wurde per Reglement um zwei auf 26 Millimeter Durchmesser vergrößert. Daraus resultierten mit 6 000 U/min eine um 800 U/min höhere Drehzahl und gut 30 PS mehr, statt bisher 175 nun 207 PS.

Mit Werksunterstützung gingen in der Saison 1997 das Opel Team BSR mit Nick Heidfeld, Sascha Bert, Tomas Enge und Tim Verbergt, der zum Saisonende von Andreas Scheld abgelöst wurde, sowie das Benetton RTL Junior Team, das 1996 als Opel Team KMS mit Jarno Trulli den Meister stellte, mit den Fahrern Timo Scheider, Alex Müller und Dominik Schwager an

den Start. Als weiterer Opel-Vertragsfahrer wechselte ab dem Rennen auf dem Norisring Ronny Melkus vom STW-Vectra in das Opel-Dallara-Cockpit. Champion Heidfeld erzielte fünf Saisonsiege, der Tabellendritte Müller vier, Vizemeister Scheider drei, Schwager und Wolf Henzler (Opel-Martini) je zwei sowie Pierre Kaffer, der Formel Opel-Sieger von 1996, und Norman Simon je einen.

„Die Nachwuchsförderung von Opel zahlt sich mehr und mehr aus“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Pedro Lamy, Jos Verstappen, Alexander Wurz, Ralf Schumacher und Jarno Trulli – sie alle waren in der deutschen Formel 3 zwischen 1992 und 1996 mit Opel Meister oder Vizemeister und haben den Sprung in die Formel 1 geschafft. Auch Nick Heidfeld hat ja als McLaren-Testpilot bereits einen Fuß in die Formel 1.“ ■



Aufs Podium: Alzen war bester Opel-Pilot

„Trucker of the year“

Rennleiter Volker Strycek löst am Brummi-Steuer Wettschuld ein

Rüsselsheim (ub). Daß Volker Strycek ein Multitalent ist, hat der gebürtige Essener als Rennfahrer, Techniker, Organisator und – seit Juni – als Motorsportchef längst bewiesen. Wegen einer verlorenen Wette mußte der unlängst 40 Jahre alt gewordene Strycek nun auch sein Talent am Steuer eines Lkw beweisen.

Beim achten Lauf zum STW-Cup auf dem Salzburgring hatte sich der Opel-Rennleiter zu einer leichtfertigen Aussage hinreißen lassen: „Wenn Du es schaffst, hier unter die ersten Fünf zu kommen, fahre ich den Renntruck mit deinem Vectra zum Nürburgring“, sagte er zu Uwe Alzen. Nun braucht der ehrgeizige Vectra-Pilot keine derartigen Motivationschübe. Um so verschmitzter grinste Alzen sei-



Wetten, daß...: Volker Strycek pilotierte den Renntruck zum Nürburgring

nen Chef an, als er seine beiden dritten Plätze auf dem Podium bejubelte. Und weil Volker Strycek stets Wort hält – „Das ist doch Ehrensache“ –, kletterte er in Hockenheim in den mächtigen Renntransporter des Opel Team Holzner, um das

Ungetüm zum STW-Finale zum Nürburgring zu fahren. „Mir war am Anfang gar nicht wohl, und der etatmäßige



Trucker von Holzner hat sich als Co-Pilot auch nicht besonders wohlgefühlt“, erinnert sich Strycek. Einmal auf der Autobahn, fühlte er sich am Volant des MAN-Trucks mit jedem Kilometer besser. „Wenn man mal das Gefühl für die Länge

hat, ist das gar nicht so schwer.“ Vor allem in den Bergaufpassagen des Huntrücks hatte Strycek viel Spaß, als er mit dem 430 PS starken Sattelzug locker an manch anderem „Kollegen“ vorbeizog. Im Fahrerlager angekommen, erledigte der Rennleiter auch das Einparken des Brummis auf den Zentimeter genau. Aus dem Bauch des Auftriegers wurde neben den beiden Vectra auch eine Enduro-Maschine ausgeladen, mit der Strycek morgens vom heimischen Dehrn bei Limburg nach Hockenheim gefahren war – und so ging es am Abend auch wieder zurück. Sein Fazit nach einem langen und aufregenden Tag: „Es hat riesig Spaß gemacht.“ ■



Starke Formel 3-Jungs: Nick Heidfeld (li.) und Timo Scheider

Bei dicker Suppe Tempo drosseln

Bonn (gms). Bei Nebel sollten Autofahrer sofort das Tempo verringern. Denn immer wieder kommt es durch überhöhte Geschwindigkeit im Nebel zu schweren Unfällen, so der Verband der Technischen Überwachungs-Vereine (VdTÜV). Auch sollte der Abstand zum Vordermann den Sichtverhältnissen angepaßt werden. Bei 50 Metern Sichtweite sollte laut VdTÜV nicht schneller als Tempo 50 gefahren werden, bei 50 Metern Abstand zum Vordermann. Die Distanz läßt sich an den Leitposten erkennen, die ebenfalls in 50 Metern Abstand stehen. Bei weniger als 50 Metern Sicht ist auch die Nebelschlußleuchte einzuschalten, die allerdings ebenso wie die Nebelscheinwerfer bei besserer Sicht wegen ihrer Blendwirkung wieder abzuschalten ist.

Bald soll's auch ohne „D“ laufen

Bad Windsheim (gms). Bei Autos mit einem sogenannten Euro-Kennzeichen soll das gesonderte „D“-Schild für Auslandsfahrten bald ausgedient haben. Das berichtet der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Bad Windsheim unter Berufung auf einen Beschluß der EU-Kommission. Demnach wurde ein Gesetzestext vorgelegt, nach dem der Aufkleber mit dem nationalen Zeichen überflüssig wird, weil die Ländermarkierung bereits in dem blauen Feld der Euro-Kennzeichen getragen wird.

Edler Spender will Geld zurück

Erfurt (dpa). Statt der üblichen 20 Mark hat ein Parksünder in Erfurt fälschlicherweise 20 000 Mark an das Ordnungsamt überwiesen. Doch die Freude der Beamten war nur von kurzer Dauer: Der „großzügige Gönner“ der Erfurter Politessen meldete sich und erklärte, die Überweisung sei ein „Irrtum“ gewesen. Die Stadtverwaltung will dem Mann jetzt die restlichen 19 980 Mark zurückerstatten, teilte das Amt mit. Begründung: Vorauszahlungen für künftige Verkehrsstrafen sind nicht zulässig.

Parken wird eher teurer als billiger

Köln (dpa). Das Parken wird nach Einschätzung des Deutschen Städtetages (DST) künftig eher teurer als billiger. In München sei es derzeit am kostspieligsten, sein Auto abzustellen, sagte der Verkehrsreferent des DST, Axel Welge, in Köln. Mit fünf Mark je Stunde nahm die bayerische Hauptstadt den Spitzenplatz unter den deutschen Kommunen ein. Mit vier Mark pro Stunde folgten Großstädte wie Frankfurt, Berlin, Köln und Düsseldorf.

Winterfest

Vorbeugen hilft gegen Kältechaos

„Achtung Autofahrer, Schnee- und Eisglätte behindern den Verkehr auf der...“. Alle Jahre wieder kommt nicht nur der Weihnachtsmann, sondern auch Frau Holle – und die verwandelt die Straßen oft genug in Rodelbahnen. Moderne Fahrzeugtechnik nimmt diesem Kältechaos den Schrecken und unterstützt den Fahrer auf dem ungewohnt glatten Terrain.

Rüsselsheim (jh). Voraussetzung für eine möglichst streßfreie Fahrerei während der Wintermonate ist eine entsprechende Ausrüstung. Wichtigstes Ausstattungsdetail bei winterlichen Fahrbahnen sind nach wie vor Winterreifen mit einer Profiltiefe von mindestens vier Millimetern. Diese Schneespezialisten sind besonders für leistungsstärkere Fahrzeuge wichtig, weil die Sommerreifen mit hohem Geschwindigkeitsindex auf Schnee oder Eis ein katastrophales Fahrverhalten beschern.

Wie Messungen auf einer schneebedeckten Teststrecke ergaben, verdoppeln sich die Bremswege aus 40 km/h mit Sommerreifen der Geschwindigkeitsklasse „V“ (bis 240 km/h) im Vergleich zu einem winterbereiften Fahrzeug. Mit steigender Geschwindigkeit erhöht sich diese Differenz sogar noch weiter.

An dieser Abhängigkeit ändert auch das ansonsten weitgespannte ABS nichts, weil der absolute Reibwert zwischen Schnee und Sommerreifen für akzeptable Verzögerungswerte einfach nicht ausreicht. Neben dem Bremsvermögen leidet auch

die Fahrstabilität in Kurven oder bei Steigungen unter der mangelnden Griffbarkeit der Sommerpneus.

Besonders kritisch wird es, wenn ein sommerbereiftes Auto mit Frontantrieb an der Vorderachse mit Schneeketten bestückt wird. Zwar reicht diese Kombination für die Bewältigung einer verschneiten oder vereisten Steigung aus – die böse Überraschung folgt aber bei der anschließenden Gefällstrecke. Durch die extremen Traktionsunterschiede zwischen Hinter- und Vorderachse wird das Fahrzeug nahezu unfahrbar, schon leichte Bremsversuche können zu blockierenden Hinterrädern und somit unweigerlich zu einer Pirouette führen.

Auf schnee- und eisbedeckter Fahrbahn bewährt sich die Traction Control-Plus. Sie verhindert ein Durchdrehen der Antriebsräder durch Zurücknahme der Motorleistung und durch einen zusätzlichen Bremseneingriff am durchdrehenden Antriebsrad (zum Beispiel beim Anfahren und Beschleunigen).

Bei Opel-Modellen mit vierstufigem Automatikgetriebe hilft außerdem ein spezielles



Chaosprophylaxe: Moderne Technik und die richtige Ausrüstung hilft bei winterlichem Verkehr

Winterprogramm weiter, das der Fahrer auf Knopfdruck in der Mittelkonsole neben dem Wählhebel aktiviert. Diese Option „übergeht“ die erste Fahrstufe mit niedrigster Übersetzung und wählt zum Anfahren immer die zweite, länger übersetzte Fahrstufe. Dadurch kann der Fahrer noch feinfühler Gas geben und selbst auf vereisten Steigungen problemlos anfahren.

Bei den neuen TDI 16V-Motoren gehören winterliche Dieselpneumprobleme der Vergangenheit an. Zum einen, weil die modernen Direkteinspritzer mit Ventilttechnik bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt überhaupt keine

Vorglühzzeit benötigen. Selbst bei arktischen Werten sorgt die Schnellglühlampe für ein zuverlässiges Anspringen des Selbstzünders nach minimaler Glühzeit.

Andererseits sind Probleme durch Paraffinausflockung passé. Dieses Phänomen tritt meist bei extremen Minusgraden auf. Dabei setzen sich kleine Partikel aus dem Dieseldieselkraftstoff ab, vermindern dessen Fließfähigkeit oder verstopfen das Filterelement und unterbrechen dadurch die Kraftstoffzufuhr. Die serienmäßige Dieselfilterheizung erwärmt den zugeführten Kraftstoff und garantiert einen reibungslosen Spritnach-

schub. Ebenfalls reibungslos – im wahren Sinne des Wortes – funktioniert die Fernbedienung der Zentralverriegelung. Sie macht den Kauf von Türschloßenteisern überflüssig, denn die Türen werden auf Knopfdruck entriegelt. Selbst zentimeterdicke Eisschichten oder üppige Schneehauben auf den Fensterflächen können die Fernentriegelung nicht lahmlegen.

Auch Außentemperaturanzeige und beheizte Waschdüsen machen das Autofahren in der kalten Jahreszeit sicherer und damit angenehmer – soll der Winter doch kommen.

Die Zeit ist reif
Borduhr in Vectra und Omega stellt sich selbst ein

Rüsselsheim (jh). In der Nacht vom 25. auf den 26. Oktober ging die Sommerzeit zu Ende. Neben einer gewonnenen Schlafstunde hatte die Zeitumstellung aber auch einen weniger erfreulichen Nebeneffekt: Millionen Autofahrer mußten ihre Fahrzeug-Uhr manuell der Winterzeit anpassen und eine Stunde zurückstellen.

Für die meisten Omega- und Vectra-Besitzer entfällt diese umständliche Prozedur dauerhaft. Mit Ausnahme der Basisversionen verfügen diese Modelle serienmäßig über eine Borduhr, die sich automatisch der Winter- und der Sommerzeit anpaßt. Ein zum Patent angemeldetes Opel-System, das den gleichen Komfort wie eine Funkuhr bietet, macht es möglich.

Dieses Ausstattungsdetail bedient sich der RDS-Signale (Radio Data System), die das Radio zur Optimierung der Empfangsqualität nutzt. Zusätzlich übermitteln alle RDS-Sender über einen Informationskanal aber auch das Datum und die genaue Uhrzeit. Diese Angaben leiten die modernen Opel-Radiogeräte dem zentralen Multi-Info-Display weiter. Resultat: Omega- und Vectra-Fahrer verfügen in weiten Teilen Europas immer über die exakte Uhrzeit und das korrekte Datum.

Eine stilisierte Analog-Uhr und die Buchstaben „RDS“ neben der Zeitanzeige sind dabei die einzigen Hinweise auf die vollautomatische Synchronisation.

Das System läßt sich auch nicht durch „ortsfremde“ RDS-Sender aus dem Takt bringen. Empfängt zum Beispiel das Radio an der Ka-



Dank RDS: Sommers wie winters immer auf der Höhe der Zeit

nalküste englische Sender mit GMT-Signalen (Greenwich Mean Time), behält es trotzdem die richtige Mitteleuropäische Zeit (MEZ) bei, weil die Radios auf das jeweilige „Heimatland“ vorprogrammiert sind. „Deutsche“ Radi-

os synchronisieren deshalb immer die MEZ. Bei einer Fahrt nach Großbritannien muß der Fahrer die Uhr manuell korrigieren, nach der Rückkehr stellt die Uhr jedoch automatisch wieder die MEZ ein.

Gen Italien
Opel und die 50er in Buchform

Rüsselsheim (ftd). Mit dem eigenen Auto nach Italien – das war der Traum der mobilitätstüchtigen deutschen Bevölkerung in den fünfziger Jahren. Wer bereits damals einen Opel Rekord fuhr, dokumentierte, daß er es „zu etwas gebracht“ hatte. Wohlhabende Zeitgenossen wählen zu dieser Zeit gerne den „großen Opel“, den Kapitän.

Das Buch „Zeitreise – Mit Opel durch die Fünfziger“ wirft einen ausführlichen Blick auf die Rüsselsheimer Traditionsmarke und läßt dabei Erinne-

rungen wach werden an ein Jahrzehnt zwischen Nierentisch, Gummibaum und Rock'n'Roll.

Autor Frank Thomas Dietz, in der Opel-Presseabteilung für die Kontakte zu TV- und Radiosendern verantwortlich, dokumentiert mit vielen Bildern jener Jahre die damalige Begeisterung für die Rüsselsheimer Produkte.

Das 96 Seiten starke Paperback-Büchlein ist im Autovision-Verlag, Hamburg, erschienen und kostet 29,80 Mark.



Das waren noch Zeiten: Mit Rekord und Kapitän in den Süden

Linksdrall
Überholspur ist oft überlastet

Bonn (dvr). Alltag auf bundesdeutschen Autobahnen: Taucht weit voraus ein Lkw auf, wechseln die Autos auf die Überholspur. Dort bleiben sie, auch wenn der Brummel längst überholt ist und rechts wieder freie Fahrt herrscht. Untersuchungen haben ergeben, daß der Linksdrall bei hoher Verkehrsdichte besonders ausgeprägt ist. 30 Autos pro Minute rechts, 50 links: So sieht heute ein typischer zweispuriger Autobahnabschnitt bei starker Belastung aus.

Viele Autofahrer haben offensichtlich Angst, aus der rechten Spur nicht mehr rauszukommen. Die Folge: Bis zu 68 Prozent der Fahrzeuge wechseln auf die Überholspur. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Berufsgenossenschaften erinnern in diesem Zusammenhang an das Rechtsfahrgebot und appellieren gleichzeitig an die Fahrer auf der Überholspur, den Rechtsdrall zu vermeiden und den nötigen Spurwechsel zu ermöglichen. Von der besseren Nutzung beider Fahrstreifen profitieren schließlich alle: Der Verkehrsfluß ist zügiger und es kommt seltener zu Staus.

Mit dem City Trekking Concept präsentierte Opel auf der Tokio Motorshow (24. Oktober bis 5. November) eine Studie, die hohen Freizeitwert mit modernsten Kommunikationssystemen vereint.

Rüsselsheim (jh). Wesentlicher Bestandteil des City Trekking Concepts (CTC) ist der mobile Kommunikationsservice OnStar, kombiniert mit dem GPS-Navigationssystem der neuesten Generation. Das Navigationssystem informiert den Fahrer via Sprachansagen und einem großen, zentral in der Instrumententafel integrierten Bildschirm mittels Richtungspfeilen oder detaillierter Kartendarstellung über den richtigen Weg. Der Monitor zeigt dem Fahrer zusätzlich die Entfernung zum Zielort, die eingestellte Radiofrequenz, die Uhrzeit und die Außentemperatur.

Das Kommunikationssystem OnStar läßt sich durch das Betätigen einer speziellen Taste am radiointegrierten GSM-Telefon aktivieren. Damit ist der Fahrer mit einem rund um die Uhr besetzten Servicecenter verbunden. Dank des im Fahrzeug installierten GPS-Empfängers kann

Einer für alles

CTC: Vielfalt auf vier Rädern

der OnStar-Mitarbeiter nach dem Anruf sofort die Position des Autos auf einer Computerlandkarte lokalisieren und den Fahrer gezielt um einen Stau herumführen oder ihm detaillierte Informationen, beispielsweise zu Hotels, Tankstellen, Veranstaltungen oder Freizeitmöglichkeiten, übermitteln.

In bevorstehenden Ausbaustufen wird das System außerdem beim Auslösen der Airbags einen automatischen Notruf senden oder beim Aufspüren des gestohlenen Fahrzeugs helfen können.

Opel-Designleiter Hans Seer zur Zielgruppe des City Trekking Concepts: „Wir wenden uns vor allen Dingen an junge, aktive Menschen in Ballungsräumen, die von einem Fahrzeug einerseits vielseitige Nutzbarkeit für Beruf und Freizeit erwarten, andererseits aber auch nach einem Auto suchen, mit dem sie ihrem Sinn für Stil und Mobilität Ausdruck verleihen können.“

Den Opel CTC prägt daher klares, europäisches Design, kombiniert mit kompakten



Vielseitigkeit studienhalber: Das City Trekking Concept vereint modernste Fahrzeugtechnik...

Außenmaßen bei großzügigem Raumangebot. Optische Akzente setzt das Design-Team des ITEZ durch die Farbgebung des Fahrzeugs mit einer abgestimmten, speziellen Zweitonlackierung.

Die Karosserie mit erhöhter Bodenfreiheit vermittelt zusammen mit den großen 17-Zoll-Rädern Solidität und Dynamik. Die frontgetriebene Studie meistert dank Sechsgang-Schaltgetriebe mit kurz übersetztem ersten Gang, elektronischer Traktionskontrolle sowie Triebwerksunterstützung auch leichte Off-Road-Passagen auf dem Weg zu Freizeitzielen.

CTC läßt sich mit allen modernen Opel ECOTEC-Vierzylindermotoren ausstatten, die sich durch besonders sparsamen Kraftstoffverbrauch, niedrige Abgaswerte und geringe Geräuschemissionen auszeichnen.

Komplett ist auch das Sicherheitspaket mit Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Seiten-

airbags, fünf Dreipunkt-Automatikgurten, fünf Kopfstützen und den bei einem Frontalaufprall automatisch aus ihrer Verankerung klinkenden Pedalen (Pedal Release System). Die vollverzinkte Ka-

rosserie zeichnet sich durch eine besonders steife Struktur aus. Das garantiert Stabilität und hohen Komfort auch dort, wo sanfte Stadtautobahnen in Schlaglochstrecken übergehen.



Blau-weiß ist nicht nur eine Farbkombination, die in Bayern gut ankommt, blau-weiß sind auch die 18 Stufenheck-Astra, die seit neuestem in Guyana ihren Polizei-Dienst versehen. Die Fahrzeuge wurden in weißer Farbe ausgeliefert und vor Ort vom lokalen Opel-Händler „The Central Garage of Guyana“ komplettiert, das heißt mit Polizeieinrichtung ausgestattet und mit blauer Farbe abgesetzt. Wenn das Leben für die Menschen in der Republik an der Nordküste Südamerikas künftig noch sicherer wird, dann trägt dazu also nicht zuletzt auch „german engineering“ bei.



...mit den Vorzügen der aktuellsten Kommunikationssysteme

Leinwandheld

Der neue Corsa-Werbespot kommt jetzt ins Kino

Rüsselsheim (pui). „Die Schöpfung“ lautet der Titel des Corsa-Werbespots, der jetzt in die deutschen Kinos kommt.

Der 60-Sekunden-Clip ist zehn Jahre nach der Leinwand-Premiere des ersten Opel-Werbefilms - in „Skaters“ personifizierte eine Rollschuhfahrerin den Corsa A - die zweite Produktion, die den Sprung ins Kino schafft.

Der in Mailand gedrehte Streifen, der bereits in mehreren privaten Fernsehsendern läuft, setzt die erfolgreiche Kampagne „Irgendwann packt's alle“ mit einem weiteren Kapitel fort.

Im vorliegenden Fall implantiert ein merkwürdiger Professor bei Blitz und Donner dem Bestseller „ein Herz, wie es noch keiner hatte“ - einen Dreizylinder-Motor. Sein aus der US-Fernsehserie „The Munsters“ entsprungener Assistent nutzt eine Unachtsamkeit des Professors und entführt den Dreizylinder-Corsa mit Voll-



On the road: Der Corsa fährt vom Gruselabor direkt ins Kino

gas aus dem bizarren Labor. Zuletzt hatte sich „Angelo“ alias Bruno Maccallini, Deutschlands ehemals prominentester Nichtautofahrer („Isch 'abe gar keine Auto, Signorina“), für das Kompaktmodell aus Rüsselsheim

entschieden. Weitere namhafte Werbeträger sind Queen Elizabeth II., Albert Einstein und Marlene Dietrich - selbstverständlich vertreten durch Doubles - sowie Bergsteiger Reinhold Messner.

Stau!

Verkehrsfluß läßt sich verbessern

Bonn (dvr). Verkehrsstaus auf den Straßen kommen die Volkswirtschaft teuer zu stehen. Die jährlich durch Staus hervorgerufenen Einbußen summieren sich auf rund 200 Milliarden Mark. Allein 17 Milliarden Mark werden durch den Kraftstoffmeherverbrauch ausgewiesen.

Den Löwenanteil machen jedoch die mit Staus verbundenen Zeitverluste aus: Fast viereinhalb Milliarden Stunden Arbeits- und Freizeit bleiben buchstäblich auf der Strecke. Die in dieser Zeit nicht getätigten Ausgaben und das nicht erwirtschaftete Einkommen schlagen mit 185 Milliarden Mark zu Buche. Dabei hat jeder Stau klare Ursachen wie etwa Engpässe oder Steigungen. Die Gleichung Eng-

paß = Stau ist jedoch so nicht richtig. Hervorgerufen wird der Stau nämlich erst durch falsches Abstands-, Brems- und Beschleunigungsverhalten der Autofahrer. Diese fahren zu schnell und zu dicht an ihren Vordermann heran und bremsen dann stark ab, um nicht aufzufahren. Das folgende Fahrzeug muß noch etwas stärker abbremsen, und die Kettenreaktion, die weiter hinten im Nichts-geht mehr endet, nimmt ihren Anfang. Dieser Effekt kann auch ohne Hindernis entstehen - allein durch die Fahrweise der Autofahrer. Durch richtiges Beschleunigen, Bremsen und Abstandhalten könnte der Verkehr um mindestens zehn Prozent besser fließen, schätzen Experten.

Unterschiedliche Gepflogenheiten

Berlin (gms). Ost- und Westdeutsche bevorzugen nach wie vor andere Autos. Besonders auffällig sei der mit mehr als 48 Prozent hohe Anteil von Importfahrzeugen in den neuen Bundesländern. Im Westen liegt er bei 32 Prozent, berichtet die in Berlin erscheinende Autozeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Die Autos in Ostdeutschland sind außerdem in der Regel kleiner: 26 Prozent haben weniger als 1 300 Kubikzentimeter Hubraum, im Westen sind es zehn Prozent. Für einen Neuwagen geben ostdeutsche Käufer mit 30 500 Mark fast 8 000 Mark weniger aus als westdeutsche. Während in den neuen Ländern 30 Prozent der Kaufsumme noch über Kredit finanziert werden, sind es in den alten Ländern nur 16 Prozent, so die Zeitschrift. Ein Vergleich zeigt, daß das Unfallrisiko in den neuen Ländern deutlich höher ist: So starben 1996 bezogen auf eine Million Einwohner 170 Menschen in Ostdeutschland bei Verkehrsunfällen, im Westen waren es 92. Ruppiger ist der Umgangston auf ostdeutschen Straßen. Während sich 69 Prozent der Ostdeutschen von anderen Verkehrsteilnehmern beschimpft und genötigt fühlen, seien es im Westen 48 Prozent, so die Untersuchung der Zeitschrift.

Gewohnheit wird geltendes Recht

München (gms). Seit dem 1. September dürfen Autofahrer den nachfolgenden Verkehr am Stauende durch Einschalten des Warnblinkers warnen. Darauf weist der ADAC in München hin: Demnach habe sich diese Praxis zwar seit Jahren bewährt, war aber im Prinzip verboten und konnte mit einem Verwarnungsgeld von zehn Mark geahndet werden. Außerdem darf der Warnblinker auch bei einem besonders langsam fahrenden Auto eingeschaltet werden, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Weiterhin nicht gestattet ist das Einschalten des Warnblinkers beim Parken in zweiter Reihe.

Schilderzusatz nicht ohne Grund

Kiel (gms). Eine Tempobeschränkung mit dem Zusatz „bei Nässe“ gilt dann, wenn die Straßenoberfläche mit einem durchgehenden Wasserfilm bedeckt ist. Darauf weist der ADAC Schleswig-Holstein hin. Die Struktur der Fahrbahnoberfläche ist dann nicht mehr eindeutig zu erkennen. Wenn einzelne Bereiche der Fahrbahn trocken sind, gilt die Tempo-Begrenzung dagegen nicht. Trotzdem sollten Autofahrer an derart gekennzeichneten Stellen besonders vorsichtig fahren. Die Schilder werden laut ADAC aufgestellt, wenn eine starke Aquaplaning-Gefahr besteht.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel 1899-1999

Der Countdown läuft: In zwei Jahren jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im Mittelpunkt des dritten Teils stehen die frühen Flitzer: der 110 PS Rennwagen von 1913, der 260 PS Rennwagen von 1914 und der RAK 2 von 1928.

Er hatte den c_w -Wert einer Scheune, ungebremste Vorderräder und ein Fahrwerk, das sehr an das Kutschenzeitalter erinnerte, aber noch weniger Komfort aufwies. Dennoch wurde der Opel 110 PS Rennwagen von 1913 zum Technologieträger der noch jungen Rüsselsheimer Automobilfabrik.



Speziell für den Grand Prix de la France hatten die Opel-Ingenieure den knapp eine Tonne schweren Zweisitzer mit der modernsten Technik vollgestopft: Vier Ventile pro Zylinder (je zwei für Ein- und Auslaß) und eine obenliegende Nockenwelle (ohc) mit Königswellenantrieb. Gemäß dem Reglement verfügte der Vierzylinder-Motor über maximal vier Liter Hubraum. Der gewaltige Hub von 156 Millimeter bei 90 Millimeter Bohrung zeigt, daß Drehmoment Anfang des Jahrhunderts

noch alles, Drehfreude gar nichts war.

110 Pferdestärken resultierten aus dem hochbauenden Triebwerk, dessen Kraft über eine Lederkonuskupplung und Kardanwelle an die Hinterräder übertragen wurde. Solch einen weißen Riesen konnte eigentlich nur einer bändigen: Der legendäre Carl Jörns, seit langem Werksrennfahrer bei den Opel-Brüdern.

Aber auch der erfahrene, damals 38jährige Vollblut-Pilot wird mit dem Wagen seine Probleme gehabt haben. War der Motor einerseits technisch auf dem neuesten Stand und beeindruckt noch heute nicht nur Technik-Ästheten, sorgten Fahrwerk und Bremsanlage andererseits für ungläubiges Kopfschütteln bis hin zu blankem Entsetzen.

1913 schlugen noch spärlich blattgefederte Starrachsen Fahrer und Schmiermaxe – ohne den in dieser Zeit gar nichts lief – grün und blau, Reibungsstoßdämpfer führten vorne einen vergeblichen Kampf gegen poltrige Pisten. Beim Bremsen war vor allem

Gottvertrauen angesagt: An der Vorderachse hatten die Techniker gleich komplett auf verzögernde Elemente verzichtet, gestoppt werden mußte mit einer abenteuerlichen Innenbackenbremse an Getriebe und Hinterrädern. Die wurde per Fuß und Hand betätigt, gut für spektakuläre Driftwinkel, schlecht, wenn's um Vollbremsungen ging.

Daß der Wagen für zwei Personen konzipiert war, ist typisch für jene Zeit. So mußte der Beifahrer die meiste Zeit während des Rennens per Bordluftpumpe den Sprit aus dem hinten liegenden 100-Liter-Faß nach vorne zum Steigstromvergaser pumpen, im Fall der Fälle Reparaturen durchführen und ständig, das heißt alle 50 bis 100 Kilometer, nachschmieren. Daher auch die Bezeichnung Schmiermaxe.

Ein Jahr später setzte Opel aber noch einen drauf: War man mit ohc- und Vierventiltechnik als einer der ersten Hersteller gut gefahren, folgte man nun der Maxime, daß Hubraum bekanntlich durch nichts zu ersetzen ist. Monströse 12,3 Liter waren das

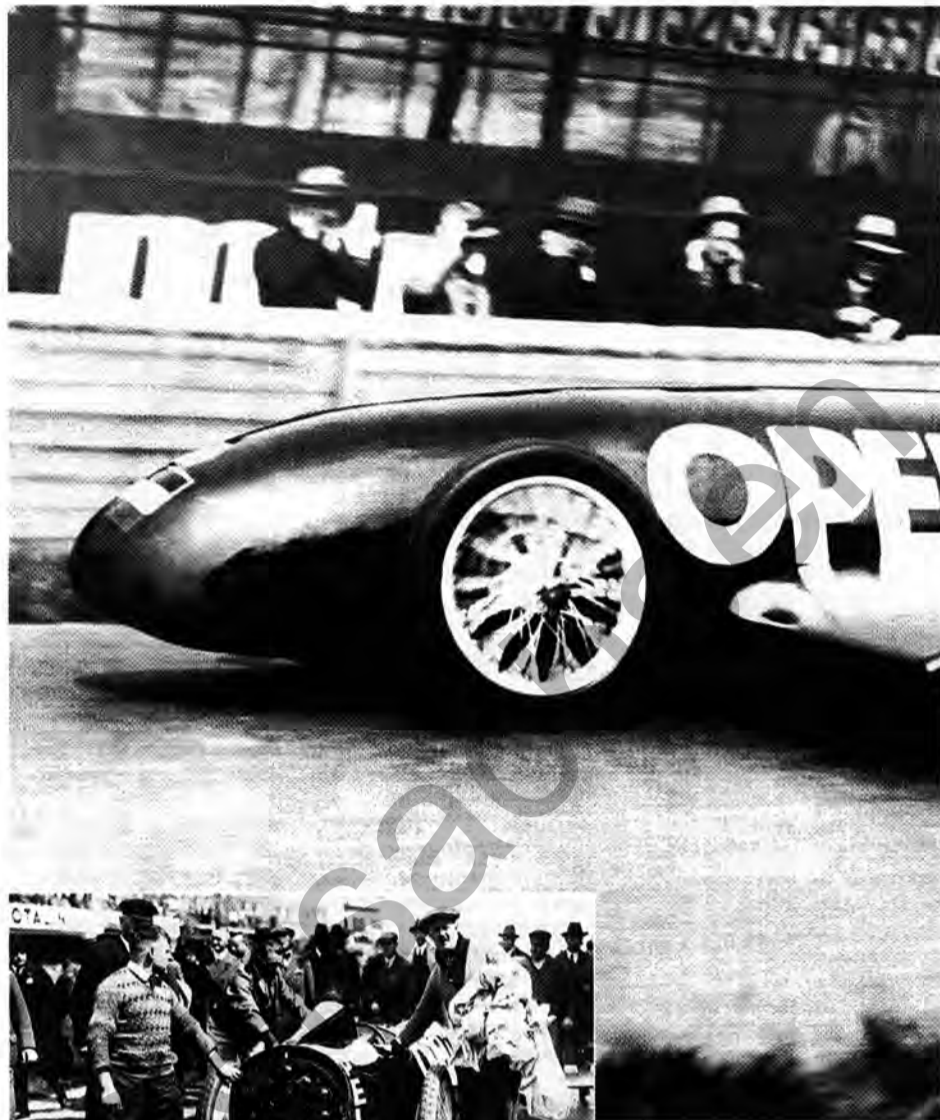


Foto: Opel (B), Sättemer (2)

zurückgegriffen, der Hub des Motors aber war beinahe ins Unermeßliche gewachsen: 250 Millimeter standen schließlich an.

Das war für die Rennkarosse zuviel, deswegen ragten die Ventilfedern aus der Motorhaube hinaus. Da Fahrwerk und Bremsen nur geringfügig verändert vom Vorgänger übernommen wurden, müssen Kurven – vielleicht gar noch bei nassem Kopfsteinpflaster – mit dem kopflastigen, grünen Renner zu Carl Jörns' schlimmsten Alpträumen gezählt haben.

Genauso enorm wie der Hubraum war die Höchstgeschwindigkeit.

Erst bei 228 km/h setzten Luftwiderstand, Fahrwerk und Straßen dem Wagen ein Ende des Vortriebs. Carl

Jörns ging sogar noch weiter: „Der Wagen muß wohl 250 Stundenkilometer schnell sein, ganz ausgefahren habe ich ihn nie“, sagte er später einmal.

Verständlich bei den damaligen Straßen und dem mehr als simplen Fahrwerk. Daß mit einem solchen Motor natürlich keine Drehzahlorgien möglich waren, ist selbstverständlich. Deswegen lagen die 260 Pferdestärken auch schon bei 2 900 Umdrehungen an. Das Gemisch in den gewaltigen Zylindern wurde bereits mit zwei Kerzen gezündet.

bei den Rüsselsheimern, trotz plomberter Motorhaube, unerlaubte Reparaturen vorgenommen, was bei Zuverlässigkeitsfahrten streng verboten ist. Die Preise sollen also zurückgegeben werden.

Obwohl Wilhelm von Opel protestiert, kommt es zu keiner Einigung. Schließlich verkündet Opel in einer Werbeanzeige das Ende seiner Rennsport-Aktivitäten: „Die auf diese Weise erzielten Ersparnisse kommen der Qualität sowie den Preisen der Wagen zugute.“ Später wurde die Disqualifikation von der ONS zwar wieder aufgehoben, in Rüsselsheim hatte man aber die Lust am Motorsport verloren.

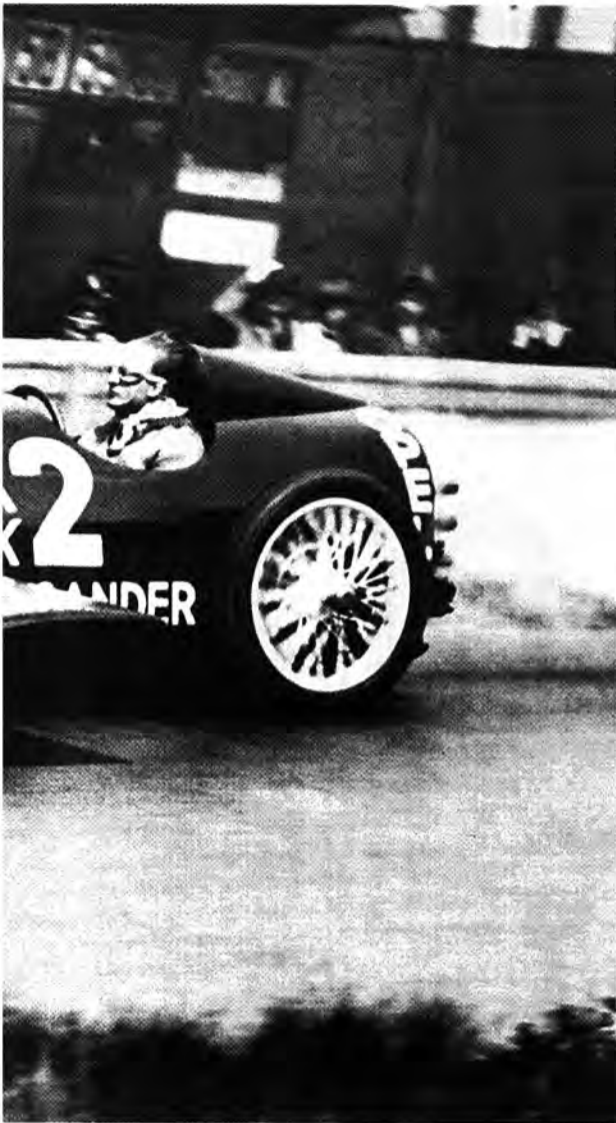
Rakete statt Rennwagen hieß nun die Devise; daraus entwickelte sich ein Werbeträger, der heute noch jeden Agenturchef in Freudental mel versetzen würde. Auslöser für das „RAK“-Abenteuer war der österreichische Physiker und Astronom Max Valier, der die Raketenforschung und Raumfahrt zu seinem Steckenpferd gemacht hatte

Stichwort:

Königswellenantrieb

Rüsselsheim (Jan). War die Vierventil-Technik auch der große Hingucker beim Rennwagen von 1913, stellte der Königswellenantrieb der obenliegenden Nockenwelle ebenfalls automobiler Hochtechnologie dar. Dabei treibt die Kurbelwelle über ein schrägverzahntes Kegelrad die stehende Königswelle an, die wiederum nach dem gleichen Prinzip die obenliegende Nockenwelle (ohc) in Bewegung setzt. Königswelle ohne ohc funktioniert nicht. Die betätigt beim Opel Rennwagen über Kipphebel die Ventile. Größter Vorteil der Konstruktion ist die hohe Präzision des Antriebs und der Steuerzeiten, mit herkömmlicher Stoßstangentechnik seinerzeit kaum realisierbar. Ein Nachteil sind jedoch, auch Jahrzehnte später noch, die höheren Kosten und der Produktionsaufwand: Soll der Antrieb einwandfrei funktionieren, müssen die Zahnräder auf das genaueste gefertigt und justiert sein. Ferner tritt ein größerer Reibungsverlust auf, wie auch die Zahnräder mehr mechanische Geräusche hervorrufen, als dies eine Steuerkette, oder heute ein herkömmlicher Zahnriemen, tut. Beide Alternativen sind außerdem billiger und einfacher herzustellen, seinerzeit steckte diese Art von Technik allerdings noch nicht einmal in den Kinderschuhen. Seinen größten Erfolg feierte der Königswellenantrieb in den legendären Ducati-Motorrädern der 70er Jahre, hier allerdings mit zwangsgesteuerten Ventilen. Aber das ist eine andere Geschichte.

1914 debütierte der hubraumstärkste Renn- und Rekordwagen der Opel-Geschichte, mit enormen zwölf Litern Hubraum aus vier Zylindern. Bedingt durch die Bauhöhe des Motors, ragten die Ventilfedern über die Motorhaube hinaus, der Ventiltrieb funktionierte wie beim Vorgänger. 260 PS trieben den Boliden auf fast 230 Stundenkilometer.



In Geschwindigkeitsbereichen weit jenseits der 200-Stundenkilometer-Marke stieß 1928 Fritz von Opel auf der Berliner Avus vor. 230 km/h Spitzengeschwindigkeit erreichte der RAK 2, nach vorne geschossen von 24 Pulverraketen mit insgesamt 120 Kilogramm Sprengstoff. Um auf dieses Tempo zu kommen, wurden die Raketen jedoch nicht gleichzeitig, sondern nacheinander gezündet.

von zünden, schießt Volkhart mit viel Fauchen und Rauch in knapp acht Sekunden auf über 100 Stundenkilometer. Die Öffentlichkeit ist fasziniert, die Zeitungen berichten in großen Schlagzeilen vom ersten Raketenauto der Welt.

Die Resonanz ist größer, als man in Rüsselsheim je zu träumen gewagt hatte. Deswegen legt Fritz von Opel gleich nach. Am 23. Mai 1928 feiert der „RAK 2“ auf der Berliner Avus Weltpremiere. Schon der Wagen sorgt für Aufregung, so was hatte man ja noch nie gesehen. Ein langes, schwarzes, zigarrenförmiges Gefährt mit Stummelflügeln präsentiert sich Zuschauern und Presse.

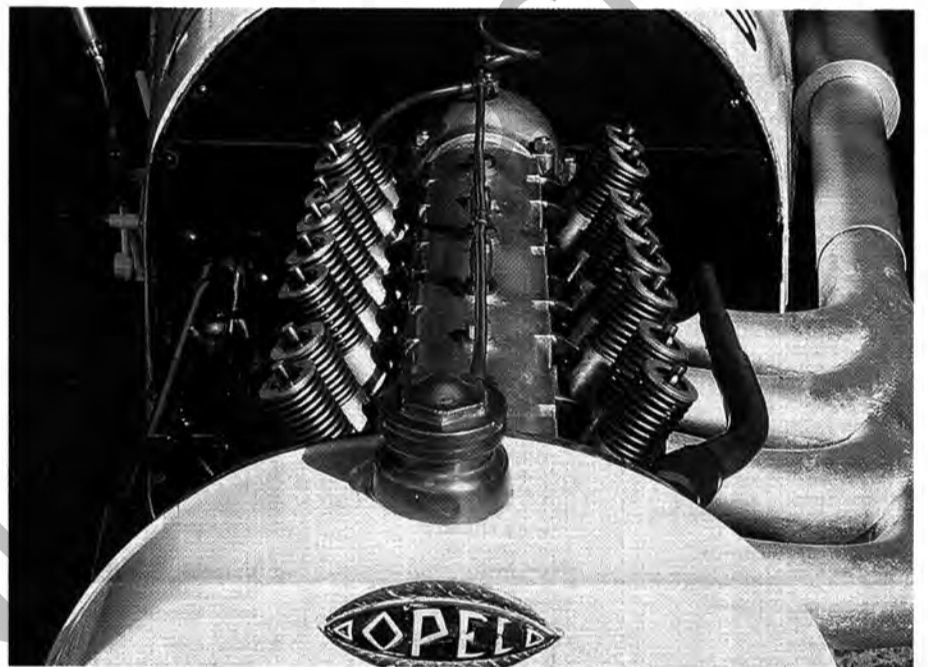
Die 24 Raketen mit insgesamt 120 Kilogramm Sprengstoff sorgen von selbst für den nötigen Sicherheitsabstand. Schon vor dem Start ergeht man sich in Lobeshymnen über den deutschen Forschergeist und sieht gar schon die bemannte Raumfahrt aufziehen, „in einem Schiff, welches schneller als die Sonne unsere Erde umfliegen wird“. Die Begeisterung kennt keine Grenzen, die Fahrt selbst wird zum vollkommenen Triumph: Fritz von Opel erreicht über 230 km/h, auch wenn er das Fahrzeug am Ende gerade noch abfangen und schlimmeres verhindern kann. Opel ist mit einem Schlag die modernste und innovativste Autofirma weit und breit.

Max Valier und Kurt Volkhart jedoch trennen sich im Streit von Opel, sehen sie doch ihre Rolle nicht gebührend gewürdigt. Sander aber bleibt den Rüsselsheimern treu und entwickelt kräftig weiter. Allerdings verglöhnen, explodieren oder brennen „RAK 3“ bis „RAK 5“ wenig ruhmvoll ab und auch bei den Fluggefährten stellt sich nicht der erhoffte Erfolg ein. 1928 hat man bei Opel aber sowieso andere Sachen im Kopf. Die Amerikaner kommen, um das Werk zu besichtigen. Aber das ist eine andere Geschichte.

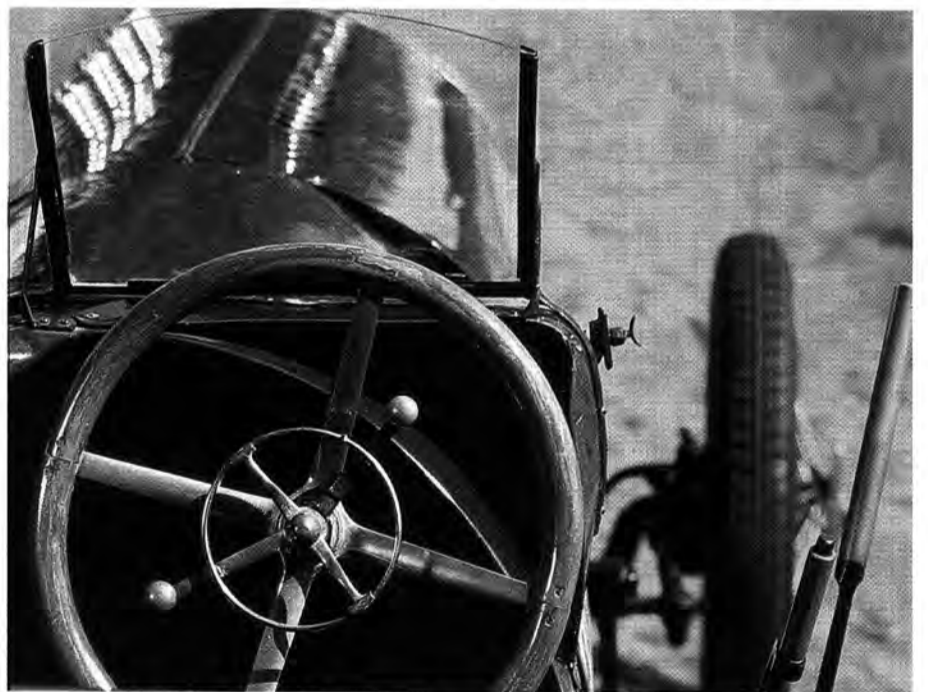
Jan-Henrik Muche



Vorblitzzeit: Der 110 PS Rennwagen aus dem Jahr 1913 wurde für Opel zum Technologieträger



High-Tech anno 1913: Der weiße Flitzer mit Vierventil-Technik brachte 110 PS auf die Räder



Rasanter Arbeitsplatz: Der 260 PS Rennwagen war mit 12 Litern der hubraumstärkste Bolide...

und einen geeigneten Geldgeber suchte. Obwohl Fritz von Opel klar war, daß Raketen wohl nie eine Rolle im Automobilbau spielen würden, sah er doch die enormen Möglichkeiten für die herkömmlichen Fahrzeuge aus Rüsselsheim zu werben. Eine Weitsicht, die Opel zwei Jahre später weltberühmt machen sollte.

Also einigte man sich darauf, eine Reihe von Versuchen zu finanzieren, die Technik wurde jedoch beim renommierten Unternehmen Friedrich Sander eingekauft, der auf diesem Gebiet ausreichend Erfahrung mit Signalaraketen gesammelt hatte.

Wie mysteriös vielen diese Art von Erfindergeist damals noch schien, zeigt die Reaktion der Reichsbahn. Weil diese die brisante Fracht nicht übernehmen wollte, kamen die Feststoffraketen auf einem Laster in Rüsselsheim an, wo sie, man mag es kaum glauben, in einem Holzgestell am

Heck eines simplen Serien-Chassis montiert wurden.

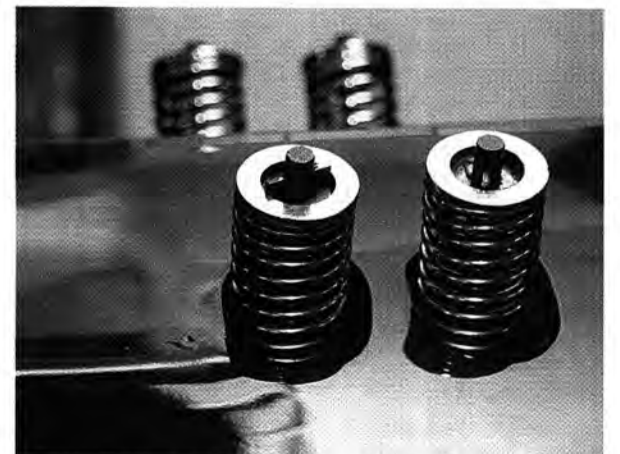
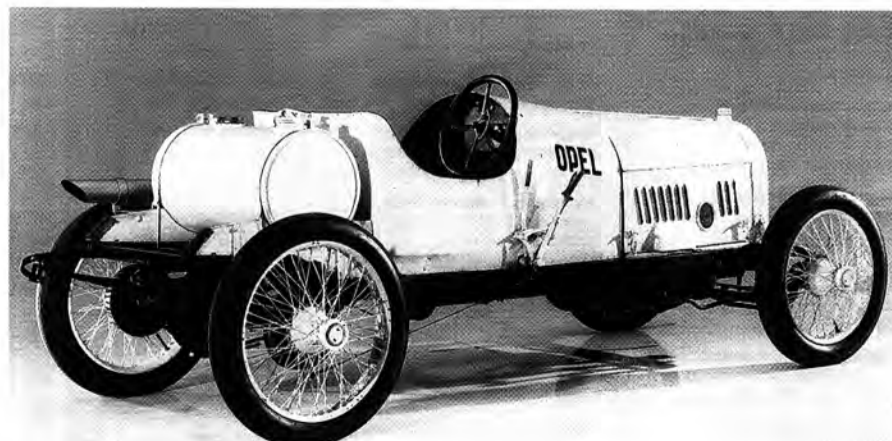
Den Motor hatte man zwar ausgebaut, weitere Änderungen wurden aber nicht vorgenommen. Bis zur Rennzigarre RAK 2 war es also noch ein weiter Weg, auf dem jede Menge Steine lagen.

Denn bei der ersten Versuchsfahrt im März 1928 gab es vor allem viel Rauch um nichts. Mit dem Opel-Konstrukteur und Ex-Rennfahrer Kurt Volkhart am Lenkrad des Versuchsträgers, einer 18-Kilogramm- und einer 80-Kilogramm-Schub-Rakete am Heck, legte der Wagen „ganze“ 150 Meter zurück und die noch nicht einmal besonders schnell.

So war das nicht geplant gewesen. Auch der zweite Versuch läuft kaum wie erwünscht, immerhin meint Volkhart, daß die Beschleunigung „mindestens so kräftig wie bei einem Rennwagen gewesen sei“. Sicher nicht überlegend für ein Fahrzeug, das mit Sprengstoff beschleunigt wird.

Bei Opel läßt man sich aber nicht entmutigen, einige Wochen später steht der erste „RAK“ – ein einsitziger Rennwagen mit zwölf Raketen im Heck – auf den dünnen Rädern. Obwohl nur sieben da-

Für die Grand-Prix-Rennen 1913 und 1914, den Vorläufern der heutigen Formel 1-Rennen, entwickelte Opel als einer der ersten Automobilhersteller einen Rennwagen mit Vierzylinder-16V-Motor und obenliegender Nockenwelle. Heutzutage automobiler Alltagskost, repräsentierte der Opel damals High-Tech. Aus vier Litern Hubraum holte der Motor 110 PS, gut für über 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Exotischer Leckerbissen war der Königswellenantrieb und die revolutionäre, obenliegende Nockenwelle (ohc), welche je zwei Ein- und Auslassventile betätigte.



...dessen Ventilfedern nicht unter die Haube passen wollten

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

4. November
Erich Lorenz,
Fertigung Karosserie I, Gerippebau
Theo Nies,
ITEZ-Zentralwerkstätten
Hans Rietz,
Zusammenbau-Werk II

6. November
Georg Schmidt,
ITEZ-Zentralwerkstätten

11. November
Karl Friedrich Brück,
Beschädigteinsatz
Günter Flettner,
ITEZ-Zentralwerkstätten

18. November
Dieter Hasenzahl,
Karosserie I, Passungs-Center

25. November
Heinz Seibel,
Fertigung Preßwerk
Gerhard Stark,
ITEZ-Zentralwerkstätten

25 Jahre

Rüsselsheim

1. Oktober:
Alfred Christy,
Vertrieb/ESO

1. November
Zeynel Akmut,
Fertigung Karosserie I, Gerippebau
Miguel Aragon-Romero,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage
Heinz Werner Boles,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Helmut Döhle,
Instandhaltung Chassis I
Hajrudin Gusinac,
Zusammenbau-Werk II
Bärbel Regine Kreft-Bootz,
Teile- und Zubehörlager
Andreas Leicher,
Technisches Servicezentrum
Alfons Merz,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage
Horst Müller,
Technisches Servicezentrum
Werner Riehl,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Wilhelm-Georg Schiller,
Werksicherheit
Dieter Wude,
Technisches Servicezentrum



Theo Nies



Hans Rietz



Georg Schmidt



Karl Friedrich Brück



Günter Flettner



Dieter Hasenzahl

2. November
Georg Heinrich Jahns,
Testzentrum Dudenhofen
Franz Swiatkowski,
ITEZ-Zentralwerkstätten

3. November
Mohammed Kouraji,
Zusammenbau-Werk II

6. November
Mladen Jungic,
Instandhaltung Chassis II
Kordula Kahle,
Finanzwesen

Herbert Klein,
Qualitätsförderung,
Auswertung Motor
Detlef Kolbeck,
Fertigung

Antonino Radosti,
Beschädigteinsatz
Harald Reetz,
Instandhaltung Chassis I

Gottfried Schmitt,
Werksicherheit
Graham Samuel Starr-Kirk,
ITEZ-Zentralwerkstätten



Gerhard Stark

7. November
Karl Ludwig Krenzer,
Instandhaltung Chassis II

8. November
Antonio Cinta-Garcia,
CKD-Operations

9. November
Luka Amidzic,
Teile- und Zubehörlager

10. November
Hossain Mohamed Taghassa,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage
Ahmed ben Boujeman Zeghli,
Chassiswerke II, Umformtechnik

12. November
Karl Heinz Heimer,
ITEZ

13. November
Willi Dillfor,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Lütfi Furat,
Technisches Servicezentrum

Panagiotis Lefas,
Personal- und Sozialwesen
Hans Herbert Seidenfuß,
Service

14. November
Osman Yilmaz,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage

15. November
Adnan Vural,
Qualitätssicherung, Preßwerk

16. November
Dursun Atak,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage
Maria Josefa Torney-Padilla,
Beschädigteinsatz

20. November
Heinz Blauenburg,
ITEZ-Fahrzeugtest- und beurteilung
Maria Fernandes,
Chassiswerke I,
Karosserie und Chassiskleinteile

Osman Güngör,
Werkslogistik
Mustafa Kaygusuz,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage

Frank Preuss,
Büro- und Kommunikations-Service
Sofia Soutana,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage

27. November
Mohsen ben Mohamed Cherif,
Fertigung Karosserie I, Rohmontage
Mustafa Ilhan,
Technisches Servicezentrum

Apostolos Mavroudis,
Lackiererei
Mehmet Okman,
Lackiererei

28. November
Palassa Papadopoulou,
Teile- und Zubehörlager

29. November
Tahar El Morabiti,
Zusammenbau-Werk I, Endmontage
Martin Hoos,
Teile- und Zubehörlager

30. November
Hans Joachim Blisch,
Instandhaltung Gerippebau
Eva Klier,
Zusammenbau-Werk II

14. November
Lothar Koslowski,
Montageband Fertigungsmontage

15. November
Maria Antipsoma,
Montageband Fertigungsmontage

16. November
Oemer Aykut,
Motorenbau
Lothar Erwin Beck,
Karosserie-Rohmontage
Benaissa Bousouf,
Preßwerk

17. November
Ali Yildiz,
Motorenbau

19. November
Cahit Karaagac,
Montageband Fertigungsmontage

20. November
Peter Eisner,
Zusammenbau Stirnwand
Wolfgang Gerhardt,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere
Peter Schulte,
Linieninstandhaltung
Getriebe/Härtere

2. November
Maria Dominguez Rodriguez,
Motorenbau

6. November
Norbert Schülzky,
Komponentenfertigung II
Maria Teresa Schweichert,
Chassis-Kleinteile
Hans Jürgen Weihs,
Karosserie-Rohmontage

10. November
Rafael Lopez Moreno,
Wagenendmontage und -reparatur

13. November
Mevlüt Arslan,
Tür-Modul
Manfred Fischer,
Werkzeugschleiferei

Kaiserslautern → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
N20, Tel.: 06 31/2 92 65

Ingelheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Tel.: 0 61 32/4 14 33

Vendersheim → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Schicht kann
gewechselt werden, Tel.: 0 67 32/6 16 89

Freimersheim(Parkplatz) → Rüsselsheim,
suche einen Mitfahrer, B-Schicht,
Portal 60, Tel.: 0 63 52/54 15

Heidenrod → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht,
Tel.: 0 61 20/71 81 oder 88 54

Wolfshelm → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Normal-ITEZ-Arbeitszeit,
7,00-15,30 Uhr, Tel.: 0 67 01/34 31

Bechtolsheim → Rüsselsheim,
suche Mitfahrgelegenheit, Hauptportal,
Normalschicht, Tel.: 0 67 33/96 04 95

Ingelheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Portal 45, Tel.: 0 61 32/4 08 81

Weinbach/Weilmünster/Camberg → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Portal 45, Tel.: 0 64 71/4 21 27

Wir gedenken

Rüsselsheim

Walter Immel,
geb. 09.02.1953, gest. 14.09.1997,
Werksicherheit/Werksfeuerwehr

Thomas Ortmann,
geb. 16.01.1965, gest. 22.09.1997,
Getriebe-Vorbereitung

Bochum

Helmut Raitza,
geb. 08.02.1941, gest. 14.09.1997,
Wareneingang
und Rückversand-Werk I

Hans-Otto Boschella,
geb. 07.08.1944, gest. 26.09.1997,
Haustechnik
Elektro-Werkstatt Werk I

Johann Besemann,
geb. 27.04.1951, gest. 27.09.1997,
Instandhaltung I Karosserie-Werk

Georg Ewers,
geb. 03.09.1943, gest. 08.10.1997,
Motoren-Endausrüstung

Ernst Luksnat,
geb. 13.09.1938, gest. 08.10.1997,
Manufacturing Engineering B

Winfried Deckmann,
geb. 03.10.1946, gest. 13.10.1997,
Wagenendmontage und -reparatur

Eduard Dapprich,
geb. 24.07.1943, gest. 18.10.1997,
Zusammenbau Seitenwand

Günter Kucharzowski,
geb. 13.05.1941, gest. 18.10.1997,
Chassis-Kleinteile

27. November

Irina Giltiridou,
Montage Getriebe
Hans Dieter Salkowski,
Dreherei, Fräseerei, Schleiferei

28. November
Kurt Reblin,
Weichbearbeitung

29. November
Turhan Kirpi,
Preßwerk
Karin Kleine,
Qualitätssicherung Werk I

25 Jahre

Kaiserslautern

1. November
Roland Jacob,
Motorenbau

20. November
Werner Steinert,
Fertigung

23. November
Irmilinde Gabel,
Fertigung

Verkauf an Mitarbeiter
Kaufabschlußprämien



Rüsselsheim (jh). Über diverse attraktive Angebote der Opel Bank haben wir an dieser Stelle bereits häufiger berichtet. Wer sich aktuell über die Möglichkeiten einer Neuwagen-Finanzierung informieren möchte, kann sich jederzeit direkt an die Opel Bank wenden. Aus diesem Grund hier die Telefonnummern der Ansprechpartner von der Opel Bank:

Rüsselsheim
0 61 42/6 69 06 46
Bochum
02 34/9 89 28 76
Kaiserslautern
06 31/3 55 28 84

Auskünfte zu laufenden Finanzierungen bekommen Mitarbeiter unter der Service-

Nummer 01 80/2 67 22 23. Auch der Verkauf an Mitarbeiter hat wieder günstige Sonderkonditionen zu bieten. Wer sich in der Zeit vom 15. Oktober bis zum 31. Dezember für den Kauf eines Corsa oder eines Sintra (Modelljahr 1997) entscheidet, spart bares Geld. Beim Corsa beträgt die Kaufabschlußprämie 920 Mark inklusive Mehrwertsteuer, beim Sintra sind es gar 2300 Mark ebenfalls inklusive Mehrwertsteuer. Die Prämie unterliegt allerdings dem geldwerten Vorteil. Das Angebot gilt natürlich nur, solange der Vorrat reicht. Über weitere Details informieren die Neuwagen-Verkaufsteams selbstverständlich auch telefonisch:

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

Wer fährt mit?

Weiterstadt-Riedbahn/Darmstadt → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft/Mitfahrgelegenheit, A-Schicht, Tel.: 0 61 51/89 48 41

Wi-Biebrich → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
B-Schicht, Tel.: 06 11/69 15 53

Mörsfeld/Alzey → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Azubi,
Tel.: 0 63 58/3 62

Badenheim/Gau-Bickelheim → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht,
P 60/55/45, Tel.: 0 67 01/29 54

Pfungstadt → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Tel.: 0 61 57/8 19 90

Monzernheim/Heßloch/Nierstein → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
P 20, Tel.: 0 62 44/42 93

Albig/Alzey → Rüsselsheim,
biete Fahrgemeinschaft, Portal 60,
A-Schicht, Tel.: 0 67 31/83 07

Riedstadt/Wolfskehlen → Rüsselsheim,
Mitfahrer gesucht, N 23-ITEZ
von 7-16 Uhr, Tel.: 0 61 58/7 27 61

Für die Rente

Lohnsteuerkarte 1998 abgeben

Rüsselsheim (jh). In der vergangenen Ausgabe der Opel Post informierten wir darüber, daß alle Opel-Rentner ihre Lohnsteuerkarte umgehend an die Abteilung Altersversorgung senden sollten. Dabei ist uns ein kleines Mißgeschick passiert. Wir schrieben, daß die Lohnsteuerkarte 1997 dringend benötigt wird, damit die Überweisung der Opel-Rente für den Monat Januar 1998 termingerecht erfolgen kann. Aufmerksame Leser werden bemerkt haben, daß die Lohnsteuerkarte 1997 bereits seit einem Jahr bei der Altersversorgung liegt. Gemeint war natürlich die neue Lohnsteuerkarte, sprich jene von 1998. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen. In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, daß die Lohnsteuerkarte 1998 mit der Opel-Rentnummer in der rechten oberen Ecke unter dem Feld „Ordnungsmerkmale des Arbeitsgebers“ versehen werden muß und dann ab damit an die Abteilung Altersversorgung. Hier noch einmal die Adresse:

**Adam Opel AG
Finanzabteilung/
Altersversorgung
PKZ 34-05
65423 Rüsselsheim**

Rüsselsheim (jh). Die Temperaturen werden eisiger, die Tage kürzer – untrügliches Zeichen dafür, daß der Winter naht. Und damit Weihnachten und im Vorfeld natürlich die Weihnachtsfeiern. Darum hier der erste Veranstaltungshinweis für Weihnachten '97: Am 3. Dezember findet ab 17.30 Uhr im Restaurant „Roter Hahn“ in Rüsselsheim die 3. Opel-Sekretärinnen-Weihnachtsfeier statt. Anmeldungen nimmt Karin Payne entgegen, entweder unter Telefon 0 61 42/66 65 93, unter der Fax-Durchwahl 8048 oder per Lotus Notes.

Den Marsch geblasen

WerkSORCHESTER sucht Nachwuchs

Quizfrage: Was ist 97 Jahre alt, besteht in erster Linie aus Blech, Holz, flinken Fingern sowie kräftigen Lungen und erzeugt wohlklingendes Geräusch? – Stimmt. Das Opel-WerkSORCHESTER.

Rüsselsheim (nag). Vor einem knappen Jahrhundert präsentierte sich erstmals die damals noch zwölfköpfige „Opel-Kapelle“ dem geneigten Publikum und war sofort in aller Leute Ohren. Und das sollte lange Jahre so bleiben. Mittlerweile umfaßt das WerkSORCHESTER einen Stamm von rund 50 Musikern, die jährlich bis zu 25 Auftritte bestreiten. Neben diversen Lokaltreffen in Rüsselsheim und Umgebung stand 1997 zum Beispiel ein Gastspiel am Niersteiner Winzertag sowie der Festumzug im Thüringischen Heiligenstadt und die Teilnahme an Hessen- und

Rheinland-Pfalz-Tag auf dem Programm.

„Die korrekte Bezeichnung für unser Ensemble wäre symphonisches Blasorchester“, erklärt Vinzenz Christ. Seit nunmehr 17 Jahren sorgt der gelernte ehemalige Opel-Sattler für die nötige Harmonie unter seinen Instrumentalisten. Die heutige Besetzung besteht aus 26 aktiven und 16 ehemaligen Opel-Mitarbeitern, die sich Woche für Woche – natürlich in ihrer Freizeit – zur Probe zusammenfinden, um die Feinheiten des ständig aktualisierten Programms einzustudieren. Bei Bedarf wird das Ensemble durch zusätzliche Musiker ergänzt.

In den Anfangsjahren nach der Jahrhundertwende bestand dieses wahrscheinlich noch vorwiegend aus den preußisch-zackigen Klängen musikalischer Militärverherrlichung. Die allererste Formation setzte sich damals aus einer privaten Stammtischrunde von Musikfreunden zusammen, die irgendwann festgestellt hatten, daß sie allesamt Opel-Kollegen waren



Zwischen Tradition und Moderne: Das Opel-WerkSORCHESTER tritt regelmäßig öffentlich auf

und fortan konsequenterweise als WerkSKAPPELE auftraten.

Aus irgendeinem modischen Grund trugen sie dabei Jägeruniformen, wie Bildmaterial aus jenen Tagen beweist. Die Musikerschaft wuchs und wurde zum festen Bestandteil des Werkslebens bis der Zweite Weltkrieg die Gemeinschaft auseinanderriß. Schon 1947 begann Karl Haumann inmitten der Nachkriegswirren ein neues Ensemble zu etablieren. Zwei Jahre später, im Juli 1949, meldete die Opel Post euphorisch die Wieder-

geburt des WerkSORCHESTER: „Unser lang gehegter Plan, ein WerkSORCHESTER zu gründen, um während der Mittagspausen Konzerte für die Belegschaft zu veranstalten, ist Wirklichkeit geworden.“

Noch im selben Jahr übernahm der ehemalige Wiener Kapellmeister Georg Mischlich die Dirigentschaft. Sie sollte 22 Jahre dauern und brachte dem Orchester unzählige Erfolge. Schon 1954 sprach die Opel Post von einem WerkSORCHESTER, „das zu den besten und populärsten in Deutschland zählt“. In

diesem Jahr wurde auch der Marsch „Kapitän '54“ uraufgeführt, der eigens für die Vorstellung des Modells komponiert und einstudiert wurde.

Radioaufnahmen, Galaabende und Konzertreisen standen nun auf dem Programm. Neben dem großen Orchester wurde zudem aus den Musikerreihen ein Streichensemble und eine Big Band für kleinere Anlässe zusammengestellt. Letztere formierte bereits Andreas Wagner, der 1971 musikalischer Leiter wurde und den Posten 1980 dann an Vinzenz Christ abgab. Der heute 67jährige Leiter war bereits seit 1965 an der Posaune im Orchester aktiv gewesen und somit bei Übernahme der Leitung schon eine Kapazität in Sachen Blasmusik. „Blasmusik hat meistens den Beigeschmack von Militär und dumpfen Märschen“, gibt der Klarinettist und Vizedirigent Bernhard Schatton die landläufige Meinung wieder. „Ein Blick auf unser Programm

widerlegt dieses Vorurteil.“ Darin kommen Künstler wie Glen Miller, Udo Jürgens, Andrea Bocelli und Musical-Star Andrew Lloyd Webber ebenso zu Ehren wie die Klassiker Strauß, Verdi und Schostakowitsch.

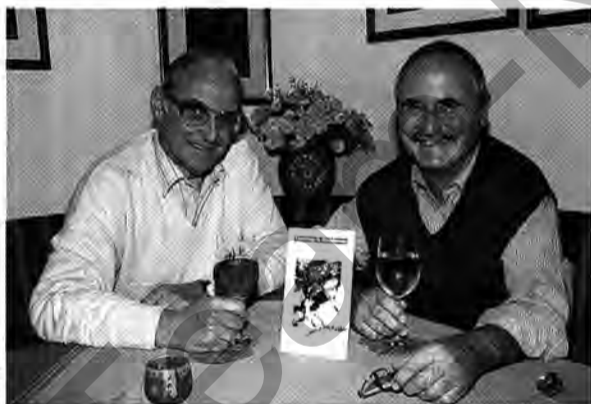
Kontrastiert wird die volltönende Darbietung des Orchesters durch den Auftritt von Hildegard und Jacob Schultheis, die an Flügel und Violine seit Jahrzehnten ihre Zuhörer begeistern. Der ausgebildete Konzertmeister Jacob Schultheis gehört sogar zu den Gründungsmitgliedern des anno '49 neu formierten Ensembles. „Wir haben viele versierte und erfahrene Musiker in unseren Reihen“, betont Bernhard Schatton. „Aber es fehlt wie so oft der Nachwuchs. Wir brauchen dringend junge Musiker, die durchaus auch moderne Instrumente bei uns einbringen sollen.“ So sind derzeit nicht nur Oboe, Fagott, Horn, Tenorhorn und Tuba gefragt, gesucht werden auch Schlagzeuger, E-Bassisten und Keyboarder. Schatton ist sich sicher, daß diese Instrumente auch das Programm weiter „verjüngen“ würden. Grundsätzlich seien alle Kolleginnen und Kollegen, die ein Instrument beherrschen, herzlich willkommen, um mit dem traditionsreichen Orchester einen zeitgemäßen Sound weiterzuentwickeln.

Interessenten melden sich bitte bei: Bernhard Schatton, Telefon 0 61 42/66 9 03 39. ■

Köstliche Inspiration

Zwei Mitarbeiter verfaßten Weinwirtschaftsführer über Rheinhessen

Wenn das die „Ochsen von Blödesheim“ noch erlebt hätten: Die Opel-Veteranen Heinz-Werner Hammen und Fritz Bein haben einen Weinwirtschaftsführer über Rheinhessen geschrieben, in dem sie auch erwähnt sind.



Rheinhessen-Kenner: Fritz Bein (li.) und Heinz-Werner Hammen

Rüsselsheim (es). Mittlerweile ist sogar schon die zweite Auflage von „Unterwegs in Rheinhessen“ im Handel. 15 Jahre haben Fritz Bein und Heinz-Werner Hammen für das Buch recherchiert.

Was zugegebenermaßen keine so harte Arbeit war: Die beiden sind schon seit jungen Jahren Liebhaber des Rheinhessenweins und der rheinhessischen Landschaft, unternehmen daher regelmäßig Exkursionen selbst in die abgelegensten Winkel der Region. So gehören sie beispielsweise zu den wenigen Weinfreunden, die ohne Probleme nach Hangen-Wahlheim finden. „Das ist ein Ortsteil von Alsheim, an der B9 zwischen Oppenheim und Worms“, weiß Hammen. „Etwa drei Häuser, eine Kirche und ein Gutsauschank – da ist die Welt in Ordnung.“

Fraglos: Wissen, das unkundigen Durstigen einfach weitergegeben werden muß. Auf 247 Seiten stellt „Unterwegs in Rheinhessen“ 240 Weinstuben vor, Gutsaus-

schänke wie Straußwirtschaften, samt Öffnungszeiten und Spezialitäten.

Ein besonderer Service verriert die wirklich fachkundigen Weinreisenden: Eine Sonder-tabelle weist auf die Weinlokale hin, die auch montags, dienstags und mittwochs geöffnet haben. „Viele andere haben da nämlich zu“, erklärt Hammen.

Der Ur-Rheinhesse aus Schornsheim arbeitet schon seit 35 Jahren bei Opel. In der Projektorganisation der Zentralwerkstätten, wo er seinerzeit auch den mittlerweile pensionierten Fritz Bein kennenlernte, der aus dem Odenwald stammt.

Ihre Erkundungstouren starteten sie stets gemeinsam. Und da ein geselliger Weinfreund beim „Schoppe petzen“ immer auch viel über Land und Leute erfährt, wurde den beiden bei ihren Recherchen schnell klar, daß ihr Buch nicht nur vom Rebensaft, sondern auch von Land und Leuten handeln sollte: Drum enthält „Unterwegs in Rheinhessen“ Kurzporträts

von 139 rheinhessischen Ortschaften mit kurzen Orientierungshilfen, wie sie zu finden sind. In den Texten findet sich auch jede Menge Anekdotisches, wie es eben nur einem Weintrinker im Weinlokal zugeht. Beispielsweise erfährt der Leser, das Hochborn zwischen Alzey und

Westhofen einst „Blödesheim“ hieß, und daß die Mitglieder der dort ansässigen Großfamilie Ochs es sich gefallen lassen mußten, als „die Ochsen von Blödesheim“ titulierte zu werden. Bis dankenswerterweise der Ortsname geändert wurde.

Sowohl der Wein- als auch der Wissensdurst von Bein und Hammen sind jedoch noch lange nicht gestillt. Wenn auch die zweite Auflage ihres Buches vergriffen ist, planen die beiden eine komplett überarbeitete Neuauflage. Auf die Recherchen freuen sie sich schon. Ihre Ehefrauen übrigens auch – die sind nämlich immer mit dabei.

„Unterwegs in Rheinhessen“ ist für 19,80 Mark im Buchhandel erhältlich, kann außerdem über Alexandra Hammen, Friedrich-Ebert-Straße 10 in 55288 Schornsheim bezogen werden. ■



Wer hätte gedacht, daß die Auswirkungen der Rechtschreibreform so weit gehen würden? Scherz beiseite. Die gute alte deutsche Polizei wird weiterhin Polizei heißen. In Estland sieht das allerdings etwas anders aus. Das Foto hat uns Frank Kirsch aus der MEK-Planung geschickt. Während eines Urlaubsaufenthaltes im estnischen Tallinn stolperte er nicht nur über jenes „Politsei“-Auto der Marke Opel. Ein Großteil der dortigen Ordnungshüter seien mit Astra und Vectra unterwegs, beobachtete Kirsch.

Blitzlicht

Habib Uyar

Bochum (nh). Vielen, die aufmerksam die Zeitung lesen oder in Magazinen blättern, könnte das Gesicht irgendwie bekannt vorkommen. Richtig, da gibt es doch die Imagewerbung für die Opel-Werke Bochum unter der Überschrift „Fortsetzung folgt“, und da war doch so ein sympathischer Mitarbeiter rechts oben abgebildet...

Genau, das ist er: Habib Uyar, Mitarbeiter der Qualitätssicherung an den Rollenprüfständen und seit neuestem, eher per Zufall, auch Amateur-Modell.

Der renommierte Fotograf Peter Ginter hatte kürzlich für die Werbeanzeige einen Astra in der Bochumer Endmontage ins rechte Licht gesetzt. Zusätzlich brauchte er aber noch einen Opelner mit sympathischer, offener Ausstrahlung, einen, der Vertrauen schafft.

„Ich kann den Typ nicht recht beschreiben“, meinte Ginter, „aber ich weiß, wie

er aussehen muß.“ Also ging er mit offenen Augen durch die Werkshalle und nach kurzer Suche wurde der Fotograf fündig: „Das ist er, den brauchen wir.“

Es bedurfte nicht allzu großer Überzeugungskraft, Habib Uyar zum Mitmachen zu bewegen und schnell hatte der 55jährige Türke Spaß an der Sache. „Wenn ich nochmal gefragt werde, bin ich wieder dabei“, lautet sein Fazit des Foto-Shootings.

Überrascht reagierten seine Frau Hawwa, seine vier Kinder und die fünf Enkelkinder, als Habib sie aus der Zeitung anlächelte. Warum gerade er ausgesucht worden sei, wollten sie wissen. Die Antwort ist einfach: Habib Uyar ist einfach fotogen.



Habib Uyar