

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 5:
Zwei Azubis trafen mit neuem VW-Pokal den Nagel auf den Kopf



Seite 6/7:
Am 5. Januar um 6 Uhr lief in Bochum der erste neue Astra vom Band



Seite 10:
Mit Arena und Movano steigt Opel wieder ins Transportergeschäft ein



Seite 16:
Vor 30 Jahren lernten die Autos mit dem Blitz das Fliegen – dank GT

Standort-Spezial

Rüsselsheim (es). Zehn Monate lang wurde über ihn diskutiert und spekuliert, jetzt ist er fixiert: Der neue Standortvertrag regelt und sichert die Opel-Zukunft bis ins Jahr 2002. Die wichtigsten Inhalte: Es wird in den nächsten fünf Jahren keine betriebsbedingten Kündigungen geben und viel in alle deutschen Standorte investiert. Alle Einzelheiten zum Vertrag finden Sie in unserem vierseitigen Opel Post-Spezial in dieser Ausgabe. ■



In Marrakesch läuft derzeit die größte Veranstaltung, die die marokkanische Traditionsstadt je gesehen hat. 16 000 Menschen aus 30 Ländern lassen sich dabei weniger von der 1001-Nacht-Atmosphäre verzaubern als vielmehr vom neuen Astra. Von Ende Januar bis Ende Februar bietet Opel allen europäischen Händlern und den wichtigsten Großkunden die Möglichkeit, bei guten und vor allem stabilen Wetterverhältnissen den Neuling kennenzulernen. Dabei gibt es viele handfeste Informationen zum neuen Auto, aber auch die Gelegenheit, das Fahrzeug selbst ausführlich zu testen. Wenn der Astra dann ab dem 20. März bei den Händlern zu begutachten ist, kennt jeder Opel-Partner die Stärken des Neulings und kann seine Kunden entsprechend kompetent beraten. Übrigens: Über diese Veranstaltung sowie die weiteren Anstrengungen des Unternehmens, den Astra von Anfang an erfolgreich am Markt zu platzieren, berichtet die Opel Post in der März-Ausgabe auf mehreren Sonderseiten.



Die Offensivität zeigt deutliche Erfolge: Umfragen belegen, daß die Kundenzufriedenheit neuen Spitzenwerten entgegenstrebt. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 9

6 Prozent

plus beim Umsatz

Produktion und Absatz in etwa auf Vorjahresniveau

Die vorläufigen Zahlen lassen einen neuen Rekord erwarten: 1997 hat Opel den Umsatz von 28,3 auf rund 30 Milliarden Mark gesteigert – sechs Prozent mehr als 1996. Das Ergebnis markiert gleichzeitig den höchsten Umsatz der Firmengeschichte.

Rüsselsheim (jh). Ausschlaggebend für das Umsatzwachstum war ein um etwa 30 000 Fahrzeuge höherer Absatz, der zur Hälfte im Export

erzielt wurde. Im Inland gab vor allem der Sintra neue Impulse. Beim Gewinn konnte Opel 1997 das Vorjahresergebnis (314 Millionen Mark) – ohne

die Berücksichtigung von Sondereffekten aus dem am 20. Januar geschlossenen Standortvertrag – leicht übertreffen.

Da das Unternehmen jedoch die außergewöhnlichen Belastungen für Vorruhestand und Altersteilzeit bis einschließlich 2002 noch im abgelaufenen Geschäftsjahr berücksichtigt muß, wird Opel für 1997 einen Fehlbetrag in der Größenordnung zwischen 150 bis 250 Millionen Mark ausweisen. Genauere Angaben werden erst im Rahmen der Bilanzvorlage am 18. Juni möglich sein.

Produktion und Absatz lagen 1997 in etwa auf Vor-

jahresniveau. Die Produktion belief sich auf 873 000 (Vorjahr: 876 000) Pkw. Außerdem fertigte die Tochter in Eisenach rund 167 000 (162 000) Corsa-Modelle. Der Absatz an Fahrzeugen und Teilesätzen betrug im vergangenen Jahr insgesamt 1,289 (1,294) Millionen.

Im Jahr 1997 konnte die Marke Opel 551 500 Neuzulassungen in Deutschland erzielen. Aufgrund des Astra-Auslaufs konnte das Vorjahresergebnis (567 000) somit nicht ganz erreicht werden. Der Marktanteil ging um 0,6 Prozentpunkte auf 15,6 Prozent zurück.

Fortsetzung auf Seite 2...

Preishit

Neuer Astra schon ab 24 170 Mark

Rüsselsheim (jh). Gute Nachrichten für alle Autofahrer: Der neue Astra kostet nicht mehr als der alte. Bei einer unveränderten Preisempfehlung von 24 170 Mark verfügt die dreitürige Basisversion in Zukunft sogar über eine aufgewertete Serienausstattung, die unter anderem auch Seiten-Airbags enthält.

Die offizielle Markteinführung des – ab sofort bestellbaren – Astra der zweiten Generation erfolgt am 20. März 1998 bei den Opel-Vertragshändlern. Die kompakte Mittelklasse-Baureihe startet mit drei Karosserievarianten: als Dreitürer im coupéähnlichen Design, als fünftürige Limousine und als geräumiger Caravan.

Zur umfassenden Standardausstattung aller Modelle gehören neben den Seiten-Airbags auch ein Vierkanal-ABS mit elektronischer Brems-

kraftverteilung, das innovative Pedal Release-System – bei einem Frontalaufprall lösen sich die Pedale automatisch aus ihrer Verankerung, was die Verletzungsgefahr im Fuß- und Unterschenkelbereich erheblich reduziert – sowie eine asymmetrisch umklappbare Rücksitzbank.

Darüber hinaus wird der neue Opel Astra mit vollverzinkter Karosserie und einer zwölfjährigen Garantie gegen Durchrostung ausgeliefert.

Hier die Preise einiger ausgewählter Varianten. Das Basismodell kostet wie gesagt 24 170 Mark. Des Weiteren: Astra 1.6...24 950,- Astra 1.6 16V...26 950,- Astra Caravan 1.6...28 145,- Astra 1.7 TD...25 950,- Astra 1.8 16V Comfort 30 560,- Astra 2.0 16V Sportive 31 450,- Astra 2.0 DI 16V...27 850,- ■

Ganz kurz ...

Corsa vorn: Der Corsa war auch 1997 mit Abstand der beliebteste Kompaktwagen Deutschlands. Mit rund 142 000 neu registrierten Fahrzeugen lag der Bestseller bereits zum vierten Mal in Folge an der Spitze seines Segments. Auf ihn entfielen fast ein Viertel aller Neuzulassungen. Damit konnte sich der Corsa erneut den dritten Platz in der Gesamtstatistik des deutschen Automobilmarktes sichern.

Filmtag in Rüsselsheim: Zum fünften Mal fällt am 13. Juni die Klappe für den Rüsselsheimer Filmtag. Opel unterstützt das Festival für satirische Kurzfilme als Hauptsponsor. Die Anmeldefrist für Filmemacher endet am 16. März. Zuschauer sollten sich frühzeitig um Tickets bemühen, da der Ansturm 1997 sehr groß war. Der Veranstalter, die Cinema Con-cetta Filmförderung (Jahnstraße 5, Tel.: 0 61 42/6 11 60), wird ab Mai Karten bereithalten.

Jubilärfest in Mainz: Am 14. März 1998 steigt in der Mainzer Rheingoldhalle die Feier für alle Jubilare, die in der Zeit vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1997 ihr Jubiläum gefeiert haben. Stargast der Veranstaltung ist Peter Kraus.

Die nächste Opel Post ist für den 16. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 18. Februar 1998.

6 Prozent plus...

... Fortsetzung von Seite 1

In diesem Jahr soll der auf der IAA im Herbst '97 sehr positiv aufgenommene neue Astra dafür sorgen, daß Opel sowohl beim Verkaufsvolumen wie auch beim Marktanteil wieder deutlich zulegt. 1998 strebt Opel bei geschätzten Neuzulassungen von insgesamt 3,7 Millionen in Deutschland einen Anteil von mindestens 16 Prozent an.

In der Hitliste der am besten verkauften Modelle konnte Opel auch 1997 sehr gut abschneiden. Astra (191 500 Neuzulassungen), Corsa (143 000) und Vectra (141 000) konnten sich auf den Plätzen zwei, drei und

fünf plazieren. Corsa, Astra Caravan und Omega Caravan behaupteten ihre Spitzenposition im jeweiligen Marktsegment. Der Astra Caravan war mit fast 111 000 Neuzulassungen im dritten Jahr in Folge der beliebteste Kombi auf dem deutschen Markt.

In Westeuropa behauptete die Marke Opel (in Großbritannien Vauxhall) bereits im sechsten Jahr in Folge die Marktführerschaft. Bei 1,56 Millionen Neuzulassungen (Vorjahr 1,54 Millionen) betrug der Marktanteil 11,6 (12,0) Prozent.

Marktführer war Opel 1997 in den Niederlanden, der Schweiz und Portugal. In

sechs Ländern, darunter Deutschland und Großbritannien, belegte Opel Platz zwei in der Zulassungsstatistik. In Italien steigerte Opel die Verkäufe um fast 50 Prozent und setzte 203 500 Autos ab (Vorjahr 136 800).

In Zentraleuropa stiegen die Opel-Verkäufe 1997 um mehr als 25 Prozent auf rund 113 000. In Polen, wo Opel Ende des Jahres die Produktion in einem neuen Werk in Gleiwitz aufnehmen wird, konnten gut 45 000 Neuwagen zugelassen werden. Damit war Polen im vergangenen Jahr für die Marke Opel bereits der siebtgrößte Markt in Europa.



Tag und Nacht

Dudenhofen bekommt Dauerbetriebsgenehmigung

Dudenhofen (jh). In der entscheidenden Phase der Astra-Erprobung vor dem Produktionsbeginn Anfang '98 erteilte das Regierungspräsidium Darmstadt die Dauerbetriebsgenehmigung für die Beleuchtung der 4,8 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsstrecke im Testzentrum Dudenhofen.

Hintergrund: Nachtfahrten auf dem Prüffeld wurden bisher immer für einen gewissen Zeitraum ausgesetzt, um die

Gefährdung der dort heimischen Vögel, Fledermäuse und Fluginsekten auszuschließen.

Grundlage für den positiven Bescheid aus Darmstadt sind die Ergebnisse eines umfassenden ökologischen Gutachtens, das Opel gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde in Auftrag gegeben hatte. Es beweist, daß die Tiere kaum von den künstlichen Lichtquellen angelockt werden. Opel verwendet in Du-

denhofen Niederdruck-Natriumdruck-Lampen (NAV) mit einer speziellen Wellenlänge.

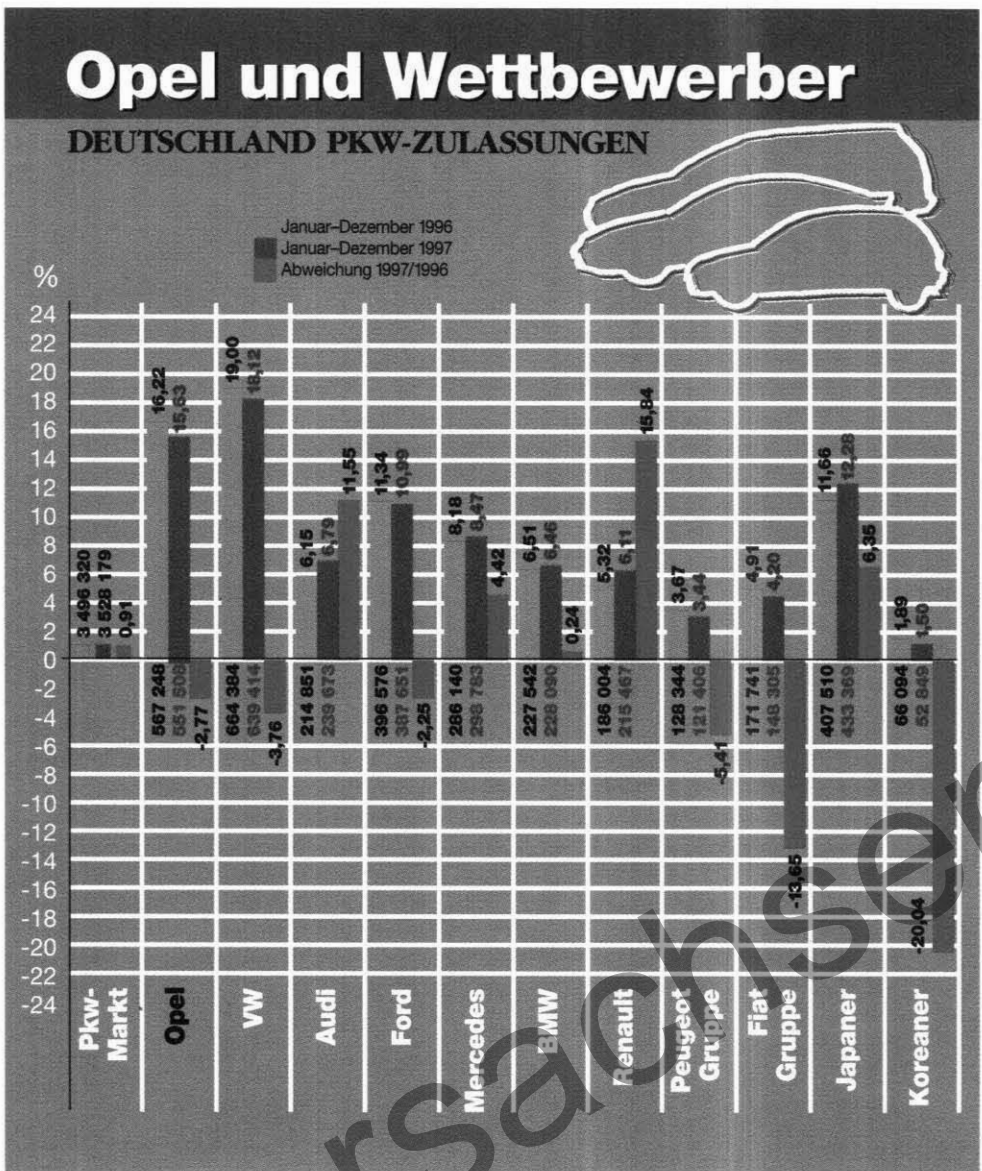
Die für die Tierwelt neutral wirkende Lichtquelle hat einen weiteren positiven Effekt. Ihr Einsatz gewährleistet optimale Sichtverhältnisse während der Nacht und damit bestmögliche Sicherheit der Testfahrer bei Hochgeschwindigkeitsdauertests. Die jetzt für den Dauerbetrieb freigegebene Strecke trägt in erheblichem Umfang zur Effizienzsteigerung des Testzentrums bei.

Die in das 2,6 Quadratkilometer große Testgelände integrierte Rundbahn ist eine der wichtigsten Einrichtungen zur Praxiserprobung von Fahrzeugen und neuen Technologien. Darüber hinaus zählt es zu den ökologisch wertvollsten Gebieten in ganz Hessen. In den letzten fünf Jahren hat das Unternehmen deshalb insgesamt rund 2,5 Millionen Mark in die Erhaltung dieses weitgehend naturbelassenen Lebensraums investiert.

Zu den aufwendigsten Einzelmaßnahmen zählen die Entwässerung der Rundbahn mit Kanalbau zum Feuchtbiotop, der Bau des Auffangbeckens an der Rundbahn, die Optimierung der Dachentwässerung und Versickerung, die Renaturalisierung des Feuerlöschteiches sowie das Aufbringen sogenannter Ökopflaster als Asphaltesatz.



Daß sich Finanzvorstand Hennig A. Klages (m.) für Bankgeschäfte interessiert, liegt in der Natur der Sache. Kein Wunder also, wenn er es sich nicht nehmen ließ, jetzt höchstpersönlich der neuen Filiale der Deutschen Bank im Adam Opel Haus einen Besuch abzustatten. Mit von der Partie beim ersten offiziellen Besuch der Opel-Geschäftsleitung waren auch Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz (re.) sowie Treasurer Werner H. Jung. Seitens der Deutschen Bank begrüßte Geschäftsleitungsmitglied Dr. Bernhard-Klaus Dott (li.) die Opel-Gäste und präsentierte ihnen die Räumlichkeiten.



Geschichte

Eisenacher Automobiltradition jetzt zum Nachlesen

Eisenach (kb). Autos aus Eisenach – eine noch junge Geschichte? Falsch. Der Automobilbau begann dort bereits vor 102 Jahren. Dessen Chronik legt Buchautor Horst Ihling jetzt vor. Titel: „Autos aus Eisenach“.

Auf 255 Seiten mit insgesamt rund 360 Abbildungen vermittelt das Buch die Geschichte der drittältesten deutschen Automobilfertigungsstätte: von der Gründung der Fahrzeugfabrik AG im Jahre 1896 über die Produktion von Wartburg-Motoren, Dixi- und BMW-Autos bis zu den Wartburgs der dritten und fünften Generation.

Schwerpunktmäßig widmet sich der Autor dem Eisenacher Automobilbau nach dem Zweiten Weltkrieg, den planwirtschaftlichen Zwängen zu DDR-Zeiten und dem Fortbestand der Tradition durch den Bau des Eisenacher Opel-Werkes.

Das Buch präsentiert neben bisher noch nicht veröffentlichtem Material auch eine umfassende Chronik und Statistik über das Automobilwerk Eisenach (AWE).

Der berufliche Weg des Autors ist eng mit dem Eisenacher Automobilbau verbunden. Im ehemaligen BMW-Werk absolvierte er nach dem Abitur seine Lehrzeit. Nach Beendi-

gung des Hochschulstudiums 1959 arbeitete er als wissenschaftlicher Mitarbeiter des technischen Direktors im AWE und leitete die Motorsportabteilung.

Gegen Ende seiner AWE-Tätigkeit wurde Ihling zum Beauftragten für Presse und Internationale Zusammenarbeit ernannt und erlebte so nach der Wende auch die ersten Verhandlungen mit Opel.

Schon zu DDR-Zeiten veröffentlichte der heute 65jährige verschiedene Fachbücher wie „Ich fahre einen Wartburg“ oder „Ratgeber Wartburg“. Während seines Berufslebens, das er als Mitarbeiter der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit bei Opel Eisenach beendete, führte Ihling jahrelange Recherchen über den Eisenacher Automobilbau. So entstand eine umfangreiche Sammlung von betrieblichen Dokumentationen, Fotos und sonstigen Unterlagen.

Horst Ihling: „Autos aus

Eisenach – Vom Wartburg zum Opel“, 255 Seiten, 360 Abbildungen, Preis: ca. 59 Mark

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Chefredakteur:
Jürgen Hepp

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
70587 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.



Benzin-Lektüre: Ihlings Autos aus Eisenach

Lohn für Einsen

Erste Generation Eisenacher Lehrlinge meisterte ihre Prüfungen souverän - Alle werden übernommen

Eisenach (kb). Im September 1994 hatten sie als erste Lehrlinge der Opel Eisenach GmbH ihre Ausbildung zum Industrieelektroniker beziehungsweise Industriemechaniker begonnen. Jetzt erhielten die sechs jungen Männer und Frauen nicht nur ihre Zeugnisse, sondern auch ihre Arbeitsverträge.

Ende vergangenen Jahres hatten sie nach der dreieinhalbjährigen Ausbildungszeit

mit hervorragenden Ergebnissen ihre Abschlussprüfung abgelegt, die sich aus einer Kenntnis- und einer Fertigungsprüfung zusammensetzt. „Viermal die Note 1 in der Fertigungsprüfung setzt Maßstäbe“, sagte Uta Großheim, die in der Personalabteilung von Opel für die Betreuung der Azubis verantwortlich zeichnet, bei der feierlichen Vertragsübergabe. Insgesamt konnte einmal die



Flower-Power: Erst gab's Blumen, dann Verträge für die Prüflinge

Note 1, viermal die Note 2 und einmal die Note drei vergeben werden.

„Unser Versprechen, all unseren Azubis nach Ende der Ausbildung einen Arbeitsplatz in unserem Unternehmen zu bieten, hat nie in Frage gestanden. Und bei diesen tollen Ergebnissen fällt es uns nicht schwer, unser Versprechen einzulösen“, so Michael J. Wolf, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Opel in Eisenach.

Als neue Mitarbeiter des Unternehmens können die sechs jungen Leute in den verschiedenen Fertigungsbereichen nun einen Grundstein für ihre berufliche Zukunft legen.

Die Zusammenarbeit mit dem Ausbildungszentrum von Bosch – dort findet der größte Teil der praktischen Ausbildung gemeinsam mit den Lehrlingen von Bosch und BMW statt – hat sich bestens bewährt.

Im letzten Ausbildungsjahr werden die Opel-Azubis in den Produktionsbereichen im Werk eingesetzt. Auf diesem Weg lernen sie von den erfahrenen Opel-Mitarbeitern und können sich gleichzeitig ein Bild von ihrem zukünftigen Arbeitsumfeld machen.

Bereits im Juni vergangenen Jahres hatten zwei Auszubildende des ersten Jahrgangs ihre Prüfungen mit sehr guten Ergebnissen vorzeitig abgelegt und ihre Arbeitsverträge erhalten.

Job & Studium

Nebeneinander als neues Angebot

Rüsselsheim (es). Erst studieren und dann, nach Jahren, in der Praxis Erfahrungen sammeln – an diesem festgefahrenen Ausbildungsmodell rütteln Opel und die Fachhochschule Wiesbaden jetzt gemeinsam: Ein „berufsintegriertes Maschinenbaustudium“ ermöglicht Theorie und Praxis parallel.

32 Studenten hatten sich zum Wintersemester für den am FH-Standort Rüsselsheim beheimateten Studiengang eingeschrieben. Der wurde erstmals für bereits berufstätige Männer und Frauen angeboten. Mit dabei sind auch sieben Beschäftigte von Opel. Das Unternehmen unterstützt die neue Idee auch sonst tatkräftig.

Mit der Teilnahme an dem Studiengang sollen Mitarbeiter gezielt gefördert werden. Gleichzeitig will Opel ein Zeichen setzen für den Hochschulstandort Rüsselsheim. „Die Industrie ist immer stärker gefordert, dem Ingenieur-

nachwuchs praktische Hilfestellung zu geben und damit Know-How-Transfer auf dem kürzesten und schnellsten Weg zu betreiben“, so Wolfgang Strinz, Vorstand Personal und Fertigung.

Ziel des acht Semester langen Studiums ist die Weiterbildung von Technikern und Meistern zu Diplom-Ingenieuren. Die angehenden Akademiker bringen dank ihrer Berufspraxis bereits ein beachtliches Wissen mit ins Studium, nehmen zweimal in der Woche an Kursen teil – für die sie von ihrem Arbeitgeber freigestellt werden.

Nach dem Abschluss des Studiums sind die frischgebackenen Ingenieure einem breiten Aufgabenspektrum gewachsen. Zumal neben klassischen Studieninhalten auch neue Themen im Lehrplan enthalten sind: Qualitätsmanagement etwa, Ergonomie, regenerative Energien, Umwelttechnik oder Projektmanagement.

Aktien für Paris

Propeller AG schüttet Dividenden nach „Lostrommelprinzip“ aus

Rüsselsheim (jan). „Shareholder-Value“ ist das Zauberwort der letzten Jahre. Und weil auch der Propeller AG ihre Aktionäre am Herzen liegen, holt sie nun wieder satte Dividenden aus dem Zylinder.

Auch dieses Mal erfolgte die Ausschüttung nach dem bewährten „Lostrommelprinzip“. Alle Aktiennummern wurden in besagter Trommel kräftig durchgemischt und entsprechend der Anzahl der Preise gezogen. Diese erfreuen wie immer das Herz der Aktionäre. So gibt es beispielsweise als Hauptpreis einen Reisegutschein nach Paris zu gewinnen.

Desweiteren rotierten Dividenden in Form von Musical-Gutscheinen, Freßkörben, Büchern, Automodellen und vielem mehr in der Trommel. Insgesamt wurden dieses Jahr Gewinne im Wert von 11 200 Mark unter die Teilhaber gebracht. Sechs Richtige mit Zusatzzahl waren zwar nicht dabei, aber die stattliche Anzahl von 300 Preisen gab es zu gewinnen.

Und damit alles seine Richtigkeit hat, überwachte traditionsgemäß Rainer Pinnekamp von der Rechtsabteilung die Ziehung.

Der genaue Termin der Preisübergabe wird den 15 Hauptgewinnern noch mitge-

Belegschaftsaktie der PROPELLER AG

Nennwert 5,- DM

Der Inhaber dieser Aktie ist Teilhaber der Propeller AG und somit an allen Gewinnausschüttungen beteiligt.

Der Aufsichtsrat Der Vorstand

Hoch im Kurs: 300 Preise waren mit Propeller AG-Aktien zu gewinnen

teilt. Alle weiteren Gewinner finden sich in einer Liste wieder, die bei der Propeller AG einzusehen ist. Die Preise können bis spätestens 30. April 1998 abgeholt werden. Danach verfällt der Anspruch. Die Öffnungszeiten der Pro-

pellier AG (Bau B 5, Erdgeschoss): montags 9.30 bis 12.00 und 13.00 bis 15.45 Uhr, dienstags 7.45 bis 12.00 sowie 13.00 bis 15.45 Uhr, donnerstags 13.00 bis 15.45 Uhr und freitags 7.45 bis 12.00 sowie 13.00 bis 15.15 Uhr.

Airbag-Tüftler geehrt

Hohe Auszeichnung für innovative ITEZ-Gruppe

Detroit/Rüsselsheim (jan). Airbags sind schon verdammt komplizierte Dinge. Aber wer hätte gedacht, daß seine Behausung ihm da in nichts nachsteht. Für das sogenannte „Airbag Housing“, deutsch-lapidar auch als Gehäuse zu bezeichnen (auf der Beifahrerseite gar „Kanne“ gerufen), gab es für Opel in Detroit nun einen Preis: den „Most Innovative Use of Plastics Award“ für den Bereich Innenausstattung.

Mit dabei Opel-Ingenieur Birk Stumpf, der zur Zeit als Verbindungsmann die ITEZ-Airbaggruppe in Detroit vertritt. Den Preis für die erfinderrische Ingenieursleistung nahm er im Namen seiner Kollegen bei Opel und den Partnern in der Zulieferindustrie entgegen.

Verliehen wurde die Auszeichnung, abgehalten im großen Rahmen mit Galadiner, von der Society of Plastics Engineers (SPE), die jedes Jahr das innovativste



Festakt: Birk Stumpf (3.v.l.) nimmt die Trophäe in Empfang

Plastikprodukt der Automobilindustrie in verschiedenen Sparten kürzt. 1997 bereits zum 27. Mal.

Jetzt wurde das Airbag Housing des Vectra gewürdigt, das eine ganze Latte von Vorzügen in sich vereint. So ist das Gehäuse nicht nur 45 Prozent leichter und 40 Prozent günstiger, sondern auch

leichter einzubauen und außerdem recycelbar.

Verbessert wurden auch die Hitzebeständigkeit und die Widerstandsfähigkeit des Bauteils. Zudem ist es das erste Ganzplastikmodul seiner Art.

Und dafür gab es jetzt für das Entwicklungsteam den heißbegehrten SPE-Award. Kompliziert genug war's ja.

Präsentate aus Blech

Aggregatspenden machen Lehrstoff anschaulicher

Rüsselsheim (jan). „Probieren geht über Studieren“, heißt es. Sowohl das eine wie auch das andere machte Opel 1997 wieder über 90 gemeinnützigen Institutionen mit einer Aggregatspende möglich.

Annähernd 600 Positionen umfaßt die Liste der gespendeten Aggregate, darunter sieben komplette Fahrzeuge. Empfänger waren in erster Linie Berufsschulen, die die Geschenke mit offenen Armen aufnahmen, um dem Nachwuchs eine praxisgerechte Ausbildung zu ermöglichen.

Das Gros der gespendeten Teile stammt aus dem Elektrik- beziehungsweise Elektronikbereich. Daneben gingen aber auch 43 komplette Getriebe und 55 Motoren auf die Reise. Die Aggre-

gate fanden an Berufs- und Gewerbeschulen zwischen Schwarzwald und dem fernen Rußland eine neue Heimat.

In Luzern steckte das Christkind den Lehrlingen gar eine Rohkarosserie in den Strumpf, und in Groß-Gerau gar gleich einen luxuriösen Omega CD. Außerdem gingen ein Calibra, zwei Vectra, zwei Astra und ein Corsa an Nachwuchsmechaniker im ganzen Land.

Seit Jahren schon stellt Opel Aus- und Weiterbildungseinrichtungen möglichst aktuelles und an der Praxis orientiertes Unterrichtsmaterial zur Verfügung. Die große Nachfrage zeigt, wie gut diese Art der Unterstützung ankommt.

Weil die Theorie bekannt-

lich grau ist, kann an den guten Blitz-Stücken auch Hand angelegt werden. So lassen sich Funktionen besser begreifen, Bauweisen leichter nachvollziehen und Reparaturmöglichkeiten grundlegend erproben. Dabei kann dann auch durchaus mal Kunst herauskommen, wie vergangenen Sommer in Wiesbaden geschehen.

Dort schuf auf Initiative des hessischen Kultusministeriums der türkische Künstler Ergin Aslihan mit zwei Schülern eine fünf Meter große Skulptur – aus 100 alten Auspuffanlagen. Die wurden erst in bunte Farben getaucht und dann zum Kunstwerk zusammengefügt. Manchmal geht eben Lackieren über Studieren.

Weißer Weste

Damit die Abfall-Bilanz sauber bleibt: Mitarbeiter helfen trennen

„Wo gehobelt wird, fallen Späne“, so sagt der Volksmund. Da hat er bekanntlich nicht ganz unrecht. Nur verbergen sich hinter diesen ominösen „Spänen“ oftmals recht unterschiedliche Dinge. So auch bei Opel – sagt einer, der es wissen muß.

Rüsselsheim (es). Rolf Völker, Leiter der Abteilung Haustechnik und Abfallentsorgung, arbeitet ständig mit Begriffen wie Drahtkornstaub, Elektronikschrott, Formsand, Stanz-, Baustellen- oder Asbestabfälle und, und, und... Das Wort „Müll“, das in diesem Falle für die sprichwörtlichen „Späne“ stehen könnte, kommt allenfalls im Wort „Gewerbemüll“ vor.

Ansonsten heißt der Oberbegriff Abfall. Und beim Abfallaufkommen können sich die Zahlen sehen lassen. Fiel bei Opel in Rüsselsheim 1994 noch rund 29 000 Tonnen Abfall an, so waren es in 1997 nur noch 24 100 Tonnen.

Vor vier Jahren betrug das Verhältnis zwischen Recycling und Entsorgung – dahinter verbirgt sich derjenige Abfall, der verbrannt oder deponiert werden muß – rund 50:50, heute lautet die Formel 85:15 – zugunsten der wie-

derverwertbaren Mengen. Und Völker ist zuversichtlich, daß in den nächsten Jahren auf 95:5 aufgestockt werden kann.

Lorbeer, die der Abteilungsleiter allerdings nicht für sich alleine einheimen will: Die Technik habe auch in diesem Bereich einen enormen Innovationsschub getan. Heute seien Verwerter in der Lage, Stoffe zu recyceln, von denen man derartiges vor kurzem nicht für möglich gehalten hätte. Kurz: Das Angebot der Verwerter ist in den vergangenen Jahren immer vielfältiger und günstiger geworden, so Völker.

Aber daß die richtigen und kostengünstigsten Verwerterbetriebe gefunden werden, daß verwaltungstechnisch alles im Lot ist und auch die vielfältigen gesetzlichen Bestimmungen peinlich genau eingehalten werden, dafür sorgen Völker und sein „Abfallmanager“ Ulrich Kern.



Trennen ohne Tränen: Kein Problem, wenn gut vorsortiert ist

Eingesammelt und getrennt wird ein Großteil der Abfälle dann vom Opel-Partner Knettenbrech, der die Abfälle dort abholt, wo sie anfallen.

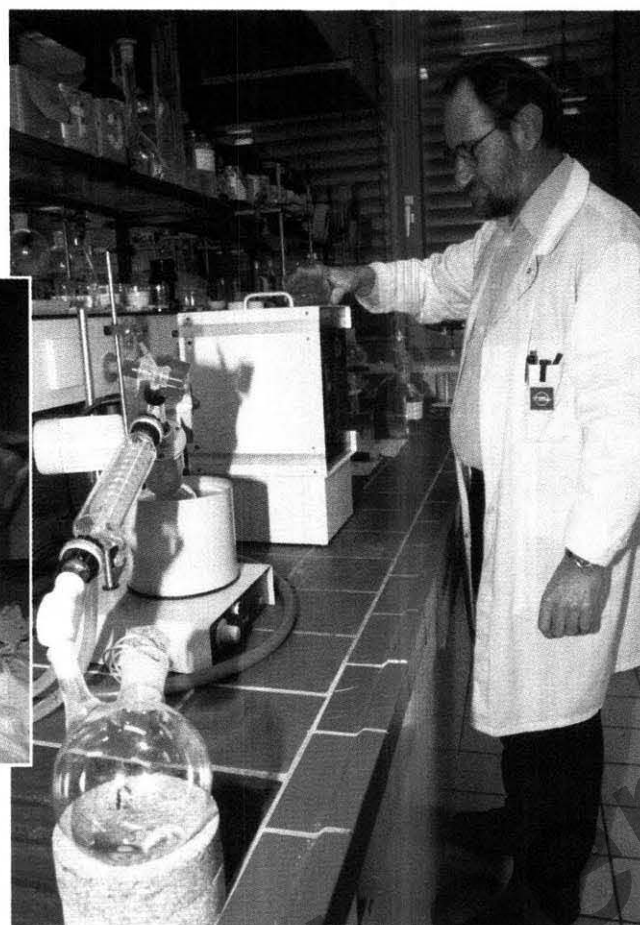
Trotz der großen Mengen von recyclingfähigen Stoffen: Geld verdienen läßt sich mit wiederverwertbaren Abfallmengen nicht. Dennoch gibt es einen Gewinner – die Umwelt.

Deshalb stehen die Opel-Entsorger bislang auch bei Umweltbehörden und Justitia im besten Licht: „Wir hatten noch nie einen Umweltskandal und wir haben in der Vergangenheit noch nicht ein-

mal ein Ordnungsgeld bezahlen müssen“, erzählt Völker. „Und das soll auch so bleiben“.

Dafür, daß die ohnehin gute Bilanz noch besser wird, können die Mitarbeiter im neuen Adam Opel Haus sorgen: durch eigene Abfalltrennung.

Der Hintergrund: Seit der Stilllegung der Opel-eigenen Müllverbrennungsanlage wird der gesammelte hausmüllähnliche Abfall aus den Büros sowie von den Arbeits- und Pausenplätzen – immerhin rund 6 300 Tonnen pro Jahr – gesammelt und auf einer Industriesortieranlage



Für ihn gibt es keinen Müll: „Abfallmanager“ Ulrich Kern

nach wiederverwertbaren Fraktionen (zum Beispiel Papier) getrennt. Der Vorteil gegenüber der Trennung am Arbeitsplatz: Es müssen weniger Behälter geleert werden und ein Nachsortieren der bereits im Büro getrennten Abfälle entfällt.

Im Adam Opel Haus läuft jetzt trotzdem ein Probebetrieb mit zwei Abfalleimern, einem gelben und einem grauen. In den gelben sollen ausschließlich Papierabfälle wandern. In den grauen Behälter wandert alles, was sonst so anfällt. Außer natür-

lich Batterien oder sonstiger Sondermüll.

Sollten die Mitarbeiter mitziehen und das Papier so sauber trennen, daß auf ein Nachsortieren verzichtet werden kann, kommt das dem Unternehmen zugute. Denn dann können die Papierabfälle direkt in der Rüsselsheimer Knettenbrech-Pressen packetriebe mit zwei Abfalleimern, einem gelben und einem grauen. In den gelben sollen ausschließlich Papierabfälle wandern. In den grauen Behälter wandert alles, was sonst so anfällt. Außer natür-

Tischlein deck dich

Neues Kantinen-Essen kommt gut an – auch den Testern schmeckt's

Rüsselsheim (es). Den Mitarbeitern im H 32 soll nicht nur der Job schmecken – auch die Verpflegung in der Kantine. Seit Januar werden sie vom neuen Opel-Caterer „Pedus“ versorgt. Und bislang fallen die Urteile ausgesuchter „Testesser“ durchweg positiv aus.

Bewährt hat sich vor allem das Teil-„Cook and Chill“-Verfahren, auf das der neue Caterer setzt. Was bedeutet: Nur noch ein Teil der Speisen wird vorgekocht, etwa die Hälfte wird frisch vor Ort zubereitet. Was deutlich herauszuschmecken ist, wie Fritz Hoffmann, Leiter der Werksverpflegung, versichert.

Und Hoffmann verläßt sich nicht nur auf seinen eigenen Gaumen: Bei jeder Mahlzeit sitzt mindestens ein „Testesser“ mit am Tisch, den die Opel-Werksverpflegung ausgesucht hat. Diese Testesser bilden eine Art Frühwarnsystem. „Denn uns kommt es

darauf an, Abweichungen möglichst früh zu erkennen“, so Hoffmann. „Und das in jeder Beziehung, gleich, ob bei der Menge, der Temperatur oder im Geschmack.“

Die Pedus-Mitarbeiter hingegen kennen den Testesser nicht, so daß sie ihn sich durch eine bevorzugte Behandlung auch nicht gewogen machen können. „Die Beurteilungen durch die Tester sind dennoch gut“, so Hoffmann. Lob, das vor allem dem Pedus-Bereichsleiter Stefan Scheffer sowie Betriebsleiter Andreas Becker schmeckt.

Auch den Testessern im Zelt am Adam Opel Haus mundet's, wie Hoffmann erfahren hat. Das Zelt dient bis zur Fertigstellung von Opel Live, das das neue Betriebsrestaurant für die Mitarbeiter des Adam Opel Hauses beherbergen wird, als Übergangslösung. „Von Provisorium ist kaum etwas zu spüren“, berichtet Hoffmann. „Viele empfinden die Zeltatmosphäre sogar als recht angenehm“.

Sätze, die vor allem den Mitarbeitern in D10 und P7 den Mund wäßrig machen dürften: Ihre Kantinen werden als nächstes vom neuen Caterer übernommen.



Keine Schlacht am Büffet: Selbstbedienung läuft in geordneten Bahnen



Auslöffeln: Tischzeit im H 32



Tradition verpflichtet: 20 000 Mark waren es diesmal, die Opel-Auszubildende auf dem Rüsselsheimer Weihnachtsmarkt mit selbstgemachten Handwerksarbeiten für gute Zwecke erwirtschafteten. 13 000 Mark davon überreichten die Lehrlinge, angeführt vom Ausbildungsleiter Metallberufe, Joachim Offer, an Professor Jürgen Gehler, Leiter der Kinderstation des Kreiskrankenhauses Rüsselsheim. Über die verbleibenden 7 000 Mark freute sich das städtische Hospiz.

Soviele Ws gab es noch nie

Rüsselsheimer Mitarbeiter schaffen Rekord: 21 008 Ideen zum Sparen

Rüsselsheim (es). So einfallreich waren die Mitarbeiter im Rüsselsheimer Produktionswerk noch nie: Exakt 21 008 Verbesserungsvorschläge reichten sie 1997 ein. Das entspricht einem Schnitt von 1,92 VV pro Nase – und ist das beste Ergebnis in 48 Jahren VV-Wesen.

„Diesen Erfolg verdanken wir zum einen der standortweiten Umstellung auf das neue Vorschlagswesen“, erklärt Walter Bleser, der als Leiter der Personaldienste am Standort Rüsselsheim auch für das VV-Wesen verantwort-

lich ist. Und er ergänzt: „Zum anderen haben die Vorgesetzten durch ihre Unterstützung beim Einreichen und beim Umsetzen der VVs wichtigen Anteil an diesem Ergebnis.“

Diese positive Entwicklung zog sich aber nicht durch den kompletten Standort. Denn in den übrigen Bereichen des Standortes wurde das Vorjahresergebnis von 0,45 VVs pro Mitarbeiter nicht ganz gehalten. Insgesamt kamen die VV-Experten bei ihrer statistischen Ermittlung des VV-pro-Kopf-Ergebnisses für den gesamten Standort da-

her nur auf 1,07 Vorschläge pro Nase.

Von den Ideen profitieren Unternehmen und Mitarbeiter gleichzeitig. Dank seiner fünfzig Köpfe sparte Opel weit über 40 Millionen Mark, insgesamt genau 43 641 223 Mark ein. Die Mitarbeiter wiederum kassierten insgesamt 7,5 Millionen Mark an VV-Prämien, auch das eine enorme Steigerung – in den vergangenen Jahren lag der Schnitt der ausgezahlten Prämien bei 5,5 Millionen Mark.

Insgesamt konnten im Vorjahr 24 687 Vorschläge bear-

beitet werden. Die Annahmerate lag bei 44,8 Prozent. Das heißt: Die Prämien verteilen sich auf insgesamt 11 053 Vorschläge. Auch diese Zahlen belegen eine weitere Verbesserung: 1996 gab's immerhin 2 990 positive Bescheide weniger.

Eine insgesamt also erfreuliche Entwicklung. Und: Wenn die Einführung des neuen VV-Wesens in allen Bereichen des Standortes Früchte trägt, läßt sich selbst das Rekordergebnis von 1997 noch steigern, ist sich Walter Bleser sicher.

Pokal-Finale

Azubis entwarfen einen neuen Wanderpokal fürs Vorschlagswesen

Den Nagel auf den Kopf getroffen haben Markus Jurich und Markus Kühn. Die beiden Azubis gewannen mit ihrem Entwurf für einen neuen Wanderpokal den Ideenwettbewerb des VV-Wesens.

Rüsselsheim (jan). Die Trophäe war dem Anlaß entsprechend geraten: satte fünf Kilo schwer, farblich in edlem Gold gehalten und überaus symbolträchtig. Mit ihrem Entwurf für den künftigen Wanderpokal des Betrieblichen Vorschlagswesens hatten die beiden Azubis Markus Jurich und Markus Kühn „den Nagel auf den Kopf getroffen“.

Dem Ideen-Wettbewerb für eine neuen Trophäe, von den beiden angehenden Industriemechanikern glänzend gelöst, war eine andere Höchstleistung vorangegangen: Die Abteilung Instandhaltung Monta-



Kreative Köpfe: Markus Jurich (l.) und Markus Kühn präsentieren stolz ihr preiswürdiges Werk

ge, Werk Rüsselsheim, hatte den ersten Pokal endgültig eingeeignet. „Die haben sich richtig ins Zeug gelegt und den Pott dreimal in Folge geholt. Deswegen durften sie ihn behalten“, erklärt Thomas Wohlfahrt, Leiter des VV-Wesens, den Handlungsbedarf in Sachen Pokal.

Unter dem Motto „Kreativität und Vorschlagswesen“ hatte die Abteilung deswegen unter den Azubis einen Wettkampf ausgelobt. Ein voller Erfolg, wie sich herausstellen sollte. Dreizehn Azubis aus dem ersten bis vierten Lehrjahr betrieben Gedankenaustausch und

präsentierten der Jury mit Vertretern aus den Bereichen VV-Wesen, Betriebsrat und Berufsausbildung drei Entwürfe.

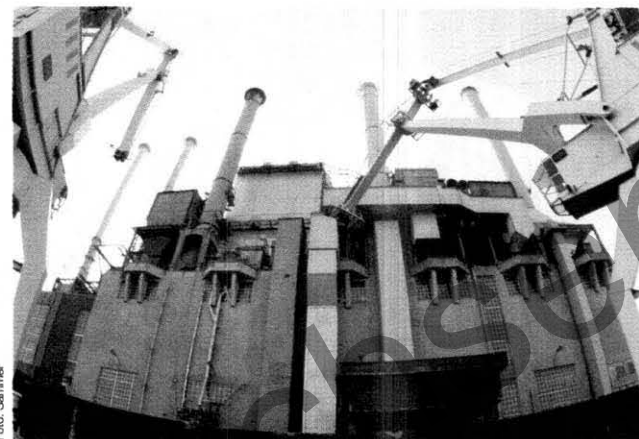
Den dritten Platz belegte ein traditioneller Pokal, gekrönt von einem prestigeträchtigen „VV“. Das brachte den sieben beteiligten Azubis ein dickes Lob und den „Trostpreis“. Zweiter wurde ein Entwurf, der eine Geldbombe zeigte: „Schließlich

geht's bei den VV auch ums Geld“, so die preiswürdige Azubi-Idee.

Siegreich blieb am Ende aber das Hammer-und-Nagel-Objekt von Markus Jurich und Markus Kühn, aus massivem Metall gefertigt mit Platz für die Namen von acht Preisträgern auf dem soliden Sockel. Für das siebenköpfige Preisgericht ein klarer Fall: „Die Siegerarbeit spiegelt das Wettkampfmotto nicht nur künstlerisch, sondern auch inhaltlich wider“, so Wohlfahrt, der die Gewinner ehrte und nach der zündenden Idee forschte. „Wir haben von dem

Wettbewerb gehört, mit unserem Meister darüber gesprochen und den Pokal dann gebaut“, so der 18jährige Jurich. So einfach ist das also.

Und auch Joachim Offer, in der Technischen Berufsausbildung für die Metallberufe verantwortlich, war zufrieden. „Ungefähr 60 Mark Materialwert und so eine tolle Trophäe. Da kann man stolz sein.“ Die stolze Siegerabteilung des Jahres 1997, die derzeit vom Vorschlagswesen ermittelt wird, erhält dann in Kürze den neuen Pokal. Dafür, daß sie den Nagel auf den Kopf getroffen hat. ■



Abschied nehmen heißt es von den beiden Lastkränen am Mainufer. Die stählernen Riesen werden demontiert. Nachdem die Kohlleieferungen für das Kraftwerk im April 1997 eingestellt worden waren, gab es für sie nichts mehr zu tun. Seit 1970 beziehungsweise 1978 halfen die beiden Kräne mit, im Opel-Werk einzuheizen. Rund zwei Millionen Tonnen Kohle haben sie in den vergangenen Jahren zunächst vom Schiff ins Lager und dann in den Kessel gehoben. Ausgedient haben sie dennoch nicht – künftig werden sie im holländischen Enschede Lasten tragen.

Fahrschule

Kostenloses Training für Mitarbeiter



Rüsselsheim (es). Gefahren erkennen, Gefahren vermeiden, Gefahren bewältigen – das sollte ein Autofahrer beherrschen wie das Einmaleins. Und da rostet, wer rastet, bieten die Deutsche Verkehrswacht und die Süddeutsche Metall-Berufsgenossenschaft im Opel-Werk ein Fahrsicherheitstraining an. Das Schöne daran: Für Mitarbeiter ist die Teilnahme kostenlos.

„Lernen Sie Ihr eigenes Fahrzeug besser kennen“, empfiehlt Jochen Bender, der Leiter der Zentralen Arbeitssicherheit in Rüsselsheim. Gelegenheit dazu haben Autofahrer an verschiedenen Samstagen und Sonntagen auf dem Parkplatz am M 55-West.

Dort können sie auf einem Parcours ihre Kurventechnik verbessern, den Wagen auf nasser Fahrbahn manövrieren lernen oder das Bremsverhalten studieren. Das bringt erhebliche Vorteile, denn wer sich erst im Ernstfall damit vertraut machen muß, ist vielleicht zu spät dran.

Das Sicherheitstraining dauert den ganzen Tag. Kostenlos in den Genuß kommen Opel-Mitarbeiter aber nur, wenn sie sich zuvor eine

Trainingscard besorgt haben. Die gibt's im Büro der Arbeitssicherheit, Gebäude D 8, II. Stock, das auch nähere Auskünfte erteilt (Tel. 3078).

Die Anmeldung erfolgt dann über die Landesverkehrswacht Hessen, die auch den endgültigen Trainingstermin klarmacht. Ehepartner oder Kinder von Opel-Mitarbeitern dürfen übrigens zu ermäßigten Preisen mittrainieren.

Außerdem ist zu beachten: Das Auto fürs Sicherheitstraining wird nicht gestellt, die Übungen sind

vielmehr mit dem eigenen Fahrzeug zu bewältigen. „Leider gibt's da immer mal wieder Mißverständnisse“, so Jochen Bender.

Allerdings: Die Trainingscard beinhaltet eine Vollkaskoversicherung mit 300 Mark Selbstbeteiligung. Und passieren kann auch nicht viel, denn der Parkplatz bietet erheblich mehr Platz zum Schleudern und Slalomfahren als jede Autobahn.

Die „Mühe“ jedenfalls lohnt sich: Nach anfänglicher Skepsis und Unsicherheit, begleitet von einem leichten Krabbeln im Bauch, sind die Teilnehmer der Fahrtrainings schnell begeistert von der Möglichkeit, das Verhalten ihres Autos auch einmal in Extremsituationen kennenzulernen.

Soviel ist sicher: Statt Delen im Blechkleid gibt es zur Erinnerung „nur“ eine Urkunde – und die Aufforderung vom Trainer, ruhig mal wieder vorbeizuschauen. Denn wer rastet, der rostet. ■

Lotse hilft Lernen

Weiterbildung jetzt per Mouseclick

Rüsselsheim (es). Wer sich weiterbilden will, dem hilft künftig ein Lotse – und zwar „schnell, komfortabel, zielgerichtet und informativ“. Das verspricht Gerd Benthin, Leiter der Zentralen Trainings- und Organisationsentwicklung (ZTOE). Der Lotse ist ein Computerprogramm, das bald im Netz verfügbar ist.

Für das Programm buchstabierte das ZTOE Opel neu: Organisations- und Personalentwicklungslotse nennt sich das Programm vollständig.

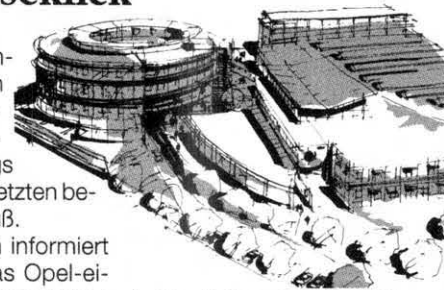
Pär Mouseclick erfährt der Interessent, welche Kurse und Seminare ihm angeboten werden, was deren Inhalte sind und an Vorbildung vonnöten ist. Via Suchbegriff kann er sich gezielt das Angebot zu „seinem“ Thema aufrufen, findet auch Telefonnummern von Ansprechpart-

nern. Darüber hinaus kann er sich auch für Seminare vormerken lassen, was allerdings von einem Vorgesetzten bestätigt werden muß.

Das Programm informiert nicht nur über das Opel-eigene Weiterbildungsangebot in und nach der Arbeitszeit, sondern bietet auch eine Übersicht über das der Volkshochschule Rüsselsheim.

Und: Der „Opelotse“ ermöglicht nicht nur einen schnelleren und informativeren Zugang zu mehr Bildung. Er spart auch Geld, denn er ersetzt die dicken Broschüren und Kataloge, die die ZTOE bislang immer drucken ließ.

Da jedoch selbst das einfachste Computersystem gewöhnungsbedürftig ist, haben die Macher für die nächsten



Der Zeit voraus: Das PC-Symbol des Opelotsen

Wochen eine Info-Hotline eingerichtet (Tel.: 06142/ 66-98448). Wer keinen PC am Arbeitsplatz hat, wende sich an seinen Vorgesetzten mit PC-Anschluß.

Irritationen dürften am ehesten die beiden Gebäude auslösen, die das „Symbol“ des Opelotsen zeigt. Es handelt sich nämlich um das neue Ausbildungs- und das neue Trainingszentrum, die derzeit noch entstehen. ■

Lob und Lorbeer

Adam Opel-Preis schlägt Brücken vom Werk zur Uni

Rüsselsheim/Darmstadt (es). Um 5000 Mark und einen wertvollen Lorbeer reicher ist Diplom-Ingenieur Oliver Depner: Für seine herausragenden Studien- und Prüfungsleistungen erhielt der 27jährige Rheinhesse den Adam Opel-Preis.

Opel ehrt mit dem Preis

seit 1989 an allen Standorten Studenten oder Absolventen von Universitäten und Fachhochschulen, die durch Fleiß und Ideenreichtum auffallen. „Wir wollen den Dialog zwischen Wissenschaft und Industrie fördern“, erklärte Vorstandsmitglied Horst P. Borghs bei der Preisverlei-

hung im Opel-Forum.

Denn Kreativität, Flexibilität und Leistungsbereitschaft seien in Zeiten der fortschreitenden Globalisierung für Forschung und Wissenschaft gleichermaßen von Bedeutung, da sie einen entscheidenden Wettbewerbsfaktor darstellten.

Nicht zuletzt sollte auch die Standort-Wahl für den Festakt den Schulterschuß zwischen Auto- und Denkfabrik demonstrieren. Es war das erste Mal, daß die Preisverleihung nicht in den Räumen der Rüsselsheimer Fachhochschule, sondern bei Opel über die Bühne ging.

Borghs und FH-Rektor Clemens Klockner wollten auf diese Weise demonstrieren, daß ein zweiter FH-Standort in den Gründungsbereich des Unternehmens gehört und daß Wissenschaft und Wirt-

schaft in der Opel-Stadt an einem Strang ziehen.

Ebenso mit 5000 Mark dotiert ist der Adam Opel-Preis für Studenten der Technischen Universität in Darmstadt. Den mußten sich dieses Mal jedoch Stefanie Feih und Rainer Immel teilen. Rainer Rohrbach aus dem Vorstandsbereich Öffentlichkeitsarbeit überreichte die Auszeichnung im Rahmen der Diplomandenschlußfeier des Fachbereichs Maschinenbau.

Bochum (es). Die vielen innovativen Technologien, die im Astra stecken, erweitern nicht nur das Know-How, sondern auch den Wortschatz der Opel-Experten. Nachhilfe gefällig?

Cubing Buck

So heißt der „Ur-Astra“ der neuen Generation. Eine Musterkarosserie aus massiven Metallmodulen, die ganz ohne Fertigungstoleranzen hergestellt wurde. Der „Cubing Buck“ dient zur Überprüfung der Paßgenauigkeit von einzelnen Komponenten wie Türen, Hauben und Kotflügel. Dabei werden die Ideal-Bauteile demontiert und durch zu testende ersetzt.

Hydroforming

Der Astra-Vorderachsträger entsteht jetzt an einem Stück – mit Hilfe des „Hydroforming“-Verfahrens. Dabei werden die Teile mit einem enorm hohen Wasserdruck geformt. Das Verfahren gewährleistet eine Fertigungstoleranz von nur 0,2 Millimeter. Außerdem sind mit „Hydroforming“ bearbeitete Komponenten 3,5 Kilo leichter. Die Bochumer Anlage fertigt pro Tag 4000 Vorderachsträger in 16 Sekunden Taktzeit.

Magnetarc

Bei der Hinterachse setzt Opel auf die „Magnetarc“-Schweißtechnik. Sie ermöglicht die problemlose Verbindung des aus Guß gefertigten Hinterachslenkers mit dem stählernen Achsrohr ohne Zugabe von weiteren Materialien. Qualität und Lebensdauer der Hinterachse werden so gesteigert, obendrein werden die Achskörper direkt in den weiteren Produktionsprozeß eingeschleust.

Dynamic Vehicle Test

Ein neuer Prüfstand an der Endkontrolle des Bandablaufs, mit dem sich alltäglichere Situationen simulieren lassen: Der „Dynamic Vehicle Test“ (DVT) ermöglicht neben einer Bremsenprüfung eine komplette Motordiagnose und die Aktivierung der Wegfahrsperrung. Auch andere wichtige elektronische Bauteile werden überprüft und eine Tachovergleichsmessung sowie ein Geräuschtest durchlaufen.

Perceptron

Eine Meßstation, die die fertig produzierten Karosserien mit Hilfe spezieller Laser-Sensoren und elektronischer Bildverarbeitung überprüft. Auf der „Perceptron“-Kontrollstation werden bis zu 50 markante Karosseriepunkte angestrahlt, die reflektierten Laserstrahlen, über ein Spiegelsystem auf spezielle Chips projiziert, anschließend zu elektronischen Bildern verarbeitet. Öffnungen oder Karosseriekannten werden so auf einen hundertstel Millimeter exakt festgestellt – das perfekte „Frühwarnsystem.“

Start frei!

Bochum schreibt wieder Geschichte: Der neue Astra kommt aus einem fast neuen Werk

5. Januar 1998, 6 Uhr morgens: der Moment wird in der Geschichte des Bochumer Werkes vielleicht einmal als der zweitwichtigste genannt werden – nach der Werksgründung, versteht sich. „Ein neues Auto aus einem neuem Werk“, hatte Opel angekündigt, als 1962 hier der erste Kadett A vom Band lief. Jetzt war es fast wieder soweit: Start frei für den neuen Astra.

Bochum (es). Ein neues Auto aus einem neuem Werk? Gilt dieser Slogan auch heute wieder? Warum eigentlich nicht? Denn im Bochumer Werk sind eigentlich nur noch die Außenmauern die alten, seit die Produktion des neuen Astra begonnen hat. In neuen Produktionsanlagen entsteht ein neues Auto, hergestellt mit neuester Technik, gebaut von top-qualifizierten Mitarbeitern, die das umfangreichste Trainingsprogramm durchlaufen haben, das Opel je vor einem neuen Modell startete.

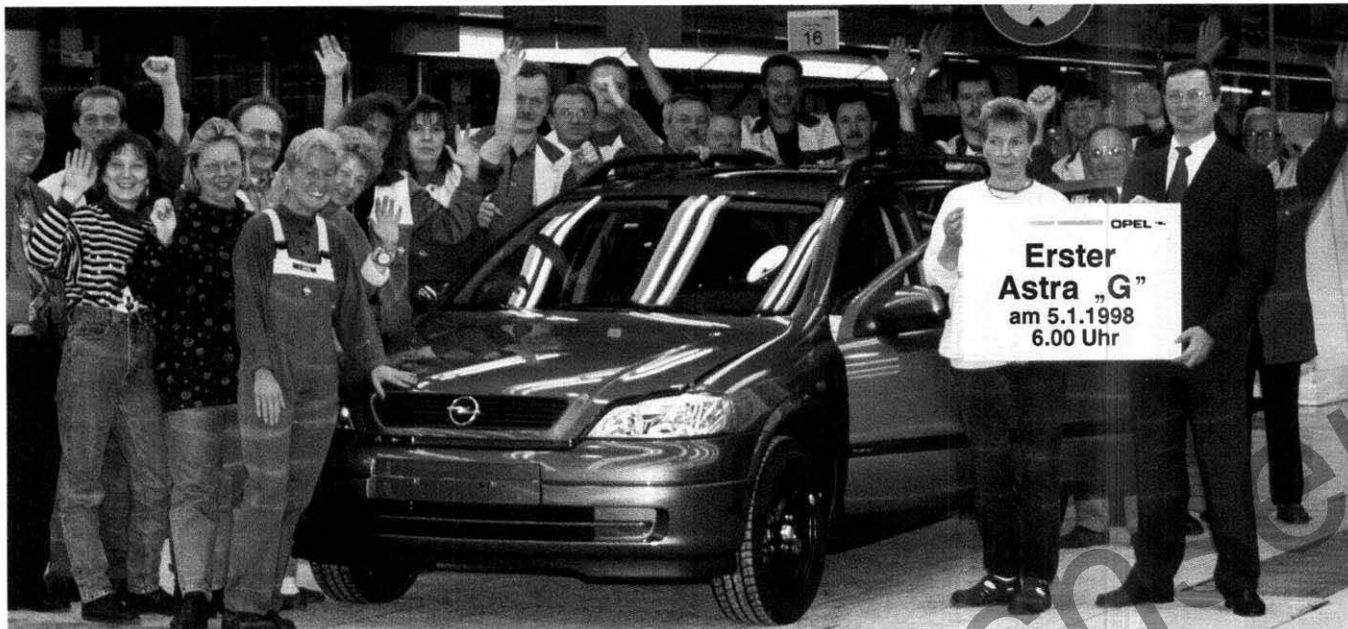
5. Januar '98, 6 Uhr morgens – so mancher, der diesen Schichtbeginn erlebte, glaubte zu spüren, wie der Pioniergeist der 60er Jahre erneut durchs Werk wehte. Auch wenn es mehr als offensichtlich war, daß seit der ersten Schicht in Bochum 35 Jahre vergangen Jahre sind.

Allein schon der Umstand, daß mit Petra Scholz eine Mitarbeiterin den ersten neuen Astra vom Band fuhr – das wäre 1962, lange Jahre vor Beginn der Emanzipation, noch kaum vorstellbar gewesen.

Es ist ein Astra Caravan, den Petra Scholz vom Band fährt, um anschließend mit Werkdirektor Reinald Hoben das Schild zum Produktionsstart zu präsentieren.

Und selbst der Chef im Bochumer Ring läßt in diesem Moment seinen Gefühlen freien Lauf: „Der neue Astra ist das beste Auto, das Opel je gebaut hat“, lautet die euphorische Botschaft an den Rest der Welt. An die Adresse der Mitarbeiter fügt Hoben hinzu: „Besonders stolz bin ich auf das uneingeschränkte Engagement und den vollen Einsatz der gesamten Bochumer Belegschaft. Wir alle werden das Unmögliche möglich machen, um diesem neuen Produkt zu dem Erfolg zu verhelfen, den wir alle brauchen.“

Der erste Astra läßt funkelneue Produktionsanla-



Bochum, ich komm' aus Dir: 200 Astra rollten am ersten Tag vom Band – bis Mai sollen es 1500 neue Autos sein



Foto: H. Harnisch

gen hinter sich – der sichtbarste Teil der insgesamt 2,8 Milliarden Mark, die Opel seit 1994 in die Entwicklung des neuen Astra und in die Standort-Modernisierung investierte.

Im Preßwerk etwa arbeitet eine neue Großtransferpresse, ein präziser und schnell arbeitender Koloß mit 5000 Tonnen Preßkraft. Er kann täglich 420 Tonnen verzinktes Stahlblech zu Seitenwänden, Türen oder Dächern formen – und das mit einer Fertigungstoleranz von maximal einem Zehntel Millimeter.

Den gleichen Toleranzwert garantiert die neue „Preciflex“-Schweißstation, in der die verwindungssteife und hochstabile Rohkarosserie des Astra zusammengefügt wird – in einer einzigen Station übrigens, statt wie bislang auf langen Schweißstraßen mit mehreren Stationen.

Ein weiterer Vorteil der neuen Anlage: Sie kann parallel sowohl Astra-Limousinen als auch Caravan-Modelle sowie den Kompaktvan Zafira fertigen. Und: Die „Hochzeit“, das Zusammenfügen von vormontierter Karosserie und Chassis, erfolgt erstmals vollautomatisch.

In der Lackiererei durchläuft der neue Astra jetzt ein verlängertes Kataphorese-Tauchbecken. Darin wird eine zusätzliche Schutzschicht gegen Korrosion elektrolytisch aufgetragen. Weiter verstärkt

wird der Rostschutz zudem durch den Einsatz einer neuen Hohlraumkonservierungsanlage.

An den einzelnen Montagestationen wurde viel an die Gesundheit der Mitarbeiter gedacht. „Überkopparbeiten“ gibt es nicht mehr. Selbstangetriebene „Förderer“ transportieren die Karosserien durch die Fertigmontage und stellen automatisch die Arbeitshöhe ein, die im jeweiligen Montageschritt gerade angesagt ist. Außerdem erleichtern „Mitfahrbänder“ die Zusammenbauarbeiten.

Im Karosserie-Rohbau, in der Fertig- und in der Endmontage gilt zudem ab sofort das „Prinzip Fischgrät“: Dabei entstehen die zur Produktion benötigten Teile direkt am Einbauort. So entfallen unnötige Transportwege und Materialzwischenlager.

Statt dessen werden Seitenteile, Türen oder Hauben in Fertigungszellen produziert, die flexibel auf die Typenvielfalt der jeweiligen Modelle rea-

gieren können. So werden etwa in der „Stirnwandzelle“ je nach Bedarf die unterschiedlichen Bauteile für Astra-Modelle mit Links- oder Rechtslenker, Klimaanlage oder für den Zafira hergestellt.

In der Fertig- und Endmontage entstehen neben Tür-, Cockpit- und Motormodulen jetzt auch Kühler- sowie

Kraftstoff/Bremsen-Module und der komplette Vorderachsträger mit vormontierter Lenkung direkt am Einbauort der Montagelinie.

200 neue Astra rollen an diesem 5. Januar 1998 vom Band. Mittlerweile ist die Tagesproduktion auf rund 300 Astra angewachsen. „Die große Herausforderung stellt sich uns im Mai dieses Jahres“, prognostiziert Reinald Hoben bereits

jetzt. Denn bis dahin soll die Produktion im Dreischichtbetrieb auf 1500 Fahrzeuge pro Tag gesteigert werden. „Die erste Reaktion von den Händlern in puncto Auslieferungsqualität der Fahrzeuge ist sehr positiv und ermutigt uns zu weiteren Anstrengungen“, faßt Hoben die Erfahrungen der ersten Wochen zusammen.

Flotten-Kommando

Bochum (pm). Wer sich an den Anblick von Omega-Limousinen auf den reservierten Parkplätzen in den Werken gewöhnt hat, wird sich jetzt umstellen müssen. Ab dem Produktionsstart wird der neue Astra buchstäblich zur „Chefsache“. Ein Jahr lang wird die Bochumer Dienstwagen-Flotte aus den verschiedenen Modellen des Astra bestehen. So wird auch nach außen dokumentiert, daß der „Neue“ höchsten Ansprüchen genügt. Nicht zuletzt Außenstehende können an der neuen Dienstwagen-Ordnung erkennen, in welchem Maße jeder Bochumer Opelner sich mit dem neuen Produkt identifiziert und wie groß das Vertrauen in den Wagen ist. Bei den guten Noten, die der „Neue“ schon bei ersten Testfahrten von unabhängigen Motorjournalisten erhalten hat, ist ein Astra als „Chefwagen“ bestimmt keine schlechte Wahl.



Foto: Hähnisch

Wahl-Fahrt

Händler prüften den Neuen auf Herz und Nieren – Testurteil: sehr gut

Das Ziel ist bekannt: Die Opel-Händler erhalten aus den Werken Bochum ausschließlich Astra in Top-Qualität. Und daß dafür alles getan wird, davon überzeugten sich jetzt elf Händler aus allen Teilen Deutschlands.

Bochum (nh). Hochrangige Opel-Manager, unter ihnen Ralph Harting, Wolfgang Strinz, Christian Grupe und Raz Razaq, waren nach Bochum gekommen, um bei einer wichtigen Weichenstellung dabei zu sein: Die Händler sollten nach gründlicher Begutachtung des neuen Astra entscheiden, ob es für die Auslieferung grünes Licht geben kann.

Dazu hatten die Bochumer ein umfangreiches Programm ausgearbeitet. Bevor die Gäste sich auf einer Tour durch die Produktion vor Ort informierten, stellte Werkdirektor Reinald Hoben die Maßnahmen und Initiativen vor, durch die von Anfang an Astra in Spitzenqualität gefertigt werden können. Und dann schlug die Stunde der Wahrheit.

Die Händler hatten die freie

Auswahl am Verkaufsband und konnten sich für einen beliebigen Astra entscheiden, den sie gründlich unter die Lupe nehmen wollten. Eine gründliche Auslieferungsdurchsicht stand ebenso auf dem Programm wie eine ausgiebige Testfahrt von 45 Minuten über die schlechtesten Straßen und verschiedensten Beläge des Stadtgebiets.

Potentielle Schwächen wären dabei schonungslos aufgedeckt worden – jedoch: Bei der anschließenden Auswertung hatten die Händler praktisch keine Schwächen zu bemängeln. Im Gegenteil sprachen ausnahmslos alle von einem sehr guten Fahrereindruck, einer ebensolchen Verarbeitung, einer hervorragenden Anmutung außen und einem gut gestalteten Innenraum. Klappergeräusche seien praktisch nicht zu hören gewesen.

Ein Händler meinte sogar: „Mit diesem Auto brauchen

wir uns vor keinem Wettbewerber zu verstecken!“ Lob aus konstruktiv-kritischem Händlermund, das umso wichtiger ist, weil Sachverstand dahintersteckt. Natürlich ist noch nicht alles perfekt, aber durch die niedrige Anlaufkurve können die letzten Probleme rechtzeitig gelöst und Anregungen weiter aufgegriffen werden.

Und die Händler waren sehr angetan davon, daß sie frei entscheiden konnten, welchen Astra sie prüfen wollten. Außerdem kam die Offenheit an, mit der das Opel-Management ihnen Rede und Antwort stand. Und auch die Mitarbeiter am Band bekamen Händlerlob. Eine Veränderung im Denken der Mitarbeiter habe eingesetzt. Auf die Frage, was er räte, wenn Probleme am Band auftreten würden, meinte ein Mitarbeiter: „Für die Top-Qualität halten wir notfalls auch das Band an.“ Genau so ist es.

Geistesblitze

48 619 VV sparen 43 Millionen DM

Bochum (nh). Wenn jede Idee der Mitarbeiter als Gedankenblitz dargestellt würde, so hätte es in den drei Bochumer Werken im Jahre '97 gewaltige Gewitter gegeben. Denn das gab's noch nie in der Werksgeschichte: Exakt 48 619 VV wurden zu Papier gebracht und eingereicht.

Rechnet man die Menge der eingereichten VV um auf die Anzahl der Mitarbeiter, so hat jeder Opelner rein rechnerisch 3,45 Ideen notiert, im Jahr zuvor waren es noch 2,5 VV gewesen. Und daß die Ideen mehr wert sind als das Papier, auf dem sie geschrieben wurden, erkennt man an der Annahmerate. 63,9 Prozent der Vorschläge werden in die Tat umgesetzt.

Finanziell lohnt sich das Unternehmen „VV“ für das Werk ebenso wie für die Tüftler. Bei Prämien zwischen zehn und 100 000 Mark beliefen sich die Ausschüttungen an die Mitarbeiter auf die stolze Summe von 7,7 Millionen Mark und im Betrieb konnten da-

durch 43 Millionen eingespart werden.

Werkdirektor Reinald Hoben bedankte sich vor dem Hintergrund dieser eindrucksvollen Zahlen herzlich bei allen, die dazu beigetragen haben, besonders aber auch bei den Meistern in den Bereichen, die viel Arbeit mit der VV-Bearbeitung hatten und haben. „Unser größtes Kapital ist die Kreativität unserer Mitarbeiter“, so Reinald Hoben. „Sie trägt entscheidend dazu bei, den Standort Bochum über die Jahrtausende hinweg sicher zu machen.“

Seit Anfang Januar läuft der neue Astra über vielerorts neue Fertigungseinrichtungen. Für Mitarbeiter, die mit offenen Augen durch den Betrieb gehen, finden sich mehr denn je Ansatzpunkte für Verbesserungen, und wenn es nur vermeintliche Kleinigkeiten sind. Rund 60 000 Vorschläge im Jahr 1998 sind vor diesem Hintergrund ein realistisches Ziel.

Gewußt wie

Teures Training für Top-Technik

Bochum (es). Top-Technik ist ja schön und gut – taugt aber wenig ohne Mitarbeiter, die damit auch umgehen können. Darum investierte das Unternehmen zum neuen Astra-Anlauf so viel wie nie in ein Trainingsprogramm.

Insgesamt 15,2 Millionen Mark kosteten die Schulungen für die Bochumer Werksangehörigen. Denen dabei einiges abverlangt wurde: 240 000 Trainingsstunden hatten sie abzuleisten, bis sie fit in Sachen Astra waren.

Es begann bereits im Februar 1995 in Rüsselsheim. Spezielle „Astra-Kern-Teams“ aus den einzelnen Werken trainierten anhand verschiedener Astra-Prototypen den Aufbau unter produktionsähnlichen Bedingungen. So

sammelten sie erste Erfahrungen mit dem neuen Produkt und hatten dabei einen „kurzen Draht“ zu den ITEZ-Ingenieuren, mit denen sie anfängliche Montageprobleme lösen konnten.

Anschließend verteilte sich das „Astra-Kern-Team“ wieder auf die einzelnen Standorte, wo die Mitglieder ihr Wissen an andere Kollegen weitergaben: An einer Montagelinie, ähnlich dem späteren Produktionsband, wurde weitertrainiert. Dabei stand neben dem Erkennen und Beseitigen von Problemen das Verbessern der Arbeitsabläufe im Vordergrund.

Zusätzlich entstanden die sogenannten „Standard-Arbeitsblätter“: Darin wurden für jeden Montageabschnitt

„Der blanke Wahnsinn“

Stimmen aus der ersten Schicht

Bochum (pra). Montag, 5. Januar, 5.45 Uhr. Endmontage, Opel-Werke in Bochum. Die Spannung steigt. Fast alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind schon vor Ort. Getrieben von Interesse und Neugier am neuen Arbeitsplatz. Angespornt durch den neuen Astra, der an diesem kalten Morgen erstmals verkaufsfertig vom Band laufen soll. Überall bilden sich Gruppen und Grüppchen. Die Stimmung ist einfach gut.



Michael Westhues

Michael Westhues (27) bringt es auf den Punkt: „Ich habe für die Zukunft ein sehr gutes Gefühl. Wir haben mit einigen Kollegen hier schon im Kern-Team gearbeitet, deshalb wissen wir, was auf uns zu-



Stephanie Weckermann

kommt. Auch kann ich mein erworbenes, umfangreiches Wissen an die anderen weitergeben, das stimmt mich froh. In den vergangenen Tagen habe ich noch einen Urlaub auf Sri Lanka eingelegt. Die Erholung und das neue Auto lassen mich frisch und motiviert an die Sache herangehen!“



Heinz Schaefer

Heinz Schaefer (59), bislang im Bereich „Batterie“ tätig, arbeitet seit 35 Jahren bei Opel in Bochum: „Dieses neue Werk im alten Werk, dazu der wirklich überzeugende neue Astra, das alles zusammen ist eine Umstellung, wie ich sie hier noch nicht mitgemacht habe. Das sind für mich zunächst



Thomas Stanke

böhmische Dörfer, da muß ich noch einmal ganz von vorne anfangen. Aber diese neuen und modernen Arbeitsplätze, all das, was hier eingerichtet wurde, dazu unser neuer Astra, das macht für die Zukunft mehr als optimistisch.“

Stephanie Weckermann, seit sechs Jahren in Bochum, ist Energieelektronikerin, hat sich in Berlin erholt und blickt etwas fassungslos durch die Endmontage: „Das hier ist der blanke Wahnsinn! Da kommt man hier rein und kann nur noch staunen. Hinzu kommt, daß unser neuer Astra einfach klasse aussieht, das ist ein richtiger Hingucker. Ich bin fest davon überzeugt, daß wir hier in Bochum mit diesem Auto eine Menge reißen werden. Laßt uns das mal alle gemeinsam anpacken!“

Thomas Stanke (36), Kraftfahrzeug-Elektriker: „Wir alle hier sind bis unter die Haarspitzen motiviert. Sie merken die Stimmung hier, jetzt wollen wir ran. Und wenn ich mir unseren Neuen so ansehe, gucken Sie doch mal genau hin, den muß man doch fahren. Für mich und viele meiner Kollegen hier steht fest, daß wir den schon bald selber fahren. Sehen Sie sich doch mal um, die Stimmung hier, die ist doch wohl mehr als ausgesprochen gut!“



Foto: Opel

Wissen ist Macht: Die Ausbildung begann bereits am Ur-Astra

die genaue Arbeitsfolge, die benötigte Zeit und das erforderliche Material festgelegt.

Dennoch galt es dabei, die anspruchsvollen Vorgaben zu erfüllen: Bereits für die Pilotfahrzeuge war ein hoher Qualitätsstandard verlangt, um von vorneherein soviel Praxisnähe wie möglich zu gewährleisten.

Auch in der Vorproduktion

beschritt Opel neue Wege: In der zweiten Jahreshälfte 1997, als die Produktion des Vorgängermodells noch auf vollen Touren lief, wurden nach und nach neue Astra-Modelle in den laufenden Prozeß „eingeschleust“. Dabei mußten sich erarbeitete Arbeitsabläufe unter realen Produktionsbedingungen bewähren.

Ideenschmiede

Das VV-Wesen in der Pfalz ist weiter im Aufwind – Wechsel an der Spitze

Wachwechsel im VV-Wesen der Pfalz: Hermann Buhl übernahm die Betreuung der Mitarbeiter in Sachen pfiffiger Ideen von Richard Höning, der in die Finanzabteilung wechselte.

Kaiserslautern (es). Der neue Beauftragte fürs Vorschlagswesen ist Diplom-Ingenieur: Hermann Buhl überprüft nun die Ideen der über 5 000 Mitarbeiter. Der 35jährige kommt aus der Elektro-Konstruktion, was er als gute Schule für seine neue Aufgabe ansieht. Denn: „Erfahrungsgemäß gehen viele technische VV bei uns ein, da sind Erfahrungen in der Praxis ein enormer Vorteil“, erklärt er im Gespräch mit der Opel Post.

Das VV-Wesen in Kaiserslautern – wie stellt es sich denn in nackten Zahlen dar?

Bestimmt nicht schlecht: Wir haben 1997 dank pfiffiger Ideen der Mitarbeiter exakt 13 262 209 Mark eingespart, das sind fast anderthalb Millionen mehr als im Vorjahr. Erzielt haben wir dieses Ergebnis mit insgesamt 9 797 Verbesserungsvorschlägen, was ebenfalls eine leichte Steigerung gegenüber 1996 bedeutet.

Und was hatten die Mitarbeiter davon?

Im Durchschnitt haben wir pro angenommenem Vorschlag 523 Mark Prämie ausgezahlt.

Die Höchstprämie von 100 000 Mark wurde einmal fällig.

Könnten das nicht ein paar mehr sein?

Nun ja, wir zahlen natürlich gerne die Höchstprämie aus, wenn die Idee, die dahinter steckt, auch die entsprechende Einsparung fürs Unternehmen bringt. Aber ehrlich gesagt: Wir sehen genauso gerne eine einprozentige Verbesserung in 1 000 Dingen, als eine tausendprozentige Verbesserung bei einer Sache.

Wobei die Prämien aber wesentlich bescheidener ausfallen...

Das Geld ist nicht die alleinige Motivation. Die Mitarbeiter sind sich bewußt, daß sie mit ihrem Engagement dazu beitragen, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu verbessern und damit die eigenen Arbeitsplätze sicherer machen. Außerdem: Der Wert von Verbesserungen in Bereichen wie Ergonomie oder Arbeitssicherheit läßt sich in Zahlen ohnehin nur schwer ausdrücken.

9 797 VV in einem Jahr – das bedeutet im

Schnitt 1,91 VV pro Mitarbeiter. Ein zufriedenstellendes Ergebnis für Sie?

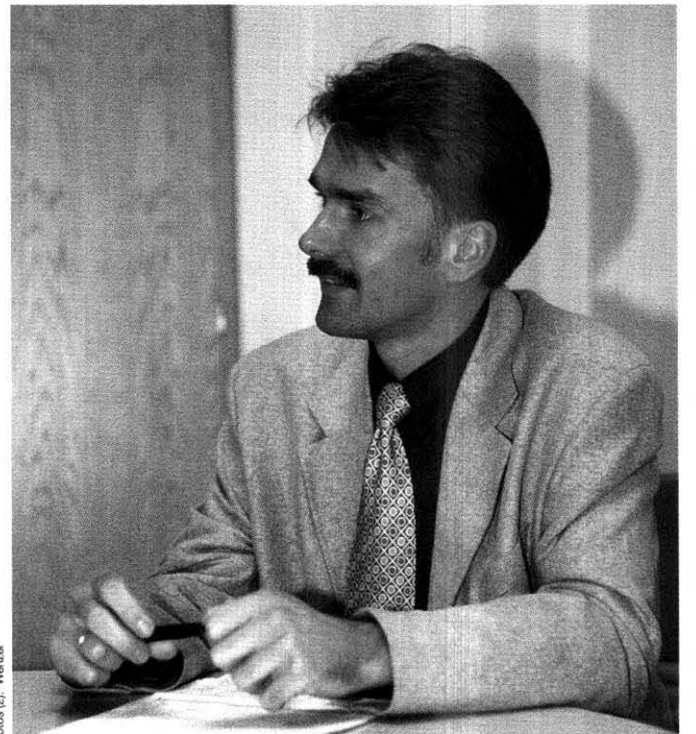
Nicht ganz, ehrlich gesagt. Wir hatten 2,5 VV pro Mitarbeiter angestrebt. Dieses Ziel wollen wir 1998 erreichen.

Wer war denn besonders einfallreich?

Die Kollegen vom DI Diesel mit durchschnittlich 10,43 VV pro Mitarbeiter. Deutlich über dem Schnitt lagen auch die Bereiche Qualitätssicherung (4,45) und die Technischen Zentralwerkstätten (3,32).

Was können Sie denn – außer Überzeugungsarbeit zu leisten – im VV-Bereich noch weiter verbessern, um die Motivation der Mitarbeiter zu erhöhen?

Wir wollen die Bearbeitungszeiten für die VV weiter verkürzen. 1997 haben wir schon einiges erreicht: So haben wir beispielsweise 11 575 VV bearbeitet, über 4 000 mehr als im Vorjahr. An diesem Punkt wollen wir weitermachen.



Ideensammler: Hermann Buhl leitet seit kurzem das VV-Wesen



Nachgefragt: Eric Scherer bei Hermann Buhl

Gesunde Gruppe

Eine „Arbeitsgruppe Ergonomie“ nimmt die Arbeitsplätze ins Visier

Die Arbeit den Menschen anpassen, die sie ausführen – und nicht etwa umgekehrt. Dafür sorgt in Kaiserslautern jetzt die neue „Arbeitsgruppe Ergonomie“. Eines ihrer ersten Betätigungsfelder ist das K 20: Die Fertigung für den Einbau der Astra-Zusatzheizung, die in Kürze im Werk aufgenommen wird.

Kaiserslautern (es). Wie wirken sich Arbeitsmethoden, Betriebsmittel und Umgebungseinflüsse auf die menschliche Gesundheit aus? Mit dieser Frage befaßt sich das arbeitswissenschaftliche Spezialgebiet „Ergonomie“. Oberstes Gebot: „Arbeit darf nicht krank machen“, erklärt Josef Hans

Wagner, Ergonomiebeauftragter im Pfälzer Werk.

Im Klartext: „Am anfälligsten ist der Stütz- und Bewegungsapparat des Körpers, also Wirbelsäule, Gelenke, Muskeln und Sehnen. Wir wollen mithelfen, jeden Arbeitsplatz so zu gestalten, daß unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit jedes einzel-

nen keine Beanspruchungen auftreten, die zu Gesundheitsschäden, frühzeitiger Ermüdung und Unfallgefahr führen.“

Zu diesem Zweck hat Wagner eine „Ergonomie-Strategie“ entwickelt und mit dem Werkdirektor, dem Betriebsrat sowie den Area-Managern abgestimmt. Mittlerweile hat jeder Bereich eine Ergonomiefachkraft benannt, die in eine „Arbeitsgruppe Ergonomie“ eingebunden ist.

Die Gruppe wird künftig alle vier Wochen tagen und sich alle zwei Wochen zu Begehungen in den Fertigungsbereichen treffen. Mit dabei sein werden Bereichsvertreter, Werksarzt, Betriebsrat, Meister und Gruppensprecher.

Um auf dem neuesten wissenschaftlichen Stand zu sein, werden die Gruppenmitglieder auch Fachseminare an der TH Darmstadt oder der Arbeitskammer des Saarlandes, am Bildungszentrum in Kirkel, besuchen. Etwa 100 weiteren Mitarbeitern soll ein „Basis-Training“ über Ergonomie vermittelt werden. Langfristig plant Wagner, alle Mitarbeiter im Rahmen der QNPS-Ausbildung auch in Ergonomie-Fragen unterweisen zu lassen.

Konkret im Visier hat die Arbeitsgruppe derzeit das K 20, wo die Fertigung für den Einbau der Zusatzheizung in den neuen Astra vorbereitet wird. Dabei kommt erstmals ein komplettes Auto ins Werk. Schon recht früh wurden Musterbausätze montiert, wobei die Ergonomie-Experten bereits erste Erkenntnisse gewannen, die bei der Einrichtung der Arbeitsplätze berücksichtigt wurden. Beispielsweise wird durch den Einsatz von Hebebühnen und geeigneten Werkzeugen Rückenbeschwerden vorgebeugt.

Doch geht es den Ergonomie-Spezialisten nicht nur um die Produktion – auch an Büro- und Bildschirmarbeitsplätzen müssen Gesundheitsrisiken ausgemerzt werden, die schon beginnen können, wenn die Tischhöhe nicht stimmt.

Bei ihrer Arbeit wollen sich die Experten jedoch nicht nur auf die eigene Meinung verlassen: „Jeder Mitarbeiter ist gefordert, sich über seinen Arbeitsplatz Gedanken zu machen“, so Wagner.

Bestanden

Im ISO-Audit weiter verbessert

Kaiserslautern (es). Daß sich niemand auf den Lorbeeren ausgeruht hat, gab's jetzt sogar schriftlich: Nachdem das Werk im Jahr 1994 das begehrte ISO 9002-Qualitätssiegel bekommen hatte, gab's jetzt ein Wiederholungsaudit. Ergebnis: Bestanden.

Die Mitarbeiter haben die Prüfung aber nicht nur bestanden, sondern sie verbesserten sich sogar noch: Während die Prüfer bei der ersten Zertifizierung insgesamt noch 14 Abweichungen von den in der ISO-Norm festgeschriebenen Prozessen fanden, waren es diesmal nur noch fünf.

Ein Erfolg, zu dem nicht nur die Mitarbeiter der Abteilung

Qualitätssicherung beitragen, sondern alle Mitarbeiter in Kaiserslautern. Ein Grund, weswegen Werkdirektor Jochen Ohse mit Karl-Hermann Winkler, Erhard Greulich, August Trenkle, Klaus-Dieter Voges und Klaus-Eberhard Happel sämtliche Area-Manager zusammenrief, als Ottmar Walter vom TÜV Hessen das ISO-Zertifikat überreichte.

Für den Leiter der Qualitätssicherung, Roland P. Dowerk, belegt das gute Ergebnis, „daß unser Qualitätsbewußtsein noch besser geworden ist“. Lob gab's natürlich auch vom Werkdirektor, der aber gleichzeitig mahnte, sich auch künftig nicht auf den Lorbeeren auszuruhen.



Erfreut: Werkdirektor Ohse (2. v. r.) mit seinen Area-Managern

Praktische Tips

Andere Wege zu mehr Sicherheit

Kaiserslautern (es). „Auf ein Neues“ – mit einer Aufmunterung fürs neue Jahr werden Mitarbeiter und Besucher im Komponentenwerk derzeit an allen Portalen begrüßt. Verabschiedet werden sie dagegen mit dem guten Ratsschlag „Runter vom Gas“, der vor den Straßenverhältnissen während der Schlechtwetterzeit warnt. Die Schilder hat die Arbeitssicherheit installiert.

Die Passanten mögen die Hinweistafeln vielleicht nur kurz wahrnehmen, doch selbst wenn die knappe Bot-

schaft unterbewußt hängen bleibt, ist Ewald Frank, Leiter der Arbeits- und Werksicherheit, bereits zufrieden – „besonders der Hinweis auf die schlechten Witterungsbedingungen macht gerade in dieser Jahreszeit Sinn“.

Auf diese etwas unkonventionelle Weise einer „Portal-Beschilderung“ geben die Abteilungen Arbeitssicherheit und Innerbetriebliche Kommunikation den Mitarbeitern alle zwei Monate aktuelle „Stichwörter“ mit auf den Weg – als ein Beitrag zur Unfallverhütung.



Gruppenarbeiter: Norbert Rauber, Gerd Reinhard, Joachim Polke und Josef Hans Wagner (v. l.)

Die Fahrzeuge mit dem Blitz wurden vor allem durch ihre Zuverlässigkeit bekannt („Opel, der Zuverlässige!“). Unter dem Titel „Initiative Qualität“ zeigt die Opel Post, daß das Thema Qualität im Unternehmen schon immer eine wesentliche Rolle gespielt hat und auch weiterhin spielen wird.

Zahlen und Ziele

Qualitätsoffensive zeigt erste Erfolge: Kundenmeinung zur Fahrzeugqualität steigt kräftig

Der Autokäufer von heute verlangt mehr als nur einen fahrbaren Untersatz, er erwartet Top-Qualität. Diesen Erwartungen entsprechen zu können, setzt vom Hersteller kontinuierliche Anstrengungen bei der Verbesserung der Produktqualität voraus. Auch Opel macht an diesem Punkt ernst. Rüsselsheim (jan/jh). Das Thema Qualität ist gewiß keine Erfindung der jüngsten Vergangenheit. Aber es wird immer wichtiger. Ein Beispiel gefällig? Im Rahmen einer Umfrage des Wirtschafts magazins „Capital“ antworteten 77 Prozent der befragten Personen auf den Punkt „Was muß ein Unternehmen

für seinen guten Ruf tun?“ mit „Top Qualität bieten“ – die mit Abstand häufigste Nennung.

Daß die Qualitäts-Offensive im Hause Opel, bei der es dem Fehlerteufel ordentlich an den Kragen geht, kein leeres Versprechen ist, belegen die Zahlen. So wurden im Rahmen einer vom renommierten Marktforschungsunternehmen „J. D. Powers & Ass.“ seit 1995 insgesamt vier Mal durchgeführten Studie Neuwagenbesitzer zu ihrem Opel befragt. Und zwar danach, wie es ihnen in den ersten drei Monaten mit dem neuen Wagen ergangen ist.

Das Ergebnis: Die Anzahl der Probleme, verglichen mit der ersten Umfrage, konnte um 25 Prozent reduziert werden – über die gesamte Fahrzeugpalette. Beim Omega sank die Beanstandungsrate gar um 35 Prozentpunkte.

„Das sorgt nicht nur für größere Kundenzufrieden-

heit, sondern senkt auch die Kosten, die durch Gewährleistungsarbeiten anfallen“, zeigt sich Manfred L. Wolf, Vorstand Qualitätssicherung, zufrieden. Dieser Erfolg läßt sich durch eine weitere Zahl belegen: „Die aufgelaufenen Gewährleistungskosten im Modelljahr 1997 sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 50 Prozent gesunken“, hat Wolf errechnet.

Derartige Erfolge lassen sich aber nicht allein im ingenieuren Elfenbeinturm erarbeiten. Hierzu bedarf es der anpackenden Mitarbeit aller. „Teamgeist und Zusammengehörigkeitsempfin-



Top: Umfragen belegen deutlich mehr Kundenzufriedenheit

den sind der Schlüssel“, betont Manfred L. Wolf. Und ergänzt: „Bei diversen Gelegenheiten konnte ich mich davon überzeugen, welche Fortschritte wir gerade in diesen Punkten gemacht haben.“

Nicht zuletzt auf der Grundlage dieser positiven Entwicklungen hegt der Qualitätsvorstand ein ehrgeiziges Ziel: Die Führung in der Qualität des jeweiligen Marktsegmentes innerhalb der nächsten drei Jahre.

Und da befindet sich das Unternehmen auf dem richtigen Weg. Denn die direkten Käufer-Befragungen fördern in der Regel detaillierte Informationen zutage, die gezielt der Qualitätsverbesserung dienen. Wer kennt sein Auto schon besser als der tägliche Fahrer? Und damit dieses Wissen nicht abhanden kommt, werden die Eindrücke in einer Datenbank festgehalten.

Damit sind die beteiligten Fachbereiche in der Lage, gemeinsam nach Lösungen zu suchen und direkt umzusetzen. Zum Teil ergeben sich auf diese Weise auch intelligente Strategien, die bei Nachfolgemodellen umgesetzt werden können – so schließt sich der Kreis von der Problemerkennung zur Problembeseitigung, vom Käufer zum Techniker – und zurück.

Das bedeutet aber auch, daß Probleme erst dann als

erledigt gelten, wenn der Markt dies bestätigt. „Begeisterung können wir nur wecken, wenn das Fahrzeug von Anfang an ohne Fehler daherkommt“, sagt Wolf.

Es liegt auf der Hand, daß als Vergleich auch Ergebnisse der Mitbewerber erhalten müssen. Auch diese Befragungen werden von unabhängigen Instituten durchgeführt. „Im Feld der zehn wichtigsten europäischen Hersteller, die an diesem Vergleich teilnehmen, sehen wir für uns die Möglichkeiten, aber auch die Notwendigkeit, weiter aufzurücken“, betont Manfred L. Wolf.

So wird das Augenmerk bei Opel in erster Linie auf die Problemvermeidung gerichtet. Dafür gibt es diverse technische Hilfsmittel – wie etwa jene bereits erwähnte Datenbank mit den Ergebnissen der Kundenbefragungen.

Aber: Ohne den wichtigsten Faktor im Produktionsprozeß, den Menschen, läuft gar nichts. Deswegen werden bei jeder Gelegenheit mit dem Produkt auch die Bedingungen am Arbeitsplatz einer Optimierung unterzogen. Der neue Astra und die Produktion im Werk Bochum zeigen, daß Opel auch in diesem Punkt auf dem richtigen Weg ist. ■

Der richtige Dreh

ITEZ-Team heimste für die Arbeit mit Schrauben hohe Auszeichnung ein

Auch mit kleinen Schrauben läßt sich eine große Wirkung erzielen. Wie sonst ist es zu erklären, daß die Schrauben-Profis aus dem ITEZ einen „GM-Oscar“ erhielten?

Rüsselsheim (es). Hand aufs Herz: Haben Sie schon einmal etwas von einem „Extraordinary Accomplishment Award“ gehört? Das ist so eine Art „Oscar“, den die GM-Zentrale verleiht. Eingehemst hat die hohe Auszeichnung jetzt das „Deproliferations-Team“ im Rüsselsheimer ITEZ.

Ein Erfolg, den die Mannschaft um Wolfram Friesenecker freilich nicht von einem Tag auf den anderen schaffte – vielmehr ist er das Ergebnis einer sieben Jahre währenden, harten Arbeit, die noch lange nicht zu Ende ist. Dem Unternehmen sparte sie aber bis jetzt schon 61 Millionen Mark – und darin ist die

Bilanz für 1997 noch nicht einmal enthalten.

61 Millionen Mark? Zugegeben, das klingt, als hätten wir eine Schraube locker. Stimmt aber – wenn gleich sich das Deproliferations-Team tatsächlich mit Schrauben beschäftigt. Festen allerdings.

Die Mannschaft hat sich nämlich zum Ziel gesetzt, die im Automobilbau benötigte Anzahl von Befestigungsteilen zu verringern. Beispielsweise indem Schrauben, Werkzeuge sowie Antriebssysteme, Schraubenköpfe oder auch Korrosionsschutz vereinheitlicht werden.

Mit diesen „kleinen“ Dingen läßt sich eine immense Wirkung erzielen: Die Schrauben können in höheren Stückzahlen pro Teilnummer produziert werden, teure „Mindermengen“ fallen weg. Und: Das Unternehmen benötigt weniger Lieferanten, was den Transportaufwand und die Wege reduziert.



Manfred Schellin, Thomas Hühner, Wolfram Friesenecker, Ronald Sanders

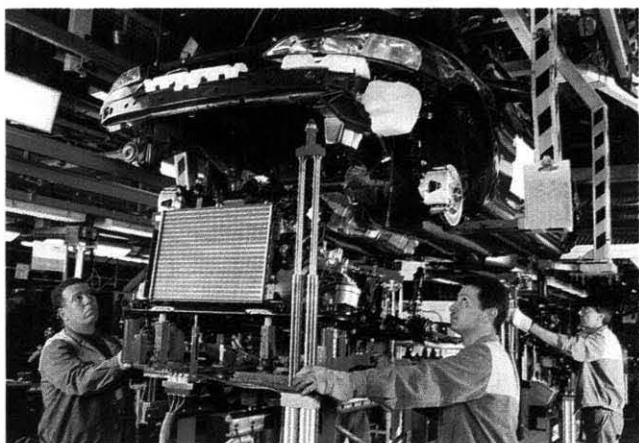
Lagerkapazitäten werden verringert, ebenso die Fehlerquote oder die Ausgaben für Montagewerkzeuge. Zusammenbauten und Fertigungsverfahren werden vereinfacht, die Ausgaben für Handwerkszeug geringer, die Taktzeiten kürzer. Und das ist nur ein Teil der Effekte, die die insgesamt 61 Millionen Mark Einsparung ausmachen. Bislang.

Denn das Team ist noch lange nicht fertig. „Im ITEZ haben wir eine Gesamtmenge von 8 000 Teilen gezählt. Wir sind überzeugt, daß wir diese Zahl auf 500 reduzieren können. Bis jetzt sind wir bei 2 000 freigegebenen Teilen angelangt“, erklärt Friesenecker, dessen Team bereichsübergreifend arbeitet: Manfred Schellin ist für die Normung der Befestigungselemente zuständig, im Zentrallabor kümmern sich Thomas Hühner um Festigkeitsuntersuchungen und Ronald Sanders um den Korrosionsschutz. Zudem wurde das Team durch die Mitarbeiter der einzelnen Gruppen unterstützt.

In Expertenkreisen hat die jetzt ausgezeichnete Arbeit des Rüsselsheimer Teams schon lange aufhorchen lassen. Seit 1994 wird die Vereinheitlichung der Schraubenvielfalt nicht mehr nur Opel-, sondern GM-weit intensiv betrieben, wobei den Rüsselsheimern eine führende Rolle zukommt.

Ein Teil der vom Team erzielten Ergebnisse wurde oder wird noch zur ISO-Norm. Da darüber hinaus die Rüsselsheimer auf Vortragsreisen von ihrer richtungsweisenden Arbeit berichten und unabhängige Zulieferer ebenfalls schon die Opel-Ideen übernommen haben, profitiert auch der Wettbewerb davon.

So daß eine weltweite Vereinheitlichung von Kfz-Schrauben durchaus keine Utopie ist. In einigen Jahrzehnten also wird ein Kfz-Mechaniker vielleicht mit einem überschaubaren Vorrat an Schrauben an allen gängigen Fahrzeugfabrikaten arbeiten können – dank dem Deproliferations-Team von Opel. ■



Vielfalt: Das Betätigungsfeld des Deproliferations-Teams ist groß

Mehr Qualität durch neues Margensystem

Rüsselsheim (pui). Ab dem Jahr 2000 wird Opel ein neues Margensystem für seine 1230 Vertragshändler in Deutschland einführen. Ziel der Umstellung ist es, durch Leistungsanreize die Wettbewerbsfähigkeit der Opel-Partner weiter zu stärken.

Dafür wird die Grundmarge leicht abgesenkt, während gleichzeitig leistungs- und qualitätsbezo-

gene Komponenten, wie die Kundenzufriedenheit im Verkaufs- und Servicebereich sowie die regionale Marktbetreuung, stärker honoriert werden.

Um die nötigen rechtlichen Voraussetzungen für die neue Margenstruktur zu schaffen, wurden alle bestehenden Händlerverträge fristgerecht mit Wirkung zum 31. Dezember 1999 gekündigt.

Ein „Blitzgewitter“ kann teuer werden

München (gms). Autofahrer sollten keine der sogenannten Gegenblitzanlagen benutzen, die bei zu hohem Tempo vor Radarfotos schützen. Davor warnt der ADAC in München. Die Geräte werden jetzt verstärkt im Handel angeboten. Sie beantworten den Blitz aus der Radaranlage mit einem Gegenblitz. Das durch einen Sensor ausgelöste „Blitzgewitter“ führt dazu, daß das Autokennzeichen für die Radaranlage unleserlich wird. Nach Auffassung des ADAC ist die Verwendung der etwa 1000 Mark teuren Anlagen strafbar. Nach dem Straßenverkehrsgesetz sei es verboten, das Kennzeichen „in seiner Erkennbarkeit zu beeinträchtigen“. Bei Verstoß können nicht nur Geldstrafen, sondern auch Freiheitsstrafen bis zu einem Jahr verhängt werden.

Deutsche lehnen Mautgebühren ab

Stuttgart (gms). Die Mehrheit der deutschen Kraftfahrer will für die Benutzung privat finanzierter Straßen keine zusätzliche Gebühr bezahlen. Das ist das Ergebnis einer Umfrage, die die Sachverständigen-Organisation Dekra in Stuttgart bundesweit durchgeführt hat. Dabei sprachen sich 67 Prozent der insgesamt 1400 befragten Fahrzeughalter gegen die Mautgebühren aus. 21 Prozent der Befragten wären der Dekra zufolge mit einer Gebühr einverstanden, wenn Ortsansässige davon befreit wären. Nur zwölf Prozent hielten Mautgebühren bei privat finanzierten Straßen grundsätzlich für gerechtfertigt. Das Bundesverkehrsministerium in Bonn habe bereits eine Brückenmaut in Rostock zugelassen, weitere Maut-Projekte seien geplant, heißt es.

Im Schritt-Tempo am Bus vorbei

Berlin (gms). Autofahrer müssen auch auf Busse achten, die auf der gegenüberliegenden Straßenseite halten. Das berichtet die in Berlin erscheinende Zeitschrift „Auto/Straßenverkehr“. Hat der Bus sein Warnblinklicht eingeschaltet, dürfen Autos auch in Gegenrichtung nur im Schritttempo vorbeifahren, so die Zeitschrift.

Nerven brauchen warmes Klima

Wien (gms). Kälte im Auto schadet der Fahrtüchtigkeit. Darauf weist der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) in Wien mit. Das Nervensystem reagiere bei niedrigen Temperaturen träger. Bis im Innenraum des Fahrzeugs eine Temperatur von 21 bis 25 Grad erreicht sei, solle man besonders vorausschauend fahren, empfiehlt der Club.

Schöne Laster

Mit Arena und Movano kehrt die Marke mit dem Blitz auf den Nutzfahrzeugmarkt zurück

Mit dem Movano, einer neu entwickelten Nutzfahrzeug-Baureihe mit einem Gesamtgewicht von 2,8 bis 3,5 Tonnen, rundet Opel von Januar 1999 an seine bisher aus Combo und Campo bestehende Transporterpalette nach oben hin ab. Bereits ab Februar 1998 wird der etwas kompaktere Opel Arena verkauft.

Rüsselsheim (jh). Ganz aktuell erweitert Opel mit dem neuen Arena sein Nutzfahrzeugangebot um einen universell einsetzbaren Transporter in der Klasse von 2,3 bis 2,8 Tonnen. Der Arena wird in ausgewählten Nutzfahrzeugzentren des Opel-Vertragshändlernetzes zu Preisen ab 29700 Mark angeboten.

Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Zuverlässigkeit kennzeichnen den Allround-Transporter, der als erstes Ergebnis einer im vergangenen Jahr vereinbarten Zusammenarbeit mit dem französischen Automobilhersteller Renault hervorgeht.

Der Opel Arena basiert auf dem Renault Trafic und ist als Kastenwagen sowie als Kombi mit wahlweise zwei bis neun Sitzen lieferbar. Obwohl der Arena lediglich 4,54 m lang ist, bietet er bis zu 5,3 m³ nutzbares Volumen. Die mögliche Zuladung beträgt bis zu 941 Kilogramm. Das Fahrzeug verfügt über eine 2,36 m lange Ladefläche, die sich beim Kastenwagen bei Bedarf durch Umklappen der Beifahrersitzbank erweitern läßt. Die Breite des Laderaums beträgt 1,65 m, die Höhe 1,52 m.

Zugänglich ist die individuell umrüstbare Fläche über eine seitliche, 75 cm breite Schiebetür an der Beifahrersseite (zweite Schiebetür auf Wunsch) und die hinteren, um 180 Grad schwenkbaren Flügel Türen. Die niedrige Ladekante von lediglich 47 cm ermöglicht ein bequemes Verstauen des Transportgutes. Das zulässige Gesamtgewicht liegt je nach Variante zwischen 2370 und 2700 Kilogramm.

Angetrieben wird der Arena von zwei Vierzylinder-Saugdiesel-Aggregaten: Der 1,9-Liter-Basismotor entwickelt 44 kW/61 PS bei 4000 min⁻¹. Mit diesem Triebwerk erreicht der Arena eine Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h. Das 2,5-Liter-Aggregat leistet 55 kW/76 PS bei 4000 min⁻¹. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 128 km/h. Die mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelten Motoren kommen mit einem Kraftstoffkonsum aus, der gemäß der neuen MVEG-Norm bei



Variabel: Transporter mit großer Bestuhlung oder viel Stauraum

9,9 beziehungsweise 11,3 Litern liegt.

Zum Serienlieferungsumfang des Arena gehören der Fahrerairbag genauso wie die leichtgängige und präzise arbeitende Servolenkung, Leuchtweitenregulierung, Wegfahrsperrung sowie die Zentralverriegelung mit in den Schlüssel integrierter Fernbedienung. Darüber hinaus ist auf Wunsch ein Antiblockiersystem erhältlich. Zum Schutz der Fahrerkabine – beispielsweise bei abrupten Bremsmanövern – vor rutscher Ladung, bietet Opel Gitter beziehungsweise Trennwände in verschiedenen Ausführungen an.

Der neue Movano wird ab 1999 mit drei unterschiedlichen Radständen beziehungsweise Fahrzeuglängen

und drei Dachhöhen angeboten. Die Modellpalette des Fronttrieblers umfaßt insgesamt 12 Grundversionen.

Mit drei Fahrzeuglängen von 4,89 über 5,39 bis zu 5,89 m sowie drei Dachhöhen von 2,25 über 2,49 bis zu 2,72 m lassen sich die Kastenwagenmodelle des Movano Raum für individuelle Kundenwünsche. Ihr Laderaumvolumen beträgt je nach Radstand (3,08, 3,58 bzw. 4,08 m) und Dachhöhe zwischen 8,0 und 13,9 Kubikmeter. Die möglichen Nutzlasten variieren von ca. 1000 kg bis 1700 kg.

Praxisgerecht ist auch die Gestaltung des Laderaums: Beide Hochdachvarianten gewähren mit 1,90 beziehungsweise 2,15 m üppige Stehhöhe. Die nutzbare La-



Leichtgewicht: Den Arena gibt's in der Klasse bis 2,8 Tonnen

deraumlänge liegt je nach Radstand zwischen 2,71 und 3,71 m. Die lichte Weite zwischen den Radkästen beträgt 1,28 m, die maximale Laderaumbreite 1,76 m. Sowohl die Heckflügeltür als auch die serienmäßige rechte Schiebetür machen den Movano für die Beladung mit Europaletten mittels Gabelstapler tauglich.

Transporter für alle Fälle

Als Antriebsquellen des Movano stehen zwei Dieseltriebwerke, ein 2.5 l mit 59 kW (80 PS) beziehungsweise 2.8 l mit 84 kW (115 PS) beim Direkteinspritzer-Turbodiesel zur Verfügung. Beide Dieseltriebwerke des Movano zeichnen sich durch geringen Kraftstoffverbrauch und minimalen Wartungsbedarf aus. Sie müssen lediglich alle 60 000 Kilometer zur großen Inspektion.

Basisaggregat ist ein 2,5-Liter-Wirbelkammer-Diesel. Mit dieser Motorisierung erreicht der Movano eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Die Verbrauchswerte auf 100 Kilometer nach neuer Euronorm liegen für diese Version bei 9,9 Liter. Hohen Leistungsansprüchen wird der 2,8-Liter-Direkteinspritzerdiesel mit 84 kW (115 PS) gerecht. Das mit Turbolader und Ladeluftkühler ausge-

stattete Vierzylinder-Triebwerk erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Der Verbrauchswert auf 100 Kilometer: 10,1 Liter.

Fahrerairbag (45 Liter), Gurtstraffer, Servolenkung, getönte Scheiben, Flankenschutz sowie ein massives Ladeschutzgitter hinter den Sitzen gehören zur Serienausstattung des Movano. Als zusätzliche Sicherheitsoptionen sind unter anderem ein Vierkanal-ABS, Beifahrerairbag, beheizbare Außenspiegel und Frontscheibe sowie Scheinwerferwaschanlage erhältlich.

Auf professionelle Anforderungen ausgelegt ist auch das Reparatur- und Wartungskonzept des neuen Movano: Wichtige Verschleißteile wie Zahnriemen und Kupplung stehen bei normaler Fahrweise erst nach 120 000 Kilometern zum Austausch an. Andere Verschleißteile wie die Bremsen, der Anlasser und die Stoßdämpfer lassen sich dank reparaturfreundlicher Konstruktion in extrem kurzen Zeiten auswechseln.

Zudem ist der neue Movano zu 89 Prozent seines Gewichtes recyclingfähig. Alle Kunststoffteile sind ausbaufreundlich nach Standardvorgaben befestigt, ab 100 Gramm markiert und zu 95 Prozent problemlos wiederverwertbar.



Platz-Hirsch

Größer, schöner, besser: Der neue Astra Caravan feiert Weltpremiere

Auf der Brüsseler Motorshow feierte der Astra Caravan vom 15. bis 23. Januar '98 seine Weltpremiere. Die zweite Generation des seit 1993 mit mehr als 1,3 Millionen produzierten Einheiten erfolgreichsten Kombis in Europa geht im Frühjahr zusammen mit den drei- und fünftürigen Modellvarianten an den Verkaufstart.

Rüsselsheim (jh). Mit seiner Kombination aus dynamischem Design und hoher Funktionalität stellt der neue Astra Caravan ein weiteres Mal die Kombi-Kompetenz von Opel unter Beweis. Zudem ist der neue Astra das erste Opel-Modell mit vollverzinkter Karosserie und einer zwölfjährigen Garantie gegen Durchrostung.

Der um rund zehn Zentimeter auf 2,61 Meter verlängerte Radstand bildet die Basis für ein in der Kompaktklasse ungewöhnlich großzügiges Platzangebot.

Die größere Breite (+ 34 mm), die vergrößerte Spurweite (+ 54 mm vorne, + 31 mm hinten) und die um 120 Millimeter nach vorn versetzte Frontscheibe ermöglichen eine im Vergleich zum Vorgängermodell größere Schulterfreiheit sowie mehr Knie-

raum im Fond. Der Laderaum des neuen Astra Caravan (1103 mm breit, 790 mm hoch und bis zu 1658 mm lang) verfügt über ein maximales Volumen von 1500 Litern.

Die Verwindungs- und Biegesteifigkeit der Karosserie konnte unter anderem durch den verstärkten Einsatz hochfester Stahlsorten gegenüber dem Vorgängermodell nahezu verdoppelt werden. Gleichzeitig sorgen intelligenter Leichtbau sowie die Verwendung von Aluminium- und Magnesiumkomponenten für ein niedriges Gewicht – Voraussetzung für gute Fahrleistungen und niedrigen Verbrauch.

Für den neuen Astra Caravan mit einem cW-Wert von 0,31 stehen insgesamt fünf Benzin- und zwei Dieselmotoren mit einem Leistungs-

spektrum von 48 kW/65 PS bis 100 kW/136 PS zur Verfügung. Darunter befinden sich zwei völlig neu entwickelte Vierventil-Ecotec-Triebwerke, die bis zu 20 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen als die vergleichbaren Vorgänger. Alle Benzinaggregate erfüllen die derzeit gültige D3-Abgasnorm.

Akzente setzt auch das von Grund auf neu entwickelte DSA-Fahrwerk. Die Aufhängung mit isoliertem Fahrschemel und Aluminium-Federbeinen vorn sowie eine neuartige, kompakte Hinterachse mit getrennt angeordneten Federn und Dämpfern sorgen auch bei voller Zuladung für ein sicheres, agiles und komfortables Fahrverhalten des Fronttrieblers.

Das hohe aktive Sicherheitsniveau wird durch das umfangreiche Rundumschutzpaket ergänzt. Schon die Basisausführung des Astra verfügt über Full-Size-Airbags für Fahrer und Beifahrer in fortschrittlicher Hybridtechnik, in die Vordersitzlehnen integrierte Seitenairbags, pyrotechnische Gurtstraffer vorn sowie bei einem Frontalaufprall entkoppelnde Pedale. Außerdem wird der neue Astra mit einer dritten Kopfstütze hinten und Dreipunktgurten für alle Fondpassagiere angeboten.

Neben einer Dachreling bietet der neue Astra Caravan serienmäßig ein Sicherheitsnetz im Laderaum und Verzurrösen, die zusätzlich zum Schutz der Passagiere vor Ladung beitragen.



Ablösung: Der beliebteste europäische Kombi bleibt ein Lademeister

Zukunftsstudie

Erste Eindrücke vom möglichen Motorsport-Astra

Rüsselsheim (jh). Jung, dynamisch, erfolgreich: Was nach Chefs Liebling klingt, gilt jetzt auch für den neuen Astra. Auf der Motorshow in Essen stellt Opel die Studie einer Motorsport-Version des T 3000 vor, die diese Eigenschaften bald vereinen könnte.

Das Fahrzeug im weiß-gelben Motorsport-Design verfügt über eine große Brems-

anlage, ein sportlich ausgelegtes Fahrwerk und 17 Zoll große Aluminiumräder sowie die im Motorsport übliche Sicherheitsausstattung mit Überrollkäfig, Rennschalen-sitz, Sechspunkt-Gurt, Feuerlöscher und einem „ausgeräumten“ Innenraum. Als Motorisierung ist der Zweiliter-16V-Motor vorgesehen.

Die Studie wurde von der

für den Motorsport verantwortlichen Opel Performance GmbH (OPC) unter Leitung von Volker Strycek entwickelt. „Diese Studie stellt eine mögliche Plattform für eine Breitensport-Version des neuen Astra dar“, erklärte der Opel-Rennleiter. „Damit könnte der neue Astra an die großen sportlichen Erfolge des Kadett und des jetzigen Astra anknüpfen.“



Sportlicher Anzug: Wird so die neue Breitensport-Version des Astra aussehen?

Richtige Hilfe bei Kälteschock

Rüsselsheim (jh). In der letzten Ausgabe berichtete die Opel Post unter dem Titel „Schwarz und rot richtig anklemmen“ über das Thema Starthilfe. Da wir seitens des ITEZ darauf hingewiesen wurden, daß das dort beschriebene Verfahren nicht dem Opel-Stand entspricht, hier in Stichworten noch einmal das „offizielle“ Procedere:

- Ein Kabel am positiven Pol der Hilfsbatterie anschließen (Pluszeichen am Batteriegehäuse oder am Pol)
- Das andere Ende desselben Kabels am positiven Pol der entladenen Batterie (Pluszeichen) anschließen

- Das zweite Kabel am negativen Pol der Hilfsbatterie anschließen (Minuszeichen)
 - Das andere Ende des zweiten Kabels mit der Fahrzeugmasse des anderen Fahrzeugs – zum Beispiel am Motorblock oder einer Verschraubung der Motoraufhängung – verbinden
 - Kabel nicht am negativen Pol der entladenen Batterie anschließen
 - Abnehmen der Kabel genau in umgekehrter Reihenfolge.
- Die genaue Vorgehensweise ist zudem in der Betriebsanleitung aller Opel-Fahrzeuge nachzulesen.

Kosten fürs Auto sind '97 gestiegen

München (gms). Die Kosten eines Autos haben sich im Dezember 1997 um 0,7 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat erhöht. Die Lebenshaltungskosten stiegen im gleichen Zeitraum um 1,7 Prozent, berichtet der ADAC in München. Insgesamt hätten sich die Kosten rund um das Auto in den vergangenen Jahren aber schneller erhöht als die sonstigen Lebenshaltungskosten. Im Jahresdurchschnitt lag der sogenannte Autokosten-Index laut ADAC 1997 mit 118,4 Prozent 2,3 Punkte über dem Jahresindex für die allgemeine Lebenshaltung von 116,1 Prozent. Ausgangsbasis für diese Berechnung sind die Kosten von 1991, die mit 100 Prozent angesetzt werden.

Kontrolle auch mit Privatwagen

Bad Windsheim (gms). Polizisten dürfen ihren Privatwagen für Geschwindigkeitskontrollen verwenden. Darauf weist der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Bad Windsheim unter Berufung auf ein Urteil des Oberlandesgerichtes Köln hin (Az.: Ss 490/97). Die Richter erkennen auch mit einem Privatwagen ermittelte Werte an, wenn entsprechende Toleranzabzüge vorgenommen werden. Von der ermittelten Geschwindigkeit werden zunächst 15 Prozent abgezogen, dann noch einmal sieben Prozent vom Skaleneinwert des Verfolger-Fahrzeugs.

Fahrzeugabsatz in Thailand stockt

Bangkok (dpa). Wegen der Wirtschaftskrise im zweiten Halbjahr ist der Verkauf von Neuwagen in Thailand 1997 insgesamt um 38,4 Prozent zurückgegangen. Nach Angaben der Industrie wurden nur noch 363 000 Autos verkauft. Koreanische Hersteller waren mit einem Minus von 52 Prozent besonders hart betroffen. Europäische Fabrikate mußten Einbußen von 28,5 Prozent hinnehmen. 1998 rechnet die Industrie nur noch mit einem Absatz von 180 000 bis 240 000 Einheiten. Dies würde noch einmal einen Rückgang um bis zu 50 Prozent bedeuten.

Stagnerender Kraftstoffkonsum

Frankfurt/Main (vda). Die Nachfrage nach Kraftstoff stagnierte 1997 in Deutschland auf Vorjahresniveau, obwohl die Anzahl der Fahrzeuge voraussichtlich um 1,4 Prozent auf rund 49 Millionen zunahm. Während der Benzinverbrauch um 1,2 Prozent auf 29,7 Millionen Tonnen sank, lag die Nachfrage nach Diesel mit 26,2 Millionen Tonnen um 0,8 Prozent über dem Vorjahreswert.

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

Der Countdown läuft: 1999 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 fünften Teils stehen Fahrzeuge der unmittelbaren Nachkriegszeit: der Opel Blitz von 1946, der Olympia von 1952 und der Kapitän von 1950.

Als nach zwölf Jahren Schreckensherrschaft das „Tausendjährige Reich“ im Mai 1945 von den Alliierten endgültig niedergedrungen war, liegt Deutschland in Trümmern. Fast alle großen Städte sind zerbombt, die Produktionsanlagen der Industrie sind ebenfalls ein Opfer der Luftangriffe geworden.

Auch in Rüsselsheim ist das Ausmaß der Zerstörung erheblich: Bei Luftangriffen legten die Alliierten über 50 Prozent des Opel-Werkes in Schutt und Asche, kaum ein Stein steht noch auf dem anderen.

Nun beginnt das große Aufräumen – der erste Schritt zum Neuanfang. Doch der ist unendlich schwer. Außer einigen wenigen Blitz-Lastwagen hat kaum ein Fahrzeug das Bombardement überstanden. Notdürftig zusammengeflickt müssen sie nun Schwerstarbeit leisten wie alle, die bei der Trümmerbeseitigung mithelfen.

Aber der Wiederaufbau geht schneller voran als erwartet. Bald schon wird die

Produktion von Ersatzteilen wieder aufgenommen und kurz darauf nimmt man sich sogar der Reparatur der wenigen Fahrzeuge an, die den Kriegseinsatz halbwegs überstanden haben.

Neben den Fahrzeugen des US-Militärs – sogar edle Cadillac werden in Rüsselsheim überholt – tauchen nach und nach auch wieder Privatwagen auf, die die umsichtigen Besitzer auf abenteuerlichen Wegen vor der Requirierung bewahrt hatten. So manch einer mauerte damals im Krieg sein geliebtes Auto ein, damit es nicht wie er selbst an die Front mußte. Noch heute tauchen ab und an beim Abriß alter Scheunen diese stummen Zeitzeugen auf, vergessen oder unbekannt, weil der Fahrer nicht aus dem Krieg heimkehrte.

Trotz aller Anstrengungen geht 1945 als das Jahr in die Opel-Geschichte ein, in dem kein einziges Fahrzeug produziert wird. Wie auch. Alles, was zum Autobau benötigt wird – Stahl, Blech, Holz, Reifen – ist schlicht und einfach nicht vorhanden oder nur auf verschlungenen Wegen zu beschaffen. 1946 aber, gut ein Jahr nach Kriegsende, gibt es endlich wieder etwas zu feiern: Am 15. Juli verläßt der erste Opel „Blitz“ die noch größtenteils zerstörten Hallen des Werkes in Rüsselsheim. Ein Wiesbadener Unternehmer hatte ihn für das kleine Vermögen von 6 600 Reichsmark geordert.

Während es am Main also wieder bergauf geht, geht es



Luxus der frühen 50er: Mit 9 950 Mark war der Kapitän ein Produkt für die oberen Zehntausend

in Brandenburg Richtung Rußland. Die Sowjetarmee demontiert die fast schon produktionsbereite Fabrik bis zur letzten Schraube und schafft alles als Reparationsleistung nach Osten. Als „Moskwitsch 400“ lebt der Vorkriegskadett noch lange, lange Zeit hinter dem Eisernen Vorhang.

Aber in Rüsselsheim ist zunächst genausowenig an Neuentwicklungen zu den-

ken. Was vorhanden ist, wird verbaut. So kommt der Blitz zu seinem herrschaftlichen Antrieb. Säuselte der Reihensechszylinder vorher nur im stolzen „Kapitän“, ist er nun auch unter der langen Lastwagenschnauze zu finden. Während woanders rauhe Diesel-Maschinen die Eigner auf die Nagelprobe stellten, erfreute sich der Blitz-

Lenker am seidigen Lauf des Oberklassen-Triebwerks. Eine Notlösung zwar, aber zweifellos eine überaus elegante.

Es ging aber auch anders. Da Benzin nicht an der Tankstelle, sondern für Privatleute eigentlich nur gegen Tausch auf dem Schwarzmarkt zu bekommen war, konnte der Blitz auch mit einem Holzgasgenerator geordert werden – allerdings nur gegen Aufpreis. Andere Zeiten, andere Sitten. Nichtsdestotrotz

OPEL KAPITÄN

jetzt noch besser

- Neue Fernschaltung
- Verbesserte Federung
- Komfortabel ausgestatteter Innenraum

Seit 1948 wird bei Opel sogar wieder der Kapitän gebaut, ein absolutes Luxusymbol, wenn auch mit kaum geändertem Styling. Die Scheinwerfer waren jetzt rund, Stoßstangen, Zierleisten und Radkappen verchromt. Technisch war jedoch vorerst alles beim alten geblieben.

können Ende des Jahres 1946 insgesamt 839 verkaufte Blitz-Nutzfahrzeuge verbucht werden. Ein toller Erfolg bei den herrschenden Bedingungen.

Und mit der langsam fortschreitenden Trümmerbeseitigung im Land regte sich auch wieder erstmals der Wunsch nach solch unglaublichen Luxusgütern wie Personenwagen – immerhin in einer Zeit, in der der Besitzer eines Fahrrads als begüterter König war. Außerdem gab es ja noch das Besatzungsstatut, welches erst einmal Fahrzeuge für die Alliierten vorsah und den Bau von Pkws mit mehr als 1,5 Liter Hubraum schlichtweg untersagte. Damit war der Kapitän-Sechszylinder vorerst aus dem Rennen und Geld für Neukonstruktionen gab's nicht.

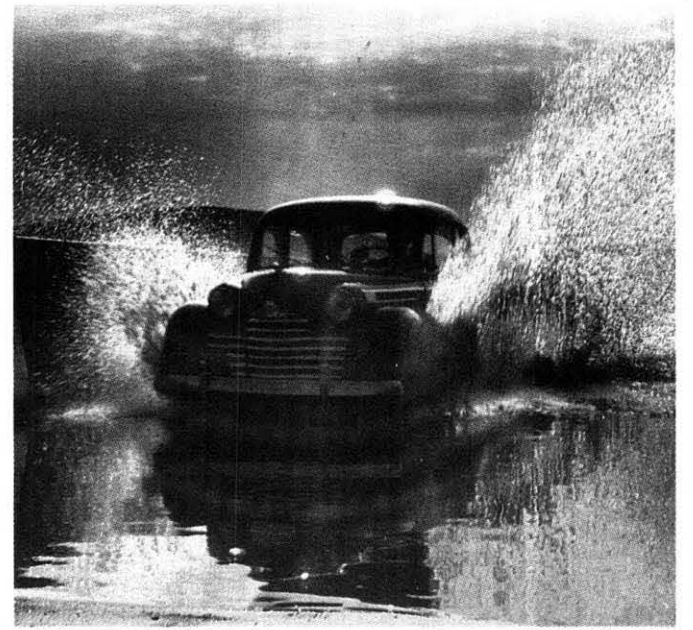
Das Besatzungsstatut untersagte den Bau von Fahrzeugen mit mehr als 1,5 Liter Hubraum

Logisch, daß man bei Opel auf den „Olympia“ zurückgriff, dessen Motor die Hubraumgrenze nicht überschritt und GM in Amerika keine Mittel abforderte. Da wußte man sowieso noch nicht, was jetzt werden würde. Die Investitionen, noch vor dem Krieg getätigt, waren verloren, und was noch schlimmer war die Tatsache, daß in Rüsselsheim Kriegsmaterial gebaut worden war, das dann gegen Amerika flog. Das konnte und wollte so schnell keiner vergessen.

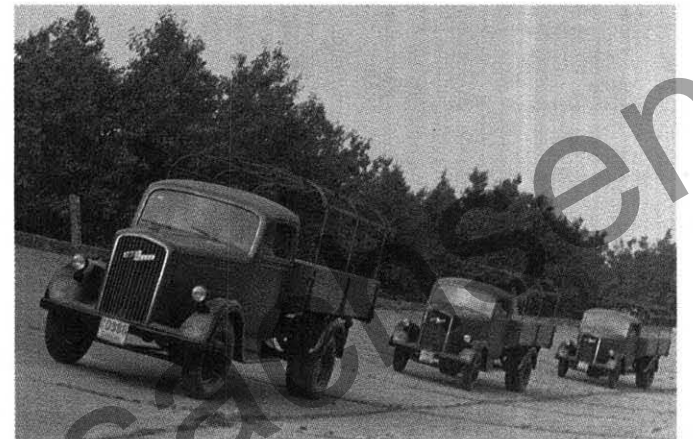
Also machte man sich bei Opel daran, den Olympia fit für die Vierziger zu machen. Schließlich lag 1947 die Premiere der ehemals revolutionären Konstruktion schon zwölf

Der 15. Juli 1946 ist ein historischer Moment: In Rüsselsheim läuft der erste Nachkriegs-„Blitz“, ein Eintonner, vom Band. Ausgerüstet ist er mit dem 55 PS starken 2,5-Liter-Reihensechszylinder, der auch schon 1938 im Kapitän seinen Dienst versehen hatte.





Alltag: Nicht nur der Kapitän mußte im Test seinen Mann stehen...



...auch die Blitz-Lkw drehten auf der Opel-Rennbahn ihre Runden



Provisorium: '47 geht es langsam wieder bergauf mit der Wirtschaft

Auch der „Olympia“ kommt zuerst noch im alten Gewand daher, erst 1950 erscheint er in modernisierter Form. Unter dem Blech – außen mit reichlich Chrom behangen, sieht der Olympia aus wie ein geschrumpfter Kapitän – hat sich was getan. So gibt es neben einer neuen Vorderachse etwa ein Dreiganggetriebe, das mit einer Lenkradschaltung bedient wird.

Jahre zurück. Und weil man vom Kapitän gelernt hatte, wurde nun ebenfalls dem Olympioniken eine moderne Vorderachse aus Stahlblech mit Querlenkern verpaßt. Außerdem wirkten jetzt hydraulische Hebelstoßdämpfer und Schraubenfedern den löchrigen Pisten entgegen.

Wer Zierrat haben wollte, wurde indes enttäuscht. Chrom war nicht ausreichend aufzutreiben, so daß Stoßstangen und Zierleisten zum Teil aus Aluminium bestanden, Radkappen wurden einfach grau lackiert. Mit einem Preis von 6 785 Reichsmark war der „neue“ Olympia allerdings nur etwas für Kriegsgewinnler und Neureiche, Otto Normalverbraucher hatte noch nicht einmal ein festes Dach über dem Kopf – an ein rollendes war da schon gar nicht zu denken.

Ganze 20 Autos rollten in diesem Jahr aus der alten Montagestraße, erst 1948 konnte wieder von einer begrenzten Serienproduktion gesprochen werden. Wichti-



Zeichen des Fortschritts: Ab Anfang der 50er zierte Olympias Alligatorhaube wieder Chrom satt

ger als Autos sind in dieser Zeit Kühlschränke, die bei Opel für die US-Army gebaut werden. Und wo in der Autofabrik spärlich die Wagen vom Band purzeln, werden Ende der 40er Jahre bereits 500 „Frigidaire“-Kühlschränke bei Opel hergestellt.

Trotz dieser „Auslastung“ werden in Rüsselsheim bis 1949 über 25 000 Olympia-Modelle gebaut, ein Zeichen dafür, daß es aufwärts geht mit dem darniederliegenden Deutschland. Seit dem 21. Juni gilt ein neues Zahlungsmittel: die „D-Mark“. Im Zuge der Währungsreform erhält jeder Deutsche 40 D-Mark „Kopfgeld“, außerdem können 60 Reichsmark in 60 D-Mark umgetauscht werden. Zum Motor des ganz langsam anlaufenden Wirtschaftswunders entwickelt sich dabei

die Autoindustrie, trotz Devisenmangels und Rohstoffknappheit.

Die Automobilindustrie entwickelt sich zum Motor des beginnenden Wirtschaftswunders

1950 wird ein großes Jahr für Opel. Stolz wird im Januar ein Olympia präsentiert, dessen Karosserie komplett überarbeitet wurde. Die „Alligator“-Motorhaube, noch ein Stilmotiv der 40er und von amerikanischen Modellen übernommen, trägt jetzt eine strahlende Chromzier. Reichlich findet sich das Edelmetall auch an den Kotflügeln und Schwellern sowie an den Fensterrahmen. Sogar die Radkappen vermitteln diesen Hauch von Luxus und als Krönung der Baureihe wird nun

wieder eine Cabriolet-Limousine angeboten.

Auch die inneren Werte können überzeugen: Das neue Dreiganggetriebe verfügt über einen synchronisierten zweiten und dritten Gang und wird, ganz der Mode folgend, vom Lenkrad aus geschaltet. Bis in die sechziger Jahre bleibt Opel diesem, damals topmodischem, Prinzip treu. Die Leistung steigt von 37 auf satte 39 Pferdestärken ein Jahr später. Im offiziellen Produktionsbericht heißt es: „Opel hat Anfang 1950 zum Automobilbau der Welt aufgeschlossen“.

Dazu hatte ebenfalls der Kapitän beigetragen, der zum Aufsteigermodell für die Erfolgreichen der jungen Republik wurde. Seit 1948 gab es den Oberklassen-Opel wieder zu kaufen, doch die Wie-

dergeburt war nicht die einfachste. Erstmal bestand immer noch die Hubraumbeschränkung, die jedoch Mitte des Jahres endlich aufgehoben wurde, so daß um den gediegenen Motor nun endlich auch wieder das passende Kleid gebaut werden durfte.

Natürlich hatte man bei Opel auch die Erlöse im Auge, die mit einem solchen Wagen zu erzielen waren. Seit Juni 1948 war aus den Besatzungszonen der Amerikaner, Briten und Franzosen ein einheitliches Wirtschaftsgebiet – die „Trizone“ – geworden und nach der Währungsreform war auch die Mark wieder etwas wert. Wer Geld hatte, konnte es also endlich wieder bei Opel ausgeben. Dafür bekam er dann ein ausgereiftes, solides Fahrzeug, das – obwohl schon 1938 vorgestellt – auch stilistisch immer noch auf der Höhe der Zeit war.

Und auch GM hatte nun eine Entscheidung getroffen. Im Mai schon beschlossen, ging man damit am 1. November in die Öffentlichkeit: „General Motors gibt bekannt, daß der Konzern mit dem heutigen Datum die Unternehmensführung der Adam Opel AG in Rüsselsheim bei Frankfurt am Main, Deutschland, wieder über-

nommen hat.“ Kapital und Rohstoffbeschaffung wurden jetzt natürlich wieder einfacher und sogar der Export lief durch Detroit Unterstützung wieder an. Die „verlorene Tochter“ hatte also wieder zur Familie zurückgefunden, da machte sich ein Flaggschiff am heimischen Markt natürlich besonders gut.

Und obwohl mit 9 950 Mark nun wahrlich ein Produkt für die oberen Zehntausend, konnten bis Ende 1949 insgesamt 12 936 Exemplare des Kapitän an die liquiden Käufer gebracht werden. Dabei hatte man gar nicht viel an dem Wagen geändert, die auffälligsten Änderungen waren die jetzt runden Scheinwerfer und die leicht modifizierten Heckleuchten. Federung und Dämpfung hatte man etwas straffer abgestimmt und bei der Außengestaltung gab man Butter bei die Fische: Stoßstangen, Radkappen und Zierleisten waren verchromt. Schließlich verlangten die Kunden etwas für ihr Geld. Der Motor war der alte geblieben, die Bremsanlage blieb ebenso Vorkriegsstandard. Die Wachablösung auf der Kommandobrücke kommt erst 1951 und dann geht's mit voller Fahrt in die Herzen der Käufer. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim Januar

2. Januar
Friedrich Ginkel,
 Materials-Management
Robert Schmitt,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Hans Treutel,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

4. Januar
Werner Hedel,
 Kraftwerke

6. Januar
Helmut Klee,
 Qualitätssicherung IPC
Rainer Sonnert,
 ITEZ
Klaus Vatter,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

9. Januar
Alwin Wornath,
 Instandhaltung Karosseriewerk I

20. Januar
Hermann Herold,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

27. Januar
Heinrich Martin,
 Wagenverladung u. -versand

30. Januar
Wolfgang Gattinger,
 ITEZ

40 Jahre

Rüsselsheim Februar

10. Februar
Klaus Buttgeriet,
 ITEZ-Fahrzeugtest u. -beurteilung
Gerhard Feutner,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

12. Februar
Egon Franz,
 Chassiswerke II
Georg Frosch,
 Chassiswerke II

22. Februar
Heinz Hutschenreiter,
 ITEZ

25 Jahre

Rüsselsheim Januar

1. Januar
Hans Dieter Bork,
 ITEZ-Fahrzeugtest u. -beurteilung
Karlheinz Ditt,
 ITEZ-Fahrzeugtest u. -beurteilung
Rainer Hartmann,
 Finanzwesen
Heinz Gerhard Kraut,
 ITEZ

12. Januar
Lutz Lessenich,
 Service
Martin Long,
 ISP

Friedrich Mees,
 Zentrales Beschaffungswesen
Stefan Schürger,
 ITEZ

2. Januar
Süleyman Aydin,
 Fertigung Montage II

Wir gedenken

Rüsselsheim

Sahismayll Ay,
 geb. 25.11.1968, gest. 15.10.1997,
 Teile u. Zubehör

Horst Kleinhenz,
 geb. 03.12.1950, gest. 05.01.1998,
 ITEZ

Dieter Schneider,
 geb. 15.04.1943, gest. 05.01.1998,
 Motorenentwicklung u. -erprobung

Bochum

Cavit Kan,
 geb. 20.10.1946, gest. 30.11.1997,
 Montage Getriebe

Heinz Peter Rütters,
 geb. 10.01.1945, gest. 18.12.1997,
 Verkehrsabteilung-Wagenversand

Eugenio Pazos Seoane,
 geb. 20.07.1943, gest. 28.12.1997,
 Motorenbau

Willi Dielewski,
 geb. 08.08.1947, gest. 30.12.1997,
 Produktives Lagerwesen D-4

Friedhelm Jakob,
 geb. 06.11.1938, gest. 30.12.1997,
 Hinterachsen

Kaiserslautern

Ralf Grad,
 geb. 11.11.1946, gest. 17.12.1997,
 Fertigung



Friedrich Ginkel



Robert Schmitt



Hans Treutel



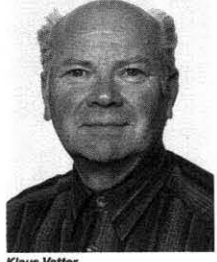
Werner Hedel



Helmut Klee



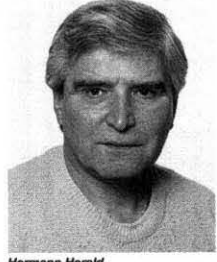
Rainer Sonnert



Klaus Vatter



Alwin Wornath



Hermann Herold



Wolfgang Gattinger



Klaus Buttgeriet



Gerhard Feutner



Egon Franz



Georg Frosch

25 Jahre

Bochum Januar

1. Januar
Hans Peter Dördelmann,
 Einrichtungsplanung
 Telekommunikation
Bernd Jerzembek,
 Frachtenprüfung und -studien

2. Januar
Friedrich Büttemeyer,
 Beschaffungswesen
Manuel Fernandez Lorenzo,
 Zusammenbau Unterbau komplett

3. Januar
Werner Hauptfleisch,
 IPS Lkw-Versand u. -Anlieferung
Ursula Hebrock,
 Montageband Fertigmontage

4. Januar
Uwe Henke,
 Prozeßabteilung
Eckhard Gerhard Kramer,
 Linieninstandhaltung
 Getriebe/Härterei

5. Januar
Nurettin Yilmaz,
 Preßwerk
Hans Dieter Zang,
 Preßwerk

6. Januar
Thomas Seidel,
 Kraftstoffbehälterfertigung

8. Januar
Yusuf Kavak,
 Preßwerk
Hans Jürgen Krysmalski,
 Hauptlackiererei
Hans Günter Olschewski,
 T&Z Greiferei u. Packerei

10. Januar
Antonio Carvalho da Costa,
 Preßwerk

11. Januar
Ulrich-Udo Reinhold,
 Wagenendmontage u. -reparatur

15. Januar
Helga Renate Bunse,
 Qualitätssicherung Werk II
Hasan Gergin,
 Motorenbau

16. Januar
Ulrich Borowka,
 T&Z Verladung

17. Januar
Ralf Bialinski,
 Wagenendmontage u. -reparatur
Monika Mattern,
 Wagenendmontage u. -reparatur

18. Januar
Mestan Bozkurt,
 Getriebe

22. Januar
Mehmet Gökmen,
 Hinterachsen
Rainer Prystaw,
 Werksanlagen

23. Januar
Ismael Duvanay,
 Preßwerk

24. Januar
Horst Erwin Radeke,
 Zahnrad Prüfraum

25. Januar
Mustafa Sen,
 Zusammenbau Unterbau komplett

26. Januar
Bouzian Asbai,
 Hauptlackiererei

29. Januar
Wolfgang Kipnich,
 Wagenendmontage u. -reparatur
Ulrich-Jürgen Plecher,
 TSB Mechanische Werkstatt Werk II
Dieter Schulz,
 Preßwerk

25 Jahre

Kaiserslautern Januar

1. Januar
Iwan Belak,
 Qualitätssicherung
Willi Walter,
 Beschaffungswesen

2. Januar
Winfried Metzger,
 Fertigung
Roland Wurm,
 Fertigung

6. Januar
Paul Hodel,
 Zentralwerkstätten

17. Januar
Manfred Winkelmann,
 Fertigung

22. Januar
Martin Hartmann,
 Qualitätssicherung
Gerhard Stolz,
 Fertigung

25 Jahre

Rüsselsheim Februar

1. Februar
Klaus Funk,
 ISP
Giselbert Goiz,
 ITEZ-Motorenentwicklung
 und -erprobung

2. Februar
Karl-Heinz Höfler,
 ITEZ Testzentrum Dudenhofen
Walter Rung,
 ITEZ-Motorenentwicklung
 und -erprobung

5. Februar
Marino Silenu,
 Fertigung Karosserie I
Joachim Zimmermann,
 ITEZ-Motorenentwicklung
 und -erprobung

6. Februar
Robert Jennerich,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie

7. Februar
Hans Günter Bleibdrey,
 ITEZ-Motorenentwicklung
 und -erprobung
Klaus Gerlich,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

8. Februar
Ernst-Rainer Klaus,
 Fertigung Montage II
Uwe Stöckel,
 ITEZ-Fahrzeugtest u. -beurteilung

9. Februar
Peter Werkmann,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie

6. Februar
Annerose Kaiser,
 Teile u. Zubehör

7. Februar
Aydin Bingöl,
 Logistik Preßwerk

8. Februar
Erich Reinheimer,
 ITEZ
Peter Weigel,
 ITEZ-Fahrzeugtest u. -beurteilung

12. Februar
Alfred Adam Diehm,
 Kraftwerke

14. Februar
Cemal Görgülü,
 Fertigung K 115, Lackiererei

15. Februar
Eugenio Gallardo-Gea,
 Fertigung Karosserie I
Paul Musiol,
 Technisches Servicezentrum

19. Februar
Ömer Aksoy,
 Logistik Preßwerk
Mehmet Ay,
 Fertigung Montage I
Mükremün Kocak,
 Fertigung Karosserie I
Alfons Lergenmüller,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie
Hasan Mercan,
 Fertigung Montage II
Manfred Mohaupt,
 TSB Mechanische Werkstatt u. Pilotlinie
Otto Josef Nolde,
 Fertigung Montage I

Hilmi Pöke,
 Fertigung Karosserie I
Juan Romero-Segundo,
 Chassiswerke II
Ernest Skrinar,
 Instandhaltung Chassis I

20. Februar
Mehmet Yurdusev,
 CKD-Operations

26. Februar
Bekir Demirtas,
 Fertigung Preßwerk
Jörg Walter Flohr,
 ITEZ-Motorenentwicklung
 und -erprobung

27. Januar
Lothar Fluhr,
 Transport Logistik
Klaus Stefan Mann,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie
Rainer Walter,
 ITEZ-Fahrzeugbau u. Pilotlinie

27. Februar
Bouziane Al Hammouti
Ben Moha,
 Instandhaltung Lackiererei

25 Jahre

Bochum Februar

1. Februar
Wolfgang Dohm,
 Automaten Weichbearbeitung
Hans-Jörg Gerneshausen,
 Kundendienstwerkstatt
 u. Motorpool

2. Februar
Klaus Hülsmann,
 Getriebe Fertigbearbeitung
Gerhard August Stange,
 TSB Zentralwerkstatt
 u. Instandhaltung Werk II

5. Februar
Udo Szarnach,
 T&Z Teile-Eingang

5. Februar
Maria Blanco Caamano,
 Hauptlackiererei
Soultana Kokkinos,
 Montageband Fertigmontage

6. Februar
Klaus Dieter Semmler,
 Qualitätssicherung Werk I

6. Februar
Wilhelm Josef Glosse,
 Zentrale Werkstatt, Instandhaltung
 Preßwerkzeuge
Joachim Heinrich Kiama,
 Linieninstandhaltung Achsen
 und Chassistelle

7. Februar
Siegbert Schmidt,
 Wagenendmontage u. -reparatur

8. Februar
Eyüp Kol,
 Montageband Fertigmontage

11. Februar
Ali Yesilöz,
 Montage Getriebe

12. Februar
Konrad Boschanski,
 Allgemeine Transporte Werk II
Habib Bensalah El Meckregui,
 Motorenbau

Wilfried König,
 Qualitätssicherung Werk I
Herbert Lange,
 Fertigung

13. Februar
Friedhelm Mette,
 Chassis-Kleinteile

14. Februar
Detlef Lerm,
 Produktives Lagerwesen Werk II
Volkmär Schimikowski,
 Hauptlackiererei

15. Februar
Peter Hinge,
 Instandhaltung Karosserie-Rohbau
 u. Komponentenfertigung
Mehmet Öztürk,
 Zusammenbau Tür links u. rechts
Egon Tiedemann,
 Produktives Lagerwesen D-4

19. Februar
Bruno Becker,
 Motorenbau
Nikolaos Bogatinis,
 Zusammenbau Tür links u. rechts
 Werkstatt für Transportmittel Werk I

Edwin Hecht,
 Getriebe Hartbearbeitung
Klaus Peter Peylo,
 Wagenendmontage u. -reparatur
Bärbel Skonecki,
 Verkauf

Vinko Vlaic,
 Linieninstandhaltung
 Getriebe/Härterei

20. Februar
Franco Nardini,
 Fertigung Auspuffanlagen
Jörg Preuss,
 Zusammenbau Karosserie
 Rohbau komplett

21. Februar
Herbert Schulte,
 Werkstatt für Transportmittel Werk I

26. Februar:
Siegmund Dehn,
 Motorenbau
Murat Iigün,
 Vorderachsen
Nuri Recber,
 Wagenendmontage u. -reparatur

Fritz Sülwold,
 Wagenendmontage u. -reparatur

27. Februar
Friedel Ernst Richter,
 T&Z Wartung u. Instandhaltung

25 Jahre

Kaiserslautern Februar

5. Februar
Kurt Martin,
 Fertigung
Richard Rutz,
 Fertigung

19. Februar
Werner Holzhauser,
 Qualitätssicherung

Wer fährt mit?

Fürth/Heppenheim →
Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Schicht A, P 60, Tel.: 06126/1662

Alzey → **Rüsselsheim**,
 suche 1 Fahrer/Mitfahrer, P 60,
 Schicht B, Tel.: 06352/5415

Alzey/Mauchenheim →
Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B,
 P 60/20, Tel.: 95432

Alzey → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, P 45,
 BS, Tel.: 06731/7303

Guntersblum → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, P 20,
 Tel.: 06249/80115

Auerbach → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, N 10,
 Schicht A, Gleitzeit, Tel.: 06251/78379

Alzey → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Fr. nach
 EF ges., Tel.: Sa/So 0361/7310808

Wolfsheim/Umgebung → **ITEZ**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal,
 7.00-15.30 Uhr, Tel.: 06701/3431

Hemsbach → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
 Tel.: 06201/71684

Heppenheim → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
 Tel.: 06252/71915

Hofheim a. Ts. → **Rüsselsheim**,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
 Tel.: 06192/25189



Weggeschämte

In Asmara, der Hauptstadt des ostafrikanischen Landes Eritrea, wuseln als Taxis 200 knallgelbe Vectra durch die Straßen. Dazu kommen noch ein paar Oldies, zum Beispiel ein fast 40 Jahre alter Rekord.

Touristen sind selten in Asmara, eher trifft man Mitarbeiter von Hilfsorganisationen und Journalisten. Davon zeugen Aufkleber des SDR und anderer TV-Anstalten an den Hoteltresen; und auch ein Aufkleber an der Stoßstange eines gelben Vectra-Taxis: „I love Eritrea – das neue Land am Horn von Afrika“.

Aufmerksam registriert der Fahrer unsere neugierigen Blicke. „Woher kommt ihr?“ Aus Deutschland, aha. Dann, nicht ohne Stolz: „Den Aufkleber habe ich von Freunden aus Deutschland. Die kommen jedes Jahr hier her, um Bäume zu pflanzen. Dann fahren sie immer mit mir.“ So beginnt ein längeres Gespräch, man lernt sich näher kennen. Klar, daß wir nun unseren Weg mit diesem Taxifahrer fortsetzen. Tesfaldet Weldeyessus heißt er, und sein Vectra A 1.7 D ist einer von 220, die hier in Asmara Fahrgäste befördern.

Das gute Stück will pfleglich behandelt werden: „Bitte die Türe nicht zuknallen!“, mahnt uns Chauffeur Weldeyessus beim Einsteigen. Als Opel 1993 die ersten 100 Taxis nach Eritrea auslieferte,

hat er für die stolze Summe von 85 000 Birr (umgerechnet rund 23 000 Mark) zugegriffen, um sich eine Existenz als Taxifahrer aufzubauen.

Das Taxigeschäft in Asmara ist kein Zuckerlecken. Der Arbeitstag beginnt für Tesfaldet um fünf Uhr in der Früh, Feierabend ist „so gegen 21 Uhr“. Insgesamt sind in der Stadt knapp 500 Taxis unterwegs. „Unsere Tarife“, erzählt Tesfaldet, „sind vorgeschrieben. Eine Fahrt durch die Stadt darf ich mit zehn Birr berechnen, einen Ausflug ans Rote Meer mit 400 Birr (95 Mark). Aber wer“, so sinniert der 52jährige, „kann sich das Taxifahren bei einem durchschnittlichen pro Kopf-Einkommen von 75 US-Dollar im Jahr schon leisten?“

„Reich“, stellt Tesfaldet rückblickend auf seine dreijährige Karriere fest, „kann man mit diesem Job nicht werden. Der Verdienst reicht kaum, um die Schulden fürs Auto abzuzahlen und die Familie zu ernähren. „Leichter“, meint er, „haben es in dem Taxigeschäft die Kollegen mit den alten Autos.“ „Alt“ ist dabei schon fast geschmeichelt,

denn einige Fahrzeuge gehören eher ins Museum als auf die Straße. Eines davon will uns Tesfaldet zeigen: „Ein Freund von mir fährt einen alten Opel Rekord, wollt ihr den mal treffen?“ Wir wollen und am nächsten Tag steht Tesfaldet (fast) pünktlich vor dem Hotel. Die Entschuldigung für die einstündige Verspätung müssen wir einfach akzeptieren: „Ich habe noch eine ganz gute Fahrt dazwischengeschoben“, erzählt er mit entwaffnender Offenheit.

Dafür lädt er uns erst mal in seine Stammkneipe ein: „In der Bar ‚Trestelle‘ gibt es den besten Kaffee Asmaras.“ Keine fünf Minuten später sitzen wir in der Bar, in der hektische Betriebsamkeit herrscht, und wo, wie in den meisten Cafés dieser Stadt, eine der barocken Espressomaschinen im Stil der fünfziger Jahre zischt und dampft. Der starke Mokka bewirkt auf alle Fälle eines: Schlagartig verfliegt die Müdigkeit, und der Herzschlag kommt auf Trab.

So gestärkt schwingen wir uns in Tesfaldets Taxi, schließen – sanft – die Türen und machen uns auf die Suche nach seinem Freund mit dem alten Opel. Der Verkehr in Asmara ist, nach europäischen Maßstäben, chaotisch. Hier wird man jederzeit damit rechnen, daß andere Fahrzeuge ohne Vorankündigung die Vorfahrt für sich beanspruchen, und mit der Hupe wird der Vordermann auf die rechte Spur getrieben, wenn er nicht spurt. Vor allem in der Rush Hour herrscht ein Durcheinander, das auch die Verkehrsampeln nicht



Weggefährten: Wenn sich zwei Rüßelsheimer in Asmara treffen, sind meist auch die hinteren Plätze belegt

bändigen können. Fußgänger sind gut beraten, die Straßen mit äußerster Vorsicht zu überqueren. Die kleinen grün und rot blinkenden Männchen haben oft nur symbolischen Wert: Vorfahrt hat hier auf jeden Fall der motorisierte Zeitgenosse.

Wir jedenfalls „überleben“ das Abenteuer und treffen in einem Außenbezirk der Stadt den Freund unseres Fahrers. Stolz streicht Russom Kifletensai über den schon arg mitgenommenen Kotflügel seines Opel Rekord, öffnet die Motorhaube und läßt uns einen Blick auf das Herz seines Fahrzeugs werfen. Unter der Haube tuckert ein 1,5-Liter-Motor mit 50 PS – schon seit über 30 Jahren und unzählige Kilometer weit.

Wie oft der Tacho schon überdreht hat? Russom Kifletensai zuckt mit den Schultern. So genau weiß das keiner, auch nicht er als der zweite Besitzer. Ist auch nicht wichtig, solange sich die Räder drehen und er mit dem betagten Vehikel seine Kundschaft im wahrsten Sinne des



Schmuckkästchen: Diese Ausstattung ist nicht serienmäßig

Wortes durch Asmara schauen (die Stoßdämpfer haben den Geist längst aufgegeben) und sich damit seine Brötchen verdienen kann. „Ab und zu ein bißchen Öl nachfüllen“, sagt der Oldie-Besitzer, „das langt. Der Motor läuft und läuft und läuft.“

Und sollte doch mal was kaputtgehen, kein Problem. In zahlreichen kleinen Autowerkstätten der Stadt sind versierte Mechaniker zugange, die entweder aus einem chaotisch wirkenden und doch geordneten Lager ein Ersatzteil hervorzaubern, oder einfach ein Duplikat basteln. Phantasie ersetzt dabei oft das fehlende Original-Ersatzteil: Aus einem alten Wippschalter wird das Zünd-

schloß gebastelt, ein zusammengeschweißtes Stahlrohr ersetzt den abgebrochenen Griff der Handbremse...

Ganz anders zu geht es dagegen in der offiziellen Opel-Vertragswerkstatt. In der „Auto Stazione Royal Garage“ sind rund 50 Kfz-Mechaniker beschäftigt, die in Kursen auf die Reparatur und Wartung der neuen Opel vorbereitet wurden. Hier wacht Chefmechanikerin Mirijam Menges über die Arbeit. Allein das ist schon ein außergewöhnlicher Vorgang für ein afrikanisches Land, in dem selbst noch die Arbeit an der Nähmaschine zur Männerdomäne zählt. Zufall ist es dennoch keiner. Mirijam hat ihr Handwerk im Krieg gelernt: In der technischen Schule der Unabhängigkeitsbewegung und in deren unterirdischen Reparaturwerkstätten. Und zur Philosophie der Unabhängigkeitsbewegung gehörte auch die Emanzipation der Frau.

„Das ist schon in Ordnung so“, kommentiert Tesfaldet auf dem Heimweg diese „Revolution“ und meint zur Emanzipation abschließend: „Solange die Frauen keine Taxis fahren...“

Martin Zimmermann



Taxidriver: Tesfaldet Weldeyessus schwört auf seinen Vectra

Foto: M. Lohoff

Eine Legende auf vier Rädern

Schöne Geschichte: Vor 30 Jahren begann die Produktion des Opel GT

Die Besucher der IAA 1965 trauten ihren Augen nicht. Da präsentierte Opel doch tatsächlich ein zweisitziges Sportcoupé, das so gar nicht in die gewohnte mitteleuropäische Großserienwelt passen wollte. Sein Name: GT. Sein Slogan: „Nur Fliegen ist schöner.“ Vor 30 Jahren ging das sportliche Erfolgsmodell in Serie.

Rüsselsheim (jh). Die moderne Karosserielinie des auf der '65er IAA präsentierten Opel „Experimental-GT“ folgte dem 1962 mit zwei Konzeptstudien (Monza GT und Monza SS) geborenen Karosseriestil, dem „Coke-Bottle-Shape“: Flacher Bug mit Klappscheinwerfern, bauchige Kotflügel, eine schlanke Taille und das Heck mit „scharfer“ Abrißkante. Wie eine Cola-Flasche eben.

Die damaligen Opel-Offiziellen mit Nelson J. Stork an der Spitze verneigten die Fragen nach einer Serienfertigung. Und tatsächlich war der Experimental-GT ein handgefertigtes Einzelstück. Der Name verriet jedoch – von allen unbemerkt – Sinn und Zweck dieser Studie. Der Ur-GT sollte weniger die Experimentierfreudigkeit der Opel-Ingenieure demonstrieren, sondern die Coupé-Akzeptanz

rungsstürme. Angesichts dieser überwältigenden Erfolge beschloß Opel, den GT in Serie zu fertigen.

1968 war die Studie zum Serienauto gereift. Mittlerweile war auch die Frage geklärt, wer das Fahrzeug bauen sollte. Die Rüsselsheimer Zentrale war voll ausgelastet, Bochum konnte bestenfalls die Endmontage übernehmen. Da erinnerte man sich an die französischen Karosseriebauer Chausson und Brissonneau & Lotz, die schon wegen anderer Projekte bei Opel vorstellig geworden waren. Nach kurzer Zeit war man sich einig: Das in der Nähe von Paris ansässige Unternehmen sollte den von Chausson in Gennevilliers gefertigten Rohbau komplettieren, die Endmontage dann in Bochum erfolgen.

Den Kunden standen zwei Triebwerke zur Auswahl. Ein 1,1 Liter-Vierzylinder mit 44 kW/60 PS, bekannt und bewährt aus der Kadett-Familie, und ein ebenso gestandenes 1,9 Liter-Aggregat mit 66 kW/90 PS aus der Rekord-Baureihe. Serienmäßig gelangte die Motorkraft über ein manuelles Viergang-Getriebe zur Hinterachse.

Die Karosserie des Serien-GT unterschied sich erheblich vom Ur-GT, hatte man doch inzwischen alle Maße und Kurven am Blechkleid geändert. Bei Messungen im Windkanal der Universität Stuttgart erhielt das Fahrzeug seinen Feinschliff. Die Frontpartie fiel nun etwas wuchtiger und höher aus, der vordere Überhang wurde kürzer. Eine Ausbuchtung für den Ansaugtrakt ermöglichte eine flache Motorhaube.

Vor der stark geneigten und gewölbten Frontscheibe arbeiteten gegenläufige Scheibenwischer, deren Lager die hintere Hauberante überdeckten. Im Luftstrom des Windkanals bewährte sich auch die hintere, umlaufende Abrißkante. Sie sorgte für ausreichend Abtrieb an der Hinterachse bei gleichzeitiger Verbesserung der Aerodynamik.

Diese ausgeklügelte Form bereitete den Entwicklern bei Testfahrten ungeahnte Probleme. Nicht in technischer, sondern journalistischer Hinsicht, und zwar mit den „Erlkönigjägern“. Denn „die aerodynamische Form der GT-Erlkönige ließ eine Tarnung durch Attrappen einfach nicht zu“, wie eine Presseerklärung im September 1968 verkündete.

Einen Kofferraumdeckel suchte man aber nach wie vor



Messestar: Auf der IAA '65 erreichte der GT großes Aufsehen

verströmte auch heute noch jenes Flair, das nach der Sonnenbrille mit gelochten Metallbügeln und den obligatorischen Sportfahrer-Handschuhen verlangt.

Mit den revolutionär angelegten Anzeigenkampagnen standen die Werbetexter in Sachen Phantasie ihren Design-Kollegen in nichts nach. Unter dem Slogan „Nur Fliegen ist schöner“ warben Texte wie „Wooooaamm!! Rrrrrrrooooooooooooooooo!!“ Das ist der GT-Sound“ um die Gunst der Käufer. „Nur Fliegen ist schöner“ avancierte bald zum geflügelten Wort.

Bezahlbarer Sportflitzer mit Hang zu Rekorden

In der sechsjährigen GT-Karriere gab es neben den Verkaufserfolgen – insgesamt fanden über 100 000 GT einen Käufer – zwei sportliche Highlights zu feiern. Zum einen vertrauten die Opel-Ingenieure bei den Diesel-Weltrekordfahrten im Juni 1972 auf Chassis, Karosserie und Fahrwerk des GT. Auf der Hochgeschwindigkeitsbahn des Testzentrums Dudenhofen erzielte der modifizierte GT mit dem für die Rekord-Modelle neuentwickelten Dieselmotor zwei Welt- und 18 internationale Rekorde.

Die zweite GT-Sensation fand ein Jahr zuvor auf dem Hockenheimring statt. Ein elektrisch angetriebener GT, eine Gemeinschaftsentwicklung von Opel, Bosch, Continental und Varta, erkämpfte sich sechs Weltrekorde. Die beiden mechanisch gekoppelten Bosch-Gleichstrommotoren leisteten im Maximalfall 140 kW/190 PS. Die Energieversorgung übernahmen Nickel-Cadmium-Batterien von Varta. Dabei eiferte der Weltrekordfahrer Dr. Georg von Opel seinem Vetter Fritz von Opel nach, der in den zwanziger Jahren mit dem raketentriebenen RAK II Geschwindigkeitsbestmarken erzielte.

Heute gilt der GT als Begründer der äußerst erfolgreichen Opel-Coupé-Tradition.

Diesen Erfolg führte der Calibra mit seinem zeitlos eleganten Styling und den hohen Verkaufszahlen fort. Mit dem Tigra bietet das Unternehmen zudem ein Fahrzeug an, das in dem neuen Segment der kleinen Coupés schnell zum Marktführer avancierte. ■

Zur Historie

1965

Vorstellung des „Experimental GT“ auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt.

1966

Der Entschluß steht fest: der Opel GT geht in Serie. Wegen voll ausgelasteter Produktion in den Werken Rüsselsheim und Bochum erhalten die beiden französischen Karosseriebauer Chausson und Brissonneau & Lotz den Auftrag zur Fertigung. Die Endmontage soll in Bochum erfolgen.

1968

Start der Produktion mit zwei Modellen: GT 1100 und GT 1900.

1969

Start der Anzeigenkampagne unter dem unvergessenen Titel „Nur Fliegen ist schöner“. Vorstellung der Targa-Studie Opel Aero-GT auf der IAA in Frankfurt.

1971

Ein Opel GT mit Elektroantrieb fährt auf dem Hockenheimring sechs Weltrekorde. Der Opel GT Junior, kurz GT/J, kommt auf den Markt: eine leichte, abgespeckte Version mit 90 PS-Motor

1972

Auf der Hochgeschwindigkeitskreisbahn des Opel-Prüfelfeldes in Dudenhofen stellt ein modifizierter Opel GT mit Dieselmotor zwei Welt- und 18 internationale Rekorde auf.

1973

Im August läuft der letzte GT von den Bändern der Bochumer Opel-Werke. In seinen fünf Baujahren produzierte das Unternehmen über 103 000 Opel GT.



Nur Fliegen ist schöner: Der GT fand seine Fans vornehmlich...

Hätte dieses Coupé zu astronomischen Preisen das Modellprogramm einer italienischen Sportwagenschmiede bereichert – o.k. Aber auf dem Opel-Messestand, bei einer eventuellen Serienfertigung zu den bekannt günstigen Preisen der Marke mit dem Blitz?

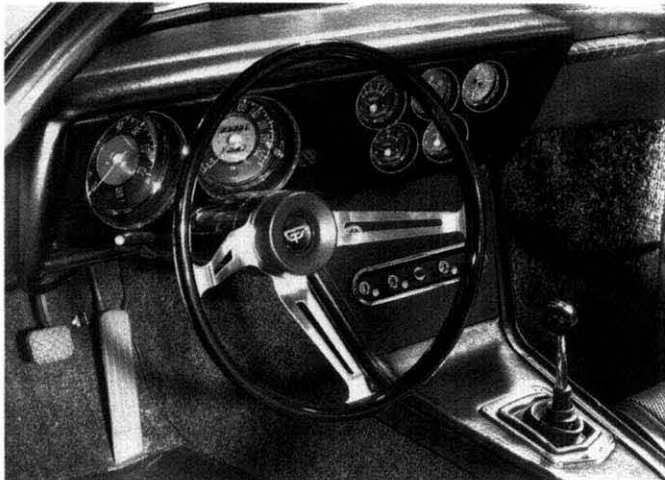
beim jungen und junggebliebenen Publikum erforschen.

Und die war nicht nur in Frankfurt riesengroß. Auf der anschließenden Wanderschaft durch die Messehallen der renommierten Autosalons von Turin, Genf, Paris und New York entfachte der Prototyp ebenfalls Begeiste-

Die für damalige Verhältnisse sehr kurze Entwicklungszeit von drei Jahren verdankte der GT seinen Zutaten aus dem „Opel-Baukasten“. Das Chassis und die progressiv schraubengefederte Starrachse stammte ebenso aus der Kadett B-Baureihe wie die Doppelquerlenker-Vorderachse. Zum agileren Handling versetzten die Ingenieure den Motor im Vergleich zum Kadett B dreißig Zentimeter nach hinten.

vergeblich. In Anlehnung an die große amerikanische Konzernschwester Chevrolet Corvette findet das Gepäck den Weg zum Rückraum durch die seitlichen Türen. Die Klappscheinwerfer hatten eine elliptische statt einer rechteckigen Klappe und führen nicht elektrisch, sondern manuell aus.

Der Innenraum des Opel GT mit seinen Schalensitzen, dem Dreispeichen-Lenkrad und den für die damalige Zeit modernen Rundinstrumenten



...unter den sportlich ambitionierten Männern und Frauen

Monte-Fieber

Drei Astra-Teams absolvierten die Rallye Monte Carlo

Ganz ehrlich: Vor der 66. Rallye Monte Carlo bin ich nicht unbedingt ein Motorsportfan gewesen. Aber jetzt hat das Rennfieber auch mich gepackt. Und das, obwohl „mein“ Team, Opel Schilling aus Mülheim an der Ruhr, über das ich für einen lokalen Rundfunksender berichtet habe, leider gar nicht das Ziel erreicht hat.

Bochum/Monte Carlo. Vom ersten Tag an haben mich bei Fahrer Andreas Graf Praschma und Co. der Teamgeist und die Liebe zu dem Astra GSi 16V mit dem Spitznamen „Pünktchen“ begeistert. Die Mechaniker Arnd Weber und Martin Korh sowie Arno Reuß und Sascha Kilb sorgten vor Ort dafür, daß der 185 PS starke Flitzer die strenge Kontrolle bei der Wagenabnahme problemlos überstand.

Topfit waren auch Andreas Graf Praschma und seine Co-Pilotin Eva Lohaus, die im Training bereits alle 18 Wertungsprüfungen auf der 1458 Kilometer langen Strecke abgefahren hatten. Es konnte also losgehen.

Ernst wurde es jetzt aber nicht nur für das Mülheimer Team Opel Schilling, sondern auch für die beiden anderen Astra-Teams im Bunde. Peter Bosse und Andreas von Skopnik aus Warburg woll-

ten bei der Königin der Rallyes ebenso Gas geben wie Horst Rotter und Maren Makowski aus Kassel. Alle drei Privatfahrer forderten in der Klasse bis zwei Liter Hubraum die Werkteams heraus.

Der dreifache deutsche Rallye-Meister Horst Rotter erwischte den besten Start des Astra-Trios. Als 96. von insgesamt 114 Teilnehmern war er ins Rennen gegangen, nach der ersten Etappe aber schon auf Rang 42 vorgefahren. Praschma und Lohaus starteten nach den ersten beiden Wertungsprüfungen zur großen Aufholjagd. Vom 88. Platz verbesserte sich das Opel Schilling Team auf Rang 72. Und nach dem Etappenstop in Gap lief es am zweiten Tag zunächst sogar noch besser, obwohl es über Nacht geschneit hatte und viele Streckenabschnitte vereist waren.

Nach der neunten Wertungsprüfung hatten sich Andreas Graf Praschma und Eva Lohaus schon auf den 52. Platz vorgearbeitet, bis dann in der zehnten Prüfung das plötzliche Aus kam. Nur einen Kilometer vor dem Ziel versagte das Getriebe, und die beiden mußten aufgeben.

Vom Pech verfolgt waren auch Horst Rotter und Maren Makowski. Durch die letzte Wertungsprüfung der ersten Etappe kämpften sie mit einem abgerissenen Motorlager und defektem Licht. Trotzdem belegten sie nach der neunten Wertungsprüfung einen hervorragenden 31. Platz. Die beiden erwischte es dann jedoch auch in der zehnten Prüfung. Nach 17 von 20 Kilometern brach die Antriebswelle.



Team-Frust: Am zweiten Tag gab das Getriebe den Geist auf

Der einzige der drei „Opel-Musketiere“, der nach der zweiten Etappe unbeschadet im Hafen von Monte Carlo ankam, war Peter Bosse. Zusammen mit seinem Co-Piloten Andreas von Skopnik überstand er einen Tag später auch die letzten sechs Wertungsprüfungen in den südfranzösischen Alpen. Jubelnd erreichte das Duo das Ziel vor dem Casino von Monte Carlo als 44. der WM-Wertung und als viertschnellste Deutsche. Gesamtsieger wurden die spanischen Werksfahrer Carlos Sainz und Luis Moya auf Toyota Corolla.

Insgesamt kamen nur 60 von 114 gestarteten Rallyewagen ins Ziel. Zur gleichen Zeit befand sich das Team Opel Schilling bereits auf der Rückfahrt nach Mülheim, und während der Reise wurden schon wieder eifrig Pläne für die Zukunft geschmiedet. Auf jeden Fall wird „Pünktchen“ im Juni beim 24-Stunden-Rennen über den Nürburgring brausen, und dann stehe ich ganz bestimmt auch wieder an der Rennstrecke. **Alexandra Becker**



Gleich wird's ernst: Pünktchen wartet auf der Startrampe



Ein oxfordgrüner Sintra ergänzt jetzt den privaten Fuhrpark des ehemaligen Fußball-Nationaltorhüters Wolfgang Kleff. Der 51jährige, der in den 70er Jahren mit Borussia Mönchengladbach große Triumphe feierte (Deutscher Meister, Pokalsieger und Uefa-Pokalsieger), entschied sich für die siebensitzige GLS-Variante. „Der Sintra ist ein ideales Familien- und Freizeitfahrzeug, in dem ich bequem mit vier Kindern und drei Erwachsenen fahren kann“, zeigte sich der sechsfache Nationalspieler von der Großraumlimousine begeistert. Darüber hinaus lobte Kleff die Wirtschaftlichkeit, das Pkw-ähnliche Handling sowie die positiven Fahreigenschaften des Vans.

Schlagabtausch

Rüsselsheimer spielten Tischtennis-Meister aus

Rüsselsheim (es). Am „grünen Tisch“ trafen sich kürzlich 22 Opel-Mitarbeiter – allerdings nicht um zu diskutieren, sondern um zum zweiten Mal den Tischtennis-Champion des Standorts auszuspielen. Den Siegerpokal sicherte sich Hartmut Drescher, der sich in einem hochklassigen Finale

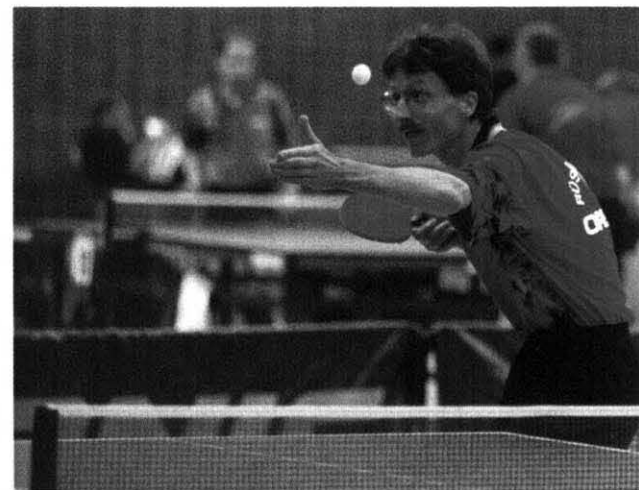
knapp gegen Hajo Völzke durchsetzte.

Im aktiven Tischtennisleben sind die beiden Endspielgegner übrigens Vereinskameraden. Beide spielen bei Alemannia Königstädten in der Bezirks-Oberliga – und hatten beim Opel-Turnier ein Heimspiel: Hajo Völz-

ke hatte die Königstädter Sporthalle für den Wettbewerb reservieren können.

Insgesamt jagten 22 Opel-Mitarbeiter aus allen möglichen Standort-Bereichen hinter dem Ball her. Ralf Förster und Hilmar Baier nahmen erstmals teil und landeten auf Anhieb auf den Plätzen 4 und 5.

Für die Zukunft wünscht sich Mitorganisator Johannes Schmitz, daß sich mehr reine Freizeitspieler zum Standort-Turnier melden. Er weiß allerdings, daß es dazu erst mal eine Hemmschwelle zu überwinden gilt: „Viele reine Hobbyspieler fürchten, keine Chance gegen die aktiven Tischtennis-Spieler zu haben, wenn sie beim Standort-Turnier antreten. Dabei könnten wir, wenn sich genügend Teilnehmer melden, durchaus zwei verschiedene Wettbewerbe auspielen – für aktive und nicht-aktive Spieler. Außerdem geht's uns nicht ums Gewinnen, sondern um die Geselligkeit.“



Standort-Meister: Hartmut Drescher ist der neue Champion

Für den Termin-Kalender

Rüsselsheim (jh). Und hier noch zwei wichtige Veranstaltungshinweise:

Am 21. März findet am Standort Rüsselsheim ein Opel-Schachturnier statt. Austragungsort ist das Opel-Forum am Hauptportal. Anmeldeformulare sind bei der Internen Kommunikation (Telefon 66 – 3387) erhältlich. Außerdem finden auch in

diesem Jahr wieder Musicalreisen für Mitarbeiter statt. Angeboten werden Fahrten zu „Miss Saigon“, „Die Schöne und das Biest“, „Das Phantom der Oper“ und „Starlight Express“. Für die Veranstaltungen gibt es noch geringe Kartenkontingente. Infos und Ticketbestellungen ebenfalls über die Interne Kommunikation.

Blitz-Licht

Klaus Eschmann

Kaiserslautern (es). Fast alle reden vom bargeldlosen Zahlungsverkehr. Klaus Eschmann nicht. Denn er ist der Mann an der „Kleinen Kasse“. Da wird bar ausgezahlt, und das soll auch so bleiben. Der 53jährige kümmert sich um Spesenabrechnungen, Kassenbelege, Vorschüsse, Lohnreklamationen und, und, und... – kurz: alles, was im Kaiserslauterner Werk direkt ein- oder ausgezahlt werden soll.

Über den Opel-Standort in der Pfalz kann ihm keiner was erzählen – der gelernte Auto-Kaufmann ist schon seit 1965 mit dabei, als das Werk noch eine große Baustelle war. Klaus Eschmann arbeitet in der Zeitverrechnung,

in der Poststelle, war dann auch dreieinhalb Jahre im Rüsselsheimer Stammwerk, ehe er 1994 zurückkehrte. Auf eben jenen Posten, den er heute noch bekleidet.

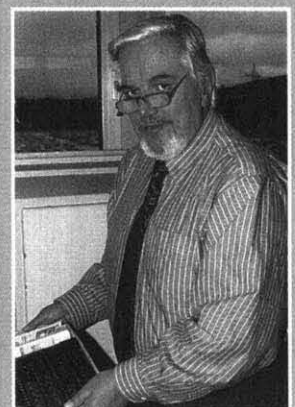
Nach so langer Zeit hat er natürlich eine ganz besondere Beziehung zu Opel: „Ich kann mir schon lange nicht mehr vorstellen, irgendwo anders zu arbeiten.“ Der richtige Mann am richtigen Platz ist der gebürtige Lauterer auch privat – im nahen Mackenbach ist er schon seit 1971 zuhause.

Die renommierte Musikantengemeinde hat Klaus Eschmann besonders herzlich aufgenommen: Schließlich spielt er Klavier, Orgel und Posaune, war in früheren Zeiten auch als Tanzmusiker unterwegs. Was ihn für sein jetziges Ehrenamt als Vorsitzender des Mackenbacher Musikvereins geradezu prädestiniert.

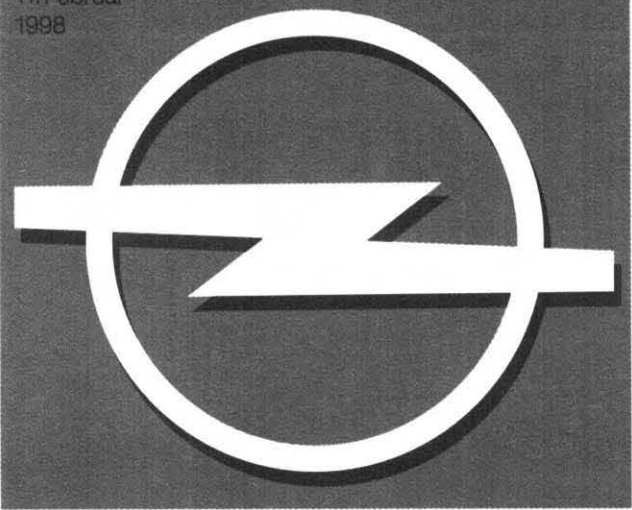
Daneben sammelt Klaus Eschmann Modellautos und fährt auch im reiferen Alter noch Motorrad – zwei Maschinen stehen bei ihm zuhause in der Garage. Ein

„Bazillus“, sagt er, mit dem er auch Sohn Stephan und Tochter Claudia „infiziert“ habe. Weswegen Ehefrau Monika nun drei Motorradfreaks in der Familie hat.

Denkt einer, der so mit seinem Unternehmen verwurzelt ist, eigentlich auch schon mal an Ruhestand? „Manchmal schon“, gesteht Klaus Eschmann, „denn bei meinen vielen Interessen würde mir bestimmt nicht langweilig“. Allerdings: „Wenn es irgendwann einmal soweit ist, wird mir der Abschied schon schwerfallen.“



Klaus Eschmann



Opel Post SPEZIAL

Pressestimmen Der Kontrakt im Spiegel der Medien

» Bei Opel sollte nun wieder ein wenig mehr Ruhe einziehen. Mit der Unterzeichnung des Standort-sicherungsvertrages sind die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, daß keiner der 47 000 Beschäftigten bis zum Jahr 2002 seinen Arbeitsplatz aus betrieblichen Gründen verlieren muß.«

DIE WELT

» Nichts ist so gut, als daß es nicht noch besser sein könnte. Dies gilt ebenfalls für den Standortvertrag bei Opel – wohl aus Sicht beider Verhandlungsparteien. 'Kein Sieg, aber auch keine Niederlage', zieht Gesamtbetriebsratsvorsitzender Rudi Müller das Fazit für sein Lager, während Vorstandschef David Herman von einer 'win-win-Situation für alle' spricht. Also kein Verlierer? Ein Unentschieden, wie Müller meint? Oder nur Gewinner, wie der Manager den Pakt interpretiert wissen will? Eine allgemeingültige Antwort darauf kann es nicht geben. Denn sie hängt untrennbar mit der jeweiligen Interessensphäre zusammen.«

Frankfurter Rundschau

» Opel wird in fünf Jahren deutlich weniger Menschen beschäftigen als heute. Doch bis zum Jahr 2002 verzichtet der Hersteller auf betriebsbedingte Kündigungen. Man wird sehen, wozu und wie die Zeit genutzt wird.«

Frankfurter Allgemeine

» Die Beschäftigten bei Opel können vorerst aufatmen. Der Standortvertrag stellt sicher, daß auch nach der Jahrtausendwende noch eine beachtliche Anzahl von Opel-Autos in Deutschland gebaut wird. Allerdings heißt dies nicht, daß der Personalabbau bei Opel gestoppt wird. Der technische Fortschritt in der Branche führt beinahe zwangsläufig dazu, daß mehr Autos von weniger Menschen gebaut werden können.«

Die Rheinpfalz

» Durch den Standortvertrag kann jetzt erst einmal wieder Ruhe einkehren. Und die sollte man bei Opel dazu nutzen, die noch immer vorhandenen Probleme bei der Qualität (...) zu lösen.«

STUTTGARTER ZEITUNG

» Die Berliner Zeitung schreibt von einem 'flexiblen Vertrag mit zwei Gewinnern' und begründet dies so: 'über das mittlerweile schon klassische Tauschgeschäft Lohnverzicht gegen Arbeitsplätze geht der Deal noch hinaus. Beide Seiten haben sich auf ein ganzes Paket von Maßnahmen geeinigt, um die Standorte wettbewerbsfähiger zu machen. Das reicht vom Krankenstand über flexiblere Arbeitszeiten bis hin zu garantierten Investitionen in Millionenhöhe. Insofern ist der Vertrag von Opel ein treffendes Beispiel dafür, was Unternehmen, Arbeitnehmer und die Tarifparteien in beiderseitigem Interesse zustande bringen können – wenn sie denn wollen.«

B.Z.



Alles Wissenswerte zum neuen Standortvertrag: Fakten, Stimmen und Hintergründe

Geschafft

Neuer Standortvertrag regelt Opel-Zukunft bis ins nächste Jahrtausend

Geschäftsleitung und Betriebsrat haben nach zehnmonatigen Verhandlungen jetzt einen neuen Standortvertrag unterzeichnet. Vorstandschef David J. Herman, Personalvorstand und Arbeitsdirektor Wolfgang Strinz, Gesamtbetriebsratschef Rudi Müller sowie die Betriebsratschefs der Standorte Bochum, Peter Jaszczyk, und Kaiserslautern, Paul Schleicher, signierten die Dokumente im Rahmen einer Pressekonferenz in Rüsselsheim.

Rüsselsheim (rh). Der neue Standortvertrag hat eine Laufzeit von vier Jahren und regelt künftige Investitionen, die Kapazitätsauslastung der Werke sowie Fragen der Beschäftigungssicherung. Im Gegenzug verpflichtete sich die Belegschaft zu mehr Arbeitszeitflexibilität und zu einer Kürzung der Tarifzuwächse in den kommenden Jahren.

Als weiterer Kernpunkt des neuen Vertrags gilt der Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis Ende 2002, also noch über die Laufzeit des Vertrages hinaus. Dies sollen attraktive Regelungen für Vorruhestand und Altersteilzeit ermöglichen.

Vorstandschef Herman wertete die Vereinbarung als deutliche Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit: „Wir haben mit diesem Vertrag die Zukunft des Unternehmens langfristig gestaltet und damit zusätzliche Motivation und Sicherheit für die Mitarbeiter gewonnen.“ Auch Personalvorstand Strinz hob die Bedeutung der Vereinbarung hervor: Der Vertrag hat in Deutschland nur wenig Parallelen und kann deswegen für die Industrie generell ein interessantes Beispiel sein.

Der Standortvertrag II, der die 1993 geschlossene und bis Ende 1997 gültige Vereinbarung ablöst, sieht für die drei Werke folgende Maßnahmen vor:

In Rüsselsheim wird die Produktionskapazität für die Modelle Vectra und Omega auf insgesamt 275 000 Ein-

heiten jährlich festgeschrieben. Für die weitere Modernisierung der Fertigung werden bis Ende des Jahres 2001 rund 750 Millionen Mark aufgewendet. Unter anderem ist der Neubau einer Lackiererei vorgesehen. „Diese hohen Investitionen rechnen sich nur mit entsprechenden Produktivitätsfortschritten“, betonte Wolfgang Strinz im Rahmen der Pressekonferenz. Und ergänzte: „Ohne daß hier bereits alle Planungen konkret feststehen, rechne ich damit, daß wir dafür in Rüsselsheim in den kommenden Jahren rund 3 000 bis 4 000 Arbeitsplätze abbauen müssen.“

Im Werk Bochum ist ebenfalls eine hohe Ausnutzung der vorhandenen Fertigungskapazitäten vorgesehen. Zu diesem Zweck sollen dort bis zum Jahr 2000 neben der Übernahme der Jungfachtarbeiter insgesamt 150 Neueinstellungen getätigt wer-

den. Außerdem wird die im März '98 beginnende Nachtschicht bis Ende 2000 fortgeführt. Diese Nachtschicht sichert 1 200 Arbeitsplätze. Bochum erhält außerdem die Zusage, alleiniger westeuropäischer Fertigungsstandort für den Kompakt-Van Zafira zu sein.

Für das Werk Kaiserslautern bietet der Standortvertrag „hervorragende Chancen für die Realisierung eines neuen Motorenwerks“, so Strinz. Dieses Projekt würde mit Investitionen in Höhe von 450 Millionen Mark rund 400 Arbeitsplätze sichern. Weitere Beschäftigungssichernde Maßnahmen sollen den Erhalt von weiteren 520 Arbeitsplätzen garantieren.

„Mit einer Beschäftigungsgarantie für alle Mitarbeiter bis zum Ende des Jahres 2002 haben wir erreicht, daß in den kommenden Jahren kein Beschäftigter bei Opel Angst vor

einer betriebsbedingten Kündigung haben muß“, stellte Gesamtbetriebsratschef Rudi Müller ein wesentliches Ergebnis des Standortvertrages heraus. Zwar sei dem Betriebsrat bewußt, daß der Beschäftigungsstand während der Laufzeit des Vertrages weiter abnehmen werde, so Müller. „Aber der Standort-sicherungsvertrag regelt, daß die zu erwartende Personalanpassung zumindest sozialverträglich durch Vorruhestandsregelungen und Altersteilzeit gestattet wird.“

Der Standortvertrag enthält diverse neue Regelungen, die die Opel Post auf der folgenden Doppelseite ausführlich beleuchtet. Ein Novum stellt der neue Vertrag aber auch im Hinblick auf das Abstimmungsprozedere des Betriebsrates dar. Holten sich die Arbeitnehmervertreter in Rüsselsheim und Kaiserslautern ein Stimmensbild vor der Unterzeichnung durch Diskussionen mit der Belegschaft und den Vertrauensleuten ein, so hat der Betriebsrat in Bochum die Zustimmung zum Vertrag per Beschäftigten-Befragung sichergestellt.

Fast 15 000 Stimmzetteln hatte der Betriebsrat an die Mitarbeiter verschickt, rund 9 000 gaben ihr Votum ab. Ergebnis: 70,2 Prozent Zustimmung. ■



Verhandlungsführer: Klaus Franz, Rudi Müller, David J. Herman und Wolfgang Strinz (v.l.n.r.)

Kompromiß mit P

Zehn Monate Verhandlungen bis zum Abschluß des Standortvertrages, das bedeutet auch zehn Monate zähes Ringen um den bestmöglichen Kompromiß im Interessenausgleich zwischen Unternehmen und Belegschaft. Das Ergebnis: Eine Vielzahl von Regelungen sowie weitere Verhandlungen.

Rüsselsheim (jh). „Ich persönlich kann mich in meiner Amtszeit als Betriebsrat an keine Verhandlungsrunde erinnern, die länger gedauert hätte als diese“, sagte Rudi Müller während der Vertragsunterzeichnung. „Dies mag ein Indiz dafür sein, wie wichtig – und deshalb beschwerlich – es war, in diesen sehr substanziellen Fragen, mit einer enormen Tragweite für die Beschäftigten und das Unternehmen, einen Kompromiß zu finden.“

Angesichts der unterschiedlichen Interessenlage sowie der Fülle der Themen empfand es auch Wolfgang Strinz im Hinblick auf das Vertragswerk als verständlich, „daß wir diesen Brocken nicht in ein paar Wochen abhandeln konnten.“

Hier die wichtigsten Details des neuen Standortvertrages:

Aufgrund der positiven Erfahrungen der letzten Jahre soll der Anwesenheitsverbesserungsprozeß (AVP) fortgesetzt werden. Beide Parteien haben vereinbart, daß die jährliche Abwesenheitsrate der Standorte sechs Prozent nicht überschreiten soll.

Wird dieses Ziel in den Jahren 1998 bis 2001 jeweils erreicht, so verpflichtet sich das Unternehmen zur Zahlung einer Weihnachtsgratifikation in Höhe von 100 Prozent eines regelmäßigen Monateinkommens. Basierend auf dem derzeitigen Manteltarifvertrag beträgt der freiwillige Anteil somit 45 Prozent.

Bei einem Überschreiten des vereinbarten Abwesenheitswerts reduziert sich die für den übertariflichen Teil der Weihnachtsgratifikation zur Verfügung stehende Summe gemäß den Mehraufwendungen für die Entgeltfortzahlung.

Zur Unterstützung des ZAVP und zur weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen wird ein Gesundheits- und Ergonomiefonds eingerichtet. Sollte die Abwesenheit 1998 AG-weit unter 5,5 Prozent (1999: 5,25; 2000 und 2001 jeweils fünf Prozent) liegen, so werden die sich ergebenden Einsparungen bei den Entgeltfortzahlungskosten zur Hälfte zur Finanzierung des Fonds verwendet. Um ein Gespür für die mögliche Größenordnung zu bekommen, über die hier gesprochen wird, eine aktuelle Zahlenangabe: 1997 betragen die Lohnfortzahlungskosten für ein Prozent Abwesenheit 22,3 Millionen Mark.

Um die künftig erforderliche Personalanpassung sozialverträglich zu gestalten, wurden Regelungen für Altersteilzeit und

Vorruhestand vereinbart. Mitarbeiter, die über eine Vorruhestandsregelung ausscheiden, erhalten 80 Prozent des bisherigen Nettoeinkommens bis zur Rente.

Die Altersteilzeit ist als Blockmodell vereinbart, das heißt Vollzeitarbeit während der ersten Hälfte der Altersteilzeitperiode, gefolgt von der Freistellung bis zum Eintritt in den Ruhestand. In dieser Zeit erhält der Mitarbeiter mindestens 85 Prozent seines monatlichen Verdienstes. Für Teilnehmer an der Altersteilzeit werden die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung während der zweijährigen Laufzeit auf 95 Prozent des Bruttoentgeltes ausgeglichen.

Die zu erwartenden Rentenkürzungen für Teilnehmer an der Altersteilzeit- und Vorruhestandsregelung werden durch eine Abfindung abgedeckt. Auch über die Terminsituation haben sich die Vertragsparteien geeinigt:

→ In den Fertigungsbereichen am Standort Rüsselsheim werden 1998 die gewerblichen Mitarbeiter der Jahrgänge '38 bis '40 für die Programme zum vorgezogenen Altersaustritt und zur Altersteilzeit berücksichtigt. Die einzelnen Austrittstermine sind noch nicht festgelegt.

→ Gewerbliche Mitarbeiter des ITEZ des Jahrgangs '38 werden zu 50 Prozent zum 30. Juni '98 und zu 50 Prozent spätestens zum 31. Dezember '98 berücksichtigt. Gewerbliche Mitarbeiter des Jahrgangs '39 werden zu 50 Prozent zum 31. Dezember '98 und zu 50 Prozent zum 30. Juni '99 berücksichtigt. Gewerbliche Mitarbeiter des Jahrgangs '40 werden zum 31. Dezember '99 berücksichtigt. Gewerbliche Mitarbeiter der genannten Jahrgänge aus den übrigen Bereichen sind ebenfalls zur Teilnahme an diesen Programmen berechtigt; die genauen Austrittstermine richten sich nach den betrieblichen Erfordernissen, längstens jedoch zu den für das ITEZ genannten Terminen.



Medienrummel: Gut 30 Zeitungsreportern und einem Dutzend TV-Teams mußten David J. Herman...



...und Rudi Müller detaillierte Auskünfte über den soeben geschlossenen Pakt geben

→ Angestellte der Jahrgänge '36 und '37 können an der Vorruhestandsregelung je zur Hälfte am 30. Juni '98 und am 31. Dezember '98 teilnehmen. Für Angestellte des Jahrgangs '38 besteht in diesem Jahr und für Angestellte des Jahrgangs '39 im kommenden Jahr die Möglichkeit, an einer zweijährigen Altersteilzeit im Blockmodell teilzunehmen. Alle zur Altersteilzeit berechtigten Angestellten können mit Vollendung des 60. Lebensjahres einen Altersteilzeitvertrag schließen.

Letzte Details sowohl für die Regelung zur Altersteilzeit als auch für jene zum Thema Vorruhestand werden derzeit gemeinsam von Geschäftsleitung und Betriebsrat verhandelt. Weitere Einzelheiten bekommen

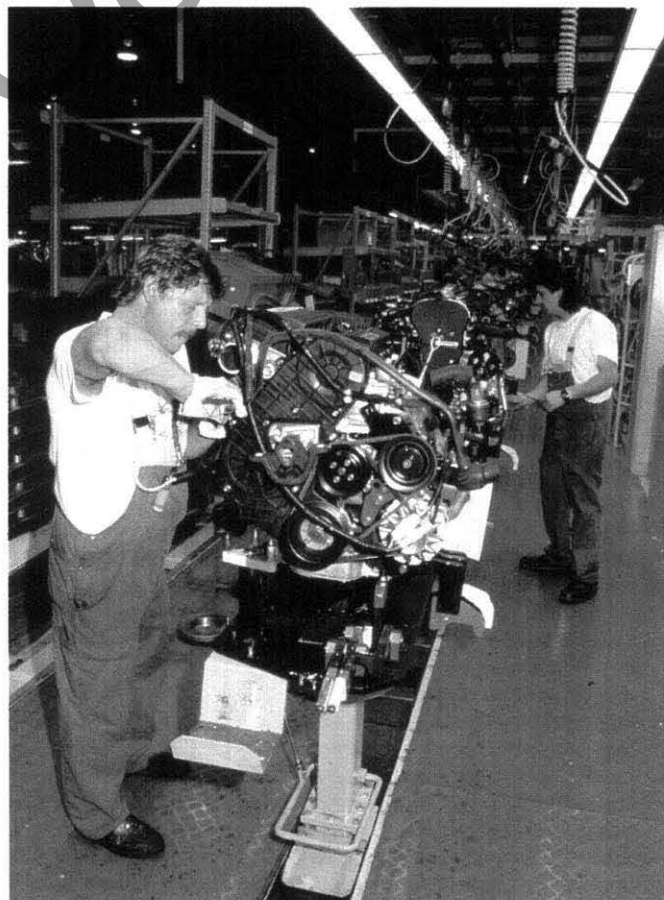
die von den Programmen betroffenen Mitarbeiter umgehend von der zuständigen Personalabteilung mitgeteilt, fachkundige Beratung ist also gesichert. Beiden Vertragspartnern ist klar, daß in dieser Frage ein hoher Informationsbedarf besteht, bitten die Mitarbeiter aber dennoch, sich ein wenig in Geduld zu üben und nicht selbst in den Personalabteilungen oder beim Betriebsrat vorstellig zu werden. Die Kollegen dort können derzeit nicht weiterhelfen.

Das Ausscheiden älterer Mitarbeiter ermöglicht in den kommenden Jahren die Übernahme der ausgebildeten Auszubildenden und die Beibehaltung der um 15 Prozent erhöhten Einstellungszahl von 350 Auszubildenden pro Jahr.

Der spätere Einsatzort der Jungfacharbeiter hängt vom

Personalbedarf des Unternehmens ab. Sollte ein Einsatz am Ausbildungsstandort nicht möglich sein, so können die Jungfacharbeiter auch an anderen Standorten, in einem ausgegliederten Betrieb beziehungsweise innerhalb eines Joint Ventures eingestellt werden. Für diese Flexibilität wird eine Einmalzahlung in Höhe von 20 000 Mark brutto gewährt.

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, daß zur Optimierung der Kundenwünsche und Kundenzufriedenheit sowie zum Ausgleich von unterschiedlichen Arbeitsvolumen die Arbeits- und Betriebszeiten flexibel zu gestalten sind. Nach Bedarf können die vorhandenen Korridormodelle in Rüsselsheim und Bochum ausgeweitet beziehungsweise neue geschaffen werden. Mehrarbeitszuschläge werden nach Tarif berechnet.



Sicher: Bis Ende 2002 gibt's keine betriebsbedingten Kündigungen

perspektiven

Opel-Standortvertrag II

Inhalte



OPEL

Auf einen Blick: Die fünf tragenden Säulen der Vereinbarung

Opel-Standortvertrag II



OPEL

Kompromiß statt Konfrontation: Das Opel-Konzept ging auf

Opel-Altersteilzeit (ATZ) – Blockmodell

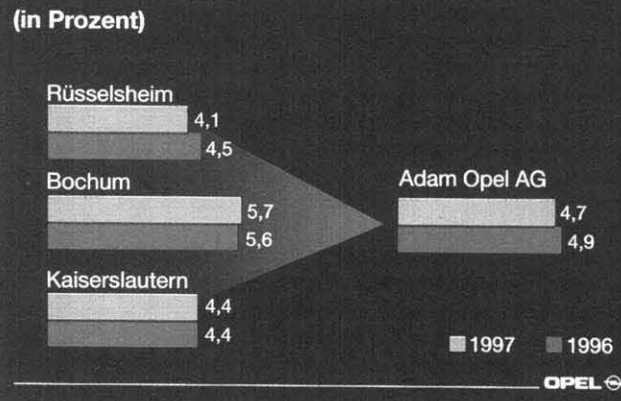
Durchschnittliches Nettoeinkommen eines Arbeitnehmers, verheiratet, ohne Kinder, Steuerklasse III



OPEL

Modellrechnung: So könnte die Altersteilzeit aussehen

Entwicklung der Abwesenheitsraten (in Prozent)



OPEL

Auf dem richtigen Weg: Weihnachtsgeld statt Abwesenheit

Für Bereiche, in denen in Gleitzeit gearbeitet wird, sollen die Gleitzeitbedingungen geändert werden. Eine endgültige Regelung steht noch aus, soll aber bis zum 1. April 1998 vereinbart werden. Beide Parteien haben sich darauf verständigt, bei der angestrebten Änderung folgende Eckpunkte zu

berücksichtigen: der Gleitzeitrahmen soll sich von 7 bis 19 Uhr erstrecken, die Kernarbeitszeit wird durch eine tägliche Mindestanwesenheit von sechs Stunden ersetzt, es soll keine Kappung von Zeitguthaben geben und außerdem ist eine Bündelung von bis zu fünf Gleitzeittagen vorgesehen.



Zug um Zug: Der Standortvertrag regelt auch die Modernisierung der Werke – so ist eine neue Lackiererei in Rüsselsheim geplant

Die in ihrer jetzigen Ausgestaltung seit 1968 bestehende betriebliche Altersversorgung wird restrukturiert. Sie stellt neben der gesetzlichen Rentenversicherung einen wesentlichen Beitrag zur materiellen Absicherung der Mitarbeiter und Angehörigen im Alter sowie bei Invalidität oder Tod dar.

Die derzeitige Versorgungsgestaltung hat eine Kostenbelastung zur Folge, die nach Auffassung der Geschäftsleitung zu einer nicht mehr vertretbaren Belastung der zukünftigen Erträge führt.

Geschäftsleitung und Betriebsrat haben sich darauf geeinigt, daß Arbeiter und Angestellte grundsätzlich gleichgestellt werden sollen. Außerdem werden bereits erworbene Ansprüche garantiert. Beide Seiten haben sich verpflichtet, bis zum 30. Juni 1998 eine Betriebsvereinbarung abzuschließen, die die weiteren Details regelt. Die dort gefundenen Bedingungen werden bis zum 31. Dezember 2001 garantiert.

Folgende standortbezogenen Zusagen enthält die neue Vereinbarung:

Das ITEZ hat die Plattformverantwortung für

Gamma und Epsilon und behält darüber hinaus grundsätzlich die Entwicklungs-, Produktionskonzeptions- und Produktverantwortung für den europäischen Markt für diese Plattformen sowie für Delta. Das heißt, das ITEZ behält die Entwicklungsverantwortung für die wichtigen Bauweisen Corsa, Astra, Vectra und Omega. Dafür sichert das Unternehmen einen durchschnittlichen Beschäftigungsstand von 8200 Mitarbeitern zu. Anlagen-, Werkzeug- und Prototypenbau werden ausgeweitet.

Rüsselsheim: Das Unternehmen garantiert Investitionen in Höhe von wenigstens 750 Millionen Mark zur Modernisierung des Werks und der Steigerung der Produktivität. Vorgesehen ist zum Beispiel ein Neubau der Lackiererei. Die Kapazität der in Rüsselsheim gebauten Modelle wird auf 275 000 festgeschrieben. Zur Abfederung etwaiger Personalmaßnahmen sollen in Rüsselsheim 500, nach Möglichkeit 800 Arbeitsplätze geschaffen werden.

Bochum: Die Fertigungskapazität für den am 5. Januar angelaufenen neuen Astra

wird auf hohem Niveau ausgenutzt. Das Werk Bochum bleibt von Produktionsbeginn mindestens bis Ende 2001 die alleinige Produktionsstätte für den neuen Kompakt-Van Zafira in Westeuropa. Die im März einsetzende Nachtschicht wird bis Ende 2000 verlängert. Außerdem werden in den nächsten drei Jahren 150 neue Mitarbeiter eingestellt.

Kaiserslautern: Vorstand und Gesamtbetriebsrat gehen davon aus, daß der neue Vertrag günstige Voraussetzungen dafür schafft, ein weiteres neues Motorenwerk am Standort Kaiserslautern anzusiedeln. Diese Maßnahme würde rund 400 Arbeitsplätze sichern und 450 Millionen Mark an den Pfälzer Standort bringen. Andere Maßnahmen sollen den Erhalt weiterer 520 Jobs sichern.

Zusätzlich sollen an den Standorten während der Laufzeit des Vertrages zusätzliche Maßnahmen zur Beschäftigungsförderung ergriffen werden. Dazu zählen unter anderem:

→ Prüfung des Verzichts auf Fremdvergabe

- Neue Arbeitsplätze in Partnerunternehmen und Joint-Ventures an den Standorten
- Überprüfung von verlagerten Serviceleistungen
- Erweiterung vorhandener und Aufnahme neuer Geschäftsaktivitäten
- Erhalt der Opel-Werksicherheit an allen Standorten bis Ende 2002

Darüber hinaus vereinbarten Geschäftsleitung und Betriebsrat, daß in den kommenden vier Jahren der Anstieg der Arbeitskosten gebremst wird, indem die von den Tarifpartnern ausgehandelten Zuwächse um jeweils 1,25 Prozentpunkte gekürzt werden. Tariflich vereinbarte Einmalzahlungen werden jedoch in voller Höhe weitergegeben. Damit wird das Unternehmen den über tariflichen Anteil der Löhne und Gehälter verringern.

Auf die Frage eines Journalisten, ob dies eventuell auch Reallohnkürzungen bedeuten könnte, sollten die Tarifabschlüsse in der Metallindustrie unter 1,25 Prozent liegen, antwortete Rudi Müller schmunzelnd: „In diesem Punkt vertraue ich ganz auf die Stärke der IG Metall.“

Keine Angst vor der Zukunft

Sieg, Remis, Niederlage? Angesichts der langwierigen Verhandlungen um den jetzt unterzeichneten Standortvertrag lassen sich derartig eindeutige Urteile kaum fällen. Denn die Kompromißbereitschaft schien zu jeder Zeit vorhanden, der Wille, sich zu einigen, groß. Die Opel Post wollte es genau wissen.

Rüsselsheim (es/jh). Was lange währt, wird endlich gut: Allen Spekulationen zum Trotz sieht der Vertrag in den nächsten Jahren keine betriebsbedingten Kündigungen vor, statt dessen sind sogar hohe Investitionen in die deutschen Opel-Standorte festgeschrieben worden. Über den Standortvertrag II sprach die Opel Post mit Vorstandschef David J. Herman und dem Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Rudi Müller.

Zehn Monate zähes Ringen um einen Standortvertrag liegen jetzt hinter Ihnen. Hätten Sie nicht auch versuchen können, ohne eine solche Übereinkunft weiterzuarbeiten und Probleme immer dann zu lösen, wenn sie auf dem Tisch liegen?

Müller: Sie haben recht, nicht immer saßen die Verhandlungspartner so friedlich nebeneinander am Tisch wie jetzt.

Warum so ein Vertrag, fragen Sie? Nun, uns allen ist klar, daß die Rationalisierung und die technische Innovation die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie weiter sinken lassen werden.

Deshalb war und ist es unser Ziel, die Arbeitsplätze in den deutschen Werken so sicher wie möglich zu machen und alle Standorte weit über das Jahr 2000 hinaus wettbewerbsfähig zu erhalten – dazu aber bedarf es einer langfristigen vertraglichen Regelung wie wir sie jetzt getroffen haben.

Herman: Ohne diesen Vertrag müßten wir in den nächsten Jahren viel öfter über Fragen der Entlohnung und der Arbeitsbeziehungen miteinander verhandeln, statt uns voll auf unsere Hauptaufgaben und unsere Kunden zu konzentrieren.

Welches sind für Sie die herausragendsten Ergebnisse des Vertrages?

Herman: Wir haben mit diesem Vertrag die Zukunft des Unternehmens und seiner

Standorte über einen langen Zeitraum festgelegt. Diese Zukunftspläne bieten den Mitarbeitern eine klare Perspektive, gewährleisten damit ein hohes Maß an Sicherheit und bringen zusätzliche Motivation. Und die Motivation unserer Mitarbeiter ist für uns ein echter Standortvorteil. Mit einem Wort: Wir haben hier eine Situation, von der das Unternehmen und die Mitarbeiter gleichermaßen profitieren.

Müller: Der neue Standort-sicherungsvertrag garantiert, daß die Entwicklung, die Produktion und die Verwaltung langfristig erhalten bleiben und ausgelastet werden. Außerdem ist vertraglich garantiert, daß die Standorte bis zum Jahr 2002 modernisiert und auf den letzten Stand der Technik gebracht werden. Dadurch entstehen Arbeitsplätze, die auch über die Laufzeit unserer Vereinbarung hinaus wettbewerbsfähig sein werden.

Und wie sieht es mit den aktuellen Arbeitsplätzen aus?

Müller: Mit der vertraglich vereinbarten Beschäftigungsgarantie für alle Mitarbeiter bis zum Ende des Jahres 2002 haben wir erreicht, daß in den kommenden Jahren kein Beschäftigter bei Opel Angst vor einer betriebsbedingten Kündigung haben muß.

Aber machen wir uns nichts vor: Bei einer realistischen Betrachtungsweise werden am Ende der Vertragslaufzeit in Rüsselsheim 3000 bis 4000 Arbeitnehmer weniger auf den Lohn- und Gehaltslisten stehen. Der Standortvertrag II regelt aber, daß die zu erwartende Personalanpassung zumindest sozialverträglich durch Vorruhestandsregelungen und Altersteilzeit gestaltet wird.

Es scheint, daß beide Sozialpartner mit dem Vertragswerk recht zufrieden sind. Warum haben sich die Verhandlungen dann so lange hingezogen?

Müller: Die rechtliche Mate-



Hart, aber fair: Die Diskussionen zwischen Rudi Müller und David J. Herman waren stets von gegenseitigem Respekt geprägt

rie von verschiedenen Einzelregelungen, etwa die Vorruhestands- und die Altersteilzeitvereinbarung, sind sehr kompliziert geworden. Wir wollen aber auch nicht verschweigen, daß durch Einmischungen der General Motors-Zentrale die Verhandlungsbedingungen nicht gerade erleichtert wurden.

Wie steht GM zu dem Standortvertrag?

Herman: Opel und General Motors waren und sind auf allen Ebenen davon überzeugt, daß Deutschland ein vorteilhafter und wettbewerbsfähiger Standort ist. Aus diesem Grunde arbeiten wir im gesamten Konzern eng zusammen.

Die Größe des Marktes, die geographische Lage in einem neuen, großen Europa, die Infrastruktur und Arbeitsproduktivität sowie die hohe Mitarbeiterqualifikation rechtfertigen Investitionen und erlauben gute Geschäfte in Deutschland. Deshalb hat uns GM während der Verhandlungen unterstützt. Und: Der Konzern begrüßt den Abschluß des Standortvertrages. Sie dürfen nicht vergessen, daß General Motors der größ-

te ausländische Investor in Deutschland ist. Ich hoffe, daß unsere neuen Investitionsentscheidungen potentielle Investoren in aller Welt, besonders aber in den USA, ermutigen werden, die Chancen des Standorts Deutschland erneut gründlich zu prüfen.

Opel sichert für die nächsten fünf Jahre den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen zu. Wie ist eine solche Vereinbarung im deutschen Unternehmensalltag einzuordnen?

Herman: Auf jeden Fall ist es nicht die Regel bei großen Unternehmen, betriebsbedingte Kündigungen über einen Zeitraum von fünf Jahren gänzlich auszuschließen.

Müller: Uns ist kein Unternehmen in Deutschland bekannt, in dem den Beschäftigten eine ähnlich lange Garantie auf Weiterbeschäftigung vertraglich zugesichert ist.

Dennoch: Über Vorruhestands- und Altersteilzeitregelungen wird sich Opel in den nächsten Jahren wahrscheinlich von 3000 bis 4000 Mitarbeitern trennen.

Herman: Kein Beobachter der Automobilbranche kann sich der Tatsache verschließen, daß diese Industrie in Zukunft weniger Menschen beschäftigen wird. Das liegt vor allem an neuen Fahrzeug-Konzeptionen, Technologien und Produktivitätsfortschritten. Man muß überdies davon ausgehen, daß die vom IG-Metall-Vorsitzenden Klaus Zwickel vor kurzem prognostizierte Zahl von 200 000 bedrohten Automobil-Arbeitsplätzen für die nächsten Jahre eine ernstzunehmende Größenordnung darstellt. Diese Zahl belegt, daß alle Wettbewerber in Zukunft mit erheblich weniger Beschäftigten produzieren wollen. Dieser Entwicklung kann sich auch Opel als einer der großen Hersteller in Europa nicht entziehen.

Müller: Immerhin wird der geplante Personalabbau zumindest teilweise kompensiert. So wird in Bochum eine Nachtschicht eingeführt, die 1200 Arbeitsplätze sichert, in Kaiserslautern werden 520 neue Stellen geschaffen und auch in Rüsselsheim sollen 500 bis 800 Arbeitsplätze neu entstehen.

Sieg oder Niederlage? Wie bewerten Sie beide den Vertrag abschließend?

Müller: Kein Sieg, aber auch keine Niederlage. Herausgekommen ist ein Kompromiß, mit dem wir alle leben können und der uns berechenbare Zukunftsperspektiven gibt.

Herman: Wir haben den Vertrag in kritischer, aber konstruktiver Zusammenarbeit mit den Betriebsräten erarbeitet und so eine Lösung gefunden, von der alle profitieren.

Ein Punkt liegt mir noch besonders am Herzen: Diese bemerkenswerte Vereinbarung beweist, daß man als Unternehmer in Deutschland bei aller berechtigten Kritik an einzelnen Problemen dieses Landes grundlegende Zukunftsfragen lösen kann, wenn die Partnerschaft mit den Arbeitnehmern gelingt.

Ich möchte deshalb die Gelegenheit nutzen, den Vertretern des Gesamtbetriebsrates für die im guten Geist geführten, manchmal harten, aber stets von gegenseitigem Respekt getragenen Verhandlungen persönlich zu danken.