

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 3:
Knifflige Transporte sind eine Spezialität der Logistik-Experten



Seite 5:
Auf der Rüsselsheimer Jubilarfeier wurden Erinnerungen wach



Seite 9:
Peter H. Hanenberger im Interview über die Zukunft der Ingenieure



Seite 16:
Fast 40 000 Mitarbeiter kamen zur Präsentation des Astra in die Werke

77 statt 66

Neue Rufnummern in Rüsselsheim

Rüsselsheim (jh). Ruf doch mal an!, lautet die frohe Botschaft der Telekom. Dieser Aufforderung bedarf es bei Opel kaum. Das Telefon ist für viele immer noch eines der wichtigsten Arbeitsmittel. Umso wichtiger zu beachten: Ab dem 20. April gelten in Rüsselsheim neue Rufnummern.

Für viele ist die „66“ zur lieb gewonnenen Routine geworden. Und dennoch muß sie weichen – der „7“. Hintergrund: Um insbesondere die internationale Erreichbarkeit zu verbessern, wird die Sammelnummer einstellig – eben jene „7“ – alle Durchwahlnummern hingegen werden fünfstellig. Das klingt etwas kompliziert, ist es aber gar nicht, wie folgende Beispiele zeigen:

→ Heute vierstellige Rufnummern werden fünfstellig. Aus der 06142/66-1234 wird die 06142/7-71234. Intern wird jeder vierstelligen Nummer eine „7“ vorangestellt.
→ Heute fünfstellige Nummern bleiben fünfstellig, die erste Ziffer „9“ wird zur „6“. Aus der 06142/66-96065 wird die 06142/7-66065. Intern wird aus der 96065 die 66065.

→ Ganz wichtig: Die Notrufnummer ändert sich ebenfalls. Aus der 2222 wird die 77777.

→ Die Opel-Zentrale ist statt unter der 06142/66-0 künftig unter der 06142/7-70 erreichbar. Die Faxnummer der Zentrale ändert sich von der 06142/66-4859 zur 06142/7-78800.

→ Außerdem ändern sich auch die Kurzwahlnummern, mit denen von Rüsselsheim aus in die Werke telefoniert werden kann. Für Bochum wird aus der Kurzwahl 927 künftig die 8927 plus Nebenstelle. Für Kaiserslautern ändert sich die 929 in die 8929. Eisenach ist statt unter der 88968 künftig unter der Kurzwahl 8968 erreichbar.

Die Umstellung der Telefon- und Faxnummern erfolgt am 18. und 19. April. Wer am Montag, 20. April die alte Nummer wählt, hört eine Bandansage, die auf die neuen Rufnummern hinweist.

Für Fragen und Probleme im Rahmen der Rufnummernumstellung ist ab dem 20. April eine Hotline geschaltet: 06142/73090.



Am 19. April hat das Warten ein Ende: Auf dem Hockenheimring startet die STW-Meisterschaft 1998. Hintergründe über die Motorsportaktivitäten aus dem Hause Opel lesen Sie auf Seite 17

Weltpremiere

In Leipzig zeigt sich der neue Astra erstmals als Stufenheck-Variante

Auf der Leipziger Messe „Auto Mobil International“ vom 18. bis 26. April feiert die Stufenheck-Version des neuen Astra ihre Weltpremiere. Die viertürige Limousine ist ab Herbst 1998 erhältlich und verfügt über den klassenbesten Luftwiderstandsbeiwert sowie ein besonders großzügiges Kofferraumvolumen von 460 Litern.

Rüsselsheim/Leipzig (pui). Ebenfalls präsentieren sich auf der „AMI“ der coupéähnliche Dreitürer, die fünftürige Schrägheck-Version und der geräumige Caravan des Astra der zweiten Generation. Für das kompakte Mittelklassemodell, das ab Mai auch im Eisenacher Opel-Werk gefertigt wird, liegen in Deutschland bereits wenige Wochen nach dem Verkaufsstart über 80 000 Bestellungen vor. Über den Messe-Schwerpunkt Astra hinaus zeigt Opel dem Leipziger Publikum in Halle 1, Stand C 22, einen Querschnitt seines aktuellen Fahrzeugprogramms.

Die gegenüber den drei- und fünftürigen Astra-Versionen um 14 Zentimeter auf 4,25 Meter gestiegene Gesamtlänge der Stufenheck-Limousine sowie der lange Radstand von 2,61 Meter ermöglichen ein großzügiges Platzangebot für fünf Passagiere und ein Kofferraumvolumen (nach VDA-Norm) von 460 Li-

tern. Die Ladevariabilität des Viertürers wird durch die serienmäßige Durchladevorrichtung sowie die asymmetrisch geteilt umlegbare Rücksitzlehne zusätzlich erhöht.

Angetrieben wird der Fronttriebler wahlweise von vier Benzin- und zwei Diesellagregaten. Das Spektrum reicht vom 1,6 Liter-Aggregat mit 55 kW/75 PS bis hin zum 100 kW/136 PS starken 2.0 16V ECOTEC-Motor, dem zwei Ausgleichswellen zu besonderer Laufruhe verhelfen.

Die beiden Selbstzünder, der 1,7 Liter-Turbodiesel mit 50 kW/68 PS und der 60 kW/82 PS starke 2,0 Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Vierventiltechnik, zeichnen sich durch extrem niedrige Verbrauchswerte – 5,9 Liter beziehungsweise 5,7 Liter pro 100 Kilometer – bei ansprechenden Fahrwerten aus. Alle Benzinmotoren und der 1.7 TD erfüllen die D3-Abgasnorm.

Die reichhaltige Serienaus-

stattung des Astra trägt ein Übriges zum Komfort-Empfinden der Insassen bei: sitzintegrierte Seitenairbags, Full Size-Frontairbags mit fortschrittlicher Hybridtechnik, pyrotechnische Gurtstraffer vorn, Automatikgurte und Kopfstützen für alle fünf Sitzplätze, Reinflufiltersystem mit Pollenfilter und Umluftschaltung, Sitzhöhenverstellung auf der Fahrerseite, von innen einstellbare Außenspiegel, elektrohydraulische Servolen-

kung, Wärmeschutzverglasung und Leseleuchten im Fond sind im Astra Stufenheck Serie.

Die Ausstattungslinien Comfort und Elegance erhalten zusätzliche Details wie die höhen- und längseinstellbare Lenksäule, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrische Fensterheber mit Tippfunktion und Einklemmschutz rundum sowie beim Elegance Wurzelholz-Dekor und Klimaanlage.

Zähltag

Mitarbeiter wählen Betriebsrat

Rund 45 000 Mitarbeiter waren Ende März in den vier deutschen Opel-Werken aufgefordert, einen neuen Betriebsrat zu wählen. Das Ergebnis fiel insgesamt deutlich zugunsten der Amtsinhaber und der IG Metall aus.

Rüsselsheim (es/jh). In Rüsselsheim büßte die IG Metall allerdings 4,1 Prozentpunkte gegenüber den Wahlen von 1994 ein. Die Liste um Spitzenkandidat Rudi Müller verlor aber immer noch 14 390 von 17 524 gültigen abgegebenen Stimmen (82,1 Prozent) auf sich. Ihre 38 – von insgesamt 43 – Sitze im Betriebsrat wird die Gewerkschaft künftig mit 25 Arbeitern und 13 Angestellten besetzen.

Jeweils zwei Sitze erhalten die Freie Liste und die Christliche Gewerkschaft Metall (CGM), für die 7,6 Prozent und 6,1 Prozent der Wahlberech-

tigten votierten. Den verbleibenden Sitz im Betriebsrat ergatterte mit 5,4 Prozent der Stimmen die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG). Die Wahlbeteiligung lag mit 74 Prozent anderthalb Punkte unter der vor vier Jahren.

Eine erste konstituierende Sitzung des neuen Betriebsrates erbrachte in Rüsselsheim zunächst Klarheit in zwei Personalien. Sowohl Betriebsratschef Rudi Müller als auch dessen Stellvertreter Klaus Franz wurden in ihren Ämtern bestätigt. Die weiteren Positionen in den

Fortsetzung auf Seite...2

Ganz kurz ...

Verbilligte STW-Karten: Für die am 19. April in Hockenheim und am 10. Mai auf dem Nürburgring stattfindenden STW-Meisterschaftsrennen wird es einen vergünstigten Kartenvorverkauf geben. Die Karten können in Rüsselsheim im Opel-Shop im Ausstellungsraum an der Bahnhofstraße erworben werden. Sie kosten 64 beziehungsweise 76 Mark und berechtigen auch zum Besuch des Fahrerlagers. Motorsport-Interessenten in den anderen Opel-Werken wenden sich bitte an die Kollegen der Öffentlichkeitsarbeit.

GMIO zieht nach Detroit um: Louis R. Hughes, Präsident von General Motors International Operations (GMIO) sowie rund 30 weitere Spitzenmanager werden ab September von Zürich in die neue GM-Zentrale nach Detroit umziehen. GM will damit die Arbeitseffizienz seines global verantwortlichen Führungsteams weiter verbessern. Die Entscheidung gibt zudem GM Europe und dem ITEZ die Möglichkeit, sich noch stärker auf die Opel-Modelle zu konzentrieren.

Die nächste Opel Post ist für den 13. Mai geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 24. April 1998.



Ausgezählt: Die Wahlhelfer hatten in allen Werken reichlich zu tun

„Ein klares Votum“

In allen vier Opel-Werken wurde ein neuer Betriebsrat gewählt – Rudi Müller nimmt Stellung

Rüsselsheim (jh). Betriebsratswahl 1998: Die Stimmen sind ausgezählt. Das Ergebnis liegt mit Ausnahme von Bochum in allen Details vor. Lediglich einige Personalentscheidungen stehen noch aus, um bis zum Jahr 2002 direkt in den Betriebsratsalltag einzusteigen. Direkt nach der Wahl befragte die Opel Post den amtierenden Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Rudi Müller nach seiner Sicht der Dinge.

Können Sie als amtierender Gesamtbetriebsratsvorsitzender mit dem Wahlergebnis leben?

Wir werden sicher noch viele einzelne Ergebnisse analysieren müssen und auch schauen, was sich im Gegensatz zur Wahl von 1994 verändert hat. Aber so viel läßt sich jetzt sicher sagen: Die Kolleginnen und Kollegen, die zur Wahl gegangen sind, haben ein klares Votum abgegeben für die IG Metall. Das ist aus unserer Sicht natürlich ein sehr erfreuliches Ergebnis.

Trotz gesunkener Wahlbeteiligung und gleichzeitigen Stimmenverlusten in Rüsselsheim?

Auch diese Ergebnisse



müssen wir differenziert betrachten. Die hohe Wahlbeteiligung in Eisenach und Kaiserslautern hängt sicher damit zusammen, daß in so kompakten Werken die Kommunikation wesentlich einfacher ist als in Rüsselsheim. Außerdem haben wir hier im Angestelltenbereich um vier Prozent zugelegt. Und auch im gewerblichen Bereich gibt es Abteilungen, in denen sehr intensiv gearbeitet worden ist und die IG Metall Zuwächse erzielen konnte – im Teilebau beispielsweise gut sechs Prozent.

Dennoch: Die Verluste sind nicht wegzudiskutieren. Einerseits scheint gerade im gewerblichen Bereich eine gewisse Skepsis vorzuherrschen, ob es uns gelingen wird, die vielen im Standortvertrag festgeschriebenen strukturellen Veränderungen auch umzusetzen. Das hat sicher unter anderem auch dazu geführt, daß die IGM Stimmen verloren hat.

Wie wird es jetzt im Fahrplan weitergehen?

Im Gegensatz zu Kaiserslautern, wo sich der Betriebsrat bereits konstituiert

hat, werden sich Rüsselsheim und auch Bochum erst Anfang Mai zusammenfinden. Ich rechne damit, daß sich bis Mitte Mai auch der Gesamtbetriebsrat neu formieren sowie der Wirtschaftsausschuß neu besetzt wird. Davon unabhängig sind natürlich die Betriebsräte aller Werke auch jetzt ge-



schäftsfähig.

Wo liegen aus der Sicht der Arbeitnehmervertretung die Herausforderungen der Zukunft?

Schwerpunkt unserer Arbeit wird auch künftig der Standortvertrag sein, der mit der Unterzeichnung am 20. Januar ja nicht beiseite gelegt werden kann. Wir werden in den kommenden Jahren ständig mit dem Standortvertrag arbeiten müssen. So haben wir beispielsweise die Frage der Sozialverträglichkeit über Vorruhestand/Altersteilzeit zu bewältigen. Auch die Restrukturierung der Rüsselsheimer Fertigungsbereiche, Stichwort Umbau oder Neubau auf der grünen Wiese, steht noch bevor. Wir werden zudem große Anstrengungen unternehmen müssen, um unsere Jungfacharbeiter nach der Ausbildung entsprechend einzusetzen.

Wird es auch zusätzliche, neue Betätigungsfelder geben?

Sicher werden wir künftig noch enger mit Eisenach zusammenarbeiten, um im Gesamtbetriebsrat alle vier Werke enger aufeinander abstimmen zu können. Außerdem wächst für den Betriebsrat auch die europäische Ausrichtung zu einer immer wichtigeren Aufgabe heran. Ich denke, es ist für genügend Stoff gesorgt, so daß sich die kommenden fünf Jahre nicht mit Langeweile füllen werden.

Markt-Studien

Zafira, Frontera und Monterey im Marketing-Blick

Bei der Marketing-Premiere von Zafira, Frontera und Monterey wurde jetzt 450 Opel-Verkaufsexperten aus ganz Europa die Richtung gezeigt. Drei Tage lang war die Rheingoldhalle in Mainz der Marketing-Nabel der Opel-Welt.

Mainz/Rüsselsheim (jan). „Wohin geht es morgen?“, fragt die Videowand am Ende des Saales, während sich die vierrädrigen Hauptdarsteller in Tücher und Schweigen hüllen. „An die Spitze“, lautet die energisch vorgetragene Antwort. Dort, nämlich an der Hallendecke, schweben bereits Astra-Ballons. Und in ähnliche Höhen wollen auch die anderen drei Hauptdarsteller.

In Mainz gab es aber nicht nur Autos zu sehen. Denn: Die Verpackung macht's. Und da hatten sich die Gastgeber einiges einfallen lassen: „Wir wollen nicht nur das Produkt präsentieren, sondern den Kollegen auch die Geschichte des Fahrzeugs erzählen“, beschreibt Rüdiger Hedfeld die Show rund ums Auto. Der Manager aus dem European Brand Team, das sich um die europaweite Vermarktung der Fahrzeuge kümmert, fungierte als einer der Gastgeber.

Anstatt wichtiger und notwendiger, aber zumeist dröger Verkaufsprognosen und Technik-Details gab es die In-

fos diesmal also als Schauspiel zu bewundern. So hatten die angereisten Fachleute auch kaum einen Blick für den malerischen Rhein, sondern erfreuten sich an den Darbietungen der Kollegen, die durch nachempfundene Supermärkte schlenderten, die Einkaufsliste in der Hand, auf der Suche nach einem Kompaktwagen, der soviel Platz bietet wie ein Van. Glück gehabt! Da hatte der Verkäufer gerade den Zafira im Angebot, auch wenn's mit der Lieferung noch bis zum nächsten Jahr dauert.

Den neuen Frontera gibt's zwar schon im Herbst. Er war allerdings erst einmal Verhandlungssache im „Gerichtssaal“. Aufgerufen der Fall: „Frontera gegen die Skeptiker“. Im Kreuzverhör wurden dann die Zeugen ausgehört. Spätestens als der Frontera-Weitumrunder Graham McGaw den Zeugenstand betrat und seine Reise schilderte, hatten das Hohe Gericht und die Geschworenen zugunsten des Frontera

entschieden, die Skeptiker tragen die Gerichtskosten.

Da wirkte der Rüsselsheimer Antriebsexperte in der Rolle des typischen Monterey-Käufers (45 Jahre alt, Kinder, zwei Autos) schon beinahe wie Rahmenprogramm. Marketingmanager Doug Ostermann, verantwortlich für die beiden Off Roader, war begeistert von dem Schauspiel: „Wir haben einfach mal was Neues probiert und die Reaktion ist toll. Marketing-Story, Produkt-Positionierung und alle Daten spannend verpackt“, beschreibt er die Show und stellt sich wieder dem energisch nachhakenen Monterey-Konsumenten auf der Bühne.

Klaus Leydecker und John Bailey vom European Brand Team, gleichsam Gastgeber und Intendanten, zeigten sich ebenfalls hochofrend, wünschten sich für die präsentierten Modelle einen ähnlich gelungenen Start wie für den Astra.

Der war diesmal aber nicht Thema: „Der Astra ist auf dem Markt, jetzt kümmern wir uns genauso intensiv um die anderen Produkte“, gibt Hedfeld den roten Faden für die Veranstaltung an die Hand und nimmt die Videokamera in dieselbe. Das Bühnenspektakel soll der Nachwelt erhalten bleiben.

Fortsetzung von Seite 1 verschiedenen Ausschüssen werden erst zu einem späteren Zeitpunkt besetzt.

In Bochum lag das endgültige Ergebnis der Betriebsratswahl bis Redaktionsschluß der Opel Post noch nicht vor. Die lange Auszählungszeit begründet sich dadurch, daß es in Bochum zum ersten Mal seit über 30 Jahren wieder eine Persönlichkeits- statt einer Listenwahl gegeben hatte.

Im Arbeiterbereich bewarben sich 220 Kandidaten um die 30 zu vergebenden Sitze. In Angestelltenbereich blieb es bei der Listenwahl: IG Metall, DAG sowie Freie Angestellte bewarben sich um insgesamt fünf Sitze. Erste vorläufige Ergebnisse zeigen allerdings, daß die IG Metall auch in der Bochumer Arbeitnehmervertretung eine dominierende Rolle spielt.

Auch in Kaiserslautern behauptete sich die IG Metall. Von insgesamt 29 Sitzen entfielen 26 auf die IGM. Die Liste um Spitzenkandidat Paul Schleicher vereinte 3832 von 4641 abgegebenen, gültigen Stimmen auf sich.

Die Christliche Gewerkschaft Metall (CGM) erhielt 561 Stimmen, gewannen zu ihren beiden vorhandenen Sitzen einen dritten hinzu. Die Freie Wählergruppe Lorch Herbert verlor ihr Mandat, die neu angetretenen Bewerber – die Freie Liste Scholz sowie die Freie Alternative Liste Baldauf-Krause – blieben ohne Chance.

Auffällig bei der Pfälzer Wahl ist die außerordentlich hohe Wahlbeteiligung in Kaiserslautern: Exakt 90,96 Prozent der insgesamt 5222

Wahlberechtigten gaben ihre Stimme ab. Den ungewöhnlich hohen Wert führt Wahlvorstand Peter Stemler auf die „familiären Strukturen“ im Werk zurück, aber auch auf die „Pfälzer Mentalität“ sowie die Person Paul Schleichers: „Der versteht es, die Mitarbeiter zu mobilisieren.“

Schleicher wird das Amt des Betriebsratsvorsitzenden allerdings nur noch wenige Monate bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand ausüben. Nachfolger Schleichers wird der 47jährige Alfred Klingel. Auch die weiteren Personalien wurden im Kaiserslauterer Betriebsrat bereits festgelegt. Zum Stellvertreter des Vorsitzenden wurde Lothar Sorger bestimmt. Der bisherige Amtsinhaber, Paul Barbier, wurde in den Wirtschaftsausschuß gewählt.

Und last but not least sind auch in Eisenach die Betriebsrats-Würfel gefallen. Große Überraschungen waren hier ebenfalls Fehlanzeige. Von insgesamt 2051 wahlberechtigten Mitarbeitern haben 1917 ihre Stimme abgegeben – das entspricht einer Wahlbeteiligung von 92,5 Prozent.

Den bisherigen Betriebsratsmitgliedern Andrea Geiß, Christine Herrmann, Harald Lieske, Ulrich Böckel, Manfred Kaiser, Thomas Ortloff, Bernd Lösche, Arno Wiedemann, Jürgen Hinkel, Matthias Rochau und Volkmar Jonik wurde erneut das Vertrauen geschenkt. Neu gewählt wurden Daniela Alles, Nicole Schäfer, Kurt Lange und Rüdiger Pracht. Damit sind alle Bereiche durch einen Mitarbeiter im Betriebsrat vertreten.



Fakten, Fakten, Fakten: Für die europäischen Marketing-Vertreter gab es sie spannend verpackt

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:
Dr. Gudrun Langer
Eisenach:
Andrea Katzmarczyk

Layout:
D+K Horst Reptschläger GmbH
65185 Wiesbaden

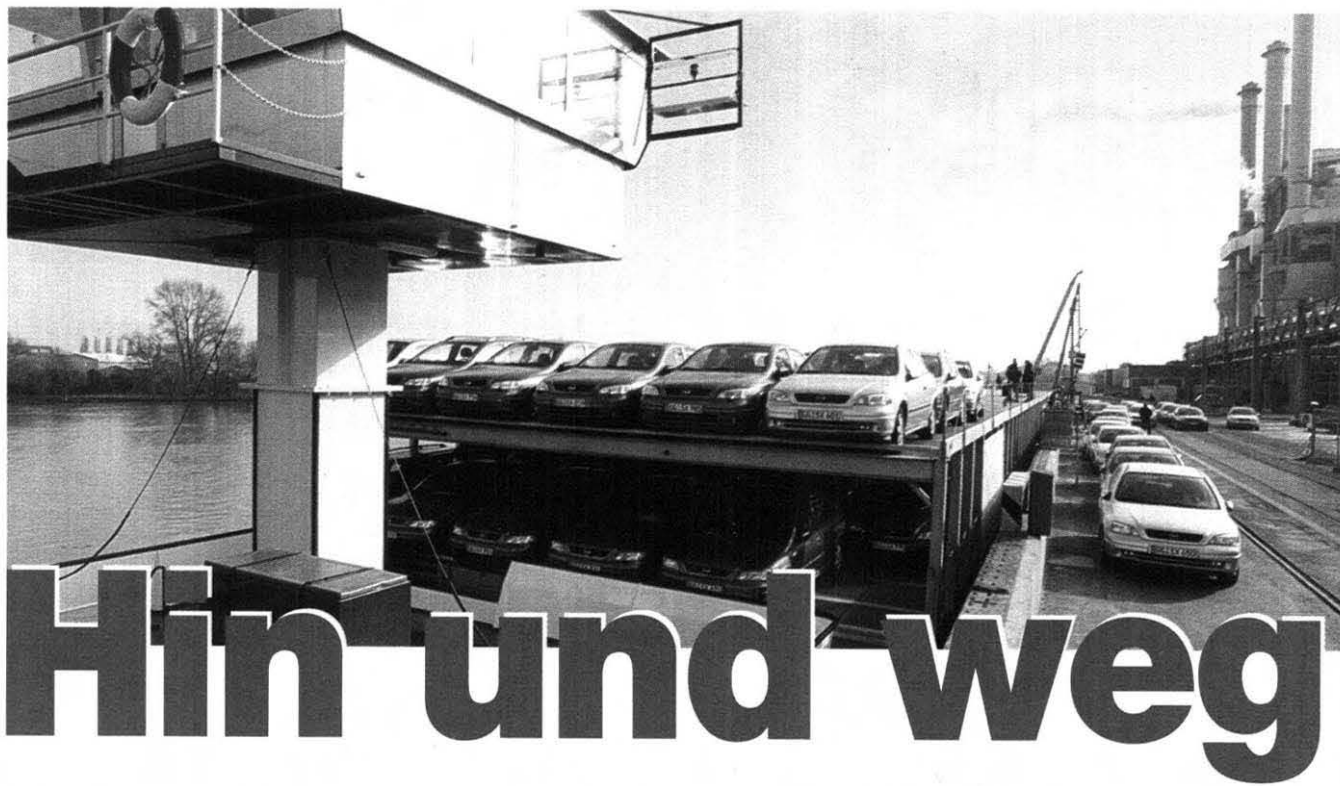
Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

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

Telefon 0 61 42/7 -740 57
und 738 98
Telefax 0 61 42/7 -784 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.



Hin und weg

Für die Abteilung Logistik Fahrzeuge gilt: Nichts ist unmöglich

500 Autos nach Marokko schaffen und auch wieder zurück. Natürlich so, daß kein Wagen einen Kratzer abbekommt. Wie immer, wenn Opel eine solche Operation startet, liefen auch bei dieser die Fäden in Rüsselsheim zusammen. Genauer: Im 4. Stock eines Bürohauses in der Eisenstraße. Hier residiert die Abteilung Logistik Fahrzeuge.

Rüsselsheim (es). 15 Köpfe umfaßt das Team von Dieter Heiser. Klingt wenig, angesichts der Menge an Autos, die die Damen und Herren „bewegen“. Denn sie sind für rund 1,4 Millionen Opel, die in Europa pro Jahr vom Band laufen, zuständig. Immer, wenn einer oder ein Teil von ihnen auf Reisen geht, werden von der Eisenstraße 58 aus die Weichen gestellt.

Land-, Luft- oder Seeweg müssen ausgeguckt, Speditoren ausgesucht und instruiert sowie Zollformalitäten abgestimmt werden – und das ist nur eine grobe Übersicht über die Aufgaben der Logistik Fahrzeuge. Auch alles, was aus der weltweiten GM-Produktion – ob aus Japan oder Amerika – in Deutschland oder Belgien eintrifft, wird von den Logistikern in der Eisenstraße „übernommen“. Wer da die Übersicht behalten will, der braucht Zugriff auf ein weltumspannendes Datennetz. Und ein Team, das wie ein Uhrwerk funktioniert, in dem jedes Zahnrad ineinandergreift.

Insgesamt ist die Logistik Fahrzeuge in vier Gruppen unterteilt. Die Aufgabe von Andrea Fylok, Wolfgang Onderka und Manuela Klein etwa ist es, in erster Linie die „Transportqualität“ sicherzustellen. Das heißt, mit den Speditoren abzusprechen, wie die Neufahrzeuge verladen werden müssen, um so von vornherein Schäden abzuwenden.

Helmut Lange und Thomas Uhl von der Gruppe „GM Drive-LCS“ wiederum kümmern sich um die Kommunikation mit den Speditoren, verfolgen den Weg der Fahrzeugtransporte selbst europaweit und in Übersee. Für die „Frachtgutschriften“ dagegen, also die finanzielle Abwicklung der Aufträge, sind Richard Schniering, Josef Ruppert und Monika Petrovski zuständig.

Den größten Personalanteil bindet naturgemäß der Bereich Planung, der mit Karin Martin, Siegfried Pfeifer, Petra Steinweg, Christel Heuberger, Ralph Haxel, Bernfried Braum und Leiter Dieter Heiser gleich sieben Köpfe zählt.

Hier werden die Wege festgelegt, die benötigten Kapazitäten reserviert, Zollformalitäten abgestimmt oder abwicklungstechnische Besonderheiten ins Visier genommen – etwa aktuelle Streiks in dem einen oder anderen Land, die einen Transport vorübergehend lahmlegen könnten.

So wie das alles durchgeplant ist, dürfte es ja kein Problem gewesen sein, mal eben 457 Astra, 13 Sintra, zwei

Monterey, drei Omega sowie drei Opel-Prototypen nach Marrakesch zu schaffen, mit zwei Lkw-Ladungen Ersatzteile sowie 22,5 Tonnen Luftfracht – so geschehen zur großen Astra-Händlerpräsentation Anfang des Jahres, bei der rund 16 000 Opel-Partner aus ganz Europa den neuen Bestseller testen sollten. Oder? Überhaupt kein Problem – das sei vielleicht etwas übertrieben, zeigt Dieter Heiser Un-

derstatement. Denn: „Es gibt Aufträge, die sind selbst für uns außergewöhnlich. Natürlich wäre es einfacher gewesen, einen Transport für eine Fahrzeugvorstellung in Frankfurt zu organisieren – aber das kann ja jeder.“

Statt dessen hieß es Ende Juli vergangenen Jahres: Opel präsentiert seinen Neuen in Marokko. Das hieß: 457 Astra müssen nach Marrakesch. Die waren zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht gebaut. Dank minutiöser Planung trafen sie jedoch alle bis Mitte Dezember 1997 in Rüsselsheim ein. Von dort ging's Anfang Januar per Lkw in den niederländischen Hafen Vlissingen.

Hier nahm das RoRo-Frachtschiff „Ivan“ die funkeingeladenen Autos auf und brachte sie über den Atlantik nach Casablanca, von wo es wiederum per Lkw 275 Kilometer weiter bis nach Marrakesch ging – und ein paar Wochen später dann fast den gleichen Weg zurück.

Nur wurden die Fahrzeuge retour ab Vlissingen (Ankunft Freitag abend) direkt auf eine Rheinfähre verladen und bis ins Opel-Werk nach Rüsselsheim gebracht – weil die findigen Planer wußten, daß so viele Fahrzeuge übers Wochenende am besten auf dem Wasserweg zu transportieren sind. Die organisatorischen Fäden behielt die ganze Zeit über Ralph Haxel in den Händen, der auch die meiste Zeit „vor Ort“ beim Transport war – gemeinsam mit Roland Ohler von der Nachbarabteilung Logistik Operations Overseas.

Das war auch gut so, denn nur an Ort und Stelle lassen sich die zahllosen unvorhergesehenen Zwischenfälle regeln, die selbst der umsichtigste Planer nicht voraussieht: Etwa, daß der Lkw mit den Prototypen, der aus Spanien „einreisen“ sollte, bei den ma-

rokanischen Zollbeamten plötzlich in Verdacht stand, versteckte Schmuggelware geladen zu haben. Ursache des falschen Verdachts: In den Schiffspapieren war das Leergewicht des Lkw viel zu hoch angegeben – vermutlich ein Schreibfehler.

„Das sind so Kleinigkeiten, die aufhalten“, erklärt Heiser. Dadurch stoppen ließ sich jedoch auch dieser Marrakesch-Transport nicht. Ebensowenig wie all die anderen, die die Abteilung Logistik Fahrzeuge bislang plante.

Auch mit dem Zustand der aus Afrika zurückgekehrten Autos ist Heiser äußerst zufrieden – „wir verzeichneten keine Transportschäden“. Das ist wichtig, denn in diesem Bereich will sich die Logistik Fahrzeuge 1998 selbst übertreffen: Mit 0,4 Prozent soll die Transport-Schadensquote weiter verbessert werden. Die lag 1997 bei 0,5 Prozent, was bereits ein phantastisches Ergebnis ist: In der deutschen Automobilindustrie erleidet im Schnitt ein Prozent aller Fahrzeuge Transportschäden. Gute Planung und harte Arbeit sind eben alles.



Reisebüro: Dieter Heiser (sitzend) und sein Team sorgen für den reibungslosen Transport von Fahrzeugen rund um den Globus

Prüfung ohne Streß

Das Interne Kontrollprogramm setzt auf das Engagement der Mitarbeiter

Wirksame Selbstkontrolle statt unpersönliche Schulmeisteri – darauf setzt das Interne Kontrollprogramm (ICRP), das bei Opel die klassische Innenrevision ergänzt. Derzeit werden wieder etwa 85 neue „Auditoren“ ausgebildet.

Rüsselsheim (es). Achtung, Kontrolle! Die bloße Ankündigung wird in vielen Bereichen des Alltags auch bei denen als unangenehm empfunden, die nichts zu fürchten haben. Bedeutet das doch meist, daß irgendein Fremder seine Nase in etwas stecken will.

Bei Opel ist das mittlerweile anders. Das Interne Kontrollprogramm wird von der Finanzabteilung (Interne Revision) betreut und gibt allen Bereichen die Möglichkeit, Prozesse und Kontrollmechanismen selbst auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Mit dem IC-Programm werden unternehmensweit auch die Punkte nochmals aufgegriffen, die zu Beanstandungen durch die für Opel tätigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geführt hatten.

Dabei werden die Bereiche durch insgesamt 12 Advisor (zu deutsch: Berater) unterstützt. Diese koordinieren das Interne Kontrollprogramm in den jeweiligen Bereichen und betreuen die Mitarbeiter, die die eigentlichen Prüfungen durch-

kumentieren haben, sind auf die spezifischen Erfordernisse der Vorstandsbereiche zugeschnitten und so aufgebaut, daß sich die Geschäftsrisiken, Prozeßschwächen oder andere „Systemfehler“ möglichst exakt ausloten lassen.



Regler: Die Advisor sind in Sachen ICRP immer ansprechbar

führen, die Auditoren. Diese Auditoren untersuchen anhand von Fragebögen die Geschäftsprozesse eines Bereichs. „Es geht beim ICRP nicht darum, Verfehlungen einzelner Mitarbeiter aufzuspüren und zu ahnden, sondern zu überprüfen, ob die Arbeit in Übereinstimmung mit den Richtlinien des Unternehmens vorstatten geht“, erklärt Torsten Spinnler, der schwerpunktmäßig als Advisor für die Bereiche Personal und Öffentlichkeitsarbeit die Arbeit der dort tätigen Auditoren koordiniert.

Die Fragen, die die Auditoren zu beantworten und zu do-

Werden Verstöße gegen Richtlinien oder Kontrollschwächen entdeckt, hat die zuständige Abteilung die Aufgabe, Maßnahmen zu deren Behebung festzulegen. Denn beim ICRP geht es nicht darum, Kollegen und Mitarbeiter in die Pfanne zu hauen, sondern etablierte Prozeßabläufe zu sichern.

Während die Fragebögen bearbeitet werden, ist der Advisor ständiger Ansprechpartner für die Auditoren. Er gibt Tips, hilft Fragen richtig zu interpretieren und geht mit in die Bereiche, wenn's dort klemmt. Insgesamt sind 12 Advisor für

Opel im Einsatz (siehe nebenstehende Übersicht). Drei weitere Stellen sind noch zu besetzen.

Ihre Aufgabe ist es auch, sicherzustellen, daß die dokumentierten Prüfungsergebnisse schlüssig sind. Darüber hinaus stimmen sie bereichsübergreifende Prozesse ab. Auf der Grundlage der Prüfungsergebnisse erstellen die Advisor dann einen Jahresbericht, der vom jeweils zuständigen Vorstandsmitglied zu genehmigen ist. Diese Ergebnisse werden anschließend dem Opel-Audit-Komitee vorgestellt, das aus dem Opel-Vorstand sowie dem Treasurer, dem Leiter der Rechtsabteilung und dem Revisionsleiter besteht.

Doch die ganze Kette ist kaum etwas wert ohne das Glied, das ganz am Anfang steht: Der Auditor ist in der Regel ein ganz „normaler“ Mitarbeiter, der entsprechend seiner neuen Aufgabe geschult wird (in drei Tagen werden ihm das notwendige Fachwissen sowie die Grundlagen der Interviewtechnik vermittelt) und die Prüfungen dann nach einem festen Zeitplan neben seiner eigentlichen Tätigkeit vornimmt.

Bei den Auditoren setzen die Advisor ganz bewußt nicht auf einen festen Stamm. Alle zwei bis drei Jahre wird ein Auditor ausgetauscht, zum

einen um das Prüfungs-Know-How auf eine möglichst breite Basis zu stellen. Zum anderen aber auch, weil diese Aufgabe lehrreich ist – denn sie ermöglicht interessante Einblicke in andere Abteilungen.

Außerdem: Beim Bearbeiten der Fragebögen frischt nicht nur der befragte Kollege, sondern auch der Auditor seine Kenntnisse über Prozesse und Kontrollen auf. Was ihm wiederum in seinem eigenen Geschäftsbereich von Nutzen ist – denn schließlich steht auch da irgendwann einmal ein Auditor auf der Matte.

Knut Alex, Eisenach,
03691/661328

Markus Bastian, Kaiserslautern, 0631/3552790

Christine Bon, ITDC,
06142/763773

Mathias Ehrensberger, ISM,
06142/763848

Sven Knopp, Einkauf,
06142/776996

Peter Kunding, Service, CKD, 06142/777080

Klaus Rapp, Finanz, Recht,
06142/761210

Joanna Sözen, ICC Finanz-Koordination,
06142/760989

Torsten Spinnler, Finanz, PR, Personal,
06142/763396, 761987

Rüdiger Stubben, ITDC, GM Europe, OPC,
06142/763850

Thomas Trub, Sales/Marketing, GMIO,
06142/777504

Ludger von der Bey, Werk Rüsselsheim,
06142/764389

Miniflitzer

Modellbau-Experte Reimer Völz läßt den neuen Astra schrumpfen

Er kann's nicht lassen: erst der Corsa Eco3, dann der Maxx und jetzt der Astra. Reimer Völz stellt sich seinem „Nebenjob“ mit ungebremsten Elan – und nun seinen aktuellen Traum in magmarot vor. Im Maßstab 1:10.

Rüsselsheim (jan). „Der Fünftürer ist schon fertig, im Augenblick sitze ich am Caravan und Marketing wartet schon auf das dreitürige Modell“, beschreibt Völz, Vorausentwickler im ITEZ, den Streß des Produktionsstarts. Alles wie im richtigen Leben.

Einige werden Reimer Völz kennen: Vor knapp zwei Jahren baute er einen Corsa Eco3 in der Größenordnung 1:10 nach. Dem folgte das Studienobjekt Maxx, ein Vectra i500 und jetzt ist der Astra dran. Der Hintergrund ist aber mittlerweile ein anderer. Opel entdeckte den Werbeträger Modellauto – und Reimer Völz nahm sich der Sache in bewährter Art und Weise an.

„Vor allem maßstabsgenau muß es sein. Was da manchmal auf den Markt kommt, läßt einem die Haare zu Berge stehen, da kann man kaum das Original identifizieren“, erklärt der Diplom-Ingenieur, der schon mit 12 Jahren ins Hobby einstieg. „Ich komm' aus Bremerhaven, da

habe ich natürlich mit Schiffen angefangen“, sagt der 40jährige und deutet auf sein „geschrumpftes“ Reich.

Da drängeln sich über 40 Autos in Vitrinen und Regalen, überall quellen Reifen, Schrauben und Felgen hervor. Auch Prototypen sind dabei – über die müssen wir hier aber schweigen. Auch im Modellbau herrscht höchste Geheimhaltung.

Selbst beim Herstellungsprozeß orientiert sich Völz an den Großen: „Die Millionen Daten des Originals werden vereinfacht und in den Computer eingegeben. Mit diesen Berechnungen fräst die Maschine dann das Positiv aus einem Holzersatzstoff“, erläutert Völz die aufwendigste Entwicklungsstufe. Über diese Form wird anschließend eine erhitzte Lexan-Folie gezogen und, durch Bohrungen im Block, mit Vakuum angesaugt. Heraus kommt ein Original aus Opel-Fertigung, eben nur kleiner, aber mit allen Details und einem Milli-



Entwicklungshelfer: Reimer Völz am heimischen Arbeitsplatz

meter Wandstärke. „Lackiert wird die Karosserie dann von innen, so wirkt die Farbe am besten und wird bei Remplern nicht beschädigt.“

Denn zum Fahren sind sie da, die kleinen Opel. Mit dem Serienmotor mit 7,2 Volt kommen die Wagen immerhin auf 40 km/h. Aber: Tuning ist wie beim echten Motorsport auch hier kein Problem. Und Völz legt auf Sportlichkeit wert: „Der Fünftürer hat Frontspoiler, Seitenschweller und BBS-Felgen, die im Original ungefähr 17 Zoll-Rädern entsprechen würden.“

Da ist der Verkaufserfolg schon vorprogrammiert. Vom Corsa konnte die Opel-begeisterte Firma Knott,

welche die Völz'schen Modelle gerne übernimmt, immerhin 500 Exemplare verkaufen. „Das ist eine Werbemöglichkeit, die man nicht unterschätzen sollte. Im Augenblick wird geprüft, ob sich die Modelle nicht ganz offiziell verkaufen lassen“, so Völz.

Beispielsweise könnte die Farbpalette beim Opel-Händler auch anhand von Modellen gezeigt werden: „Was meint ihr, wie die Leute da gucken. Und die Kinder erst“, gerät der Hobby-Modellbauer ins Schwärmen.

Wenn der Astra B fertig ist, will Völz den Auftrag aber zurückgeben. „Schließlich bin ich in der Projektentwicklung, das andere ist nur ein Hobby.“ In Vorbereitung für die Feierabend-Beschäftigung sind dennoch eine ganze Anzahl von „Kleinwagen“: Omega B, Astra B Motorsport, Monza und Kadett E – demnächst bei Ihrem freundlichen Modellautohändler.



Zulassung inklusive: Der neue Fünftürer im Maßstab 1:10



Trink-Demo

Frühlingsdrinks kamen gut an

Rüsselsheim (es). Der „Breaker“ ist ein Renner – so lautet das einhellige Urteil der Opel-Mitarbeiter nach der Aktion „Alkoholfreie Drinks.“

In der zweiten Frühlingswoche waren in insgesamt elf Werkskantinen kostenlos Frühlings-Cocktails angeboten worden – gedacht als kleine Demonstration dafür, daß schmackhafte Erfrischungen sich auch ohne Alkohol zubereiten lassen. Dazu nutzten die BKK sowie die Sozialberatung die Gelegenheit, über ihre Arbeit zu informieren.

Das Resultat? „Die Drinks wurden besser angenommen als erwartet“, freut sich Fritz Hoffmann von der Werksverpflegung über den Erfolg des „Breaker“. Der Cocktail aus Grenadine, Johannisbeer- und Zitronensaft sowie Mineralwasser wurde in einer Woche rund 4.500 mal verlangt.

Zufrieden sind auch BKK und Suchtberatung. „Wir hatten einige sehr gute Gespräche mit den Mitarbeitern“, berichtet Sozialberaterin Marion Stöcking-Anthes.

Zukunftsforscher

Modelltischler-Azubis bauen futuristisches Cockpit

Rüsselsheim (jan). Sieht so das Armaturenbrett der Zukunft aus? Zugegeben, die Farbgestaltung ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber die Formgebung durchaus gelungen. Aber hier waren nicht etwa die professionellen Kreativköpfe aus dem Design-Center am Werk, sondern Modelltischler aus dem 2. Lehrjahr.

„Es ist schon toll, wenn das ganze Engagement und der Ideenreichtum von den jungen Leuten selbst kommen“, schwärmt Reinhard Gerhardt, Ausbildungsleiter in der Technischen Berufsausbildung, von der Gruppenarbeit der elf Azubis. Nie zuvor waren so viele Azubis an einem Werk beteiligt wie dieses Mal. „Das war auch das größte Problem. Entwürfe machen, sichten, verwerfen, Kompromisse schließen, und auch mal auf den Tisch hauen, ist bei elf Beteiligten nicht einfach“, er-



Ausblick: Sieht so Autofahrers Arbeitsplatz von morgen aus?

zählt Axel Maurer.

Mehr als obere Mittelklasse war die Zielsetzung: „Wir wollten was Dreidimensionales machen, was zielgerichtet ist und vielleicht sogar Anregungen für die Zukunft gibt“, sagt Kollege Sven Stepan.

Ein halbes Jahr dauerte es schließlich, bis das Projekt fertiggestellt war, die heiße Phase kam, als es um die plastische Realisierung ging. Da wurde der Entwurf mit einem Raster auf Hartschaum auf-

gerissen und aus dem Vollen geschnitzt. „Sägen, schleifen, schneiden, bohren, feilen, schmirgeln“, berichtet Stefan Diegisser von der Arbeit eines Modellbauers.

„Wir haben das ja neben der regulären Ausbildung gemacht, deswegen brauchten wir soviel Zeit.“ Das letzte Finish bekam das gute Stück, das sogar schon über Platz für ein Display und ein Radio verfügt, dann mit hellblauem und silbernem Lack.

Für gut befanden schließlich auch die Kollegen vom Design, welche mit fachlichem Rat zur Seite standen hatten, die nun präsentierte „Anfängerarbeit“. Und voller Euphorie war natürlich Meister Hans-Dieter Werschlik: „Das ist allererste Sahne. Da gehören schon jede Menge räumliches Vorstellungsvermögen und handwerkliche Fähigkeiten dazu. Vielleicht strengen sich die nächsten Azubis ja auch so an?“ Wird das dann der Innenraum der Zukunft?

Vorsorgetermin

Berufsgenossenschaft erkundet Autoproduktion



Ortstermin: Vertreter der Berufsgenossenschaft nahmen die Produktion unter die Ergonomie-Lupe

Rüsselsheim (jan). Potentielle Gefahrenstellen zu besichtigen wird am nettesten noch mit „Sensationstourismus“ bezeichnet. Wenn jedoch die Widerspruchsstelle des Rentenausschusses der Süddeutschen Metall-Berufsgenossenschaft (SMBG) zu Opel kommt, steckt viel mehr dahinter – Vorsorge nämlich.

Zur Informationsveranstaltung „Arbeitsbedingte Wirbelsäulenerkrankungen“ waren kürzlich 25 Vertreter der SMBG in Rüsselsheim zu Besuch, um zu sehen, wo in der Automobilproduktion das Rückgrat belastet wird und die Bandscheibe knirscht.

„Einerseits dient der Workshop dem gegenseitigen Aus-

tausch, andererseits wollen wir den Gästen zeigen, wie bei Opel Präventivmaßnahmen getroffen werden, damit es erst gar nicht zu Blessuren kommt“, erläutert Bernhard Grunewald, Schwerbehindertenvertrauensmann in Rüsselsheim, den Hintergrund des Treffens. Zum ersten Mal veranstaltete Opel nun für den Rentenausschuß solch eine Arbeitstagung.

„Hier zeigen wir der SMBG nicht nur, was bei uns in Sachen Arbeitssicherheit geleistet wird, sondern wollen auch einen Einblick geben, wie eine Autoproduktion aussieht“, sagt Michael Schwarz von der Arbeitssicherheit, der die Gäste durchs Werk begleitete. Dort

wurden das Preßwerk, das Rohkarosseriewerk K 130, das Methoden-Trainings-Zentrum und die Montage begutachtet – eben alles Plätze, wo der menschliche Körper stärker als sonst belastet wird.

Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf ergonomische Arbeitsbedingungen gerichtet. „Da können wir veranschaulichen, wie der Arbeitsalltag aussieht, das hilft beim späteren Gespräch ganz enorm“, so Grunewald, der mit Opel-Vertretern vom Betriebsrat und dem Werksärztlichen Dienst am zweiten Tag der Veranstaltung zum Thema referierte. „So wissen alle Seiten genau, wovon sie reden.“

Info-Mappe der BKK

Rüsselsheim (es). Für Mitarbeiter, deren Kinder demnächst eine Berufsausbildung beginnen, bietet die BKK derzeit eine Info-Mappe an. Hierin finden sich viele Tipps, worauf beim Berufsstart zu achten ist und welche Formalitäten notwendig zu erledigen sind. Außerdem weist die Betriebskrankenkasse darauf hin, daß alle Familienangehörigen von Mitarbeitern auch nach dem Berufsstart noch bei der BKK versichert bleiben können. Nähere Auskünfte erteilen die Ansprechpartner der BKK in Rüsselsheim: 06142/76 1055, Bochum: 0234/9893439, Kaiserslautern: 0631/3552573 und Eisenach: 03691/66 1052.



Zeitreise

Die Jubilarfeier bot reichlich Gelegenheit zur launigen Rückschau

Rüsselsheim (jh). Opel hatte exakt 789 Jubilare und deren Partner gerufen und (fast) alle, die dem Unternehmen seit 25 oder sogar seit 40 Jahren die Treue halten, waren über den Rhein gekommen. Wie es bei solch einer Gelegenheit längst gute Sitte ist, ließen sie sich einen ganzen Abend lang kräftig feiern. Und tauchten tief in die Geschichte ein – in die eigene und in die ihres Arbeitgebers. Kein Wunder, ist doch „die Erinnerung das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können“, wie Vorstandschef David J. Herman den Schriftsteller Jean Paul zitierte.

Damals war die Welt also noch in Ordnung? „Wir wissen, daß diese etwas verklärte Sichtweise nicht in jedem Fall der Realität entspricht. Große und kleine Probleme, Ängste und Sorgen, waren auch vor 40 Jahren nicht unbekannt“, so Rudi Müller, der als Vorsitzender des Betriebsrates zu den Jubilaren sprach – und aus eigener Erfahrung weiß, wie sich ein Mitarbeiter nach 40 Jahren Opel fühlt, schließlich gehörte Müller im vergangenen Jahr selbst zu den „gefeierten“ Jubilaren.

Als „alter Opel-Hase“ weiß Müller natürlich auch um die immense Bedeutung motivierter, engagierter und erfahrener Mitarbeiter: „Trotz der rasanten technischen Entwicklung ist auch heute noch der Mensch der wichtigste Faktor für den Erfolg eines Unternehmens. Computer und Maschinen allein produzieren keine Autos.“

Daß unter den Jubilaren auch 234 ausländische Mitarbeiter waren, würdigte neben Müller auch David J. Herman. Deren Arbeitskraft sei für Opel gerade in den 50er Jahren außerordentlich wertvoll gewesen: „Sie halfen uns zu wirtschaftlichem Wohlstand und zu neuen Produktionsrekorden.“

Überhaupt: „Der Dank ist immer eine schöne Pflicht“, so Herman frei nach Ex-Bundespräsident Theodor

Heuss. In diesem Sinn würdigte er auch die Ehepartner, die den Opel-Mitarbeitern über all die langen Arbeitsjahre Rückhalt gaben.

Abschließend warf Herman auch einen Blick in die Zukunft: 1998 werde ein „spannendes Jahr“, versprach der Opel-Chef mit Blick auf den neuen Astra und den Zafira. Doch auch die Zukunft von Opel werde nicht allein von „materiellen Dingen“ geprägt sein. „Wohlstand und Arbeitsplätze sind auf Dauer nur zu bewahren, wenn sich jeder auch für das Ganze verantwortlich fühlt. Geschäftserfolge sind unmittelbar mit Qualität, Verantwortung und Teamgeist verbunden.“

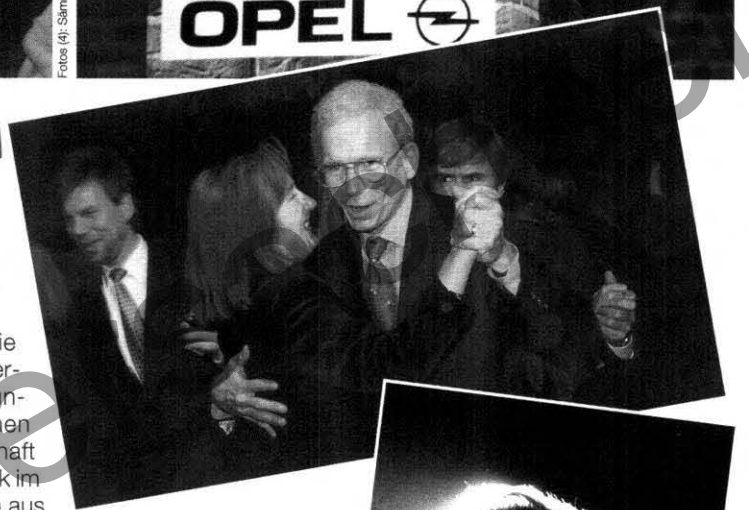
Perfekten Teamgeist präsentierte dann auch die Tanz- und Musicalgruppe um Gabriella Moliné, die mit Hits aus der 1957 uraufgeführten „West Side Story“ den Showteil eröffnete. Später entführ-

ten Filmnachrichten die Gäste in eine längst vergangene Zeit: die Gründung der Europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft (EWG), der erste Sputnik im All – all die Sensationen aus einer Welt, die heute weit weg scheint. Inklusive „Frischlufkurbeldach“ beim Opel Kapitän.

Für die Musik der 50er war kein geringerer zuständig als Rock'n Roller Peter Kraus: „Sugarbaby“ fuhr so manchem Opel-Veteranen ins Tanzbein, und außerdem ließ der deutsche Elvis auch unmittelbar vor seinem 58. Geburtstag noch die ewigen Teenager träumen.

Natürlich hatten die Organisatoren von der Internen Kommunikation auch zum Jahr 1972 die passende musikalische Einleitung gefunden: Tanz und Töne aus dem Hippie-Musical „Hair“ weckten prompt den gewünschten

Über 1500 Gäste waren sich einig: „Das war Sugar, Baby“. Gemeint war damit nicht nur Stargast Peter Kraus, der für die „Opel-Veteranen“ noch einmal seine alten Hits spielte – sondern die gesamte Jubilarfeier in der Mainzer Rheingoldhalle.



Zeitgeist. Und als rechten Zeit-Genossen präsentierte Moderator Heinz Günter Heygen einen Olympiasieger von 1972: Speerwerfer Klaus Wolfermann brach eine Lanze für seinen Sport und seine Generation.

Einen, der sowohl die gesamte Zeitspanne zwischen 1957 und 1972 – und noch sehr viel mehr – anekdotenreich zu präsentieren wußte, hatte Opel jedoch in den eigenen Reihen gefunden: Jockel Schultheis plauderte ein wenig aus seiner Zeit im Opel-Werksorchester, dem er seit 1949 angehört. Etwas



jüngeren Datums waren die Songs, die Peter Kraus bei seinem zweiten, dem „72er“-Auftritt im Repertoire hatte – und der die Jubilare endgültig auf die Tanzfläche trieb, wo sie dann bis spät in die Nacht blieben.

Mit Tasse zum Erfolg

Zwei Sonderaktionen des VV-Wesens bieten zusätzliche Anreize



Einen Korb zu bekommen, gehört normalerweise zu den weniger erfreulichen Dingen im Leben eines Aktionärs. Wenn jener Korb aber von der Propeller AG kommt, kann man sich zu den Gewinnern zählen. Die von Azubis geleitete Aktiengesellschaft verteilte jetzt nämlich ihre Dividende an die Aktionäre – und das wie gehabt vor allem in Form von Geschenkkörben. Dabei wurde aber nicht nur prall gefüllte Korbware, sondern auch Gutscheine für Musicals, Bücher und Automodelle an die Shareholder überreicht. Insgesamt waren es 300 Prämien, die das Spekulieren zur reinen Freude machten. Hauptpreis: Ein Reisegutschein nach Paris.

Rüsselsheim (jan). Rekord folgt auf Rekord, ein VV jagt den nächsten, die einen verdienen Tausende und Opel spart Millionen. Freude allerorten, doch Thomas Wohlfahrt, Leiter des Vorschlagswesens, will mehr, immer mehr. Vorläufig letztes „Lockmittel“: die Sammeltasse mit Astra-Motiv. Tauschkurs: ein VV macht einen Pott.

Zeitgleich läuft im Adam Opel Haus die Aktion „Ausweis an der Leine“, um die doch eher schwache Beteiligung der dortigen Mitarbeiter auf das übliche Opel-Niveau zu verbessern.

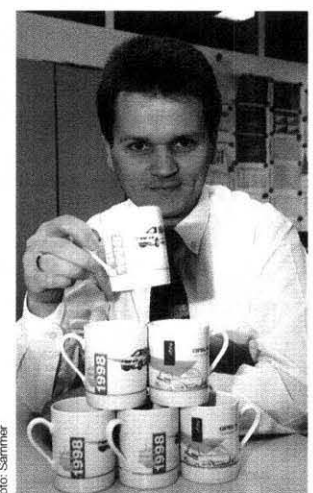
„Wir wollen die Leute motivieren, noch mehr VVs einzureichen. Und weil doch noch fast jeder zweite Vorschlag abgelehnt wird, ist die Tasse sozusagen als Trostpreis gedacht, die gibt's näm-

lich in jedem Fall“, sagt Wohlfahrt und zückt die Statistik. Denn die lügt nicht, was bedeutet, daß bei derartigen Sonderaktionen die Zahl der Vorschläge immer gestiegen ist.

Das Ziel ist klar: „Wir wollen in zwei Monaten 10 000 VVs. Allein in Rüsselsheim.“ Deshalb stehen für findige Mitarbeiter 10 000 Tassen bereit. Aber warum eigentlich ein Trinkbehälter? „Das ist ein Präsent. Und wenn ein Geschenk schön und nützlich ist, ist das doch toll“, spricht Wohlfahrt aus Erfahrung.

Bei ähnlichen Aktionen mit Armbanduhren und Telefonkarten hatte man gute Erfolge erzielt, bei Taschenrechnern waren es gar 5 000 VVs mehr gewesen als zu normalen Zeiten. Opel-Mitarbeiter rechnen eben. Aber nicht

nur der Preis, sondern auch der Weg, den er zum Empfänger nimmt, ist wichtig. „Bisher kam das gute Stück irgendwie zum Empfänger.“



Cup der guten Hoffnung: Thomas Wohlfahrt mit Tasse

Dieses Mal überreichen teilweise sogar Vorgesetzte direkt beim Einreichen die Tasse. Wenn die dann vorgezeigt wird, will der nächste auch eine haben“, erklärt der Mann vom Vorschlagswesen.

Dem Kaffeekonsum sind allerdings Grenzen gesetzt: Maximal drei Tassen pro Monat und Mitarbeiter sind zu erörtern, einen Einfluß auf die normale Prämienauschüttung hat das Ganze jedoch nicht. Macht maximal sechs Richtige. Das Stichwort ist aber „Sammeltasse“. „Wenn die Aktion hinhaut, bringen wir im nächsten Jahr die nächste Tasse raus.“

Der letzte Termin für die Einsendung eines VV im Rahmen der Werbeaktion „Starten auch Sie mit dem Opel Astra“ ist der 29. Mai.

Das ist Spitze

Arbeitsicherheit legt hervorragenden Jahresabschluß vor: Wanderpokal geht an CKD

In der gesamten deutschen Automobilindustrie macht Opel in Punkto Arbeitsicherheit keiner was vor. Auch die Bochumer haben – wieder einmal – an dem Spitzenergebnis des vergangenen Jahres einen maßgeblichen Anteil.

Bochum (nh). Seit Jahren gibt es vielfältige Aktivitäten, die zu einer weiteren Verringerung der Unfallzahlen beitragen. Dazu gehört auch die Stiftung des Arbeitsicherheits-Wanderpreises, der jetzt zum fünften Mal an den besten Haupt- oder Fertigungsbereich vergeben wurde.

Dieses Mal gab es gleich zwei Jahressieger: den Vorjahres-Ersten CKD-Bereich,



Ehrenrunde: Werksleitung und Betriebsrat überreichten Vertretern der ausgezeichneten Bereiche Urkunden und den Wanderpokal

der im gesamten Wettbewerbszeitraum unfallfrei gearbeitet hat, und die Produktionsbereich II. Dieser große Pro-

duktionsbereich hatte es tatsächlich geschafft, die Unfallhäufigkeit um knapp 52 Prozent zu senken. Außer-

dem waren die Sieger aus Werk II bei der Preisverleihung auch noch großzügig.

Da der Wanderpokal nur einmal existiert, überließen sie ihn dem CKD-Bereich, weil dieser es bereits zum zweiten Mal aufs oberste Treppchen geschafft hatte. Und überhaupt: Werk II könne den Pokal doch ohne weiteres nachbauen.

Guter Zweiter wurde der Bereich Fertig- und Endmontage, der die Unfallhäufigkeit um 41 Prozent reduzieren konnte. Den dritten Platz schafften die Mitarbeiter von Service, Teile und Zubehör mit einer Verminderung um mehr als 23 Prozent.

Wie bei jedem guten Wettbewerb übergaben die Werkdirektoren Reinald Hoben und Richard Weinhold sowie der

Leiter Arbeitsicherheit, Klaus-Otto Enderle, neben den obligatorischen Urkunden weitere Preise: So fahren insgesamt 110 Mitarbeiter der beiden erstplatzierten Bereiche zum Bundesligaspiel VfL

Bochum gegen FC Schalke 04, und 100 Opelner aus der Fertig-/Endmontage sowie 50 aus Werk III können dem VfL im Ruhrstadion gegen den Karlsruher SC die Daumen drücken.

Das Los entscheidet, wer daran teilnimmt. Fest steht aber, daß die Sicherheitsbeauftragten der Siegerbereiche ins Deutsche Arbeitsschutzmuseum eingeladen werden: ein Dankeschön für deren persönlichen Einsatz an der Basis.

Der Abteilungswettbewerb wurde vor fünf Jahren als Ansporn zu noch sicherheitsbewußterem Verhalten gestartet. „Damit wollten wir einen zusätzlichen Anreiz schaffen, um unsere hohen Ziele in der Arbeitsicherheit zu erreichen“, sagte Reinald Hoben. Mit Erfolg, denn das Ergebnis von 1997 war das beste überhaupt. Die Zahl der Betriebsunfälle mit Ausfallzeit konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 261 auf 190 gesenkt werden, eine Verbesserung um 27,2 Prozent. Damit verringerten sich auch die Ausfalltage um 31,7 Prozent von 2.779 auf 1.899.

Neben dem Gesamtsieger CKD blieben weitere sieben Bereiche ohne einen einzigen Unfall: Werksicherheit, Bauwesen und Telekommunikation, Produktionssteuerung, Servicewerkstatt mit Pool sowie dreimal die Qualitätssicherung: Service Werk I, Service Werk II und Reliability Car Line Team. ■

Anruf genügt

Suchtberatung hilft nicht nur in Krisensituationen

Bochum (pra). „Wenn Sie etwas von Ihrem Geschäft verstanden, dann würden Sie nicht fragen, was Sie für mich tun können!“ Suchtberater Wilfried Leitner (41) im Bochumer Opel-Werk I staunte nicht schlecht. Der Hinweis, daß er kein Hellseher sei, führte prompt zur Gegenfrage: „Aber Sie riechen doch bestimmt meine Fahne?“ Damit war das Problem klar. Leitner hatte einen Besucher, der nicht von der Flasche lassen konnte, es aber wollte. Der Suchtberater trat in Aktion.

Wilfried Leitner im Werk I und Matthias Berger (31) im Bochumer Werk II haben täglich mit Alkohol und Drogen zu tun. Jeder Mitarbeiter, der Schwierigkeiten im Umgang mit Drogen hat, kann sich an die beiden Mitarbeiter der „Adam Opel Gedächtnis-Stiftung“ wenden.

„Anruf genügt“, erklärt Leitner, dessen Tür aber auch für unangemeldete Gäste offensteht. Im Bereich der Arbeitsmedizin haben die beiden ihre Büros, in denen schon viele Wege begannen, die zu einem guten Ziel führten. Beschwerliche Wege zwar, aber solche, die zu gehen sich lohnten.

Bis hin zu viermonatigen Therapien in Spezialkliniken kann der Schritt bedeuten, der zum Berater führt. Aber die Erfolgsquote zeigt, man ist auf dem richtigen Pfad. Leitner und Berger, beide von Beruf Sozialarbeiter, haben den Drogen den Kampf angesagt. Einen Kampf, den sie täglich führen. Und in dem sie alle Register ziehen.

Jahr für Jahr bieten sie zahl-

reiche Schulungen an. Dabei richten sie sich an die unterschiedlichsten Zielgruppen. Gerade läuft eine Informationsveranstaltung für Auszubildende. Wilfried Leitner: „Diese Information ist besonders auf die Jugenddrogen-Szene abgestimmt. Wir weisen dabei auch auf Risiken und Gefahren hin, die in der Techno-Szene lauern.“

Aufklären lautet die Devise. Veranstaltungen wurden und werden durchgeführt mit den gewerkschaftlichen Vertrauensleuten, auch die Meister wurden ohne Ausnahme geschult. „Wie die Wühlmäuse arbeiten wir uns durch die Belegschaft“, so Leitner.

Alleine im vergangenen Jahr haben die Suchtberater mehr als 1.500 Beratungsgespräche geführt. Gespräche mit Menschen, die alleine nicht mehr weiterfanden. „Menschen, die in Not sind, sollten zu uns kommen“, so die beiden Sozialarbeiter, die bei ihrer Arbeit auf die unterschiedlichsten Probleme stoßen.

Da ist der Mitarbeiter, der sich, trotz absoluten Alkoholverbotes, ein Depot angelegt hat. Da ist derjenige, den man Spiegeltrinker nennt. Weil er ohne einen gewissen Pegel nicht mehr funktioniert. Einzelfälle zwar, aber solche, denen es zu helfen und die es zu

heilen gilt. 19 mußten im Jahr '96 in eine Entwöhnung. Mit einer Ausnahme kehrten sie geheilt zurück, eine enorme Erfolgsquote. Für Wilfried Leitner noch zu wenig. Er will, daß alle „trocken“ zurück zum Arbeitsplatz finden.

Kein leichter Job für die Suchtberater. Tagein, tagaus



Immer da: Suchtberater Wilfried Leitner

nur die Probleme anderer hören, aufgreifen, behandeln. Bekommt man da nicht auch Probleme? Zweifelsohne müssen auch Leitner und Berger darüber mit jemandem reden. Gelegenheit dazu haben sie an der Universität in Essen. Dort gibt es einen Supervisor, der weiterhilft. ■



Applaus: Sinkende Unfallzahlen sorgen für steigende Freude

Tolle Termine

Suchfahrt für Opel-Clubs eröffnet Veranstaltungsreihe

Bochum (pra). Fragen zu den Bochumer Opel-Werken und zum neuen Astra standen im Mittelpunkt einer Suchfahrt für Opel-Clubs. Von Moers am Niederrhein aus starteten Teilnehmer aus der gesamten Republik quer durch das Ruhrgebiet bis hin zum Wendepunkt am Werk I.

Dort war eine Kontrollstelle eingerichtet worden, an der es besagte Fragen zu lösen galt. Dabei reisten die Teilnehmer nicht nur mit Astra, Vectra, Omega und Kadett an. Auch betagtere Manta und Ascona in prächtiger Verfassung nahmen an der Veranstaltung teil.

Mit der Suchfahrt begann ein Veranstaltungsreigen in Bochum, der mit dem 16. Halbmarathon der Laufgemeinschaft Opelner am 3. Mai seine Fortsetzung findet. Bis zu 1.000 Teilnehmer werden zum Halbmarathon, zum Zehn-Kilometer-Lauf sowie für die Wanderstrecke erwartet.

Bereits drei Wochen später,



Fortsetzung folgt: Benzingsprache vor dem Bochumer Werk

am Samstag, 23. Mai, wird das Werk I von 11 bis 14 Uhr Treffpunkt für 200 Oldtimer und Klassik-Cars. Sie machen dort Rast im Rahmen einer Oldtimer-Rallye, die quer durch das Revier führt.

Am 7. Juni findet vor dem Werk I wieder ein großes Opel Club-Treffen statt, zu dem mehr als 15.000 Teilnehmer aus ganz Europa erwartet werden. ■

Weitere Termine sind im Herbst ein Renn-Slalom für Tourenwagen auf dem Parkplatz vor Tor 1 sowie die Rallye Ruhrgebiet, die am Tor 4 gestartet und beendet wird. Drei Wertungsprüfungen werden auf dem Gelände der Werke II und III gefahren.

Mit einem Wort: Die (motor-)sportbegeisterten Bochumer haben sich für 1998 eine Menge Termine gesetzt. ■

Auftakt '98

Führungscrew der Werke präsentierte die Pläne für dieses Jahr

Für drei Tage wurde ein Bereich im hinteren Teil der Fertigmontage zum Tagungsort. Stuhlreihen für über 300 Mitarbeiter, ein Podium sowie eine aufwendige Licht-, Ton- und Projektionstechnik war aufgebaut worden, von der „Außenwelt“ abgeschlossen durch schallschluckende Vorhänge. An diesem ungewöhnlichen Ort gab's jetzt Informationen satt für die Mitarbeiter.

Bochum (nh). In sechs Veranstaltungen, genannt „Auf-takt '98“, trafen sich an drei Tagen insgesamt 1800 Opel-ler. Gut drei Stunden waren jeweils vorgesehen, und die hatten's in sich. Die gesamte Führungsmannschaft der Werke I, II und III war angetreten, um den Gruppensprechern, Kolonnenführern und Führungskräften aller Ebenen den Stand der Dinge zu erläutern und einen Ausblick auf das Jahr '98 zu geben.

Die Bilanz: Im vergangenen Herbst hatte das Team „Kommunikationsinitiative T3000“ über alle Aktivitäten im Hinblick auf den neuen Astra informiert. Aktionspläne wurden ausgearbeitet und umgesetzt. Mitarbeiterfragen gingen ein, wurden in einem dicken Nachschlagewerk zusammengefasst und beantwortet. Und seit Jahresbeginn

läuft der neue Astra über neue Anlagen.

Grund genug, diese Informationen aus Produktion, Qualitätssicherung, Personalwesen, Finanzbereich und Werkslogistik zusammenzufassen und für die Mitarbeiter greifbar zu machen.

Ein Blick nach draußen zu den Zulieferern, Händlern und in die Presselandschaft rundete das Bild ab. Fazit: Wir haben mit dem neuen Astra ein hervorragendes Produkt, das qualitativ Spitze ist und bei unseren Kunden gut angenommen wird.

Die Diskussionen am Ende der Auftaktveranstaltungen machten allerdings deutlich: Obwohl die Grundstimmung positiv ist, gibt es in einigen Bereichen noch Verbesserungsbedarf. Zum Abschluß zitierte Reinald Hoben Vorstandschef Dave Herman: „Ich bin begeistert von der

Durchblick: Angeführt von Werkdirektor Reinald Hoben informierte das Top-Management 1800 Kolonnenführer, Gruppensprecher und Führungskräfte über die '98er Ziele



Motivation der Bochumer Mannschaft. Man fühlt überall den Einsatz für Qualität und Produkt. Ich bin froh, daß die Investitionen in Bochum getätigt wurden.“

Für so viel Lob bedanken sich die Bochumer mit einem schlichten Satz: „Der Astra ist da, jetzt kommt der Zafira.“ ■

Aber sicher

Auch Top-Manager lassen mit sich Schlitten fahren

Bochum (pm). Wenn es um die Sicherheit geht, lassen im Bochumer Komponentenwerk sogar die Manager mit sich Schlitten fahren. Obwohl draußen langsam der Frühling Einzug hält, hat jetzt mitten im Werk die Schlittensaison begonnen.

Es ist jedoch kein Schneeflitzer, der da auf kurzer Strecke ein beachtliches Tempo erreicht, sondern ein sogenannter Gurtschlitten. Auf diesem Gerät festgeschnallt kann jeder selbst erfahren, welche gewaltigen Kräfte bei einem Frontalaufprall auf den Körper wirken. Zu den ersten, die die rasende Fahrt mit dem plötzlichen Ende ausprobierten, gehörten die Mitglieder der „Chefetage“. Die „Schlittensfahrt“ ist Teil einer groß angelegten Sicherheitsaktion im Werk II, die das Thema „Wegenfälle“ beleuchtet.

Nach der letzten erfolgreichen Aktion, die sich um die Gefahren des Stolperns drehte, geht es diesmal den ganzen April über um das Aufzeigen von Möglichkeiten, immer sicher unterwegs zu sein.

Wie schon bei der vorherigen Aktion hat wieder ein Fachinstitut in enger Zusammenarbeit mit den Bochumer Sicherheits-Experten ein Konzept ausgearbeitet, das alle zum Mitmachen reizen soll. Mit einer Ausstellung, mit Podiumsdiskussionen – unter anderem mit den Verkehrssicherheitsberatern der Bochumer Polizei –, mit Faltblättern, einem Informationsstand und einem CD-ROM-



Dienstfahrt: Richard Weinhold im Test

Lernspiel soll für noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr gewonnen werden.

Auf dem Parkplatz wird bei einer Boxenstopp-Aktion unter anderem für den richtigen Reifen-Luftdruck gesorgt. In einem Gewinnspiel können Sicherheits-Trainingskurse für Auto- und Motorradfahrer gewonnen werden. Weitere groß angelegte Aktionen sollen in diesem Jahr noch folgen. ■

Zart & hart

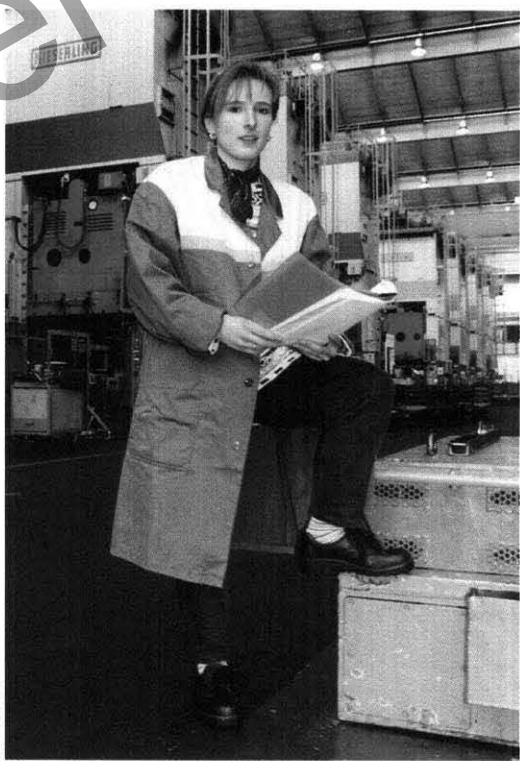
Carmen Kilian ist die erste Meisterin im Preßwerk

Bochum (pm). Jetzt haben die „harten Männer“ aus dem Preßwerk endlich ihre Meisterin gefunden. Als die Bochumer Opelwerke vor mehr als 35 Jahren eingeweiht wurden, war sie noch gar nicht auf der Welt. Und doch konnte die junge Dame, die auf den Namen Carmen Kilian hört, jetzt eine Premiere feiern: Sie ist die erste Meisterin im Preßwerk.

Die eher zierliche Carmen ist buchstäblich in eine Männer-Domäne eingetreten, denn bisher regierten ausschließlich die „Herren der Schöpfung“ im Reich der ganz schweren Brocken.

Doch Carmen Kilian ist keine Seiteneinsteigerin, die im Preßwerk nur eine kurze Zwischenstation sieht, sie ist durch und durch von ihrem Arbeitsplatz überzeugt.

Nach dem Abitur startete sie 1990 bei Opel ihre Ausbildung zur Industrie-Elektronikerin. Nach der vorzeitig ab-



Neu: Eine Meisterin im Reich der schweren Brocken

es rückblickend, nicht zuletzt an der herzlichen Aufnahme durch die Kollegen, die sie dann später zur Sprecherin ihrer Arbeitsgruppe wählten.

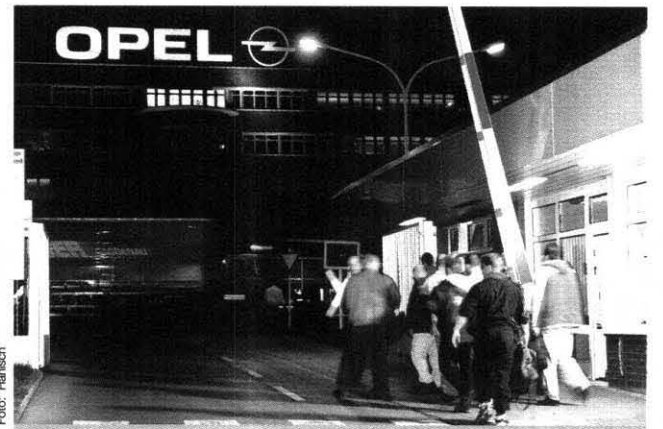
„Als ich das hier näher kennenlernte, kam für mich gar nichts anderes mehr in Frage. Der Umgang mit den mächtigen Maschinen war für mich von Anfang an eine große Herausforderung“, erklärt Carmen Kilian ihre Sympathie für die ehemalige – Männer-Domäne.

Ihr Einsatz fiel auch anderen auf und so bekam sie die Chance, an einem Meisterlehrgang teilzunehmen. Nach bestandener

Prüfung ist sie nun verantwortlich für den Bereich der Straßen 26 bis 30 und gleichzeitig Ansprechpartnerin für die 47 dort arbeitenden Männer. Und die haben sich offenbar an die zarte Hand im harten Arbeitsalltag gewöhnt. ■

gelegten Prüfung kam sie dann gleich in den Bereich, wo schwerste Maschinen mit hohem Druck Filigranarbeit leisten müssen. Entgegen ihren ersten Befürchtungen fühlte sie sich gleich wohl in diesem Bereich.

Das lag wohl, so sieht sie



Ende März hat die seit längerem vereinbarte Nachtschicht in der Produktion des Bochumer Opel-Werks den Betrieb aufgenommen. Bis Ende Mai werden nach und nach insgesamt 1200 Mitarbeiter pro Schicht 300 zusätzliche Astra produzieren und damit die Tagesproduktion von bisher 1200 auf 1500 Fahrzeuge erhöhen. In der ersten Woche begann die nächtliche Produktion mit rund 800 Mitarbeitern und 742 gefertigten Fahrzeugen. Die Nachtschicht wird auf einer der beiden komplett modernisierten Fertigungslinien gefahren, während auf der anderen bei Bedarf Wartung und vorbeugende Instandhaltung stattfinden kann.

Schlankheitskur

Werkslogistiker setzen auf „Lean-Material“-Konzept

Die „schlanke Produktion“ – für Opel ist sie zumindest in den Zusammenbauwerken längst ein Begriff. Auch in den Komponentenwerken wird an den „Lean-Material“-Prinzipien gearbeitet – Kaiserslautern ist hier schon recht erfolgreich.

Kaiserslautern (es). Den Weg eines Materialteils vom Lieferanten ins Werk, von dort durch die Produktion bis hin zum Kunden so wirtschaftlich wie möglich zu planen, um ein Minimum an Lagerkapazitäten und Transportkosten zu beanspruchen sowie eine optimale Bereitstellung in der Produktion zu garantieren – das ist es, um was es beim „Lean-Material“-Konzept im wesentlichen geht.

Inspiziert von den schlanken Produktionsabläufen im hochmodernen Eisenacher Opel-Werk, hatte der Pfälzer Werkslogistik-Leiter Karl-Hermann Winkler die Idee, das Prinzip der Direktanlieferung auch in Kaiserslautern einzusetzen.

Seit Anfang 1997 bemüht sich Gerd Reuter, unterstützt von Otto Frenger und Ron Worzala, darum, Prozesse im Sinne einer schlanken Produktion zu koordinieren. Als

„Advisor“ helfen sie den Bereichsverantwortlichen, die Bestellung, die Anlieferung und den Weitertransport von Material zu optimieren. „Früher mußten wir das Rohmaterial vereinnahmen, das mit bis zu 40 Tagen bestellt wurde – heute entscheidet das Werk auf Wochenbasis, welches Material abgerufen wird“, veranschaulicht Karl-Hermann Winkler den Fortschritt.

Das Pilotprojekt startete zunächst mit insgesamt 17 Motorteilen – und hatte einen durchschlagenden Erfolg – über 600 000 Mark wurden an Lagerbeständen, rund 400 000 Mark an Transportkosten gespart. Womit überzeugend nachgewiesen war, daß „Lean-Material“-Konzepte auch in einem Komponentenwerk Sinn machen. Mittlerweile ist geplant, mit rund 50 Teilen nach diesem Prinzip zu verfahren.

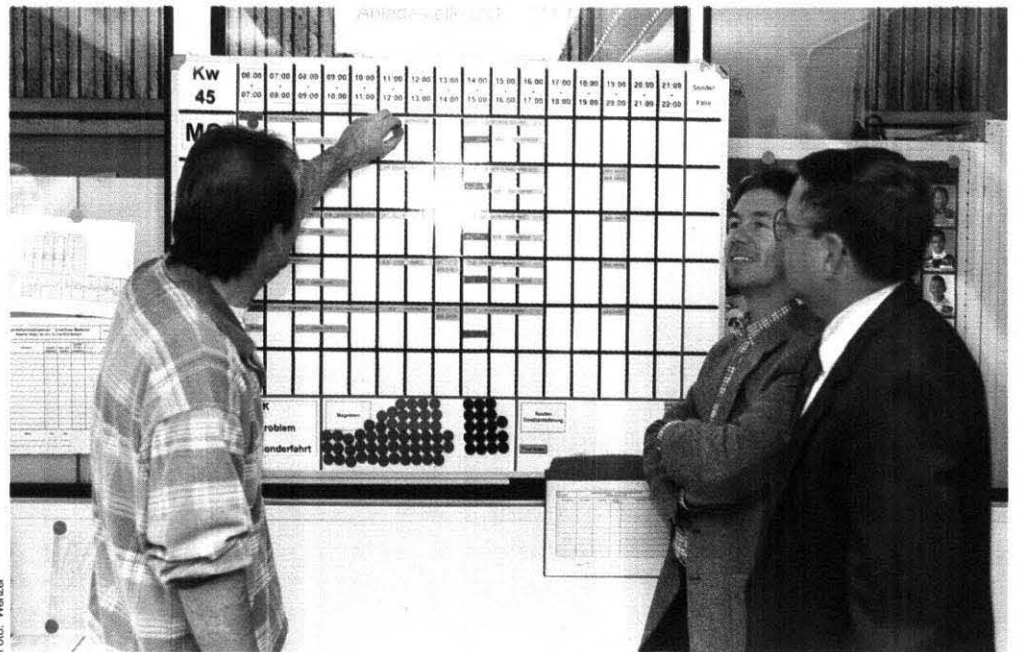
Der Bereich des „Lean Materials“ bietet jedoch noch ei-

nige Facetten mehr: Als erste Fertigungslinie in einem Werk des europäischen Opel-Produktionsverbundes wurde im DI Diesel die Materialanlieferung „staplerfrei“ gestaltet. Auch in der neuen Sitzrückenfertigung im K 20 wird auf ein Dolly-Anlieferungssystem gesetzt. Gegenüber Gabelstaplern sind Dollys billiger und bergen weniger Unfallrisiken – worüber sich auch die Arbeitssicherheit freut.

Für ebenfalls noch „ausbaufähig“ halten die Pfälzer Werkslogistiker die Idee des „Small Lot Packaging“. Dabei geht es darum, möglichst wirtschaftlich nur so viele Teile in die Materialanlieferungsbühler zu füllen, wie von den Kunden nachgefragt werden.

Die erfolgreiche „Schlankheitskur“ in Kaiserslautern hat sich mittlerweile herumgesprochen: Immer öfter müssen Gäste „von auswärts“ im Werk herumgeführt werden, die sich vor Ort informieren wollen.

Und Werkslogistik-Mitarbeiter Volker Kampmann reiste unlängst nach Polen, um seinen dortigen Opel-Kollegen beim Aufbau einer schlanken Materialanlieferung zu helfen.



Aufgetafelt: Komplizierte Arbeitsabläufe lassen sich mit Hilfe von Schautafeln leichter nachvollziehen

Bilanz verbessert

Auszeichnungen für die Besten in Arbeitssicherheit

Kaiserslautern (es). „Klassenbesten“ in puncto Arbeitssicherheit war in Kaiserslautern 1997 die Abteilung „Betriebslogistik, Werkstätten und indirekte Läger“. Die 185 Mitarbeiter umfassende Abteilung hat in den vergangenen drei Jahren ihre Unfallbilanz um 74 Prozent verbessert.

Werkdirektor Jochen Ohse, Betriebsrat Norbert Rauffer und Ewald Frank, Chef der Arbeits- und Werksicherheit, beglückwünschten Abteilungsleiter Gerd Reuter zu diesem vorbildlichen Ergebnis und überreichten ihm zusammen den Wanderpokal der Arbeitssicherheit. Reuter

nahm den Pokal stellvertretend für seine Mitarbeiter entgegen.

Ohse und Rauffer betonten bei der Übergabe, daß Sicherheit bei Opel zwar eine „Führungsaufgabe mit höchster Priorität“ sei, daß Sicherheitsbewußtsein aber stets beim einzelnen beginnt.

Guter Jahrgang

Azubis ließen sich zum Abschluß ordentlich feiern



Feuerprobe bestanden: Zwölf Azubis schafften die Traumnote „1“

Rüsselsheim (jan). Am Anfang ist die Rede. Denn so beginnen alle ehrenvollen Auftritte und Belobigungen, doch dieses Mal war alles anders. Da flimmerte bei der Verabschiedung der Auszubildenden der Winterprüfung

'98 der neue Astra-Werbespot über die Videowand – und der Zeitpunkt war gut gewählt: Der neue Opel und die Opel-Neulinge kamen zeitgleich auf den Markt.

Während sich der Astra noch bewähren muß, hatten die Azubis ihre Feuerprobe schon hinter sich. 124 von ihnen – 108 aus der technischen und 16 aus der kaufmännischen Ausbildung – waren in die Winterprüfung gegangen. 48 schlossen mit 2,5 und besser ab, 12 Absolventen sogar mit den Ergebnissen 1/2 oder 2/1 in Fertigkeiten und Kenntnisse. Das Sahnehäubchen: Vier Absolventen, die sowohl die praktische als auch die theoretische Prüfung mit der Bestnote 1 bestanden.

„Mit dem Gesamtergebnis liegen wir im positiven Trend der letzten Jahre“, sparte Georg Ehlers, Leiter der Zentralen Personal- und Organisationsentwicklung, nicht mit Lob. Wo die frischgebackenen Jungfacharbeiter arbeiten werden, muß sich allerdings noch weisen. Die

derzeitige Situation erfordert „eine stärkere Flexibilität in den beruflichen Arbeitsfeldern und Mobilität im Arbeitsort“, so Ehlers. Zum selben Thema sprach auch Dagmar Losert, Vorsitzende des Bildungsausschusses des Betriebsrats, die in einem Grußwort die neuen Kolleginnen und Kollegen willkommen hieß.

Grau ist bekanntlich alle Theorie. Was bei Opel schon in der Ausbildung geleistet wird, zeigte ein weiteres Video. Hier war die Entwicklung einer Rollstuhlhebevorrichtung zu bewundern, mit der die Azubis beim Team-MachWerke-Wettbewerb den ersten Preis errungen hatten.

Ein Zeichen für Team-Geist und Qualität, beides Themen, auf die auch Eugenio Garmendia, Direktor Quality und Reliability, einging. „Gute Zusammenarbeit in engagierten Teams ist ein Meilenstein auf dem Weg zu Top-Qualität“, begrüßte Garmendia die teamorientierte Berufsausbildung bei Opel.

Schließlich wurde zur Ehrung der Erfolgreichsten des Jahrgangs geschritten. Sie konnten sich nicht nur über Lob und Anerkennung, sondern ebenso über Blumen und Buchgeschenke freuen, die Dagmar Losert und Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor der Zentralen Personalabteilung, überreichten. Und dann begann sogleich der „harte“ Alltag: Der Fotograf wartete. Denn das ist immer so bei Ehrungen.

Senioren fahren an den Neckar

Kaiserslautern (Is). Am Mittwoch, 27. Mai, unternehmen die Opel-Senioren des Werkes Kaiserslautern einen Ausflug nach Heidelberg inklusive Schifffahrt auf dem Neckar und anschließendem geselligen Beisammensein. Auch die neuen Opel-Senioren sind herzlich willkommen. Abfahrt ist um 10 Uhr am Opel-Parkplatz, Portal I. Anmeldung bitte bis 12. Mai bei Theo Alt, Telefon 0631/52530.



Sicher ist sicher: In dieser Runde kann Werkdirektor Jochen Ohse (3. v. l.) bestimmt nichts passieren

Verbindungsman

Christian Möller ist neuer Personalchef in der Pfalz

Kaiserslautern (es). Wachablösung in der Pfalz: Christian Möller leitet seit Anfang April das Personal- und Sozialwesen im Werk Kaiserslautern. Der 34jährige löst Klaus-Eberhard Happel ab, der nach Vollendung seines 60. Lebensjahrs in den Ruhestand ging.

Auf die schwierige Aufgabe an der Schnittstelle zwischen Belegschaft und Unternehmensleitung ist Christian Möller bestens vorbereitet: Nach seinem Jura-Studium wechselte er in die Zentrale von GM Europa nach Zürich, war dort unter anderem zuständig für europäische Arbeitsbeziehungen und arbei-

tete in dieser Funktion auch intensiv mit dem Europäischen Betriebsrat zusammen.

Was ihn an seiner Aufgabe in Kaiserslautern besonders reizt? „Die Folgen der steigenden Produktivität mit unserer sozialen Verantwortung in Einklang zu bringen“, erklärt Möller. Eine Bewährungsprobe, vor der in den kommenden Jahren die gesamte Automobilindustrie stehe.

Ein interessantes Detail am Rande: Mit erst 34 Jahren ist Christian Möller fast genauso jung wie sein Vorgänger Klaus-Eberhard Happel es war, als er 1971 an die Spitze des Personal- und Sozialwesens in Kaiserslautern rückte.



Neue Heimat: Christian Möller

Werkdirektor Jochen Ohse verabschiedete Klaus-Eberhard Happel im Rahmen einer Feierstunde, der auch Personal- und Fertigungsvorstand Wolfgang Strinz und der Lauterer Betriebsratsvorsitzende Paul Schleicher beiwohnten. Letzterer charakterisierte Happel als „einen Personalmann, der mit dem Personal kann“.

Zukunftsinvestition

Der Vorsitzende der Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums, Peter H. Hanenberger, im Interview

Um auch weiterhin rund um den Globus erfolgreich zu sein, ist Opel mehr denn je auf die Leistungsbereitschaft und die Innovationskraft seiner Mitarbeiter angewiesen. Zu einer entsprechend hohen Qualifikation trägt neben der internen Aus- und Weiterbildung auch die Unterstützung von Universitäten und Fachhochschulen bei.

Rüsselsheim (jh). Seit 1994 führt Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger die „Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim“. Im Gespräch mit der Opel Post bezieht er Stellung zur Bedeutung einer qualifizierten Ausbildung, der Zukunft der Ingenieurszunft und der Rolle der Fördergesellschaft.

Opel setzt sich seit Jahren engagiert für die Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim ein. Warum?

Die Nachwuchsförderung hat entscheidende Auswirkungen auf die Zukunft unserer gesamten Gesellschaft. Wenn wir im globalen Wettbewerb bestehen wollen, müssen wir unsere Innovati-

onskraft pflegen und ausbauen. Es wird deshalb unverzichtbar, daß wir uns weiter spezialisieren und immer stärker auf unsere Kernkompetenzen konzentrieren. Dafür sind wir auf hervorragend qualifizierte Mitarbeiter angewiesen. Wenn aber die Qualität von Forschung und Lehre sowie die Bereitschaft, technisch orientierte akademische Berufe zu erlernen, sinkt, dann lauert hier ein Standortrisiko, das wir mit allen Mitteln verhindern müssen.

Sie selbst haben Ihr Ingenieurstudium in den 60er Jahren absolviert. Wo sehen Sie die größten Unterschiede zur heutigen Ausbildung?

Angesichts des raschen technischen Fortschritts ha-

ben sich natürlich auch die Studieninhalte im Laufe der Jahre verändert. Viel wichtiger scheint mir jedoch, daß die deutschen Hochschulen im internationalen Vergleich immer noch zu wenig praxisorientiert ausbilden. Wenn im ITEZ neue Ingenieure anfangen, ist auch heute noch eine recht lange Einarbeitungszeit vonnöten. In den USA, in Großbritannien oder Australien sieht das ganz anders aus. Dort ist die technische Ausstattung wesentlich besser, wird der Nachwuchs viel intensiver auf mögliche spätere Betätigungsfelder vorbereitet.

Zurück zur Fördergesellschaft. Wie sieht die Unterstützung der Fachhochschule konkret aus?

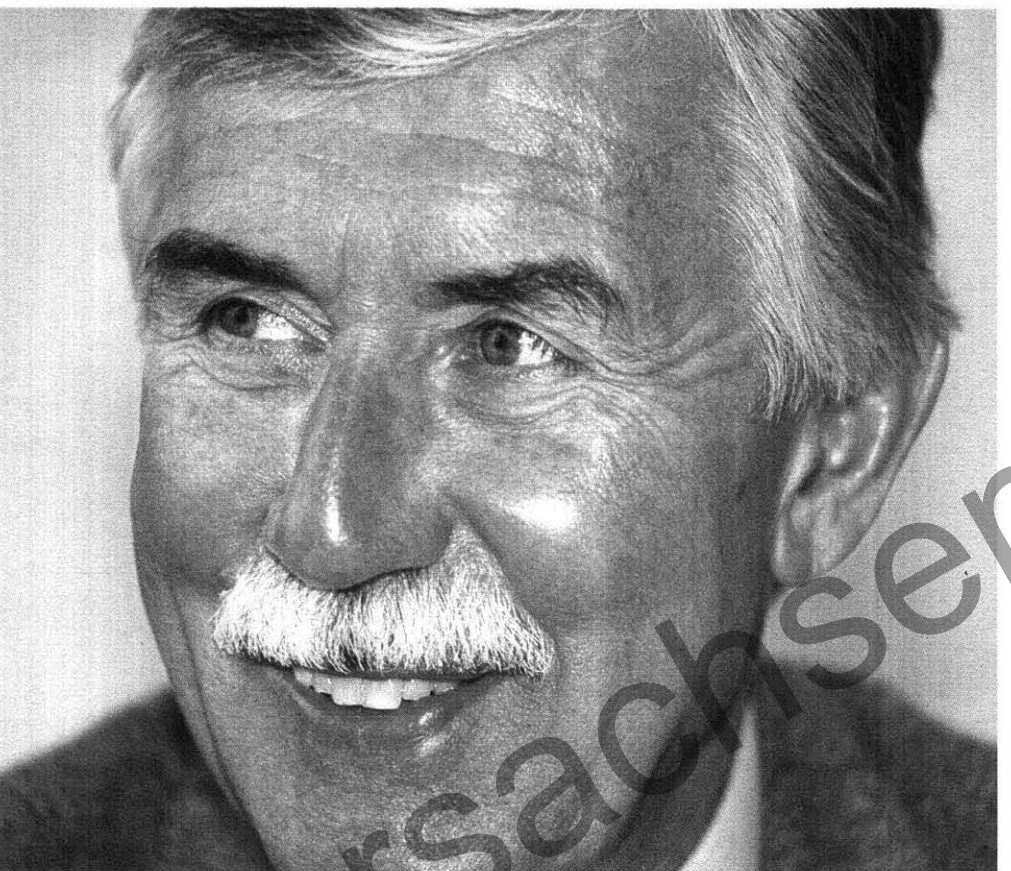
Grundsätzlich geht es darum, dem Ingenieursnachwuchs praxisbezogene Hilfestellung zu geben, also Technologietransfer auf dem kürzesten und schnellsten Weg zu ermöglichen. Zu den Schwerpunkten unserer Förderung gehören dabei die Einrichtung von Laboratorien, Prüfständen und Werkstätten sowie der Ankauf von Fachliteratur. Außerdem fördern wir Diplom- und Studienarbeiten, unterstützen Studienreisen und das Kontaktstudium, ein gemeinsames mit der FH und der Volkshochschule organisiertes Programm zur beruflichen Weiterbildung.

Welches sind die aktuellen Schwerpunkte der Förderung?

Im Vorstand der Fördergesellschaft haben wir vor kurzem die aktuelle Projektliste verabschiedet. Mit 62 700 Mark werden wir 1998 die von den Fachbereichen vorgeschlagenen Vorhaben unterstützen. So wird der Fachbereich Maschinenbau sein hochmodernes Koordinatenmeßgerät und seinen Schweißroboter erweitern können. Der Fachbereich Elektrotechnik kann sechs Programmierarbeitsplätze für digitale Schaltungen und einen Servoantrieb anschaffen. Im Bereich Mathematik, Naturwissenschaften und Datenverarbeitung werden PCs für die Erneuerung des EDV-Labors benötigt und die Physikalische Technik bekommt einen PC-Bildschirmprojektor. Mit diesen Geräten kann die FH weiterhin eine praxisnahe Ausbildung auf dem neuesten Stand anbieten, von der die Studenten beim späteren Berufseinstieg profitieren.

Seit Jahren hört man von einem Rückgang der Studienanfänger in den ingenieurwissenschaftlichen Fachbereichen. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Die Ingenieurwissenschaften befanden sich zuletzt in der Tat auf dem Rückzug. Dabei nimmt der Anteil der Ingenieure an der Gesamtbeschäftigung im Maschinenbau weiter zu. Allein im ITEZ wurden in den letzten ein- und einhalb Jahren 500 zusätzliche Arbeitsplätze für Ingenieure geschaffen. Der Verband Deutscher Ingenieure befürchtet, daß schon in wenigen Jahren ein regelrechtes „Ingenieurloch“ entsteht.



Engagiertes Plädoyer: Für den obersten Techniker von Opel ist die Förderung des Ingenieursnachwuchses eine Aufgabe, die unmittelbare Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland hat

geschaffen. Der Verband Deutscher Ingenieure befürchtet, daß schon in wenigen Jahren ein regelrechtes „Ingenieurloch“ entsteht.

Was würde ein solches „Ingenieurloch“ für die deutsche Wirtschaft bedeuten?

Als Verarbeitungsriebe aber Rohstoffzweig ist unser Land mehr als jedes andere auf die innovative Leistungsfähigkeit seiner Ingenieure angewiesen. Die Verbesserung der Ausbildungsstrukturen ist deshalb eine Aufgabe, die Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Gesellschaft gemein-

sam in Angriff nehmen müssen. Wer an der Qualität der Ausbildung spart, spart an der eigenen Zukunft.

Wo sehen Sie die inhaltlichen Herausforderungen für die Ingenieurausbildung?

Neben einer fundierten Fachausbildung werden auch soziale Kompetenzen mit ausgeprägten kommunikativen und integrativen Fähigkeiten sowie prozessorientiertes und interdisziplinäres Denken und Handeln immer wichtiger. Kundenorientierung, sprach- und betriebswissenschaftliche Kenntnisse spielen ebenfalls

eine zunehmend größere Rolle. Die Hochschulen müssen ihre Lerninhalte entsprechend erweitern. An der Fachhochschule Wiesbaden wird dies mit neuen Studiengängen wie der Umwelt- und der Fernsehtchnik, dem europäischen Wirtschaftsingenieurwesen oder dem berufs begleitenden Studium schon seit längerem erfolgreich versucht. Da neben guten Ideen aber auch Geld zu deren Verwirklichung nötig ist – und die öffentlichen Budgets bekanntlich immer kleiner werden – sind Initiativen wie die Fördergesellschaft gefordert.

Nachwuchsförderung

Seit 1965 unterstützt Opel die Ingenieurausbildung

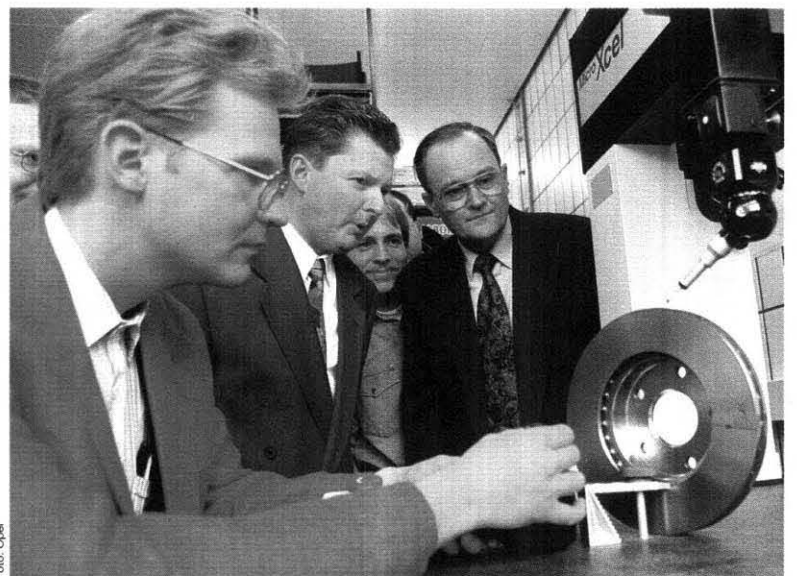
Rüsselsheim (jh). Seit 1965 leistet Opel über die Mitgliedschaft in der „Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim“ einen Beitrag zur Unterstützung der hier angesiedelten vier technischen Fachbereiche der FH Wiesbaden.

Die Unterstützung der FH durch die Fördergesellschaft basiert sowohl auf finanziellen Zuwendungen als auch auf Sachspenden. So überließ Opel der FH in der Vergangenheit unter anderem ein fahrerloses Transportsystem.

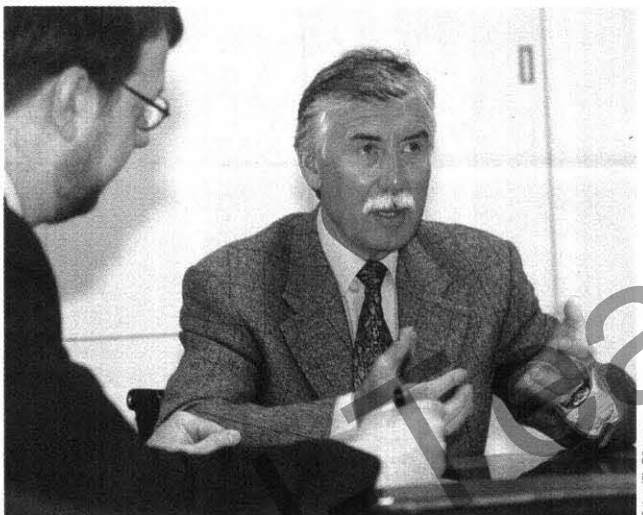
Demnächst werden im Zentrallabor verschiedene Gerätschaften freigesetzt, die dem Nachwuchs als Lehr- und Lernobjekte willkommen sind.

Derzeit gehören 60 Firmen und 150 Privatpersonen der Fördergesellschaft an. Der Jahresbeitrag beträgt 36 Mark für Einzelmitglieder und 300 Mark für Firmen, Institutionen und Behörden. Da das Engagement gar nicht groß genug sein kann, freut sich die Förderge-

sellschaft über jede weitere Unterstützung – etwa durch Ingenieure, die etwas für die nachfolgende Generation tun wollen. Weitere Fragen über die Arbeit der Fördergesellschaft beantwortet deren Geschäftsführer Alfred Körbel, Telefon 0 61 42/77 51 94.



Förder-Profi: Dipl.-Ing. Alfred Körbel (re.) ist gerngesehener Gast an der FH



Auskunftsfreudig: Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger (re.) im Gespräch mit Opel Post-Chefredakteur Jürgen Hepp

Rüsselsheim (pu). Peter H. Hanenberger, Chef des Internationalen Technischen Entwicklungszentrums und Mitglied des Opel-Vorstandes, feierte am 1. April sein 40jähriges Dienstjubiläum. Hanenberger, der gleichzeitig Vice President der General Motors Corporation ist und als Group Executive von General Motors International Operations (GMIO) für die Bereiche Design, Product and Manufacturing Engineering verantwortlich zeichnet, trat am 1. April 1958 in das Unternehmen ein.

Nach einer dreijährigen Ausbildung zum Maschinenbauer und einem anschließenden Maschinenbaustudium übernahm der heute 56jährige verschiedene Aufgaben in der Versuchs- und Chassis-Entwicklung des Technischen Entwicklungszentrums.

Internationale Erfahrungen sammelte Hanenberger während seiner Aufenthalte in den USA und Australien. Nach seiner Studienzeit am General Motors Institute in Flint/Michigan arbeitete er

von 1976 bis 1982 bei der GM-Tochtergesellschaft Holden in Melbourne (Australien), zuletzt als stellvertretender Chefingenieur.

Nach seiner Rückkehr nach Deutschland übernahm Hanenberger 1982 zunächst als Projektleiter für den Kadett E und später als Exekutiv-Ingenieur Vorausentwicklung leitende Aufgaben im ITEZ. Ab Januar 1986 zeichnete Hanenberger als Chefingenieur Motor, Getriebe und Fahrwerk verantwortlich. Im Mai 1989 erfolgte die Ernennung zum Direktor Manufacturing Engineering.

Im August 1991 wurde Peter H. Hanenberger die Leitung des ITEZ übertragen, und im Oktober desselben Jahres folgte die Berufung in den Vorstand der Adam Opel AG. Ein Jahr später wurde er zum Vice President der General Motors Corporation, Detroit, ernannt, und seit April 1996 zeichnet er als Group Executive für die GMIO-Bereiche Design, Product- and Manufacturing Engineering verantwortlich.

Fahrt in die Ferien rechtzeitig planen

Bad Windsheim (gms). Autourlauber sollten bei ihrer Planung für die Fahrt in die Sommerferien die Stautage beachten. Bereits jetzt sei absehbar, daß Autoreisende in diesem Jahr an mindestens acht Tagen mit Stau und zähflüssigem Verkehr rechnen müssen. Wie der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD) in Bad Windsheim unter Berufung auf den sogenannten Verkehrskalender 1998 mitteilt, handelt es sich dabei um sechs Freitage zwischen dem 10. Juli und dem 14. August. Außerdem sei für Sonnabend, den 18. und Sonnabend, den 25. Juli Stau angesagt. Grundsätzlich werde für die Wochenenden von Mitte Juli bis Anfang August auf den meisten Fernstraßen dichter Verkehr vorausgesagt.

„Gelbe Engel“ mit Einsatzrekord

Frankfurt/Main (dpa/lhe). Die Pannenhelfer des ADAC leisteten nach Angaben des Automobilclubs im vergangenen Jahr mit über zwei Millionen Einsätzen häufiger Hilfe als jemals zuvor. Allein in Hessen und Thüringen seien die „Gelben Engel“ rund 245 000 Mal zum Einsatz gekommen. Der ADAC verzeichnete 1997 in den beiden Bundesländern einen Zuwachs um 35 000 auf nun rund 1,5 Millionen Mitglieder. Bundesweit hatte der Automobil-Verband eigenen Angaben zufolge am Ende des vergangenen Jahres rund 13,7 Millionen Mitglieder.

Reichlich Lob für Frauen am Steuer

Wiesbaden (dpa). Frauen gelten vielen Deutschen als die besseren Autofahrer. Nach einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Gallup in Wiesbaden schätzten 39 Prozent der Befragten die Fahrkünste der Frauen höher ein als die der Männer. Nur 22 Prozent hielten Männer für die besseren Automobilisten, berichtete das Institut. 33 Prozent sahen dagegen beide Geschlechter als gleichwertig an. Befragt wurden insgesamt 500 Männer und 501 Frauen.

Brunftzeit bringt Gefahr im Verkehr

Neustadt/Weinstraße (gms). Autofahrer müssen im April und Mai auf Waldstraßen verstärkt auf Wildwechsel achten. Denn während der Paarungszeit der Tiere steigt auch die Zahl der Wildunfälle erheblich an, so der ADAC. Wildwechselschilder sollten deshalb unbedingt beachtet werden. Das Tempo ist in den entsprechenden Bereichen deutlich herabzusetzen. Bei Nässe und nachts sollte es unter 80 Stundenkilometern liegen.

Spaß am Sparen

Portugiesische Journalisten durchqueren iberische Halbinsel mit einer Tankfüllung



Hut ab: Bei der Fahrt von Lissabon nach Madrid begnügte sich der Dreizylinder-Corsa mit nur 3,7 Liter pro 100 Kilometer

Foto: Opel

Rüsselsheim/Lissabon (pui). Mit einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,7 Litern pro 100 Kilometer absolvierte ein von einem portugiesischen Journalistenteam gesteuerter Corsa 1.0 12V die 1 192 Kilometer lange Strecke von Lissabon nach Madrid und zurück. Für die Fahrt unter realen Verkehrsbedingun-

gen benötigte der Kleinwagen mit Dreizylinder-Triebwerk (40 kW/55 PS) bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 62,2 km/h insgesamt nur 44,5 Liter Kraftstoff (Superbleifrei/98 Oktan) und damit weniger als eine Tankfüllung (46 Liter).

Die Gesamtfahrt betrug 19 Stunden und zehn Minu-

ten. Bei dem Corsa handelte es sich um ein handelsübliches Serienfahrzeug. Einziges Extra: eine spezielle Meßvorrichtung zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs. Vor dem Start zur ersten Etappe versiegelten Techniker unter Aufsicht des Automobil Clubs von Portugal den Corsa-Tank. Unab-

CORSA 1.0

12V

hängige Gutachter begleiteten die Sparfahrt.

Der Dreizylinder-Viertakter ist das beliebteste Triebwerk innerhalb der Corsa-Baureihe – mit steigender

Tendenz. Die Opel-Analysten erwarten in Deutschland für 1998 im Mittel einen Verkaufsanteil des 1.0 12V-Motors von rund 45 Prozent.

Im Januar entschieden sich bis zu 72 Prozent für den sparsamen Benzinmotor, der gemäß MVEG-Norm 5,8 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer konsumiert. Opel erwartet für 1998 aufgrund des gestiegenen Anteils von Dreizylindermotoren eine Verringerung des verkauften Kraftstoffverbrauchs der Corsa-Modellreihe um 0,5 auf durchschnittlich 6,29 Liter.

Der Corsa war 1997 mit 142 520 neu registrierten Einheiten zum vierten Mal in Folge der erfolgreichste Kompaktwagen Deutschlands. Angesichts dieser Dimensionen summieren sich durchschnittlich 0,5 Liter pro Fahrzeug bei einer Jahresfahrleistung von jeweils 15 000 Kilometern zu einer Gesamtersparnis von rund 10 Millionen Litern Kraftstoff. Das entspricht der Kapazität von 350 Tankwagen.

Zwei statt vier

Motorradsaison beginnt – Gegenseitige Rücksicht verhindert Unfälle

Flensburg/Bonn (dpa/dvr). Die Zahl der besonders „heißen Öfen“ auf Deutschlands Straßen hat zugenommen. Jedes fünfte Motorrad bringt es auf eine Geschwindigkeit von mehr als 200 Stundenkilometer. Das geht aus einer jetzt veröffentlichten Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg hervor.

Danach waren am 1. Januar 1998 insgesamt gut 2,7 Millionen Motorräder, Leichtkraftäder und Motorroller angemeldet. 20,7 Prozent davon gelten als superschnelle Bikes mit Spitzen von mehr als 200 km/h.

Und jetzt beginnt mit den ersten wärmenden Sonnenstrahlen wieder die Saison für alle Zweiradfans. Damit einhergehend häufen sich die Unfälle zwischen Motorrad und Pkw. Allzuoft schiebt man den Bikern die Schuld in die Schuhe. Ihnen wird unterstellt, leichtfertig ihr Leben aufs Spiel zu setzen.

Dabei sehen die Fakten ganz anders aus: Zwei Drittel aller Unfälle mit Auto- und Motorradbeteiligung, bei denen Zweiradfahrer Verletzungen davontrugen, wurden von Autofahrern verschuldet.

In den letzten Jahren zeigte sich ein Rückgang der absoluten Zahlen der Unfälle, der



Foto: dvr

Frühlingserwachen: Die Zahl der „heißen Öfen“ steigt wieder an

verletzten und auch der getöteten Motorradfahrer – bei gleichzeitigem Zuwachs des Motorradbestandes. Obwohl die Unfallzahlen Grund zur Hoffnung geben, gibt es dennoch viel zu lernen, sowohl für den Pkw- als auch für den Motorradfahrer, wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Berufsgenossenschaften betonen.

Analysen der Unfälle zwischen Pkw und Motorrad zeigten Auffälligkeiten, die Alarmsignale in bedrohlichen Situationen sind. Beim Autofahrer weist zunächst eine zögerliche Fahrweise auf eine mögliche Gefahr hin, etwa → nicht konsequentes Überqueren einer Kreuzung

→ Anfahren und Wiederanhalten beim Einfahren in eine Vorfahrtstraße

→ Versuch eines Spurwechsels, wobei die Fahrspur nicht ganz gewechselt wird.

Genauso gefährlich ist es, wenn der Pkw-Fahrer nicht situationsbezogen reagiert, etwa beim

→ Annähern an eine Kreuzung ohne Reduzierung der Geschwindigkeit

→ Beginn eines Abbiegevorgangs, obwohl sich ein Motorradfahrer erkennbar nähert.

Beim Motorradfahrer sind zwei grundsätzliche Verhaltensweisen zu erkennen, die zum Crash führen können: grenzenloses Vertrauen in die eigene Vorfahrt oder Sorglo-

sigkeit und Unachtsamkeit beim Fahren.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat in Bonn bietet kombinierte Pkw-Motorrad-Kurse an. Das „2 plus 4“-Sicherheitstraining steht jedem Pkw- oder Motorradfahrer offen. Das gemeinsame Training hilft – neben fahrpraktischen Übungen – auch Vorurteile abzubauen und Verständnis füreinander zu entwickeln, um somit ein sicheres, rücksichtsvolles Fahrverhalten zu erzielen. ■

Wasserlack

Farbsystem speziell für Reparaturen

Rüsselsheim (pui). In Zusammenarbeit mit dem Farbenhersteller Akzo Nobel hat Opel ein lösemittelreduziertes Lackiersystem auf Wasserbasis speziell für Reparaturen entwickelt. Damit leisten das Unternehmen und seine Vertragshändler einen maßgeblichen Beitrag zur Senkung der Schadstoffemissionen im Lackierbereich.

Das Opel-Wasserbasis-

Lackiersystem enthält deutlich weniger Lösemittel als herkömmliche Lacke und verringert so mögliche Umweltbelastungen. Zugleich erfüllt die moderne Technik höchste Qualitätsanforderungen. Die Einführung des neuen Lackiersystems bei den Vertragshändlern erfolgt ab sofort sukzessive; in der Opel-Serienfertigung sind wasserlösliche Lacke schon seit 1981 im Einsatz.

Verlässliche Freundin: Carin

Navigationssystem auch im Astra

Mit dem Navigationsradio Carin 440 für den neuen Astra weitet Opel das Angebot an Navigationshilfen auf die kompakte Mittelklasse aus. Die neue Geräteeinheit kombiniert die zweite Carin-Generation mit einem hochwertigen Radio und CD-Spieler.

Rüsselsheim (jh). Das System Carin 440 kann beim Kauf eines Astra für 3 227,83 Mark bestellt werden und ist ab August erhältlich. Der Preis für ein Radio mit CD-Spieler beträgt rund 1300 Mark – damit liegt der Aufpreis für das Navigationssystem bei unter 2 000 Mark.

Zur Aktivierung der elektronischen Orientierungshilfe genügt der Druck auf die Navigationstaste. Die Menüführung erfolgt per Multifunktionsknopf, der für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar ist. Ein „Spezielles Ziel“-Verzeichnis hilft bei der Suche nach den nächstgelegenen Flughäfen, Bahnhöfen, Restaurants, Kranken- und Parkhäusern sowie Tankstellen, Sehenswürdigkeiten, Hotels, Freizeitparks, Kinos oder Sportstätten.

Pfeilsymbole auf dem Radiodisplay und Sprachansagen informieren den Fahrer nach der Zieleingabe über die günstigste Route zum Bestimmungsort. Der Bedienteil des Kombigeräts ist in der Astra-Mittelkonsole platziert. Die Funktionskomponenten der Navigationseinheit sind in

das Armaturenbrett (GPS-Antenne) und das Handschuhfach (GPS-Empfänger, Gyroskop, Rechner mit CD-ROM-Schacht) integriert.

Das digitalisierte Kartenmaterial, auf das sich Carin 440 bei der sekunden-schnellen Berechnung der Fahrtroute stützt, steht in halbjährlich aktualisierter Form zur Verfügung. Neben Deutschland sind alle west-europäischen Länder erfaßt.

Mit der Ausstattungsoption Carin 440 für den neuen Astra dehnt Opel sein Orientierungshilfe-Angebot, das bisher dem Vectra und Omega vorbehalten war, auf die kompakte Mittelklasse aus. Dahinter steht die zum Start der „Initiative Mobilität“ im Februar 1997 definierte Absicht, moderne Telekommunikations- und Informationstechniken zu attraktiven Preisen auf den Markt zu bringen. Derartige Systeme tragen nach Überzeugung des Unternehmens dazu bei, die individuelle Mobilität effektiver zu gestalten und die Vernetzung der Verkehrsträger Automobil, Bahn und Öffentlicher Nahverkehr zu fördern.



Benutzerfreundlich: Die zweite Carin-Generation kombiniert das Navigationssystem mit dem Radio

Erfolgreicher Sechser

Kapitän-Sonderausstellung auf der „Techno Classica“

Essen (dpa/jh). Vom 1. bis zum 5. April präsentierten rund 700 Aussteller aus 15 Ländern Kuriositäten auf vier Rädern, chromblitzende Raritäten und automobiler Schmuckstücke auf rund 70 000 Quadratmeter Messefläche: Europas größte Oldtimer-Messe, die „Techno Classica“, war wieder einmal zu Gast in Essen.

Zur Eröffnung der „Techno Classica“ betonte Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, daß Personen- und Lastwagen auch in Zukunft „unverzichtbare Bestandteile unseres Verkehrssystems“ sein werden. Dabei müßten aber auch die berechtigten Belange des Umweltschutzes gewahrt bleiben.

Dazu zählte Wissmann neben technischen Innovationen in der Fahrzeugentwicklung auch die weitere Verminderung des Kraftstoffverbrauchs und die Verbesserung der Kraftstoffqualität. Die Zukunft gehöre verbrauchsarmen und intelligenten Autos,

so der Minister, bei deren Entwicklung die Automobilindustrie als einer der „Hoffnungsträger der deutschen Wirtschaft“ gelte.

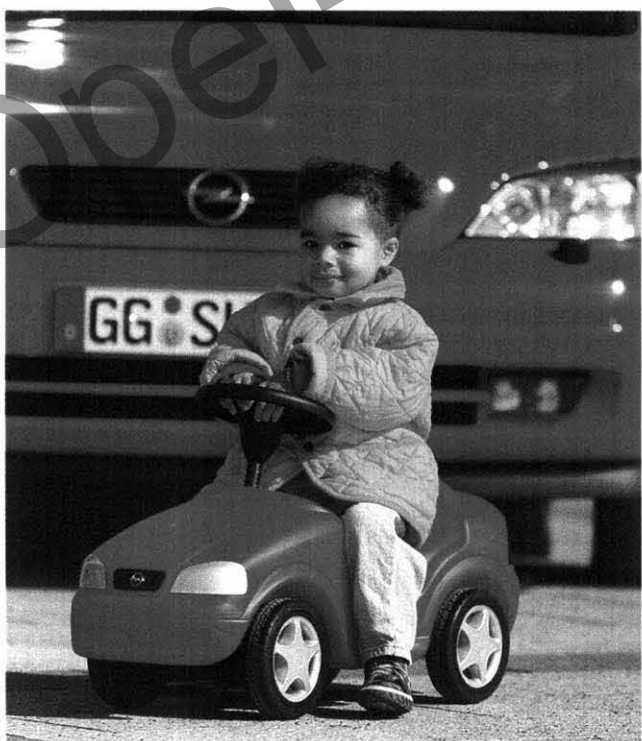
Bei seinem Messerundgang zeigte Wissmann besonderes Interesse an einer Opel-Sonderausstellung mit dem Thema „Opel Kapitän – Bestseller mit sechs Zylindern“. Verschiedene Originalfahrzeuge und Exponate aus der Vor- und Nachkriegszeit sowie zahlreiche Fotografien und Texttafeln

dokumentierten in Essen die Geschichte aller acht Kapitän-Modellreihen, die zwischen 1938 und 1970 entstanden sind.

Bis zum Produktionsende baute Opel in Rüsselsheim 474 189 Kapitän-Versionen, die – abgesehen von 113 Kapitän A-Exemplaren mit V8 Aggregat – mit Sechszylindermotoren ausgerüstet waren. Die Kapitän-Baureihe zählt damit zu den erfolgreichsten Sechszylinder-Modellfamilien überhaupt.



Maritimes Interesse: Minister Wissmann blieb lange am Opel-Stand



Zeitgleich mit dem Verkaufsstart des neuen Astra Ende März stellte Opel der drei- und fünftürigen Limousine sowie dem Caravan eine weitere – bis dahin streng geheime – Version zur Seite: Der optisch an das große Vorbild angelehnte Astra „XS“ wendet sich als „fußgetriebene“ Spielzeugversion allerdings nur an Kinder bis zum Alter von drei Jahren. Der gemeinsam mit dem Spielzeughersteller BIG auf die Räder gestellte „Mini-Astra“ mit den Abmessungen 70 x 30 x 25 (L x B x H) ist ausschließlich in rot lieferbar und bei den Opel-Partnern erhältlich.

Ab 1. Juni ohne „D“ durch die EU

Bonn (gms). Autofahrer brauchen bei Fahrten innerhalb der Europäischen Union (EU) vom Sommer an kein „D“-Schild mehr. Wie das Bundesverkehrsministerium in Bonn mitteilt, reicht vom 1. Juni 1998 an ein sogenanntes Euro-Kfz-Kennzeichen, das den Buchstaben des jeweiligen Landes enthält. Dieses Euro-Kennzeichen ist in Deutschland bereits 1995 eingeführt worden. Bei den Zulassungsstellen sei es seither von mehr als 70 Prozent der Fahrzeughalter verlangt worden, so das Ministerium. Es ist an dem blauen Feld am linken Rand zu erkennen, auf dem ein „D“ in weißer Farbe unterhalb des gelben Sternenkranzes – Symbol der EU – aufgedruckt ist.

Gezielte Schulung hilft der Umwelt

Bonn (gms). Durch Änderungen des Fahrverhaltens lassen sich bis zu 25 Prozent Benzin einsparen. Wie Experten des Bundesverkehrs- und des Bundesumweltministeriums errechneten, könnte durch gezielte und intensive Schulung bis 2005 der Ausstoß von bis zu fünf Millionen Tonnen Kohlendioxid vermieden werden. So sollten Autofahrer bereits bei niedrigen Drehzahlen hochschalten und den Schwung nutzen. Auch sei es bereits bei Standzeiten von zehn bis 20 Sekunden sinnvoll, den Motor abzustellen. Zudem empfiehlt das Verkehrsministerium, stets auf den richtigen Reifendruck zu achten sowie Ballast aus dem Kofferraum zu entfernen.

Keine Panik beim Rettungseinsatz

Frankfurt/Main (gms). Häufig reagieren Autofahrer hektisch, wenn ein Fahrzeug mit Martinshorn naht. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) empfiehlt, sich zuerst zu orientieren, aus welcher Richtung das Fahrzeug kommt. Kommt es von hinten, muß zur Seite ausgewichen werden, nähert es sich von der Seite, müssen Autofahrer sofort anhalten. Gegebenenfalls ist auch eine rote Ampel zu überfahren, wenn nur so eine freie Fahrgasse gebildet werden kann. Auf Autobahnen oder mehrspurigen Straßen wird für die Retter eine Gasse gebildet.

Per Internet bis nach Flensburg

Flensburg (dpa/Ino). Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist jetzt im Internet unter „http://www.kba.de“ erreichbar. Die Behörde gewährt dort Einblick in ihr Statistikmaterial. Der Punktestand aus der „Verkehrssünderdatei“ kann über das Internet aus Datenschutzgründen noch nicht abgefragt werden.

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 siebten Teil dreht sich alles um die Kapitän-Versionen der Baujahre '54, '58 und '59.

Rüsselsheim. Wer es 1954 geschafft hatte, erfolgreich mit der Konjunktur zu gehen, der wollte es auch zeigen. Das neue Reihenhaus war im „organischen Stil“ mit Nierentisch und Tütenlampen ausgestattet, der Italienurlaub stand fest im Terminkalender, was jetzt noch fehlte, war das standesgemäße Automobil. Vom fahrbaren Untersatz mit vier Rädern träumte zwar ein jeder – und beim Traum sollte es meist noch lange bleiben – doch einige wenige hatten es bereits geschafft. Richtig geschafft.

Denn Lloyd und Käfer waren etwas für Angestellte, ein prestigeträchtiger Sechszylinder sollte es bitteschön sein. Und da bot sich knapp zehn Jahre nach Kriegsende keiner so an wie der Kapitän von Opel. Nicht nur die moderne Pon-

ton-Form mit den amerikanischen Stileinflüssen, die einen Hauch von Cadillac verrieten, war spektakulär, der Preis war die eigentliche Sensation.

Für 9500 Mark hielt die Konkurrenz keinen Wagen mit sechs Pöten bereit. BMW mit seinem „Barockengel“ und der Mercedes 220 fuhren in einer anderen Preis-Liga, der Marine-Offizier aus Rüsselsheim hingegen bot eine gekonnte Mischung aus Komfort, Platzangebot und Wirtschaftlichkeit.

Repräsentativ mit reichlich Wohlstandslametta versehen, dem seidigen Triebwerk unter der großen Motorhaube und Platz für sechs Personen auf zwei Sitzbänken, war der Kapitän das Nonplus-ultra. Das Armaturenbrett mit Metallic-Lenkrad in Lkw-Format kann noch heute als Kunstwerk gelten.

Aber auch unter dem Wohlstandskleid hatte sich so manches verändert. Die Leistung des berühmten Vorkriegsaggregats lag nun bei 68 PS, was den Luxus-Opel auf fast 140 Stundenkilometer beschleunigte. Dabei lag das maximale Drehmoment schon bei 1700 Umdrehungen, gelassen holte der Graugußklotz seine Kraft aus dem Hubraumkeller, der nach wie vor 2 473 Kubikzentimeter betrug.

Damit der Kapitän nicht ins Schlingern kam, hatten die Techniker das Fahrwerk kom-

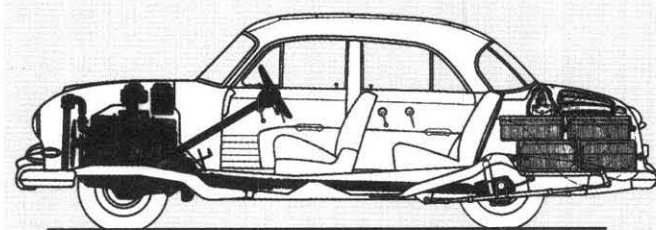
1953 brach in der automobilen Oberklasse bei Opel endgültig das Wirtschaftswunder aus: Stolz präsentierte man den neuen Kapitän, bei dem nur unter der Haube Altbekanntes zu finden war – auch wenn es nun 68 PS waren. Die Ponton-Karosserie mit Chrommaul vorne und Heckflöbchen hinten war ein großer Wurf und völlig neu. Sechs Personen fanden in ihr Platz, die sich auch im Innenraum an reichlich Glanz und Gloria erfreuen durften.

plett überarbeitet: Die Teleskopstoßdämpfer saßen in Schraubenfedern, die vorderen Querlenker waren verlängert und Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse hielten das Flaggschiff auf Kurs. Auf Komfort hatte man viel Wert gelegt, Geräuschdämmung und ein Lenkrad-geschaltetes Dreiganggetriebe verwöhnten Fahrer und Insassen.

Bis zum Modellwechsel im Juli 1955 konnten so 64 543 Exemplare verkauft werden, was dem Luxusliner zeitweilig gar den dritten Platz hinter Käfer und Rekord in der Zulassungsstatistik bescherte. Heute unvorstellbar, ein Luxuswagen jagt die Mittelklasse. Der Nachfolger, vor allem am riesigen Chromgrill zu erkennen, gab sich nicht minder erfolgreich und so feierte Rüsselsheim 1956 mit einem mit Goldauflagen versehenen



Kapitän trifft Piloten: Einen Sechszylinder für 9500 Mark konnte nur Opel der staunenden Kundschaft bieten



Durchblick: Die Automobilkonstruktion in den 50er Jahren

Kapitän den zweimillionsten Opel. 1958 sollte dann aber manches anders werden.

Der analog zum Rekord als „P1“ bezeichnete Nachfolger auf der Brücke stellte ein Extrem dar: Nie mehr gab sich ein Rüsselsheimer so amerikanisch wie der „Schlüsselloch-Kapitän“, der seinen Namen den Heckleuchten in eben dieser Form verdankte. Wer über den großen Teich blickte, und da war in den Fifties bekanntlich der Fortschritt zuhause, erkannte deutliche Ähnlichkeiten zu den großen Buicks der GM-Mutter. Das sorgte schließlich für Aufregung im Blätterwald sowie schmerzende Knie und Beulen am Hinterkopf.

A- und C-Säule hatten es den Kapitän-Nutzern im wahrsten Sinne des Wortes angetan. Die in Folge der Panorama-Scheiben weit in den Innenraum ragende A-Säule ließ so manche Knie- und Kniescheibe kräftig knirschen. Aber auch viel Positives hatte sich im Innenraum verändert. So wurde ein modischer Bandtachometer mit Farbanzeige verbaut, die Schalter unter dem Armaturenbrett angeordnet und das Sicherheitslenkrad mit einer tiefliegenden Nabe versehen. Sicherheitsgurte befanden sich seinerzeit allerdings noch im Entwicklungsstadium.

Chrom ohne Ende: 1958 kam der Kapitän P1 „amerikanisch“ daher

Schmerzte also auch das Knie, konnten sich die Front-Passagiere wenigstens einer gelungenen Rundumsicht erfreuen, was bei über 4,70 Meter Außenlänge auch erforderlich war. Auf der Rückbank war davon nichts zu spüren: Hier sorgte die herumgezogene C-Säule für einen „Scheuklappeneffekt“ der Fondinsassen, Beulen waren keine Seltenheit. Außerdem gerieten die hinteren Türen zu schmal und erschwerten den Einstieg, was die Klientel, die über einen Chauffeur verfügte, nachhaltig verdross.

Ansonsten war das neue Spitzenmodell ein Wagen, auf den man stolz sein konnte. Chrom war großzügig verteilt worden, ohne allerdings fehl am Platz zu wirken. Die Zweifarblackierung machte den Kapitän zum Hingucker und der Einstiegspreis von 10 250 Mark war immer noch ein Wort. Für 750 Mark mehr war die Luxusversion „L“ zu haben, die sich zunehmender Beliebtheit erfreute und immer noch als echtes Schnäppchen gelten durfte.

Schon die Basisversion bot unbestreitbare Qualitäten: Die Anzahl der Pferdestärken war durch eine höhere Verdich-

tung auf 80 gestiegen, Super-Benzin nun allerdings ein Muß. Die Zuladung war erhöht worden, die Kardanwelle geteilt, die Spur verbreitert und der Radstand verlängert. An der Vorderachs-Geometrie war eine Anti-Dive-Kinematik zu finden, so daß das Bremsnicken der Vergangenheit angehörte.

Wie schon beim Vorgänger gab es auf Wunsch wieder einen Overdrive, der auf Knopfdruck das Geräusch- und Drehzahlniveau merklich senkte. Alles in allem ein echter Technologie-Träger, der dennoch nur ein Jahr im Programm blieb. Knapp 35 000 Kapitäne liefen trotz teils kritischer Presse vom Band, davon ein Drittel als „L“-Version.

Die Wachablösung in Form des PLV (P 2,6) stand schon im Sommer 1959 bereit und sollte zum erfolgreichsten Kapitän aller Zeiten werden. Und weil mehr manchmal einfach mehr ist, hatten die Entwickler geklotzt und nicht gekleckert. Auf stattliche 4,83 Meter Länge und 1,81 Meter Außenbreite war die Karosserie des Kapitäns nun angewachsen, Platz war somit im Überfluß vorhanden. Zum er-



Nostalgie: Auch Ende der 50er Jahre wurden die Kapitane noch im Schatten des Opel-Turms auf Herz und Nieren geprüft



Namensgeber: Sein Heck machte ihn zum Schlüsselloch-Kapitän

sten Mal war auch das vom Super 6 abstammende Sechszylinder-Triebwerk überarbeitet worden, der Hubraum auf 2,6 Liter und die Leistung auf adäquate 90 PS angewachsen.

Der Preis brachte die Konkurrenz von Mercedes und Borgward, die kurz darauf den luftgefederten „P 100“ präsentierte, endgültig kräftig ins Schwitzen: 9975 Mark für die Kapitän-Basisversion lautete die Kampfansage aus Rüsselsheim, für die „L“-Variante waren es gar nur 10 675 DM. Bei den Stuttgartern kostete der günstigste Sechszylinder 220S happige 13 250 Mark – das machte vielen Automobilisten die Entscheidung noch einfacher.

Vor allem aber der Komfort war es, der die Kunden in die Verkaufsräume trieb und da geht es nun Schlag auf Schlag. 1960 bietet Opel für 1295 Mark Aufpreis eine Dreigang-Automatik mit dem Namen „Hydra-Matic“ an, die – wenn auch zuerst mißtrauisch beäugt – auf Anhieb viele Freunde findet. Zwei Jahre später ist es dann gar eine Servolenkung, die das Rangieren des Dickschiffs zum

Noch mehr Wohlstand verkörperte das 58er Modell, welches nun völlig der amerikanischen Mode huldigte und aussah wie ein Buick im fernen Detroit. P1 genannt, ging der Marine-Offizier mit den Panorama-Scheiben als „Schlüsselloch-Kapitän“ – aufgrund der charakteristischen Form der Heckflossen – in die Geschichte ein. Trotz modischer Formen ging dieser Kapitän nur ein Jahr lang auf große Fahrt, dann stand die Wachablösung an. Heute ist der Wagen dafür umso gesuchter.

Vergnügen macht. In Zeiten, wo Vorkriegswagen in vielen Regionen noch zum Alltagsbild gehörten, war das schon beinahe unerhörter Luxus.

Das Glanzstück des Opel-Flaggschiffs ist und bleibt aber der Motor, der, obwohl in seiner Konstruktion aus dem Jahre 1937 stammend, die Motorjournalisten und Alltagsfahrer wiederholt in Verzückung versetzt. Vom „Dampfmaschinencharakter“

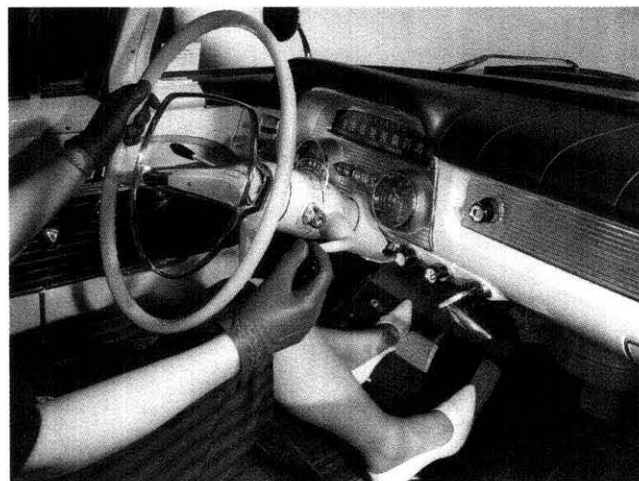
Fest im Kurs

Jederzeit und überall fühlt man sich wohlgeborgen im komfortablen OPEL KAPITÄN. Auf nasser Fahrbahn genauso wie auf winterlichen Straßen. Mühelos und völlig sicher beherrscht man diesen großen Wagen. Exakt reagiert der KAPITÄN auf die leichtgängige Lenkung, stabil bleibt er im Kurs und fest in der Spur. Da fühlt man sich gut aufgehoben, da sitzt man behaglich und wohligh „zentralbeheizt“ wie im Klubessel daheim! Und als Krönung kultivierten Fahrkomforts ist das vollautomatische Getriebe HYDRA-MATIC beim KAPITÄN ebenso beliebt wie die Servo-Lenkung als willkommene „Steuer-Erleichterung“. So gerüstet können Sie beruhigt starten – mit der Gewißheit, einen großen, einen starken Wagen zu besitzen, auf den Sie sich jederzeit und überall verlassen können.

KAPITÄN

ein Wagen, der verwöhnt

Preis ab Werk Rüsselsheim: KAPITÄN einschließlich Frachtkaufpreis DM 10 095,- KAPITÄN „L“ DM 10 965,- einschließlich Ruhezinsen, Frachtkaufpreis und weiterer Sonderausstattung. Auf Wunsch mit HYDRA-MATIC (Mehrpreis DM 1 295,-) und Servo-Lenkung (Mehrpreis DM 385,-)



Platz im Überfluß: Der P 2,6 wurde zum erfolgreichsten Kapitän

wird immer wieder gesprochen, der Hubraum ist durch geänderte Bohrung und Hub auf 2 605 Kubikzentimeter angewachsen und nun ein echter Kurzhuber. Das war Anfang der 60er Stand der Technik, langhubige Motoren galten als veraltet. 150 km/h

waren damit drin, ausreichende Werte, denen die überarbeitete Bremsanlage mühelos – zumindest für damalige Verhältnisse – gewachsen war.

Aber nicht auf Höchstgeschwindigkeit legte die wohlhabende Klientel Wert, son-

Der Nachfolger P2 wurde schließlich zum Meilenstein. Mit überarbeitetem 2,6-Liter-Motor und 90 PS fuhr er in die Herzen der Kunden. Die vergleichsweise klare Linienführung, das Platzangebot und der Komfort – zum ersten Mal gab es Automatik und Servolenkung – machten ihn zum erfolgreichsten Kapitän aller Zeiten: 145 616 Einheiten wurden bis 1963 verkauft.

dern auf gelassenes Vorwärtskommen und Kommodität. Daß der Aufpreis für die Automatik immerhin rund 20 Prozent des Kaufpreises für einen neuen Rekord darstellte, wurde allenfalls zur Kenntnis genommen. Genausowenig störte man sich damals

noch an der stark indirekten Lenkhilfe, Fahrbahnkontakt war wichtig für Rennfahrer, aber nicht für Direktoren. 395 Mark mußten für die Servolenkung auf den Tisch des Opel-Händlers gepackt werden, solch extravagante Extras gingen eben richtig ins Geld. Da fand der Prospekt die passenden Worte zur angepeilten Käuferschicht, die über die nötige Börse verfügte: „Kapitän und Kapitän L – prominente Wagen, die verwöhnen.“

Damit die Prominenz immer sicher ankam, hatten die Konstrukteure neben den Bremsen ebenfalls das Fahrwerk und den Antrieb an die gesteigerte Leistung angepaßt, im Innenraum hatten sich allerdings wieder die „Formgestalter“ (so hießen Designer damals) austoben dürfen. Elfenbein-Lenkrad und Chrom satt am Armaturenbrett gab es schon bei der Basisversion, beim Kapitän mit dem glänzenden „L“ am Heck waren es sogar noch Liegesitze und hochwertige zweifarbig Polster. Technik-Knüller waren die zweistufige Scheibenwaschanlage, die elektrische Uhr und der dreifarbig Trommeltachometer.

Das alles zeigte Wirkung: 1960 war fast jeder zweite verkaufte Sechszylinder in Deutschland ein Rüsselsheimer Kapitän, die Hälfte der Produktion wurde exportiert, so hervorragend war der Ruf der großen Opel im Ausland. So liefen bis Ende 1963 145 616 Exemplare vom Band, davon über 100 000 Kapitän L – ein Erfolg, den weder Vorgänger noch die Nachfolger und Vorgesetzten der KAD-Reihe überbieten konnten. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muehe

Wir gratulieren

50 Jahre

Rüsselsheim

1. April
Gerhard Arndt,
 ITEZ

40 Jahre

Rüsselsheim

1. April
Josef Arnold,
 Technisches Servicezentrum
Hans Adam Barth,
 ISP
Werner Baum,
 ITEZ
Norbert Baumann,
 Fertigung
Heinz Damm,
 Fertigung
Peter Damm,
 ITEZ-Qualitätssicherung,
 Fahrzeugbau und Werkstätten
Franz Eckert,
 Zentrales Beschaffungswesen
 Europa
Peter Embs,
 ITEZ-Qualitätssicherung,
 Fahrzeugbau und Werkstätten
Heinz Ehret,
 ITEZ
Walter Ewald,
 ITEZ
Klaus Friehl,
 Fertigung
Friedrich Fritz,
 ITEZ
Josef Glaß,
 Technisches Servicezentrum
Günter Guthmann,
 ITEZ
Günter Graf,
 Kraftwerke
Herbert Haas,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Ernst Habel,
 ITEZ
Rolf-Dietrich Haese,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Peter H. Hanenberger,
 ITEZ
Helmut John,
 ITEZ
Hermann Kirsch,
 ITEZ
Manfred Krämer,
 ITEZ
Anton Reinhardt,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Werner Renneisen,
 ITEZ
Erwin Samer,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Dietmar Schumann,
 Fertigung
Peter Staudt,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Norbert Stubenvoll,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Werner Wanke,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Heinrich Weiland,
 ITEZ

14. April
Günter Martin,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie

21. April
Otto Schreyer,
 ITEZ

27. April
Georg Wohlfahrt,
 QNPS Fertigung

29. April
Hilmar Müller,
 ITEZ

25 Jahre

Rüsselsheim

1. April
Horst Arentz,
 Fertigung
Hubert Bender,
 Fertigung
Klaus Buller,
 Vertrieb
Hans Joachim Durhold,
 Vertrieb
Bernhard Ellrich,
 Finanzwesen
Erwin Emmer,
 Service
Hans Jakob Flach,
 ITEZ
Ottomar Ganz,
 Service
Eckhard Götz,
 ITEZ
Heinz Peter Händler,
 ITEZ
Reinhard Holdt,
 Service
Jürgen Kainz,
 Fertigung
Reinhard Lahr,
 Fertigung
Wolf Dietrich Pudor,
 ITEZ
Wilhelm Reinheimer,
 ISP
Edwin Seuberth,
 ITEZ
Herbert Steinhoff,
 Service
Bernd Wobersin,
 ITEZ



Gerhard Arndt



Peter H. Hanenberger



Hans Adam Barth



Josef Arnold



Werner Baum



Franz Eckert



Peter Embs



Heinz Ehret



Walter Ewald



Klaus Friehl



Günter Graf



Herbert Haas



Ernst Habel



Rolf-Dietrich Haese



Helmut John



Anton Reinhardt



Werner Renneisen



Erwin Samer



Dietmar Schumann



Peter Staudt



Heinrich Weiland



Günter Martin



Georg Wohlfahrt



Hilmar Müller

Nora Wolf,
 ITEZ

2. April
El-Hassan Allali,
 Technisches Servicezentrum
Georgios Angelou,
 Fertigung Präßwerk
Erich Herbert Best,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
Johann Both,
 ITEZ-Fahrzeugbau und -beurteilung
Adolf Dornhard,
 Instandhaltung Montage
Karl-Heinz Förster,
 Technisches Servicezentrum
Paul Höfler,
 Wagenverladung und Versand
Edmund Kuhn,
 Fertigung Montage II
Winfried Manzau,
 Qualitätssicherung
Günter Ruppert,
 Chassiswerke I

Josef Schipper,
 ITEZ-Powertrain & Chassis
 Engineering
Winfried Seufert,
 ITEZ-Powertrain & Chassis
 Engineering
Rainer Unger,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Heinz Wunderle,
 ITEZ-Zentralwerkstätten

3. April
Ulrich Gliesche,
 ITEZ-Powertrain & Chassis
 Engineering

5. April
Muhsin Seker,
 Technisches Servicezentrum

10. April
Memis Bereket,
 Fertigung Montage I

11. April
Imam Hüseyin Dagistan,
 Instandhaltung K 115

Johann-Ludwig Wagner,
 Wagenverladung und Versand

12. April
Bautista Rodriguez-Collazo,
 Fertigung Montage I
Jan Schönwald,
 Kraftwerke

15. April
Ahmet Altintas,
 Werkslogistik

16. April
Jörg Ackermann,
 ITEZ
Wolfgang Köhler,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung
Josip Milakovic,
 ITEZ-Zentralwerkstätten
Michael Roth,
 ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie

17. April
Mohamed-Sadok Gassoumi,
 Fertigung Präßwerk

Selman Kulikoglu,
 Fertigung Präßwerk
Driss Yakoubi,
 Fertigung Montage I

24. April
Hassan El Bouzidi,
 Fertigung Karosserie I
Heinz Kern,
 Werksicherheit/Werkfeuerwehr

25. April
El Hadi Boukharta,
 Teile und Zubehör
Elamin El Khayam,
 Fertigung K 115

27. April
Siegfried Gärtner,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

30. April
Musa Ay,
 Fertigung Karosserie I
Apostolos Makridis,
 Fertigung Montage II

Richard Schäfthaler,
 Kraftwerke
Bernd Rudi Sulz,
 ITEZ-Fahrzeugtest und -beurteilung

25 Jahre

Bochum

1. April
Hans Jürgen Herditschke,
 T&Z-Versandabwicklung
Karl-Heinz Richter,
 Werksanlagen Mechaniker-
 Werkstatt
Werner Wittkowski,
 Energieanlagen Werk I

2. April
Erich Alfred Bury,
 BSW Läger und Ausgaben Werk II
Herbert Hensing,
 Zusammenbau Karosserie Rohbau
 komplett
Jose Redondo Lopez,
 Präßwerk
Rainer Schmidt,
 Präßwerk
Willi Sönning,
 Hinterachsen
Ulrich Spekowitz,
 TSB-Werkzeugmacherei
Walter Tischendorf,
 BSW-Werkzeugschleiferei

5. April
Klaus Peter Alken,
 Präßwerk

6. April
Hüseyin Korkmaz,
 Hauptlackiererei

9. April
Horst Müller,
 Fertigung Auspuffanlagen
Manfred Villis,
 Produktives Lagerwesen D 4



Heinz Damm



Peter Damm



Friedrich Fritz



Günter Guthmann



Hermann Kirsch



Manfred Krämer



Norbert Stubenvoll



Werner Wanke

10. April
Dietmar Böhler,
 Automaten Weichbearbeitung
Wolfgang Stenzel,
 Produktives Lagerwesen Rohbau
Stefan Stuka,
 Fahrzeugauslieferung Bochum

12. April
Antonio Castilla Suarez,
 Zentrale Werkstatt Instandhaltung

13. April
Mimoune Ghouttis,
 Hinterachsen

16. April
Wilhelm Magnus,
 TSB-Planung und Konstruktion
Wilhelm Nöcker,
 Zusammenbau Karosserie Rohbau
 komplett
Horst Reschka,
 Montage Getriebe

17. April
Georgios Kaitzis,
 Getriebe Hartbearbeitung
Mustafa Köse,
 Wagenendmontage und -reparatur
Mümin Uslu,
 Zusammenbau Unterbau komplett
 und Komponenten

18. April
Halit Canki,
 Vorderachsen
Horst Jäger,
 Instandhaltung II Karosseriewerk

20. April
Ahmed Mohamed Hammaoui,
 Tür-Modul

26. April
Yusuf Tanriverdi,
 Zusammenbau Seitenwand
 komplett

27. April
Mohamed Taghnakt,
 Motorenbau

**25 Jahre
 Kaiserslautern**

1. April
Gerlinde Heil,
 Finanzabteilung

2. April
Hermann Geib,
 Fertigung
Ludwig Herrmann,
 Fertigung
Harald Lessmeister,
 Betriebsrat
Helmut Müller,
 Saginaw

9. April
Manfred Schuck,
 Fertigung

16. April
Manfred Krüger,
 Zentralwerkstätten
Hermann Rahm,
 Fertigung
Karl Seel,
 Fertigung
Hugo Spohn,
 Fertigung

Michael Wolf,
 Zentralwerkstätten

24. April
Hans Deppert,
 Motorenbau

Golden Oldie

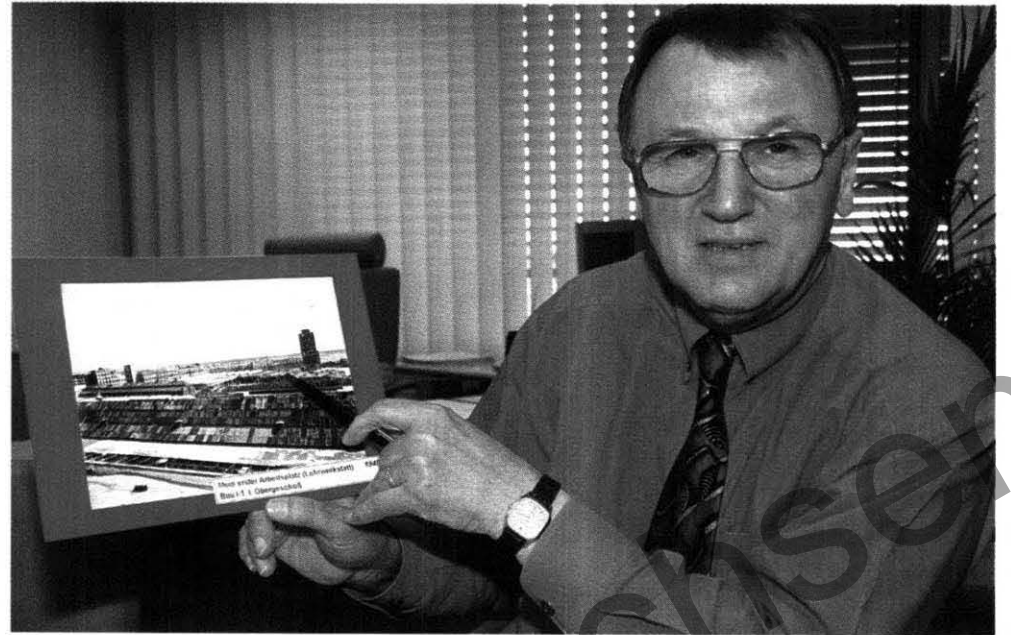
Gerhard Arndt: Exakt ein halbes Jahrhundert im Einsatz für den Blitz

Der 1. April ist bekanntlich der Tag der Scherze. Ein 1. April war es auch, an dem Gerhard Arndt als „Nummer 9“ bei Opel anfing. Vor 50 Jahren stellte sich heraus, daß der damals 14jährige mit 1,54 Meter der neuntkleinste von rund 100 neuen Azubis war. So begann für Arndt vor einem halben Jahrhundert der Ernst des Lebens.

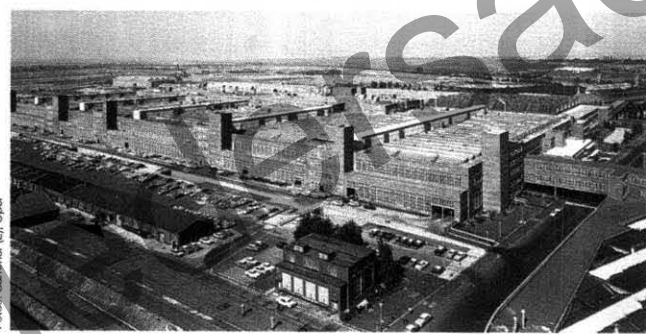
Rüsselsheim (jh). 1948: Deutschland liegt in Trümmern. Auch Rüsselsheim und das Opel-Werk haben erheblich an den Kriegsfolgen zu tragen. Das Jahr drei nach Kriegsende ist aber auch jenes, in dem Währungsreform und Marshallplan am Horizont die ersten Hoffnungsschimmer einer besseren Zukunft erkennen lassen.

Einen 14jährigen Bub aus Mörfelden läßt die Weltpolitik des Jahres 1948 kalt. Er ist froh, eine Lehrstelle gefunden zu haben. Dazu noch eine so gute. Denn der Name Opel steht auch vor 50 Jahren bereits für eine hohe Ausbildungsqualität. Und schließlich arbeitet der Vater auch schon lange bei dem Verein – so schlecht wird's dann wohl nicht sein.

Die „Nummer 9“ wird Fahrzeugstellmacher. Ein Beruf, den die moderne Technik längst abgelöst hat, dem Arndt aber wesentliche Einblicke in die Zusammenhänge von Automobil-Technik und -Produktion verdankt, die seine spätere Laufbahn als Spezialist für Werks- und Produktionsplanung er-



„Da fing alles an“: Im Gespräch sprüht Gerhard Arndt nur so vor Erinnerungen an 50 Jahre Opel



Herausforderung: Der Bau des K 40 prägte Arndts Berufsweg

heblich beeinflussen. Doch zunächst einmal steht 1951 die Facharbeiterprüfung ins Haus. Hier zeigt sich, daß er die Nummer 9 völlig zu recht trägt. In bewährter Mittelstürmer-Manier meistert der mittlerweile 17jährige die Prüfung als Landesbester der IHK Darmstadt mit 197 von 200 möglichen Punkten.

Der glänzende Abschluß ändert nichts daran, daß sich Arndt als Fahrzeugstellmacher zunächst mit 1,59 Mark Stundenlohn begnügen muß, bei 48 Wochenstunden regulärer Arbeitszeit. Auf 303,16 Mark summiert sich der Monatslohn. Zum Vergleich: Ein Frigidaire, der Kühlschrank aus Opel-Produktion, kostet damals rund 310 Mark.

Was für angehende Manager heutzutage der Bildungstrip zur GM-Akademie in Flint ist, das absolviert der begabte Jungfacharbeiter vor Ort: Vorrichtungs-

chend schnell aufgezehrt: 1960 Gruppenleiter Werks-Layout, 1979 Abteilungsleiter Werks-Layout und 1994 schließlich Abteilungsleiter mit internationaler Planungsverantwortung für Werks- und Produktionsplanung.

Seit dem Bau des K 40 und dem nur wenige Jahre später folgenden Aufbau des Bochumer Werkes gibt es keine Opel-Produktionsstätte, an der Arndt nicht mitgewirkt hat. Saragossa, Eisenach, Polen, Thailand, China: das Automobilgeschäft wird auch für Gerhard Arndt immer internationaler. Rückblickend kann der Planungsprofi von sich behaupten: „Es gibt so gut wie keine Autofabrik auf der Welt, die ich nicht gesehen habe“.

Bei allem Expertentum ist der Hesse immer bodenständig geblieben. Weltmännisches Gehabe oder angeberische Fachsimpelei sind Gerhard Arndt fremd. Statt des-

sen besinnt er sich gern seiner Anfänge: „Ich weiß noch, wie ich als Lehrjunge erstaunt darüber nachdachte, in einer Autofabrik zu arbeiten, wo doch weit und breit niemand einen Führerschein besaß.“

Vom Lehrbuben zum Golden Oldie – für Gerhard Arndt währte diese Zeitspanne ein halbes Jahrhundert. Eine Zeit, die ihn nicht nur im Einsatz für Opel sah. So war Arndt vier Jahre lang als ehrenamtlicher Richter am Verwaltungsgerichtshof in Kassel tätig. Außerdem gehört der Mörfeldener seit 1970 dem Aufsichtsrat des örtlichen Geldinstituts an. Und nicht zuletzt entsprangen seiner 1958 geschlossenen Ehe zwei mittlerweile erwachsene Kinder.

Daß die Arndtsche Opel-Tradition, 1924 durch Gerhard Arndts Vater begründet, erhalten bleibt, dafür sorgt Junior Egbert. Im Rahmen einer Feierstunde – in der Technik-Vorstand Peter H. Hanenberger und Betriebsratschef Rudi Müller Gerhard Arndt nicht nur zum 50sten gratulierten, sondern ihn auch gleichzeitig in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedeten – überreichte der Jubilar seinem Sohn ein Staffelhölzchen. Denn der hat sich vor einem Jahr für einen neuen Arbeitgeber entschieden: Opel.



Wandel der Zeit: Vom Fahrzeugstellmacher zum Leiter des Werks-Layouts

Wir gedenken

Rüsselsheim

Erika Forst,
 geb. 26.09.49, gest. 18.03.1998,
 ITEZ

Umberto Petruzzelli,
 geb. 12.12.1940, gest. 07.02.1998,
 CKD-Operations

Lothar Milster,
 geb. 27.11.1952, gest. 17.02.1998,
 Testzentrum Dudenhofen

Bochum

Hans-Robert Grzegorski,
 geb. 01.11.1947, gest. 06.03.1998,
 TSB-Elektro-Werkstatt

Klaus Peter Koch,
 geb. 12.12.1952, gest. 19.03.1998,
 BSW-Läger und -Ausgaben Werk II

tiongsbau, Modellschreinerei, Produktion und Konstruktion sind die Stationen seiner dreijährigen Weiterbildung, die ihm seinen Weg zum Werksplaner ebnet.

In dieser Position, seit 1954 von Arndt ausgefüllt, wartet gleich eine gigantische Aufgabe auf den Planungs-Neuling: Im Mai '54 beginnen in Rüsselsheim die Arbeiten für den größten industriellen Neubau Deutschlands. Für die damals sagenhafte Summe von 360 Millionen Mark entsteht das K 40.

Wie sich schnell herausstellt, wartet hier auf Arndt eine Aufgabe, die ihm im Blut liegt. Die weiteren Stationen seiner Karriere sind entspre-

Wer fährt mit?

Wi-Biebrich → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Schicht B, Tel.: 0611/691553

Laumersheim → FT → Rüsselsheim,
 biete Fahrgemeinschaft, FG,
 Tel.: 06238/4629

Leeheim → AOH Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
 8.00-15.30 Uhr, Tel.: 96075

Alzey/Umgebung → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft,
 Schicht B, P 45, Tel.: 06731/7303

Bechtolsheim → Rüsselsheim,
 Arbeitszeit 7.45-16.00 Uhr, ab 1.9.98
 gesucht (Azubi), Tel.: 06733/1384

Dreieich → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ,
 N 40, 35 Std. Gleitzeit, Tel.: 06103/66191

Wörstadt → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
 schicht, Tel.: 06732/1629

Leeheim → Rüsselsheim,
 Schicht A (Gleitzeit), Tel.: 06158/976064

Auerbach → Rüsselsheim,
 Normal-Gleitzeit, N 10,
 Tel.: 06251/78379

Mörf.-Waldorf → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, ITEZ,
 Gleitzeit, Tel.: 06105/951399

Bingen → Rüsselsheim,
 suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-
 schicht, Gleitzeit, Tel.: 06142/446552

Astra für alle

Der Neue lockte fast 40 000 Mitarbeiter und Angehörige in die Werke

Er sorgt nicht nur dafür, daß die Straße lebt. Auch in die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern brachte der neue Astra reichlich Leben. Knapp 40 000 Besucher meldeten die Organisatoren aus den drei Standorten zum Astra-Tag für Mitarbeiter.

Rüsselsheim/Bochum/Kaiserslautern (es/pra/jh). Am heiligen Wochenende den eigenen Betrieb besuchen – allein die Vorstellung dürfte vielen Arbeitnehmern nur ein Kopfschütteln entlocken. Opel-Mitarbeiter denken da offenbar anders. Sie strömten nicht nur in Massen zu den Astra-Tagen in „ihren“ Werken, sie brachten auch gleich noch die Familie mit.

Die rund 16 000 Gäste in Rüsselsheim konnten dabei nicht nur den neuen Astra, sondern auch das Adam Opel Haus unter die Lupe nehmen. Erst vor wenigen Monaten bezogen, nutzten zahlreiche Sehleute die Gelegenheit, sich in der neuen Unternehmenszentrale einmal umzusehen.

Dort präsentierten sich zudem die BKK, die Propeller AG und Opel Live mit eigenen Info-Ständen. Doch im Mittelpunkt stand natürlich der Astra in allen Varianten und Ausstattungen. Vom Caravan bis zur Sportversion war der neue Bestseller sowohl von innen als auch von außen zu bewundern.

Auf einer Bühne erläuterten Design-Fachleute des ITEZ Wissenswertes über den Neuen. Lange Schlangen bildeten sich an den Infoständen, wo vor allem das Video

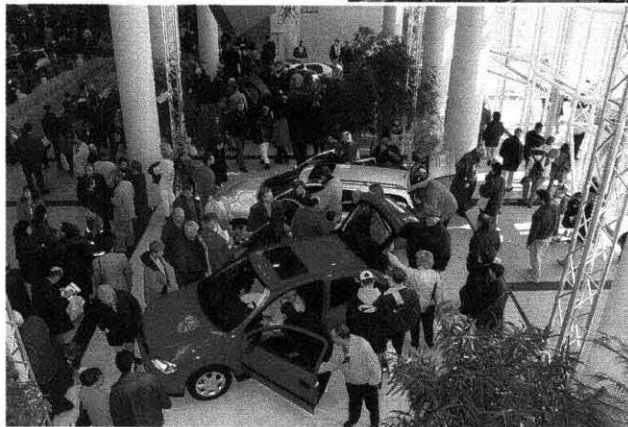
„Der neue Opel Astra“ gefragt war. Auch die kleinen Gäste kamen auf ihre Kosten: Sie durften bei herrlichem Sonnenschein nach Herzenslust malen, spielen oder in einer Hüpfburg toben.

„Mit dieser Aktion haben wir den Mitarbeitern möglichst früh die Gelegenheit gegeben, das neue Modell kennenzulernen. Die Verbindung mit einem Besuch der neuen Unternehmenszentrale erschien uns ideal, das neue, dynamische Erscheinungsbild von Opel zu präsentieren“, erklärte Organisator Johannes Schmitz von der Internen Kommunikation die Idee hinter dem Astra-Tag.

Ein Konzept, das in Bochum auch ohne Neubau voll aufging. Trotz Temperaturen nahe der Null-Grad-Grenze und reichlich Regen kamen auch dort 16 000 Mitarbeiter



Fan: Wolfgang Kwiatkowski



Andrang: Zum Astra-Tag brachten zahlreiche Mitarbeiter die ganze Familie mit

und Angehörige, um den Neuen zu sehen. Und die Stimmung der Gäste war bestens.

„Gut, daß auch für die Familien und die Freunde der Werksangehörigen etwas getan wird“, freute sich Wolfgang Chlebos über das Angebot. Der Mitarbeiter aus Werk II war mit Ehefrau Brigitte, Tochter Mandy und Sohn Marvin gekommen. Und das, obwohl Wolfgang Chlebos zum Kreis der Opel-Schaffenden gehört, die den neuen Astra bereits gefahren haben. Besonders die Straßenlage, das Design und die Verarbeitung hatten es ihm angetan.

Einschätzungen, wie sie im Lauf des Tages immer wieder zu hören waren. „Den kaufe ich mir im Sommer“, hat sich Wolfgang Kwiatkowski aus Werk I schon festgelegt. Keine Frage: Die Mitarbeiter identifizieren sich mit dem neuen Modell. Das bestätig-



Doppelpaß: In Rüsselsheim waren das Adam Opel Haus ...

te auch Hans-Jörg Rose, Verkaufsleiter in Bochum, der mit 35 Helfern aus den unterschiedlichsten Abteilungen die Gäste betreute.

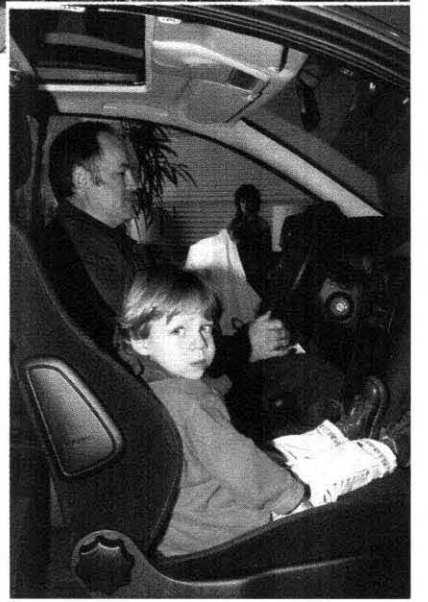
In zahlreichen Gesprächen mit den Besuchern wurde immer wieder deutlich, daß mit dem Astra ein Auto gebaut wird, das auch bei den kritischsten Gutachtern – und das sind bekanntlich die eigenen Mitarbeiter – sehr gut ankommt. Von der Güte des Neuen überzeugt zeigte sich auch Werkdirektor Reinald Hoben im Gespräch mit Dieter Frey von der Ruhwelle Bochum, der als Moderator durchs Programm führte.

Auf große Resonanz bei den Premierengästen aller drei Veranstaltungsorte stieß das „Astra-Quiz“, bei dem elf Tage mit dem Neuen zu gewinnen waren. Spirit inklusive. Als zweiter und dritter Preis

winkten vier Tage, mal mit, mal ohne volle Tankfüllung.

Den Rüsselsheimer Hauptgewinn zog Norbert Koziolk. In Bochum nimmt TuZ-Mitarbeiter Walter Beckmann jetzt Urlaub, um seine Zeit mit dem gewonnenen Astra genießen zu können. Und in Kaiserslautern ergatterte Renate Hans vom Opel-Caterer Aramark einen 11-Tage-Astra.

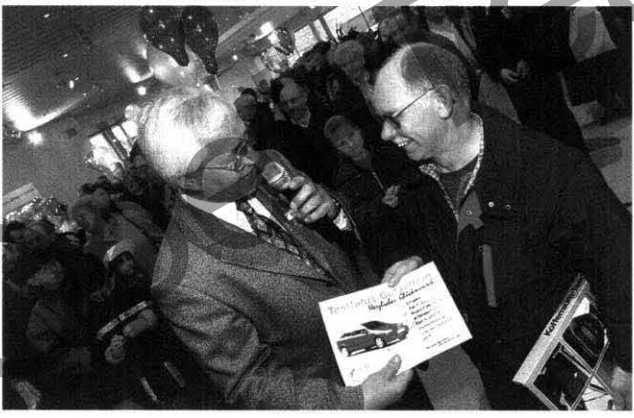
Moderiert wurde die Verlosung im Pfäl-



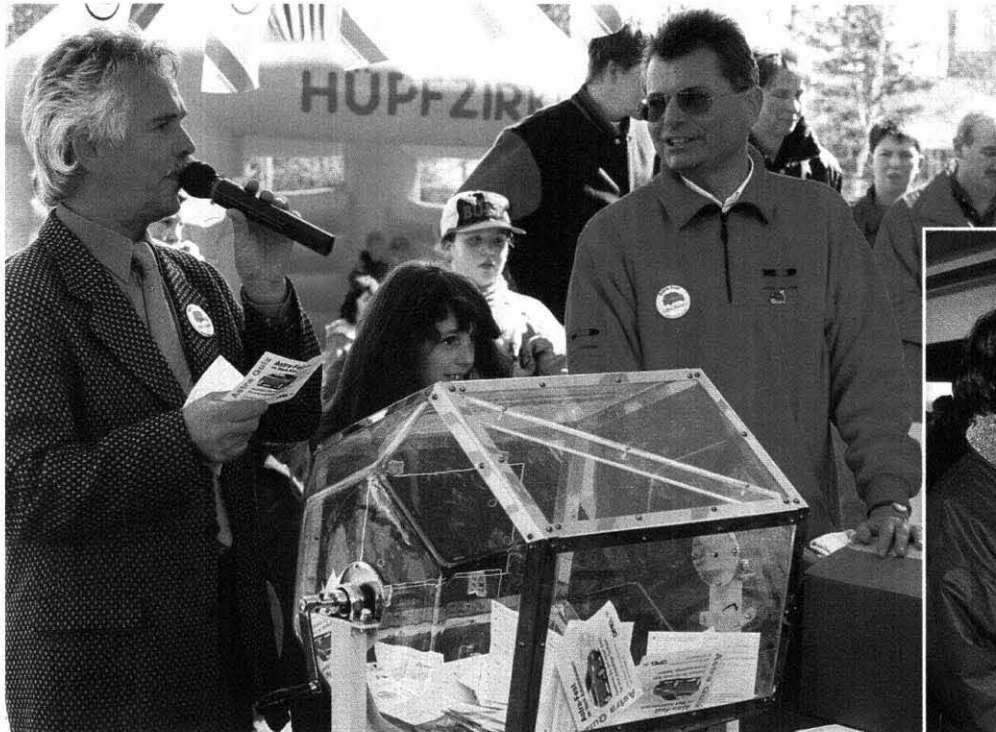
...und auch die Astra-Palette zu erkunden

hoch einschätzten: 6,1 Liter auf 100 Kilometer kreuzten viele an. Der Wert stimmt jedoch nur für einen Astra-Konkurrenten: Der neue Opel-Bestseller verbraucht lediglich 5,7 Liter auf 100 Kilometer.

Auch in Kaiserslautern waren die Veranstalter vom Ansturm der eigenen Mitarbeiter überwältigt: Knapp 6 000 Mitarbeiter nebst Angehörigen kamen zur Premiere des Neuen. „Ein Riesenerfolg“, freute sich Peter Stemler. „Damit hatten wir wirklich nicht gerechnet“, staunte auch Raimund Reichelt, der den Besuchern Fragen zur Modellpalette beantwortete. „Neben technischen Daten interessierte die Leute natürlich auch der Preis.“ Kein Wunder: Kostet die Grundversion mit 24 170 Mark ebensoviel wie das Vorgängermodell – das muß mancher halt erst nachfragen, bevor er's glaubt. ■



Treffer: Hans-Jörg Rose gratuliert Gewinner Walter Beckmann



Lauterer Glücksfeen: Peter Stemler (l.) und Personalchef Hans Hemmer



Bochumer Familien-Freude: Wolfgang Chlebos fand die Veranstaltung toll

Rasante Runden

Blitz-Start in die zweite STW-Saison

Die Nervosität steigt spürbar, denn der Auftakt zur Deutschen Supertourenwagen-Meisterschaft (STW) rückt immer näher. Intensiv hat sich Opel Motorsport auf die zweite STW-Saison vorbereitet, den Vectra in vielen Details verbessert und so viel getestet wie niemals zuvor.

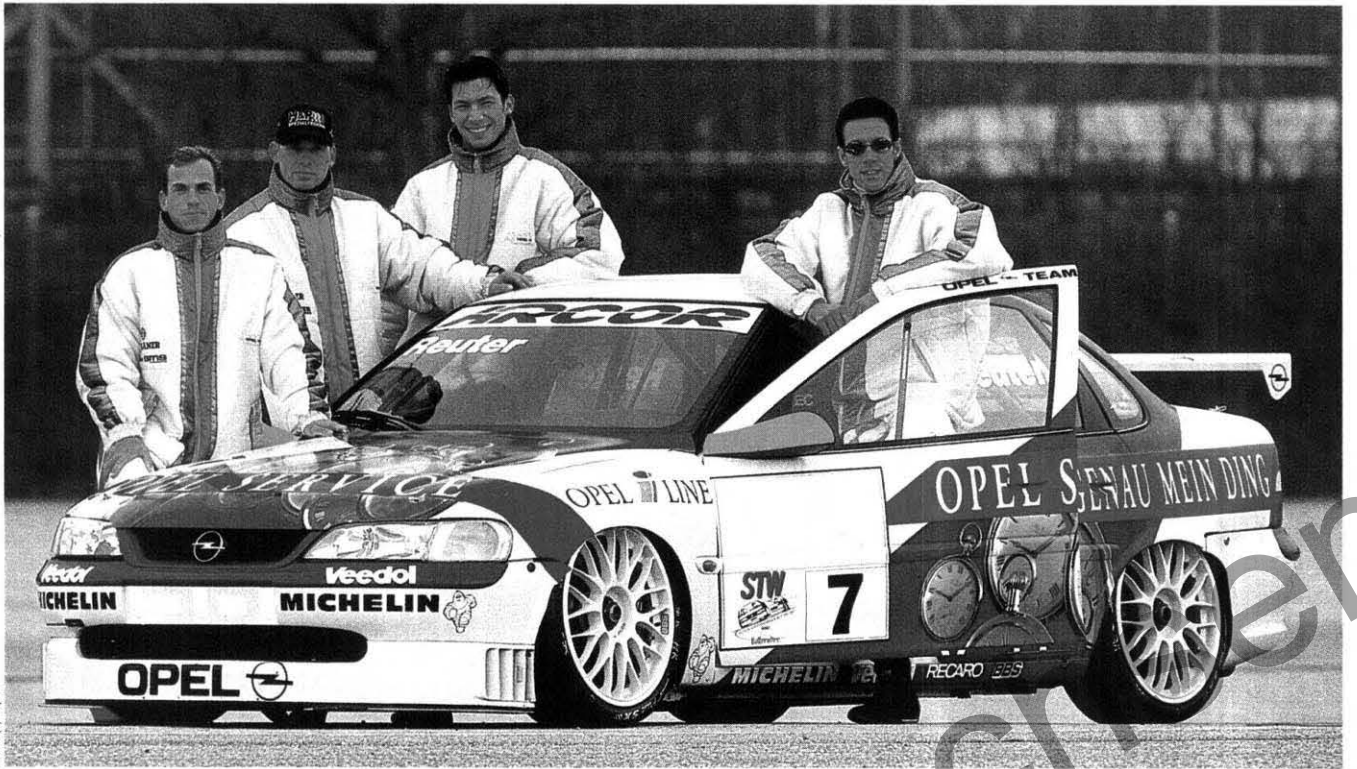
Rüsselsheim (ub). „Obwohl wir uns intensiv auf die neue Saison vorbereitet haben, werden wir erst beim Auftakt am 19. April in Hockenheim wissen, wo wir stehen“, sagt Opel-Rennleiter Volker Strycek. Doch soviel steht für ihn fest: „Die Konkurrenz ist härter denn je, und zwischen Gewinnen und Verlieren werden nur Bruchteile einer Sekunde liegen.“

Mit vier der gut 300 PS starken Vectra geht Opel in der Deutschen STW-Meisterschaft 1998 an den Start. Wie schon im Vorjahr werden die Renntourenwagen von den Opel-Teams SMS um Teamchef Konrad Schmidt und Holzer mit Günther Holzer an der Spitze aufgebaut, vorbereitet und eingesetzt.

Am Lenkrad der beiden Holzer-Vectra, beide in den Farben von Biersponsor Paulaner, drehen der Betzdorfer Uwe Alzen und der Münchner Alexander Burgstaller. Für das SMS-Team fahren der Wahl-

Österreicher Manuel Reuter, mit Opel 1996 ITC-Champion, und Neuzugang Eric Hélyary aus Frankreich. Während der Vectra von Hélyary in den Farben des Kurierdienstes TNT gestaltet wird, wirbt Manuel Reuter in eigener Sache: „Opel Service – genau mein Ding“ steht in großen Lettern auf dem weiß-blau-roten Vectra.

Bereits mit der Zielflagge beim 97er Finale auf dem Nürburgring begannen die Vorbereitungen für die neue Saison. „Wir haben kein völlig neues Auto konstruiert, sondern konsequent unsere Erfahrungen aus dem Vorjahr verbessert“, erklärt Volker Strycek, bei dem alle Fäden zusammenlaufen. Neben dieser Detailarbeit fällt der 98er STW-Vectra optisch durch eine geänderte Aerodynamik auf. Die Frontpartie wurde komplett neu gestaltet und sorgt nun für einen besseren Anpreßdruck auf der Vorderachse, beim frontgetriebenen Vectra von besonderer Be-



Starkes Quartett: Eric Hélyary, Uwe Alzen, Alexander Burgstaller und Manuel Reuter (v.l.) starten auf Vectra in der STW-Meisterschaft

deutung. Aber auch der Heckflügel wurde neu gestaltet und im Windkanal erfolgreich getestet.

Weitgehend neu ist auch der Motor. Mehr Leistung, aber vor allem mehr Drehmoment stehen – wie immer – im Lastenheft der Motoreningenieure aus der Opel Performance Center GmbH (OPC), die in enger Zusammenarbeit mit dem langjährigen Motorenpartner Spiess für die Weiterentwick-

lung des Aggregats verantwortlich sind.

Der Zweiliter-16V-Ecotec-Motor wurde dazu komplett überarbeitet, lediglich der Block blieb unverändert. Das neue Triebwerk mißt bei Hub und Bohrung jeweils 86 Millimeter und leistet gut und gerne 300 PS, bei einem maximalen Drehmoment von 258 Nm bei 7 500 U/min. Nach wie vor schreibt das Reglement eine Höchstdreh-

zahl von 8 500 U/min vor.

Der Theorie stand eine ausführliche Praxis gegenüber. Wohl noch nie haben die Opel-Fahrer so viele Testkilometer abgespult wie in diesem Winter. „Von Pause konnte wirklich keine Rede sein“, bekräftigt denn auch Manuel Reuter. Holzer und SMS testeten im italienischen Vallelunga, aber auch in Hockenheim und im spanischen Jarama. Dabei ging es nicht nur darum, die eigenen Komponenten zu prüfen und weitere Verbesserungen zu suchen, sondern auch intensive Reifentests durchzuführen.

Die Testeindrücke von Uwe Alzen: „Der 98er Vectra ist in jedem Fall besser als der 97er. Das spürt man deutlich, und die Stoppuhr bestätigt diesen Eindruck ebenfalls. Aber es bleibt die Frage, um wieviel sich die Konkurrenz verbessert hat, denn geschlafen haben die ja auch nicht.“

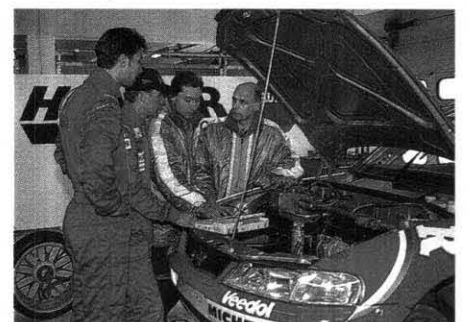
In der Vorbereitung auf die neue STW-Saison drehte sich bei Opel jedoch nicht alles nur um die Weiterentwicklung des Vectra. Auch die Fahrer mußten auf den Prüfstand. Ende Februar fanden sich Uwe Alzen, Alexander Burgstaller, Eric Hélyary und Manuel Reuter sowie Opel-Junior Steffen Schulz, der auch schon einige Testkilometer mit dem Vectra absolviert hat, in der Uniklinik in Ulm ein, um im dortigen Olympiastützpunkt eine „sportmedizinische Hauptuntersuchung“ zu absolvieren.

Neben den üblichen Labortests standen auch zahlreiche Leistungsmessungen auf dem Programm. „Wir erwarten von unseren Fahrern

Höchstleistungen. Daher wollten wir einerseits wissen, wie fit sie wirklich sind, andererseits ihnen aber auch entsprechende Hilfestellungen geben“, so Volker Strycek. Teamarzt Dr. Andreas Bickelhaupt, der die Opel-Piloten schon im Erfolgjahr 1996 betreute, stellt erfreut fest: „Das Leistungsniveau aller Fahrer



Fescher Feger: Der 300 PS starke Vectra...



...wird bis zur letzten Minute optimiert

ist sehr zufriedenstellend.“

Bis zum Auftaktrennen standen quasi wöchentlich weitere Testfahrten im Kalender, und jeder fiebert dem ersten Kräftemessen auf dem kleinen Hockenheim-Kurs entgegen. „Wir sind gut gerüstet“, weiß Strycek. Zusammen mit den Fahrern hofft er auf einen zusätzlichen Pluspunkt für Opel: die Fans. „Wir haben tolle Fans, die uns immer prächtig unterstützen, und es wäre toll, wenn viele Opel-Fans und Mitarbeiter nach Hockenheim kommen würden“, wünscht sich nicht nur Alexander Burgstaller.

Wer nicht selbst vor Ort sein kann, für den berichtet RTL noch umfassender von den zehn Saisonrennen dieser Rennserie, die nun erstmals als Deutsche Meisterschaft ausgetragen wird. ■

Rückkehr zur Rallye

Mit dem Astra will Opel auch an die großen Röhr-Erfolge anknüpfen

Rüsselsheim (pu). Mit dem neuen Astra will Opel auch an die großen Erfolge im Rallyesport anknüpfen. 1982 gewann Walter Röhr auf einem Ascona die Weltmeisterschaft, acht Jahre zuvor war der Regensburger mit Opel Europameister geworden. Jetzt soll es weiter vorgehen: Nach nur vier Monaten Entwicklungszeit absolvierte das neue, auf dem Astra basierende 270 PS-Rallye-Auto problemlos erste Tests.

Der Astra, der beim OPC-Partner Ray Mallock Ltd. (RML) im englischen Wellingborough aufgebaut wird, entspricht dem sogenannten Kit-Car-Reglement der FIA. Mit Unterstützung des ITEZ in Rüsselsheim entstand unter der Leitung von OPC das Design des Astra Kit Car, das über den Heckflügel, die Umgestaltung der Karosserie im Front- und Heckbereich sowie alle vom Reglement her erlaubten aerodynamischen Änderungen verfügt.

Für das Astra Kit Car wurden zwei verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Spurweiten und Abmessungen festgelegt – eine Schotter- und eine Asphalt-Version. Mit der Motor-Entwicklung ist das englische Unternehmen Swindon Racing Engines beauftragt, ein bereits langjähriger Opel-Motorsport-Partner. Entsprechend dem FIA-Kit-Car-Reglement dürfen die Durchmesser der Ventile und der Einlaß-/Auslaß-Kanäle

nicht verändert werden. Durch diese Einschränkungen ist der vom hohen Drehmoment geprägte Charakter des Zweiliter-Ecotec-Motors von großem Vorteil.

„Der erfolgreichste Test in Millbrook bedeutet den ersten Meilenstein in der Laufbahn unseres Rallye-Autos, das auf dem neuen Astra-Modell basiert“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Die Ingenieure des ITEZ, von RML und OPC haben hervorragende Arbeit geleistet und dieses Fahrzeug in so kurzer Zeit entwickelt und aufgebaut – nur vier Monate vom weißen Blatt Papier zum fertigen Rallye-Auto stellen eine unvergleichliche Leistung dar.“

Volker Strycek weiter: „Die Entwicklungsarbeit wird kontinuierlich fortgesetzt, um den Astra für zukünftige Erfolge zu optimieren. Wir gehen davon aus, daß das Opel Astra Kit Car in nationalen Rallye-Meisterschaften von offiziellen Opel-Teams und auch von privaten Teams eingesetzt wird.“ ■



Rasant: In nur vier Monaten hat Opel auf der Basis des neuen Astra ein Rallye-Fahrzeug aufgebaut

Schneller Fährnrich

Rarität mit Kultstatus: Peter Vogts Rallye-Kadett

Vor 20 Jahren als Liebhaberstück restauriert, später zehn Jahre in der Garage vor Unbill geschützt und nun als Kultobjekt wieder ans Tageslicht gebracht: ein Rallye-Kadett mit originalem Steinmetz-Tuning. Peter Vogt erzählt aus dem Leben des schnellen Fährnrichs und von seiner Liebe zur See.

Rüsselsheim (jan). Die meisten Rallye-Kadetten traf die harte Hand ihrer oft unzähligen, zu eiligen Besitzer: zerritten, zerblasen, zu Tode „frisirt“, wie das damals noch hieß. Die wenigen Überlebenden sind längst zu Kult-Klassikern gereift, erzielen Höchstpreise und erfreuen sich inniger Pflege.

Bei Peter Vogt, Mitarbeiter in der Rüsselsheimer Service-Werkstatt, setzte das Hät-scheln schon vor 20 Jahren ein – und genau das macht seinen „Steinmetz“ zu einer Rarität. „Als ich ihn 1974 gekauft habe, war er schon in einem schlechten Zustand – und ich hab' ihm dann den Rest gegeben“, erzählt der 42-jährige Kfz-Elektriker von seiner Sturm- und Drang-Zeit.

Der erste Rallye-Kadett, den der Vater mit seinen 60 Pferdestärken schon für übermotorisiert hielt,

mußte weichen, nachdem der Nachbar mit der starken Steinmetz-Variante auf den Hof gefahren war. „Da war ich gerade bei der Wagenwäsche, als ich sein Auto gesehen habe. Den Eimer hab' ich umgetreten und den Wagen halb gewienert verkauft“, lacht Vogt noch heute.

Im März 1968, so die Erstzulassung, war das F-Coupé mit den breiten C-Säulen, nicht zu verwechseln mit dem „Kiemen-coupé“, in Bochum vom Band gelaufen. Offenbar als einer der ersten mit der großen 1,9-Liter-Maschine aus dem C-Rekord, wie der Fahrzeugbrief beweist. Dort sind nämlich die Daten des Vorgängers mit 1,1-Liter-Motor von Hand geändert worden, Vogt ist also Eigner eines der ganz seltenen „Frühstücke“ mit 90 PS unter der Haube.

Dort lauern auch die meisten jener Teile, die heute bei Opel-Fans mit Gold und Großmüttern aufgewogen werden. „1976 hat mir ein Arbeitskollege einen ehemaligen Steinmetz-Wagen angeboten, der beim Rennen aufs Dach gelegt worden war. Da habe ich dann



Raus aus der Garage: Auch nach 30 Jahren wirkt der Steinmetz-Kadett keineswegs wie ein automobil Methusalem

für knapp 1500 Mark ausgebaut, was ich so brauchte. Das Zeug wollte damals eben keiner haben“, berichtet der gebürtige Mainzer, der seit 14 Jahren bei Opel arbeitet.

Eine Hinterachse mit 75er Sperre, Solex-Doppelvergaseranlage und ein Krümmer aus dem C-Rekord „Sprint“, innenbelüftete Scheibenbremsen und Überrollbügel mit Diagonalstrebe sind nur ein paar der Rennsport-schmankerln, die zwei Jahre später in Vogts restauriertem Kadett ihren Dienst taten. 120 PS wird der Motor wohl haben, der die citrusgelbe Granate auf über 170 km/h bringt. „Den Wagen habe ich komplett auseinandergenommen, bis auf die Lackierung und die Zierstreifen ist das alles Eigenarbeit“, erzählt Vogt nicht ohne Stolz.

Und stolz steht er da, der heiße Fährnrich, mit seinen zeitgenössischen Kotflügelverbreiterungen, den 7,5-Zoll-Sportfelgen der legendären Marke Borrani, nach denen Vogt fast 15 Jahre suchen mußte, und den schwarzen Streifen à la Steinmetz auf Haube und Flanke.

Innen präsentieren sich krümel-freie Teppiche, ein makelloser schwarzer Dachhimmel, sportliche Zusatzinstrumente



Für die Opel Post wiederentdeckt: Peter Vogt in seinem Kadett

aus dem Vorgesetzten Commodore A und rasante „Mexico GT“-Sportsitze.

„Als ich ihn fertig hatte, war's dann vorbei mit dem Heizen. Dafür war er viel zu schade, den Wagen habe ich geschont und mitfahren durfte niemand – bis auf meine Frau“, sagt Vogt und erzählt, warum der Kadett 1988, nach in zehn Jahren gereifter Zuneigung, in die Garage mußte. „Damals ist meine Frau gestorben, gerade 30 Jahre alt. Das Auto hab' ich abgestellt und bis jetzt nicht mehr bewegt. Erst hat es mich zu sehr an sie erinnert und anschließend fehlte einfach die Zeit.“

Für die Opel Post wurde der Kadett jetzt aus seinem Ruhestand befreit und sorgt sofort wieder für Menschentrauben im heimischen Ginsheim. „Ich habe ihn kaum aus der Gara-

ge geschoben, da standen schon die ersten Leute da und wollten ein paar Kurven drehen.“ Dem ersten Auslauf setzen allerdings viereckige Reifen und fehlende Flüssigkeiten ein frühzeitiges Ende.

Ansonsten gab sich der Kadett ganz als Opel zu erkennen: „Wasser und Benzin eingefüllt, Batterie angeklemt und der Motor ist angesprungen. Nach zehn Jahren“, gibt sich selbst Peter Vogt über die Qualitäten des Renngeräts erstaunt.

Nach Art der Piste soll der Wagen allerdings nicht mehr bewegt werden, nur an Sommertagen wird es auf die Straße gehen und das auch nicht zu schnell. „Ich habe schon so viele Autos gehabt, aber der hier ist mein Liebling. Verkaufen werde ich den nie!“



Zum Heizen zu schade: Eine Pose nur fürs Foto

Meister am Brett

Rüsselsheimer ermittelten Titelträger im Schach

Rüsselsheim (jan). Schwitzen, rennen, radeln, Bälle treten oder schlagen – das muß nicht sein. Wer sich im sportlichen Wettkampf mit anderen Opelern messen will, kann dies auch gemütlich im Sitzen tun. Dann aber auf Zeit.

Zum zweiten Mal in Folge veranstalteten Opel-Mitarbeiter nun die Werksmeisterschaften im Schnellschach. „Dabei hat jeder Teilnehmer 15 Minuten Spielzeit, nach einer halben Stunde ist die Partie also vorbei. Die Paarungen lost der Computer aus“, erläutert Johannes Schneider, Bohrerwerker in



Titelträger: Johannes Schneider (l.) hatte die (Turnier-)Nase vorn

den Zentralwerkstätten, der das Turnier organisierte. Im nationalen Vergleich liegen

Opel-Teams schon im vorderen Feld, nun galt es intern den Meister zu ermitteln.

„Das ist mir schon fast ein bißchen peinlich, aber dieses Jahr war ich Erster“, berichtet Schneider, der wie die meisten anderen Teilnehmer im Verein die Figuren zieht. Waren die Partien erstklassig und ganz nach Schneiders Geschmack, fiel die Resonanz eher ernüchternd aus: „Nur 15 Leute haben sich gemeldet, das ist verdammt wenig. Hoffentlich sind's nächstes Jahr mehr.“

Gemütlich war's allemal: „Wir spielen hier zwar um den Sieg, Preise oder Geld gibt's aber nicht zu gewinnen“, so Schneider. Dafür einen Wanderpokal, den er vom Vorjahressieger Werner Ries überreicht bekam.

Wer 1998 mit am Tisch sitzen will, kann sich entweder bei der Internen Kommunikation (Telefon 73387) oder bei Johannes Schneider unter der internen Telefonnummer 67176 informieren.

Laubfrösche



Rüsselsheim (jan). Praktischer Verkehrsunterricht in der Schule sah bisher meist – etwas verstaubt – so aus: Kinder radeln unter Aufsicht eines Ordnungshüters um Verkehrsschilder und lernen so die Grundregeln des Straßenverkehrs.

Nun hat der grün-berockte Freund ebensolche Helfer bekommen. Für die bundesweite Aktion „Hallo Auto!“ des

ADAC übergab Opel-Vorstand Horst P. Borghs 18 grasgrüne Corsas.

Die „Laubfrösche“, wie sie in Anlehnung an den legendären Opel von 1924 getauft wurden, sollen einer halben Million Pennälern die Zusammenhänge von Geschwindigkeit, Reaktionsvermögen und Bremsweg veranschaulichen und damit für mehr Sicherheit im Verkehr sorgen.

Blitzlicht

Alma Cejvanovic

Rüsselsheim (es). Sie ist eines jener Organisationstalente, ohne die in Rüsselsheim wohl nur wenige Informationen rechtzeitig an die Mitarbeiter kämen: Wenn irgendwo Plakate, Werksaus-hänge, Rundschreiben oder elektronische Nachrichten Wissenswertes mitzuteilen haben, dann ist es oft Alma Cejvanovic von der Internen Kommunikation die die Infos auf die Reise bringt. Und das ist nur ein kleiner Teil ihres Aufgabengebietes.

Selbstverständlich hatte sie unlängst auch an der Organisation zum erfolgreichen Premierentag für den neuen

Astra Hand angelegt. Derzeit hilft sie die Werbetrommel für die Fußball-Werksmeisterschaft rühren – und kümmert sich so ganz nebenbei auch noch um eine für sie neue Aufgabe: Die Info-Seminare für neue Mitarbeiter organisieren.

Die hält sie übrigens für eine besonders gute Sache: „Hier haben Opel-Neulinge die Möglichkeit, über ihren ei-

genen Arbeitsbereich auch einmal den Blick fürs Ganze zu entwickeln.“

Und das ist etwas, was sie auch an ihrer eigenen Arbeit fasziniert: „Da lernt man immer neue Bereiche kennen und hat viel mit Menschen zu tun. Außerdem organisieren ich gerne.“ Daher war es für sie keine Frage, sofort zuzugreifen, als ihr die Stelle vor rund einem Jahr angeboten wurde.

Auch privat setzt die hübsche Bosnierin auf Kommunikation: „Ich bin ein Party-mensch“, so ihre kurze und knappe Selbstcharakterisierung. Sie reist gerne, am liebsten natürlich in die Heimat ihrer Eltern.

Und an freien Wochenenden sind Disco und Kino ihre Lieblingsziele. Zuletzt allerdings litt und weinte sie – na, wo wohl? – na an Bord der „Titanic“.



Foto: Sommer