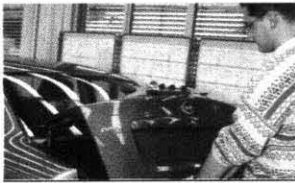


Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 7:
In Bochum geht der neue Mini-Van Zafira in die Vorproduktion



Seite 9:
Die Qualitätssicherung optimiert das Prozedere des Fahrzeug-Audits



Seite 16:
Ein Blick zurück auf die sehr erfolgreiche Motorsport-Saison



Seite 17:
In Paris testen Fach-Journalisten den neuen Transporter Movano

Ein PS weniger

Paul Schleicher beendet Arbeitsleben

Der Opel-Betrieb in Kaiserslautern läuft künftig mit einem „PS“ weniger. Ein „PS“ freilich, das es in sich hat. Denn es steht für Paul Schleicher. Der langjährige Betriebsratsvorsitzende ging Ende Oktober in Ruhestand.



Abschied: Ein Pfälzer geht

Kaiserslautern (es). Als der gelernte Maler 1966 zum ersten Mal das Opel-Werk in der Pfalz betrat, kam er, um das Verwaltungsgebäude zu streichen – und wurde kurz darauf als Inspektor für die Stoßdämpfer-Abteilung „angeheuert.“ Nun, nach 32jährigem Engagement, tragen der gesamte Standort und Teile der Opel-Welt Paul Schleichers unverwechselbaren „Anstrich“.

Er war Mit-Initiator zahlreicher wichtiger Betriebsvereinbarungen und steter Kämpfer für die Belange des Pfälzer Standortes. Erreicht hat er seine Ziele dank eines harten, immer aber auch konstruktiven Verhandlungsstils, der mit Weitblick einherging – da waren sich alle Festredner einig, die zu seiner feierlichen Verabschiedung im Lautrer Verwaltungsgebäude das Wort ergriffen.

„Du hast Pfälzer Wirtschaftsgeschichte geschrieben“, lobte

kein geringerer als der rheinland-pfälzische Ministerpräsident Kurt Beck. Der Sozialdemokrat würdigte vor allem auch das Engagement seines Parteifreundes fürs Allgemeinwohl. Beispielsweise war der vierfache Familienvater seit 1982 auch als ehrenamtlicher Richter tätig. Für seine Verdienste zeichnete Beck das Lautrer Opel-Urgestein mit dem Verdienstorden des Landes Rheinland-Pfalz aus – Bundesverdienstkreuz und Bundesverdienstmedaille besitzt der 65jährige übrigens schon. Gleichzeitig durfte das IG-Metall-Mitglied die Hans-Böckler-Medaille in Empfang nehmen, die höchste Auszeichnung, die der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) verleiht. Und Gerhard Piontek, Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern, überbrachte dem gebürtigen Heidelberger das Barbarossa-Siegel der Stadt Kaiserslautern.

Fortsetzung auf Seite 8



Neue Spitze

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 26. Oktober Hans Barth einstimmig und mit sofortiger Wirkung zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt. Darüber hinaus wurden umfassende Änderungen im Vorstand des Unternehmens beschlossen.

Rüsselsheim (jh). Dem Aufsichtsrat gehört der 56jährige Barth seit März '97 an. Als Vorsitzender dieses Gremiums ist der gebürtige Mainzer, der als Vize-Präsident für Produktionsplanung und Materialwirtschaft bei GM Euro-

pa in Zürich tätig ist, Nachfolger von Hans Wilhelm Gäb, der sein Amt niedergelegt hat.

Neu wurde Michael J. Burns von der General Motors Corporation als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Burns ist seit September Prä-

sident von GM Europa und Vize-Präsident der GM Corporation.

Der Aufsichtsrat beschloß, den Vorstandsvorsitz in die Hände von Robert W. Hendry zu legen. Die neue Position des stellvertretenden Vorstandschefs nimmt Wolfgang Strinz ein. Strinz behält die Verantwortung für das Ressort Fertigung, gibt den Personalbereich sowie die Position des Arbeitsdirektors jedoch an Norbert Küpper ab. Neu in den Opel-Vorstand wurde zudem Bo I. Andersson



Aufsichtsratschef: Hans Barth

aufgenommen, der seit März 1997 alle Einkaufsaktivitäten für Europa koordiniert.

Die umfangreichen Änderungen an der Führungsspitze der Adam Opel AG dokumentiert die Opel Post im Rahmen eines vierseitigen „Opel Post-Spezial“, das dieser Ausgabe beiliegt.

Ein Classicer aus Gleiwitz

In Polen fiel der Startschuß für die Astra-Produktion im neuen Opel-Werk

Knapp zwei Jahre nach Baubeginn hat Opel am 29. Oktober sein neues Werk in der südpolnischen Stadt Gleiwitz feierlich eröffnet. Mit der Präsenz in Polen baut Opel seine Position in einem der wachstumsstärksten Automärkte Europas weiter aus.

Gleiwitz (jh). „Es lag uns sehr viel daran, hier Fuß zu fassen, denn der polnische Markt wird bald einer der wichtigsten Märkte Europas sein“, sagte GM-Chef Jack Smith während der Eröffnungsfeier. Der polnische Präsident Aleksander Kwasniewski sprach von einem „großen Tag für Polen, die polnische Wirtschaft und die Modernisierung des Landes“. Opel helfe mit, so das Staatsoberhaupt, „die Wirtschaft Polens weiter anzukurbeln und begleitet den Weg Polens in die EU“.

Zunächst produzieren rund 1100 Mitarbeiter am neuesten Opel-Standort den Astra Clas-

wachs ausgelegt: Zusätzlich zu den bis zu 70 000 Astra pro Jahr wird Opel ab 2000 in Gleiwitz ein zweites Modell produzieren, das sowohl für den heimischen Markt als auch für den Export vorgesehen ist. Hierfür wird das neue Werk seine Jahresproduktion auf bis zu 150 000 Autos ausweiten. Damit verbunden ist die Schaffung von rund 1 000 weiteren Arbeitsplätzen und die Einführung einer dritten Schicht.

Auch Gary L. Cowger, bis Ende Oktober Opel-Vorstandschef, verwies auf die Wachstumschancen des Automarktes in Mitteleuropa. „Polen als



Los geht's: In Gleiwitz arbeiten derzeit rund 1 100 Mitarbeiter

Land mit der weitaus größten Bevölkerungszahl in dieser Region und einem Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 6,5 Prozent im Jahr hat hier eine Führungsrolle“, sagte Cowger. Mit seit Jah-

resbeginn insgesamt 460 000 verkauften Autos aller Marken liegt Polen an sechster Stelle in Europa. Opel hat in Polen seit 1991 rund 145 000 Fahrzeuge verkauft.

Fortsetzung auf Seite 2

Ganz kurz ...

Reinhold Messner kommt: „Yeti – Legende und Wirklichkeit“ heißt der Vortrag, mit dem Reinhold Messner derzeit durch Deutschland tourt. Ehrensache für den Opel-Partner, daß er auch einen Besuch an den Standorten einplant. Am 16. November kommt Messner nach Rüsselsheim. Gegen 15 Uhr ist eine Autogrammstunde im Ausstellungsraum Bahnhofstraße geplant, um 20 Uhr dann der Vortrag in der Walter-Köbel-Halle. Am 25. November wird Messner in Kaiserslautern Halt machen. Geplant: Autogrammstunde zwischen 12 und 14 Uhr im Werk. Und dann kommt der Extremsportler am 4. Dezember noch nach Bochum in die Ruhrlandhalle.

Im Internet erfolgreich: Seit einigen Monaten bietet das Unternehmen den Mitarbeitern die Möglichkeit, ihre Jahreswagen zusätzlich zur Opel Post auch im Internet zu vermarkten. Und dieser kostenlose Service kommt offenbar an. Allein in den zwei Wochen nach Erscheinen der Oktober-Ausgabe der Opel Post verzeichnete die Jahreswagenbörse im Internet knapp 11 000 Zugriffe. Übrigens: Eine Umfrage unter Inserenten ergab, daß sich bei 72,1 Prozent von ihnen Kaufinteressenten gemeldet hatten. Fast jeder fünfte konnte sein Fahrzeug dank Opel Post und Internet verkaufen.

Die nächste Opel Post ist für den 9. Dezember geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 18. November 1998.



Premiere für Präsidenten: Der erste Classicer



Gute Diskussion Neue Führungskräfte im Dialog

Rüsselsheim (jan). Aller Anfang ist schwer – das merkt der Azubi genauso wie der Manager. Erfahrungsaustausch hilft da noch am ehesten, die ersten Klippen zu umschiffen. Deswegen trafen sich nun zum zweiten Mal die neuen Führungskräfte, um mit Mitgliedern der Geschäftsleitung über ihre ersten Erfahrungen als Manager zu diskutieren.

Zum Treffen der neu ernannten Führungskräfte eingeladen hatten Wolfgang Strinz, inzwischen stellvertretender Vorstandsvorsitzender, sowie Dieter Wallon aus dem ITEZ und Sabine Albeck-Frey aus der Personalabteilung.

In dem Workshop ging es jedoch nicht nur ums Erlebte, sondern ebenso um die Erwartungen, die von Führungskräften an die Geschäftsleitung gestellt werden. Einige wünsch-

ten sich an dieser Stelle konkretere Zielvorgaben, andere mehr Freiheit bei der täglichen Arbeit.

Zudem wurde deutlich, daß Anlaufschwierigkeiten auch bei den Kollegen vorkommen und es oft hilft, den richtigen Ansprechpartner im rechten Moment zu kennen. Wenig verwunderlich die von allen geteilte Einschätzung, daß „Benzin im Blut“ für die Arbeit bei Opel die optimale Voraussetzung sei.

Grundtenor der neu ernannten Führungskräfte über das Treffen: Nicht nur das gegenseitige Kennenlernen der Teilnehmer wurde als angenehm empfunden, sondern in erster Linie die Möglichkeit, zusammen mit der Geschäftsleitung auch unangenehme Themen in entspannter Atmosphäre zu besprechen. Das macht manchem den Anfang leichter.

Fortsetzung von Seite 1

Betreibergesellschaft des Werks Gleiwitz ist Opel Polska, eine hundertprozentige Tochter der Adam Opel AG. Der Vorstandsvorsitzende der Rüsselsheimer Muttergesellschaft ist gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender von Opel Polska und von General Motors Poland, der nationalen Vertriebsgesellschaft in Warschau. Opel hat bislang 530 Millionen Mark in den neuen Standort investiert. Zusätzliche 375 Millionen Mark für eine zweite Fertigungsstraße sind bereits fest eingeplant.

Das Werk Gleiwitz ist ein integrierter Automobilstandort und schließt ein Präß- und ein Karosseriewerk sowie eine Lackiererei und Anlagen zur Fertig- und Endmontage ein. Das Werksgelände umfaßt über 70 Hektar und liegt in der Sonderwirtschaftszone Kattowitz, die sich über insgesamt 800 Hektar Grundfläche in sechs Gemeinden erstreckt. Investoren wie Opel finden hier optimale wirtschaftliche Rahmenbedingungen für eine in-



Standortvorteil: Gleiwitz bietet viele qualifizierte Facharbeiter

dustrielle Ansiedlung vor.

Für Opel bietet Gleiwitz darüber hinaus noch andere wesentliche Standortvorteile: Die Lage am Schnittpunkt wichtiger internationaler Eisenbahn- und Straßenverbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung macht die 220 000-Einwohner-Stadt im oberschlesischen Industriegebiet von Westeuropa, Skandinavien, der Ukraine und Rußland aus zum leicht erreichbaren Ziel. Der nur wenige hundert Meter von der Endmontagehalle entfernte verlaufende Gleiwitz-Kanal verbindet den Ort mit dem Ostseehafen

Stettin. Die Nähe zu Deutschland, Tschechien und der Slowakei stellt überdies eine enge Zusammenarbeit mit internationalen Zuliefer- und Partnerfirmen sicher.

Gleiwitz zeichnet sich zudem durch die große Zahl qualifizierter Ingenieure, Techniker und Facharbeiter vor Ort aus. Die traditionsreiche Industrie- und Bergbaustadt beherbergt eine der renommiertesten technischen Hochschulen Polens sowie eine Reihe weiterer technischer Schulen. Rund 20 Prozent der Beschäftigten des neuen Opel Polska-Werks kommen aus dem Kohlebergbau, der neben der Stahlindustrie noch immer der dominierende Wirtschaftszweig Oberschlesiens ist, zur Zeit aber einen grundlegenden Strukturwandel erlebt.

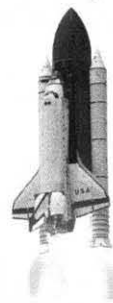
Gary L. Cowger betonte, das Opel-Werk werde zum Wachstum und Wohlstand in der Region beitragen. Der gesamte Beschäftigungseffekt des Standortes kann nach Angaben Cowgers bei rund 15 000 neuen Arbeitsplätzen in Gleiwitz und Umgebung liegen. Der



Integriert: Das Werk vereint Montage, Lackiererei und Präßwerk

Energie aus Brennstoffzellen: der Antrieb für das Auto der Zukunft.

Energie 2004



Seit 100 Jahren steht Opel für Innovationen in der Automobiltechnik. Auch in die nächsten 100 Jahre startet Opel mit zukunftsweisender neuer Technologie: Bisher vor allem für die Stromversorgung von Raumschiffen eingesetzt, bringt Opel die umweltverträgliche Brennstoffzelle ins Automobil – marktreif bereits 2004.



Gleich in drei Technologiezentren – Mainz-Kastel, Rochester und Warren/USA – arbeiten Opel-Ingenieure an der raschen Weiterentwicklung der Brennstoffzelle. Ein Versuchsfahrzeug auf Basis des Compact-Van Opel Zafira fährt schon heute mit elektrischer Energie, die aus der „sanften“ Reaktion von aus Methanol gewonnenem Wasserstoff mit Sauerstoff entsteht. Die Brennstoffzelle reduziert bei vergleichbarer Leistung den CO₂-Ausstoß um fast die Hälfte und verursacht nahezu keine weiteren Abgase.

OPEL

Einen Ausblick ins neue Jahrtausend wagt das Unternehmen mit einem neuen Anzeigenmotiv, das jetzt in diversen Zeitungen und Zeitschriften erscheinen wird. Unter dem Slogan „Energie 2004“ wirbt Opel für den Antrieb der Zukunft – die

Brennstoffzelle. Im Anzeigentext werden die Anstrengungen geschildert, die das Unternehmen weltweit unternimmt, um diese fortschrittliche Technik bis zum Jahr 2004 zur Marktreife zu bringen. Mit diesem für 1998 vorläufig letzten Motiv der

Anzeigenkampagne im Rahmen der Unternehmenswerbung verdeutlicht die Öffentlichkeitsarbeit als Initiator noch einmal, wofür der Name Opel steht: Für 100 Jahre Innovation in der Automobiltechnik.

Bürgermeister von Gleiwitz, Zygmunt Frankiewicz, sprach im polnischen Rundfunk sogar von 30 000 neuen Stellen.

Die Auswahl der Mitarbeiter im Werk Gleiwitz erfolgte nach strengen Kriterien. Insgesamt gingen bei Opel Polska 34 000 Bewerbungen ein. Bei dem noch immer andauernden Auswahlverfahren sind vor allem die Fähigkeit und Bereitschaft zu Teamarbeit, Weiterbildung und zum Lösen unerwarteter auftretender Probleme gefordert. Zum festen Programm für nahezu alle neuen Arbeitnehmer am Standort Gleiwitz gehört ein mehrmonatiges Intensivtraining in mindestens zwei europäischen Werken des Konzerns. Für das Schlüsselpersonal und die Leiter der Arbeitsteams steht zusätzlich eine Schulung in den schlanken Organisationsmethoden im Opel-Werk Eisenach auf dem Plan.

Parallel zum Marktwachstum hat Opel seit 1991 sein Händler- und Servicenetz in Polen ausgebaut: 1992 hatte der Vertrieb bereits 25 Händler und 14 autorisierte Servicestationen in den größten Städten Polens. Bis heute ist das Händlernetz auf 102 Betriebe im ganzen Land angewachsen. Große Bedeutung für den Erfolg der Marke hat der Astra, den das Unternehmen seit November 1994 für den polnischen Markt in einem Montagewerk in Warschau fertigt. Die Kapazität des Standorts beläuft sich im Zweischicht-Betrieb auf 24 000 Fahrzeuge pro Jahr. Wenn das Werk Gleiwitz erfolgreich angelaufen ist, wird Opel in Warschau die Fertigung des Mittelklassemodells Vectra starten und somit sein Angebot an Fahrzeugen aus polnischer Produktion ausweiten. ■

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:
Christine Möbs

Layout:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Druck:
Die Südwestrolle
Plieninger Str. 150
70567 Stuttgart

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

Telefon 0 61 42/7 - 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.

Geld fürs nächste Jahrtausend

Am 1. Januar 1999 kommt der Euro – Was bringt er Opel und den Mitarbeitern?

In sieben Wochen formiert sich auf europäischer Ebene eine neue Elf: Am 1. Januar 1999 werden zunächst elf Teilnehmer der Europäischen Währungsunion mit der Umstellung auf den Euro starten. Was bedeutet das für das Unternehmen Opel und seine Mitarbeiter? Die Opel Post hat nachgefragt.



Rüsselsheim (jh). So viel vorweg: Es wird sich niemand schlagartig umstellen müssen. Denn es gibt 1999 noch gar keinen Euro – zumindest nicht fürs Portemonnaie. Erst mit Beginn des Jahres 2002 werden die neuen Banknoten und Münzen ausgegeben. Zu Beginn des kommenden Januars werden als Startschuß für die Währungsunion zunächst die Wechselkurse zwischen dem Euro und den jeweiligen Währungen der Teilnehmerstaaten festgelegt und die Europäische Zentralbank wird dann die Verantwortung für die einheitliche Geldpolitik übernehmen.

Obwohl der Euro ab dem 1. Januar offizielle Währung in den Teilnehmerstaaten ist, haben die nationalen Währungen bis zur Ausgabe des neu-

Die Euro-Experten bei Opel sind: Heinz Rudolf Wagener (Projektleiter), Lothar Hesse (Einkauf), Wilhelm Rothe (Vertrieb), Helmut Haag (Service), Bernhard Wenzel (Personal) und Roland Krause (Finanz)

en Geldes Anfang 2002 Bestand. So ist es in dieser Zeit grundsätzlich möglich, Geschäfte in Mark abzurechnen – oder in Euro, sofern sie bargeldlos zu tätigen sind.

Schon 1996 haben sich Spezialisten aus allen Bereichen zusammengefunden, um Opel für den Euro-Start fit zu machen. „Die Aufgabe ist gewaltig, aber lösbar“, sagt Finanzvorstand Hennig Klages. Schließlich müssen hunderte von EDV-Systemen an die neue Situation angepaßt werden – und die Umstellung wirkt sich bis in den letzten Winkel des Unternehmens aus.

Lohn und Gehalt wird Opel seinen Mitarbeitern erst ab 2002 in Euro auszahlen. „Früher umzustellen würde einen nach heutigem Kenntnisstand nicht zu rechtfertigenden Aufwand bedeuten. Denn Lohnsteuer und Sozialversicherung müßten wir in beiden Währungen kalkulieren, weil die öffentliche Hand sich noch nicht festgelegt hat, ob sie den Euro in diesen beiden Bereichen bis Ende 2001 akzeptiert“, erläutert Lothar Christ, der Leiter der Lohn- und Gehaltsabrechnung.

Wer sich dennoch rechtzeitig an die neue europäische

Währung gewöhnen möchte, kann sich ab dem kommenden Jahr, wenn die Wechselkurse festgelegt sind, sein Entgelt in Euro auszahlen lassen. „Das ist kein Problem. Der Mitarbeiter muß nur ein Euro-Konto eröffnen und uns dies angeben“, so Christ. Die Bank werde dafür sorgen, daß der von Opel in Mark ausgezahlte Betrag auf dem Konto in Euro eingeht. „Den Netto-Überweisungsbetrag der Lohn- und Gehaltsabrechnung – nicht jedoch die einzelnen Abrechnungsposten – werden wir künftig ohnehin in beiden Währungen angeben.“

Doch Auswirkungen auf die Form der Lohnzute sind nur die eine Seite der Euro-Medaille. Die Herausforderungen warten an jeder Ecke. So müssen beispielsweise alle Betriebsvereinbarungen und Richtlinien – etwa jene über Entlohnung, Reisekosten, Spesen, betriebliche Altersversorgung oder das VW-Wesen – überarbeitet werden, die entsprechenden Passagen von Mark in Euro umgestellt werden. Gruppenlebens- und Direktversicherungen müssen umgestellt werden, es werden Kindergeldbescheinigungen in Euro erforderlich. Außerdem: Was passiert mit den diversen Verpflegungs-Automaten in den Werken, die mit Bargeld betrieben werden? Und, und, und...

Die Händler- und Lieferantenbeziehungen sind von der Währungsumstellung natürlich genauso betroffen. So wird seit geraumer Zeit daran gearbeitet, das Abrechnungssystem mit den Zulieferern zu Beginn des Jahres 1999 auf den Euro umzustel-



len. Neue Lieferantenverträge werden ab Januar '99 in Euro ausgefertigt.

Auch in den Bereichen Verkauf, Marketing und Service laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren. So werden in wenigen Wochen in den Händlerbetrieben Fahrzeuge sowie Teile und Zubehör in Mark und Euro ausgezeichnet. Also ebenfalls eine große Aufgabe, schließlich müssen dazu alle gedruckten Preislisten geändert werden. Nicht zuletzt wird sich der Werbeauftritt ändern – nämlich dort, wo in Anzeigen Preise genannt werden.

Damit auch die Händler ab dem 1. Januar auf Euro-Kurs sind, fanden bereits im Sommer in allen Opel-Distrikten in Zusammenarbeit mit der Opel Bank organisierte Händlerworkshops statt. Dort wurde den Handelspartnern vermittelt, worauf es ankommt, wenn die Kunden demnächst Rechnungen und Zahlungen in Euro wünschen.

An allen zentralen Stellen des Unternehmens bereiten

sich also Fachleute auf die Euro-Umstellung vor. Und das mit gutem Grund. Denn das Unternehmen verspricht sich einiges von der neuen Währung. „Der Euro ist gut für den Wettbewerb und wird positive Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft haben“, zeigt sich Roland Krause, Euro-Experte aus der Finanzabteilung, zuversichtlich.

So fördert die Einhaltung der Stabilitätskriterien in den südeuropäischen Teilnehmerländern ein Investitionsklima, das über kurz oder lang Kaufkraft schaffen hilft. Außerdem, so Krause, entfielen die Währungsschwankungen, die international operierende Unternehmen wie Opel bisher ständig zu teuren Währungssicherungsgeschäften gezwungen hätten.

Das letztgenannte Argument gelte allerdings auch für den internen Wettbewerb der

Die neue Währung wird es in Scheinen zu 5, 10, 20, 50, 100, 200 und 500 Euro geben. Die „Pfennige“, die dann „Cent“ heißen werden, gibt's in 1, 2, 5, 10, 20 und 50 Cent-Stücke. Außerdem wird es Ein- und Zwei-Euro-Münzen geben.

europäischen Opel-Werke – auch hier entstehe künftig eine noch größere Kostentransparenz. „Wir müssen künftig unsere Standortvorteile konsequent nutzen und durch Produktivität überzeugen“, so Krause.

Obwohl der 1. Januar '99 für die Mitarbeiter zunächst also kaum unmittelbare Veränderungen mit sich bringt, wird die Europäisierung bis zur endgültigen Umstellung im Jahr 2002 auch in Deutschland Spuren hinterlassen. Eine Chance für die Zukunft oder eher ein unkalkulierbares Risiko? Die Experten aus dem Unternehmen sind sich einig: Der Euro bringt Opel voran.

Die Herausforderung Euro ist groß – und sie betrifft jeden Bereich des Unternehmens. Bei vier Vorständen hat die Opel Post deshalb direkt nach den Auswirkungen gefragt. Wir erbat von Einkaufsvorstand Bo I. Andersson, von Servicevorstand Klaus B. Bapp, von Vertriebsvorstand Christian Grupe und von Finanzvorstand Hennig A. Klages Antworten auf folgende Fragen zum Thema Euro:

Wo sehen Sie Chancen und Risiken des Euro?

Was passiert am 1. Januar 1999 in Ihrem Bereich?

Wir begrüßen die Einführung einer gemeinsamen Währung in den Teilnehmerstaaten der Währungsunion. Mit dem Wegfall der Kursschwankungen ist eine größere Planungssicherheit verbunden. Zudem ergeben sich Vorteile durch die erhöhte Transparenz der Angebotspreise.

Die im Bereich der Währungsunion produzierenden Lieferanten werden wir ab 1. Januar 1999 um Angebotsabgabe in Euro bitten. Neue Verträge werden ab diesem Termin in Euro erstellt. Bestehende Verträge, die eine der elf durch den Euro ersetzten Währungen auswei-



Bo Andersson, Einkauf

sen, werden zur Jahresmitte 1999 in Euro umgestellt.

Der Einkauf wird ab dem 1. Januar 1999 mit der Währung Euro arbeiten.

Bo Andersson

Wir verkennen nicht, daß es jetzt einfacher wird, Preisvergleiche anzustellen und dann echte oder vermeintliche länderübergreifende Preisvorteile auszunutzen. Doch dies ist kein neues Phä-



Klaus B. Bapp, Service

nomen. Service sieht der Einführung des Euro mit großer Gelassenheit entgegen.

Die Planungen sehen vor, daß der Bereich Service den Händlern, die es wünschen, die entsprechenden Informationen in der jeweiligen Währung zukommen lassen. Intern wird die Umstellung parallel zum Finanzbereich vorbereitet. Hier ist jeder Mitarbeiter gefordert, der mit Lieferanten oder Dienstleistern zu tun hat. Denn stößt der Mitarbeiter etwa bei Transportgebühren oder bei Rechnungen auf währungsbezogene Angaben, muß er wissen, wie er mit Mark oder Euro umzugehen hat.

Ab dem 1. Januar 1999 sollen alle ausgehenden Teilerrechnungen einen Vermerk erhalten, was der berechnete Betrag in Euro wäre. Dies gilt auch für die Teilverkäufe

an Werksangehörige. Mit dieser europaweit abgestimmten Strategie präsentiert sich der Service allen Kunden im neuen Euro-Raum gleich.

Klaus B. Bapp

Die freie Wahl der Währung sehen wir als Chance, uns als gute Europäer zu präsentieren. Wir verkennen nicht, daß die länderübergreifenden Preisvergleiche zu einer Intensivierung des Wettbewerbs führen werden. Gemeinsam mit unseren Händlern stellen wir uns diesem Wettbewerb. Die Maßnahmen zur Euroeinführung sehen wir als logische Weiterentwicklung unserer dienstleistungsorientierten Vertriebspolitik.

Zunächst werden alle Systeme, die eine Schnittstelle zum Endkunden ha-



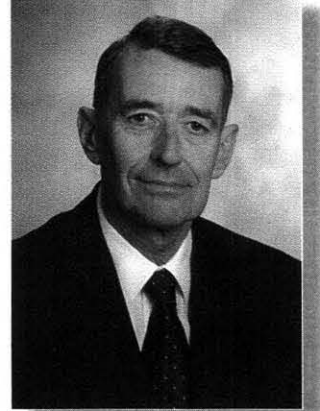
Christian Grupe, Vertrieb

ben, zusätzliche Informationen in Euro ausweisen. Elektronisch geführte Transaktionen mit Händlern sind Anfang '99 wahlweise in Mark oder Euro möglich. Volle „Eurofähigkeit“ aller nach außen gerichteten Systeme erreichen wir Ende 1999. Unsere Händler bekommen Rechnungen, Belege und Kontenauszüge in der Währung ihrer Wahl.

Alle per Datenübertragung ausgeführten Transaktionen wie etwa Rechnungsinformationen können in Mark oder Euro ausgeführt werden. Kundenpreislisten, Verkäufer-Handbücher und dergleichen werden mit Angaben in Mark und Euro gedruckt.

Christian Grupe

Die Vorteile der Währungsunion sieht man schon jetzt. Die Inflation in Europa ist so niedrig wie nie zuvor, Kursschwankungen – etwa zur Lira – sind schon seit Mai '98 kaum noch spürbar und auch die europäischen Zinssätze haben sich dem deutschen angenähert. Kursicherungs- und Währungsumtauschkosten reduzieren sich drastisch. Die Stärkung der Wirtschaft belebt die Nachfrage, gleichzeitig entfällt das Problem, daß unsere Produktivitätsfortschritte von der Mark-Aufwertung „aufgefressen“ werden. Unsere Aufgabe ist die Unterstützung der strategischen Euro-Planun-



Hennig A. Klages, Finanz

gen auf der Beschaffungs- und Verkaufsseite.

Zum Jahresanfang stellen wir die Handlungsfähigkeit nach außen her, das heißt zu Händlern, Großabnehmern, Lieferanten und Finanzmärkten. Unsere interne Umstellung folgt später und wird mit dem Wechsel der Hauswährung auf Euro Anfang 2001 grundsätzlich abgeschlossen sein.

Unsere Systemexperten werden sehr aktiv sein, den Euro-Kurs, der am 1. Januar veröffentlicht wird, einzuarbeiten. Abrechnungen und Zahlungen gegenüber Lieferanten und Händlern können danach in Euro erfolgen. Wechselkursicherungen erfolgen auch dann über den Euro, da die Mark nicht mehr direkt auf den Geldmärkten gehandelt wird.

Hennig A. Klages

Jubiläumsspiel

Azubis zum zehnten Mal bei der Spülmaschinenbörse gefordert

Spülmaschine gefällig? Wen es unlängst in das Gebäude C 14 verschlug, der dürfte für eine Weile vergessen haben, daß er sich bei einem Autohersteller befand. Denn gleich vier Unternehmen versuchten ihm dort eine Geschirrspülmaschine zu verkaufen. Der Hintergrund: Alles nur ein Spiel – ein Planspiel.

Rüsselsheim (es). Sollte sich – überwältigt von den günstigen Angeboten – doch jemand entschlossen haben, einen Kaufvertrag zu unterzeichnen, wird er wohl vergeblich auf die Auslieferung warten: Schließlich ist die „Spülmaschinenbörse“ nur ein Planspiel der kaufmännischen Berufsausbildung, gedacht und gemacht für Kaufleute für Bürokommunikation und für Industriekaufleute des ersten Lehrjahres.

Auch wenn die angebotenen Spülmaschinen nicht wirklich existierten – „gespielt“ wurde auf höchstem kaufmännischen Niveau. Die Azubis durften die Preise ihrer Produkte nicht etwa „frei Schnau-

ze“ bestimmen, sondern mußten sie aufgrund vorgegebener Produktionszahlen errechnen und dabei auch Kosten für Werbung, Qualitätssicherung oder Marktvergleiche miteinkalkulieren.

Auf die „Verkaufsgespräche“ an der Börse richteten die Juroren um Lutz Neubert, den Leiter der kaufmännischen Ausbildung, natürlich ein besonderes Augenmerk: Handschlag und Blickkontakt mußten beim „Vertretergespräch“ stimmen, außerdem war Schlagfertigkeit auch bei unerwarteten Fragen angesagt.

Kreativität war vor allem beim Entwickeln der Werbestrategien gefordert: Die



Team-Talente: Beim Planspiel ist Überzeugungskraft gefragt

„Planspieler“ mußten etwa eigene Radio- und TV-Spots inszenieren, und vor allem erst mal einen attraktiven Produktnamen erfinden.

„Cleanstar“ hielten die Juroren für die gelungenste Kreation eines Herstellernamens. Da das Team obendrein die besten Geschäftsergebnisse erzielte, wurde es am Ende zum Sieger des Planspiels gekürt.

Insgesamt waren vier Gruppen mit zusammen 18 Azubis an die Börse gegangen. „Die Bedeutung von Teamarbeit zu vermitteln, ist eines unserer Hauptanlie-

gen“, erklärt Lutz Neubert. „Sie ist schließlich wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie.“

Und außerdem auch der Organisation dieser Planspiele, die nunmehr zum zehnten Male stattfanden. Katrin Süß, Silke Wiechens, Markus Brod und Andreas Damm, allesamt Azubis des zweiten Ausbildungsjahres, betreuten die '98er Börse. Wie es in der kaufmännischen Berufsausbildung längst Tradition ist, werden für das nächste Planspiel die besten Teilnehmer dieses Jahres verantwortlich zeichnen.



Messetrübel: Bei den angehenden Kaufleuten war viel los

Welt-Vectra

Rüsselsheim, Ungarn, China

Rüsselsheim (jan). Ein Vectra geht um die Welt – von Rüsselsheim über Ungarn nach China. Seit Mitte Oktober werden im Opel-Werk Szentgotthárd lackierte Vectra-Karosserieteile aus dem Stammwerk für den chinesischen Markt montiert und komplettiert.

In Szentgotthárd wurde bisher der Astra Classic gefertigt, dessen Produktion Mitte Dezember auslaufen wird. Dann verlassen die Arbeiter im Dreiländereck Ungarn, Österreich und Slowenien die fertig lackierten Rohkarossen vom Main mit Motor, Fahrwerk und Innenleben, bevor sie nach China verschifft werden.

„Die Kollegen in Szentgotthárd sind begeistert von der Qualität, ich habe sogar extra deswegen ein Fax bekommen“, zeigt sich Fertigungsdirektor Wilfried J. Ehrlich sichtlich stolz. „Das Lob geht direkt an die Leute in Preßwerk, Rohbau und Lack, die machen hier eine Super-Arbeit.“

Bisher kamen die für das Riesenreich China produzierten Vectra aus Antwerpen. Da sich die Kollegen in Belgien jetzt jedoch auf die Produkti-

on des neuen Astra konzentrieren, sollen künftig in Ungarn auf der Basis der Rüsselsheimer Karosserien 550 Autos pro Monat fertiggestellt werden. 7800 Vectra, ausschließlich Limousinen, sollen so bis Ende des nächsten Jahres von den Bändern im brandneuen Opel-Werk Gleiwitz, vor allem aber von jenen in Ungarn laufen.

„Bis auf die Vorbereitung für die Klimaanlage sind das völlig normale Karossen. Die gehen in allen möglichen Farben mehr oder weniger direkt aus der Lackiererei in Kisten und aufs Gleis“, sagt Ehrlich. „Durch diesen Job können in Rüsselsheim 100 Arbeitsplätze gesichert werden.“

Zusammen mit diesen Fahrzeugen für Polen und Ungarn produzieren die Mitarbeiter im Werk Rüsselsheim dann 950 Vectra am Tag. „Durch die kontinuierliche Optimierung der Fertigung sind das 200 Fahrzeuge mehr als zu Produktionsbeginn“, sagt Ehrlich. Davon gehen zukünftig 65 Einheiten in SKD (Semi-Knocked-Down)-Bauweise per Bahn Richtung Gleiwitz und Szentgotthárd. ■

Voneinander lernen

Völkerverständigung: Japanische Opel-Partner auf Arbeits-Besuch

Rüsselsheim (es). Rund um den Globus Handelsbeziehungen aufzubauen und zu pflegen, das ist auch ein großes Stück Völkerverständigung. Denn wenn zwei völlig verschiedene Kulturkreise aufeinandertreffen, werden Kontaktpflege und Voneinander-Lernen zwar komplizierter – aber auch umso faszinierender.

Eine Erfahrung, die sich für das international ausgerichtete Aftersales-Team um Jörg Zanke mindestens zweimal im Jahr aufs Neue bestätigt:

Wenn Opel-Partner aus Japan zu einem einwöchigen Arbeits-Aufenthalt nach Deutschland kommen.

Bei den Gästen – jeweils 20 bis 30 Personen – handelt es sich wechselweise um Kunden dienstleiter, Teileleiter oder Techniker. Der größte Teil gehört der Yanase-Handelsorganisation an, jenem Opel-Partner, der die Produkte der deutschen Au-



Kulturaustausch: Japaner in Deutschland

toschmiede ins Land der aufgehenden Sonne importiert und dort das komplette Händlernetz organisiert.

Während des achtstägigen Trips wird den Japanern ausgiebig das Unternehmen Opel vorgestellt – in Vorträgen, aber auch im Rahmen von Werksführungen, Produktpräsentationen oder Testfahrten. In einem zweiten Teil wird spezifisch auf die Arbeitsbereiche der jeweiligen Besucherguppe eingegangen. Dabei stehen vor allem Team-Übungen auf dem Programm. Und natürlich kommt auch der kulturelle Teil nicht zu kurz: Besonders beliebt sind Ausflüge auf Schloß Neuschwanstein.

Technische Ausbildungen dagegen fehlen im Programm – und das ist durchaus gewollt: „Uns geht es zum einen darum, daß unsere Besucher das Unternehmen kennenlernen. Ansonsten soll eher ein Erfahrungsaustausch im Vordergrund stehen als ein Anlernen“, erklärt Edmund Holetzke, einer der Manager in Zankes Team.

Weshalb, läßt sich am Beispiel Kundendienst veran-

schaulichen: „Gerade dieser Bereich ist sehr von der Mentalität des jeweiligen Landes geprägt. Daher kann es nicht sein, daß wir versuchen, unsere Formen im Umgang mit Kunden eins zu eins auf Japan zu übertragen“. Sinnvoller sei es dagegen, sich anzuschauen, wie sich Kundendienst in anderen Teilen der Erde vollzieht – und eventuell in einzelnen Punkten voneinander lernen.

Bei den Besuchern scheint das Programm jedenfalls bestens anzukommen. Jüngst war wieder eine Gruppe Teileleiter zu Gast in Rüsselsheim. „Es entwickelte sich schnell ein sehr herzliches Verhältnis“, berichtet Holetzke. „Und wir stellten wieder mal fest, daß wir, was den Teamgedanken betrifft, gar nicht so weit auseinanderliegen.“ ■



Umfaller: Auf dem Programm stehen auch Teamübungen

Gern gesehener Gast: Jazz-Fabrik

Anspruchsvolle Musik bei Opel

Rüsselsheim (jan). Wo einstmalen Maschinen im stumpfen Takt zu stampfen pflegten, wippen nun die Füße zur Musik. Die „Jazz-Fabrik“ Rüsselsheim, in der Vergangenheit schon des öfteren zu Gast in der Opel-Werkshalle A 1 sowie im Forum, ist furios in die Herbstsaison gestartet.

Mit „Jazz trash“ ging's los, was aber nichts mit Müll zu tun hatte, sondern mit klangvollen Variationen verschiedener Stilrichtungen, welche das Trio Ellery Eskelin, Andrea Parkins und Jim Black mit Saxophon, Akkordeon und Schlagzeug präsentierte.

Kurze Zeit später spielte das Geri Allen Trio in der Werkshalle A 1. Die Pianistin Allen, von den Medien als „Göttin der Tasten“ verehrt, präsentierte zusammen mit Bassist Buster Williams und Schlagzeuger Lenny White den Jazzfans der Region einen musikalischen Leckerbissen.

Am 16. November präsentiert Opel das nächste Highlight im Zeichen vier-

taktender Vierzylinder. Zu Gast in der Werkshalle A 1 werden Joe Zawinul & The Zawinul Syndicate sein. Der 65jährige Pianist und Keyboarder – gebürtig in Wien, aber schon lange in New York daheim –, der auch schon mit Miles Davis spielte, hat nochmals vier Weltklasse-Musiker um sich versammelt und begeistert die Zuhörer vor allem mit seiner pulsierenden und vitalen Musik, die ihn bei Kennern berühmt machte.

Karten für das Konzert am 16. November um 20.30 Uhr in der Werkshalle A 1 neben dem Hauptportal sind für 23 Mark im Vorverkauf und für 28 Mark an der Abendkasse zu haben.



„Sondermodell Corsa „Spezial“ – nicht lange zögern“

Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam



Ratgeber Praxis

ITEZ-Mitarbeiter stellten sich drei Wochen ans Band

Vom Bildschirm ans Band: Zum siebten Mal organisierte die Zentrale Trainings- und Organisationsentwicklung (ZTOE) und der Personalbereich des ITEZ den sogenannten „Produktionsdurchlauf“. Dabei erhalten ITEZ-Mitarbeiter die Chance, den Schreibtisch gegen einen Platz in der Fertigung einzutauschen. Ein Ortswechsel mit Folgen.

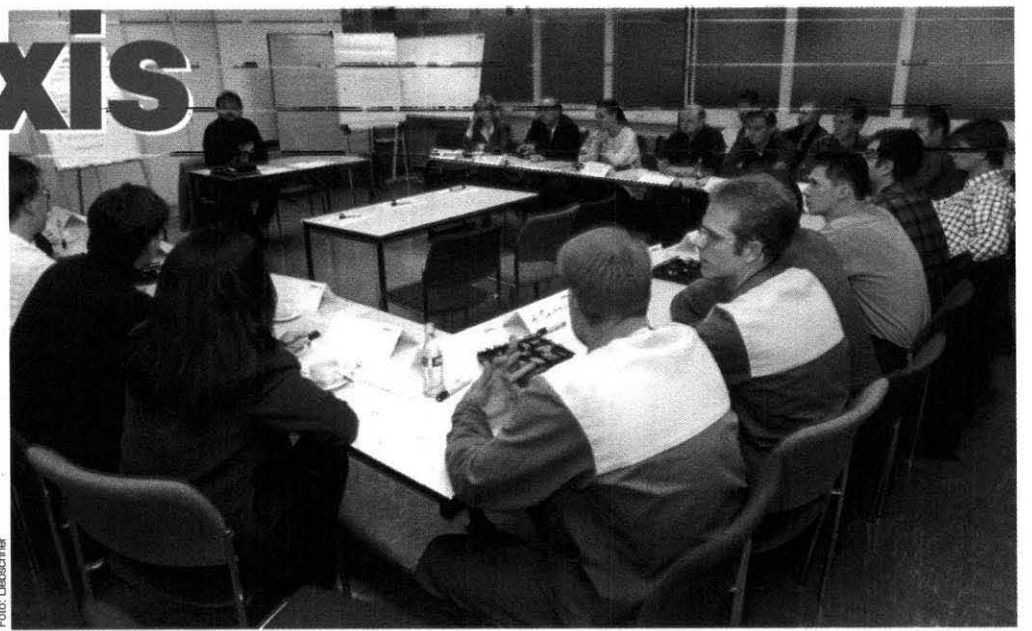
Rüsselsheim (jan). Dort, wo sich Entwicklung und Produktion treffen, prallen oft Welten aufeinander – zwar häufig rau im Ton, aber immer herzlich, wie die Ingenieure nun beim Erfahrungsaustausch berichteten. „Zuerst gab's einen Anpfiff vom Meister, weil ich keine Ahnung hatte, was zu tun ist. Am Ende wollte er seinen Sohn nach

mir benennen“, lacht Christian Thiel, den es vom Fahrzeug-Recycling in den berühmt-berüchtigten „Reifenkeller“ verschlug. Anstatt das Verwerter-Netz zu betreuen, hieß es für Thiel nun Pneus zu montieren. „Eine völlig neue Sache, vor allem der Schichtbetrieb“, schildert Thiel, einer von 24 Teilnehmern des Produktionsdurch-

laufs, das prägendste Erlebnis seiner drei Wochen im „wirklichen“ Autobau.

Bei allen dominierte die Bewunderung für die Kollegen am Band: „Das ist eine mordsanstrengende Arbeit, aber die Stimmung ist trotzdem Spitze“, faßt etwa Klaus Berenbrinker seine Tätigkeit bei der „Hochzeit“ zusammen. Von dem Besuch an der Fertigungslinie profitieren aber nicht nur die Tüftler aus dem ITEZ, auch die Werker waren hocherfreut, einen Ansprechpartner aus der Entwicklung zu haben, mit dem praxisbezogene Probleme diskutiert werden konnten. „Am Ende wurde ich gefragt, ob ich denn nicht länger bleiben will.“

„Die Aktion hat viele Vorteile: Nicht nur Zusammenarbeit



Schlußrunde: Die ITEZler trafen sich nach Ende des Produktionsdurchlaufs zum Meinungsaustausch

und gegenseitiges Verständnis profitieren davon, sondern auch die Beurteilungsfähig-

keit für bestimmte Arbeitsprozesse gewinnt dadurch auf beiden Seiten“, schildert Siegfried Simon von ZTOE Sinn und Zielsetzung des Durchlaufs.

Die Vorbereitungen aber sind erst einmal enorm, schließlich ruht für drei Wochen die Arbeit am Schreibtisch im ITEZ und in der Fertigung muß ein Platz gefunden werden. „Das ist immer ein Riesenaufwand, die Leute am Band zu betreuen. Ohne die gute Zusammenarbeit mit der Produktion würde das gar nicht klappen“, sagt Simon. „Aber wie sollen die Teilnehmer sonst Bandarbeit im Takt erleben?“

Die ZTOE übernimmt dabei die Moderation zwischen den

Bereichen. Am Anfang steht immer eine Informationsveranstaltung, später gewähren Führungen durch die Abteilung erste Einblicke in den Herstellungsprozeß. „Und wer dann noch mitmachen will, geht in den Produktionsdurchlauf“, sagt Simon.

Bei der Abschlußveranstaltung überwogen wieder einmal die positiven Eindrücke, auch wenn kleine Pannen („Am schwierigsten war es, einen Blaumann zu bekommen“) nicht ausbleiben. Vor allem der enorme Wissensdurst bei allen Beteiligten sorgt dafür, daß „trotz der Monotonie des Alltags“ selten Langeweile aufkommt. Fazit: Unbedingt empfehlenswert. ■

Überaus sinnlich

Klaus Staudt: Ausstellung und Werkstattgespräch

Rüsselsheim (ek). Ein „intellektuelles Vergnügen“, wie eine Zeitung nach der Vernissageder Ausstellung „Im Vergleich“ von Klaus Staudt titelte, erwartet die Besucher im Ausstellungsraum. Aber nicht nur intellektuell, denn die Werke wirken auch auf der emotionalen Ebene, so daß ein anderer Chronist notierte: „...wunderschön, geheimnisvoll und überaus sinnlich...“. Wer als Werksangehöriger die

Frage klären möchte, wo sein persönlicher Schwerpunkt liegt, kann dies im direkten Austausch mit dem Künstler: Am Donnerstag, 19. November, steht der in Frankfurt lebende Künstler zu einem „Werkstattgespräch“ zur Verfügung, einer noch vergleichsweise jungen Einrichtung in der mittlerweile über zehnjährigen Tradition von Ausstellungen bei Opel: Staudt wird an Ort und Stelle

interessierten Mitarbeitern – auch die Bürger der Stadt sind eingeladen – Einblick in seine Arbeit geben.

Professor Klaus Staudt wurde 1932 in der Nähe von Osnabrück geboren und studierte zunächst Medizin, ehe er sich dem Studium der Malerei zuwandte. Selbst lehrte er in den Jahren von 1974 bis 1994 an der Hochschule für Gestaltung in Offenbach. Seine Arbeit ist mehrfach preisgekrönt und in zahlreichen Kunstmuseen präsent. „Im Vergleich“ als Titel der Ausstellung bedeutet: Die 35 Stellen und Objekte repräsentieren eine insgesamt 30jährige Schaffensperiode.

Die gemeinsam mit Kunstverein Rüsselsheim und dem Kulturamt der Stadt veranstaltete Ausstellung ist noch bis zum 4. Dezember zu sehen; die Öffnungszeiten entsprechen denen des Besucheingangs zum Ausstellungsraum in der Marktstraße, nämlich montags bis freitags, jeweils von 8.00 bis 16.30 Uhr. ■



Kunst im Werk: 35 Objekte aus einer 30jährigen Schaffenszeit

„Auf uns ist Verlaß“

Schwerbehinderten-Versammlung in Rüsselsheim

Rüsselsheim (jan). Um die Zukunft des Unternehmens und seiner Mitarbeiter ging es auf der Schwerbehinderten-Versammlung im K65. Auch in Zukunft „müssen Menschen mit einer Behinderung einen Arbeits- und Ausbildungsplatz bei Opel finden“, forderte Schwerbehindertenvertrauensmann Bernhard Grunewald.

Zur Zeit arbeiten bei Opel 3000 Schwerbehinderte, 1300 davon in Rüsselsheim. Hinzu kommen noch einmal bundesweit 3000 gesundheitlich eingeschränkte Beschäftigte. Mit einer

Quote von 7,2 Prozent liegt Opel an der Spitze der deutschen Automobilproduzenten. Dies soll auch im neu geplanten Werk so bleiben, wo „nicht nur Olympioniken, sondern ebenso Schwerbehinderte ihr Auskommen finden sollen“, wie Betriebsratschef Rudi Müller betonte.

Dem schloß sich Dr. Hans-Dieter Rüter, Direktor der Zentralen Personalabteilung, an. So lobte er unter anderem die hohe Flexibilität der behinderten Mitarbeiter. „Behinderung ist keine Krankheit, sondern eine andere Gesundheit“,

sagte Rüter, der dem Gesundheitsschutz höchsten Vorrang gab. „Prävention ist das beste Mittel.“

Insgesamt zog Grunewald eine positive Bilanz, wobei er in erster Linie die Betriebsvereinbarung 238 hervorhob, ein Meilenstein bei der Integration Behinderter und gesundheitlich Beeinträchtigter. Auch für die Zukunft in einem neuen Werk ist sich Grunewald sicher, daß Behinderte in wichtigen Bereichen Arbeit bekommen. „Wir sind ein Teil von Opel, ein Teil, auf den man sich verlassen kann.“

Test-Gelände

Neubau führt die Powertrain-Abteilungen zusammen

Rüsselsheim (pu). Mit einem Investitionsvolumen von rund 90 Millionen Mark baut Opel die Kapazitäten seines ITEZ weiter aus. Die bereitgestellten Mittel fließen in den Neubau und die technischen Einrichtungen der Entwicklungsabteilung Motor und Antriebsstrang. In dem neuen Gebäude mit der internen Bezeichnung N38 entstehen auf insgesamt rund 15 000 Quadratmetern unter anderem mehr als zwanzig Test- und Prüfeinrichtungen für Fahrzeuge, Motoren, Getriebe und Aggregate. Ergänzt wird der Neubau noch durch die Aufstockung des benachbarten Gebäudes um drei Geschosse mit 3 300 Quadratmetern Bürofläche. Opel führt damit die verschiedenen Abteilungen des Bereichs Powertrain räumlich zusammen.

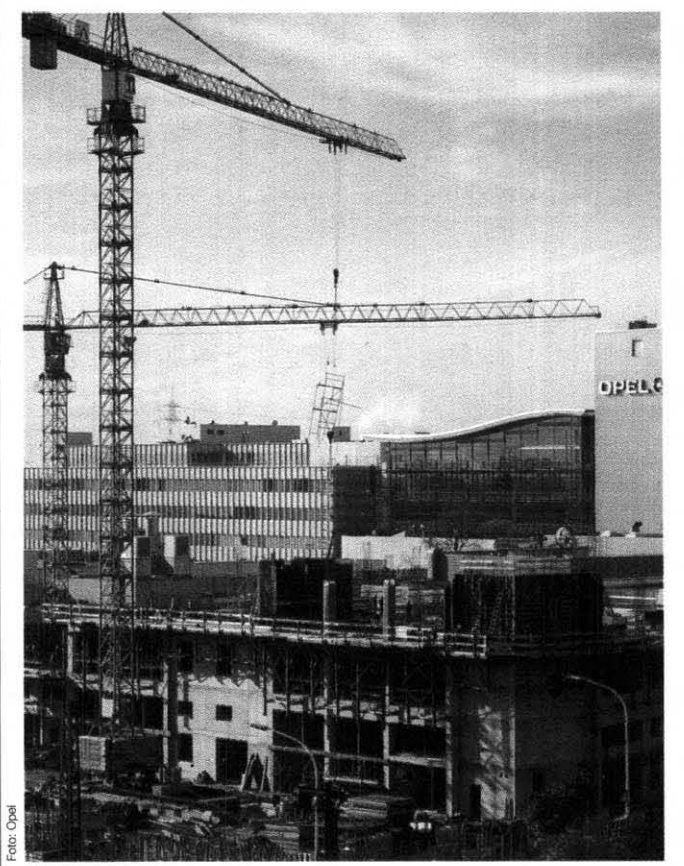
Die Fertigstellung der neuen Bereiche des Entwicklungszentrums, in dem rund 700 Opel-Ingenieure und -Techniker aktiv sein werden, ist für das Frühjahr 2000 geplant, der Testbetrieb beginnt ein Jahr später. Unter anderem verteilen sich auf die beiden unteren Geschosse des neuen Gebäudekomplexes vier Fahrzeug-, sieben Motor- und zwei Getriebeprüfstände, zehn Teststände für einzelne Komponenten und Aggregate sowie eine großzügige Werkstatt mit Platz für 30 Fahrzeuge.

Zusätzlich entsteht ein Prüfstand, auf dem Motorkühlungen bei unterschiedlichen Klimabedingungen und Fahrzu-

ständen getestet werden. Die beiden oberen Etagen bieten auf 3 100 Quadratmetern Büroräume für rund 200 Ingenieure und Mitarbeiter des ITEZ.

Zu den technischen Besonderheiten des Neubaus zählt auch das interne Logistiksystem. Auf dem Dach geparkte Testfahrzeuge gelangen per Aufzug zu den jeweiligen Prüfständen. Weiteres Novum: Testeinrichtungen und Büros werden erstmals unter einem Dach zusammengefaßt.

Die räumliche Nähe gewährleistet kurze Wege zwischen Planung, Entwicklung und Test. Dadurch wird die Kommunikation intensiviert, und gleichzeitig beschleunigt der Einsatz modernster Simulationstechnologie sowie der vorgezogene Prototypenbau die Entwicklungszeit für neue Produkte. Die Stärkung dieses Bereichs im Technikzentrum ist somit ein weiterer Schritt zur Sicherung der hohen Qualitätsstandards. ■



Power-Train: Das N 38 wächst südlich der Bahnlinie in die Höhe

Exclusives Angebot: Astra Edition Silver, limitierte Auflage*

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Jagdfieber

Einmal im Monat heißt es in Herne: „Kart frei“

Es riecht nach Benzin und abgeriebenem Gummi – ein „Duft“, der Lust macht auf quietschende Reifen und hohes Tempo: Einmal im Monat, samstags gegen 17 Uhr, ist der Andrang auf der Monza-Bahn in Herne besonders groß. Dann geht es um Siege, Bestzeiten, Punkte und Pokale. Die Überschrift: Opel-Indoor-Kart-Meisterschaft 1998. Auch Opel Post-Mitarbeiter Dieter Frey hatte der Ehrgeiz gepackt.

Bochum (re). Günter Ahlf hat die Organisation in die Hand genommen. Er ist der erste, der mir über den Weg läuft, als ich zum 6. Wertungslauf auf der Kart-Bahn aufkreuze. Auf der Bahn fahren sieben, acht der kleinen Flitzer. Nach meinem Empfinden sind sie sehr langsam. Aber noch sitzen ja auch nicht die ehrgeizigen Opelaner am Steuer...

Weil die Opel Indoor-Kart-Meisterschaft auch für Gäste offen ist, habe ich das Startgeld bezahlen dürfen – die „Qualifikation“ mitfahren zu dürfen. Nach und nach trudeln

die Opel-Kart-Freunde ein. Diesmal sind es knapp 30 Personen, die sich den Spaß gönnen wollen. Unter ihnen auch eine Frau: Ulrike Goldmann aus dem Werk III mit ihrem Sohn Dustin. Und weil natürlich alles ganz gerecht zugehen soll, werden zu den Vorläufen erst einmal die Karts ausgelost.

Mein Nebenmann flucht leise vor sich hin. Dem Kart, das er gezogen hat, eilt der Ruf einer „lahmen Ente“ voraus. Ich selbst habe Glück, ziehe einen der „angeseheneren Flitzer“. Und wie das mit Träumen so

geht: Ich fahre als Erster aus der Boxengasse. 5,5 PS bringt das Kart auf die Bahn. Geschwindigkeiten um 50 km/h sind möglich.

Ausgeträumt: Schon vor der ersten Schikane sind zwei Schnellstarter an mir vorbei. Und während der nachfolgenden fünf Runden muß ich noch einige Gegner passieren lassen. Ein Mitstreiter flucht nach dem Rennen, in dem es um die Qualifikation für die Endläufe geht. „Einer ist trotz blauer Flagge immer in der Mitte gefahren, da kann ich ja keine vernünftige Zeit rausholen.“ Für ihn ist der B-Endlauf ein total unbefriedigendes Ergebnis. Für mich auch. 50 Sekunden für die schnellste Runde sind eben erheblich zuviel. Vielleicht hätte ich vorher schon einmal ein paar Trainingsrunden drehen sollen.

Schweißgebadet steige ich aus der Sitzschale. Als völlig untrainierter Mensch ist es mir unter dem Helm ganz schön warm geworden. Während der zweite Vorlauf über die Bahn geht, lockere ich mir die Armmuskulatur.

Die anderen trinken ihre Cola und diskutieren, ob es nicht



Punkte und Pokale: Die kartbegeisterten Mitarbeiter fahren eine richtige Meisterserie aus

langsam Zeit wird, auch auf anderen Bahnen zu fahren. Und einige ärgern sich darüber, daß die Motorleistung der Karts offenbar sehr unterschiedlich eingestellt ist. Ein Eindruck, der sich im Endlauf dann auch augenscheinlich bestätigt.

Im Endlauf schafft Gastfahrer Ingo Clostermann eine sensationelle 41er Zeit für die fast 500 Meter, und läßt damit den zweiten, Michael Flaczyk, eine halbe Sekunde hinter sich. Und die Kart-Dame aus dem Werk III, wo ist die geblieben? Eine Zeit von 44:01 für die Runde reicht „nur“ zu Platz 15. Aber Ulrike Goldmann fährt Klasse – immerhin noch 1,5 Sekunden schneller als ich in meiner besten Runde.

Noch drei Läufe stehen für die Meisterschaft an. Günter Ahlf plant allerdings schon für das nächste Jahr. „Mir

schwebt eine Meisterschaft für alle Opelaner – also auch für die Mitarbeiter in den Werken in Rüsselsheim, Eisenach und Kaiserslautern – vor. Dann würden die Rennen auch jeweils auf anderen Bahnen ausgetragen und der Wunsch nach Abwechslung erfüllt.“ Außerdem möchte Ahlf helfen, den Kontakt der Mitarbeiter aus den verschiedenen Werken zu verbessern. „Was bei den drei Bochumer Werken gelingt, müßte doch auch auf bundesweiter Opel-Ebene erreicht werden können“.

meint der kartbegeisterte Werkslogistiker.

Sogar im Internet hat er Informationen über die laufende Meisterschaft untergebracht. Ergebnisse und Platzierungen, aber auch die nächsten Termine kann sich der Interessent anschauen. Die Adresse: www.opel.de. Über das Link „Fan-Clubs“ erfolgt der Zugang zu den Kart-Seiten.

Übrigens ein echter Leckerbissen wird das Finale im Dezember. Da will Günter Ahlf Gäste aus der Rennsport-Szene begrüßen. ■



Ab geht die Post: Die Meisterschaft ist auch für Gäste offen

Ein alter Bekannter

Ditmar Porth auf Stippvisite im Bochumer Werk II

Welcome back, Ditmar W. Porth. Der neue Europa-Exekutivdirektor für Antriebsstrang und Chassis und der Direktor des Bochumer Werkes II, Richard Weinhold, hatten gut lachen. Ditmar W. Porth, weil ihn die neue Aufgabe zurück in das „geliebte Bochum“ führte und Richard Weinhold, weil sein neuer Vorgesetzter mit der Präsentation des Werkes hoch zufrieden war.

Bochum (re). Das herzliche Willkommen ließ das freundschaftliche Verhältnis des Werkdirektors zu Ditmar W. Porth bei dem kurzen Informationsbesuch wiederaufleben. Vor seiner Berufung zum Exekutivdirektor hatte Ditmar Porth dreieinhalb Jahre lang Produktionswerke in Michigan/

USA geleitet, nachdem er zuvor von 1993 bis 1995 das Bochumer Werk I geleitet hatte.

Das Bochumer Achsen- und Motorenwerk zeigte sich bei Porths Besuch von der besten Seite. Von besonderem Interesse war die Hydroformanlage, in der der Grundkörper des Vorderradträgers in

einem neuartigen Verfahren geformt wird. Weitere Highlights für den „Besucher“ im Werk II waren die Schweißzellen für Vorderradträger und das Magnetarc-Schweißen der Hinterachse.

Mit Genugtuung nahm Porth aber auch die Botschaft zur Kenntnis, daß die Achskomponentenfertigung einen sehr hohen Auslastungsgrad erreicht hat. 41 neue Mitarbeiter hatten gerade Anfang Oktober ihre Arbeit aufgenommen. „Damit“, so Richard Weinhold, „wollen wir den Pausendurchlauf realisieren und eine höhere Stückzahl pro Schicht erreichen.“ Im Bochumer Motoren- und Achsenwerk sind somit in den letzten sechs Monaten rund 160 neue Mitarbeiter eingestellt worden und Anfang 1999 werden 22 Auszubildende in die Produktion im Werk II übernommen. Momentan arbeiten im Werk II rund 3100 Opelaner in drei Schichten.

Weitere Gesprächsthemen von Porth und Weinhold waren die Finanz- und Produktivitätszahlen, die Arbeitssicher-



Rückkehr: Ex-Werkdirektor Ditmar Porth mit Richard Weinhold

Wir bei Opel fahren Opel – mit vielen Vorteilen*

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

heit und die Qualitätsvorhaben. Besonders angetan war Ditmar W. Porth von den Fortschritten beim QNPS. Mit Interesse nahm der neue Mann an der Spitze der europäischen Antriebsstrang- und Chassiswerke die Fortschritte bei der Einführung der „Lean Production“ auf dem Sektor der Materialwirtschaft und der seit 1992 praktizierten Gruppenarbeit zur Kenntnis.

Selbstverständlich bereitet sich das Bochumer Motorenwerk auch auf die Umstellung der Euro-Schadstoffnormen im Jahre 2000 vor. Die Motoren werden optimiert, um diese Normen erfüllen zu können.

Nach rund 180 Minuten hatte sich Porth bei seinem Antrittsbesuch in Bochum ein erstes Bild über das Leistungsvermögen der Opelaner im Werk II gemacht. Er verließ Bochum mit dem Versprechen, bald wieder zu kommen und in der Gewißheit, sich auf die Belegschaft im Werk II in jeder Hinsicht verlassen zu können. ■

Immer schneller: Nummer 9

Werkzeugwechsel im Preßwerk

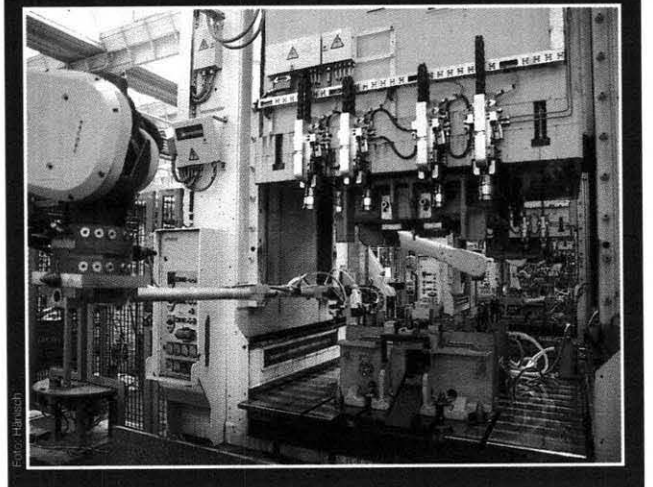
Bochum (re). Die Pressenstraße 9 im Bochumer Opel-Werk I scheint rekordverdächtig. Werkzeugwechsel an konventionellen Pressen sind normalerweise zeitaufwendig. Mit einem neuartigen, automatisierten Werkzeugwechsel ist diese Straße in der Produktion von Verstärkungsteilen für die Karosseriehaut jedoch kaum noch zu schlagen – die Zeiten für den Werkzeugwechsel fallen.

Wenn heute Werkzeugwechsel in der Pressenstraße 9 angesagt ist, dann steht die Produktion gerade einmal fünf Minuten. Gerechnet vom ersten Knopfdruck, der die Produktion der Pressenstraße stoppt, bis zum Start des ersten neuen Teiles. Ein Wert, der noch vor kurzer Zeit unerreichbar erschien.

Wie kann das sein? Wo

früher mehrere Mitarbeiter in schwerer Handarbeit Transportbänder wegräumen und eine Umbaubühne zwischen die einzelnen Pressen fahren mußten, beobachtet jetzt gerade noch ein Mitarbeiter den automatisierten Ablauf.

Heute wird im rechten Moment per Knopfdruck der Werkzeugwechselwagen angefordert. Während sich die Rolltore öffnen, legt der Transportroboter die alten Saugrahmen auf einem Drehgestell ab und nimmt die neuen auf. Mit dem Werkzeugwechselwagen werden die alten Werkzeuge vom Pressentisch gezogen, die neuen dann aufgeschoben. Keine fünf Minuten sind verstrichen. „Früher“, so erzählt Uwe Pollmann, Planer im Preßwerk, „hat der Werkzeugwechsel einmal bis zu 60 Minuten gedauert.“



In die heiße Phase

„Bucket Build“ in Bochum: Der Zafira läuft vom Band

Die Vorproduktion des Zafira, das sogenannte Bucket Build, ist in vollem Gange. Spätestens jetzt zeigt sich, daß die Milliarden-Investitionen in den Bochumer Opel-Werken eine problemlose Parallel-Produktion von Astra und dem neuen Monocab Zafira möglich macht.



Immer mittendrin: Karl-Hans Passmann (m.) hat das Gesicht des Bochumer Werkes mitgeprägt

Bochum (re). Der Astra läuft mittlerweile mit knapp 1500 Fahrzeugen pro Tag voll nach Plan. Der Zafira wird in der Vorproduktions-Phase bis zum Jahresende punktuell in die laufende Astra-Produktion eingeschoben.

Bis zum Jahresende sollen noch 35 Zafira im „Bucket Build“-Verfahren über das

Band laufen. Für alle Beteiligten heißt das: volle Konzentration, wenn das neue Fahrzeug in der Reihe der vielen Astra auftaucht. Und flinkes, sicheres Arbeiten. Immerhin rechnet Opel auch beim neuen Van mit großer Nachfrage. Mehr als 100 000 Zafira sollen 1999 das Bochumer Werk verlassen. Und das natürlich in

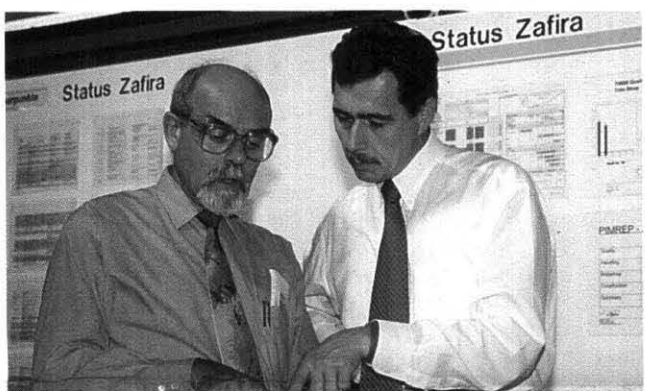
hervorragender Opel-Qualität.

Ein Mann hat in der heißen Bauphase zwischen 1995 und heute ganz besonders daran mitgearbeitet, daß rechtzeitig mit der Zweilinienproduktion begonnen werden konnte: Karl-Hans Passmann. Ihm eilt überall der Ruf eines konsequenten und kompromißlosen „Terminverwalters“ voraus. „Klar, man muß manchmal knallhart die Interessen von Opel vertreten, wenn Firmen ihre Termine nicht halten“, erklärt er diese Mär vom „harten Brocken“. „Es war eine Aufgabe, die Spaß gemacht hat“, blickt der Manager für Werksanlagen und Planung zurück.

Natürlich interessiert ihn, wie es mit der Zafira-Produktion vorangeht. Daher ist er häufig an der Linie zu sehen. Genau wie Fertigungsleiter Dr. Wolfram Liedtke, der die „Bucket-Build“-Produktion des Zafira mit Fachexperten begleitet. Mit von der Partie sind auch die Mitarbeiter an der Linie, die der Planungsbereiche, des ITEZ oder der Qualitätssicherung. Sie prüfen in dieser wichtigen Endphase der Vorproduktion aus ihrer Sicht die Machbarkeit einzelner Abläufe und den erreich-

ten Qualitätsstandard.

Begleitet wird der Durchlauf der Fahrzeuge ferner von sogenannten Kernteams. Das sind sehr erfahrene Mitarbeiter, die im Schneeballprinzip das Trainingsprogramm für die Mitarbeiter an der Linie umsetzen und gleichzeitig eine optimale Arbeitsverteilung festlegen. Das fertige Vorproduktions-Fahrzeug wird dann natürlich alle dynamischen und statischen Testverfahren bestehen müssen.



Vor Ort: Passmann mit Fertigungsdirektor Dr. Karl-Friedrich Stracke

Preisfahrer

Gewinner holten sich Astra ab

Bochum (pm). Dem Glücklichen schlägt keine Stunde: Zum Verkaufsstart des neuen Astra hatte Opel eine Verlosung gestartet, bei der es zehn Fahrzeuge zu gewinnen gab. Jetzt kamen die glücklichen Gewinner ins Bochumer Werk, um ihren Preis abzuholen.

Die glücklichen Preisträger stammen aus allen Teilen Deutschlands von Hameln bis Würzburg, von Eggesin in den neuen Ländern bis Lahr im Schwarzwald. Zur feierlichen Übergabe der Gewinne reisten die Preisträger nach Bochum, wo ein umfangreiches Besichtigungs- und Unterhaltungsprogramm auf sie

wartete. So gab es unter anderem einen Besuch von „Starlight-Express“ und natürlich eine Führung durch die Astra-Geburtsstätte, wo Werkdirektor Reinald Hoben die Gäste begrüßte.

Am zweiten Besuchstag war es dann endlich soweit, die stolzen neuen Astra-Fahrerinnen und Fahrer durften die begehrten Wagenschlüssel in Empfang nehmen. Die Gewinner konnten übrigens Variante, Farbe und Ausstattungspaket selbst wählen. Als Renner erwies sich der Caravan, bei den Ausstattungen lag das „Sportive-Paket“ vorn.



Volltreffer: Die Glücklichen kamen aus ganz Deutschland

Grüne Welle

Unfälle in Werk II sind rückläufig

Im Werk II ist die „grüne Welle“ angesagt. Auf den seit einiger Zeit im Werk aufgestellten großen Tafeln strahlen viele grüne Täfelchen, gelegentlich hat sich auch eine rote Karte dazwischengemogelt. Der offensichtliche Beweis dafür, daß es kaum noch meldepflichtige Unfälle im Werk II gibt. Im Jahresverlauf sind es derzeit 1,54 auf 200 000 Arbeitsstunden.

Bochum (re). Dennoch: Die wenigen Unfälle sind immer noch zu viele. Darum gab es kürzlich die Aktion „Sicherheitsattraktionen“. „Wir wollen die Unfallstatistik noch verbessern“, erzählt Helmut Stricker, Health und Safety-Champion im Werk II. Bis zum Jahr 2000 soll die derzeitige Quote auf 0,8 Unfälle pro 200 000 Arbeitsstunden gesenkt werden. Ein Ziel, das durchaus erreichbar ist, davon ist das Team aus Werk II fest überzeugt.

Viele Unfälle passieren beim Werkzeugwechsel. Deswegen beschäftigte sich die Aktion „Sicherheitsat-

traktionen“ auch mit diesem Thema. Mehrere Mitarbeiter-teams sind im „werkzeuglichen“ Wettkampf gegeneinander angetreten. Die Aufgabe: In einer „Werkzeugkiste“ mußten 10 Verschraubungen gelöst werden.

Vorher durfte jeder Teilnehmer noch die richtigen Handschuhe für die Tätigkeit herausuchen. Die Auswahl ging von Box-Handschuhen bis zum normalen Fünf-Finger-Strickhandschuh. Die Wahl der richtigen Werkzeuge war der nächste Schritt. Wenn bei der Schraub-

Express-Expertin

Musik-Fan feiert seltenes Jubiläum

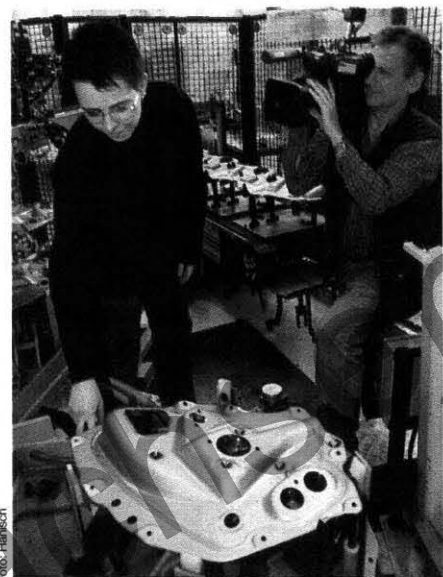
Bochum (nh). Die Chancen, Andrea Rau am Sonntagabend zu Hause anzutreffen, sind praktisch gleich null. Denn dann hat sie grundsätzlich eine Dauerverabredung mit „Elektra“, „Hazel“ und Co. Seit zehn Jahren besucht die Bochumer Mitarbeiterin wöchentlich das Musical „Starlight Express“, ihr Stammpplatz ist die dritte Reihe im Parkett, Platz 4. Genau 500 mal hat sie jetzt das rasanteste Spektakel mittlerweile gesehen.

Und sie hat für jede Vorstellung den regulären Preis bezahlt. Mengenrabatt gab's nicht. Astra-Fahrerin Andrea Rau rechnet nach und lacht. Rund 60 000 Mark habe sie für die Eintrittskarten ausgegeben. „Dafür könnte ich mir locker einen Omega mit Top-Ausstattung kaufen.“ Um das Geld tut es ihr nicht leid, sie ist fasziniert von der Rasananz, der perfekten Technik und natürlich von der Musik.

Die kann sie selbstredend mitsingen, kennt die Texte von vorn bis hinten auswendig. Ob sie dann nicht auch eine Hauptrolle spielen könne? „Im Prinzip kein Problem“, meint die Energieelektronikerin aus der Komponentenfertigung Kleinteile, „nur mit dem Rollschuhlaufen hapert's. Meine Lieblingsrolle ist die ‚Elektra‘, klar, denn ich bin selbst elektrisch.“

Elf Jahre ist Andrea Rau bei Opel tätig, hat hier gelernt. Und bei aller Liebe zum Musical würde sie nicht mit den Darstellern tauschen wollen, die Sicherheit ihres Arbeitsplatzes hat eindeutig den höheren Stellenwert.

Wie es sich für einen Superfan gehört, sammelt sie natürlich alle Zeitungsausschnitte rund um den „Starlight Express“, kennt alle Darsteller der letzten zehn Jahre beim Namen, besitzt 120 Musical-CDs. Und sie kennt mehrere Gleichgesinnte, die auch schon öfter als 200 mal die Skater-Lokomotiven über die Rampen rauschen sahen.



Star light: Andrea Rau fürs TV gefilmt

Neben ihren wöchentlichen Besuchen in der Starlighthalle am Ruhr Schnellweg findet die 28jährige Instandhalterin noch die Zeit, Bücher zu lesen oder ins Kino zu gehen. Und das Revolutions-Musical „Les Misérables“ in Duisburg hat sie auch schon 96 Mal gesehen. Noch weitere zehn Jahre soll der „Starlight Express“ durch Bochum rollen, Zeit genug für Andrea Rau, den eintausendsten Besuch anzupfeilen.

Dabei will sie nicht in das Guinness-Buch der Rekorde kommen, es ist einfach der Spaß an der Freude. Und so wird sie wohl auch in den nächsten zehn Jahren Sonntags abends nicht zu Hause anzutreffen sein.



Safety first: Werkdirektor Richard Weinhold (2.v.l.) bei der Schulung

ein Mitstreiter sofort warnte, gab es Zusatzpunkte. Um Schnittverletzungen an den Händen zu vermeiden, sollten die Kanten zum Beispiel mit Putzlappen abgedeckt werden.

An dem Wettbewerb, der von einem Moderator fachgerecht begleitet wurde, nahmen auch Führungskräfte, Gruppensprecher, Kolonnenführer und Sicherheitsbeauftragte aus dem Werk II teil. Die jeweiligen Sieger bekamen kleine Anerkennungspreise aus dem Krabbelsack, die Verlierer konnten nachher ihre Zähne an einem Beißholz testen.

Helmut Stricker möchte das positive Sicherheitsverhalten am liebsten in die Köpfe der Mitarbeiter implantieren. Management und Mitarbeiter ziehen in Sachen Arbeitssicherheit an einem Strang. Die interessant dargebotene Aufklärungsarbeit wird von den Mitarbeitern gut aufgenommen.

Aufkleber mit dem Slogan „Handhaben, nicht stümpern“ und „Wenn der Respekt geht, kommt die Gefahr“ kleben mittlerweile an allen „neuralgischen“ Punkten im Werk II. Die Mitarbeiter dort sind auf einem guten Weg, Sicherheitsrekorde aufzustellen.

Servus, bye, ciao, au revoir, adieu ...

Fortsetzung von Seite 1

Dank, Anerkennung und Respekt wurden Schleicher auch seitens seiner einstigen „Gegenüber“ am Verhandlungstisch zuteil. „Die Pfalz braucht Arbeit“, das sei stets das Credo Paul Schleichers gewesen, berichtete der neue stellvertretende Vorstandsvorsitzende Wolfgang Strinz. „Seine Methode dabei war: Wenn man am Anfang rührt, kann später nichts anbrennen.“

Jochen Ohse, Werkdirektor



Ehrensache: Von MP Beck ...

in Kaiserslautern, lobte Schleichers „besonnenen Fahrstil“, mit dem er auf seinen „Betriebsratswegen“ die Pfade der Geschäftsleitung kreuzte. Er sei überzeugt, daß der Wagen der Personalvertreter auch künftig auf „Schleicher-Kurs“ fahre.

Schleichers Nachfolge tritt Alfred Klingel an. Die Entscheidung zugunsten des 47jährigen Pfälzers traf die Lauterer Betriebsratsmannschaft bereits vor einem Jahr. Seither wurde Klingel von seinem Vorgänger systematisch eingearbeitet, nahm mittlerweile im Opel-Aufsichtsrat Platz und an den Standort-Vertragsverhandlungen teil. Klingel ist seit 1975 in Opel-Diensten, gehört seit 1987 dem Pfälzer Betriebsrat an.

Den scheidenden Weggefährten charakterisierte Rudolf Müller, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates, so: „Er hat nicht nur die großen Räder bewegt, sondern es auch verstanden, die kleinen Rädchen zum Laufen zu bringen“. Eine Eigenschaft, die auch Karl Kronawitter, Bezirksleiter a. D.



...gab's Orden, von Rudi Müller...

der IG Metall Frankfurt, und Rolf Künne, Landrat des Kreises Kaiserslautern, mit kleinen Anekdoten zu belegen wußten.

Der Mann im Mittelpunkt all der Dankesreden war am Ende sichtlich bewegt von den Ehrungen und zahlreichen Präsenten zu seinem Abschied. Doch Paul Schleicher wäre nicht Paul Schleicher, wenn er in seinem Schlußwort nicht auch mal „dienstlich“ geworden wäre. Seine Dankagung mündete in einen eindringlichen Appell an alle Tarifpartner, weiter für den Standort Deutschland zu kämpfen.



...die besten Wünsche für die Zukunft - und dann blieb nur noch eins: Die letzte Fahrt durchs Portal

Aufbauarbeit

Andreas Wollny kehrt zu seinen Wurzeln zurück

Offiziell ging er nach Polen, um dem Land ein Stück wirtschaftliche Zukunft sichern zu helfen – doch die sechs Monate in Gleiwitz wurden für Andreas Wollny auch zu einer Reise in die Vergangenheit.

Gleiwitz/Kaiserslautern (es). Bis zu seinem zehnten Lebensjahr hatte der Wirtschaftsingenieur in der polnischen Stadt gelebt, ehe er jetzt, als 29jähriger, zurückkehrte, um das Gleiwitzer Opel-Werk mitaufzubauen zu helfen. Wie das Leben so spielt: Im saarländischen Lebach hat Andreas Wollny die Schule abgeschlossen, in Saarbrücken studiert, in Kaiserslautern trat er seine erste Arbeitsstelle bei Opel an: Als

technischer Koordinator im Einkauf war er für Werkzeugversuche tätig, außerdem kümmerte er sich als DV-Koordinator um alle EDV-Angelegenheiten und Budget-Fragen in seiner Abteilung. Im Oktober '97 ging er im Rahmen eines „Joint Venture“ für ein halbes Jahr nach Rußland.

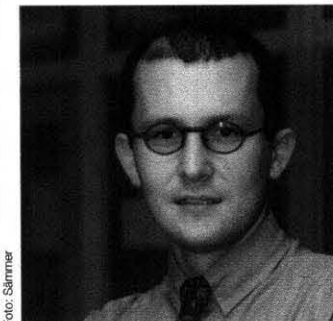
Dann erteilte ihn das überraschende Angebot, zu „seinen Wurzeln“ zurückzukehren – in seine Geburtsstadt Gleiwitz. „Das bot sich an, weil ich ja noch immer polnisch spreche“, sah Andreas Wollny das Angebot zunächst einmal ganz nüchtern-professionell. Allerdings: „Etwas anderes als der Rußland-Job war das schon.“ Der Aufenthalt bot ihm reichlich Gelegenheit, Verwandte und Bekannte wiederzusehen: „Dabei habe ich erfahren, welche Bedeutung das neue Opel-Werk für die Region hat – es ist das

absolute Thema Nummer eins.“

Auch die Stadt selber hat in den vergangenen Jahren ihr Gesicht verändert: „Vieles habe ich nicht mehr wiedererkannt. Gleiwitz wirkt schon jetzt wesentlich westlicher als die meisten Städte in Osteuropa, die ich kennengelernt habe. Es gibt allerdings noch viel zu tun – vor allem in punkto Umweltschutz, aber auch infrastrukturell.“

Wollnys Aufgabe in Gleiwitz: das EDV-System „Olimpics“ implementieren zu helfen. Darüber hinaus betreute er das „Chemical Management“, fungierte als Kontaktperson für den Dienstleister, der das Unternehmen etwa mit Farben oder Schmierstoffen beliefert.

Im September endete Wollnys Mission in seiner Geburtsstadt. Er ist froh, daß er zuvor den wichtigsten Moment der Werksgeschichte noch miterleben durfte: „Am 31. August lief das erste Auto in Gleiwitz vom Band – und das war gut so, denn dadurch konnte ich noch mit dabei sein.“



Zurückgekehrt: Andreas Wollny

Pfälzer Herz

Jetzt lief der 250000ste DI-Diesel-Motor vom Band

Er läuft und läuft und läuft: Nur 26 Monate nach dem Start der Produktion gab es in Kaiserslautern ein kleines, aber feines Jubiläum zu feiern: Jetzt lief bereits der 250 000ste DI-Dieselmotor vom Stapel. Ganz aktuell schlägt auch in der Diesel-Version des neuen Frontera ein „Pfälzer Herz“.

Kaiserslautern (es). Der Jubilär war ein 2-Liter-Turbo-diesel, der in Vectra und Astra für entsprechenden Vortrieb sorgt. Den obligatorischen Prüflauf absolvierte er wie nahezu alle seiner 249 999 Vorgänger: Unspektakulär, weil fehlerfrei. Doch die Motorschmiede wußten um seine besondere Bedeutung. Teamleiter Hubert Müller von der Motor-montage-Fertigung war der erste, der in den Tagen zuvor auf das anstehende freudige Ereignis aufmerksam geworden war. „Anderen wäre es aber auch noch aufgefallen“, heißt es aus dem DI-Dieselmotorenwerk.

250 000 Motoren, und das

gerade mal zwei Jahre und zwei Monate nach der Auslieferung des ersten Dieselaggregates. Das macht die Lauterer stolz. Viel Aufhebens um die runde Zahl machten sie dennoch nicht: Vielmehr wird bereits schnurstracks die halbe Million angepeilt.

„Seit den Werksferien produzieren wir zusätzlich täglich 70 bis 80 Dieselmotoren für den neuen Frontera“, berichtet Hans Thul, Fertigungsmanager des DI Dieselmotorenwerks. Das 2,2-Liter-Aggregat, das künftig die Angebotspalette des Opel-Geländegängers erweitert, wird ausschließlich in Kaiserslautern produziert.

Der Frontera-Diesel verfügt über 115 PS. Wie bei allen Produkten aus ihrer Motorschmiede setzen die Pfälzer auch hier auf das bewährte DI-Konzept – eine Kombination aus Direkteinspritzung und Vierventil-technik. Die Triebwerke zeichnen sich vor allem durch eine harmonische Leistungsentfaltung und ein hohes Drehmoment bei niedrigsten Verbrauchs- und Emissionswerten aus.

Einen komplett neuen Motor mußten die Lauterer für den Frontera allerdings nicht bauen. Mit leicht variierten Anbauteilen wird der 2,2-Liter-DI „made in KL“ bereits für den Sintra und die schwedische Opel-Schwester Saab produziert.

Außerdem fertigen die Diesel-Spezialisten aus der Pfalz Aggregate für die Klassiker Astra, Vectra und Omega. „Der Frontera ist für uns nun eine weitere Herausforderung, die wir gerne angenommen haben“, so Hans Thul.



Am laufenden Band: Das Dieselmotorenwerk produziert pausenlos

Bei Astra-Bestellungen: **Gebrauchtwagen-Verkaufshilfe***

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Finanzierungsbedarf an Mitarbeiter

Voller Energie

Jahrgangsbeste Azubis gefeiert

Kaiserslautern (es). Für einen Moment durften sich die zwei ausgezeichneten Jung-facharbeiter aus Kaiserslautern wie Schloßherren fühlen. Denn die IHK Pfalz hatte das Hambacher Schloß als Veranstaltungsort für ihre Auszeichnungsfest 1998 gewählt. Aus dem Lauterer Opel-Werk nahmen die Energieelektroniker Markus Fuhrmann und Bernd Straßer ihre Buchprämien an der historischen Stätte in der Vorderpfalz entgegen.

Gehrt wurden die besten Prüfungsteilnehmer des Ausbildungsjahrgangs '98 – Voraussetzung war ein Notendurchschnitt von mindestens 1,5 im theoretischen und praktischen Teil. Diese Quali-

fikation geschafft hatten auch die Opel-Azubis Dirk Barz und Thomas Blockhaus. Da die beiden jedoch gerade mit Zivildienst und Fachhochschul-ausbildung begonnen haben, konnten sie der stillvollen Feier im Hambacher Schloß leider nicht beiwohnen.

Ausbilder Hans-Gerhard Wolf freute sich mindestens so sehr wie die frischgebackenen Gesellen über die Auszeichnungen: „Wir haben ja insgesamt nur zwölf Ausbildungsplätze für Energieelektroniker. Und das gleich vier davon zu den Besten der Pfalz gehören, ist für uns ein Super-Ergebnis – wenngleich wir das nicht zum ersten Mal geschafft haben.“

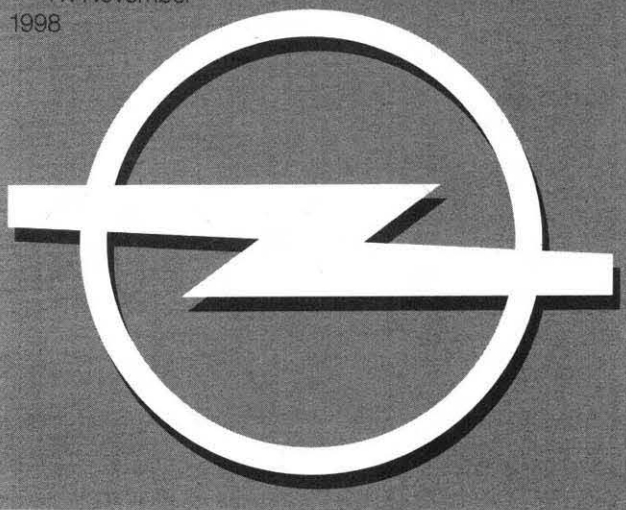
„Stromer“ werden in Kai-



Schloßer: Azubis und Ausbilder

erslautern übrigens schon seit 25 Jahren ausgebildet – auch wenn es die Bezeichnung „Energieelektroniker“ erst seit ein paar Jahren gibt.

Stellvertretend für das Unternehmen konnte auch Hans J. Hemmer, Personalleiter des Komponentenwerks, eine Urkunde entgegennehmen: IHK-Präsident Dr. Axel Wiesenhütter ehrte Opel Kaiserslautern als „ausgezeichneten Ausbildungsbetrieb“.



Opel Post SPEZIAL

Bo I. Andersson

ist seit dem 1. November 1998 Mitglied des Vorstandes der Adam Opel AG und in dieser Funktion für den Bereich Einkauf verantwortlich. Seit März 1997 ist Andersson Vize-Präsident von General Motors Europa. In dieser Funktion koordiniert er alle Einkaufsaktivitäten der gesamten europäischen Opel- und Vauxhall-Organisation sowie der Saab Automobile AB.



Andersson wurde am 16. Oktober 1955 in Morup in Schweden geboren. Nach dem Studienabschluß als Master of Business Administration an der Universität Stockholm startete er seine Laufbahn als Regimentsoffizier in den schwedischen Streitkräften.

Bo I. Andersson kam 1987 zu Saab und übernahm dort verschiedene Management-Positionen, bevor er 1990 zum Vize-Präsidenten für die Einkaufsaktivitäten des schwedischen Automobilherstellers

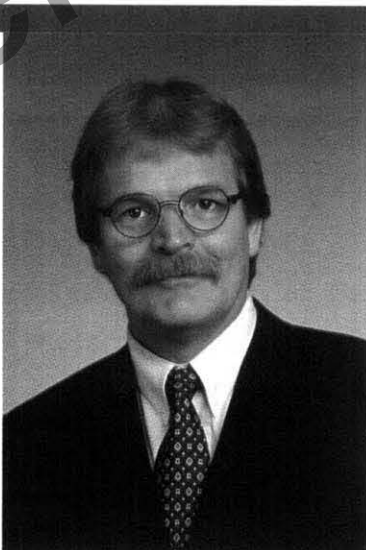
mit Sitz in Trollhättan berufen wurde.

Im Anschluß an seine Saab-Tätigkeit ging Andersson in die USA, wo er im August 1993 bei der General Motors Corporation in Detroit zum Exekutiv-Direktor für den weltweiten Einkauf von Elektrik- und Elektronik-Komponenten ernannt wurde. Im Oktober 1994 wechselte er auf die Position des Exekutiv-Direktors für Chemieteile innerhalb des weltweiten Einkaufs von General Motors. ■

Norbert Küpper

wurde mit Wirkung vom 1. November 1998 zum Mitglied des Vorstandes der Adam Opel AG ernannt mit der Verantwortung für das Ressort Personal- und Sozialwesen sowie als Arbeitsdirektor. Seit Oktober 1995 ist er Direktor Werk Rüsselsheim. Diese Verantwortung behält er zunächst.

Küpper wurde am 17. Januar 1948 in Siegburg bei Bonn geboren. Der diplomierte Volkswirtschaftler startete bei Opel 1976 im Personal- und Sozialbereich. Von 1981 bis 1984 arbeitete er in dem damals im Aufbau befindlichen Opel-Werk in Zaragoza in Spanien. Nach der Rückkehr nach Rüsselsheim übernahm er verschiedene leitende Funktionen im Personalbereich: Im September 1987 wurde er Leiter Arbeitsbeziehungen und Personalplanung in der Personalabteilung des Werkes Rüsselsheim. Im April 1990 wurde er Leiter der Personalabteilung am Standort



Rüsselsheim, im Januar 1993 Direktor Strukturernuerung Rüsselsheim. Im Januar 1995 wurde er Managing Director von General Motors Poland in Warschau. Im Oktober 1995 kehrte er wieder nach Rüsselsheim zurück und wurde Direktor des Werkes.

Seit April 1995 ist Norbert Küpper auch Mitglied des Aufsichtsrates der Adam Opel AG als Vertreter der Leitenden Angestellten. Dieses Amt hat er allerdings zum 31. Oktober 1998 wieder abgegeben. ■

Doppel für den Blitz

Der Aufsichtsrat der Adam Opel AG hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 26. Oktober umfassende Änderungen im Vorstand des Unternehmens mit Wirkung vom 1. November 1998 beschlossen.

Unter dem Vorsitz des neuen Aufsichtsratschefs Hans Barth berief das Gremium Robert W. Hendry als Nachfolger von Gary L. Cowger zum Vorsitzenden des Vorstandes der Adam Opel AG. Die neu geschaffene Position des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden übernimmt das bisherige Vorstandsmitglied für Personal und Fertigung, Wolfgang Strinz.

Robert W. Hendry (54) ist seit August 1996 Präsident und Vorstandsvorsitzender der Saab Automobile AB in Trollhättan/Schweden. Er wird auch in seiner neuen Funktion die Managementverantwortung für den schwedischen Automobilhersteller behalten. Robert W. Hendry erwarb einen Hochschulabschluß in Finanzen an der Universität Detroit und später den Master of Business Administration (MBA) an der Michigan State University. Er ist

seit 34 Jahren für GM tätig und hatte im Rahmen seiner internationalen Karriere Führungsaufgaben in USA, Kanada, Schweiz, Großbritannien, Mexiko und zuletzt in Schweden. Gary L. Cowger (51), der auf Wunsch des Alleinaktionärs in die USA zurückkehrt, wird bei General Motors im Range eines Vice President und Group Executive die Verantwortung für Arbeitsbeziehungen übernehmen.

Wolfgang Strinz (60) behält in seiner neuen Position als stellvertretender Vorstandsvorsitzender den Vorstandsbereich Fertigung. Strinz hat ein Maschinenbaustudium mit dem Schwerpunkt Fertigungstechnik als Diplom-Ingenieur abgeschlossen und kam

1964 zu Opel. Seitdem übernahm er zahlreiche Führungspositionen im Unternehmen, darunter in Spanien, Zürich sowie als Chef der Bochumer Opel-Werke. Seit 1993 ist er Vorstandsmitglied Personal und Arbeitsdirektor.

Zu neuen Mitgliedern des Opel-Vorstandes ernannte der Aufsichtsrat Norbert Küpper (50) und Bo I. Andersson (43). Norbert Küpper übernimmt die Verantwortung für den Personalbereich und damit auch die Funktion des Arbeitsdirektors. Er behält zunächst seine Position als Direktor des Werkes Rüsselsheim. Bo I. Andersson, der seit März 1997 als Vize-Präsident General Motors Europa alle Einkaufsaktivitäten für Europa koordiniert, wurde als Vorstandsmitglied in die Geschäftsleitung aufgenommen. Andersson erlangte den Master of Business Administration an der Universität Stockholm, bevor er 1987 zu Saab kam, wo er zuletzt Einkaufschef war.

Unverändert in ihrer Ressortverantwortung bleiben die Vorstandsmitglieder Klaus B. Bapp (Service), Horst P. Borghs (Öffentlichkeitsarbeit und Verbindungen zu Politik und

Wirtschaft), Christian Grupe (Vertrieb und Marketing), Peter H. Hanenberger (Internationales Technisches Entwicklungszentrum), Hennig A. Klages (Finanzen) sowie Manfred L. Wolf (Qualität).

„Die einvernehmliche Klärung der offenen Fragen zwischen den Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer im Aufsichtsrat schafft für das neue Führungsteam die Voraussetzungen, sich auf die weitere Stärkung des Unternehmens und der Marke Opel zu konzentrieren“, sagte der neue Aufsichtsratsvorsitzende Hans Barth nach der Sitzung des Gremiums in Rüsselsheim. Der Chairman und Chief Executive Officer der General Motors Corporation, John F. Smith, sagte in Detroit: „Ich bin überzeugt, daß das neue Führungsteam mit Robert Hendry und Wolfgang Strinz an der Spitze erfolgreich arbeiten wird.“

Wie Saab mitteilte, wird das Unternehmen in Kürze einen Chief Operating Officer ernennen, der dann Robert W. Hendry unterstützen wird. ■



Spitzenduo für Opel: Robert W. Hendry und Wolfgang Strinz kennen sich seit zwölf Jahren

Robert W. Hendry

wurde mit Wirkung vom 1. November 1998 Vorsitzender des Vorstandes der Adam Opel AG. Im August 1996 wurde er Präsident und Chief Executive Officer der Saab Automobile AB. Diese Verantwortung wird er beibehalten.

Hendry wurde am 30. August 1944 in Detroit, Michigan, USA, geboren. Er erwarb einen Bachelor's Degree in Finanzen (BBA) an der University of Detroit sowie den Master of Business Administration (MBA) an der Michigan State University.

Robert W. Hendry kam 1964 zu General Motors und übernahm verschiedene Management-Positionen in USA, Kanada, Schweiz, Großbrit-

tannien, Mexiko und zuletzt in Schweden. Er trug Verantwortung in den Bereichen Finanz, Marketing und Fertigung. Im April 1992 wurde er zum Vize-Präsident Finanzen, General Motors North American Operations ernannt, bevor er 1994 Vize-Präsident und Group Executive für GM de Mexico und North American Operations Business Support Group wurde.

Robert W. Hendry ist Mitglied im European Strategy Board. ■

Im Innenteil dieser Spezial-Ausgabe finden Sie unter anderem die Antrittsrede von Robert W. Hendry

Wolfgang Strinz

übernahm am 1. November 1998 die neugeschaffene Position des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden. Er behält zudem die Verantwortung für den Vorstandsbereich Fertigung. Das Ressort Personal- und Sozialwesen sowie die Funktion als Arbeitsdirektor hat er abgegeben.

Strinz wurde am 4. März 1938 in Calw geboren und begann seine berufliche Laufbahn mit einer Werkzeugmacherlehre. 1962 schloß er sein Maschinenbaustudium als Diplom-Ingenieur ab. 1964 kam Wolfgang Strinz zu Opel, wo er ab 1967 Führungspositionen in den Bereichen Kostenforschung, Industrial Engineering und in der Fertigung Preßwerk übernahm. 1980

folgten vier Jahre Aufbauarbeit im spanischen Corsa-Werk von Opel. Strinz baute in Zaragoza die gesamte Materialwirtschaft auf und leitete später als Fertigungsdirektor die Fahrzeugproduktion.

Nach seiner Rückkehr aus Spanien übernahm Wolfgang Strinz verschiedene europäische Funktionen, darunter die des Direktors für Material-Management bei GM Europa. Von Ende 1988 bis März 1993 leitete Strinz als Direktor die Bochumer Opel-Werke.

Unter seiner Verantwortung und Verhandlungsführung wurden so wichtige und innovative Betriebsvereinbarungen wie der flexible Arbeitszeitkorridor ab September 1995 und die beiden Standortverträge für die Jahre 1994 bis 1997 sowie 1998 bis 2001 geschlossen. ■

Stellungnahmen zum Füh

Die Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand haben beträchtlichen öffentlichen Nachhall gefunden. Die Redaktion der Opel Post hat sich deshalb entschlossen, die umfangreiche journalistische Berichterstattung zu ergänzen. Auf dieser Doppelseite des Opel Post Spezial bieten wir als Hintergrund-Information die Reden des neuen Aufsichts-

ratsvorsitzenden Hans Barth, des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Rudi Müller sowie jene von Robert W. Hendry, dem neuen Vorstandsvorsitzenden. Mit ihnen richteten sich die genannten Unternehmensrepräsentanten anlässlich der Pressekonferenz am 26. Oktober 1998 an die Öffentlichkeit.

Rede von Hans Barth anlässlich der Pressekonferenz am 26. Oktober 1998

Meine Damen und Herren, in den letzten Wochen sind viele intensive Gespräche auf Konzern- und Unternehmensebene geführt worden. Heute nun hat der Aufsichtsrat der Adam Opel AG eine Reihe von Entscheidungen getroffen. Als neugewählter Vorsitzender des Gremiums habe ich die Aufgabe, Sie hierüber zu informieren.

Lassen Sie mich vorab jedoch einige Worte zu meinem Vorgänger im Amt, Hans Wilhelm Gäb, sagen. Bekanntlich hat Herr Gäb sein Amt am vergangenen Wochenende niedergelegt. Als langjähriger Kollege von ihm sowohl in Rüsselsheim als auch in Zürich habe ich seine Entscheidung sehr bedauert. Ich habe hohen Respekt für

seine Kompetenz, seine integre Persönlichkeit und sein stets konsequentes Handeln. Der Aufsichtsrat hat heute in seiner Sitzung Hans Wilhelm Gäb Dank und Anerkennung für seine Verdienste um die Marke Opel und das Unternehmen ausgesprochen.

Michael J. Burns wurde heute vom Anteilseigner, der General Motors Corporation, als Mitglied unseres Gremiums bestellt. Ich bin davon überzeugt, daß die Mitgliedschaft des Präsidenten von General Motors Europa, der gleichzeitig Vice President and Group Executive der General Motors Corporation ist, die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Opel und GM wesentlich fördert.

Meine Damen und Herren, nun zu den Entscheidungen von heute: Das Aufsichtsgremium hat in seiner heutigen außerordentlichen Sitzung die folgenden Änderungen im Vorstand des Unternehmens mit Wirkung vom 1. November 1998 beschlossen:

Der bisherige Vorstandsvorsitzende Gary L. Cowger wird auf Wunsch des Alleinaktionärs in die USA zurückkehren. Er übernimmt bei General Motors die Verantwortung für Arbeitsbeziehungen.

Robert W. Hendry wird neuer Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG. Die neu geschaffene Position des stellvertretenden Vor-

standsvorsitzenden übernimmt das bisherige Vorstandsmitglied für Personal und Fertigung, Wolfgang Strinz.

Neue Mitglieder des Opel-Vorstandes werden Norbert Küpper und Bo Andersson.

Norbert Küpper übernimmt die Verantwortung für den Personalbereich und damit auch die Funktion des Arbeitsdirektors. Er behält zunächst seine Position als Direktor des Werkes Rüsselsheim.

Bo Andersson, der seit März 1997 als Vize-Präsident General Motors Europa alle Einkaufsaktivitäten für Europa koordiniert, wird als Vorstandsmitglied in die Geschäftsleitung aufgenommen. Robert W. Hendry wird auch als neuer Opel-Chef die Managementverantwortung für den schwedischen Automobilhersteller Saab behalten. Er ist seit 34 Jahren für GM tätig und hatte im Rahmen seiner internationalen Karriere Führungsaufgaben in USA, Kanada, Schweiz, Großbritannien, Mexiko und zuletzt in Schweden. Saab wird in Kürze einen Chief Operating Officer ernennen, der Robert W. Hendry dann in seiner Tagesarbeit für das schwedische Unternehmen zur Seite stehen wird.

Wolfgang Strinz behält in seiner neuen Position als stellvertretender Vorstandsvorsitzender die Verantwortung für den Vorstandsbereich Fertigung, den er seit 1995 leitet. Dem Vorstand gehört Wolfgang Strinz seit 1993 an.

„Glück und Erfolg für die herausfordernden gemeinsamen Aufgaben“

Unverändert in ihrer Ressortverantwortung bleiben die Vorstandsmitglieder Klaus Bapp (Service), Horst Borghs (Öffentlichkeitsarbeit und Verbindungen zu Politik und Wirtschaft), Christian Grupe (Vertrieb und Marketing), Peter Hanenberger (Internationales Technisches Entwicklungszentrum), Hennig Klages (Finanzen) sowie Manfred Wolf (Qualität).

Meine Damen und Herren, die einvernehmliche Klärung der offenen Fragen zwischen den Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer im Aufsichtsrat schafft für das neue Führungsteam die Voraussetzungen, sich auf die weitere Stärkung des Unternehmens und der Marke Opel zu konzentrieren.

Der Aufsichtsrat wünscht dem neuen Führungsteam mit Robert W. Hendry und Wolfgang Strinz an der Spitze Glück und Erfolg für ihre herausfordernden gemeinsamen Aufgaben.



Erste Amtshandlung: Hans Barth spricht zur Presse

Meine Damen und Herren, bevor ich auf den Vorstand zu sprechen komme, möchte ich Sie über ein neues Aufsichtsratsmitglied informieren:

Hans Wilhelm Gäb

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Adam Opel AG und Vizepräsident von General Motors Europa, hat wegen unterschiedlicher Auffassungen über die Unternehmenspolitik seine Ämter niedergelegt und scheidet aus dem Unternehmen aus.

„Nach fast 18jähriger erfolgreicher Zusammenarbeit verabschieden wir Hans Wilhelm Gäb mit Bedauern und mit unverändertem Respekt für seine berufliche Kompetenz und seine integre Persönlichkeit“, sagte General Motors Chairman John F. Smith in Detroit.

Mit „außerordentlichem Bedauern“ reagierte der Verband der Deutschen Opel-Händler (VDOH) auf die Entscheidung Gäbs. „Sie haben die Marke nach außen und innen in guten und in schwierigen Phasen glaubwürdig vertreten“, hieß es in einem Brief der VDOH-Spitze.

Gäb erklärte in einem Schreiben an Smith, er bedanke sich bei GM und Opel für die faszinierendsten Jahre seines beruflichen Lebens. Er wünsche

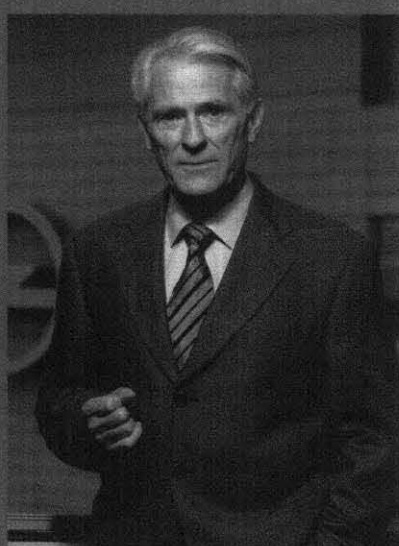
dem Unternehmen Glück und Erfolg und werde dem Konzern und vor allem den Mitarbeitern der Adam Opel AG freundschaftlich und in Achtung verbunden bleiben.

Bei Opel begann Gäb Ende 1981 als Direktor Öffentlichkeitsarbeit und Beziehungen zu Regierung und Industrie. 1986 ernannte der Konzern Gäb zum Vize-Präsidenten Public Affairs von General Motors Europa in Zürich. Er war dort maßgeblich an der Weiterentwicklung von Marken- und Produktstrategien beteiligt, in deren Folge Opel (Vauxhall) zur meistverkauften europäischen Marke aufstieg.

In seiner Karriere als Tischtennis-Spieler vielfacher deutscher Meister und Nationalspieler, hatte Gäb diverse Ehrenämter im nationalen und internationalen Sport inne. So war er unter anderem Präsident des Deutschen Tischtennis-Bundes und der Europä-

schen Tischtennis-Union sowie im Führungskreis des Nationalen Olympischen Komitees und der Deutschen Sporthilfe. Bei Opel initiierte er 1986 die Integration des Sportsponsorings in die Unternehmensstrategie zur Markenkommunikation.

1997 erhielt Hans Wilhelm Gäb das Bundesverdienstkreuz 1. Klasse. Außerdem ist er Gründer der jüngst gestarteten Initiative „Sportler für Organspende“.



Pressekonferenz: Im Anschluß an die Aufsichtsratsitzung informiert

Rede von Robert W. Hendry anlässlich der Pressekonferenz am 26. Oktober 1998

Guten Tag meine Damen und Herren,

obwohl ich meine neue Aufgabe als Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG erst am 1. November 1998 übernehmen werde, möchte ich schon heute die Gelegenheit ergreifen, mich Ihnen kurz vorzustellen.

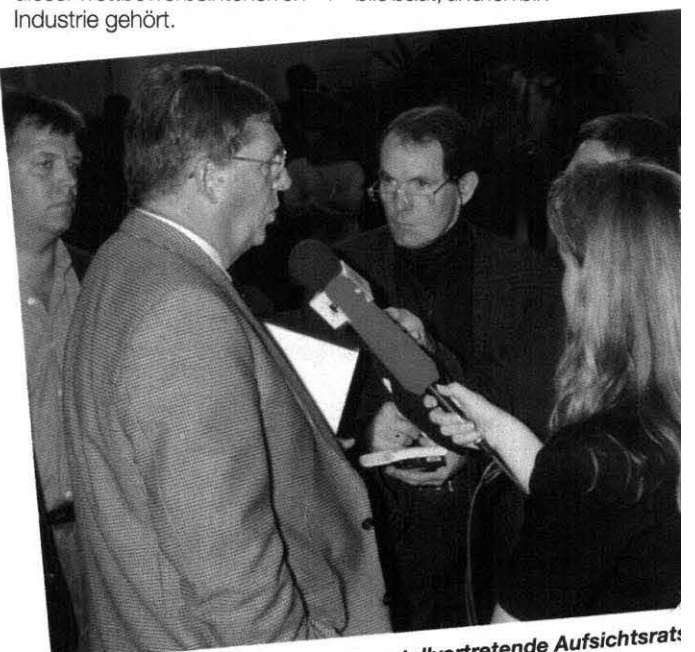
„In der Autoindustrie ist allein das Produkt der Schlüssel zum Erfolg“

Wie jeder, der etwas Neues beginnt, möchte ich zunächst eher zuhören als selbst zu reden. Soviel kann ich aber heute sagen: Meine eigene Erfahrung, besonders hier in Europa, hat mir gezeigt, daß in der Automobilindustrie allein das Produkt der Schlüssel zum Erfolg ist. Ich habe deshalb die feste Absicht, den Schwerpunkt meiner Arbeit für Opel darauf zu legen, die Positionierung der Opel-Produkte weiterhin zu stärken und die Zufriedenheit der Opel-Kunden weiter auszubauen. Meine Erfahrungen mit Saab beweisen, daß eine starke Markenidentität zu den wichtigsten strategischen Zielen in dieser wettbewerbsintensiven Industrie gehört.

Ich bin davon überzeugt, daß es nur einen Weg gibt, Herz und Verstand der Autofahrer unmittelbar zu erreichen: über technisch herausragende, verlässliche und vom Design her attraktive Autos, die dem Kunden Fahrspaß vermitteln. Opels „German Engineering“-Identität – zuletzt deutlich geworden am neuen Astra – ist auch der Schlüssel für die weitere Internationalisierung der Marke Opel. Wir wissen, wie bedeutsam es ist, auf dem Weg zu einer globalen Plattform-Strategie die jeweiligen Stärken und Charakteristiken des Markenursprungs zu erhalten und voll umzusetzen – bei Opel die 100 Jahre alte Tradition des „German Engineering“ also und bei Saab, wo ich in den letzten zwei Jahren gewirkt habe, die unbestrittenen Stärken dieser schwedischen Schwestermarke von Opel.

„Die Stärken und der Charakter der Marke müssen erhalten bleiben“

Im kommenden Jahr hat Opel eine vorzügliche Gelegenheit, um die Herkunft des Unternehmens und die Bedeutung der Marke darzustellen. 1999 sind es genau 100 Jahre, daß Opel Automobile baut, und ich bin



Gefragter Gesprächspartner: Der stellvertretende Aufsichtsrat

Umstrukturierungswechsel



das Unternehmen die Öffentlichkeit

stolz, in dieser Phase einer langen traditionsreichen Unternehmensgeschichte den Vorstandsvorsitz zu übernehmen.

Die Zukunft für Opel wird mit Sicherheit herausfordernd sein, aber auch vielversprechend. Dies wird bereits deutlich durch die geplanten, großen Investitionen in die deutschen Opel-Standorte.

Die zuletzt angekündigten acht Milliarden Mark bis zum Jahre 2003 sind ein deutlicher Beweis dafür. Auch die beabsichtigte Modernisierung des Rüsselsheimer Werkes als eine hoch-effiziente Fertigungsstätte nach dem Muster des Opel-Werks in Eisenach weist deutlich in diese Richtung.

Dabei wird es auch mein Ziel sein, die jüngsten öffentlichen Kontroversen um Opel zu beenden. Lassen Sie es mich deutlich sagen: Ich komme hierher, um gute Autos zu produzieren, und keine Schlagzeilen.

In meiner neuen Position bei der Adam Opel AG werde ich sehr eng mit Wolfgang Strinz und dem gesamten Vorstand zusammenarbeiten. Mein Ziel ist es, daß Opel als starkes Unternehmen in die nächsten hundert Jahre erfolgreichen Automobilbaus startet.



sitzende Rudi Müller

**Rede von Rudolf Müller
anlässlich der Pressekonferenz am 26. Oktober 1998**

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich, bevor ich die Entscheidungen des Aufsichtsrates aus der Sicht der Arbeitnehmervertreter kommentiere, zuerst einige Anmerkungen zum Rücktritt von Hans Wilhelm Gäb machen.

Mit Respekt, aber auch mit Bedauern, haben wir den Rücktritt des Aufsichtsratsvorsitzenden zur Kenntnis nehmen müssen. Hans Wilhelm Gäb war und ist aus Sicht der Arbeitnehmer ein Glücksfall für Opel. Er genießt die Wertschätzung, Anerkennung und das Vertrauen der Belegschaften aller Standorte sowie der Betriebsräte und der IG Metall.

Hans Wilhelm Gäb ist ein im GM-Konzern weltweit anerkannter und kompetenter Topmanager. Kompromißlos ehrlich und mit dem Blick für die Menschen im Unternehmen. Dabei mißachtete er oft seine gesundheitlichen Grenzen.

Für die Arbeitnehmervertreter war Hans Wilhelm Gäb ein fairer Aufsichtsratsvorsitzender, der nie aus Eigeninteresse handelte,

lich und konsequent den Kurs, schrittweise mehr Selbständigkeit und Eigenverantwortung für die Adam Opel AG zu erlangen. Nicht zum Selbstzweck, sondern im Interesse der Marke Opel und damit für das Unternehmen und die Belegschaften.

Nur eine im GM-Konzern selbständig und eigenverantwortlich handelnde Adam Opel AG wird erfolgreich sein. Dies ist ebenfalls im Interesse von General Motors.

Nach der Vereinbarung der verbindlichen Richtlinien zwischen General Motors Europa und dem Aufsichtsrat der Adam Opel AG vor vier Monaten, einer Art „Unabhängigkeitserklärung“, und den jetzt getroffenen Entscheidungen sind wir einen großen Schritt in diese Richtung vorangekommen.

Dabei will ich nicht verhehlen, daß uns der Wechsel des Vorstandsvorsitzenden nach vier Monaten nicht gerade als unternehmerische Glanzleistung erscheint.

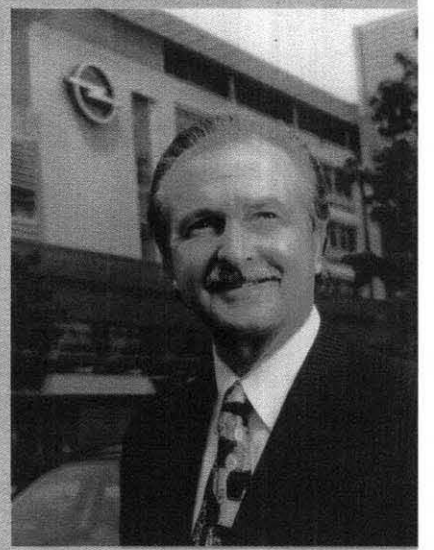
Die Gespräche mit General Motors, an denen von unserer Seite mein Stellvertreter Klaus Franz und für die IG Metall Dr. Thomas Klebe teilgenommen haben, waren daher alles andere als

Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

die Adam Opel AG und die gesamte General Motors Corporation befinden sich derzeit in einer wichtigen Phase der Umstrukturierung, um für den immer härter werdenden Wettbewerb auf den weltweiten Märkten besser gerüstet zu sein. In diesem Zusammenhang hat es in den letzten Wochen und Monaten eine Vielzahl von Spekulationen um Personen und Funktionen in Detroit und Rüsselsheim gegeben, die viele von uns als sehr belastend empfunden haben.

Ganz persönlich sehe ich diese Vorgänge mit gemischten Gefühlen. Selbstverständlich freue ich mich auf die neue Herausforderung, die bei General Motors auf mich wartet. Gleichzeitig bedauere ich, daß ich Opel so rasch wieder verlasse. Der Gedankenaustausch im Kollegen-

kreis und mit vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern haben mir sehr viel Freude gemacht. Ich habe dabei höchsten Respekt vor der Energie, dem Engagement und der Hingabe, mit der Sie sich für unser Unternehmen und unsere Marke einsetzen. Ganz besonders in diesen Zeiten ist es deshalb auch ein Glücksfall, daß Robert W. Hendry meine Nachfolge antreten wird. Er ist – wie ich – ein geradliniger Verfechter der höchsten Anforderungen an Qualität und Kundenzufriedenheit. Die Arbeit, die Robert Hendry bei Saab getan hat, ist der Beweis dafür. Opel hat für die nächsten Jahre ehrgeizige Pläne im Hinblick auf die Erweiterung seiner Modellpalette. Daher



Gary L. Cowger

ist auch unsere mit dem neuen Astra eingeleitete Modell-offensive voll im Plan. Lassen Sie uns in dieser positiven Richtung weiterarbeiten.

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich Erfolg, Gesundheit und eine glückliche Zukunft.

der Anerkennung General Motors gegenüber der Adam Opel AG.

Darüber hinaus gibt es bereits jetzt die verbindliche Zusage, daß mittelfristig weitere GM Spitzenmanager in den

beziehungen zuständig, wird Ende 1999 ebenfalls Mitglied des Aufsichtsrats.

Mit den heutigen Entscheidungen sind die europäischen Vize-Präsidenten für Einkauf, Qualität und Entwicklung in Personalunion gleichzeitig im Vorstand der Adam Opel AG verantwortlich. Mit dieser Entscheidung wachsen die Adam Opel AG und General Motors Europa stärker zusammen.

Von zentraler Bedeutung ist die Schaffung der Position eines europäischen Marken-Verantwortlichen für die Marke Opel. Diese Position, beim Vorstandsvorsitzenden angesiedelt, muß noch personell besetzt werden.

Wolfgang Strinz als stellvertretender Vorstandsvorsitzender kennt das Unternehmen sehr genau und verfügt über internationale Anerkennung und Durchsetzungskraft im GM-Konzern.

Mit Norbert Küpper als Arbeitsdirektor vollzieht die Adam Opel AG einen Generationswechsel. Herr Küpper hat sich als Werkdirektor in Rüsselsheim die Anerkennung und das Vertrauen der Belegschaft, der Betriebsräte und der IG Metall erworben. Auch er verfügt über entscheidende internationale Erfahrungen.

Nun zum neuen Vorstandsvorsitzenden:

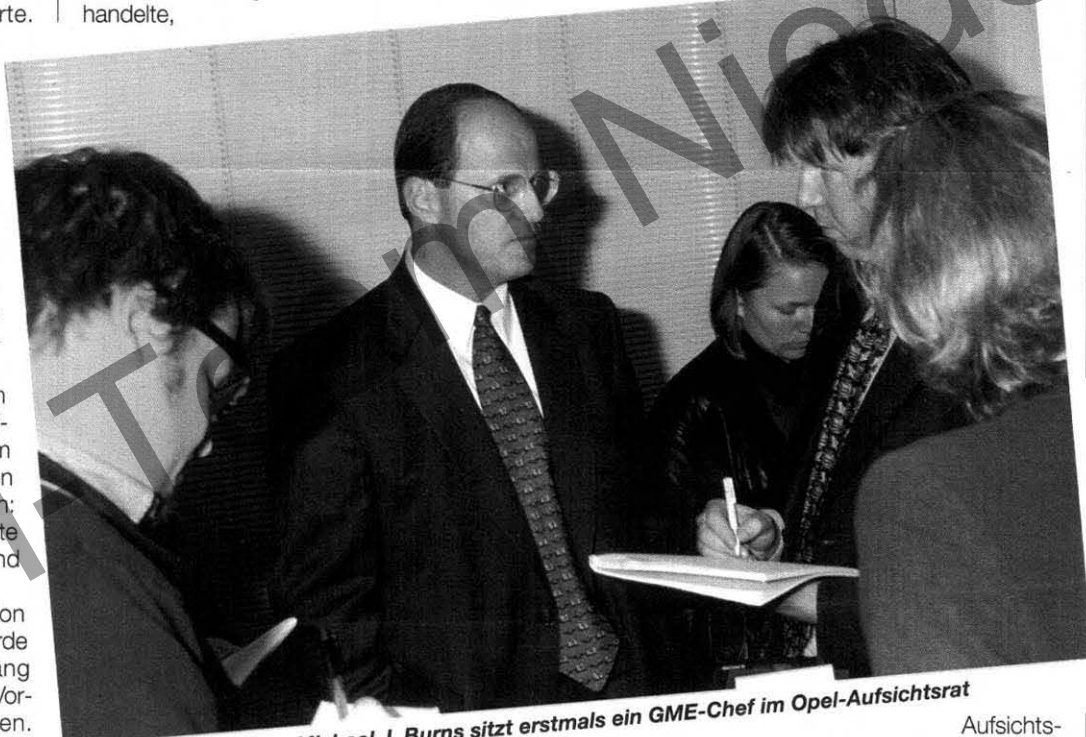
Wir sind überzeugt, mit Bob Hendry einen exzellenten Kenner des europäischen Marktes und einen kompromißlosen Kämpfer für Qualität gewählt zu haben.

„Ein kompromißloser Kämpfer für Qualität“

Wir glauben, in Herrn Hendry einen Verfechter für ein eigenständiges Opel-Markenprofil in allen Marktsegmenten gefunden zu haben. In sofern war es stets unsere Intention, einen Vorstandsvorsitzenden zu haben, der Verständnis für die europäischen Kundenanforderungen hat und als Kenner der europäischen Kultur gilt. Der Grundstein für den jetzt sich abzeichnenden Erfolg der Marke Saab wurde von ihm mit geprägt.

Die Adam Opel AG braucht einen Vollblut-Manager für das Produkt, die Qualität, und einen Vorstandsvorsitzenden, der sich auf die Innovationskraft der Beschäftigten stützt. Dies ist nicht an die Nationalität gebunden.

Wir wissen, daß ein steiniger Weg vor uns liegt. Mit der heutigen Entscheidung ist ein richtiger Schritt für einen Neuanfang im Interesse der Sicherheit unserer Arbeitsplätze gemacht worden.



Enge Kooperation: Mit Michael J. Burns sitzt erstmals ein GME-Chef im Opel-Aufsichtsrat

sondern das Wohl von Opel und General Motors im Blickfeld hatte.

Nur durch seinen Einsatz gelang der einvernehmliche Wechsel von David J. Herman zu Gary L. Cowger, der gleichzeitig zu einer Stärkung der Eigenverantwortung des Opel-Vorstandes führte.

Hans Wilhelm Gäb hat genauso wie David J. Herman all seine Kraft dafür eingesetzt, das Unternehmen in diesen turbulenten Zeiten weltweiter Umstrukturierung zu steuern.

Opel verliert als europäisches Unternehmen einen in Wirtschaft, Gesellschaft und Sport gleichermaßen geachteten wie anerkannten großartigen Sympathieträger und Botschafter für die Marke Opel. Die Arbeitnehmervertreter wünschen Herrn Gäb für die Zukunft alles Gute.

Meine Damen und Herren, seit Anfang 1997 steuern die Arbeitnehmervertreter beharr-

einfach. Letztlich hat sich aber auch durch den starken persönlichen Einsatz von Mike Burns bei General Motors die Vernunft und auch der Respekt vor der deutschen Mitbestimmung durchgesetzt. Hierauf können wir weiter aufbauen.

„Hans Barth genießt unser Vertrauen und unsere Unterstützung“

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende Hans Barth genießt unser Vertrauen und unsere Unterstützung. Lassen Sie es mich persönlich sagen: Hans Barth und ich kennen uns seit unserer Lehrzeit bei Opel.

Mit der Entsendung des Europa-Präsidenten Mike Burns in den Opel Aufsichtsrat wird nicht nur eine lange Forderung der Arbeitnehmervertreter erfüllt, sondern sie zeugt auch gleichermaßen von

Aufsichtsrat der Adam Opel AG eintreten werden.

Mike Millikin, Justitiar von General Motors Europa, wird Ende 1998 und Gary Cowger, weltweit bei GM für Arbeits-



Neue Aufsichtsräte: Hans Barth (m.) und Michael J. Burns (2.v.r.) standen Rede und Antwort

Auf dem Weg zu mehr Effizienz

Neue Organisationsstruktur bei GM

Der weltgrößte Automobilhersteller General Motors Corporation gibt sich eine neue Organisationsstruktur. Die beiden bisher für das Fahrzeuggeschäft verantwortlichen Geschäftseinheiten Nordamerika (NAO) unter der Leitung von G. Richard Wagoner und International Operations (GMIO) unter Louis R. Hughes werden zu der globalen Einheit GM Automotive Operations (GMAO) zusammengefasst. Die Geschäfte von GMAO wird der 45jährige G. Richard Wagoner leiten.

Mit der Reorganisation erwartet General Motors einen reibungsloseren Produktionsablauf. „Wir müssen uns bemühen, unsere Struktur zu glätten, damit wir schneller auf die Anforderungen des Marktes reagieren können“, sagte Wagoner anlässlich der Bekanntgabe der Veränderungen Mitte Oktober. Er erklärte: „Wir müssen stärker als bisher als einheitliches Unternehmen zugunsten einer größeren Effizienz auftreten.“ GM-Chef Jack Smith betonte, der Konzernumbau solle „weltweit gemeinsame Herstellungsverfahren und Systeme schaffen.“ Denn: „Die Weltwirtschaft und speziell die Autoindustrie unterliegt einem permanenten Wandel. Unser zukünftiger Erfolg wird davon abhängen, wie kompetent und wie schnell wir auf diese Veränderungen reagieren.“

Die neue Organisation GMAO untergliedert sich in die vier Regionen Asien-Pazifik, Europa, Nordamerika sowie Lateinamerika nebst Afrika und Mittlerer Osten. Jede Region wird von einem Präsidenten geleitet: Rudy A. Schlais verantwortet das Asien-Pazifik-Geschäft, Michael J. Burns leitet von Zürich aus die Europa-Aktivitäten, Ronald

L. Zarrella ist für die Region Nordamerika zuständig und Richard C. Nerod bearbeitet das Geschäftsfeld Lateinamerika, Afrika, Mittlerer Osten.

Jeder Regional-Präsident wird für alle Aktivitäten in seinem Geschäftsbereich verantwortlich sein. Darüber hinaus sieht die neue GMAO-Struktur vor, 13 sogenannte „Global Process Leaders“ einzusetzen, die die vorhandenen



Hoch hinaus: Die Reorganisation betrifft nicht nur die GM-Zentrale

weltweiten Fähig- und Fertigkeiten für Bereiche wie Design, Qualität, Fertigung, Finanzen und andere koordinieren und weiterentwickeln sollen.

Als Folge dieser neuen Struktur werden diverse bisher bestehende Organisationsbereiche aufgelöst. Dazu zählen unter anderem General Motors International Operations (GMIO), das President's Council sowie das International Strategy Board. Louis R. Hughes, bisher als Präsident von GMIO für das gesamte Fahrzeuggeschäft außerhalb Nordamerikas zuständig, wird in Zukunft als Vize-Präsident von General Motors verantwortlich sein für die Erschließung neuer Geschäftsfelder.

Europa-Chef Michael J. Burns erklärte in einer ersten Stellungnahme, daß die neue Struktur gut für das Geschäft in Europa sei, denn die neue Organisationsform stärke die Regionen. Sie erlaube GME die Konzentration seiner Ressourcen auf den europäischen Markt und fördere dadurch die Anstrengungen, Opel, Vauxhall und GM in Europa auch weiterhin auf Erfolgskurs zu halten.

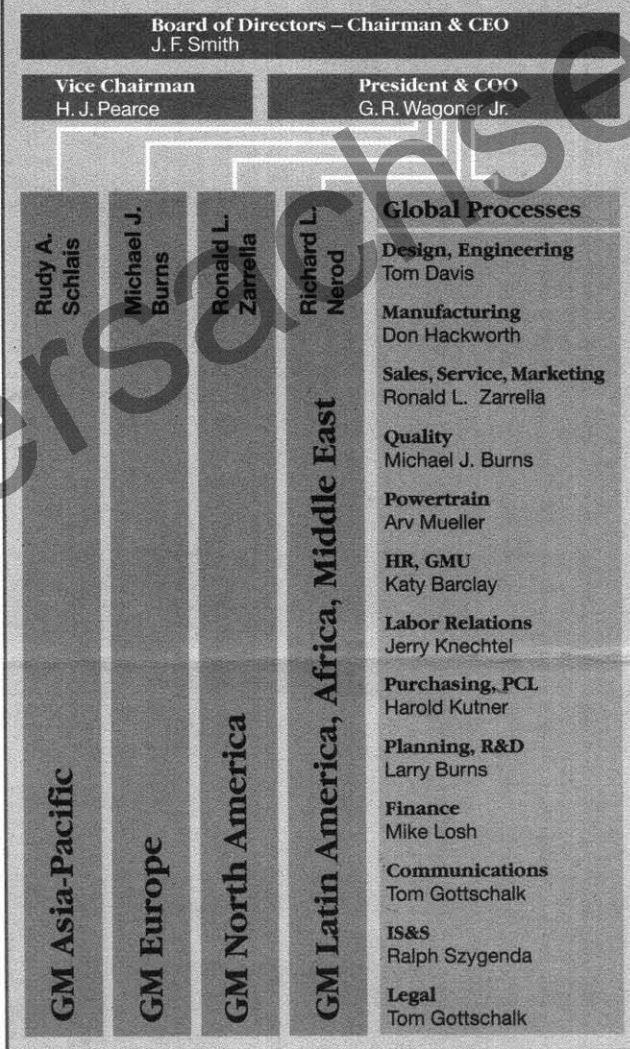


Gemeinsame Zukunft: Die weltweiten automobilen Aktivitäten...



...werden künftig von GM Automotive Operations geleitet

GM Automotive Operations



Regionen und Prozesse: Die neue GM-Struktur im Überblick

G. Richard Wagoner, Jr.



wurde am 5. Oktober zum Präsidenten und Chief Operating Officer der GM Corporation gewählt. Auch wurde Wagoner Mitglied des GM Board of Directors und übernahm als Chef der GM Automotive Operations die weltweite Verantwortung für das Fahrzeuggeschäft von GM. Seit Juli 1994 leitete er als Präsident der North American Operations (NAO) bereits das Fahrzeuggeschäft in den USA, Kanada und Mexiko.

Am 9. Februar 1953 in Wilmington im US-Bundesstaat Delaware geboren, wuchs Wagoner in Richmond, Virginia, auf. An der dortigen Duke University beendete er sein Ökonomiestudium im Jahr 1975. Zwei Jahre später absolvierte er einen MBA-Abschluss in Harvard.

Seine GM-Karriere begann 1977 im Treasurer's Office in New York. 1981 wurde er Schatzmeister bei GM do Bra-

sil in Sao Paulo, 1984 übernahm er dort die Leitung des gesamten Finanzbereiches. 1987 führte ihn sein Weg nach Kanada. Wagoner wurde dort zunächst Finanzmanager und übernahm dort später die strategische Planung für die Chevrolet/Pontiac-Gruppe.

Von Juni '89 bis Juli '91 arbeitete der 45jährige als für die Finanzen verantwortlicher Vize-Präsident von GM Europa in Zürich. 1992 übernahm er schließlich die Verantwortung für den Finanzbereich der General Motors Corporation. ■

John F. Smith, Jr.



wurde am 2. November 1992 zum Chairman and Chief Executive Officer der General Motors Corporation ernannt. Zuvor war Jack Smith seit dem 1. August 1990 als Vize-Präsident für das internationale Geschäft des weltgrößten Automobilherstellers verantwortlich, und seit April 1992 war er Präsident und Chief Operating Officer.

Smith wurde am 6. April 1938 in Worcester im US-Bundesstaat Massachusetts geboren. Nach seinem Betriebswirtschaftsstudium an der Universität von Massachusetts erwarb er im Jahr 1965 einen Master of Business Administration (MBA) an der Universität Boston.

John F. Smith, Jr. kam 1961 zu General Motors. 1966 wechselte er in den Finanzstab des Unternehmens mit Sitz in New York. Anschließend wurde er 1982 zum Direktor mit Verantwortung für die weltweite

Produktplanung ernannt. Zwei Jahre später wurde er zum Vize-Präsident der General Motors Corporation gewählt, und von 1984 bis 1986 verantwortete Smith als Präsident der kanadischen General Motors Organisation deren Geschäfte.

Im Februar des Jahres 1986 übernahm John F. Smith, Jr. die Leitung der damals neugeschaffenen Europa-Organisation von General Motors mit Sitz in Zürich. Er führte General Motors Europa bis zum Juni 1988. ■

Michael J. Burns



Die im Rahmen der Reorganisation neudefinierte Position des Regional-Präsidenten für Europa wird von Michael J. Burns besetzt, der bereits seit dem 1. September '98 als Nachfolger von Richard M. Donnelly an der Spitze von General Motors Europa steht. Der 46jährige Amerikaner ist zudem GM Vize-Präsident und war zuletzt als General Manager bei Delphi Delco Electronic Systems in den USA tätig.

Michael J. Burns wurde am 1. März 1952 in Monticello im US-Bundesstaat Indiana geboren. Am General Motors Institut in Flint erwarb Burns zunächst einen Abschluss als Maschinenbau-Ingenieur, bevor er 1979 an der University of Pennsylvania noch ein Diplom in Business Administration absolvierte.

Nach diversen Positionen in technischen, operativen und administrativen Bereichen ging Burns 1981 zu GM Singa-

pore und wurde dort Manager für die GM-Teile-Tochter Delco Electronics. 1985 wechselte er in das Treasurer's Office von GM nach New York. Zwei Jahre später ging er zu Delco zurück und arbeitete dort ab 1990 zunächst als Direktor für Karosserie- und Chassis-Elektronik.

1993 wurde er bei Delco Vize-Präsident für den Bereich Fahrzeug-Systeme. Bereits ein Jahr später übernahm Burns die Leitung bei Delphi Harrison Thermal Systems in den USA. ■

Anderer Blick

Beim „Customer Audit“ werden Autos mit den Augen des Käufers geprüft

Der Kunde ist nicht nur König, sondern oft auch ein praktisch veranlagter Mensch. So mag er ein Staubkorn im Lack auf der Motorhaube als unschön empfinden, ein versagender Anlasser ist ihm hingegen Anlaß für großen Ärger. Fehler ist nunmal nicht Fehler. Um diesem Umstand stärker Rechnung tragen zu können, wurde das Fahrzeug-Audit weiterentwickelt. Der Name des Programms ist Programm: „Customer Audit“ – gemacht für den Kunden.

Rüsselsheim (Jan). Auditiert, also begutachtet und geprüft, wurden Fahrzeuge, die direkt aus der Produktion kommen, schon immer. Doch nun geht die Qualitätssicherung noch einen Schritt weiter, um einer möglicherweise sich im Laufe der Zeit einschleichenden Betriebsblindheit den Gar aus zu machen: „Beim neuen Audit sehen wir das Fahrzeug mit den Augen des Käufers. Denn der nimmt Mängel anders wahr als wir es tun“, sagt Bernd Simonsmeier, Koordinator der strategischen Qualitätsplanung.

Bisher wurden alle Abweichungen von der Norm gleich bewertet: ein Mangel war wie der andere, jeder wurde gleich bewertet. Damit ist es nun vorbei: Jetzt wird jede Abweichung vom festgelegten Standard ein bestimmter Faktor zugewiesen, der dem Gewicht des Fehlers aus Kun-

densicht entsprechen. Mit Faktor 0,5 bis 1 werden etwa Lackunregelmäßigkeiten erfaßt, ein Kofferraumdeckel, der sich nur mit hohem Kraftaufwand schließen läßt, mit Faktor zehn – wie alle übrigen Funktionsfehler auch.

„Am schwersten wiegen Abweichungen, die eventuell

zu Pannen führen, sicherheitsrelevant sind oder gegen gesetzliche Vorschriften verstoßen“, erläutert Karl-Heinz Britting, Leiter Qualitätssicherung Service. Solche First Priority Focus (FPF)-Fehler erhalten den Faktor 50. Ein Beispiel aus der Praxis: Bei einem Omega fehlte der ge-



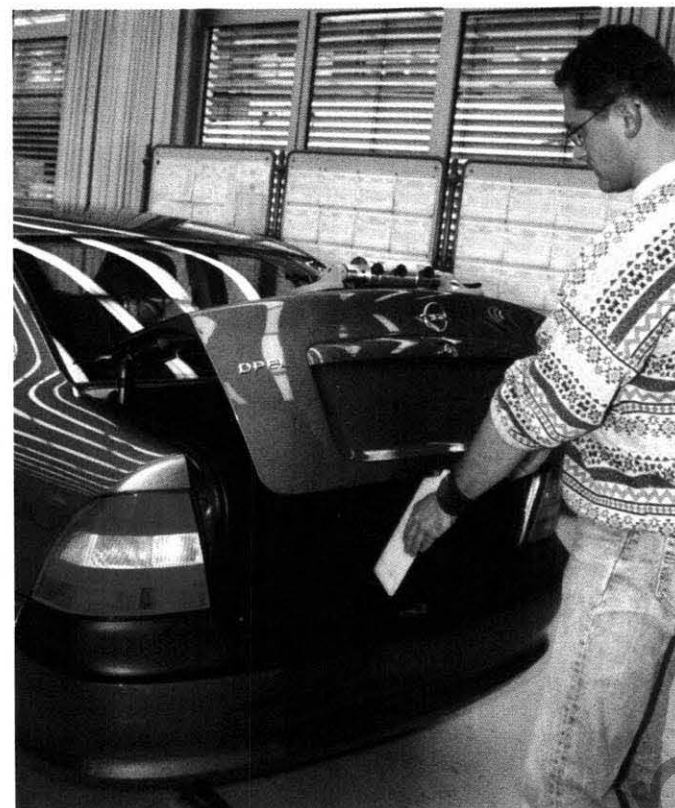
Prüfer: Joachim Wicher gibt Meldungen in die Daten-Pipeline

setzlich geforderte Aufkleber „Bleifrei“ in der Tankklappe. Ein Pfennigartikel und kleines Detail, dessen Fehlen bei falscher Betankung aber schnell zum Kat-Kollaps führen kann. Ein falscher Fußzicker sozusagen.

„Ein kleiner Fehler mit großer Wirkung, so etwas darf nicht passieren. Deswegen wenden wir seit März für unsere Berichte das gewichtete Audit an. Die Beanstandungen werden von den Mitarbeitern in ein Datensammelgerät eingegeben, von wo aus sie direkt in den Zentralrechner gesendet werden. So bekommen alle betroffenen Abteilungen in der Fertigung die aktuellen Informationen auf den Tisch, die sie brauchen, um umgehend auf Fehler reagieren zu können“, so Joachim Weber, Leiter des QS-Audit.

Das klingt kinderleicht, ist aber dennoch keine einfache Aufgabe, durchlaufen das Audit im K 5 doch allein 40 Fahrzeuge pro Woche, von denen jedes geradewegs vom Wachsband geholt und drei Stunden und 15 Minuten eingehend geprüft wird. „Geprüft werden die Fahrzeuge entsprechend ihrem Mix in der Fertigung. Wir holen uns derzeit also mehr Vectra als Omega und wiederum mehr Omega als Catera vom Band. Dabei berücksichtigen wir zudem alle Farben, Motorvarianten und Karosserieversionen“, erklärt Weber das Prüf-Verfahren.

Auch bei diesem selbst hat sich manches geändert. Bis-



Praxistest: Die Kraft fürs Schließen des Kofferraumdeckels zählt

her wurde beim gängigen Audit 80 Prozent der Zeit darauf verwandt, Oberfläche und Paßgenauigkeit der Anbauteile zu begutachten. „Beim Customer Audit hat sich das Gewicht der Prüfungen auf Funktion, Fahrtst und Dauerhaltbarkeit verschoben. Die Begutachtung der Oberfläche nimmt jetzt nur noch 30 Prozent der Zeit ein“, sagt Weber.

Wie praxisorientiert und kundennah das neue Audit-System erarbeitet wurde, zeigt der Entstehungsprozess, für den Opel-Händler aus ganz Europa nach Rüsselsheim geladen und zum Prüfen rund um die Fahrzeuge geschickt wurden. „Die Prüfen so, wie es auch der Autokäufer macht. Denn die Händler wissen am besten, worauf es ankommt“, so Britting.

Gelohnt hat sich die Überarbeitung des Audits auf jeden Fall: Die Übereinstimmung bei der Fehlerbewertung durch Händler und Qualitätssicherung ist von 40 auf auf rund 80 Prozent gestiegen.

Die Einführung des Customer Audits unter Federführung der Experten aus dem Vorstandsbereich Qualitätssicherung erfolgte 1998 in mehreren Stufen. Eine komplette Ablösung des alten Systems ist für Januar 1999 geplant.

Bei aller Veränderung, eines ist jedoch gleich geblieben – die Startposition: „Das machen wir wie in allen anderen Opel- und GM-Werken rund um den Globus auch – los geht das Audit beim linken, vorderen Kotflügel“, so Joachim Weber. ■

Augen überlistet

Normiertes Meßverfahren hilft bei Lack-Prüfung

Zugegeben, es hört sich seltsam an: Wo immer Autos gebaut werden, hat modernste Technik das Ruder übernommen – nur beim Lack ist das menschliche Auge die letzte Instanz. Visuell wird geprüft, ob das farbige Kleid denn auch einheitlich ist. Und manchmal fallen erst beim zweiten oder dritten Blick Differenzen auf. Damit der Schein nicht länger trügt, wurde bei Opel nun ein normiertes Meßverfahren aus der Taufe gehoben. Qualität, die ins Auge fällt.

Rüsselsheim (Jan). Das Problem ist zwar bekannt seit Autos gebaut werden, wirklich aktuell wurde es aber erst in den letzten Jahren. In Zeiten steigender Ansprüche an Aussehen und Anmutung eines Fahrzeugs wurden die Unterschiede der einzelnen Anbauteile und Komponenten immer offensichtlicher, je näher sie zusammenrückten.

Da sah so mancher Farbexperte Rot bei Grün oder erlebte mit Gelb sein blaues Wunder.

Diese Zeiten sollen künftig vorbei sein: „Künftig werden die Farben nicht mehr nur nach Augenmaß bewertet, sondern auch mit einem physikalischen Meßsystem“, betont Stefan Doubek. „Damit“, so der Ingenieur aus dem Be-

reich Launch und Project Support, „haben wir aber das Rad nicht neu erfunden, sondern vorhandene Ressourcen und Erfahrungen an einen Tisch gebracht.“

Der eigentliche Fortschritt, auf dem der augenscheinliche Erfolg beruht, sei aber weniger das neuentstandene Prüf- und Meßgerät, als vielmehr die Tatsache, „daß nun alle Beteiligten – vom Einkauf über Lackhersteller und Teillieferanten, von der Lackiererei bis zur Qualitätssicherung – einem Standard folgen können. Bisher kochte da jeder ein bißchen sein eigenes Süppchen“, sagt Verbindungsingenieur Peter Dudzik vom Team Plant Support Engineering.

Gemeinsam mit Doubek, dem Physiker Georg Bauer, Udo Hauf, Christian Keßler, Wolf-Eberhard Nebe und Harald Beuscher aus dem ITEZ

sowie Dr. Anke Moses aus der Lackiererei in Rüsselsheim mühte sich Dudzik um die Abschaffung der herkömmlichen und arg subjektiven Mustertafeln. Diese lackierten Metallstücke wurden zur Prüfung der farblichen Übereinstimmung an Karosserie oder Anbauteil gehalten. Ein Verfahren, so simpel wie tückisch, denn manchmal paßten bei genauem Hinsehen selbst die Muster nicht 100prozentig zueinander.

„Abweichungen in der Farbgebung passieren relativ schnell.



Teamwork: ITEZ und Lackiererei haben das Meßgerät entwickelt

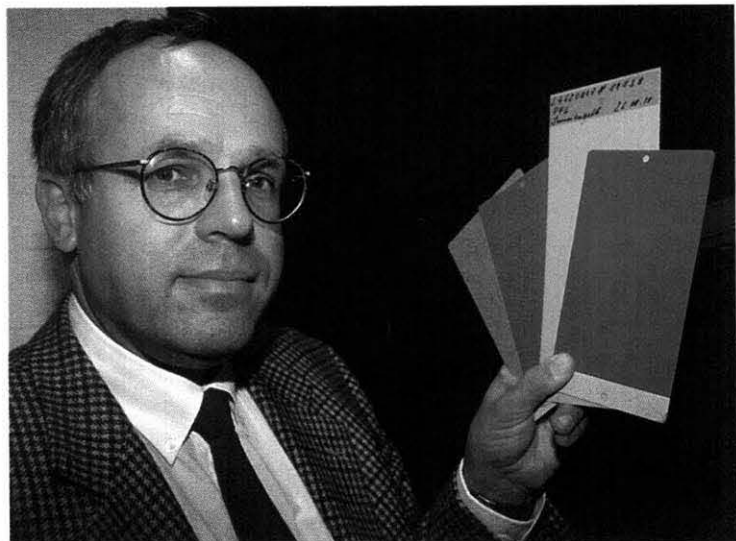
Kaum ist der Untergrund ein wenig anders oder der Lackauftrag nicht exakt derselbe, stimmen die Nuancen nicht mehr. Das ist wie zuhause, wenn Sie die Rauhfaserpaste streichen“, erläutert Stefan Doubek die Tücken der bunten Materie. Anders ausge-

drückt: Probleme können allein dadurch entstehen, daß die Karosserie aus Metall ist und der Stoßfänger aus Kunststoff, denn unterschiedliche Materialien reagieren verschieden auf den vermeintlich gleichen Farbauftrag. „Im Extremfall erkennt das der

Kunde auch ohne entsprechendes Fachwissen.“

Diesen im Grundsatz bekannten Schwierigkeiten wurde jetzt beim „Colour Matching Meeting“ zu Leibe gerückt. Über 60 Personen, die mit der Materie vertraut sind, kamen in Rüsselsheim zusammen. Das Ergebnis: Künftig sollen alle über einheitliche Daten und Toleranzen verfügen und mittels eines ausgeklügelten Geräts den richtigen Ton treffen können. Das „Multi-Angle-Spectrophotometer“, so der Name des physikalischen Wunderwerks, zerlegt den Farbton in die drei Grundfarben Rot, Gelb und Blau und stellt fest, wovon zuviel oder zuwenig vorhanden ist. Anhand des Ergebnisses können somit bei Bedarf Änderungen vorgenommen werden. Klingt simpel – und ist es letztlich auch. „Am kompliziertesten war es eigentlich, einen Termin für das Treffen aller Fachleute zu finden“, lacht Doubek.

„Angefangen haben wir mit dem neuen Astra, aber das Verfahren wird an allen europäischen Standorten auf sämtliche Produkte ausgeweitet“, sagt Dudzik. Denn inzwischen ist aus dem neuen Meß- und Prüfverfahren eine europaweite Opel-Richtlinie erwachsen. Und: Für Dezember ist bereits das nächste Treffen der Farbexperten geplant. Der gute Ton wird also immer besser. ■



Das Auge läßt sich täuschen: Physiker Georg Bauer mit Farbblechen

Kinder im Auto besser sichern

Augsburg (dpa). Insgesamt 311 Kinder kamen nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen im vergangenen Jahr auf deutschen Straßen ums Leben – die Hälfte davon im Auto. Der Grund: „Nur ein Viertel aller Kinder zwischen sechs und zwölf Jahren ist außerorts kindgerecht angeschnallt“, so Ingo Pfafferott von der Bundesanstalt. „Die Chance für Kinder, bei einem Autounfall zu überleben, ist wesentlich größer, wenn sie richtig angeschnallt sind“, sagte Pfafferott auf einem Fachkongress. Eltern unterschätzten die Gefahren nach wie vor.

Rettingsdecke ersetzt Ölkreide

Frankfurt/Main (Ihe). Zum Jahreswechsel müssen Autofahrer ihre Verbandskästen umrüsten. Eine aluminiumbeschichtete Rettungsdecke gehöre vom 1. Januar 1999 an zwingend zur Ausrüstung der Bordapotheke, so der ADAC. Außerdem müßten künftig acht statt bisher vier Wundschnellverbände vorhanden sein. Dagegen seien das Verbandstuch, die Ölkreide sowie die Sicherheitsnadeln nicht mehr verbindlich.

Frühreifer Rowdy auf Schumi-Trip

Heilbronn (dpa). Mit Warnrufen wie „Platz da!“ und „Aus dem Weg!“ verschaffte sich ein fünfjähriger Junge in Heilbronn Raum für eine rasante Fahrt zum Kindergarten. Auf seinem benzingetriebenen Kinderfahrzeug, einem sogenannten „Quad-Runner“, erreichte er ein Spitzentempo von 30 km/h. Besorgte Eltern alarmierten die Polizei. Als die Beamten im Kindergarten eintrafen, machte sich der Fünfjährige gerade auf den Heimweg. Die Polizisten holten den Kleinen erst kurz vor seinem Elternhaus ein. Die Eltern mußten sich sagen lassen, daß ein solches Gefährt nicht im öffentlichen Verkehr genutzt werden darf.

Bei Sprit-Fahne streikt der Motor

Pesaro (dpa). Der italienische Student Massimo Giardini (32) hat eine „Promille-Bremse“ für Autofahrer entwickelt und zum Patent angemeldet. Bei der Erfindung des angehenden Ingenieurs handelt es sich um ein kleines elektronisches Gerät, das bei zuviel Alkohol im Blut des Fahrers den Wagen blockiert. Der Fahrer müsse in ein kleines Röhrchen im Auto blasen, das mit dem Motorraum verbunden sei. Bei zuviel Alkohol könne der Wagen nicht angelassen werden. Eltern könnten das Gerät zudem mit einer Geheimzahl aktivieren, bevor der Nachwuchs zum Diskobesuch aufbricht.

Düstere Aussichten

Herbstwetter stellt das Können der Autofahrer auf die Probe – Opel-Technik hilft



Hab' Acht im Herbst: Wildwechsel ist nur eine der drohenden Gefahren

Im Herbst müssen sich die Autofahrer auf noch mehr Regen, auf Nebel, laubbedeckte Fahrbahnen, früh einsetzende Dämmerung und die ersten Nachfröste einstellen. Eine Herausforderung für Mensch und Material.

Rüsselsheim (pui). Opel nimmt widrigen Straßenverhältnissen und schlechter Sicht durch gezielte technische Maßnahmen viel von ihrem Schrecken: unter anderem durch Xenon-Licht, Scheinwerfer in Freiformtechnik, das selbststabilisierende DSA-Sicherheitsfahrwerk und ABS. Zusätzlich sollte der Fahrer jedoch eine Reihe von Verhaltensregeln beachten, damit er sicher durch die graue Jahreszeit kommt:

→ Sehen und gesehen werden ist bereits die halbe Miete für eine unfallfreie Fahrt. Im Herbst sollte deshalb ein-

mal täglich die Beleuchtung des Autos kontrolliert werden. Auch die regelmäßige Reinigung der Scheinwerfer-Streuscheibe ist unerlässlich. Bereits eine halbstündige Fahrt über feuchte und schmutzige Straßen kann die Scheinwerfer so verunreinigen, daß sich die Leuchtweite um bis zu 30 Prozent verringert.

→ Von abgenutzten Wischblättern verursachte Schlieren auf der Windschutzscheibe sind nicht nur lästig, bei Regen und Gegenverkehr beeinträchtigen sie empfindlich die Sicht. Zum Herbstprogramm sollte daher ebenfalls

der Wechsel der Scheibenwischer gehören.

→ Beschlagene oder überfrostete Scheiben gehören für den Autofahrer zu den unerfreulichsten Erscheinungen der Jahreszeit. Deshalb sollte nach dem Motorstart kurzfristig die Umluftschaltung aktiviert werden. Das Gebläse verteilt dann die bereits aufgewärmte Luft im Innenraum, und die Scheiben werden so schneller klar. Ratsam ist es auch, in Verbindung mit der Heizung die Klimaanlage einzusetzen. Sie entzieht der Luft Feuchtigkeit und verhindert so das Beschlagen der Scheibe von innen.

→ Auf feuchtem und schmierigem Untergrund können sich die Bremswege deutlich verlängern. Hier hilft eine vorausschauende und zurückhaltende Fahrweise mit noch größeren Sicherheitsabständen.

→ Besondere Vorsicht ist beim Durchqueren von Flußtälern und Waldstücken geboten, die sich bei Einbruch der Dämmerung in ausgesprochene Nebelfallen verwandeln können. Durch die jahreszeitlich bedingte Zunahme von Dämmerungsfahrten steigt zudem die Zahl der Wildunfälle. Auch deshalb ist vorsichtige Fahrweise angebracht.

→ Das beste Fahrwerk und die leistungsfähigsten Bremsen sind nur so gut, wie es die Reifen erlauben. Neben dem korrekt eingestellten Fülldruck müssen die Pneu für die regenreiche Jahreszeit eine ausreichende Profiltiefe haben. Abgefahrene Reifen erhöhen die Gefahr von Aquaplaning, zudem verlängert sich unter bestimmten Bedingungen der Bremsweg. Deshalb sollten Sommerreifen ab einer Restprofiltiefe von

zwei Millimetern jetzt erneuert oder gleich durch M&S-Reifen ersetzt werden.

„ Vectra Sonderleasing-Angebote für vorspezifizierte Fahrzeuge – kurzfristig lieferbar* “

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam



IQ steht für gute Gebrauchte

1000ster Händler-Partner für die „Initiative Qualität“

Rüsselsheim (pui). Damit auch die Gebrauchtwagenkunden von Opel technisch und optisch einwandfreie Fahrzeuge erwerben, hat das Unternehmen 1994 die „Initiative Qualität“ (IQ) eingeführt. Mittlerweile haben sich bereits 65 Prozent aller Opel-Vertragshändler und Servicestellen für dieses anspruchsvolle Programm qualifiziert. Als tausendster IQ-Gebrauchtwagenpartner wurde jetzt der Autopark Heid in Coburg ausgezeichnet.

IQ-Gebrauchtwagen bieten dem Käufer im Hinblick

auf Qualität, Zuverlässigkeit und Garantiezusagen Standards, wie sie ansonsten nur für Neuwagen gelten. Zum Service des IQ-Programms gehört unter anderem eine zwölfmonatige Mobilitätsgarantie für ganz Europa und die Mittelmeer-Anrainerstaaten.

Im Pannenfall genügt ein Anruf in der Notrufzentrale, um schnell Hilfe zu erhalten. Das gilt auch bei Unfall, Diebstahl oder Erkrankung. Eine ebenfalls zwölfmonatige IQ-Technik-Garantie umfaßt alle wichtigen Fahrzeugberei-

che wie Motor, Getriebe, Achsantrieb, Kraftstoffanlage, Bremsen, Lenkung und Elektrik.

IQ-Händlerbetriebe wie der Autopark Heid zeichnen sich durch betonte Kundenorientierung aus: Zuvorkommende und kompetente Beratung durch spezielle IQ-Ansprechpartner, Probefahrtmöglichkeiten mit IQ-Gebrauchtwagen, Zulassungsservice zum niedrigen Festpreis sowie günstige Finanzierungs- und Leasing-Angebote gehören zum umfassenden Dienstleistungsspektrum.



Nach Schätzungen der Transportversicherer sind jährlich mehr als 2 300 Lkw-Unfälle auf eine schlechte oder fehlende Ladungssicherung zurückzuführen. Tonnenschwere Betonteile, Papierrollen und Stahlträger liegen häufig ohne jegliche Befestigung auf der Ladefläche. Die Beschleunigungskräfte, die beim Bremsen und in Kurven auf die Ladung einwirken, sind dabei enorm. Bereits bei Tempo 60 können bei abrupten Brems- oder Ausweichmanövern die schweren Brocken wie Geschosse nach vorne knallen und das Fahrerhaus zerfetzen. Das gleiche passiert bei einem Aufprall mit einer Geschwindigkeit von nur 20 km/h.

Benziner verglüht

Vectra Selbstzünder mit 2.0-DI-Motor ließ der Zündkerzen-Konkurrenz keine Chance

1972 begann bei Opel mit einem Paukenschlag das Diesel-Zeitalter: 52 Stunden lang nagelte ein GT-Monoposto über den Dudenhofener Rundkurs und stellte dabei zahlreiche Rekorde auf. Jetzt glühte es bei Opel wieder ganz gehörig. Der Diesel-Tuner Willi Schittenhelm versägte in einer Vectra-Limousine auf der Nordschleife des Nürburgrings die Benziner-Konkurrenz.



Foto: Reiter

Rennzeichen D: Der Diesel-Vectra ließ die Benziner alt aussehen

Rüsselsheim (jan). Unter der Haube des siegreichen Mittelkläblers arbeitete ein modifizierter 2,0-Liter-DI mit galoppierenden 156 PS. „Und das alles mit Serienteilen vom Händler“, betont Harald Dengler vom Projektcenter Diesel im ITEZ, der bei der Nagelprobe mithalf.

Der Erfolg von WS-Tuning kommt nicht von ungefähr, schließlich hatte Schittenhelm schon 1996 auf einem selbstzündenden

Omega Caravan die Wettbewerber hinter sich gelassen. Jetzt machte er einem Vectra Beine.

„Super Arbeit statt Zauberei: Schittenhelm hat den Ladedruck erhöht, größere Düsen verbaut, die Verdichtung etwas runtergenommen und das Steuergerät angepaßt“, beschreibt der 30jährige Dengler, auch privat ein Motorsport-Freund, das Triebwerk-Tuning. Am Ende der Feinarbeit standen 156 PS und ein maximales

Drehmoment von 350 Nm auf dem Leistungsblatt. Damit geht der Wagen 220 km/h Spitze und braucht von 0 auf 100 Kilometer gerade mal 7,8 Sekunden.

Das reicht aus, um die Konkurrenz der Klasse F bis zwei Liter Hubraum im Castrol-Haugg-Cup souverän hinter sich zu lassen. „Der Zweite hatte drei Minuten Rückstand“, erzählt Dengler. „Allerdings ist mit Serienteilen nun das Ende der Fahnenstange erreicht.

Aber zum Glück ist der Willi auch fahrerisch spitze.“

Für Dengler und die Motorsport-Experten aus dem Hause Opel steht jedoch

nicht nur die Freude am Renngerät im Vordergrund: „Wir tauschen uns natürlich aus, prüfen Verschleiß und Schwachstellen. Und das, was wir dabei lernen, kommt selbstredend der Serie zugute.“ Mit einem Leergewicht von 1310 Kilogramm ist der Vectra jedoch kein Leichtgewicht und profitierte auf der Nordschleife in erster Linie von seinem satten Drehmoment.

Tuner Schittenhelm aus der Nähe von Stuttgart hatte aber bereits die nächste selbstzündende Idee – über den Winter soll vermutlich ein Diesel-Astra reif für die Rundstrecke gemacht werden. Und dann glüht wohl bald wieder die Eifel.

„Wir bei Opel fahren Opel – mit vielen Vorteilen.“

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Silber-Schätzchen

Exklusive Astra-Sonderserie: Auto zum Verlieben

Silberstar in starsilber: Die neue Astra Edition „Silver“

Rüsselsheim (pui). Die neue, in der Stückzahl begrenzte Astra-Version Edition „Silver“ 1.8 16V kann ab November zum Preis von 42 450 Mark bestellt werden. Der exklusive Charakter des Dreitürers offenbart sich vor allem beim Blick in den Innenraum: Die in edlem Alcantara und Leder gehaltenen Sportsitze interpretieren genauso wie Instrumente, Armaturentafel, Mittelkonsole und Türverkleidungen das Thema der Außenfarbe Starsilber.

Auch in punkto Komfort und Funktionalität läßt das In-

terieur kaum Wünsche offen. Ergänzend zur umfangreichen Serien-Ausstattung verfügt der Astra Edition „Silver“ über Klimaanlage, Bordcomputer, elektrische Fensterheber, Nebelscheinwerfer sowie Zentralverriegelung mit Diebstahlwarnanlage und dem Radio-CD-Spieler CDR 500. Ebenholzschwarzes Leder zierte auch das höhen- und längseinstellbare Lenkrad mit Radiofernbedienung sowie Schalt- und Handbremshebel.

Die äußeren Merkmale des Astra Edition „Silver“

sind die in Wagenfarbe lackierten Türgriffe und Seitenschutzleisten. Für einen standesgemäßen Auftritt sorgen das um 20 Millimeter tiefergelegte DSA-Fahrwerk und die 6Jx16-Zoll Leichtmetallfelgen im „Soft Star“-Design mit Reifen der Dimension 205/50. Der kräftige (85 kW/115 PS) und dabei verbrauchsarme (7,8 Liter/100 Kilometer gemäß MVEG-A-Norm) 1.8 16V Ecotec-Motor verhilft dem Astra Edition „Silver“ zu einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Geschichten

Opel-Buch über Familie & Firma

Rüsselsheim (jan). Eines für alle, alles in einem. „Opel - Typen und Geschichte“ heißt das neue Buch von Jürgen Lewandowski, das die Herzen der Opel-Freunde höher schlagen läßt. Auf 144 Seiten, mit unzähligen Fotos, Zeichnungen und zeitgenössischen Dokumenten garniert, breitet Lewandowski die Unternehmens-Geschichte aus, welche 1862 in einem Rüsselsheimer Kuhstall begann.

Über die Anfänge mit handgefertigten Nähmaschinen und der Fahrradproduktion bis hin zum ak-

tuellen Astra B – nichts wird ausgelassen. Klar, daß der größte Teil dem Automobilbau im Zeichen des Blitzes gewidmet ist, der 1999 sein 100jähriges Jubiläum feiert.

Dabei werden aber nicht etwa einfach nur Daten, PS-Leistungen und Produktionszahlen aufgelistet, sondern ebenso die glorreiche Motorsport-Geschichte beschrieben, die im Jahre 1900 mit einem Bergrennen auf den Kaiserstuhl begann und 1982 ihren Höhepunkt mit dem Gewinn der Rallye-Weltmeisterschaft feierte.

Und wie die Wagen, gehören natürlich auch die Menschen, die die Firma prägten und nach vorne brachten, zu den Themen des im Steiger Verlag erschienenen Werkes. Zu haben ist das Buch für 29,90 Mark – dafür hat man dann auch eines mit allem.

Jürgen Lewandowski
Opel. Typen und Geschichte
Steiger Verlag
ISBN 3-89652-148-9
29,90 Mark



Parkgebühren als Standortnachteil

Köln (dpa). Gegen weitere Erhöhungen der Parkgebühren in den Städten hat sich der Hauptverband des Deutschen Einzelhandels (HDE) in Köln ausgesprochen. Der HDE-Verkehrsexperte Olaf Roik begründete die Forderung mit der sinkenden Kundenzahl in den vergangenen Jahren. Die Parkgebühren in den Städten haben sich laut Roik seit 1991 um 163 Prozent erhöht. Zu hohe Parkgebühren seien für die Städte ein Standortnachteil, warnte der HDE. Die Höhe der Parkgebühren dürfe die Bürger nicht von einem Besuch der Stadt abhalten oder einen deutlichen Teil ihres Einkaufsbudgets aufzehren.

Mit Blaulicht auf rasanter Flucht

Hamburg (ots). Mit einem eingeschalteten Blaulicht auf dem Armaturenbrett versetzte ein 47jähriger Hamburger einen ganzen Stadtteil seiner Heimatstadt in Angst und Schrecken. Der Mann raste über Gehwege, befuhr als Geisterfahrer Einbahnstraßen und begleitete seine Fahrkünste mit Dauerhupen. Die alarmierte Polizei konnte den Mann schließlich stoppen. Seine Begründung: Er sei auf der Flucht vor einem Unbekannten, der ihn bedroht habe. Dies konnte jedoch keiner der 15 anwesenden Zeugen bestätigen. Als die Polizisten den Führerschein des 47jährigen beschlagnahmten, erlitt dieser einen Schwächeanfall und mußte ins Krankenhaus gebracht werden.

Parkscheibe muß gut sichtbar sein

Bad Windsheim (gms). Eine Parkscheibe muß nicht unbedingt hinter der Windschutzscheibe liegen. Notwendig sei nur, daß sie von außen ohne große Mühe zu sehen ist, entschied das Oberlandesgericht Naumburg (Az.: 1 Ss 132/97). In Frage kommen beispielsweise die Ablage hinter oder der Halteclip an der Seitenscheibe, wie die Zeitschrift „Auto & Reise“ berichtete.

Punkte gibt's mal links, mal rechts

München (gms). Unnötiges Linksfahren auf Autobahnen kann nicht nur zu Staus und kritischen Situationen führen. Wer ertappt wird, muß außerdem mit einem Bußgeld von 80 Mark und einem Punkt in Flensburg rechnen, so der ADAC. Demnach gilt, daß auch auf dreispurigen Autobahnen grundsätzlich äußerst rechts gefahren werden muß. Das Linksfahren verleitet zudem andere dazu, rechts zu überholen. Dieses Rechtsüberholen wird wiederum mit 100 Mark Bußgeld und drei Punkten bestraft.

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 13. Teil dreht sich alles um den Diplomat A von 1964, den Diplomat B von 1969 und den Bitter CD von 1974.

Kadett, Kapitän, Admiral – und was kommt danach? Der Verteidigungsminister? Wohl kaum. So verfiel die Kreativabteilung in Rüsselsheim auf den Diplomat, von hohem Amt, edel im Klang und Größe suggerierend. Und über die verfügte Opels Topmodell bei seiner Vorstellung im Jahre 1964 in ausreichendem Maße, außen und innen. Das war gut so, denn die Zeiten hatten sich merklich gewandelt. Waren die Kunden Jahre zuvor noch zufrieden gewesen, überhaupt ein Auto zu besitzen, hatten sich die Ansprüche verschoben. Wer nun ein Auto an den Mann – und der stellte Anfang der

60er die Zielgruppe dar – bringen wollte, mußte mehr bieten, vor allem in der prestigeträchtigen Oberklasse, wo die Luft immer dünner wurde.

Allerdings nur die Luft, denn abgespeckt hatte Opels „Flottenkommando“, bestehend aus Kapitän, Admiral und Diplomat als obersten Vorgesetzten, nun wahrlich nicht. Denn nicht zum ersten Mal hatten sich die Designer um den Amerikaner Clare McKichan US-Produkte zum Vorbild genommen. Und das sah man den „Großen Drei“, wie die Werber titelten, auch an. Stolz 4,95 Meter in der Länge und 1,90 Meter in der Breite maß die KAD-Reihe, 1,5 Tonnen Leergewicht brachte der Botschafter schließlich leer auf die Waage.

Der Diplomat nahm im Verband der Straßenkreuzer die Rolle des Flaggschiffs ein, der Kapitän war nun das Einstiegsmodell, der Admiral plazierte sich, luxuriöser ausgestattet, zwischen den beiden. Erkennen konnte man dies zuerst an den äußeren Rangabzeichen: War Chrom beim Kapitän vergleichsweise sparsam verteilt worden, verfügte der Admiral bereits über zusätzliche Zierringe auf den Felgen, Lametta an Radläufen und Regenrinnen, einen opulenten Kühlergrill, ein be-



Nomen est Omen: Der Diplomat bot reichlich Platz und Komfort – auch dem Schah von Persien (u.)

leuchtetes Handschuhfach und Liegesitze vorne.

Wahre Größe zeigte allerdings nur der Diplomat, abgesehen von glänzendem Schmuck, in erster Linie unter der EBtisch-großen Motorhaube. Dort schlug ein bären-

starkes Chevy-Herz, das für deutsche Autofahrer beinahe bizarr wirken mußte: 4,6 Liter Hubraum verteilten sich standesgemäß auf acht große Töpfe, bei 190 PS lag die Leistung des Triebwerks. Man darf nicht vergessen, das Maß

aller Dinge in der Mittelklasse waren seinerzeit 1,5 Liter Hubraum – alles andere galt als Prunk und Protzerei. Dann war da noch die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h, mit denen das Traumschiff die deutschen Autobahnen befuhr, den Kraftschluß stellte serienmäßig eine Powerglide-Zweigangautomatik her.

Der Fahrer eines solchen Wunderwerks konnte sich zudem an edlen Hölzern, Teppichen und Stoffen in der sechs Passagieren Platz bietenden Kabine erfreuen. Vorne verzögerten jetzt Scheibenbremsen mittels eines Zweikreis-Bremssystems, die Lenkung verfügte über eine Servohilfe und endlich gab es auch eine 12-Volt-Anlage für das Bordnetz. 17 500 Mark kostete der Über-Opel, aber noch war nicht Schluß. Ein Jahr nach Stapellauf wurde nachgelegt. Auf Wunsch gab es nun den legendären 5,4-Liter-Chevrolet-V8-Motor mit 230 Pferdestärken, der in unzähligen GM-Fahrzeugen, unter anderem auch der Corvette, seinen Dienst versah.

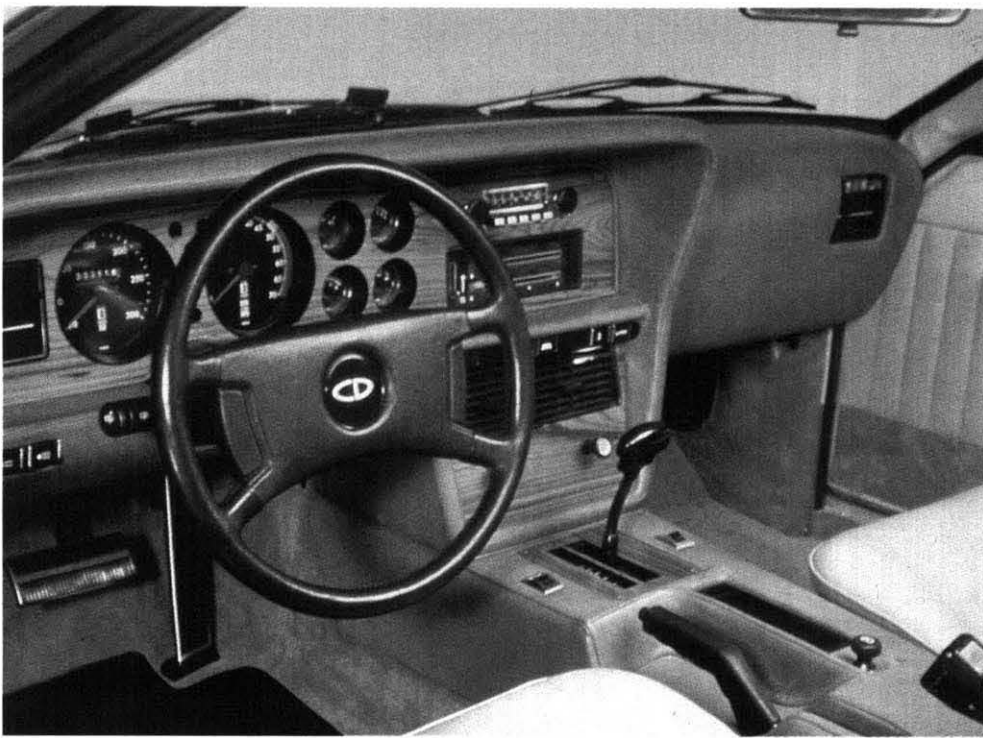
Ein exklusives Angebot für „Reisende von Rang“, wie die Werbung dichtete, das nur noch von einem Opel überboten werden konnte, dem Diplomat Coupé. Karmann hatte den wunderschönen Zweitürer entworfen, ganze

Manchmal ist mehr eben mehr. Das dachten sich auch die Designer bei Opel, als sie Anfang der 60er Jahre amerikanische Ausmaße in die deutsche Oberklasse brachten. Fast fünf Meter lang und annähernd zwei Meter breit geriet Opels Top-Modell Diplomat 1964 bei seiner Premiere – keiner war serienmäßig je größer, von der seltenen Langversion und dem Blitz-Lastwagen einmal abgesehen. Auch unter der riesigen Haube ging es standesgemäß zu: Ein V8-Motor mit erst 4,6 und dann sogar mit 5,4 Litern Hubraum sorgte für satte Kraftentfaltung nach Art der neuen Welt. 190 beziehungsweise 230 PS leisteten die Chevy-Triebwerke, damit gehörte der Diplomat zu den schnellsten deutschen Serienwagen im Land.

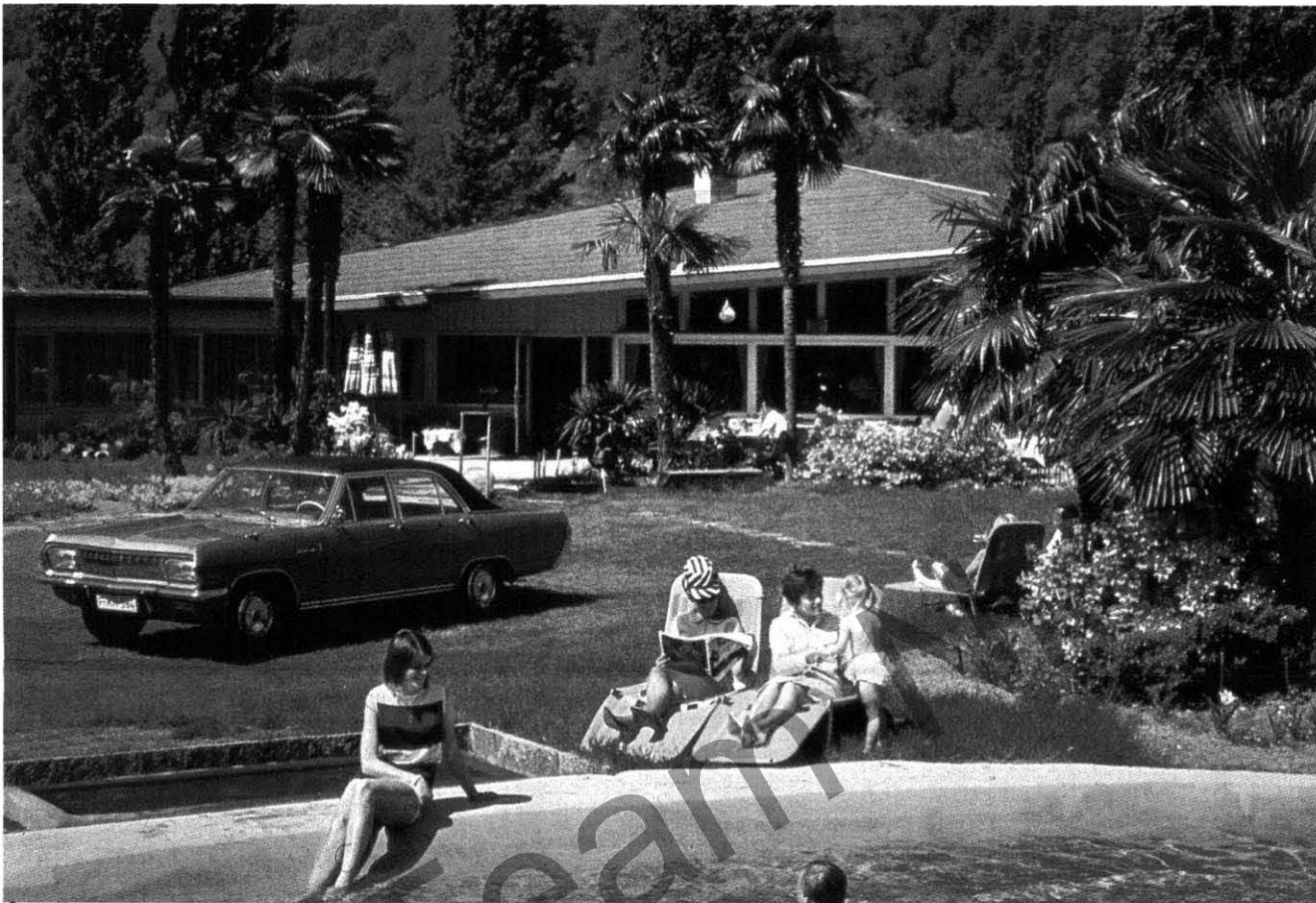


Diplomat-Montage: Unter der EBtisch-großen Kühlerhaube fanden die Rüsselsheimer Werker ausreichend Platz für bärenstarke Motoren

347 Exemplare zu einem fürstlichen Preis von 25 550 Mark fertigten die Osnabrücker Karosserie-Couturiers von 1965 bis 1967. Zum Vergleich: Allein für den Aufpreis von knapp 7 000 Mark zum normalen Diplomat gab es einen kompletten Opel Rekord.



Der Diplomat „B“, 1969 der Presse in Nizza präsentiert, konnte alles noch besser, obwohl er über alle Maße ein wenig geschrumpft war. Nun gab es nicht nur souveräne Motorleistung, gediegenes Komfort, Luxus und großzügige Abmessungen, sondern auch High-Tech satt. Das neue Fahrwerk mit DeDion-Hinterachse und die aufwendige Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Scheiben ließ die Konkurrenz ganz alt aussehen. Günstiger als die Mitbewerber aus Stuttgart und München war der Diplomat allemal. Mit dem großvolumigen V8 fuhr der Gesandte allerdings zügig in die Ölkrise, was den ganz großen Erfolg verhinderte.



Luxus pur: Der Diplomat B bot Anfang der 70er Jahre Oberklassen-Komfort, moderne Fahrwerkstechnik und schier unendliche Kraft

Zum Einsatz kam ausschließlich das große V8-Triebwerk, das hier seine ganze Kraft ausspielen konnte. In weniger als zehn Sekunden ist Tempo 100 erreicht, am Ende einer beeindruckenden Beschleunigungsorgie stehen 206 km/h Spitze auf dem Breitbandtacho – damit ist das Coupé der schnellste Serienwagen in der Bundesrepublik.

Trotz aller Bemühungen bleiben die hessischen Straßenkreuzer allerdings hinter den Erwartungen der Erbauer zurück. Knapp 90000 Einheiten der KAD-Reihe rollen vom Band, vom Vorgänger Kapitän hatte Opel in derselben Zeit rund 55000 Modelle mehr verkauft. Das hat einen gewichtigen Grund: Schneller als die Automode wandelt sich nur noch das Verlangen der Käufer nach moderner Technik. Optisch auf der Höhe der Zeit, sind die großen Opel konstruktiv zunächst eher konventionell geraten.

Das ändert sich mit den Nachfolgern, zwar immer noch großzügig geschnitten, aber mit reichlich High-Tech unter dem ausladenden Blech. Die Werbung bringt es zumindest teilweise auf den Punkt: „Diplomat – Form: europäisch, Formel: Technik, Technik.“ Die leicht geschrumpfte Außenhaut gab

sich nun zurückhaltender, nur der V8-Motor blieb amerikanisch bis in die unendlichen Weiten seines Hubraums.

Über den verfügte jetzt ausschließlich der Diplomat, der sämtliche Technik-Highlights in sich vereinigte. Für das größte Aufsehen bei der Präsentation im noblen Nizza

sorgte die DeDion-Hinterachse, welche die Vorteile der Starrachse (Spurkonstanz) mit den Vorzügen der Einzelaufhängung (geringe gefederte Masse) verband. Gebremst wurde der Gesandte mit vier innenbelüfteten Scheiben, Bremskraftverstärker und Regler für die Hinterach-

se taten ein übriges, um die 1700 Kilogramm schwere Fuhre zum Halten zu bringen.

Von den kleineren Geschwistern hob sich der Diplomat außerdem durch seine senkrechten Scheinwerfer und das serienmäßige Vinyl-dach ab, die Sonderausstattungen ließen keine Wünsche

offen. Durch Wischwascheinrichtung für die Scheinwerfer, Klimaanlage, elektrisches Schiebedach oder Kassettenradio ließ sich der Grundpreis von 20 250 DM locker in die Höhe treiben.

Günstiger gab es den Diplomat E, welcher über einen 2,8-Liter-Sechszylinder verfügte, wie er auch im Admiral zu haben war. Mit einer solchen 165 PS-starken Einspritzmaschine im Bug machte ein Diplomat 1970 Schlagzeilen: Aus einem Vergleichstest mit vier Konkurrenten aus dem In- und Ausland ging der Rüsselsheimer als Sieger hervor. Das Fahrwerk entschied über den Vorsprung von einem Punkt gegenüber der schwäbischen S-Klasse. Opel hatte es also geschafft, das gesteckte Ziel war erreicht. Daß bei beiden Wagen im Durchschnitt 19 Liter Sprit durchgurgelten, ging kurz vor der Ölkrise noch in Ordnung.

Noch. Denn mit dem ebenso starken wie geringen V8-Motor fuhr Opel zügig und in die schockierende Ölverknappung. Von diesem Schock erholten sich die Käufer nur sehr langsam, der große Opel allerdings nie mehr – die Zeit des hochgestellten Gesandten war gezählt.

Um solch profane Probleme wie den Benzinpreis mußten sich die Eigner des Bitter CD keine Gedanken machen. Wer sich den exotischen „Gentleman-Express“ des Ex-Rennfahrers Erich Bitter in die Garage stellte, verfügte in der Regel über ausreichende Mittel. Auf der IAA 1973 erblickte das mächtige Coupé zum ersten Mal das Licht der Öffentlichkeit, das Konzept datierte allerdings schon von 1969.

Auf Basis des Diplomat hatten die Opel-Designer eine Coupé-Studie auf die Räder gestellt und das Gesamtkunstwerk „Diplomat CD“ getauft. Gerade mal 1,10 Meter hoch ist die Flunder, der Radstand ist auf 2,54 Meter verkürzt worden. Besonders aufsehenerregend ist der Türmechanismus: Zum Einsteigen wird die vordere Dachpartie zusammen mit den Türen hydraulisch hochgeklappt.

In Zusammenarbeit mit dem Schwelmer Bitter und

dem italienischen Karosseriekünstler Michelotti wurde aus dem Projekt schließlich der „Bitter CD“, gebaut bei Bauer in Stuttgart. Die süd-ländischen Linien sorgen folgerichtig für manche Verwirrung, so mancher wechselt den rassigen Luxus-Sportler mit den Produkten aus dem Hause Ferrari, Lamborghini oder Maserati. Dabei verfügt der 2+2-Sitzer nicht nur über bewährte Opel-Großserientechnik, sondern auch über eine Werksgarantie. Damit konnte der Edel-Opel über das Händlernetz vertrieben und ebendort auch gewartet werden.

Und wie es sich für einen Wagen dieser Gattung gehört, besitzt der Bitter CD sämtliche Goodies, die in der Luxusklasse Standard sind, das wahrlich größte Kaufargument sitzt jedoch unter der flachen Haube. Hatte der samtene V8 mit seinen 230 PS schon in der Diplomat-Limousine für rasanten Vortrieb gesorgt, gelang es in Verbindung mit der automatischen Dreigang-Hydrumatic im Coupé noch besser. 9,2 Sekunden benötigte der 1,7 Tonnen wiegende Flachmann, um die 100 km/h-Marke zu passieren, bei 220 km/h lag die Höchstgeschwindigkeit. Bei solchem Tempo bildete sich allerdings ein Strudel im Tank, ansonsten verbrauchte der Luxuslinter knapp 14 Liter Sprit, was damals als niedrig empfunden wurde.

Geld spielte jedoch kaum eine Rolle, schließlich lag der Preis 1976 bereits bei knapp 60 000 Mark. Illustre Kunden wie Ski-As Rosi Mittermaier zählten zum erlauchten Kundenkreis, auch die Fußballweltmeister Jürgen Grabowski und Bernd Hölzenbein wählten „den einzigen Traumwagen deutscher Abstammung“, wie die Presse titelte. Bis 1979 verkaufte Bitter 396 Exemplare des Coupés, ab 1981 baute er auf Basis des „Senator“ nach gleichem Rezept den „Bitter SC“. Die Karriere des Diplomat und der großvolumigen V8-Motoren unter geblitzten Hauben war schon 1977 beendet. Jetzt übernahm der Senator das Zepter von Opels höchstem Würdenträger. Doch das ist eine andere Geschichte. 

Jan-Henrik Mucho

1973 debütierte, basierend auf einer Studie von 1969, der Exot unter den Diplomaten – allein, er hieß nun „Bitter CD“. Über die Technik des Oberklassen-Opel hatte Bitter eine italienische Coupé-Form geworfen, Bauer in Stuttgart baute den betörenden „Gentleman-Express“. Bitter-Fahrer sahen sich dann auch eher mit der Frage konfrontiert, ob es ein Maserati oder Ferrari sei, dem sie da entstiegen. Mitnichten, denn Adel verzichtet. Ausstattung, eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h und der Preis von knapp 60 000 Mark – ein Diplomat kostete weniger als die Hälfte – stießen hingegen locker in derartige Regionen vor. Ganze 396 Exemplare des eleganten Coupés wurden bis 1979 verkauft.



Flotte Flunder: Der Bitter CD auf Basis einer Diplomat-Coupé-Studie galt der Presse als „einziger Traumwagen deutscher Abstammung“

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1. November**
Hans-Roland Schwalbach,
ITEZ
- 3. November**
Horst Karl Dörhöfer,
Fertigung Preßwerk

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. November**
Joachim Borucki,
Service
- Bernd Demel**,
ITEZ-Testzentrum Dudenhofen
- Gerd Manfred Heller**,
ITEZ-Motorenentwicklung und
-erprobung
- Gerlinde Stonus**,
Service
- 5. November**
Wilfried Umstätter,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
- 8. November**
René Scholz,
ITEZ-Fahrzeugbau und Pilotlinie
- 12. November**
Evgenia Tsantilis,
Werksverpflegung

25 Jahre

Bochum

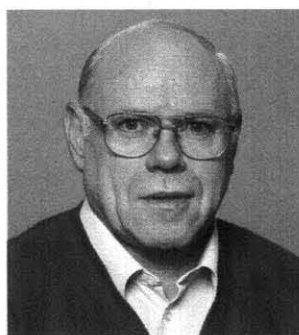
- 1. November**
Axel Kurzer,
TSB Zentralwerkstatt
- 2. November**
Gerhard Ohme,
Motoren-Endaufrüstung

- 5. November:**
Karl Gontrum,
Werkschutz Werk II
Dietmar Martschei,
Transportfahrer Fertigmontage
Peter Thümer,
Qualitätssicherung Werk I
- 6. November:**
Gerd Adler,
Linieninstandhaltung Achsen
und Chassissteile
Ibrahim Balkir,
Chassis-Kleinteile
Rolf Nowak,
Cockpit-Modul
- 7. November:**
Wolfgang Spree,
Instandhaltung I Karosseriewerk
- 8. November:**
Siegfried Hasse,
Instandhaltung I Karosseriewerk
- 12. November:**
Norman Shaw,
Hauptlackiererei
- 13. November:**
Francisco Moruno Garcia,
Preßwerk
- 18. November:**
Gerhard Maling,
Prozeßanlagen Lacke und
Klebstoffe

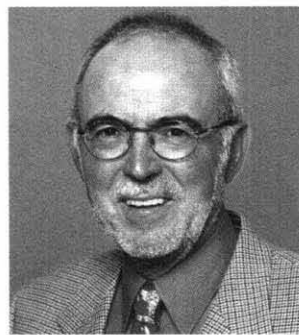
25 Jahre

Kaiserslautern

- 1. November:**
Heidrun Reiter,
Technische Zentralbereiche
- 2. November:**
Günther Altherr,
Fertigung
- 4. November:**
Harald Lackmann,
Fertigung
- 14. November:**
Manfred Wahl,
Saginaw
- 16. November:**
Gerhard Borst,
Fertigung
- 29. November:**
Hans-Werner Eckhardt,
Logistik



Horst Karl Dörhöfer



Hans-Roland Schwalbach

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Helmut Bender**
geb. 18.09.51, gest. 20.10.98
QS Unit Rohkarosserie Werk
- Ramazan Besler**
geb. 20.06.42, gest. 12.10.98
CKD-Operations
- Ahmed Bouhaddouz**
geb. 1938, gest. 08.10.98,
Lackiererei
- Semijon Hildebrandt**,
geb. 12.01.72, gest. 13.09.98,
Preßwerk K40
- Wolf Dietrich Hellwig**,
geb. 11.04.39, gest. 26.09.98,
Montage II
- Markus Jakobs**,
geb. 01.04.67, gest. 30.09.98,
GME Quality Management
- Walter Thomas**
geb. 13.03.47, gest. 23.10.98
LSE Transport Logistik

Bochum

- Erden Celik**,
geb. 03.02.55, gest. 27.08.98,
Preßwerk
- Gerhard Kalwa**,
geb. 24.11.60, gest. 24.09.98,
Härterei
- Francisco Gutierrez Campos**,
geb. 16.03.48, gest. 05.10.98,
Vorderrahmen und Vorderwagen

Kaiserslautern

- Wolfgang Amos**,
geb. 22.05.46, gest. 18.09.98,
Fertigung

Zeitplan

Rüsselsheim (jh). Das kommende Jahr steht ganz im Zeichen der Feierlichkeiten zum großen Opel-Jubiläum. 1999 ist es nämlich exakt 100 Jahre her, daß in Rüsselsheim das erste Automobil entstand.

Passend zum Jubiläum „100 Jahre Opel-Automobile“ hat die Öffentlichkeitsarbeit einen Kalender aufgelegt, der im Format 40 mal 48 Zentimeter zwölf wunderschöne Oldtimer-Motive zeigt. Fotografiert wurden die Opel-Modelle von dem renommierten Fotografen Markus Bolsinger.

Zu sehen sind unter anderem der Opel-Patentmotorwagen System Lutzmann, der 12,3-Liter-16-Ventiler-Rennwagen von 1914, der legendäre Doktorwagen, der Opel P 4 und, und, und...

Der Kalender kostet 19,50 Mark und ist ab 1. Dezember über die Propeller AG, Telefon 06142/7-77485 oder 78041, zu beziehen.



An die Wand: Tolle Kalendermotive für '99

Wer fährt mit?

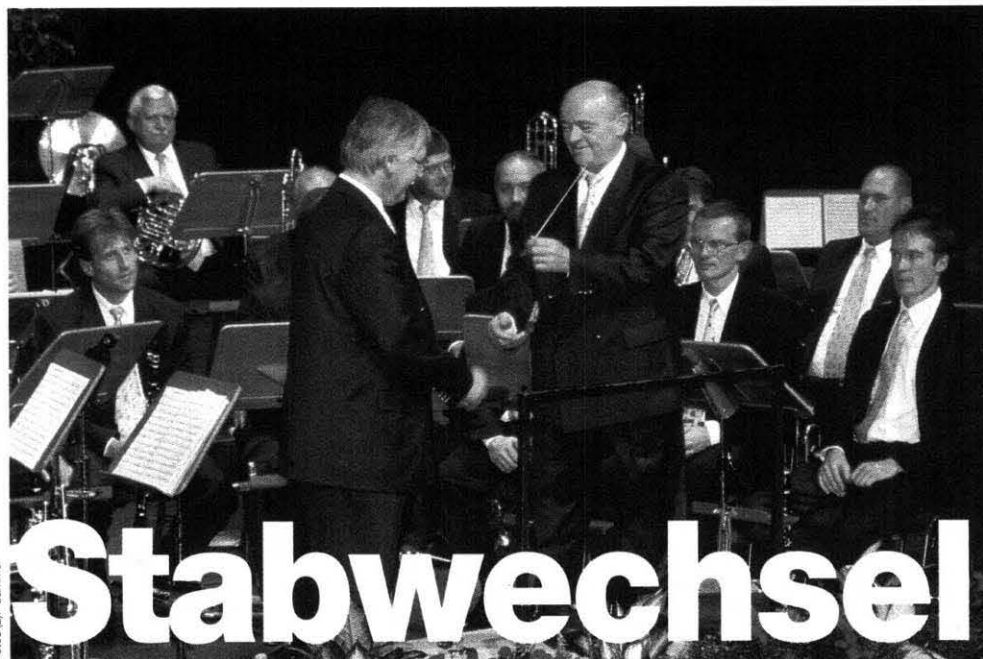
- Bensheim → Rüsselsheim**, suche Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Gleitzeit, Tel.: 06251/983678
- Riedstadt → Goddelau**, Portal 60, B-Schicht, NES, K6, Tel.: 06158/6741
- BRK → Rüsselsheim**, Montag/Freitag, Tel.: 09734/1751
- Crumstadt → Rüsselsheim**, B-Schicht, Portal 8, Tel.: 06158/87299
- Dortmund, Löttringhausen → Bochum**, Verk. 1, B-Schicht, Tel.: 0231/737690
- Idstein → Rüsselsheim**, N 20, 35 Std., Gleitzeit, Tel.: 71744
- Wi-Schierstein/Biebrich → Rüsselsheim** ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 0611/261548
- Hünstetten/Idstein → Rüsselsheim**, Gleitzeit, 40 Std., Tel.: 06126/54888

- Gross-Rohrheim → Rüsselsheim**, suche/biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht 8.00-15.45 Uhr, Portal 45, Tel.: 06245/1606 ab 17.00 Uhr
- Duelmen → Bochum Werk II und TUZ**, B-Schicht, Tel.: 02594/86855
- Ingelheim → Rüsselsheim**, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 35 Std., Normalschicht, Tel.: 06132/799288
- Wöllstein → Rüsselsheim**, biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Portal K 131/60/20, Tel.: 06703/3142
- Alsheim/Dorn.-Dürkheim/ Gau-Odernheim → Rüsselsheim** A-Schicht, Tel.: 06733/96056



Foto: privat

Wenn's läuft, dann läuft's. Das dachten sich auch Gert Kimpel, Thomas Spiess und Frank Engel von der Laufgemeinschaft Opel Pilotlinie in Rüsselsheim, die zum Saisonabschluß beim 9000 Teilnehmer zählenden Frankfurter Marathon mitmachten. Während sich die anderen vier Mitglieder der Piloten-LG im Stehen übten und an verschiedenen Kilometermarkierungen lautstark die Kollegen anfeuerten, liefen die, was die Wade hergab. Als bester Opelaner kam Frank Engel mit 3:10:15 Stunden ins Ziel, Spiess brauchte 13 Minuten länger und Kimpel benötigte für seinen zweiten Marathon knapp über dreieinhalb Stunden.



Stabwechsel

Vinzenz Christ räumt das Pult des Werksorchesters

Berti Vogts ging und auch Derrick hat seinen Rücktritt gerade hinter sich – 1998 wird wohl als ein Jahr der Abschiede in Erinnerung bleiben. Erst recht für die Musikfreunde in und um Rüsselsheim: Denn mit Vinzenz Christ verabschiedete sich nun auch der Dirigent des Werksorchesters in den Ruhestand.

Rüsselsheim (es). Es war ein Abschied, der zu Herzen ging: Im festlichen Stadttheater sang Orchestermittglied Judith Christ, die Tochter des Maestros, dem Vater gleich zwei Ständchen: „Das ist dein Tag“ von Udo Jürgens und zum Ende des Konzerts natürlich Andrea Bocellis Hymne „Time to say Good-bye“.

Melodien, die nicht nur den scheidenden Dirigenten ergriffen, sondern auch die ausnahmslos reiferen Semester im Publikum – das Abschiedskonzert fand im Rahmen eines Seniorennachmittags der Rüsselsheimer Altenhilfe statt.

Bevor Vinzenz Christ den Dirigentenstab an „seinen“ Ersten Trompeter Karlheinz

Kühl weiterreichte, würdigte Wolfgang Strinz, stellvertretender Vorstandsvorsitzender und Vorstand Fertigung, die Verdienste des angehenden Ruheständlers: „Wer solche Mitarbeiter hat, muß tolle Autos bauen.“

Christ habe das Opel-Werksorchester „zu einer Einheit zusammenschweiß“, so Strinz weiter. Dabei habe er einen Weg gefunden, der sich durch Kontinuität ebenso auszeichne wie durch die permanente Bereitschaft, auch mal Neues auszuprobieren zu wollen. In der Tat gilt es als der „historische Verdienst“ Christs, das „klassische“ Repertoire des Werksorchesters um populäre mo-

derne Stücke, etwa Film- und Musical-Melodien, erweitert zu haben.

Vinzenz Christ lernte bereits als Kind „die ersten Flötentöne“. Schon im Alter von zehn Jahren begann er Posaune zu spielen, später Akkordeon. Nach einem Dirigentenlehrgang übernahm er 1955 das Blasorchester seines Heimatortes Lörzweiler in Rheinhessen.

Bei Opel hatte der gelernte Polsterer fünf Jahre zuvor in der Endmontage angefangen. 1965 wechselte er in die PEK, aus der später einmal das ITEZ werden sollte. Da er dort nicht mehr im Schichtdienst arbeiten mußte, hatte er von nun an die Möglichkeit, auch im Werksorchester mitzuspielen. Dessen damaligen Leiter Georg Mischlich erachtete er noch heute als seinen wichtigsten Lehrmeister. 1979 übernahm Christ den Dirigentenstab von Andreas Wagner.

Seine eigene „Abschiedsrede“ hielt der Maestro knapp: „Ich bin dankbar für alles, was ich mit Opel und dem Werksorchester erleben durfte.“ Mehr braucht einer wie Vinzenz Christ ja auch nicht zu sagen, der bekanntlich die Musik mehr liebt als viele Worte.



Dankeschön: Wolfgang Strinz bedankt sich bei Vinzenz Christ

Festtreff

Rüsselsheim (jan). Die Zeit der Lebkuchen und Spekulatius rückt näher, und damit auch der Feste unter dem Baum. Weil die Zeit dann knapp wird, laden die Opel-Sekretärinnen bereits am 1. Dezember ab 17.30 Uhr zur Weihnachtsfeier in das Restaurant „Roter Hahn“ in Rüsselsheim ein. Anmeldungen bei Karin Payne, Telefon 06142/ 7-76593 oder Fax 06142/ 7-78478.



Das Los mußte entscheiden: 100 Freikarten für das STW-Finale am Nürburgring hatte die Arbeitssicherheit den Gewinnern des AS-Pokals 1997 gestiftet. Den Pott holte sich die 300 Mitarbeiter zählende Abteilung Prototypenbau aus dem ITEZ, die im vergangenen Jahr unfallfrei geblieben war. Jetzt führen 100 glückliche Karten-Inhaber zum spannenden Saison-Abschluß in die Eifel, wo Opel die Markenmeisterschaft für sich entschied. So jubelten Pokal-Sieger Cup-Gewinnern zu. Die Vorbereitungen für den nächsten Titel laufen bereits auf beiden Seiten.

Luftpumpe serienmäßig

Eine Legende auf zwei Rädern: Die Motoclub wird 70

Von allen Opel-Motorrädern gilt das letzte Modell namens „Motoclub“ heute als die Opel schlechthin. Die Konstruktion des futuristisch anmutenden Zweirades feiert in diesen Tagen ihren 70. Geburtstag. Grund genug für einen Rückblick auf die Geschichte der silbernen Maschinen.

Rüsselsheim. Der Automarkt boomt, den deutschen Herstellern bieten sich nie dagewesene Absatzmöglichkeiten. Während noch 1926 nur rund 53 000 Personenwagen, Omnibusse und Zugmaschinen gefertigt wurden, sind es 1928 schon rund dreimal so viel. Opel steigert in diesem Zeitraum seine Produktion von 12 383 auf 42 771 Einheiten. Die Rüsselsheimer Autobauer sind damit Marktführer, fast 31 Prozent aller in Deutschland gefertigten Autos kommen vom Main.

Ähnliche Erfolge vermeldet die Fahrradabteilung. Noch bevor 1924 im Automobilbereich die Fließbandfertigung Einzug gehalten hat, rollten die ersten Fahrräder vom Band. Die Produktionszahl schnellte so von täglich etwa 200 (1922) auf nahezu 4 000 Stück (1927) empor. Alle sieben Sekunden entsteht ein neues Fahrrad. Opel ist damit weltgrößter Fahrrad-Produzent.

Etwas zur gleichen Zeit beschreibt Ernst Neumann-Neander in einem ausführlichen Artikel die Vorteile seiner neuen, unorthodoxen Motorrad-schöpfung. Eine Passage tut es den Verantwortlichen im Hause Opel ganz besonders an: Mit Hilfe der Preßstahlkonstruktion könne, so Neander, die Montagezeit für ein Motorrad von bisher 15 bis 25 Stunden auf rund vier Stunden gesenkt werden. Das käme einer Revolution im Motorradbau gleich.

Technische Daten

Opel Motoclub 500 SS, Baujahr 1929

Motor: Fahrtwindgekühlter Einzylinderviertaktmotor; ohv-Steuerung mit zwei ungekapselten Ventilen; Graugusszylinder und -kopf

Hubraum: 496 ccm

Bohrung x Hub: 86 x 86 mm

Verdichtung: 5,5:1

PS: 22 bei ca. 4800 U/min
Antrieb: Mehrscheiben-Trockenkupplung; Primärtrieb mit gekapselter Kette; handgeschaltetes Burman-Dreiganggetriebe; Hinterrad-antrieb über Kette

Ausrüstung: Luftgepolsterter Sattel; 12-Liter-Kraftstofftank; 2,5 Liter Öltank, Soziussitz, elektrisches Horn und Beleuchtung gegen Aufpreis

Leergewicht: 135 kg

Spitze: 120 km/h

Preis (1929): 1290 Mark

OPELFAHRER

... die ersten am Ziel!



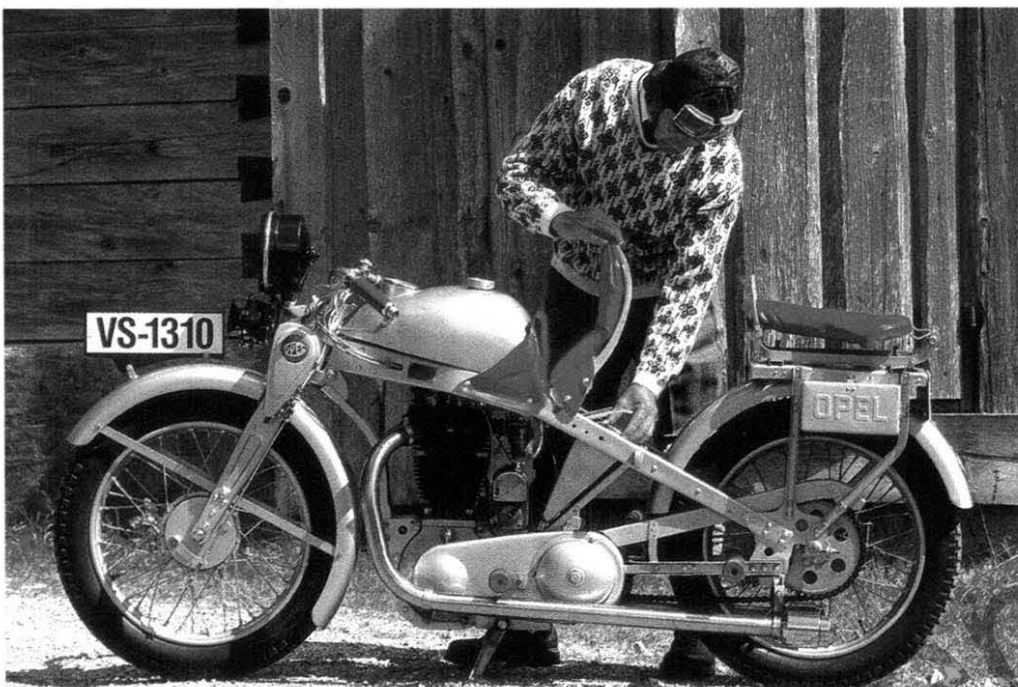
Pfiffige Werbung: Die Zweiräder von Opel waren sehr beliebt

Unverzüglich nimmt Opel mit dem Verfasser Kontakt auf und erwirbt schließlich die Exklusivlizenz für das Neander-Fahrwerk. Gleichzeitig sorgt aber der Fahrrad-Boom für gewisse Kapazitätsprobleme im Rüsselsheimer Werk. Um die Markteinführung der neuen Motorräder nicht zu verzögern, fällt der Entschluß, sie bei den Elite-Diamant-Werken bauen zu lassen. Im Frühjahr 1928 erwirbt Opel 75 Prozent des Aktienkapitals der sächsischen Firma. Ab Spätherbst sollen die ersten Motoclub-Modelle aus den Fabrikhallen rollen.

Die Nachricht, Opel wolle die Motorradproduktion nach drei Jahren Pause wieder aufnehmen, verbreitet sich wie ein Lauffeuer. Die Rüsselsheimer reagieren vorerst mit zögerlichen Widerrufen, bevor sie auf der Automobilausstellung 1928 in Berlin die Bombe platzen lassen. Inmitten neuer Automodelle erstrahlen auf dem Opel-Stand auch

zwei äußerst futuristische Motorräder. Die unverwechselbare Form von Rahmen, Tank, Sattel und Lenker sorgt für Gesprächsstoff. Auch die Farbgebung sprengt Konventionen: Die mattsilbrig glänzenden Metallteile bilden einen interessanten Kontrast zu den roten Komponenten wie Sattel, Fußrasten und Lenkergriffen.

Die Konstruktion wird vom Werk folgendermaßen beschrieben: „Der Rahmen ist in Anlehnung an die Erfahrungen aus dem Automobilbau aus U-förmig gepreßten Stahlprofilen mit mattsilbernem Metall rostsicher galvanisiert. Sämtliche Profile sind ineinander greifend und stützen sich gegenseitig ab, wodurch eine völlige Entlastung der Chromnickelnieten erreicht werden soll (...). Während im allgemeinen der Fahrersitz bei Motorrädern nur als eine mehr oder weniger gut abgedeckte Sitzgelegenheit zu bezeichnen ist, verdient der Sitz



Augenweide in silber und rot: Zweirad-Experte Jürgen Nöll mit einer top-restaurierten Motoclub

des Opel-Motorrades die Bezeichnung Clubsessel. In genauer Anpassung an die menschliche Reitsitz-Anatomie federt der mit Luftkissen ausgestattete und auf Blattfedern schwebende, aufgesetzte Sattel nur vertikal. So bleiben dem Fahrer die ermüdenden Seitenschwankungen der üblichen Spiralfedersattel erspart. (...) Die Vorderradgabel besteht ebenfalls aus U-förmig gepreßten, doppelprofilierten und dadurch verstärkten Rahmen aus Spezialstahl. Diese tragen oben beiderseits einen fest aufgenieteten Hemmschuh. Die

Federung erfolgt bei leichten Unebenheiten durch die innerhalb des Hemmschuhs spielenden Bewegungen der langen mittleren Federblätter. Bei stärkeren und stärksten Stößen werden auch die übrigen Blattfedern an den Hemmschuh angepreßt, die Stöße auf den Hemmschuh abgewälzt und durch geringe Ausschwingungen der Gabel kompensiert. (...) Die gesamte Federarbeit erfolgt so schnell, daß ein Durchschlagen der Federung gänzlich ausgeschlossen ist und auch bei einer ununterbrochenen Serie von Schlaglöchern ein gleichmäßig weiches Arbeiten der Federung erfolgt.“

Allein die Maße versprechen ein handliches, leicht beherrschbares Motorrad: Wer auf dem viel gerühmten pneumatischen Sattel Platz nimmt, schwebt nur zirka 650 Millimeter über dem Erdboden, das Fahrzeuggewicht beträgt etwa 135 Kilogramm.

Zur serienmäßigen Ausstattung gehören Tachometer mit Antrieb vom Getriebe, Benzinhorn, Tiefbettfelgen und die obligatorische Luftpumpe. Der Preis für die Tourenversion mit seitengesteuertem Motor liegt bei 1190 Mark, das Super-Sportmodell kostet 1290 Mark.

Bei beiden Halblitermotoren handelt es sich um Opel-Konstruktionen. Das Tourenmodell mit Seitenventilen leistet 16

Brems-PS, das kopfgesteuerte Sportmodell mit den doppelten Auspuffkammern kommt auf 22 PS. Pleuel und Kurbelwelle laufen auf großdimensionierten Rollenlagern, eine automatisch arbeitende Ölpumpe mit Schauglas und Regulierverschraubung sorgt für die erforderliche Schmierung. Und: Gegen Aufpreis von 165 Mark gibt es eine elektrische Beleuchtung mit Hupe, wahlweise von Bosch oder von Hella.

Der Verkauf beginnt vielversprechend. Opel genießt als

Automobil- und Fahrradhersteller einen ausgezeichneten Ruf – was soll also schief gehen? Doch schon bald ziehen dunkle Gewitterwolken am Wirtschaftshimmel auf: Die Auswirkungen des New Yorker Börsenkrachs vom Oktober 1929 bereiten dem ehrgeizigen Motoclub-Projekt dann ein vorzeitiges Ende. Insgesamt sind knapp 6 000 der „Silberfische“ gefertigt worden. Damit allerdings ist das Kapitel Motorräder aus dem Hause Opel endgültig beendet.

Jürgen Nöll

Clubleben

Familie Opel hat markige Ideen

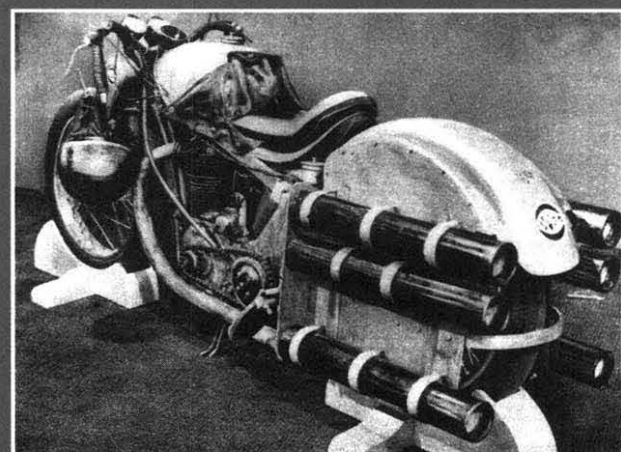
Daß die Familienmitglieder aus dem Hause Opel fest an den Erfolg der Produkte „made in Rüsselsheim“ glauben – und dies auch regelmäßig publikumswirksam unter Beweis stellen – gehört von Beginn an zur Stärke der Marke. Von diesem ausgeprägten Marketing-Bewußtsein profitierte auch die Motoclub. Dazu zwei Beispiele: Um der Kundschaft die Zuverlässigkeit der Maschinen zu demonstrieren, startet 1928 eine Gruppe Motorradfahrer mit fünf Motoclub von Rüsselsheim aus zur Weltausstellung nach Barcelona. Die sportbegeisterte Irmgard von Opel, Enkelin des Firmengründers, führt diese Gruppe an. Die Rückkehr

aller Teilnehmer ist nicht nur ein sichtbarer Beweis der Dauerhaltbarkeit der Motoclub. Die Rückkehr von der spektakulären Reise findet – natürlich – auch ihren Niederschlag in den Schlagzeilen der Presse.

Zu noch mehr Aufsehen will dem Zweirad ein weiterer Familienangehöriger verhelfen: Der Raketepionier Fritz von Opel. Nach seiner Rekordfahrt auf der Avus mit einem Raketenauto am 23. Mai 1928 läßt er eine Motoclub mit sechs Feststoffraketen ausrüsten und will damit einen Weltrekord aufstellen. Gezündet werden die Triebwerke jedoch nie: Die Behörden legen ihr Veto gegen den Raketen-Test ein.



Antrieb für die ganze Familie: Die Motoclub machte für wenig Geld mobil



Waffenscheinpflichtig: Das Raketenzweirad hob nicht ab

Die Renner der Saison

Opel Post-Interview mit Rennleiter Volker Strycek

Eine lange, für alle Beteiligten und auch für die Fans gleichermaßen nervenaufreibende wie an Höhepunkten reiche Motorsport-Saison ist vorbei. Im Interview mit der Opel Post faßt Rennleiter Volker Strycek seine Saison-Eindrücke zusammen.

Rüsselsheim (ub). STW, Formel 3, Breitensport... das Betätigungsfeld der Opel Performance Center GmbH ist breit. Volker Strycek kommentiert für die Opel Post-Leser das zurückliegende und das künftige Geschehen.

Wie fällt Ihre Bilanz nach der ersten vollen Saison als Opel-Rennleiter aus?

In der Rekordzeit von nur vier Monaten wurde das Kit Car auf der Basis des neuen Astra entwickelt, und der Rallye-Astra war bereits in der ersten Saison gut unterwegs. Wir haben es geschafft, auf der Basis des

Astra ein Auto für den Breitensport zu entwickeln, das wir nun auch bauen dürfen. Und ganz oben steht natürlich die Erfolgsbilanz in der Deutschen STW-Meisterschaft, wo wir mit dem Vectra den hartumkämpften Markentitel gewonnen haben. Ich denke, wir haben einiges erreicht, und damit bin ich zufrieden.

Wie entwickelt sich die OPC, welche Felder wollen Sie ausbauen?

Meine Bilanz als Rennleiter ist vor allem eine erfolgreiche Bilanz für die Opel Performance Center GmbH. Der Motor-

sport ist unsere zentrale Aufgabe, keine Frage. Darüber hinaus nehmen wir aber auch Aktivitäten im Bereich Merchandising und Marketing sehr ernst. Ein Beispiel ist die neue Opel-Performance-Collection für die Fans. Generell suchen wir die Nähe zu den vielen Opel-Fans und zu den zahlreichen Breitensportlern, die mit Opel-Fahrzeugen sehr aktiv und erfolgreich sind. Daraus ergeben sich auch weitere Betätigungsfelder.

Wieviele Mitarbeiter zählt die OPC derzeit?

13 Personen – eine kleine Mannschaft, die aber mit viel Ehrgeiz und großem Engagement die vielfältigen Aufgaben bewältigt.

Und wie steht es um die Zusammenarbeit mit anderen Opel-Bereichen?

Wir bekommen sehr viel Unterstützung; dafür sind wir wirk-

Bereit für 1999

Vorbereitungen auf die neue STW-Saison laufen

Nur zwei Wochen nach dem erfolgreichen Saisonabschluß in der Deutschen Supertourenwagen-Meisterschaft (STW) und dem Gewinn des Marken-Titels stellte Opel bereits die ersten Weichen für 1999: Uwe Alzen, der Franzose Eric Hélyary und Manuel Reuter werden in der kommenden Saison als Opel-Werksfahrer an den Start gehen.

Rüsselsheim (pu). „Wir sind sehr glücklich, mit diesen drei Top-Piloten auch die nächste Saison in Angriff zu nehmen“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Uwe Alzen, Eric Hélyary und Manuel Reuter haben ihr Leistungsvermögen immer wieder unter Beweis gestellt und auch einen bemerkenswerten Teamgeist gezeigt, der mit dem Gewinn der STW-Marken-Meisterschaft belohnt wurde.“ Die Entscheidung über einen vierten Werksfahrer ist noch offen.

Mit einem Doppelsieg im Sprint durch Reuter und Hélyary sowie einem Dreifach-Triumph durch Hélyary, Alzen und Reuter im Rennen beim STW-Finale vor 47000 Zuschauern auf dem Nürburgring hatte Opel die STW-Marken-Meisterschaft für sich entschieden. Die glänzende Saisonbilanz von Opel spie-

gelt sich in der Statistik wieder: Mit 673 Punkten eroberte Opel den bedeutsamen Marken-Titel, in der STW-Fahrer-Meisterschaft belegten Alzen (482 Punkte), Hélyary (473) und Reuter (423) einträchtig die Plätze drei, vier und fünf.

Sechsmal, je dreimal im Sprint und im Rennen, überquerte der gut 300 PS starke, frontgetriebene Opel Vectra als Erster die Ziellinie, dreimal mit Manuel Reuter, zweimal mit Uwe Alzen und einmal mit Eric Hélyary am Steuer. Bei fünf der zehn STW-Läufe startete Opel aus der Pole-position (dreimal Reuter, je einmal Alzen und Hélyary). Neben fünf schnellsten Rennrunden verbuchte Opel insgesamt 20 Podiumsplätze sowie 17 Bestzeiten im Training und im Warm-up.

„Nur zwei Jahre nach dem Gewinn des Fahrer- und

Marken-Titels in der ITC ist es uns gelungen, die STW-Marken-Meisterschaft zu gewinnen. Darauf sind wir stolz, denn dieser Titel weist Opel als stärkste Mannschaft und den Opel Vectra als bestes Auto aus“, äußert Klaus B. Bapp, Opel Vorstand Service und Vorsitzender des Opel-Motorsport-Beirates. „Opel will auch in Zukunft Tourenwagen-Sport auf höchstem Niveau betreiben. Das hervorragende STW-Finale hat auch bewiesen, daß sich ein breites Publikum für diesen Sport begeistert.“

Die für den Opel Motorsport verantwortliche Opel Performance Center GmbH (OPC) arbeitet bereits intensiv an der Weiterentwicklung des Opel Vectra für den Einsatz in der Deutschen STW-Meisterschaft 1999. „Wir werden kein vollständig neues Fahrzeug entwickeln, sondern aufgrund unserer Erfahrungen und Erkenntnisse aus zwei STW-Jahren den Opel Vectra konsequent weiterentwickeln und im Detail verbessern“, so Volker Strycek.

Als Einsatzteam fungiert auch 1999 das in Augsburg ansässige Opel Team Holzer. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem SMS-Team aus Cadolzburg ist zum Saisonende ausgefallen. Volker Strycek dankt dem Team von Konrad Schmidt für den engagierten Einsatz während der vergangenen zwei Jahre.

„Der Erfolg in der STW-Marken-Meisterschaft bedeutet für uns eine große Motivation“, erklärt Opel-Rennleiter Volker Strycek. „Mit den Fahrern Alzen, Hélyary und Reuter verfügen wir über ein sehr gutes Potential für die Saison 1999.“



Feierabend: Zum Saisonabschluß feierte das OPC-Team den Erfolg

lich sehr dankbar. Mit dem ITEZ gibt es eine gute und fruchtbare Kooperation bei der Entwicklung in allen Bereichen, dem STW-Vectra, dem Astra Kit Car, dem OPC-Astra und dem Formel-3-Motor. Ebenfalls sehr eng ist unsere Zusammenarbeit mit den Bereichen Marketing, PR und Service.

Noch einmal zum Astra Kit Car: Welches Potential steckt in diesem Fahrzeug?

Nach der nur viermonatigen Entwicklungszeit hat das Kit Car bereits in der ersten Saison für Aufsehen gesorgt, und das nicht nur wegen seiner tollen Optik. Es ist uns gelungen, uns bereits in diesem frühen



Holden den STW-Markentitel: Alzen, Reuter und Hélyary (v.l.)

Stadium gegen die starke Konkurrenz durchzusetzen. In der englischen Rallye-Meisterschaft landete Jarmo Kytölehto auf dem sechsten Schlußrang, stellte mit ersten Wertungsprüfungsbestzeiten das Potential unter Beweis. Und auch beim ersten Einsatz in Deutschland mit Niki Schelle am Steuer gelang auf Anhieb ein zweiter Platz. Der neue Rallye-Astra brilliert geradezu mit einer hohen Zuverlässigkeit, die ihresgleichen sucht. Wir setzen die erfolgreiche Entwicklungsarbeit mit unserem englischen Partner Ray Mallock konsequent fort, um das Kit Car im Detail zu optimieren.

Wie steht es um die Astra-Studie für den Breitensport?

Es ist gerade ein Jahr her, daß wir die Studie eines Astra für den Breitensport auf der

Motorshow Essen vorgestellt haben. Jetzt freuen wir uns sehr, daß wir dieses Projekt realisieren dürfen. Wir werden alles daran setzen, daß der OPC-Astra den sportlichen Opel-Fahrern und den Breitensportlern möglichst bald zur Verfügung steht.

Welche Schwerpunkte umfaßt das Opel-Motorsport-Programm 1999?

Wir können und wollen auf den 98er Erfolgen aufbauen. Dabei steht das Engagement mit dem STW-Vectra im Vordergrund. Wir gehen davon aus, daß das Astra Kit Car in verschiedenen Ländern zum Einsatz kommen wird. Darüber hinaus setzen wir auch in Zukunft auf den erfolgreichen Opel-Formel-3-Motor und werden den Breitensport, speziell mit dem neuen Astra, fördern.

„ Wir bei Opel fahren Opel – mit vielen Vorteilen* “

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Weiß-gelber Kit

Rallye-Astra hinterläßt einen sehr guten Eindruck

Rüsselsheim (ub). Erfolgreiche Premiere des neuen Astra Kit Car in Deutschland: Mit einem zweiten Platz beendeten Niki Schelle und Co-Pilot Gerhard Weiss den Einsatz beim Finallauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft. Im Feld der insgesamt 170 teilnehmenden Teams bedeutete dies der 15. Gesamtrang.

„Wir sind sehr zufrieden“, so Opel-Rennleiter Volker Strycek, der den weiß-gelben Astra auf mehreren der zehn Wertungsprüfungen in Aktion begutachtete. „Es gab keinerlei technische Probleme, und Niki Schelle markierte in der zweiten Schleife sogar Klassenbestzeiten.“

Strömender Regen sorgte bei der Rallye, die fast ausschließlich auf Schotter gefahren wird, für schwerste Bedingungen. Zudem war es

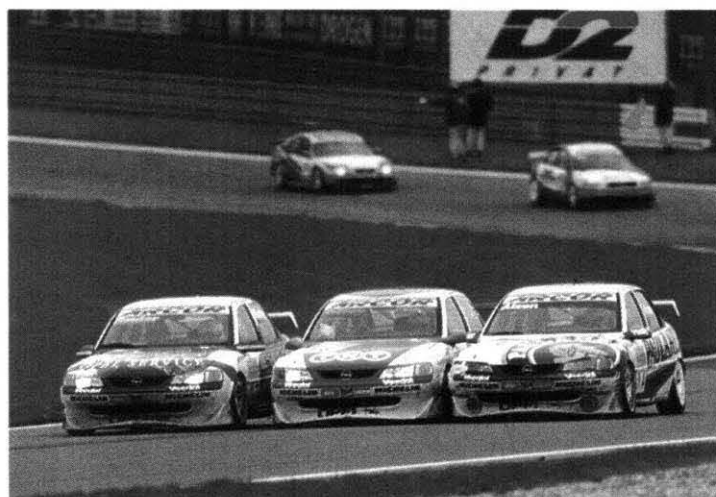


Bewährungsprobe: Das Kit Car bestand die ersten Rallye-Läufe

für den 32jährigen Nikolaus „Niki“ Schelle (Hohenpeisenberg), mit seinem acht Jahre älteren „Co“ Gerhard Weiss (München) im vergangenen Jahr Deutscher Vize-Meister, die erste Schotter-Rallye mit einem frontgetriebenen Fahrzeug. „Ich wollte keinen Fehler machen, deshalb war ich zunächst etwas vorsichtig“, so Schelle, „aber mit jedem Kilometer habe ich

mich wohler gefühlt. Der Astra hat ein großes Potential und es macht Spaß, ihn zu fahren, selbst bei diesen extremen Bedingungen.“

„Wir haben bei diesem Einsatz, übrigens erst die siebte Rallye des neuen Astra, wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung gesammelt. Das war unser Ziel“, so Projektleiter Robert Kübel (OPC), der die Rallye verfolgte.



Dicht auf: So wünschen sich die Opel-Fans die kommende STW-Saison

Auf dem Markt zuhause

Mit dem Movano meldet sich Opel eindrucksvoll im Nutzfahrzeuggeschäft zurück – Variable Transporter

Das Nachtleben von Paris findet nicht am Pigalle oder in Montmartre statt. So richtig brummt es vielmehr ab abends um elf in Rungis. Denn dann rollen unaufhörlich Brummis zum „Marché de Rungis“, dem weltgrößten Markt für Obst und Gemüse, Fleisch und Fisch, Milchprodukte und Pflanzen. Genau der richtige Ort also für die Präsentation eines neuen Transporters. Sein Name: Movano. Opel Movano.

Rüsselsheim/Paris (jh). Mehr als 300 Journalisten aus über einem Dutzend europäischer Länder folgten Ende Oktober und Anfang November der Einladung der Presseabteilung zur Probefahrt der neuen, außergewöhnlich variablen Transporter-Generation. Der Movano, der ab Januar 1999 zu den Händlern rollt, wird in der Klasse bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in insgesamt mehr als 40 verschiedenen Versionen angeboten.

Möglich wurde diese Angebotserweiterung in der Klasse der leichten Nutzfahrzeuge durch eine strategische Zusammenarbeit von Opel mit Renault. Nach dem Arena ist der Movano das zweite Fahrzeug, das aus der langfristig angelegten Kooperation der beiden großen europäischen Hersteller hervorgeht.

Gute Chancen in einem wachsenden Segment

Der neue Movano mit 2,8 bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht tritt in einem Fahrzeugsegment an, das in den letzten Jahren von stetig steigenden Zulassungszahlen gekennzeichnet war. Allein in dieser Gewichtsklasse wurden 1996 fast 320.000 Einheiten zugelassen, 1997 waren es bereits 345.000 Einheiten und mehr als 100.000 europaweite Zulassungen im ersten Quartal 1998 bedeuten im Vergleich zum Vorjahr erneut eine Steigerung um fast 25 Prozent.



Huckepack: Der Movano eignet sich auch als Auto-Transporter



Auf der Kippe: Eine Variante vor allem für kommunale Nutzer

Vertrieben wird der Movano über ausgewählte Nutzfahrzeugzentren des Opel-Händlernetzes. In Deutschland beispielsweise gibt es derzeit rund 200 derartige Zentren sowie weitere 230 Service-Stützpunkte. Sie bieten neben der reinen Wartung eine ganze Reihe von Dienstleistungen an, die speziell auf die Belange gewerblicher Kunden abgestimmt sind.

Wichtigste Zielgruppen für den Movano sind nach Einschätzung der Marketingexperten Selbstständige, Handwerksbetriebe sowie Betreiber kleinerer Fahrzeugflotten, die bereits Lieferwagen wie den Combo oder Pkw- und Kombi-Modelle der Marke mit dem Blitz im Einsatz haben. Genau auf ihre Anforderungen ist der Movano, der das Opel-Nutzfahrzeugangebot um eine Fahrzeugklasse nach oben erweitert, zugeschnitten.

Der Movano steht für ein Maximum an Variabilität

Den Movano bietet das Unternehmen potentiellen Kunden ab Werk in mehr als 40 verschiedenen Varianten an. Möglich wird diese Vielfalt durch das variable Fahrzeugkonzept, das auf den vier Basismodellen Kastenwagen, Combi (mit bis zu neun Sitzen) sowie Fahrge- stelle mit Normal- und Doppelkabine basiert. Darüber hinaus sind die meisten Basisausführungen mit den drei Radständen 3,08, 3,58 und 4,08 Meter lieferbar. Daraus resultieren bei den Kastenwagen-Modellen die drei möglichen



Lust auf Last: Dank seiner großen Variabilität wird der Movano...

Gesamtlängen von 4,89 über 5,39 bis zu 5,89 Meter sowie unterschiedliche Laderaumlängen, die zwischen 2,71 und 3,71 Meter liegen.

Die Kastenwagen-Versionen sind mit drei verschiedenen Dachhöhen erhältlich: 2,25, 2,49 und 2,72 Meter. Praxisgerecht sind auch die Ladevolumina: Bei der Kastenwagen-Version liegen sie zwischen 8 und 13,9 Kubikmetern, die mögliche Nutzlast beträgt zwischen einer und 1,7 Tonnen. Als Anhängelast können alle Movano Kastenwagen und Combi bis zu zwei Tonnen an den Haken nehmen.

Über diese Versionen hinaus wird Opel im Laufe des Jahres '99 vier weitere Movano-Modelle für spezielle Einsatzzwecke anbieten. Pritschenwagen und Drei-Seiten-Kipper basieren ebenso wie der Kofferaufbau, der mit 16,3 Kubikmetern das größte Ladevolumen aller Movano-Ausführungen bietet, auf den Fahrgestellen der Normkabine. Beim Werkstatt-Fahrzeug handelt es sich um einen ausgebauten Kastenwagen.

Durchdachtes Konzept bis in die Fahrerkabine

Der Arbeitsplatz im Fahrerhaus des Movano, davon konnten sich die Journalisten bei ihren Probefahrten in Paris überzeugen, bietet nahezu Pkw-Verhältnisse. Die Armaturentafel ist übersichtlich gestaltet, Instrumente, Schalter und Hebel liegen gut im Blickfeld und sind mühelos erreichbar. Dank eines in Höhe, Länge und Neigung verstellbaren Fahrersitzes ist zudem für jedermann die richtige Position schnell gefunden. Die aufwendige Dämmung des Fahrerhauses sorgt für einen niedrigen Geräuschpegel und wirkt sich ebenso wie die leistungsfähige Heizungs- und Lüftungsanlage positiv auf die Kondition und Konzentration des Fahrers an seinem Arbeitsplatz aus.

Die serienmäßige Servolenkung und zahlreiche Ablagen erleichtern im Movano die tägliche Arbeit. Besonders praktisch bei der Zweisitzer-Ausführung ist das 50 Liter fassende Staufach in der Mitte des Fahrerhauses, das eine DIN A4-Hängeregistratur aufnehmen kann. Weiterhin gibt es im Movano ein Handschuhfach, eine offene Ablage, ein Netzfach in der Armaturentafel sowie Staukästen unter den Sitzen.

Auf der Höhe der Zeit ist der Movano auch bei der Sicherheitsausstattung. Zum Serien-Schutzpaket gehören unter anderem Airbag und pyrotechnischer Gurtstraffer für den Fahrer, Dreipunkt-Sicherheitsgurte für alle Vordersitze sowie Stützrampen in den Sitzen. Auf der Optionsliste stehen darüber hinaus unter anderem eine Beifahrer-Doppelsitzbank, elektrische Fensterheber, Klimaanlage und eine heizbare Frontscheibe.

Weitere Extras sind: Fahrtenstreiber, Luftfederung (lieferbar ab Mitte 1999), ein von 70 auf 100 Liter vergrößerter Tank, Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung, ABS sowie Beifahrer-Airbag im Paket mit pyrotechnischem Gurtstraffer. Zahlreiche Her-



...auch den außergewöhnlichsten Transportaufgaben gerecht

steller offerieren zudem eine Reihe von speziell für den Opel-Transporter konzipierten Spezialauf- und -ausbauten.

Diesellaggregate zeigen sich stark und genügsam

Als Antriebsquelle für den Movano stehen zwei Dieselturbomotoren zur Verfügung, die ihre Kraft über ein Fünfgang-Schaltgetriebe auf die Vorderräder übertragen. Der Einstiegsmotor ist ein 2,5-Liter-Wirbelkammeraggregat. Es leistet 59 kW/80 PS bei 4.000 min⁻¹, ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h und stellt sein maximales Drehmoment von 155 Nm bei 2.200 min⁻¹ bereit.

Der 2,8-Liter-Direkteinspritzer-Turbodiesel mit 84 kW/115 PS beschleunigt den Ka-

stenwagen bei Bedarf auf 143 km/h. Das maximale Drehmoment von 260 Nm liegt bereits bei 1.800 min⁻¹ an. Dabei bleibt auch das stärkere Triebwerk beim Verbrauch sehr genügsam: Nach MVEG-Norm benötigt der Movano 2,8 DTI auf 100 Kilometer im Durchschnitt lediglich 10,1 Liter Dieseldieselstoff. Die 2,5-Liter-Saugdiesel-Version begnügt sich gar mit 9,9 Litern.

Beide Movano-Motoren zeichnen sich zudem durch einen geringen Wartungsbedarf aus. Ein Ölwechsel ist beim Direkteinspritzer erst nach 20.000 Kilometern (2,5 D: 10.000 Kilometer) fällig, zum Wartungsdienst müssen die Selbstzünder ebenfalls nur alle 20.000 Kilometer, im Vielfahrbetrieb steht lediglich alle 40.000 Kilometer eine Inspektion an.



Gemischtes Doppel: Bedien-Komfort wie im Pkw, Arbeits- und Ablagemöglichkeiten wie ein Büro

Ehrenrunde

Adams Söhne wurden in der Hall of Fame verewigt

Die Opel-Brüder Carl, Wilhelm, Heinrich, Friedrich und Ludwig, im Jahr 1899 Produzenten des ersten Opel-Automobils, wurden jetzt in die Automotive Hall of Fame in Dearborn/USA aufgenommen.

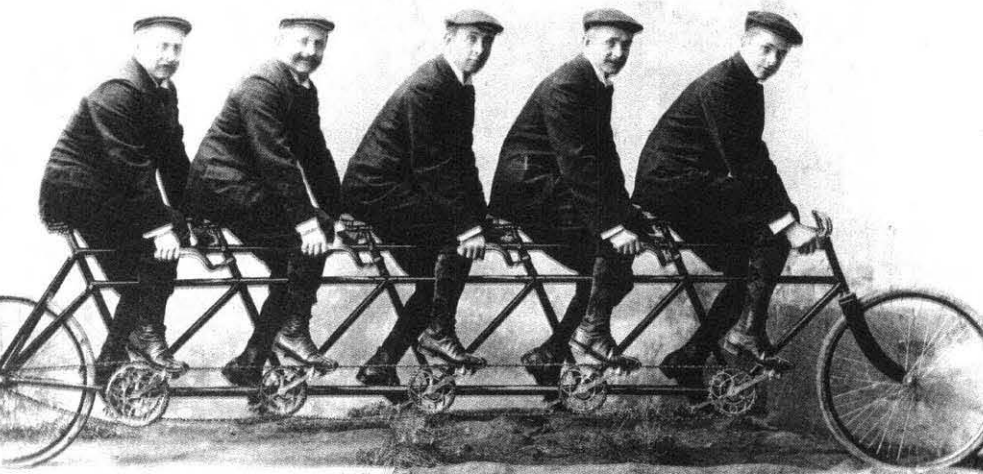
Rüsselsheim/Dearborn (pui). Die offizielle Berufung durch anerkannte Automobil-Fachleute und Historiker sprach der Vorsitzende der Ehrengalerie der Automobilgeschichte, Thomas J. Feely, anlässlich der Preisverleihung aus. Gründe für die Auszeichnung der Söhne des Firmengründers Adam Opel: Die für die ge-

samte Automobilindustrie wegweisende Entwicklung von Arbeitsverfahren, der maßgebliche Anteil an der Massenmotorisierung in den 20er Jahren und die großen Erfolge im Motorsport.

Carl (1869-1922), Wilhelm (1871-1948), Heinrich (1873-1928), Friedrich (1875-1938) und Ludwig (1880-1916),

erbt 1895 gemeinsam mit ihrer Mutter das Unternehmen. Sie führten die Produktion von Fahrrädern und Nähmaschinen erfolgreich fort und brachten 1899 das erste Opel-Automobil auf die Straße: den Opel Patent-Motorwagen, System Lutzmann.

Weitere automobile Meilensteine unter ihrer Verantwortung waren der Darracq, der 10/12 PS, der Doktorwagen und 1924 der legendäre Laubfrosch. Die rasch voranschreitende Automobilentwicklung begleiteten zahlreiche Opel-Erfolge im Motorsport, so bei den Kaiserpreisenrennen, bei der Ostender Woche, bei der Ardennenrundfahrt und beim Großen Preis von Frankreich mit dem ersten dafür konstruierten Opel-Rennwagen. 1928 wurde Opel schließlich Marktführer in Deutschland und größter Automobil-Exporteur. Ende desselben Jahres erfolgte



Olymp erklimmen: Die Gebrüder Opel haben ihren Platz in der automobilen Ehrengalerie gefunden



Feierlich: Die Leistung der Opel-Brüder fand nochmal Anerkennung

Herausforderung auf Hawaii

Mitarbeiter starteten beim Ironman

Hier werden selbst stählerne Waden schwer wie Blei. Doch wichtiger noch als schiere Kraft ist der eiserne Wille, denn ohne den kommt keiner an. Der Ironman auf Hawaii gilt als eine der schwersten Prüfungen für Triathleten weltweit. Eine Herausforderung, der sich dieses Jahr auch Dieter Metz und Mathias Köthe stellten. Mit Erfolg.

Rüsselsheim (jan). In der Endabrechnung stand für die beiden Platz 229 und 410 auf dem Papier – bei 1.421 Teilnehmern. „Mit der Platzierung bin ich zufrieden, vor allem weil der Wind heftig war“, sagt Dieter Metz vom GME Portfolio Planning. „Einige hat's vom Rad geweht, ich selbst habe mich dreimal fast hingelegt, das kostet Zeit“, berichtet der Ingenieur von den klimatischen Tücken der Insel. Mathias

Köthe hatte sich auf Hawaii eine Erkältung eingehandelt. „Deshalb mußte ich meine Erwartungen etwas zurückschrauben. Der Platz ist okay.“

Wer beim Ironman mittun möchte, muß hart im Nehmen sein: 3,8 Kilometer werden im Wasser zurückgelegt, bevor 180 Kilometer auf dem Rad abgestrampelt werden. Am Ende gilt es dann noch eine Marathon-Distanz zu absolvieren. Zehn Stunden und 17 Minuten



Kein Bier auf Hawaii: Ironmänner Mathias Köthe (l.) und Dieter Metz

nach dem Startschuß war Dieter Metz im Ziel, Kollege Mathias Köthe vom Bereich Motormanagement und Abgasreinigung im ITEZ brauchte knapp eine halbe Stunde länger, während die Siegerzeit des Kanadiers Peter Reid bei 8,24 Stunden lag. „An solche Dimensionen kommt man als Berufstätiger nicht heran, da bleibt eben nur der Abend und das Wochenende zum Trainieren“, sagt Metz.

Erwies sich schon der Trip nach Hawaii als nicht besonders erholsam, war die Vorbereitung auf den Ironman erst recht strapaziös. Um so schöner, daß es mit Hawaii geklappt hat. Schließlich ist die dortige Triathlon-Weltmeisterschaft die einzige Veranstaltung dieser Art, für die eine Teilnahmeberechtigung nötig ist.

Mit souveränen Leistungen hatten sich die beiden Ausdauer-Sportler beim weltgrößten Dreikampf in Roth bei Nürnberg unter 2.700 Teilnehmern einen von 175 Qualifikationsplätzen für den Ironman gesichert. Für Amateure wie Dieter Metz und Mathias Köthe sind ein bis zwei Stunden Training nach Feierabend normal, am Wochenende liegt das Pensum bei etwa vier bis sechs Stunden: „Da muß man

die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft.

Es stand gut um die Marke. Doch wirtschaftliche Umstände und der unternehmerische Weitblick der Brüder führte zu der Entscheidung, das Familienunternehmen an General Motors zu verkaufen: Ohne finanzkräftige Unterstützung, das war den Brüdern klar, hätte Opel weder die nötigen Investitionen bewältigt noch die weltweite Rezession überlebt. Der Rest ist Geschichte.

Die Automotive Hall of Fame öffnete am 16. August dieses Jahres ihre Pforten. Sie bietet vielseitige Informationen zur Automobil-

geschichte und zu den Persönlichkeiten, die sie maßgeblich geprägt haben. Die Darstellung erfolgt auf sehr aufwendige Weise: So enthält die Ruhmeshalle unter anderem ein Hightech-Kino, das den Besucher eine Zeitreise zum Thema Automobil erleben läßt.

In der Autobranche ist die „Hall“ eine Institution. In der Ruhmeshalle sind über 150 Personen versammelt, die der Automobilentwicklung entscheidende Impulse gegeben haben. „Professor Sicherheit“ Béla Barényi ist ebenso anwesend wie Markengründer Louis Chevrolet oder Star-designer Raymond Loewy. Deutschland wurde bisher vertreten von Carl Benz, Robert Bosch, Gottlieb Daimler, Rudolf Diesel, Wilhelm Maybach, Heinrich Nordhoff, Nicolaus

A. Otto und Ferdinand Porsche. Jetzt zählen auch die Opel-Brüder zur automobilen Ehrengalerie.

„Beachten Sie die Werksaushänge – Interessante Verkaufsprogramme“

*Infos bei Ihrem Mitarbeiter-Verkaufsteam

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Blitzlicht

Reiner Schording

Kaiserslautern (es). Mit Computern kennt er sich aus wie kaum ein zweiter im Werk Kaiserslautern: Reiner Schording ist EDV-Koordinator und außerdem noch zuständig für Kostenreduzierungsaktivitäten. In Sachen Bits und Bytes macht dem 37jährigen niemand etwas vor. Doch trotz aller Achtung vor dem elektronischen Kollegen: Eines kann Schording überhaupt nicht leiden: Wenn mit Computern Musik gemacht wird.

Schording ist ein glühender Verfechter von „Handmade Music“. Für die macht er mindestens zweimal im Monat „Öffentlichkeitsarbeit“: Als Gitarrist der Band „Just 4 Fun“, einer Dance & Partyband, die in und um Kaiserslautern herum in Hallen und Sälen einheizt.

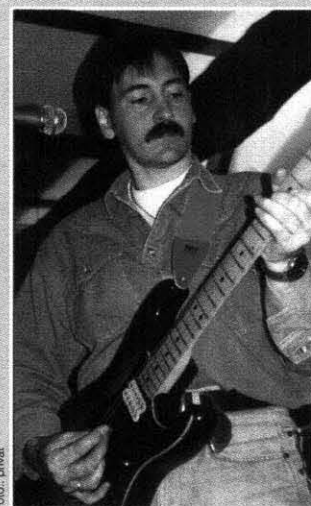
Schon mit 13 griff er zum ersten Mal zur Gitarre. Mit 15 machte er Tanzmusik in einer Band und tourte an Wochenenden übers Land – einmal sogar bis nach Bayreuth. „Wagner haben wir dort aber nicht gegeben“, erinnert sich Schording. Vielmehr einige „Klassiker“ aus den 60ern und 70ern, die auch heute noch zum Repertoire von „Just 4 Fun“ gehören: J. J. Cales „Cocaine“ oder „Black

magic woman“ von Santana.

Ansonsten kennt die vor drei Jahren formierte Band keine musikalischen Berührungspunkte: 120 Titel umfaßt ihr Programm, vom Walzer bis zu Westernhagen – und derzeit sind deutsche Schlager à la Guido Horn gefragt: „Hauptsache, es macht Stimmung im Saal“, so Schording. Und wenn gerockt wird, wird auch nicht auf die Uhr geguckt. „Ein Auftritt dauert manchmal sechs bis acht Stunden.“

„Just 4 Fun“ spielt in der Tat aus Spaß an der Sache, und das soll auch so bleiben. „Jeder von uns vier hat schließlich einen Beruf, und zwei von uns haben Familie“. Mehr Auftritte als zwei pro Monat wird es also nicht geben. Allerdings will die Band nächstes Jahr eine eigene CD einspielen.

Dafür, daß die „Handmade Music“ nicht ausstirbt, macht Reiner Schording jetzt auch Nachwuchsarbeit: Sein sechsjähriges Söhnchen Maximilian nimmt bei ihm bereits Gitarrenunterricht.



In seiner Disziplin hat Hartwig Gauder alles gewonnen, was es zu erringen galt, vom Titel eines Europa- und Weltmeisters bis hin zum Olympiasieg im Jahre 1980. Zu Fuß war er also ohnehin schon gut – und vor allem schnell – unterwegs. Jetzt hat der ehemalige Weltklasse-Geher das passende, rasante Auto gewählt. In Rüsselsheim holte sich der 43jährige einen silbermetallfarbenen Vectra 1500 ab. „Mir geht es so gut, daß ich ein schnelles Auto fahren kann“, betonte Gauder, der sich nach einer schweren Viruserkrankung 1997 einer Herztransplantation unterziehen mußte.