



Ausgabe 4/85, 3. Mai 1985

Erwin Weber- der neue Walter Röhrl?

Aaltonen:
Unser Junior
ist jetzt schon
Weltspitze



Pech: Erst brettete Erwin Weber bei seiner ersten Safari vorneweg, dann stoppte ihn eine Panne

Jok Nairobi. Triumph und Tragik für das Opel-Werksteam bei der Safari-Rallye in Kenia: Die Manta 400 von Rauno Aaltonen/Lofy Drews und Erwin Weber/Gunter Wanger zeigten der versammelten Weltelite bis kurz vor Ziel den Auspuff. Doch am Schluß blieben ihnen „nur“ die Plätze vier und fünf.

Der dritte Rallye-Weltmeisterschaftslauf führte in drei Etappen über 5200 Kilometer. Nach der ersten Schleife waren drei Favoriten-Teams bereits geschlagen: Audi zerbröselte die Getriebe und Motoren, Peugeot hatte auf den mörderischen Pisten Probleme mit den Radaufhängungen und Lancia beklagte kapitale Motorschäden. Ganz anders die beiden Manta von Ingenieur Goldstein und seinem Team. Sie liefen wie ein Uhrwerk.

Die Folge: Rallye-Professor Rau-

no Aaltonen, robust und schnell wie sein Manta, und Safari-Neuling Erwin Weber gingen in Führung.

Doch Rauno klebte das Pech an den Reifen wie schon seit über 20 Afrika-Jahren: Auch bei seinem 22. Versuch, als Erster in Nairobi anzukommen, ging wieder etwas schief: Diesmal hieß die Ursache Kuppelungsschaden. Als dann auch noch das Getriebe gewechselt werden mußte, war nach insgesamt schon sieben zweiten Plätzen wieder einmal der Traum vom Safari-Sieg ausgeträumt, es blieb Platz vier.

Dafür schien aber nun in seinem ersten WM-Lauf alles klar für Erwin Weber zu sein. Seine 34 Minuten Vorsprung waren eine Sensation. Die afrikanischen Zeitungen feierten den Opel-Jungstar schon in überschwinglichen Schlagzeilen – da machte sich am Ostermontag

nur läppische 280 Kilometer vor dem Ziel eine Schraube am Ansaugtrichter des Vergasers selbständig, mischte sich unter die angesaugte Luft und zerstörte die Innereien des Zylinderkopfes: Die Reparatur warf den Studenten auf den fünften Platz zurück.

Am Ende gewann ebenfalls ein Neuling: Juha Kankkunen auf Toyota. Das Fazit für das Opel-Team: Rauno Aaltonen wird auch Ostern 1986 in Kenia verbringen und zum 23. Mal versuchen, die Safari-Rallye zu gewinnen. Erwin Weber aber hat sich endgültig als Konkurrent der weltbesten Rallye-Fahrer in den Vordergrund geschoben. Rauno Aaltonen über das neue deutsche Rallye-As: „Der Erwin hat sicher das Zeug, schon bald in Walter Röhrls Fußstapfen zu treten.“ (Siehe auch Seite 8)

Familienzuwachs bei Opels Kleinstem: Den Corsa gibt es jetzt auch mit vier oder fünf Türen. Außerdem wurde der flotte Irmcher-Spider ins offizielle Opel-Programm übernommen. Doch damit nicht genug: Neue, frische Lacke erweitern die Auswahl nun auf 19 verschiedene Außenfarben, elegante Polster und Stoffe werten die Innenräume aller Corsa auf. Das erhöhte Ausstattungsniveau wird

Kleiner Corsa ganz groß



Aufwertung: Frische Farben und vier Türen für Corsa

durch die neuen Bezeichnungen LS, GL, GLS und GT deutlich.

Mehr Komfort verspricht auch die verfeinerte Fahrwerksabstimmung,

die gleichzeitig auch die schon bei Spielhahn entwickelte in der Saragossa gebauten Minis verbessert.

Mit den neuen Modell-Varianten bietet Opel in der Mini-Klasse jetzt das größte Angebot aller Hersteller: Schräg- und Stufenhecklimousinen mit zwei oder vier Türen und drei verschiedenen Motoren, dazu den sportlichen GT und den luftigen Spider. Hinzu kommt im Herbst noch eine Kalt-Version. Nur etwas hat sich nicht geändert: Die günstigen Preise. Sie blieben trotz verbesserter Ausstattung gleich, wurden beim Stufenheckler sogar auf das Schrägheck-Niveau gesenkt. Damit bleibt der Corsa weiter auf der Erfolgstraße: Seit Produktionsbeginn 1982 wurden bereits über 600 000 Autos gebaut. Mit dieser Stückzahl hat der Corsa auf dem europäischen Markt bei den Kompaktwagen einen Zulassungsanteil von über zehn Prozent erreicht.

Weitere Informationen über den neuen Corsa auf Seite 5.

Der Ideen-König



Anregung: Musik bringt Georg Schneider in Schwung

Jok Rüsselsheim. „Ich bin der erste Japaner bei Opel“, lacht Georg Schneider verschmitzt. Dabei ist der 53jährige Maschinenschlosser aus dem Entwicklungszentrum ein waschechter Rheinhesse, lebt in einem schmucken Haus in Niederolm. Doch seine knapp 7000 Verbesserungsvorschläge krönten den Schorsch, wie ihn alle nennen, zum VV-König von Rüsselsheim: „So viele Vorschläge machen sonst nur die Kollegen in Japan“, hat er gelesen.

„Georg Schneider ist ein Vorbild an Fleiß und Aufmerksamkeit“, bestätigt Albert Wilmes, Leiter des Vorschlagswesens bei Opel. „Der Mann geht mit offenen Augen

durchs Leben.“ Und mit Erfolg! Denn über 20 seiner Ideen wurden prämiert. 1984 landete er sogar einen Volltreffer: 50 000 Mark gab es für seinen Vorschlag, die Schließbolzen für Hinterrückrücken künftig als Kaltfließ-Preßteil herzustellen. Insgesamt hat Schneider knapp 200 000 Mark an Prämien kassiert.

Seine Ideen-Karriere begann er 1969: „Damals habe ich kapiert, daß Ideen mehr einbringen als Lottozettel.“ Bei Opel ist er seit 32 Jahren: „1953 habe ich angefangen, für 1,88 Mark Stundenlohn.“

Das erste von vier Kindern war zu dieser Zeit geboren, Schmaltens Küchenmeister oft Gast in Niederolm. Heute sind die drei Älte-

sten längst aus dem Haus und Nesthäkchen Martina ist bei Opel in der Ausbildung zur Bürogehilfin. „Für die große Familie mußte ich ein Haus bauen. Auch deshalb habe ich mich nach einer zusätzlichen Erwerbsquelle umgesehen“, erklärt er seine Vorschlags-Anfänge.

Inzwischen ist er längst ein Ideen-Profi: „Der Schorsch leibt und lebt mit der Firma“, bestätigt seine Frau. „Kaum kommt er nach Hause, verschwindet er in seinem Büro.“ Das hat sich der Denker vom Dienst eignes eingerichtet.

Anregungen für seine Vorschläge findet er in der Fachpresse und auf Messen. Inspiration holt sich der Schneider Schorsch aber auch aus der Musik. Gleich neben dem Schreibtisch steht ein Harmonium von 1915, ein Erbstück vom Vater. „Wenn ich ein paar Lieder gespielt habe, stecke ich mir ein Pfeifchen an und dann sprudeln die Ideen.“ Außerdem spielt er seit 40 Jahren sonntags die Orgel in der Kirche.

Manchmal wächst ihm allerdings die eigene Vorschlags-Flut auch über den Kopf. Wenn er wieder einen Stapel Ablehnungen in der Hand hält, will er schon mal alles hinschmeißen. „Aber dann denke ich daran, daß Herr Beckler zu mir gesagt hat, Herr Schneider, machen Sie weiter so.“ Jetzt überlegt er, ob er sich nicht einen Computer anschaffen soll – den haben die Japaner ja schließlich auch.

Mann vom Mond fährt Monza

oku Wetzlar. „Jimmy, Du träumst ja. Kein Mensch kommt jemals auf den Mond“, sagte Mrs. Mathilda Irwin zu ihrem zehnjährigen Sohn James und steckte ihn wieder ins Bett. Klein-Jim hatte wieder in der Nacht vom Fenster seines Kinderzimmers aus sehnsüchtig die hell erleuchtete Sichel am Himmel betrachtet. Das war 1941. 31 Jahre später war Jimmy auf dem Mond.

Am 30. Juli 1971 nämlich saß James B. Irwin als Mitglied der Apollo-15-Besatzung am Steuer des Mondautos. Wesentliche Komponenten seines Gefährts stammten von General Motors. Die Technik: Vier lenkbare und angetriebene Räder, Elektromotor, 20 km/h Reisegeschwindigkeit.

Auf irdischen Pisten bewegt sich der drahtige 55jährige Raumfahrer (täglich zehn Kilometer Jogging, kein Alkohol) dagegen deutlich schneller, am liebsten mit deutschen Au-

tomobilen. Vor allem mit denen der Marke Opel. 1979 wollte er sogar einen Monza im Alleingang in die USA importieren. Doch die Behörden spielten nicht mit.

Des Astronauten Vorliebe für Opel litt unter den bürokratischen Hürden nicht. Im Gegenteil: Er nimmt jede Gelegenheit beim Schopf, einen Wagen aus Rüsselsheim zu fahren. In einem anthrazitgrauen Monza GSE düste James B. Irwin jetzt wieder von Auftritt zu Auftritt.

Denn Irwin war nicht rein privat in die Heimat seiner deutschstämmigen Mutter gekommen. Er reiste mit dem Komponisten Siegfried Fietz, dem Schöpfer der Space Symphony (Weltraum-Sinfonie). Der

„Mann auf dem Mond“ hatte Fietz in den siebziger Jahren bei dieser „von der Allmacht Gottes inspirierten Musik“ ebenso als Weltraumexperte wie als Christ beraten.

Der Weltraumfahrer, verheiratet und Vater von fünf Kindern, ist seit Jahren in Colorado Springs zu Hause. Sein Bekenntnis: „Es war wichtiger, daß Gott auf die Erde kam als der Mensch auf den Mond.“

Das heißt nicht, daß er heute



Opel-Fan: Astronaut James B. Irwin

über die Mondflüge anders denkt. Spitzentechnik hat es dem ehemaligen Testpiloten der US Air Force nach wie vor angetan. Ebenso zügiges Autofahren: „Man muß die Deutschen um ihre Autobahnen beneiden. Erst hier kann ich ein Auto wie den Monza so richtig genießen.“

Europa-Rekord

So viele Autos verkaufte Opel noch nie

hb Rüsselsheim. Riesenerfolg für Opel und Vauxhall: Im ersten Vierteljahr 1984 wurden mit 353 525 Modellen mehr Autos dieser beiden Marken verkauft als je zuvor. Denn dieses Ergebnis lag klar über der alten Rekordmarke des Jahres 1984 (Januar bis März 341 615 Wagen).

Großen Anteil an diesem Erfolg, der trotz der deutlichen Zurückhaltung der deutschen Käufer zustan-

de kam, hatte vor allem der neue Kadett: Er steigerte sich im ersten Quartal dieses Jahres gegenüber 1984 von 116 523 auf 134 600 Verkäufe. Gleichzeitig vergrößerte sich sein Anteil an seinem Marktsegment von 11,4 auf 13,6 Prozent. In vielen europäischen Ländern verzeichnete der Kadett sogar erhebliche Steigerungsraten. Deutlicher Spitzenreiter in dieser Beliebtheits-Bilanz war er in Norwegen.

Dort legte er gleich satte 241 Prozent zu. Beeindruckend aber auch seine Zuwächse in Österreich (plus 53,8), Finnland (84,4), Frankreich (80,3), Italien (69,7), Holland (64,9), Spanien (175,3) und Schweden (44,9 Prozent). Das Topmodell, der Kadett GSi, war mit zehn Prozent an diesen Erfolgen beteiligt. 20 Prozent der Käufer entschieden sich für den Kadett Diesel mit 1,6 Liter Hubraum und 54 PS.

Streit um EDS

Personalchef Dr. Schlottfeldt: „Klage unberechtigt“

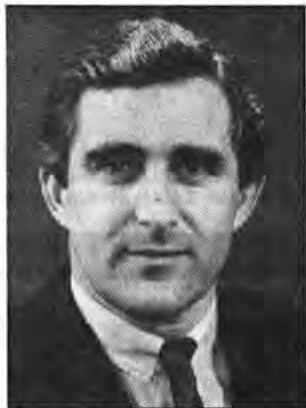
Jok Rüsselsheim. „Einer Klage der IG Metall sehen wir mit Gelassenheit entgegen.“ So kommentierte Personalvorstand Dr. Walter Schlottfeldt die Ankündigung der Arbeitnehmer-Vertreter im Opel-Aufsichtsrat, gegen die Übergabe der Datenverarbeitung an EDS vor dem Landgericht Darmstadt Einspruch zu erheben. Diese Maßnahme verletzt nach Ansicht der IG Metall das Aktienrecht, weil der Opel-Vorstand die Firma EDS nicht kontrollieren könne. Auch Mitbestimmung und Datenschutz seien nicht gewahrt.

Dr. Schlottfeldt zu den Vorwürfen: „Auch nach erneuter Prüfung der rechtlichen Aspekte kommen wir wieder zu dem Ergebnis, daß wir unsere aktienrechtlichen Befugnisse und Verpflichtungen einhalten. Aus der Luft gegriffen ist die Behauptung, die deutschen Datenschutzgesetze würden nicht gewahrt.“ Es sei auch nicht ersichtlich, welche Mitbestimmungsrechte verletzt seien; „Auch in diesem Bereich haben wir die Arbeitnehmer-Vertreter intensiv informiert und ihre Rechte respektiert.“

Die EDS Deutschland GmbH, als GM-Tochter eine Schwesterfirma von Opel, hat inzwischen die Arbeit aufgenommen. Im Rüsselsheimer Gewerbegebiet „Im Hasengrund“ wurden insgesamt 9000 Quadrat-



Firmensitz: 9000 Quadratmeter Büroraum im Hasengrund



EDS-Chief: Jürgen Berg

meter Bürofläche angemietet. Daneben soll außerdem innerhalb eines Jahres ein Gebäude entstehen, das einmal die Rechenanlage und das Ausbildungszentrum für ganz Europa aufnehmen soll.

Geschäftsführer von EDS Deutschland ist Jürgen Berg. Der gebürtige Hamburger kam schon 1969 zur Karosseriekonstruktion von Opel. In den letzten zwei Jahren baute er das Rechenzentrum im Corsa-Werk Saragossa auf. „Ich fühle mich längst als Rüsselsheimer“, freute sich Berg über seine Berufung an die EDS-Spitze. „Bei der SG Eintracht habe ich lange aktiv Fußball gespielt und später die Juniorenmannschaft trainiert.“

Der EDS-Chief in einer ersten Reaktion auf die Klageandrohung der IG Metall: „Diese Bedenken sind für mich der Naivität entsprungen. Wir sind ein reines Service-Unternehmen für Opel.“ Auslegung und Nutzung der von EDS bearbeiteten Daten bleibe in Händen von Opel und unterliege damit natürlich auch der Kontrolle durch den Vorstand. Jürgen Berg will die EDS Deutschland GmbH zum Mitglied des Rüsselsheimer Gewerbevereins machen und schließt zudem nicht aus, daß wir einem Arbeitnehmerverband beitreten. Im Moment seien die Mitarbeiter von EDS Deutschland außerdem bereits dabei, einen eigenen Betriebsrat zu bilden.

Die neuen Preise

op Rüsselsheim. Für alle Opel-Modelle gibt es jetzt neue Preise. Corsa, Kadett, Ascona, Manta und Rekord wurden in der Grundausstattung um 2,3 Prozent teurer, für die Basisversionen von Senator und Monza erhöhte sich die Kaufsumme um 2,4 Prozent. Und so viel kosten nun die einzelnen Modelle (alte Preise in Klammern): Corsa, dreitürig: 12 470 Mark (12 190), Kadett, dreitürig: 14 320 (13 995), Ascona, zweitürig: 16 690 (16 315), Manta GT: 18 575 (18 155), Rekord: 20 835 (20 365), Senator: 29 765 (29 065) und Monza 31 350 (30 615 Mark).

Motoren-Forscher

op Rüsselsheim. Bei Opel sind Konstruktion und Versuch für Otto- und Dieselmotoren an einer Stelle konzentriert. Das gibt mir die Gelegenheit, alle technischen Möglichkeiten überschaubar zu bearbeiten“, erklärt Dr. Fritz Indra (45) seine neue Aufgabe. Seit dem 1. April bearbeitet der geborene Wiener als verantwortlicher Ingenieur das Fachgebiet „Motor-Vorausentwicklung“. Außerdem hat er an der TU Wien

einen Lehrauftrag zum Thema „Rennmotoren und Rennfahrzeuge“. Zuvor war Dr. Indra Chef der Motorkonstruktion bei Audi.

Der neue Mann im Entwicklungszentrum ist verheiratet, hat zwei Söhne und hört am liebsten klassische Musik. Als Österreicher fährt er natürlich gerne Ski. Hier in Rüsselsheim wird er sich wohl vornehmlich seiner zweiten Lieblingsportart – Squash – widmen müssen.

Lehrlinge glänzten mit guten Noten



Auszeichnung: Die besten Bochumer Azubis bekamen Buchpreise. Ab September eifern ihnen 157 neue Lehrlinge nach

vd Bochum. So ein Ergebnis hatten die Prüfer der Industrie- und Handelskammer Bochum bisher noch nicht oft erlebt: Von den 77 Auszubildenden, die jetzt ihre Lehrzeit bei Opel beendeten, bestanden 72 die Prüfung. Doch damit nicht genug: Fast 60 Prozent der Kandidaten schafften in der Praxis die Noten „sehr gut“ oder „gut“ und 38 Prozent holten solche Traumnoten auch in der Theorie.

Die absoluten Asse dieses tollen Azubi-Ergebnisses waren die beiden Anlagen-Elektroniker Frank Wohlgemuth und Thomas Hohenstein. Sie schafften in beiden Sparten eine glatte „Eins“. Der Preis für so

viel Können und Fleiß: Die beiden erhielten von Werkleiter Walther Pihan nicht nur eine Einladung zu einem fünftägigen Aufenthalt am Münchener Kerschstein-Institut, sondern auch Buchpreise.

Die gab's übrigens auch für die anderen Besten bei der Abschlus-

feier im Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt. Das schönste „Geschenk“ für die jungen Facharbeiter und Bürogehilfen war aber sicher: Alle, die im Werk bleiben wollten, erhielten einen Arbeitsvertrag. Und sicher war das auch ein Grund dafür, daß keinem der Ex-

Azubis und keinem ihrer Ausbilder der Appetit vergangen war, als nach der Überreichung der Prüfungsdokumente die Abteilung Werksverpflegung ihr kaltes Buffet aufschichtete – gewissermaßen als „Danke schön“ für die tollen Leistungen der Lehrlinge.

Sicherheitslob

Fachjournalisten zeichnen Kadett aus

op Paris. Wieder eine hohe Auszeichnung für den Kadett: Die französischen Motorjournalisten wählten den GSi zum „Sichersten Auto 1985“. Die Auto-Experten honorierten damit sowohl die aktive Sicherheit des Kadett-Topmodells – also die technische Voraussetzung, einen Unfall zu vermeiden, als auch seine passive Sicherheit. Im Falle eines Falles ist durch besondere Konstruktions-Maßnahmen dafür gesorgt, daß die Unfall-Folgen möglichst glimpflich sind. Der Sicherheits-Preis für den Kadett GSi ist bereits der dritte Opel-Erfolg in den letzten sechs Jahren: 1980 wurden der Kadett-Vorgänger und 1982 der Ascona von der französischen Fachpresse mit dem „Prix de la Sécurité“ ausgezeichnet.



Preisübergabe: Chefingenieur Herbert Oberhaus (M.)

Infos für zwei Besucher aus den USA

op Bochum/Rüsselsheim. Hoher Besuch in Bochum: A. S. Warren, GM Vize President für Industrial Relations, besichtigte die Produktion in Werk 1 und 2 sowie die Ausbildungsabteilung. In Gesprächen mit der Werksleitung und dem Betriebsrat informierte sich Warren über das 1962 gebaute Kadett-Werk.



Überblick: GM-Vize Warren (l.) vor dem Werksmodell

Auch Rüsselsheim hatte Besuch aus Amerika. William H. Lichty, Forschungsdirektor des General Motors Institute (GMI), besichtigte die Fachhochschule in der Opel-Stadt. Er kam auf Einladung der ehemaligen Absolventen des Institutes, die heute bei Opel arbeiten (GMIAA-Opel Club), nach Deutschland. Bei diesem Wiedersehen in der Fachhochschule trafen sich (siehe Foto, v. l.) Opel Club-Schatzmeister Jürgen K. Gogesch, William H. Lichty, Professor Manfred Fender, Professor Dietrich Dahlinger und GMIAA-Präsident Axel H. Schmidt.



Durchblick: Technik-Stunde in der Fachhochschule

Drei attraktive Sondermodelle

op Rüsselsheim. Drei tolle Angebote von Opel für den Auto-Frühling: Bei den Sonder-Modellen „Ascona Super“ und „Rekord Royal“ kann der Käufer zwischen etwa 950 und 1800 Mark sparen. Und das, obwohl beide Versionen serienmäßig eine Zweischicht-Metallic-Lackierung, Breitreifen und – je nach Modell – ein Stereo-Radio, Fünfganggetriebe oder Servolenkung, zentrale Türverriegelung sowie Alufelgen haben. Der dritte im Bunde

heißt Manta GSi „Exclusiv“. Diese gemeinsam mit Irmischer veredelte 110 PS starke Sonder-Version unterscheidet sich von der Serien-Ausführung durch Doppelscheinwerfer, einen speziellen Heckspoiler, anthrazitfarbene Alufelgen, serienmäßige Zweischicht-Metallic-Lackierung, ein Lederlenkrad und ein neues Stoff-Design. Der Preis des Flitzers mit Zwei-Liter-Einspritzmotor und Schubabschaltung: 23 800 Mark.

Opel Post

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG
Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich
Redaktion: Werner Haas, Jochen Kruse (beide kommissarisch)
Technische Leitung: Hans H. Graßmann
Mitarbeiter in den Werken: Horst von Dieken (Bochum) und Heidi Adam (Kaiserslautern)
Layout: Hans Günter Schmitz, Georg Rott, GDS Grafik-Design-Service
Satz und Druck: Darmstädter Echo, Holzallee 25–31, 6100 Darmstadt
Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/662025

Potz Blitz! Ein Oldie im Aufwind

„Genau 44 Jahre hat er jetzt auf dem Buckel. Trotzdem läuft er immer noch wie geschmiert“, freut sich Anton Totzauer über den kardinalroten Opel Blitz des Oppenheimer Segelflugvereins. Die Lenkung des 1941 gebauten Lastwagens ist zwar schon ein wenig ausge schlagen, durch die beiden Türen pfeift der Wind und auch beim Bremsen müssen die Flieger höllisch aufpassen, damit sie nicht weit über die Landepiste hinaus schießen. Die Hauptsache ist aber: „Die Karre“ läuft.

Und das ist wirklich das Wichtigste. Denn ohne den Blitz wären die motorlosen Flugzeuge flügellos. Vor allem ohne die auf dem Oldtimer installierte Seilwinde, mit der die Segelflugzeuge in atemberaubender Geschwindigkeit in den Himmel katapultiert werden. Der Blitz selbst muß auf seine alten Tage nicht mehr allzuviel leisten: Einmal morgens zum Platzende und abends wieder zurück. Macht zusammen knapp zwei Kilometer.

„Das war nicht immer so“, erinnert sich Toni Totzauer, bis vor drei Jahren noch Meister in der Opel-Lehrwerkstatt für Kraftfahrzeugmechaniker. „Früher kam es schon einmal vor, daß der ganze Verein mit allen Flugzeugen und dem Blitz vorneweg gemütlich über Land bis in die Schwäbische Alb getuckert ist.“ Damals war der Laster noch im Besitz der Luftsportgruppe Groß-Gerauer Land, die ihn 1961 – ziemlich verwahrlost und heruntergekommen – für 300 Mark gekauft hatte. Nach einer Überholung, die ein Jahr dauerte, wurde der Winden-Blitz dann auf dem Groß-Gerauer Marktplatz dem Verein offiziell übergeben. Und 1967 fand er auf dem Oppenheimer Fluggelände schließlich seinen festen Standort.

An der Technik des Blitz' hat sich trotz der 40 Jahre und der Restauration nichts geändert. Nach wie vor wird der Lastwagen von einem längs eingebauten 3,5-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor angetrieben. Ein teil-synchronisiertes Fünfgang-Getriebe gibt die 75 PS an die Hinterachse weiter. Die Höchstgeschwindigkeit? Sie hat in Oppenheim bisher noch niemand getestet.



Lehrer: Toni Totzauer hilft dem Nachwuchs in die Lüfte



Dienst: Auch nach 44 Jahren ist der Blitz kein bißchen müde



Freizeit-Flieger: Willi Siegfried und Lázló Medgyesi (rechts)

Wesentlich mehr Dampf als die betagte Maschine des Blitz' muß allerdings der Windenmotor machen. Für den nötigen Schwung in die Lüfte sorgt übrigens ebenfalls ein Opel-Aggregat: Ein Diplomator-V8-Motor mit 5,4 Litern und stattlichen 235 PS. Er beschleunigt die bis zu 500 Kilogramm schweren Segelflugzeuge, die an einem 1000 Meter langen Schleppseil hängen, in weniger als drei Sekunden von Null auf Tempo 100.

Noch erstaunlicher als die Beschleunigung ist aber die Steigleistung der Segelflugzeuge: In der Startphase steigen sie maximal 18 Meter pro Sekunde, nach knapp 40 Sekunden löst sich das Seil in 400 bis 500 Metern Höhe.

Während des Schleppvorgangs verfeuert der Diplomator-Motor 1,5 Liter Superbenzin. Dann hat er Ruhe – den Rest besorgen die Aufwinde. Bei guter Thermik hält sich ein Segelflugzeug stundenlang in der Luft. Den besten Beweis dafür lieferte Opel-Konstrukteur Lázló Medgyesi, der mit seinem Holzsegler vor einigen Jahren vom Main bis zur fran-

zösischen Atlantikküste flog: 820 Kilometer ohne Motor. Und das war dann auch der noch bis heute gültige Streckenrekord der Oppenheimer Segelflieger.

„So ein Flug hat zwar Seltenheitswert, aber Strecken von dreihundert Kilometern sind öfter drin“, versichert der versierte 53jährige Hobbypilot. Der gebürtige Ungar fliegt seit 1968 und möchte diesen



Senkrechtstarter: In 40 Sekunden hievt der Diplomator-Motor die Flieger in den Himmel



Hochbetrieb: Pflingsten kann vom Oppenheimer Flugplatz aus jeder eine Runde drehen



Anführer: Früher fuhr der alte Opel Blitz bei allen Überlandfahrten stets an der Spitze

„technisch begeisternden Sport“ so schnell nicht missen.

Auch Toni Totzauer kommt von der Fliegerei nicht los. Der ehemalige Opel-Ausbilder ist schon seit 1938 dabei. Als Fluglehrer kümmert er sich besonders um den Nachwuchs. Für den rüstigen Rentner ist es ganz besonders erfreulich, daß sich in den letzten Jahren wieder viele junge Leute für dieses faszinierende Hobby interessieren. Einer der Gründe dafür: Die geforderte Arbeitsleistung in den Vereinen mindert die Beiträge und macht's auch Lehrlingen oder Schülern möglich, relativ preisgünstig in die Luft zu gehen.

Für Totzauer bedeutet die Fliegerei und der ständige Kontakt mit jungen Menschen, daß er auch als

älterer Mann noch gebraucht und gefordert wird: „Selbst wenn ich einmal aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr selbst fliegen könnte, hätte ich immer noch genug in der Flugplatz-Werkstatt bei den Wartungsarbeiten zu tun“, erklärt er seine Einstellung.

Ähnlich sieht das auch Willi Siegfried, ein anderer Opel-Mitarbeiter unter den Oppenheimer Segelfliegern. Den 55jährigen Leiter der Produktionsvorbereitung Chassis hat erst ziemlich spät – mit 48 – der Hang zur Fliegerei gepackt. „Zur Zeit wird sehr viel über den Vorratshandstand diskutiert“, erklärt er die späte Liebe zum jungen Hobby. „Ich glaube, viele Kollegen haben Angst, vorzeitig aus dem Berufsleben auszuschcheiden, weil sie nicht

genau wissen, was sie dann mit ihrer freien Zeit anfangen sollen. Aktive Segelflieger brauchen sich in dieser Hinsicht sicherlich keinerlei Sorgen zu machen.“

Ein Tip für alle, die jetzt Lust bekommen haben, einmal zuzuschauen oder selbst mitzufliegen: Pflingsten (26. und 27. Mai) ist in Oppenheim „Tag der offenen Tür“ mit Rundflügen, Freiflugverlosung und einem tollen Flugprogramm. Der Eintritt ist frei!

Wer an diesem Termin keine Zeit hat, kann seine fliegenden Kollegen aber auch an jedem anderen Wochenende besuchen und sich für wenig Geld in die Kunst des Fliegens ohne Motor einweisen lassen. Und dem Blitz „Guten Tag“ sagen.

Helmut Bauer

Lösung für Gleiter

op Rüsselsheim. Die neue Arbeitszeitregelung in den Opel-Werken ist zwar seit 1. April in Kraft. Doch ganz glatt über die Bühne gegangen ist sie noch nicht. Probleme gab's vor allem für die Mitarbeiter, für die ab 1. Januar 1986 die Gleitzeit gilt. Da diese erst nach der Aufstellung von sogenannten Zeiterfassungs-Geräten in Kraft treten kann, wurde eine Übergangsregelung beschlossen. Ihr Inhalt: Freitags ist eine halbe Stunde früher Feierabend.

Und genau das machte jenen Mitarbeitern Kummer, die auf Bahn oder Bus angewiesen sind. Deshalb wurde jetzt mit dem Betriebsrat in Rüsselsheim eine Ausnahmeregelung vereinbart. Nach ihr können in begründeten Ausnahmefällen all jene, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind und die freitags keine frühere Fahrmöglichkeit haben, in Abstimmung mit ihrem Vorgesetzten freitags weiterhin acht Stunden arbeiten. Zum Ausgleich erhalten sie dann statt anderthalb zwei freie Tage pro Quartal. Allerdings können Mitarbeiter, die bereits an der vereinfachten Form der Gleitzeit teilnehmen, keinen Gebrauch von dieser Ausnahmeregelung machen, die nur bis zur Einführung der Gleitzeit im kommenden Jahr Gültigkeit hat.



Langers langer Weg an die Spitze

Wird Golf bald Volkssport bei uns?

Golf, das ist nicht nur ein Auto, sondern auch eine Sportart. Eine, die sich für viele mit Begriffen wie Reichtum und Müßiggang verbindet. Doch seit ein deutscher Maurer-Sohn äußerst erfolgreich auf den berühmtesten Plätzen dieser Welt den Schläger schwingt, setzt auch hierzulande ein Golf-Boom ein. ZDF-Sportchef Dieter Kürten beleuchtet exklusiv für die Leser der Opel Post die Hintergründe dieses Aufschwungs und stellt das erste deutsche Golf-As Bernhard Langer vor.

Das Wortspiel bietet sich geradezu an: Es ist in doppeltem Sinn ein „langer“ Weg gewesen, ehe eine Randsportart wie Golf in bundesdeutschen Landen populär geworden ist. „Otto Normalverbraucher“ kannte bis vor kurzem eigentlich nur Mini-Golf. Seitdem jedoch ein Deutscher auf richtig großen Golfplätzen die richtige Bahn findet, ist auch hierzulande ein wahrer Golf-Boom ausgebrochen.

„Schuld“ daran ist Bernhard Langer, der erste deutsche Weltklassegolfer. Er hat durch seine Erfolge jedoch auch mit dem Vorurteil aufgeräumt, Golf sei nur ein Sport für Millionärs-Söhne. Der 27jährige stammt aus einfachen Verhältnissen und diente sich im wahrsten Sinne des Wortes hoch. Seine Laufbahn begann als Caddy – vergleichbar dem Balljungen im Tennis – der wie ein treuer Hund hinter seinem Herrn und Meister herzutrotten hat. Die Sportart faszinierte den blonden Schwaben von klein auf. Heute ist sie sein Beruf, und ein gut dotierter dazu. In den ersten vier Monaten dieses Jahres hat Bernhard Langer exakt 256 667 Dollar verdient, gute 750 000 Mark also.

Nur die beiden amerikanischen Profis Curtis Strange und Calvin Peete brachten mehr auf ihr Konto. Die nächsten Europäer, der Spanier Severiano Ballesteros und der Engländer Nick Faldo, folgen erst mit riesengroßem Abstand.

Die Grundlage für die Top-Position in finanzieller Hinsicht schuf Bernhard Langer mit seinem sensationellen Sieg bei den US-Masters in Augusta im Bundesstaat Georgia. Aber was heißt schon Sensation? Es war im Grunde mehr – ein echtes sporthistorisches Ereignis. Ein erster Platz bei den US-Masters ist nämlich genauso hoch einzustufen, wie ein Triumph im englischen Tennis-Mekka von Wimbledon.

Langer wurde das traditionelle grüne Jacket verliehen, das auf Lebenszeit die Startberechtigung bei den bedeutendsten Turnieren der Welt garantiert. Bei der Siegerehrung fiel Bernhard Langer seiner amerikanischen Frau Vikki in die Arme, seine Augen schimmerten verträglich feucht, und er dachte – typisch Langer – an die Auswirkungen in der Heimat: „Ich hoffe, daß dieser Sieg dem Golfsport in Deutschland Auftrieb gibt.“

Dies dürfte der Fall sein, zumal Bernhard Langer gleich einen weiteren Erfolg hinzufügte und auch das Turnier in Hilton Head Island im Bundesstaat South Carolina gewann. Denn wie die Fußball-Jugend früher Idolen wie Fritz Walter, Uwe Seeler und Franz Beckenbauer nachempfand, so träumen nun immer mehr Talente davon, in Langers Fußstapfen zu treten.



Sensation: Langer-Sieg



Großverdiener: über 750 000 Mark in vier Golf-Monaten



Sportexperte: Dieter Kürten

Es gibt mittlerweile 150 Golfplätze in der Bundesrepublik, die nicht nur exklusiven Clubs gehören. In Düsseldorf etwa steht schon seit Jahren ein Platz mit zwölf Löchern jedermann offen. Gegen eine geringe Platzmiete. Dort sieht man oft Fußball-Weltmeister Rainer Bonhof, den Düsseldorf-Kapitän Gerd Zewe und den neuen Fortuna-Trainer Dieter Brel. Gerd Zewe sagte: „Golf ist eine faszinierende Sportart. Ich bedaure, daß ich nicht früher damit begonnen habe.“ Ähnlich äußert sich auch Franz Beckenbauer, der in seiner Wahlheimat Kitzbühl bei jeder Gelegenheit den Schläger schwingt. Kein Zweifel: Vor allem dank einer Persönlichkeit wie Bernhard Langer ist Golf auch hierzulande auf dem Vormarsch.

Dieter Kürten



Topform: Auch nach 48 Siegen in fast 40 Jahren ist Friedel Lauth (54) noch für Erfolge gut



Der Vorturner

ba Rüsselsheim. Ob Barren, Reck, Pferd oder Ringe – Friedel Lauth macht so schnell keiner was vor. Im Gegenteil: Der Prüfstands-Monteur aus dem Opel-Entwicklungszentrum zeigt noch so manchem Turner-Nachwuchstalant, was ein richtiger Aufschwung ist. Auch mit 54 Jahren.

Erstaunlich ist das trotz seines Alters nicht. Denn der Vorturner des Rheinlössischen Turnbundes ist seit fast 40 Jahren in Sachen Sport aktiv. Und zwar außerordentlich erfolgreich. Siehe hat der Übungsleiter des 1150 Mitglieder starken TSV 1881 Gau-Odernheim nämlich in all diesen Jahren in Hülle und Fülle eingeheimst.

Seine tolle Erfolgs-Bilanz: In mehr als 100 Wettkämpfen schaffte er allein 48 erste Plätze. Und die holte er nicht nur bei Dorf-Sportfesten. Zu Friedel Lauths Titelsammlung gehören auch: Vier Landesmeisterschaften im Turnen und

drei Titel „Bester Turner Rheinlössen“. Am meisten freut ihn selbst aber ein zweiter Platz, den er 1981 bei der Deutschen Meisterschaft der ältesten Turnerinnen und Turner in Geislingen errang. Denn da ließ er sogar einige frühere deutsche Meister und Olympiateilnehmer ganz schön alt aussehen.

Wie man solche Erfolge über einen so langen Zeitraum schafft? Lauths Rezept: „Eisernes Training und ein klein wenig Zurückhaltung beim Essen.“ Selbst die 121 Stufen zum Speiseraum des Entwicklungszentrums nutzt er zum persönlichen Fitness-Programm.

Daß er wirklich auch als Mitfünfziger noch in Top-Form ist, beweist der gelernte Kraftfahrzeughandwerker nicht nur bei Turnwettkämpfen, sondern ebenfalls beim Skilanglauf und in der Leichtathletik. Auch in diesen Disziplinen stand er oft auf dem Siebertreppchen.

Seine große Liebe gehört aber nach wie vor dem Turnen. Bester Beweis: In den letzten 35 Jahren ließ er kein Deutsches Turnfest aus. Kein Wunder, daß fast jeder in Gau-Odernheim stolz auf „Unseren Friedel“ ist. Wahrscheinlich sogar auch der Pfarrer, obwohl er in einer Predigt einmal sagte: „Für manchen findet die Kirche wohl in der Turnhalle statt.“ Friedel Lauth vermutet: „Damit hat er wohl mich gemeint, denn sonntags haben wir immer Training.“

Heiße Kämpfe im Junior-Cup

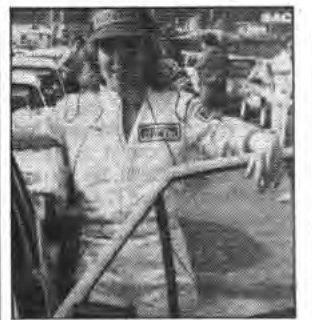
Im Gladbach/Hockenheim. Von Anfang an so richtig zur Sache ging's bei den ersten beiden Läufen des Opel-Junior-Cup, der in diesem Jahr auf Schotterpisten und Rundstrecken ausgetragen wird: Bei der „Rallye Hinterland“ rund um das hessische Städtchen Gladbach versuchten sich die Corsas und Kadett-Drifter auf den Son-

derprüfungen um jeden Preis die Sekunden abzufragen und schon eine Woche später balgten sie sich auf dem Hockenheimring um jeden Meter.

Den gelungensten Einstand auf der Rallye-Strecke hatte das Team Klaus Koch/Thomas Kübler (Marktheidenfeld/Ludwigshafen). Es verwies das Bayerngespann Alois Drexler/Peter Ogil-



Nahkampf: Beim ersten Rennen des Opel-Junior-Cup in Hockenheim wurde kein Zentimeter verschenkt



Dritte: Vera Nillies

ter und der Hessen Helmut Kreis/Uwe Rausch überlegen auf die Plätze.

In Hockenheim, wo dann Rennen statt Rallye angesagt war, stellte sich erstmals eine Frau der männlichen Konkurrenz. Und wie! Vera Nillies aus dem westfälischen Rützen schockte die Herren sofort mit der zweitbesten Trainingszeit. Im Rennen selbst, das Favorit Rolf Hunsdieck aus Hamm souverän gewann, mußte die schnelle Amazone sich aber dann mit einem dritten Platz hinter Jürgen Stöcklein begnügen.

Nach der Zieldurchfahrt registrierte Opel-Sportbetreuer Helmut „Helle“ Bein erstaunt: „Außer Vera und Rolf landeten auf den ersten sechs Plätzen nur Rallye-Fahrer. Die Jungens haben sich wirklich toll im fremden Metier geschlagen.“



Tischtennis-Turnier: Sieghard Hoffmann (r.) holte Pokal

Hochbetrieb an der Platte

vd Bochum. Großkampftag für die Tischtennis-Fans unter den Mitarbeitern der Abteilung PVK (Werkzeuganfertigung): Sieben Stunden lang schlugen sie sich die Bälle um die Ohren, dann stand in der Turnhalle „Bramheide“ in Bochum-Werne der Sieger des diesjährigen Abteilungs-Turniers fest: Sieghard Hoffmann hatte in diesem Jahr den Wanderpokal geholt.

Leer gingen aber auch die anderen 23 Teilnehmer dieses Tischtennis-Wettbewerbs nicht aus. Für jeden Spieler gab's nach dem Endspiel Ehrenurkunden und Preise. Und die hatten sie sich auch redlich

verdient. Alle Spieler bewiesen bei diesem in eigener Regie aufgezogenen Turnier, daß sie mit dem Schläger ebenso meisterhaft umgehen können, wie mit ihrem Werkzeug.

Ein Wunder ist das nicht, denn die Tischtennis-Fans von der Ruhr putzen schon lange die Platte. Seit 1978 treffen sie sich nämlich regelmäßig einmal in der Woche in einer vom Werk angemieteten Halle zum Training. Und das bringt die Spieler nicht nur für das jährliche Abteilungs-Turnier in Form, sondern führte auch dazu, daß „aus Kollegen Freunde geworden sind“, wie alle einhellig betonten.

Bochum auf den Beinen

Riesen-Andrang beim dritten Rennen an der Ruhr



Massenbewegung: Vom Werk aus gingen über 1200 Sportler auf die verschiedenen Strecken

wh Bochum. Großer Erfolg für die „Laufgemeinschaft Opelaner“: Ihr „3. Bochumer Halbmarathon und Zehn-Kilometer-Lauf“ wurde zu einer richtigen Massenbewegung. Zum Start auf dem Werksgelände kamen nämlich 397 Halbmarathonläufer, über die zehn Kilometer gingen 518 Teilnehmer auf die Strecke und an der Wande-

lung beteiligten sich 315 Marschierer. Trotz dieses Riesenandrangs gab's keine Organisations-Probleme. Daß alles glatt lief, dafür sorgten Herbert Hahn und seine Mitstreiter von der LG Opelaner. Der besondere Service des Werks für die Läufer, Jogger und Wanderer: Im Rechenzentrum wurden sofort nach dem Zieldurchlauf der einzelnen

Wertungs- und Altersgruppen die kompletten Ergebnislisten ausgedruckt. Und auf denen stand in der halben Marathondistanz Raymond Keeney aus Dülmen mit einer Zeit von 1:07.47,3 an der Spitze. Schnellster Läufer im Zehn-Kilometer-Rennen wurde mit 31.55,3 Rüdiger Kruse von der „BSG Marienhospital“.

Corsa startklar

Von Jochen Kruse

Zwei Türen mehr dran, ein paar neue Farben zusammenmischen und neue Polsterstoffe aussuchen – fertig ist die ganze Chose. Doch ganz so einfach war die „Geburt“ von Opels Jüngstem nicht. Denn auch im neuen Corsa steckt eine Menge Entwicklungs- und Detailarbeit.

Rüsselsheim. Fahrwerks-Ingenieure kommen sich manchmal wie „Wegfahr-Ingenieure“ vor. Der Grund: Die Experten aus dem Entwicklungszentrum sind oft mehr auf Achse als am Schreibtisch. Allerdings nicht zum Vergnügen. Die unermüdliche Reisetätigkeit gilt vielmehr der Suche nach Straßen mit besonderen Eigenschaften. Denn nicht alles läßt sich in Dudenhöfen auf dem Prüfgelände erfahren, und auch die Tests auf den Prüfständen müssen regelmäßig an der Realität gemessen werden. So auch beim neuen Corsa.

Der sogenannte Popometer der Techniker mußte deshalb bei der Weiterentwicklung der Radaufhän-

gungen im Dienste von Komfort und Fahrsicherheit einiges aushalten. Zum Beispiel einen dreiwöchigen Test-Marathon auf der Brennerautobahn zwischen Bozen und der österreichischen Grenze. Allein bei diesen Versuchen wurden 20 000 Kilometer abgespult.

Diplom-Ingenieur Jürgen Bauer (38), für Fahrkomfort und -verhalten zuständiger Gruppenleiter, erläutert: „Diese Strecke mit ihren vielen Brücken und Rampen macht sich mit einer Menge Fahrbahnebenheiten bemerkbar, die sich in Schwingungen des Autos umsetzen.“

Die Erkenntnisse aus dem Fahrversuch wurden dann auf Prüfständen in exakte Meßergebnisse um-

gesetzt, unter anderem auf der hochmodernen Anlage der französischen Firma Ferodo in Paris. Das Ergebnis aller Versuche: Der neue Corsa bekam eine geänderte Stoßdämpfer- und Federabstimmung und andere Gummi-Dämpfungsteile. Ingenieur Bauer erklärt den Grund aller Mühen: „Unser Ziel war eine größere Lenkpräzision im Mittelbereich und mehr Komfort bei weiter verbesserter Fahrsicherheit.“

Auf Auslandserfahrungen konnten auch die Farb-Designer unter Leitung des Argentiniers Jorge Ferreyra (41) nicht verzichten. Der Spezialist über den kommenden Farb-Trend, der sich schon heute in den neuen Außenfarben und Polsterstoffen des Corsa spiegelt: „Während die Kunden augenblicklich noch gedeckte Farben bevorzugen, steuern wir in eine farbenfrohe Zukunft mit bunter Frische.“ Warum aber nicht nur die Suche nach neuen Farbtönen, sondern auch ihre Entwicklung und Produktionsfreigabe Jahre dauert, ist an einem Beispiel leicht erklärt: Jeder neue Lack muß drei Jahre in der salzhaltigen



Sicherheit: Das verbesserte Fahrwerk haben jetzt alle Corsa-Modelle – drei Seitenfenster allerdings nur die Viertürer



Merkmal: Neue Lenkräder und Polsterstoffe nicht nur im GT

Luft und erbarmungslos Sonne Floridas beweisen, daß er die Qualitätsansprüche von Opel erfüllt. Und Qualität wird beim Corsa genauso groß geschrieben wie bei jedem anderen Modell. Fritz W. Lohr, Direktor der Produktentwicklung: „Moderne Kompaktwagen erfordern heute einen ähnlich hohen konstruktiven Aufwand wie große Reiselimousinen.“

Das zeigt auch die Aerodynamik des Corsa. Mit c_w -Werten zwischen 0,34 für den GT und 0,36 (Schrägheck-Corsa) sowie 0,38 (Stufenheck-Limousine) steht er in seiner

Klasse an der Spitze. Der Lohn der Luft-Gefechte: Geringer Verbrauch und flotte Fahrleistungen.

Oder die passive Sicherheit des Opel-Mini: Sie ist im Falle eines Falles maximal, wie eine Reihe ausgeklügelter Konstruktionsdetails belegt: Etwa die Stützrampen im Sitz – beim Aufprall können die Passagiere nicht unter den Gurten wegtanken (Submarining). Oder das spezielle hintere Motorlager, das den Antriebsblock bei einer eventuellen Frontalkollision nach unten, weg von den Insassen, lenkt. Zu den sicheren Lösungen



Preissenkung: Stufen- und Schrägheck kosten gleich viel

gehören aber auch die patentierten Türschammiere, die als „Zugverband“ für guten Schutz bei einem seitlichen Aufprall sorgen.

So kommt der europäische Erfolg des Corsa nicht von ungefähr. Denn, so Opel-Chef Ferdinand Beickler: „Auch die neue Corsa-

Generation dokumentiert Opels Linie: Intelligente Automobile zu konstruieren, die technisch auf der Höhe der Zeit, vernünftig im Preis und deshalb von hohem Nutzen für den Verbraucher sind.“ Was die einzelnen Corsa-Modelle kosten, zeigt unsere Übersicht:

Modell	Preis	
	dreitürig / fünftürig	
Corsa LS	1,0 S	12 470,- / 13 210,- DM
	1,2 S	13 001,- / 13 741,- DM
	1,3 S	13 608,- / 14 348,- DM
Corsa GL	1,0 S	13 240,- / 13 980,- DM
	1,2 S	13 708,- / 14 448,- DM
	1,3 S	14 315,- / 15 055,- DM
Corsa GLS	1,0 S	13 870,- / 14 665,- DM
	1,2 S	14 338,- / 15 133,- DM
	1,3 S	14 945,- / 15 740,- DM
Corsa GT	1,3 S	16 040,- / — DM

Für die jeweiligen Stufenheck-Versionen gelten die gleichen Preise.



Zugang: Durch vier Türen freier Eintritt auf allen Plätzen



Ergänzung: Corsa Spider kam offiziell ins Opel-Programm

Späh-Trupp

Kontrolldienst prüft Warenverkehr

ba Rüsselsheim. Portal 60, an einem Dienstag kurz vor zehn Uhr: Drei deutsche Lastwagen mit Schrauben und Kleinteilen für die Produktion und ein holländischer Laster mit Salat für die Kantine stehen vor der Schranke, wollen ins Werk. Drinnen das gleiche Bild. Zwei entladene Brummis drängeln Richtung Autobahn. Doch alle müssen warten, bis ein spanischer Dreißig-Tonner die Waage passiert hat.

Trotz des Andrangs kommt bei den Werkschützern vom kaufmännischen Kontrolldienst keine Hektik auf. Für sie ist das Gewimmel Normalbetrieb. Rund 300mal täglich schicken sie hier Laster über die Waage, vergleichen das Gewicht mit den Frachtpapieren. Und auch wenn sich Lieferanten irren, wenn Plomben von Zollfahrzeugen nicht ganz einwandfrei sind oder etwas mit den Papieren nicht stimmt, wird keiner von den fünf Männern, die hier in zwei Schichten Dienst tun, nervös. Einzige Reaktion: Die Schranke bleibt erst mal unten.

Einige Meter weiter fertigen drei Kollegen die Fremdfirmen ab, die zur Zeit im Werk arbeiten. Macht unter Strich noch einmal rund 200 Kontrollen täglich. Auch sie gehören zur 33 Mann starken Truppe des kaufmännischen Kontrolldienstes von Gruppenführer Ernst Schmidt.

Ohne Inspektion durch diese Spezialisten vom Werkschutz verläßt keine Ersatzteil-Kiste das Werk, kein Container den Opel-Hafen am Mainkai. Und auch kein Auto rollt zum Händler ohne eine gewissenhafte Abschlußkontrolle der Inspektoren. Denn insgesamt elf Leute am Portal 80,

am Exportplatz K 100 und am Verladebahnhof sehen sofort, wenn ein neuer Rekord auf falschen Reifen rollt, der zweite Außenspiegel fehlt oder der verkehrte Radiotyp eingebaut ist.

Ohne Routine ging es so mancher Fehler durch. Schmidt: „Erfahrung gehört einfach zu unserem Job.“ Aus diesem Grund gehören zu seiner Truppe vor allem langjährige Mitarbeiter. Doch sie werden bald „Mangelware“, in den nächsten zwei Jahren scheiden altersbedingt fast dreißig Prozent aus. Ernst Schmidt fürchtet um den Nachwuchs, weil seine Abteilung schon jetzt hart an der Auslastungsgrenze arbeitet.



Genauigkeit: Ohne Inspektion geht kein Laster und keine Kiste aus dem Werk

Ohrenschmaus

Von Daniel Grube

dan Rüsselsheim. Wenn im Speisesaal über der Opel-Personalabteilung das Klappern von Tellern und Bestecken verstummt und stattdessen plötzlich aus einem Nebenraum lustige Flötentöne, frische Bläserpassagen oder unüberhörbare Paukenschläge erklingen, wissen Eingeweihte: Es ist Mittwoch, 17 Uhr. Das Opel-Orchester hat wieder einmal mit seiner wöchentlichen, anderthalbstündigen Probe begonnen. Da kann es dann schon einmal passieren, daß der



Immer im Takt: Dirigent Vinzenz Christ leitet das Werksorchester seit 1980

eine oder andere Zaungast im leeren Speisesaal Platz nimmt, um schon Monate vor dem ersten offiziellen Konzert (in diesem Jahr am 3. Mai in der Rüsselsheimer Stadthalle) etwas vom neuen Programm der Opel-Instrumentalisten mitzubekommen.

Mit Unterbrechungen besteht das Orchester, das sich ausschließlich aus ehemaligen und noch aktiven Mitarbeitern des Werks am Main zusammensetzt, jetzt schon seit über 40 Jahren. War es früher durch eine Streichergruppe noch mehr eine Art Salon-Orchester, so spielt das 50 Mann starke Ensemble heute in reiner Blasmusikbesetzung. Die Auftritte: 15 bis 18 mal jährlich wird öffentlich auf die Pauke gehauen und ins Horn gestoßen.

Gespielt haben die Musiker um Dirigent Vinzenz Christ schon auf vielen Festivitäten: In den Heimatgemeinden von etlichen Werksangehörigen, in der Schweiz und frü-



Gut bei Puste: Bei ihren Auftritten blasen die 50 Musiker Klassisches und Schmissiges. Am 3. Mai ist Premiere beim Frühlingskonzert in der Rüsselsheimer Stadthalle

20.00 Uhr in der Stadthalle auf die Bühne gehen, werden die Musiker natürlich wieder ein buntes Programm bieten. Auf dem Konzertplan stehen unter anderem neben Haydns „Wassermusik“ auch der Kaiserwalzer von Strauß, einige Stücke der leichten Muse sowie zum Schluß ein Big-Band-Teil in „James-Last-Besetzung“. Der Eintritt zu diesem zweistündigen Ohrenschmaus ist wie immer frei.

her auch mehrmals zu Weihnachten in Bochum und Kaiserslautern. Und bei den alljährlichen Hesseantagen zählt das Opel-Orchester schon seit langer Zeit zu den festen Programmpunkten – wenn es auch im letzten Jahr aufgrund des Streiks nicht antreten konnte.

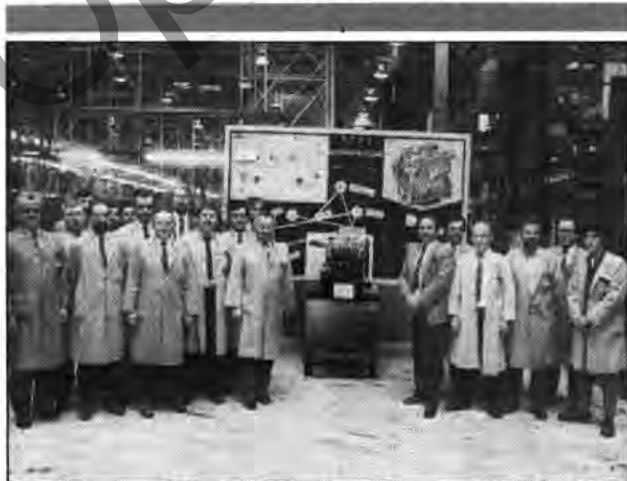
Das Musikprogramm ist auf die jeweilige Veranstaltung abgestimmt. „Wir spielen viel Strauß und Mozart“, sagt Vinzenz Christ, „aber auch moderne Orchesterwerke und außerdem Konzertfassungen von Liedern der Beatles und Udo Jürgens.“ Der fünfundfünfzigjährige Dirigent, der in der „Allgemeinen Verwaltung“ des Entwicklungszentrums beschäftigt ist, leitet das Werksorchester seit November 1980. Da ihm „die Harmonie und

Kameradschaft zwischen Musikern gefällt“, kümmert er sich außerdem in seiner Freizeit noch um die Musikvereinigung Mainz-Ebersheim-Lörzweiler und um die Kasteller Musikanten.

Den nötigen fachlichen Hintergrund dazu bringt der Hobby-Dirigent mit, denn bereits mit zehn Jahren wurde Klein-Vinzenz erstmals mit Musik konfrontiert. Damals erlernte er die ersten Handgriffe auf der Posaune. Und seitdem ist er fasziniert von der Welt der Musik. Auch die Möglichkeiten des Opel-Orchesters kann Vinzenz Christ gut beurteilen: Bevor er dort den Taktstock in die Hand nahm, war er bereits seit 1965 aktives Mitglied.

Wenn die 50 Mitglieder des Werksorchesters am 3. Mai um

Das Millionen-Ding aus Kaiserslautern



Produktionsrekord: Schon nach 52 Monaten war das Pfälzer Motorenwerk Millionär. Tages-Produktion: 1600 Aggregate

ha Kaiserslautern. Strahlende Gesichter in der Pfalz! Und Grund zur Freude hatten die 6500 Mitarbeiter in Kaiserslautern auch: Vier Jahre und vier Monate nach dem Start der Triebwerk-Produktion lief in ihrem Werk der einmillionste Motor vom Band.

Ein weiterer toller Rekord, nachdem schon das Motorenwerk in der Rekordbauteilzeit von nur etwas mehr als einem Jahr errichtet worden war. Werkleiter Heinrich Peter Klein: „Diese mit einer Investitionssumme von rund 550 Millionen Mark gebaute Produktionsstätte brachte nach dem Anlauf im Dezember 1980 rund 1500 zusätzliche Arbeitsplätze in der Region.“

Heute werden pro Tag 1600 Motoren gefertigt. Und zwar 600 Einspritz-Maschinen, 600 Diesel-Aggregate und 400 Vergaser-Motoren für Kadett, Ascona, Manta und Rekord. Besonderer Stolz des Kaiserslauterner Opel-Chefs und seiner Mitarbeiter: Der hohe Qualitätsstandard dieser Motoren.

Lehrlinge sammeln für Afrika

ha Kaiserslautern. Die Hunger-Katastrophe in Afrika ließ die Opel-Azubis nicht kalt. Im Gegenteil: Jugendvertreter Markus Erb und Ausbildungsleiter Müller organisierten jetzt spontan eine Sammelaktion in der Abteilung Berufsausbildung. Der Erlös: 450 Mark. Überwiesen wurde dieser Betrag an den Hermann-Gmeiner-Fond „SOS-Kinderdorf in Äthiopien“. Kommentar eines Sponsors: „Wir hoffen alle, daß dieses Geld zur Verbesserung der Lebenssituation junger Menschen in den afrikanischen Notgebieten beiträgt.“

Opel-Historie zum Ausleihen

op Rüsselsheim. Alles über Opels wechselvolle Geschichte zeigt ein Film, der jetzt auf Videokassette (VHS) in den Büchereien (Rüsselsheim), der Sozialabteilung (Bochum) und der Personalabteilung (Kaiserslautern) ausgeliehen werden kann. Das Erstaunliche bei diesem 21 Minuten langen Farbfilm mit dem Titel „Als die Zukunft begann“: Obwohl ein Großbrand im Jahr 1911 und die beiden Weltkriege das Opel-Hausarchiv nicht eben zur Fundgrube machten, gelang es den Produzenten, vom Gründungsjahr 1862 an umfangreiches und authentisches Bildmaterial zusammenzutragen. Die ersten „laufenden Bilder“ des Streifens zum Beispiel stammen sogar schon aus dem Jahre 1906.



Mofa-Training: Nur Übung machte den Lehrer zum Meister

Parkplatz als Übungsgelände für Fahrlehrer

ha Kaiserslautern. Wieder auf die Schulbank mußten jetzt die Fahrlehrer aus der Pfalz. Der Grund fürs Büffeln: Ihr Verband führte in Kaiserslautern ein Fortbildungsseminar durch, bei dem sie

alles über die seit dem 6. März obligatorische praktische Mofa-Prüfung erfuhren. Für die Lehrer war aber nicht nur Paragraphen-Pauken angesagt, sondern sie mußten auch selbst am Gasgriff drehen. Und das taten sie ausgiebig auf dem Parkplatz des Werks. Fazit des Trainings: Alle meisterten die verschiedenen Parcours mit Bravour und sind nun bestens darauf vorbereitet, ihr Wissen an den Schülern der Pfalz weiterzuvermitteln.

Unsere Jubilare



Rüsselsheim

1. 4. Brigitte Ambrügger, Kulturabt. – Werkbücherei; Wolfgang Bauer, PEK-Karosserie; Klaus Böhm, PEK-Rohkarosserie; Heinz Brand, Instandhaltung Presswerk G 22; Heinz Diefenbach, Öffentlichkeitsarbeit Bez. z. Reg. Ind.; Willi Elsinger, Ind. Eng. – Zeit u. Arbeitsstudien; Walter Gättinger, PVP-Konstr. M.- u. Kl.-Werkzeuge; Lothar Gutjahr, PEK-Chassisentwicklung; Manfred Hartmann, Revisionsabteilung; Walter Heck, PEK - Karosserieinnenausstatt.; Günter Heger, Inspektion Qualitätskontrolle; Josef Jakobi, MPK-Arbeitsvorbereitung; Helmuth Janetzko, PVP-Mechanisierung; Hans Joachim Kaiser, Modell- und Lehrerbau; Reinhold Karbach, T & Z – Auftragsabw. Inland; Heinz-Rüdiger Karn, PVP-Masch. Planung u. Kontr. Fkt.; Hans Kayser, Zentralwerkstätten II; Bernd Kessner, PEK-Versuchsgruppe; Willi Kreim, PEK-Versuchsgruppe; Wolfgang Kurdal, Kundendienst; Adolf Lochschmidt, Karosseriebau – Gerippebau; Edgar Metz, PEK-Kosten u. Gewichtsschatz.; Gerhard Müller, PEK-Motorenkonstruktion; Roland Müller, PV-Entwickl. Fertigungssysteme; Erich Nuffer, PEK-Fahr- u. Triebwerk-Konstr.; Horst Orthwein, Wagenendmontage; Gert Paubandt, PEK-Karosserie; Karl-Heinz Pilz, Fertigungsmaterialeinkauf; Karl-Heinz Raab, Produktionsvorbereitung Chassis; Peter Rackow, Fertigungsmaterialeinkauf; Norbert Rothenburger, PEK-Chassisentwicklung; Bernd Saling, Zentralwerkstätten II; Hans Sarnes, Produktkosten; Erich Saure, Kdd.-Service Training Center; Jürgen Schmiedl, Instandhaltung Presswerk G 22; Ludwig Schmitt, Styling-Werkstatt; Volker Schütz, PEK-Fahr- u. Triebwerk-Konstr.; Manfred Schumacher, PEK-Chassis-konstruktion; Klaus-Dieter Senf, Zentralwerkstätten I; Günther Simon, PEK-Versuchsgruppe; Kurt-Dieter Sixt, WA-Anlagenplanung; Wilfried Stroh, Techn. Zentralabt. Plg. Werkstatt; Willy Weyrich, Kreditorenbuchhaltung;

4. 4. Heinz Borm, Zentralwerkstätten I; Franz-Friedrich Denter, Schaumteile; Karl-Heinz Gohl, Zentralwerkstätten I; Karl-Heinz Kissel, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Heinz Resch, Presswerk – Pr. Strassen 1-23; Rudi Schwilowski, Schmiede; Wilhelm Ul-

lius, Chassis-Teile; Hartwig Wörner, Betriebsmitteleinkauf;

5. 4. Ludwig Schaffner, Teilelager;

7. 4. Horst Ripperger, Instandhaltung – Presswerk;

11. 4. Bruno Geib, Lackiererei II; Gerald Hess, Betriebsmitteleinkauf; Peter Koch, Instandhaltung – Presswerk; Ernst Hans Kollmann, Ordnungsdienst; Walter Kolter, Kar.-Unterzusammenbau u. Rohrfabrikation; Manfred Koza, PEK-Kaross. Türen u. Beschläge; Otto Naab, PVP-Mechanisierung; Peter Stauder, MPK-Materialabteilung;

12. 4. Mario Filomeno Jarosi, Karosserie-Fertigmontage; Hermann Sperlich, PEK-Versuchsgruppe;

13. 4. Helmut Riedel, PEK-Werkstoffentwickl.-prüfung;

19. 4. Roland Becker, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Friedhelm Burkart, Instandhaltung – Presswerk; Hermann Franzmann, MPK-Fahrzeugmontage-Steuerung; Rudi Gröschl, MPK-Materialabteilung; Helmut Hess, Instandhaltung – Presswerk; Erich Köhler, Qualitätskontrolle Chassis II; Erwin Moors, Schmiede; Günter Müller, Zentralplanung; Egon Schmitt, Energieversorgung; Eberhard Schöffel, MPK-Materialabteilung;

20. 4. Hans Horn, MPK-Systeme u. Techn. Informat.;

21. 4. Helga Butgereit, MPK-Versand-Zweigwerke; Herbert Schmidtke, MPK-Materialabteilung;

25. 4. Emil Flauaus, Werk-schutz; Oswald Fuchs, Instandhaltung Kar.-Bau u. Schweißtechnik; Helga Gütlich, Inspektion Chassis I; Karl Josef Kammerer, Zentralwerkstätten I; Robert Richter, Schmiede; Erwin Sommer, Teilelager; Peter Spegt, Karosseriebau – Gerippebau;

27. 4. Walter Arndt, Energieversorgung; Franz Pietruschka, Motorenbau M 55;

29. 4. Werner Wedel, Instandhaltung Lackiererei K-115 u. Prozeßwartung;

30. 4. Wolfgang Neidhardt, Teilelager; Emil Ernst Plechaty, Beschädigten-Einsatz

Bochum

3. 4. Heinrich Gruhn, Produktionsvorbereitung Werk I;

13. 4. Ewald Slowikow, Polsterei

Zweigniederlassung Berlin

1. 4. Joachim Ruschke

Wir gedenken

Rüsselsheim

Günter Rehders, Schmiede, geb. 22. 7. 40, gest. 3. 10. 84;

Wolfram Lukas, Getriebe, Motorteile u. Härtere, geb. 18. 5. 58, gest. 28. 1. 85;

Georg Lamboy, PEK-Versuch/Kar.-Innen-ausst., geb. 11. 11. 28, gest. 31. 1. 85;

Günter Tschepe, Inspektion Chassis I, geb. 28. 4. 27, gest. 3. 2. 85;

Hans Kothe, Instandh. Lackiererei K 115, geb. 1. 3. 26, gest. 12. 2. 85;

Hans Schmidt, Betriebsschlosserei und -schrein., geb. 22. 6. 28, gest. 12. 2. 85;

Rolf Schuhs, Inspektion K 40 – II, geb. 7. 3. 53, gest. 12. 2. 85;

Beate Marrella, Polsterei, geb. 21. 3. 56, gest. 16. 2. 85;

Heinrich Porth, Schmiede, geb. 22. 5. 28, gest. 17. 2. 85;

Emil Braun, Werksbahn, geb. 18. 10. 23, gest. 26. 2. 85;

Franziska Trabold, Werksverpflegung, geb. 27. 6. 29, gest. 6. 3. 85;

Dieter Bartsch, PEK-Entw. u. Erprobung, geb. 28. 7. 40, gest. 7. 3. 85;

Pehliwan Yetkin, Kar.-Fertigmontage I, geb. 4. 2. 33, gest. 13. 3. 85;

Peter Kohl, PEK-Fahrzeugeinsatz, geb. 1. 7. 44, gest. 14. 3. 85;

Kurt Bisanz, Transportabteilung, geb. 3. 4. 43, gest. 16. 3. 85;

Johannes Kwetkus, Zeit- und Arbeitsstudien, geb. 25. 6. 30, gest. 16. 3. 85;

August Mahn, Motorenbau M-55, geb. 23. 2. 26, gest. 24. 3.

85; Wilhelm Stotz, MPK-Produktionsplanung, geb. 23. 5. 32, gest. 25. 3. 85;

Jürgen Melchior, Kar.-Fertigmontage I, geb. 7. 4. 59, gest. 27. 3. 85;

Christian Fröhlich, Verpackung und Versand, geb. 9. 6. 24, gest. 28. 3. 85;

Heinrich Ackermann, Wagenendmontage, geb. 12. 10. 33, gest. 30. 3. 85;

Klaus Weick, Werkschutz, geb. 24. 2. 58, gest. 2. 4. 85;

Muzaffer Demir, Presswerk K-40, geb. 1. 8. 65, gest. 8. 4. 85.

Bochum

Senyüz Sevet, Karosserie-Fertigmontage, geb. 1941, gest. 4. 3. 85;

Fred Wenzel, Zusammenbau Seitenwand, geb. 24. 11. 51, gest. 4. 3. 85;

Hans Otto Schulze, Motorenbau, geb. 16. 8. 30, gest. 6. 3. 85;

Jan Orzol, Karosserie-Fertigmontage, geb. 15. 7. 40, gest. 15. 3. 85;

Roman Wienak, Zusammenbau Auspuffrohre, geb. 26. 2. 52, gest. 21. 3. 85;

Helmut Hochscheid, Wareneingang, geb. 16. 11. 46, gest. 10. 4. 85.

Kaiserslautern

Josef Gottlieb, Produktion, geb. 9. 7. 43, gest. 17. 2. 85;

Walter Henn, Produktion, geb. 17. 9. 33, gest. 15. 3. 85.



Kapitän im Heimathafen

mk Rüsselsheim. Hätten Autos eine Seele, so wären dem alten Opel Kapitän sicher Tränen der Rührung aus den runden Scheinwerfern getropft: Nach 35 Jahren sah der Oldtimer seine Geburtsstätte wieder. Entsprechend stolz standen er und sein Besitzer vor dem Opel-Hauptportal in Rüsselsheim. Nach einer für

50er Kapitän kein Problem. Er stand nur zweimal still – weil einem der nostalgischen Weißwand-Reifen auf den schlaglochübersäten Straßen Bulgariens plötzlich die Luft ausgegangen war.

Über den Spritverbrauch auf dieser Mammutstrecke freute sich sein Besitzer besonders: „Nur acht Liter schluckte die 55



Fernfahrer: Ohne Probleme vom Bosphorus an den Main

den alten Kapitän strapaziösen Anreise aus der Türkei.

Geplant hatte der Kapitän-Eigner Ertan Aktas, ein 28-jähriger Autohändler aus Istanbul, dieses Wiedersehen ursprünglich nicht. Die 2400 Kilometer lange Reise der beiden sollte eigentlich bei Freunden des Türken in Weizlar enden. Erst als Aktas bei Tankpausen merkte, welches Aufsehen sein Auto hierzulande erregte, änderte er die Route.

Drei Tage dauerte die Gewalttour vom Bosphorus an den Main. Trotzdem war sie für den

PS starke 2,5-Liter-Maschine. 150 000 Kilometer hat sie mittlerweile auf dem Buckel. Ohne größere Reparaturen. Das gilt übrigens auch für die Karosserie des Kapitäns, die noch im Originalzustand ist. Selbst der Wagenheber aus dem Jahre 1950 ist noch an Bord.

Trotz des großen Anklangs will Aktas den Kapitän aber nicht unbedingt verkaufen. Dazu hängt er zu sehr an dem Wagen – immerhin war er ein Geschenk seines Großvaters. Der hatte ihn 1950 beim Opel-Händler in Istanbul gekauft.



Favoritenschreck: Erwin Weber schaffte bei der Safari-Rallye den großen Durchbruch

Blitzkarriere

wh Nairobi. Mit seinem tollen Einstand bei der Rallye Paris-Dakar und seinem Husarenritt bei der Safari ist Opel-Pilot Erwin Weber nicht nur in die Schlagzeilen gedrückt, sondern er hat sich auch einen Platz im Kreis der Top-Fahrer gesichert. „Rallye-Professor“ Rauno Aaltonen hält den 25-jährigen Studenten der Fahrzeugtechnik sogar für eines der kommenden Asse: „In zwei Jahren ist der an der Spitze.“ Wir fragten den Jung-Star: Genießen Sie den Ruhm?

Weber: Das ist eine zweischneidige Sache. Einerseits freue ich mich, weil ich international jetzt bekannter bin. So etwas gibt Selbstvertrauen. Andererseits ist mir eine Star-Rolle gar nicht recht. Ich möchte im Privatleben nicht nur der Rallye-Fahrer sein.

Opel Post: Waren Sie sehr sauer, als kurz vor dem großen Sieg das Aus kam?

Weber: Das war mehr Wehmut als Ärger. Ich wusste ja, daß bei der Safari jeder sein Päckchen zu tragen hat. Vielleicht wäre es sogar schlimmer gewesen, wenn ich gewonnen hätte. Dann wäre die Erwartungshaltung nämlich sicher zu groß geworden.

Opel Post: Hätten Sie eigentlich versucht, Ihren Teamgefährten Aaltonen noch zu packen, wenn er nicht ausgefallen wäre?



Vorbild: Rauno Aaltonen zeigte Erwin Weber, wo's langging

Weber: Auf keinen Fall. Es gab zwar keine Stall-Order, aber das Risiko wäre zu groß gewesen. Ich hätte auch sicher nicht schneller fahren können als er.

Opel Post: Sie haben wochenlang in Afrika trainiert und getestet, dabei über 10 000 Kilometer abgepult. Wie verträglich ist das mit dem Studium in München?

Weber: In der ersten Woche ist es immer schwer, wieder in den Stoff hineinzukommen. Trotz der großen Belastungen der letzten zwei Jahre hoffe ich aber, später

stens im Winter-Semester mein Examen abzulegen.

Opel Post: Und was sagt die Freundin des Weltenbummlers?

Weber: Sie wusste ja, was auf sie zukam.

Opel Post: Ist sie schon einmal mitgefahren?

Weber: Nein, sie hat Angst. Eine Runde Nürburgring hat ihr gereicht. Dabei bin ich gar nicht schnell gefahren.

Opel Post: Wie geht's jetzt weiter?

Weber: Ich werde mich nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Ich hoffe, daß ich mich mit weiteren guten Ergebnissen bei Opel bedanken kann. Ich habe dem Unternehmen viel zu verdanken. Das zeigt allein schon die Safari. Als Neuling war ich doch ein großer Risikofaktor. Opel hätte sicher auch routiniertere Fahrer bekommen können. Daß man trotzdem auf mich gesetzt hat, fand ich ganz toll.

Rallye: Siege in Serie

op Paris/London. Hatrick für den französischen Rallye-Star Guy Frequelin: Mit seinem rund 280 PS starken Manta 400 gewann er die ersten drei Läufe zur französischen Rallye-Meisterschaft. Klar, daß er nach dieser Siegesserie mit 60 Punkten in diesem Championnat, das zu 90 Prozent auf schnellen Asphalt-Strecken ausgetragen wird, souverän an der Spitze steht.

Auf Erfolgskurs sind auch die britischen Opel-Piloten. Beim zweiten Lauf zur RAC-Championship, der britischen Meisterschaft, belegten die Manta 400-Fahrer Jimmy McRae, Russell Brookes und Bertie Fisher die Plätze Eins, Zwei und Drei. In der Tabelle der Meisterschaft liegt nun Brookes vorne, gefolgt von Fisher und McRae.

eb Essen. Zu seinen Bienen läßt sich Ruhr-Bischof Dr. Franz Hengsbach nicht chauffieren: Wenn der oberste Geistliche des Bistums Essen seine Bienenstöcke inspiziert, dann tut er das mit seinem Privatwagen: Einem 15 Jahre alten Opel Ascona. Unseren Wunsch, den populären Kir-

Revier: Flotter Bischof

chenmann auf einer seiner Fahrten zu begleiten, wollte ein Sprecher des Generalvikariats allerdings nicht erfüllen: „Der Bischof fährt zwar selten, dafür aber umso schneller.“

Hobby-Imker Hengsbach, der am 10. September 75 Jahre alt wird, ist aber nicht nur im Bezug auf seine Automarke ein Mann des Volkes geblieben: Sein Lieblingsgetränk ist Bier, beim Sport schaut er am liebsten Fußball. Und an Stelle eines Edelsteins trägt der Geistliche ein Stück Steinkohle in seinem Bischofsring.

Mit dem Kadett A quer durch Afrika

pdj Rotterdam. „Vor dem Ritt durch die Wüste sollte das Kamel gut ausgeruht sein.“ Solche oder ähnliche Überlegungen müssen zwei reiselustige Holländer, Carel van der Voorde und Kees van der Wel, wohl angestellt haben, als sie im Sommer des vergangenen Jahres beschlossen, ausgerechnet mit einem Kadett A des Baujahrs 1964 von Rotterdam nach Kapstadt zu fahren. Und zwar quer durch Afrika. Der alte Kadett hatte zugegebenermaßen schon vor dem Start zu diesem Wüsten- und Urwald-Abenteuer 135 543 Kilometer auf dem Buckel. Die letzten zehn Jahre jedoch wartete er geduldig in einem Hinterhof auf seinen großen Einsatz.

Doch das störte die beiden 28-jährigen Abenteurer nicht. Sie überholten Lichtmaschine, Anlasser, Kupplung und Bremsen beim Opel-Händler Hartgers in Hoogeveen, lackierten den freundlichen Oldtimer in sonnenfenchelweiß, montierten Boden- und Ramm-



Schwarzarbeit: Vorderachs-Tausch in einer Busch-Werkstatt

schutz und zwei Sportsitze, packten vier 20-Liter-Kanister auf den Gepäckraumdeckel und gaben Juli 1984 Gas in Richtung Algerien.

Mitte Januar '85 meldeten sich Mechaniker Carel und Religionslehrer Kees dann per Postkarte aus Port Elizabeth in Südafrika: „Sind nach fast 20 000 Kilometern ohne



Erlebnis: Gastfreundschaft

Pannen und Probleme angekommen.“ Eine leichte Untertreibung: Unterwegs ging die Frontscheibe zu Bruch, in Zaire fanden sie auf einem Schrottplatz nach langer Suche eine vordere Radaufhängung für ihr Kadett-Kamel und Kees van der Wel mußte in Ghana vier Wochen auf Ersatz für seinen gestohlenen Reisepaß warten. Überraschende Erkenntnis am Rande: „Gebratene Ratte schmeckt verblüffend gut.“

Inzwischen sind die Globetrotter in ihrem 20 Jahre alten Auto auf dem Rückweg quer durch den schwarzen Kontinent nach Europa. Kurz vor der Heimat wollen sie dabei auch in Rüsselsheim Station machen und den Heimat-„Stall“ ihres unermüdlichen Kadetts in Bochum besuchen.

Außerdem suchen sie schon einen noch älteren Opel. Damit soll es nächstes Jahr wieder auf große Fahrt gehen. Diesmal nach Australien. Das ist dann der dritte Trip für Carel van der Voorde: 1983 war der unerschrockene Opel-Fan nach Indien und zurück gefahren – in einem ziemlich neuen Auto, einem Kadett B, Baujahr 1967.

Platz für den Weltmeister

wh Bochum. Platz für weitere Lorbeerkränze hat der frischgebakene Querfeldein-Radweltmeister Klaus Peter Thaler jetzt in Hülle und Fülle. In seinen neuen Kadett Caravan passen nämlich jede Menge davon rein. Der 35-jährige Berufs-

scheidung. Außerdem gefällt mir die Form des Wagens sehr gut.“

Daß er sich in punkto Platz nicht geirrt hatte, zeigte sich schon bei der Schlüsselübergabe durch Verkaufsbereich-Leiter Jörg Stiller. In Sekundenschnelle hatte der ehe-



Anprobe: Thaler holte seinen Kadett per Rad in Bochum ab

rennfahrer will seinen neuen Wagen aber nicht nur zum Trophäen-Transport benutzen. Auch sein „Drahtesel“ soll darin bei Fahrten zu Rennen Platz finden. Thaler: „Die Geräumigkeit des Kadett war ausschlaggebend für meine Ent-

malige Bundestrainer seine Rennmaschine im neuen Wagen verstaute. Zünftig, wie es sich für einen Rad-Profi gehört, war Thaler nämlich nach Bochum gekommen, um den Caravan an seiner „Geburtsstätte“ zu übernehmen.

Volltreffer für Olympiasieger

op Bochum/Mainz. Fechter Harald Hein strahlte, als hätte er eine Goldmedaille gewonnen. „Das ist ja super“, freute sich der Tauberbischofsheimer, als ihm Opel-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt zu seinem Treffer gratulierte. Denn hatte der Olympiasieger von Montreal 1976 wieder einmal gelandet. Diesmal allerdings nicht beim Wettkampf, sondern auf dem Parkett: Beim „Ball des Sports“ in der Mainzer Rheingoldhalle gewann er nämlich den ersten Preis, einen Kadett GSi.

Solch ein Bochumer Produkt ließ auch Doris Kampmann aus Hattingen vor Freude lachen, als ihr jetzt Werkleiter Walter Pihan zusammen mit einem Blumenstrauß die Schlüssel für einen karminroten Kadett GL überreichte. Auch sie hatte beim Presseball der Ruhrstadt das große Los gezogen und den 60-PS-Wagen gewonnen.



Strahlmann: Fechter Hein (r.)



Glückslos: Doris Kampmann