



Opel Post

Kadett ist Nr. 1

op Bern. Riesenerfolg für den Kadett: In der Schweiz war er im ersten Quartal 1985 das meistverkaufte Auto überhaupt. Den zweiten Platz belegte der früher führen-

de VW Golf. Die Marke Opel hält den schweizer Spitzenplatz schon seit vier Jahren. Übrigens: 99 Prozent aller Kadett GSi werden mit LCD-Instrumenten bestellt.

Ausgabe 6/7 85, 5. Juli 1985



Volltreffer: Das Tennis-Talent ist auch bei Opel am Ball

Steffis Liebe

Tennis-As Graf steigt bei Opel ein

fmv Rüsselsheim. Einst wurden die fünf Opel-Brüder mit einem „von“ vor dem Namen geehrt, jetzt steht Opel wieder Adel ins Haus: Tennis-As Steffi Graf gehört künftig praktisch zur Werks-Familie.

Denn Deutschlands größte Tennis-Hoffnung hat sich in den Kadett GSi verguckt und wird künftig mit

ans Steuer ihres roten Flitzers darf: Steffi ist erst 16. Noch klettert Stefis Mutter hinter Lenkrad des Kadett, während die aus Brühl bei Mannheim stammende Sportlerin kompetent in der Computerliste des Tennis-Weltverbandes nach oben klettert. Noch Anfang 1984 war Steffi erst auf Platz 93 zu fin-

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter!

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 1984 erfüllt uns alle mit großer Sorge. Die wesentlichen Gründe für die unerfreuliche Entwicklung sind bekannt. Ich nenne hier die schon lange anhaltende Verunsicherung der Käufer wegen der Umweltdiskussion, die unser Unternehmen besonders betraf, und natürlich die siebenwöchige Arbeitsunterbrechung im letzten Jahr.

Aber es gibt auch hoffnungsvolle Zeichen für die Adam Opel AG. Unsere Produkte werden allgemein als technisch, wirtschaftlich und formal auf der Höhe der Zeit anerkannt. Das Exportgeschäft läuft gut, besonders der neue Kadett hat in ganz Europa hervorragend eingeschlagen. Ich kann Ihnen an dieser Stelle auch verraten, daß wir in den nächsten Monaten noch einige neue Produkte „im Köcher“ haben.

Das große Investitionsprogramm bis 1988 macht deutlich, daß die Unternehmensleitung die Grundlagen für eine erfolgreiche Zukunft schafft. Die Adam Opel AG wird ab September 1985 mehr Lehrlinge ausbilden als jemals zuvor – auch darin zeigt sich unsere Zuversicht.

Aber nur wenn die Adam Opel AG wieder Gewinne erwirtschaftet, wenn alle Beschäftigten für dieses Ziel an einem Strang ziehen, ist die Zukunft des Unternehmens und damit auch die Sicherheit der Arbeitsplätze auf Dauer gewährleistet. Dafür bitte ich Sie um Ihre Unterstützung.

Ferdinand Beickler

Ein Interview mit Ferdinand Beickler und weitere Informationen zur Bilanz lesen Sie auf Seite 2.

dem Opel-Blitz auf der Bluse demonstrieren, für welche Auto-Marke ihr Herz schlägt. Im internationalen Tennissport hat ihre beherzte Spielweise sowieso längst wie der Blitz eingeschlagen.

Den sportlichsten Kadett findet Steffi toll, seit sie bei den Deutschen Hallenmeisterschaften in Mainz-Finthen alle Gegnerinnen besiegte. Sie holte sich Spiel, Satz und den als ersten Preis ausgesetzten GSi.

Zwei Jahre muß das längst flügge gewordene Tennis-Küken allerdings noch warten, bis sie selbst

den, inzwischen hat sie sich bereits auf Platz elf vorgekämpft.

Doch das „Tennis-Wunderkind“, wie sie in der Presse genannt wird, will noch mehr. Freimütig bekennt Steffi: „Mein Ziel ist die Nummer eins in der Welt!“ Einen weiteren Schritt nach oben könnte das Turnier in Wimbledon bringen, wo sie zur Zeit auf dem Rasen steht.

Die Opel-Mitarbeiter halten ihr jedenfalls die Daumen, und Opel-Marketing-Mann Hans Rogl freut sich: „Steffi paßt prima in unser Team, denn schließlich sind unsere Autos auch Spitze.“

Vorbild für die Welt

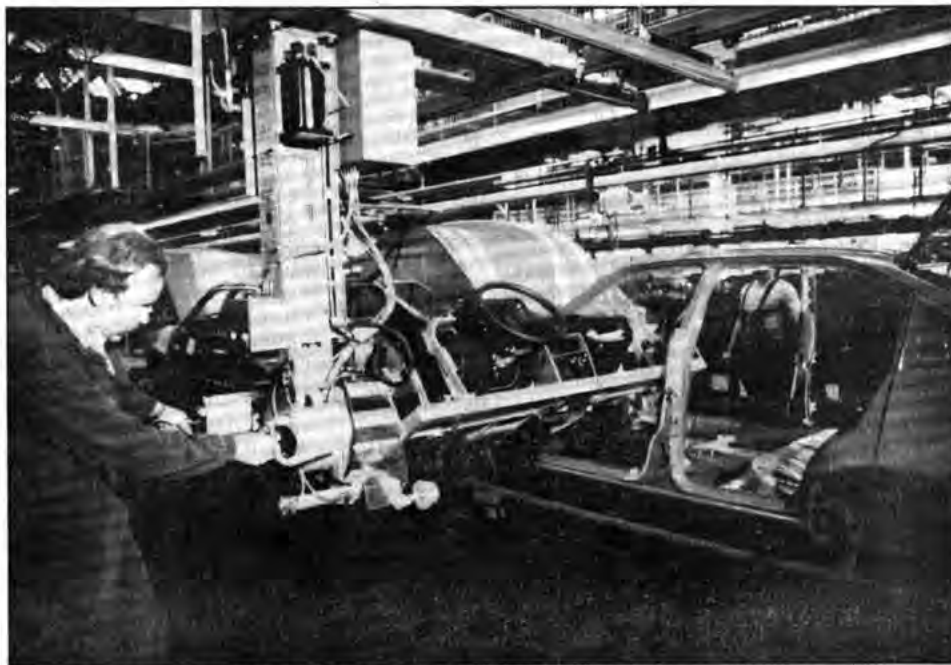
Die Bochumer Produktionsanlagen wurden zum Reiseziel für viele Experten

jok Bochum. „Seit wir die Produktionsanlagen des Kadett auf den modernsten Stand gebracht haben“, freut sich Walter Pihan, Leiter des Opel-Werkes Bochum, „ist unser Werk geradezu zu einer Pilgerstätte für Produktionsexperten aus allen Teilen der Welt geworden.“

Objekt für die Neugier der Fachleute ist besonders das in Bochum zum ersten Mal verwirklichte Modul-System, nach dem die Türen und die Armaturentafel der Kadett-Modelle zusammengebaut werden. Den Grund für das Interesse kennt Dr. Klaus Rieger, Leiter der Produktionsplanung bei Opel: „Das neue Montage-System bietet bessere Qualität, geringere Kosten, höhere Flexibilität und nicht zuletzt humanere Arbeitsplätze.“

Bislang wurden Elektrik, Instrumente und mechanische Teile wie Lenksäule oder Pedale in mühsamer Überkopf-Arbeit im Auto ins Armaturenbrett geschraubt. Bei der Modultechnik dagegen werden die Armaturentafeln vollständig außerhalb des Fahrzeugs an sauberen und hellen Arbeitsplätzen zusammengefügt. In einem zweiten Arbeitsschritt checkt ein Elektriker mit Hilfe elektronischer Testgeräte alle Funktionen durch – selbst ein vom Kunden bestelltes Radio wird mitgeprüft. Mögliche Fehler können so leicht und schnell beseitigt werden.

Während der Montage ist die Armaturentafel auf induktionsgesteuerten Elektro-Wägelchen befestigt. Gibt der Monteur eine fertige Einheit frei, gleiten diese wie von Geisterhand gelenkt, in Wirklichkeit aber elektronisch programmiert, ans Band. Dort schwenkt ein Arbeiter den Instrumententräger ohne Kraftaufwand ins Auto und fixiert



Erleichterung: Die komplette Armaturentafel wird ohne viel Mühe ins Auto geschwenkt



Vorbereitung: Alle Teile werden vor dem Einbau montiert

ihn mit lediglich vier Schrauben. Ähnlich ist der Arbeitsablauf bei den Türen des Kadett, die nach der Lackierung wieder vom Auto getrennt und ebenfalls separat komplettiert werden.

Zu den eifrigsten Bochum-Pilgern gehörten in den letzten Monaten die amerikanischen Experten, die das von General Motors geplante Saturn-Projekt vorbereiten. Saturn soll, als US-Kleinwagen der 90er Jahre, den amerikanischen Autobau vollkommen umkrempeln. In Bochum hat die Zukunft dagegen schon vor einem Jahr begonnen.

Jubilare: Das Rückgrat des Werkes

600 feierten in der Mainzer Rheingoldhalle

fmv Mainz. Sie war keine Pflichtübung, sondern – wie es der Industriemeister und Jubilarsprecher Adolf Bubach ausdrückte – „ein Beweis dafür, wie sehr man Fleiß und Treue bei Opel zu schätzen weiß“. Die Jubilarteier am 22. Juni in der Mainzer Rheingoldhalle, 589 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter feierten dort die 25 und 40 Jahre, in denen sie mit Opel durch dick und dünn gegangen sind. Ein Jubilar konnte sogar auf ein halbes Jahrhundert im Betrieb zurückblicken: Phillip Dreisbach, ehemals Abteilungsleiter in der Projektkontrolle. Dem Pensionär galt ein besonderer Gruß von Personalvorstand Dr. Schlottfeldt.

Erstmalig nahmen an der Feier neben Mitarbeitern aus Rüsselsheim, Kaiserslautern und Berlin auch Angehörige von General Motors Berlin teil. „Als verlässliche Basis unseres Unternehmens“ würdigte Dr.

Schlottfeldt die Jubilare. Sie seien „das Rückgrat, das ein Betrieb braucht, der im Wettbewerb bestehen will“.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 2



Star: Mara sorgte mit der Werksband für Stimmung



Stars: 19 Jubilare sind 40 Jahre bei Opel, Phillip Dreisbach sogar schon 50 Jahre



Opel Post-Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden

Beickler zu Bilanz

Katalysator und

Tempolimit



Ferdinand Beickler

op Rüsselsheim. Keinen Anlaß zur Freude gibt das Geschäftsergebnis der Adam Opel AG im vergangenen Jahr. Über die Gründe für den Rutsch in die roten Zahlen sprach die Redaktion mit Opels Vorstandsvorsitzendem Ferdinand Beickler.

Opel Post: Herr Beickler, 1984 ist Opel, nach zwei wirtschaftlich erfolgreichen Jahren, tief in die roten Zahlen abgerutscht. Woran liegt das?

Beickler: Sicherlich nicht an unseren Produkten und nicht an unserem Auslandsgeschäft. Unser Kadett, das Auto des Jahres, hat beispielsweise auf den Export-Märkten ein Plus von 40 Prozent in den ersten vier Monaten des Jahres 1985, verglichen mit dem Vorjahres-Zeitraum, erzielt. Er ist Marktführer in Holland, Dänemark, Belgien und der Schweiz. Auch sonst läuft unser Exportgeschäft gut.

Opel Post: Warum waren denn die Verkaufszahlen für Deutschland 1984 so schwach?

Beickler: Ein gewichtiger Grund ist natürlich der siebenwöchige Arbeitskampf, der uns hart getroffen hat. 121.000 Autos konnten nicht gebaut und verkauft werden. Hinzu kam – genauso wichtig –, daß Opels 85er Produktangebot im Herbst 84 zu einem Zeitpunkt auf den Markt kam, an dem die Kaufzurückhaltung wegen der Katalysatordebatte einen absoluten Höhepunkt erreicht hatte. Seit über einem Jahr wissen die Autofahrer nicht, ob sie mit dem Kauf eines neuen Autos nicht irgend ein Risiko eingehen. Das trifft vor allem auch unsere Kunden, die

ja überwiegend ihr Auto aus versteuertem Lohn und Gehalt bezahlen und mit dem Geld sorgfältig umgehen müssen.

Opel Post: Wieviel hat Opel denn im guten Glauben an eine rasche politische Lösung der Katalysator-Frage investiert?

Beickler: Wir haben bereits jetzt rund 400 Millionen Mark in die Abgasreinigung gesteckt bzw. als Ausgaben eingepflanzt. Wir haben in Rekordzeit ein Katalysator- und Nachrüstungsprogramm für fast unsere gesamte Modellpalette aufgebaut. Doch der verunsicherte Verbraucher nutzt dieses Angebot nur sehr zurückhaltend. Denn wer ein Katalysator-Auto kauft, will natürlich auch im Ausland bleibfrei tanken können. Auch aus diesem Grund hat die deutsche Automobilindustrie von Anfang an auf die wirtschaftlichen Gefahren eines deutschen Alleingangs hingewiesen.

Opel Post: Zur Zeit, Herr Beickler, wird hierzulande wieder einmal das Dauerthema „Tempo 100“ diskutiert. Kann Tempo 100 den Katalysator ersetzen?

Beickler: Nach wie vor ist die Frage unbeantwortet, ob ein solches Tempolimit auf jenen 1,5 Prozent unserer Straßen, die überhaupt noch freie Fahrt erlauben, überhaupt irgendeinen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung leistet. Die Abgasreinigung per Katalysator ist sicherlich die bessere Lösung.

Tempo 100, das muß man klar sehen, würde den Wettbewerb zu unserem Nachteil verändern. Die Spitzenleistungen, die jeder Opel in puncto Sicherheit, Straßenlage, Bremsverhalten oder Dauerhaltbarkeit bietet, sind nicht zuletzt ein Ergebnis der freien Geschwindigkeitswahl. Da werden unsere Ingenieure voll gefordert. Tempo 100 würde diesen technischen Vorsprung deutscher Fahrzeuge weniger wichtiger machen. Für immer mehr Käufer wäre dann allein

der Preis entscheidend, und dabei profitieren die Importwagen aus Ländern mit geringeren Herstellungskosten.

Opel Post: Sind wir in Deutschland zu teuer?

Beickler: Die Bundesrepublik ist nun mal – von den USA abgesehen – der teuerste Produktionsstandort im gesamten internationalen Automobilgeschäft. Wir können die bei uns gezahlten Spitzenlöhne nur halten, wenn wir Spitzentechnik verkaufen und die dafür notwendigen konstruktiven Freiräume bewahren. Die Japaner, die wesentlich billiger produzieren können als wir, liegen jetzt schon bei 12,6 Prozent Marktanteil. Wenn wir uns in dieser Sache zu Wort melden, dann in tiefer Sorge um unsere Arbeitsplätze in Deutschland.

Opel Post: Stichwort „Arbeitsplätze“, Herr Beickler. Im „Spiegel“ war kürzlich zu lesen, der Ascona für Skandinavien solle nicht mehr in Rüsselsheim und Antwerpen, sondern in Brasilien gebaut werden. Was ist dran an dieser Meldung?

Beickler: Solche Pläne gibt es nicht bei Opel. Da hat der „Spiegel“ eine Ente fliegen lassen.

Opel Post: Ist bei Opel kurzfristig mit Kurzarbeit zu rechnen?

Beickler: Nein. Ich hoffe, daß wir unsere Kapazitäten ausgelastet halten können.

Opel Post: Wie sieht denn die Zukunft des Unternehmens aus?

Beickler: Die Investitionen im Zeitraum 1984 bis 1988 sind nach wie vor auf Rekordhöhe. Im europäischen Wettbewerb liegen wir nach den ersten vier Monaten dieses Jahres mit einem Marktanteil von 11,9 Prozent auf Platz drei unter den sechs großen europäischen Automobilproduzenten. Wir werden uns behaupten, aber es liegt eine sehr schwierige Wegstrecke vor uns, die Opfer und gemeinsame Anstrengungen erfordert. Zukunft hat nur ein Unternehmen, das mit Gewinn arbeitet.

Verkaufs-Situation

Modellreihe	1984	1983
Corsa	40.512	40.522
Kadett	374.579	446.746
Ascona	246.710	310.085
Manta	24.981	32.205
Rekord	126.058	155.095
Monza	4.796	7.051
Senator	15.209	20.694
Verkaufte Einheiten insgesamt	832.845	1.012.398

Lichtblick: Corsa-Erfolge

Imv Rüsselsheim. „Das schwärzeste Jahr für Opel: 695 Millionen Mark Verlust durch Streik und Abgas-Diskussion“ – Überschrift einer großen deutschen Zeitung zum Geschäftsbericht 1984; andere Blätter äußerten sich ähnlich. Zu lesen war aber auch: „Nach schwarzem Jahr in schwarzen Zahlen.“ Ausdrücklich allerdings warnte Vorstandsvorsitzender Ferdinand Beickler in der von 80 in- und ausländischen Journalisten besuchten Pressekonferenz vor zu großem Optimismus. Zwar schreibe Opel nach den ersten fünf Monaten dieses Jahres schwarze Zahlen, doch seien die nächsten sieben Monate, in die die produktionslosen Betriebsferien fallen, „schwierig“.

Im vergangenen Jahr verkaufte Opel mit knapp 833 000 Fahrzeugen rund 180 000 Einheiten weniger als 1983. Zu den Gründen äußerte sich der Vorstandschef im nebenstehenden Interview mit der Opel Post.

Während der Absatz im Inland zu wünschen übrig ließ, sah es im europäischen Ausland (dort gehen knapp 96 Prozent des Exports) besser aus. In Holland war Opel jetzt schon im 16. Jahr in Folge die meistverkaufte Marke, auch in Belgien und der Schweiz mischt der Blitz ganz vorn mit. In Portugal stiegen die Verkäufe um fast 50 Prozent, in Griechenland übernahm Opel zum ersten Mal die Marktführerschaft. In Großbritannien baute das Schwesterunternehmen Vauxhall seinen Marktanteil von 11,7 Prozent (1982) auf 16,2 Prozent aus. In Spanien war Opel die erfolgreichste Importmarke. Außerdem war der Corsa dort das meistverkaufte Modell überhaupt.

Erfreulich: Der Personalbestand liegt zur Zeit mit 58 440 Mitarbeitern auf Vorjahreshöhe, obwohl am 1. Mai 500 Opel-Mitarbeiter zu EDS gegangen sind. „Im laufenden Jahr werden wir noch Einstellungen in begrenztem Umfang vornehmen“, kündigte Personalvorstand Dr. Schlottfeld vor der Presse an. 1985 wird Opel die Rekordzahl von 682 Auszubildenden (1984: 607) einstellen und damit erneut zur Entkräftung der Lehrstellensituation beitragen.

Und es wird weiter kräftig investiert: In diesem Jahr 1,4 Milliarden Mark, 500 Millionen mehr als im vergangenen Jahr. Mit diesem finanziellen Kraftakt, einer systema-

1984 brachte rote Zahlen

Trendwende ist schon da

tischen Steigerung der Produktivität und weiter verbesserten Produkten soll der Rückschlag von 1984 überwunden werden.

Mit welchem Risiko allerdings Investitionen verbunden sind, zeigt beispielsweise der schleppende Verkauf von Katalysator-Modellen, die erst magere 1,4 Prozent der Gesamtproduktion ausmachen – obwohl fast alle Opel-Modelle mit Abgasreinigung ab Werk bestellt oder nachgerüstet werden können. Opel-Chef Beickler: „Das ist viel zu wenig, gemessen an dem, was wir

investiert haben“, nämlich bislang rund 400 Millionen Mark.

Trotz allem: Es geht langsam wieder aufwärts. Von Januar bis Mai dieses Jahres verkaufte Opel 14,6 Prozent mehr Autos als im gleichen Vorjahreszeitraum, was allerdings ausschließlich auf höhere Exporte (plus 29 Prozent) zurückzuführen ist. Der Inlandsverkauf (minus 3,3 Prozent) bleibt derzeit noch hinter den Erwartungen zurück. Auch zu den Gründen dafür äußerte sich Ferdinand Beickler im Gespräch mit der Opel Post.

Mitarbeiter-Situation

	1982	1983	1984	Prozent ¹
MITARBEITER (Jahresende)	59.688	59.449	59.679	+ 0,4
davon in				
– Rüsselsheim	34.350	34.265	34.503	+ 0,7
– Bochum	18.492	18.435	18.465	+ 0,1
– Kaiserslautern	6.663	6.572	6.534	– 0,6
– Zweigniederlassung Berlin	183	177	177	± 0
– ausl. Mitarbeiter	11.144	10.884	10.222	– 6,1
– Auszubildende	1.579	1.688	1.788	+ 5,2
Stundenlohn, Durchschnitt				
– Opel	DM 18,48	18,96	19,57	+ 3,2
– Industrie	DM 14,89	15,41	15,77	+ 2,3

¹ Veränderung 1983 zu 1984

Arbeitsplätze: Leichter Anstieg bei den Beschäftigten, günstige Entwicklung bei den Auszubildenden

Finanz-Situation

Finanzen (Millionen DM)	1982	1983	1984
Umsatzerlöse	12.734,8	14.707,0	12.879,5
Unternehmensleistung	13.457,5	15.146,1	13.526,6
– Vorleistungen	9.080,4	10.428,6	9.981,4
– Abschreibungen	817,2	796,5	862,6
Opel-Wertschöpfung verteilt an	3.559,9	3.921,0	2.682,6
Mitarbeiter	3.312,8	3.513,6	3.288,7
Steuern	26,5	28,3	26,5
Darlehensgeber	128,7	80,0	62,5
Jahresüberschuß (-fehlbetrag)	91,9	299,1	(695,1)
Sachanlagen			
Zugänge	964,6	914,6	940,3
darin zurückgeleaste Wirtschaftsgüter	451,1	416,3	–
Abschreibungen	814,3	794,3	858,7
Eigenkapital	1.137,7	1.228,8	1.527,8
davon Grundkapital	950,0	950,0	950,0
Rücklagen	187,7	278,8	577,8
Dividende	–	–	–

Einbruch: Ein spürbarer Umsatz-Rückgang drückte das Geschäftsergebnis

Jubilare

(Fortsetzung von Seite 1)

Den Dank des Unternehmens sprach Schlottfeld aber auch den Ehepartnern der Jubilare aus. Sie hätten es über viele Jahre hinweg verstanden, meinte auch der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, Richard Heller, das Familienleben mit den Erfordernissen der Arbeitswelt weitestgehend in Einklang zu bringen. Wie Dr. Schlottfeld gab auch Richard Heller einen Rückblick auf die letzten, nicht immer leichten 40 Jahre in der Geschichte des Unternehmens. Fazit: Zur Zeit werde es „nötiger denn je sein, daß wir uns zu gesteigerten Gemeinschaftsleistungen durchringen“.

In die Zukunft blicken Betriebsrat und (Personal-) Vorstand optimistisch. „Wir bilden eine hervorragende Mannschaft, die schon in der



Jubilär-Sprecher Bubach

Vergangenheit bewiesen hat, daß sie die schwersten Probleme meistern kann“, meinte Dr. Schlottfeld. Unternehmen und Mitarbeiter seien untrennbar miteinander verbunden: „Opel braucht Sie, wie Sie Opel brauchen.“

Vergessen waren die aktuellen Probleme, als das große Werksorchester, seine Big Band sowie die Unterhaltungsgruppe unter der Leitung von Vinzenz Christ bzw. Jakob Schultheis zum Tanz aufspielten. Prasselnden Applaus der über 900 Gäste gab es auch für die mexikanische Sängerin Mara Glasow, die das Publikum im wahrsten Sinne des Wortes mitriß, und den bekannten Parodisten Kurt Stadel, der Show-Größen humorvoll auf die Schippe nahm. Alles in allem eine Jubilarfeier, die einer Mitarbeiterin (25 Jahre bei Opel) auch noch Vorfreude bescherte: „Ich freue mich schon auf mein Vierzigstes.“

Ein stolzer Spanier

Tomas Sanchez Garcia ist 25 Jahre bei Opel

bhm Rüsselsheim. Stolz wie es angeblich nur ein Spanier sein kann, lächelt Tomas Sanchez Garcia. Er ist der erste Spanier, der in der Opel-Produktion jetzt 25 Jahre beschäftigt ist. Jetzt feierte er sein Jubiläum im Kollegenkreis.

1960 kam der heute 50jährige Südspanier aus der Provinz Badajoz direkt nach Rüsselsheim, wo er auf Anhieb bei Opel einen Arbeitsplatz fand. „Ich hatte aus Zeitungsartikeln über Deutschland gelesen und wollte das Land kennenlernen.“ Der gelernte Schlosser begann damals im I-Bau und bewährte sich beim Drehen und Fräsen. Heute arbeitet er in der Endmontage am Hochband.

Daß er ein einsatzfreudiger Arbeiter ist, bestätigen ihm alle seine Kollegen. „In ihrem Kreis“, meint Garcia, „fühle ich mich wohl und glücklich.“ Für seine Familie, die in Rüsselsheim wohnt, ist „Deutschland eine zweite Heimat“ geworden. „Heimweh habe ich nicht, und ich möchte nach meinem Arbeitsleben in diesem Lande bleiben. Ich fühle mich ein bißchen

deutsch.“ Nicht verwunderlich, wenn man weiß, daß er sich hier eine Existenz geschaffen hat und seine drei Kinder hier geboren und aufgewachsen sind.

Ab und zu besuchen er und

seine Frau die alte Heimat, um den Kontakt mit den Verwandten nicht abreißen zu lassen. Erholung und Muße von seiner Arbeit findet er beim Spaziergehen, Musik hören und Fernsehen.



Ehrung: Betriebsleiter Jakob Treber (r.) gratulierte

Morgens länger schlafen

Imv Rüsselsheim. Gute Nachricht für die Mitarbeiter in der Lackiererei und im Rohbau: Sie können demnächst morgens länger schlafen, weil der Fußweg zum Arbeitsplatz kürzer wird. Südlich der Lackiererei (an der B 43) sollen 730 neue Parkplätze entstehen. Auf dem 20.000 Quadratmeter großen Gelände können alle Beschäftigten ihren Wagen abstellen, die bislang an der Alzeyer Straße geparkt haben. Für sie wird der Fußweg vom Parkplatz zum Arbeitsplatz damit fast um die Hälfte kürzer! Der Werkschutz wird mit einem kleinen Portal direkt am neuen Parkgelände vertreten sein, von dort führt eine bereits gebaute Fußgängerbrücke zu K 115 und K 130. Wenn das zur Zeit laufende Genehmigungsverfahren zügig abgeschlossen wird, können die neuen Parkplätze noch in diesem Jahr fertig werden.

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)

Mitarbeiter in den Werken: Horst von Dieken (Bochum) und Heidi Adam (Kaiserslautern)

Layout: Hans Gunter Schmitz, Georg Rott, GDS Grafik-Design-Service

Satz und Druck: Darmstädter Echo, Holzhofallee 25–31, 6100 Darmstadt

Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/662025

Von Rüsselsheim aufs Dach der Welt Dem Fuchs auf der Fährte

Ein Bericht von Michael Kirchberger

Rüsselsheim. Ewiges Eis in gigantischen Gletschern, brodelnde Vulkane am Ende der Welt, exotische Kulturen, die mit Touristenjets nicht zu erreichen sind – dies alles kennt Rudi Fuchs nicht nur aus dem Fernsehen oder aus farbigen Bildbänden. Denn wenn die Kollegen im Urlaub lässig am Strand liegen, unternimmt der Leiter der Fotoabteilung im Opel-Werk Rüsselsheim strapaziöse Trekking-Touren.

Minus 20 Grad zeigt das Thermometer. Die Glieder schmerzen vom Aufstieg auf den 6005 Meter hohen Cotopaxi, dem höchsten noch tätigen Vulkan der Erde. Im winzigen Biwakzelt ist es klamm und ungemütlich. Es scheint eine Ewigkeit zu dauern, bis im Daunenschlafsack so etwas wie Wärme zu spüren ist. ... Drei Wochen später sitzt Ru-

di Fuchs auf sich zu nehmen? „Eigentlich ist es nichts anderes als ein Hobby“, meint er. „Die meiste Zeit nimmt die Planung und Vorbereitung in Anspruch. Es ist gar nicht so einfach, in diese Länder hineinzukommen. Aber wenn man dann allein ist mit sich und der Natur, wenn man dann oben steht auf den Bergen, ist das mehr als eine Entschädigung für die Anstrengungen. So ein Gefühl erlebt man nirgendwo sonst.“

Rudi Fuchs kommt ins Schwärmen und erzählt von der Expedition nach Bhutan, einem kleinen Königreich mitten im Himalaya-Massiv: „Der Snowman-Trek (ein 380 Kilometer langer, schmaler Pfad durch die Wildnis) war meine härteste Tour. Elf Pässe, vier davon höher als 5000 Meter – das war schon sehr anstrengend.“ Und Rudi Fuchs braucht auf seinen Touren noch mehr Ausdauer als die anderen Teilnehmer. Denn ohne seine Kameraausrüstung macht sich der gelernte Fotograf niemals auf den Weg. Gut zehn Kilo wiegt die Tasche mit Kameras, Objektiven und Filmen. Hinzu kommt die „normale“ Ausrüstung mit Verpflegung, Kleidung, Steigeisen und Eispickel. Weit über 1000 Kilometer hat der Abenteurer diese 30 Kilo schon durch die Berge geschleppt. Trai-



Zitterpartie im ewigen Eis

di Fuchs wieder in seinem wohltemperierten Büro im Werk Rüsselsheim. „In der Jugend hat man ja kein Geld für solche Reisen, und wenn man sie sich im Alter dann leisten kann, fehlt es meist an der Energie“, schmunzelt der 57jährige Leiter der Opel-Fotoabteilung. Er weiß genau, daß er die Ausnahme von der Regel ist – daß er sich



Gipfelstürmer Rudi Fuchs



Ecuador Auf dem Gipfel des höchsten Vulkans der Erde sind die Strapazen vergessen.

heute noch, nur ein paar Jahre vor der Pensionierung, solche Gewalttouren erlauben kann. Nepal, Tibet, Peru, Bhutan und Ecuador – so heißen die klingvollen Ziele der Expeditionen, an denen er in den letzten Jahren teilgenommen hat.

Was bewegt einen Mann wie Rudi Fuchs dazu, derartige Strapazen

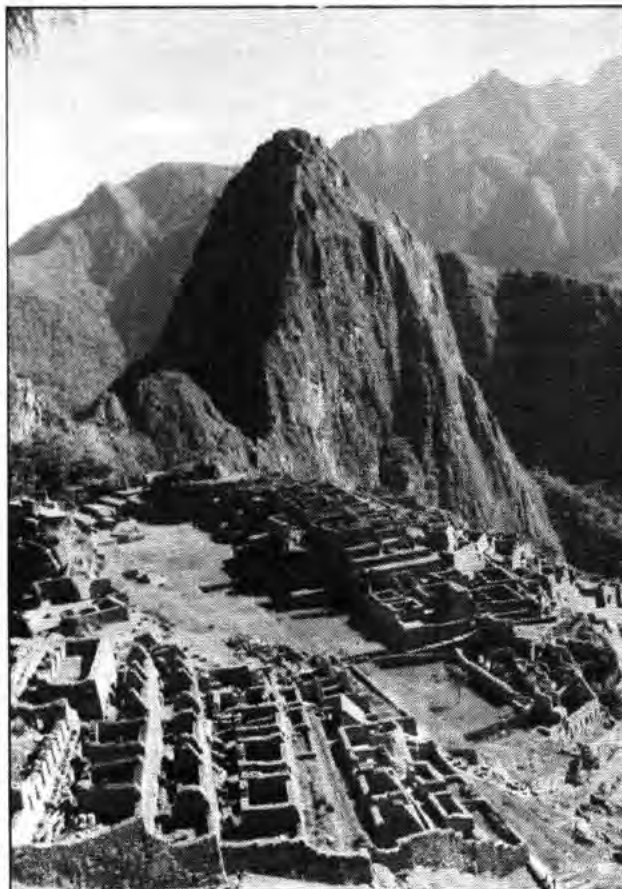
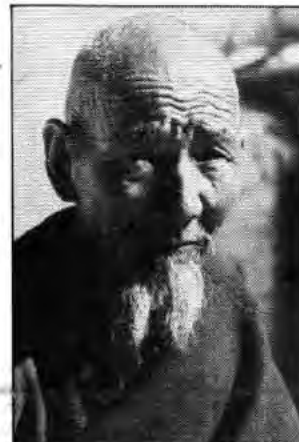
ningsvorschlag für Einsteiger: Drei Kanister, gefüllt mit je zehn Liter Wasser, im Januar von Flensburg nach Salzburg tragen! Doch auch wer die erforderliche körperliche Kondition mitbringt, ist noch lange kein Himalaya-Bezwinger: Naßflorsche Typen, die über die Gletscher nach oben „rasen“, haben auf Dau-



Bhutan Zwischen Himmel und Erde hat das Expeditionsteam in 4800 Meter Höhe ein Nachtlager aufgeschlagen. Plötzlich einsetzende Schneefälle hätten die Männer fast eingeschlossen.



Mt. Everest Zerstört und verlassen liegt das Rongbuk-Kloster am Fuß des schneebedeckten Mount Everest. Rechts ein tibetanischer Mönch im Lasa-Kloster.



Peru Die Inka-Siedlung Machupichu in den zerklüfteten Bergen Perus wurde erst 1911 von einem Engländer entdeckt. Skeptisch blicken die beiden Indiomädchen auf dem Markt im Dorf Pisac.



Tibet Das Lasa-Kloster, Sitz des Dalai Lama, wurde im 17. Jahrhundert gebaut. Hier leben viele 100 Mönche.



auf den Berggiganten im Himalaya oder in Südamerika, sondern – wie sollte es anders sein – in den europäischen Alpen. Mit Touren-Ski war er unterwegs von Hütte zu Hütte, denn „Seilbahnen und Lifte gab es damals ja noch nicht“. Und: „Ohne die Erfahrungen von damals würde ich mich heute nicht auf die Sechstausender wagen.“ Die Fernreise-lust packte den damals 50jährigen erst 1978. Mit dem deutschen Alpenverein ging es nach Nepal, und als Rudi Fuchs von der Reise nach Asien zurückkam, stand für ihn fest: Da willst du wieder hin. „In der Beziehung bin ich zwar ein Spätzünder“, gesteht er schmunzelnd, „aber so lange, wie ich es irgendwie schaffe, geht's immer wieder raus in die weite Welt.“ Und die ist ja nicht eben klein ...

ADAM BLITZ

Wenn Tennis-AS Steffi Graf im GSi vorfährt...



Wird so mancher Golf-Fan...



... ins Grubeln kommen!



Der harte Weg zum Profi



Bahnmeister: M. Marx

Michael Marx war zunächst Amateur-Straßenfahrer, bevor er ins Lager der Bahn-Radfahrer wechselte. Als Mitglied des „Baby-Vierer“ holte sich der heute 25jährige Marx vor zwei Jahren in Zürich den Weltmeister-Titel. Mit in der Vierer-Mannschaft war damals auch Rolf Götz, der vor wenigen Tagen Deutscher Straßenmeister bei den Profis wurde. Exklusiv für die Opel Post erzählt Nationalmannschafts-Kapitän und Kadett-GSI-Fahrer Michael Marx, was sich auf der deutschen Radsportszene zur Zeit tut.

Das geht nun schon seit etlichen Jahren so: Auf der Bahn zählen die deutschen Athleten zu den Favoriten und sind meist vorne dabei, wenn's um Meisterschaften und Medaillen geht, auf der Straße hingegen will der Durchbruch nicht so recht klappen.

Aber: Die Straße ist halt ein eher unsicheres Karriere-Pflaster. Wer vorne mitfahren will, braucht neben einer guten Portion Talent bis zu sieben Stunden Training pro Tag und kommt dabei nicht umhin, Beruf oder Studium über Gebühr zu vernachlässigen. Die Fahrer aus dem Ostblock dagegen sind praktisch Vollprofis, und auch in Ländern wie den USA sichern Stipendien die Sportler finanziell ab. Aber wir hängen trotz Sporthilfe oft in der Luft, das ist die reinste Hochseilakrobatik. Immerhin gibt es mittlerweile die Tendenz, einen Status zu schaffen, der zwischen Amateur und Profi liegt – etwa durch die Bildung von Sportgruppen mit festen Sponsoren, für die man dann auch Werbung machen darf.

Den Sprung in eine reine Profikarriere schaffen nur ganz wenige. Da in Deutschland kein eigener Profirennstall für Bahnrad-Sportler existiert, müssen unsere Berufsfahrer schon absolute Spitze sein, so wie Didi Thurau, Klaus-Peter Thaler, Gregor Braun oder mein ehemaliger Bahn-Teamkamerad Rolf Götz. Daß Rolf in seiner ersten Profisaison so stark ist, zeigt sein großes Talent und seinen uneingeschränkten Willen, hart zu arbeiten. Ein Glück, daß sein Rennstall ihn langfristig aufbaut und ihn nicht gleich „verheizt“.

Nachdem Rolf von der Bahn auf die Straße gewechselt ist und es bei mir wegen meiner



Profimeister: R. Götz

August in Italien zu verteidigen, nachdem wir uns bei der Olympiade in Los Angeles ja nicht gerade mit Ruhm bekleckert haben. Weil die Sportler aus dem Ostblock fehlten, galten wir dort als die sicherste „Goldbank“. Doch dann waren es vor allem psychische Probleme, die uns nicht in Fahrt kommen ließen.

Daß der Vierer sich im August unter den ersten drei platziert, damit rechne ich schon – aber die Titelverteidigung wird schwer. Die Konkurrenten aus DDR, UdSSR, CSSR sowie aus Italien, den USA und Australien



Weltmeister: Rolf Götz, Gerhard Strittmatter, Michael Marx und Roland Günther holten sich den Titel im Vierer-Verfolgungsfahren

Knieprobleme fraglich ist, ob die sportliche Karriere überhaupt weitergehen kann, steht der Trainer der deutschen Bahnfahrer, Udo Hempel, beim Vierer vor der Notwendigkeit eines Umbruchs. Gerhard Strittmatter, Roland Günther und Reinhard Alber gehören sicherlich weiterhin zum Stamm, dazu käme der wie ich für „Opel-Schüler“ in Berlin startende Hannoveraner Matthias Lange als Nachwuchstalent. Vielleicht sollte Hempel auch den 1000-Meter-Spezialisten Günther Schuhmacher als Startmann ins Team einbauen.

Für den Bahn-Vierer geht es immerhin darum, den 1983 erungenen Weltmeistertitel Ende

sind sehr stark. Die Fahrer vom fünften Kontinent haben sicher die größten Fortschritte gemacht: Vor noch gar nicht so langer Zeit haben sie mit uns trainiert und uns alles abgeguckt, mittlerweile sind sie von Sparringspartnern zu echten Konkurrenten geworden.

H. Marx



Ehrgeiz: Oliver Stolz (17) läßt bei jedem Wetter sein Motorrad „fliegen“ – am liebsten auf schlammigen Pisten



Moto Cross: Opel-Azubi will zu den Profis

Schlamm-Springer

mk Rüsselsheim. „Auf's Wetter kann ich keine Rücksicht nehmen“, sagt der Junge auf dem gelben Cross-Motorrad, und wischt sich die Schlammspitzer vom Gesicht. „Außerdem liegen mir schlammige Pisten im Augenblick eher als trockenes Gelände.“ Opel-Azubi Oliver Stolz hat gerade ein paar Trainingsrunden auf dem Gelände des Bauschheimer Motor-Sport-Clubs (MSC) gedreht, und er weiß, wovon er spricht. Denn Oliver ist mit 17 Jahren bereits hessischer Vizemeister in der 125er Klasse und gilt als eine vielversprechende Nachwuchshoffnung im deutschen Moto Cross-Sport.

Zwei bis vier Mal pro Woche wirft Oliver seine 44 PS starke Cross-Maschine an, um dreimal 25 Minu-

ten zu trainieren. Wenn er über die 1,8 Kilometer lange Bauschheimer Strecke prescht, springt automatisch die Frage in den Sinn: Ist Moto Cross nur ein Sport für harte Männer? „Eigentlich nicht“, winkt Oliver Stolz ab, „Geländerennen sind nicht härter als Handballspiele. Man muß genauso trainieren wie für andere Sportarten auch und braucht noch eine Menge technischen Verstand.“

Sinn für Technik liegt in der Familie des 17jährigen. Vater Kurt Stolz ist seit 25 Jahren Vorsitzender des MSC Bauschheim. Im zarten Alter von neun Jahren saß Oliver bereits zum ersten Mal auf einer Geländemaschine. Seine Ausbildung im Rüsselsheimer Opel-Werk fällt ihm leicht: „Die Lehre macht mir Spaß,

schließlich war Kraftfahrzeug-Schlosser schon immer mein Traumberuf.“

Natürlich wartet Oliver sein Rennmotorrad selber, finanziell allerdings greift ihm noch Vater Kurt unter die Arme – schließlich kostet die Suzuki rund 6000 Mark. Dafür redet das Familienoberhaupt aber auch ein gewichtiges Wörtchen mit, wenn es um die sportliche Zukunft des Juniors geht. Oliver möchte in die Internationale Lizenzfahrer-Klasse, sobald er 18 wird. Doch der Papa befürchtet, daß sein Sohn „verheizt“ wird. „Er hat noch nicht genug Erfahrung, um beim internationalen Cross-Zirkus mitzumischen“, bangt Kurt Stolz.

Die väterliche Vorsicht ist verständlich, zweimal hat es Oliver schon erwischt: Bei einem Wertungslauf versank er für zehn Minuten in der Bewußtlosigkeit, und im Training brach er sich einen Arm.

Doch Oliver ist hart im Nehmen, weder Verletzungen noch Vaters Veto sollen ihn auf dem Weg zum Profi stoppen. Er trainiert schon jetzt nicht mehr auf einer kleinen Achtelliter-Maschine, sondern mit einem 250er Motorrad. Olivers nächstes Ziel auf dem Weg nach oben: Eine gute Platzierung bei der Deutschen Junioren-Meisterschaft.

Blitz ohne Blöße

cbm Rüsselsheim. Opel in der ersten Liga: Mit dieser erfreulichen Nachricht überraschte eine Gruppe schlanker, hochgewachsener Mädchen aus Bozen in Südtirol das Rüsselsheimer Werk. Der Hintergrund des Aufstiegs für den Blitz: Die jungen Damen spielen Basketball und qualifizierten sich jetzt für die italienische A-Liga. Sponsor des Opel Basket Club, wie das Team offiziell heißt, ist Opel-Händler Giancarlo Arioli, Inhaber der „Garage Mille Miglia“ in Bozen.

Als Belohnung für den sportlichen Erfolg durften die sportlichen Basketball-Girls nach Deutschland fahren. Dort frönten sie ihren beiden Hauptinteressen: Bei einem Besuch im Werk Rüsselsheim machten sie sich mit der Produktion der Autos ihrer Lieblingsmarke vertraut. Bei vier Spielen gegen Basketball-Teams aus der Bundesliga zeigten sie, was sie mit dem Ball draufhaben – zweimal verließen sie die Halle als Sieger, zweimal verloren sie nur knapp.



Belohnung: Mit dem Bus in die Heimat des „Blitzes“

Die dritte Halbzeit war am schönsten

he Kaiserslautern. „Stamm-tisch Walter-Elf“, diese Worte erinnern in Kaiserslautern nicht nur an vergangene ruhmreiche Fußballzeiten, dieser Name steht auch für einen äußerst rührigen Hobby-Fußball-Club. Das sportliche Kräfteressen in vielen Freundschaftsbegegnungen hat zu weitreichenden Verbindungen geführt, weshalb am 15. Juni ein Alt-Herren-Turnier veranstaltet werden konnte.

Nachdem vom Organisations-Team bis hin zu den Aktiven beim Veranstalter jede Menge Opel-Mitarbeiter die Finger bzw. die Füße im Spiel hatten, war es kein Wunder, daß auch in den anderen Mannschaften, etwa aus Kindsbach, Etschberg oder Hohenneck, bekannte Gesichter auftauchten. So hatte der Leiter des Kaiserslauterner Opel-Werks, H. P. Klein, den es ebenfalls zum Sportgelände des SV Morlautern zog, seine Freude an

pliffigen Vorlagen und blitz-schnellen Ballpassagen.

Als am Nachmittag die Beine der oft gar nicht so „alten“ Herren schwer zu werden drohten, wurden die Kicker von den quicklebendigen Mädchen der Cheerleader-Gruppe von der amerikanischen High-School Vogelweh wieder auf Trab gebracht. So wurde noch einmal engagiert und fair weitergekämpft, bis gegen 19 Uhr der SV Morlautern als Sieger feststand.

Alle Teams durften sich über schöne und wertvolle Pokale, darunter auch eine Spende der Adam Opel AG, und Sachpreise freuen. Daß auch an die „dritte Halbzeit“ mit gebührender Eifer herangegangen wurde, versteht sich von selbst. Seine Teilnahme hat der eine oder andere allenfalls am nächsten Morgen be-reut; wiederkommen wollen sie – trotz etlicher Blessuren – alle.

20 VSG-Mitglieder schafften das Sportabzeichen Behinderung kein Handicap

mk Rüsselsheim. „Dem Werk sind wir zu großem Dank verpflichtet. Ohne dessen Unterstützung wäre es für uns sehr viel schwerer“, sagt Alfred Zlattinger, Vorsitzender der Versehrtensport-Gemeinschaft (VSG) Rüsselsheim. Schon 1956 wurde die VSG gegründet, seit 1979 steht der ehemalige Opel-Ingenieur Zlattinger an der Spitze des Vereins. „Behinderung, das muß nicht gleich ein fehlendes Bein, ein fehlender Arm sein“, erzählt der 66jährige weiter, „schon ein leichter Herzinfarkt bedeutet für den Patienten eine wichtige Änderung seiner Lebensweise.“

Deshalb werden alle Veranstaltungen und Spiele wie Handball, Faustball oder Kegelabende unter gewissenhafte ärztliche Betreuung gestellt. Die übernimmt Dr. Jakob Leist (62), Leiter des werksärztlichen Dienstes in Rüsselsheim. Ehrenamtlich versteht sich, die vom Land dafür vorgesehenen Gelder spendet er seit 28 Jahren regelmäßig dem Verein. Bei 1600 Mark jährlich sind das unterm Strich stattliche 44 800 Mark.

Außerdem werden die ehemaligen Opel-Mitarbeiter im Verein (das sind immerhin rund 80 der insgesamt 265 Mitglieder) alle zwölf Mo-

nate einmal im Werk gründlich untersucht. Das ist nicht nur für die Gesundheit notwendig: Bei Wettkämpfen werden die Teilnehmer entsprechend ihrer Behinderung in verschiedene Leistungsklassen eingeteilt, und Wettbewerbe sind ein wichtiger Bestandteil des regen Vereinslebens. Die Keglergruppe der Versehrtensportler zum Beispiel schlägt sich wacker in der hessischen Landesliga.

Klar, daß solche Erfolge nicht von irgendwoher kommen. Zweimal in der Woche ist daher Training angesagt bei den VSGlern. An einem Abend geht's ins Rüsselsheimer

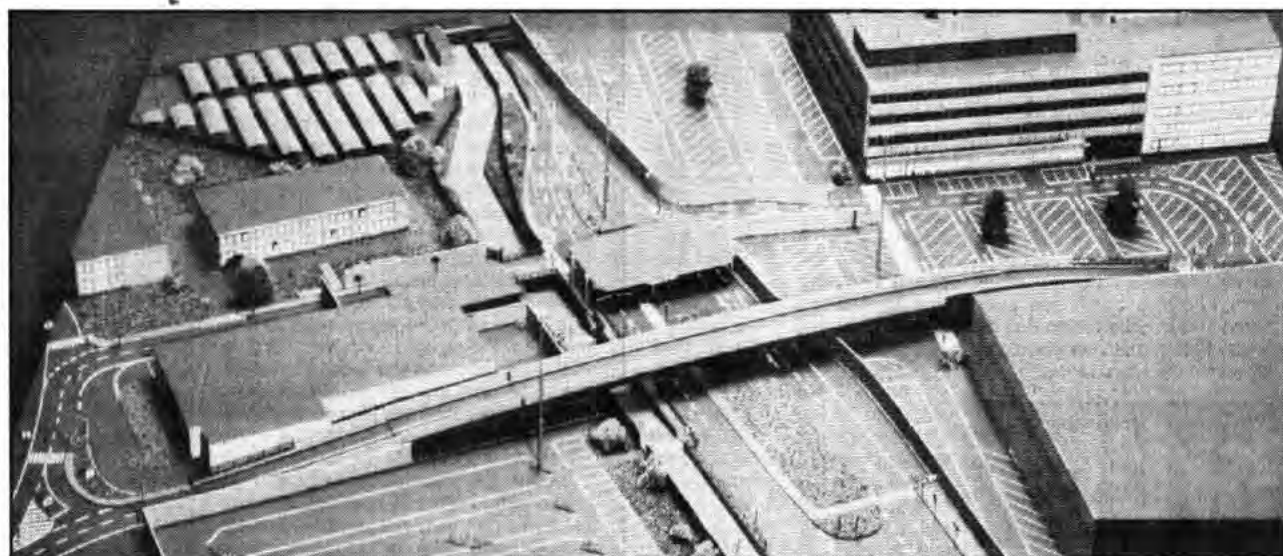
Hallenbad, donnerstags wird auf dem Sportplatz hinter dem Vereinsheim geübt. Lohn der Anstrengungen: 20 Vereinsmitglieder schafften im vergangenen Jahr das deutsche Sportabzeichen.

Beachtliches erreichte Alfred Zlattinger mit seinem Verein jedoch auf anderem Gebiet. In kurzer Bauzeit und unter großem persönlichen Einsatz entstand das schmucke Vereinsheim am Schönauer Hof. Der Vereinsvorsitzende: „Behinderte können am Alltagsleben genauso teilnehmen wie Nichtbehinderte – dabei zu helfen, ist die Aufgabe der VSG.“

Ab Oktober soll Verkehr sicher und zügig rollen

fmv Rüsselsheim. Ein Zwei-Millionen-Mark-Projekt nimmt sichtbare Gestalt an: die neue Brücke am Portal 45. Vor zwei Wochen hievte ein riesiger Kran (Tragkraft 250 Tonnen) die jeweils 50 Tonnen schweren Brückenteile auf die Betonpfeiler. „Im Oktober sind wir fertig“, hofft Diplom-Ingenieur Gerhard Faust, in der Planungsabteilung zuständig für Außenanlagen. Dann ziehen auch die Werkschutzleute um; in ein neues, zentrales Portal, das – von der B 43 (Rubgyring) aus gesehen – unmittelbar hinter der Brücke gebaut wird. Die Portale P 8 und N 20 werden dichtgemacht, im alten Portal 45 wird nur noch zu Schichtwechselzeiten kontrolliert. Links neben der jetzigen Einfahrt zu P 45 entsteht zur Zeit eine Unterführung für den Fußgängerverkehr. Dies war ein Ziel der Planung: den Auto- und Fußgängerverkehr zu trennen. Das zweite Ziel hieß ebenfalls „mehr Sicherheit“. Für den Kreuzungsbereich Hauptzufahrt/Verbindungsstraße zwischen N- und P-Bereich (altes Prüffeld) war eine Verkehrsbelastung von rund 300 Fahrzeugen pro Stunde errechnet worden. Sie wäre durch die neue Tankstelle (siehe Opel Post 5/85) noch höher geworden. Planer Faust: „Da hätte man auf Unfälle warten können.“

Brückenschlag



Verbindung: Ziel der Planer war kreuzungsfreier Verkehr zwischen Entwicklungszentrum, altem Prüffeld und neuer Tankstelle

Die neue Brücke entschärfte diesen Gefahrenpunkt, bevor er entstanden ist. Zugleich schafft sie eine schnelle Verbindung zwischen N- und P-Bereich und für die Benutzer der Tankstelle. Letztere werden übrigens auch denselben Weg zurück nehmen müssen: Das Tor am Portal 8 wird zugemacht.

Malwettbewerb: Werksbild als Porträt der Stadt



Thorsten Gufler



Peggy Späth

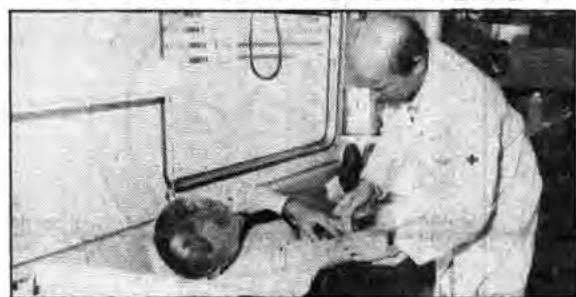


Thomas Barnikau



Überragend: Der Opelturm als Eiffelturm von Rüsselsheim

Rekord-Aderlaß?



Zapfaktion: Täglich spenden 150 Mitarbeiter Blut

fmv Rüsselsheim. Die seit dem 18. Juni und noch bis Freitag laufende Blutspendeaktion im Werk Rüsselsheim ist rekordverdächtig. „Bereits nach vier Tagen hatten wir 765 Konserven“, freut sich Schwester Irmtraud vom Werksärztlichen Dienst. Jede Konserve faßt einen halben Liter, der den Spendern unter ärztlicher Aufsicht abgezapft wird. Unter den Opel-Mitarbeitern ist die Hilfsbereitschaft groß. Durchschnittlich kom-

men pro Tag 150 Blutspender in die Zelte des Hessischen Blutspendedienstes, die neben dem Sanitätsbereich aufgebaut wurden. Wer zu niedrigen Blutdruck hat oder eine Krankheit im Körper, muß auf den Aderlaß allerdings verzichten. Die Untersuchung erfolgt an Ort und Stelle. Bei früheren Aktionen, die vier Wochen dauerten, kamen mehr als tausend Liter Blut zusammen. Noch steht der alte Rekord...

dan Rüsselsheim. Angefangen hat alles im Frühjahr vergangenen Jahres. Hauptsächlich Schülerinnen und Schüler der Rüsselsheimer Max-Planck-Schule begannen unter Anleitung ihres Kunstlehrers Justus Schmalhausen damit, sich im wahrsten Sinne ein Bild vom „Leben in unserer Stadt und Umgebung“ zu machen. Denn so lautete das Motto eines Malwettbewerbs, an dem sich insgesamt 48 junge

sen. Peggy Späth, die mit ihrem Gemälde den dritten Platz belegte, hat für diesen thematischen Schwerpunkt eine einfache Erklärung: „Rüsselsheim und Opel sind einfach nicht mehr zu trennen.“ Ihr Schulkollege Thorsten Gufler unterstreicht ebenfalls die Bedeutung von Opel: „Was für Paris der Eiffelturm, ist für Rüsselsheim der Opelturm.“ Thorsten holte sich die Anregung für sein Bild aus alten Ausgaben der Opel Post, die bei ihm zu Hause stapelweise gesammelt im Keller liegen.

Inspiration: Besuch in der Lackiererei

Ganz anders kam dagegen Thomas Barnikau auf die Idee, Opel zum Gegenstand seines Bildes zu machen. „Als ich das Motto des Wettbewerbs erfuhr, dachte ich sofort an das Werk“, erinnert sich Thomas. Der Grund: Bereits im vierten Schuljahr hatte er bei einer Betriebsführung die Arbeit in der Lackiererei beobachtet. Die Erinnerung daran half dem 18-jährigen Schüler jetzt, als er sein Bild malte. Dessen Thema ist – wie kann es anders sein – selbstverständlich die Lackiererei.



Untrennbar: Opel und Rüsselsheim gehören zusammen

Künstler mit vielen guten Ideen beteiligten.

Der erste „internationale Erfolg“ ließ nicht lange auf sich warten: Kaum waren die Bilder fertig, wurden sie schon in Rüsselsheims finnischer Partnerstadt Varkaus ausgestellt.

Thema: Viele Bilder zur Arbeitswelt

Daß Rüsselsheim oft zu Recht als „Opel-Stadt“ bezeichnet wird, verdeutlicht gerade diese Ausstellung. Auffallend ist nämlich die große Zahl der kleinen Kunstwerke, die sich inhaltlich mit Opel und dem Arbeitsalltag der Mitarbeiter befas-



Beeindruckt: Bild von der Lackiererei aus der Erinnerung

Kaiser aus Holz

Toni Steindl schnitzt prominente Köpfe

ba Rüsselsheim. Franz Beckenbauer kennt ihn (noch) nicht, aber Toni Steindl hat sich über 100 Stunden intensiv mit „Kaiser Franz“ beschäftigt. Und was dabei heraus kam, kann sich sehen lassen: eine originalgetreue, aus einem Lindenholzklotz geschnitzte Büste des Teamchefs der Fußball-Nationalmannschaft. Als Vorlage dienten dem österreichischen Hobbyschnitzer Fotos und Fernsehaufnahmen. Auch Opel-Chef Ferdinand Beickler hat der 35-jährige Neuheimer in Tiroler Lindenholz verewigt. Die Büste ziert jetzt das Haus des begabten Künstlers.

Nächstes Schnitzobjekt des Fußball- und Motorsportbegeisterten Opelangehörigen aus der Poststelle wird Formel-1-Weltmeister Niki Lauda sein.

Seine eigentliche Liebe und Begeisterung gilt jedoch Heiligenfiguren. „Als gläubiger Katholik habe ich einen sehr engen Bezug zu religiösen Motiven“, so der sympatische Österreicher. „Und“, fügt er hinzu, „die verkaufen sich auch am besten.“

Vor fünf Jahren brachte er sich das Schnitzhandwerk selbst bei – inspiriert von seinem Vater, der als Meister seines Fachs galt. „Wahrscheinlich hat er mir diese Begabung vererbt. Denn lernen kann man das Schnitzen nicht. Dazu gehören Talent und Phantasie“, so die Aussage des

Künstlers. Beides ist bei ihm vorhanden! Er wird oft gefragt, ob er sein Hobby nicht zum Beruf machen will. „Nein“, lautet die verschmitzte Antwort von Steindl, „weil ich dann kein Hobby mehr hätte.“ Übrigens, Fußball-Chef Beckenbauer und Opel-Chef Beickler sind noch zu haben!



Büste: Der Bildhauer und sein Werk



Teil 4

Premiere für das Automobil

Eine Serie von Max Rabe

Ein sonniger Tag im Spätherbst 1898. Im Opel-Werk läuft die Fahrrad- und Nähmaschinenproduktion auf Hochtouren. Alles geht seinen gewohnten Gang. Und doch: Es ist ein besonderer Tag. Denn für heute hat sich Friedrich Lutzmann angesagt, der Hofwagenbauer aus Dessau, der für Opel Autos bauen soll.

Um die Mittagszeit ist es dann so weit: Lutzmann trifft per Bahn in Rüsselsheim ein und mit ihm seine ganze „Anhaltische Motorwagenfabrik“ einschließlich Belegschaft. 60 Motorkutschen vom leichten Dreirad bis zum Omnibus mit 16 Sitzen hat der begabte Schlosser seit 1893 in seiner Dessauer Werkstatt zusammengebaut, jetzt will er nur noch für die Opel-Brüder arbeiten, als Direktor der neu geschaffenen Automobil-Abteilung.

Die Ankunft in Rüsselsheim ist eine kleine Sensation. Vorneweg ein paar von Pferden gezogene Plattenwagen mit Werkzeugen, Rohmaterialien, Autoteilen, hinterdrein der Chef persönlich auf dem Bock seiner Patent-Motorkutsche. Heinrich Hauser, Chronist von 1937, hat die Atmosphäre treffend beschrieben: „Geschrei, Gejohle von der Bahnhofstraße her: Rattern, Fauchen, Knallen nähert sich. Schreckensrufe fliegen die Gasse hinab: „En Wage is dorchgange! En Wage ohne Deichsel un ohne Gäl!“ Zur Einfahrt hinein rollt ein ungefügtes Ding, in eine Wolke von Ölqualm und Benzingestank gehüllt, feuerspeisend, schwankend, stückern auf hohen, schmalen Rädern. Vorn, wo die Gängel fehlen, hängen zwei



Stolz: Heinrich Opel (rechts) bei der Probefahrt im Patentmotorwagen im Jahre 1899

Endlich, im Frühjahr 1899 lüftet der Hofschlossermeister das Geheimnis: Das erste in Rüsselsheim fabrizierte Auto ist fahrbereit, der „Opel-Patent-Motorwagen System Lutzmann“. Der vierrädrige Karren hat zwar immer noch große Ähnlichkeit mit einer Pferdekutsche ohne Deichsel, wirkt jedoch deutlich eleganter als der Lutzmann Pfeil von 1897. Das gußeiserne Schwungrad wird von einem Kasten verdeckt, zierliche Kotflügel lassen das Fahrzeug gestreckter

Der Unterbrecherfunken eines elektrischen Summers bewirkt die Zündung des Gemischs, für die Schmierung sind einfache Tropföler zuständig. Angelenen wird der Motor direkt von Hand: Der Fahrer muß von hinten bei eingeschalteter Zündung ins Schwungrad greifen und durch kräftiges Drehen die Kurbelwelle auf Trab bringen.

Am anderen Ende der Kurbelwelle ist eine Riemenscheibe angebracht, ein Triebriemen überträgt die Motorkraft auf ein Vorgelege-Getriebe mit Leerlauf und zwei Übersetzungen, zu bedienen von der Steuersäule aus. Vom Vorgelege führt eine Kette zu den vollgummibereiften Hinterrädern. Unterwegs hat der Fahrer alle Hände voll zu tun: Mit der rechten kurbelt er am Steuerrad, mit der linken bedient er Luftschieber, Zündverstellung, Drosselklappe und die auf Hinterräder und Vorlegewelle wirkende Bandbremse.

Vier Pferdestärken lassen sich maximal mobilisieren – nicht viel gemessen am Aufwand. Damit ist der patente Motorwagen nicht schneller als ein Fahrrad: Die Spitze liegt bei 20 km/h. Immerhin verbraucht das 427 kg schwere Vehikel nicht mehr als 10 Liter Benzin auf 100 km – bleifrei versteht sich.

Schade bloß, daß der Lutzmann-Opel zunächst nicht besonders zuverlässig ist: Der Prototyp von 1899 schafft nur 300 Meter, bevor er zum ersten Mal stehen bleibt. Der Guß, aus dem der Zylinder gefertigt worden ist, taugt nicht viel, die Kolbenringe brechen, das Schwungrad ist zu schwer. Die Opel-Brüder machen Lutzmann herbe Vorwürfe, doch sie geben nicht auf. Fritz Opel verkündet: „Der Wagen wird bis zur

Die ersten Testfahrten auf den abgelegenen Wegen der Mainwälder rund um Rüsselsheim sind mit Pannen aller Art nur so gespickt: Mal rutscht der Treibriemen ab, weil abtropfendes Motoröl die Riemenscheibe seifig gemacht hat, mal schlägt eine Dichtung durch. Immer wieder versagen die Zündkerzen, die Batterie quillt die Schüttel auf den ungepflasterten Straßen mit Plattenschluß. Zu Fuß muß Ersatz herbeigeholt werden.

Allmählich jedoch bekommen die Opel-Brüder das störrische Mobil in den Griff, die Pannen werden seltener, die zurückgelegten Entfernungen größer. Absoluter Höhepunkt im Sommer 1899: Die Bezwingung des Feldberggipfels mit vier PS. Die Presse ist begeistert: „... und sie erklimmen als erste Touristen mit einem solchen Gefährt den steilen Feldberg, den Sammelplatz kühner Fußgänger, aufs Freudigste begrüßt von allen Anwesenden.“

Von einem Durchbruch kann jedoch noch keine Rede sein. Zwar melden sich jetzt die ersten Kunden, doch die Produktion läuft nur langsam an. Jedes Teil muß in Handarbeit mühsam hergestellt werden, die große Halle ist alles andere als ausgelastet: Elf Autos werden im ersten Jahr ausgeliefert, für 2650 bis 3800 Mark.

Luftreifen, „Pneumatiks“ genannt, kosten 250 bis 350 Mark Aufpreis, ein „Halbverdeck“ 200 Mark extra, genausoviel der Rückwärtsgang. Wahlweise gibt es auch einen „Gepäckwagenkasten mit 1 cbm Raum“, der aus dem Personen- einen Lastwagen macht. Serienmäßig unter anderem: Reserveräder, Ölkanne, Trichter und Ersatzriemen. Zahlungsbedingungen Anno 1899: „Ein Drittel bei der Bestellung, Rest vor dem Versand des Wagens.“

Natürlich wird auch ein Prospekt gedruckt. Adam Opel, obwohl schon 1895 gestorben, spricht selbst zum Publikum – praktisch von höherer Warte aus: „Mein Opel-Patent-Motor mit elektrischer Zündung ist der einfachste zur Zeit bestehende Motor und arbeitet vollkommen geruchlos. Ich gebe mich der angenehmen Hoffnung hin, daß alle Fahrer eines Opel-Patent-Motorwagens mit mir einer Meinung sind, daß dieser Wagen bei sachgemäßer Instandhaltung ein Fortbewegungsmittel ist, auf das man sich verlassen kann.“

Erste Dankschreiben und „Kundenzeugnisse“ auch aus Italien und Frankreich rühmen überschwänglich die Kraft des Motors und die Zuverlässigkeit des Wagens. „Die ganze Form ist außerordentlich gefällig und schön und hat der Wagen auch in dieser Hinsicht bei jedermann Beifall gefunden.“

In der nächsten Folge: Die Opel-Brüder gewinnen ihr erstes Autorennen.

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim:

19. 6. Wilhelm Friedrich Hartmann, Zentralwerkstätten I; Hans Müller, Zentralwerkstätten I; Philipp Schäfer, Zentralwerkstätten II; 24. 6. Oskar Usinger, Teilelager;

25

Rüsselsheim:

1. 6. Johann Herrmann, Zeitverrechnung; Werner Klein, Arbeitsverfahren u. Richtlinien; Inge Mayr, Karosserie-Untersammenbau K-82; Anton Reidelbach, Qualitätsüberwachung K 40; Erika Schilling, Teilelager; Ivan Sokacic, Karosserie-Fertigmontage; 4. 6. Joachim Stehr, Materialfreigaben u. Techn. Inform.; 7. 6. Alfred Dawid, Verkaufszone Mainz; Günter Gillmann, Zentralwerkstätten I; Willy Hohmann, Karosserie-Fertigmontage; 9. 6. Dieter Bergelt, PEK-Fahr- u. Triebwerkskonstr.; Peter Günthner, Karosserie-Gerippebau; Johann Schrötnner, MPK-Transportabteilung; 12. 6. Willi Haas, Beschädigten-Einsatz; 13. 6. Peter Albert, PEK-Kosten- u. Gewichtsschätzg.;

Josef Kissinger, Motorenbaum 55; Johann Lorz, Werksanlagen; Alessandro Marano, Material- und Produktionskontrolle; Edgar Quandt, PEK-Fahr- und Triebwerk; 14. 6. Andreas Anzer, Karosseriebau-Gerippebau; Bruno Bayer, Motorenbaum M 55; Bruno Belzer, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassis-Aggregate u. Preßwerk G-22; Helmut Bolz, Zentralwerkstätten II; 20. 6. Erich Diehl, Oberflächenveredelung; Fritz Faber, PEK-Versuchsbau; Josef Anton Falk, PEK-Versuchsbau; Ernst Lang, MPK-Materialabteilung; Günter Reitz, Karosseriebau-Gerippebau; Tomas Sanchez-Garcia, Wagenendmontage; 22. 6. Bruno Eichert, MPK-Mat.-Eingang u. Rückversand; 27. 6. Lotte Böning, Beschädigten-Einsatz; Ruth Drott, Teilelager; Karl-Heinz Heil, MPK-Transportabteilung; Rita Kaiser, Lackiererei; Wilfried Koch, MPK-Transportabteilung; Elisabeth Kröcker, Werksverpflegung;

Kaiserslautern:

1. 6. Siegfried Hartwig, Planung u. Instandhaltung, Prozeßabteilung;

Filiale Berlin:

1. 6. Siegfried Guzowski; Wolfgang Voigt;

Wir gedenken

Bochum

Karl-Heinz Rohde, Presswerk, geb. 3. 2. 30, gest. 9. 4. 85; Adolf Walders, Qualitätskontrolle u. Inspektion, geb. 5. 6. 33, gest. 20. 4. 85; Karl-Rudolf Lunkenheimer, MPK-Materialabteilung, geb. 23. 8. 30, gest. 24. 4. 85; Manfred Wozniak, MPK-Materialabteilung, geb. 15. 5. 38, gest. 16. 5. 85; Hans-Joachim Fingert, Karosserie-Fertigmontage, geb. 28. 5. 47, gest. 26. 5. 85; Fritz Wichert, Karosserie-Rohbau, geb. 17. 7. 30, gest. 29. 5. 85; Hans J. Konrads, Qualitätskontrolle u. Inspektion, geb. 20. 6. 41, gest. 5. 6. 85; Helmut Arnaschus, Wagenendmontage, geb. 28. 5. 25, gest. 6. 6. 85.

Rüsselsheim

Heinrich Barth, Transportabteilung, geb. 24. 2. 34, gest. 13. 4. 85; Heinrich Matke, Instandhaltung Preßwerk, geb. 9. 6. 40, gest. 13. 4. 85;

Hans-Jürgen Baier, Wagenendmontage, geb. 11. 10. 42, gest. 17. 4. 85; Ibrahim Öztürk, Materialabteilung, geb. 1924, gest. 25. 4. 85; Hans Lotz, Kar.-Fertigmontage I, geb. 29. 4. 31, gest. 29. 4. 85; Alfred Oppitz, Instandhaltung Preßwerk, geb. 27. 9. 41, gest. 2. 5. 85; Heinz Theumer, Dieselmontage, geb. 26. 9. 35, gest. 4. 5. 85; Richard Beisiegel, ZW I – Zentr. Masch. Abt., geb. 20. 8. 27, gest. 10. 5. 85; Rudolf Kammerer, ZW I – Preßwerkzeugbau, geb. 8. 10. 30, gest. 25. 5. 85; Dietrich Soltan, ZW II – Elektr. Anlagen, geb. 20. 6. 24, gest. 1. 6. 85.

Kaiserslautern

Siegfried Preyer, Inspektion, geb. 28. 9. 61, gest. 1. 5. 85; Paul Utzinger, Produktion, geb. 20. 5. 59, gest. 1. 5. 85; Helge Schmidt, Produktion, geb. 4. 10. 45, gest. 9. 5. 85; Werner Urschel, Planung und Instandhaltung, geb. 29. 1. 53, gest. 23. 5. 85.



Rüsselsheim, 27. September

Gestern hatten wir Gelegenheit, einen Coloss von Motor-Frachtwagen, welchen die hiesige Firma Adam Opel für ein grösseres Weingeschäft baute, auf den verschiedenen Strassen unseres Ortes zu sehen.

Schreck: Bericht in der „Mainspitze“ am 27. September 1899

Messinglaternen, zittern wie Käferfüßler. Hofschlossermeister Lutzmann, bärtig und feierlich auf hohem Sitz, dreht eine sonderbare Kurbel, stößt Hebel vor und zurück. Er hält mitten im Kreise der Opel-Leute, er zieht den Hut, schwenkt ihn mit umfassender Bewegung über der Menge wie ein Kunststreiter, der soeben ein schwieriges Kunststück vollbracht hat und nun Applaus erwartet. ...

Doch stattdessen erbarmungsloses Spottgelächter: Denn der Motor gibt genau in diesem Augenblick mit einem tiefen Seutzer seinen Geist auf, will trotz aller Bemühungen nicht mehr anspringen. Die Arbeiter fackeln nicht lange, schieben und stoßen das Vehikel in die neue Halle, die künftig nur einem einzigen Zweck dienen wird – dem Bau von Opel-Automobilen.

Zunächst bleiben die fleißigen Sachen ganz unter sich. Hämmer, schrauben und feilen, streng abgeschirmt von den anderen Abteilungen. Unterdessen wird draußen die Spannung immer größer. Wird Lutzmann es schaffen?



Spott: Schallendes Gelächter begrüßte das „ungefüge Ding“

erscheinen. Klotz der Viertakt-Einzyylinder im Heck: 1,5 Liter Hubraum, 125 mm Bohrung und 120 mm Kolbenhub. Gekühlt wird mit Wasser nach dem Thermosyphonprinzip, die Gemischauflbereitung erledigt ein Oberflächenvergaser. Über ein Schnüffelventil gelangt der Treibstoff in den Brennraum, ein 500 mm langer Kipphebel steuert das Auslaßventil.

letzten Schraube auseinanderge-nommen und so lange verbessert, bis er standfest ist.“

Die Fabrikherren bestehen darauf, die Dinge selbst in die Hand zu nehmen. Sie planen und schrauben bis in die Nacht, tüfteln und probieren, bis das Vehikel endlich einigermaßen zuverlässig läuft. Es gibt keine Konstruktionsunterlagen, auf die man bauen könnte.



Foto mit Vater gesucht

op Rüsselsheim. „An der gleichen Stelle wie das Nähmaschinen-Team, dessen Foto in der Opel Post 3/85 veröffentlicht wurde, entstand auch eine Aufnahme der Abteilung, die den ersten Opel-Lutzmann-Motorwagen fertigte“, schreibt uns Opel Post-Leser Friedrich Diehl aus Rüsselsheim. „Vor langen Jahren habe ich dieses Bild verliehen, aber nie zurück bekommen. Ich habe ein besonderes Interesse an diesem Foto, da darauf auch mein Vater abgebildet ist. Können Sie mir ein Duplikat des Fotos aus Ihrem Archiv beschaffen“, fragt Leser Diehl. Da das gesuchte Foto auch im Werksarchiv nicht existiert, gibt die Redaktion die Bitte an die Leser weiter: Wer kann Herrn Diehl mit diesem Foto helfen? Bitte schreiben Sie der Redaktion an die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, Adam Opel AG, Rüsselsheim.

Saskia liebt Sauerkraut



Team: Horst und Frank Schulmeyer mit ihrem Husky-Trio

fmv Rüsselsheim. Schon jetzt liebt Horst Schulmeyer dem Winter entgegen. „Traumhaft schön“ findet es der 49 Jahre alte Mörfeldener, mit Saskia, Banima und der kleinen Bishu durch tiefverschneite Wälder im Harz oder im Spessart zu streifen. Und je mehr Schnee, desto besser. Dann nämlich fühlen sich die vier erst richtig wohl: Schulmeyer und seine drei sibirischen Huskies.

Vor sechs Jahren hat sich der Opel-Verfahrensplaner für eine Sportart entschieden, die körperliche Höchstleistungen verlangt: Schlittenhunde-Rennen. Im Hessischen Schlittenhunde-Sportclub (100 Mitglieder) rangiert Schulmeyer auf Rang fünf. Sohn Frank, der bei Opel zum Galvaniseur ausgebildet wird, ist mit 21 Jahren bereits zweimal Hessenmeister geworden.

Zusammen mit einem befreundeten Architekten halten sie in einem Zwinger bei Rüdesheim insgesamt 18 Huskies, die im Winter vor den Schlitten und im Sommer vor den Wagen gespannt werden. So verspielt sich die grausilbernen Hunde in Schulmeyers Garten gebärden – im Gespann entfalten sie geballte Kraft, ziehen sie den Schlitten mit bis zu 50 km/h Geschwindigkeit. Bis zum Achtfachen seines Eigengewichts „pullt“ ein Husky aus dem Stand. Ein Sechsergespann würde Schulmeyers Ascona mühelos wegziehen – mit angezogener Handbremse.



Tempo: Ein Gespann schafft 50 km/h – mit Schlitten

Und sie haben Ausdauer. Einmal in Schwung, laufen gut trainierte Hunde bis zu 160 Kilometer am Tag. Stürze der Fahrer, die hinten auf dem Schlitten stehen, sind bei rasanten Fahrten an der Tagesordnung. Schulter- und Rippenbrüche nicht selten die Folge. Schulmeyer kam bislang glimpflich davon – er hat sich erst einmal das Bein gebrochen – beim Angeln.

„Sie sind keine Beißer, greifen keine Menschen an und sind noch nicht von der Zivilisation verkorkst“, erklärt Horst Schulmeyer seine Liebe zu den Huskies. Saskia ist für ihn „unbezahlbar“, das 5000-Mark-Angebot eines Sportfreundes hat er denn auch glatt abgelehnt.

Beherrschen lassen sich die Schlittenhunde nicht, sie haben ihren eigenen Kopf. „Jeder Musher (Fahrer) spricht mit seinen Tieren. Er ist ein Teamgefährte – sonst nichts.“ Und wer vergißt, seine Hunde vor einem Rennen zu streicheln, hat keine Aussicht auf den Sieg. Dirigiert werden die flinken Huskies nur durch Zuruf. Schulmeyer: „Ein Fahrer, der seine Tiere schlägt, darf nicht mehr starten.“

Mit rund tausend Mark ist ein Husky-Welpen in der Anschaffung nicht gerade billig, dafür ist die Unterhaltung der Schlittenhunde problemlos. Am liebsten fressen sie Obst, Gemüse und Salate. Wenn Saskia gut gelaufen ist, gibt's zur Belohnung ihre Leib- und Magen-speise: eine Büchse Sauerkraut.

Leise Heizer



Corsa-Könige: R. Hundsieck und W. Gromöller

fw Mainz. Auf dem US-Flugplatz Mainz-Finthen, wo sonst Flugzeugtriebwerke dröhnen, ging es am ersten Juni-Wochenende leiser, aber heißer zu. Die schallgedämpfte Junior-Cup-Truppe lieferte sich mit ihren Corsa und Kadett harte Kämpfe um Positionen und Preisgelder. Vor den Augen von Opel-Sportchef Tony Fall fuhr Rolf Hundsieck aus Hamm einen klaren Sieg heraus und heimste ein dickes Lob ein: „Der Bursche fährt extrem sauber und fehlerlos.“

Zwei Rennsieg in zwei Läufen brachten dem 30jährigen Maschinenbaustudenten die

unangefochtene Tabellenführung in der Rennwertung ein. Zweiter in Mainz-Finthen wurde Walter Gromöller aus Harzewinkel. Obwohl von Haus aus Rallyefahrer, fühlt sich der Westfale offensichtlich auch auf Rennpisten wohl. Eine Woche später siegte er überdies mit seinem Beifahrer Wolfgang Pestel bei der Hessen-Rallye, was ihm in der Allround-Cupwertung (Rennen und Rallye) zur Tabellenführung verhalf.

Die nächsten Veranstaltungen im Junior-Cup: Die Hunsrück-Rallye (12.-14. Juli) und das Flugplatzrennen Diepholz (20./21. Juli).

Ein Maler in Paris

Opel-Grafiker erfolgreich

fmv Rüsselsheim. Als Künstler läßt sich Heinz Seibert nicht gerne einordnen. Sein Stil als Maler ist es, „keinen festen Stil“ zu haben. Wenn der 57jährige, der bei Opel in der Kundendienst-Förderung arbei-

umfangreichen Fundus seines Schaffens.

Frankreich ist dem gelernten Grafiker, der auf der Wiesbadener Kunsthochschule studierte und 1958 zu Opel kam, inzwischen zur



Ausstellung: Heinz Seibert in der Seine-Metropole

tet, nach Feierabend zum Pinsel greift, dann ist er vom Ergebnis jedes Mal aufs neue überrascht. Überrascht zeigten sich auch zahlreiche Besucher seiner jüngsten Ausstellung. Im „Internationalen Zentrum zeitgenössischer Kunst“ in Paris zeigte der gebürtige Rüsselsheimer vor zwei Wochen fünf Bilder



Atelier: Der Rüsselsheimer Künstler malt seit 1972

Blitz-Witz

Im Cockpit wird kräftig gefeiert. Meint der Flugkapitän nach seinem zehnten Whiskey: „Jetzt muß ich aber aufhören, ich habe meinen Wagen am Flugplatz stehen.“

Ein Tag zum Feste feiern

ba Aisfeld. Die Hessen brauchen zum Feiern keinen festen Tag. Trotzdem gibt es seit 25 Jahren einen Fest-Tag, an dem die Hessen ganz besonders fröhlich feiern: den Hesttag.

Den ersten eröffnete der damalige Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn 1961 in Aisfeld. Damals ein Versuch, wurde dieses Fest längst zum festen Bestandteil des hessischen „Feiertagskalenders“. Neuerdings versuchen auch andere Bundesländer, wie kürzlich Rheinland-Pfalz in Trier, etwas ähnliches auf die Beine zu stellen.

Die 25. Wiederkehr der Hesttag-Gründung war Grund genug, das Jubiläum wieder in Aisfeld zu feiern. Äußerer Höhepunkt und zugleich krönender Abschluß bildet in jedem Jahr der große Festzug. Als größter hessischer Arbeitgeber darf Opel natürlich nicht fehlen – und ist denn auch seit 1961 vertreten. „Die



Attraktion: Opel-Oldies und fünf festsche Hessen sorgten beim Festzug für Stimmung

Zuschauer sind immer wieder von unseren Oldtimern begeistert“, schwärmt Hugo Siegfried, der seit 16 Jahren dabei ist. Er trägt die Verantwortung für die auf Hochglanz polierten Prachtstücke aus den Opel-Hallen, die beim Festzug mitrollen.

Neben fünf Oldies – vom Doktorwagen bis zum Kapitän vom

Baujahr 1957 – gab es in diesem Jahr noch einen Senator CD zu bewundern. Das Opel-Riesenrad „Quintuplet“ sorgte in Schlangenlinien für den nötigen Platz durch die dicht an dicht stehenden Zuschauerreihen, und vorneweg schmettete das Werksorchester schmissige Lieder.

Doch es ist nicht jeder Tag ein



Festtag. Bereits am Montag nach der Feier standen die Oldies wieder in der Kundendienstwerkstatt und wurden unter Leitung von Meister Siegfried und Heinrich Becker, der am Vortag noch den Doktorwagen chauffierte, auf Herz und Nieren geprüft. Damit es auch beim nächsten Auftritt keine Pannen gibt.

Schneller Sprinter für den Sprint-Star



Paarlauf: Axel Harries mit seinem schneeweißen Kadett GSi

jok Rüsselsheim. Auf der „langen“ Sprintstrecke ist Axel Harries in Deutschland kaum zu schlagen. Schließlich ist der Leichtathlet aus Furtwangen seit 1984 amtierender Meister im 800 Meter Lauf. Seit ein paar Tagen geht bei dem

blonden Olympiasieger aber auch auf der Langstrecke die Post ab: Denn Harries ist neuerdings stolzer Besitzer eines Kadett GSi – damit die Konkurrenten schon auf dem Weg zum Wettkampf keine Chance mehr haben.