



Opel Post

Ausgabe 9/85, 27. September 1985

IAA: Andrang und Attraktionen auf den Opel-Ständen Messeschlager

op Frankfurt. „Das Auto hat immer noch eine riesige Anziehungskraft“, war Dieter F. Wittig, für den Opel-Stand in Halle 8 verantwortlich, schon nach fünf Tagen IAA klar. Bester Beweis: „Allein am ersten Samstag drängelten sich rund 140 000 Besucher auf der 2000 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche.“ Die Stars, denen dieser Ansturm galt: Der neue Stufenheck-Kadett, der Rallye 4x4 und das neue Cabrio.

Dieser Luftikus hatte es auch Bundespräsident Richard von Weizsäcker angetan. Bei seinem Besuch auf dem erstmals zweistöckigen Opel-Stand lobte er den Oben-Ohne-Kadett als „Beispiel für sinnvolle europäische Zusammenarbeit.“ Das Cabrio wurde gemeinsam mit dem Turiner Experten Bertone entwickelt.

Doch nicht nur das neue Kadett-Trio stand im Mittelpunkt, auch die anderen 32 Modelle waren ebenso ständig umlagert wie der Opel-Shop, der vor allem modebewusste Interessenten anlockte. Die 120 Mitarbeiter auf dem Stand hatten alle Hände voll zu tun, um allen Besuchern gerecht zu werden.

Besonders galt das für die 30 hübschen Eurotessen, die tausende von Fragen beantworten mußten. Sylvia Hajmassy (28), zum ersten Mal bei einer Messe dabei, staunte: „Das Interesse für den Katalysator ist viel größer als für die Höchstgeschwindigkeit. Da fragen einem die Leute geradezu Löcher in den Bauch.“ Auch die blonde Manuela Veil (23) hatte Spaß an ihrem Job, selbst wenn „die Bemerkung ‚tolles Fahrgestell‘ nicht immer nur dem Auto gilt.“

Nur für die Autos interessierte sich Bernhard Penasa aus Neubekum. Der Taxiunternehmer schwört seit zehn Jahren auf Opel: „Jetzt suche ich einen Ersatz für den Rekord 1,9 N, dessen erster Motor mittlerweile schon 440 000 Kilometer auf dem Buckel hat.“

In Halle 8 informierte sich Penasa über den neuen Kadett-Viertürer. Zuvor hatte er sich in Halle 2



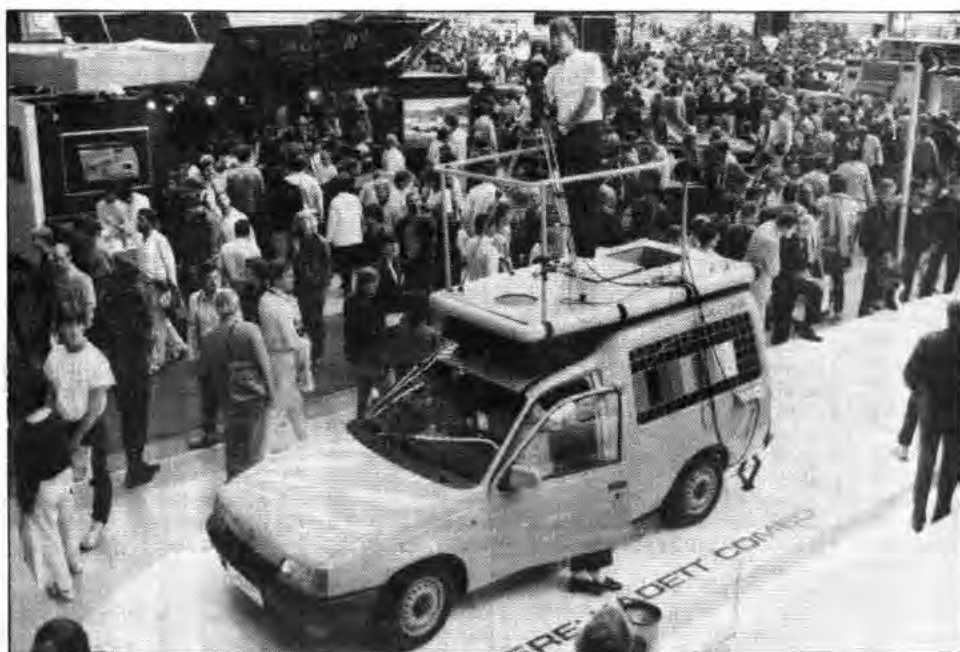
Staatsbesuch: Präsident von Weizsäcker und Minister Steger mit den Vorständen Beickler und Gäß am Opel-Stand



Auskunft: Perfekte Information von Sylvia und Manuela



Fachmann Jürgen Nagel (l.) betreute Interessenten in Halle 2



Live-Sendung: Die Kameras des Combo-Videoteams waren eine der Zugnummern



Spielmobil: Papis Liebling

die Opel-Taxen angesehen. Denn in dieser Halle, in der Boris Becker im Oktober um den Davis-Cup kämpfen wird, hatte das Opel-Team viele Sonderfahrzeug-Asse

zu bieten. Darunter auch vier Spezialautos für Behinderte.

Mit Rat und Tat stand hier Jürgen Nagel den Interessenten zur Verfügung. Der 25-Jährige – selbst Rollstuhlfahrer – war täglich 12 Stunden im Einsatz. „Wie alle unsere Experten“, ist Standchef Theiss stolz auf seine Mannschaft.

Trotz des Rund-um-die-Uhr-Einsatzes schlugen die Souvenir-Jäger wieder zu. Drei besonders dreiste Jungs versuchten sogar, die Schaufensterpuppe vom Opel-Shop zu mopsen – ein Werkschützer stoppte sie in letzter Minute.

Eine Szene, die von den Kameraleuten des kleinsten Ü-Wagens der Welt nicht gefilmt wurde. Kamera-

mann Wolfgang Mackrodt: „Wir stehen ja nicht zur Überwachung auf dem Dach des Combo, sondern um die Besucher mit unseren Stand-Reportagen zu unterhalten.“

Die Videobänder der Aufnahmen waren zwar nicht zu haben, wohl aber 100 000 Anstecknadeln und tonnenweise Informationsmaterial. Opel-Mann Helmut Weiser: „Alles ging weg wie warme Semmeln.“ Das galt auch für die kalten Schnitten und heißen Getränke, die den eingeladenen Gästen angeboten wurden. „Küchenfee“ Juliane Krause von der Werksverpflegung: „500 belegte Bröte pro Tag sind der Normalfall. Offenbar haben die Leute nicht nur Appetit aufs Auto.“

Kat komplett

Umwelt-Autos in allen Modellreihen

Jok Rüsselsheim. Vier neue Modelle, die auf der IAA präsentiert wurden, sorgen dafür, daß es bei Opel jetzt in jeder Baureihe mindestens ein Modell mit Katalysator gibt. Drei verschiedene Motoren wurden in den letzten Monaten für den Einsatz geregelter Dreiweg-Katalysatoren mit aufwendiger Elektronik ausgerüstet und für den abgasarmen Einsatz in den verschiedenen Modellen abgestimmt: Der 1,3i-Vierzylinder mit Zentraleinspritzung nach dem Opel-Multec-System leistet 44 kW/60 PS und sorgt bei Corsa und Kadett für saubere Luft. Die Kat-Version der 1,8i-Version ist 100 PS (74 kW) stark und wird im Kadett, Ascona und Rekord geliefert. Senator und Monza teilen sich die Kat-Variante des 3,0i-Sechszylinders mit 115 kW/156 PS. Alle Motoren kommen mit bleifreiem Normalbenzin aus. Die Preise der einzelnen Kat-Modelle: Corsa 1,3i Kat — 14 783 Mark Kadett 1,3i Kat — 16 444 Mark Kadett 1,8i Kat — 18 042 Mark Ascona 1,8i Kat — 21 025 Mark Rekord 1,8i Kat — 23 660 Mark Senator 3,0i Kat — 38 950 Mark Monza 3,0i Kat — 40 851 Mark

Darüber hinaus sind nun alle Opel-Neufahrzeuge gemäß den europäischen Abgas-Beschlüssen in einer der drei Klassen als „schadstoffarm“ oder „bedingt schadstoff-

arm“ eingestuft. Über das umfangreiche Angebot, die jeweilige Einstufung und Steuerersparnis informiert die nächste **Opel Post** in einem ausführlichen Bericht.

Neuer Kadett ab 15910 Mark

op Rüsselsheim. Eine der Hauptattraktionen des Opel-Standes auf der Internationalen Automobil-Ausstellung ist die neue Stufenheck-Version des Kadett. Die Interessenten müssen sich aber noch einige Wochen gedulden, der Neuling mit dem Riesenkofferraum (550 Liter) wird nämlich erst ab 9. November ausgeliefert. Die Preise stehen allerdings schon jetzt fest:

Kadett LS 1,3 N — 15 910 Mark Kadett GL 1,3 N — 17 185 Mark Kadett GLS 1,3 N — 18 520 Mark

Für den 1,3 S-Motor mit 55 kW/75

PS müssen 450 Mark Aufpreis bezahlt werden, mit 1,6 S-Maschine (66 kW/90 PS) kostet die nur als Viertürer lieferbare Limousine jeweils 1300 Mark mehr, der Dieselmotor schlägt mit 1811 Mark zu Buche. Die Preise der Katalysator-Versionen mit 60 oder 100 PS:

LS 1,3i/1,8i — 17 770/19 285 Mark GL 1,3i/1,8i — 19 045/20 705 Mark GLS 1,3i/1,8i — 20 380/22 040 Mark

Auch die Preise für den Großraumtransporter Kadett Combo wurden jetzt festgelegt: Sie beginnen bei 16 700 Mark.

Paradies am Wohnheim

vd Bochum. Besonders gut schmeckt es neuerdings einigen Bewohnern des Bochumer Opel-Wohnheims „Sudbeckpfad“. Der Grund für die Gaumenfreuden: Was sie sich nach Feierabend auf den Teller zaubern, stammt nicht aus der Tiefkühltruhe, sondern kommt aus dem eigenen Garten frisch auf den Tisch.

Möglich wurde dies, weil die Heimleitung unter dem Motto „Hier darf nach Herzenslust gepflanzt und gesät werden“ ein Stück Land zur Verfügung stellte. Vor allem die türkischen und

marokkanischen Mitarbeiter, die früher in ihrer Heimat in der Landwirtschaft gearbeitet hatten, ließen sich das nicht zweimal sagen. Sie griffen sofort zu Hacke und Spaten und legten in kurzer Zeit ein „Paradies“ an, in dem sie jetzt leckeres und frisches Gemüse ernten können.

Besonders stolz auf die grüne Pracht sind vor allem die drei Freizeitgärtner Mostafa Azizar, Hassan Chahboun und Ahmed Achini. Mit gutem Grund: Ihre Zucchini wären auf jeder Ausstellung medaillenverdächtig. Die gurkenähnlichen Früchte

reichten Riesen-Format und mundeten ausgezeichnet.

Die „grüne Welle“ aus dem Sudbeckpfad hat übrigens schon Nachahmer gefunden. Auch im Wohnheim „Hauptstraße“ ist man auf den Frischgemüse-Geschmack gekommen. Dort züchteten die beiden Spanier Ramón Barrio Gómez und Porfirio Lama Barrio prächtige Paprikaschoten. Allerdings nicht im Garten, sondern im Blumentopf. „Leider reicht das nur für eine Mahlzeit“, bedauern sie. „Aber möglicherweise bekommen wir ja auch mal ein Stück Land.“



Kleingärtner: Paprika-Ernte



Zuchterfolg: Zucchini aus eigenem Anbau

Dickes Lob vom Vorstand

fmv Rüsselsheim. Seine „besondere Anerkennung“ hat der Vorstand drei Abteilungen für ihre Erfolge bei der Senkung der Unfallhäufigkeit ausgesprochen. So hat der Bereich Gesenkbau (Leitung G. Becker) die von allen Bereichen des Werkes für 1984 aufgestellten Raten der Unfallhäufigkeit am weitesten unterschritten und die Zahl der Unfälle im vierten aufeinanderfolgenden Jahr gesenkt.

Der Abteilung Achsenbau und Chassisaggregate (Lei-

tung K. Fiedler) ist es gelungen, im fünften Jahr in Folge die Unfallhäufigkeit zu verringern. In der PEK-Werkstoffentwicklung (Leitung Dr. K. Budde) hat sich – wie auch schon 1983 – im vergangenen Jahr überhaupt kein Unfall ereignet.

„Diese außergewöhnliche Leistung“, meint der Vorstand, „darf als Vorbild für alle übrigen Bereiche des Werkes gelten.“ Zu erreichen seien solche gute Ergebnisse allerdings nur dann, „wenn sich ausnahmslos alle Mitarbeiter durch eine positive Einstellung zur Arbeitssicherheit auszeichnen.“

Bestnoten in Bochum



Klassenbeste: Fünfmal große Freude über die Note „Eins“

vd Bochum. Wachablösung bei den Auszubildenden in Bochum: Vor einigen Tagen beendeten 117 junge Fachleute ihre Lehrzeit, 157 neue Azubis eifern ihnen jetzt nach. Die Neulinge müssen sich anstrengen, denn der jetzt verabschiedete Jahrgang glänzte mit Super-Noten. Fünfmal gab es bei den Abschlußprüfungen eine glatte „Eins“, sechzehnmal in den beiden Prüfungsteilen (Fertigkeiten und Kenntnisse) die Kombination „sehr gut“ und „gut“. 22 Lehrlinge beendeten ihre Ausbildung mit einer „Zwei“.

Die fünf Besten wurden von Werksleiter Walter Pihan mit einem kleinen Empfang geehrt, zweimal gab es als besondere Anerkennung

eine fünftägige Studienreise zum Kerchensteiner Institut in München. Bei der Abschlusfeier in der Lehrwerkstatt, bei der die Abteilung Werksverpflegung für das leibliche Wohl sorgte, wurden außerdem 21 Bücher als bleibende Erinnerung an die Lehrzeit verschenkt.

Solche Belohnungen müssen sich die neuen Auszubildenden erst noch verdienen. Am 2. September wurden sie in der Lehrwerkstatt begrüßt – 141 wollen einen gewerblichen Beruf erlernen, 16 haben sich für eine kaufmännische Laufbahn entschieden. Insgesamt lernen derzeit 568 Auszubildende in Bochum, 529 im gewerblichen und 39 im kaufmännischen Bereich.

Neues Transportsystem im K 40 Weiche Welle

nr Rüsselsheim. „Übergabe I störungsfrei.“ Seit dem Ende der Werkferien leuchtet dieser Satz in sattem Rot am Anzeigepult der Umsetzstation an der Produktionslinie I auf. Er signalisiert das Ende des ersten Modernisierungsabschnitts der Karosserie-Fertigmontage im zweiten Stock des K 40.

Ein neues Transportsystem bringt nun die fertiglackierten Karosserien zu den Arbeitsplätzen, an denen unter anderem Sitze, die Armaturentafel und der Kabelbaum eingebaut werden. Danach fehlen nur noch Motor, Getriebe und die Fahrwerksteile.

Während an diesem Produktionsbereich schon alles wie geschmiert läuft, kommt der Umbau der Karosserie-Fertigmontage jetzt an der Linie II auf Hochtouren. Auch dort werden nämlich die bisher benutzten Transportrollen, auf denen die Karosserien seit der Produktionsaufnahme im K 40 vor 29 Jahren an einer Bandkette durch die Hallen gezogen wurden, durch neue Paletten ersetzt. Deren Vorteil: Sie schieben sich geräuschlos und vibrationsfrei durch die Montagehalle.

Martin A. Siedler, Betriebsleiter der Karosserie-Fertigmontage Linie



Mittfahrer: Die modernen Paletten bieten ausreichend Platz für eine sichere Montage

I, erläutert weitere Pluspunkte des neuen Systems. „Wenn am vorderen oder hinteren Teil der Karosserie montiert wird, können die Mitar-

beiter bequem und ohne Unfallgefahr auf den Paletten mitfahren. Sie bieten so viel Standfläche, daß niemand hinterher laufen muß.“ Außer-

dem macht die Neuerung es möglich, daß Material griffbereit auf beiden Seiten des Bandes gelagert werden kann.

Schlafmützen?

Wer liest, der lernt, sagt man. Stimmt! Ich habe neulich etwas gelesen, von dem ich bisher noch nichts gewußt habe: Daß in Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim rund 60 000 Menschen leben, die zu einer Gattung gehören, die man „verschlafene Opel-Werker“ nennt. Ehrlich, so stand es in einem auflagenstarken Fachmagazin aus dem Schwäbischen.

Also, bisher habe ich immer gedacht, Journalisten seien ganz ausgeschlafene Jungs, die nichts verpennt. Auch nicht, daß die „verschlafenen Opel-Werker“ an jedem Tag rund 4000 Autos bauen. Oder daß sie als erste einen Katalysator für jedes Modell anbieten. Oder daß sie mit dem Corsa und dem Kadett Windkanal-Weltmeister sind. Oder daß sie in den näch-

sten Jahren über sieben Milliarden Mark in ihre Bochumer, Kaiserslauterner und Rüsselsheimer „Schlafsäle“ investieren – offenbar, weil sie nicht eingeknickt sind, sondern hellwach in die Zukunft schauen.

Jetzt frage ich mich: Habe ich den Satz von den „verschlafenen Opel-Werkern“ nur geträumt, hat da jemand geschlafen oder war's ein Schwabenstreich?

Harthen Kadett

Club statt Preis

op Rüsselsheim. Mehr Umweltschutz und geringere Kosten brachte ein neues Hartlötverfahren, das Rudolf Daum, Techniker in der Produktionsvorbereitung, erfand. Die *Opel Post* berichtete in ihrer letzten Ausgabe darüber, war aber leider ein wenig falsch gepolt. Denn der 51jährige erhielt für seine Idee nicht den „Boss Ketterling“-Preis, sondern wurde in die „Gesellschaft für Wissenschaft und Technologie“ (Science and Technology) aufgenommen. Mit der Mitgliedschaft in dieser Gesellschaft werden Opel-Erfinder geehrt, die sich durch besondere Geistesblitze ausgezeichnet haben und deren Ideen zu Patenten oder Gebrauchsmustern für das Unternehmen geführt haben. Gegründet wurde der „Erfinder-Club“ 1976 vom damaligen Vorstandsvorsitzenden Alexander A. Cunningham.

Veränderungen im Verkauf

op Rüsselsheim. Neuestimmte Aufgabengebiete führten zu personellen Veränderungen im Vorstandsbereich Verkauf: Georg Hehner (56), bisher Direktor der Export Organisation, wurde zum 1. September zum Direktor Vertrieb Inland ernannt. Sein Nachfolger ist Richard F. McGill (56), der zur Adam Opel AG zurückkehrt. Helmut Schimpf (54) behält seine derzeitige Position als Leiter Gesamtverkauf Deutschland unverändert bei und berichtet an Georg Hehner.

„Momentaufnahmen“ aus dem Betrieb

fmv Rüsselsheim. „Momentaufnahmen“ heißt ein neuer Film der Abteilung PR-Programme, der auch als Video-Kassette (VHS-System) erhältlich ist. Nach dem historischen Streifen „Als die Zukunft begann“ zeigen die „Momentaufnahmen“ in geraffter Form die Gegenwart eines Großbetriebes. Von der Entwicklung bis zur Produktion erhält der Betrachter einen Einblick in verschiedene Bereiche der Produktionsstätten in Bochum, Rüsselsheim und Kaiserslautern. Der Einsatz modernster Technik verdeutlicht die gewaltigen Anstrengungen, die notwendig sind, um im harten Automobilbau-Wettbewerb zu bestehen. Ausgeliehen werden kann die Videokassette (Laufzeit: 15 Minuten) in der Sozialabteilung des Werkes Bochum, der Personalabteilung des Werkes Kaiserslautern und in Rüsselsheim in der Werksbücherei.

Versicherung verbessert



jok Rüsselsheim. Den Ärger hat schon fast jeder Autofahrer erlebt: Das geparkte Auto hat plötzlich eine Beule oder Schramme, und keiner will's gewesen sein. Den meisten Mitmenschen bleibt da nur ohnmächtige Wut über das fiese Verhalten anderer – Opel-Mitarbeitern und -Ruheständern steht schon seit rund 15 Jahren ein Ausweg zur Verfügung: Die Parkplatz-Versicherung.

Jetzt wurde diese Versicherung in langen Verhandlungen des Gesamtbetriebsrates mit der Colonia-Versicherung wesentlich verbessert: Für eine Jahresprämie von

125 Mark ist das Mitarbeiter-Auto jetzt auch dann geschützt, wenn der Wagen von einem Familienmitglied des Versicherten abgestellt wurde. Bei Schäden durch Brand, Diebstahl, Unterschlagung oder mutwillige Beschädigung springt die Versicherung mit einer von 15 000 auf 20 000 Mark erhöhten Höchstsumme ein – die Selbstbeteiligung des Versicherten beträgt dabei für Mitarbeiter in Rüsselsheim und Kaiserslautern 15 Prozent, bei allen anderen Betriebsstätten 20 Prozent.

Ebenfalls neu ist eine Zusatzversicherung, die pro Jahr 145 Mark, also 20 Mark mehr kostet. In diesem Falle ist nicht nur das am Straßenrand oder Parkhaus abgestellte Auto geschützt, die Versicherung deckt auch Glasbruch, Hagel- und

Pressemann

op Rüsselsheim. Karl Mauer heißt ab 1. Oktober der Leiter der Opel-Presseabteilung. Der 37jährige war zuvor Chefredakteur der Zeitschriften „Motorrad“ und „sport auto“. Vorgänger Helmut-Peter Claus übernimmt die Leitung der Abteilung Information und Kommunikation. Beide sind Vorstandsmitglieder Hans W. Gäß direkt unterstellt.

Wildschäden ab, die während der Fahrt auftreten. Darüber hinaus entfällt die Selbstbeteiligung bei Parkschäden.

Genaue Auskünfte über die verbesserte Parkplatzversicherung erteilen die jeweiligen Bereichsbetriebsräte und Frau Neidhardt beim Gesamtbetriebsrat, Telefon im Werk Rüsselsheim 4911. Dort gibt es auch Beitrittserklärungen.

„Lehrlings-Olympiade“ an der Ruhr

vd Bochum. Sprinten und Springen statt Feilen und Fräsen hieß für die Bochumer Azubis die Devise. Denn für einen Tag fand der „Lehrbetrieb“ auf dem Sportplatz statt. Der Grund für die Freiluft-Ausbildung: Das jährliche Sportfest der Abteilung Berufsausbildung.

Am Start dieser „Azubi-Olympiade“ auf der unweit des Werks II gelegenen Sportanlage „Am Hessesteich“ waren alle, die keinen Muskelkater scheuten. Genau 387 Lehrlinge kämpften nach den Regeln der Bundesjugendspiele im Dreikampf (Laufen, Kugelstoßen und Weitsprung) um den Sieg oder sie maßen Können und Künste in Einzelwettkämpfen, beim Fußball-Match oder Tauziehen.

Nach spannenden Wettkämpfen war es dann so weit: Die Gewinner durften aufs Treppchen. Und das waren bei den Mehrkämpfen Ansgar Kremser, die 2083 Punkte schaffte, und Guido Althoff mit stolzen 3300 Zählern. Gruppensieger im Dreikampf wurde das Team um Meister Eilebrecht, die Mannschaft „Anlagenelektroniker III“.

Die Jungs aus diesem Bereich sahten aber nicht nur in der Leichtathletik ab, sondern sie langten auch beim Tauziehen mächtig hin. Zum Schluß des Wettbewerbs von 16 Mannschaften hatten sie nämlich das beste Ende des Stricks in der Hand, und in der Gewinner-Liste hieß es einmal mehr: Sieger „Anlagenelektroniker“, von Meister Brakel.

Beifall gab's allerdings nicht allein für die starken und schnellen Teams. Auch die Fußballspieler, bei denen Meister Rustemeyer seine Mannschaft so gut vorbereitet hatte, daß sie den Turniersieg holte, wurden jubelt.

Jubel auch bei der Siegerehrung: Denn da wurden 121 Urkunden in der Leichtathletik, zwölf fürs Tauziehen und 60 für die Fußballer ausgegeben. Hinzu kamen noch 45 Pokale und ein Wanderpokal.

Pokal-Segen



Leichtathleten: 121 Urkunden für Sprinter und Springer



Schwerathleten: Beim Tauziehen sorgten die Anlagen-Elektroniker für Hochspannung und holten sich den Sieg



Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG
Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich
Chefredaktion: Frank M. Vollmer
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, Holzhofallee 25–31, 6100 Darmstadt
Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/664057

Kantinen-Essen: Viele Köche und trotzdem kein verdorbener Brei

Nudeln sind Trumpf

Die Werksverpflegung: Jeden Tag 10 000 Essen

Rüsselsheim. „Frühgebabes zu fast jeder Mahlzeit Kartoffeln, heute versuchen wir, die Beilagen etwas abwechslungsreicher zu gestalten.“ Alfred Jäger, Chef der Abteilung Werksverpflegung in Rüsselsheim, ist mit Sicherheit kein Freund von eintöniger Ernährung. Täglich steht der 50jährige mit seiner Mannschaft vor dem Problem, die Menüs in den Werkskantinen festzulegen. Keine leichte Aufgabe für die Ernährungsspezialisten, denn allein im Werk Rüsselsheim strömen jeden Tag fast 10 000 Mitarbeiter in die Speisesäle, um zwischen den beiden Menüs (eins für 2,20, eins für 3,20 Mark) zu wählen. Probleme bereiten den Einkäufern vor allem die ständig schwankenden Marktpreise der Lebensmittel. Wer heute denkt, Blumenkohl sei besonders günstig, der muß morgen vielleicht schon den doppelten Preis für das schmackhafte Gemüse zahlen. Die Abteilung Werksverpflegung arbeitet daher immer „unter Druck“. Laufend tikern die Fernschreiber: Angebote werden hereingeholt, Aufträge vergeben. Und dann rollen die Räder. Sattelschlepper schaffen Fleisch gleich tonnenweise heran, die werkeigene Metzgerei verarbeitet es weiter. Gemüse, Salat, Teigwaren, alles kommt per Brummi ins Werk. In den sechs Hauptküchen werden die Zutaten vorgekocht und an die 24 „Relaisküchen“ weitergeliefert. Die wiederum bereiten zum Beispiel Kurzgebratenes frisch zu und geben die Menüs an die vielen tausend Kantinenbesucher aus. Vor allem auf eine ausgewogene Kost wird geachtet: In Zusammenarbeit mit dem Werksärztlichen Dienst werden die einzelnen Menüs ausgewählt und zusammengestellt. Eine große Rolle spielen dabei natürlich die Essgewohnheiten der Arbeitnehmer: Im Bereich der Produk-

tion wird stärker gewürzt und kohlenhydratreicher gekocht als in den Kantinen der Verwaltung. Da viele Opel-Mitarbeiter der Religion des Islam angehören, ist es wichtig, daß immer ein Menü ohne Schweinefleisch angeboten wird, denn der Koran verbietet diesen Genuß. Der allgemeine Geschmack und die Essensgewohnheiten haben

sich in den letzten Jahren erheblich geändert. „Die Leute fahren im Urlaub immer häufiger ins Ausland und lernen dort neue Gerichte kennen“, weiß Alfred Jäger. „Die Kartoffel ist längst nicht mehr auf Platz eins der Essens-Hitliste. Den größten Zuspruch finden heute Menüs mit Teigwaren, der Renner heißt momentan Schnitzel mit Nudeln.“

Verpflegungschef Jäger bewältigt seine Arbeit mit viel Gefühl und großer Erfahrung. Als gelernter Koch und Konditor war er zwölf Jahre lang in Schweizer Nobel-Hotels beschäftigt. Auch die Hotelfachschule und seine Wirte-Fachprüfung absolvierte er bei Wilhelm Tells Nachfahren. Nach Deutschland zurückgekehrt, übernahm er den Ver-



Küchenchef: Gute Kost von Heinz Zwicker



Hochbetrieb: Gisela Heuzel und Anna Schmitt (v. l.) geben täglich in der Kantine D10 über 1100 Essen aus



Planung: Alfred Jäger stellt die Speisekarte zusammen

trieb von Grill-Geflügel des Hähnchen-Spezialisten „Wienerwald“. Seine Aufgabe bei Opel empfindet er als „interessant und abwechslungsreich“. Einmal pro Woche macht er sich um vier Uhr morgens auf den Weg nach Frankfurt, um sich in der Großmarkthalle vor Ort über Angebot und Preise zu informieren. Eingekauft wird keinesfalls die billigste Ware, sondern nur qualitativ hochwertiges Fleisch und Gemüse: „Am Selbstmord mit Messer und Gabel durch ungesunde und minderwertige Ernährung möchten wir nicht beteiligt sein.“

Michael Kirchberger



Küchenfee: Claudia Braun machte ihr Hobby zum Beruf

Heiß wird's erst im dritten Jahr

Neuland in der Ausbildung: Köchin in Kaiserslautern

Imv Kaiserslautern. „Kochen“, sagt Claudia Braun, „hat mir schon immer gut gefallen.“ Jetzt lernt sie Köchin – im Opel-Werk Kaiserslautern. Als die Pfälzerin im vergangenen Herbst 15 zusätzliche Lehrstellen anbot, waren darunter auch zwei in der Abteilung Werksverpflegung. „Für uns war das Neuland“, meint deren Chef Walter Meyerle. Inzwischen machen die beiden Azubis ihrem Meister alle Ehre. Drei Jahre dauert Claudias Lehrzeit. Zwei von zwölf Monaten arbeitet die 17jährige auswärts, in einem Restaurant. „Dort lernt sie das, was wir hier nicht haben“, erklärt Meyerle den Ausbildungs-Ausflug: „Frühstück und das à-la-carte-Geschäft.“ Ihre erste Restau-

rant-Zeit hat Claudia kürzlich abgeschlossen: „Das war mal was anderes.“ Denn in Kaiserslautern ist der Lehrplan klar gegliedert. Im ersten Jahr sieht er die Zubereitung von „kalter Küche“, Salaten und kalten Soßen vor; im zweiten sind warme Beilagen, Gemüse und Fisch an der Reihe. Heiß wird's erst im dritten Jahr, mit saftig-zartem Fleisch, leckeren Soßen und dampfender Suppe. Wenn Claudia Braun dies alles aus dem Eff-Eff beherrscht, darf sie sich Köchin nennen. Was sie in der Lauterer Opel-Küche gelernt hat, wird dann internationalen Geschmack standhalten müssen: Nach ihrer Ausbildung will die 17jährige gerne „in einem Schweizer Restaurant arbeiten“.

Wie hat's geschmeckt?

Die Opel Post-Umfrage

mk Rüsselsheim. Der Mensch lebt zwar bekanntlich nicht vom Brot allein, aber ganz ohne einen nahrhaften Happen geht's natürlich auch nicht. Besonders, wenn er arbeitet. Und da Henkelmann oder Mutters Stulle nicht jedermanns Sache sind, zieht's Tausende täglich in die Kantinen. Nur weil der Magen knurrt oder weil es dort auch schmeckt? Opel Post hat einige Mitarbeiter zum Thema gefragt. Nach dem Mittagessen. Und das war an diesem Tag entweder „Rinderbraten mit Klößen“ oder „Zwiebelhacksteak mit Pfeffersoße und Kartoffeln“. „Durchschnittlich“ beurteilte Rudolf Kochnik (37) seinen Rinderbraten, den Küchenchef Heinz Wolfgang Hertel (36) und sein Team in der Küche im Bau D 10 zubereitet haben. Zusammen mit 723 anderen Mahlzeiten, die allein an diesem Tag über die Theke gehen. Kochnik gehört zu den Mitarbeitern, die regelmäßig in die Kantine gehen. „Der Koch kann's eben nicht allen recht machen“, meint er. „Seit 22 Jahren bin ich bei Opel und mit dem Kantinen-Essen war ich noch nie unzufrieden“, berichtet Konstantin Statopolous. Der 44jährige Grieche lebt allein in Deutschland und läßt sich daher gerne von den Werksküchen bekochen. „Allerdings“, schränkt er ein, „zu Hause schmeckt's mir besser.“ „Das mit den Kartoffeln kriegen die nicht richtig hin“, meint Be-



Dauergast: Rudolf Kochnik



Fan: Konstantin Statopolous



Kritiker: Ferdi Schenk

triebsrat Ferdi Schenk (50). „Die sind innen meistens noch hart“, kritisiert er. Mit dem Zwiebelhacksteak und der Pfeffersoße war er jedoch zufrieden. Über einen zähen Braten beklagt sich Angelika Pof (23). Die Mitarbeiterin der Abteilung Werksanlagen geht oft in die Kantine, erwartet dort freilich keine Feinschmeckermenüs. Meistens hat sie allerdings nichts am Essen auszusetzen. Fritz Hütten (50) ist kein Werksangehöriger. Er arbeitet für eine Fremdfirma und wartet die Feuerlöschanlagen. Viermal pro Woche setzt er sich in den Speisesaal und findet dort kein „Haar in der Suppe“. „Bei dem Preis kann man nicht meckern“, sagt Ingrid Trepte (44).



Enttäuscht: Angelika Pof



Zufrieden: Fritz Hütten

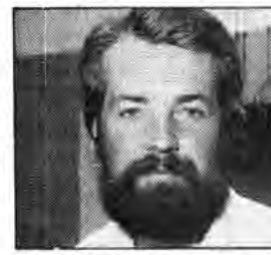


Preisbewußt: Ingrid Trepte

„Zu Hause schmeckt's natürlich besser, aber da wird ein anständiges Menü gleich viel teurer“, rechnet die Mitarbeiterin der Abteilung Produktionsvorbereitung Karosserie. Roland Baumann wirft immer erst einen Blick auf den Speiseplan, bevor er sich auf den Weg zur Kantine macht. Denn alles schmeckt dem 17jährigen, der zum Elektroinstallateur ausgebildet wird, nicht. „Das Fleisch ist oft zu zäh oder zu fett“, sagt er. „Das Essen ist einwandfrei“, lobt dagegen Bernhard Auel (32). Er hält jedoch die Essensausgabe für verbesserungswürdig. „Man könnte den Werksausweis mit Computerstreifen bedrucken und den Essenspreis gleich vom Lohn abziehen“, schlägt er vor. „Das würde Zeit und Kosten sparen!“ Bernhard Auel weiß, wovon er redet. Er arbeitet in der Kostenforschung bei Opel.



Menüwahl: Roland Baumann



Sparidee: Bernhard Auel



Azubis suchten Meister

700 beim Sportfest am Start

nr Rüsselsheim. „Sport, Spiel und Spannung“, hieß das Motto des 5. Schulsportfestes der Berufsbildenden Schulen der Adam Opel AG im Rüsselsheimer Maindammstadion. 700 Azubis nahmen teil.

Die Atmosphäre erinnerte an die guten alten Zeiten, als mehrere hunderttausend Zuschauer den Nürburgring in einen Hexenkessel verwandelten. Denn mit der gleichen Begeisterung feuerten die Opel-Azubis auf der Tribüne ihre Kollegen am Volant während der Go-Kart-Staffel über 4x100 Meter an. Deren Anstrengungen im Kampf um den Sieg wurden nicht durch röhrenden Auspuff oder intensiven Benzingeruch für den Zuschauer deutlich, sondern durch das Keuchen der Fahrer beim Tritt in die Pedale. Mit Abstand am schnellsten umrundeten vier junge Teilnehmer das Oval, deren Schlußfahrer Jürgen Hofmann seinen Kart mit einer eleganten Handbremswende zum Stehen brachte.

Die Mannschaft der Technischen Zeichnerinnen, verstärkt durch zwei junge Damen aus der Polsterei, entschied sich auch in diesem Wettbewerb die Wertung für sich. Mit weiteren Siegen in der Pendel- und in der Wasserstaffel sowie im Tau-

ziehen gewannen sie alle Mannschaftswettbewerbe der weiblichen Auszubildenden.

Revanche – so mußte man die Begegnung der Fußballmannschaften aus Ingelheim und Rüsselsheim treffenderweise nennen. Nachdem die Schulauswahl von Opel im Juni auf fremdem Boden das Hinspiel gegen die Auswahl der Berufsschule Böhlinger-Ingelheim mit 4:2 Toren verloren hatte, brannnte die Elf darauf, das Rückspiel auf „eigenem“ Rasen zu gewinnen. Schon die erste Halbzeit zeigte, wer die bessere Mannschaft war. Beim Pausenpfliff von Schiedsrichter Erich Krepelka, der keine großen Fouls zu ahnden hatte, stand es 2:0 für die Rüsselsheimer Gastgeber. Doch dies sollte noch nicht der Endstand sein. Nach dem Anschlußtreffer der Ingelheimer ergoß sich unter dem jubelnden Applaus der Fans ein wahrer Torregen auf die Gäste. 6:1 mußten sich die Rheinland-Pfäler am Ende geschlagen geben.

Glück hatte das Team der Metall-Oberstufe 9 (MO 9) im Endspiel um die Schulmeisterschaft. Es besiegte im Finale als beste von 32 Mannschaften die Klasse MO 3. Da auf dem (vom Leiter der zentralen Berufsausbildung Georg Ehlers über-



Wasser marsch: Beim Hindernisrennen mit Eimern blieb kein Auge trocken



Gefeierter Sieger: Edelmetall für die Metall-Kicker

reichten) Pokal kein Platz mehr für die Plakette zukünftiger Sieger ist, dürfen die Spieler von MO 9 den Wanderpokal behalten.

Bemerkenswerte Leistungen gab es auch bei den Leichtathletikwettkämpfen im Rahmen der Bundesjugendspiele. Hans-Joachim Barwig, Fachbereichsleiter Sport und für die Organisation des Sportfestes verantwortlich, weist bei der Übersicht der Wettkampfleistungen sofort auf drei Einzelergebnisse hin.

Heidi Eppstein, die auch privat im Verein trainiert, siegte mit 13,1 Sekunden klar im 100-Meter-Lauf der weiblichen Auszubildenden. Ebenso deutlich – mit mehr als einem halben Meter – gewann Claudia Sträßner, Gesamtsiegerin im Dreikampf der Frauen, auch den Weitsprung. Ihre Weite: 5,37 Meter. Mit einer Zeit unter 12 Sekunden rannte Dirk Schüler seinen Konkurrenten im 100-Meter-Lauf auf und davon.

Ein Schleifchen für den Sieger

he/fmv Kaiserslautern. Anfangs hatte Willi Rasche „ein bißchen Abneigung“ gegen den Tennissport: „Ich dachte, das ist nur was für Snobs.“ Doch seit vier Jahren greift der Leiter der Abteilung Zeit- und Arbeitsstudien selbst zum Racket und ist „begeistert“.

Daß sich der 54-jährige eines Besseren belehren ließ, hat seinen Grund. Denn weder Leistungsdruck noch Ranglisten, Vereinsstatuten oder saftige Beiträge trübten die Spielfreude. 30 Tennistennis – die Hälfte sind Opel-Mitarbeiter – haben sich im Pfälzer Wald eine komplette Anlage gepachtet.

Als der Besitzer starb und die Tennisplätze verkauft werden sollten, zeigten sich die Opel-Leute kurzentschlossen: „Die pachten wir.“ Gesagt, getan. Schnell war ein größerer Kreis von Interessenten gefunden, die sich finanziell beteiligten. Und siehe da: Es ging auch preiswert. Keine Aufnahmegebühr, Jahresbeitrag für Alleinstehende 250, für Ehepaare 400 Mark. Und jedes Mitglied der Interessengemeinschaft (Rasche: „Wir sind kein Verein“) packt mit an, wenn es etwas zu tun gibt.

Den Nutzen haben alle: Feste Stundeneinteilungen gibt es nicht, Wartezeiten sind unbekannt. Jeder spielt nach Lust und Laune. Bei gemischten „Turnieren“ übrigens wird der Wecker gestellt. Gewonnen hat, wer nach einer halben Stunde die meisten Punkte gemacht hat. Und für den Sieger gibt's keinen teuren Pokal, sondern ein schlichtes Schleifchen.

Bestseller ab Werk

Große Auswahl für Leseratten in der Bücherei

Rüsselsheim. Mit über 40 000 Büchern ist die Rüsselsheimer eine der größten Werkbüchereien in der Bundesrepublik. 8500 angemeldete Leser und 950 Ausleihungen pro Woche zeigen, daß Angebot und Nachfrage übereinstimmen. Um diese Leistung erbringen zu können, werden jährlich etwa tausend Bücher neu angeschafft.



Angebot: 40 000 Buchtitel

Brigitte Ambrügger, Leiterin der Werkbücherei, und ihre drei Mitarbeiterinnen treffen die Auswahl dabei nach den Interessenschwerpunkten „ihrer“ Leser. Und bei denen steht Sachliteratur ganz oben an. Mehr als zwei Drittel aller entliehenen Titel stammen aus diesem Gebiet. „Renner“ sind derzeit alle Bücher rund um den Computer, die Automobil- und Elektrotechnik sowie alles, was Haus und Garten betrifft. Dahinter verbirgt sich ein Wandel im Freizeitverhalten der Leser. Nicht mehr nur konsumieren ist gefragt, sondern selber aktiv sein ist heute „in“.

Entsprechend hat sich auch das Angebot der Werkbücherei verändert. Früher als „Unterhaltungsbücherei“ geführt, ist sie heute zunehmend ein gut ausgestattetes Hilfs- und Zusatzmittel für die berufliche



Nachschub: Brigitte Ambrügger schafft jedes Jahr tausend neue Bücher an

und private Weiterbildung der Opel-Mitarbeiter. Wer noch tiefer in die Materie einsteigen möchte, der ist in der technischen Zentralbibliothek in der PEK richtig. Auch hier können sich alle Mitarbeiter und Rentner kostenlos mit Literatur einklinken. Die kleine Abteilung fremdsprachiger Bücher hat ihre Anhänger nicht nur unter den ausländischen Kollegen, sondern auch unter den deutschen Mitarbeitern. Zur Auswahl stehen Titel in englischer, französischer, spanischer und italienischer Sprache.

Spezialisten können sich sogar die 668 Seiten umfassende türkische Ausgabe von „Vom Winde verweht“ zu Gemüte führen.

Unterhaltungsliteratur, vertreten durch Romane, Wildwest- und Kriminalgeschichten, holt jedes Jahr im Sommer auf. Deutlich macht dies eine Zahl. Nach der Ausleihstatistik steigt der Anteil der spannenden Bücher zum Entspannen regelmäßig vor Beginn der Werks-

ferien von 41 Prozent im Jahresdurchschnitt auf 53 Prozent an. Für Wilma Oliva, die mit 29 Dienstjahren in der Bücherei die größte Erfahrung besitzt, ein klarer Fall: Die Leser nutzen den Urlaub, um mal richtig zu schmökern. Was sie und ihre Kolleginnen im Laufe der Zeit in den ausgeliehenen Büchern gefunden haben, könnte Bände füllen. Alte Einkaufszettel, von Lesern verfaßte Kritiken und von ungelinkter Kinderhand geschriebene Grüße sind nur einige Beispiele aus ihrer Fundsachen-Sammlung.

Raritäten ganz anderer Art sind in der Werkbücherei 1 im Bau B 4 gehortet. Dort stehen einige Werke, für die so mancher Sammler ein hübsches Sümmchen bezahlen würde, könnte er sie kaufen. Gemeint sind selten gewordene Ausgaben aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erwähnenswert sind zum Beispiel Schillers Briefwechsel mit seinem Freund Körner,

Wagners Schriften sowie Kritik und Philosophie von Lessing.

Gern gesehene Gäste sind die ehemaligen Opel-Mitarbeiter. Als Rentner können sie weiterhin kostenlos die Werkbücherei benutzen. Neben dem Angebot, in der Kantine zu essen, ist dies eine weitere Möglichkeit, den Kontakt mit den Kollegen aufrecht zu erhalten und etwas vom Betriebsklima mitzubekommen.

Norbert Rauschkolb

Kaiserslauterer Krankenschwester ist Deutsche Kegelmanierin

Wenn Christa in die Vollen wirft

mk Kaiserslautern. „Das Kegeln wird von den meisten falsch eingeschätzt. Um bei einem Wettkampf 100 Kugeln zu werfen, braucht man eine Menge Kraft und Ausdauer.“ Im weißen Kittel steht Schwester Christa im Verbandsraum des Werksärztlichen Dienstes bei Opel Kaiserslautern. Sie weiß, wovon sie spricht. Mit ihrem Verein, der TSG Kaiserslautern, ist die Krankenschwester in diesem Jahr Deutsche Meisterin im Kegeln geworden.

Der Titelgewinn ist für sie ein weiterer Höhepunkt in ihrer Kegler-Karriere: 1979 spielte sie erfolgreich in der deutschen Damen-Kegel-Nationalmannschaft. Im Werk gab es natürlich ein großes Hallo, als die 33-jährige Krankenschwester den Meistertitel erkämpft hatte. Viele Glückwünsche und Blumensträuße begleiteten den Sieg. Im Augenblick bereitet sich Christa Petri auf die neue Saison vor, die im September beginnt. Zweimal pro Wo-



Kegelschwester: Christa Petri räumte kräftig ab

che trainiert sie, denn ein Wettkampf in der Kegel-Bundesliga ist wirklich eine harte Sache.

50 Kugeln werden „in die Vollen“ geworfen, bei weiteren 50 Würfen geht es ums Holzgenauere „Abräumen“. Bis zum März nächsten Jahres steht an fast jedem Wochenende eine Begegnung auf dem Programm. Ihr Mann bringt volles Verständnis für ihren Sport auf: „Der war früher selbst aktiver Fußballer und hat sich heute zum Kegel-Liebhaber entwickelt“, meint Schwester Christa. In die neue Saison geht sie mit Zuversicht: „Wir sind gut in Form“, sagt die Meisterin. Na dann, gut Holz!

Städtekampf

mk Rüsselsheim. Am 28. September kämpfen etwa 300 Sportler aus Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim in einem Vergleichskampf der Opel-Städte um sportliche Lorbeeren. Die Herren messen sich im Fußball (Wettkampfstätte: das Rüsselsheimer Stadion) sowie

im Hand- und Volleyball (Walter-Köbel-Halle). Bei den Damen steht Tennis (Vereinsgelände am Ostpark) und Schwimmen (Hallenbad) auf dem Programm.

Der erste Wettkampf zwischen den drei Städten, in denen Opel eine Hauptrolle spielt, wurde 1979 von James F. Waters, damals Vorstandsvorsitzender der Firma, und den drei Oberbürgermeistern ins

Leben gerufen. Alle zwei Jahre finden seitdem die sportlichen Begegnungen statt. 1981 war Kaiserslautern, 1983 Bochum der Austragungsort.

Stadt und Unternehmen unterstützen die Veranstaltung finanziell: Die Übernachtungen werden aus dem Rüsselsheimer Stadtsäckel gezahlt, für Verpflegung und Anreise der Athleten sorgt Opel.

Wo große Kräfte sinnvoll walten

Top-Technik im Preßwerk Kaiserslautern

Ein Bericht von Michael Kirchberger

Kaiserslautern. Der Boden erzittert. Tonnenschwere Werkzeuge prallen mit kaum vorstellbarer Wucht aufeinander. Bleche werden geformt, geschnitten, gestanzt. Bis zu 3600 Tonnen Druck geben die riesigen Antriebe der Pressen auf millimeterdünne Werkstücke, das entspricht ungefähr dem doppelten Gewicht eines großen, voll beladenen Rheinfahrers. 46 000 Quadratmeter umfaßt die Fläche des K 19 in Kaiserslautern. Als das Werk 1965 in Betrieb ging, war es das modernste seiner Art in Europa. Nach neuesten Erkenntnissen der Fertigungstechnik wird auch heute in Kaiserslautern gearbeitet.

Reinhard Koltzer ist Herr über die 18 Pressenstraßen mit insgesamt 144 Maschinen. „Jeder, der hier hereinkommt, denkt, das ist Großarbeit, die wir machen, dabei muß hier alles mit größter Präzision ablaufen.“ Der Maschinenbauingenieur zeigt auf einen winzigen Fehler in einer Motorhaube: „Da ist wahrscheinlich ein Haar zwischen die Werkzeuge geraten.“

Tatsächlich führen Staubkörner und sogar Zigarettenasche zu Unebenheiten auf der Oberfläche des Werkstücks. Im sogenannten Grünlichtraum werden daher Stichproben aus der Produktion untersucht. Das Blech wird mit einem Spezialöl bestrichen, das bei Bestrahlung mit grünem Licht auch kaum sichtbare Unebenheiten erkennen läßt. Treten Fehler auf, müssen die Werkzeuge in den Pressen kontrolliert und die Teile von Hand nachgearbeitet werden. In Form gebracht werden die Werkstücke natürlich nicht in einem Arbeitsgang, je nach Konstruktion sind zwischen drei und acht Werkzeuge nötig, erklärt Betriebsleiter Koltzer.

Ungefährlich ist die Arbeit an den Pressen nicht. Trotz umfangreicher Vorsichts- und Sicherheitsmaßnahmen kommt es bisweilen zu Unfällen. Schnittverletzungen sind am häufigsten, die Kanten an den Blechen sind messerscharf. „Eigent-

lich haben wir alles menschenmöglich getan, um schwere Unfälle zu vermeiden. Die Pressen stoppen sofort, wenn eines der Schutzgitter geöffnet wird, und arbeiten nur, wenn die Schalter mit beiden Händen gedrückt werden.“



Maßarbeit: Qualität durch perfekte Steuerung und genauer Kontrolle jedes Teils

Zu einem Zwischenfall kam es dennoch vor zwei Jahren, als ein Mitarbeiter über ein Schutzgitter kletterte, um ein verkantetes Werkstück wieder richtig einzulegen. Er geriet zwischen die automatische Ladevorrichtung der Presse und verlor dabei zwei Finger der linken Hand. „Wenn hier etwas passiert, dann ist das kaum technisches Versagen“, weiß Reinhard Koltzer.

Mehr als 13 000 Tonnen Material werden jeden Monat im Preßwerk Kaiserslautern verarbeitet. Etwa 1000 Beschäftigte halten im K 19 den Betrieb in Gang, darunter sind 15 Frauen. Etwas Besonderes ist die Konstruktion der Anlage in dem Pfälzer Opel-Zweigbetrieb. Die Pressen nicht einfach auf Beton gestellt werden können (durch die ständigen Erschütterungen würden sie sich aus der Verankerung reißen), muß man sie auf eine Stahlkonstruktion montieren. Unter dem Geflecht aus gewaltigen Trägern sind dann Versorgungstanks und Zuleitungen angebracht. Für das K 19 wurde zwar ein Fundament im Boden verankert, ein Keller konnte



Gleichberechtigung: Christel Frick an der Presse

aber wegen des sumpfigen Untergrunds nicht gebaut werden. Die Kaiserslauter Pressen stehen daher nicht wie üblich im Erdgeschoß, sondern im ersten Stock des Gebäudes. Der Pressenkeller liegt auf ebener Erde. Dort, wo es normalerweise ölig, dunkel und unordentlich ist, herrscht in Kaiserslautern helle, fast sterile Sauberkeit. Da dieser Keller gut zugänglich ist, werden

hier auch Werkzeuge und Ersatzteile für das Preßwerk gelagert.

Betriebsingenieur Koltzer: „Täglich produzieren wir 440 000 Einzelteile und beliefern damit die Werke in Rüsselsheim, Bochum und Antwerpen sowie Vauxhall in England. Die erwarten pünktliche Lieferungen – und damit unser Betrieb läuft wie geschmiert, achten wir eben auf Ordnung und Sauberkeit.“

Unsere Jubilare

25

Rüsselsheim

1. 9. Erwin Diehl, Auftr.-Abw. Export u. Techn. Information; Otto Herbert, HBL-Kar.-Gerippe Rohmont. u. Lack; Paul Schaab, WA-Elektro- u. Fördertechnik; Alfred Speh, Kostenabrechnung; David West, Planung – Operational Planning; Franz Rösch, Werkzeuge und Betriebsmittel; 5. 9. Siegfert Hentschel, PEK-Karos. Komponentenentwicklung; Konrad Kerz, Inspektion; Willi Knapp, Wagenendmontage; Alois Paul Flesch, MPK-Transportabteilung; Friedrich Ott, Inspektion; Johann Nonnengießer, Kundendienst; Erwin Traupel, Zentralwerkstätten II; Edeltraud Hennig, Werkzeuge und Betriebsmittel; 6. 9. Rudolf Pelkner, Material- und Produktionskontrolle; 7. 9. Jose Canton-Urbe, Werksärztlicher Dienst; Philipp Wittmann, MPK-Transportabteilung; 8. 9. Karl-Heinz Wenz, Leiter Beschädigtenersatz; 12. 9. Franz-Josef Groben, MPK-Transportabteilung; Karl Hug, PEK-Karosserie; Manfred Müller, Polsterei; Dieter Becker, MPK-Transportabteilung; Rosemarie Hell, Getriebekonstruktion M 55; Marta Kotyga, Beschädigtenersatz; Otto Pietsch, Preßwerk – Große und mittlere Teile; Horst Aechtnr, PEK-Versuchsbau; Karl Günther, Inspektion; Helga Geißler, Preßwerk – Große und mittlere Teile;

Karlheinz Dippold, Motorenbau – M 55; Helmut Kämpfe, Oberflächenveredelung;

13. 9. Berthold Fischer, Instandhaltung – Motor, Getriebe u. Schmiede;

14. 9. Helmut Klüter, MPK-Transportabteilung;

15. 9. Heinz Herbert Hüneraskey, MPK-Verpackung und Versand;

Anneliese Kuntze, Beschädigtenersatz;

Manfred Cezanne, Instandhaltung – Preßwerk;

Heinz Purmann, Instandhaltung Karosserie-Bau und Schweißtechnik;

Heinrich Kissel, Zentralwerkstätten II;

Mario Buscarini, Zentralwerkstätten I;

Albert Brabender, Instandhaltung – Preßwerk;

19. 9. Elisabeth Frank, Inspektion;

Willi Henkel, Karosserie-Fertigungsmontage;

Irmtraud Ritter, Preßwerk – Große und mittlere Teile;

Horst Gutgesell, Berufsverkehr;

20. 9. Herbert Hummel, PEK-Versuchsbau;

Dieter Schmitt, Preßwerk – Große und mittlere Teile;

26. 9. Josef Kreuz, Arbeitsvorbereitung Instandhaltung;

Horst Lukas, Energieversorgung;

Rudolf Lamer, Preßwerk – Kleinteile;

Philipp Korn, Karosserie-Untersammenbau K 82;

Manfred Scholl, Wagenendmontage;

Bochum:

17. 9. Günther Kauth, Arbeitssicherheit;

30. 9. Manfred Bock, Werkzeugbau;

Kaiserslautern:

5. 9. Fritz Plank, Betriebsleiter Produktion;

Werksführer Hermann Praast geht nach 33 Jahren in Pension Zu Fuß um die Erde

mk Rüsselsheim. Über 40 000 Kilometer ist er in 28 Jahren im Dienst gelaufen: Hermann Praast, Leiter der Werksführungen in Rüsselsheim. Wäre der 61jährige die rund drei Kilometer, die er bei jeder Führung zurücklegt, stets in die gleiche Richtung marschiert, so hätte er einmal die Erde umrundet.

„Früher war die Strecke noch länger, da hatten wir die Busse noch nicht und mußten den ganzen Weg zu Fuß gehen“, erzählt der gelernte Autoschlosser. Erlebt hat er einiges im Laufe der Jahre, waren es doch rund eine halbe Million Menschen, die er durchs Werk geleitet hat. „Amüsant war der Besuch einer chinesischen Reisegruppe“, schmunzelt der zukünftige Pensionär. „Im Preßwerk haben die Chinesen Lärmschutzmatte als Geräuschschutz bekommen. Ich habe sie Stunden später in der Innenstadt gesehen, da hatten sie immer noch die Pfropfen in den Ohren.“

Erstaunt hat Hermann Praast immer wieder die Dankbarkeit der Opel-Besucher. Die Wände seines Büros hinter dem Ausstellungsraum zieren kleine Gastgeschenke: Wimpel aus der ganzen Welt und zahlreiche Erinnerungsfotos. Trinkgelder allerdings darf und möchte der Werksführer nicht annehmen. Einzige Ausnahme: „Ein Besucher aus dem Bayerischen Wald hatte mir einen Zehnmarkschein in die Hand gedrückt. Ich wollte das Geld natürlich zurückgeben.“ Die Reaktion des gestandenen Mannsbildes aus Bayern: „Den nimmst jetzt – sonst gib's a Watschen!“ Manchen Argumenten läßt sich einfach nichts entgegensetzen!

Mit seiner Frau Elisabeth lebt Hermann Praast im selbstgebauten Haus im Odenwald dörchen Neunkirchen. Drei Kinder hat er dort großgezogen: Sein Ältester heißt auch Hermann, denn: „Einen Hermann Praast gibt es schon seit 1864, und diese Tradition wollte ich bewahren.“ Hermann IV. ist 29 Jahre alt, Tochter Heike zählt 26 Lenze; beide sind verheiratet. Jörg Martin, mit 19 Jahren der jüngste,



Dauerläufer: Praast führte 28 Jahre lang

Wer vermißt ein Glasauge?

Fundbüro: Auch Bargeld wird abgegeben

mk Rüsselsheim. „Unsere Leute sind ehrlich!“ Dieter R. Daley (36) kann sich dieses Urteil über die Opel-Mitarbeiter erlauben, denn er ist Chef der Ermittlungsabteilung des Werkschutzes und Leiter des Fundbüros im Werk Rüsselsheim (Telefon 4679 oder 3694). Gut 500 Fundstücke werden jährlich in den fünften Stock des Opel-Turms getragen und dort von ehrlichen Findern abgegeben. Die Palette reicht von Schuhen bis hin zu Bargeld. „Es ist erstaunlich, wie oft Geldscheine bei uns abgeliefert werden, selbst kleine Noten finden häufig den Weg zu ihren wahren Besitzern zurück.“ Natürlich muß der Eigentümer nachweisen können, daß er wirklich der rechtmäßige Besitzer der Fundsache ist, und bei Geld ist dies oft nicht einfach. Andere Gegenstände wie Brillen, Schlüssel

oder Eheringe können dagegen ohne große Bürokratie und Nachforschung zurückgegeben werden.

Das Opel-Fundbüro arbeitet eng mit dem Ordnungsamt der Stadt Rüsselsheim zusammen: Jeden Monat werden die verlorenen Gegenstände ins Rathaus geschickt, wenn sich noch kein Besitzer gemeldet hat. Für den Finder lohnt es sich auf jeden Fall, nach sechs Monaten anzufragen, ob die Fundsache abgeholt wurde. Denn nach Ablauf dieser Frist hat er Anspruch auf die zum Teil recht wertvollen Gegenstände. So hat sich zum Beispiel bis heute nicht der Besitzer eines kostbaren goldenen Ringes gemeldet. Makaber mutet ein sehr seltener Fund im Stahlschrank von Dieter Daley an: Ein Glasauge mit Etui, das im Gebäude N 20 gefunden wurde.



Sammelplatz: Über 500 Fundsachen in jedem Jahr

Mit Motorrädern macht Opel manchen mobil – Erste Auto-Eigenkonstruktion aus Rüsselsheim



Folge 6

Frontmotor, Kardanwelle, Dreiganggetriebe, Luftbefeuchtung – mit dem in Lizenz gebauten Darracq haben die Opel-Brüder rasch Anschluß an die stürmisch fortschreitende Entwicklung im Automobilbau gefunden. Als Handicap erweist sich jedoch der hohe Preis des Wagens: Das Grundmodell kostet 5900 Mark. Und das ist damals ein Vermögen für einen einfachen Arbeiter oder Angestellten. Aber auch viele Ärzte und Kaufleute können sich bei diesen Summen meist noch kein Auto leisten.

Für breite Kreise erschwinglich ist dagegen das Motorrad. Zwar sind erst wenige Jahre vergangen, seit Gottlieb Daimler seinen hölzernen Reitwagen präsentiert hat (August 1885), doch gibt es im Jahre 1901 in ganz Europa schon zahlreiche

Eine Serie von Max Rabe

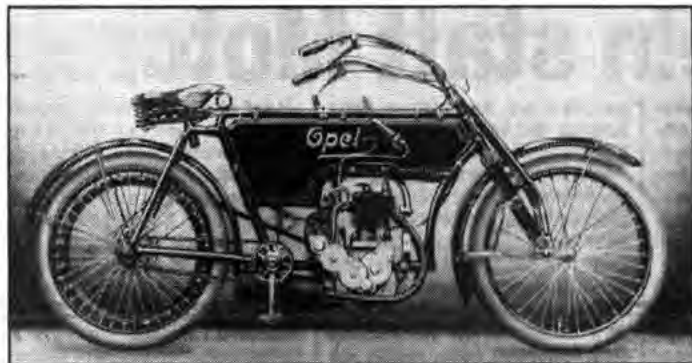
Die 2-PS-Opel kostet 700, die 2,5-PS-Maschine 800 Mark, zahlbar „ein Drittel bei Bestellung und der Rest vor Versand des Motorzweirades“. Großzügig für damalige Verhältnisse die Garantie-Bestimmungen: Zwölf Monate „auf die Güte des Fahrrades“, also auf Rahmen und Fahrwerk, sechs Monate auf den Motor.

Das Opel-Motorrad kommt beim Publikum gut an. Besonders beliebt ist die Spezialausführung mit zwei Sitzen: Die Maschine ist nach Tandem-Art mit einem verlängerten Rahmen, einem zweiten Lenker und einem Sozius-Sattel ausgerüstet. Im Laufe der nächsten Jahre wird das Grundmodell in zahlreichen Details überarbeitet. So steigt die Leistung auf 3,5 PS, das Leergewicht klettert auf 82 kg.

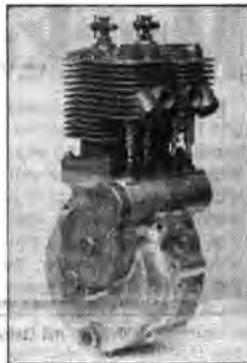
Die Maschine von 1905 präsentiert sich mit einem vollkommen neu entwickelten Rahmen, bei dem der Motor als tragendes Element in die Gesamtkonstruktion integriert ist. Das Vorderrad wird jetzt von einer geschobenen Kurzschwinge geführt, das verbessert den Geradeauslauf. Die Maschine wirkt jetzt wesentlich gestreckter und eleganter. Auf eine wirksame Federung muß aber nach wie vor verzichtet werden. Lediglich die dicken 26-Zoll-Pneumatiks und die Spiralfedern



Zwei-Rad: Das Tandem-Motorrad mit Sozius-Sattel war ein Verkaufsknüller



Dampf-Rad: 1905 entstand das vorerst letzte Motorrad



Rarität: Zweizylinder



Zerstörung: Großer Brand (1911) vernichtet alle Unterlagen

professionelle Motorradhersteller: Adler in Frankfurt, Bianchi in Italien, Chater Lea in England, Condor in der Schweiz, Sarolea in Belgien zum Beispiel.

Warum also nicht auch von Rüsselsheim aus den stark expandierenden Motorradmarkt beliefern? Im Herbst 1901 verläßt das erste Opel-Motorrad die Montagehalle – ein hochbeiniges, schmales Vehikel, das sich vom herkömmlichen Fahrrad eigentlich nur durch den eckigen Blechtank unter dem Rahmenrückgrat und den hoch aufragenden Einzylindermotor unterscheidet. Pedale, Tretlager und Kette sind geblieben – für den Notfall und zur Entlastung des Motors am Berg. Kupplung und Getriebe fehlen völlig, die Kraft wird über einen Riemen direkt von der Kurbelwelle aufs Hinterrad übertragen.

Um den Motor in Gang zu setzen, war zunächst kräftige Beinarbeit erforderlich: Der Fahrer dekomprimierte den Zylinder über einen Hebel am rechten Lenkerende, brachte das Fahrzeug durch kräftige Laufschräge in Schwung, ließ den Hebel wieder los und gab über einen zweiten Hebel Gas.

So einfach dahinrollen konnte der Fahrer aber auch nach gelungenem Start nicht. Denn unterwegs mußte ständig per Handpumpe für Schmierung der gleitenden Teile gesorgt werden. Auszug aus der Bedienungsanleitung des Jahres 1902: „Fängt der Motor an zu klopfen oder schwer zu gehen, so ist wahrscheinlich übersehen worden, denselben zu ölen; und bringe man alsdann rasch vermittelst der Pumpe etwas Öl aus dem Ölbassin in den Motor. Ein halber Pumpenstoß ist unter normalen Verhältnissen ausreichend für zehn bis zwölf Kilometer...“ Überschüssiges Öl wurde einfach aus dem Kurbelgehäuse auf die Straße abgelassen – von Umweltbewußtsein keine Spur.

Der Kunde hatte die Wahl zwischen zwei Versionen: niedriger Rahmen und langer Radstand, hoher Rahmen und kurzer Radstand. Der Motor leistete je nach Vergaser und Auspuffkonstruktion 1,75 bis 2,0 PS oder 2,25 bis 2,5 PS.

Gemessen an dem, was zu jener Zeit für ein Auto verlangt wird, sind die Motorrad-Preise volkstümlich:



Zuwachs: Mehr Leistung für die erste Maschine

hinten am Sattel vermitteln einen Hauch von Komfort. Die Seilzugbremse wirkt lediglich auf das Hinterrad. Beim Bremsen wird automatisch der Zündstrom unterbrochen – so verzögert der Motor kräftig mit.

In verschiedenen Quellen ist auch von einem Zweizylinder-Motorrad die Rede: Es soll 1905 auf den Markt gekommen sein und „guten Absatz gefunden haben“. Nähere Einzelheiten lassen sich allerdings nicht mehr belegen. Fest steht allerdings, daß die Motorradproduktion bei Opel bereits 1907 schon wieder eingestellt worden ist. Ob zuletzt die Nachfrage nicht mehr ausgereicht hat, kann heute nicht mehr geklärt werden – der große Brand von 1911 hat alle Unterlagen vernichtet. Vermutlich trennten sich die Opel-Brüder einfach deshalb vom Motorrad, weil alle Arbeitskräfte für die florierende Automobilproduktion gebraucht wurden.

Verließen 1902 erst 64 Autos das Werk, waren es 1905 bereits 358 – immerhin zehn Prozent der Gesamtproduktion im Deutschen Reich. Daß die Rüsselsheimer sich in den 20er Jahren gleich noch

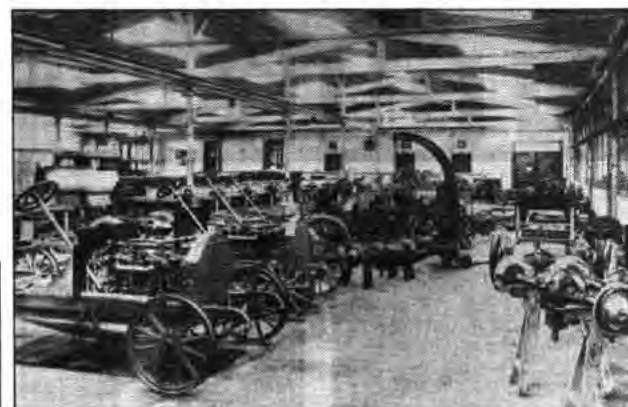
zweimal mit der Motorradherstellung befaßten (1920 bis 1924 und 1928 bis 1930), steht auf einem anderen Blatt. Mehr darüber später.

Hält man sich die heutigen Produktionszahlen der Autoindustrie vor Augen, ist das Resultat von 1905 natürlich mager. Allein Opel hat 1984 in der Bundesrepublik 776 486 Personen- und Kombiwagen hergestellt, also 2127 Fahrzeuge täglich. Daß die Stückzahlen in der Anlaufphase der Automobilproduktion vor dem ersten Weltkrieg so niedrig waren, hing mit den Produktionsbedingungen und der völlig anderen Marktstruktur zusammen.

Werfen wir einen Blick in die weitläufigen Opel-Montagehallen, in denen nach der Jahrhundertwende über 1000 Menschen ihr Brot verdienen. Das Fließband ist noch unbekannt, die einzelnen Abteilungen sind streng voneinander getrennt: Gießerei, Kegelradfräsberei, Montage für Fahrgestelle und Motoren, Dreherei, Wagnerei für die Herstellung der hölzernen Aufbauten, Sattlerei, Schreinerei, Trockensaal für vorlackierte Karosserien, Chassis-Lackiererei, Endmontage.



Aufbau: In der Wagnerei Fertigung der hölzernen Karosserien



Produktion: 1905 verließen bereits 358 Autos das Werk



Eigenentwicklung: Der erste echte Opel war 1902 fertig. Er kostete 6000 Mark und siegte schon beim ersten Rennen.

Jedes Auto ist ein Einzelstück, gebaut von erfahrenen Handwerkern in typischer Werkstattatmosphäre. Die 700 „Hilfsmaschinen“, die es bereits gibt – Bohr-, Schleif- und Fräsmaschinen, Dreh- und Kantbänke vornehmlich –, werden von Transmissionsriemen angetrieben, ein Dampfkraftwerk liefert die erforderliche Energie. Die Wege zwischen den einzelnen Abteilungen sind weit, viel Zeit geht beim Transport der Einzelteile von einer Bearbeitungsstation zur nächsten drauf.

Zeitraubend ist vor allem das Beplanen der Aufbaukörper mit Sperrholz, das Hämmern von Kollfüßeln und Trittbrettern aus rohen Blechtafeln. Am aufwendigsten aber ist das Lackieren. Der schnell-trocknende Nitrolack ist noch nicht erfunden, die Karosserien müssen noch wie im 19. Jahrhundert von Hand mit Leinöl-Kutschenlack beschichtet werden. Nicht weniger als sechs Arbeitsgänge sind nötig: Grundierung mit Bleiweißfarbe, Olspachtelung in bis zu zwölf Schichten, Schleifen mit Bimsstein, Vorstreichen mit Schleiflack, Feinschleiff mit Bimspulver und Roßhaaren, Decklackierung mit fettem Leinöl-überzugslack. Dazwischen sind Trockenpausen von bis zu zwei Wochen erforderlich.

So nimmt allein der Lackiervorgang bis zu acht Wochen in Anspruch. Die Herstellungszeit für eine komplette Karosserie mit Holzrahmen beläuft sich je nach Modell auf zwei bis vier Monate. In der Endmontagehalle feiern dann Chassis, Antrieb und Karosserie Hochzeit – aber nicht so, wie man das heute vom Fließband her kennt: Die Fahrgestelle stehen auf Holzbocken, die Arbeiter schleppen einzeln alle Motoren- und Karosserieteile heran, die gerade benötigt werden. Autos werden eben damals noch so gebaut wie Häuser – und nicht selten auch genauso lange benutzt.

Doch man beschränkt sich am Main nicht allein darauf, nur zu produzieren. Fritz und Wilhelm Opel, beide Absolventen der Technischen Hochschule, wollen das Geschäft unbedingt mit eigenen Konstruktionen beleben. So steht auf der Hamburger Automobilausstellung im Herbst 1902 wieder ein echter Opel neben den Darracq-Modellen. Es handelt sich um einen offenen Wagen in Torneau-Bauweise, der zwar in vielen Details seine Abstammung von den Renault- und Darracq-Konstruktionen nicht verleugnen kann, trotzdem aber als ein durchaus eigenständiges Modell bezeichnet werden muß. Chassis, Lenkung, Radaufhängung und Kraftübertragung durch Dreiganggetriebe und Kardanwelle entsprechen weitgehend dem Darracq-System. Vollkommen neu dagegen ist der Motor: Er hat jetzt zwei Zylinder und entwickelt bei einem Hubraum von 1900 Kubikzentimetern eine Leistung von 12 PS. Ein- und Auslaßventile sind gesteuert, ein steil aufragender Wabenkühler, eine Wasserpumpe und ein Ventilator regeln den Temperaturhaushalt.

Die Schmierung erfolgt jetzt automatisch, der Fahrer muß also nicht mehr alle 20 Kilometer zur Handpumpe greifen. Angeworfen wird der Langhuber (Bohrung 100, Hub 120 Millimeter) mit einer Andrehkurbel, den Zündstrom liefert ein Accumulator. Von seinem sattgepolsterten Ledersessel aus hat der Fahrer einen ausgezeichneten Blick auf die Straße, weder Windschutzscheibe noch Dachpfosten trüben den Blick. Die Lenkradschaltung liegt gut zur Hand, kräftige Trittbretter erleichtern das Einsteigen. Die Fondpassagiere gelangen durch eine schmale Tür im Heck zu ihren Plätzen.

Voll besetzt erreicht der 6000 Mark teure Opel 10/12 PS eine Spitze von immerhin 45 km/h. Das reicht beim Internationalen Automobilrennen in Frankfurt am 31. August 1902 für den ersten Platz beim „Hauptfahren für leichte Wagen mit vier Personen Besatzung“. Ein erster Erfolg, dem noch viele folgen werden. Denn der Automobil-Sport wird im Hause Opel eine bedeutende Rolle spielen.

In der nächsten Folge: Opel-Wagen fahren von Sieg zu Sieg.



Peking

Spritmangel stoppte Weber

op Peking. „Die große Fahrt ins Unbekannte ist ein historisches Ereignis“, begründete Team-Chef Jochem Berger, warum Opel eine Mannschaft an den Start der Rallye Hongkong-Peking geschickt hatte. Am 15. September öffnete das „Reich der Mitte“ zum ersten Mal die Landesgrenzen für ein großes Motorsport-Ereignis.

Zwei Manta 400 mit Erwin Weber/Gunter Wanger und dem französischen Rallye-Champion Guy Fréguelin samt Beifahrer Bruno Berglund aus Schweden stellten sich der Konkurrenz: Safari-Sieger Juha Kankkunen und Weltmeister Hannu Mikkola, Langstrecken-Experte Shekhar Mehta und Altheimer Björn Waldegård.

Drei Service-Wagen mit je zwei Mechanikern, ein Reifenauto und zwei Autos für die Teamleitung hatte Opel entsandt, „um für alle Eventualitäten auf der 3400 Kilometer langen Strecke auf uns unbekannten Pfaden optimal vorbereitet zu sein“, so Berger.

Werksfahrer Weber legte sich einen Fahr-Plan zurecht: „Am Anfang werde ich ganz zurückhaltend fahren und das Material schonen, erst wenn die Konkurrenz schon angeschlagen ist, greife ich an.“ Ein guter Plan, wie sich zeigen sollte: Im Lauf der Rallye gab es reihenweise Ausfälle. Nicht ins Ziel kam auch Guy Fréguelin: Er zerstörte seinen Manta mit einer „Frühlingsrolle“ auf der Sonderprüfung Nummer 7.

Webers Pech: Weil die Organisatoren nicht genügend Benzin bereitstellten, wurden acht der 22 Son-



Pech: Erwins Plan platzte



Abenteuer: 3400 unbekannte Kilometer zwischen Hongkong und Peking



Rallye-Füchse: Technik-Chef Goldstein und Pilot Fréguelin

derprüfungen gestrichen. So blieb dem Opel-Werkfahrer trotz vierfacher Bestzeit keine Chance mehr, den Gewinner Mikkola zu attackieren. Im Gegenteil: Nach einem Ausritt erreichte Weber den Tien An

Men-Platz in Peking an dritter Stelle, elf Minuten hinter dem Sieger. Wie alle anderen wurde er von den 500 000 Chinesen stürmisch gefeiert, die sich die Ankunft der Rallye-Truppe nicht entgehen ließen.

England: Manta Meister

Jok London. Toller Erfolg für das britische Rallye-Team von Vauxhall/Opel: Beim vorletzten Lauf zur nationalen Meisterschaft erreichten die Fahrer Russell Brookes und Jimmy McRae mit ihren Manta 400 einen Doppelsieg. Damit ist Brookes auch vorzeitig Gewinner des britischen Fahrertitels, Vizemeister wurde McRae, für Audi Quattro-Pilot Wilson blieb nur der dritte Platz.

Gleichzeitig sicherte sich Vauxhall/Opel auch den Markentitel. Mit Platz zwei und drei bei der Marken-Meisterschaft in Großbritannien mußten sich Austin Rover und Toyota begnügen.

Spaß und Spannung beim ersten Dreikampf Muskeln statt Motoren

Rüsselsheim. Schnelle Sprints und hohes Tempo sind für die Mitarbeiter der Abteilung Motorenentwicklung im Rüsselsheimer Entwicklungszentrum nichts Neues – wenn's um Motoren geht. Doch jetzt können sie auch beim Thema Muskeln ein Wörtchen mitreden. Der Grund: Die „Motoren-Männer“ organisierten einen eigenen Triathlon-Wettbewerb, bei dem sie in den Disziplinen Schwimmen, Radfahren und Laufen ihre Kondition unter Beweis stellten.

Wenngleich der Schweiß in Strömen floß und die Leistungen sich sehen lassen konnten, so ging es doch keineswegs tierisch ernst bei diesem Kampf unter Kollegen zu. „Wir wollten vor allem etwas für den Zusammenhalt untereinander tun und zwischenmenschliche Beziehungen auch über die Arbeit hinaus fördern“, erklärt Herbert Bauer den Abteilungswettbewerb. Zusammen mit Werner Herrlich und Alfred Kunert machte er ihn nach umfangreicher Organisationsarbeit möglich. Unterstützung fand das Trio auch bei Abteilungschef Dr. Otto Willenbockel, der sich selbst mit in den Wettkampf der 14 Hobby-Triathleten stürzte.

Der Startschuß fiel am Groß-Gerauer Hallenbad. Dort war als erste Disziplin ein 500-Meter-Freistil-Rennen angesagt. Ohne lange Verschnaufpause schwangen sich die sportlichen Motor-Experten danach aufs Fahrrad und strampelten 30 Kilometer durchs Ried Richtung Kornsand. Wer das Ziel erreicht hatte, konnte gleich zum nächsten Wettbewerb antreten – dem 5000-Meter-Lauf.

Nach einer Stunde und 24 Minuten ging Jürgen Fröhlich als erster durchs Ziel. Der Lohn für den Sie-

ger, dem auf den Plätzen Peter Böttcher und Werner Herrlich folgten: Ein Paar Laufschuhe.

Mindestens ebenso wichtig wie der Wettbewerb war aber auch der abschließende gemütliche Teil auf den Rheinwiesen bei Kornsand. Denn hier gab's nicht nur Bier und Grillwürstchen, sondern auch Auszeichnungen für jeden Teilnehmer. Dr. Willenbockel, der eine Flasche Sekt gewonnen hatte, reichte die

„Pulle“ gleich an eine Helferin weiter, die ihm beim Lauf den rechten Weg gewiesen hatte. „Ohne die vielen Helfer hätten wir den Wettbewerb nie durchziehen können“, ist sich Herbert Bauer sicher. Und wenn die sich im nächsten Jahr wiederfinden, steht einer Wiederholung des Triathlons nichts im Wege. „Wir hoffen, daß die Sache zur Tradition wird“, wünschen sich die Organisatoren.

Ulli Weber



Start: 500 Meter Freistil als erste Triathlon-Disziplin



Lohn: Organisator Herbert Bauer (r.) verteilte die Preise

Qualmende Socken in Detroit

wb Detroit. Auch in Amerika kamen Opel-Mitarbeiter beim Laufen tüchtig ins Schwitzen. Erhard Volz, Karl-Friedrich Stracke und Karl Sander aus Rüsselsheim nahmen zur Zeit in Flint (Michigan) am Fellowship-Programm '84/85 teil. Jetzt ließen sie beim traditionellen Emily-Midas-Lauf in der Autometropole Detroit die Socken qualmen. Obwohl die Rekordzahl von über 2500 Teilnehmern beim Zehn-Kilometer-Wettbewerb durch die Straßen von „Motor-City“ hechelte, behaupteten sich die drei Opel-Renner auf sehr guten Positionen: Mit ihren Zeiten zwischen 47 und 49 Minuten kamen sie im ersten Drittel des Feldes ins Ziel.

Kein Wunder, denn sie hatten sich intensiv auf das Ereignis vorbereitet und fleißig trainiert. Einmal

in Fahrt, rannten die Drei nach dem Großereignis außerdem bei zwei weiteren Zehn-Kilometer-Läufen in Flint mit – immer betreut von Rita

Forst, die ebenfalls am Fellowship-Programm teilnimmt. Sie schoß auch die Bilder von „ihren Jungs“ für diesen Bericht.



Gut in Form: Opel-Läufer Volz, Stracke und Sander (v.l.)

Achtung Azubis!

mk Rüsselsheim. Höchste Eisenbahn für alle Jungen und Mädchen, die sich bei Opel in Rüsselsheim noch um einen Ausbildungsplatz bewerben wollen: Am 31. Oktober ist Bewerbungsschluß.

Wer noch eine Lehrstelle sucht, im Kalenderjahr nicht älter als 20 Jahre wird und sich für einen der zwölf gewerblichen und kaufmännischen Berufe im Ausbildungsangebot von Opel interessiert, sollte seine Unterlagen bis zu diesem Datum bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen. Erforderlich sind ein ausgefülltes Formblatt (gibt's beim Pfortner im Ausstellungsraum am Hauptportal), Paßbild und Kopien der letzten Zeugnisse.

Blitz-Witz

Ein Taxifahrer kommt in den Himmel. Voller Zweifel, ob man ihn hereinläßt, klingelt er an der Pforte. Petrus persönlich öffnet, sieht ihn und sagt beruhigend: „Hereinspaziert! Bei Dir haben immer alle gebetet.“

Blitz-Touren

Jok / vd Rüsselsheim / Bochum. Ob alt, ob jung, ob allein, zu zweien oder in der Gruppe: Die Opel-Mitarbeiter haben die Urlaubszeit wieder zur Reisezeit gemacht und dabei die Fahne ihrer Marke hochgehalten. An der Costa Brava zog Blitz-Nixe Julia (6), Töchterchen des Rüsselsheimer PVP-Kontrollers Rudi Metz, bewundernde Blicke auf sich.

Im Norden dagegen, nämlich in Dänemark, hatte W. Feld mit seinem Kadett eine nicht alltägliche Begegnung: Der Mitarbeiter der Karosserie-Fertigmontage in Bochum stieß auf einen Ur-Kadett von 1938, der in Händen des Oldtimer-Clubs Norre Vorupør bei Corsofahrten fleißig seine Runden dreht.

Viel Spaß an der Nordsee hatten auch die Mitarbeiter des 2. Bandabschnitts der Abteilung Endmontage in Bochum: Schon zum siebten Male setzten sie die tolle Idee, einmal gemeinsam etwas zu unternehmen, in die Tat um: H.-Jürgen Schulz organisierte eine Busfahrt nach Wilhelmshafen, am nächsten Tag fanden sich 58 Reiseteilnehmer in einem Boot wieder. Helgoland war das Ziel der Seefahrt, die Finanzen für die Tour stammten teilweise aus der Kaffeekasse.



Spanien: Fotomodell Julia



Helgoland: Bochum ahoi



Dänemark: Familientreffen in der Ferne nach 48 Jahren