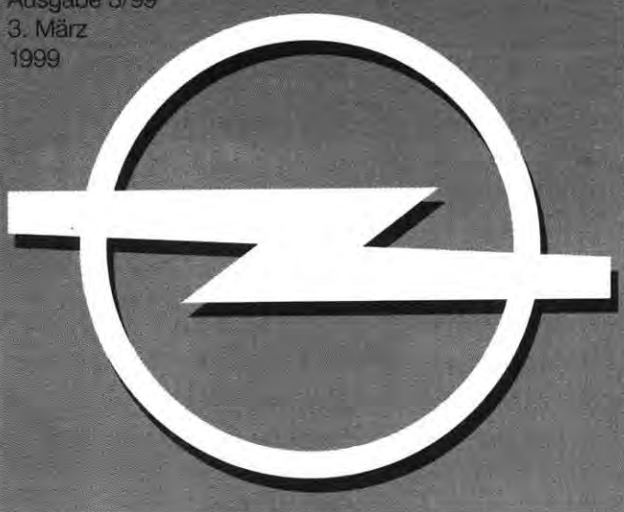




Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Seite 5:

Die Berufsausbildung in Rüsselsheim zieht in ihr neues Domizil um



Seite 9:

Das Werk Bochum präsentiert Journalisten die Zafira-Produktion



Seite 11:

Mit zwei aufregenden Studien wird Opel in Genf für Furore sorgen



Seite 14:

Wie Winfried Wilde für seinen Arbeitgeber zum Filmstar wurde

Ganz kurz ...

Stiefelrekord: 1998 erreichte Opel in Italien ein Plus von 4,2 Prozent. Mit über 211 000 Fahrzeugen und einem Marktanteil von neun Prozent ist Opel die führende Importmarke und belegt insgesamt Rang zwei in der Käufergunst.

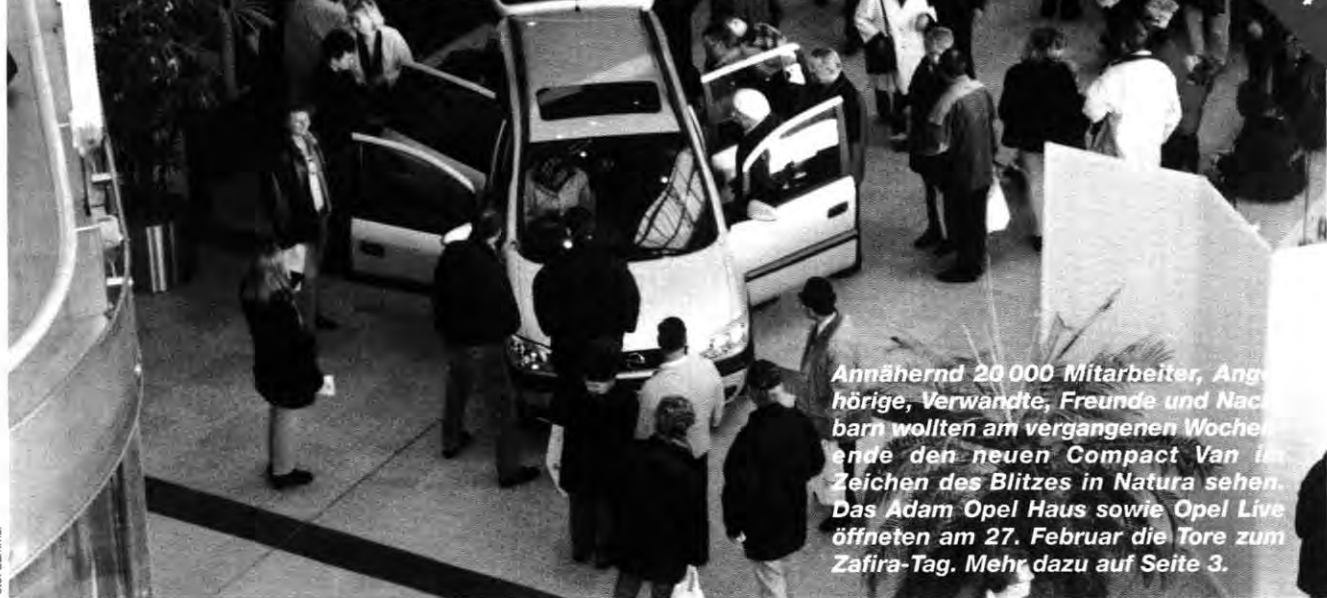
Corsa ausgezeichnet: Die „modernste europäische Benzinmotoren-Technologie“ brachte dem Corsa 1.0 in Finnland den Titel „Öko-Auto des Jahres“ ein. Der Opel-Dreizylinder machte in Sachen Verbrauch und Emission die beste Figur.

Apotheose in Rüsselsheim: In Anwesenheit von Personalvorstand Norbert Küpper enthüllte Hans Diebschlag am 1. März sein Gemälde „Apotheose“ im Adam Opel Haus.

Die nächste Opel Post ist für den 31. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 10. März 1999.

Alle wollen den Zafira sehen

Foto: Sommer



Annähernd 20 000 Mitarbeiter, Angehörige, Verwandte, Freunde und Nachbarn wollten am vergangenen Wochenende den neuen Compact Van im Zeichen des Blitzes in Natura sehen. Das Adam Opel Haus sowie Opel Live öffneten am 27. Februar die Tore zum Zafira-Tag. Mehr dazu auf Seite 3.

Das kostenlose Inserieren von Jahresgehältern ist ein Service der Opel Post. Sorgen Sie für eine enge Zeitplanung und dabei unbegründet. Lesen Sie Seite 14

Tradition & Innovation

Opel-Chef Hendry weist die Richtung für einen künftigen Markterfolg

Nach rund 100 Tagen im Amt hat der Opel-Vorstandsvorsitzende Robert W. Hendry jetzt eine erste Bilanz gezogen: „Ich bin sicher,

daß das Unternehmen an frühere Markterfolge anknüpfen wird“, zeigt sich der 54jährige zuversichtlich.

Rüsselsheim (jh). Auf das Geschäftsjahr 1998 zurückblickend sprach Hendry von einem „guten und zugleich schlechten Jahr“. Mit der Einführung des Astra konnte sich der Marktanteil von Opel, zumindest in den letzten Monaten, wieder stabilisieren. Außerdem haben sich die in Tochtergesellschaften getätigten Investitionen in Form von Dividenden ausgezahlt.

Dagegen stehe der insgesamt rückläufige Marktanteil, der aus dem Auslauf von Modellen resultiert, zu dem aber auch die öffentliche Diskussion über Qualität sowie interne Unstimmigkeiten, begleitet von aggressiven Produktkampagnen der Wettbewerber, beigetragen haben. „Diese Vorgänge signalisieren für uns die Notwendigkeit eines Wandels“, betonte Hendry, „nachdem Opel in den Augen etlicher Beobachter ein wenig vom Kurs abgekommen war.“

Für diesen Wandel bedürfe es jedoch erheblicher Kraftanstrengungen im deutschen und europäischen Markt, so der Vorstandschef. Für den mittelfristigen Unternehmenserfolg benannte Hendry vier Prioritäten: Die klare Fokussierung der Marke auf Kernkompetenzen, eine präzise davon abgeleitete Produktstrategie, weitere deutliche Qualitätsverbesserungen sowie eine klare Definition der Aufgaben und Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns.



Bilanz: Robert W. Hendry will zurück zu alter Stärke

Robert W. Hendry bezeichnete es als eine der Hauptaufgaben des gesamten Vorstandes, die Marke Opel auch international weiter zu entwickeln. „Die Aufgabe von Opel ist es, attraktive Produkte

eigenständig zu entwickeln, zu fertigen und zu vermarkten. Unser Marktanteilsziel für 1999 liegt bei 15 Prozent, mittelfristig streben wir einen Anteil von 17 Prozent in Deutschland an“, sagte Hendry.

Er ließ keinen Zweifel daran, daß die Markenpositionierung von Opel auf traditionelle Stärken aufbaut. 100 Jahre Erfahrung im Automobilbau, German Engineering-Kompetenz im Entwicklungszentrum in Rüsselsheim, eine breitgefächerte Produktpalette sowie kontinuierliche Investitionen am Standort Deutschland in Höhe von acht Milliarden Mark bis zum Jahr 2003 seien ein solides Fundament für die Zukunft.

Eine der vordringlichsten Aufgaben der gesamten Organisation sei es, das Profil der Marke wieder zu schärfen und ihr ein unverwechselbares Gesicht zu geben, sagte der Opel-Chef. Als erste Maßnahme

kündigte er in diesem Zusammenhang die Bestellung eines Marken-Direktors an, der direkt an den Vorstandsvorsitzenden berichten wird.

Fortsetzung auf Seite 3

Auf nach Mainz!

Die Opel Post verlost 100 Karten für das Bayern-Spiel

Das ist der Knüller: Der FC Bayern spielt gegen den AC Milan. Fußball. In Mainz. Nur so zum Vergnügen. Und bei der Opel Post gibt's Eintrittskarten.

Rüsselsheim/Mainz (jh). Im Rahmen des Jubiläums „100 Jahre Opel Automobile“ treffen die Teams – beide Sportpartner von Opel – am 31. Mai am Mainzer Bruchwegstadion zu einem Freundschaftsspiel aufeinander.

Anlaß für die Partie ist die seit nunmehr zehn Jahren bestehende Zusammenarbeit zwischen Opel und dem

deutschen Rekordmeister. Auch dem AC Mailand ist Opel seit nunmehr fünf Jahren verbunden.

Wenn diese beiden internationalen Fußball-Schwergewichte aufeinandertreffen, steht ein sportlicher Leckerbissen der allerersten Güteklasse auf dem Programm – und das sozusagen vor der Haustür.

Der Vorverkauf beginnt zwar erst nach Ostern und auch die Vorverkaufsstellen sind noch nicht bekannt (die Opel Post hält Sie hier auf dem laufenden). Aber das macht nichts. Bei uns gibt's Karten. Sofort!

Die Opel Post verlost unter allen Mitarbeitern 50 mal 2 Eintrittskarten für das Spiel in Mainz. Und damit auch jeder

sieht, für wen – zumindest offiziell – die Opel-Herzen hierzulande schlagen, gibt es zu jeder Eintrittskarte noch ein Bayern-Trikot obendrauf! Gratis!

Das klingt wie Weihnachten und Geburtstag auf einmal? Stimmt. Deshalb wollen wir auch etwas Spannung ins Spiel bringen. Sprich, wir verlosen die Tickets unter all denen, die uns die folgenden drei Fragen richtig beantworten können:

1 Nennen Sie uns die drei Ballsportarten, die Opel außer dem Fußball noch sponsort?

2 Seit wann sind Opel und der FC Bayern Sportpartner?

3 Wie heißt der Trainer



Tradition begründet: Beim „Masters '95“ traten beide Opel-Partner erstmals gegeneinander an

des AC Mailand?

Die richtigen Antworten sind die Freifahrt zur großen Fußballfete. Deshalb: Lösungen, Absender und Stammmnummer auf eine Postkarte

und in den Briefkasten an die:

**Adam Opel AG
Redaktion Opel Post
Stichwort: Fußball
IPC 99-99
65423 Rüsselsheim**

Unter allen richtigen Einsendungen verlosen wir Karten nebst Trikots. Einsendeschluß ist der 17. März (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Glückwunsch

Ein prominentes Stelldichein: Rudi Müller wurde 60

Rüsselsheim (jh). Ein solches Gedränge erleben die Räumlichkeiten des Betriebsrates ansonsten wohl nur in Zeiten harter Auseinandersetzung mit dem Sozialpartner. Doch während die Tarifparteien zeitgleich in Mainz die Übernahme des Südwest-Metallabschlusses verhandelten, herrschte in Rüsselsheim aus einem ganz anderen Grund gehobene Stimmung: Rudi Müller feierte am 23. Februar seinen 60. Geburtstag.

Eine illustre Mischung aus Prominenz, gewerkschaftlichen und politischen Weggefährten sowie Mitarbeitern der unterschiedlichsten Bereiche kamen, dem Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrates und Stellvertretenden

Vorsitzenden des Aufsichtsrates zu gratulieren. Allen voran drückte Vorstandschef Robert W. Hendry dem Geburtstagskind die Hand, unmittelbar gefolgt von seinem Stellvertreter Wolfgang Strinz sowie den Vorständen Bo Andersson, Horst P. Borghs und Norbert Küpper.

Hessens Ministerpräsident Hans Eichel ließ es sich ebenso nehmen, persönlich vorbeizuschauen wie Landrat Enno Siehr und Oberbürgermeisterin Otti Geschka. Glückwünsche gab's von Vorgänger Richard Heller ebenso wie von den aktiven Betriebsräten aller deutschen Werke.

Wie gesagt: Eine illustre Mischung, die zusammengekommen war, „gute Ge-

sprache zu führen und keine Reden zu halten“, wie Müllers Stellvertreter Klaus Franz zu Beginn der Feier die Tageslosung ausgab. Daß zumindest letzterer Punkt nur ein Wunsch blieb, lag an Wolfgang Strinz, der, „ein Vorstand läßt sich nicht das Wort verbieten“, einige Worte an die Feierrgemeinde richtete. Noch-MP Eichel ließ sich nicht zweimal bitten und folgte diesem Beispiel.

Rudi Müller nahm's gelassen, freute sich sichtlich über die ihm entgegengebrachte Herzlichkeit und ließ an diesem Vormittag Arbeit einmal Arbeit sein.



Auf eine erfolgreiche Zukunft: Vorstandschef Hendry zählt zu den ersten Gratulanten



Prosit: Betriebsrats-Vize Klaus Franz stößt mit Rudi Müller an

Die Tage sind gezählt

Im Mai startet Opel Live: Preise stehen fest

Rüsselsheim (jh). Der Countdown läuft: In diesem Frühjahr geht der automobiler Erlebnispark mit Info- und Spaß-Garantie, kurz Opel Live genannt, an den Start. Die letzten Vorbereitungen für einen pünktlichen Beginn laufen. Dazu gehört auch das Fixieren der Eintrittspreise, die jetzt feststehen.

Das Beste vorweg: Mitarbeiter der Adam Opel AG und deren Tochterfirmen bekommen gegen Vorlage des Firmenausweises einen kräftigen Rabatt. Kostet die Eintrittskarte für Erwachsene normalerweise 24 Mark, zahlen Mitarbeiter fünf Mark weniger.

Kinder von Mitarbeitern im Alter von 5 bis 15 Jahren zahlen 15 Mark. Kinder unter fünf Jahren haben freien Eintritt. Zusätzlich zum eigenen Ticket können Mitarbeiter vier weitere Eintrittskarten zu ermäßigten Preisen erwerben. Letztgenanntes Angebot ist zunächst auf das Jahr 1999 beschränkt.

Darüber hinaus gewährt Opel Live auch Gruppenermäßigungen. Eine Erwachsenengruppe ab 20 Personen zahlt bei 14tägiger Voranmeldung 19 Mark pro Person. Der Preis für Kinder- beziehungsweise Schulgruppen liegt bei zehn Mark pro Person – auch



hier ist eine Voranmeldung zwei Wochen im voraus notwendig.

Auch für die Nachbarn von Opel Live gibt es spezielle Konditionen: Alle Bewohner (Personalausweis erforderlich) aus dem Postleitzahlgebiet 6542x erhalten ermäßigten Eintritt zu 19 Mark. Außerdem kann jeder Anwohner mit dem

Lösen seiner Eintrittskarte für maximal vier weitere Besucher ermäßigte Tickets zum selben Besuchsdatum erwerben. Auch dieses Angebot ist zunächst auf 1999 beschränkt.

Fehlt nur noch eins: der Startschuß. Aber auch darüber wird die Opel Post rechtzeitig informieren.

Mut ist der Motor des Fortschritts.



In den Anfängen des Automobilbaus bedeutete Fortschritt vor allem Tempo: 24 Pulverraketen katapultierten Fritz von Opel 1928 in seinem RAK 2 auf die Rekordgeschwindigkeit von 238 km/h. Den Mut, neue Wege zu gehen, hat Opel in 100 Jahren Automobilbau immer wieder bewiesen: etwa durch aufregendes Design, wie beim Opel GT, durch den Aerodynamik-Weltrekord des Calibra oder jetzt durch die Entwicklung eines umwelt- und ressourcenschonenden Brennstoffzellenantriebs. Stets mit dem Ziel, innovative Technik erschwinglich zu machen.

Erleben Sie die Rekordfahrt des RAK 2 unter: www.rak2.opel.de

OPEL

100 Jahre und kein bißchen leise: Im Jubiläumsjahr kommt auch die Anzeigenkampagne im Rahmen der Unternehmenswerbung in neuem Kleid daher. Das erste Motiv aus der '99er

Serie erschien Ende Februar in Tageszeitungen und Zeitschriften. Unter dem Titel „Mut ist der Motor des Fortschritts“ zeigt es den RAK 2 in der ungewohnten Umgebung eines Windkanals.

Das Anzeigenmotiv stellt die Kompetenz des Unternehmens heraus, seit jeher fortschrittliche und innovative Technik voranzutreiben und zu erschwinglichen Preisen auf den Markt zu bringen.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Chefredakteur:
Jürgen Hepp

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:
Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Dr. Gudrun Langer
Eisenach:
Christine Möbs

Gestaltung:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Litho:
Rohland & more
63073 Offenbach

Druck:
Central-Druck GmbH
71034 Böblingen

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

Telefon 0 61 42/7 – 740 57
und 738 98
Telefax 0 61 42/7 – 784 10

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.



Ein Fest für Sehleute: Die Zafira-Modelle, inklusive eines aufgeschnittenen Funktionsmodells, waren allesamt den ganzen Tag über von Schaulustigen belagert

Fest für die Sinne

Zafira-Fest in Rüsselsheim: Tausende Mitarbeiter wurden zu Sehleuten

Die Gelegenheit war günstig: Sieben Wochen vor der eigentlichen Markteinführung standen das Adam Opel Haus und Opel Live ganz im Zeichen des Zafira. Und obwohl

sich die Mitarbeiter fünf Tage in der Woche mit Autos beschäftigen, verlieren die Modelle mit dem Blitz offenbar nie ihre Faszination: Tausende kamen nach Rüsselsheim.

Rüsselsheim (jh). Samstag, 27. Februar 1999, 10 Uhr. Während sich so manch' Normalsterblicher erst langsam aus seinem Bett quält, tobt in Rüsselsheim bereits das Leben. Unzählige Männer, Frauen und Kinder steuern zielstrebig zwei Gebäude an der B 43 an: Bei Opel ist Zafira-Fest.

Pünktlich um zehn Uhr öffnen sich für Mitarbeiter, deren Freunde und Verwandte sowie alle Rüsselsheimer Bürger die Türen zum



Luftig: Selbst außerhalb war viel los

Adam Opel Haus und zu Opel Live. In der Unternehmenszentrale bilden sich schnell Menschentrauben um die ausgestellten Zafira-Modelle. Mit Kennerblick prüfen Mitarbeiter Karosserie, Innenausstattung und Verarbeitungsdetails, setzen sich hinter das Lenkrad und geben ihr Wissen ohne zu zögern an die gespannte Familie weiter.

"Kannst Du mir mal die Sitze zeigen?", fragt ein aufgeweckter Elfjähriger einen Ingenieur, der sich gerade noch mit einem rüstigen Opel-Rentner über die Vorteile der vollverzinkten Karosserie unterhielt. Geduldig schnappt er sich den jungen Zafira-Fan und demonstriert ihm, wie beim Flex7-Sitzsystem die beiden hinteren Sitze einfach im Fußboden verschwinden.

Wo man an diesem Samstag auch hinhört: Das neue Modell aus Bochumer Fertigung erntet fast überall lobende Worte. Und das vornehmlich aus dem Mund von Mitarbeitern – die bekanntlich besonders kritische Kunden sind. So muß es nicht verwundern, daß die Kolleginnen und Kollegen vom Verkauf an Mitarbeiter an diesem Fest-Tag alle Hände voll zu tun haben, die zahlreichen Fragen

interessierter Mitarbeiter zu beantworten.

Obwohl der Zafira die meiste Neugier weckt, ziehen auch der 99er Vectra und die Edition 100-Modelle viele Schaulustige an. Die Sehleute-Karawane zieht unaufhörlich weiter, gerät bei den rasanten Fahrzeugen, die die Motorsport-Abteilung ausstellt, kurz ins Stokken, stärkt sich im Restaurant von Opel Live und nutzt die vielen weiteren Info- und Unterhaltungsangebote.

So vergeht der Schautag wie im Flug. Allerdings nicht, ohne daß auch Jan Reuvers

und sein Opel Live-Team die günstige Gelegenheit zur Eigenwerbung ausgiebig genutzt hätte.



Neuer Mini: Auch die kleinsten Astra-Fahrer waren zum Zafira-Fest herzlich willkommen

Weniger ist mehr

Umweltbericht zeigt Wege in die automobilen Zukunft

Die Senkung der CO₂-Emissionen steht im Vordergrund einer ehrgeizigen Fortschreibung des umfassenden Umweltprogramms von Opel. In dem jetzt vorgelegten Umweltbericht gibt das Unternehmen Auskunft über die Umweltauswirkungen seiner Produkte und deren Fertigung und nimmt Stellung zu aktuellen Umweltthemen.

Rüsselsheim (pui). Um den Zielwert der europäischen Automobilindustrie von 140 Gramm CO₂ pro Kilometer als Durchschnitt der Neufahrzeuge bis 2008 zu erreichen, wird Opel in allen Klassen besonders verbrauchsgünstige Fahrzeuge auf den Markt bringen. Ziel der Entwicklungen ist es, den Kunden Automobile mit hohem Nutzwert und vollständiger Sicherheits- und Komfortausstattung bei höchster Umweltverträglichkeit anzubieten.

Ausgangspunkt der Opel-Initiative sind die modernen Ecotec-Motoren, die bereits heute durch ihren hohen Wirkungsgrad vergleichsweise niedrige CO₂-Emissionswerte ermöglichen. So haben Corsa 1.0 12V (135g/km) und Astra 1.2 16V (147g/km) in ihren Marktsegmenten eine führende Position bei der Senkung der CO₂-Emissionen.

Bestandteile des Programms zur Entwicklung künftiger Großserienfahrzeuge mit hoher Transportleistung, attraktivem Preis-/Leistungsverhältnis und geringen CO₂-Emissionen sind ein Modell, das 120g/km CO₂ und weniger emittiert, das sogenannte „Fünftliterauto“ und ein Automobil, das im Fahrbetrieb nicht mehr als 90g/km CO₂ ausstößt, das sogenannte „Dreiliterauto“.

Bei den technischen Maßnahmen zur Realisierung der im Umweltprogramm definierten Ziele setzt Opel unter anderem auf Direkteinspritzerdiesel- und Direkteinspritzerbenzinmotoren, stufenlose Getriebe sowie den Einsatz von Leichtbaumaterialien und

Leichtbautechnologien. Die Wissenschaftler- und Ingenieurteams des unternehmens-eigenen Internationalen Zentrums für Alternative Antriebe (GAPC) entwickeln bis 2004 einen Opel der Kompaktklasse mit Brennstoffzellentechnik zur Marktreife. Im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren ermöglicht die Brennstoffzellentechnologie eine Senkung der CO₂-Emissionen um etwa die Hälfte, weshalb Opel hier ein großes Potential für die Anwendung im Automobil sieht.

In dem jetzt vorgelegten Umweltbericht nimmt Opel außerdem Stellung zu aktuellen Umweltthemen wie Verbrauchsreduktion, Umweltmanagementsystem, Ökologische Bilanzierung, Recyclinggerechte Konstruktion sowie Umweltschutz beim Service. Darüber hinaus informiert der Umweltbericht über bereits verwirklichte sowie geplante Umweltschutzmaßnahmen in allen Unternehmensbereichen. Außerdem geht es um Neuentwicklungen zur Vernetzung des Individualverkehrs mit den Öffentlichen Verkehrsträgern und ein Umweltmanagementsystem, das Opel in allen Werken und Unternehmensbereichen eingerichtet hat.

Der Opel-Umweltbericht kann unter 06142/61863 (Telefon) und 06142/62393 (Fax) bestellt werden.



Boris Becker kommt nach Frankfurt

Die Tennissfans aus dem Rhein-Main-Gebiet sollten sich Ostern freihalten. Vom 2. bis 4. April ist Frankfurt Austragungsort der Tennis Davis Cup-Begegnung zwischen Deutschland und Rußland. Opel – seit 12 Jahren weltweiter Sponsor des Davis Cup – bietet allen Mitarbeitern die Möglichkeit, Eintrittskarten als Tageskarten zu erwerben. Die Preise liegen zwischen 30 und 165 Mark. Karten gibt's ab sofort im Präsentations-Shop im Opel-Ausstellungsraum an der Bahnhofstraße sowie am 10. März zwischen 11.30 und 14.30 Uhr im Adam Opel Haus, Raum B0903, und am 11. März zwischen 10.30 und 13.30 Uhr in der Kantine K40. Im Werk Kaiserslautern gibt's Tickets am 9. März von 10 bis 16 Uhr im PS-Center.



Schneller Samstag: Die Renn-Vectra fanden großen Anklang



Full house: Locken neue Modelle, lassen sich Mitarbeiter nicht zweimal bitten

Tradition und Innovation

Fortsetzung von Seite 1

Auch zur weiteren Verbesserung der Fahrzeugqualität wird es nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden eine ganze Reihe von Initiativen geben. So werden beispielsweise in allen Bereichen – von der Entwicklung bis zur Endmontage – Qualitätsziele und persönliche Verantwortlichkeiten neu definiert. Jeder Werksleiter sei für die Qualität der in seinem Bereich

gefertigten Produkte direkt und umfassend verantwortlich. In Briefen an die Geschäftsführer von rund 500 der wichtigsten Zulieferer bat Robert W. Hendry diese um deren persönliche Unterstützung bei der Erfüllung der weiter gestiegenen Qualitätsnormen. Auch im Servicebereich werde Opel mit neudefinierten Standards an der uneingeschränkten Zufriedenheit seiner Kunden arbeiten, versprach Hendry. Er be-

tonte, daß alle Ziele, Aufgaben und Ergebnisse einer kontinuierlichen Erfolgskontrolle unterworfen werden.

Zur Zusammenarbeit im Konzern und mit General Motors Europa in Zürich sagte der Opel-Vorstandschef: „Es gibt eine klare Rollenverteilung: Die Adam Opel AG ist weltweit für die Marke und die Produktstrategie verantwortlich, General Motors Europa für strategische Koordination.“

Mit Sicherheit siegreich

Zahl der Arbeitsunfälle erreicht historischen Tiefstand

Bereits das dritte Jahr in Folge belegt Opel den Spitzenplatz bei der Arbeitssicherheit in der Automobilindustrie. Rüsselsheim erreicht mit nur 0,90 Unfällen pro 200 000 Arbeitsstunden – so die Maßgröße – sogar einen historischen Tiefstand. Die für die letzten drei Jahre angestrebte Halbierung der Unfallzahlen konnte weit unterschritten werden.

Rüsselsheim (jh). Trotz dieser beeindruckenden Zahlen bleibt das Ziel, die Unfallzahlen bis 2001 um weitere 50 Prozent zu senken. Das sagte Jochen Bender, Leiter der Zentralen Arbeitssicherheit, im Rahmen einer Feierstunde.

Für Unfallfreiheit und außergewöhnliche Verbesserungen in der Arbeitssicherheit zeichnete Opel 20 Unternehmensbereiche während dieser Feier im Opel-Forum aus. Zusammen mit Norbert Küpper, Vorstand Personal und Werksdirektor Rüsselsheim sowie Betriebsratschef Rudolf Müller überreichte der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Wolfgang Strinz die Urkunden an Repräsentanten der ausgewählten Bereiche.

„Es gibt Situationen, in denen wir hochzufrieden sind, wenn nichts passiert“, eröffnete Wolfgang Strinz die Veranstaltung zur Ehrung der Besten in Arbeitssicherheit. „Wir sind sehr stolz darauf“, so Strinz, „daß wir die Unfallhäufigkeit deutlich senken konnten.“ Für das gesamte Unternehmen konnten die Arbeitsunfälle auf nur 1,15 pro 200 000 Arbeitsstunden gesenkt werden. In Rüsselsheim sank die Zahl der Arbeitsunfälle in den letzten drei Jahren sogar um durchschnittlich 68 Prozent. 16 von 66 Arbeitsbereichen in Rüsselsheim sind 1998 unfallfrei geblieben – ein nie zuvor erreichtes Ergebnis. Einzelnen Bereichen ist es in diesem

Zeitraum sogar gelungen, die Unfallhäufigkeit um über 80 Prozent zu senken.

Der Einsatz für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten hat bei Opel Tradition. Bereits 1929 entstand im Unternehmen erstmals ein Bereich „Unfallverhütung“, der nach Kriegsende weiter ausgebaut wurde. Im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurde der technische Schutz ständig optimiert und das Bewußtsein für sicheres Verhalten am Arbeitsplatz immer weiter geschärft. „Zahlreiche Schulungen, Trainingsmaßnahmen und Sicherheitsprojekte“, so Jochen Bender, „kommen der Sicherheit unserer Mitarbeiter am Arbeitsplatz zugute.“

Der leitende Werksarzt, Dr. Holger Breitzkreuz, verwies auf den Neubau der Zentralstation des Werksärztlichen Dienstes, mit dem das Unternehmen den hohen Stellenwert unterstreiche, dem es der Sicherheit und Gesundheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beimesse.



Titelverteidiger: Wolfgang Strinz überreicht Preise für unfallfreie Arbeiten auf Rekordniveau

Kein Stunt am Band

Aufklärungsunterricht zum Thema Absturzgefahren

Rüsselsheim (jh). Stunt-Männer leben gefährlich. In brennenden und crashenden Autos unterwegs, explodierende Häuser ringsum und stets auf dem Sprung von hohen



Stand-Mann: Gurt geht vor

Dächern ist ihr Beruf eine Gradwanderung zwischen Ruhm und Krankenhaus. Dafür haben sie den Umgang mit der Gefahr wenigstens gelernt.

Ganz anders sieht das bei den Autobauern aus. Da viele Maschinen oder Anlagen im Wartungs- oder Reparaturfall nur schwer zugänglich sind, fühlen sich Mitarbeiter aus Unwissenheit oder Leichtsinn „zu schlechten Stunts hingerissen“, so Peter Antweiler von der Arbeitssicherheit. Das kann ins Auge gehen.

Daher hat die Arbeitssicherheit in Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft eine Schulung zum Thema „Abstürze“ veranstaltet. Dieses zunächst im Bereich Chassis I angebotene Training veranschaulichte in Theo-

rie und Praxis die Gefahren, die dort lauern, wo sich Mitarbeiter nicht richtig sichern.

Da die Anlagen oftmals schwer zugänglich sind und Hilfsmittel wie Leitern oder Gerüste benötigt werden, ist es für die eigene Sicherheit unerlässlich, über die richtige Anwendung dieser Hilfsmittel unterrichtet zu sein. Denn wer sich aus Unwissenheit nicht vernünftig absichert, der lebt extrem gefährlich. Die Vergangenheit zeigt, daß Abstürze von großen Maschinenanlagen nicht selten tödlich enden.

Für 1999 plant die Arbeitssicherheit die Fortführung dieser Schulung, zunächst im Bereich Chassis II. Aber, so Peter Antweiler, alle anderen Werksbereiche sind ebenfalls herzlich zum Training willkommen.

Standortbestimmung

ME-Bereich zieht Bilanz und blickt in die Zukunft

„Wir sind besser als unser Ruf“, lautete eine der provokanteren Thesen des Tages. Sie richtete sich an ein Publikum, das aus 1200 Mitarbeitern des Bereiches Manufacturing Engineering bestand. Diese waren zu einem Info-Tag zusammengekommen, der der Bestandsaufnahme und einem Blick in die Zukunft gewidmet war.

Rüsselsheim (es). „Jetzt weiß ich, wo wir stehen und wohin wir wollen“, lobte einer der Besucher hinterher. Wie er dachten viele. Ein schöneres Kompliment war den Veranstaltern des Infotages eigentlich nicht zu machen. Denn exakt das war es, was der für den ME-Bereich verantwortliche Exekutiv-Direktor Wolfgang H. Imgärtchen und seine neun Chefingenieure vermitteln wollten: eine umfassende Standortbestimmung und ein Ausblick ins nächste Jahrtausend.

Die Bilanz des Jahres '98, so wurde deutlich, kann sich sehen lassen. Beispiele gefällig? → Die erfolgreiche Einführung des Astra, mit ihrer Umstellung auf eine vollverzinkte Karosserie. Außerdem die steile Anlaufkurve bei gleichbleibender guter Qualität; die Karosseriequalität gilt als die beste der Opel-Geschichte.

→ Das Werk Polen wurde in der Rekordzeit von nur 22 Mo-

naten aufgebaut und in Betrieb genommen.

→ Die Standardisierung der Produktionsanlagen schritt weiter voran: So werden mittlerweile in verschiedenen Opel-Werken insgesamt 2200 baugleiche Roboter mit einheitlicher Software eingesetzt, arbeiten rund 2300 Schweißtakte mit identischem Konzept.

→ In den Rüsselsheimer Zentralwerkstätten wurden in der Werkzeugproduktion das Zellenkonzept und in der Anlagenproduktion die Zellenfertigung realisiert.

Aber wie heißt es so schön? Die Konkurrenz schläft nicht. Daher skizzierten die Chefplaner den ME-Mitarbeitern ihre Zukunftsideen. Dazu zählte ein Überblick über die Entwicklung von neuen Materialien und Technologien in der Automobilindustrie ebenso wie neue Layout-Konzepte oder auch die Möglichkeiten neuer

Fertigungsmethoden wie Laserschweißen, Durchsetzfugen oder Stanznieten.

Ein weiteres Schwerpunktthema für den Bereich, das in den nächsten Jahren noch weiter an Bedeutung zunehmen wird, ist der Leichtbau: Die Verarbeitung von hochfesten Stählen etwa, wie sie beim neuen Astra schon eingesetzt sind. Hier hat sich das ITEZ bereits eine weltweite Führungsposition herausgearbeitet. Aber auch neue Leichtmetallmaterialien wie Aluminium stellen Herausforderungen an den ME-Bereich dar.

Qualität fängt nicht erst in der Produktion an zu zählen, sondern bereits bei den produktionsvorbereitenden Arbeiten. Daher spielte das Thema Qualität auch im Rahmen des Infotages eine nicht unwesentliche Rolle. Kontinuierliche Verbesserung, Fehlervermeidung, frühzeitiges Validieren von Produkt und Prozeß sowie die Prozeßsicherheit während der gesamten Modellaufzeit zu gewährleisten sind und bleiben Ziele, die durch die ISO-Normenreihe und QS 9000 auch künftig erreicht werden sollen. Dazu werden 1999 im ME-Bereich mehrere Initiativen gestartet.

Ganz schön viel „Input“ also, der den Mitarbeitern angeboten wurde. Die jedenfalls zeigten sich angetan von so viel offener Kommunikation und werden sich darum bemühen, das Lob ihres obersten Chefs auch künftig als völlig gerechtfertigt erscheinen zu lassen: „Ich habe Ihre technische Kompetenz schon immer bewundert, und bin sehr stolz darauf, hier zu sein“, schrieb Wolfgang H. Imgärtchen den Mitarbeitern des ME-Bereiches ins Stammbuch.



Reges Interesse: 1 200 Mitarbeiter kamen zum ME Info-Tag

Code für die Welt

Händler-Workshop trainiert neues Bestellverfahren

Rüsselsheim (jan). Fahrzeuge mit dem Blitz-Emblem werden rund um den Globus verkauft. Und doch sprechen die Mitarbeiter der Verkaufsniederlassungen überall dieselbe Sprache. Zumindest was die Bestellung der Autos betrifft.

Dieser sogenannte Spezifikationscode mußte jetzt umgestellt werden. Aus diesem Grund hatte die Abteilung International Distribution, die zum Bereich European Sales Operations gehört, jene Händler nach Rüsselsheim eingeladen, die ihre Geschäfte normalerweise außerhalb Zentral-Europas tätigen. Denn die Mit-

arbeiter dieser Abteilung sind es, die die Händler-Bestellungen entgegennehmen, sie koordinieren und die entsprechenden Produktionskapazitäten einplanen.

70 Vertragspartner, von Asien bis Island, waren für zwei Tage zu Opel gekommen, um Wissenswertes über GMUD (General Motors Uniform Data) zu erfahren. Hinter dieser Abkürzung verbirgt sich die codierte Sprache, in der die Händler die Fahrzeuge für ihre Märkte ordern – Ziffern und Buchstaben, die ein bestimmtes Modell beschreiben.

Neben dem eigentlichen Workshop, der die Teilnehmer mit dem neuen Code vertraut machen sollte, bot sich den meisten eine weitere aufre-

gende Erfahrung: Fast alle konnten zum ersten Mal das Werk sehen und miterleben, wie und wo Opel eigentlich die Autos baut, die sie später verkaufen.

Werkführung und Informationen über die 100jährige Tradition des Automobilbaus im Zeichen des Blitzes rundeten die Tagung ab. Mithin Dinge, die viele noch nie gesehen oder gehört hatten. Außerdem waren Vertreter weiterer Fachbereiche hinzugekommen, die den Besuchern Rede und Antwort standen.

Außerdem haben alle Händler die Möglichkeit ergriffen, sich auch über andere Opel-Themen auszutauschen. Zum Glück sprechen ja alle dieselbe Sprache.

„Schluß jetzt!“

Kaufabschlußprämien für Tigra, Astra, Astra Cabrio und Vectra '98 – nur noch bis zum 31.3.99.

“

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter



Gipfeltreffen: Beim Händler-Workshop ging's um Bestell-Codes

Operation Ehe

Beim Astra feiert die automatische Hochzeit ihr Debut

Nicht immer, aber immer öfter...gelingt es den Fertigungsplanern Weltneuheiten auf den Markt zu bringen. Und wieder einmal trifft es den neuen Astra. In Bochum ist es Opel als erstem Automobilhersteller gelungen, die Hochzeit im laufenden Bandbetrieb zu automatisieren.

Rüsselsheim/Bochum (jan). Kaum hatten es die Planungsexperten aus dem Bereich MEAC (Manufacturing Engineering General Assembly & Chassis) geschafft, die Befestigung der Brems- und Kraftstoffleitungen zu automatisieren (die Opel Post berichtete), machten sie sich an die Aufgabe, Ergonomie, Qualität und Wirtschaftlichkeit der Hochzeit einer Prüfung zu unterziehen.

Das Zusammenfügen von Chassisteilen und Karosserie erledigen bisher Mitarbeiter am Band in kräftezehrender und nicht gerade ergonomisch optimaler Handarbeit über Kopf. Die „Operation Hochzeit“ weiter zu optimieren, die wichtigsten Handgriffe zu automatisieren, ist technisch

möglich, wurde in der Automobilindustrie bisher jedoch nur im stationären Betrieb umgesetzt.

Den Fertigungsplanern aus Rüsselsheim gelang nun mit Unterstützung ihrer Kollegen aus Bochum, jenen aus der Produktentwicklung des ITEZ sowie Dipl.-Ing. Hans Dieter Müller aus der MEK Konstruktion erstmals eine automatische Hochzeit – bei konstant weiterlaufendem Band. Die neue Fertigungstechnik, für die es bisher noch kein Vorbild gibt, hatte sich am Projekt „T 3000“, dem neuen Astra, zu bewähren.

„Keine Frage, in allen drei von uns angestrebten Punkten, also Ergonomie, Qualität und Wirtschaftlichkeit, hat das Projekt die gewünschten Fort-

schritte gebracht“, bilanziert Franz Sabo, Diplom-Ingenieur im Bereich MEAC-Planung. Bis zu diesem Fazit waren allerdings auch über zwei Jahre harte Arbeit notwendig. So lange dauerte es nämlich, bis alle Beteiligten die Einrichtung soweit hatten, daß sie problemlos zusammenführt, was zusammen gehört.

Am grundlegenden Konzept der Hochzeit hat sich noch nicht einmal viel verändert: Nach wie vor schwebt die Karosserie von oben heran und wird zeit- und punktgenau mit dem Chassis von unten verbunden. Allein die lagegenaue Aufnahme dieser Teile – der Motor-Getriebe-Vorderachseinheit und der Hinterachse – auf dem Montage-



In Treue fest: Am laufenden Band werden Karosserie und Chassis automatisch verbunden

bock war aber schon Arbeit genug. „Die Zentrierdorne des Bocks, die Herrgottsfinger, wie wir sie nennen, müssen auf den Millimeter genau ihre Referenzlöcher in der Karosserie finden, sonst gibt's ein dickes Problem“, berichtet MEAC-Fachmann Gerhard Köhler.

Aber der Versuch, dieses Problem in den Griff zu bekommen, hat sich gelohnt. „Bisher mußten die Mitarbeiter unter anderem Federbeine und Federn von Hand passend ausrichten. Das war nicht

nur anstrengend, sondern konnte bei Unachtsamkeiten Verzug geben, in dessen Folge Fahrgeräusche möglich waren“, erklärt Gruppenleiter Dieter Sobing.

Dank der Automatischen Positionier Station (APS) ist diese Störquelle jetzt beseitigt. Und auch die Mitarbeiter am Band können sich auf weniger anstrengende Handgriffe konzentrieren. Weiterer Vorteil: Die neue Eheschließung ist ausgesprochen flexibel. „Sollten bei APS Störungen auftre-

ten, können wir, ohne das Band anzuhalten, auf die bisherige Hochzeit per Hand umstellen“, so Franz Sabo.

Doch das neue System bleibt nicht dem Astra vorbehalten. Nach demselben Prinzip wird jetzt bereits beim Zafira Hochzeit gefeiert. Und mit Zaragoza ist schon das nächste Werk ausgewählt, das APS bekommt. Nach und nach sollen alle Fahrzeuge mit dem Blitz eine ebenso innige wie flexible Verbindung eingehen – dank APS.

Verpackungshinweis

Azubis ziehen mit eigener Sicherheits-Broschüre um

Während für die Narren die Zeit der Umzüge am Aschermittwoch bekanntlich vorbei war, befindet sich der Umzug der Lehrwerkstatt mitten in der heißen Phase. Und damit nicht nur die Maschinen und Kartons heil im neuen Domizil ankommen, sondern auch die jungen Mitarbeiter verletzungsfrei bleiben, wurde extra ein Arbeitssicherheitskatalog aufgelegt – von Azubis für Azubis.

Rüsselsheim (jan). Das Thema der Broschüre: „Sicherer Umzug ins neue Ausbildungszentrum“. Und die Auszubildenden selbst waren es, die diese Broschüre erstellt haben, genauer gesagt die „Arbeitsgruppe Arbeitssicherheit der Technischen Berufsausbildung“.

Schließlich lauern die Gefahren überall, ob beim Heben von schweren Gegenständen, beim Transport der unzähligen Tonnen an Material und Werkzeugen bis zur Verletzungsgefahr durch falsche oder fehlende Kleidung. „Wir wollten die aktuellsten Probleme und Gefährdungen auflisten, die bei solch einem Mammutprojekt ganz zwangsläufig entstehen“, sagt Ausbildungsleiter Karl-Heinz Groß, der zusammen mit Vertretern der Arbeitssicherheit bei der Erstellung des Katalogs mithalf.

In dem werden aber nicht nur Gefahren und Wege, wie solche zu vermeiden sind, in grauer Theorie und schwarzer Schrift erklärt, sondern ebenso in bunten und gewollt auffälligen Bildern: Mal keilt da eine ungenügend gesicherte Transportkarre einen Mitarbeiter im Fahrstuhl ein, woanders wird gezeigt, was passieren kann, wenn anstatt einer Leiter ein Hubwagen zum Arbeiten in lichten Höhen benutzt wird – inklusive Absturz natürlich.

„Das sind durchaus realistische Situationen, die hier gezeigt werden, so etwas kann ständig passieren“,

sagt Richard Abenzo, 20-jähriger Azubi im dritten Lehrjahr, der in der Broschüre zu Demonstrationszwecken eben jenes Gerät falsch bedient. „Mit Hilfe der Bilder haben die Leute wirklich vor Augen, was geschieht, wenn man sich nicht an die Sicherheitsbestimmungen hält“, sagt Selcuk Kurban von der Jugend- und Auszubildendenvertretung, die wesentlich an der Broschüre mitgewirkt hat.

Damit keiner sagen kann, er hätte von nichts gewußt, wurden die anschaulichen Extremsituationen per Folien und Overheadprojektor in jeder Arbeitsgruppe gezeigt und diskutiert. Mit positiver Bilanz: Bisher ist alles gutgegangen, auch wenn der Umzug erst seit Anfang Februar läuft und noch bis Ende April dauern soll.

Vom Erfolg ihrer Arbeit sind die Azubis der 15-köpfigen Ar-



Bilderbuch-Umzug: Auf dem...

beitsgruppe denn auch fest überzeugt – ein Bild sagt eben manchmal mehr als 1000 Worte: „Wir wollten weg von der offiziellen, oft nicht gerade spannenden Art und Weise, wie so etwas meist vermittelt wird, und das Thema für uns junge Leute interessant machen“, erklären die angehenden Werkzeugmacher Kemal Zorlu und Marco Zentellini den Grundgedanken des Projekts. Und Karl-Heinz Groß sieht sogar noch einen weiteren Vorteil: „Wer die Tips aus dem Katalog beachtet, tut sich auch zuhause weniger weh. Denn da wird ja auch ab und zu gezogen“. Nicht nur zur Fasenacht.



...Weg ins neue Domizil zählt für die Azubis vor allem Sicherheit

Auf Los geht's los

Die Propeller AG verlost ihren Gewinn an Aktionäre

„In echt“ würde das Verfahren für viele Schlagzeilen sorgen. Aber bei einer Juniormfirma geht's halt etwas lockerer zu. So auch bei der Propeller AG: Deren Dividende wurde jetzt unter den Besitzern der 7 000 Aktien verlost.

Rüsselsheim (jh). Das Verfahren hat sich in der Vergangenheit bestens bewährt. Und auch in diesem Jahr gab es wieder viele attraktive Preise zu gewinnen. Unter der Aufsicht von Rainer Pinnekamp aus der Rechtsabteilung und Propeller-Aufsichtsrat Lutz Neubert, hauptberuflich Leiter der Kaufmännischen Berufsausbildung, zogen die Vorstände der Juniormfirma insgesamt 100 Preisträger.



Zug um Zug: So schütten die Junioren ihre Dividende aus

Der Hauptgewinn, ein Dreitäges-Trip für zwei Personen nach London im Gesamtwert von 2500 Mark, ging per Los an die Aktiennummer 6822. Der zweite Preis, ein Ausflug nach Berlin für 1500 Mark, an die 2810. Die Nummer 3710 gewann ein Musical nach Wahl plus Taschengeld im Gesamtwert von 600 Mark. Rang vier und fünf: Je zwei Musikkarten für die Aktien 1758 und 855. Die Preise sechs bis zehn: Theaterkarten für zwei Personen, „bezugsberechtigt“ sind die Aktien 3927, 1430, 4166, 3669 und 2532.

Für die Preise 11 bis 20 – je ein Freßkorb im Wert von 150 Mark – wurden gezogen: 320, 2097, 3938, 6647, 6756, 3648, 3972, 4591, 3526 und 730. Für die nächstplatzierten Nummern 4849, 677, 596, 5439, 4891, 1857, 6626, 3744, 832 und 095 gibt's Parfümeriegutscheine im Wert von je 120 Mark.

Die Preise 31 bis 40 sind 100-Mark-Essensgutscheine für den „Roten Hahn“. Guten Appetit den Aktieninhabern der Nummern 6690, 1904, 3415, 5067, 1806, 2668, 4074, 430, 3582 und 2596.

Karten für die Taunus-Therme im Wert von je 100 Mark gibt's als Preis 41 bis 50. Gewonnen haben 2855, 2256, 2565, 6797, 3819, 3418, 4424, 6167, 795 und 6218.

Die Inhaber der Nummern 4965, 197, 3827, 3146 und 5029 können einen Tag lang kostenlos einen Astra testen. Als Preis 56 bis 70 haben die Junioren 70-Mark-Warengutscheine beim Media-Markt vorgesehen. Einkaufen können: 5337, 4372, 5823, 4850, 1245, 601, 1158, 3932, 5764, 1394, 5900, 2544, 2362, 407 und 765.

Einkaufsgutscheine im Wert von je 60 Mark, einzulösen bei der Propeller AG, gehen schließlich an die restlichen 30 Gewinner: 4572, 2253, 5169, 1912, 1210, 1340, 5087, 6971, 5079, 4542, 6735, 815, 4133, 4075, 1052, 3483, 5170, 4493, 424, 4584, 554, 4402, 1686, 4689, 6085, 2474, 6334, 5200, 2090 und 1728.

Besitzer der Aktien mit einer der genannten Nummern müssen sich bis zum 31. März bei der Propeller AG melden, um ihren Gewinnanspruch unter Vorlage der Aktie anzumelden. Die Angaben der Losnummern sind ohne Gewähr.



Grüne Welle

Umwelt-Audit für den Standort drei Jahre verlängert

In Bochum steht eines der umweltverträglichsten Automobilwerke Europas. Astra und Zafira gehören zu den in Fertigung und Gebrauch umweltverträglichsten Autos, die auf den Straßen fahren. Dieses Urteil über das Bochumer Werk und die hier produzierten Fahrzeuge ist von Fachleuten im Laufe der letzten Jahre immer wieder bestätigt worden.

Bochum (re). Vom 8. bis zum 12. Februar wurde jetzt die „Revalidierung“ des gesamten Standortes durchgeführt. Das heißt: Das Audit, das vor drei Jahren für den Standort Bochum I und vor zwei Jahren für den Standort Bochum II und III erteilt wurde, wird um drei Jahre verlängert. Lloyds Register prüfte dazu sehr fachkundig das Umweltmanagement des Unternehmens und hat die Einhaltung von Umweltvorschriften bei Arbeitsprozessen gecheckt. Als weitere Grundlage dienten ebenfalls die in den zurückliegenden Jahren durchgeführten internen Umweltaudits.

Exemplarisch für den industriellen Umweltschutz ist die Erstbetankung der in Bochum produzierten Fahrzeuge: Alle Autos, auch die Firmenwagen, werden selbstverständlich nur noch mit dem benzolarmen SuperPlus-Kraftstoff betankt. Diese Maßnahme geht über die gesetzlichen Vorschriften hinaus, ist einer der freiwilligen Beiträge zum Umweltschutz.

Neu sind die Abwasserbehandlungsanlagen in den Werken I und II. Früher wurde das Abwasser von Werk I zur Abwasserbehandlung ins Werk II gefahren. Jetzt spart man rund 500 Transportfahrten

quer durch das Bochumer Stadtgebiet. Durch ein ausgeklügeltes Rohrleitungssystem werden diese Abwässer aus den Ölabscheidern in die neue Anlage gepumpt und nach dem neuesten Stand der Technik gereinigt. Auch hier wird dank hoher Investitionen viel mehr getan, als der Gesetzgeber verlangt.

Im Werk II wird Umweltschutz nicht weniger groß geschrieben. Hier wird zum Beispiel bei der Motorenprüfung der Restkraftstoff aus den Leitungen mit Stickstoff zurückgeblasen. Das ist aktiver Schutz für die Mitarbeiter bei der Motorenprüfung – und spart zusätzlich noch Kraftstoff.

Daß Opel-Fahrzeuge mit bleifreiem KTL-Lack und wasserlöslichen Lacken behandelt werden, gehört schon zu den



Professionell präpariert: Die Umweltexperten haben sich gründlich auf die Prüfung vorbereitet

Methusalem

62er Presse leistet wertvolle Dienste



Bochum (re). Ihre Nahrung sind Bremstrommeln – sieben Stück in der Minute – und das den ganzen Tag lang. Schwerer ist sie dadurch allerdings nicht geworden. Das Lebenselixier hat die dicke, dumpe Kieserling jung gehalten. Gestern wie heute bringt der Pressen-Oldtimer 55 Tonnen auf die Waage. Für sie das Idealgewicht.

1962 von der Kieserling & Albrecht Werkzeugmaschinenfabrik in Solingen gebaut, tut sie ohne großes Murren ihren Dienst. Und die Mitarbeiter im Bochumer Opel-Werk II haben ihn richtig lieb gewonnen, ihren stählernen Methusalem.

Die Betriebsanleitung für die SKPD 300/2/800 sagt es ganz unromantisch: Die Maschine ist eine Spezialmaschine mit zwei Stößeln, geeignet zum Kalibrieren von Bremstrommeln. Reiner Koch, Meister in der B-Schicht, sieht es schon emotionaler: „Das ist schon eine ganz besondere Presse. Die wollten uns schon die Bremstrommelhersteller und auch das Werk I abluchsen. Im-

merhin war sie für ihre Zeit schon sehr modern und die Mitarbeiter mußten schon 1963 nicht mehr mit den Händen zwischen die Werkzeuge greifen.“ Die Betriebsanleitung cool: Sie ist ausgerüstet mit einer vollautomatisch arbeitenden Einlege- und Aushebevorrichtung.

Daß sie im Werk II eine Randfigur ist, ist eigentlich egal, denn vielen Mitarbeitern gilt sie als Nostalgie pur. Dabei ist sie keineswegs unwichtig: 2 100 Bremstrommeln werden pro Schicht mit einem Pressendruck von 300 Tonnen pro Stößel bearbeitet. Ein kurzer, aber ganz wichtiger Arbeitsgang.

Zuverlässigkeit zeichnet die Kieserling aus. Reinhard Becker und Helmut Hemrich, die schon etliche Jahre an dieser Presse gearbeitet haben, streicheln schon manchmal die große Uhr, die den Druck der Stößel anzeigt. Dann legen sie wieder die knapp sechs Kilogramm schweren Bremstrommeln auf das Band oder nehmen die bearbeiteten Werkstücke aus der Aushebevorrichtung.

„Prima Klima!“
Astra Edition 100 – Klimaanlage serienmäßig ab 29.330,- DM*

* Unverbindliche Preisempfehlung

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

BO'zapft is'

Tankstellen-Umbau abgeschlossen

Bochum (re). Den gestiegenen ökologischen Anforderungen an Tankstellen hat auch das Bochumer Opel-Werk I Rechnung getragen: Für knapp 400 000 Mark entstand eine völlig modernisierte Tankstelle, die nach dreieinhalb Monaten Bauzeit jetzt in Betrieb ging.

Die neue Tankstelle am Gebäude D 18 hat unter anderem ein größeres Regendach erhalten. Dadurch wird das Regenwasser separat

Selbstverständlichkeiten, genau wie die Verkapselung von Pressen sowie die Isolierung der Be- und Entlüftungsanlagen, was zu weiterer Lärmreduzierung führt.

Das Unternehmen hat in den letzten Jahren viele Millionen Mark in diese Umweltmaßnahmen investiert. Mit der Gültigkeitserklärung wurde durch die Revalidierung von Lloyds Register bestätigt, daß bei Opel in Bochum eine Organisation entsprechend den Vorgaben der Öko-Audit-Verordnung existiert, die den kontinuierlichen Verbesserungsprozeß im Umweltbereich prüft und permanent vorantreibt.

Und: Die erzielten Einsparungen in den Bereichen Abfall, Abwasser und Energie zeigen, daß Umweltschutz sehr wohl auch mit wirtschaftlichen Aspekten in Einklang zu bringen ist.

abgeleitet, kommt nicht mit dem Kraftstoff in Verbindung. Der Boden der Tankstelle wurde versiegelt und entspricht jetzt den Anforderungen in Bezug auf flüssigkeitsundurchlässige Bodenflächen. Benzin kann nicht mehr in das Erdreich eindringen, Bodenverunreinigungen werden vermieden.

Die Saug- und Gasrückführleitungen wurden oberirdisch verlegt und sind so leichter und vor allem ständig kontrollierbar. Die bisher vier Zapfautomaten wurden auf zwei Duo-Säulen reduziert.

Die Werkswagen werden nur noch mit SuperPlus oder Diesel betankt. Der Umweltvorteil des SuperPlus gegenüber dem einfachen Superbenzin: Der Benzolanteil beträgt bei Super circa fünf Prozent, während er im SuperPlus geringer als ein Prozent ist.

Die Tanks sind bei der Maßnahme mit einem Gaspendelsystem ausgestattet worden. Dies schaltet die Betankung automatisch ab, wenn es zu einem Störfall kommt.



Abgefüllt: Am D 18 läuft's wieder

Neun auf einen Streich

Zafira erfordert Lackierereumbau

Bochum (re). Der Zafira sorgt dafür, daß selbst die hochmoderne Lackiererei im Werk I nicht von Umbauten verschont blieb. Das Tauchbecken für die KTL-Lackierung war zwar für den Astra lang genug, aber nicht für den Zafira. Also wurde rechtzeitig vor Produktionsbeginn umgebaut.

„Wir brauchten ein längeres Kataphorese-Tauchbad, um bei der Beschichtung eine gute Qualität zu gewährleisten“, erläutert Klaus Bühsing aus der Prozeßabteilung. „Eine Länge von 35 Meter für den Tauchvorgang reichte nicht mehr aus. Jetzt ist das Becken 47 Meter lang.“ Durch diese Veränderung sind immer sieben Fahrzeugkarosserien gleichzeitig voll in den Lack eingetaucht, während die Achte schon in der Eintauch- und die Neunte in der Auftauchphase ist.

Durch die Verlängerung des Tauchbeckens wurde das Lackvolumen um 90 Kubikmeter auf 300 Kubikmeter erhöht. Bedingt durch die Vergrößerung des Tauchbeckens mußte außerhalb des Gebäudes auch ein neuer Gegenbehälter aus Edelstahl gebaut werden, der wiederum mit allen Sicherheitsvorkehrungen wie etwa einer Auffangwanne aus-

gerüstet ist. Im Not- oder auch Reparaturfall kann der gesamte Lack in diesen Gegenbehälter abgelassen werden.

Die Durchlaufzeit einer Fahrzeugkarosse durch das Tauchbecken erhöht sich nun von zweieinhalb auf etwa dreieinhalb Minuten. Dadurch verbessert sich die Beschichtung des Innenraums und der Hohlräume deutlich. Der Lack wird elektrochemisch aufgetragen. „Das heißt“, erklärt Klaus Bühsing, „daß die Karosserie während des Tauchvorgangs unter Spannung gesetzt wird. Dadurch werden die Lackbestandteile auf den Wagen abgeschieden. Der Lack ist sofort so fest, daß überschüssig anhaftende Bestandteile unmittelbar nach dem Tauchen in den folgenden Spülzonen zurückgewonnen werden. Abschließend wird der Lack bei 175 Grad Celsius eingebrannt.“

Und auch der Umweltschutz kommt nicht zu kurz. So wird das bei der KTL-Lackierung verwendete Wasser zunächst kaskadenförmig weiterbenutzt, ehe es in einer eigenen kleinen Wasserbehandlungsanlage vorgeklärt wird. Von dort aus gelangt es zusammen mit dem übrigen Brauchwasser in die Aufbereitungsanlage.



Buntwäsche: Der Zafira bekam ein längeres Tauchbecken

Kritische Kunden

Opel-Händler nahmen in Bochum den Zafira ins Visier

Die ersten Presseberichte über den Zafira sind ermutigend. Das Modell wird allseits mit viel Vorschußlorbeeren bedacht. Bevor die ersten Fahrzeuge zu den Kunden kommen, werden die Journalisten den Minivan noch ausgiebig testen können. Die Händler hatten dazu bereits Gelegenheit.

Bochum (re). Und natürlich waren die Handelspartner auf den Neuen „gespannt wie ein Flitzebogen“. Sie kamen aus der gesamten Republik und auch aus dem europäischen Ausland ins Revier, um den Zafira fachmännisch unter die Lupe zu nehmen.

Zum zweitägigen sogenannten „Händler Buy-Off“ waren auch die Vorstandsmitglieder Manfred L. Wolf, Christian Grupe und Klaus B. Bapp nach Bochum gereist, um den Händlern Rede und

Antwort zu stehen. Denn das Urteil derer, die den Zafira ab sofort den Automobilisten schmackhaft machen sollen, liegt dem ganzen Unternehmen am Herzen.

Werkdirektor Reinald Hoben ermutigte die Opel-Händler, den Zafira in jeder Hinsicht auf Herz und Nieren zu prüfen. Unter dem Motto: „Es zählt nicht, was wir meinen, das einzige was zählt ist, ob der Kunde und damit auch Sie zufrieden sind.“

Die Händler nahmen's wörtlich und holten sich einige Zafira direkt vom Band, um sie total auf den Kopf zu stellen – Fahrtest inklusive. Peter Schmidt aus Gießen faßte die Eindrücke zusammen: „Ein sehr angenehmes Fahren von den Geräuschen her und hervorragende Sitzposition auf allen Plätzen. Einfach klasse!“

Ein Urteil, das Reinald Hoben gern hörte. Milliardeninvestitionen, der Einstieg in die Produktion über die „Bucket build“-Phase und die Arbeit des sogenannten Kernteams zahlen sich jetzt aus. Die Qualität des Zafira wird schon jetzt von den Fachleuten als überdurchschnittlich bewertet. So auch von den Händlern.

Dafür wird auch einiges getan, wie Reinald Hoben aufzählte: „Da gibt es den Care Check, eine Überprüfung nach dem Compound Standard, zusätzliche Kontrollstationen in der Fertigung, das Programm zur Geräuschreduzierung für die Sitze, tägliche Besprechungen zur Problemlösung in allen Fertigungsbereichen und noch vieles mehr.“ Außerdem prüften auch Werkstattmitarbeiter der Händler die Fahrzeuge direkt im Werk. Es werde alles Menschenmögliche getan, um vom Verkaufsstart weg Kundenzufriedenheit zu erzeugen, so Reinald Hoben, denn: „Das ist die beste Werbung für ein Auto.“

Brandmanager Klaus Leydecker erläuterte den Händlern die Marketingphilosophie: „Der Zafira ist so groß wie ein etwas höher gebauter Caravan, hat ein Handling wie ein Pkw und kostet soviel wie ein Pkw.“ Er sei kompakt, sicher, biete Qualität und habe ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Besonderes Lob der Händler-Tester gab es für das Flex-Sitzsystem, das sieben Personen Platz bietet und in kürzester Zeit zu einer völlig ebenen Ladefläche umgebaut werden kann, ohne daß Sitze aus dem Fahrzeug entfernt werden müßten. Das „Raumwunder“ Zafira verzauberte auch die Händler, die sich nun darauf freuen, daß der Run der Kunden einsetzt.



Hohe ok-Rate: Der Zafira bekam nach der kritischen Händler-Prüfung durchweg gute Noten



Gründlicher Check: Die Händler arbeiteten viele Punkte ab

Foto: (2) Hansen

„Fast perfekt“ Händler-Stimmen zum Zafira

Bochum (re). Die Begeisterung der Opel-Händler aus ganz Deutschland und Europa über den neuen Zafira war riesengroß. Verkaufsvorstand Christian Grupe forderte deswegen Werkdirektor Reinald Hoben auf: „Nun fahren Sie die Produktion mal schön hoch. Sehen Sie und ihr Team zu, daß wir das Auto bald bekommen. Wir geben den Zafira für den Verkauf frei und können damit gewiß unseren Marktanteil vergrößern.“ Die Opel Post hat während der Händlerveranstaltung in Bochum die Stimmen einiger Autohausbesitzer eingefangen:

Otto Schröder: Ich bin von dem Auto begeistert, freue mich, daß ich das Fahrzeug fahren konnte. Es war ein tolles Erlebnis. Ein bißchen mehr Farbe sollte in das Fahrzeug noch rein, dann springen auch die jungen Leute darauf an. Ich verspreche mir über das Produkt hinaus einen hohen Imagegewinn für die ganze Marke.

Peter Schmidt: Wir haben nichts Negatives bemerkt. Während des Fahrens stellte sich heraus, daß es von der Geräuschentwicklung her sehr angenehm ist. Die Sitzposition ist auf allen Plätzen gut. Man merkt sehr deutlich, daß der Zafira vom Astra abstammt.

Rudolf Keller: Das Auto ist nach dem Astra nochmals eine echte Bereicherung.

Peter Rehfuß: Der Zafira spricht voll die Frau an. Sie sitzt schön hoch. Hier in Bochum haben sich alle sehr engagiert und sich Mühe gegeben. Man merkt, daß der Zafira mit Liebe und Herzblut gefertigt wird. Die Händler sollten in das Handling der Sitze eingewiesen werden.

Joachim Siebrecht: Das Auto fährt sich sehr gut und wird sich gut verkaufen lassen. Die Motivation der Mitarbeiter hier bei Opel möchte ich gerne auf meine eigenen Mitarbeiter übertragen können.

Karl Faust: Das, was ich heute gesehen habe, überzeugt mich. Der Zafira ist fast perfekt.

Willi Esser: Das ist das Auto, auf das wir schon lange gewartet haben. Ein Superprodukt in Qualität und Fahrverhalten. Ein großes Plus für das Image von Opel.

Karl Tiedtke: Die Qualität des Fahrzeugs stimmt. Glückwunsch: Das Auto ist insgesamt wirklich klasse.

Ulrich Kiffe: Ich habe in der dritten Reihe Platz genommen und auch dort sehr gut gesessen. Die hohe Identifikation der Opel-Mitarbeiter mit dem Fahrzeug ist auffällig.

Fein-Tuning

Der 1.6 16V wird überarbeitet – Werk II bereitet sich vor

Y 1,6 XE lautet ein Kürzel, das derzeit im Bochumer Motorenwerk viele Leute beschäftigt. Dahinter verbirgt sich ein Motor, an dem etliche Mitarbeiter auf Hochtouren arbeiten. Denn nach den Werksferien soll der modifizierte 1.6 16V-Motor im Werk II anlaufen.

tig direkt von der Kurbelwelle. An die wird dann eine Geberscheibe angebracht, die beispielsweise die genaue Drehzahl offenbart. Gerade die Information über die Drehzahl des Motors ist enorm wichtig, muß so genau wie möglich sein.

Mit dem neuen Motor soll auch eine weitere Steigerung der Qualität erreicht werden. Dazu gehört unter anderem der Einsatz der neuen Metallagen-Zylinderkopfdichtung und der neuen Flüssigdichtung für die Ölwanne. Diese neuen Elemente ersetzen die bisherigen Weichstoffdichtungen und gewährleisten eine absolute Dichtheit über die gesamte Lebenszeit des Motors. Zum Erreichen der geforderten Abgaswerte war die Reduzierung der Dicke bei der Zylinderkopfdichtung von 1,2 auf 0,45 Millimeter unbedingt erforderlich.

Neue Motoren bedingen natürlich auch Veränderungen an der Produktionslinie. So müssen für die Montage der Auslaßkrümmer, der Flüssigdichtung und der Geberscheibe entsprechende Veränderungen im Ablauf der Montagelinie durchgeführt werden. Gleichzeitig ist der Einsatz neuer Bearbeitungsmaschinen für Zylinderblock und Kurbelwelle erforderlich. Maßnahmen, die bereits für die bevorstehende Pilotfertigung durchgeführt wurden, so daß gewährleistet ist, daß der erste modifizierte Motor auf Originalfertigungseinrichtungen gebaut werden kann.

Bochum (re). Das Aggregat, um das sich im Werk II derzeit vieles dreht, wird die Anforderungen der verschärften Euro-Norm III erfüllen, die mit Beginn des neuen Jahrtausends in Kraft tritt. Dann dürfen nur noch 0,15 Gramm Stickoxyde pro gefahrenen Kilometer in die Umwelt abgegeben werden und 0,20 Gramm Schwefel. Mit diesen Vorgaben halbiert der Gesetzgeber die bisher erlaubten Emissionen.

Bei Opel gehen mit den Forderungen der Euro-Norm III Veränderungen an den bisherigen Motoren einher. „Eine der wichtigsten Neuerungen am Y-V4-Motor“, erzählt Klaus Blankenhagen, Gruppenleiter in der Produktionsplanung der Motorenfertigung, „ist der motornahe Katalysator. Direkt am Auslaßkrümmer profitiert der Kat von der Motorwärme und erfüllt schneller seine Aufgabe.“

Außerdem wird der Y-Motor über ein Steuergerät verfügen, das mit dem neuen elektronischen AGR korrespondiert. Details verrät Heinz-Udo Lüning, Planer aus der Motorenmontage: „Unter anderem regelt es, daß unverbrannte Abgase aus dem Auslaßkrümmer über einen Überströmkanal im Zylinderkopf zum Einlaßbe-



Antrieb: Nach den Werksferien geht's los

Foto: Hansen

reich zurückgeführt und ein zweites Mal verbrannt werden.“ Auch hier werden Emissionen verringert.

„Das Steuergerät“, so Klaus Blankenhagen, „hilft uns aber auch vom ersten Probelauf eines Motors an, Fehler zu finden und sie so schneller abstellen zu können. Es speichert Fehlerinformationen, vom ersten Dreh des Motors an, die wir jetzt besser analysieren können.“ Zusätzlich verfügt es über die gesetzlich vorgeschriebene On-Bord-Diagnose, die zum Beispiel auch den Ausfall einer Zündkerze meldet und später kontrollierbar macht.

Informationen über die Funktion des Motors kommen künf-

„Weniger ist mehr!“

Weniger Geld – mehr Ausstattung.
Astra Sportive – ab 27.450,- DM*

* Unverbindliche Preisempfehlung

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Oscar für die Pfalz

Saginaw erhält Auszeichnung als „bestes Werk“ im Delphi-Verbund

Werkdirektor Jochen Ohse fand, das Ereignis lasse sich am besten mit einer „Oscar“-Verleihung vergleichen. Demnach hätte es heißen müssen: „And the winner is ...the Saginaw Deutschland GmbH!“ Saginaw-Chefin Pilar Albiac nahm's etwas weniger aufgeregt. Fest steht: Die Lenkungs- und Antriebswellenspezialisten aus der Pfalz dürfen fortan den Titel „bestes Werk“ im Delphi-Verbund tragen.

Kaiserslautern (es). Ein toller Erfolg, dabei ist diese Auszeichnung nur eine von acht, die die Pfälzer bei der „Global Operations Offsite“ in der Saginaw-Zentrale im US-Staat Michigan einheimsten. Für die Saginaw Deutschland GmbH ist es das erste Mal in ihrer sechsjährigen Geschichte, daß sie von den Konferenzteilnehmern aus aller Welt als „Bestes Werk“ ausgezeichnet wurde.

Den Erfolg habe sie Anfang 1998 noch kaum für möglich gehalten, erklärte Pilar Albiac im Rahmen einer Feierstunde in Kaiserslautern. „Die Ziele und Vorgaben für das Jahr hielten wir für nur schwer erreichbar. Doch dann haben wir gezeigt, daß wir mit dem Einsatzwillen aller Mitarbeiter Berge versetzen können.“

In der Kategorie „Leistungen 1998“ hatten insgesamt zehn Auszeichnungen ange-

standen. Allein hier erhielten die Saginaw-Leute aus Deutschland fünf erste Preise: für beste „First Time Quality“, beste Kundenliefertreue und „keine Qualitätsprobleme beim Kunden“, beste Produktivitätsfortschritte und beste Budgeteinhaltung.

In der Kategorie „Exzellente Praktiken bei der Schlanken Fertigung“ wurden die Lauterer zweimal ausgezeichnet: für Qualität und Fließfertigung. Das Zellenkonzept, auf das die Antriebswellenfertigung der Familie I-Motoren Mitte des vergangenen Jahres umgestellt wurde, wurde dabei als richtungsweisend („Benchmark“) für alle Werke eingestuft. Wie alle übrigen Preise reichte Pilar Albiac auch diese Auszeichnungen an die einzelnen Teams weiter.

„Das ist nicht nur für Saginaw Deutschland ein großer Tag, sondern für das gesamte Werk Kaiserslautern“, freute sich Jochen Ohse über die „einmalige Leistung“. Auch

Betriebsratsvorsitzender Alfred Klingel beglückwünschte die Mitarbeiter: „Mit Ihrem Erfolg haben Sie auch einen großen Teil zur Arbeitsplatzsicherung in Kaiserslautern beigetragen.“

Auch zwei Gäste aus Paris feierten anschließend den großen Tag mit: Toni Barber, europäischer Delphi-Manufacturing-System (DMS)-Manager, und Vince DeZorzi, europäischer Delphi-Saginaw Operations Director. Die beiden waren eigens aus der europäischen Delphi-Zentrale nach Kaiserslautern gekommen. Überrascht vom „Oscar“-Segen in der Pfalz waren auch sie nicht: Um die Jahreswende erst war die Saginaw Deutschland GmbH in Paris zum besten unter 59 europäischen Delphi-Werken gekürt worden.



Beste Glückwünsche: Pilar Albiac, Toni Barber und Erich Angene



Weltspitze: Ein großer Tag für ein erfolgreiches Team

Vorreiter

Zwei Qualitätszertifikate erarbeitet

Kaiserslautern (es). Qualität war im Werk Kaiserslautern das beherrschende Thema der vergangenen Tage: Die DI-Dieselmotorenschmiede feierte als erstes Werk im Konzernverbund seine QS 9000 Zertifizierung, und die Saginaw Deutschland GmbH schloß die Qualitätsprüfung nach VDA 6.1 mit einem Erfüllungsgrad von 93 Prozent ab.

„Sie haben die Möglichkeiten genutzt, die Ihnen die modernen Fertigungsanlagen in Kaiserslautern bieten. Ich freue mich schon aufs nächste Überwachungsaudit“, erklärte Ottmar Walter, Zertifizierungsstellenleiter der Technischen Überwachung (TÜ) Hessen, im Rahmen einer kleinen Feierstunde. Eckhardt Raack, Leiter des europäischen Qualitäts-Managements, würdigte die „gemeinschaftlichen Anstrengungen“ der Mitarbeiter, ohne die ein erfolgreiches Qualitätsmanagementsystem nicht möglich wäre.

Zu einem späteren Termin schaute auch Gordon Zimmer, Qualitätsbeauftragter der konzernweit operierenden „Global Powertrain Organization“ in Kaiserslautern vorbei, um seine Glückwünsche und einen „Powertrain Award“ zu überbringen. „Der Preis spornt uns an, weiter Welt-

klasse-Qualität anzustreben“, freute sich Hans Thul, Chef des DI-Dieselmotorenwerks.

TÜ-Auditor Ottmar Walter kam jedoch nicht nur zum Feiern nach Lautern. Bei der Saginaw Deutschland GmbH prüfte er die VDA-Norm 6.1 ab, ein Anforderungskatalog des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA), der in Sachen Qualität ähnliche Anforderungen stellt wie die aus Amerika stammende QS 9000.

Mit 93 Prozent Erfüllungsgrad durfte sich Saginaw-Geschäftsführerin Pilar Albiac nicht nur über ein „hervorragendes Ergebnis“ freuen – die Saginaw Deutschland GmbH ist damit auch das erste Werk im Konzern-Verbund, das gemäß VDA 6.1 zertifiziert ist.

Festjahr

Kaiserslautern (es). Mit ihrem traditionellen Neujahrsempfang läuteten die Pfälzer Opel Senioren ein Jubiläumsjahr ein: 1999 feiert der Freundeskreis von rund 100 ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Werks Kaiserslautern seinen zehnten Geburtstag. Ins Leben gerufen wurden die Opel Senioren einst von Luise Schindler, ehemals Sekretärin des Lauterer Produktionsleiters Egon Steiger, und vier Gleichgesinnten. Zur ersten Zusammenkunft wurde mittels einer Zeitungsanzeige geladen. Mittlerweile trifft sich der Freundeskreis mindestens viermal im Jahr. Nächster Termin ist am 19. Mai: Da steht ein Ausflug in den Schwarzwald auf dem Programm.



Nach getaner Arbeit: Freude über die Auszeichnungen in Kaiserslautern

Wahre Warenströme

MGO-Implementierungsteam nahm die Arbeit auf

Kaiserslautern (es). Der Countdown läuft bereits. Am 12. Juli steht in Kaiserslautern eine sehr wichtige Weichenstellung für die Zukunft an: die Einführung des globalen Materialwirtschaftssystems „MGO“. Vorbereitet wird die „Materials Global Optimization“ von der Werkslogistik und einem sechsköpfigen Implementierungsteam.

„MGO“ löst die „Automatische Materialkontrolle“ (AMK) ab, das bislang in allen europäischen Opel-Werken verwendete System. „Das auch gut funktioniert hat“, wie Frank Lehmann, Leiter des Implementierungsteams, betont. „Aber mit der GM-weiten Vereinheitlichung der Produktionsplattformen entstand auch die Notwendigkeit, ein einheitliches Stücklistensystem zu entwickeln“. Die Materialverwaltung soll nun von dem dazu passenden MGO-System übernommen werden.

Vorteile bringt die Umstellung vor allem auch in der Kommunikation mit den Lieferanten: „Wir treten ihnen ge-



Alles im Fluß: Das Team soll die Materialwirtschaft optimieren

genüber künftig als geschlossene Einheit mit einer einheitlichen Schnittstelle auf.“ Das mache die Materialwirtschaft noch effizienter, spare auch Zeit und Kosten.

Gegenwärtig vergleichen Arbeitsgruppen an allen Opel-Standorten „Soll-“ und „Ist-Zustand“ der logistischen Systeme unter dem Gesichtspunkt: Was muß für „MGO“ noch verändert werden?

Inwieweit das neue System auch Veränderungen in den Arbeits- und Geschäftsabläufen mit sich bringt, prüfen Lehmann und seine Mitarbeiter derzeit noch. In erster Linie jedoch werden die Umstellung diejenigen bemerken, die bei Opel via Bildschirm mit Materialwirtschaft zu tun haben: Sie werden sich mit neuen Masken und Benutzeroberflächen vertraut machen müssen.

Was nach einer gewissen Einarbeitungsphase aber kein Problem ist, wie Lehmann versichert. Außerdem wird niemand damit alleingelassen: Bis Juli werden noch Schulungen für die „User“ anberaumt.



Jetzt haben sie den Prüfungstreß hinter sich – und noch ein ganzes Arbeitsleben vor sich: Insgesamt 26 Jungfacharbeiter schlossen ihre Ausbildungen zu Energieelektronikern, Industrie- und Zerspanungsmechanikern im Werk Kaiserslautern ab. Mit Axel Blinn, Mike Berzel und Mario Samsel schafften drei Azubis einen Abschluß mit der Durchschnittsnote 1,5 und bekamen dafür Buchpreise. Zehn Jungfacharbeiter haben sich bereiterklärt, ihre Opel-Laufbahn in Bochum zu starten: Für zwei Jahre wechseln sie ins Revier.

„Zafira!
7 (Sitze) auf einen Streich – außen kompakt – wahre Größe kommt von innen – ab 34.700,- DM*

*Unverbindliche Preisempfehlung

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Werk-Tag

Zafira-Produktion für Medien offen

Genau ein Jahr nach dem Produktionsstart des Astra begann in Bochum die Großserienproduktion des Zafira. Modernste Fertigungstechnologie, professionell vorbereitete Mitarbeiter und neue Produktionsstrukturen garantieren bei beiden Modellreihen die gleiche hohe Produktivität und Produktqualität. Rund drei Wochen vor den ersten Fahrttests konnten sich Journalisten am 2. und 3. März ein Bild von der Zafira-Produktion machen.

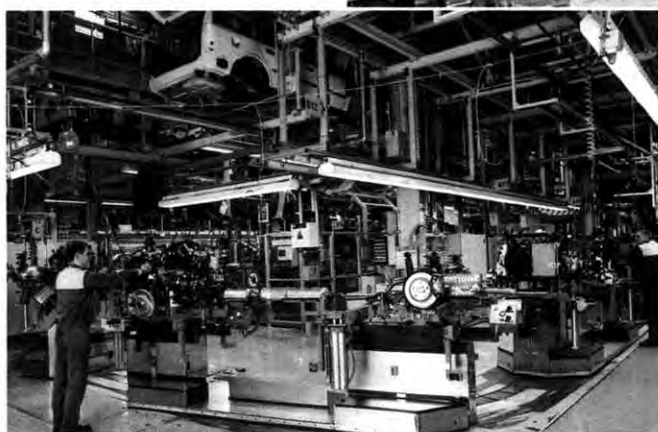
Bochum (jh). Wie erfolgreich der Zafira-Start gelungen ist, beweist allein die Tatsache, daß der ursprünglich für den 7. Mai geplante Verkaufsstart auf Mitte April vorgezogen wurde. Die in Bochum gebauten Zafira erfüllen bereits heute das interne, nochmals angehobene Qualitätsniveau.

Das liegt auch daran, daß das beim Astra erprobte „Total Quality Management“ (TQM) – bei dem Designer, Konstrukteure, Fertigungsspezialisten und die Zulieferer bereits in einem frühen Entwicklungsstadium eng zusammenarbeiten – weiter vorangetrieben wurde. Dabei stand eine deutlich ausgeweitete Vorproduktion im Mittelpunkt. Der entscheidende Vorteil: Alle potentiellen Fehlerquellen bei der Entwicklung des Fahrzeugs, der Zulieferkomponenten und der Fertigungsprozesse werden frühzeitig erkannt und beseitigt.

Trotz hoher Automation sind die Mitarbeiter nach wie vor ein entscheidender Faktor für einen störungsfreien, stabilen Produktionsprozeß und damit für einwandfreie Produktqualität. Im Gegensatz zu früheren Entwicklungsprozessen setzte das Mitarbeiter-Training bereits in der Prototypenphase Anfang 1996 ein.

Nachdem sich in den einzelnen Werken spezielle „Zafira Kern-Teams“ gebildet hatten, begann das eigentliche Training mit dem Aufbau verschiedener Zafira-Prototypen unter produktionsähnlichen Bedingungen in Rüsselsheim. Hier konnten die Kern-Team-Mitarbeiter erste Erfahrungen mit dem neuen Produkt sammeln, Montageprobleme erkennen und Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren aus dem ITEZ erarbeiten.

Anschließend suchten sich die Kern-Team-Mitglieder in ihrem Werk Mitarbeiter, die an der Pilotfertigung in Rüssels-



Bald komplett: Auf dem Bockband wird das Chassis vorbereitet

heim teilnehmen. Hier wurden die Mitarbeiter auf einer dem Produktionsband ähnlichen Montagelinie trainiert.

Während Prototypenbau und Pilotfertigung im Stammwerk Rüsselsheim bewährte Schritte auf dem Weg zu einem reibungslosen Produktionsstart sind, wurde wie beim Schwestermodell Astra ein neues Vorproduktions-Verfahren gestartet. In der zweiten Hälfte 1998 schleusten die Fertigungsspezialisten nach und nach eine steigende Anzahl Zafira-Modelle in den laufenden Astra-Produktionsprozeß ein. Bei dieser Maßnahme mußten sich die erarbeiteten Lösungen unter realen Produktionsbedingungen bewähren, gleichzeitig konnte der Produktionsablauf mit Hilfe der praxiserprobten Mitarbeiter weiter optimiert werden.

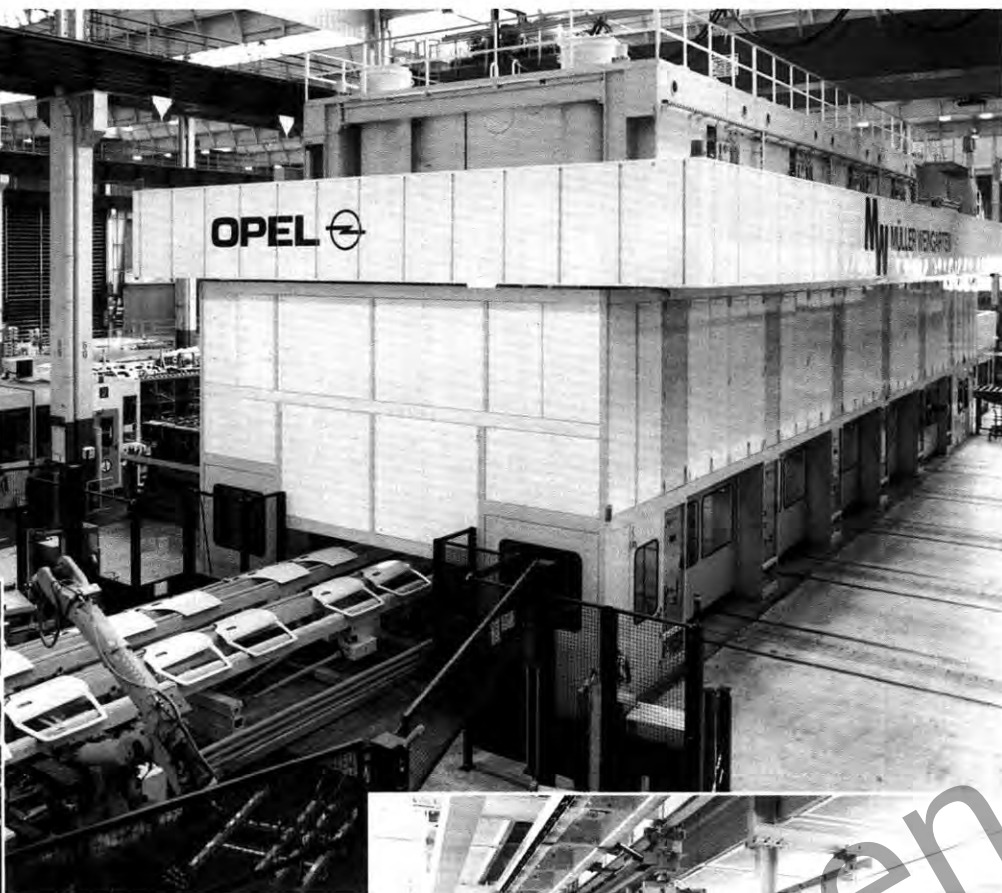
Zum erfolgreichen Serienstart trugen aber auch diverse neue Produktionsverfahren und technische Anlagen bei. So etwa die Großtransferpresse GT 4, die 3 500 Tonnen wiegt, auf 30 Meter tiefen, 1 000 Tonnen schweren

Fundamenten ruht, die Ausmaße eines Mehrfamilienhauses hat und Karosseriebleche mit einer Preßkraft von 5 000 Tonnen in Form bringt. Täglich verarbeitet die vollautomatische Anlage 420 Tonnen vollverzinktes Karosserieblech zu Außenhaut-Teilen wie komplette Seitenwände, Türen, Dächer oder Hauben. Dabei geht das rund 80 Millionen Mark teure Monstrum äußerst präzise zu Werke, die Fertigungstoleranz liegt bei 1/10 Millimeter.

Die verwindungssteife und hochstabile Karosserie der Zafira-Modelle entsteht nach einem Verfahren, das die Einhaltung minimaler Toleranzen in der Großserienfertigung garantiert. In der „Preciflex“-Anlage umschließt ein fester, von der Umgebung unabhän-



Wasser marsch: Vorderachsträger durch Hydroforming



Wichtig: Die GT 4 verarbeitet pro Tag 420 Tonnen Karosserieblech

giger Rahmen die gesamte Zafira-Rohkarosserie während des Schweißvorgangs. Die Fertigungstoleranz liegt im 1/10-Millimeter-Bereich, eine Traumnote im Karosserierohnbau.

Auch eine lasergestützte Meßstation verdeutlicht den außerordentlich hohen Technologiestand in diesem Fertigungsbereich. Die „Perception“-Kontrollstation überprüft die fertig produzierten Karosserien mit Hilfe spezieller Lasersensoren und einer elektronischen Bildverarbeitung. Bei diesem Verfahren werden bis zu 50 markante Karosseriepunkte wie Kanten, Bohrungen oder Durchgänge mit Laserstrahlen angestrahlt. Die reflektierten Laserstrahlen werden mit Hilfe einer elektronischen Bildverarbeitung ausgewertet. So kann die Lage von Öffnungen oder Karosseriekanten auf 1/100 Millimeter

genau festgestellt werden. Sollten die überprüften Karosserien nicht dem geforderten Qualitätsstandard entsprechen, werden sie sofort aus dem laufenden Fertigungsprozeß ausgeschleust.

Neben der vollverzinkten Karosserie, dem



Dem Zafira geht die Düse: automatische Hohlraumkonservierung

Einsatz einer neuartigen Versiegelung der Karosserienähte und der Phosphatierung trägt nach wie vor auch die Konservierung aller Karosserie-Hohlräume mit speziellen Wachsarten entscheidend zur Resistenz gegen Wasser und Salzattacken bei. Nach der Decklackierung durchlaufen alle Karosserien die vollautomatisierte Anlage zur Hohlraum-Konservierung.

Dabei sprühen, auf die Form und Größe der verschiedenen Hohlräume abgestimmte, Düsenköpfe computergesteuert

Schutzwachs in die Karosserie. Sollte eine Düse nicht die optimale Wachs-Menge versprüht haben, meldet die Anlage den Mitarbeitern in der nachgeschalteten Kontrollstation den Bearbeitungsfehler auf einem Kontrolldisplay.

Innovative Technologien garantieren auch bei der Produktion einzelner Komponenten stabile Prozeßabläufe und minimale Fertigungstoleranzen. Besonders die Herstellung des Vorderachs-Grundträgers wurde durch ein neues Bearbeitungsverfahren revolutioniert. Das Grundbauteil des Zafira-Vorderachsträgers besteht nicht aus zwei verschweißten Halbschalen, sondern wird nach dem „Hydroforming“-Verfahren durch enormen Wasserdruck in Form gebracht. Vorteile des neuen Verfahrens: Die so bearbeiteten Komponenten sind im Vergleich zu herkömmlichen Trägerprofilen bei höherer Stabilität 3,5 Kilogramm leichter. Außerdem verringert sich die Teilevielfalt im Fertigungsprozeß. Ein Verziehen des Werkstückes durch die sonst üblichen Schweißarbeiten entfällt ebenso, 0,2 Millimeter Fertigungstoleranz markieren einen Spitzenwert in der Herstellung solcher Komponenten.



Höchste Präzision: Die „Preciflex“-Schweißanlage fügt in einer Station die Rohkarosse zusammen



Genau hingeguckt: Per Laser werden die Karosserien vermessen

Rekordjahr für Straßenwächter

Hamburg (dpa). Die Straßenwachtfahrer des ADAC haben 1998 ein Rekordjahr verzeichnet. Über 2,1 Millionen Mal rückten die „Gelben Engel“ bundesweit zu liegengebliebenen Fahrzeugen aus. Rund eine Million Mal leisteten zudem private Straßenwachtunternehmen im Auftrag des Automobilclubs Hilfe. Bei den Pannensachen rangierte die Autoelektrik ganz oben. 465 801 Mal gaben die Straßenwächter Starthilfe, 57 264 verschlissene Keilriemen wurden ausgetauscht. In bundesweit mehr als 66 300 Fällen waren Autofahrer aber auch einfach mit leerem Tank stehen geblieben. In rund 82 Prozent der Fälle konnten Pannen direkt vor Ort behoben werden.

Schlüssel kommt an die Leine

Tokio (dpa). Um Tokios Autofahrern die in Japan weitverbreitete Unsitte auszutreiben, den Motor selbst bei langem Parken laufen zu lassen, hat die Stadtverwaltung zu einer spielerischen Erziehungsmaßnahme gegriffen. Sie verteilt neuerdings an Firmen für deren Mitarbeiter Kordeln, deren eines Ende am Autoschlüssel und das andere an der Kleidung des Fahrers befestigt wird. Immer, wenn der Autofahrer nun seinen Wagen verlassen will, muß er zwangsläufig den Schlüssel abziehen. Diese Erziehungsmaßnahme ließ sich die japanische Hauptstadt rund 140 000 Mark kosten.

Steppke flitzt der Polizei davon

Hannover (dpa). Ein 13-jähriger Autodieb hat sich in Hannover eine Verfolgungsjagd mit der Polizei geliefert. Dabei ignorierte der aus einem Erziehungsheim ausgebüchste Junge rasant und rücksichtslos alle im Weg stehenden roten Ampeln. Im Zentrum habe er bis auf Tempo 90, außerhalb sogar bis auf Tempo 140 beschleunigt. Erst mit zwei Streifenwagen konnten die Beamten den Jungen stoppen. Dabei wurde eines der Polizeifahrzeuge beschädigt. Das Auto für sein nächtliches Abenteuer hatte der 13-jährige gestohlen.

Eigenwillige Zeitrechnung

London (dpa). Die Kummer gewohnten Benutzer der britischen Eisenbahnen können nur hoffen, daß die für alle Gleise im Land zuständige Firma Railtrack sie nicht auch noch nach ihrem eigenen Kalender befördert. Der '99er Railtrack-Kalender weist nämlich für den März 35 Tage aus, während der April nur auf 34 Tage kommt. Der Mai hat zwar 31 Tage, beginnt aber an einem falschen Wochentag.



Jetzt geht's los: Der Zafira kommt am 16. April zu den Händlern

Aufgrund der sich schon jetzt abzeichnenden hohen Nachfrage nach dem neuen Compact Van Zafira hat das Unternehmen die Kapazität in Bochum von ursprünglich 120 000 auf 145 000 Einheiten erhöht. Bei voller Fahrzeugverfügbarkeit im Jahr 2000 rechnet Opel mit bis zu 200 000 Einheiten jährlich.

Rüsselsheim (jh). Der neue Zafira wird seit 4. Januar in Bochum gebaut und bis August 1999 kontinuierlich auf täglich 900 produzierte Einheiten erhöht. In Deutschland können Kunden den neuen Zafira, der ab 16. April in den Handel kommt, bereits heute bestellen.

Das Unternehmen rechnet mit einer rasanten Entwicklung des Compact Van-Segments von rund zwei Prozent des westeuropäischen Personenwagenmarktes in 1998 (rund 280 000 Einheiten) auf gut zehn Prozent in 2005. Die Erwartung für das klassische Minivan-Segment stagniert demgegenüber bei rund zwei Prozent. Aus diesem Grund hat das Unternehmen entschieden, den Minivan Sintra auslaufen zu lassen, sobald der neue Zafira in diesem Frühjahr in den einzelnen Märkten verfügbar ist.

Dazu Vorstandschef Robert W. Hendry: „Wir werden unsere Kräfte auf eine stärker fokussierte Produktstrategie konzentrieren. Obwohl sich der Sintra auch in Europa gut verkaufte, werden wir uns künftig auf den Zafira konzentrieren. Alle Sintra-Kunden

werden selbstverständlich auch weiterhin unsere volle Unterstützung bekommen.“

Der multifunktionale Compact Van Zafira wird zunächst in zwei Motor- (1.6 16V, 74

kW/100 PS und 1.8 16V, 85 kW/115 PS) sowie drei Ausstattungs-Varianten angeboten.

Die unverbindlichen Preisempfehlungen lauten:

Zafira: 34 750 Mark (1.6 16V), 36 580 Mark (1.8 16V)

Zafira Comfort: 37 500 Mark (1.6 16V), 39 330 Mark (1.8 16V)

Zafira Elegance: 40 900 Mark (1.6 16V), 42 730 Mark (1.8 16V)

Bereits in der Basisversion verfügt der Zafira über das FLEX7-Sitzsystem, mit dem sich der Compact Van inner-

halb weniger Sekunden vom Sieben- in einen Zweisitzer mit bis zu 1 700 Litern Transportvolumen verwandeln läßt. Zur Grundausstattung zählen außerdem Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags vorn, ABS, Scheibenbremsen rundum, elektrohydraulische Servolenkung, Zentralverriegelung sowie elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel.

Die Variante „Comfort“ umfaßt unter anderem ein elektrisches Schiebedach, elektrische Fensterheber vorn,

Lenkradhöhen- und -längsverstellung sowie eine Dachreling. An besonders anspruchsvollen Kunden, die von ihrem Fahrzeug eine lückenlose Komplettausstattung erwarten, richtet sich der Zafira „Elegance“. Wesentliche Ausstattungsmerkmale sind hier unter anderem eine Klimaanlage, Leichtmetallfelgen und eine Audio-Anlage mit CD-Spieler.

Das Unternehmen gewährt für den vollverzinkten Zafira eine Garantie von 12 Jahren gegen Durchrostung.

Blitz-Bild für Auto-Bild

Foto erfordert vollen Einsatz

Rüsselsheim (jh). Der Auftakt zum großen Opel-Jubiläum „100 Jahre Automobilbau“ hat schon zu Beginn des Jahres ein gewaltiges Medienecho entfacht. Die Mitarbeiter der Öffentlichkeitsarbeit – Ansprechpartner aller Redaktionen landauf wie landab – hatten alle Hände voll zu tun.

Sonderwünsche inklusive. So schwebte den Journalisten der „Auto Bild“ für ihre Geschichte zum Thema „Blitzgeschichte Typen und viele Rekorde“ – so der Titel der sechsstufigen Geschichte in Europas größter Autofachzeitschrift – eine ganze Reihe ausgefallener Fotos vor.

Prominent sollten sie sein, die Opel-Fahrer, und vor ihren Autos stehen, so der Wunsch. Kein Problem: Hildegard Knef mit einem Olym-

pia, ein Admiral mit seinem Besitzer Max Schmeling und sogar der Schah von Persien samt Admiral-Staatskassette waren schnell besorgt und der Redaktion übergeben.



Fotoshooting: Bis aufs Wetter hatte Opel alles fest im Griff

Feuerwehr inklusive: Die Mitarbeiter der Presseabteilung hatten viel zu tun, bis das Bild-Bild fertig war



Etwas kniffliger war der Wunsch zu verwirklichen, innerhalb weniger Tage ein Foto zu schießen von einem Blitz – zusammengestellt aus lauter Opel-Fahrzeugen. Aber: Nach kurzer planerischer Vorarbeit ging's los. 28 Autos – vom Lutzmann bis zum Zafira – wurden auf einen ausgedienten Militärflughafen im Hunsrück verfrachtet. Auf der geräumigen Landebahn war genügend Raum, die Modelle in Blitz-Form aufzustellen.

Viele fleißige Hände aus diversen Abteilungen halfen

ein ganzes Wochenende lang mit, die Wünsche der „Auto Bild“-Redaktion umzusetzen. Bis hin zur Werksfeuerwehr: Schließlich mußte der Fotograf aus der Vogelperspektive „abdrücken“, um den Blitz ins richtige Licht setzen zu können. Die Drehteiler aus Rüsselsheim kam also auch zu einem Ehren-Auftritt.

So brachte eine kurzfristig geplante konzertierte Aktion ein Ergebnis zustande, das sich sehen lassen kann, 850 000 mal – so hoch ist die Auflage der „Auto Bild“. Doch trotz professioneller Vorbereitung: Eines bekam Opel bis zuletzt nicht in den Griff – das Wetter. Es regnete das gesamte Foto-wochenende.

Mission possible

Auf dem Genfer Salon gewährt Opel einen ersten Blick in eine spannende automobile Zukunft

Die Besucher des Genfer Automobilsalons haben in diesem Jahr Gelegenheit, gleich zwei aufregende Opel-Neuheiten in Augenschein zu nehmen. Neben dem Speedster feiert auch die Studie eines Micro Van für die aktive Freizeit ihre Premiere.

Rüsselsheim (pu). Merkmale des Prototyps mit dem Namen „Concept A“ sind ein außergewöhnliches Design, ausgeprägte Funktionalität und hochmoderne, umweltverträgliche Antriebstechnik. Ebenso auffällig wie das markante Erscheinungsbild ist die hohe Va-

riabilität des kompakten Fünftürers, der sich bei Bedarf vom Viersitzer in einen geräumigen Transporter verwandeln lässt. Mit dem „Concept A“ will Opel ein fortschrittliches und freizeitaktives Publikum ansprechen.

Angetrieben wird das pfiffige Funicar von einem beson-

ders schadstoffarmen, „bivalenten“ Triebwerk, das auf Knopfdruck wahlweise mit Benzin oder komprimiertem Erdgas fährt. Die Basis bildet der aus dem Corsa bekannte 1,0 Liter-Dreizylinder-Viertürmotor, der dank Turboaufladung hohe Leistung

auch beim Fahren mit Erdgas erlaubt.

Mit 65 kW/ 88 PS ist das Ecotec-Triebwerk im Gasbetrieb sogar etwas stärker als im Benzinmodus (63 kW/ 86 PS). Das maximale Drehmoment liegt bei 140 Nm (Benzin: 130 Nm). Die Beschleunigung von Null auf Tempo 100 erledigt der „Concept A“ in 11,0 Sekunden (Benzin: 11,5 Sekunden). Mehr als 200 Kilometer Reichweite ergeben sich aus den Reserven des Gastanks (55 Liter), dazu kommen weitere 425 Kilometer aus den Benzinressourcen (25 Liter). Geht eine der beiden Kraftstoffreserven zur Neige, wird automatisch auf das andere System umgeschaltet.

Die Micro Van-Studie ist zudem ein weiteres Beispiel für die große Kompetenz des Unternehmens beim effizienten „Packaging“, der maximalen Raumaussnutzung auf kompakter Verkehrsfläche. Dank eines intelligenten Klappmechanismus lassen sich Fondbank und Beifahrersitz schnell zusammenlegen und glattflächig versenken. Das Ergebnis ist ein stattlicher Transportraum, der dank einer herausfahrbaren Rampe leicht und sauber mit zwei Fahrrädern beladen werden kann.

Der Innenraum zeigt ein erfrischendes Spiel mit Materialien und Farben. Markante Digitalinstrumente sowie Alcantara-Applikationen an Lenkrad und Sitzen setzen die Akzente. Zur Ausstattung

gehören neben einem umfangreichen Sicherheitspaket mit Front- und Seitenairbags, Gurtstraffern vorne sowie Pedal-Release-System auch ein elektrisches Lamellenschiebedach und ein Satelliten-Navigationssystem.

17-Zoll-Räder sorgen für hohen Abrollkomfort und einen kraftvollen optischen Auftritt des kompakten Freizeitmobils. Eine besonders rollwiderstandsarme Reifenkonstruktion trägt in Kombination mit dem Breiten-/Höhenverhältnis 155/60 zur weiteren Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei.



Klein, aber oho: Der in Genf erstmals gezeigte Prototyp „Concept A“ soll ein fortschrittliches und freizeitaktives Publikum ansprechen

„Überraschung!“
In Kürze gibt's besondere Vorteile – auch für alle Fremdwagenfahrer. Achten Sie auf unsere interessanten Angebote – mehr Infos folgen!



Am Elzer Berg blitzt es wieder

Limburg (lhe). Zu schnellen Autofahrern drohen an der berühmten Gefällstrecke des Elzer Berges auf der Autobahn Köln - Frankfurt jetzt wieder Bußgelder und Fahrverbote. Eine neue Radar-Anlage für Tempomessungen wurde jetzt in Betrieb genommen. Die Anlage besteht aus mehreren voneinander unabhängigen Radargeräten, die wahlweise für jeden der drei Fahrstreifen an zwei Meßbrücken eingesetzt werden können. Die neuen Geräte können erkennen, ob ein Lkw oder ein Pkw die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf der Lkw-Spur sowie 100 km/h auf den beiden Pkw-Spuren überschreitet.

Falschparker abgeschleppt

Bad Windsheim (gms). Vor abgesenkten Bordsteinen dürfen Autos grundsätzlich nicht geparkt werden. Einem Urteil des Verwaltungsgerichtes Schweinfurt zufolge dürfen an solchen Bordsteinen geparkte Autos sofort abgeschleppt werden, wenn Rollstuhlfahrern das gefahrlose Auffahren auf den Gehweg oder das Überqueren der Straße durch das Hindernis unmöglich gemacht wird (Az.: 1a1393/96).

Strenge Regeln für Nebelschlußlicht

Neustadt/Weinstraße (gms). Auch in den Wintermonaten ist Vorsicht beim Einschalten der Nebelschlußleuchte geboten. Sie darf generell nur bei Nebel, Regen oder Schnee und bei einer Sichtweite unter 50 Metern eingeschaltet werden. Dabei ist es nicht erlaubt, schneller als 50 Stundenkilometer zu fahren. Wer sich nicht daran hält, muß mit Bußgeld rechnen. Das Einschalten der Nebelschlußleuchte bei guter Sicht kann mit einem Verwarungsgeld in Höhe von 75 Mark bestraft werden.

Wunderauto oder nur Trunkenbolde

Braunschweig (dpa). An Herby, den selbstfahrenden Wunder-Käfer aus einem Hollywood-Film der 60er Jahre, fühlten sich Braunschweiger Polizeibeamte bei einer Verkehrskontrolle erinnert: Zwei 33 und 41 Jahre alte Männer saßen auf der Rückbank eines gestoppten Käfers, aber weder Fahrer noch Beifahrersitz waren belegt. Das Auto war den Polizisten wegen sehr unsicherer Fahrweise aufgefallen. Die Beamten glaubten weder an ein selbstfahrendes Auto noch den wortreichen Erklärungen der Insassen – ein Alkoholttest ergab 1,8 bzw. 2,1 Promille. Jetzt wird gegen die beiden Männer wegen Trunkenheitsfahrt ermittelt.

Opel Flitz

Speedster zum Geburtstag

Rüsselsheim (jh). „So sieht unser Bekenntnis zu faszinierenden Automobilen aus, bei denen Fahrspaß im Mittelpunkt steht“, sagt Vorstandschef Robert W. Hendry. Gemeint ist der neue Opel Speedster, der auf dem 69. Automobilsalon in Genf (11. bis 21. März 1999) seine Weltpremiere feiert.

Mit dem Speedster präsentiert Opel ein Fahrzeugkonzept, das in der 100jährigen Automobiltradition des Unternehmens steht. Es nimmt den Geist faszinierender Sportwagen wie des Opel GTs auf, schreibt ihn zugleich fort und interpretiert ihn neu.

Der Leichtbau-Zweisitzer mit Mittelmotor, Aluminium-Chassis und Kunststoffkarosserie bietet Fahrspaß pur. Entwickelt wurde der Speedster von Ingenieuren des ITEZ in Kooperation mit Lotus Engineering, Norfolk (England).

Für Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau sorgt ein neu entwickelter 2,2 Liter-Viertürmotor-Aluminiummotor mit 108 kW/147 PS, der im Werk Kaiserslautern produziert werden wird. Damit beschleunigt der rund 800 Kilogramm leichte Zweisitzer in weniger als sechs Sekunden von Null auf Tempo 100, die mögliche Höchstgeschwindigkeit liegt

bei über 220 km/h.

Der Speedster-Motor zählt zu einer neuentwickelten Generation von Leichtbau-Vierzylinder-Benzintriebwerken mit einem Hubraumsspektrum von 1,8 bis 2,2 Litern, die sich durch niedriges Gewicht, geringen Treibstoffverbrauch, niedrige Schadstoffemissionen und hohe Laufruhe auszeichnen.

Schlagzeilen wie „Opel Flitz“, „Die nackte Kanone“, „Superleicht, superschnell“ und „Opel dreht mit dem Speedster auf“ sowie einer Vorstellung des Fahrzeugs auf der Titelseite der „Bild“-Zeitung dokumentieren schon im Vorfeld der Genfer Präsentation ein großes öffentliches Interesse an dem neuen Fahrzeug im Zeichen des Blitzes.



Nur fliegen ist schöner: Mit Mittelmotor, Aluminium-Chassis...

...und Kunststoffkarosserie bietet der Speedster Fahrspaß pur

100 Jahre

Automobilbau bei Opel

1899-1999

In diesem Jahr jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im 16. Teil dreht sich alles um die „neue Oberklasse“ in Form von Senator und Monza aus dem Jahre 1978.

Fast unmerklich verschwinden sie von unseren Straßen, oft von fünfter, sechster Hand in die Presse gefahren; aber langsam, ganz langsam gelangen sie auch in die Garagen der Sammler – die Oberklassen-Opel Senator und Monza. Dabei gehören die beiden Autos – irgendwo zwischen der frühen Pril-Blumenzeit und der Windkanal-Ära entstanden – zu einer Wa-

gengattung, die bei Opel auf eine lange, erfolgreiche Tradition zurückblicken kann und allgemein unter dem Kürzel „Große Opel“ gehandelt wird.

Dabei setzten die Neulinge bei ihrer Vorstellung 1977 jener besonderen Spezies ein fast schon radikales Ende. Die KAD-Reihe – mit den ruhmreichen Namen und Wagen Kapitän, Admiral und Diplomat – hatte teilweise schon vor dem Krieg für Luxus aus Rüsselsheim gestanden. Diese Geschichte endet im Herbst 1977 auf der Frankfurter IAA, wo die Autobauer mit dem Blitz die Nachfolge komplett neu regeln.

Mit der repräsentativen Limousine Senator und dem betont sportlichen Coupé Monza endet nicht nur die Marine-Nomenklatura und kommen neue Bezeichnungen ins Programm, sondern vollzieht sich auch eine viel tiefgreifendere Änderung. Zum ersten Mal stehen die Premium-Fahrzeuge von Opel sozusagen nicht auf eigenen Rädern.

Stellte die KAD-Reihe noch eine komplett eigenständige Baureihe in der Modell-Palette dar, basieren der Ratscherr und der Grand Turismo auf dem Rekord E, der kurz zuvor sein Debut gefeiert hatte. Auf Senator und Monza muß die Kundschaft allerdings noch bis zum April 1978 warten, es soll sich jedoch lohnen. Im Gegensatz zum Mittelklassler Rekord verfügt der Senator über einen um 15 Zentimeter verlängerten Radstand, was im Innenraum für reichlich Platz und kommode Unterbringung sorgt.

Stolze 4,81 Meter mißt der Senator, ohne ähnlich gigantisch zu wirken wie seine Vorgänger. Auch die Front wird länger gestaltet, da hier, im Gegensatz zum Rekord, ausschließlich bewährte Sechszylinder-Motoren zum Einsatz kommen. Erst später gesellen sich Vierzylinder-Benziner und sogar Diesel-Triebwerke hinzu. Im Bug – der nun nicht mehr, wie bei den Großen Drei, trotzig im Fahrtwind,



Geschmack der späten Siebziger: Instrumente im „Mäusekino“-Look und kräftige Innenraum-Farben

sondern leicht geneigt steht – werkeln alte Bekannte, die noch auf der 1965 vorgestellten cih-Triebwerkreihe basieren. Als Einstiegsmotorisierung ist ein 2,8-Liter-Triebwerk mit 140 PS zu haben, welches den Senator auf standesgemäße 190 km/h

beschleunigt. Darüber rangiert die aufgebohrte Dreiliter-Version des Reihensechlers mit 150 Pferdestärken beim Vergasermotoren und satten 180 Pferden beim Einspritzer.

27 410 Mark kostet das Top-Modell „3.0 E“, dessen Höchstgeschwindigkeit bei 210 km/h Spitze liegt – Tempo-Regionen, die bisher den meisten europäischen Automobilisten fremd geblieben waren. Der günstigste Ratscherr ist für 23 380 Mark zu haben, der Monza kostet knapp 2 000 Mark mehr.

Beim Äußeren hatten die Designer jedoch ganz auf unaufdringliche Eleganz gesetzt – beziehungsweise auf das, was man Mitte der Siebziger dafür hielt. Chrom-Zierrat wurde (vorher zum letzten Mal) großzügig verteilt, vor allem Kühlergrill und Stoßstangen schmücken sich mit dem edlen Metall. Um den Senator zusätzlich vom Rekord abzugrenzen, ist die C-Säule deutlich geneigt, das dritte Seitenfenster läßt den Wagen langgestreckt und flach erscheinen. Im weiten Innenraum wird es noch einmal zeitgeistig: passend gefärbt zum Interieur präsentiert sich

das Armaturenbrett, auch Holzimitat gehört in jener Klasse zum guten Ton.

Die eigentliche Revolution spielt sich im Heck ab: Als erste Opel verfügen Senator und Monza über einzeln aufgehängte Hinterräder, geführt von Schräglenkern. Für viele Opel-Kunden schon eine Sensation, doch es kommt noch moderner. Eigens für die Top-Modelle haben die Entwickler eine Weltneuheit konstruiert, die „Miniblock“-Schraubenfedern. Zum geringen Raumbedarf kommt hinzu, daß sich die Windungen beim Durchfedern nicht berühren. Zusammen mit der progressiven Kennung entsteht ein sanfterer, aber sicherer Fahrkomfort, der durch die seidigen Triebwerke noch unterstrichen wird. Das Lob der Tester erntet ebenso die Bremsanlage, die mit innenbelüfteten Scheiben operiert.

Ist der Senator ganz auf gediegenes Gleiten getrimmt, gibt sich der Monza betont sportlich, was schon seine klassische Coupé-Form signalisiert. Der Gran Turismo in der Modell-Palette stellt ein echtes Novum dar: Nie zuvor gab es bei Opel im Premium-Segment ein Coupé ab Werk. Wer in der Oberklasse mit Blitz „zweitürig“ fahren wollte, mußte sich zuvor eines der raren Diplomat-Coupés von Karmann oder einen ebenso exklusiven Bitter CD leisten – zu Preisen, die eine weite Verbreitung von vornherein ausschlossen. Die Coupé-Varianten des beliebten A-Commodore hatten zwar den richtigen Weg aufgezeigt, konnten aber die Nähe zum darunter rangierenden Rekord nicht ganz verleugnen.



Wachablösung in der Oberklasse: 1978 ersetzen Senator (hier ein A1 in CD-Ausstattung) und Monza (in der S-Version) die KAD-Reihe

Mit neuen Top-Modellen unter neuem Namen zieht Opel 1977 einen auffälligen Schlußstrich unter ein ehrwürdiges Kapitel der Modell-Geschichte. Die Traditions-Fahrzeuge Kapitän, Admiral und Diplomat werden abgelöst. An ihre Stelle treten der Senator und das sportlich orientierte Coupé Monza.



Mit PS-starken Sechszylindern unter der langen Haube garantieren Senator und Monza zügiges und sportliches Reisen, gepaart mit Gelassenheit aus entsprechenden Hubraumtiefen. Die zweite Ölverknappung Ende der 70er Jahre bringt später auch Vierzylinder-Triebwerke und gar einen Diesel in den Bug, ein Achtzylinder wird hingegen schon seit dem Produktionsbeginn 1978 nicht mehr angeboten.

Auf gediegenes Gleiten getrimmt: Der Senator (hier ein A2 von 1982) mißt stolze 4,81 Meter und bringt nicht nur Ratsherren flott und kommod an jedes gewünschte Ziel

Dies ist nun Vergangenheit, selbstbewußt tritt der Monza gegen Konkurrenten vom Schlage eines 6er BMWs und gegen die SLC von Mercedes an. Der Erfolg gibt den Opel-Entwicklern recht, fordert allerdings auch ein prominentes Opfer im eigenen Offiziers-Corps. Neben den anderen Marine-Granden wird zusätzlich der Commodore zwangspensioniert, die Lücke zwischen dem aufstrebenden Rekord und der ambitionierten Senator/Monza-Baureihe ist zu klein geworden für den Geschwaderführer der unteren Oberklasse. 1982, nach insgesamt 79 380 Einheiten, kommt das Ende für die mittlerweile dritte Sechszylinder-Variante des Rekord. Der prestigeträchtige Name „Commodore“ verschwindet aus dem Programm.

Der Monza ist jedoch mehr als ein würdiger Nachfolger der heißen Coupé-Interpretationen der ausgehenden 60er und frühen 70er Jahre. Im Vergleich zum Limousinen-Pendant Senator ist er flacher als dieser und verfügt auch über einen kürzeren Radstand, mit dem der sportliche Zweitürer deutlich agiler zu bewegen ist. Einige Privatfahrer treiben gar speziell präparierte Monza über die Rundpiste. Das Top-Modell mit Dreiliter-Einspritz-Motor erreicht eine Spitze von 215 Stundenkilometern und ist damit das schnellste Großserienmobil, das Opel bis dahin gebaut hat.

Der Monza ist aber nicht nur flott unterwegs, sondern bietet dabei noch echten Nutzwert. Die Rücksitzbank ist umlegbar, bei Bedarf wird aus dem Sport-Coupé ein leistungsstarker Luxus-Laster. So viel Edel-Sport hat seinen Preis, die Spitzenvariante steht für 29 335 Mark beim Händler. Mithin kein Billig-Angebot, aber immer noch

weit unter den Summen, die für die Mitbewerber aus München und Stuttgart anzulegen sind. Dafür werden diese von Senator und Monza sogar noch in Sachen Beschleunigung zurückgelassen. Und: Auch der Verbrauch geht im Test der Zeitschrift „mot“ in Ordnung: „Der Monza bleibt dabei erstaunlich sparsam, auf 100 Kilometern liegt der

Verbrauchsdurchschnitt bei 14,5 Litern, Super natürlich. Das sichert günstige Betriebskosten“, lobt der Tester.

Doch diese Einschätzung soll sich alsbald gründlich ändern. 1980 läßt der zweite Ölpreisschock die Verbraucher zittern und die Opel-Mannen nach neuen Lösungen suchen. Zusammen mit einem tiefgreifenden Facelift, das vor

allem die Frontpartie betrifft und außerdem die gesamte Karosserie merklich glättet, werden ab 1983 auch Vierzylindermotoren angeboten. Basistriebwerk ist jetzt der Zweiliter-Einspritzer mit hydraulischem Ventilausgleich und 110 PS, der sich bereits im Manta und im Rekord bewährt hat.

Damit verbrauchen Senator und Monza im Schnitt nur

noch zehn Liter Sprit, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h. Zweiter Motor ist der 2.5 E-Sechszylinder mit 136 PS, das Spitzentriebwerk, der 3.0 E mit 180 Pferdestärken, ist ebenfalls verbessert worden. Hinzu kommen serienmäßig Fünfganggetriebe für die Sechszylinder-Modelle, deren Übersetzung beim Benzinsparen hilft. Das überarbeitete Äußere sorgt zudem für eine deutlich bessere Aerodynamik.

Zeitgleich wird der Vielfalt bei den Ausstattungsvarianten Einhalt geboten. Bis dato stand für beide Fahrzeuge das sportliche S-Paket im Programm, das über eine straffere Fahrwerksabstimmung, breitere Reifen und Gasdruck-Stoßdämpfer verfügte. Wer mehr Komfort und Luxus wünschte, konnte sich für die „C“- oder die komplette „CD“-Version entscheiden. Der CD ist ab Werk mit Klimaanlage, Automatikgetriebe, verstellbarem Lenkrad, Stereo-Radio, beheizten Vordersitzen und elektrischen Fensterhebern ausgestattet.

Am Charakter der Rüsselsheimer Luxusmodelle ändert sich nichts, beide sprechen die Kundschaft an, die an Opels Großen jenen Komfort und Leistung liebt, die bei der Konkurrenz nur für wesentlich mehr Geld zu bekommen sind. Der Erfolg – dem allerdings im eigenen Haus der Commodore zum Opfer fällt – bleibt nicht aus: Als im Frühjahr 1987 der Nachfolger Senator B sein Debüt gibt, sind über 180 000 Einheiten der Premium-Modelle vom Band gelaufen.



Mehr als nur eine große Klappe: Der Monza tritt ab Ende der 70er Jahre selbstbewußt gegen den 6er BMW und den SLC von Mercedes an

Ab 1983 gibt es nur noch den CD, dafür auf Wunsch – und 15 000 Mark Aufpreis – aber auch mit verlängertem Radstand. Der Platzgewinn kommt dabei voll den Fondpassagieren zugute. Der Top-Monza hört nun auf die Bezeichnung GSE, und gibt sich von außen durch ein tiefergelegtes Fahrwerk, einen Heckspoiler, Seitenschweller und Halogen-Weistrahler zu erkennen. Auf Chrom wurde vollkommen verzichtet, hingegen ersetzen LCD-Anzeigen („Mäusekino“) die bisherigen Rundinstrumente, der Fahrer darf in Recaro-Sportsitzen Platz nehmen und wird mittels eines Bordcomputers über das Innenleben seines Fahrzeugs informiert.

Immer schneller dreht sich bei Opels Oberklasse das Karussell der Modellpflege, die sich vor allem unter der Haube abspielt. Nach den Werksferien 1984 wird anstelle des 2.0 E-Motors nun ein 2,2-Liter-Vierzylinder als Basismotorisierung angeboten, der über 115 PS verfügt und in erster Linie durch ein besseres Drehmoment auffällt. Inzwischen sind auch Diesel im Premium-Segment hoffähig geworden, so daß die Rüsselsheimer auch eine Selbstzünder-Version mit 86 PS und 2,3 Liter Hubraum anbieten. 1985 kommt schließlich noch ein Katalysator für die Dreiliter-Einspritzer-Variante hinzu.

Das teuerste Modell ist jetzt der Senator CD mit Kat, der sich weit von den Preisen entfernt hat, die noch vor acht Jahren, zur Zeit der Modelleinführung, galten. 56 645 Mark kostet Opels Flaggschiff, das 1987 vom Nachfolger „Senator B“ abgelöst wird. Der Monza wird, trotz seines Erfolges, nicht wieder aufgelegt, der Ratsherr bleibt alleiniger Vertreter der Oberklasse aus Rüsselsheim. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Wir gratulieren Im Rampenlicht

**25 Jahre
Rüsselsheim**

1. März
Karl-Ernst Engel,
ITEZ D & PE Prototypenbau
Ibrahim Köksal,
Fertigmontage
Roman Dieter Körner,
ITEZ PE Motorenentwicklung
Michele Petrarca,
Instandhaltung Preßwerk K 40
Jürgen Roos,
ITEZ
Dietmar Schaaf,
Qualitätssicherung Linie
Bernd Scherer,
ITEZ
Engelbert Schmitz,
ITEZ Entwicklung Werkstätten
und Prüfstände
Jochen Thomas,
ITEZ
Wilfried Wagner,
ITEZ PE Motorenentwicklung

17. März
Dietmar Jungbluth,
ITEZ

**25 Jahre
Bochum**

1. März
Hans Jürgen Teschinsky,
Chassis-Kleinteile
21. März
Ivan Matijevic,
Vorderrahmen und Vorderwagen

**25 Jahre
Kaiserslautern**

5. März
Karl Heinz Ambis,
Motorenbau

**Wir gedenken
Rüsselsheim**

Eric Hölzer,
geb. 14.04.1970, gest. 24.01.1999,
ITEZ
Ralf Maas,
geb. 25.11.1962, gest. 02.01.1999,
QNPS Fertigung und
Umlaufmanagement

Bochum

Achim Janaschak,
geb. 25.01.1954, gest. 11.02.1999,
Montageband Fertigmontage
Paul Blotko,
geb. 17.06.1947, gest. 15.02.1999,
Montageband Fertigmontage

Kaiserslautern

Kurt Oster,
geb. 25.07.1955, gest. 17.01.1999,
Fertigung

Winfried Wilde spielt die Hauptrolle im neuen TV-Spot



Wolfgang meets Winfried:
Regie-Star Petersen drehte in Bochum
den neuen Opel-Werbespot

„Sind Sie nicht der Opel-Mann aus dem Fernsehen?“, so lautet die in schöner Regelmäßigkeit von Werkbesuchern vorgetragene Frage, wenn sie Winfried Wilde bei ihrem Rundgang durch die Endmontage entdecken. Ein an sich harmloser 40-Sekunden-Werbespot zum 100jährigen Geburtstag des Automobilbaus bei Opel hat dem Hauptdarsteller enorme Popularität beschert.

Bochum (re). Ein TV-Spot für Opel – 40 Sekunden, die ein Leben zumindest kurzfristig verändern: „Ham'se mal nen Autogramm?“, ist eine der Standardfragen, die Winfried Wilde seit der Erstausstrahlung des Werbespots immer wieder hört. Hat er natürlich nicht, denn eigentlich mag er den Rummel um seine Person gar nicht sonderlich.

Fast 20 Jahre lang ist der heute 43jährige Tag für Tag aus Bochums Süden ins Opelwerk gefahren, hat zusammen mit seinen Kollegen dafür gesorgt, daß Kadett und Astra die zahlreiche Kundschaft zufriedenstellen. Teamwork ist denn auch die Botschaft des Fernsehspots, der im November letzten Jahres im Bochumer Werk I gedreht wurde.

Er zeigt Wilde im Kreise seiner Arbeitsgruppe, aber auch privat, mit Ehefrau und Kindern, die ihm Ruhe und Kraft geben, insbesondere wenn's mal wieder turbulent zugegangen ist. Turbulent war's auch die letzten Tage

und Wochen. Zum Beispiel abends, wenn der Opel-Spot über die deutschen Bildschirme flimmert. „Dann rufen auf einmal Leute an, von denen ich schon jahrelang nichts mehr gehört habe“, wundert sich der nebenberufliche Schauspieler.

Die Arbeit mit Hollywood-Regisseur Wolfgang Petersen („Das Boot“), der den Spot im Opel-Auftrag gedreht hat, hat Wilde allerdings noch in bester Erinnerung. „Das war schon ganz schön aufregend, als ich zum Fotoshooting mußte. Und dann die Drehtage. An denen ging es schon recht hektisch zu. Das war alles in allem sehr spannend.“ Wie hart Schauspieler arbeiten müssen, das könne er jetzt leicht nachvollziehen, so der Autmann aus Bochum.

Hat der Abstecher in die Schauspielerei seinen Arbeitsalltag verändert? Nein, betont Wilde, ein ruhiger, ausgeglichener Typ, eigentlich viel zu

cool für solch einen Spot, die Kollegen neideten ihm den Job keineswegs. „Er ist eben einer von uns“, sagen sie, und ebendies kommt auch in dem Fernsehspot rüber.

Das kurzzeitige Rampenlicht hat Winfried Wilde, außer einem hohen Bekanntheitsgrad, aber nicht viel eingebracht, schon gar keinen Reichtum. Er hat seinen Job – wie man in Bochum sagt – „auf lau“ gemacht. Seine Brötchen auf dem Frühstückstisch verdient er nach wie vor mit seiner Arbeit in der Endmontage.

Dudenhofen (jh). Auf der Weihnachtsfeier wurde die Idee geboren, jetzt ist sie reif zur Verwirklichung: Am 20. Mai werden die Dudenhofener Rentner nebst Ehepartner zu einer Fahrt ins Blaue starten. Für Pensionäre aus dem Raum Darmstadt/Dieburg startet der Bus um 9.15 Uhr an der Stadthalle Groß-Umstadt, anschließend ist ein Halt am Testzentrum Dudenhofen vorgesehen, von wo aus es dann um 9.30 Uhr losgeht. Der Fahrpreis beträgt 26 Mark. Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 20. März unter Telefon 06078/8838 bei Georg Scharkopf.

Muntere Gesellen Nachwuchs feiert Abschlußprüfung

Rüsselsheim (pui). 107 von insgesamt 111 Auszubildenden haben am Standort Rüsselsheim die Abschlußprüfung mit Erfolg abgeschlossen. 91 Absolventen kommen aus dem technischen und 20 aus dem kaufmännischen Bereich. 19 Azubis wurden im Rahmen der Abschlüßfeier im Opel Live Auditorium für hervorragende Leistungen ausgezeichnet.

„100 Jahre Opel-Automobilbau heißt auch 100 Jahre Ausbildung im Automobilbau bei Opel“, so Georg Ehlers, Leiter Zentrale Sozialdienste. Das Unternehmen habe schon früh erkannt, daß die Entwicklung des eigenen Nachwuchses strategisch wichtig für den Erfolg des Un-

ternehmens sei. Mit dem neuen Ausbildungszentrum würde dieser Weg konsequent weiter beschritten.

In den beiden Prüfungsteilen „Fertigkeiten“ (Praxis) und „Kenntnisse“ (Theorie) erzielten 8 Azubis die Note „sehr gut“. 11 weitere erreichten in je einem Teilgebiet die Note „sehr gut“ oder „gut“. Aufgrund guter Leistungen erhielten 18 Azubis vorzeitig die Zulassung zur Prüfung. Alle Absolventen verbleiben am Standort Rüsselsheim.

Insgesamt werden derzeit 1144 Lehrlinge bei Opel ausgebildet. Am Standort Rüsselsheim sind es 706 Auszubildende. AG-weit werden in diesem Jahr 350 Auszubildende neu eingestellt.



Schluß gemacht: 19 Azubis bestanden mit Glanzleistung

Tips für Trips Trotz Behinderung um den Globus

Krautheim (bsk). Wenn Rollstuhlfahrer reisen, legen sie besonderen Wert auf „barrierefreie“ Angebote. Fernreisen werden immer beliebter, jedoch sind genaue Informationen über rollstuhlge-

rechte Urlaubsziele für den Individualreisenden nur schwer zu bekommen. Die neue Broschüre „Reise ABC '99“ vom Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) hilft körperbehinderten Menschen bei der Planung

ihrer Reise. Vom Abenteuerurlaub mit Schlittenhunden bis zum Safari-Camp in Kenia enthält das Reise-ABC zahlreiche

Tips und Ratschläge auf über 170 Seiten. Die Broschüre kann für zehn Mark (einschließlich Porto) in Briefmarken beim BSK e.V., Postfach 20, 74236 Krautheim, angefordert werden.

Anders reisen:
Die BSK-Broschüre hilft bei der Planung



In eigener Sache

Rechtzeitiges inserieren des Jahreswagens spart späteren Ärger – So wird's gemacht

In der Vergangenheit haben Opel-Rentner mehrfach ihren Unmut geäußert über die zu späte Zustellung der Opel Post und die damit verbundenen Probleme, eine Jahreswagenverkaufsanzeige rechtzeitig vor dem Anzeigenschluß der nächsten Ausgabe aufzugeben.

Die Zustellungstermine und die Anzeigenschlußtermine lassen sich aus technischen Gründen nicht weiter entzerren. Die Zeitspanne zwischen Auslieferung und Anzeigenschluß wird also auch in Zukunft recht eng bemessen sein.

Das macht aber nichts! Wir bieten Ihnen auf jedem Anzeigen-Coupon die Mög-

lichkeit, den Erscheinungsmonat Ihrer Wahl zu kennzeichnen. Sie können beispielsweise mit dem Coupon

aus dem Anzeigenteil dieser Ausgabe ein Inserat für Ihren Jahreswagen bereits für die Mai-Ausgabe der Opel Post –

oder sogar noch später – aufgeben. Einfach den entsprechenden Monat (auf dem Coupon unten links) markieren und den Briefumschlag wie gewohnt per Deutsche Post AG an den Opel Post Anzeigenservice schicken.

Sie können auch jederzeit auf einen Coupon aus einer älteren Opel Post-Ausgabe zurückgreifen, falls Sie befürchten, daß Ihnen die Zeit bis zum Anzeigenschluß der nächsten Ausgabe nicht ausreicht.

Auf diese Weise vermeiden Sie auf jeden Fall eine Terminkollision zwischen der Auslieferung der Opel Post und dem Anzeigenschluß für die kommende Ausgabe.

Kostenlose Kleinanzeige für Opel Post und Internet

☐ Nur für Werksangehörige und Rentner ☐ Nur Opel Post Coupon verwenden ☐ Erstzulassung und Privattelefonnummer unbedingt angeben ☐ Leerkästchen zwischen den Wörtern ☐ Ein Buchstabe / Zahl pro Kästchen Fehlerhafte Anzeigen werden nicht zurückgesandt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Veröffentlichung.	Fahrzeugtyp ☐ Corsa A ☐ Corsa B ☐ Tigra ☐ Astra A ☐ Astra G ☐ Astra G Caravan A ☐ Astra G Caravan B ☐ Cabrio ☐ Vectra A ☐ Vectra B ☐ Vauxhall	☐ Corsa A ☐ Corsa B ☐ Omega ☐ Omega Caravan ☐ Seneca ☐ Frontera ☐ Monaro ☐ Astra G ☐ Astra G Caravan ☐ Astra G Caravan B ☐ Astra G Caravan C ☐ Astra G Caravan D	Modellvariante (z.B. Advantage, CD, Reflexion) Motorisierung (z.B. 1.4, 2.0, 16V) Erstzulassung Monat _____ Jahr _____ Türen ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 Farbe _____ km-Stand _____ Preis _____	Ausstattung ☐ ABS ☐ Airbag ☐ Alufelgen ☐ Autoradio ☐ CD-Player
--	---	---	---	--

Für die Ausgabe (nur einen Monat ankreuzen)

☐ April 1999
☐ Mai 1999
☐ Juni 1999
☐ Später: _____ (Monat)

Wer fährt mit?

Taunusstein/Neuhof →
Rüsselsheim,
B-Schicht, Portal 60,
Tel.: 06126/951813

Dülmern/Haltern → Bochum,
A-Schicht, suche/biete Fahrgemeinschaft, PKZ,
K 40, PB, Tel.: 02594/88268

Limburg → Rüsselsheim,
Dauerfrühschicht, Tel.: 06431/53332

Griesheim → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, PKZ,
K 40, PB, Tel.: 06155/65774

Idstein → Rüsselsheim,
A-Schicht, Tel.: 06126/1662

Goddelau → Rüsselsheim,
2 Mann, suche/biete Fahrgemeinschaft,
Gleitzeit, Tel.: 06158/6711

Mz-Ebersheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
A-Schicht, Portal 24 oder 45,
Tel.: 06136/42879

Monzernheim/Alzey
→ Rüsselsheim,
Normalschicht, Gleitzeit,
P 20 oder 60, Tel.: 06244/4293

Alzey → Rüsselsheim,
Adam-Opel-Haus, Gleitzeit,
Tel.: 06735/960177

Kissingen/Hammelburg/
Brückenau → Rüsselsheim,
Mo-Fr wöchentlich, Tel.: 09734/1751

Aarbergen/Bad Schwalbach
→ Rüsselsheim,
A-Schicht, Tel.: 06120/900409

Alzey → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, P 60,
B-Schicht, Tel.: 06733/8139

Waldalgesheim/Umgebung
→ Rüsselsheim,
ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 06724/8612

Stockstadt → Rüsselsheim,
Dauerfrühschicht, Gleitzeit,
Tel.: 06158/85448

Hanau → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, evtl.
Rasthof Weiskirchen oder Hainburg,
ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 06182/991283

Ingelheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, P 60-55,
B-Schicht, Tel.: 06132/88984

Rote Rakete rollt

Die Familie Pfaff schwört seit 28 Jahren auf ihren Kadett

Der Kadett von Familie Pfaff aus Bebra-Breitenbach ist 28 Jahre alt und hat 255 000 Kilometer auf dem Tacho. Trotzdem muß die „rote Rakete“, so der Spitzname des Autos, auch heute noch bei Wind und Wetter auf die Piste.

Breitenbach. Fritz Pfaff hat sich daran gewöhnt, daß sich die Leute nach ihm umdrehen, wenn er mit seinem Opel unterwegs ist. Allerdings bleibt er stets auf der Hut: Andere Fahrer vergessen beim Anblick seines Autos schon mal vor Verblüffung zu lenken oder zu bremsen.

Der 68jährige ehemalige Eisenbahner besitzt ein Modell, das schon seit Jahren aus dem Straßenbild verschwunden ist: Einen Kadett B, Baujahr 1971. „Die rote Rakete“, so der Spitzname, den sich die Enkelkinder Alexander und Daniel für den Wagen ausgedacht haben, hat mittlerweile 255 000 Kilometer auf dem Tacho. Obwohl schon fast ein Oldtimer, ist der Kadett optisch und technisch noch gut in Schuß. Im Frühjahr 1971, als sich die Pfaffs den Neuwagen kauf-

ten, dachte niemand an ein so langes Autoleben. Fritz Pfaff, begeisterter Motorradfahrer und damals 40 Jahre alt, hatte gerade den Pkw-Führerschein gemacht – schließlich wollte die Familie auch mal gemeinsam wegfahren. Die Rechnung hat Fritz Pfaff bis heute aufgehoben: 6 484 Mark und 77 Pfennige kostete der Kadett mit 45 PS.

In den ersten zehn Jahren wurde das Auto nicht übermäßig strapaziert: „Über Kassel ist es nicht hinausgekommen“, erinnert sich Ulrich Pfaff, einer der drei Söhne der Familie. Den Winter verbrachte der Wagen in der Garage, und Urlaubsreisen unternahm die Familie mit Bus oder Bahn. Als Ulrich 1981 seinen Führerschein in der Tasche hatte, durfte er den Kadett ab und zu mitbenutzen. Er machte ei-

ne Ausbildung zum Kfz-Mechaniker bei Opel – praktisch für die Familie, denn nun hatte man einen Fachmann im Haus. Fritz Pfaff kaufte sich ein neues Auto – wieder einen Kadett – und Ulrich übernahm den alten.

Nun kam „die rote Rakete“ richtig in Europa herum: Bei Urlaubsreisen in die Alpen und ans Meer. Werkzeugkasten und Arbeitsoverall waren immer dabei und wurden manchmal gebraucht. Aufsehen habe der Kadett schon damals erregt, berichtet der „Zweitbesitzer“.

1985 wurde der Kadett in einen Unfall verwickelt, der beinahe das Aus bedeutet hätte: Ein anderer Pkw fuhr von hinten hinein. Der Schaden war so groß, daß man erwog, den Opel zu verschrotten. „Aber irgendwie hingen wir am Kadett, schließlich war es unser erstes Auto“, erinnert sich Ulrich Pfaff. Die Werkstatt behob die größten Schäden, die Feinarbeit übernahm er selbst und nutzte die Gelegenheit zur Generalüberholung. „Ich hab' ihn bis auf die letzte Schraube zerlegt“.

Ersatzteile freilich sind heute nur noch schwierig aufzutreiben: Ulrich Pfaff bezieht sie von einer Spezialfirma oder vom örtlichen Schrotthändler, der ihm Bescheid gibt, wenn etwas Brauchbares hereinkommt. Auch der Opel-Händler in Bad Hersfeld unterstützt ihn, berichtet er. Außerdem lagert im Keller Vorrat: Anlaser, Lichtmaschinen, Blinker, Gläser und anderes.

Schon lange fragt die Pfaffs niemand mehr, warum sie sich nicht endlich von der „alten Mühle“ trennen. Im Gegenteil, sie bekommen Kaufangebote



Familienkutsche: Drei Generationen der Pfaffs erfreuen sich an der 28 Jahre alten „roten Rakete“

von wildfremden Menschen, die das Auto vor dem Haus sehen und klingeln. Andere können es nicht fassen, daß der Kadett tatsächlich noch bewegt wird, anstatt zugedeckt in der Garage zu stehen. Bei

jedem Wetter wird die „rote Rakete“ gefahren, wann immer ein Familienmitglied das Auto gerade braucht.

„Der Kadett bleibt in der Familie, solange er fährt und es einen TÜV-Stempel gibt“,

betont Fritz Pfaff. Sein Sohn wünscht sich, daß der Opel noch mindestens bis zum Jahr 2001 durchhält. Dann wäre er 30 Jahre alt – und damit ein anerkannter Oldtimer. ■

Susanne Heffer



Akteneinsicht: Sogar die Original-Rechnung existiert noch

Stromender Musicus

Philipp Christmann trifft immer den richtigen Ton

Kaiserslautern (es). „Stromer“ genannt zu werden, ist für Starkstromelektriker Philipp Christmann völlig normal. Und das in aller Doppeldeutigkeit, denn er ist viel unterwegs, vor allem an Wochenenden, und auch da hat er unablässig mit Elektrizität zu tun – wenn er mit seiner elektronischen Orgel zum Tanz aufspielt.

Musik ist vielleicht nicht Philipp Christmanns Leben, auf jeden Fall aber seine große Leidenschaft. Schon mit sechs lernte er Akkordeon spielen. Später besuchte er zweieinhalb Jahre ein Konservatorium, spielte in Schülerbands, dann bei den „Contras“ und schließlich in der renommierten Sieben-Mann-Combo „Take Five“. Berufsmusiker zu werden, hat er jedoch nie erwogen: „Ich möchte meinen erlernten Beruf eigentlich immer genauso gerne.“

Schichtbeginn bei Opel ist für ihn 1971. Damals gab es noch eine Lehrlingsband, und natürlich schließt sich Christmann auch der an. Später ist er dann vornehmlich in den Zentralwerkstätten beschäftigt. Der Musik ist er so treu geblieben wie seinem Unternehmen. Was nicht immer ein-



Vanessa Kraja und Philipp Christmann

fach war: Bis vor zehn Jahren arbeitete der heute 43jährige im Schichtbetrieb. „Da konnte ich am Wochenende nur spielen, wenn ich Frühschicht hatte.“

Doch Schichtarbeit macht erfinderisch: So sprach sich Philipp Christmann mit seinem ebenfalls musizierenden Arbeitskollegen Werner Hitschler ab, daß jeweils einer Früh- und einer Spätschicht arbeitete. Auf diese Weise konnten freitags in Christmanns Stammlokal „Zum Hecht“ mal er und mal

Werner Hitschler auftreten – „Job Sharing“ unter Musikern.

Vor zehn Jahren kreuzten Christmanns Wege dann die von Vanessa Kraja. Der Elektriker war damals als Alleinunterhalter unterwegs, doch als die Sängerin ihm vorschlug, ihn stimmlich zu begleiten, war es damit bald vorbei: Christmann war fortan Teil des Duos „Montana“. Die Nachfrage nach den beiden ist groß: „Ich muß mittlerweile sogar ein bißchen die

Bremse ziehen“, verrät Christmann. Schließlich will er auch weiterhin Musik „nurnebenher“ machen.

Ob vor 400 und 500 Besuchern in großen Sälen oder auf Geburtstagen und kleinen Feierlichkeiten: Philipp Christmann trifft immer den richtigen Ton. Auch für die Jubilarfeier vergangenes Jahr in der Lauterer Eintrachthalle ließ er sich gerne in die Pflicht nehmen – schließlich feierte er selbst erst vor zwei Jahren sein 25jähriges bei Opel. ■

Eisiges Vergnügen

Opel Team France verteidigt Titel der Andros-Trophy

Paris/Rüsselsheim (jh). Mit einem Sieg im achten und letzten Rennen der in Frankreich überaus populären Serie von Eisrennen, der „Andros-Trophy“, verteidigte Opel-Pilot Yvan Müller seinen 198er Titel. Vor 60 000 begeisterten Zuschauern im Pariser Stade de France sicherte er mit diesem Erfolg dem Opel Team France zudem die erneute Markenwertung.

Die Sportarena an der Peripherie der französischen Hauptstadt, im Sommer letzten Jahres noch Austragungsort des Fußball-WM-Endspiels, war mit Unmengen eigens herbeigeschafften Schnees und Eises für dieses Rennen präpariert worden. Yvan Müller und sein neuentwickelter Astra V6 4x4 fühlten sich auf glattem Untergrund denkbar wohl. Zum Gesamterfolg trugen aber auch die vier vorausgegangenen Rennsieg bei der Andros-Trophy bei.

Dieser Erfolg war der insgesamt fünfte Gewinn der Andros-Trophy durch Opel und Müller. In diesem Jahr setzte Opel erstmals einen neu entwickelten Astra V6 ein. Das Fahrzeug verfügt über einen 3,3 Liter Motor mit 430 PS, über Allrad-Antrieb und Allrad-Lenkung.

Der zweite von Opel speziell für diese Serie präparierte Astra fuhr mit James Ruffier am Lenkrad im Gesamtklassensieg am Rang fünf. ■



Auf Meisterkurs: Yvan Müller im präparierten Stade de France

Blitz-Licht

Manfred Powalka

Rüsselsheim (jan). Ein Mann und seine Leidenschaft: Manfred Powalka hat seinen Beruf eng mit dem Hobby verknüpft. Sein täglich Brot verdient er als Technischer Sachbearbeiter in der Produktentwicklung Chassis im N 23, wo er sich um Gewichtsauslegungen, Bodenfreiheit und Standhöhen kümmert. Doch seine Freizeit gehört der Geschichte seiner Heimatstadt Rüsselsheim und damit auch der Historie Opels.

„Angefangen hat es mit dem Briefmarken-Sammeln, dann fiel mir irgendwann eine Postkarte mit einem Rüsselsheimer Motiv in die Hände – jetzt habe ich davon etwa 2 000 Stück“, schätzt Powalka die Größe seiner Sammlung. Über dieses Hobby kam Powalka auch zu seinem Posten als Vorsitzender des Heimatvereins, zur Denkmalpflege und der Bürgerstiftung, die sich der Rüsselsheimer Festung angenommen hat, die in diesem Jahr 600 Jahre alt wird.

Bei Opel ist der 37jährige mittlerweile seit 1979, hier begann er seine Lehre. Mittlerweile hat Powalka auch seine Kollegen angesteckt, so manch einer kommt mit alten Schätzen zu ihm: „Da wird dann getauscht oder gekauft, außerdem lernt man auf diese Weise natürlich auch viele Gleichgesinnte kennen.“

So hat sich die Sammel Leidenschaft inzwischen auf Opel-Notgeld und historische Rüsselsheimer Stempel ausgeweitet. „Das ist faszinierende Zeitgeschichte in Bildern und Papier. Im Augenblick planen wir eine Ausstellung und einen Vortrag über den großen Opel-Brand von 1911“, sagt Powalka, der mit anderen bereits einen Opel-Sammler-Stammtisch gegründet hat. Dieser trifft sich am 31. März zum dritten Mal. Wer in dieser Runde von Opel-Enthusiasten mittun möchte, kann sich bei Manfred Powalka unter der Telefonnummer 06142/81709 informieren.



„Vorteil Opel!“

Edition 100-Modelle – Preisvorteile bei mehr Ausstattung.

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter