



„Volles Vertrauen in die Joint Ventures“

Vereinbarung für Mitarbeiter von Einkauf und Powertrain getroffen

Rüsselsheim (pui). Analog zum 1998 abgeschlossenen Standortvertrag sollen betriebsbedingte Kündigungen vermieden werden. Dies ist aufgrund des Joint Ventures mit Fiat und der damit verbundenen Schätzungen des Produktionsvolumens in den Motorenwerken in Bochum und Kaiserslautern sowie des Getriebewerks in Rüsselsheim möglich geworden.

Nach dieser Vereinbarung sollen im Laufe der nächsten fünf Jahre außerdem zusätzlich rund 160 Millionen Mark in Bochum investiert werden. Die zukünftige Planung sieht für den Powertrain-Standort Rüsselsheim vor, schwerpunktmäßig die Konstruktion von Benzinmotoren voran zu treiben. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass im ITEZ die Expertise bei der Dieseltechnologie kontinuierlich weiter entwickelt wird, damit auch künftig Dieselmotoren den spezifischen Opel- und Saab-Anforderungen entsprechen. Zwi-

Langfristige Beschäftigungssicherheit haben Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat für die künftigen Mitarbeiter der beiden deutschen Joint-Venture-Unternehmen Opel Powertrain GmbH und GM/Fiat Worldwide Purchasing Opel Germany GmbH vereinbart.

schen 2001 und 2005 sollen durchschnittlich mindestens 1300 Mitarbeiter aus dem ITEZ in dem Powertrain-Joint-Venture beschäftigt werden.

„Die Vereinbarung verdeutlicht die enormen Chancen der Kooperation mit Fiat; davon profitieren die Opel-Werke und unsere Mitarbeiter“, betont Personalvorstand Norbert Küpper. Betriebsratschef Klaus Franz bezeichnete die mit der Geschäftsleitung geschlossene Vereinbarung als beispielhaft in Deutschland. „Mit dieser umfassenden Regelung in Bezug auf Produktionskapazitäten und langfristige

Beschäftigung können die Mitarbeiter mit vollem Vertrauen in die Joint Ventures gehen“, sagte Franz.

Bis Jahresende sollen 1400 Mitarbeiter aus Bochum, 1300 Mitarbeiter aus Kaiserslautern und 2300 Mitarbeiter aus Rüsselsheim (davon 500 Mitarbeiter aus dem Einkauf) in die neuen Unternehmen eingegliedert werden.

Bereits Mitte Juni hatten sich Vorstand und Gesamtbetriebsrat auf eine Rahmenvereinbarung geeinigt, nach der alle Mitarbeiter, die in die neuen Gesellschaften wechseln, so behandelt werden, als wären sie weiterhin bei Opel beschäftigt. Dies gilt zum Beispiel für Löhne und Gehälter, die betriebliche Altersversorgung und Sozialleistungen.

In separaten Veranstaltungen sollen die von den Gründungen der Joint Ventures unmittelbar betroffenen Mitarbeiter in den nächsten Wochen über weitere Details informiert werden.



Blitz vor Stern

Im DTM-Saisonfinale auf dem Hockenheimring gelang Opel ein Doppelsieg, Manuel Reuter wurde Vizemeister. Eine erste Bilanz auf Seite 3

Pfälzer Torfabrik schießt sich zum Titel

Das DI-Dream Team aus Kaiserslautern gewinnt in München die Fußball-Werksmeisterchaft 2000 – Rüsselsheimer auf Rang 2

Für die Pfalz ist die Welt jetzt wieder in Ordnung. Nach einem Rüsselsheimer Intermezzo in '99 kommt der Fußballwerksmeister 2000 wieder aus Kaiserslautern: In München hatte am Ende das DI-Dream Team die Nase vorn.

München (jh). Die Bayern sollten überlegen, ob sie sich die kickenden Opel-Mitarbeiter häufiger ins Olympiastadion holen: Wenn die Opel-Teams zur Endrunde der Werksmeisterschaft in die Isar-Metropole reisen und nach getaner Arbeit den Profis bei der Arbeit zuschauen, dann spielen diese meist besonders gut. So gab es im vergangenen Jahr einen ungefährdeten 5:0-Sieg über Wolfsburg und jetzt wurde Titelmitfavorit Dortmund gar mit 6:2 abgefertigt.

Doch bevor es dazu kam, mussten die Opel-Meister aus den Standorten – die Endmontage aus Rüsselsheim, die Bad Boys II aus Bochum,



Jubelnde Pfälzer: Das DI-Dream Team ist neuer Opel-Meister

das DI-Dream Team aus Kaiserslautern und die Old Forkliftfahrer aus Eisenach – auf dem FCB-Trainingsgelände an der Säbener Straße selbst an die Arbeit. Und sie gingen gewohnt engagiert zur

Sache. Nach den beiden ersten Partien hatten sowohl die Rüsselsheimer als auch die Bochumer und die Pfälzer noch Titelchancen.

Die letzten Partien mussten also über Titelehren entscheiden. Und hier hatte schließlich das DI-Dream Team aus Kaiserslautern mit einem 10:0-Kantersieg gegen die Eisenacher Kollegen die Nase vorn. Zweiter in der Endabrechnung wurde das Team aus

Rüsselsheim vor Bochum und Eisenach.

Höhepunkt der Werksmeisterschaft war die Siegerehrung im Rund des Olympiastadions. Vor ausverkauftem Haus ehrten Klaus Vandekerck-

hove, Fertigungsbereichsleiter Endmontage Rüsselsheim, sowie Gesamtbetriebsrats-Vize Peter Jaszczuk aus Bochum die Mannschaften. Unterstützt wurden sie dabei von Karl-Heinz Rummenigge sowie dem „Bomber der Nation“ Gerd Müller – und natürlich dem Münchener Publikum, das nicht mit Applaus geizte.

GANZ KURZ

Das Werk Eisenach soll seine Kapazität im nächsten Jahr auf rund 180 000 Fahrzeuge hochfahren. Damit würde der bisherige Produktionsrekord von etwa 170 000 Einheiten noch einmal übertroffen. Grund ist die hohe Nachfrage nach dem neuen Corsa.

Opel Live legt ab sofort für die Wintersaison den Freitag als Ruhetag ein. Außerdem bleibt die Opel Erlebniswelt vom 22. Dezember bis einschließlich 1. Januar geschlossen.

Die Propeller AG bittet alle Aktionäre, ihre Wertpapiere zwischen Dezember und Februar gegen neue zu tauschen. Einzelheiten dazu unter Telefon 06142/778041.

Die nächste Opel Post ist für den 13. Dezember 2000 geplant. Anzeigenschluss ist der 15. November.

Aus dem Unternehmen

Mit umfangreichen Schulungen nähern sich die Vorbereitungen für die SAP-Einführung der heißen Phase.

Seite 3

Aus den Werken

Höhepunkt der Modernisierung der Energieversorgung im Stammwerk ist der Start des „Energy Control Center“.

Seite 5

Aus den Werken

Vor 80 Jahren wurde in Rüsselsheim Deutschlands erste Rennstrecke – die Opel-Rennbahn – eröffnet.

Seite 7

Technik & Produkte

Ende 2001 sollen fünf weitere Virtual Reality-Räume den Konstrukteuren optimale Arbeitsbedingungen bieten.

Seite 10

Personal & Service

Seit 25 Jahren arbeiten die Brüder Hans und Rainer Bangert Hand in Hand in den Zentralwerkstätten.

Seite 12



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir haben Kultur: wir schätzen gutes Benehmen, pflegen harmonischen Umgang mit jedem, der uns lieb ist, favorisieren ein Miteinander auf der Basis gegenseitigen Respekts. Oder? Als Anspruch mag das stimmen, doch die Wirklichkeit sieht anders aus. Was sich in den letzten Monaten im Umgang miteinander und im Umgang mit dem Unternehmen abspielt, hat mit Kultur nur noch am Rande zu tun.

Allein die Opel Post erreichen immer häufiger Zuschriften von Kollegen, die ihrem Herzen Luft machen. Drastisch. Erstaunlicherweise sind immer die anderen gemeint, nicht selten „die da oben“. Mit den meisten Absendern lässt sich aber nicht einmal konstruktiv streiten, sie meckern schlicht anonym.

Schlimmer noch: Es gibt offensichtlich Menschen, die glauben, ihren Frust nicht nur betriebsintern verbreiten zu müssen. So stauen wir nicht schlecht, wenn wir nur wenigen bekannte Interna wie zum Beispiel Fotos von Erbkönigen, Personalplanungen oder Finanzkennzahlen in der Zeitung sehen. Das ist nicht nur ein Vergehen gegen gesetzliche Vorschriften, es ist vor allem unsozial im Sinne der Zukunft des Unternehmens und seiner Mitarbeiter nebst deren Familien.

Denn die wollen vor allem eine berechenbare Zukunft. Dafür muss das Unternehmen zu altem Erfolg zurückfinden. Der Weg dahin ist nicht einfach – er wird nicht leichter, wenn alle Welt tagtäglich neue Schreckensmeldungen über uns liest und hört. Damit wir uns nicht missverstehen: Der Frust hat seine Gründe. Auch über die wäre im Unternehmen zu reden – mehr als bisher. Aber: Die Marktforschung bestätigt uns, dass wir die letzte große Imagekrise, ausgelöst durch mangelnde Qualität, bewältigt haben.

Öffentlich ausgetragene interne Querelen sind ebenso überflüssig wie fahrlässig. Über die Motive, sensible und selbstverständlich vertrauliche Daten weiterzugeben, wollen wir nicht weiter spekulieren. Die Handlungen weniger aber betreffen jeden von uns. Und was ist mit der „Krise“, werden Sie jetzt fragen? Fakt ist: Klagen allein hilft nicht. Steine werden in aller Regel aus dem Weg geräumt, in dem man die Ärmel hochkrempelt und gemeinsam anpackt.

Fakt ist aber auch: Die Motivation zum Ärmel hochkrempeln ist größer, wenn's auch mit der Kultur stimmt. Und das haben wir selbst in der Hand. Wir sollten uns einfach wieder auf das konzentrieren, was wir immer noch richtig gut können: Autos konstruieren und bauen.

In diesem Sinne frisch ans Werk.

Ihre Redaktion

Zahlensalat verhindern

Euro-Umstellung trifft alle Bereiche

Wer in 55 Tagen zur Arbeit kommt, muss sich von einer lieb gewonnenen Gewohnheit verabschieden: Ab dem 2. Januar 2001 gehört die D-Mark für Opel der Vergangenheit an. Die Umstellung der Hauswährung – ein Jahr bevor das eigentliche Geld in Umlauf kommt – erfordert eine gründliche Vorbereitung von allen.

Rüsselsheim (jh). Bis auf den Weltuntergang prognostizierten viele Experten alle möglichen Probleme bei der Computenumstellung auf das Jahr 2000. Allen Unkenrufen zum Trotz verlief der datentechnische Einstieg ins neue Jahr hundert weitgehend pannenfrei. Das aber nicht zuletzt, weil sich Heerscharen von EDV-Spezialisten im voraus mit den Problemen beschäftigten. Der Aufwand war enorm, hat aber ein denkbares Chaos verhindert.

Der Aufwand für die Umstellung auf den Euro ist wie beim Jahr-2000-Problem kalkulierbar. Allerdings nur, wenn auch hier alle an einem Strang ziehen. Der Auftrag ist klar: Ab Januar müssen alle Wertangaben, die bisher in Mark ausgewiesen waren, in den Büchern, in Listen, Formularen und Aufstellungen in Euro erscheinen.

Dort, wo zentrale Systeme betroffen sind, beispielsweise in der Buchhaltung, werden diese natürlich auch zentral auf

Euro umgestellt. Aber, so befürchten die Finanzexperten, in den Bereichen existieren viele dezentrale, abteilungsspezifische Systeme, die möglicherweise nicht bei der Umstellung berücksichtigt werden. Die Hauptverantwortung für eine reibungslose Umstellung tragen also letztlich die Bereiche.

Bei allen Wertangaben müssen sich die Verantwortlichen fragen: Was passiert damit? Die simple Umrechnung aktueller Zahlen von DM in Euro stellt niemanden vor Probleme. Zum Teil erledigt das der Computer selbstständig. Aber wie verhält es sich mit Werten aus den Vorjahren, die für Analyse Zwecke benötigt werden? Die müssen kompatibel sein. Das erfordert eine bewusste Datenpflege. Und einen verantwortlichen Umgang mit den Zahlen.

Denn nicht nur der Umrechnungskurs von Mark in Euro ist

festgeschrieben, sondern auch die richtige Behandlung der Rundungsdifferenzen. Sie gibt an, wie viele Stellen hinter dem Komma umgerechnet werden müssen. Solch' detaillierte Vorschriften mögen bei der Bestellung von Bleistiften etwas übertrieben erscheinen, keineswegs aber beim Verkauf tausender von Autos.

Gerade im Verkauf ist die Umstellung nicht einfach. Die Umrechnung der bestehenden Preise bringt jede Menge

„krumme“ Werte zustande. Das heißt eine Vielzahl von Preisdateien müssen umgerechnet und sinnvoll angepasst werden.

Finanz- und DV-Experten bereiten Hilfestellungen für die Bereiche vor. So werden etwa die Finanzrichtlinien dem Euro angepasst. Doch die reibungslose Umstellung liegt in Bereichs-Verantwortung. Am 2. Januar jedenfalls müssen Bilanz und Kasse ausgedrückt in Euro stimmen.



Noch 55 Tage: Anfang 2001 wird der Euro Hauswährung

Die Zukunft im Programm

37 Jahre alte Anzeige beweist: Flexibilität zählt schon lange zu den Produktstärken

Rüsselsheim (jan). „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Besäße diese Weisheit Allgemeingültigkeit, dürfte dem Verkaufsschlager

Zafira eigentlich kein Erfolg beschieden sein. Nach Meinung von Willi Grell, Historiker am Bochumer Institut für Neuere Opel-Geschichte, muss der Zeitenlauf sowieso neu geschrieben werden: der A-Kadett CarAvan war nämlich in Wirklichkeit „der Erste“.

Diese revolutionäre These kann Grell anhand eindeutiger Dokumente belegen. Die Quellen sind über jeden Zweifel erhaben: Schon 1963 hatte das Unternehmen die Zukunft im Programm, wie eine Anzeige im „Spiegel“ vom 9. Oktober 1963 beweist. „Ist das ein Kadett? Ja, aber ein Urlaubs-Camping-Transport-Kadett!“ So wurde seinerzeit in eiliger Dreifaltigkeit für den variablen Fähnrich geworben.

Denn nicht nur das Gewerbe, auch die junge Familie hatte man im Auto-Fokus. Mit der im „Privatpaket“ enthaltenen verchromten

Dachreling – „Gepäckgalerie“ gerufen – verschiebbaren hinteren Seitenfenstern und Weißwandreifen schrieb der CarAvan das Wort „Freizeitwert“ ganz groß.

„Schon dieser Wagen hatte also eine große Zuladung und konnte sechs Personen transportieren“, fasst „Spiegel“-Leser Willi Grell, hauptberuflich Gruppenleiter in der Bochumer Fertigmontage, seine Forschungsergebnisse zusammen.

Das wussten auch die Werber, allerdings ohne Ahnung, was die Zukunft bringen würde. „Der CarAvan 1000 ist sozusagen ein dreifaches Auto. Nämlich so: 1) Personenwagen mit Kofferraum bis unter Dach, 2) Zweisitzer mit einer durchgehenden Ladefläche von vorn bis hinten und 3) mit zusätzlicher Kinderbank ein Auto für sechs, vier Erwachsene, zwei Kinder.“ Punkt.

„Damit war dieser Wagen wohl der Urahn von Zafira und Agila“, mutmaßt Grell. Was auch beweist, dass Weisheiten nicht immer stimmen und dass Opel manchmal der Geschichte sogar etwas vorgeht.



Ist das ein KADETT? Ja, aber ein Urlaubs-Camping-Picknick-Transport-KADETT... ein was?

Die weißen Grundrisszeichnungen des Kadetts transportieren und ein Fahrzeug? Und was ist das für ein Fahrzeug? Ein Kadett, der sich in drei verschiedenen Zuständen verwandeln lässt: 1. Ein Zweisitzer mit einer durchgehenden Ladefläche von vorn bis hinten (oben). 2. Ein Zweisitzer mit einer durchgehenden Ladefläche von vorn bis hinten (unten). 3. Ein Zweisitzer mit einer durchgehenden Ladefläche von vorn bis hinten (unten).

OPEL CarAVan 1000

Ahnenerforschung: Willi Grell aus Bochum entdeckte diese Anzeige im „Spiegel“ von 1963

WebTipp November
Der Automarkt
im Vergleich – alles über
Neue und Gebrauchte:
www.autouniversum.de

- Das Internetportal vereint alle Autopublikationen der Motor-Presse Stuttgart
- Die Datenbank bietet einen Überblick über rund 120 000 Gebrauchtwagen
- Neuwagen werden mit technischen Daten, Ausstattungen und Preisen vorgestellt
- Per Mausclick lassen sich die Modelle aller Hersteller konfigurieren
- Bewertungen liefern die Testberichte von auto motor und sport

Schule beginnt

Ein „Sandkasten“ unterstützt die SAP-Einführung

Mit Beginn des neuen Jahres wird unternehmensweit SAP eingeführt. Diese betriebswirtschaftliche Software löst diverse bestehende Systeme, wie etwa

Olimpics, ab. Hunderte Mitarbeiter üben derzeit den Umgang mit SAP, damit die Umstellung zum 2. Januar 2001 möglichst reibungslos funktioniert.

Rüsselsheim (js/jh). Wenn sich derzeit überall im Unternehmen Mitarbeiter treffen und die Köpfe zusammenstecken, dann ist das keine Verschwörung, sondern ein Zeichen dafür, dass die heiße Phase der SAP-Einführung begonnen hat. Nachdem alle Schlüsselanwender, die so genannten IES Key-User, im Spätsommer zentral in Rüsselsheim trainiert wurden, läuft jetzt an allen Standorten das SAP-Training für die Anwender.

Das Training in den Bereichen wird jeweils von einem Key-User von Opel und einem externen SAP-Trainer geleitet. Um den Trainingsbedarf bis zur Einführung der neuen Software

am 2. Januar 2001 zu decken, finden täglich Schulungen an allen Standorten statt.

Außer den Trainingsveranstaltungen steht den Anwendern auch ein „SAP-Sandkasten“ zur Verfügung. Das ist ein computerbasiertes Trainingsprogramm, mit dem die Mitarbeiter an ihrem Arbeitsplatz den Umgang mit SAP üben und das theoretische Gelernte vertiefen können.

Aber nicht nur das Training hält die Key-User auf Trab. Zusätzlich wurden rund 80 von ihnen zusammen mit einigen künftigen Anwendern in die Systemtests einbezogen. Hintergrund: Ausführliche Tests sollen sicherstellen, dass die

Geschäftsabläufe problemlos abgewickelt werden können.

In dieser Phase entdeckte Schwachstellen des Systems wurden umgehend korrigiert – und den Kollegen in den anderen europäischen Standorten gemeldet. Denn auch dort wird SAP umfassend getestet – zurzeit von Mitarbeitern in Spanien, Portugal und von IBC in Großbritannien.

Schließlich soll SAP einen europaweit gültigen Standard – der natürlich auf nationale Besonderheiten Rücksicht nimmt – für alle Opel-Einheiten bilden, da muss das System auch europaweit gecheckt werden.

Schwerpunkt der momentanen Aktivitäten der SAP-



Kein knirschen: Training am „SAP-Sandkasten“

Spezialisten ist zudem die Festlegung der Zugriffsrechte für die Mitarbeiter in den Bereichen. Eine wichtige Aufgabe um sicherzustellen, dass auch alle betroffenen Mitarbeiter ab dem 2. Januar mit

der neuen Software arbeiten können.

„Wir liegen mit dem Zeitplan der SAP-Einführung gut im Rennen“, zeigt sich IES-Direktor Ferdinand Löffler zuversichtlich. Fordert aber wei-

terhin volle Aufmerksamkeit: „Wenn alle Beteiligten ihr bisheriges tolles Engagement aufrechterhalten, werden wir im nächsten Jahr systemtechnisch problemlos aus den Startlöchern kommen.“

Konzept für China?

Regierung in Peking zeigt Interesse am Wasserstoff-Zafira

Peking/Rüsselsheim (jh). Auf reges Interesse stieß bei chinesischen Regierungsstellen, Journalisten und Wissenschaftlern das Wasserstoff-Konzeptauto HydroGen1 während eines viertägigen Symposions zum Thema Brennstoffzelle.

Beim Workshop in der Hauptstadt Peking werteten die rund 300 Teilnehmer – vorrangig aus China, aber auch aus Japan, Korea, Singapur und Indien – den fahrerfertigen Prototyp als wichtigen Impuls für die Entwicklung einer Energie-Strategie Chinas für das 21. Jahrhundert. Das bevölkerungsreichste Land der Erde hat sich zum

Ziel gesetzt, die extensive Nutzung fossiler Energie und die dadurch verursachten Emissionen beim Ausbau der Mobilität so weit wie möglich zu vermeiden.

Einen potenziellen Weg zu diesem Ziel zeigt der HydroGen1 auf Basis des Zafira, den die Workshop-Teilnehmer mit Begeisterung Probe fuhren. Angetrieben wird das Konzeptauto von einem 55 kW/75 PS starken Drehstromaggregat. Die notwendige elektrische Energie erzeugt eine mit reinem Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-Einheit. Die Reichweite des Fünftürers beträgt rund 400 Kilometer.

Toller Endspurt

Doppelsieg bei DTM-Finalrennen – Überall zufriedene Gesichter



In einem Blitzgewitter fegte das DTM-Finale über den Hockenheimring: Zwei Opel-Siege durch Uwe Alzen, der Gewinn des Vizetitels durch Manuel Reuter sowie der zweite Platz in der Teamwertung für das Opel Team Phoenix – das ist die Bilanz für die Marke mit dem Blitz.

Hockenheim (dpa/pui). „Ein fantastischer Abschluss“, freut sich Opel-Sportchef Volker Strycek. „Zudem haben wir nach Siegen mit Mercedes gleichgezogen. Auf dieses 8:8 können wir stolz sein. Manuel Reuter hat den Vizetitel verdient, dem Opel Team Phoenix von Ernst Moser gratuliere ich zu Platz zwei in der Teamwertung.“ Insgesamt stehen für Opel in der DTM 2000 acht Siege, vier Pole Positions, 20 Podiumsplatzierungen, sechs Schnellste Runden sowie 19 Bestzeiten im Training zu Buche.

Für den Vierfach-Erfolg im zweiten Rennen sorgten neben Uwe Alzen auch dessen Holzer-Teamkollege Joachim Winkelhock, der drittplatzierte Michael Bartels und Stefano Modena, der als Vierter ins Ziel kam. Winkelhock kletterte bereits im ersten Lauf aufs Podium, als er kurz vor Ende des Rennens Bartels noch vom dritten Platz verdrängen konnte. „Dieses

Wochenende lief prima für mich“, freute sich Winkelhock. „Ich hatte schöne und faire Zweikämpfe mit Michael, das hat viel Spaß gemacht, sicherlich auch den Zuschauern.“

Nicht ganz so viel Spaß konnte Vizemeister Manuel Reuter an diesem Wochenende bei seinen Zweikämpfen finden. Der Mainzer wurde im ersten Rennen in Führung liegend beim Anbremsen von Uwe Alzen touchiert und aus dem Rennen geworfen. Im zweiten Durchgang wurde Reuter bei hoher Geschwindigkeit von einem Mercedes berührt, woraufhin das Opel V8 Coupé heftig in die Leitplanken einschlug. Die Vizemeisterschaft war dem viermaligen Saisonsieger trotz des Nullresultats nicht mehr zu nehmen.

„Der Vizetitel und die Tatsache, dass wir genauso viele Siege wie Mercedes erreicht haben, zeigen, wie hart wir gearbeitet haben und

wie gut das Opel V8 Coupé ist“, so Manuel Reuter.

Insgesamt zogen die Verantwortlichen der DTM beim Finale in Hockenheim eine positive Bilanz. „Wir mussten uns komplett von der Formel 1 unterscheiden. Diese ist Imageträger, wir sind volkssnah“, sagte Hans Werner Aufrecht, der Präsident der Tourenwagen-Vereinigung ITR. Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug betonte: „Es war eine klare Fahrer-Meisterschaft. Auf die Piloten und die Ingenieure kam es an. Sie mussten die letzten Tausendstel aus den Autos herausquetschen.“ Die Leistungsdichte war so hoch, dass zeitweise 16 Autos innerhalb einer Sekunde lagen.

Die kommende Saison soll am 22. April in Hockenheim beginnen und am 21. Oktober dort enden. Geplant sind erstmals drei bis vier Auslandsrennen. 2001 soll es elf statt neun Rennen geben.

Unentschieden: Dank des Alzen-Doppelsiegs im Finale endete das Stern-Blitz-Duell 8:8



Champions: Bernd Schneider und Manuel Reuter

Geigen geben Gas

Opel Live bietet anspruchsvolle Aktionen

Rüsselsheim (ol). Was haben klassische Musik und Autos gemeinsam? Eine Frage, die Monique Mead am 18. und 19. November im Auditorium von Opel Live beantworten wird. Die Violinistin baute um das Thema herum ihr Programm „Klassik für Kids“. „Geigen, gebt Gas!“, so der Titel der eigens für die Opel-Besucherwelt entwickelten Konzert-Reihe.

Beginn der Veranstaltung ist am Samstag um 15 Uhr, am Sonntag um 11 Uhr. Karten sind für 15 Mark an der Opel Live-Kasse, bei der Musikschule Rüsselsheim sowie den Stadt-

büros erhältlich. Die Konzertkarten können auch für einen Besuch von Opel Live genutzt werden.

Am 2. und 3. Dezember, jeweils von 10 bis 17 Uhr, bietet Opel Live im Rahmen eines Weihnachtsmarktes eine Modellbahnausstellung. Es werden konventionelle und digitale Anlagen aller Spurweiten ausgestellt. Geplant ist zudem eine Modellbahnbörse mit Tausch- und Kaufmöglichkeiten.

Weitere Infos bei Opel Live unter Telefon 06142/765600 oder im Internet unter www.opel-live.de.



Streichereinheiten: Die Geigerin Monique Mead kommt zu Opel Live

Qualität verpacken

Mit Eigeninitiative will der CKD-Bereich hoch hinaus

Die Qualitätshüter des CKD-Bereichs haben sich ein ehrgeiziges Ziel gesteckt: Nichts Geringeres als die besten und zuverlässigsten Verpacker der GM-Welt

wollen sie werden. Unter dem programmatischen Arbeitstitel „Rappelkiste“ starteten sie nun eine Qualitäts-Initiative, die sie ganz nach oben katapultieren soll.

Rüsselsheim (jan). „Auf eine Million Teile kommen bei uns 532 Fehler, also unvollständige oder schadhafte Lieferungen. Das ist ein guter Wert, der nur noch mit großem Aufwand zu verbessern ist“, sagt Franz-Jürgen Esser, verantwortlich für die CKD-Qualitätssicherung.

Denn: Mehr als die Hälfte der beanstandeten Teile geht auf die Kappe von Lieferanten, auf deren Fehler die CKD-Leute zunächst keinen Einfluss haben. „Fehlerquote Null ist unerreichbar, aber hier bei uns wollen wir noch weiter optimieren“, so Lutz Friedrich, Betriebsleiter Verpackung.

Das Ziel: Um 200, also auf 350 parts-per-million (ppm), soll die Mängelquote innerhalb eines Jahres sinken, was realistisch scheint und dabei fast Weltklasse wäre.

In dem Bewusstsein, dass eine Verbesserung nur möglich

wird, wenn alle 200 Mitarbeiter mitziehen, hatten die Qualitäts-Experten die Idee, sich mit allen Teamleitern, Meistern und Führungskräften, gut 20 Leute insgesamt, unter Mitwirkung von Sozialberater István Horváth zusammenzusetzen, um nach Lösungen zu suchen. „Ohne Ablenkung vom Tagesgeschäft, ohne Stress und ohne Handys“, so Qualitätskoordinator Uwe Killmann.

Um die Kundensicht besser kennen zu lernen, haben die CKDler außerdem den Verbindungsingenieur von Delta Motors in Südafrika, Ingo Epler-Brandenburg, dazugeholt. Und dieser Kunde zeigte, was im Fehler-Falle passieren kann. „Die Kollegen bei Delta haben keine Lagerflächen, unsere Kisten gehen direkt ans Band. Wenn etwas fehlt, steht die Produktion. Das kostet 5 000 Mark – alle vier Minuten“, so Esser.

Allein diese Demonstration weckte beim Rappelkisten-Meeting den teamübergreifenden Ehrgeiz. Punkt für Punkt wurde in Arbeitsgruppen jeder Prozessschritt überprüft, an dessen Ende über 30 000 Autos rund um die Welt entstehen. „Von oben hehre Ziele verordnen kann jeder. Aber wenn die Leute selbst an der Problemlösung und deren Umsetzung beteiligt sind, dann klappt das auch“, so Esser.

Weil letztlich die Verpacker für die Kundenzufriedenheit verantwortlich sind, galt ihnen die besondere Aufmerksamkeit. Zwei Wochen nach Inkrafttreten des Aktionsplans rappelte es in der Kiste. Schulungen und erste Änderungen zeigten Erfolge: „Als Sofortmaßnahme haben wir die Radios in der Halle abgestellt, die Musik störte beim Zählen der Teile“, sagt Friedrich.



Erst reden, dann handeln: Die „Rappelkiste“ lebt



Renommierete Runde

Bochumer Werke beteiligen sich an Qualitäts-Symposium

Bochum (pm). In Sachen Qualität kennen sich die Kollegen in Bochum aus. Da ist es selbstverständlich, dass man sich auch an den renommierten, alljährlich stattfindenden Qualitätstagen beteiligt. „Steigerung der Effizienz durch Orientierung an Exzellenz“ lautete das Thema des Symposiums, zu dem Experten aus ganz Deutschland nach Bochum kamen.

Bereits zum neunten Mal war die von den Industrie- und Handelskammern der Region, der Ruhr-Universität Bochum und der Deutschen Gesellschaft für Qualität ins Leben gerufene Veranstaltung für zwei Tage das Mekka der Qualitätsexperten.

So war es auch kein Zufall, dass Reinold Hoben, Opel-Qualitätschef, an seine alte Wirkungsstätte in den Bochumer Werken



Zur Schau gestellt: Die Bochumer Werke waren...

zurückkehrte. Er nahm nicht nur an der Werksbesichtigung des Symposiums teil, sondern stellte in einem viel beachteten Vortrag auch das „Total Quality Management“ bei Opel vor.

Ziel aller Bemühungen sei es, durch Qualität höchste Kundenzufriedenheit zu erreichen. Und dieses Ziel gelte für alle Opel-Mitarbeiter, unabhängig von der Position. Als anschauliche Beispiele waren am Konferenzort auch einige Opel-Fahrzeuge ausgestellt.



...fester Bestandteil im Programm der Qualitätstage



Eigeninitiative: Teamleiter, Meister und Führungskräfte des CKD-Bereiches wollen ganz nach oben

Wobei die CKD-Qualitätswächter darauf pochen, dass nichts in Stein gemeißelt ist, schließlich ist das Bessere der

Feind des Guten: „Alles, was wir herausgefunden haben, wird in wöchentlichen Sitzungen auf seinen Nutzen überprüft.“ Am

Jahresende wird die Rappelkiste erstmals komplett neu vermessen, schließlich will man 2001 ganz oben stehen.

Perfekte Starthilfe

Zaragoza stellt Bochumer Presswerkern bestes Zeugnis aus

Bochum (pm). Sie sind die Sieger, obwohl es weder Urkunden noch Siegerpokale gibt. Ein Bericht des ITEZ macht klar, welche Leistung das Tryout-Team aus dem Bochumer Presswerk vollbracht hat: Bei der Vorbereitung für die Produktion des neuen Corsa im Werk Zaragoza erzielte die bis zu 14-köpfige Mannschaft aus Bochum bei weitem die besten Arbeitsergebnisse.

Insgesamt 23 Firmen und konzerninterne Teams waren seit Januar in Spanien, um dem neuen Kompaktwagen einen guten Produktionsstart zu ermöglichen. Namhafte Firmen aus Deutschland, Spanien, Italien, Südafrika, Taiwan und Japan hatten den Auftrag, ihren Werkzeugen und Maschinen pünktlich das Laufen beizubringen. Nur wenige beherrschten diese Aufgabe so perfekt wie das Team aus Bochum unter der Leitung von Sieghard Hoffmann.

„Fachkundiges Tryout-Personal, fertige Werkzeuge, alle Werkzeuge ohne Fremdhilfe fertiggestellt, mit Abstand beste Tryout-Mannschaft“ lautet das Urteil des ITEZ in seinem Abschlussbericht. Presswerkzeuge für 27 Fahrzeugteile hatte das eingespielte Bochumer Team in seinem Aufgabenkatalog. 20 Mal gab es dafür ein „sehr gut“ und siebenmal ein „gut“.



Viele „Einser“: Das Bochumer Presswerk-Team

Die zweitbeste Mannschaft, so das ITEZ-Urteil, kam übrigens auch aus dem eigenen Hause, nämlich aus dem Opel-Werk in Kaiserslautern.

Eine Erklärung für den Erfolg hat Sieghard Hoffmann auch parat: „Bei uns wird jeder Schritt zu Hause gründlich vorbereitet. Außerdem sind wir nach rund einhalb Jahrzehnten ein ausgesprochen eingespieltes Team.“

Mitverantwortung tragen aber auch, und das meint der Bochumer sehr ernst, die Ehefrauen und Partnerinnen, die die häufige Abwesenheit ihrer Männer mittragen und die Familien zusammenhielten: „Schließlich kommt man bei so einem Auftrag ein halbes Jahr lang nur alle drei Wochen für ein Wochenende nach Hause.“

Pokal für die Nachtschicht

ITEZler siegen beim 1000-Runden-Kartrennen der Autoindustrie

Rüsselsheim (jan). Ob Rallye, Rundstrecke oder Formel 3 – im Motorsport ist Opel seit jeher vorne mit dabei. Jetzt kam auch noch die Kartbahn hinzu: Beim „PS Power Pur Cup“, dem ersten 1000-Runden-Rennen der Automobilindustrie, fuhr eine Rüsselsheimer Equipe ganz nach oben auf das Treppchen.

Neun Männer und eine Frau stark war das Opel-Team, das sich in Mannheim der Konkurrenz von 13 Autobauern, Zulieferern und Ingenieur-Büros stellte. Dabei griffen im Zeichen des Blitzes nicht nur rennerfahrene Technik-Experten aus dem ITEZ ins Volant der bodennahen Fluggeräte, auch Motorsport-Chef Volker

Strycek gab auf dem Hallen-Rund kräftig Gas.

Jedes Teammitglied musste mindestens 30 Runden zurücklegen und durfte maximal 80 Minuten unterwegs sein. So war dafür gesorgt, dass sich kein Fahrer während der neuneinhalb Stunden dauernden Nacht-

schicht – Start war samstags um 23.30 Uhr – einfach aufs Ohr legen konnte.

Und dank steter Wachsamkeit, gekonnter Renn-Regie und professionellem Service in der Box kam der lauteste Jubel schließlich aus dem Opel-Fahrerlager. Als am Sonntagmorgen um 9 Uhr die Zielflagge fiel, hatte die Blitz-Elite meiste Runden zurückgelegt und dabei Gegner wie Audi und Porsche auf die Plätze verwiesen.

Das zweitplatzierte Team des Organisators PS: Design+Prototyping war knapp am Sieger-Pokal vorbei gefahren. Und weil der Power Cup ein Wandpokal ist, geht Opel als Titelverteidiger nächstes Jahr wieder auf die Piste.



Hurtig-Routen: So sehen Sieger aus

Pure Energie

Rüsselsheimer Netz komplett saniert

Das Stammwerk steht jetzt so richtig in Saft und Kraft. Mit Einweihung und Inbetriebnahme des Energy Control Center M 125 wurde das letzte Kapitel einer vor fünf Jahren begonnenen Geschichte abgeschlossen, die die Sanierung und Modernisierung der Energie- und Wärmeversorgung zum Inhalt hatte.

Rüsselsheim (jan). Von neuer Warte aus wird alles kontrolliert und gesteuert, was Produktion und Administration am Laufen hält. „Ob Wärme, Strom, Wasser oder Druckluft – alle Informationen über die Versorgungslage kommen hier auf acht Computer-Bildschirmen zusammen“, sagt der Leiter der Energiewirtschaft Matthias Schweitzer. 3,6 Millionen Mark waren für jenen letzten Schritt erforderlich, der das alte Kraftwerk von 1936 endgültig zum Backstein-Denkmal werden ließ.

Obwohl dort schon seit über einem Jahr kein Strom mehr erzeugt wurde, lag die Schaltzentrale der Wächter über die Opel-Energie bis jetzt immer noch an historischer Stätte. Jetzt wird die

eigentliche Überwachungs-Arbeit im neuen Kraftwerk gemacht.

In dessen Herz, im ersten Stock gelegen, sitzen an jedem Tag der Woche zwei Mitarbeiter rund um die Uhr an ihren hochtechnisierten Computer-Arbeitsplätzen und tragen Sorge dafür, dass alle Systeme einwandfrei arbeiten. „Wo in der alten Warte noch Knöpfchen auf der Mosaiktafel gedrückt wurden, reicht heute ein Mausklick. Übersichtlicher ist es auch geworden, weil jetzt alle Informationen auf dem Bildschirm visualisiert werden“, preist Projektleiter Norbert Büchner die neue Zentrale.

Zwei Jahre Vorlauf brauchten allein jene zwei Experten, die das Geschehen in Bilder fassen

mussten. „Eine enorme Aufgabe, denn was hier zu sehen ist, ist nicht weniger als ein Abbild dessen, was draußen passiert. Und diese Infos umfassen 25 000 Daten und Werte“, erklärt Herbert Horn, Leiter der Stromversorgung, die Diagramme auf den Bildschirmen.

So genügt ein Klick, um eine Grafik darüber zu erhalten, wann wie viel Strom im Werk verbraucht wird. Mittags um 12 Uhr ist die Kurve auf ihrem

Höhepunkt, während der Pausen, wenn die Bänder stehen, sind kleine Dellen in der grünen Wand, nach 18 Uhr, wenn die Büros sich leeren, geht der Bedarf nach unten. Fällt ein Abschnitt oder eine der insgesamt 80 Stationen des riesigen Wärme-Netzes aus, ändert sich die Farbe und – sicher ist sicher – eine Frauenstimme aus dem Lautsprecher verkündet: „Störung Wärmestation“.

„Von hier aus können alle Einspeisekabel, die Opel mit Strom versorgen, lahm gelegt werden, dann brennt hier keine Glühbirne mehr“, sagt Horn.

„Aber nur, wenn man über das entsprechende Passwort verfügt, und das haben ausschließlich die Vorgesetzten.“ Also ein Fall von höchstens theoretischer Natur.

Sollte er doch mal Realität werden, wird auch er aufgezeichnet. „Wir speichern jede Änderung, jeden Wert, jeden Vorfall und auch den kleinsten Fetzen an Information im System auf Diskette. Und zwar mindestens zehn Jahre lang“, so Büchner. So wird auch im Jahre 2010 noch allgegenwärtig sein, wie Rüsselsheim ehemals in Saft und Kraft stand.



Auf einen Blick: Im „Energy Control Center“ haben die Kraftwerksexperten die Versorgungslage konstant unter Kontrolle

Start-Ups mit Schwung

Azubi-Planspiel ein voller Erfolg – Bald Themenwechsel?

Rüsselsheim (jan). Jeder hat mal klein angefangen: Während Adam Opel sein erstes Glück mit Nähmaschinen machte, setzen seine Nachfolger traditionell auf Geschirrr-Reiniger. Die Gelegenheit, ihre Produkte dem Kunden zu präsentieren, haben die Nachwuchs-Unternehmer alljährlich bei der „Spülmaschinenmesse“.

Bei dem Unternehmensplanspiel sollen die Azubis des 1. Lehrjahrs nicht nur verkäuferisches Geschick, sondern auch Kreativität und Teamgeist unter Beweis stellen. „Vor allem das gemeinsame Arbeiten haben sie ganz hervorragend gelöst“, freut sich „Messechef“ Lutz Neubert, im Hauptberuf Leiter der Kaufmännischen Berufsausbildung.

Unterstützt werden die Start-Up-Unternehmer dabei von erfahrenen Vorstands-Mitgliedern alteringesessener Hersteller, sprich jenen Auszubildenden, die ein Jahr zuvor dabei waren. „An uns ist es dann, unsere Nachfolger in Gruppen aufzuteilen und deren imaginäre Firma zu bewerten“, so Timo Langendorf, der 1999 noch auf der anderen Seite des Messestands zu finden war.

Jetzt prüfte er mit drei Kollegen des 2. und 3. Lehrjahrs Markt-Strategie und Auftreten der sechs Spülmaschinen-Bauer. Die mussten im Verlauf der zwölf Spielabschnitte ein Werk aus dem Boden stampfen, Mitarbeiter einstellen, Maschinen kau-

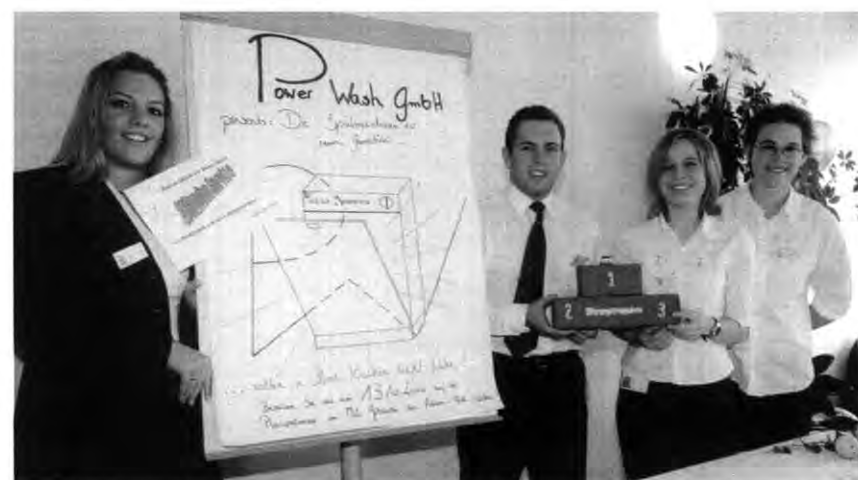


Messetrübel: Die Azubis waren gefragt

fen, Werbespots drehen und kaufmännisch Kosten kalkulieren.

Die beste Präsentation gelang der „Power Wash AG“. Die bot neben einem ausgereiften Produkt – unterstützt durch eingängige Werbung und gedeckt durch eine solide Finanzierung – einen 24-Stunden-Service. Von sovielen Vorzügen ließ sich auch Lutz Neubert überzeugen, der als König Kunde und Aufsichtsratsrat in Personalunion unterwegs war.

Aber da die Zukunft jenen Firmen gehört, die Informationstechnologie zu bieten haben, gibt es auch hier Überlegungen, in den neuen Markt einzusteigen: „Vielleicht werden wir, nach immerhin acht Jahren Spülmaschinen-Messe, im kommenden Jahr einen Computer präsentieren.“



Start Up-Power: Verena Bautz, Marcus Trapp, Katrin Seitz und Christine Schwarz (v.l.)

Simulieren studieren

Computerberechnungen sollen die Ergonomie weiter verbessern

Können „künstliche Werker“ die körperlichen Belastungen ihrer Kollegen aus Fleisch und Blut „vorempfinden“? Ein Pilot-Projekt soll diese Frage beantworten – und ist weit fortgeschritten, wie eine Präsentation jetzt eindrucksvoll belegte.



Hilfreicher Pilot: Hans Joachim Gora erläuterte die Studien

Rüsselsheim (es). Überkopfarbeit, bücken und gleichzeitig Lasten bewegen, generell schwere Hebearbeiten oder ungünstige Arbeitshaltungen gefährden auf die Dauer die Gesundheit der Mitarbeiter. Ergonomisch optimierte Arbeitsplätze sind daher schon seit Jahren ein Hauptkriterium bei der Planung neuer Produktionsanlagen.

Natürlich macht es auch Sinn, die unter dem Ergonomiegesichtspunkt bestmögliche Arbeitsplatzgestaltung im frühest möglichen Entwicklungsstadium zu entdecken. Und da Computersimulationen beim Entwickeln von Fahrzeugen und Produktionsanlagen längst gang und gäbe sind, war es nur eine Frage der Zeit, bis auch ein „virtueller Werker“ die Belastungen seiner „echten“ Kollegen vorexerziert.

Eine ME-Gruppe arbeitet bereits seit fünf Jahren auf dem Gebiet der Energie-Simulation. 1998 wurde ein Pilotprojekt von CAME (Computer Aided Manufacturing Engineering) aus der Taufe gehoben.

Zunächst ins Visier genommen wurde eine Ergonomie-Simulation für die Epsilon-Cockpit-Montage.

Die Entwicklung vollzieht sich in enger Zusammenarbeit mit den Planern der Fertigungsautomation, dem Werksärztlichen Dienst, der Arbeitssicherheit und dem Betriebsrat.

Insgesamt sieben Arbeitsabschnitte der Cockpit-Montage können mittlerweile digital dargestellt werden. Die Operationen werden am Computer bis ins Detail mathematisch beschrieben und simuliert. Die Körpermodelle geben punktgenau Auskunft über die Belastung der einzelnen Körperteile, die durch ungünstige Körperhaltung, Drehoperationen und Kraftakte bei der Materialaufnahme entstehen.

Selbstverständlich werden dabei auch Zeit-Wege-Plan, Machbarkeitsstudien, Materialanstellung und -fluss berücksichtigt. Der gesamte Ablauf kann aus verschiedenen Perspektiven dargestellt werden – in Echtzeit, Zeitlupe, als Standbild oder als Bildsequenz.

Die Präsentationsbesucher waren beeindruckt – auch wenn es verständlicherweise einhellige Meinung bleibt, dass die endgültige Ergonomietauglichkeit eines Arbeitsplatzes immer noch an und von der „Hardware“ gecheckt werden muss. Allein die sich im Anschluss an die Präsentation entspannende Diskussion zeigte jedoch deutlich, wie das gemeinsame Studium von Energie-Simulationen die Kommunikation zwischen den Bereichen fördert.

Freilich gibt es auch noch Einiges zu verbessern – etwa den Datenaustausch zwischen PE und ME, denn jede Simulation kann nur so gut sein wie die Grundlage, auf der sie erstellt wird.

Wert gelegt werden soll auch darauf, dass nicht nur Planer, sondern auch Produktionsmitarbeiter ihre Erfahrungen schon in der Konzeptphase einbringen. Denn niemand kann besser als sie dazu beitragen, dass sich ihr künstlicher Kollege so authentisch wie möglich bewegt.

Astra Selection

Das neue Astra Sondermodell

erhältlich in vier verschiedenen Ausstattungsvarianten

ab 27.895,-DM

(unverbindliche Preisempfehlung)

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Hollywood liegt in der Pfalz

Azubis drehen Low-Budget-Film

Das Scheinwerferlicht renommierter Werbefilmer und -fotografen kennt er gut. Aber kaum ein Auftritt dürfte dem Opel Coupé so viel Spaß gemacht haben wie seine Hauptrolle in der Low-Budget-Produktion „Bad Habits“. Produktion, Regie und Verleih: Pfälzer Azubis.

Kaiserslautern (es). Der Streifen erzählt von einer Autofahrer-Clique, die auf dem Parkplatz vor dem Verwaltungsgebäude des Werks Kaiserslautern vorfährt. Jeder gibt mächtig mit seiner Karre an und beharrt darauf, den schönsten, schnellsten oder komfortabelsten Wagen zu haben – bis, ja bis ein Opel Coupé an der Gruppe vorbei fährt. Worauf sie zunächst verstummen und dann zur Erkenntnis kommen: „Change your habits! – Ändere deine Gewohnheiten!“

Die Fremdmodelle werden übrigens von Bobby-Cars gedoubelt. Denn die Macher wollten keinen Mitbewerber verärgern, außerdem hätte ein Einsatz weiterer echter Autos den eng gesteckten Kostenrahmen der Produktion gesprengt. Allerdings reden alle handelnden Akteure und der Erzähler englisch – im deutschen Filmschaffen normalerweise ein Indiz dafür, dass die Produzenten den Streifen international vermarkten wollen. Was im Falle von „Bad Habits“ aber leider nicht zutrifft.

Das 15-Minuten-Video läuft nur vor ausgesuchtem Publikum: werksintern in Kaiserslautern vor Auszubildenden, Vorgesetzten und Kollegen. Die Idee entwickelt, das Drehbuch ausgearbeitet und die Rollen gespielt haben sechs angehende Kauf-

leute für Bürokommunikation. Ihre Ausbildungsbeauftragte Gabriele Schneider machte ihnen den Vorschlag, an einem bundesweit ausgeschriebenen Wettbewerb des Bildungsministeriums teilzunehmen, bei dem Auszubildende dieses Berufszweiges einen Kurzfilm oder ein Hörspiel in einer Fremdsprache einreichen sollten.

Daraufhin gingen Jessica Hilgert, Kerstin Lenhart, Sybille Göttel, Tina Hartmann, Jenny Mangold und Robert Schmidt an die Arbeit. Und erfuhren dann gemeinsam, wie weit der Weg von einer guten Idee bis zur bestmöglichen Umsetzung ist. So musste nicht nur flüssig getextet, sondern das Ganze ja auch ins Englische übersetzt werden – was vor allem bei der Einleitung nicht leicht war, in der Einzelheiten aus der Produktion mitgeteilt werden. Dabei fallen entsprechend viele technische Begriffe.

Dann kommt beim Film ja auch eine Menge Organisationsarbeit hinzu – etwa das Heranschaffen der Requisiten, vom Bobby-Car bis zum „echten“ Coupé, das freundlicherweise aus Rüsselsheim zur Verfügung gestellt wurde.

Doch Organisations- und Improvisationstalent zeichnen gute Bürokommunikationskräfte

schließlich aus, so dass das freiwillige Engagement des Sextetts auch bestens in den Ausbildungsplan passte.

Für die Kamera- und die übrige technische Filmarbeit gewannen die Azubis Fachleute über Privatkontakte. Zur Nachvertonung in einem Studio in Zweibrücken traten sie allerdings wieder selbst an.

Auch wenn es mit einem Wettbewerbspreis nichts wurde – stolz sein dürfen die Sechs auf ihr Filmdebüt allemal. Und da sie noch zwei Jahre Ausbildung vor sich haben, ist von dem Team noch einiges zu erwarten. ■



Nachwuchs-Filmer: Mit viel Elan, guten Ideen und einigen Bobby-Cars machten sich die Azubis ans Werk

Mutiger Einsatz

Bochumer in München geehrt

Bochum (pm). Einen Urlaubstag musste sich Andreas Wüller nehmen – und das aus einem Grund, den er sich nicht hätte träumen lassen. Der Mitarbeiter der Bochumer Werkssicherheit war nach München eingeladen, um aus der Hand des bayerischen Innenministers Dr. Beckstein die „Landesmedaille für innere Sicherheit“ in Empfang zu nehmen.

Für den gelernten Betriebsschlosser war es eigentlich eine „Selbstverständlichkeit“, was dem Freistaat diese Ehrung wert war. In der Laudatio des Ministers, der das Handeln des Bochumers als ein besonders positives Beispiel für Zivilcourage lobt, liest sich die „Selbstverständlichkeit“ so:

„Ende Mai 2000 belästigte ein erheblich alkoholisierte 23-jähriger Mann in Bamberg Fahrgäste eines Stadtbusses und beleidigte sie aufs Heftigste. Mit Schlägen und Fußtritten ging er auf ältere Fahrgäste los. Einige Personen stiegen aus dem Bus aus, um der eskalierenden Situation zu entkommen. Die Verbleibenden trauten sich nicht einzugreifen, da der Mann offensichtlich nicht zu beruhigen war und sich sehr aggressiv verhielt.“



Zivilcourage gezeigt: Andreas Wüller

Von der Terrasse eines etwa 50 Meter entfernten Lokals beobachteten Andreas Wüller und zwei Freunde die Situation. Sie befanden sich als Motorradtouristen für einige Tage in Bamberg. Ohne Zögern gingen sie zum Bus, überwältigten mit gekonnten Griffen den Randalierer und hielten ihn so lange am Boden fixiert, bis die Polizei eintraf. Durch ihr sofortiges Eingreifen verhinderten sie weitere Körperverletzungen von Fahrgästen und vereitelten die Flucht des Täters.“

Für wie selbstverständlich Wüller die Geschichte hielt, zeigt sich daran, dass er den ganzen Vorgang schon fast vergessen hatte, als er jetzt die Einladung der bayerischen Staatsregierung bekam. ■

Tanja fährt Zafira

„Lindenstraßen“-Star holte sich ihren Van in Bochum ab

Bochum (pm). Bekannt ist sie den meisten Fernsehzuschauern als Tanja Schildknecht-Dressler aus der Dauerserie „Lindenstraße“. Im wirklichen Leben hört die Schauspielerin auf den Namen Sybille Waury. Als erfolgreiche Darstellerin fährt sie im Privatleben jetzt auch ein erfolgreiches Fahrzeug, nämlich einen nagelneuen Zafira.

Die Schauspielerin aus Köln holte den magmaroten Compact-Van aus Bochumer Produktion jetzt in der Servicewerkstatt ab und brachte gleich ihr eineinhalb Jahre altes Töchterchen samt Babysitz zum Probefahren mit. Mutter und Kind waren sogleich von der ausgesprochenen Familientauglichkeit des neuen fahrbaren Untersatzes überzeugt.

Werkstdirektor Jan Brems brachte gemeinsam mit Sybille Waury die Nummernschilder an, bevor eine improvisierte Autogrammstunde in der Servicewerkstatt folgte. Nach dem Motto „Bitte auch eins für meine Frau und meine Schwiegermutter“ fanden die signierten Karten des Lindenstraßen-Stars hervorragenden Absatz.

Anschließend ging es mit dem neuen Auto zurück an den Rhein, wo Sybille Waury aber nicht mehr lange wohnen wird: „Im Dezember ziehen wir nach Berlin, dabei wird uns der Zafira gute Dienste leisten“. Bleibt abzuwarten, wann Tanja Schildknecht-Dressler vielleicht einmal mit einem Zafira durch die Lindenstraße rollt. Das Zeug zum TV-Star hat der Compact-Van ganz sicher. ■



Los geht's: Werkstdirektor Jan Brems hilft Sybille Waury bei den Kennzeichen

Hilfe!

Gebrauchtwagenverkaufshilfen beim Neuwagenkauf

Astra: 1.160,- DM
(außer 1.7 DTI und Coupé)
Vectra: 1.740,- DM
Omega: 2.320,- DM

Laufzeit bis 31.12.2000

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Sichere Spitze

Neue Bestwerte bei der Arbeitssicherheit

Rüsselsheim (ek). Der Stand der Arbeitssicherheit im Werk Rüsselsheim war noch nie so gut wie heute. Das belegt die Unfallhäufigkeit von 0,41 während der ersten drei Quartale des laufenden Jahres. Diese Zahl besagt, dass statistisch gesehen auf 200 000 geleistete Arbeitsstunden weniger als 0,5 Betriebsunfälle kamen. Anders ausgedrückt: Erst nach einer halben Million geleisteter Stunden besteht das Risiko eines Arbeitsunfalls mit krankheitsbedingter Abwesenheit ab einem Arbeitstag.

„Wir haben in den vergangenen Jahren unser Sicherheitsbe-

wusstsein auf allen Ebenen im Werk sensibilisiert und geschärft“, so Werkstdirektor Michael J. Wolf über die Hintergründe für die erhebliche Verbesserung.

Noch 1995 hatte die Unfallhäufigkeit im Werk statistisch im Durchschnitt der Branche gelegen. In der Zwischenzeit hat sich Opel zum sichersten Automobilhersteller Deutschlands entwickelt, und der Fertigungsstandort Rüsselsheim wurde zum Vorzeigewerk.

„Wir haben in diesen Jahren die Zahl unserer Unfälle um 87 Prozent reduziert und damit neue Maßstäbe gesetzt“, so Wolf. ■

Auto, Motor und Sport

Deutschlands erste Rennbahn stand in Rüsselsheim

Der Testbetrieb ist so alt wie der Automobilbau selbst. Und die Ansprüche der Autobauer an ihre Fahrzeuge wuchsen schnell: Schon 1920 eröffnete Opel sein erstes werkseigenes Versuchsgelände. Vor exakt 80 Jahren fiel auf der Opel-Rennbahn auch der Startschuss für eine Motorsportveranstaltung. Denn das Versuchsgelände war zugleich die erste permanente Rennstrecke Deutschlands.

Rüsselsheim (pui). Das Motorsport-Interesse ist nicht erst seit den Tagen von Schumi groß: Über 10 000 Menschen säumten im Jahr 1920 die südlich von Rüsselsheim gelegene Opel-Strecke am Schönauer Hof und waren von den Leistungen der Rennfahrer begeistert. Damit begann im Oktober 1920 eine mehr als zehnjährige Ära, in der sich die Opel-Rennbahn zu einem Rennsport-Mekka entwickelte.

Die alte ovale Einfahrbahn auf dem Werksgelände, auf der zu Beginn des Jahrhunderts die fertiggestellten Last- und Personenkraftwagen ausgiebig getestet und eingefahren wurden, reichte schon wenige Jahre später nicht mehr aus. Die kontinuierlich fortschreitende

technische Entwicklung brachte immer schnellere Fahrzeuge hervor, so dass Versuchsfahrten zunehmend im öffentlichen Straßenverkehr stattfanden. Damit wurde letztlich der Bau einer völlig neuen Anlage für die Automobilprüfung unausweichlich. Das Konzept

für die Opel-Rennbahn, deren Bau 1917 begann, sah eine ovale Piste vor, die für Einfahrzwecke, nach dem Krieg vor allem aber auch als „Sportbahn“ fungieren sollte. Das 1919 fertiggestellte Oval erstreckte sich über 1,5 Kilometer. Die 12 Meter breite Beton-

fahrbahn mit zwei überhöhten Kurven (32 Grad) und unterschiedlichen Kurvenradien ermöglichte Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 140 km/h. Von den Tribünen im Start-/Ziel-Bereich ließ sich die ganze Strecke überblicken. Rund 50 000 Zuschauer fanden zudem auf einem umlaufenden Erdwall im Innenraum des Ovals Platz.

An den Werktagen wurde die Strecke als Test- und Einfahrbahn für Prototypen und Neuwagen genutzt, an den Wochenenden fanden immer öfter Auto-, Motorrad- und sogar Fahrradrennen statt. Bis Ende der 20er Jahre traten auf der Opel-Rennbahn alljährlich die besten Fahrer der Welt, darunter auch der berühmte Rudolf Caracciola, gegeneinander an – auf Marken wie BMW, BSA, Fiat, Horex, Mercedes, Norton, NSU und natürlich Opel.

Die Autobauer nutzten die Beliebtheit der spektakulären Veranstaltungen auf der Opel-Rennbahn auch für eigene Werbezwecke. So präsentierte das Werk 1925 im Anschluss an ein Rennen die Tagesproduktion des neuen Modells 4/12 PS der Öffentlichkeit. Dies war der er-

ste Großserienwagen, denn Opel hatte ein Jahr zuvor als erster deutscher Hersteller die Fließbandproduktion eingeführt. Rund 125 dieser im Volksmund „Laubfrosch“ genannten Autos zogen am staunenden Publikum vorüber. Ein weiterer Höhepunkt in der Geschichte der Opel-

Rennbahn sind die Raketenexperimente unter der Leitung von Fritz von Opel. Am 12. März 1928 unternahm der Opel-Ingenieur und Rennfahrer Kurt Volkart mit einem Versuchsfahrzeug auf der Opel-Rennbahn die weltweit erste Raketenfahrt. Nur einen Monat später war das Opel-Testgelände Schauplatz des ersten öffentlichen Starts eines Raketenwagens.

Anfang der 30er Jahre fiel der Schleier des Vergessens über die Opel-Rennbahn, da sie infolge der rasanten Entwicklung in der Automobiltechnologie nicht mehr den gewachsenen Anforderungen genügte. Nur noch selten nutzten die Ingenieure das Test-Oval für die Erprobung von Spezialentwicklungen. 1949 lief der Pachtvertrag aus. Noch heute ist der Kurs als solcher erkennbar, auch wenn er durch den umgebenen Wald gänzlich zugewachsen ist.



Start frei: 1920 eröffnete die Opel-Rennbahn

Foto: Opel



Roaring Twenties: Die besten Rennfahrer der 20er Jahre trafen sich am Schönauer Hof



HINTERGRUND

Obwohl es seine Berühmtheit dem Renn-geschehen verdankt, entstand das Opel-Oval doch in erster Linie zu Testzwecken. Der Bedarf an Last- und Personenkraftwagen stieg derart rasch, dass die auf dem Werksgelände befindliche kleine Einfahrbahn dem Ansturm der zu prüfenden und einzufahrenden Fahrzeuge nicht mehr standhielt.

Außerdem genügte die Strecke nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen der Fahrzeuge. Der erste Sechszylinder von Opel – 56 PS, 4,7 Liter Hubraum, 85 km/h Höchstgeschwindigkeit – war schlicht zu schnell für die Kreisbahn im Werk.

Daher wichen die Testfahrer zunächst auf öffentliche Straßen aus. Ein Zustand, der auf Dauer den Anwohnern nicht zumutbar war.

So begann man 1916 mit den Planungen eines Test- und Einfahrgeländes. Dass daraus einmal die erste und in den 20er Jahren berühmteste Rennstrecke in Deutschland werden sollte, war in den Wirren des Ersten Weltkriegs noch nicht abzusehen.



Rund geht's: 140 km/h erreichten die Autos im Oval



1924 nutzt Opel die Rennbahn für eine außergewöhnliche PR-Aktion: Im Anschluss an ein Rennen paradien vor großer Kulisse 125 „Laubfrösche“ – die gesamte Tagesproduktion. Zeitgenössischen Berichten zufolge soll das Publikum schwer beeindruckt gewesen sein.

1927 wird der Rundenrekord für Autos auf der Opel-Rennbahn auf 145 km/h hochgeschraubt. Mehr gibt die Bahn jedoch nicht her. Am 18. Juni 1927 beginnt mit dem Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring der schleichende Niedergang der Opel-Rennbahn. Die 22,8 Kilometer lange Nordschleife mit ihren unterschiedlichen Kurven ist anspruchsvoller und abwechslungsreicher als ein bloßes Oval mit eineinhalb Kilometer Streckenlänge.

1932 eröffnet in Hockenheim ein weiteres Motodrom. Auf den beiden modernen Anlagen können auch die mittlerweile wesentlich schnelleren Wagen an den Start gehen.

1949 läuft der Pachtvertrag für das Gelände am Schönauer Hof aus und wird nicht verlängert.



Eine für alle: Auch Motorrad-Läufe fanden auf der Teststrecke statt

RENN-GESCHICHTEN

1916 laufen die Planungen an für den Bau einer „Einfahrbahn“ in Rüsselsheim.

1917 beginnen die Bauarbeiten.

1919 ist die Versuchs- und Rennbahn fertiggestellt.

Am 24. Oktober 1920 feiert die Opel-Rennbahn ihre sportliche Premiere. Der Hessische und der Wiesbadener Automobil-Club richten einen Wettbewerb für Automobile und Motorräder aus. Die Zuschauerresonanz ist enorm: Über 10 000 Besucher finden den Weg zum Schönauer Hof – und sie kommen auf ihre Kosten, immerhin sollen Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 140 km/h erreicht worden sein. Einige Trophäen des Premierenrennens bleiben in der Familie: Fritz von Opel gewinnt das Rennen über 30 Kilometer für Autos bis 14 PS sowie jenes für Wagen über 14 PS. Hans von Opel, ebenfalls ein Enkel von Adam Opel, steuert mit seinem 9-PS-Boliden über 15 Kilometer einen dritten Platz bei.

1921 eröffnet im Berliner Grunewald die „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße, kurz Avus.

Am 2. Juli 1922 gewinnt die spätere Rennsportlegende Rudolf Caracciola – damals gerade 21 Jahre jung – ein „Anerkennungrennen“ vor der Rekordkulisse von 50 000 Zuschauern.

1923 liegt der Bahnrekord bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 km/h.

Innovativ und offensiv

Erweiterte Motorenpalette für 2001

Opel startet mit der größten Motoren-Offensive der Unternehmensgeschichte in das Modelljahr 2001. Ziel dabei war, über alle Pkw-Baureihen hinweg die Abgasemissionen und den Kraftstoffverbrauch weiter zu vermindern sowie gleichzeitig Drehmoment und Leistung zu erhöhen.

Rüsselsheim (pui). Nach einer umfassenden Überarbeitung gehören die Ecotec-Aggregate zu den sparsamsten und effektivsten Triebwerken in ihren Klassen. Außerdem hält der hochmoderne 2,2 Liter 16V-Alumotor, der bislang im Coupé und Speedster für Vortrieb sorgte, Einzug in Astra, Zafira und Vectra. Unter der Haube dieser Modelle sowie des Omega finden sich jetzt auch deutlich kräftigere Diesel-Direkteinspritzer. Ebenfalls neu ist ein 2,6 Liter V6-Benziner für Vectra und Omega, während das Coupé künftig auch mit einem besonders leistungsstarken Turbomotor erhältlich ist.

„Mit der neuen Motorenpalette starten wir gut gerüstet ins neue Modelljahr. Das Speedster-Triebwerk im Coupé, Vectra und jetzt auch im Zafira unterstreicht unsere Philosophie, anspruchsvolle Technik für alle Kunden erreichbar und erschwinglich zu machen“, so Technik-Vorstand Hans H. Demant.

Eine weitere wichtige Neuerung zum Modelljahr 2001 sind die für nahezu alle Motoren auf 30 000 Kilometer verlängerten Wartungsintervalle.

Bei den Dieselmotoren wurde das Angebot weiter ausgebaut. Im Mittelpunkt stehen stärkere und verbrauchsgünstigere Varianten mit Euro 3-Zertifizierung.

Ein Beispiel ist der Astra Eco 4. Mit einem MVEG-Verbrauch von nur 4,4 Litern pro 100 Kilometer ist er mit seinem 1,7 Liter DTI-Diesel das erste „Vierliter-Auto“ in der kompakten Mittelklasse. Damit tritt Opel den Beweis an, dass auch familientaugliche Fahrzeuge mit hohem Sicherheitsstandard und guten Fahrleistungen besonders sparsam sein können.

Auch am anderen Ende der Leistungsskala gibt es wichtige Neuigkeiten: Neben weiterem Feinschliff bei der Radialkolben-Einspritzpumpe VP 44, die nun mit einem Druck von bis zu 1800 bar an den Einspritzdüsen sowie an einer Vor- oder Piloteinspritzung arbeitet, betrifft dies vor allem die Ladetechnik beim neuen 2,2 Liter-Triebwerk. Hier kommt erstmals bei Opel ein Abgas-turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG-Lader) zum Einsatz. In der Praxis bedeutet diese Technik noch spontaneres Ansprechverhalten in allen Drehzahlbereichen.

Die Abstimmung der Ottomotoren auf die zukünftigen Abgasvorschriften war mit einer gründlichen Überarbeitung der Triebwerke verbunden, die bei vielen Motoren zu einer höheren Leistungsausbeute führte. Beispielhaft ist das 1,6 Liter-Triebwerk des Astra: Es wurde von Single-Multipoint- auf Mehrpunkt-Ein-

Foto: Opel



Treibende Kraft: Das Speedster-Triebwerk kommt in Zafira, Vectra und Opel Coupé

spritzung umgestellt und erhielt unter anderem auch ein neues Ansaug- und Abgassystem. Die Leistung steigt dadurch von 55 kW/75 PS auf 62 kW/85 PS. Besonders erfreulich ist dieser Fortschritt, weil parallel der Kraftstoffverbrauch nach MVEG-Norm um 0,1 Liter auf nun 7,1 Liter pro 100 Kilometer reduziert wurde.



Einsteiger: 1.2-16V-Motor mit 75 PS

Die neuen Motoren und Modell-Versionen auf einen Blick:

Modell	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm bei min ⁻¹)	Verbrauch* (l/100 km)	Höchsttempo* (km/h)	Beschleunigung* (0-100 km/h in s)	Abgasstufe*
Astra 1.2 16V	55/75	110 bei 4.000	6,1	170	15,0	Euro 4
Astra 1.6	62/85	138 bei 2.600	7,1	180	13,0	Euro 3 und D4
Astra 1.8 16V	92/125	170 bei 3.800	7,8	205	9,5	Euro 3 und D4
Astra 2.2 16V	108/147	203 bei 4.000	8,4	214	8,8	Euro 4
Coupé 1.8 16V	92/125	170 bei 3.800	7,8	210	9,5	Euro 3 und D4
Coupé 2.2 16V	108/147	203 bei 4.000	8,4	218	8,8	Euro 4
Coupé 2.0 16V Turbo	140/190	250 bei 1.950	8,9	245	7,5	Euro 4
Zafira 1.8 16V	92/125	170 bei 3.800	8,6	188	11,5	Euro 3 und D4
Zafira 2.2 16V	108/147	203 bei 4.000	8,9	200	10,0	Euro 4
Vectra 1.8 16V	92/125	170 bei 3.800	7,8	208	10,5	Euro 3 und D4
Vectra 2.2 16V	108/147	203 bei 4.000	8,4	218	9,5	Euro 4
Vectra 2.6 V6	125/170	250 bei 3.600	9,7	230	8,5	Euro 3
Vectra 2.2 DTI 16V	92/125	270 bei 1.500	6,5	207	10,5	Euro 3
Omega 2.2 16V	106/144	205 bei 4.000	9,6	210	10,5	Euro 3 und D4
Omega 2.6 V6	132/180	240 bei 3.400	10,6	229	9,5	Euro 3
Omega 2.2 DTI 16V	88/120	280 bei 1.600	7,1	195	12,5	Euro 3

*: Angaben für Limousinen-Version (Astra, Vectra, Omega) mit Schaltgetriebe

...und zum Dritten

Der erste Speedster wurde jetzt im Internet versteigert

Rüsselsheim (pui). Der erste Speedster trägt eine Plakette mit der Seriennummer 001 auf dem Instrumententräger und hat das Zeug zum Sammlerauto. Zumal der silberfarbene Roadster nicht einfach verkauft, sondern jetzt im Internet versteigert wurde. Die erste europaweite Online-Auktion eines Autos fand unter www.qxl.com/speedster statt.

Das renommierte Londoner Internet-Auktionshaus QXL.com präsentierte den Mittelmotor-Sportwagen auf seiner Homepage sowie auf den damit verlinkten nationalen Seiten. So konnten sich die Bieter in Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande und Spanien in ihrer Muttersprache informieren und simultan mit der Währung ihres Landes steigern.

Gewinner der Auktion ist aber nicht nur der Meistbietende: Der Erlös der Versteigerung kommt in voller Höhe der Organisation SOS Kinderdorf zugute, die Waisen und vernachlässigte Kinder betreut. Der 1949 von Hermann Gmeiner gegründete Verein ist heute in 131 Ländern tätig.

In den weltweit über 1 500 Einrichtungen – darunter über 400 Kinderdörfer und 295 Jugendzentren – betreuen die Mitarbeiter über 46 000 Kinder sowie Jugendliche und helfen insgesamt mehr als 300 000 Menschen. Mehr Infos über die SOS Kinderdörfer gibt es unter www.sos-kd.org.

Während der Gewinner der QXL-Auktion schon bald die Möglichkeit haben wird, das agile und kurvensichere Fahrverhalten des Speedster selbst zu erleben, können Kunden beim Anklicken von www.opel.com mehr über den Sprinter lesen, der für die Beschleunigung von null bis 100 km/h nur sechs Sekunden benötigt.



Zugeschlagen: Modell 001 fährt Online vor

Klick und Blick

Auch auf der Opel-Homepage brilliert der neue Corsa

Rüsselsheim (pui). Den neuen Corsa „zum Anfassen“ gibt's jetzt auch auf der Website www.opel.de. Als erster Autohersteller verwirklicht Opel hier mit einer neuen Technologie den Traum aller Autofreunde im Internet: Das neue Auto von innen und außen in hochauflösender Bild-

qualität mit vielen Details zum Anklicken und Bewegen.

Der Clou: Interessenten können vor einer Probefahrt per Mausklick die neue Easytronic-Schaltung des Corsa testen, das Schiebedach öffnen oder die Handgriffe üben, die zum Vergrößern der Ladefläche nötig sind.

Zusätzlich bietet die Corsa-Microsite ein ungewöhnliches Gewinnspiel: Die Besucher können in einem Chat-Room angeben, was sie sich schon immer gewünscht haben. Die 25 originellsten Wünsche werden auf die Seite gestellt. Die Internet-Nutzer entscheiden, welche fünf Träume wahr werden. Auch besteht die Chance, einen neuen Corsa zu gewinnen.

Außerdem können Kaufinteressenten auf der Opel-Website mit dem Autokonfigurator ihr Wunschfahrzeug zusammenstellen und beim Opel-Händler ihrer Wahl einen Termin für eine Probefahrt anfragen. Zudem lassen sich von der Opel-Bank Leasing- und Finanzierungsangebote einholen.



Ins Netz gegangen: Ein Corsa zum Anklicken

Bestellt und abgeholt

Corsa und Agila starten bei den Käufern voll durch

Rüsselsheim (pui). Die jüngsten Mitglieder der Opel-Produktfamilie – der neue Corsa und der Agila – sind sehr gut gestartet. Für den Corsa gingen europaweit bereits knapp 100 000 Bestellungen ein, darunter sind fast 30 000 Kaufinteressenten aus Deutschland. Dabei ist die aktuelle Auflage des langjährigen Bestsellers im Kompakt-

wagen-Segment erst seit Mitte Oktober erhältlich.

Das Ordervolumen für den Agila, der seit Mitte August ausgeliefert wird, beläuft sich auf insgesamt rund 55 000 Einheiten. Bis Ende September zeigten sich mehr als 11 000 deutsche Kunden von den Qualitäten des ersten Microvans eines europäischen Herstellers überzeugt.

Farbe bekennen

ITEZ-Experten forschen nach dem richtigen Innenraum-Licht

Farbe bekennen lautete der Auftrag. Das Ziel: Eine komfortable und sichere Innenraumbeleuchtung. In Kooperation mit der Uni Darmstadt ist Technikern des ITEZ jetzt das richtige Licht aufgegangen – ein sanftes Gelb.



Foto: Opel

Rüsselsheim (jan). „Im Rahmen dieser Arbeit sollen Untersuchungen durchgeführt werden, die eine Aussage zu einer geeigneten farblichen Gestaltung von Anzeigenelementen und Schaltern liefern.“ Mit dieser Aufgaben-Stellung begann 1998 ein Forschungsprojekt der TU Darmstadt im Auftrag von Opel. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Skalen des neuen Omega und kommander Modelle mit dem Blitz strahlen im sanften Gelb – in „Opel-Gelb“.

Die optimale Farbe, wie die Experten der Fakultät Lichttechnik in umfangreichen Tests bewiesen. „Und das sind die besten Leute, die man dafür in Deutschland kriegen kann“, betont Horst Müller, stellvertretender

der Abteilungsleiter der Produktentwicklung Elektrik im ITEZ. Man hatte bereits bei anderen Projekten gute Erfahrungen in der Kooperation mit Hochschulen gemacht.

Trotzdem war der Weg des Lichts ein langer. Zwei Jahre dauerte es, bis die Leuchten der Darmstädter Universität die richtige Wellenlänge gefunden hatten. 588 Nanometer beträgt der Wert in der Bandbreite der Spektral-Farben, im ITEZ einfacherweise „Opel-Gelb“ genannt. „Mit annähernd derselben Helligkeit strahlen auch Glühlampen. Deswegen ist die Farbe so gut geeignet, das Auge hat sich einfach daran gewöhnt“, berichtet Müller.

Sicherheit und gutes Aussehen waren die Projekt-Prioritäten, was Elektrotechniker Müller lapidar „Schöner Wohnen im Auto“ nennt. Das Design der Instrumente ist heutzutage sehr wichtig, darf aber nicht zu Lasten des Fahrers gehen: „Blau liefert zwar einen Showroom-Effekt und sieht edel aus, ermüdet aber die Augen und ist bei Tag nur schwer zu erkennen. Rot ist rassig, auf Dauer aber nicht das Richtige, Grün wirkt kalt und steril. So haben wir insgesamt 24 Farbkombinationen untersuchen lassen – und sind bei Gelb gelandet.“

Fünf Testpersonen nahmen auf speziellen Prüfständen an der TU Darmstadt Platz und beurteilten ganz subjektiv die unterschiedlichen Farbnuancen, etliche Kilometer wurden bei wechselnden Lichtverhältnissen und unterschiedlicher Instrumenten-Beleuchtung auf der Straße abgesehen. „Ein Unterschied wie Tag und Nacht. Was mittags gut zu erkennen ist, strengt nachts vielleicht die Augen an, außerdem sieht ein beleuchteter Tacho natürlich anders aus als ein Schalter für die Heizung. Und je nach Alter nimmt jeder eine Farbe anders wahr“, erzählt Müller aus dem weiten Spektrum des Test-Tagebuchs.

All diese Faktoren mussten bei der Forschung nach der idealen Alleskönner-Farbe berücksichtigt werden, die direkt in Produktion ging: Im Omega des Modelljahrs 2000 leuchtete der Innenraum bereits im sanften Gelbton.

Ein Glanz, der auch auf alle kommenden Modelle fallen wird. Denn: „Auch das wollten wir erreichen: Wenn sich künftig jemand hinter das Steuer setzt, soll er sofort anhand der Farbe erkennen, dass er in einem Opel sitzt.“



Schwarz, rot, gelb: In Kooperation mit der TU Darmstadt suchten ITEZ-Ingenieure den richtigen Farbton

Corsa!
Basisversion
jetzt
bestellbar
ab 20.900,-DM
(unverbindliche Preisempfehlung)
Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter

Sauber und günstig

Berliner Autoshow zeigte Studie eines Zafira mit Erdgasantrieb

Benzin pfui, Wasserstoff hui? Die Diskussion um den Spritpreis und die Antriebs-„Wunderwaffe“ der Zukunft lässt völlig außer Acht, dass der Erdgasmotor momentan der sauberste marktreife Verbrennungsantrieb ist. Folgerichtig präsentierte Opel jetzt auf der aaa-Autoausstellung in Berlin einen Zafira mit Erdgasantrieb.



Gas geben: Die Studie des Zafira CNG

Rüsselsheim (pui). Die Studie eines Zafira 1.6 16V CNG (Compressed Natural Gas) verfügt über einen monovalenten, auf die Nutzung von Erdgas hin optimierten Antrieb. Die technische Basis liefert der Zafira mit Benzinmotor. Das von den Ingenieuren der Opel Special Vehicles GmbH (OSV) aufgebaute Konzeptfahrzeug leistet 74 kW/100 PS bei einem maximalen Drehmoment von 150 Nm und erreicht damit exakt die Werte des Benziners.

Ein Plus des Erdgasantriebs ist neben seiner hohen Umweltverträglichkeit die große Wirtschaftlichkeit. Bei einem Preis von gegenwärtig 1,19 Mark für das Kilo Erdgas und einem Verbrauch von 5,5 Kilo pro 100 Kilometer belaufen sich die Treibstoffkosten des Zafira 1.6 16V CNG pro Kilometer auf lediglich rund 6 Pfennig gegenüber 17 Pfennig beim verbrauchsgünstigen Zafira-Benziner oder 11 Pfennig bei der Dieselvariante Zafira DI 16V.

Die vier Unterflurtanks mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 120 Litern ermöglichen eine Reichweite von 400 Kilometern. In punkto Fahrleistungen, Raumangebot und Zuladung verlangt der Zafira keine Zugeständnisse. Auch mit Erdgasantrieb bleibt er ein vollwertiger Siebensitzer.

In der EU ist der Kauf von Erdgasfahrzeugen bis 2009 steuerlich begünstigt. Zudem fördern in Deutschland viele regionale und lokale Erdgasversorger diesen Antrieb.

Günstig fällt auch die Ökobilanz des monovalenten Erdgasantriebs aus. So erlaubt die hohe Klopfestigkeit von Erdgas (130 Oktan/95 Oktan bei Superbenzin) ein höheres Verdichtungsverhältnis (13:1) und damit einen besseren Motorwirkungsgrad. Die CO₂-Emissionen verringern sich um rund 30 Prozent. Darüber hinaus sind niedrigere Kohlenmonoxid- und Stickoxid-Emissionen als bei Benzin- oder Dieselmotoren zu verzeichnen. Die erst ab 2005 gültigen, strengen Euro 4-Abgasgrenzwerte werden erfüllt.

Weiteres Plus für Umwelt und Kunden: Da sich das Motoröl nicht mehr mit Schwebeteilchen aus dem Kraftstoff anreichert, können sich auch die Ölwechselintervalle verlängern. Erdgas selbst kommt ohne jegliche Additive aus, eine aufwändige und die Umwelt belastende Raffinierung ist nicht erforderlich.

Noch steht das sehr weitmaschige Versorgungsnetz mit Treibstoff der Nutzung der Erdgas-Technologie entgegen. Beispiel Deutschland: Im bevölkerungsreichsten Land Westeuropas sind derzeit nur rund 150 Erdgas-Tankstellen öffentlich zugänglich.

Um den Nachteilen der unzureichenden Kraftstoffversorgung zu begegnen, arbeiten die OSV-Entwickler an einer monovalenten Zafira-Variante mit einem 15 Liter fassenden Benzin-Nottank, die ab Sommer 2001 in Kleinserie aufgelegt werden soll.

Sternfahrt mit Blitz

„Tour gegen die Uhr“ brachte sensationelle Verbrauchswerte

Bochum/Rüsselsheim (pra/jh). In einer Sternfahrt aus den fünf Startorten Bochum, Weimar, Hannover, Nürnberg und Saarbrücken machten sich insgesamt 100 Teams auf Astra Eco 4 auf die Spar-Reise Richtung Rüsselsheim. Das Ziel: mit möglichst wenig Spritverbrauch die Opel-Stadt am Main erreichen.

Als Preis lockte kein Siegerpokal, sondern ein weitaus erstrebenswerteres Teil. Wer am wenigsten Dieselmotorkraftstoff durch den Motor blies, der durfte einen nagelneuen Eco 4 sein Eigen nennen. Grund genug für die Teilnehmer, ihre Fahrzeuge zur Startrampe schieben zu lassen, damit kein einziger Tropfen des wertvollen Treibstoffes auch nur eine Sekunde zu früh verbrannt wird.

Damit alle die gleichen Bedingungen voranden, waren Ingenieure des Automobil Clubs von Deutschland, AvD, zu Hilfe gebeten worden. Sie sorgten mit passenden Messgeräten dafür, dass allen Teilnehmern exakt die gleiche Menge Treibstoff zur Verfügung stand.

Am Stand- und Startort Bochum gab es ein publikumswirksames Spektakel in



Start frei: In Bochum schickte Fertigungsdirektor Rüdiger Gundacker (2.v.r.) die Spar-Karawane auf die Piste

der Innenstadt. Zahlreiche Passanten ließen sich über die Vorzüge des Eco 4 unterrichten, erkundigten sich bei den Teilnehmern der Tour über die Bedingungen. Dem Wunsch einiger Zuschauer, ein Autorennen zu sehen, konnte allerdings nicht entsprochen werden. Dementsprechend leise und zahm gingen die „Spar-Piloten“ dann auch auf die Reise.

Der Lohn: Die Bochumer Piloten Michael Schmitz und Thorsten Lummar benötigten für ihren Weg an den Main durchschnittlich 3,237 Liter Treibstoff – Platz drei der Gesamtwertung. Noch weniger benötigten die Nürnberger Sparfahrt-Teilnehmer. Auf dem Weg von der Noris an den Main kamen sie mit 2,528 Liter Diesel aus.

Unter großem Jubel wurde am Zielort Rüsselsheim die Siegerin des Wettbewerbs gefeiert: Beate Herzog und Beifahrer Axel Hoppe aus Saarbrücken brachten es auf einen sensationellen Durchschnittsverbrauch von 1,953 Liter Diesel.

Die Abschlussveranstaltung der „Tour gegen die Uhr“ stand folglich nicht nur im Zeichen diverser Benzingespräche, sondern auch im Zeichen der Freude über die gewonnenen nagelneuen Astra Eco 4.



Mit Geiz zum Auto: Beate Herzog und vier weitere Sparmeister konnten ihren Astra Eco 4 behalten

ITEZ intern

Das Bauen von und Arbeiten mit realen, „physischen“, Fahrzeugmodellen – in ein paar Jahren ist es wohl Nostalgie. Die Zukunft der Fahrzeugkonstruktion ist virtuell, und sie kommt gewaltig: Im N55 wird in diesen Tagen ein weiterer „Virtual Reality“-Raum in Betrieb genommen. Bis Ende 2001 werden weitere dazukommen.

Die Zukunft ist virtuell

Im ITEZ entstehen fünf neue „Virtual Reality“-Räume



Echt, aber auch unecht: Die VR-Technik verschafft den Ingenieuren bei der Fahrzeugkonstruktion enorme Zeitvorteile

Rüsselsheim (es). Das Vorhaben ist ehrgeizig, aber zukunftsweisend: Bis Ende 2001 sollen fünf neue VR-Räume geschaffen werden. Mit den beiden bereits bestehenden Anlagen im Design und der etwas kleineren im Gebäude H32 (MEP) wird das ITEZ

dann über neun solcher Einrichtungen verfügen.

Die Pläne erfordern beträchtliche Investitionen, doch das Einsparpotenzial, das VR einer Fahrzeugentwicklung bietet, ist gewaltig: Physische Modelle, so genannte „Mock Ups“, können

eingespart werden. Mehr noch: Es können alle möglichen Varianten eines Fahrzeugs kontrolliert werden. Das sichert die Konstruktion frühzeitig ab.

Um einer Begriffsverwirrung vorzubeugen: Die zwei- oder dreidimensionalen Darstellungen,

die auf PC-Monitore gezaubert werden, sind natürlich auch künstliche Welten, aber nicht das, was hier unter VR verstanden wird – nämlich großformatige, interaktive und dreidimensionale Projektionen.

Diese werden auf einer VR-Wand „stereographisch“ unter Zuhilfenahme einer 3D-Brille erzeugt. Zum optimalen Arbeiten bietet sich für die Darstellung ein 1:1-Maßstab an. Dort, wo Autos entworfen und modelliert werden, ist somit auch die Größe einer solchen Wand festgelegt: 5,40 Meter mal 2,20 Meter.

Für die Darstellung eines Fahrzeuginnenraums besser geeignet ist eine „Cave“ (Höhle), in der der Betrachter mit Hilfe von vier Projektionsflächen in ein virtuelles Auto förmlich hineingesetzt wird. Eine solche Anlage existiert bereits im Design – die VR-Einrichtung, die im Atrium des N55 geplant ist, soll ebenfalls eine „Cave“ werden.

Um einen guten optischen Eindruck zu wahren, müssen sich außerdem die Entfernung zur Leinwand und der Blickwinkel des Betrachters innerhalb bestimmter Spektren bewegen. Daher kann ein VR-Raum nicht mehr als 30 Personen Platz bieten.

Weniger, aber größere VR-Räume zu bauen, macht also keinen Sinn. Und würde auch



Die Brille macht's: Physische Modelle werden überflüssig

Wiederholung geplant

Info-Tag der Produktentwicklung im ITEZ kam gut an

Rüsselsheim (es). Die GM/Fiat-Allianz und die Stärkung der Opel Markenarchitektur waren zwei Kernthemen des ersten Info-Tages der ITEZ-Produktentwicklung (PE). Insgesamt besuchten 1600 Mitarbeiter die Premiere im Opel Live-Auditorium.

Vom GM/Fiat-Joint Venture verspricht sich PE-Direktor Karl-Friedrich Stracke Synergieeffekte. Die Zusammenarbeit in den Bereichen Powertrain und Einkauf werde die Produktentwicklung nachhaltig beeinflussen, erläuterte Stracke.

Experten aus verschiedenen Bereichen zeigten Strategien auf, mit denen der Bereich die Markenarchitektur stärken wird. Eine wesentliche Voraussetzung ist die Konzentration auf die Kernaufgaben der Produktentwicklung.

Wie differenziert sich diese gestalten kann, wurde am Beispiel der „Supplier Integration“ (Lieferanteneinbindung) deutlich. Das erste Mal umfassend praktiziert wird diese Management-Strategie bei der Innenraum-Gestaltung des Delta-Projektes.

Mit einer breit angelegten Infotainment-Strategie wird Opel den explosionsartig wachsenden Möglichkeiten begegnen, die Multimedia und Internet bieten. Auf diesem Sektor will das Unternehmen eine Vorreiterrolle übernehmen und damit eine führende Position im Wettbewerb beanspruchen.



Infos satt: Karl-Friedrich Stracke...

Ein anderes, bereichsübergreifend arbeitendes Team demonstrierte, wie künftig auch die Lebensdauer von Teilen bereits am Rechner simuliert werden kann.

Zum Schluss rückte Karl-Friedrich Stracke die anstehende Epsilon-Validierung in den Mittelpunkt, die eines der Kernthemen der PE-Arbeit 2001 bilden wird – ebenso wie die Entwicklung und Umsetzung der Business-Pläne.

Um diese Herausforderungen zu meistern, ist intensive Kommunikation zwischen Führungskräften und Belegschaft vonnöten. Eine hervorragende Gelegenheit dafür bietet eben der Info-Tag, den mit dieser Premiere nun auch PE etabliert hat.



...und seine Führungscrow standen rund 1 600 PE-Mitarbeitern Rede und Antwort

Sonderzins!

4,9%

für Astra, Coupé, Vectra, Omega, Frontera, Movano, Campo und Arena

6,9%

für Corsa C, Agila und Zafira

Laufzeit bis 31.12.2000



Sichere Zukunft

Euro-NCAP-Experten tagten in Rüsselsheim

Rüsselsheim (es). „Safety first“ und sonst gar nichts, so lautete das Motto in Rüsselsheim: Opel war jetzt Veranstaltungsort der halbjährlichen Treffen der „Technical Working Group“ von Euro-NCAP mit Vertretern aus der Industrie. Rund 70 Experten, darunter hochrangige Sicherheitsexperten aus dem ITEZ, diskutierten aktuelle und künftige Aspekte der Fahrzeugsicherheit.

„Euro-NCAP“ steht für „European New Car Assessment Programme“ und regelt ein standardisiertes Testverfahren für

Neufahrzeuge. In den drei Jahren seines Bestehens hat es sich zum renommiertesten Crashtestprogramm in Europa entwickelt.

In dessen Rahmen werden vergleichende Frontalcrash-, Seitenaufprall- und Fußgängerschutztests an allen Neuwagen durchgeführt. Das Programm wird mittlerweile von Automobil- und Verbraucherorganisationen in sämtlichen europäischen Ländern, von fünf europäischen Regierungen und von der Europäischen Kommission unterstützt.

WIR GRATULIEREN



Manfred Fiebig



Arnold Mazurowski



Bernd Schweinhardt

40 Jahre
Rüsselsheim

- 1. November**
Bernd Schweinhardt
ITEZ
- 11. November**
Manfred Fiebig
Fertigung
- 21. November**
Arnold Mazurowski
Fertigung

25 Jahre
Rüsselsheim

- 1. November**
Rolf Kreutzmann
Finanz
- Roger Ritter**
ITEZ
- 3. November**
Mohamed Abdellaoui
Fertigung Montage
- Ismail Aksünger**
Fertigung Montage
- Dede Altınok**
Fertigung Montage
- Karl-Heinz Bach**
Technisches Servicezentrum
- Albert Best**
Kraftwerke
- Karl Christ**
Instandhaltung Lackiererei
- Angelo Cusumano**
Fertigung Montage
- Werner Endres**
ITEZ
- Imam Güngör**
Service Lager
- Ramazan Gürel**
Fertigung Karosserie
- Friedhelm Herberth**
Instandhaltung Presswerk
- Werner Huhn**
Umweltschutz
- Pavlos Ikonomidis**
Chassiswerke
- Gisbert Kaiser**
Umweltschutz
- Günter-Josef Kissel**
ITEZ
- Harald Klöpsch**
ITEZ
- Helmut Köhler**
Instandhaltung Presswerk
- Uwe Leptien**
Fertigung
- Otto Maier**
Fertigung Lackiererei
- Horst Mühlhäuser**
Fertigung Lackiererei
- Ernst-Ludwig Müller**
Lager Logistik
- Peter Pfeiffer**
ITEZ
- Spasoje Radonjic**
Fertigung Montage
- Uwe Reichert**
Beschädigteinsatz
- Udo Schmurr**
Testzentrum Dudenhofen
- Franz Theisen**
ITEZ
- Manfred Vollhardt**
Instandhaltung Chassis
- Lothar Wilhelm**
Instandhaltung Karosserie

- 4. November**
Klaus Sühs
Qualitätssicherung Chassis
- 10. November**
Günther Bleuel
Technisches Servicezentrum
- Borni Charni Ben Cherif**
Fertigung Lackiererei
- Erich Hauenstein**
Qualitätssicherung Service
- Erich Lickhardt**
Qualitätssicherung Linie
- Klaus-Peter Röse**
Fertigung Presswerk
- Ralf-Bernd Roth**
Qualitätssicherung Linie
- Horst Seebold**
Qualitätssicherung Chassis
- Gerhard-Rudolf Stiny**
Technisches Servicezentrum
- Mehmet Tüfek**
Fertigung Montage
- Arthur Wagner**
Technisches Servicezentrum
- Volker Willius**
ITEZ
- Adnan Yildirim**
Fertigung Presswerk

- 11. November**
Lothar Ortmann
Werksicherheit
- 17. November**
Ilhan Aktürk
Fertigung Montage
- Hasan-Hüseyin Aydogdu**
Fertigung Lackiererei
- Hans Bangert**
ITEZ
- Rainer Bangert**
ITEZ
- Wilhelm Barthel**
ITEZ
- Helmut Karl Berkes**
Transport Logistik
- Manfred Bimperl**
Transport Logistik
- Walter Bork**
Chassiswerke
- Sabino Caputo**
Fertigung Montage
- Stephan Debo**
Service Lager
- Elmar Dilling**
Technisches Servicezentrum
- Chaib-Mohamed Hattachi**
Chassiswerke
- Hans Hof**
ITEZ
- Andreas Kanka**
Umweltschutz
- Eyüp Kavakli**
Fertigung Presswerk
- Mohamed-Fethi Mahjoub**
Lager Logistik
- Karlheinz Mohr**
Technisches Servicezentrum
- Herbert Reinhardt**
Umweltschutz
- Oskar Schell**
Technisches Servicezentrum
- Aldo Schiavo Lo**
Chassiswerke
- Manfred Simon**
Transport Logistik
- Richard Sladek**
Instandhaltung Lackiererei
- Josef Weissgerber**
ITEZ

- 24. November**
Athanasios Agoumis
Fertigung Montage

- Kasim Akkus**
Fertigung Montage
- Nuri Aksünger**
Fertigung Montage
- Osman Arikan**
Instandhaltung Montage
- Moncef Bessifi**
Ben Khamais
- Fahrettin Cetin**
CKD Werkslogistik
- Yüksel Durmus**
Fertigung Lackiererei
- Dieter Faul**
ITEZ
- Rainer Förster**
ITEZ
- Hans-Dieter Hussong**
Lager Logistik
- Ahmet Kara**
Fertigung Montage
- Moncef Karoui**
Technisches Servicezentrum
- Ahmet Koca**
Fertigung Montage
- Dieter Kohls**
Fertigung Montage
- Werner Püschel**
ITEZ
- Friedrich Schneider**
ITEZ
- Mustapha Skali**
Chassiswerke
- Günter Stapf**
Instandhaltung Karosserie
- Ronald Treber**
Service-Werkstatt
- Rainer Wagner**
ITEZ
- Gerd Werner**
Technisches Servicezentrum
- Ismail Yildirim**
Chassiswerke

- 27. November**
Klaus Dieter Dörner
Qualitätssicherung Chassis

25 Jahre
Bochum

- 3. November**
Servet Arslanmirze
Cockpit-Modul
- Juan Emilio Barrigas Polo**
Montagebereiche
- Band 209/210**
Eyüp Bektas
Chassis-Kleinteile
- Bernd-Dieter Breidenbach**
Hinterachsen
- Heinz Peter Czichon**
Härterei
- Ali-Riza Duran**
Produktives Lagerwesen
- Rohbau**
Hans-Joachim Eggeling
Getriebefertigung
- Anton Fox**
Motorenmontage und Prüfstand
- Wolfgang Jörss**
Qualitätssicherung Werk I
- Ahmet Kilic**
Hauptlackiererei
- Uwe Kugler**
Hauptlackiererei
- Monika-Marga Kühlewind**
Service Operations Großteile-Kommissionier-Anlage
- Bilal May**
Zusammenbau
- Seitenwand D-3**
Rolf Rademacher
Chassis-Kleinteile
- Jose-Maria Sanchez Marquez**
Presswerk
- Klaus-Manfred Schlapp**
Vorderachsen
- Detlef Schmidtmeier**
Produktives Lagerwesen, Fertigung
- Christo Spadavecchia**
Vorderachsen
- Safa Yüceer**
Transportfahrer
- Komponentenfertigung**

- 4. November**
Ömer Arikan
Boden vorn und hinten
- Eulogio Barreiro Blanco**
Montageband Fertigung
- Ramon Cifuentes Perello**
Vorderachsen
- Emmanuel Ikobi**
Qualitätssicherung Werk II
- Ayhan May**
Chassis-Kleinteile
- Kamil Metin**
Transportfahrer
- Komponentenfertigung**
Hasan Nacar
Vorderachsen
- Ahmet Yildirim**
Vorderachsen

- 5. November**
Mehmet Selek
Fahrzeugauslieferung
- Bochum**
Jürgen Wilms
Qualitätssicherung Werk II

- 6. November**
Kenan Akin
Hinterachsen
- Siegmund-Johannes Füllgrabe**
Qualitätssicherung Werk II
- Hans Werner Latour**
Service Operations
- Verpackung**
Hüseyin Malkoc
Fertigung Auspuffanlagen

- 7. November**
Annegret Menges
Service Operations Verladung
- Lacklager und Außenlager**
Ismail Yilmaz
Härterei

- 10. November**
Karl-Friedrich Bosselmann
Vorderachsen
- Nikolaus Jehle**
Instandhaltung II
- Karosseriewerk**
Peter Walter Klinger
Montageband Fertigung
- Karl-Heinz Naguschewski**
Produktives Lagerwesen
- Fertigung**
Burhan Özen
Hauptlackiererei
- Friedhelm Petzel**
Lackreparatur D-5
- Horst Rademacher**
Chassis-Kleinteile
- Yilmaz Sari**
Boden vorn und hinten
- Karlheinz Schäfers**
Hinterachsen
- Kadir Senkulak**
Hinterachsen

- 11. November**
Rahmi Akbudak
Hinterachsen
- Heinrich Hasenbek**
Hauptlackiererei

- 12. November**
Halil Arslan
IPS-Bahn/-Lkw-Versand und Anlieferung
- Abdulkadir Dogan**
Transportfahrer Presswerk
- Peter Jürgensen**
Hauptlackiererei
- Werner Kleefass**
Linieninstandhaltung
- Mechanik**
Heinrich-Bernhard Melhorn
Werkzeugmaschinen-Abteilung
- Projekte**
Stipo Sapina
Presswerk
- Manuel Vera Rubio**
Motormontageband I

- 13. November**
Mehmet Berk
Presswerk
- Holger Warzecha**
Zentralwerkstatt und Instandhaltung Werk II

- 14. November**
Günter-Helmut Frentz
Hinterachsen
- Giuseppe Pinna**
Presswerk
- Helmut Winkler**
Werkbahn

- 17. November**
Ahmed Al Bakkala
Vorderachsen
- Necmettin Elbek**
Motormontageband I
- Haci-Osman Gülabioglu**
Transportfahrer Fertigung
- Hüseyin Güldal**
Motorenmontage und Prüfstand
- Bernhard Häuser**
Cockpit-Modul
- Irene Horoba**
Service Operations Greiferei und Packerei Inland

- Günter Liedtke**
Qualitätssicherung Werk I
- Friedrich Pohl**
Hauptlackiererei
- Udo Pryk**
Instandhaltung
- Karosseriewerk**
Horst Jürgen Schmidt
Transportfahrer
- Komponentenfertigung**

- 18. November**
Mithat Cetin
Aufbaustufe I Linie I und II

- 19. November**
Nazif Sencan
Service Operations Lagerung

- 20. November**
Gerhard Becker
Vorderachsen
- Irmgard Fassbender**
Service Operations Greiferei und Packerei Inland

- Mehmet Gök**
Hinterachsen
- Günter Köhler**
TSB Planung und Konstruktion

- Wilhelm Komorowski**
Mechanische Fertigung II
- Luigi Sapone**
Hinterachsen

- 21. November**
Stefan Kaschewsky
Linieninstandhaltung Achsen und Chassisteile

- Emin Krasniqi**
Poolverwaltung und Werkstatt für Transportmittel Werk I

- Werner Preischel**
Manufacturing Engineering
- Endmontage**
Wolfgang Paul Tutas
Service Operations Greiferei und Packerei

- 24. November**
Abdelkarim Abdellaoui
Motormontageband I

- Abdellah El Abdellaoui**
Motorenmontage und Prüfstand

- Werner Feldhoff**
Vorderachsen
- Rolf Detlef Haase**
Montageband Fertigung

- Wolfgang Klaas**
Getriebefertigung
- Werner Langhoff**
Vorderachsen und Vorderwagen

- 24. November**
Hans-Jürgen Soyke
Zentralwerkstätten

- Willibald Veith**
Fertigung

- Brigitte Lehmann**
Hinterachsen
- Reinhold Muthmann**
Hauptlackiererei
- Ziya Oguz**
Hinterachsen
- Gerda Swist**
Service Operations Großteile-Kommissionier-Anlage
- Recep Turhan**
Hinterachsen
- Günter-Gerd Weber**
Instandhaltung II
- Karosseriewerk**
Manfred Ziermann
Direktes Transport- und Lagerwesen

25 Jahre
Kaiserslautern

- 3. November**
Volker Antes
Logistik
- Rainer Häuser**
Fertigung
- Theo Kochems**
Energieversorgung
- Werner Metzinger**
Fertigung
- Richard Toma**
Fertigung
- Günther Wagner**
Logistik

- 24. November**
Hans-Jürgen Soyke
Zentralwerkstätten
- Willibald Veith**
Fertigung

WER FÄHRT MIT?

Bensheim/Umgebung → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06251/77958

Bergstraße/Bensheim → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06251/690795

Brombachtal → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, Gleitzeit, Tel.: 06062/955976 od. 0179/4092952

Steinbach Ts. → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, OSV, M55, Tel.: 06171/76522

Selzen → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Schicht B, reservierten Parkplatz P20, Tel.: 06737/1039

Niedernhausen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Tel.: 06127/703477

Guntersblum → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, Gleitzeit, Tel.: 06249/7774

Alzey → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Gleitzeit, Tel.: 06731/10685 od. 0170/4323820, E-Mail: norrei@web.de

Wöllstein/Kreuznach → Rüsselsheim, suche Mitfahrer für Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 06703/941370, E-Mail: pw@nahetat.com

Mörsfeld → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 06358/989074

Kranichstein/Arheilgen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-, Dauerfrühschicht, Tel.: 06151/719757

Bensheim → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Tel.: 06253/5285

Niedernhausen → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, N 60, Normalschicht, Gleitzeit (35h), Tel.: 06127/78088, E-Mail: m-witte@t-online.de

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Karl-Heinz Mathes
geb. 09.11.51, gest. 29.09.00,
Reparatur V-Car

Bochum

Ulrich Kroll
geb. 29.07.52, gest. 08.10.00,
Hinterachsen

Werner Söder
geb. 08.08.44, gest. 17.10.00,
Presswerk

Unzertrennlich

Zwei Brüder bilden privat und beruflich ein Topteam

Dass sie sich nahe stehen, behaupten viele Geschwister von sich. Zweifel mögen manchmal angebracht sein - Hans und Rainer Bangert allerdings muss man es glauben. Hier die Beweise.

Rüsselsheim (es). Sie arbeiten schon seit 25 Jahren Hand in Hand - und das fast im Wort-Sinne. In der Stahlsägerei der Zentralen Maschinenabteilung des ITEZ schneidet Rainer Teile für Vorrichtungen in den Opel-Werken zurecht. Für die Materialannahme ist der 46-jährige Hans verantwortlich - was ihn gewissermaßen zum „Arbeitgeber“ seines zwei Jahre jüngeren und daher „kleinen“ Bruders macht. Und wenn es

nach beiden geht, wird dies auch bis zu ihrer Pensionierung so bleiben.

Beide sind am gleichen Tag eingestellt worden - am 17. November 1975. Ihre Stammmnummern sind bis auf eine Ziffer identisch. Ob soviel Gemeinsamkeiten nicht auch schon einmal zu Verwechslungen in der Verwaltung geführt haben? „Einmal gab es neue Ausweise, da war zunächst nur für einen Bangert einer vorgesehen, aber das war schnell geregelt“, erzählen sie. „Sonst gab es noch nie Probleme.“

Und wenn schon: Käme etwa bei den Lohnüberweisungen etwas durcheinander - wen würde es kümmern? Da Hans und Rainer im gleichen Anstellungsverhältnis stehen und sich stets auf die gleiche Schicht einteilen lassen, erhalten beide auch jeden Monat auf Heller und Pfennig den gleichen Betrag.

Sie kommen jeden Tag im gleichen Wagen zur Arbeit. Da ihr Heimatort Reichelsheim etwa 60 Kilometer entfernt im Odenwald liegt, bietet sich eine Fahrgemeinschaft an. In Reichelsheim sind sie auch geboren, und im Elternhaus haben sie sich als Kinder ein Zimmer geteilt. Vater Friedrich war übrigens selbst Opelner.

Geht man sich nicht irgendwann auf den Wecker, wenn man sich fast 50 Jahre Tag für Tag auf den Füßen steht? Kopfschütteln bei beiden. „Das ist ja wohl normal, dass es auch mal Meinungsverschiedenheiten gibt, aber zwei, drei Tage später ist das vergessen.“

Im Übrigen ist jeder durchaus in der Lage, seinen eigenen Weg zu gehen. Rainer ist beispielsweise vor etwa zehn Jahren aus dem Elternhaus ausgezogen, und sie gehen auch mal getrennt voneinander aus. In Urlaub fah-

ren sie allerdings nach Möglichkeit gemeinsam - mit ihren Ehefrauen natürlich.

Und unzertrennlich sind sie auch, wenn es am Wochenende Richtung Mannheim geht: Der SV Waldhof ist ihre gemeinsame große Leidenschaft. Es ist eigentlich überflüssig, sei der Vollständigkeit halber aber auch noch erwähnt: Im Carl-Benz-Stadion sitzen sie stets nebeneinander.



Wandeln seit 25 Jahren auf gleichen Opel-Pfaden: Rainer (l.) und Hans Bangert

Reizende Runde

Rüsselsheimer ermittelten Werksmeister im Skat

Rüsselsheim (jan). Wenn der Herbst Einzug hält, fallen nicht nur im Wald, sondern auch im Mitarbeiter-Restaurant von Opel Live die Blätter. Die besten jener speziellen Art hatte dieses Jahr Edward Böhm vorzuweisen, der die dritten Rüsselsheimer Skat-Einzelmeisterschaften für sich entscheiden konnte.

22 Turnier-Teilnehmer hatten sich gemeldet, um den diesjährigen Sieger auszureizen. Gespielt wurde wie immer in zwei Serien à 48 Spielen und natürlich streng nach den ehernen Regeln des Deutschen Skatverbands. Am Ende war Edward Böhm das Kartenglück hold, mit 67 Punkten Vorsprung verwies er Gerwin Zelcs auf den zweiten Platz, Dritter wurde Joachim

Nierobisch. Die einzige Frau im Feld und Vorjahreszweite Ria Leipnitz kam diesmal nur auf den 12. Platz, Titelverteidiger Oliver Stierke wurde gar nur 16.

Die Sieger des Jahres 2000 konnten sich freuen. So gab es für Champion Böhm neben einem Pokal auch den erspielten Pott - jedes verlorene Spiel der 22 Karten-Könner kostete nämlich eine Mark. Den ersten Zehn überreichte der Veranstalter, die Interne Kommunikation, außerdem Urkunden.



Die besten Rüsselsheimer Reizer: Joachim Nierobisch, Edward Böhm und Gerwin Zelcs

Lothar Ortmann

Rüsselsheim (jan). Selten hat es ein Rüsselsheimer Meister so weit nach oben geschafft wie Lothar Ortmann: bis in den achten Stock des Opel-Turms. Über ihm sitzt keiner mehr und sogar die Chefs von Werksicherheit und -feuerwehr stehen stramm vor ihm. Denn wenn Ortmann Maß nimmt, muss alles passen: Der gebürtige Oberschlesier ist Schneidermeister. Seit sieben Jahren sorgt Ortmann dafür, dass bei den Mitarbeitern von Werkschutz und Feuerwehr die Naht dort sitzt, wo sie hin gehört.

1964 hatte der 59-Jährige in Breslau seine Meisterprüfung gemacht, 1971 kam er als Spätaussiedler mit seinen Eltern und seiner Familie nach Hochheim, wo schon zwei seiner Schwestern wohnten. Bis Ortmann allerdings Chef-Couturier bei Opel wurde, war es ein langer Weg. „Angefangen habe ich in der Sattlerei, 1975 war das. Dann kam ich in die Lackiererei, bin Gabelstapler gefahren, bis mir ein Bekannter erzählte, dass ein Schneider gesucht wird.“

So ging's schließlich direkt vom Stapler in den Schneidersitz, vom Parterre ins Penthouse. In der achten Etage des Opel-Turms - mit einem Ausblick, der Neid erregt - leis-



tet Ortmann nur noch ein Kollege Gesellschaft, der ist aber für die Werksausweise zuständig. Gemeinsam teilen sie sich ein Stockwerk, in dem die letzten Opel-Jahrzehnte konserviert zu sein scheinen. Ob betagte Werbefotos, fast schon antike Tische oder ein echter Frigidaire-Kühlschrank - hier steht, was von Sammlern woanders schon eifrig gesucht wird.

Nur für Ortmann und seine Maschinen steht die Zeit nicht still. „Wenn man für die Arbeitskleidung von 200 Leuten zuständig ist, hat man wahrlich genug zu tun“, erzählt Ortmann und greift schon wieder nach dem Telefon.

Noch zwei Jahre will der begeisterte Akkordeon- und Keyboard-Spieler - der am 11. November sein 25stes Dienstjubiläum feiert - Nadel und Faden führen, um sich dann ganz der Leidenschaft Musik zu widmen.

Ferngesteuerte Flitzer

Spannende Finalläufe der Jugend-DTM in 1:10 bei Opel Live

Rüsselsheim (jan). Die Entscheidung ist gefallen, die Meister der 1. Deutschen Jugend-Tourenwagenmeisterschaft im Maßstab 1:10 stehen fest: Carsten Söhnert heißt der Champion der Amateure, bei den Profis konnte im großen Finale Markus Fost den Titel erringen.

Bis dahin war es jedoch ein weiter Weg, schließlich lieferten sich die 45 Starter im Alter von 8 bis 17 Jahren, die im Oktober bei Opel Live an den Start der Finalläufe zur Deutschen Meisterschaft gegangen waren, einen Kampf bis auf die letzte Rille.

Sechs Läufe à fünf Minuten mussten die Piloten der ferngesteuerten Boliden auf dem anspruchsvollen Rundkurs absolvieren, bis die Sieger feststanden. Die mussten sich harter Konkurrenz stellen: Zu den Teilnehmern zählten nämlich unter anderem der

Deutsche Meister der offenen Klasse, der Off-Road-Meister sowie der Vize-Weltmeister des internationalen Tamiya-Cup. Nicht zu vergessen Stargast und DTM-Pilot Uwe Alzen, der als Neuling gegen die „alten“ Hasen der Teppichpiste allerdings keine Chance hatte.

Während es in der Standard-Klasse, wo der 13-jährige Söhnert am Ende die Nase vorn hatte, noch technisch überschaubar zugeht, herrschte im Fahrerlager der 2. Division Formel 1-Atmosphäre. Hier grubelten Techniker und Fahrer über die richtige Reifenmischung, Aerodynamik und das optimal abgestimmte Fahrwerk der 80 km/h schnellen Modell-Flitzer - alles Faktoren, die schließlich über Sieg und Niederlage entscheiden sollten. Und wie bei den Vorbildern in Rot und Silber, flossen auch hier die Tränen, wenn ein Ausflug ins „Kiesbett“ den Titelträumen ein Ende setzte.

Als das Renn-Wochenende am Sonntag Nachmittag vorbei war, der 16-jährige Markus Fost aus Nördlingen den Cup in den Händen hielt, gab es jedoch überall freudige Gewinner. Eine Sachpreisverlosung sorgte dafür, dass keiner der Nachwuchs-Piloten mit leeren Händen nach Hause ging. Jetzt wartet der Tourenwagen-Zirkus auf den nächsten Lauf auf dem Opel-Ring.



Profis am Werk: Renn-Ass Uwe Alzen blieb als Gast bei der Mini-DTM chancenlos gegen die junge Konkurrenz

