



Management-Konferenz 1990

Erfolg durch Zusammenarbeit

Bad Soden. „Wir hoffen, daß die konkreten Probleme vor Ort wirklich vom Management erkannt werden“, kommentierte Georg Schmidt, seit 1957 bei Opel und heute in der Rüsselsheimer Werkzeughärtereibeschäftigt, die Diskussionen der diesjährigen Managementkonferenz. Der gewerbliche Mitarbeiter hatte mit einigen Kollegen, Vertragshändlern und Zulieferern an dem Führungskräftetreffen in der Kurstadt am Taunus teilgenommen.

Im Sinne einer offenen Information war der Teilnehmerkreis der Konferenz erneut um Vertreter aller Ebenen sowie

die mittleren Führungskräfte erweitert worden. Neu auch: der Betriebsrat beteiligte sich an den Präsentationen der Konferenz mit einem Beitrag. Gesamtbetriebsrats-Chef Richard Heller sprach in Bad Soden zu dem Thema „Beitrag der Arbeitnehmervertretung zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit“.

Das Tagungsmotto „Opel-Team '90 – Erfolg durch Zusammenarbeit“ griff Opel-Chef Louis R. Hughes gleich in seiner Einführung auf, indem er darauf hinwies, daß die Herausforderungen, denen sich das Unternehmen in den 90er Jahren stellen muß, nur gemeinsam bewältigt werden könnten. Als besondere

Schwerpunkte der Arbeit bis zum Ende des Jahrzehnts nannte er die Auseinandersetzung um die Märkte in Osteuropa und die komplette Erneuerung der Produktpalette. Insbesondere die zentrale Bedeutung der Kadett-Modellentwicklung für das Gesamtunternehmen hob Hughes hervor. Für diese Herausforderungen seien die Kräfte aller Mitarbeiter erforderlich. „Unser Unternehmen besteht nicht nur aus Robotern und Förderbändern, sondern auch aus Fleisch und Blut“, ergänzte Hughes.

Auch Richard Heller ging auf die Bedeutung der Mitarbeiter für das Unternehmen ein: „Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit braucht man als erstes eine engagierte Belegschaft. Eine Belegschaft, die motiviert ist, um an guten Lösungen zu arbeiten.“ Engagement sei allerdings nicht zum Nulltarif zu bekommen, sagte Heller, eng damit verknüpft sei die Frage der Motivation, die nur durch gute Arbeitsbedingungen und gute Entlohnung erreicht werden könne. Der Betriebsrats-Chef forderte die versammelten Führungskräfte auf: „Lassen Sie uns unsere Zukunft gemeinsam gestalten!“

Um diese Zukunft ging es auch in zehn Standrunden, in denen unter anderem zu den Themen Umwelt, Personalentwicklung und Fertigungsgruppen-Konzept Ideen zusammengetragen wurden. Stefan Schmitt, Kontrolleur im Teilebau K 65 und als gewerblicher Mitarbeiter ebenfalls in Bad Soden dabei: „Die Themenwahl war in Ordnung. Für die Diskussion hätte ich allerdings gern mehr Zeit gehabt.“ ds



Anlauf der dritten Schicht
Medien-Echo

Bochum. Reges Interesse in der Öffentlichkeit weckte die erste dritte Schicht, die jetzt in den Werken an der Ruhr gefahren wurde. Eine Nacht lang hielten sich

fast 20 Journalisten von Revierzeitungen, WDR und ZDF in der Kadettproduktion auf. Zuvor von Werkleitung und Betriebsrat über die Hintergründe und das Zustandekommen der dritten Schicht informiert, galt das Interesse im Verlauf der Nacht den Mitarbeitern vor

Ort. „Mehr Zeit für die Kinder“ – „Nachtschicht bei Opel, ein voller Erfolg“ waren nur einige Überschriften in den Zeitungen. Auch im ZDF-Mittagsmagazin äußerten sich die Nachtschichtler positiv. Unser Bild zeigt den ersten in Nachtschicht produzierten Kadett. pra



Standrunde: Zehn Arbeitsgruppen sammelten Ideen

Wechsel an der GM-Spitze

Stempel folgt Smith

Detroit. Ein guter Bekannter für viele Opel-Mitarbeiter steht bald an der Spitze des weltgrößten Automobilunternehmens. Robert C. Stempel, von 1980 bis 1982 Vorstandsvorsitzender in Rüsselsheim, führt General Motors von August an. Der 56jährige folgt dann Roger B. Smith, der in dieser Position seit 1981 tätig ist. Smith arbeitet seit 1949 für GM, der studierte Ingenieur Stempel seit 1958. op



Robert C. Stempel

Calibra-Praxistest

Zwischenergebnis

Rüsselsheim. Die ersten 80 Calibra aus dem hundert Wagen umfassenden Praxistest haben bereits insgesamt 215 000 Kilometer zurückgelegt. Über 500 Fahrerberichte sind bei Programmkoordinator Manfred Hildmann eingegangen. Aus gutem Grund gibt Hildmann keine Einzelergebnisse weiter – nur so seien jene Mitarbeiter, die erst in diesen Tagen als Tester an die Reihe kommen, unvoreingenommen bei ihrer Beurteilung. Und auf ein faires Urteil kommt es an. Soviel war dem Mann aus der Qualitätssicherung allerdings zu entlocken: Bei der allgemeinen Beurteilung der bislang ausgewerteten Fahrerberichte erreicht das sportliche Coupé einen Durchschnittswert von 8,2 auf der Skala von eins bis zehn; das bedeutet „gut bis sehr gut“. op

DDR-Fernsehwerbung

Auftakt mit Opel

Berlin. Ein Fernsehspot der Opel-Umwelt-Initiative war die erste Werbung, die seit rund 30 Jahren im DDR-TV lief. Der mit dem Louis-Armstrong-Song „What a Wonderful World“ unterlegte Beitrag stand in führender Position des ersten Fünf-Minuten-Blocks, den der Deutsche Fernsehfunk (DFF) am 17. April sendete. Die Tagesschau der ARD widmete dem Werbungs-Start später einen Beitrag, in dem auch Ausschnitte des Opel-Spots zu sehen waren. Bislang werben ausschließlich West-Unternehmen im Ost-Fernsehen. Zuletzt hatte es Anfang der 60er Jahre im sozialistischen Teil Deutschlands Fernsehreklame gegeben – mit voller Preisangabe und für heimische Produkte. flo

Opel Post-Leserumfrage

Mitmachen lohnt sich

Rüsselsheim. „Die Leser beurteilen ihre Opel Post“, lautet die Zielsetzung unserer Befragung. Mit einem ausgefüllten Fragebogen können Sie, die Mitarbeiter und Pensionäre der Adam Opel AG, mit darüber bestimmen, wie Ihre Werkszeitung künftig aussehen soll. Das ist uns zahlreiche attraktive Preise wert.

Wer entscheidet, ob eine Zeitung gut oder schlecht gemacht ist, ob sie gern und intensiv gelesen oder nur als Pflichtlektüre angesehen wird? Keine Frage, Sie, die Leser. Deshalb fragen wir Sie nach Ihrer Meinung und bitten Sie heute: Machen Sie mit bei unserer Umfrage. Den dieser Opel Post beigelegten Fragebogen

auszufüllen, dauert höchstens fünf Minuten.

Sagen Sie uns offen, was Sie an der Opel Post anders machen würden – aber auch, was Ihnen gefällt. Als Dankeschön fürs Mitmachen verlosen wir als ersten, zweiten und dritten Preis Reisegutscheine im Wert von 1000, 750 und 500 Mark, Olympus AF 10-Kameras (4.–10. Preis) sowie zehn Sporttaschen fürs Reisepäck.

Die Auslosung der Preise findet unter Aufsicht statt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitmachen können nur die Mitarbeiter und Pensionäre der Adam Opel AG. Wir wünschen Ihnen viel Glück und danken fürs Mitmachen.

Auto-Sonderschau war Publikumsmagnet

Verkaufsoffensive

Eisenach. Rund 10 000 Besucher an zwei Tagen: Von weit her kamen die Menschen zu der ersten Sonderschau des Eisenacher Opel-Vertragshändlers Lutz Maier-Rehm. Für Opel und den DDR-Händler hat sich der Aufwand gelohnt, die Auftragsbücher sind gefüllt.

Bei allem Optimismus, den Maier-Rehm für die Reprivatisierung des noch zum VEB Kfz-Instandsetzung gehörenden Betriebes und die damit verbundenen Probleme und Risiken braucht, war der Diplom-Ingenieur doch selbst von dem Besucherandrang überwältigt.

„Ohne die Hilfe meines westdeutschen Patenbetriebes, des Autohauses Nordweststadt in Frankfurt, hätte das sicher nicht so gut geklappt“, sagte der Eisenacher. Der zur Unternehmensgruppe Georg von Opel gehörende Händlerbetrieb am Main hatte mit Neu- und Gebrauchtwagen, Info- und Dekorationsmaterial ausgeholfen sowie personelle Unterstützung nach Eisenach geschickt.

Maier-Rehm ist in der Wartburg-Stadt kein Unbekannter: Sein Großvater hatte 1925 den ersten Opel in Eisenach verkauft. Selbst nach der Zwangsverstaatlichung des Familienbetriebs 1972 sprach man in Eisenach nur vom „Opel-Dienst“, wenn die Werkstatt direkt neben dem Automobilwerk Eisenach (AWE) gemeint war.

Insgesamt wurden bei der „Opel-Sonderschau“ über 50 neue und 15 gebrauchte Autos an den Mann gebracht. Ein Installateur aus Eisenach orderte einen Vectra GT mit allen Extras und gleich noch einen Corsa dazu. ds



Wende: Neuer Partner für Eisenacher Autohaus

„Walk the Talk“ in Kaiserslautern

Das „Wir-Gefühl“ stärken

Kaiserslautern. Ein Weiterbildungsseminar über moderne Führungsmethoden unter dem Motto „Walk the Talk“ – sinngemäß etwa „tue auch, was Du sagst“ – warf die Fragen auf, mit denen sich 15 europäische Manager kürzlich in das Werk Kaiserslautern begaben.

Sie befragten über 60 Arbeiter und Angestellte zu ihrer Arbeit bei Opel; daraus ergaben sich Themen wie Arbeits- und Betriebsklima, interne Kommunikationsmöglichkeiten und Arbeitsplatzsicherung. Im Beisein von Werksdirektor Hans W. Schollmaier und moderiert von Herbert Eberle,

Leiter der Qualitätssicherung, wurden nun in einer kleinen Gesprächsrunde die ersten Ergebnisse der Interviews vorgestellt.

An vorderster Stelle der Prioritätenliste steht für die Kaiserslauterer demnach das Thema „Führungsverhalten“. Mehr Anerkennung für gute

Leistung, eine bessere Einbeziehung der gewerblichen Mitarbeiter, mehr Offenheit auf der Meisterebene und weniger „Abteilungsdenken“ wünscht man sich im Pfälzer Werk am häufigsten. Es folgten Fragen der Arbeitsplatzsicherung und des Budget-Managements vor den Themenbereichen interne Kommunikation, Betriebsklima und Personalsituation.

In aller Offenheit besprachen Werksleitung und Belegschaft die zukünftigen Herausforderungen, die auf das im harten internationalen Wettbewerb stehende Komponentenwerk zukommen. Gelöst werden, dessen ist man sich in Kaiserslautern klar, müssen beispielsweise das nicht immer spannungsfreie Verhältnis zwischen Lohn- und Gehaltsempfängern oder Konflikte zwischen Produktion und Instandhaltung. Eine Perspektive bietet da die zukunftsorientierte Teamarbeit, mit der man sich auch in der Pfalz den unausweichlichen Veränderungen im Produktionsverfahren und in der Kommunikation stellt. Zwölf Pilotteams sind derzeit im Kaiserslauterer Werk dabei, das Konzept der Gruppenarbeit zu erlernen. Mit dieser neuen Methode und Veranstaltungen wie der jüngsten „Walk the Talk“-Gesprächsrunde geht Opel in Kaiserslautern einen wichtigen Schritt in Richtung mehr Vertrauen und „Wir-Gefühl“.



Gefragt: Die Meinung der Mitarbeiter zählte



Gespräch: Werksdirektor Hans W. Schollmaier diskutiert über moderne Führung



Doppelte Auszeichnung

Design prämiert

Rüsselsheim. Als einzigem Automodell attestierte jetzt das Haus Industrieform Essen dem neuen Opel-Sportcoupé Calibra „höchste Designqualität“. An dem Wettbewerb teilgenommen hatten 290 Unternehmen mit insgesamt 754 Produkten. Die 14köpfige Fachjury interessierte neben Kriterien wie Innovation, Gebrauchswert und Gestaltungsqualität

der Produkte allerdings auch die Frage, wie gut das Design aktuellen gesellschaftlichen Forderungen vor allem nach Umweltschutz entgegenkommt.

Hohe Designqualität bescheinigte das Expertenteam dem Dreiliter-24V-Triebwerk, das die Opel-Top-Modelle Omega 3000 24V und Senator 3.0i 24V motorisiert. **op**

Betriebsversammlung:

Neuer Termin

Rüsselsheim. Wie aus einer Mitteilung des Betriebsrates hervorgeht, wird der Termin für die dritte Betriebsversammlung verschoben: Statt wie ursprünglich geplant am 19. September, findet die Betriebsversammlung jetzt am Dienstag, dem 2. Oktober, statt. **op**

Paragrafen zählen

Fahrrad gewonnen

Rüsselsheim. Gute Kenntnisse des Jugend-Arbeitschutzgesetzes brachten Veronika Kubein Glück. Die Industriekauffrau in Ausbildung nahm mit ihrer Berufsschulklasse an einem Preisausschreiben des Darmstädter Gewerbeaufsichtsamts teil. Alle Antworten auf die Frage „Kennst du das Arbeitsschutzgesetz?“ stimmten, und bei der Verlosung gewann sie ein Mountain-Bike. **op**

Training für DDR-Vertragshändler

Elektrik macht den Anfang

Rüsselsheim. Mit einem einwöchigen Training zum Thema Kfz-Elektrik/Elektronik fiel der Startschuß für die ersten Lehrgänge für Mitarbeiter von Opel-Vertragswerkstätten in der DDR. Die Teilnehmer lernen im Opel-Service-Training-Center in Göttingen die spezifische Technik von Opel-Fahrzeugen kennen und werden mit der Funktion

und Wartung von High-Tech-Komponenten wie elektronischer Zünd- und Einspritzanlage vertraut gemacht. Weitere Lehrgänge finden in den nächsten Wochen statt.

Zur Zeit hat Opel mit über 150 Händlern in der DDR einen Vertrag abgeschlossen. Ziel ist es, ein flächendeckendes Netz von Händlern in der DDR aufzubauen. **op**

Rüsselsheim und Kaiserslautern:

Betriebsräte konstituiert

Rüsselsheim. Richard Heller steht weiter an der Spitze des Rüsselsheimer Betriebsrats. Die Arbeitnehmervertretung wählte ihn mit 44 von 46 Stimmen zu ihrem Vorsitzenden. Für Rudi Müller als Stellvertreter votierten 45 Betriebsräte. Auch

der Kaiserslauterer Betriebsrat hat den bisherigen Vorsitzenden, Paul Schleicher, im Amt bestätigt. In Bochum steht die Entscheidung noch aus. Der Gesamtbetriebsrat mit Vertretern der drei Einzel-Gremien will sich am 14. Mai konstituieren. **flo**



Geöffnet: DDR-Händler schauten unter die Hauben der West-Autos

Opel Post

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim

Redaktion: Dieter Schmidt (Chefredakteur), Fritz Lorek (stv. Chefred.)

Redaktionsassistentin: Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Praschma (Bochum), Heidi Adam (Kaiserslautern)

Layout: D+K Horst Repschläger

Satz und Druck: Die Südwestrolle, Plieninger Str. 150, 7000 Stuttgart 80

Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Red. Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Telefon 0 61 42 / 66-40 57, -38 98, Telefax 0 61 42 / 61 598

Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos.

Initiative in den Werken

Kampf dem Asbest

Rüsselsheim. In Brems- und Kupplungsbelägen der Opel-Modelle ist Asbest schon lange kein Thema mehr. Eine eigens dafür eingesetzte Arbeitsgruppe will nun auch in den Werksanlagen den tückischen Faserstoff unschädlich machen.

Das Team unter der Führung des leitenden Werksarztes Dr. Holger Breitzkreuz ist derzeit mit der Bestandsaufnahme beschäftigt. Die einzelnen Bereiche haben gemeldet, wo in der Vergangenheit Asbest eingesetzt wurde oder noch wird.

Vor über hundert Jahren begann die Geschichte des faserigen Minerals Asbest. Hauptsächlich in Südafrika und Kanada abgebaut, entwickelte es sich wegen eini-

gehen von der Form aus. „Die langen, dünnen Stäbchen setzen sich im Gewebe fest und werden vom Körper nicht abgebaut.“ Lungen- oder Bauchfellkrebs können die Folge sein. Das Heimtückische dabei ist, daß es bis zu 30 Jahren dauern kann, bevor die Krankheit auftritt. „Theoretisch kann schon eine einzige eingeatmete Faser irgendwann zum Krebs führen“, erläutert der Arbeitsmediziner. In der Praxis wächst die Gefahr natürlich mit der Konzentration.

Dementsprechend streng sind heute die Grenzwerte für Asbestbelastungen in der Atemluft: Höchstens eine Faser auf zwei Millionen Kubikmeter ist am Arbeitsplatz zulässig.

Das war natürlich nicht immer so. Auf dem Höhepunkt des Asbestverbrauchs in den siebziger Jahren führte die Bundesrepublik 180 000 Tonnen des Stoffs ein. Hauptanwendungsgebiete waren Dachplatten, Dichtungen und Reibbeläge.

Heute gibt es für fast alle Zwecke einen Ersatzstoff, beispielsweise Kohlefasern. Der Asbest-Ausschuß, in dem außer dem werksärztlichen Dienst noch Personalabteilung, Arbeitssicherheits-Spezialisten und der Betriebsrat vertreten sind, kümmert sich um die Altlasten. Schon jetzt werden Eternit-Wände von Spezialfirmen abgerissen und geordnet deponiert. Dies ist übrigens nicht immer erforderlich. „Man kann stattdessen auch eine Kunststoffbeschichtung auftragen“, weiß der Werksarzt.

Bald erhalten auch die letzten Bremsen an einigen Blechpressen neue, asbestfreie Beläge. Diese für die Verzögerung der riesigen Massen in den Pressen erforderlichen Bremsen sind zwar hermetisch abgekapselt und auch sehr langlebig. Ein Austausch wäre oft noch gar nicht erforderlich. Doch: Sicher ist sicher. flo



Dr. Holger Breitzkreuz

ger, aus technischer Sicht idealer Eigenschaften bald zu einem beliebigen Werkstoff der Ingenieure. Asbest ist hitzebeständig, elastisch und läßt sich leicht verarbeiten.

Doch schon 1907 wiesen Mediziner auf die Gefahren hin, die das Einatmen von Asbestfasern mit sich bringen kann. „Ursprünglich dachte man, Asbest ist nicht giftig und kann deshalb auch nicht schaden“, erklärt Dr. Holger Breitzkreuz. Doch die Risiken



Sanierungs-Objekt: Wie an vielen Stellen wird diese Überdachung bald asbestfrei gemacht

Theorie und Praxis bei Hochschulkongreß

Lernort Betrieb

Bielefeld. Unter dem Stichwort „Neue Wege des Lernens und Lehrens in der betrieblichen Aus- und Weiterbildung“ präsentierte sich Opel kürzlich auf einem erziehungswissenschaftlichen Kongreß an der Universität Bielefeld.

Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter der Zentralen Personalentwicklung der Adam Opel AG,

zog einen Vergleich mit anderen Ausstellern: „Mit unseren Konzepten für die Aus- und Weiterbildung sowie die Organisationsentwicklung sind wir nicht nur besonders leistungsfähig, sondern auch sehr gut auf das ‚Moderne Bildungszeitalter‘ eingestellt. Dadurch haben wir uns einen kleinen Vorsprung zu anderen Unternehmen erarbeiten können.“ Das Hauptziel des Opel-In-

formationsstandes auf der Bielefelder Veranstalter war der Erfahrungsaustausch zwischen Theorie und Praxis. Im Mittelpunkt der Gespräche mit den Pädagogen, die aus der ganzen Bundesrepublik, der DDR und Österreich zusammengekommen waren, stand vor allem die bei Opel praktizierte „Teamorientierte Berufsausbildung“, kurz TOB-Modell genannt. op

Werkführungen

Auf Monate ausgebucht

Rüsselsheim/Bochum. Das positive Bild von Opel in der Öffentlichkeit scheint sich auch auf die Besucherzahlen bei den Werkführungen auszuwirken: Besonders in Rüsselsheim, wo auch unangemeldete Einzelbesucher an den Führungen teilnehmen können, stiegen die Zahlen in den vergangenen Monaten stark an; in Bochum besichtigten allein im März über 5000 Menschen die Produktion. Ein Grund für den Zuwachs ist sicher auch das starke Interesse von DDR-Bürgern an westlicher Automobilfertigung. Insbesondere für Rüsselsheim empfehlen die Werkführer die Besuchstermine um 8.30 Uhr und 14 Uhr – Gruppentermine sind bereits auf sechs Monate ausgebucht. Aktuelle Informationen zu den Werkführungen gibt es übrigens unter der Rufnummer 2378 in Rüsselsheim. op

Schmuck fürs Treppenhaus

Kreative gesucht!

Rüsselsheim. Wer hat sich noch nicht über eintönige Wände in Fluren und Gängen geärgert? An einer Stelle ist jetzt Schluß damit. Aufgrund eines Vorschlages zur Qualitätsverbesserung können ab sofort die Treppenhauswände des Gebäudes E 26 als Ausstellungsfläche für Bilder oder Fotografien künstlerisch begabter Mitarbeiter genutzt werden. Ausstellungsdauer in der „Treppengalerie E 26“: bis zu drei Monaten. Interessenten nehmen Kontakt auf mit Norbert Becker, Telefon 5118. op

Motoren-Rekord in Bochum

Zehn Millionen

Bochum. Einen neuen Produktionsrekord verzeichnen die Opel-Werke Bochum. Im Werk II in Langendreer lief am 24. April der 10millionste in Bochum produzierte Motor vom Band.

Nach dem 10millionsten Kadett, der im Oktober des vergangenen Jahres die Hallen in Werk I verließ, stand in Langendreer erneut eine Feier auf dem Programm.

Die Bochumer Werke begannen im Dezember 1962 mit der Motorenproduktion. Damals bauten 649 Mitarbeiter täglich 341 Motoren. Heute produzieren 992 Werksangehörige täglich 2525 Triebwerke. Das wurde durch hohe Investitionen möglich. Als im Jahre 1979 der Kadett auf Frontantrieb umgestellt wurde, ging ein neuer Motor in Serie. Dabei wurden im Werk II 530 neue Maschinen installiert und über 320 umgerüstet.

Die Investitionen hierfür betragen über eine Milliarde Mark. Zu Beginn in 1962 betrug die Fläche des Motorenbaus 26 500 Quadratmeter, heute macht sie 39 500 Quadratmeter aus.

Während 1962 zu 100 Prozent für Werk I Motoren produziert wurden, wird heute rund ein Drittel für Bochum I hergestellt; ein weiteres Drittel geht nach Antwerpen, ein Viertel nach Saragossa, und der Rest verteilt sich auf Luton, Rüsselsheim und Ellesmere Port.

Seit Produktionsbeginn im Jahre 1962 entstanden in Bochum rund sieben Millionen Motoren mit seitlich liegender Nockenwelle (OHV). Eine neue Motorengeneration mit oben liegender Nockenwelle und hydraulischem Ventilspielausgleich (OHC) kam mit der Umstellung 1979 hinzu. Davon wurden inzwischen über drei Millionen gebaut. Zusammen: 10 Millionen. pra



Millionen-Ding: Motorenbauer Anke Martini und August Faulhaber, zehnmillionster Motor

Foto: Hämsch

Brief aus Amerika

Rüsselsheim. Anfang April flogen acht Mitarbeiter aus verschiedenen Bereichen für drei Monate in die Vereinigten Staaten (die Opel Post berichtete). Mit dabei ist Rainer Schmidt, der in seinem Brief aus Amerika berichtet, was die Gruppe im Land der unbegrenzten Möglichkeiten erlebt hat.

Liebe Kollegen,

mein Versprechen, Euch immer ein paar Zeilen von meinem USA-Aufenthalt zu schreiben, löse ich hiermit ein. Am Dienstag, dem 27. März, war es für mich soweit: Das vierteljährige PDA-Programm, das die Abteilung Management Training zur Förderung der Nachwuchsführungskräfte anbietet, hatte begonnen.

Morgens um 11 Uhr haben wir uns – das sind zwei Teilnehmerinnen und sechs Teilnehmer – auf dem Flughafen in Frankfurt getroffen. Ein Bild für die Opel Post, ein paar letzte, erklärende Worte von Jane Spahn, der Koordinatorin dieses Programms, und es hieß endgültig Abschied nehmen von der Familie. Ich kann Euch sagen – das ist gar nicht so

einfach, ein Vierteljahr von Frau und Kind getrennt zu sein. Um 14.30 Uhr, mit 50 Minuten Verspätung, hat die DC-10 der Northwest Airlines von der Startbahn abgehoben und in Richtung Nordamerika abgedreht.

Während des Fluges ergab sich zum ersten Mal die Gelegenheit uns richtig kennenzulernen – so auf Du und Du. Wenn man in einer so großen Firma wie Opel arbeitet, kennt man sich eben nicht immer. Das Tollste auf diesem Flug war, als mich ein völlig Fremder mit österreichischem Akzent fragte, ob ich zufälligerweise für Opel arbeite. Ich sagte ja – und er erwiderte: „Hans ist mein Name – GM Austria“. Tja, so lernt man manchmal Leute kennen; ich finde das super, und es ist ei-

ner der vielen Aspekte, warum ich gerne bei Opel arbeite.

Um 15.30 Uhr Ortszeit sind wir nach über achtstündigem Flug auf dem Metropolitan Airport in Detroit, der Autostadt der USA, gelandet. Nachdem wir unser Gepäck in Empfang genommen hatten, erwarteten uns zwei Herren von GM und – ich habe es nicht für möglich gehalten – ein Opel-Kollege war mit von der Partie. Zwei große Chevi-Vans standen bereit, um uns und jede Menge Gepäck zum Hotel zu bringen.

Die Fahrt dorthin war für uns ganz schön ernüchternd. Detroit ist eine Industriemetropole, die so ihre Schattenseiten hat, was Verschmutzung und Zustand von Gebäuden betrifft. Dies darf man zwar nicht verallgemeinern, aber der erste Eindruck sitzt ganz schön tief. Am nächsten Morgen wurden wir zum General-Motors-Building gebracht, von wo aus alles, was auf der Welt den Namen „GM“ trägt, geleitet und koordiniert wird. In einem großen Besprechungszimmer haben sich alle PDAler getroffen, außer Hans aus Österreich waren da noch acht Brasilianer, ein Italiener und ein Japaner. Jetzt war der Haufen komplett, und uns wurden ein paar wichtige Dinge für den Ablauf unseres Programms mitgeteilt. Dabei wurde immer wieder hervorgehoben, daß wir für alles, was wir tun und wie wir es tun, selbst verantwortlich sind. Wir wollen euch nicht „babysitten“ war eine häufig gebrauchte Floskel.

Nach einem gemeinsamen Essen haben wir dann unsere



Weiterbildung: Rüsselsheimer Mitarbeiter besuchten die General-Motors-Zentrale in Detroit

Autos in Empfang genommen, denn ohne die läuft in USA nichts.

Für die nächsten beiden Tage hatte sich unser Gastgeber etwas Besonderes einfallen lassen. Ein sogenanntes „Cross Cultural Seminar“ sollte gewisse Kulturunterschiede zeigen und uns helfen, Vorurteile abzubauen. Eine Super-Sache, schon allein deshalb, weil die Seminarteilnehmer aus den unterschiedlichsten Kulturkreisen kamen.

Nachdem wir uns in der ersten Lektion mit dem „typischen Amerikaner“ und dem „typischen Amerika“ auseinandergesetzt hatten, wurden wir am Spätnachmittag durch das elendste Stadtviertel Detroits gefahren. Viele von uns hatten so etwas noch nicht gesehen. Das gab jede Menge Frust. Aber eine anschließende Einladung zu einer amerikanischen Familie hat unser Weltbild von Amerika wieder zurechtgerückt.

Mit den negativen und posi-

tiven Eindrücken des Vortages hat uns der Seminarleiter am Abschlußtag noch einmal die Frage gestellt, wie wir uns den typischen Amerikaner vorstellen. Das Ergebnis hat zumindest bei mir gezeigt, daß unsere Vorstellung ganz schön weit von der Realität entfernt ist.

Nach einem gemeinsamen Wochenende haben wir uns dann in unsere jeweiligen Fachbereiche begeben, um mit dem eigentlichen Arbeitsprogramm zu beginnen.

Meine erste Woche führte mich zu GM Production Control. Hier sollte ich mich informieren, wie die Amerikaner mit einer neuen Software eine Fahrzeugsequenz erstellen, die den Fertigungsablauf möglichst kostengünstig und vom logistischen Standpunkt her störungsfrei abwickeln soll. Ein Besuch im GM Technical Center überzeugte mich, daß hier ein gutes Werkzeug auch für unsere Fertigungssteuerung entwickelt wurde.

Meine zweite Woche hat

mich zunächst nach Spring Hills, Tennessee, gebracht. Hier habe ich mir ein Werk angesehen, das als Musterbetrieb für ganz General Motors gedacht ist: Es handelt sich um Saturn. Man hat in diesem Werk versucht, von sozialen, technischen und logistischen Gesichtspunkten her neue Wege zu gehen. Mein Eindruck war positiv. Es ist in vielen Dingen gelungen, verblüffend einfache und doch praktikable Lösungen zu finden.

Zurück in Detroit wurden mir Expertensysteme vorgestellt, die in der Lage sein sollen, verschiedenartigste Probleme in der Instandhaltung zu lösen. Ein Besuch in einem Motorenwerk in Lansing hat mir gezeigt, daß diese Systeme erste Erfolge erzielen.

Mit diesen Eindrücken mache ich für heute Schluß. Ich melde mich auf jeden Fall wieder bei Euch, um von meinen nächsten Unternehmungen in Oklahoma zu berichten.

Bis dann, Rainer

Unter dem Titel „Warum sponsert Opel den Sport?“ interviewte die Opel-Post (Ausgabe vom 7. März) Verkaufsvorstand Georg Hehner. Dazu erreichte uns folgender Brief:

Auf die Frage der Opel Post: „Was kostet uns dieses Sponsorenprogramm denn pro Jahr?“ kam eine langatmige Antwort, aber beantwortet wurde diese Frage nicht. Vielleicht ist dieser Punkt noch mehr OP-Lesern aufgefallen, die doch auch gerne die Zahl in DM als Antwort lesen wollten. Kann diese Antwort noch nachgeholt werden?

Karl Heinz Treber

Das Sponsorenprogramm ist Teil unserer umfassenden PR- und Marketingaktivitäten und steht damit gleichrangig neben unserer Werbung und Verkaufsförderung. Den absoluten Betrag möchte ich hier, aus Gründen der Vertraulichkeit, bewußt nicht nennen; er könnte auch nur in Relation zu anderen, ähnlich wirksamen Kommunikations- und imagefördernden Aufwendungen bewertet werden. Insgesamt kann man aber sagen, daß dieser Teil unserer Kommunikation nur einen geringen Teil unseres gesamten Werbeaufwandes ausmacht.

Georg Hehner

Urlaubsspaß mit guten Ideen

Jeder Mitarbeiter, der einen sinnvollen Verbesserungsvorschlag im Zeitraum vom

1. Mai – 22. Juni 1990

beim Vorschlagswesen Rüsselsheim einreicht, nimmt teil an der

VV-Sonderverlosung

Jeder Einsender erhält vorab ein kleines Präsent

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen

Adam Opel AG, Rüsselsheim
Ausschuß für Verbesserungsvorschläge



1.-50. Preis

1 Musiktrotter

51.-100. Preis

Stereo-Autoradio
mit Cassettengerät

101.-115. Preis

Generalkarten
Bundesrepublik
Deutschland

116.-130. Preis

Das große
ADAC-Deutschlandbuch

131.-200. Preis

LCD-Reisewecker

OPEL

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

2.5. Ernst Schaub, TEZ PEK-Motorenentwicklung u. -erprobung;
 Adam Schmitt, Zentralplanung Koordinierung;
 Walter Schröder, TEZ PEK-Freigaben u. Dokumentation;
 Karl Bauer, Chassis-Teile;
 Karl-Heinz Diehl, Karosseriewerk II;
 Paul Klärner, Motorenbau M-55;
 August Reimann, Werkstandhaltung;
 Edgar Schmitt, MPK-Transportabteilung;
 4.5. Johann Hart, Qualitätsförderung;
 Helmut Weickert, Karosserie-Untersammenbau u. Rohfabrikation;
 Franz Bach, Zentralwerkstätten;
 Hans Nagel, Beschäftigeneinsatz;
 10.5. Wilfried Kleefeld, TEZ PEK-Fahrzeugelektrik-Konstruktion.;
 11.5. Günther Jordan, Untersammenbau, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau;
 Gisela Hauzel, Werksverpflegung;
 15.5. Helmut Kleinböhl, TEZ PEK-Karosserie-Komponentenentwicklung;
 Jakob Schmidt, Ltg. Lohn- u. Gehaltsabrechnung.;
 19.5. Erich Hauzel, TZA - Fertigungsplanung-Werkstätten;
 Gottlieb Haas, TEZ - Motor, Getriebe u. Fahrwerk;
 Paul Kappes, Zentralwerkstätten;

Ludwig Schreiner, Werksanlagen;
 22.5. Philipp Becker, TEZ-Qualitätsförderung;
 Friedrich Hohenstein, Hinterachse und Bremscheiben;
 Willi Schilling, TEZ-Produktenentwicklung und Konstruktion;
 24.5. Franz Roskopf, Vorderachse, Steuergehäuse und Chassistelle;
 Richard Weilbacher, Kaltfließpressestelle;
 25.5. Hans Dickhaut, Untersammenbau, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau;
 Hans Schweitzer, Untersammenbau, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau;
 Peter Wolf, Vorderachse, Steuergehäuse und Chassistelle;
 30.5. Ludwig Mann, Instandhaltung Preßwerk;
 Werner Wörsdorfer, Zentralwerkstätten;
 31.5. Erwin Geiss, PVK Projekt- und Terminplanung;

Bochum

2.5. Walter Knab, Qualitätssicherung Werk I;
 22.5. Karl-Heinz Marsilius, Instandh. Presswerk;

Kaiserslautern

3.4. Werner Frey, Fertigung/Automatenbau;



Adam Schmitt



Walter Schröder



Karl Bauer



Karl-Heinz Diehl



Paul Klärner



August Reimann



Johann Hart



Helmut Weickert



Franz Bach



Hans Nagel



Wilfried Kleefeld



Helmut Kleinböhl



Jakob Schmidt



Ludwig Schreiner



Friedrich Hohenstein



Willi Schilling



Franz Roskopf



Richard Weilbacher



Peter Wolf



Ludwig Mann



Werner Wörsdorfer



Erwin Geiss



Walter Knab



Karl-Heinz Marsilius



Werner Frey

Helmut Podworny, Motorenbau;
 Walter Tippelt, Hauptlackiererei;
 Dieter Vieweger, Karosserie-Unterzb.;
 18.5. Hans Brun, Instandh. Presswerk;
 Günter Mathiak, Schweißmaschinen- u. Vorrichtung-Reparatur u. Neuanfertigung;
 19.5. Rudolf Rabczynski, Instandh. Chassiswerk;
 Rudolf Wippich, Getriebe-Fertigbearbeitung;
 20.5. Gregor Lewandowski, Zusammenbau, Unterbau komplett;
 24.5. Dieter Göbel, Instandh. Chassiswerk;
 Hugo Eisenberg, Montageband;
 Herbert Wienhusen, BME-Läger u. Ausgab Werk II;
 31.5. Celal Gürsoy, Polsterei;

Wir gedenken

Rüsselsheim

Helmut Ahlbrand, MPK, geb. 20.11.36, gest. 9.3.90;
 Thomas Latzel, Berufsausbildung, geb. 1.1.68, gest. 11.3.90;
 Günther Kraus, Materialabteilung, geb. 8.7.35, gest. 12.3.90;
 Ernst Bauer, Lackiererei, geb. 11.8.36, gest. 14.3.90;
 Apostolos Tourtouras, Qualitätssicherung Chassiswerk I, geb. 13.9.32, gest. 28.3.90;
 Karl Fülber, Preßwerk G 22, geb. 4.1.31, gest. 31.3.90;

Heinz Zilgens, Schweißmaschinen- u. Vorrichtung-Reparatur, geb. 22.8.34, gest. 8.3.90;
 Wilfried Kunter, MPK-Transportgruppe II, geb. 27.10.38, gest. 8.3.90;
 Heinz Stiewe, MPK-Produktionssteuerung Werk I, geb. 21.3.34, gest. 24.3.90;
 Alfred Patz, Instandhaltung Chassiswerk, geb. 10.8.47, gest. 31.3.90.

Bochum

Ulrich Wichert, Preßwerkzeugbau, geb. 8.10.39, gest. 28.2.90;

Kaiserslautern

Arnold Antes, Fertigung, geb. 12.9.34, gest. 28.3.90;
 Klaus Reis, Werkzeugbau, geb. 19.9.56, gest. 31.3.90;

25 Jahre

Rüsselsheim

1.5. Folkward Dieck, FME - Chemie;
 Helmut Kaltwasser, TEZ - PEK-Chassis-Konstruktion;
 Erwin Klee, Produktkosten;
 Adam Kroll, TEZ PEK-Produktprogramme;
 Hans Ottenberg, Ltg. Fertigungsbe- reich Chassis/Schmiede;
 Karl-Heinrich Wolf, GM Service;
 Wolfgang Zupke, Materialwirtschaft Betriebsmittel;
 3.5. Josef Künzl, T & Z Hochregalanlage;
 Herbert Galler, TEZ - Versuch und Werkstoffentwicklung;
 Dieter Göhring, Zentralwerkstätten;
 Karl Krause, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozesswartung;
 Bernhard Tauss, TEZ - Produktentwicklung und Konstruktion;
 Josef Wendt, Instandhaltung Presswerk;
 Rainer Zimmer, Ver- und Entsorgung;
 4.5. Erwin Wilm, Qualitätssicherung Rüsselsheimer Werke;
 10.5. Dieter Freber, TEZ PEK-Dauerprüflabor/Meßwesen;
 Klaus Taschner, Zentrale Auftragsabwicklung/Programmsteuerung;
 Herbert Holbein, Zentralwerkstätten;
 Heinrich Nix, Zentralwerkstätten;
 Hans Jürgen Rothbarth, TEZ - Produktentwicklung und Konstruktion;
 Albert Wiesenäcker, TEZ - Produktentwicklung und Konstruktion;
 13.5. Norbert Hoffmann, Betriebsrat;
 17.5. Detlef Schott, T. & Z. - Auftragsabwicklung;
 Günter Semper, Werksstandhaltung;
 24.5. Joachim Dünnebeil, TEZ PEK-Sicherheitsversuche;
 Heinz Könnecker, Verkaufszone Hamburg;
 25.5. Ludwig Baum, Instandhaltung - Motor, Getriebe und Schmiede;
 26.5. Gerhard Pflüger, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;
 28.5. Stavros Demirtsidis, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozesswartung;
 29.5. Norbert Kraus, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik;
 31.5. Hermann Schäfer, TEZ - Produktentwicklung und Konstruktion;
 Peter Thielemann, TEZ PEK-Fahr- u. Triebwerkskonstruktion;

Rüdiger du Maire, Vorderachsen;
 Wolfgang Gensicki, Automatenfertigung;
 Ferdinand Knipping, Instandh. Karosseriewerk;
 Klaus-Dieter Lukaszewski, Instandh. Presswerk;
 Hans-Dieter Naumann, Motorenbau;
 Georg Neumann, Instandh. Chassiswerk;
 Walter Piepenbrink, Fertigbearb. Getriebe-Großteile;
 Wolfgang Schwarzenberg, Motorenbau;
 Heinz Tange, Wagenendmontage u. Reparatur;
 Gerd Vogel, Instandh. Sattlerei, Endmontage;
 4.5. Christel Loges, WA-Bauabteilung;
 Günther Leusch, Vorderachsen;
 5.5. Werner Sczepanski, Gebäude- u. Geländeinstandh. Werk III;
 Hubert Slonski, Prozeßanlagen Werk I;
 Gerhard Zimpel, Chassis-Kleinteile;
 10.5. Anna-Marie Gugnialeff, Zsb. Karosserie-Rohbau;
 Julius Guse, MPK-Transportgruppe V;
 Waldemar Marek, Instandh. Presswerk;
 Werner Schmidt, Preßwerkzeugbau;
 13.5. Wilhelm Suckert, MPK-Verpackung und Versand;
 17.5. Gunter Peres, Verkehrsabt. - Wagenversand;
 Hans-Dieter Blesch, Instandh. Presswerk;
 Horst Flemming, Zsb. Karosserie-Rohbau;
 Heinz Köchling, BME-Läger u. Ausgab Werk II;
 Dieter Lichtblau, Qualitätssicherung Werk I;
 Hans Majorek, Cockpit-Modul;

Fröhliche Stunden in der Rheingoldhalle

Jubilare feierten

Mainz. Stimmungsvolle Stunden mit erstklassigem Rahmenprogramm erlebten die 746 Jubilare in der Mainzer Rheingoldhalle. Unter den Geehrten waren 157 Jubilare, die bereits seit 40 Jahren zur Stammelegenschaft gehören.

Neben einem Rückblick über die Unternehmensentwicklung wies Personalvorstand Dr. Walter Schlotfeldt auch auf die heutige Situation des Unternehmens hin. „Wir stehen inmitten eines gewaltigen Umbruchs.“ Die Kooperation mit dem Wartburg-Werk in Eisenach beispielsweise sei eine Herausforderung und eine Chance. Der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller bedankte sich bei allen Mitarbeitern, die „Automobilgeschichte mitgeschrieben haben“ und weiterhin mitschreiben würden. Karl Höhler, Werkstoff-Techniker in der PEK-Werkstoff-Entwicklung, dankte als Jubilarsprecher dem Unternehmen für die Möglichkeit, mit den Kollegen gemeinsam die Jubiläen zu feiern. Auch in diesem Jahr feierte der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes zusammen mit



Star: Das Temperamentbündel Dunja Rajter trat auf

den Jubilaren. Im zweiten Teil des Rahmen-Programms glänzte die jugoslawische Sängerin Dunja Rajter mit vielen bekannten Melodien. Mit einer schwungvollen und dynamischen Jongleurshow und Tellerakrobatik warteten die Fackellis auf. Humoristischer Höhepunkt des Abends war der Schweizer Komiker Alfredo, der in gekonnter Weise Showgrößen wie Sammy Davis jr., Jerry Lewis und viele andere parodierte. Hans Stellberg führte mit viel Entertainment durch das Programm. **Wif**

Opel Post-Report: Partner Saab

Moderne Arbeitsorganisation in der Fertigung

Eine gute Ergänzung

Trollhättan. Seit Jahresbeginn ist General Motors um ein weiteres Stück gewachsen. Am 1. Januar trat ein Vertrag in Kraft, der Mitte Dezember mit der schwedischen Saab Scania AB geschlossen worden war. In einem Joint-Venture-Abkommen übernahm GM von den Schweden für 600 Millionen Dollar (rund eine Milliarde Mark) 50 Prozent der Saab-Pkw-Division.

Bei dem neuen GM-Vertragspartner handelt es sich um ein für die Automobilbranche noch vergleichsweise junges Unternehmen, denn die Pkw-Produktion bei Saab ist gerade vier Jahrzehnte alt. In dieser Zeit erwarben sich die Autos aus Trollhättan an der schwedischen Westküste den Ruf, stets ein wenig anders als die anderen zu sein. Im Design eigenwillig, eroberten sie sich im Laufe der Jahrzehnte einen Käuferkreis von Individualisten. Hohe aktive und passive Sicherheit, eine von den konzerneigenen Flugzeugbauern inspirierte Aerodynamik und lange Modell-Laufzeiten abseits von aktuellen Trends verschafften den grundsätzlich frontgetriebenen Saab-Modellen stets eine auskömmlich große Marktische.

Mit dem Beginn der achtziger Jahre, als das antiquierte, gleichwohl in Skandinavien sehr beliebte Modell 96 aufgegeben wurde, zog sich Saab aus der Mittelklasse zurück. Man konzentrierte sich ausschließlich auf eine Modellpalette im Zweifler-Segment. Sowohl der bereits 1979 präsentierte Saab 900 als auch der Saab 9000 – er hatte 1984 Premiere – waren in verschiedenen Ausstattungs- und Leistungsvarianten bis 1989 nur auf der Basis dieses Triebwerks lieferbar, dann kam noch eine 2,3-Liter-Version mit 16 Ventilen dazu.

Die Konzentration auf die Oberklasse ersparte zwar die Entwicklungskosten für ein neues Mittelklassemodell, machte aber die Marke sehr vom Export abhängig. Vor allem der Dollarkursverfall ließ die Erträge schrumpfen, denn die Amerikaner waren und sind die besten Saab-Kunden; drei Viertel der Saab-Produktion gehen in den Export, davon rund die Hälfte in die USA und nach Kanada.

Auch die Stückzahlen blieben hinter den Erwartungen zurück. Hatte man 1980 (insgesamt!) gerade 66 000 Autos verkauft, so waren es 1987 immerhin 131 300, doch fiel diese Zahl – vor allem nach sinkendem US-Absatz – 1989 auf 109 500. So lag es für das Saab-Management nahe, sich im Hinblick auf die Auslastung

der Produktionskapazitäten und die Zukunftssicherung der feinen, aber kleinen Marke nach einem potenten Partner umzusehen.

Für GM hat der Kraftakt, mit dem die Schweden im letzten Jahrzehnt ihre Produktionsanlagen ausbauten, ausschließlich positive Aspekte. So können im Stammwerk Trollhättan, im finnischen Zweigwerk Uusikaupunki und dem hochmodernen, im Vorjahr eröffneten Werk Malmö derzeit 180 000 Autos im Jahr produziert werden – da ist noch Raum für das eine oder andere GM-Modell.

erste Erfahrungen mit dem Gruppenarbeitssystem und entwickelte dies im Laufe der Zeit zu einer für Mitarbeiter und Unternehmen gleichermaßen befriedigenden Lösung.

Neben freien Produktionskapazitäten brachte Saab in die mit GM geschlossene Ehe auch eine großzügig konzipierte, am Rande von Trollhättan gelegene Entwicklungs- und Versuchsabteilung ein. Die Ergebnisse dieser Abteilungen aus den vergangenen Jahrzehnten sprechen für sich und sind zum Teil auch im Rahmen der Kooperation von Interesse. Die derzeit einzige Antriebsschlupfregelung für Fronttriebler, eine klimagerechte Abgassteuerung zur Verbesserung der Katalysatorwirkung in der Warmlaufphase sowie ein hochinteressantes DI (= direct ignition)-

Saab auf dem Turbomotoren-Sektor. Als der aus dem Modell 99 entwickelte Saab 900 keinen Platz für einen Sechszylindermotor bot, knieten die Motorentechniker sich in ein verrückt scheinendes Projekt. Sie kombinierten ihren Reihenvierzylinder mit einem Turbolader und scherten sich wenig darum, daß das ganze Projekt diesseits von Trollhättan bereits deswegen gründlich mißverstanden wurde, weil die einzigen Serienmotoren dieser Art damals im Porsche 930 Turbo und im eher unglücklichen BMW 2002 turbo ihrer ausgesprochen sportlichen Aufgabe nachgingen.

Sowohl der Saab 900 Turbo als auch der modernere 9000 Turbo haben das anfängliche Mißtrauen widerlegt und wurden – vor allem in der Bundesrepublik – zu den Leistungsträgern im Absatz. Anderswo



High-Tech: Roboter im Stammwerk Trollhättan

kamen und gingen mittlerweile die Turbo-Projekte und -modelle; da jedoch ernst zu nehmende Automobiltechniker heute dem Turbolader im Pkw bereits mittelfristig wieder gute Zukunftsaussichten einräumen, könnte Saab auch hier bald (wieder) technologisch einen Vorteil haben.

Der Turbo brachte für Saab einen Image-Schub, der sich auch auf dem deutschen Markt bemerkbar machte. In 15 Jahren der Präsenz hierzulande hatte die Marke bei weniger als 0,1 Prozent Marktanteil stagniert, und bei der Leserwahl der besten Autos in „auto motor und sport“ hatten lediglich ein paar Dutzend notorischer Individualisten für Saab votiert. Der Saab 900 Turbo schaffte 1980 auf Anhieb den Sprung an die Spitze der Wertung der besten Importautos bis 2,5 Liter Hubraum und verteidigte diesen Titel, um ihn 5 Jahre später an den Saab 9000 Turbo weiterzureichen. Im Image besetzt

heute Saab weltweit neben den traditionellen Eigenschaften wie hohes Qualitätsniveau und hohe aktive und passive Sicherheit auch Begriffe wie Dynamik und technologische Kompetenz.

Für Opel ergeben sich vor allem in diesen Bereichen Berührungspunkte mit der neuen „Schwestermarke“, ebenso im Hinblick auf die Umweltphilosophie. Das zeigt sich nicht nur in der erwähnten Abgassteuerung, wo auch Saab sich bemüht, über die Erfüllung gesetzlicher Vorschriften hinaus die Abgasreinigung voranzutreiben. Auch die Einführung einer eigenen Norm gegenüber Zulieferern zur Minimierung des Weichmachersanteils in Kunststoffen für den Innenraum zeugt vom Engagement für saubere Luft. Dieses Saab-Engagement, gepaart mit den Opel-Initiativen zum Umweltschutz – gemeinsam kann da künftig noch allerhand Gutes herauskommen. fw



Arbeits-Milieu: In Malmö gibt es keine Fließbänder

Produktionstechnisch stellen die Saab-Werke eine interessante, vielleicht zukunftsweisende Mischung aus automatisierten und manuellen Arbeitsabläufen dar. In stollenweise fast menschenleeren Hallen werkeln Schweißroboter und fahren elektronisch gesteuerte Wägelchen mit Karosserien umher, um die halbfertigen Produkte ein ganzes Stück weiter an Menschen zu übergeben. Weitgehend entlastet von typischen Fließband-Handgriffen, bauen dann kleine Arbeitsgruppen, die ihre Arbeitsbereiche individuell unter sich aufteilen und ihre Arbeitsintensität selbst bestimmen, weiter an den Rohkarossen. Bereits in den siebziger Jahren sammelte man bei der schwedischen Autofirma

Zündsystem sind nur drei technische Details aus der jüngeren Vergangenheit, die aufhorchen ließen.

Die kleine Autofabrik am Ufer des Göta-Kanals im ansonsten idyllisch-ruhigen Trollhättan gilt als überdurchschnittlich innovativ. Aerodynamik und Insassenschutz bei Unfällen waren zwei Gebiete, auf denen die Saab-Techniker dem Durchschnitt der Branche früher immer eine Nasenlänge voraus waren, doch hat im Laufe der Jahre die Konkurrenz auf diesen Gebieten aufgeholt. Gleichwohl verspricht die Kooperation mit dem neuen GM-Partner angesichts des in Trollhättan angesammelten Know-how recht produktiv zu werden.

Ein Sonderfall war und ist

Stichwort Geschichte

Flugzeuge und Autos

Trollhättan. Der Markenname Saab steht für „Svenska Aeroplan Aktiebolag“ und deutet auf die Ursprünge in der Flugzeugbranche hin. Als 1937 der zweite Weltkrieg seine Schatten vorauswarf, beschloß man in Schweden, eine eigene Flugzeugproduktion aufzuziehen. Jahrzehntelang dominierten Militärflugzeuge, erst mit dem Erfolgsmodell Saab 340, einer zweisitzigen Turboprop mit 34 Sitzplätzen für den Regionalflugverkehr, wurde das zivile Standbein richtig stark.

1946 sahen sich die Flugzeugtechniker nach einem weiteren Betätigungsfeld um und entdeckten das Automobil. Innerhalb von zwei Jahren entwickelten sie den Saab 92 mit Zweizylinder-Zweitaktmotor, den Urvater aller Saab-Automobile. Über das Nachfolgemodell Saab 93 mit Dreizylindermotor kam man auf den fast 20 Jahre lang gebauten Saab 96, der zunächst noch mit dem Zweitakt-Triebwerk später mit einem Viertakt-V4-Motor produziert wurde. Der Saab 94 ist unter Oldie-Enthusiasten als der Sportweitzer Sonett besser bekannt, der Saab 95 war die Kombiversion des 96. Mit dem Saab 99 – dem ersten Entwurf des heutigen Chefdesigners Björn Envall, der auch einige Jahre in Rüsselsheim verbrachte – wagte man sich



Luft-Zug: Das Cabrio ist einer der jüngsten Saab-Automobile

noch in den 60er Jahren in die obere Mittelklasse vor. Der heute noch produzierte Saab 900 entstand auf der Basis des 99.

In Södertälje bei Stockholm sitzt die Scania-Lkw-Abteilung. Hier entstehen schwere Lkw und Busse, und in diesem Geschäftszweig zählt die Marke weltweit zu den führenden Herstellern. Scania geht ursprünglich auf eine Fahrradmanufaktur aus dem Jahre 1900 zurück und hieß von 1911 bis zur Fusion mit Saab im Jahre 1969 Scania Vabis.

Das Joint-Venture-Abkommen zwischen General Motors und der Saab-Scania AB

bezieht sich ausschließlich auf den Pkw-Zweig des schwedischen Mischkonzerns, zu dem auch noch die Combitech-Division in Jönköping (Rüstung, Raumfahrt, Meßtechnik) gehört. Zum Präsidenten und Generaldirektor der Saab Automobile AB mit Sitz in Trollhättan wurde David J. Herman (44) ernannt. Herman war seit Februar 1988 Leiter des europäischen Ersatzteil- und Zubehörgeschäfts von General Motors in Rüsselsheim und davor Chairman und Generaldirektor von General Motors Continental in Antwerpen (Belgien) gewesen. fw



Fertigung: Hoher Qualitätsstandard für den Saab 9000

Opel Post-Report: Partner AWE

Alte Konstruktionen mit neuen Robotern

Werk der Gegensätze

Eisenach. Roboter bearbeiten Kotflügel für ein Auto, dessen Schweißnähte noch mit Hartlot ausgebessert werden; eine Zylinderkopffertigung, die höchsten technischen Ansprüchen genügt und komplette Fahrgestelle, die von Hand zur Hochzeit gerollt werden: Szenen aus einer deutschen Autofabrik 1990. Opel Post-Redakteur Fritz Lorek besuchte das Automobilwerk Eisenach, das mit Opel kooperieren will.

Gegensätze, wie sie die gesamte DDR derzeit kennzeichnen, beherrschen auch das Automobilwerk Eisenach (AWE), besser bekannt unter dem Markennamen seines einzigen Produkts, dem Wahrzeichen Eisenachs: Wartburg. Dazu zählt der moderne Viertakt-Motor auf dem veralteten Rahmen-Fahrwerk ebenso wie ein neues Preßwerk für Karosserien, die sich seit 1966 nur in ein paar Details geändert haben. Wartburg – das heißt auch eine aufwendige, oft noch geradezu handwerkliche Arbeit an einem Fahrzeug, das auf einem zunehmend freier werdenden Markt nur noch mit Schwierigkeiten Absatz findet.

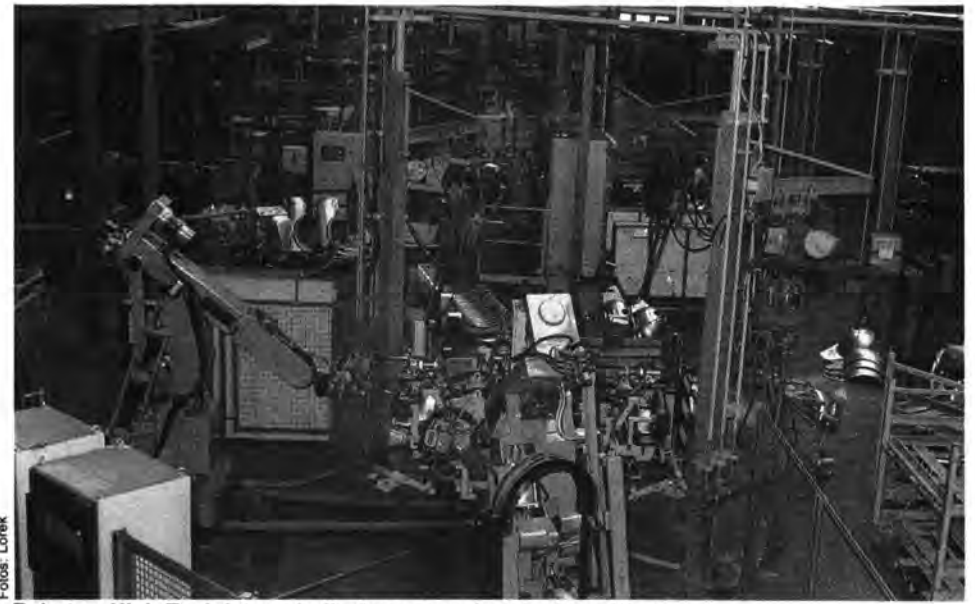
Über 9000 Menschen arbeiten in Eisenach für das Werk, „gehen in die Autos“, wie sie sagen. Rund 6000 davon sind direkt in der Produktion beschäftigt, bauen Wartburgs an Fließbändern, die so langsam laufen, daß Nebenhergehen fast überflüssig ist.

Ein Blick auf die Belegschaft macht wieder Gegensätze deutlich. Fast ein Drittel der Werkstätigen, so lautete eine übliche Vokabel aus dem real existierenden Sozialismus, sind Frauen. Das ist übrigens in der gesamten DDR-Wirtschaft „fakt“, auch das ein typischer Ausdruck der ostdeutschen Sprache. Üblich wie die Frauen in Männerberufen sind auch die Arbeiter aus Kuba oder Mosambique, in Eisenach über 500 an der Zahl. Die Autobauer aus Afrika und der Karibik sind vielleicht die einzigen, die nicht von Aufbruchstimmung geprägt sind. Die zahlreichen

schwarz-rot-goldenen Fahnen über dem Band oder anderen Arbeitsplätzen erzählen davon. Entstanden sind sie meist durch Zerschneiden von drei DDR-Fahnen und anschließendem Vernähen ohne die staatlichen Embleme Hammer und Zirkel. Kurs eins zu drei führt dabei zur Bundesfahne. Drücken die einen

einem guten Partner für die künftige Zusammenarbeit machen. Vor den Toren der 50 000-Einwohner-Stadt hat der volkseigene Betrieb (VEB) ein neues Werksgelände erschlossen und schon teilweise in Betrieb genommen.

Notwendig geworden war es eigentlich, weil für die Umstellung des ursprünglich zweistaktbefeuerter Wartburg auf einen Viertakter nach Volkswagen-Lizenz im Stammwerk kein Platz mehr war. Doch jetzt bietet das fast 40 Hektar große Gelände gute Voraussetzungen für die Produktion des neuen Unterneh-



Roboter: High-Tech ist noch die Ausnahme im Wartburg-Werk

lung auf die High-Tech-Fertigung des Rüsselsheimer Unternehmens nicht gerade erleichtert. Auf dem neuen Werksgelände Eisenach West spielt sich nicht nur fast alles zu ebener Erde ab; auch gibt es genügend Flächen zur Erweiterung.

Automobilwerk Eisenach in seinen neuen Betriebsstätten herstellt, müssen sogar den hohen Ansprüchen westlicher Kunden genügen: Die kompletten Motoren, in die sie später eingebaut werden, tun nicht nur im Wartburg Dienst. Quasi als Bezahlung geht ein großer Teil der in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) zusammengebauten Triebwerke zurück an Lizenzgeber VW – für die Modelle Golf und Polo.

Diese komplizierte Art der Bezahlung beleuchtet auch ein großes Problem, das AWE hat. Noch gehört das Unternehmen nämlich zum Kombinat IFA, in dem die gesamte Fahrzeugindustrie im anderen deutschen Staat zusammengefaßt ist. Die Kombinate – ein Markenzeichen der Planwirtschaft – sollen zwar aufgelöst werden; Lieferverpflichtungen bleiben nichtsdestotrotz bestehen.

Natürlich bezieht auch das AWE Teile von anderen IFA-Betrieben. Die Fahrgestelle kommen aus dem nahegelegenen Gotha, die Motoren aus dem Barkas-Werk Chemnitz, das ansonsten noch Kleintransporter herstellt. Die Sitze entstehen beim VEB Möwe in Mühlhausen, und die Wartburg-Kombis („Tourist“ heißen die Ost-Caravans trotz der bis vor kurzem doch eher beschränkten Reisemöglichkeiten) kommen sogar komplett aus Halle und Dresden.



Gesprächspartner: Pressechef Horst Ihling und Werkszeitungs-Redakteur Jürgen Voß (v. l.)

ihre Hoffnung mit den deutschen Farben aus, fassen sie andere in Worte. Der geplante Kooperationsvertrag mit Opel ist in aller Munde.

So auch bei Horst Ihling, Pressesprecher des zweitgrößten DDR-Fahrzeugherstellers. „Wir warten alle auf Opel“, erklärt der Diplomingenieur und verweist auf die hohen Investitionen, die AWE zu-

mens Opel-AWE GmbH. Eine schnelle Anbindung zur Autobahn Frankfurt-Dresden ist ebenso gegeben wie der Gleisanschluß zur Hauptstrecke nach Berlin.

An beidem mangelt es dem Werk im Zentrum von Eisenach. Dort wird auch noch (wie verschiedentlich in Rüsselsheim) teilweise in Geschossen produziert, was die Umstel-

lung auf die High-Tech-Fertigung des Rüsselsheimer Unternehmens nicht gerade erleichtert. Auf dem neuen Werksgelände Eisenach West spielt sich nicht nur fast alles zu ebener Erde ab; auch gibt es genügend Flächen zur Erweiterung.



Hochzeit: Karosserie und Fahrgestell kommen zusammen



Endstation: Viertakter-Limousinen vor der Auslieferung

Stichwort: Produkte

Nur noch Viertakt

Eisenach. Wie der Kleinwagen Trabant hat auch der Wartburg jahrzehntelang mit blauen Abgaswolken aus Zweitakt-Motoren das Bild der Straßen in der DDR geprägt. Seit Ende 1988 ist damit Schluß. Alle Wartburg-Modelle haben seither einen 1,3-Liter-Viertakt-Motor mit 58 PS. Er treibt fünf Typen an. Die Limousine gibt es als 1.3 und

1.3 S, wobei das S für eine verbesserte Ausstattung steht. Die gleichen Unterscheidungen kennt der „Tourist“ genannte Kombi. Seit vergangenem Jahr ist noch die Pick-Up-Version „Trans“ im Programm. Wartburg kann sieben Farben liefern und bietet das billigste Fahrzeug für rund 30 000 (Ost-)Mark an.

flo

Stichwort: Statistik

Zahlen

Eisenach. Fast zehn Milliarden DDR-Mark investierte AWE in die Umrüstung auf den 1,3-Liter-Viertaktmotor. Andere wissenswerte Zahlen von 1989:

Mitarbeiter: 2323 Frauen
6957 Männer
darunter: 1942 unter 25 Jahre
409 Mosambiquaner
120 Kubaner
Nachwuchs: 699 Auszubildende
Produktion: 39391 Standard
20441 Luxus
13 „Trans“-Pick-up
6359 Kombis (Dresden)
4000 Kombis (Halle)
Umsatz: 2,3 Milliarden Mark
Werksfläche Stammwerk
21 ha
Neubau 36,8 ha
Durchschnittseinkommen:
1180 Mark flo



Drittel-Quote: Hoher Frauenanteil in der Produktion

Stichwort: Eisenach

Zweimal Wartburg

Eisenach. Die Stadt, in der der Wartburg entsteht, wird von der Wartburg überragt. Hinter den im 11. Jahrhundert erstmals erwähnten Mauern übersetzte Martin Luther von 1521 bis 1522 die Bibel ins Deutsche. Und 1817 stärkten studentische Burschenschaften mit dem Wartburgfest das deutsche Nationalgefühl. Die Farben Schwarz-Rot-Gold entstanden dabei übrigens. Doch die Kreisstadt im Bezirk Erfurt hat noch mehr zu bieten. Die Altstadt ist (für DDR-Verhältnisse) gut erhalten und



Eisenach: Wartburg-Stadt

auch oftmals restauriert. Besonders hübsch ist der Markt mit dem Stadtschloß und der Pfarrkirche St. Georg. Eisenach hat rund 50 000 Einwohner und liegt 222 Meter über dem Meer in der landschaftlich reizvollen Lage des Thüringer Waldes. flo

Stichwort: Geschichte

Von BMW zu EMW

Eisenach. Jürgen Voß, Redakteur der AWE-Werkszeitung „Der neue Motor“, erwähnt es nicht ohne Stolz: Die Eisenacher haben schon vor den Rüsselsheimern Autos gebaut. Nun ja. 1896 ging es an der Hörsel los, am Main erst 1899. Neben Fahrrädern (!) stellte das Werk den Wartburgwagen (1898), Lastautos, Flug- und Bootsmotoren her. 1904 kam ein Fahrzeug dazu, dessen Markennamen später berühmt wurde: Dixi. 1929 wurde die Fahrzeugfabrik Eisenach von BMW München übernommen. 1950 hießen die Autos aus Thüringen dann EMW. 1952 wurde das Werk „in Volkseigentum überführt“, wie es in der Chronik heißt. Drei Jahre später hatte der Traditionsname Wartburg Wiedergeburt, mit dem Typ 311. Mitte der 60er Jahre folgte der 353, praktisch das noch heute gebaute Modell. flo

Nonstop per Fahrrad von Basel nach Kleve

Tour de Force

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Als Nähmaschinenfabrik hatte die „Mechanische Werkstätte Adam Opel“ in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schon Weltruf. Seine fünf sportbegeisterten Söhne waren es, die Firmenchef Adam Opel auf die Fahrradproduktion brachten. Eigentlich galt zu dieser Zeit das Fahrrad als exzentrische Modetorheit, als teures Spielzeug für die verwöhnten Söhne reicher Leute, das bald wieder von den Straßen und Wegen verschwinden würde.

Opel aber sollte die Welt vom Gegenteil überzeugen, was nicht zuletzt am sportlichen Einsatz der Opel-Söhne lag. Ab 1886 begann Adam Opel mit der Serienfertigung der knochenbrecherischen Hochräder, ab 1888 zierte ein riesiges eisernes Hochrad das neue Opel-Fahrradwerk, die Jahresproduktion beträgt mittlerweile 1200 Räder. Der Na-



„Rheinfahrt des Stahlrads“ von Basel nach Kleve, die über eine Distanz von 620 Kilometern geht, eine Nonstop-tour mit nur kurzen individuellen Ruhepausen.

Am 15. September 1894, morgens um 5 Uhr 30 in St. Ludwig bei Basel auf der linken deutschen Rheinseite,

gehen die 45 Fahrer in drei Gruppen an den Start, Fritz Opel startet in der zweiten Gruppe um genau 6 Uhr 02. Sofort beginnt er, sich konsequent nach vorne zu arbeiten; Skepsis bei der Rennleitung: „Der junge Opel verausgabt sich, der versteht ja nicht einmal, seine Kräfte sinnvoll ein-

zuteilen, na ja, bis Straßburg wird er kommen, dann packt er sein Rad auf den Zug, und es geht heim zu Muttern.“ So und ähnlich lauten die Kommentare.

Aber Fritz bekommt von all dem nichts mit, er tritt mit Verve in die Pedale seiner „Viktoria-Blitz“-Rennmaschine, damals das modernste Rennrad auf dem Weltmarkt, es wog nur 12 kg. Nach hundert Kilometern durchfährt er schon als zweiter die Kontrolle in Erstheim, und um 10 Uhr 21 erreicht er als erster Straßburg. Immer weiter kann er seine Führung ausbauen: zwanzig Minuten später Höhnheim, nach einer Stunde Drusenheim; das Feld fällt immer weiter zurück.

Die Rennleitung weist ihre überall versteckten geheimen Kontrollposten an, ganz besonders scharf auf Fritz Opel zu achten, sein Erfolg kann ja kaum mit rechten Dingen zugehen, aber man täuscht sich, alles hat seine Richtigkeit. Kraftvoll, aber ohne sich zu verausgaben, tritt der junge Fahrer in die Pedale seiner Maschine, winkt den Posten mit der weißen Armbinde „Basel - Kleve“ fröhlich zu und zeigt nicht die geringste Erschöpfung. Erst kurz vor Speyer, gegen 3 Uhr, scheint ihn das Glück zu verlassen, er stürzt, aber der Sturz geht glimpflich ab, ohne größere Blessuren. Sofort ist Fritz Opel wieder im Sattel und kann 25 Minuten später Speyer durchfahren. Auch sein Verfolger Sorge stürzt an der gleichen Stelle, hat aber ebensoviel Glück wie Opel. Unbeschadet kann er die Verfolgung wieder aufnehmen.

Inzwischen hat sich eine Gruppe von fünfzig begeisterten hessischen Radfahrern auf den Weg gemacht, um den Champion zur Mainzer Hauptkontrollstelle, zum Hotel



Fahrrad: Renn-As Fritz Opel als Jugendlicher und später

„Pfälzer Hof“, zu geleiten. Hier endlich legt Fritz eine kurze Pause ein, nimmt schnell ein kaltes Bad, wechselt das durchgeschwitzte Renntrikot, nimmt noch eine kräftige Abendmahlzeit ein, und nach zwanzig Minuten sitzt er schon wieder im Sattel.

Sorge und ein weiterer Fahrer der Spitzengruppe haben in Mainz erst gar nicht Rast gemacht, sie sind durchgefahren, können die Führung aber nur kurz halten, denn schon bei Bingen hat sie der erfrischte Fritz Opel wieder eingeholt und bald auch überholt. Weiter geht's nach Norden. Um Mitternacht ist Koblenz erreicht, immer noch wird Fritz Opel verfolgt; ein El-

sässer und Sorge bleiben ihm mit nur einigen Minuten Abstand auf den Fersen, aber ab Andernach fällt Sorge merklich zurück, in Remagen muß er aufgeben.

Morgens um 4 Uhr 23 erscheint Opel vor dem Hotel „Kaiser Wilhelm“, dem Kölner Kontrollpunkt, eine Minute später rollt auch der Elsässer Gutknecht ein. Zeit geht verloren, denn die beiden Fahrer müssen erst einmal Presseleute und die Kontrollkommission aus ihren Betten holen. Ein kurzes Frühstück, die Rennkarte abstempeln, und schon schwingen sich die eisernen Kontrahenten wieder auf ihre Räder; von den 45 gestarteten Fahrern sind jetzt nur noch 15 im Sattel, der Rest hat bereits das Handtuch geworfen.

Immer noch sind 120 Kilometer zu durchfahren. Dicht gefolgt von Gutknecht, saust Fritz weiter, hinein in einen schönen Sommermorgen. Bald rasen die beiden Fahrer durch ein Spalier von jubelnden Zuschauern, nur noch wenige Kilometer bis Kleve, überall werden Wetten abgeschlossen, wer gewinnen wird, der erfahrene Gutknecht oder der junge Opel. Bald wird es sich zeigen, um Viertel vor zehn ist der Stadtrand von Kleve in Sicht, Gutknecht versucht einen letzten Angriff, legt einen grandiosen Endspurt vor, aber es reicht nicht: Fritz Opel läßt sich die Führung nicht mehr entreißen, um 9 Uhr 52 fährt er als strahlender Sieger durch die Triumphpforte der Stadt Kleve, Gutknecht folgt mit dreißig Sekunden Abstand.

620 Kilometer in nur 27 Stunden und 50 Minuten, das ist ein Stundenmittel von 22 Kilometern, eine grandiose Leistung, auch heute noch.

Werbewirksam war der Sieg des jungen Mannes natürlich auch, die jährliche Fahrradproduktion von Opel steigt auf bald 20000 Stück und dann von Jahr zu Jahr von Rennsieg zu Rennsieg immer weiter, 1930 werden pro Jahr 300000 Räder gebaut. Aber 1937 ist im Opelwerk kein Platz mehr für den Fahrradbau, das Auto hat den Vorrang, nach einer Gesamtproduktion von 2,6 Millionen Stück wird die Fahrradfertigung eingestellt.



Vorrat: Ein Lagerraum aus der Zeit um 1910



Rat: Kauft Opel! (1914)

me „Opel“ wird immer populärer, denn der älteste Opel-Sohn Carl und der Opelwerksrennfahrer August Lehr heimten einen Rennsieg nach dem anderen ein. Das unhandliche und auch gefährliche Hochrad bleibt aber nur ein technisches Intermezzo, die Zukunft gehört eindeutig dem Nieder-rad, also dem Fahrrad, das auch noch in unseren Tagen fast unverändert gefertigt wird.

Auf diesem neuen Fahrradtyp wurden die Opel-Söhne und Werksfahrer international unschlagbar, bald stand „Opel“ für Sieg, und die Nachfrage nach Rädern dieser Marke stieg von Rennen zu Rennen.

Fritz Opel aber wird der erfolgreichste der Gebrüder Opel, er gewinnt 180 Rennen, der größte Sieg des damals gerade 19jährigen wird die



Hochrad: Teilnehmer der ersten Weltmeisterschaft von 1889

Fotos: Archiv

Tischtennis-Europameisterschaft

Vier Medaillen

Göteborg. Mit vier Medaillen verzeichnete der Deutsche Tischtennis-Bund (DTTB) in Göteborg sein bisher bestes Abschneiden bei Europameisterschaften – und in allen Fällen waren Jörg Roßkopf und Steffen Fetzner beteiligt.

Die Doppel-Weltmeister von Borussia Düsseldorf gewannen, gemeinsam mit dem Grenzauer Georg-Zsolt Böhm, Silber mit der Herrenmannschaft (2:5 im Finale gegen Gastgeber und Titelverteidiger Schweden), gleichfalls Silber in ihrer Paradedisziplin, Roßkopf dazu Bronze im Einzel und ebenfalls Bronze ging an das Mixed Fetzner/Olga Nemes (Saarbrücken). „Vier Medaillen sind ein Signal, wir haben ein Zwischenziel erreicht. Selbst die Schweden nehmen uns jetzt ernst“, analysierte DTTB-Präsident Hans Wilhelm Gäb den Vorstoß zur europäischen Spitze.

Dabei war sogar noch mehr möglich. Denn ein Jahr und acht Tage nach ihrem WM-Tri-

umph von Dortmund besaßen Roßkopf (20) und Fetzner (21) durchaus die Chance, erstmals seit 1978 wieder einen EM-Titel in die Bundesrepublik zu holen.

Doch im Doppel-Finale vergab das Duo bei 20:19 im ersten einen sowie bei 20:18 im zweiten Satz sogar zwei Satzballen, so daß am Ende die Olympia-Zweiten Ilya Lupulesku/Zoran Primorac mit 22:20, 22:20 triumphierten. „Es gibt sechs bis acht gleichwertige Doppel“, hatte der gebürtige Dieburger Roßkopf („Rossi“) die Aussichten zuvor eingeschätzt. „Aber ich fürchte, diesmal sind die Jugoslawen dran.“ Und er lag mit dieser Prognose richtig, wiewohl er hinterher meinte: „Im Doppel kann eben alles passieren, da ein Punkt oft über das Glück entscheidet.“ Mit seinem Freund Fetzner („Speedy“) war er sich gleichwohl einig: „Wir sind mit unserem Abschneiden in Göteborg mehr als zufrieden.“ Steffen Fetzner gar: „Wenn mir jemand prophezeit hätte, daß ich drei Medaillen gewinne, hätte ich

ihn für verrückt erklärt.“ Wie souverän das WM-Paar seinen Weg in Schweden gegangen war, verdeutlicht die Tatsache, daß die Düsseldorfer bis zum Finale keinen Satz abgegeben hatten. Fetzner: „Bis zum Endspiel war die Sache ein Pflichtwettbewerb.“

Im Einzelwettbewerb wurde Linkshänder Jörg Roßkopf erst im Halbfinale vom später erneut erfolgreichen Titelverteidiger Mikael Appelgren (Schweden), der in Mannschafts- wie Einzelkonkurrenz während des gesamten Turniers ungeschlagen blieb, mit 12:21, 12:17, 19:21, 21:13 und 21:16 gebremst. „Wenn ich im fünften Satz nicht von Anfang an in Rückstand gelegen hätte, hätte ich ihn schlagen können“, war Roßkopf hinterher etwas sauer. Unterm Strich war der Achte der Europa-Rangliste jedoch auch mit Bronze hochzufrieden, das er bereits bei der EM 1988 in Paris hatte erobern können: „Damals habe ich die Bronzemedaille durch einen Glücksgriff bei der Auslosung gewonnen, hier habe ich sie mir erarbeitet.“ Im

gemischten Doppel hatten Steffen Fetzner, der im Mannschafts-Finale mit seinem Sieg über Weltmeister Jan-Ove Waldner (14:21, 21:14, 21:15) für einen der beiden DTTB-Punkte gesorgt hatte, und Olga Nemes in der Runde der letzten acht mit Lukulesku/Jasna Fazlic (Jugoslawien) immerhin die Titelverteidiger ausgeschaltet (21:10, 21:13). Im Halbfinale bedeutete dann aber die Kombination Jean-Michel Saive/Gabriella Wirth (Belgien) die Endstation: Fetzner/Nemes unterlagen mit 10:21 und 14:21. **wifr**



Siegerehrung: Fetzner (l.), Roßkopf in Göteborg

Steffi Graf nach überwundener Verletzung:

Sie ist wieder fit

Amelia Island. Steffi Graf ist wieder „da“ – und wie! Nach 62-tägiger Verletzungspause, die sie wegen einer bei einem Skiunfall in St. Moritz erlittenen Knochenabsplittung am Daumen ihrer rechten Schlaghand hatte einlegen müssen, meldete sich die Tennis-Weltranglistenbeste eindrucksvoll zurück. Beim mit 350.000 Dollar dotierten Damenturnier auf Floridas Sandplatz in Amelia Island, fegte sie im Finale in lediglich 47 Minuten Arantxa Sanchez mit 6:1, 6:0 vom Feld. Sanchez, ihres Zeichens immerhin French-Open-Siegerin 1989, hatte in eben jenem Endspiel am 10. Juni vergangenen Jahres in Paris der Brühlerin die bislang letzte Niederlage beigebracht.

Doch diesmal war die Spanierin ohne jede Chance, was sie auch unumwunden eingestand. „Das war unglaublich, Steffi wußte auf alles eine Antwort, es war hoffnungslos“, staunte die Weltranglistenfünfte, die der Deutschen zuletzt auch beim Grand-Prix-Turnier in Tokio im Endspiel unterlegen war (1:6, 2:6) – drei Tage vor dem folgenschweren Sturz der zweimaligen Wimbledonssiegerin.

Steffi selbst mochte nach ihrem Erfolg von Amelia Island, wo sie zuvor letztmals 1987 gewonnen hatte, Fragen nach dem „Daumen der Nation“ am liebsten gar nicht

mehr beantworten. „Ich sage es jetzt zum letztenmal, es geht mir gut, ich fühle mich topfit. Hört endlich auf, über meinen Daumen zu reden“, meinte die 20-jährige, die inzwischen bei 57 Einzelsiegen in Folge angelangt ist. Und sich damit dem Rekord von Martina Navratilova (USA) nähert, die 1983/84 in 74 Matches hintereinander unbezungen blieb. Doch diese Marke zu knacken, ist ausdrücklich nicht der „Gräfin“ Ziel: „Mit so etwas spekuliere ich nicht, ich habe nämlich gemerkt, wie schnell eine Karriere beendet sein kann.“

Vielmehr ist die Badenerin verständlicherweise happy, daß sie nach ihrer ausgedehnten Zwangspause bereits wie-

der derart gut drauf ist. „Im nachhinein muß ich sagen, daß die Pause auch ihr Gutes hatte, man lernt in solchen Tagen und Wochen, sich wieder über die kleinen Dinge zu freuen“, hat sie der achtwöchigen Zuschauerrolle sogar einen positiven Aspekt abgewinnen können, „anfangs war es schon schlimm, denn ich bin nicht gern untätig. Aber ich habe zwei, vielleicht drei Turniere auslassen müssen. In physischer wie psychischer Hinsicht kann sich das für den weiteren Verlauf des Jahres sicher nur gut auswirken.“

Ihre fast fehlerlose Leistung im Finale von Amelia Island (47. Turniersieg ihrer Laufbahn) bewertete die Perfektionistin aus Brühl („Heute hat einfach alles gestimmt“) mit einer „Eins minus“, nachdem sie im Viertel- und Halbfinale mit ihren Vorstellungen alles andere als zufrieden gewesen war. Das erstaunlich gelungene Comeback und den Endspieletriumph, allzumal gegen eine Sandplatzspezialistin wie Arantxa Sanchez, betrachtete Steffi Graf denn auch als verheißungsvolles Omen für die French Open Ende Mai in Paris. „Wenn ich so spiele wie hier, werde ich in Paris gewinnen“, prognostizierte die 20-jährige selbstbewußt und düste im Privatjet ab in Richtung ihres zweiten Wohnsitzes im amerikanischen Boca Raton (Florida). **wifr**



Aufschlag: Steffi in Form

Handball-C-WM in Finnland

Neuaufbau ohne Routiniers?

Mainz. Die bundesdeutschen Handballer haben im Land der 1000 Seen das gesteckte Ziel erreicht: Rückkehr bzw. Qualifikation für die B-Weltmeisterschaft 1992 in Österreich. Doch nicht alles war feinstes Sahne, was bei der C-WM in Finnland serviert wurde. Diese Erkenntnis machte sich spätestens nach der 18:20-Niederlage im Gruppenspiel gegen Norwegen breit.

Denn die Skandinavier haben bewiesen, wie vorteilhaft sich auch für eine kleine (Handball-)Nation professionelles Management auswirkt. 40 fest angestellte Verbandsmitarbeiter und ein Jahresetat von über zehn Millionen Mark haben ganz offenkundig Früchte getragen – Norwegen gewann die C-WM souverän.

Entsprechend ist der auf Rang drei angekommene Deutsche Handball-Bund (DHB) zu einer Kooperation mit den Skandinaviern bereit, ist man gewillt, zu lernen. Eine erste Konsequenz wurde bereits gezogen: Horst Bredemeier wird hauptamtlicher Bundestrainer, was gewiß zugleich mit einer Höherdotierung seines bisherigen monatlichen Bruttoeinkommens von 5600 Mark verbunden sein wird. Bislang hatte Bredemeier in Doppelfunktion TuRu Düsseldorf und die Nationalmannschaft betreut.

Für Horst Bredemeier war das Turnier in Finnland nur eine Zwischenstation im Zuge des Neuaufbaus der Mannschaft. In der, so seine Vorstellungen, für Routiniers wie etwa Kapitän Christian Fitzek, Torjäger Jochen Fraatz oder Stephan Schoene kein Platz mehr ist. Zumindest zunächst nicht. „Wir werden weitere junge Leute einbauen und testen“, kündigte Bredemeier an, „im August werden wir sehen, ob sich die Talente durchgesetzt haben oder ich den Kader wieder mit den alten auffüllen werde.“



Routiniert: Stephan Schoene

Konkret: Im Sommer schlägt in Island und Jugoslawien die Stunde der Bewährung für ein 25köpfiges Aufgebot, in dem zu 60 Prozent noch Spieler aus dem Team von Finnland stehen.

Nach 107 Länderspielen mit über 200 Toren wird Stephan Schoene (28) möglicherweise in den vorläufigen Nationalmannschafts-Ruhestand versetzt. Was er davon hält, wie er seine persönliche Entwicklung und die der DHB-Auswahl sieht, darüber sprachen wir mit dem in Mainz Sport studierenden Rückraumspieler des SG Wallau/Massenheim.

Opel Post: Waren Sie insgesamt mit dem Abschneiden in Finnland zufrieden?

Schoene: Wir wollten zwar ins Endspiel kommen, doch alles in allem haben wir unser Ziel erreicht und können zufrieden sein. Ich persönlich habe mannschaftsdienlich gespielt und glaube, speziell gegen Norwegen eine gute Leistung geboten zu haben.

Opel Post: Wo besaß die Mannschaft auffällige Schwachstellen?

Schoene: Unsere größte Schwäche war wohl, daß wir im Vorfeld nicht genügend Zeit hatten, uns einzuspielen. So mußten wir uns auf kleine, einfache Dinge im spieltaktischen Bereich beschränken.

Außerdem fehlte einigen von uns die internationale Erfahrung.

Opel Post: Was halten Sie davon, daß im Zuge eines Neuaufbaus, zumindest auf absehbare Zeit, der Bundestrainer auf erfahrene Kräfte wie Fitzek, Fraatz und auch Sie verzichten will?

Schoene: Von Horst Bredemeier persönlich habe ich dazu noch nichts gehört. Grundsätzlich bin ich der Meinung, daß immer die stärkste Mannschaft spielen sollte.

Opel Post: Was unterscheidet Bredemeier von seinen gescheiterten Vorgängern?

Schoene: International gibt es bei den Nationaltrainern wohl nur wenige Unterschiede. Was Herrn Bredemeier auszeichnet, ist seine etwas lockere Auffassung im Verhältnis zur Mannschaft. Er verkörpert gewissermaßen Kumpel und Respektsperson in einem und versteht es gut, mit Leuten umzugehen.

Opel Post: Was bedeutet es für Sie, in die Nationalmannschaft berufen zu werden?

Schoene: Meine Einstellung ist immer die gleiche geblieben: Es ist für mich eine Ehre und Verpflichtung zugleich.

Opel Post: Wie lange werden Sie noch für die SG Wallau/Massenheim spielen?

Schoene: Zunächst auf jeden Fall ein weiteres Jahr, das habe ich so mit Manager Ströhmann vereinbart. Was danach kommt, weiß ich nicht, das hängt auch vom Erfolg ab.

Opel Post: Haben Sie sich für Ihre aktive Laufbahn ein zeitliches Limit gesetzt?

Schoene: Ich werde solange spielen, wie es mir Spaß macht und die Knochen halten. Jenseits der 30 fangen wohl die Verschleißerscheinungen an, doch noch bin ich ja jung und knackig. **wifr**

Sport-Splitter

Nur noch vier Teams

Nicht mehr mit acht, sondern nur noch mit vier Mannschaften soll 1990 der Supercup der Handballer in der Bundesrepublik stattfinden (geplanter Termin: 16. bis 18. November). Angestrebt wird das Turnier mit Weltmeister Schweden, Olympiasieger UdSSR sowie der DDR und dem Team der Bundesrepublik.

Turnier in München

Die Münchner Olympiahalle ist vom 11. bis 16. Dezember Schauplatz des – vom Deutschen Tennis-Bund unverändert abgelehnten – Grand-Slam-Cups der Tennisprofis. Das teuerste Turnier der Welt ist mit sechs Millionen Dollar dotiert, von denen allein der

Sieger zwei Millionen erhält. Am Start sind 16 Spieler, die bei ATP-Turnieren die notwendigen Punkte auf ihr Konto gebracht haben.

Neuer Steffi-Look

Steffi Graf präsentiert sich von einer vollkommen neuen Seite: In der renommierten US-Modezeitschrift „Vogue“ ist die Tennis-Königin aus Brühl jetzt als Fotomodell zu bewundern. Und zwar sehr weiblich, sehr attraktiv und sexy. Ganz neu war dieser Auftritt für die 20-jährige freilich nicht, denn schon einmal posierte sie, in kostbare Stoffe gewandert, in ähnlicher Weise für den Modeschöpfer Gerry Weber. Absolut nicht in Frage kommt für die Weltranglisten-Erste jedoch, sich für den „Playboy“ hüllenlos ablichten zu lassen. Ein Millionenangebot des bekanntesten amerikanischen Männermagazins hat sie entsprechend abgelehnt.

Ohne den Weltmeister

Der BRC Opel Schüler Berlin muß die Straßensaison der Rad-Bundesliga nun doch ohne Carsten Wolf bestreiten. Der Bahn-Vierer-Weltmeister aus der DDR hat sich entschlossen, weiter für die DDR zu starten.

Nur „Peanuts“

Verglichen mit den in Italien üblichen Umsätzen mache der FC Bayern München nur „peanuts“. So Manager Uli Hoeneß (38). Zahlen zur Veranschaulichung: Der AC Mailand schließt diese Runde mit einer Bilanzsumme von 80 Millionen Mark ab, die damit etwa viermal so groß ist wie die des deutschen Fußballmeisters. In der vorigen Saison investierte die Bundesliga für 100 Spielerverpflichtungen 70 Millionen Mark.

Deutsch-deutsches Opel-Treffen

Blitz-Corso

Rostock. Die deutsch-deutsche Annäherung macht nicht nur politisch und wirtschaftlich Fortschritte, auch die Opel-Clubs schwimmen auf der neuen gesamtdeutschen Welle. Am 21. und 22. April trafen sich erstmals offiziell in der DDR die Fans der Marke mit dem Blitz. Zu dem Meeting eingeladen hatte der „MC Ostseeland Rostock“. 300 Teilnehmer, davon 180 aus der Bundesrepublik, waren per (Opel-)Achse angereist. Beim Corso durch Rostock konnten die Zuschauer unter anderem so schöne Oldies wie einen P 4 von 1937 oder ein Opel-Motorrad Typ Motoclub von 1928 bewundern. **op**



Fans: Großes Interesse für die Motoclub von 1928



Corso: Opel sticht Mosquitsch aus



US-Botschafter
besucht Opel

Walters im Werk

Rüsselsheim. Der amerikanische Botschafter in der Bundesrepublik, Vernon A. Walters, informierte sich bei einem Besuch im Rüsselsheimer Werk über Opel. Fertigungsvorstand Peter Enderle und Vorstandsvorsitzender Louis R. Hughes führten den US-Diplomaten (v. l.) durch die Produktion. **op**

Foto: Gebmann

VV-Höchstprämie in Bochum

Glückspfennige

Bochum. Kleine Einsparungen können großes Geld bringen. Ein Verbesserungsvorschlag (VV) von Bernhard Glömeke sparte 17 Pfennig an jedem Kadett. Dafür gab es 50 000 Mark Prämie.

Der Mitarbeiter aus der Qualitätssicherung der Werke an der Ruhr ist ein alter Fuchs

im VV-Wesen. 62 gute Ideen brachten ihm seit 1986 fast 170 000 Mark ein. Der jetzt endgültig prämierte bezog sich auf die Kabel am Armaturenbrett des Bochumer Erfolgsmodells Kadett. Die Umstellung auf andere Anschlüsse sparte die 17 Pfennig. Gute Ideen zahlen sich eben immer aus. Für das Unternehmen und seine Mitarbeiter. **op**

Aktive Opel-Senioren

Neues Treffen

Kaiserslautern. Der Opel-Seniorenkreis Kaiserslautern wandert am Mittwoch, 30. Mai, mit Wanderführer Willi Müller um den Blechhammer und Vogelwoog. Treffpunkt 15 Uhr am Hotel „Blechhammer“, wo nach der Wanderung ein gemütliches Beisammensein stattfindet. Damen und Herren, die nicht mitwandern können, gehen direkt in das Hotel Blechhammer. Ab 15 Uhr ist ein Raum für Opel-Senioren reserviert.

Selbstverständlich können zu allen Seniorentreffen auch die Partner mit dabei sein. **op**

Der Musikanten neue Kleider

Flotter Anblick in Blau und Grau

Rüsselsheim. Ein Ohrenschaumaus waren sie ja schon immer, die Musiker des Opel-Werksorchesters. Jetzt können sie sich auch mehr denn je sehen lassen. In neuen Uniformen und mit anderen Notentpulten passen sich die Stimmungsmacher perfekt in das moderne Erscheinungsbild des Unternehmens ein.

Die Opel-Musikanten wurden komplett neu ausgestattet. Zum dunkelblauen Blazer tragen die Männer eine moderne, dunkelgraue Hose, die Frauen entsprechende Röcke. Spezielle Krawatten vervollständigen die Ausstattung. Die neue Kleidung konnten die Jubilare jetzt bei ihrer Feier bewundern. **op**

Foto: Wolf



Werksorchester: Neue Uniformen und Notenpulte



Weltrekord: Corvette auf Kurs

Chevrolet-Corvette

Rekord-Fahrt

Fort Stockton. Den 24-Stunden-Weltrekord für Landfahrzeuge hält seit März dieses Jahres eine fast serienmäßige Chevrolet Corvette ZR-1. Der knapp 400 PS starke US-Sportwagen legte in dieser Zeit auf einer Teststrecke in Texas über 6793 Kilometer zurück. Das bedeutet eine Durchschnittsgeschwin-

digkeit von mehr als 283 km/h. Bisheriger Rekordhalter war eine Spezialkonstruktion auf Duesenberg-Basis gewesen, die von einem Flugzeugmotor angetrieben wurde. Zwei Amerikaner hatten damit im Jahre 1940 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 259 Kilometer pro Stunde erreicht. **my**

Foto: GM

Menotti bei Opel

Eine Legende

Rüsselsheim. Das ließ die Herzen der vielen Fußballfans höher schlagen: Der ehemalige argentinische National-Trainer Cesar Luis Menotti besuchte das Rüsselsheimer Werk. Während einer Führung durch die Produktion gab es jede Menge Begegnungen mit sportlichen Mitarbeitern, die natürlich auch Autogramme haben wollten. Menotti kommentiert für dpa die Fußball-Weltmeisterschaft in Italien. Von dem heute 51-jährigen trainiert, hatte Argentinien 1978 die Weltmeisterschaft gewonnen. **flo**

Kadett C-Treffen

Nostalgie am Parkplatz

Kaiserslautern. Von 1973 bis 1979 produzierte Opel die C-Modellreihe des Kadett. Fast 1000 Fahrzeuge von Aero bis Caravan präsentierten sich auf dem Parkplatz des Werkes Kaiserslautern. Veranstalter war der Kadett-Club, dessen Vorsitzender Manfred Haßler im Werk arbeitet. **fu**

Seit der Lehre dabei

Betriebstreue

Kaiserslautern. Wie schnell doch die Zeit vergeht – 25 Jahre ist es schon her, daß die ersten acht Lehrlinge des entstehenden Kaiserslauterner Werks ihre Ausbildung zum Maschinenschlosser oder Werkzeugmacher aufnahmen. Mit den Stammmummern 400 000 bis 400 008 waren sie die ersten auf der Lohnliste. Im Beisein des ersten Ausbildungsleiters Hans Lahm wurden nun aus der Gruppe Roland Rothfuchs, Helmut Preis, Paul Reinheimer und Hans-Peter Petry für ihre 25-jährige Mitarbeit geehrt. In der Lehrwerkstatt – wo sonst? **fu**



Jubiläum: Treffen in der Lehrwerkstatt



Foto: Eibert