



Produktion, Umsatz und Gewinn auf hohem Niveau

Bilanz 1989: Rekordjahr

Rüsselsheim. „1988 vollzog Opel die Trendwende. 1989 war ein Rekordjahr. Und 1990 zeichnet sich ab, daß Opel auf Wachstumskurs bleibt.“ Mit diesen Worten charakterisierte Opel-Chef Louis R. Hughes anlässlich der Bilanz-Presskonferenz über das Geschäftsjahr 1989 die aktuelle Lage.

Im Berichtsjahr, so Hughes weiter, habe Opel den Umsatz um 3,3 Milliarden Mark oder 19,2 Prozent auf 20,8 Milliarden Mark gesteigert. Gleichzeitig konnte der Gewinn mit 1,124 Milliarden Mark im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt werden. Im Inland notierte

Opel einen Marktanteil von 16,1 Prozent, der damit um 0,8 Prozent stieg.

Mit über 1,2 Millionen kompletten Fahrzeugen und Teilesätzen erzielte Opel erneut einen Produktionsrekord. Auch die Zahl der Mitarbeiter wuchs 1989 um 4,4 Prozent auf

54 614 Menschen.

Als Gründe für den Erfolg nannte Hughes motivierte Mitarbeiter, konstruktive Zusammenarbeit mit den Betriebsräten, eine attraktive Modellpalette und eine anhaltend gute Konjunktur. „Vor allem der Vectra trug in seinem ersten vollen Verkaufsjahr zum guten Ergebnis bei“, sagte der Vorstandsvorsitzende.

Insgesamt erzielten Opel und die britische Schwesterfirma Vauxhall in Europa mit 1 466 644 Neuzulassungen ein neues Rekordergebnis. Der Marktanteil in Europa stieg von 10,4 auf 11 Prozent. Europaweit wurden vom Vectra (einschließlich Vauxhall Cavalier) 366 346 Einheiten (Inland: 120 019) neu zugelassen. Auch der Kadett erreichte wiederum einen Zulassungsrekord: 628 180 Kadett/Vauxhall Astra (Inland: 214 758) kamen 1989 neu auf die Straßen. Ebenfalls konnte sich europaweit der Corsa/Vauxhall Nova mit insgesamt 323 840 Einheiten (Inland: 51 417) auf Rekordwerte steigern. Die 136 693 Omega/Carlton lagen in ihrem Segment ebenfalls auf hohem Niveau.

„Auch in den kommenden Jahren wird Opel anspruchsvolle Technik zu erschwinglichen Preisen anbieten“, umriß Louis R. Hughes die Produktstrategie. Die Entscheidung vom März 1989, alle Opel-Modelle serienmäßig mit geregelter Kat anzubieten, honorierten die Kunden: „Opel wird heute in Deutschland von knapp 70 Prozent der Bevölkerung als führend beim Umweltschutz angesehen“, kommentierte der Opel-Chef. Auf dem deutschen Markt war Opel 1989 bei den Neuzulassungen die Nummer 1 bei Fahrzeugen mit geregelter Kat. **op**



Einsteiger: Neue Streifenwagen für Ordnungshüter

In Hessen und Nordrhein-Westfalen:

Polizei-Vectra in Dienst gestellt

Rüsselsheim/Bochum. Die Innenminister der Länder Hessen und Nordrhein-Westfalen, Gottfried Milde und Herbert Schnoor, haben jetzt die ersten Funkstreifenwagen vom Typ Vectra offiziell in Dienst gestellt.

Der umfangreiche Polizeiauftrag kam nach einem ausführlichen Vergleichstest gegen einen Wettbewerber zustande, bei dem sich die Beamten mit großer Mehrheit für

den erfolgreichen Mittelklasse-Opel entschieden hatten.

Von dem Polizeiauftrag profitiert übrigens auch die DDR: Mitte Juli bereits sollen die ersten 50 Streifenwagen mit dem Blitz in Erfurt an DDR-Innenminister Diestel übergeben werden. Sämtlich sind es gebrauchte Einsatzfahrzeuge der hessischen Polizei, die nicht älter sind als Baujahr 1988. Opel will die Fahrzeugspende mit Ersatzteilsortimenten komplettieren. **op**

Die aktuelle Unternehmenslage 1990:

Weiter positive Entwicklung

Rüsselsheim. In den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres konnte Opel seinen Marktanteil auf 17 Prozent erhöhen – im Mai allein waren es 17,8 Prozent. Der Vectra ist Marktführer seiner

Klasse und behauptet Platz drei der Zulassungsstatistik in der Bundesrepublik – hinter dem Kadett. Dies gab Hughes anlässlich der Bilanz-Presskonferenz ebenfalls bekannt.

„Wir wachsen weiterhin schneller als der Markt. Diese positive Tendenz wird sich auch im Ergebnis 1990 widerspiegeln.“ Hughes stützt seine positive Erwartung auch auf die erfreulich hohe Nachfrage nach dem neuen Sportcoupé Calibra, für das die derzeitige Produktionskapazität bei weitem nicht ausreicht: „Wir werden alles daransetzen, daß unsere Kunden mit dem Calibra fahren und nicht zu lange auf ihn warten müssen“, erklärte Hughes.

Den Engpässen in der Kapazität begegnet Opel ab Herbst dieses Jahres ebenfalls mit der Fertigung von 10 000 Vectra pro Jahr in Eisenach. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen an einem Projekt, dort ein neues Opel-Werk mit einer jährlichen Fertigung von 150 000 Autos zu bauen.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung bei Opel versetzte das Unternehmen nach den Worten von Hughes in die Lage, Neueinstellungen vorzunehmen. Die Zahl der Beschäftigten stieg im Jahresvergleich um 2289 auf 54 614 Ende 1989. Bis Ende Juni 1990 erreichte sie 57 831 Mitarbeiter. **op**



Volles Haus: Medieninteresse an der Bilanz

Foto: Eisert

Frühpensionierung für weitere Jahrgänge

Neues Programm

Rüsselsheim. Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich jetzt auf ein neues Frühpensionierungsprogramm geeinigt.

Nach der Betriebsvereinbarung können Schwerbehinderte und Frauen des Geburtsjahrganges 1931 zum 31. Dezember diesen Jahres ihr Arbeitsverhältnis beenden. Für Schwerbehinderte und weibliche Mitarbeiter, die im ersten Halbjahr 1932 geboren sind, gilt der Austrittstermin 30. Juni 1991, für jene, die im zweiten Halbjahr 1932 geboren sind, der 30. September kommenden Jahres.

Darüber hinaus sind Ge-

haltsempfänger, ausgenommen des Technischen Entwicklungszentrums, zur Teilnahme an dem Programm berechtigt, und zwar der Geburtsjahrgang 1931 zum 31. Dezember 1990 sowie der Geburtsjahrgang 1932 zum 31. Dezember 1991. Teilnehmer des Programms müssen ihren Aufhebungsvertrag spätestens sechs Monate vor dem für sie geltenden Austrittstermin abschließen – eine abweichende Regelung gilt für Lohnempfänger der Werke Bochum. Die genauen Details der Betriebsvereinbarung Nr. 166 wurden per Werksanschlag bekanntgegeben. **op**

Opel Post-Leserumfrage

Die Gewinner

Rüsselsheim. Jetzt wird es noch einmal richtig spannend: Glücksfee Iris Schiradin (Foto), die als Energieanlagen-elektronikerin im Werkzeugbau arbeitet, zog im Beisein und unter der Aufsicht von Opel-Chefjustitiar Fritz Plaschnick (Foto) die Gewinnnummern unserer Leserumfrage. Rund 9000 komplett ausgefüllte Fragebogen nahmen an der Auslosung teil.

Folgende Losnummern haben gewonnen: 34 672 (1. Preis, Reisegutschein über 1000 Mark), 13 883 (2. Preis, Reisegutschein über 750 Mark), 34 050 (3. Preis, Reisegutschein über 500 Mark); je

eine Kleinbildkamera gewinnen die Losnummern 49 792, 40 997, 48 846, 17 933, 10 492, 51 804 und 02 791. Die zehn Sporttaschen für das Reisegepäck gehen an die Losnummern 69 622, 56 201, 48 511, 48 689, 07 920, 27 119, 14 869, 26 661, 67 488 und 48 850.

Hoffentlich haben die Gewinner ihre Losabschnitte aufgehoben, denn ohne die Abschnitte geht nichts. Also, wenn Sie gewonnen haben, nehmen Sie umgehend Verbindung mit uns auf, damit wir Ihren Preis zustellen können. Unsere Telefonnummer: (061 42/66-) 38 98. **op**



Ziehung: Zwanzig Gewinner

Foto: Chalupa

Terminsache

Jugend- versammlung

Rüsselsheim. Am 10. Juli findet in der Sporthalle um 8.15 Uhr die nächste Jugend- und Auszubildendenversammlung statt. Neben den Berichten der Jugend- und Auszubildendenvertretungen steht außerdem die Ausbildungssituation bei Opel auf der Tagesordnung. **op**

Umweltkampagne

„Öko-Effie“ für Opel-Werbung

Rüsselsheim. Mit dem erstmals ausgeschriebenen Öko-Effie für effiziente Werbung zeichnete jetzt der Gesamtverband Werbeagenturen (GWA) Opel aus. Eine zwölfköpfige Experten-Jury vergab den Effie in Gold für „die Umwelt-Kampagne und die damit verbundene Kommunikationsleistung des Unternehmens“. Opel bietet seit April vergangenen Jahres alle Fahrzeuge serienmäßig mit geregelter Katalysator an. Louis Armstrongs Hit „What a Wonderful World“ begleitet seither die Werbung.

Damit erhielt Opel als erster Automobilhersteller zum zweiten Mal eine Auszeichnung des GWA. Zuletzt hatte der Werbeverband die Einführungskampagne für den Omega prämiert. **op**

VV-Wesen

Ganz vorne

Frankfurt. Das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft hat das Opel-Verbesserungsvorschlag-Wesen ausgezeichnet: Seit 1986 belegte das Unternehmen zum drittenmal in Folge den ersten Platz in der Kategorie „Unternehmen mit mehr als 20 000 Mitarbeitern“. Die strengen Kriterien des Wettbewerbs berücksichtigen unter anderem die Anzahl der Vorschläge pro tausend Mitarbeiter. Opel belegte den ersten Platz vor Wettbewerber VW und IBM. **op**

Die nächste Opel Post erscheint Anfang September. Die Redaktion wünscht allen Lesern schöne Ferien.

Im Gespräch: Opel-Vorstandsvorsitzender Louis R. Hughes

„Wir sind ein Stück weitergekommen“

Rüsselsheim. Das abgelaufene Geschäftsjahr war in mehrfacher Hinsicht ein Rekordjahr: Nie zuvor in der Firmengeschichte wurden so viele Autos produziert, nie zuvor lag der Umsatz auf so hohem Niveau und nie zuvor gab es einen so beachtlichen Gewinn. Über den Hintergrund dieser Erfolge sprachen wir mit Opel-Chef Louis R. Hughes.

Opel Post: Herr Hughes, auch in diesem Jahr haben Sie der internationalen Presse eine Rekord-Bilanz präsentieren können. Welches sind die Erfolgsfaktoren?

Hughes: Schon im vergangenen Jahr hatte ich Gelegen-

heit, ein für Opel sehr gutes Ergebnis zu präsentieren; das Unternehmen hatte schon im Geschäftsjahr 1988 die Trendwende vollzogen. Inzwischen sind wir in diesem tiefgreifenden Wandlungsprozeß ein gutes Stück weitergekommen. Dazu haben besonders beigetragen: motivierte Mitarbeiter, eine ausgesprochen konstruktive Zusammenarbeit mit den Betriebsräten, unsere attraktive Modellpalette und eine anhaltend gute Konjunktur.

Opel Post: Stichwort gute Konjunktur; profitiert Opel davon auch in diesem Jahr?

Hughes: Ja, es sieht gut aus. Auch 1990 werden wir schneller als der Markt wachsen. Bestes Beispiel dafür ist der Vec-

tra; er ist seit einigen Monaten Marktführer in seiner Klasse und behauptet sich auf Platz drei der Zulassungsstatistik in der Bundesrepublik – hinter dem Kadett. Eine Leistung, die sich sehen lassen kann.

Opel Post: Was passiert eigentlich mit dem Gewinn von über einer Milliarde Mark?

Hughes: Wir haben 1989 tatsächlich den Jahresüberschuß auf 1,1 Milliarden Mark im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt. Das entspricht einer guten Umsatzrendite von 5,4 Prozent. Es bedeutet auch, daß wir erstmals seit elf Jahren an unsere Muttergesellschaft General Motors eine Dividende zahlen können. Übrigens haben wir im vergangenen Jahr auch 750 Millionen Mark für Investitionen ausgegeben.

Opel Post: Wie steht es denn um die Investitionsausgaben für das Jahr 1990?

Hughes: 1990 werden die Investitionen deutlich ansteigen. Bei den Sachanlagen rechnen wir beispielsweise mit 20 bis 25 Prozent. Der größte Teil der Ausgaben wird auf die Produktprogramme entfallen.

Opel Post: In der Presse war zu lesen, daß Opel kostengünstiger als die deutschen Wettbewerber produziert und unter anderem aus diesem Grund ein so gutes Ergebnis erzielen konnte.

Hughes: Das ausgezeichnete Jahresergebnis hat mehrere Gründe: Da sind natürlich die höheren Verkaufszahlen. Positiv beeinflusst wurde die Entwicklung allerdings auch von reduzierten Kosten in vielen

Bereichen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei beim Materialeinkauf durch die Nutzung weltweiter Beschaffungsquellen.

Opel Post: Wie sieht die mittelfristige Planung aus?

Hughes: Auch in den kommenden Jahren werden wir Jahr für Jahr, Modell für Modell auf den Markt bringen. Unser Ziel bleibt dabei, technisch anspruchsvolle Automobile zu einem erschwinglichen Preis anzubieten. Daß sich diese Politik auch für das Unternehmen und die Mitarbeiter rechnet, sehen Sie an der aktuellen Bilanz.

Opel Post: Stichwort Mitarbeiter; wird es auch in diesem Jahr eine Sonderzahlung beziehungsweise Gewinnbeteiligung der Mitarbeiter geben?

Hughes: Über dieses Thema werden wir im September beraten. **op**

Der Gesamtbetriebsrat zur Bilanz

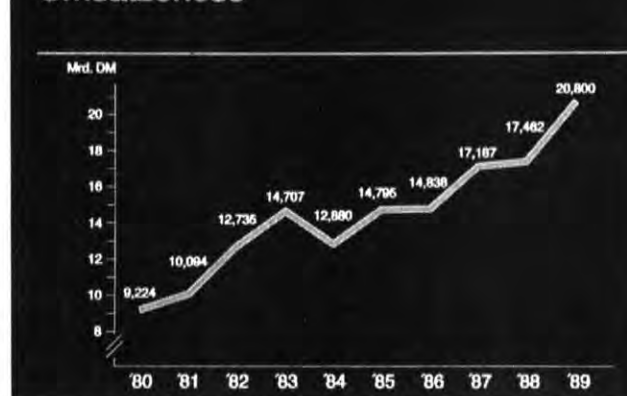
Vorsorge gefordert

Rüsselsheim. „Im zweiten Jahr hintereinander war die Adam Opel AG im Jahr 1989 das bestverdienende Automobilunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland“, so eröffnet der Gesamtbetriebsrat seine offizielle Stellungnahme zum Geschäftsbericht 1989.

In der von Betriebsratschef Richard Heller und seinem Stellvertreter Rudolf Müller unterzeichneten Erklärung heißt es weiter, daß Opel erstmals seit zehn Jahren eine steigende Beschäftigungsentwicklung verzeichne. „Diesen positiven Seiten der Bilanz stehen Entwicklungen gegenüber, die von uns kritisiert werden, weil sie die Substanz des Unternehmens gefährden können“, führt der Gesamtbetriebsrat aus. Konkret: Trotz der guten Ertragslage seien die Investitionen rückläufig. „Dieser Trend ist für den Gesamtbetriebsrat nicht akzeptabel.“

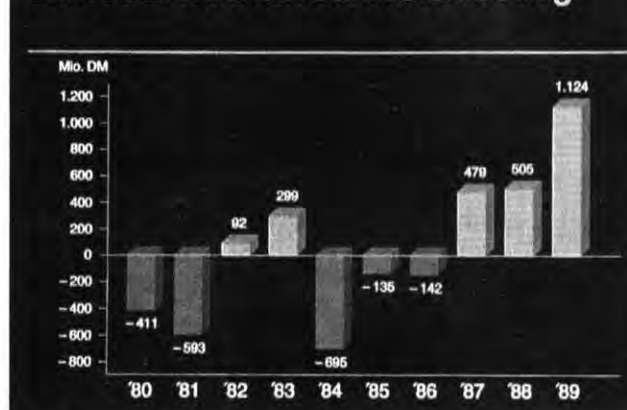
Der richtige Weg besteht nach Ansicht der Arbeitnehmervertretung darin, „die hier erarbeiteten Gewinne zur Zukunftsvorsorge zu verwenden, um die Wettbewerbsfähigkeit auszubauen und damit Arbeitsplätze zu erhalten.“

Umsatzerlöse



Bilanz 1989: Umsatzentwicklung ...

Jahresüberschuß/Jahresfehlbetrag



... und Gewinne seit 1980



Louis R. Hughes

Calibra-Produktion wird im nächsten Jahr bereits erhöht

Hohe Nachfrage

Rüsselsheim. Die Produktion des neuen Calibra wird im nächsten Jahr um 20 000 auf 60 000 Einheiten erhöht. Dies entschied das Unternehmen aufgrund der hohen Nachfrage zum Verkaufsstart des neuen Erfolgsmodells. In Ergänzung der Produktion aus Rüsselsheim werden die zusätzlichen 20 000 Fahrzeuge aus Uusikaupunki in Finnland kommen, wo auch das Saab 900 Cabrio gebaut wird.

„Die Entscheidung für den zweiten Produktionsstandort gibt uns die Möglichkeit, die Kundenwünsche schneller zu erfüllen. Der Erfolg des Calibra bestätigt die Opel-Strategie, technisch hochwertige Automobile zu einem fairen Preis anzubieten“, sagte Verkaufsvorstand Hehner.

Darüber hinaus schafft diese Entscheidung in Rüsselsheim die Voraussetzung für mehr Flexibilität bei der Produktion des Vectra. Damit wird Opel der anhaltend hohen Nachfrage nach dem Vectra gerecht, der Marktführer in seiner Klasse ist.

Insgesamt erreichte Opel in der Bundesrepublik Deutschland in den ersten fünf Monaten dieses Jahres mit 221 000 neu zugelassenen Automobilen einen Marktanteil von 16,9 Prozent. Das ist eine Steigerung von 10,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. **op**



Standort: Saab-Werk Uusikaupunki

Pressevorstellung Calibra

Gut beurteilt

Monte Carlo. Ein durchweg gutes Urteil erhielt der Calibra anlässlich der internationalen Pressevorstellung, die in diesen Tagen in Monte Carlo zu Ende ging. Mit dazu beigetragen hat sicher neben der wettersicheren Umgebung an der französischen Riviera auch die Möglichkeit, den neuen

Opel auf ausgewählten Teststrecken, die teilweise dem Kurs der weltberühmten Rallye Monte Carlo folgten, auf Herz und Nieren zu prüfen. Insgesamt waren über 1000 Journalisten bei der Präsentation, allein 250 davon kamen aus der Bundesrepublik und der DDR. **op**



Foto: Schmidt



Richard Heller

Der Gesamtbetriebsrat fordert darüber hinaus die Unternehmensleitung auf, nach den erfolgreichen Modelleinführungen von Vectra und Calibra in Forschung und Entwicklung noch größere Energien aufzuwenden, um die Entwicklung des Autos der Zukunft voranzutreiben und neue Verkehrssysteme zu entwickeln.

„Wir akzeptieren eine angemessene Rendite für die Aktionäre. Wir erwarten jedoch gleichermaßen, daß die Arbeitnehmer ebenso am Gewinn beteiligt werden“, heißt es abschließend in der Erklärung. **ds**

1000 neue Opel

Vectra vorn

Rüsselsheim. Die ersten tausend neuen Opel sind inzwischen bei den Opel-Händlern in der DDR. Es handelt sich um die Modelle Corsa und Kadett. Damit fiel der Startschuß für den Werks-Versand in die DDR. In der Beliebtheitskala rangieren die Modelle Kadett und Vectra in der DDR ganz oben, gefolgt von Omega und Corsa. **op**

Brand im Gebäude I 2

Sachschaden

Rüsselsheim. Bei Abbrucharbeiten in der ehemaligen Härtereim im Gebäude I 2 (an der Bahnlinie) kam es am Abend des 7. Juni zu einem Brand. Bei Schweißarbeiten entzündete sich altes, dort gelagertes Material. Es entstand auch Schaden an Verkabelung und Rohrleitungen. **op**

Festival-Sponsor

„Hessenjazz“

Idstein. Zum diesjährigen „Hessenjazz“ in der Altstadt von Idstein im Taunus werden vom 6. bis 8. Juli insgesamt 60 Jazz-Bands aus ganz Europa erwartet. Das Open-Air-Konzert findet auf insgesamt zehn Bühnen statt und wird von Opel unterstützt. **op**

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.)

Sekretariat: Irene Lukas

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

Layout: D + K Horst Replschlager

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 061 42/66-4057, -38 98, Telefax 061 42/61 598

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

Suchtkrankenberatung für Mitarbeiter

Hilfe zur Selbsthilfe

Rüsselsheim. Rund 50-mal pro Jahr betritt ein Mitarbeiter das Büro von Karl Hohnhäuser, setzt sich unbeholfen und drückt etwas herum. Es geht dabei nämlich meist um Alkohol und Abhängigkeit, aus der der Suchtkrankbetreuer heraushelfen will.

Schon bald merkt der Hilfesuchende aber, daß ihn der Mann in dem kleinen Zimmer der Sanitätsstation 2 ernst

nimmt und seine Schwierigkeiten kennt. Karl Hohnhäuser ist schließlich schon seit zehn Jahren die Anlaufstelle im Werk bei Suchtproblemen. Und bereits 22 Jahre hilft der 56jährige im Kreuzbund bei Alkoholproblemen.

Hohnhäusers Aufgabe innerhalb des werksärztlichen Dienstes ist es, Suchtkranke zu einer Therapie zu motivieren. Dies geschieht unter der Regie und in enger Zusammenarbeit mit den Werksärz-

ten. „Ich behandle niemanden selbst, sondern vermittele die Klienten an Beratungsstellen außerhalb des Werks weiter“, beschreibt er das Verfahren. Dabei gibt es ambulante Behandlungen, deren Dauer mit den Betroffenen abgestimmt wird. Ein- oder mehreremal pro Woche befassen sich die Therapeuten dabei mit dem Kranken. Der Vorteil gegenüber der stationären Therapie liegt für den Abhängigen in der Möglichkeit, weiter in seinem gewohnten Umfeld zu leben.

Das geht beim Aufenthalt in einer Spezialklinik – er dauert vier Monate – natürlich nicht. Dieser zweite, intensivere Weg, von der Sucht wegzukommen, muß bei rund einem Drittel der Betroffenen beschränkt werden. Die Entscheidung, ob ambulant oder stationär behandelt werden soll, treffen die Therapeuten oder Ärzte im Einvernehmen mit dem Betroffenen. Die Erfolgsquote liegt zwischen 60 und 80 Prozent.

Während und insbesondere nach der Kur behält Hohnhäuser seine Klienten im Auge. Noch rund zwei Jahre nach dem ersten Besuch kümmert

Neue Ansprechpartner

Mehr Helfer

Rüsselsheim. Der langjährige Suchtkrankbetreuer Karl Hohnhäuser ist bald nicht mehr der einzige Ansprechpartner bei Problemen mit Alkohol, Tabletten oder anderen Drogen. Vor einigen Wochen suchte er per Werksanschlag ehrenamtliche Helfer. Endziel ist ein Betreuer pro Hauptabteilung. flo

er sich um sie. Rund 600 Menschen betreut er derzeit. Dreiviertel der Hilfesuchenden sind alkoholkrank, zehn Prozent sind Medikamentenabhängige, der Rest nimmt oder nahm oft mehrere Suchtmittel. Etwa die Hälfte dieser Menschen lebt inzwischen allerdings abstinente. Und obwohl jährlich zwischen 50 und 150 neue Abhängige hinzukommen, sieht er nach eigenen Worten „nur die Spitze eines Eisbergs“.

Etwa die Hälfte kommt zur Beratung, weil Kollegen, Vorgesetzte und Ärzte den Besuch eingeleitet haben. Der Rest aus eigenem Antrieb. „So richtig freiwillig kommt aber niemand“, berichtet der erfahrene Suchtbetreuer. Ein wenig „konstruktiver Druck“ sei immer notwendig. flo

Telefon oder Besuch

Rat und Tat

Rüsselsheim. Wer bei Problemen mit Alkohol, Tabletten oder anderen Suchtmitteln Hilfe oder Information braucht, kann sich mit Karl Hohnhäuser, Telefon 52 79, in der Sanitätsstation 2 in Verbindung setzen. Der Suchtkrankbetreuer steht unter ärztlicher Schweigepflicht, der Kontakt bleibt absolut vertraulich. Das gilt auch für Helmut Schimanski, der in Bochum Ansprechpartner für Suchtkranke ist (Tel. 31 08). Im Werk Kaiserslautern (Tel. 444) und in Berlin (Werk und Niederlassung, Tel. 7 70 00 60) wenden sich Hilfesuchende direkt an den Werksärztlichen Dienst. flo



Praxis: Schüler informierten sich vor Ort

Zu Gast in der Pfalz

Info-Bus zur Ausbildung

Kaiserslautern. Auf großes Interesse stieß das Info-Mobil der Deutschen Metall- und Elektroindustrie, das auf seiner Tour durch die Pfalz Station im Kaiserslauterer Werk machte. Das Unternehmen verband die Aktion mit einem „Tag der offenen Ausbildungswerkstatt“ und bot den

zahlreichen Schulabschlussklassen, die sich am Informationsbus über die Beschäftigungssituation und die Ausbildungsmöglichkeiten in der pfälzischen Metall- und Elektrobranche informierten, die Möglichkeit, gerade erworbenes Wissen in der praktischen Umsetzung zu erleben. fu

Lieferanten des Jahres

Weitere Verbesserungen

Brüssel/Rüsselsheim. Opel hat wieder die „Lieferanten des Jahres“ ausgezeichnet: In der belgischen Hauptstadt erhielten 64 Zulieferer den begehrten „QSP Award“ für ihren Beitrag zur ständigen Verbesserung bei Qualität, Service und Preis.

Dr. José I. Lopez de Arriortua, Direktor des Zentralen

Beschaffungswesens Europa bei der Adam Opel AG, überreichte die Auszeichnungen anlässlich der „GM Europe Suppliers' Conference“ an die Zulieferer aus Deutschland, Frankreich, den Beneluxstaaten, Großbritannien, Spanien, Japan, den USA, Brasilien, der Schweiz, Schweden und Italien. op

Probleme werden ernst genommen

Information ist alles

Kaiserslautern. „Kommunikation“ ist im Kaiserslauterer Opel-Werk schon lange kein Modewort mehr. Seit geraumer Zeit bemüht man sich am pfälzischen Produktionsstandort um ein kollegiales Miteinander und einen effektiven Informationsaustausch zwischen Werksdirektion, Betriebsrat und Belegschaft.

Das regelmäßig stattfindende „Kommunikations- und Informationsprogramm der Werksdirektion“ ist da nur ein Glied in dieser Kette. Ursprünglich nur für Angestellte gedacht, hat man die Runde inzwischen auch auf gewerbliche Mitarbeiter erweitert und erhält damit ein repräsentatives Stimmungsbild.

Die Veranstaltung beginnt mit einem Überblick über die finanzielle Lage des Gesamtunternehmens sowie des Werkes in Kaiserslautern und führt über die Darstellung seiner Wettbewerbssituation und zukünftiger Perspektiven und Projekte hin zu einer offenen Diskussion über alle Probleme, die den Pfälzern auf den Nägeln brennen.

So brachten zum Beispiel die eifrigen Diskutanten der jüngsten Kommunikationsrunde Themen zur Sprache, wie den zu mühsamen Prozeß ihrer Verbesserungsvorschläge. Angesprochen wurde auch das neue Fertigungsgruppenkonzept, die hohe Belastung der Beschäftigten an Samstagen und Sonntagen, Probleme mit Zulieferern und dem zum Teil veralteten Maschinenpark sowie der zuweilen kaum ausreichenden Einweisung an neuen Maschinen.

Wenn auch nicht zu jedem Punkt gleich eine alle zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann, haben die Verantwortlichen des „Kommunikations- und Informationsprogramms“ doch versprochen, angesprochene Probleme ernst zu nehmen und ihnen nachzugehen. fu



Sucht: Medikamentenmißbrauch kann abhängig machen



Gespräch: Suchtkrankbetreuer Hohnhäuser hilft

Saab-Delegation im Werk

Informationsaustausch

Rüsselsheim. Zu einem Informationsbesuch und Erfahrungsaustausch kam jetzt eine 23köpfige Delegation von Saab-Betriebsräten an den Main. Hier stand ein umfassendes Besichtigungs- und Ge-

sprächsprogramm auf der Tagesordnung. Saab-Betriebsrats-Chef Thore Modigh saß schon im Calibra Probe. Das Coupé wird künftig auch in dem finnischen Saab-Werk Uusikaupunki gefertigt. op



Sitzprobe: Saab-Betriebsrats-Chef Thore Modigh

Opel Post-Leserumfrage

Eine Riesienmenge von Einzeldaten

Rüsselsheim. Rund 9000 verwertbare Fragebogen mit insgesamt 8,5 Millionen Einzeldaten zur Auswertung – das ist das Ergebnis unserer Leserbefragung. Mit der hohen Zahl der auswertbaren Fragebogen ist die Umfrage repräsentativ.

Der von uns beauftragte Umfragespezialist Christian Krosch, der noch eine Weile mit der Einzelauswertung beschäftigt sein wird: „In meiner umfangreichen Erfahrung mit Befragungen dieser Art ist es ein bislang einmalig positives Ergebnis,

daß 64 Prozent der Leser ihre Opel Post mit ‚gut‘ oder ‚sehr gut‘ beurteilen. Ein Drittel der Befragten gab die Note ‚befriedigend‘, nur fünf Prozent urteilten mit ‚ausreichend‘.“

Krosch ermittelte ferner weit mehr als 2000 freie Antworten, also konkrete Anregungen für die Gestaltung der Opel Post.

Im Gesamtergebnis fühlen sich etwa zwei Drittel der Befragten immer/meistens ausreichend über das Geschehen im Unternehmen informiert. Nicht so allerdings in Kaiserslautern und Dudenhofen, eine Abwei-

chung, die es noch zu ergründen gilt.

Eindeutiger Wunsch der Leser: mehr Information über die Pläne der Unternehmensleitung sowie die Opel-Produkte. Hohen Stellenwert haben auch Berichte über Mitarbeiter mit speziellen Hobbies beziehungsweise Tipps von „Expertenkollegen“. Die Opel Post soll darüber hinaus aktuell und sachlich-informativ sein und auch über negative Ereignisse berichten. Glaubwürdigkeit wird der Berichterstattung bescheinigt. Krosch: „Die positiven Urteile überwiegen eindeutig.“ ds

Opel Post-Serie: Herausforderung Umweltschutz

Der jährliche Wasserverbrauch verringerte sich um die Hälfte

Saubereres Wasser für Umwelt und Produktion

Rüsselsheim. Nur zehn Prozent seines täglichen Wasserbedarfs bezieht das Rüsselsheimer Opel-Werk aus dem Trinkwasser-Netz. Statt dessen versorgt sich das Unternehmen mit Brauchwasser aus dem Main, das in speziellen Anlagen gereinigt und entschlammung wird.

Als einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz betreibt Opel beispielsweise schon seit Jahren ein zweistufiges System zur Wasserversorgung des Rüsselsheimer Werks. Von den rund 44 500 Kubikmetern Wasser, die täglich für die Automobilproduktion erforderlich sind, werden auf diese Weise nur knapp zehn Prozent dem städtischen Trinkwasser-Netz entnommen. Eine werkseigene Anlage bereitet das Flußwasser des Mains auf, reinigt es von Schadstoffen und pumpt es schließlich durch separate Brauchwasser-Leitungen in die verschiedenen Fertigungsbereiche. Das wertvollere Trinkwasser verwendet Opel nur dort, wo dessen Qualität unbedingt erforderlich ist.

„Wasser schafft die Grundvoraussetzungen für die Autoherstellung. Es strömt als Kühlmittel zu den Schweißrobotern, hilft bei der Reinigung von Blechteilen und dient neuerdings ja auch als Lackverdünner“, beschreibt Hans-Joachim Kinzel, Umweltschutzbeauftragter des Rüsselsheimer Werks, die vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten des kostbaren Naß. Immerhin: Für die Herstellung eines Opel-Modells ist eine Wassermenge erforderlich, die dem 30fachen des jeweiligen Fahrzeuggewichts entspricht. Das sind bei einem Vectra rund 33 000 Liter.

Trotzdem geht Opel immer sparsamer mit Brauch- und Trinkwasser um. Durch den



Experte: Hans-Joachim Kinzel, Umweltschutzbeauftragter in Rüsselsheim

Einsatz moderner Produktionsanlagen konnte der Trinkwasser-Verbrauch in den letzten Jahren stark verringert werden. Allein von 1988 bis 1989 reduzierte sich die Menge des entnommenen Trinkwassers um rund 300 000 Kubikmeter. Derzeit verbraucht das Rüsselsheimer Werk jährlich etwa eine Million Kubikmeter Trinkwasser. Zum Vergleich: Im Jahre 1964 lag der Trinkwasser-Konsum noch bei rund 3,5 Millionen Kubikmetern.

Auch der Bedarf an Brauchwasser verringerte sich kontinuierlich: Strömten 1964 noch etwa 24 Millionen Kubikmeter durch das werkseigene Versorgungssystem, so beträgt der Jahres-Wert heute nur noch elf Millionen Kubikmeter.

Die Einsparungen waren durch die Errichtung von Kreislauf-Systemen möglich. Mehr als die Hälfte des Wasser-Bedarfs zirkuliert heute als Kühlwasser durch die Produktionsanlagen. Auch in Zukunft wird Opel zunehmend Kreislauf-Systeme mit integrierter Reinigungsstufe in-

stallieren. Derzeit entsteht in der Rüsselsheimer Lackiererei eine neue Anlage, die die tägliche Abwassermenge von bisher 900 Kubikmetern auf nur noch 50 Kubikmeter verringern wird.

In den zentralen Entsorgungsanlagen am Mainufer fließen die Abwässer des Rüsselsheimer Werks zusammen. Insgesamt durchziehen vier verschiedene Sammelsysteme das Werk – ihre beachtliche Gesamtlänge mißt rund 100 Kilometer.

Techniker im Hochwasser-Pumpwerk kontrollieren den Schadstoffgehalt des in den Main geleiteten und aufwendig geklärten Abwassers regelmäßig. Zusätzlich zu den Informationen, die automatische Meßgeräte liefern, überwachen sie stündlich den Anteil absetzbarer Stoffe, und im Zwei-Stunden-Takt entnehmen die Umweltschutz-Experten Wasserproben, die Chemiker in werkseigenen Labors analysieren.

Dank der aufwendigen Reinigungstechnik hat sich die Qualität des Opel-Abwassers in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert.

Der bedeutende biochemische Sauerstoffbedarf (CSB), der allgemein als Richtwert für die Abwassergüte gilt, beträgt durchschnittlich nur etwa 20 Milligramm pro Liter. Umweltextperte Kinzel: „Damit ist das von Opel eingeleitete Abwasser so sauber wie der Main selbst: Das Flußwasser hat ebenfalls einen biochemischen Sauerstoffgehalt von durchschnittlich 20 Milligramm je Liter.“

op

Kritische Werkstoffe sind aus den Opel-Modellen verbannt

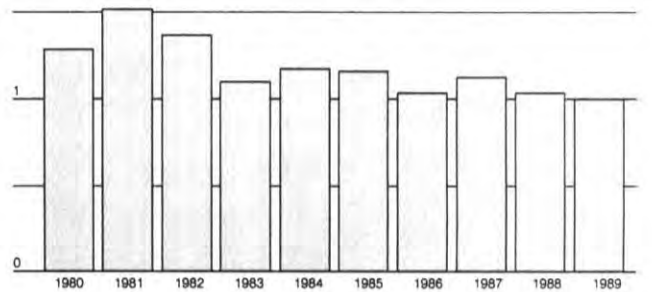
Keine Chance für Cadmium & Co.

Rüsselsheim. Rund 200 Mitarbeiter sind bei Opel mit der Auswahl umweltschonender Materialien beschäftigt. Jede der rund 14 000 Komponenten eines Opel-Modells nehmen die Experten in ihren Labors gründlich unter die Lupe. Mehr als 10 000 Einzeluntersuchungen stehen Monat für Monat auf dem Programm des Rüsselsheimer Werkstoff-Laboratoriums.

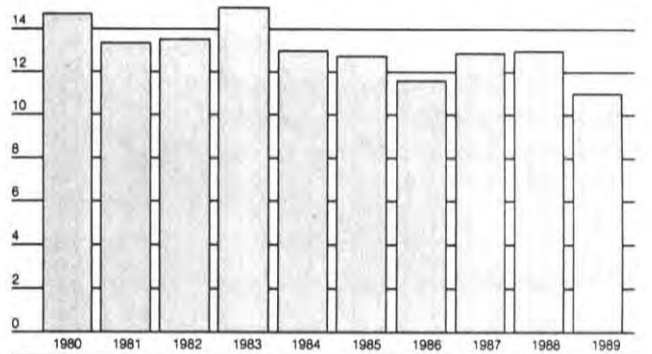
Die Ergebnisse der aufwendigen Werkstoff-Entwicklung halten in die „Technischen Lieferbedingungen“ des Unternehmens Einzug. „Die Lieferbedingungen sind der Garant dafür, daß Automobilkomponenten von Zulieferbetrieben den gleichen Umweltschutz-Anforderungen entsprechen wie die von Opel selbst produzierten Teile“, erklärt Klaus E. Richter, Chef des Werkstoff-Labors im Technischen Entwicklungszentrum. Die Vorgaben des Werkes schreiben auch exakt die chemische Zusammensetzung der Stoffe vor und garantieren damit ein Höchstmaß an Umweltverträglichkeit.

Eine Vorreiterrolle auf die-

Trinkwasserverbrauch der Adam Opel AG (Millionen Kubikmeter / Jahr)



Brauchwasserverbrauch der Adam Opel AG (Millionen Kubikmeter / Jahr)



Analyse: Abwasser wird auf Schwermetall untersucht

sem wichtigen Gebiet übernahm Opel bereits im Jahre 1984, als die Werkstoffingenieure die Menge des umweltgefährdenden Schwermetalls Cadmium in allen Bauteilen auf ein Minimum reduzierten. Weit weniger als 75 ppm Cadmium (parts per million = Schadstoffanteil auf eine Million Teile des Materials) sind seitdem gemäß der werksinternen Umweltschutz-Norm „QU 000001“ in allen Automobil-Werkstoffen enthalten.

Mehr als 60 000 Analysen mit einem Atom-Absorptions-Spektrometer wurden bisher durchgeführt, um beispielsweise Kunststoffteile, Lacke oder Sitzbezüge auf ihren Cadmium-Gehalt zu untersuchen und die Einhaltung des Grenzwertes zu garantieren. Mit Erfolg: Enthielt ein Mittelklassewagen in früheren Jahren noch bis zu 500 Gramm Cadmium, so dürfen heute beispielsweise in einem komplett ausgestatteten Opel-Modell nur noch weniger als zwei Gramm des Schwermetalls verarbeitet sein.

Auch bei der Vermeidung des gesundheitsgefährdenden Stoffes Asbest zählt Opel zu den Vorreitern innerhalb

der deutschen Automobilindustrie. Der Corsa war im Jahre 1982 einer der ersten Personewagen, die mit asbestfreien Brems- und Kupplungsbelägen auf den Markt kamen. Danach verbannte Opel den problematischen Werkstoff zügig auch aus allen anderen Modellen, ersetzte ihn nach aufwendigen Sicherheitstests und intensiver Dauererprobung durch unbedenkliche Aramid- oder Kevlar-Materialien. Asbestfrei sind auch die Motor- und Auspuffdichtungen neuer Opel-Modelle.

Auch FCKW, Fluorchlorkohlenwasserstoff, hat bei Opel keine Chance. Bei der Herstellung beispielsweise von Schaummaterialien für Autositze, Armaturentafeln oder Polsterstoffe hat das Rüsselsheimer Unternehmen Treibmittel, die Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten, nicht mehr im Einsatz. Das Gas, das im Verdacht steht, den in rund 30 Kilometern Höhe befindlichen Ozongürtel der Erde zu schädigen, ist bei Opel fast völlig von der Werkstoffliste gestrichen. Für Auto-Klimaanlagen ist ein neues, unschädliches Kältemittel in der Erprobung.

op



Kontrolle: Abwasserprobe an der Kläranlage



Kühlwasser: Gereinigtes Mainwasser statt Trinkwasser

Fotos: Faber

Abenteuerliche Italienreise mit dem Opel 14/38 PS

Bankier auf Urlaub

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Eine Ferienreise im Automobil war in den zwanziger und auch in den dreißiger Jahren noch die große Ausnahme. In die Ferien oder in die „Sommerfrische“ (ein heute fast vergessenes Wort) fuhr man, wenn man es sich überhaupt leisten konnte, mit der Eisenbahn. Erst einmal hatten ja nur ganz wenige, in der Regel reiche Leute, ein Auto, und außerdem war damals die

wann Mitte Juli, machte Demmler seiner Frau und seinem 19 Jahre alten Sohn einen überraschenden Vorschlag: „Wir haben doch das schöne große Automobil. Wie wäre es, wenn wir damit jetzt, wo ich einmal richtig Zeit habe, ans Meer fahren würden. Erholung könnte uns allen guttun.“ „Was, mit dem Auto so weit fahren, Du mußt doch wissen, wie weit die Seebäder

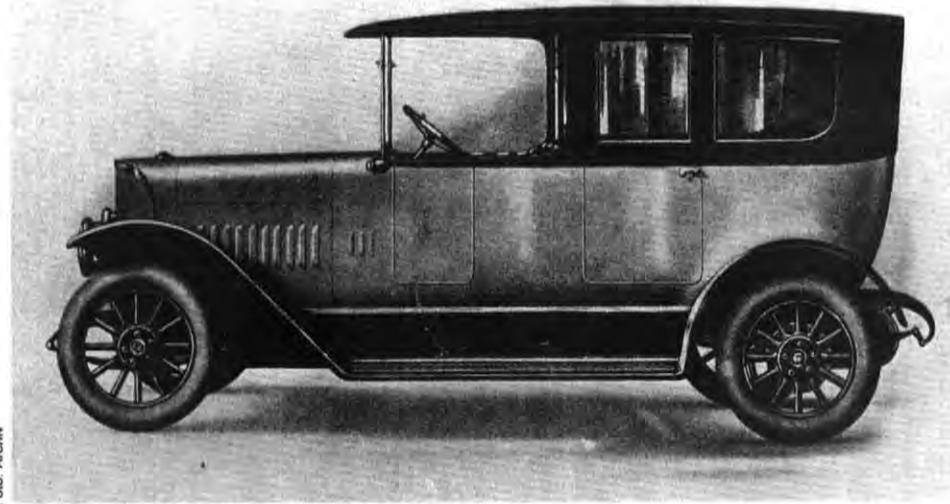
Damals war allerdings ein Grenzübergang noch keineswegs so einfach wie in unseren Tagen. Die Schweizer Zöllner überprüften akribisch die Pässe und die für Auslandsfahrten notwendigen Fahrzeugpapiere, für die Schweiz war sogar ein „Carnet du Passage“ erforderlich.

Endlich nach fast einer Stunde Grenzaufenthalt konnten die Demmlers weiterfahren. Bald hatte der Opel schon seine erste Bergprüfung zu bestehen. Es galt, den Belchen zu überwinden. Der 38 PS starke Wagen erkletterte den 800 Meter hohen Paß spielend. Bis Dagmarsellen verlief die Reise so reibungslos, daß es eine wahre Freude war, dann aber kurz hinter dem Ort ein Knall. Harry mußte das Lenkrad mit aller Kraft festhalten, die Mutter schrie entsetzt auf. Ein Schuß auf den Wagen? Nein, nur der rechte Vorderreifen war geplatzt, ein Hufnagel steckte im Mantel. Schon nach einer halben Stunde hatten Vater Demmler und Harry das erste Ersatzrad montiert, und die Fahrt konnte in Richtung Vierwaldstätter See fortgesetzt werden.

In Brunnen wurde die erste Rast gemacht. Mittagessen. Das aber war nicht der eigentliche Grund zum Halt, vielmehr hatte Harry am Ortseingang ein Schild gesehen. „Continentalreifen und Pneuvulkaniseur“ war darauf zu lesen. Der freundliche Mechaniker versprach, den defekten Reifen in eineinhalb Stunden zu flicken.

Nach dem Essen und mit repariertem Reifen setzten die Demmlers wohlgenut ihre Reise in Richtung Sankt Gotthard fort. Die schmale Straße führte ständig bergauf, bei Andermatt war man schon auf über 1000 Meter, wie ein Schild verriet, denn der starke Opel nahm die Steigung so klaglos, daß man den Anstieg gar nicht bemerkt hatte.

Doch am Berg hatte der Wagen mehr Benzin als erwartet verbraucht, der Zeiger der Tankuhr näherte sich der



Fahrzeug: Die Opel-Limousine 14/38 PS von 1923

Nullmarke. Endlich ein Schild: „Gasolinestation – letzte Treibstoffabgabe vor dem Paß“. 110 Liter faßte der Tank des Wagens, was die Brieftasche Vater Demmlers um stolze 220 Schweizer Fränkli erleichterte.

Ja, tanken war damals weit teurer als heute, vor allem wenn man bedenkt, daß ein solcher 38-PS-Wagen je nach Fahrweise und Verkehrsverhältnissen zwischen 20 und 25 Litern auf 100 Kilometer verbrauchte.

Bevor der Anstieg zum St. Gotthard begann, mußte auch noch einmal Öl und Wasser überprüft werden; zweieinhalb Liter Öl und etwa ein Liter Wasser waren nachzufüllen. Jetzt aber konnte nichts mehr die Demmlers aufhalten, der Kommerzialrat klemmte sich hinter das Lenkrad. Er behauptete, der geübtere Fahrer zu sein; in Wahrheit wollte wohl er der Bezwingler des PASSES sein.

Über enge, kopfsteingepflasterte Serpentinafänge schraubte sich der etwa zwei Tonnen schwere Opel unaufhaltsam nach oben, mehrmals galt es, schwerfällige Pferde- oder Ochsenfahrwerke zu überholen; einmal fuhr Vater Demmler sogar an einem Ford Modell „T“ vorbei, das von zwei Ochsen gezogen wurde.

Das war gar nicht so überraschend, denn im „Mittelalter“ des Automobils war es durchaus an der Tagesordnung, die Leistung kleinerer Fahrzeuge mit tierischen Pferdestärken zu steigern, die armen Bergbauern verdienten dabei nicht schlecht.

Als die Höhe des PASSES erreicht war, war Demmler dann doch sehr froh, lange hätte auch die starke 38-PS-Limousine nicht mehr mitgespielt, qualmte doch ihr Kühler schon recht bedenklich. Erst

einmal den Wagen abkühlen lassen, in der Zwischenzeit konnte man ja bei einer Tasse Kaffee mit Kirschwasser von der Terrasse des Sankt-Gotthard-Hospizes in aller Ruhe die herrliche Panorama-Aussicht genießen.

Nach einer halben Stunde war der Motor soweit abgekühlt, daß Harry den Kühlerdeckel öffnen konnte; gut einen Liter Wasser hatte die Paßfahrt gekostet. Nun ging die Fahrt bergab, enge Kurven, steil nach unten, nur Granitsteine waren oft die einzige Grenze zwischen der holprigen Fahrbahn und dem Abgrund. Schon bald qualmten die Bremsen, aber sie hielten durch.

Bald schon hatten die Demmlers Airolo erreicht, ein hübscher Ort, der immer noch 1100 Meter hoch liegt. „Irgendwie ist es hier schon viel südländischer als auf der anderen Seite des PASSES“, wunderte sich Frau Demmler. „Ja, und viel wärmer ist es auch.“

Die Opel-Limousine rollte zufrieden und klaglos bergab,

hatte nur 18 Franken zu bezahlen für Arbeitslohn, zwei Liter Öl und zwei Dichtungen.

Nach einem ausgiebigen Frühstück ging die Fahrt zunächst zur italienischen Grenze. Auch hier viel Bürokratie und wieder fast eine Stunde Aufenthalt.

Endlich, man war in Italien. Bald hinter Como verschwanden die Berge, und es öffnete sich die norditalienische Tiefebene, eine fruchtbare, bäuerliche und, wie Harry bemerkte, etwas langweilige Landschaft. Mailand ließ man links liegen und fuhr auf der recht gut ausgebauten Landstraße bis Tortona, das am Fuße des Appenin lag. Hier legten die Demmlers eine kurze Rast ein, aßen ausgiebig zu Mittag. Das Auto wurde noch einmal nachgesehen. Denn jetzt ging es wieder in die Berge, über den Appenin dem Mittelmeer zu, Richtung Genua. Eine enge, kurvenreiche Strecke mit vielen kleinen Pässen, vorbei an recht armen, aber malerischen Kleinstädten und Dörfern, vorbei an Pinien und Feigenbäumen.



Tal-Fahrt: Serpentinafänge über den St. Gotthard

Zuverlässigkeit eines solchen Fahrzeugs nicht mit unseren Maßstäben zu messen. Pannen, wie platte Reifen und geplatze Kühlwasserschläuche, waren an der Tagesordnung, und auch das Netz der Tankstellen war nicht gerade flächendeckend.

Es hatte zwar immer schon verwegene Automobilenthusiasten gegeben, die auch schon um die Zeit der Jahrhundertwende ausgedehnte Touren mit dem Auto unternommen hatten, erwähnt seien hier nur der Baron von Liebig und der Schriftsteller Otto Julius Bierbaum, sie aber blieben die Ausnahme.

Im Mai des Jahres 1923, mitten in der Inflationszeit, hatte sich Kommerzialrat Max Ludwig Demmler, der Mitgesellschafter einer größeren Privatbank, einen Opel Modell 14/38 PS gekauft. Dieser Wagen sollte damals 97 Millionen Reichsmark kosten, aber der Autohändler wollte ihn auch für diese schwindelerregende Summe nicht herausgeben; das Risiko des weiteren Verfalls der Mark war einfach zu groß. Schließlich zahlte Demmler die Kaufsumme halb in Mark und halb in sicheren US-Dollars, also 43,5 Millionen Mark und 1150 Dollar (der Dollar lag bei 42 000 Mark).

Einen Monat später war der Kapitalmarkt fast ganz zusammengebrochen, Demmlers Bank schloß zur Vorsicht erst einmal die Pforten. Für den Kommerzialrat gab es in nächster Zeit nichts mehr zu tun, auch fühlte er sich durch die Ereignisse der letzten Zeit recht abgespannt.

Eines Tages, es war irgend-

der Nord- und Ostsee entfernt sind. Der Bodensee täte es doch auch, ja der Titisee ist noch näher!“ rief Frau Demmler ganz aufgebracht über den absurden Plan.

Doch Sohn Harry, selber schon seit kurzem im Besitz der Fahrerlaubnis, dachte da ganz anders: „Aber Mutter, wir wohnen doch hier in Freiburg fast schon an der Schweizer Grenze, da ist die Riviera viel näher als die Nordsee, in knapp zwei Tagen sind wir schon da.“

Ja, da hatte Harry ausgesprochen, woran auch der Vater gedacht hatte, und die Mutter konnte nichts mehr verhindern. „Ihr müßt doch wenigstens unserem Chauffeur Bescheid sagen, daß er sich auf eine so lange Reise einrichten kann“, versuchte sie noch einzuwerfen. Lachend meinten Vater und Sohn unisono, daß man doch in den Ferien keinen Fahrer bräuchte, fahren könnten sie beide selber, und Harry sei schließlich recht geschickt.

„In drei Tagen wird abfahren, basta!“

So geschah es. Zahlreiche Koffer, Kasten und Hutschachteln waren in die große 38-PS-Opel-Limousine geladen worden, der Chauffeur hatte noch einmal alle wichtigen Teile des Wagens inspiziert, und dann um acht Uhr morgens bestieg Familie Demmler das Auto. Sohn Harry saß am Steuer. Ein schöner Morgen; am Rhein und an Weinbergen vorbei ging die Fahrt erst einmal in Richtung Basel, schon nach knapp zwei Stunden war die Grenze zur Schweiz erreicht.



See-Fahrt: Landesteg am Luganer See



Himmel-Fahrt: Am Mailänder Dom

in Richtung Biasca und weiter immer den Ticino entlang nach Bellinzona. Von da ab wurde es richtig mediterran: Die ersten Palmen säumten die Straße, ein fremder Geruch lag in der Luft, und es war sehr warm. Gerne hätte Frau Demmler in dem schönen Städtchen übernachtet, ihr Mann und Harry hingegen bestanden auf Lugano, dort seien die Hotels besser, und es gäbe eine Opel-Werkstatt.

Man kam gegen 18 Uhr in Lugano an und stieg im noblen Hotel „Regina di Lago“ ab. Der Wagen wurde vom Opel-Mechaniker zur Inspektion abgeholt. Pünktlich um halb acht Uhr morgens war das Auto wieder da. Vater Demmler

Nach Genua konnten die Demmlers nicht fahren, denn von dort hätten sie das südliche Ligurien nur per Bahn oder Schiff erreichen können. Man fuhr die historische Via Aurelia, noch immer im Gebirge, bog nach Recco ab. Plötzlich rief Harry, der wieder am Steuer saß: „Seht, da ist es, das Meer, wir sind an der Riviera!“

Als der Opel in Richtung Rapallo abbog, verschwand die blaue Riviera erst einmal wieder, ein letzter Berg war zu überwinden, und als das Meer erneut aufleuchtete, lag der wunderschöne, mondäne Badeort Rapallo zu Füßen der Familie Demmler. Sie waren endlich am Ziel der Reise.

Live dabei beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring

Das Auto geht tierisch

Nürburgring. Einen Tag und eine Nacht auf dem Nürburgring: 24 Stunden auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt. „Auto Bild“-Redakteur Christian Wüst war dabei – auf einem Opel Kadett GSI 16V.

Roland hatte recht. Das Auto geht tierisch. Ganze vier Wochen hat er den weißen Kadett vorbereitet. „Irgendwo findest Du immer noch etwas Leistung, auch in der Gruppe N.“ N heißt, daß man nichts verändern darf, abgesehen vom Fahrwerk. Trotzdem: Am Motor sind gute Einstellarbeiten gefragt. Roland ist Mechaniker im Deutschen Opel-Team. Unser Serien-Kadett mit der Startnummer 155 leistet echte 169 PS.

Unten beim Tiergarten, am Ende der langen Zielgeraden, springt die digitale Tachoanzeige kurz auf 240. Noch einmal vorbei an der Boxengasse. Kaum erkenne ich die Anzeigentafel. Elf Minuten, 19 Sekunden. Gut. Jetzt bloß nicht übertreiben. 24 Stunden

sind lang. Nirgends so lang wie auf der Nordschleife.

Sie kennen die Nordschleife nicht? Macht nichts. Ich bin auch neu hier. Ich nehm' Sie einfach auf eine Runde mit.

Aller Kurven Anfang ist die Hatzenbach. Auch im dritten Gang wird's da richtig eng. Von zehn Leuten, die dir sagen, daß sie da die Ideallinie kennen, lügen bestimmt neun. Beim Flugplatz ist das leichter. Der heißt so, weil er recht sprunghaft ist. Wir kommen ganz links auf die Kuppe zu – im fünften voll, versteht sich. Bei der Steigung sind das etwa 180 Sachen, dann erkennst du vorn die Rechtskurve, und ich sage dir, daß es sogar drei Kurven sind. Gehen alle voll.

Jetzt wird's wieder etwas schneller (zirka 220). Das Schwedenkreuz ist eine leichte Links mit eingebauter Kuppe, und viele erzählen da was von voll draufbleiben. Das ist im Prinzip richtig. Aber vor Aremberg mußt du im Gefälle auf 80 runterbremsen. Unten in der Fuchsröhre sind's dann

wieder 220. In der Talmulde fällt dir so eine Art Wackerstein in den Magen. Oben im Adenauer Forst kommt dann die besonders fiese Links. Nach Kallenhard (einer ganz tückischen Rechts) lassen wir's wieder laufen. Da hören die Rechtskurven nicht mehr auf, gehen aber alle im vierten fast voll.

Wenn wir das Bergwerk (scharf rechts im dritten) sauber erwischen, ist viel gewonnen. Danach geht's nämlich zwei Kilometer lang rauf. Zeit zum Nachdenken.

Im Karussell können wir dann schauen, ob die Mechaniker alles festgeschraubt haben. Es ist eine Steilkurve aus lauter Betonplatten. Dann kommt der spannendste Teil der Strecke: Hohe Acht, Wippermann, Eschbach – alles Kurven, die entweder im vierten voll gehen oder gerade so eben nicht voll. Prickelnd.

Nach dem Brünchen (dritter voll) sind die Verhältnisse klarer. Ab Pflanzgarten lassen wir's laufen. Das ist allerdings Nervensache. Man kann fast nirgends erkennen, wie es weitergeht. Du mußt schon viel Vertrauen in dein Gedächtnis haben, um den Gasfuß nicht zu lupfen. Der Schwalbenschwanz brems

uns dann noch mal kurz in den dritten zurück, dann kommt die lange Gerade. Verschnaufpause bei 240 Sachen. Ich greife kurz zum Funkgerät: „04 an Box, tanken.“

Naßgeschwitzt komme ich an. Acht Mechaniker springen auf den Wagen zu. Tanken, Radwechsel, Bremsbelagkontrolle, kurz nach dem Öl geschaut – gerade genug Zeit

für den Fahrerwechsel. Schril-le Pfeife der Streckenposten, Nummer 155 saust wieder ab.

Die nächste Runde wird unser Kadett neun Sekunden schneller bewältigen. Am Steuer: eine Frau. Gaby Sonnauer (24), ein Nachwuchstalent aus Landshut, legt gleich die beste Zeit vor: elf Minuten, zehn Sekunden.

Doch das Wichtigste beim 24-Stunden-Rennen sind

nicht die gewonnenen Sekunden, sondern die Minuten, die man erst gar nicht verliert. Die Technik muß halten. Oft sind es Fahrfehler, die zu zeitraubenden Reparaturen führen. „Die meisten Getriebe“, weiß Teamchef Helmut Kreis, „werden im Karussell geschlachtet. Wer beim Reinspringen in die Steilkurve schaltet, kommt nicht mehr weit.“ Der weiße Kadett hält durch. **op**



Klassenkampf: Der Gruppe-N-Kadett wurde fünfter



Minutensache: Tanken, Reifenwechsel – los

Geht Steffis Laufbahn zu Ende?

Offene Worte

Brühl. Wie ihr badischer Landsmann Boris Becker denkt jetzt auch Steffi Graf öffentlich über das Ende ihrer Laufbahn nach. In einem Interview mit dem Magazin „sports“ erklärte die 20jährige: „Mit 30 noch zu spielen, das ist nicht das Richtige. Man soll nicht erst aufhören, wenn man gegen Leute verliert, gegen die man nicht verlieren sollte.“

Über den weiteren Verlauf ihrer so ruhmreichen Karriere meinte die Tennis-Welttruglisterste aus Brühl: „Viel länger geht das nicht mehr. Ein paar Jahre noch. Mein Leben ist interessanter als es mit 17

war, aber auch komplizierter.“ Andererseits steht die zweimalige Wimbledon Siegerin absolut zu ihrem jetzigen Leben: „Niemals werde ich dieses Leben verwerfen. Es ist schön, wie es ist.“ Und ganz wohl ist Steffi auch nicht bei dem Gedanken an die Zeit danach: „Es gibt Zeiten, in denen man Angst davor hat und denkt, Mensch gibt es überhaupt irgend etwas, was ich dann machen kann.“

Interessant, wem die „Gräfin“ die größten Aussichten einräumt, ihre Nachfolge anzutreten: „Am ehesten traue ich der Jugoslavin Monica Seles die Ablösung zu.“ **wifr**



Graf: Nicht verwerflich

Hoeneß-Vision:

Bayern auf Aktien?

An Ideen-Armut hat Uli Hoeneß noch nie gelitten. Als neuesten Coup plant der rührige Manager des FC Bayern München, den deutschen Fußball-Rekordmeister in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Gemeinsam mit einem Hamburger Börsenmakler bastelt der 38jährige an einem entsprechenden Konzept. Hintergrund der Aktion: die Bayern wollen den finanzkräftigen Italienern künftig international besser Paroli bieten können. Und so sieht das Modell aus, das Hoeneß derzeit zwar noch als „eine Vision“ bezeichnet, in „zwei bis drei Jahren“ aber für realisierbar hält:

75,1 Prozent eines Kapitals von 24 Millionen Mark sollen die 15 000 Mitglieder des Vereins als Stammaktien übernehmen. Die restlichen 24,9 Prozent sollen als Vorzugsaktien an der Börse platziert werden. Das würde, bei einem erhofften Ausgabekurs von 500 Mark, 60 Millionen in die Kasse des FC Bayern bringen. **wifr**



Hoeneß: Neuer Coup

Bayern-Stürmer Radmilo Mihajlovic:

„Ich bin ein Kämpfer“

München. Der Saisonstart war Spitze und für viele verheißungsvoll. Beim 3:2 gegen den 1. FC Nürnberg wurde Radmilo Mihajlovic nach seinem herrlichen 25-m-Siegtreffer stürmisch gefeiert und als Super-Neuzugang gepriesen. Doch der Sturm der Begeisterung drehte sich rasch.

In der jetzt beendeten Saison fand sich der für immerhin einheimlich Millionen Mark von Dinamo Zagreb verpflichtete Jugoslawe zumeist statt auf dem Spielfeld nur auf der Reservebank des FC Bayern München wieder.

Der ehemalige Sportstudent aus Foca (Bosnien) schaffte den Durchbruch nicht, will aber gleichwohl nicht vorzeitig das Handtuch werfen. „Ich bin auch ein Kämpfer“, sagt der 1,81 m große Vollbluttechniker und will seinen mit Bayern geschlossenen Vertrag bis 1992 in der Isarmetropole unbedingt erfüllen (im Verein ist man da nicht durchgehend der gleichen Meinung). „Schließlich sind die ande-

ren Stürmer auch nicht viel besser“, ist der Musikliebhaber (Joe Cocker, Tina Turner, Phil Collins) sich seines Wertes durchaus bewußt. Und: „Ich wollte unbedingt zum FC Bayern, weil das ein großer Klub ist in Europa.“ Und dort – kurzfristig – auf der Bank zu sitzen, sei immer noch weitaus besser, als bei einem kleinen Fußballverein zu spielen.

Ogleich das Leben für den 25jährigen Nationalspieler (vier A-Länderspiele) derzeit „verdammt schwer“ ist, fühlt er sich in München sehr wohl. Mit Freunden bummelt der Jugoslawe viel durch die Stadt, wobei abends bevorzugt jugoslawische und italienische Restaurants angesteuert werden. Was Tierfreund Mihajlovic in Deutschland fehlt, ist seine Hündin „Aga“. Sie lebt bei seinen Eltern im bosnischen Foca. „Mic“ würde den geliebten Vierbeiner gern nach München holen, aber: „Ich habe als Fußballprofi leider zu wenig Zeit, um mich um ein Haustier zu kümmern.“ **wifr**



Mihajlovic: Andere Stürmer sind auch nicht besser

Sport-Splitter

Regeländerung

In China sind die meisten Tischtennispieler zu Hause. Und, sieht man von Schweden ab, auch die besten. Was Wunder, daß sich die weit weniger mit vergleichbaren Zelloidball-Künstlern gesegneten Europäer vielfach der asiatischen Dienste versichern. So etwa bei den Meisterschaften des alten Kontinents unlängst in Göteborg. Doch war dies nur möglich, weil nach dem bisherigen Reglement jeder Spieler die Farben eines anderen Landes vertreten konnte, wenn er eine Wartefrist von zwei Jahren erfüllt hatte. Das galt für den Mannschaftswettbewerb. Im Einzel war er sogar sofort spielberechtigt. Doch damit ist es jetzt vorbei. Denn die Europäische Tischtennis-Union hat, nicht zuletzt aufgrund von Kritik aus den eigenen Reihen, beschlossen, daß Ausländer künftig erst nach einer

sechsjährigen Sperre für eine andere Nation spielen dürfen. Ein prominenter Aktiver, der diese Regeländerung begrüßt, ist Doppel-Weltmeister Steffen Fetzner von Borussia Düsseldorf: „Sie war überfällig.“ Ob der Weltverband nachzieht, ist noch offen. **wifr**

Champagnerwette

Uli Hoeneß und Bernd Hölenbein, 1974 gemeinsam Fußball-Weltmeister, haben eine Wette abgeschlossen. In ihr geht es darum, daß der Vizepräsident der Frankfurter Eintracht dem Bayern-Manager eine Kiste Champagner an die Isar schicken muß, falls der von Borussia Dortmund an den Frankfurter Riederwald zurückkehrende Nationalspieler Andreas Möller in den nächsten drei Jahren zu einem italienischen Verein wechselt. Hoeneß ist von seinem Wettsieg überzeugt. **wifr**

Lohn für tapferen Jungen

Besuch im Design

Rüsselsheim. Opel hat Hans Bhargava einen Herzenswunsch erfüllt: Der elfjährige Sohn eines Deutschen durfte das Design-Center besuchen – als Lohn für hohen menschlichen Einsatz.

Alles beginnt am 2. Februar. Wie schon so oft fährt der kleine Hans mit seiner Mutter in der S-Bahn Richtung Frankfurt. Plötzlich ein Knall, splitternde Waggons, Schreie. Das schwerste Zugangsglück seit vielen Jahren hat Hans und seine Mutter getroffen.

Dem Jungen passiert wie durch ein Wunder nichts, doch seine Mutter erleidet schwere Verletzungen. Tapfer harret der Elfjährige aus, spricht der Mutter Mut zu, hilft, wo er kann. Über eine Stunde vergeht, bis die Hilfsmannschaften Frau Bhargava ins Krankenhaus bringen.

Selbstverständlich kommt Hans mit, hält der Mutter die Hand.

Vier Monate sind inzwischen vergangen. Allen Helfern und Rettern wurde inzwischen der verdiente Dank ausgesprochen. Nur an Hans Bhargava dachte niemand. Außer Opel. Dort arbeitet nämlich Vater Vishnu Bhargava. Und er erzählte, daß es der größte Wunsch seines tapferen Sohns ist, sich einmal am Arbeitsplatz des Vaters umzusehen.

Über eine Stunde lang konnte der begeisterte Autofan nun auch die geheimsten Ecken des Design-Zentrums ansehen.

Studiochef Erhard Schnell zeigte Hans Bhargava persönlich sein Reich. Eine spezielle Führung für den tapferen Jungen ist sicher eine ungewöhnliche Ehrung – aber eine verdiente. **op**



Führung: Erhard Schnell (li.), Vishnu und Hans Bhargava

Zur Diskussion gestellt:

Rauchverbot in den Kantinen?

Rüsselsheim. Nur in wenigen Kantinen gilt bei Opel ein Rauchverbot. In den meisten gibt es auch keine Aufteilung in Raucher- und Nichtraucherzonen. Zumindest Opel-Post-Leser Gerhard Kuhn von der Kundendienst-Förderung findet, daß

dieser Zustand heute nicht mehr zeitgemäß ist. Was denken Sie über dieses Thema, sind Sie für oder gegen ein Rauchverbot?

Schreiben Sie uns an die Redaktion Opel Post, Rüsselsheim, denn Ihre Meinung ist gefragt. **op**

Betriebssport Fußball

M 55-Team gegen Aspern

Aspern. Mit einem freundschaftlichen 1:1 trennten sich die Fußballmannschaft des Rüsselsheimer Motorenbaus M 55 und das Team der Kollegen von GM Austria in Aspern. Die Österreicher hatten ihre deutschen „Gegenspieler“ zu dem Freundschaftsspiel an die Donau eingeladen. Die Torschützen: Hugo Helbig (M 55) und Franz Fallmann (GM Austria). Die Ballartisten vom Motorenbau luden das „gegnerische“ Team zum Rückspiel im nächsten Jahr an den Main ein. **op**



Unentschieden: M 55 und Aspern trennten sich freundschaftlich



Neuer Auftritt am Flughafen

Frankfurt. Rund 30 Millionen Menschen kommen pro Jahr zum Frankfurter Flughafen,

allein etwa 27 Millionen sind Passagiere aus dem In- und Ausland. Grund genug,

daß Opel sich auch an diesem Verkehrsknotenpunkt mit dem neuen Firmenschriftzug präsentiert. An dem Parkhaus direkt neben der Abflughalle wurde jetzt das alte Logo gegen den aktuellen Schriftzug ausgetauscht. **op**

Kostenloses Fahrtraining

Sicher geht vor

Rüsselsheim. Was tun, wenn das Auto bei einer Gefahrenbremsung ausbricht?

Diese und andere Fragen zum sicheren Fahren beantwortet in Theorie und Praxis ein Sicherheitstraining, an dem Opel-Mitarbeiter kostenlos teilnehmen können. Der Parkplatz am M 55 ist der

Schauplatz der Veranstaltung, die noch an je zwei Samstagen und Sonntagen stattfindet. Von 8.30 bis 16 Uhr zeigt dann ein erfahrener Trainer den richtigen Umgang mit dem eigenen Auto. Fahrphysik ist dabei ebenso ein Thema wie praktische Übungen mit dem Fahrzeug. Erwin Leineweber aus den

PEK-Werkstätten organisiert das Sicherheitstraining in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht. Er nimmt auch die Anmeldungen unter Telefon (061 42) 672 45 entgegen. Termine stehen noch an den Samstagen, 14. Juli und 4. August, und an den Sonntagen, 15. Juli und 5. August, zur Verfügung. **op**



Im Forum ausgestellt:

Opel-Oldie restauriert

Rüsselsheim. Ein besonderes „Schmuckstück“ ist seit kurzem im Forum zu besichtigen: Der „9-PS-Opel-Motorwagen, System Darraq“ – so die genaue Modellbezeichnung – wird dort den Besuchern präsentiert. Ende 1988 hatte die Abteilung Ausstellungen die Restaurierung des 1902/03 gebauten Automobils bei einem niederländischen Spezialisten in Auftrag gegeben. Der rund 45 km/h schnelle Wagen war Anfang des Jahrhunderts für 4800 Mark zu haben. **op**

Parkplatzversicherung

Für alle Werke neu geregelt

Rüsselsheim. Seit Beginn des neuen Versicherungsjahres am 1. Juli hat sich der Beitrag für die Parkplatz- und Kaskoversicherung sowie die Selbstbeteiligung erhöht. Der Jahresbeitrag liegt jetzt bei 180 Mark. Dafür gibt es aber viel Leistung: Insbesondere kann man bei der Kraftfahrzeugversicherung Beitrag sparen, weil nur die preiswerte Teilkasko benötigt wird. Weitere Informationen gibt Sabine Schneider vom Gesamtbetriebsrat unter Tel. 49 11 in Rüsselsheim. **op**

Rabatt-Angebot

Tip für Musicalfans

Rüsselsheim. Gegen Vorlage des Werksausweises gibt es für Karten der Musicals „Starlight Express“ in Bochum sowie „Cats“ und „Phantom der Oper“ in Hamburg noch bis August interessante Rabatte. Das Angebot gilt nur für die Theaterkassen. Verbindliche telefonische Vorbestellungen sind möglich: „Starlight Express“ über 02 34/7 77 65 00; „Cats“ und „Phantom der Oper“ über 0 40/27 07 55 00; Kennwort: „Opel“. **op**

Vor dem Urlaub:

Krankenversichert?

Rüsselsheim. Wer denkt schon bei Urlaub daran, daß er während der „schönsten Zeit des Jahres“ krank werden könnte? Die Betriebskrankenkasse weist deshalb darauf hin, daß nicht mit allen Urlaubsländern Abkommen bestehen, die für ausreichenden Krankenversicherungsschutz auch im Feriendland sorgen. Für die Länder, mit denen solche Abkommen bestehen, rät die BKK sich vor Reiseantritt die entsprechenden „Anspruchsbescheinigungen“ zu besorgen. Bei Auslandsreisen empfiehlt sich aber auf jeden Fall der Abschluß einer befristeten privaten Krankenversicherung für alle Unwägbarkeiten. Weitere Informationen gibt es bei den Krankenkassen oder der BKK. **op**