



Bis zu 900 Mark je nach Betriebszugehörigkeit

Extra-Geld

Rüsselsheim. Die Mitarbeiter erhalten nach einer Absprache der Geschäftsleitung mit dem Gesamtbetriebsrat einen Sonderbonus von bis zu 900 Mark zusätzlich zur Weihnachtsgroßprämie, gestaffelt je nach Betriebszugehörigkeit. Über 80 Prozent kommen dabei in den Genuss der vollen Prämie. Im vergangenen Jahr hatte es 550 Mark gegeben.

„Mit diesem Sonderbonus wollen wir die hervorragende Leistung und den Einsatz der Belegschaft anerkennen“, kommentierte Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeld die Entscheidung. „Opel konnte dadurch seine Position im Markt deutlich ausbauen.“

Während der Automobilmarkt in der Bundesrepublik im Verlauf dieses Jahres um 4,8 Prozent zunahm, steigerte Opel seine Neuzulassungen um zwölf Prozent und hatte damit die höchste Zuwachsrates aller deutschen Automobilhersteller.

Die Absprache sieht im einzelnen vor: Mitarbeiter, die vor dem 1. Juni 1988 in das Unternehmen eingetreten sind, bekommen den vollen Bonus von 900 Mark, Auszubildende 200 Mark. Alle Mitarbeiter, die zwischen dem 1. Juni 1988 und

dem 31. Mai 1989 bei Opel eine Beschäftigung aufgenommen haben, können mit 300 Mark, Auszubildende mit 150 Mark rechnen.

In der weiteren Staffelung erhalten Mitarbeiter, die zwischen dem 1. Juni 1989 und dem 30. November 1989 in das Unternehmen eingetreten sind, 150 Mark (Auszubildende 100 Mark), und wer zwischen dem 1. Dezember 1989 und dem 29. November dieses Jahres bei Opel angefangen hat beziehungsweise anfangen wird, bekommt 100 Mark (Auszubildende 75 Mark).

Mit dem Sonderbonus gab die Geschäftsleitung auch die Detailregelung zur Weihnachtsgroßprämie bekannt. Danach bekommen alle Mitarbeiter, die vor dem 1. Januar 1989 bei Opel eingetreten sind, 100 Prozent eines Monatsent-

kommens (Auszubildende: 100 Prozent der Ausbildungsvergütung) auf der Basis der individuellen regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit.

Die weitere Staffelung sieht vor: 2025 Mark (Eintritt zwischen dem 1. Januar und 31. Dezember 1989; Auszubildende 510 Mark), 1015 Mark (Eintritt zwischen dem 1. Januar und 30. Juni 1990) und 510 Mark (Eintritt zwischen 1. Juli und 29. November 1990; Auszubildende bei Eintritt vom 1. Januar bis 29. November 1990 bekommen jeweils ein Zwölftel von 510 Mark für jeden Monat der Betriebszugehörigkeit). Sonderbonus und Weihnachtsgroßprämie werden zusammen am 29. November ausgezahlt.

„Die Geschäftsleitung will mit dieser Entscheidung auch die große Bereitschaft anerkennen, die zukünftigen Herausforderungen, die der immer härtere internationale Wettbewerb an uns stellt, anzunehmen und zu bewältigen“, heißt es in einer offiziellen Stellungnahme der Firmenleitung. **op**



Gedrange: Über 33 000 Besucher in Rüsselsheim, 23 000 an der Ruhr

Großes Interesse am Mitarbeiter-Treff

Gut besucht

Bochum/Rüsselsheim. „Auf zu Opel, fertig, los...“ – unter diesem Motto stand am vergangenen Wochenende der Mitarbeiter-Treff in Bochum und Rüsselsheim. Am kommenden Samstag und Sonntag findet die gleiche Veranstaltung in Kaiserslautern und Eisenach statt.

Der Einladung, die neue Modellpalette des Jahrgangs 1991 aus nächster Nähe zu betrachten, folgten an Main und Ruhr tausende von Mitarbeitern mit ihren Familien. Neben dem neuen Opel-

Modelljahrgang präsentierte sich auch die Isuzu-Palette sowie die neue Opel-Modellpalette. Ein attraktives Rahmenprogramm sorgte darüber hinaus für Stimmung und Unterhaltung.

In Rüsselsheim stellten sich beim Mitarbeiter-Treff auch zwei Abteilungen des TEZ vor: der Bereich Vorausentwicklung/Technische Berechnungen zeigte Computer-Simulationen und das Zentrallabor präsentierte die eindrucksvolle Foto-Dokumentation „Natur und Technik“. **op**

Lagerschalenfertigung

Mitarbeiter übernommen

Berlin. Zum 1. Oktober hat die Kolbenschmidt AG aus Neckarsulm die Lagerschalenfertigung von Opel in Berlin-Lankwitz übernommen. Die rund 190 Mitarbeiter werden vom neuen Arbeitgeber weiterbeschäftigt, wobei die vollen Sozialleistungen einschließlich der Altersversorgung erhalten bleiben. **op**

Terminsache

Behinderten-Versammlung

Rüsselsheim. Die Versammlungen der Schwerbehinderten finden am 23. Oktober im Speiseraum A 7 statt. Die erste Versammlung beginnt um 8.30 Uhr, die zweite um 14.15 Uhr. Neben dem Bericht der Schwerbehindertenvertretung und des Betriebsratsvorsitzenden stehen außerdem zwei Vorträge auf dem Programm. **op**

Höchstprämie in Kaiserslautern

Kaiserslautern/Bochum. Drei Mitarbeiter des Pfälzer Werkes haben als erste eine 100 000-DM-Höchstprämie für einen Kaiserslauterer Verbesserungsvorschlag erhalten.

Auch ein Bochumer Trio bekam namhafte Beiträge.

Klaus Gilcher, Georg Martinowsky und Hans Donauer (im Bild von links neben

Werkdirektor Schollmaier) arbeiten im Kaiserslauterer Hinterachsbau. Sie regten die Änderung einer Förderanlage an, die pro Jahr rund 400 000 DM spart. Das Vorschlagswesen belohnte die gute Idee mit der 100 000-DM-Höchstprämie.

Bernhard Kraska hat aus Abfall Geld gemacht. Der Bochumer Meister schlug vor, Material, das bei der Produktion von Schiebedächern übrig bleibt, zu Radgehäusen zu verarbeiten. 56 000 DM gab es für den Geistesblitz. Seine Kollegen Hans Feld und Heinz Ubachs verbesserten die Bremscheibenherstellung. Jeder bekam 22 000 DM für seine Idee. **flo**



Foto: Legpila

Image-Untersuchung

Gestiegenes Ansehen

Köln. „Opels Image wird von Jahr zu Jahr besser. Statistisch betrachtet, genießen Opel und Porschedas gleiche Ansehen.“ Sofaßt die in Köln erscheinende „Auto-Zeitung“ die Ergebnisse ihrer jüngsten Image-Untersuchung zusammen. Im Auftrag des Blattes hatte das Marplan-Institut repräsentativ nach der Meinung über die deutschen Autohersteller gefragt.

Für die „Auto Zeitung“ gilt Opel als Gewinner an allen Fronten: „Opels Produkte heimsen nicht nur in den Testberichten die Lorbeerenein, sie

sind auch in der Gunst der Käufer hoch angesehen. Ungeöhnliche Lieferzeiten in der Mittelklasse untermauern das Kundenvertrauen.“

Weiter schreiben die Kölner, daß Opel dank des Calibra „gewaltig in der Dynamik-Wertung“ zugelegt habe. Hierzu heißt es in dem Fachmagazin: „Bei dieser obligatorischen Frage kassierte die Marke mit dem Blitz ein Plus von knapp zwei Prozent und überholte damit Volkswagen.“ Auch bei der Design-Beurteilung lag Opel vor VW. **op**



Calibra: Hoher Dynamik-Wert

Fotos (2): Opel



Verladung: Vectra-Teile für den Zusammenbau in Eisenach

Start frei in Eisenach

Rüsselsheim. Es ist soweit. Zwei Tage nach der deutschen Einheit wird für Mitarbeiter des Automobilwerkes Eisenach (AWE) ein weiterer Wunsch Wirklichkeit: Der erste Opel aus der thüringischen Wartburg-Stadt wird morgen fertiggestellt.

Kein geringerer als Bundeskanzler Helmut Kohl soll den Vectra von der Montagelinie fahren. Dies allein bürgt für eine große Resonanz bei den Medien. Alle Fernsehstationen und Zeitungen werden darüber berichten. Der erste Opel aus Eisen-

ach wird auch eine der Attraktionen auf der Automobilausstellung AAA in Berlin sein, die vom 6. bis 14. Oktober stattfindet. Natürlich wird auch die Opel Post in der nächsten Ausgabe ausführlich über das Projekt Eisenach berichten. **op**

Gebrauchtwagenbörse

Verkaufshilfe

Kaiserslautern/Bochum. Im Pfälzer Werk gibt es in diesem Jahr noch am 27. Oktober und 24. November Gelegenheit zum Wagenverkauf. Ansprechpartner dort sind Ulrich Welker (Telefon 469) oder Hans Utzig (Telefon 432). Wer seinen Wagen verkaufen will, muß einen Unkostenbeitrag von fünf Mark entrichten, der eine Anzeige in der Lokalpresse finanziert.

Gleiches gilt für den jeden Samstag stattfindenden Gebrauchtwagenmarkt auf dem Parkplatz an der Lackiererei (Tor 4) des Bochumer Werks. Ansprechpartner an der Ruhr ist Karl-Heinz Schütte (Telefon 2262). **op**

Dieser Ausgabe der Opel Post ist eine Information über die neue Opel-Modellpalette beigelegt. In der Teilaufgabe für Rüsselsheim finden Sie außerdem eine Bellsche des Vorschlagwesens.

Tag der offenen Tür in den TZA

Nicht wiederzuerkennen

Rüsselsheim. Kinder, Ehepartner, Familienangehörige, Freunde und Opel-Rentner staunten nicht schlecht, als im vergangenen Monat die Technischen Zentral-Abteilungen, die zum Manufacturing Engineering des Technischen Entwicklungszentrums gehören, die Pforten öffneten. Rund 7000 Besucher folgten der Einladung zum Tag der offenen Tür.

„Über 80 Millionen Mark“, so wußte TZA-Chef Helmut Vollhardt zu berichten, „sind in den vergangenen zehn Jah-

ren in die Modernisierung dieses Werksbereiches investiert worden. In verschiedenen Stufen wurden moderne Werkzeugmaschinen angeschafft, Arbeitsmethoden überdacht und Computer-Systeme eingesetzt.

Auch die Schaffung unterstützender Bereiche wie Planung Werkstatt-Technologien, Fertigungsplanung Werkstätten und Zentralwerkstätten Qualitätssicherung haben das Ziel, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtbereiches zu sichern.“

Neben den genannten Abteilungen gehören auch der

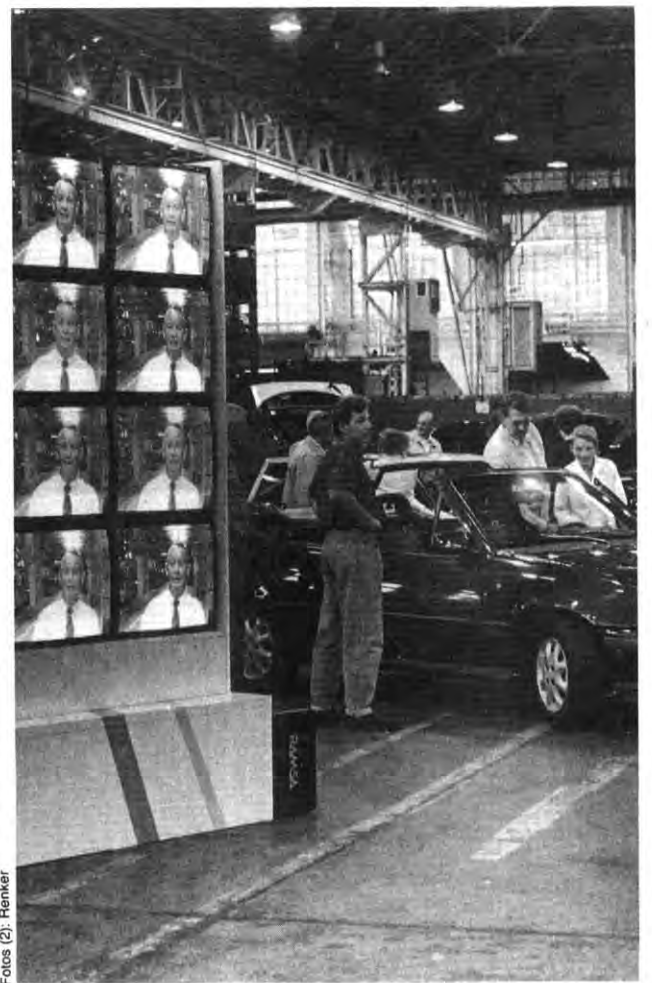
Modell- und Versuchsteilbau, der Preßwerkzeugbau, der Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau, der Werkzeugbau und die Instandhaltung sowie die Zentrale Maschinen-Abteilung und die Pilotlinie zu den Technischen Zentral-Abteilungen.

Nach Abschluß einer weiteren Stufe der Umgestaltung hatte Vollhardt angeregt, Arbeitsplätze und Einrichtungen vor allem den Familienangehörigen der fast 2500 TZA-Mitarbeiter zu präsentieren.

„Nicht wiederzuerkennen“, war denn auch häufig gehörter Kommentar insbesondere

der inzwischen den Ruhestand genießenden ehemaligen TZA-Mitarbeiter. Aber auch Kinder und Familienangehörige der Werksangehörigen zeigten sich beeindruckt von der Selbstdarstellung der Technischen Zentral-Abteilungen. Schließlich ist dort das Arbeitsumfeld jetzt entschieden freundlicher geworden; frische Farbe, neue Arbeitskleidung aber auch Gesprächsrunden, die die Verbesserung der Teamarbeit zum Ziel haben, trugen zu dieser Entwicklung bei.

Mit Teamarbeit und Engagement machten die TZA-Mitarbeiter den Tag der offenen Tür zu einer perfekten Präsentation. So fanden zum Beispiel auch verschiedene der mit viel Sorgfalt und Sachverstand zusammengestellten Ausstellungsstücke auch außerhalb Interesse. Die Rüsselsheimer Fachhochschule wird jetzt ein Exponat aus dem Preßwerkzeugbau, das die Arbeitsabläufe zur Herstellung eines Kotflügels zeigt, ausstellen. **op**



Video: Moderne Technik präsentierte TZA-Chef Vollhardt



Vorführung: Die ganze Familie konnte einmal den Arbeitsplatz sehen



Brief an die Opel Post

Zum „Tag der offenen Tür“ in den Technischen Zentral-Abteilungen erhielten wir den folgenden Brief:

Ich und viele meiner Kollegen fanden, daß dieser Tag eine sehr gelungene Sache war. Konnten sich doch unsere Familien einmal ein Bild von unserem Arbeitsplatz und unserem Aufgabenbereich machen. Schade fand ich nur, daß

man nicht an die Kinder gedacht hatte. Wenn in anderen Bereichen in der nächsten Zeit solch ein Tag abgehalten wird, sollte man doch kleine Präsente wie Luftballons, Fähnchen oder Lutscher bereithalten. Sind es doch vielleicht jene Kinder, die in einigen Jahren unsere Arbeitsplätze einnehmen.

Eckhard Oswald
TEZ - Bereich PZO
Rüsselsheim

„Sorgentelefon“

EDS hilft PCs

Rüsselsheim. Ärger oder Probleme mit dem Personal Computer? EDS hilft. Die GM-Tochter hat ein PC-Helpdesk eingerichtet, wo EDV-Probleme direkt telefonisch oder vor Ort gelöst werden. Das EDS-PC-Helpdesk (Mühlweg 20-30, 6094 Bischofsheim) ist jetzt unter der neuen Rufnummer (061 44) 4891 11 erreichbar. **op**

Boom in England

Vauxhall-Pläne

Luton. Das größte Vauxhall-Werk im britischen Luton will seine Kapazitäten erhöhen. Statt wie bisher 40 sollen bald 45 Autos pro Stunde von den Bändern rollen. Davon profitieren auch Vectra- und Kadett-Modelle für den Export. **op**

Aus alt mach neu

Tauschmotoren

Detroit. Ein alter Hut in Deutschland, Neuland in den Vereinigten Staaten: General Motors bietet jetzt auch aufbereitete Motoren an. Im Werk Lansing (Michigan) entstehen so praktisch neuwertige Triebwerke. **op**

Die nächste Ausgabe der Opel Post erscheint Anfang November. Anzeigenschluß dafür ist am 10. Oktober.

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 0 61 42 / 66-40 57, -38 98, Telefax 0 61 42 / 61 598

Jetzt vereinbart:

Sonder- und Freischichten

Rüsselsheim. Die gute Auftragslage erfordert zusätzliche Schichten. Rüsselsheim fährt deshalb Sonderschichten an folgenden Samstagen in der Frühschicht: 6., 13., 27. Oktober sowie 3., 10. und 17. November.

Als Ausgleich für den 24. und 31. Dezember

wurden zwei Vorholtschichten am 1. und 8. Dezember vereinbart.

Freischichten für die Produktion liegen auf folgenden Tagen: 27. und 28. Dezember sowie 2., 3. und 4. Januar 1991. Der 11. Februar 1991 wurde ebenfalls mit einer Freischicht belegt. **op**

Produkt und Service im Mitarbeiter-Urteil

Kritik erwünscht

Rüsselsheim. Erklärtes Ziel des Unternehmens ist die Kundenzufriedenheit. Schon deshalb ist es wichtig, daß die Meinung der Kunden zu Produkten und Service regelmäßig erfragt wird. Jetzt sagen auch die Mitarbeiter ihre Meinung.

In diesem Jahr wird eine besonders wichtige Kundengruppe rund 18000 Neuwa-

gen kaufen: die Mitarbeiter. Es liegt auf der Hand, wenn gerade auf deren Urteil größter Wert gelegt wird. Deshalb erhalten in diesen Tagen alle Mitarbeiter, deren Opel jetzt ein halbes Jahr alt wird, einen Fragebogen. Mit ihm geben sie ein kritisches Urteil ab zu ihrem Fahrzeug sowie zur Betreuung beim Kauf und beim Service des Opel-Händlers.

Seit 1987 befragte Opel

mehr als 500 000 seiner Kunden allein in Deutschland. Die Ergebnisse werden jetzt unter Zuhilfenahme modernster Technik mit einem speziellen Computerprogramm ausgewertet und sind eine wichtige Grundlage für die Planung, Verkauf, Kundendienst sowie Teile & Zubehör entwickeln anhand dieser Daten kundensorientierte Maßnahmen und Verfahren. **op**



Foto: Lorek

Gehörlosen-Telefone im Werk

Schreiben statt sprechen

Rüsselsheim. Gehörlose können jetzt über ein Schreibtelefon mit dem Unternehmen in Verbindung treten. 17 dieser modernen Geräte gibt es inzwischen in Rüsselsheim und eines in Bochum. Sie stehen in der Personalabteilung und auch bei Meistern in Produktionsbereichen.

Damit gehörlose Mitarbeiter sich mit der hilfreichen

Technik vertraut machen können, gab es in Rüsselsheim eine Einführung, bei der alle Funktionen erklärt wurden. Schreibtelefone lassen ein Hin- und Herschreiben zu, arbeiten also nicht nur in eine Richtung. Die Übertragungstechnik ist international genormt. Deshalb ist das Hilfsmittel nicht an einen bestimmten Gerätetyp gebunden. **flo**

Städtebau und Gewerbegebiet

Bebauungskonzept vorgestellt

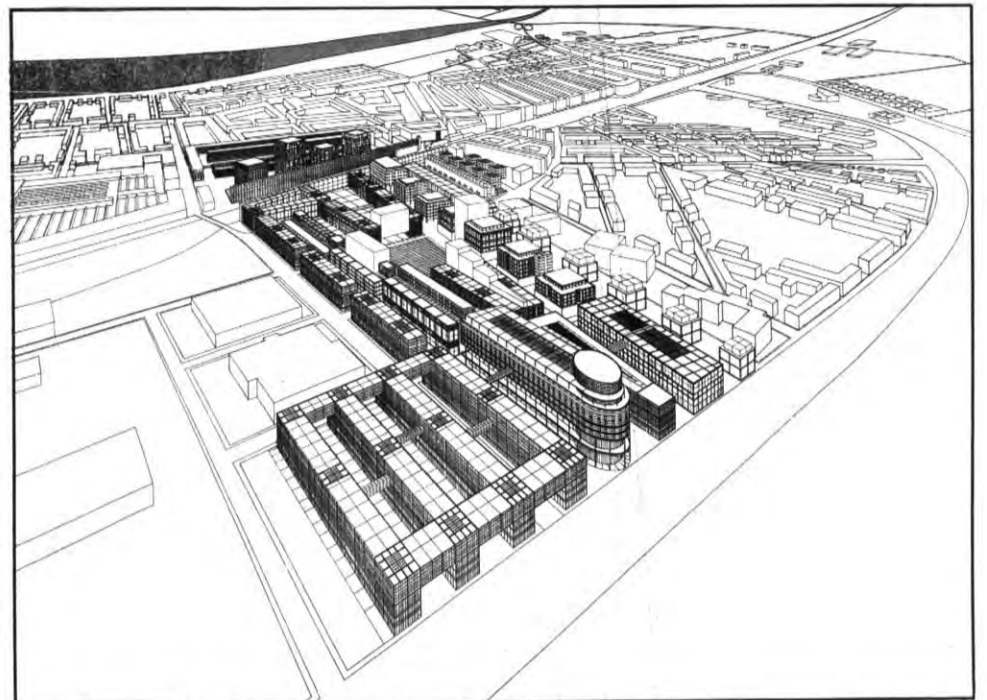
Rüsselsheim. Opel hat jetzt ein innovatives Bebauungskonzept für einen rund 142 000 Quadratmeter großen Werksbereich im Stadtgebiet von Rüsselsheim vorgestellt.

Ziel des neuen Planungskonzeptes ist es, Denkmäler zur Neustrukturierung und Bebauung der Stadt Rüssels-

heim zu geben und damit ihre Attraktivität im Rhein-Main-Gebiet weiter zu steigern. Dabei handelt es sich um das Areal Weisenauer Straße, Bahnhofplatz, Hauptportal sowie den Bereich entlang des Ruggbrings und der Darmstädter Straße.

Unter Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten wird in dem Konzept darge-

stellt, wie die zu bebauenden Gebiete als selbständige „Stadt-Teile“ mit unverwechselbarem Charakter der Stadt Rüsselsheim ein neues Profil geben können. Die in den vergangenen Jahren gewachsene Struktur soll sich nach Aussage des beauftragten Architekturbüros mit neuen Elementen, privaten wie öffentlichen, vereinigen. „Verdichtetes Bauen“ wird dabei bevorzugt, um einerseits Grünflächen zu erhalten oder zu schaffen und andererseits das Rüsselsheimer Umland vor einer unschönen Zersiedelung zu bewahren. **op**



Plan: Konzept für eine moderne Stadtgestaltung



Modell: Bestechende Detaillösungen

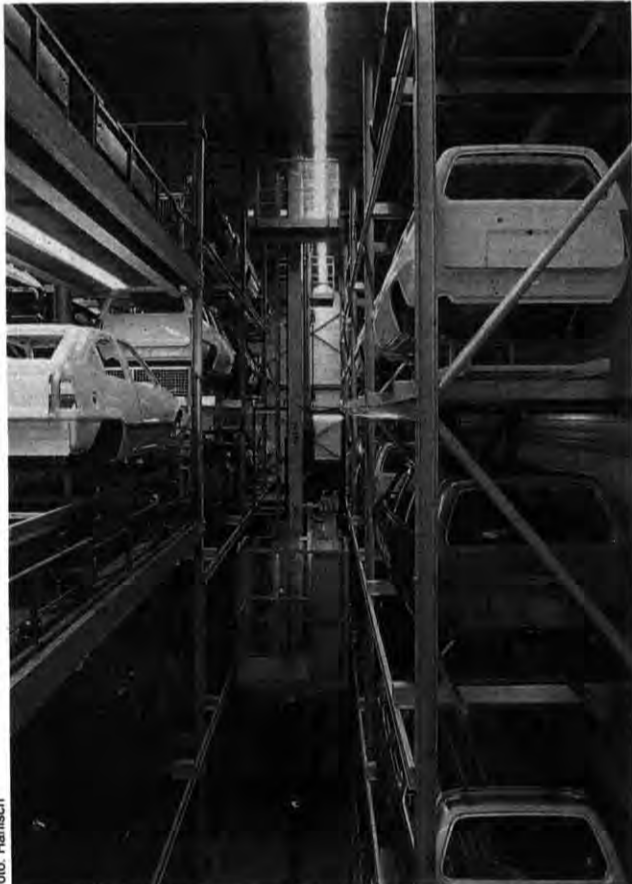
Umfangreiche Investitionen

Ein neues Stapelsystem

Bochum. Im Hinblick auf die Standortsicherung wurde in den Bochumer Werken erneut ein großer Schritt gemacht: Mit einer Investition von 15 Millionen Mark wurde in den Werksferien und den darauf folgenden Wochen ein bei Opel und General Motors in ganz Europa völlig neues Stapelsystem für Karosserien eingerichtet. 1200 Mitarbeiter von Fremdfirmen installierten die Anlage, die mit ihrer Computersteuerung 148 fertig lackierte Karosserien nach Bedarf auf das Band steuern kann. Bislang konnten nur 20 Karosserien eingesteuert werden.

Dadurch wird die Arbeit am Montageband gleichmäßiger verteilt. Insgesamt investierte Opel seit Beginn der Werksferien 40 Millionen Mark in die Bochumer Werke.

Durch die nähere Anbindung des Karosseriestapels an die Lackiererei konnte die Hauptmontagelinie um insgesamt 63 Stationen erweitert werden. Das ermöglicht eine bessere und gleichmäßigere Arbeitsverteilung. Ebenfalls eingerichtet und näher angebunden wurde die Wachskabine, in der die Karossen hohlraumversiegelt werden. **pra**



Karosserien: Geordnetes Übereinander

Drei Fragen an Joachim Beickler

Neubauplanung

Rüsselsheim. Herbeigesehnt wird es schon lange, das neue Verwaltungsgebäude für die Opel-Zentrale am Main. Kein Wunder, daß seit geraumer Weile die unterschiedlichsten Gerüchte in Sachen Neubauvorhaben kursieren. Wir fragten einen, der es genau wissen muß: Joachim Beickler, Comptroller und Leiter einer Arbeitsgruppe, die sich mit dem Bauprojekt beschäftigt.

Opel Post: Herr Beickler, wann baut Opel ein neues Verwaltungsgebäude?

Beickler: Leider ist ein neues Verwaltungsgebäude zur Zeit noch Zukunftsmusik. Denn erst einmal muß das Entwicklungskonzept weiter konkretisiert werden, das heißt vor allem, wir müssen geeignete Partner finden, die das doch beträchtliche Investitionsvolumen mitzutragen bereit sind.

Opel Post: Ist ein neues Verwaltungsgebäude wirklich notwendig?

Beickler: Ja, absolut. Während wir unsere Büros ständig renoviert und verbessert haben, können wir gewisse

Nachteile, die sich aus der Bausubstanz ergeben, dennoch nicht ausgleichen. Dazu gehören die langen Wege, die sich als Kommunikationshemmnis erweisen, die hohen Unterhaltskosten und die trotz allem nicht optimale Unterbringung unserer Mitarbeiter, beispielsweise im Verkauf.

Opel Post: Was genau sieht die Planung derzeit vor?

Beickler: Zunächst gilt es, das Entwicklungskonzept weiter auszuarbeiten. Das ist besonders wichtig, denn durch ein passendes Entwicklungs-



Joachim Beickler

konzept können wir nicht nur den Wert unserer eigenen Liegenschaften steigern, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten. Ein neues Verwaltungsgebäude ist Bestandteil dieses Entwicklungskonzeptes. **op**

Betriebsrat Günter Perschke wurde 60 Jahre

„Ein toller Kerl, der begeistert“

Bochum. Seit drei Jahren will er sich etwas mehr Ruhe gönnen. Doch an seinem 60. Geburtstag gab es bei Günter Perschke einen großen Bahnhof. Zahlreiche Persönlichkeiten aus Unternehmen, Gewerkschaft und öffentlichem Leben gratulierten dem stellvertretenden Bochumer Betriebsratsvorsitzenden.

Von 1968 bis 1987 war Perschke Chef der Arbeitnehmervertretung in den Werken an der Ruhr. Grund genug für den Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Richard Heller und Perschkes Amtsnachfolger Rolf Breuer das Wirken des Jubilars zu würdigen. Rolf Schieck, Bochumer Bürgermeister, überbrachte die Glückwünsche der Stadt, und Werksdirektor Wolfgang Strinz lobte die gute Zusammenarbeit mit Günter Perschke.

Die wohl treffendste Charakterisierung des Jubilars stammt aber vom Vorstandsvorsitzenden Louis R. Hughes: „Perschke – ein toller Kerl, der begeistert“. **op**



Gratulation: Jubilar Perschke, Heller, Hughes (v.l.)

Rennen im Werk

Bochum. Spannenden Motorsport lieferte das in Bochum ansässige „Team Wichern“. Esrichteteerneut die Rallye Ruhrgebiet aus, eine nationale Veranstaltung mit 70 Teilnehmern. Anfängen vom 260 PS starken Rallye-Kadett C bis hin zu Fahrzeugen der seriennahen Gruppe N war alles vertreten, was im Revier Motorsport betreibt. Drei Wertungsprüfungen, von denen zwei zweimal gefahren werden mußten, lockten zahlrei-

che Zuschauer. Die Bochumer Werke beteiligten sich zum zweitenmal an dieser Rallye: Der Leiter des Werkes II in Langendreer, Richard Weinhold, hatte erneut eine anspruchsvolle Strecke zur Verfügung gestellt, die von kleinen Wegen außerhalb des Werkes über die Parkplätze durch Werk II und Werk III führte. Diese Wertungsprüfung endete dann wieder außerhalb nach einem satten Sprunghügel auf einem Parkplatz. **pra**



Ausstellung: Fahrzeugelektronik im Modell

Neue Wege

Rüsselsheim. Das Informationszentrum der Material- und Produktionskontrolle Europa (MPKE) beteiligt jetzt auch Lieferanten an den Ausstellungen. „Wir wollen den Mitarbeitern nicht nur Statistik und Daten bieten“, sagt Helga Knein, die das Infozentrum zusammen mit Kurt Jungmann betreut. Bis November noch sind Produkte eines Elektrikzulieferers zu sehen.

Quartalsweise will das MPKE-Team einem anderen Partner ein Forum bieten. Im November ist aber Opel selbst dran: Mit der neuen Mode von Teilen & Zubehör. **op**

Quality Network in entscheidender Phase

Prozeß – nicht Programm

Rüsselsheim. Ein Schlagwort macht seit einiger Zeit unternehmensweit die Runde: Quality Network. Hinter dem Begriff verbirgt sich ein Prozeß, bei dem mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln das zentrale Unternehmensziel erreicht werden soll, die Kundenzufriedenheit.

Was ist neu an Quality Network? In allererster Linie ist Quality Network ein neuer Weg des Umgangs miteinander. Auf der Grundlage von Unternehmensgrundsätzen sind die Mitarbeiter, Teamarbeit und ständige Innovation und Verbesserung die Schlüssel zum Erfolg des Quality-Network-Prozesses.

Ohne Information über die einzelnen Teile dieses umfang-

reichen Veränderungsprozesses geht dies freilich nicht. Deshalb hat inzwischen ein intensives Schulungsprogramm eingesetzt, das jetzt in seine entscheidende, dritte Phase tritt (siehe Bericht auf dieser Seite). Noch bis zum Jahresende werden rund 4000 Mitarbeiter mit den Inhalten des Quality Network vertraut sein.

Quality Network ist von entscheidender, zukunftsichernder Bedeutung für Opel. Denn nur mit zufriedenen Kunden wird das Unternehmen den sich ständig verschärfenden Wettbewerb auf dem Automobilmarkt bestehen. Insbesondere der europäische Binnenmarkt wird zum Prüfstein für diese Wettbewerbsfähigkeit werden.

Eines ist im bisherigen Training schon sehr deutlich ge-



Quality Network

worden: Quality Network ist kein neues Programm, von dem die Mitarbeiter in der Vergangenheit schon einige erlebt haben. Vielmehr ist dieser Wandel der Unternehmenskultur als Prozeß angelegt, der sich grundsätzlich ständig

selbst überprüft und verbessert.

Ein Prozeß übrigens, der auch vom Betriebsrat mitgetragen wird. Er ist auch an den Beratungen über die Formulierung der Unternehmensgrundsätze beteiligt.

Entsprechend dem Motto „Führen durch Vorbild“ waren in der ersten und zweiten Phase schon 1989 die oberen und im Verlauf dieses Jahres die mittleren Führungskräfte in Sachen Quality Network trainiert worden. Bei diesen Seminaren stets mit dabei: Betriebsräte, Vertragshändler, Lieferanten und Mitarbeiter anderer GM-Firmen. Schondeshalb ist Quality Network auch ein Markenzeichen: Der Veränderungsprozeß ergreift General Motors weltweit und hat deshalb den englischen Namen. ds

Quality-Network-Repräsentanten

Ansprechpartner

Immer wenn es darum geht, im Sinne der neuen Unternehmenskultur miteinander zu arbeiten, und wenn dabei Probleme entstehen, stehen in den Werken und Unternehmensbereichen Ansprechpartner mit Rat und Hilfe zur Verfügung:

Bernhard Buhl
Beschaffungswesen
Tel. 22 12

Werner Flegel
Technisches Entwicklungszentrum
Tel. 30 85

Manfred Leser
Manufacturing Engineering
Tel. 21 73

Ernst-Dieter Seehase
Verkauf
Tel. 26 56

Helga Ruschel
Personal, Finanz, Öffentlichkeitsarbeit
Tel. 1 29 05

Georg Ehlers
Werke Rüsselsheim
Tel. 39 71

Diethard Völzke
Werke Rüsselsheim
Tel. 27 70

Horst Reiser
Werk Kaiserslautern
Tel. 4 20

Helmut Stricker
Werke Bochum
Tel. 33 50/33 60



Diskussion: Teamarbeit kennzeichnete das Seminar

Quality-Network-Schulung in vollem Gange

Wir müssen umdenken

Neustadt/Weinstraße. „Donnervogel“ und „Hoffnungsträger“, „Humanis 2000“ und „Die Erwartungsvollen“, „Antrieb“ und „Blitz-Team“ – die selbstgewählten Gruppennamen waren Ausdruck für die Motivation der Teilnehmer der ersten Quality-Network-Seminare der dritten Stufe für das Werk Kaiserslautern. Tagungsort: Neustadt an der Weinstraße.

In einer gelungenen Mischung aus Referaten, Diskussionen und Workshops, aufgelockert durch Talk-Shows, Videos, Infobörsen und, nicht zu vergessen, die körperliche Ertüchtigung durch einige Minuten Aerobic, erarbeiteten sich die Seminarteilnehmer ein tieferes Ver-

ständnis für einen Prozeß, der ihre berufliche Zukunft wesentlich bestimmen wird. „Ohne vordergründige Kumpelerei mehr Harmonie ins Werk bringen, zum Wohle des Ganzen die Wahrheit sagen“, so brachte Werksdirektor Hans W. Schollmaier das Ziel des Quality-Network-Prozesses

auf den Punkt. Statt Einzelkämpfertum, Abteilungs-egoismus, Unterordnung und Risikoscheu charakterisieren gegenseitiges Vertrauen, mehr Verantwortung, Risikobereitschaft und Teamwork die neue Unternehmensphilosophie.

Dazu braucht es neben einem neuen Führungsstil motivierte und engagierte Mitarbeiter, denn ohne sie ist das Ziel von Quality Network, die volle Zufriedenheit der Kunden, seien sie nun potentielle Opel-Käufer oder die Kollegen am Arbeitsplatz, nicht zu erreichen. Selbstverständlichkeiten eigentlich, und doch wurde den Seminarteilnehmern schnell klar, wie oft diese im beruflichen Alltag vernachlässigt werden.

Einmal zu konstruktiver Kritik ermuntert, diskutierte man in Neustadt gleich leidenschaftlich Konzepte und konkrete Maßnahmepläne, um ausgewählte Probleme des Kaiserslauterer Werkes, wie etwa Staplerreparaturzeiten, Reduzierung von Nacharbeit, Ausschuß und anderem mehr, abzustellen.

„Vom Ich zum Wir“, so beschrieb ein Seminarteilnehmer das erforderliche Umdenken im sozialen Verhalten, ein wichtiges Wesensmerkmal des Quality-Network-Prozesses. Einen ersten vielversprechenden Schritt zu diesem neuen „Wir-Gefühl“ vermittelte das Quality-Network-Seminar tatsächlich in beindruckender Weise. fu

Mehr persönliche Aussprache

Der Aufwand lohnt sich

Kaiserslautern. Wie können wir unser Betriebsklima, das Führungsverhalten und die Kommunikation im Werk verbessern, wie unsere Arbeitsplätze sichern, oder dem Personalmangel, wenn es ihn überhaupt gibt, Herr werden?

Dies waren die Problemfelder, die eine repräsentative Befragung im Werk Kaiserslautern im Frühjahr 1990 zu Tage gebracht und zu denen sich Arbeitsgruppen gebildet hatten, die ihre Verbesserungsvorschläge jüngst präsentierten (siehe auch Opel Post 5/90). „Walk the talk – tue, was du sagst“ war das Motto.

Was die Gruppen, die sich gleichberechtigt aus gewerblichen Mitarbeitern und Angestellten zusammensetzten und auch den Betriebsrat stets zu ihren Sitzungen hinzuzogen, an Lösungen vorschlugen, ist eindrucksvoll.

Dabei reichten die Erkenntnisse von der Notwendigkeit der Bewußtseinsänderung auf allen Ebenen bis hin zu detailliert ausgearbeiteten Prioritäten und Verantwortlichkeiten. Mehr als bisher wünscht man sich im Pfälzer Werk die persönliche Aussprache, den kooperativen und vorbildhaften Führungsstil, breitere und intensivere Informationen, mehr Ehrlichkeit und mehr Identifikationsmöglichkeiten mit dem Arbeitsplatz.

Interessanterweise erarbeitete sich die eine oder andere Gruppe aber auch die Erkenntnis, daß es nicht zu je-

dem Mißstand automatisch und sofort eine Lösungsmöglichkeit gibt.

Mit ihrer offenen und breit angelegten Diskussion, so Fertigungsleiter Jochen Ohse zum Abschluß der Präsentation, seien die Probleme natürlich noch nicht aus der Welt geschafft. Doch zeigen für den Kaiserslauterer Produktionschef Veranstaltungen dieser Art, daß man sich der Fragen der Mitarbeiter annimmt. Was die Gruppen angesprochen hätten, werde weiter verfolgt. „Der Aufwand“, so Jochen Ohse, „hat sich gelohnt.“ fu



Modell: Quality Network ist ein Prozeß, kein Programm

Stimmen zum Seminar

„Ich bringe einen durchweg positiven Eindruck von diesem Seminar mit nach Hause. Beeindruckt hat mich vor allem der Umgang mit den Führungskräften. Das gibt Anlaß zu Optimismus. Darüber hinaus vermittelt das Seminar eine gute Vorbereitung auf das Teamkonzept, das ja in Kaiserslautern an immer mehr Arbeitsplätzen eingerichtet werden soll.“

Herbert Stumpf
Einrichter



Fotos: Wünsche
Herbert Stumpf

„Ich glaube, daß dieser neue Weg viel bringen wird. Mit dem Seminarablauf bin ich zufrieden; er ist besser als bei vielen anderen Seminaren, die ich besucht habe. Gut hat mir auch das gemütliche Beisammensein nach dem Ende des ersten Seminartags gefallen.“

Willi Rether
Meister

„An Rahmen und Organisation des Seminars gibtes nichts zu kritisieren. Die Anforderungen sind allerdings sehr hoch. Darüber hinaus gab es viele Informationen, die meiner Meinung nach noch nicht geklärt sind. In bezug auf das Gruppenkonzept etwa, bleiben für mich noch einige Fragen offen.“

Theresia Voltz
Betriebsrätin

Mit Opel Fußball erleben

Gratis ins Waldstadion

Hundert Mitarbeiter haben die Chance zu einem Volltreffer: Opel verlost 100 Eintrittskarten zu der Begegnung zwischen Eintracht Frankfurt und dem FC Bayern München im Frankfurter Waldstadion am 27. Oktober. Wenn Sie dabei sein wollen: Senden Sie diesen Coupon voll-

ständig ausgefüllt unter dem Stichwort „Fußball“ an die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation, Rüsselsheim. Die Auslosung findet am 15. Oktober gemeinsam mit dem Betriebsrat statt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Stichwort

Vorname und Name

Abteilungs- und Stammnummer

Initiative für die Umwelt wird honoriert

Positive Bilanz

Rüsselsheim. Seit Januar 1985 hat Opel bereits über 750 000 Autos mit geregelter Katalysator verkauft. 97 Prozent aller Neuwagenbestellungen gelten Modellen mit Katalysator.

Mit der Katalysator-Offensive vom April 1989 setzte Opel innerhalb der europäischen Automobilindustrie ein vielbeachtetes Zeichen und betonte damit erneut seine Vorreiterrolle auf dem Gebiet des Umweltschutzes. Inzwischen sind zahlreiche in- und ausländische Autoproduzenten dem Opel-Vorbild gefolgt und bieten ihre Modelle ebenfalls serienmäßig nur noch mit geregelter Katalysator an.

„Die Kat-Strategie entspricht dem Wunsch unserer Kunden“, erklärt Verkaufsvorstand Georg Hehner. „Immer mehr Autofahrer wollen aktiv zum Schutz von Umwelt und Natur beitragen. Deshalb war die Kat-Offensive die richtige Entscheidung zum richtigen Zeitpunkt.“

Die Autokäufer akzeptieren und honorieren das Engagement der Automobilindustrie in

Sachen Umweltschutz. Die stark gestiegenen Zulassungszahlen für Personenwagen mit Katalysator-Technik beweisen es: Allein in den ersten vier Monaten des Jahres 1990 rollten nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes über eine Million Neuwagen mit „G-Kat“ erstmals auf die Straßen. Zum Vergleich: Im gesamten Jahr 1989 zählten die Statistiker „nur“ rund 1,3 Millionen Neuwagen, die der US-Abgasnorm entsprachen.

Opel war in den Jahren 1988 und 1989 Marktführer bei den Fahrzeugen mit geregelter Katalysator. Kein anderer Automobilhersteller konnte so viele Modelle mit dieser Technik verkaufen wie das Rüsselsheimer Unternehmen, das den Anteil der Kat-Fahrzeuge an den Neuzulassungen kontinuierlich vergrößerte: Waren im Jahre 1988 noch 49 Prozent aller Opel-Modelle mit geregelter Kat ausgerüstet, so stieg dieser Wert im Jahre 1989 bereits auf 65 Prozent. Und mit über 97 Prozent der Neuwagenbestellungen verzeichnete Opel in diesen Wochen den höchsten Auftragseingang für

Kat-Modelle. Rund 2,5 Prozent der Kunden-Orders entfielen auf schadstoffarme Diesel-Typen.

Die Entscheidung für den Katalysator hat bei Opel eine mehrjährige Tradition: Schon im Januar 1985 kam der Ascona 1.8i als erstes Modell mit geregelter Katalysator auf den Markt. Für die Mittelklasse-Limousine hatten die Ingenieure eine Anlage zur Abgasreinigung entwickelt, die speziell auf die Bedürfnisse des europäischen Marktes abgestimmt war.

Wenige Monate später, im Oktober 1985, bot Opel bereits in jeder Modellreihe ein Fahrzeug mit geregelter Katalysator an. Mit einer fortschrittlichen Modellpolitik will Opel auch künftig in jenen europäischen Nachbarländern Signale setzen, in denen der Katalysator noch nicht weit verbreitet ist. Mit dem neuen Sport-Coupé Calibra und den Sechszylinder-Modellen Omega 3000 24V und Senator 3.0i 24 V macht Opel den Anfang: Diese Modelle sind europaweit nur mit geregelter Katalysator lieferbar. **op**



Rollenspiel: Perfekte Überwachung der Abgaswerte

Hartes Testprogramm für Kat-Autos

Tempo 90 auf der Rolle

Rüsselsheim. Bei Testfahrten auf dem Rollenprüfstand messen die Ingenieure den Schadstoffgehalt im Abgas der Personenwagen. Alle Opel-Modelle werden nach dem strengen US-Verfahren geprüft. Für Juli 1992 plant die EG-Kommission die Einführung eines neuen, europäinheitlichen Meßverfahrens.

Die Testfahrten auf dem Rollenprüfstand simulieren alltägliche Verkehrssituationen und Fahrweisen. Die Abgase der Versuchswagen werden dabei in Kunststoffbeuteln gesammelt und anschließend analysiert. Die Opel-Modelle bestehen dabei das strengste Meßverfahren der Welt: die sogenannte „Federal Test Procedure FTP 75“. Es dauert rund 31 Minuten und hat eine Länge von 17,86 Kilometern. Verschiedene Anfahr- und Beschleunigungsmanöver sind ebenso vorgeschrieben wie eine simulierte Autobahn-Tour bei einem Höchsttempo von 91,2 km/h. Der US-Test schreibt außerdem nach etwa 21 Minuten eine Motor-Pause vor. Anschließend erfolgt ein Heißstart des Triebwerks und eine nochmalige Beschleunigung bis auf 91 km/h.

Die aufgefangene Abgasmenge wird pro Kilometer angegeben. Die Schadstoff-Limits sind streng: Nur höchstens 2,1 Gramm Kohlenmon-

oxid, 0,25 Gramm Kohlenwasserstoffe und 0,62 Gramm Stickoxid sind erlaubt.

Vor dem Prüfstand-Test steht für Kat-Modelle nach US-Norm eine Verdampfungs-Kontrolle auf dem Programm. Die Prüflinge müssen dazu die Tanks der Versuchswagen mit 15 Grad warmem Sprit auffüllen und die Fahrzeuge anschließend zwei Stunden lang in einem hermetisch abgeschlossenen und auf 30 Grad erwärmten Raum abstellen. Hier registrieren Gas-Sensoren die Menge der Kohlenwasserstoff-Emissionen, die aus dem Tank, den Kraftstoffleitungen, aus Kunststoffen und dem Lack aufsteigen. Die US-Abgasnorm limitiert diese Verdunstungs-Emissionen auf höchstens zwei Gramm pro Test.

Ab Juli 1992 soll in der Europäischen Gemeinschaft ein

neuer Fahrtst für Personenwagen gelten, der den bisherigen US-Zyklus ersetzen würde. Die Brüsseler EG-Kommission hat bereits einen konkreten Vorschlag für den neuen Europa-Test erarbeitet. Er entspricht dem derzeitigen, 4,052 Kilometer langen Stop-and-Go-Zyklus der sogenannten Euronorm, wird aber um eine simulierte Autobahn-Fahrt erweitert. Dabei erreichen die Testfahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Auch die Schadstoff-Limits für den neuen Europa-Test sind bereits bekannt. Pro Kilometer sollen Neuwagen dann nur noch 2,72 Gramm Kohlenmonoxid und insgesamt nur 0,97 Gramm Kohlenwasserstoffe und Stickoxide in die Umwelt pusten.

Diese neuen Grenzwerte sind mit den US-Limits vergleichbar – die Opel-Modelle erfüllen die strenge Euronorm von morgen schon heute. **op**

Säuberungs-Programm: Für 25 Modelle gibt es Nachrüst-Katalysatoren

Modell	Motor-Typ	Leistung	Baujahr	Kat-Nachrüstung
Corsa	1.0 S (OHV)	45 PS	April 1985–1987	U-Kat
	1.2 N (OHV)	45 PS	1985–1988	U-Kat
	1.2 S (OHC)	55 PS	1983–1987	U-Kat
	1.2 Euronorm	45 PS	1987–1989	U-Kat
	1.3 S (OHC)	70 PS	1983–1987	U-Kat
	1.3 Euronorm	60 PS	1986–1989	U-Kat
	1.6 i Euronorm	100 PS	1988–1989	G-Kat
Kadett D	1.2 ST (OHC)	55 PS*	1981–1984	U-Kat
	1.3 N (OHC)	60 PS*	1979–1984	U-Kat
	1.3 S (OHC)	75 PS	1979–1984	U-Kat
	1.2 S (OHV)	55 PS	Mai 1985–1986	U-Kat
	1.3 Euronorm	60 PS	1986–1989	U-Kat
	1.3 N (OHC)	60 PS	1984–1987	U-Kat
	1.3 S (OHC)	75 PS	1984–1987	U-Kat
	1.6 i Euronorm	75 PS	1987–1989	U-Kat
		1.8 S (OHC)	84 PS	1987–1989
Ascona	1.3 N (OHC)	60 PS	1981–1985	U-Kat
	1.6 N (OHC)	75 PS	1981–1985	U-Kat
Ascona/Vectra	1.6 i Euronorm	75 PS	1987–1988	G-Kat
	1.8 S Euronorm	84/88 PS	1988–1989	U-Kat
Rekord	1.8 N (OHC)	75 PS	1987–1989	U-Kat
Manta	2.0 E (CIH)	110 PS	Mai 1985–1988	U-Kat

*Nur für Ausführung mit Schaltgetriebe
U-Kat = ungeregelter Katalysator; G-Kat = geregelter Katalysator

Nachrüstung bringt Umwelt-Vorteile

Belohnung vom Finanzamt

Rüsselsheim. Für 25 Modell- und Motorvarianten bietet Opel Nachrüst-Katalysatoren an. Beim Einbau dieser Abgasreiniger schonen Autobesitzer nicht nur die Umwelt, sondern auch den eigenen Geldbeutel.

Seit Anfang dieses Jahres erhalten Autobesitzer, die ihren Wagen nachträglich mit einem Katalysator ausrüsten, einen Zuschuß in bar vom Finanzamt. Für den Einbau eines ungeregelten Abgasreinigers zahlen die Behörden 550 Mark aus, die Installation eines geregelten Katalysators belohnen sie sogar mit 1100 Mark. Opel hat für 25 Modell- und Motorvarianten ab Baujahr 1979 spezielle Nachrüstungsätze entwickelt.

Der Preis eines ungeregelten Katalysators beträgt 550 Mark und entspricht damit dem staatlichen Förderbetrag. Die Modelle Corsa GSi und

Ascona 1.6i lassen sich nachträglich auch mit einem geregelten Abgasreiniger bestücken, der die größtmögliche Schadstoff-Reduzierung von über 90 Prozent garantiert (50 Prozent beim ungeregelten Kat). Das Umrüstungspaket des geregelten Dreiwege-Katalysators kostet 1100 Mark. Opel-Besitzer zahlen also lediglich für den Einbau der Abgasreiniger: Die Werkstätten berechnen dafür bei einer ungeregelten Anlage etwa 190 Mark. Die Kosten für den Einbau eines geregelten Katalysators variieren je nach Modell und Arbeitsumfang. Über Details informieren die Werkstätten.

Autobesitzern, die ihren Wagen auf Kat-Betrieb umgerüstet haben, winkt übrigens noch ein zusätzlicher finanzieller Vorteil: Der Satz für die Kraftfahrzeugsteuer sinkt nach dem Einbau auf 13,20 Mark je 100 Kubikzentimeter Hubraum. **op**



Nachrüst-Kat: Gut für Umwelt und Geldbeutel

Vergleichstest auf dem Abgas-Prüfstand

Klarer Sieg für den Katalysator

Rüsselsheim. Der geregelte Katalysator ist die derzeit bestmögliche Technik zur Reinigung der Auto-Abgase. Das beweisen Vergleichsmessungen, die Opel-Ingenieure mit den verschiedenen Varianten eines 1,3-Liter-Motors (60 PS) vornahmen.

Bei den Untersuchungen testeten die Techniker die herkömmliche Motor-Ausführung mit Vergaser und Transistor-Zündung, die keine Abgasreinigungsanlage besitzt, im Vergleich mit der Euronorm-Version (Vergaser, Kennfeld-Zündung, Schubanhebung). Drit-

ter Kontrahent war das Katalysator-Triebwerk, das die Schadstoff-Limits der strengen US-Norm erfüllt. Dieser Motor besitzt neben dem geregelten Katalysator Lambdasonde, Zentraleinspritzung und Kennfeldzündung. Alle Versionen spulten das gleiche Testprogramm (ECE-Fahrzyklus) ab.

Die Ergebnisse: Während die Einfach-Version des Motors beispielsweise pro Test 6,9 Gramm Stickoxide aus dem Auspuff pustete, waren es beim Kat-Modell nur noch 0,63 Gramm. Das entspricht einer Schadstoff-Reduzierung von über 90 Prozent. **op**

Abgas-Test: Drei Motoren auf dem Prüfstand

Motortyp	Technik	Meßwerte (Gramm/Test) im ECE-Fahrzyklus
1,3 Liter 44 kW/60 PS ECE-Version	Vergaser, Transistor- Zündung	17,0 HC + NOx* 6,9 NOx 56,7 CO
1,3 Liter 44 kW/60 PS Euronorm-Version	Vergaser, Kenn- feld-Zündung, Schubanhebung	11,35 HC + NOx* 3,96 NOx 29,30 CO
1,3 Liter 44 kW/60 PS US-Norm (US '83)	Zentral- einspritzung, Kennfeldzündung, Lambdasonde, 3-Wege-Kat	1,27 HC + NOx* 0,63 NOx 2,78 CO

*Summenwert laut Meßvorschrift

Opel Post-Reportage: In 60 Tagen um die halbe Welt

Besuch aus Sibirien

Zehntausend Kilometer zur Opel-Werkstatt

Rüsselsheim. „So weit die Füße tragen“, heißt ein Buch, das die beschwerliche Flucht eines Deutschen aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft erzählt. Das später auch verfilmte Werk war in den fünfziger Jahren recht beliebt, bestätigte es doch das Vorurteil vom bösen Russen. Der Held des Buchs schlägt sich vom sibirischen Ostkap an der Beringstraße bis nach Deutschland durch. Zu Fuß. Jetzt hat ein Russe fast den gleichen Weg zurückgelegt. Im Opel.

Es muß im Herbst 1974 gewesen sein, als Stepan Savochkin, Kraftfahrer von der sibirischen Halbinsel Kamtschatka, etwas tut, was er inzwischen als das Geschäft seines Lebens bezeichnet. Vom Kapitän eines japanischen Fischtrawlers erwirbt er einen Rekord C. Der stolze Kaufpreis: 15 000 Rubel, ein

vochkin das deutsche Auto als Taxi. Bevorzugt wird der schwere Rüsselsheimer von Hochzeitspaaren, die sich die Limousine meist für volle 24 Stunden reservieren lassen. Mitunter eine recht anstrengende Arbeit: „Oft löst mein Auto einen Volksauflauf aus;

ten lateinischen Schrift auf einem Umschlag und setzt noch das Wort „Deutschland“ in kyrillisch hinzu.

„Mit Ehrerbietung“ schildert der Mann aus dem Osten seine durchweg positiven Erfahrungen mit dem Opel. Doch obwohl er das Auto „wie ein eigenes Kind“ pflege, zeige es in der letzten Zeit Alterserscheinungen. „Ich möchte wieder einen Rekord kaufen. Teilen Sie mir mit, wo ich ihn bekommen kann.“

Savochkins Brief findet am Main aufmerksame Leser. (So auch bei der Opel Post, die im April vergangenen Jahres



Cockpit: Bärenfell am Lenkrad?



Abschied: Mit frischer Kraft auf den Rückweg

Betrag für den ein Sowjetbürger jahrelang arbeiten muß. In Petropawlowsk auf der entlegenen Halbinsel ist das Auto aus Rüsselsheim der Star. In einem Land, in dem man ein halbes Menschenalter auf einen Lada warten muß, gilt ein gerade mal fünf Jahre altes Gefährt als absoluter Neuwagen. Wenn das westliche Automobil dann noch recht geräumig ist, kann sich sein Besitzer im sozialistischen Sibirien durchaus zur Oberklasse der Autofahrer zählen.

15 Jahre lang ist dem gebürtigen Russen uneingeschränkte Freude an seiner Erwerbung vergönnt. „Wo ich auch hinkam, überall wurde mein Opel bestaunt. Nie hat er mich im Stich gelassen“, erzählt der begeisterte Rekord-Besitzer. Obwohl inzwischen pensioniert, nutzt Sa-

dann sperre ich es einfach ab und gehe weg“, berichtet er. Jahre später.

Wieder ist es Herbst, als der treue Opel zum erstenmal Alterserscheinungen zeigt. Das Tachometer fällt aus und auch ein paar andere kleinere Teile quittieren den Dienst.

Was tun? Ein neues Auto einer anderen Marke kaufen, womöglich ein japanisches, wie man ihm allenthalben rät? „Niemals!“ sagt sich der erfahrene Autofahrer. „Der Opel sucht seinesgleichen auf der ganzen Welt.“

An einem der langen Abende im fernsten Osten schreibt Savochkin einen Brief. „Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim“ steht auf dem kleinen Metallschildchen, das die Fahrzeugdaten im Motorraum ausweist. Er überträgt die Worte in der ihm ungewohn-

über den zufriedenen Kunden berichtet und auch ein Foto von Fahrzeug, Fahrer und seinem Enkel im sibirischen Schnee veröffentlicht.)

In der Folgezeit wechseln mehrere Briefe zwischen Rüsselsheim und Petropawlowsk. Sie zeigen dem 63jährigen:



Ankunft: Die letzten 1000 Kilometer legte der Rekord per Bahn zurück



Verpflegung: Fisch (am Stoßstangenhorn) und Suppe für Savochkin und Enkel

Sibirischer Opel-Fahrer lobt Rekord C

„Pracht und Schönheit“

„Das Fahrzeug ist in jeder Hinsicht sehr gut. Wo ich auch war, wohin ich auch fuhr, stets schätzten die Leute dem Auto hinterher. Und wenn ich ankam, umringten sie mich buchstäblich und waren stolz von seiner Pracht und Schönheit.“

Ehrerbietung“ schildert der russische Opel-Fan die Erlebnisse mit seinem grauen Rekord. Er lobt vor allem die Zuverlässigkeit, mit der er stets die Nase vom fast vor allerorten Lada, Moskwitscha und Volga Tundra Sibirien kann Zuverlässigkeit nämlich überaus wertvoll ist, wie Savochkin berichtet.

„Nicht nur in meiner Stadt“, fährt er fort, „sondern auf der ganzen Halbinsel besitzt ich den einzigen Opel Rekord. Seit 15 Jahren fahre ich ihn und bin stolz darauf, ich behandle ihn wie ein eigenes Kind. Mir wurde vorgeschlagen, ein japanisches Fahrzeug zu kaufen, aber ich hatte und habe nicht den Wunsch, ein solches zu erwerben, weil ich der Meinung bin, daß der Opel nicht seinesgleichen haben kann. Ich bin über 30 Jahre Kraftfahrer und habe daher das Recht, darüber zu urteilen, ob ein Auto gut oder schlecht ist.“

Wenn sein Rekord doch die Zeitliche segnet, will er ihn Opel für Labormessungen zur Verfügung stellen. Bleibt zu hoffen, daß Stepan Petrowitsch Savochkin auch in Zukunft gut durch das unwegsame Sibirien kommt.

Gemeint ist nicht etwa ein rasiger Lotus oder ein ähnlich schneller Traumauto, sondern vielmehr ein Opel Rekord C. Baujahr 1969. Dennoch: Es handelt sich nämlich um einen Rekord C aus Rüsselsheim, der nach Japan exportiert worden war – erkennbar an den versenkten Türgriffen. Sein Besitzer ist Stepan Petrowitsch Savochkin. In seinem Brief an Opel bestätigt sich der Mann aus dem Land der Dichter keineswegs als ebensolcher, sondern bezieht lediglich seine Erfahrungen mit dem Rekord in seiner Heimat: Savochkin ist Sowjetbürger und lebt in Petropawlowsk auf der sibirischen Halbinsel Kamtschatka. Und dort gehört ein Opel eben zu den seltenen Traumwagen, wiewegen wohl auch die Typenschilder gestohlen wurden. „Mit

Sibirischer Opel-Fahrer: Der Sowjetbürger Savochkin schwört auf seinen Rekord C

Wie alles begann: Opel Post-Bericht vom April 1989

Dort, im fernen Deutschland, sind Leute, die mir helfen wollen. So fällt der Entschluß: „Ich fahre hin.“

Einige Zeit vergeht mit Vorbereitungen. Stepan Savochkin besorgt sich eine Genehmigung beim Gouverneur der Halbinsel Kamtschatka. Und weil Enkel Stanislav, der bei ihm lebt, mit soll, klärt er mit dem Schuldirektor die Unterichtsabfertigung. Noch 50 Dosen Rindfleisch, drei Kilogramm Zucker, ausreichend Schokolade und Kracker, 40 Büchsen Kondensmilch, acht Flaschen Wodka, Suppen, Reis, geräucherte Wurst und Fisch in den Kofferraum gepackt – und schon kann es losgehen.

Die über 1000 Kilometer lange Halbinsel ist nicht über

eine Straße mit dem Kontinent verbunden. Dort gibt es immerhin noch aktive Vulkane – und undurchdringlichen Wald.

Also nimmt der Opel die Fähre nach dem 2400 Kilometer entfernten Wladiwostok. Kapitän und Mannschaft sind von der ungewöhnlichen Reise ihres Passagiers begeistert. Irgendwer erzählt das Vorhaben weiter. In der Hafenstadt am Stillen Ozean bekommen Presse und Lokalfunk Wind von der Sache und interviewen Savochkin. Es stört ihn nicht weiter, schließlich muß er ohnehin eine Woche warten. Überschwemmungen haben den Weg nach Westen blockiert.

Dann geht es weiter über eine Straße, die schon Clemens Forell aus „So weit die Füße tragen“ auf großen Tei-

len seines Marsches in die Heimat brachte. Über Chabarowsk führte Stanislav („Slava“) und seinen Großvater der Weg nach Tschita. Dort beginnt nach rund 3000 Kilometern Schotterpiste die Asphaltstraße. Vorbei am Baikalsee, mit 1620 Meter tiefster See der Erde, geht es nach Irkutsk.

In der sibirischen Metropole wartet wieder ein Pulk Journalisten, die über das ungewöhnliche Vorhaben schreiben und reden wollen. Savochkin hält sich nicht lange mit ihnen auf, er hält es mit dem deutschen Marschall Blücher: Weiter, weiter.

Rund 6000 Kilometer hinter dem heimatischen Petropawlowsk erreicht das Opel-Team Petropawlowsk. Irrtum? Nein, den Ortsnamen gibt es zweimal; Savochkins Wohnort wird deshalb immer mit dem Zusatz „Kamtschatkij“ versehen. Ein paar hundert Kilometer später verläßt der Opel in Swerdlowsk Asien. Nach Moskau sind es noch mehr als zwei Tagesreisen.

In der Unionshauptstadt erwarten die beiden zahlreiche Schlangen. Eine besteht aus Deutschstämmigen und wartet vor der Botschaft der Bundesrepublik. Weil der Wahl-Sibirier nicht unbegrenzt Zeit für Bürokratie mitgebracht hat, erinnert er sich an seine alte Arbeit. Der Ex-Berufskraftfahrer spricht mit seinen Kollegen vom diplomatischen Fahrdienst – und bekommt außer der Reihe Zugang.

Mit allen Dokumenten und einem kleinen Vorrat an Devisen versehen, treffen die beiden Weltreisenden Tage später in Brest ein. Doch in der geschichtsträchtigen Grenzstadt – hier schlossen Deutschland und das revolutionäre Rußland 1917 Frieden – gibt der Rekord-Motor den Geist auf. „Die Straßen waren plötzlich so gut, ich konnte schneller fahren“, freut sich der Besitzer. Das Schottergewohnte Auto weniger.

Einen Katzensprung vor Rüsselsheim aufgeben? Nie! Auf einem polnischen Eisenbahnwagen erreichen der Opel und die beiden Sowjetbürger Ende August die Opelstadt – rund zwei Monate und weit über 10 000 Kilometer nach der Abfahrt auf Kamtschatka. Flüchtling Forell brauchte einst drei Jahre.

Ein Darmstädter Autohaus mit Erfahrungen im Ostblock-Geschäft – immerhin kaufte hier einst ein polnischer Kardinal, der jetzige Papst, einen Opel – repariert den betagten Wagen. Nach einer Woche ist der Werkstattbesuch beendet. Am 16. Oktober hat Stepan Savochkin abends etwas vor und will deshalb wieder auf der Halbinsel sein. Petropawlowsk feiert 200jährigen Bestehen. Da dürfen er und sein Opel nicht fehlen. Fritz Lorek

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 1.8. Hans Sachs, MPK-Materialabteilung;
- 2.10. Vinzenz Christ, TEZ - PEK Personal und Verwaltung;
- Martin Eisinger, Unterzusammenbau, Fertigerarbeitung und Karosserie-Zusammenbau;
- Günter John, Ltg. Fertigungsbereich Karosseriewerk II;
- Hans-Günter Veith, T & Z Beschaffung und Materialfluß;

- 16.10. Heinz Krug, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate u. Preßwerk G-22;
- 17.10. Philipp Friedrich Ziefle, Instandhaltung Preßwerk;
- 23.10. Hermann Melchior, MPK-Materialabteilung;
- 30.10. Walter Engel, Industrial Engineering;

Bochum

- 8.10. Friedhelm Kasper, MPK-Transportgruppe II;



Hans Sachs



Vinzenz Christ



Günther John

- Hans-Dieter Käfer, Fertigung - Preßwerk;
- Ulrike Kegler, Materialwirtschaft;
- Dieter Koch, Fertigung;
- Manfred Potschang, Zentralwerkstätten;
- Edgar Strack, Personal- und Sozialwesen;
- Heinz Scherer, Fertigung;
- Ernst Walk, Zentralwerkstätten;
- Kurt Wendel, Materialwirtschaft;
- 11.10. Helmut Altherr, Zentralwerkstätten;
- Manfred Barth, Zentralwerkstätten;
- Karl Bertram, Fertigung;
- Robert Folz, Fertigung;
- Kurt Halberstadt, Zentralwerkstätten;
- Klaus Haupenthal, Fertigung;
- Hans Jung, Fertigung;
- Gunter Kutscher, Manufacturing Engineering;
- Werner Marhöfer, Energieversorgung;
- Hans Ruenzi, Zentralwerkstätten;
- Ernst Schmidt, Fertigung;
- Peter Welz, Fertigung Saginaw;

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1.10. Karl-Heinz Bläser, Produktkosten;
- Wilfried Bretzel, MPKE-Fertigungsmaterial Disposition;
- Götz Fohr, Verkauf, Händlerplanung u. -organisation;
- Helmut Frommann, ISP - General Motors Espana;
- Rolf Horn, TEZ - PEK VE-Karosserie-Konstruktion;
- Hans-Jakob Klein, Verkauf, Planung Produktverfügbarkeit;
- Klaus-Wilhelm Schäfer, Hauptkasse;
- Karl Wörz, Debitorenbuchhaltung;
- 4.10. Günter Fortdran, Wäscherei;
- Ursula Karsti, Qualitätssicherung;
- Christina Lakou, Werksinstandhaltung;
- Jochen Oldenburg, Zentralwerkstätten Qualitätssicherung;
- 5.10. Dieter Seibert, Industrial Engineering;
- 6.10. Luise Koholka, Karosseriewerk II;
- 7.10. Gerd Schäfers, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
- 11.10. Günter Golenia, Karosseriewerk II, Montage II;
- Walter Kotschi, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
- Günter Schmirler, ZBW Europa, Advance Purchasing;
- 14.10. Erich Rusitzka, Instandhaltung-Dieselmotore, Chassisaggregate und Preßwerk G-22;
- 15.10. Horst Nauheimer, TEZ - PEK-Produktprogramme;
- 18.10. Horst Fenkl, WA - Prozeßabteilung;
- Adolf Flachbarth, TEZ - PEK-Prüfversuche;
- Anneliese Schmitt, Karosserie und Chassis-Kleinteile;
- 19.10. Manuel Garcia-Carrillo, Karosseriewerk II, Montage I;
- Juan Vazquez-Toro, Karosseriewerk II, Montage II;
- 21.10. Herbert Bender, TEZ - Produktentwicklung und Konstruktion;
- 25.10. Volker Laun, WA - Entwicklung Fertigungssysteme Ltg.;
- Hans-Günter Raab, Beschädigteneinsatz;
- Ferdinand Schilling, Schmiede;
- 30.10. Rolf Peter Schmidtke, Werksinstandhaltung;

- Alfred Klink, Lackiererei;
- Karl Langer, Haustechnik Werk I;
- Hermann Meiring, Feuerwache Werk II;
- Manfred Noak, Produktionsplanung u. Instandhaltung Chassiswerk;
- Horst Poggenpohl, Produktionsplanung u. Instandhaltung Chassiswerk;
- Klaus-Jürgen Reith, MPK-Transportgruppe V;
- Harald Ries, Betriebsmitteleinkauf;
- Peter Rosenkranz, Instandhaltung Chassiswerk;
- Norbert Rosmaitl, Gehaltsabrechnung;
- Jürgen Schmidt, Werkschutz Werk I;
- Klaus Speil, Industrial Engineering;
- Rüdiger Starosck, Instandhaltung Chassiswerk;
- Jürgen Ulmicher, Montageband;
- Eva Uschkerat, Motorenbau;
- Eberhard Weniger, Fahrzeugauslieferung Bochum;
- Rudolf Zeumann, WA-Planung u. Umweltschutz;
- 4.10. Eva Aufermann, Polsterei;
- Wilhelm Beller, Zusammenbau Unterbau komplett;
- Walter Bleckert, Wagenendmontage und Reparatur;
- Reinhold Dembeck, Haustechnik Werk I;
- Friedhelm Esskuchen, BME-Läger und Ausgaben Werk I;
- Margarete Henze, Preßwerk;
- Walter Kirchner, Montageband;
- Alfred Körner, Preßwerkzeugbau;
- Hans-Jürgen Kowalski, Zusammenbau Unterbau komplett;
- Anni Völkel, Hinterachsen;
- Bernd Weichert, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
- Helga Wott, Lackiererei;
- 5.10. Manfred Barmann, Instandhaltung Chassiswerk;
- Johannes Koch, MPK-Verpackung u. Versand;
- Karl-Heinz Seidl, Wagenendmontage und Reparatur;
- 6.10. Herbert Becker, Montageband;
- 7.10. Erwin Niesel, Motorenbau;
- 8.10. Helmut Barm, Werkschutz Werk I;
- 11.10. Helmut Eckersberg, Vorderachsen;
- Franz Heckmanns, Instandhaltung Preßwerk;
- Bernd Lorenz, Motorenbau;
- Manfred Losch, Motorenbau;
- Ewald Rutsch, Motorenbau;
- Otto Schäfer, Instandhaltung Preßwerk;
- Renate Werth-Kalinski, Zusammenbau Seitenwand Kadett;
- Paul Wunderlich, Montageband;
- 12.10. Karl-Heinz Limberg, Betriebsrat;
- 13.10. Horst Greissner, Fertigung Kurbelwelle;
- Horst Magnus, Lenkung, Verlängerung, Antriebskegelrad;



Hans-Günter Veith



Heinz Krug



Philipp Friedrich Ziefle



Hermann Melchior



Walter Engel



Friedhelm Kasper

- Heinz-Peter Ricken, Qualitätssicherung Werk I;
- Karl-Heinz Vahrenholt, CKD-, CSO-, KD- und VM-Versandgruppe;
- 14.10. Gerhard Rickert, Haustechnik Werk I;
- 15.10. Rudolf Görden, Härtereie;
- Helmut Kowalewski, MPK-Werkstatt für Transportmittel;
- Karl-Heinz Wehner, Berufsausbildung;
- 18.10. Hans-Günter Benkhoff, Instandhaltung Preßwerk;
- Helmut Bunkus, Qualitätssicherung Werk II;
- Hans-Gerd Hilker, Karosserie-Unterzusammenbau;
- Günter Kasalski, Haustechnik Werk I;
- Gerhard Laker, Instandhaltung Preßwerk;
- Friedrich Lohberg, Motorenbau;
- Friedrich Rötteken, Produktion Lagerwesen D-3;
- Herbert Schmidt, Instandhaltung Preßwerk;
- Horst-Dieter Schmidt, Motorenbau;
- Margarete Schwarz, Motorenbau;
- Robert Steffen, Motorenbau;
- 20.10. Manfred Adams, BME-Läger u. Ausgaben Werk I;
- Siegfried Brühl, MPK-Produktion Lagerwesen Werk II;
- 21.10. Herbert Hertlein, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
- Dieter Misere, Montageband;
- 25.10. Dieter Holz, Instandhaltung Unterzusammenbau;
- Klaus-Dieter Jackl, Ziehteile-Reparatur;
- Karl Kempener, Montage Schaltung u. Oberflächenbehandlung;
- Heinz-Dietrich Schwarzer, Produktion Lagerwesen D-3;
- 26.10. Erich Barenthien, Instandhaltung Preßwerk;

- Johannes Grewe, Instandhaltung Preßwerk;
- 27.10. Joachim Morawietz, Chassis-Kleinteile;
- 28.10. Dieter Jung, Polsterei;

Kaiserslautern

- 1.10. Klaus Balder, Manufacturing Engineering;
- Lothar Becker, Werksicherheit;
- Heinz Boeckmann, Manufacturing Engineering;
- Richard Braun, Materialwirtschaft;
- Hermann Brehm, Werksicherheit;
- Herbert Elwart, Qualitätssicherung;
- Klaus Eschmann, Finanzabteilung;
- Werner Gänsinger, Materialwirtschaft;
- Paul Haffner, Materialwirtschaft;
- Günther Henkel, Materialwirtschaft;
- Uwe Henrich, Manufacturing Engineering;
- Hans Hoffmann, Fertigung;
- Heinrich Innerkofler, Arbeitssicherheit;
- Siegfried Kiefer, Finanzabteilung;
- Manfred Kirchner, Manufacturing Engineering;
- Hans Kolmsee, Finanzabteilung;
- Egon Krellinger, Materialwirtschaft;
- Gerhard Krogull, Materialwirtschaft;
- Helmut Marschall, Materialwirtschaft;
- Dieter Motzenbäcker, Manufacturing Engineering;
- Leopold Rau, Materialwirtschaft;
- Hans Ribback, Materialwirtschaft;
- Klaus Schäfer, Finanzabteilung;
- Dieter Schorz, Manufacturing Engineering;
- Günter Schwanzler, Manufacturing Engineering;

- Christa Tosic, Personal- u. Sozialwesen;
- Manfred Uecker, Qualitätssicherung;
- Ulrich Welker, Materialwirtschaft;
- Reinhard Wichert, Manufacturing Engineering;
- 4.10. Dieter Best, Materialwirtschaft;
- Harald Blauth, Fertigung;
- Rudi Bock, Fertigung;
- Werner Doneyer, Fertigung;
- Emil Huber, Manufacturing Engineering;
- Karl Johna, Qualitätssicherung;
- Hartmut Jung, Fertigung;

- Manfred Barth, Zentralwerkstätten;
- Karl Bertram, Fertigung;
- Robert Folz, Fertigung;
- Kurt Halberstadt, Zentralwerkstätten;
- Klaus Haupenthal, Fertigung;
- Hans Jung, Fertigung;
- Gunter Kutscher, Manufacturing Engineering;
- Werner Marhöfer, Energieversorgung;
- Hans Ruenzi, Zentralwerkstätten;
- Ernst Schmidt, Fertigung;
- Peter Welz, Fertigung Saginaw;
- Alois Wiehn, Gebäudeinstandhaltung;
- Walter Zimmermann, Fertigung;
- Willi Zirkel, Fertigung;
- 15.10. Manfred Dinges, Finanzabteilung;
- Horst Jung, Manufacturing Engineering;
- 18.10. Karl-August Guthy, Material- u. Produktionskontrolle -Europa;
- Friedrich Kasy, Fertigung;
- Günter Krawietz, Fertigung;
- Friedrich Mathejat, Fertigung;
- Bruno-Josef Nadler, Zentralwerkstätten;
- Fritz Pfannenbecker, Energieversorgung;
- 25.10. Hans Fehl, Zentralwerkstätten;
- Willi Krämer, Energieversorgung;
- Johannes Layes, Werksbahn;
- Josef Pietschmann, Energieversorgung;
- Rolf Schuff, Manufacturing Engineering;
- Hermann Taubenreuther, Energieversorgung;
- Hans Trafnik, Fertigung;

Berlin

- 25.10. Willi Riesch, Produktion;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Gerhard Rudel, Polsterei und Stoßfänger-Module, geb. 23.1.35, gest. 15.7.90;
- Georg Stumpf, Karosserie-Gerippebau K-130, geb. 23.4.31, gest. 18.7.90;
- Necmi Gür, Fertigung Linie II, geb. 7.9.40, gest. 22.7.90;
- Hamed Bachiri, Kaltfließpreßteile, geb. 1939, gest. 29.7.90;
- Yusuf Teke, Lackiererei, geb. 31.12.36, gest. 2.8.90;
- Karl Kronenburg, PEK - Karosserie-Konstruktion, geb. 19.7.29, gest. 8.8.90;
- Heinz Klappich, PEK - Werkstoffentwicklung und -prüfung, geb. 12.1.35, gest. 12.8.90;
- Erich Koj, Instandhaltung Lackiererei K-115, geb. 3.9.31, gest. 21.8.90;
- Helga Marek, Fertigungsmaterialeinkauf, geb. 14.7.34, gest. 21.8.90;
- Karl Heinz Wetzel, Instandhaltung Preßwerk, geb. 22.11.33, gest. 22.8.90;

Bochum

- Horst Altemeyer, Motorenbau, geb. 23.6.44, gest. 15.5.90;
- Kasimir Brodowski, Getriebe-Hartbearbeitung, geb. 4.3.37, gest. 13.7.90;
- Paul Zielski, Produktion Lagerwesen, Blechlager, geb. 26.2.33, gest. 18.7.90;
- Wilhelm Gollas, Qualitätssicherung Werk I, geb. 6.4.34, gest. 20.7.90;
- Josef Hunz, Qualitätssicherung Werk I, geb. 19.4.39, gest. 30.7.90;
- Rolf Kluge, Wagenendmontage u. Reparatur, geb. 28.9.54, gest. 30.7.90;
- Frank Glen Nicholas, Wagenendmontage u. Reparatur, geb. 21.9.57, gest. 13.8.90;

Bochum

- 20.9. Ernst Wybierek, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
- 1.10. Robert Behlke, Qualitätssicherung Werk I;
- Heinz Birnfeld, WA-Planung u. Umweltschutz;
- Gerhard Detering, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;
- Gerd Entrop, Instandhaltung Preßwerk;
- Christa Gusinde, T & Z - Vorverpackung;
- Günter Haase, Gebäude- u. Geländeinstandhaltung Werk I;
- Günter Hahn, Energieanlagen Werk I;
- Bruno Hiemer, Automatenfertigung;

Kaiserslautern

- Klaus Dannat, Fertigung, geb. 1.1.39, gest. 5.7.90;
- Dieter Winter, Motorenbau, geb. 23.4.34, gest. 21.8.90;
- Fritz Stein, Fertigung, geb. 2.7.48, gest. 28.8.90;

1921: Wolfgang Halder beginnt seine Lehre bei Opel

Im Karosseriewerk wird eifrig geschreinert

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinikens

Wolfgang Halder hatte die Volksschule mit recht guten Noten hinstreich gebracht. Nach acht Jahren Schule war der Junge froh, nun etwas völlig anderes machen zu dürfen. Wolffi war richtig stolz, er hatte eine Lehrstelle ganz in der Nähe seines kleinen Heimatortes Bischofsheim gefunden, eine Lehrstelle, von der jeder Junge nur träu-

der laute Geräusche von Kreissägen und Fräsen drangen, Sägemehl lag vor den Türen. Wolffi war erstaunt: „Eine Schreinerei?“, dachte er. Hinter Meister Lückert trat er in die Halle, und tatsächlich wurde hier eifrig geschreinert. „Hier siehst du unser Karosseriewerk, unsere Stellmacher fertigen dort die Aufbau-

Wagen, der auf seinen gelbemalernen Rädern polternd über den Werkshof rollte, um dann in einer Halle zu verschwinden, aus der es für Wolffis Ohren schon eher nach Automobilbau klang, metallische Geräusche, Hämmern, Feilen, Klirren.

Die Karosseriespengler beplankten die fertigen Holzstagen mit Blechplatten, die bereits vorgeschritten aus Regalen geholt wurden. Jede dieser Platten mußte aber individuell angepaßt werden, bevor sie die Arbeiter auf das Holzgestell aufnagelten.

„Sieh Dir das einmal gut an, Wolfgang“, sagte Meister Lückert. „Hier ist es besonders wichtig, daß die Arbeiter gut zusammenarbeiten, denn übersieht jemand hier einen Fehler, ist die Karosserie unregelmäßig. Das schlimmste dabei ist, daß wir das meiste erst nach dem Lackieren sehen.“

Meister und Lehrling folgten nun wieder einem der Rollwagen in eine neue Halle, aus der es streng nach Ölfarbe roch. Sie kamen in die erste Abteilung der Lackiererei, wo nur geschliffen und gespachtelt wurde, alle Unebenheiten auf den Karosserien wurden hier beseitigt, Kontrollmeister zogen Watte über die fertig gespachtelten Aufbauten und wehe, wenn hier noch Wattefussel an irgendwelchen rauen Stellen hängenblieben.

„Ja und jetzt muß die Spachtelmasse noch eine Woche trocknen, erst dann kann grundiert und lackiert werden“, erklärte der Meister. Sie gingen weiter, durch Räume, in denen mit feinem Naß-Schmirgel geschliffen wurde oder in denen Lackierer mit breiten Pinseln eine grün-graue Vorstrichfarbe auftrugen. Dann endlich kamen Wolffi und der Meister in das „Allerheiligste“, die eigentliche Lackiererei. Durch zwei hintereinanderliegende Türen mußten sie gehen – Staubfreiheit war hier allererstes Gebot – und kamen in eine große, helle Halle, die ganz mit feuchten Tüchern

ausgehängt war.

Die Maler trugen hier mit den feinsten Pinseln die Farbe auf, immer kreuzweise, mit allergrößter Genauigkeit. „Sieh einmal, Wolfgang“, sagte Meister Lückert, „wenn hier die allerletzte Lackschicht aufgetragen ist, dann muß die Karosserie noch fast einen Monat stehen bleiben, bis sie ganz trocken ist. Erst dann können wir weiter an dem Fahrzeug arbeiten.“ (Kurz zur Erklärung: Erst 1926 setzte Opel das weitaus rationellere Spritzlackierverfahren ein, das erst durch die modernen, schnelltrocknenden Nitrolacke möglich geworden war. Vorher mußte, wie beschrieben, gepinselt werden.)

Nun gingen der Meister und sein neuer Lehrling in eine ganz andere Abteilung der Autofabrik, fast ans andere Ende des Werksgeländes. „Fahrstellbau“ stand über dem Tor – ja, das war nach Wolffis Geschmack: Hier ging es zu wie auf einer Schiffswerft, es wurde geschweißt, gehämmert und genietet, Stahlblechprofi-

le wurden in Lehren gelegt, zwei Arbeiter zogen mit ihren Azetylen-Schweißgeräten lange saubere Schweißnähte. „Richtig feine Raupen“, sagte Meister Lückert.

Mit elektrischen Flaschenzügen wurden die fertigen Rahmen aus den Lehren gehoben und weiter bestückt, Löcher mußten gebohrt werden, schwere Stahlblechfedern wurden angeschraubt, Achsen und Achskörper wurden angebracht und ausgerichtet, dann kam das Fahrgestell in die nächste Halle – wieder eine Lackiererei – in der allerdings nicht ganz so genau ge-

arbeitet werden mußte: Es ging ja vor allem darum, das Fahrgestell vor dem Rosten zu schützen. Wieder einige Tage Trockenzeit.

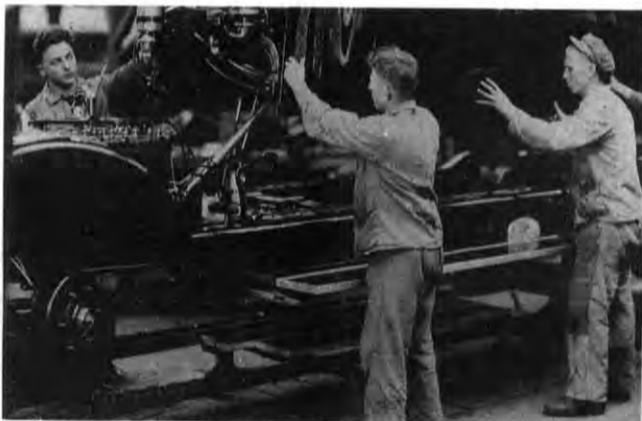
Wolffi und der Meister gingen weiter in die nächste Halle. Fertige Motortriebeinheiten und komplette Fahrgestelle standen hier in Reih und Glied. Jeweils drei Arbeiter kümmerten sich um ein Fahrgestell, holten eine schwere Motoreinheit herbei und verschraubten sie mit dem Chassis. Kardanwelle und Auspuff-



Schwarz auf weiß: Damit alles seine Ordnung hat



Anblick: Werksbild von 1916



Augenblick: Hochzeit in den Zwanziger Jahren

men konnte. Er konnte seine Werkzeugmacherlehre bei den Opelwerken in Rüsselsheim machen.

Es war damals in diesen schlechten Zeiten – man schrieb das Jahr 1921 – sicher nicht leicht, eine anständige Arbeit, geschweige denn eine gute Lehrstelle zu finden, aber Wolffi hatte es geschafft, und heute sollte sein erster Tag in der Lehre sein.

Sicher, Wolffi Halder war schon ein wenig aufgeregt, als er sein Fahrrad in den Ständer hinter Werkktor 3 stellte, da stand er nun im nagelneuen Blaumann, den seine Mutter vielleicht ein wenig auf Zuwachs gekauft hatte, und wartete auf den Lehrmeister Lückert, der ihn am Fahrradständer abholen sollte.

Endlich, nach einigen Minuten bangen Wartens, kam ein dicker Mann auf ihn zu, eigentlich sah er trotz seines martialisch gezwirbelten Schnurrbarts recht freundlich aus. „Wolfgang Halder?“ Der 14jährige Wolffi brachte nur ein schüchternes „Ja“ über die Lippen. „Na mein Junge, mal ein wenig mehr Pep, bei uns wird doch keiner gefressen. Also Du willst bei uns anfangen. Na dann komm mal mit. Du willst also Nähmaschinen bauen?“ Jetzt war der Wolffi doch enttäuscht: „Eigentlich wollte ich lieber zu den Automobilen“, sagte er recht kleinlaut. „Das habe ich mir doch gedacht!“, rief da lachend der Meister Lückert. „Dann los, das erste, was Du bei mir lernen wirst, ist, wie so ein Automobil gebaut wird, wir sehen uns jetzt mal den Betrieb an.“

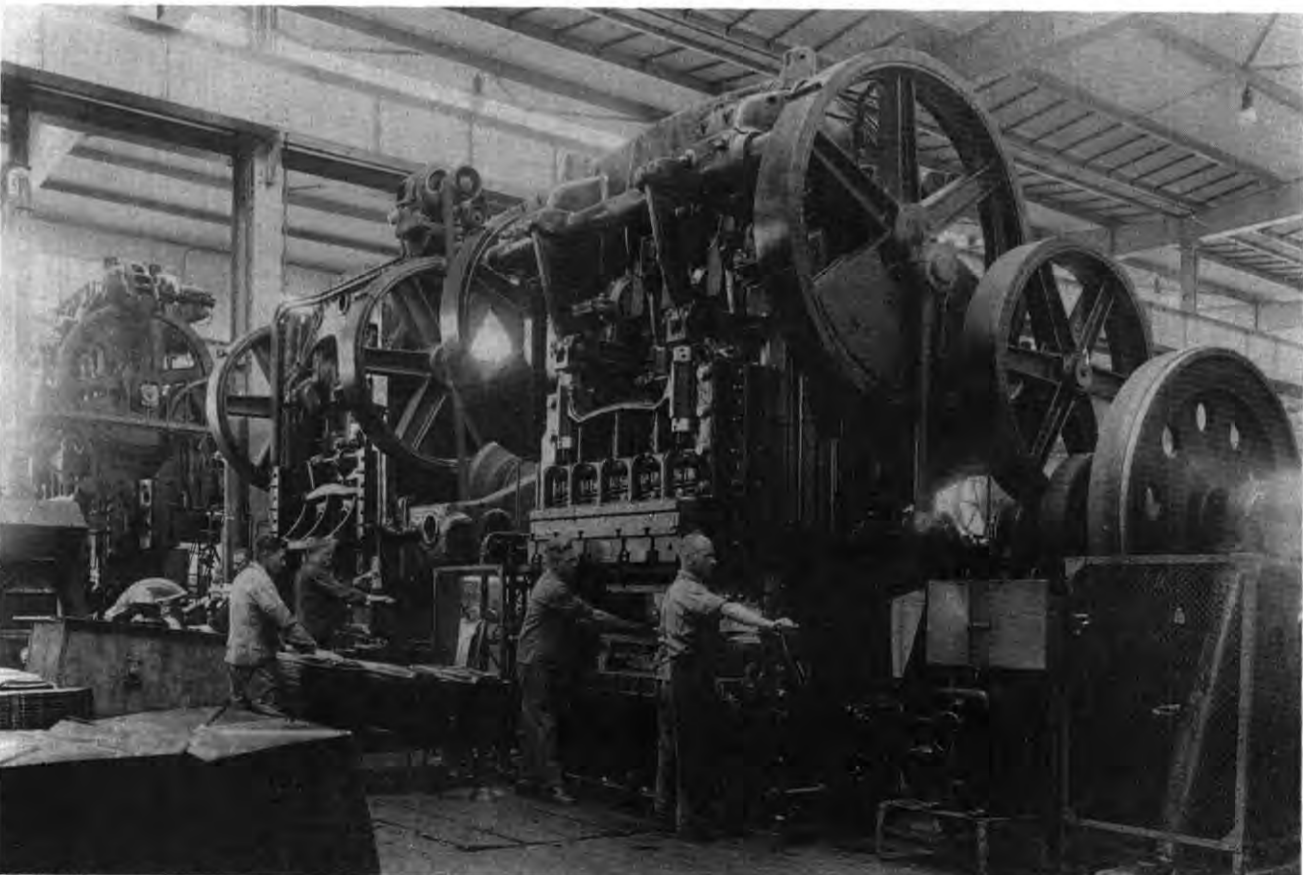
Der Meister ging voraus und Wolffi trottete hinterher, bis zu einer großen Halle, aus

ten für die Wagen. Im Moment werden gerade vierzig Karosserien für den Typ 8 gebaut, alle aus bestem Eschenholz“, erklärte der Meister.

Wolffi sah Gruppen von vier bis fünf Arbeitern, die mit großer Sorgfalt an Holzgerippen werkten, die auf Rollwagen standen. Jede Arbeitergruppe fertigte eine komplette Rohkarosserie, die, wenn sie vollendet war, auf dem Rollwagen weiter in die Spenglerei geschoben wurde; der Meister und Wolffi folgten einem solchen



Einblick: Werkstatt-Alltag auch für die Auszubildenden



Rückblick: Damals waren diese Pressen die modernsten

anlage wurden montiert, verschiedene Gummiteile aufgeklebt. Andere Arbeiter holten das nun komplette Chassis zur „Hochzeit“ ab; Lückert und Wolffi folgten ihnen in eine weitere Werkshalle. Zehn fertige blitzblanke Karosserien standen dort, und ebenfalls zehn Fahrgestelle.

„So, Wolffi, jetzt kannst Du erleben, wie aus diesen Teilen ein richtiges Auto wird, schau gut zu.“ Und tatsächlich, Flaschenzüge hoben die Karosserien auf die Fahrgestelle, Arbeiter rückten das Ganze noch etwas zurecht und verschraubten die Teile. Andere kamen, bauten Sitze und Instrumente ein, wieder andere befestigten Kotflügel und Lampen und endlich auch die Räder: Der Opel Typ 8 mit 25 PS war fertig und wurde nach draußen geschoben, Männer in weißen Arbeitsmänteln füllten ein wenig Benzin in den Tank, drehten die Anlaufkurbel, der Wagen lief. Fertig zur Probefahrt. „Wolfgang komm, nur keine Hemmungen, Du darfst einmal mitfahren.“ Mit vor Aufregung glühenden Ohren nahm Wolffi auf dem Beifahrersitz des Automobils Platz, zum ersten Mal in seinem Leben fuhr er in einem Auto.

Fotos: Archiv

Im Gespräch: Erich Ribbeck

Zusammenarbeit muß stimmen

Rüsselsheim. Das Engagement von Opel im Sport ist gleichermaßen vielfältig wie bekannt. Um die bislang schon gepflegten Aktivitäten in Sport-Kommunikation und Produkt-Promotion noch zu verbessern beziehungsweise neue Kontakte zu knüpfen, hat sich das Unternehmen jetzt der Dienste des ehemaligen DFB- und Bundesligatrainers Erich Ribbeck versichert.

Welche Erwartungen Opel mit der Zusammenarbeit mit dem bekannten Fußballlehrer verbindet, formuliert Horst P. Borghs, Vorstand Öffentlichkeitsarbeit, so: „Der Erfolg von Kommunikation im Sport hängt ganz wesentlich davon ab, ob ein Unternehmen in diesem besonderen Umfeld kompetent, integer und fair auftritt. Mit Erich Ribbeck haben wir einen Mitarbeiter gewonnen, der diesem Ideal entspricht.“

Siegreich im UEFA-Cup

Erich Ribbeck hatte nach seinem Abschied als Sportchef beim Hamburger SV zuletzt eine „schöpferische Pause“ von 15 Monaten eingelegt. Während seiner erfolgreichen Trainerlaufbahn war der gebürtige Wuppertaler ein Musterexemplar für Konstanz und dauerhaftes Wirken. So waltete er ebenso jeweils sechs Jahre bei der Frankfurter Eintracht und dem 1. FC Kaiserslautern seines Amtes wie beim Deutschen Fußball-Bund (DFB).

Den verließ er 1984, um sich wieder dem Bundesligageschäft zu widmen. Dort feierte der heute 53jährige bei Bayer Leverkusen 1988 mit dem Gewinn des UEFA-Cups seinen größten Triumph.

Wie er sich seine am 1. Oktober aufgenommene Arbeit im Hause Opel vorstellt, welche Beziehungen er noch zur Bundesliga unterhält, wie er die Entwicklung im Fußball allgemein sieht und einiges mehr erläuterte der jetzt in der Nähe von Köln (Frechen-Königsdorf) beheimatete Ex-Trainer in einem Interview mit der Opel Post.

Opel Post: Wie haben Sie die 15monatige Pause nach dem Abschied vom HSV verbracht?

Ribbeck: Ich habe vor allem Privatkram erledigt, der sich im Laufe der letzten 20 Jahre angesammelt hatte. Außerdem habe ich die Freizeit genutzt, um mich mehr der Familie und meinen Freunden zu widmen.

Opel Post: Haben Sie auch

weitere Kontakte zur Bundesliga und früheren Kollegen gepflegt?

Ribbeck: Der Kontakt zu Bayer Leverkusen ist im Grunde nie abgerissen. Auch nicht zu Trainern, mit denen ich zusammengearbeitet habe, wie etwa Reinhold Saftig. Auch mit Udo Lattek stehe ich in enger Verbindung. Wenn ich Bundesligaspiele besuche, le-

Ribbeck: Das sind zwei Paar verschiedene Schuhe. Der Fußball ist ein Tagesgeschäft geworden, da hält die Freude über Erfolge nicht mehr so lange an. Heutzutage kennt fast jeder Fan aus der damaligen Zeit noch die Namen der WM-Elf von 1954, fragen Sie aber mal in rund 40 Jahren nach den Namen der WM-Mannschaft von

nus wünschen, den man Beckenbauer einräumte. Auf jeden Fall wird Berti innerhalb des DFB mehr bewegen, was etwa die Trainerausbildung und Jugendarbeit angeht, und auch das Verhältnis zwischen den Bundesligatrainern wird er verbessern.

Opel Post: War das Amt des Bundestrainers auch einmal Ihr Ziel oder zumindest eine Position, die Sie hätte reizen können?

Ribbeck: Ich bin 1978 nicht zum DFB gegangen, um Nachfolger von Jupp Derwall zu werden. Nach zehn Jahren Bundesliga wollte ich vielmehr mal was anderes sehen und machen. Was ich in der Verantwortlichkeit für die B- und später die Olympia-Mannschaft ja dann auch getan habe. Im Laufe der Jahre habe ich mir dann freilich schon Gedanken darüber gemacht, ob ich eine Chance hätte, eines Tages Jupp Derwall nachzufolgen. Nach der WM 1982 in Spanien haben sich dann ja die Ereignisse gleichsam überschlagen, und als 1984 nach der EM in Frankreich Franz Beckenbauer Teamchef wurde, bin ich halt in die „freie Wildbahn“ zurückgekehrt und zunächst bei Borussia Dortmund wieder in die Bundesliga eingestiegen.

Opel Post: Gab es für Sie einmal einen Traumverein?

Ribbeck: Da bin ich zu sehr Realist. Ich habe andere, lukrativere Verträge ausgeschlagen, weil ich in der Regel langfristig unter Vertrag stand und dort, wo ich arbeitete, stets das Optimale erreichen wollte. Klar, wenn man Namen wie Real Madrid oder FC Barcelona hört, könnte man wegen der Größe und Struktur dieser Vereine schon ins Grübeln kommen. Ich weiß auch nicht warum, aber ich wäre früher eher nach Spanien als nach Italien gewechselt.

Bestehende und neue Kontakte

Opel Post: Wer wird Deutscher Fußballmeister 90/91?

Ribbeck: Ich schätze, daß es die Bayern wieder schaffen werden. Aber auch Leverkusen wird zu beachten sein. Ich hoffe vor allem, daß es bis zum Ende spannend bleibt.

Opel Post: Und was halten Sie von der Frankfurter Eintracht?

Ribbeck: Die Eintracht wird mit Sicherheit im Kampf um einen UEFA-Cup-Platz mitmischen. Ich halte sie jedoch noch nicht für so stark, um im Titelrennen ernsthaft mitzureden.

Opel Post: Wie stellen Sie



Sieger: Mit Leverkusen gewann Ribbeck den UEFA-Cup

ge ich Kollegen überdies immer wieder ans Herz, etwas zu tun, um das Bild der Trai-

Fußball ist Tagesgeschäft geworden

ner in seiner Gesamtheit zu verbessern. Das habe ich früher schon getan und war dabei ziemlich der einzige.

Opel Post: Was meinen Sie damit konkret?

Ribbeck: Ich sehe die Entwicklung für den Trainerstand nicht positiv. Der Druck wird immer größer, obwohl man es sich als Trainer auch früher nicht erlauben konnte, etwa zehn Spiele in Folge zu verlieren. Vereinsvorstände, Zuschauer wie Medien lassen den Trainern zunehmend keine Zeit. Eine Entwicklung, die wohl mit der wachsenden Bedeutung des Sports insgesamt zusammenhängt.

Opel Post: Wie beurteilen Sie die Situation im Fußball allgemein und wird sich der Weltmeistertitel-Gewinn positiv auf den Publikumszuspruch in der Bundesliga auswirken?

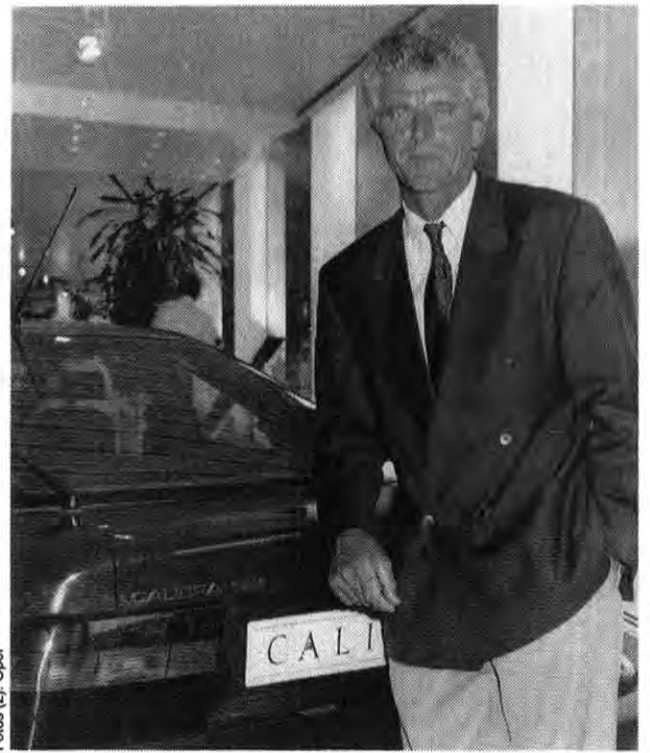
1990. Da gibt es ja schon mit der Elf von 1974 Schwierigkeiten.

Opel Post: Welchen Anteil schreiben Sie Franz Beckenbauer am WM-Triumph in Italien zu?

Ribbeck: Einen sehr großen. Ich stand ihm zwar zunächst sehr kritisch und skeptisch gegenüber, zumal ich ja selbst mitbetroffen war (Ribbeck war bei der Ablösung von Jupp Derwall 1984 durch Beckenbauer Assistent des damaligen Bundestrainers, Red.). Doch Beckenbauer hat in den sechs Jahren seiner Tätigkeit sehr viel dazugelernt und eine tolle Entwicklung genommen. Ein bißchen überrascht bin ich jetzt von seinem Wechsel zu Olympique Marseille. Es wird dort sicher nicht leicht, denn er hat nur wenig zu gewinnen und viel zu verlieren.

Opel Post: Was halten Sie von Beckenbauers Nachfolger Berti Vogts?

Ribbeck: Berti ist ein ganz anderer Typ, der es bestimmt schwer haben wird. Ich würde ihm den gleichen Riesenbo-



Partner: Erich Ribbeck arbeitet für Opel

sich Ihre neue Tätigkeit bei Opel vor, was sind Ihre Zielsetzungen und wo wollen Sie Schwerpunkte und Akzente setzen?

Ribbeck: Mein Aufgabengebiet wird, ganz global, die Sport-Kommunikation sein. Damit hatte ich ja auch schon beim HSV und in Leverkusen zu tun. In erster Linie gilt es, für Opel die Kontakte zu den Sportpartnern wie beispielsweise zu Steffi Graf, dem FC Bayern München und dem Deutschen Handball-Bund zu pflegen und neue Kontakte zu knüpfen. Ich hoffe, daß ich da-

bei meine Kenntnisse und Erfahrungen einfließen lassen und meinen Bekanntheitsgrad und meine Kontakte im Sport nutzen kann. Wichtig wird dabei sein, daß die Zusammenarbeit stimmt. Und wie ich gehört habe, scheint das im Hause Opel in hohem Maße der Fall zu sein. Beide Seiten sind an einer längerfristigen Zusammenarbeit interessiert. Anfänglich werde ich mich erst einmal schrittweise über die internen Vorgänge im Hause Opel schlau machen und die Dinge im Kopf ordnen müssen. **wifr**



Herausforderung: Trainer Bredemeier hat harte Gegner

Vor der Handball-WM

Verworrene Situation

Rüsselsheim. Die Situation ist noch etwas verworren. Vom 19. bis 29. März 1991 findet in Österreich die B-Weltmeisterschaft der Handballer statt, bei der sich vier Teams für die nächste A-WM 1993 in Schweden qualifizieren.

Die Mannschaft der ehemaligen DDR ist bereits qualifiziert, die Auswahl des Deutschen (DHB) soll bzw. muß dies mutmaßlich in Österreich versuchen. Was zu einer Farce geraten könnte. Denn beim DHB geht man davon aus, daß nach der am 1. Januar 1991 anstehenden Vereinigung mit dem Deutschen Handball-Verband (DHB) der DDR sowohl das Startrecht für die A-WM 93, als auch bei Olympia 92 in Barcelona auf den dann gesamtdeutschen Handball-Bund übertragen wird.

Was also hätten die Schützlinge von Horst Bredemeier noch bei der B-WM zu suchen?

Andererseits ist man beim DHB darauf eingestellt, 1991

in Österreich antreten zu müssen. Bredemeier: „Ich glaube nicht, daß uns das erspart bleibt.“ Und entsprechend deftig fiel der Kommentar des 38jährigen auf die in Wien erfolgte Auslosung der Vorrunde aus. „Das ist ein Hammer“, meinte Bredemeier, nachdem er Kenntnis von der starken Gegnerschaft erhalten hatte, die Polen, Dänemark und der Vertreter Afrikas (wahrscheinlich Algerien oder Ägypten) verkörpern.

In der Zwischenrunde hätte es das Bredemeier-Ensemble mit den dicken Brocken Norwegen (C-Weltmeister), Island und Niederlande zu tun.

Auch Nationalspieler Jochen Fraatz (TUSEM Essen) reagierte einigermaßen beeindruckt: „Die Aufgabe ist unheimlich schwer.“

Ob sie es in der Tat wird, entscheidet sich in den nächsten Tagen: Denn am 10. Oktober wird beim Kongreß der Internationalen Handball-Federation (IHF) auf Madeira u. a. über die deutsche Teilnahme an der B-WM befunden. **wifr**

Tischtennis-Weltmeister beim FC Bayern

Glänzende Figur

München. Daß sie mit kleinen Bällen hervorragend umgehen können, das haben Jörg Roßkopf und Steffen Fetzner nicht nur beim Gewinn der Weltmeisterschaft im Tischtennis-Doppel 1989 in Dortmund bewiesen. Bei ihrem Besuch des FC Bayern zeigten die Tischtennis-Asse von Borussia Düsseldorf auch ihre Kick-Künste.

„Der hätte Fußball-Profi werden können“, lobte Bayern-Coach Jupp Heynckes, als

„Speedy“ beim „Fünf-gegen-Zwei“-Spielchen mit Augenthaler, Kohler, Reuter, Pflügler und Laudrup eine glänzende Figur machte.

Für den langen „Rossi“ ist Fußball Ausgleichssport zum Training als Tischtennis-Profi: „Zweimal die Woche geht's bei uns beim Hallenfußball wirklich rund.“ Daß er aber auch aus größeren Entfernungen ins Tor trifft, bewunderte sogar Klaus Augenthaler: „Der schießt ja härtere Elfmeter als ich.“ **op**



Training: Große Bälle, kleine Bälle

Gemeinsame Aktion für sicheren Schulweg

Signalgelbe Mützen für viele DDR-Erstklässer

Berlin. Opel hilft den ABC-Schützen in den ehemaligen DDR-Ländern. Über 200 000 Erstklässer haben ihre Schulzeit mit einer Schülermütze in Signalfarbe und mit reflektierenden Aufklebern für den Schulranzen begonnen. Bereits seit zehn Jahren stellen Opel und die Deutsche Verkehrswacht in der Bundesre-

publik zum Schulanfang Plakate „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ bereit, um Autofahrer auf die jungen Verkehrsteilnehmer aufmerksam zu machen. Jetzt sind die Partner auch in Ostdeutschland tätig geworden. So hilft auch in rund 800 Kindergärten spezielles Lehrmaterial den ganz Kleinen. **op**



Foto: Opel

ABC-Schützen: Guter Start mit Opel-Mützen

Qualitätskonferenz an der Ruhr

Eaton in Bochum

Bochum. Zu der bei GM Europa jährlich stattfindenden Qualitätskonferenz kam kürzlich auch GM-Europe-Präsident Robert J. Eaton von Zürich nach Bochum. Dort standen insbesondere Referate über den Qualitätsstandard, Produktionser-

gebnisse und Verbesserungen in der Produktivität auf der Tagesordnung. Unser Bild zeigt v. l.: Fertigungsvorstand Peter Enderle, Robert J. Eaton, den Bochumer Werksdirektor Wolfgang Strinz und Opel-Chef Louis R. Hughes. **op**



Foto: Hänsch

Recyclingcontainer besser nutzen

Glas ist Rohstoff

Rüsselsheim/Bad Nauheim. Die Glascontainer werden zu wenig genutzt – das war zumindest die Ansicht einer der Arbeitsgruppen des jüngsten Quality-Network-Seminars in Bad Nauheim. Der Bitte, die Standorte der Glascontainer in der Opel Post zu veröffentlichen, kommen wir gerne nach. Umweltbewusste Mitarbeiter bringen Glas in die Container am H 32 (Nähe Ordnungsdienst), D4 (Nähe Küche), K48, M 55 (jeweils ein Container in der Nähe der Schmiede und der Verbrennung) oder am N20 (vor dem Müllsammelplatz). **op**



Foto: Lorek

Anregung: Altglascontainer benutzen



Angebot: Sicherheitstraining für Zweiradfahrer

Aktive Jugendvertretung

Sicher auf zwei Rädern

Kaiserslautern. Eine nachahmenswerte Aktion startete die Jugendvertretung des Pfälzer Werks. In Zusammenarbeit mit den Abteilungen Arbeitssicherheit und Berufsausbildung sowie dem ADAC und der Berufsgenossenschaft initiierten die jungen Leute ein Sicherheitstraining für Zweiradfahrer.

Auf ihren eigenen Fahrzeugen lernten die jugendlichen Motorradfreunde dabei, ihr Zweirad sicherer zu beherrschen, vorausschauender zu fahren und gefährliche Situationen zu vermeiden. **fu**

Foto: Fuchs



Foto: Geßmann

Wochenend-Fahrer: Putz-muntere Gewinner

Aktion saubere Zentralwerkstätten

Saubere Sache

Rüsselsheim. Im April haben wir über die Aktion saubere Zentralwerkstätten (ASZW) berichtet. Jetzt nahmen die Hauptgewinner der „Säuberung“ ihren Gewinn entgegen. Gunther Lunau (rechts), Leiter Zentralwerkstätten, überreichte die Schlüssel für einen Calibra, einen Vectra und einen Omega an drei besonders pfiffige Mitarbeiter: Manfred Orf,

Hans Rottmann (2. und 3. v. r.), beide aus der Zentralen Maschinen-Abteilung, und Josef Kovacec (2. v. l.) aus dem Präzisionswerkzeugbau erhielten die Fahrzeuge für ein komplettes Wochenende. Aus den über 1100 Vorschlägen für mehr Sauberkeit hatte sich das Los nach einem sauberen Auswahlverfahren für die drei entschieden. **op**

Werksorchester-Senior verabschiedet

Zum Saisonabschluß

Rüsselsheim. Mitte September klang die Konzertsaison des Werksorchesters aus. Fünfzehn Auftritte in Heimatgemeinden der Orchestermmitglieder hatten auf dem musikalischen Reiseplan gestanden.

Einen Höhepunkt ihres musikalischen Schaffens erlebten die fünfzig Orchestermmitglieder in Mainz, als ihr Konzert im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Mainz lebt auf seinen Plätzen“ vom Südwestfunk mitgeschnitten wurde.

Für Karl Mayer, den 82-jährigen Sousaphonisten des Orchesters war es das vorerst letzte Konzert. „Bereits vor und zu Beginn des Krieges spielte ich in dem Orchester mit, aber erst 1947 wurde unter Karl Haumanns Leitung wieder regelmäßig geübt. Während der Jahre hatte ich viele schöne Stunden mit den Kameraden erlebt, die Erinnerung daran erleichtert den Abschied etwas.“ **wif**



Foto: Englert

Abschied: Sousaphonist Karl Mayer



Foto: Hänsch

Interesse: Azubis informieren sich

Von Opel lernen

Bochum. Eine Gruppe von Jugendlichen aus Großbritannien hat sich in den Bochumer Werken über die Berufsausbil-

dung bei Opel informiert. Die 19 Auszubildenden besuchten Bochum im Rahmen eines Austauschprogramms. Der

neue Leiter der Berufsausbildung, Rainer Dörfel, zeigte den Gästen, wie man an der Ruhr einen Beruf erlernt. In diesem Monat reist eine Bochumer Gruppe zum Gegenbesuch nach England. **op**