

Die Zeitung für
die Mitarbeiter der
Adam Opel AG

Opel Post



Das Verbesserungs-Vorschlagswesen zieht Bilanz

Rekord bei guten Ideen

Rüsselsheim. Verbesserungsvorschläge (VV) von Mitarbeitern haben im vergangenen Jahr über 66 Millionen Mark gespart. Dafür gab es über 10 Millionen Mark Prämien. Einen absoluten Rekord stellt das Rüsselsheimer Ergebnis dar. 34 Millionen Mark Einsparungen und 17 Höchstprämien gehen auf das Konto der Mitarbeiter am Main.

Von 12000 eingereichten VVs wurden dort 3700 angenommen. Die Einsparung pro Annahme erhöhte sich beträchtlich. Waren es 1989 noch rund 6000 Mark gewesen, weist die Statistik des vergangenen Jahres über 9000 Mark aus. „Ein Zeichen für gesteigerte Qualität der Vorschläge“, sagte der Leiter

des Vorschlagswesens, Helmut Wippel, bei der Jahresveranstaltung der Abteilung. Der VV-Chef berichtete allerdings auch über Defizite des Vorschlagswesens. „Die Bearbeitungszeiten sind zu lang“.

Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt verwies in seiner Rede auf die positiven

Auswirkungen der Gruppenarbeit auf das Vorschlagswesen. „Gerade dort, wo Gruppenarbeit bereits begonnen hat, zeigt sich eine verstärkte Bereitschaft, gute Ideen einzubringen.“

Schlotfeldt rief auf, das Vorschlagswesen noch attraktiver zu machen. „Die neue Unternehmenskultur baut darauf, daß sich jeder um ständige Innovation und Verbesserung bemüht“.

Die Sieger im Abteilungswettbewerb um Verbesserungsvorschläge sind die Instandhaltung Motor, Getriebe und Schmiede, Manufacturing Engineering Karosseriewerk und die Instandhaltung Module und Zusammenbauwerke. Die Preise dafür nahmen Willi Fießer, Peter Schuch und Horst Langguth entgegen.

In Bochum und Kaiserslautern werden die Preise demnächst vergeben. An der Ruhr wurden 11000 VVs eingereicht und 26 Millionen Mark gespart. Die Pfälzer brachten 2500 Ideen zu Papier und sparten damit fast 6 Millionen Mark. flo

Neubau in Eisenach

Opel baut auf

Eisenach. Die Bauarbeiten für das Werk in Eisenach laufen nach der Grundsteinlegung Anfang Februar auf Hochtouren. Es entsteht auf einem 300 000 Quadratmeter großen Grundstück, das Opel im Dezember von der Treuhandanstalt erworben hatte.

Das Unternehmen investiert in neue Werkshallen und die hochmoderne Fertigungs-

Technologie mehr als eine Milliarde Mark. Allein zehn Prozent der Investitionssumme sind für den Umweltschutz vorgesehen.

Rund tausend Menschen finden auf der Großbaustelle in Eisenach Arbeit. Über 50 Prozent der Arbeiten werden dabei von Firmen aus den neuen Bundesländern ausgeführt (vgl. Seite 7). op

Werkspost überlastet

Vorsicht vor Kettenbriefen

Rüsselsheim. Ein- bis zweimal jährlich kursieren in den Werken sogenannte Kettenbriefe. So auch jetzt in Rüsselsheim. Durch diese unnötigen und unseriösen Sendungen wird den ohnehin stark ausgelasteten Mitarbeitern der Postabteilung noch zusätzliche, völlig unnötige Arbeit aufgebürdet. Wichtige Briefe können deshalb verspätet ankommen.

Nicht zuletzt führt dieser Mißbrauch der Werkspost auch zu nicht unerheblichen Kosten. Jeder Brieftransport durch die Werkspost kostet das Unternehmen rund eine Mark. Schon wenn nur 20



Leistungsstark: Der Pfälzer Motorenbau hat engagierte Mitarbeiter

Foto: Weber

Triebwerk Kaiserslautern

Kaiserslautern. Knapp zehn Jahre nach dem ersten wurde jetzt der dreimillionste Motor im Werk Kaiserslautern gefertigt. 1300 der rund 6500 Mitarbeiter des Pfälzer Werks sind im Motorenbau beschäftigt.

Während bei Produktionsbeginn im April 1981 noch 1280 Antriebsaggregate pro Tag geplant waren, so laufen derzeit täg-

lich schon 2050 Motoren vom Band. Dabei reicht die Produktpalette vom 1,7-Liter-Diesel und 1,8-Liter-Motor über den 2,0i-Motor bis hin zum weltweit als Maßstab moderner Viertakttechnik eingestuftem 2,0i-16V-Motor. Modifizierte Serientelle liefert der Pfälzer Motorenbau auch für den leistungsstarken 2,0-Liter-16V-Rennsportmotor für die

Formel 3.

Entsprechend den international unterschiedlichen Abgasbestimmungen werden die verschiedenen Motorvarianten auf 28 Prüfständen getestet und an die Werke in Rüsselsheim, Bochum und Antwerpen sowie an die Opel-Schwestergesellschaft Vauxhall in Luton und Ellesmere Port geliefert (vgl. auch Seite 4). op



Der thüringische Ministerpräsident Josef Duchac und Opel-Chef Louis R. Hughes bei der Grundsteinlegung

Mitarbeiterbefragung

Fragebogen verabschiedet

Rüsselsheim. Für die geplante Mitarbeiterbefragung hat die damit beauftragte Arbeitsgruppe (vgl. Opel Post 1-2/91) jetzt den Fragebogen inhaltlich und redaktionell verabschiedet. Wie vorgesehen, geht der

Fragenkatalog nun in einen Vorabtest, in dem er auf Verständlichkeit und Inhalte überprüft wird. Danach findet eine Schlußredaktion statt, an die sich die eigentliche Befragung anschließt. op

Werkferien '91

Die Arbeit geht weiter

Rüsselsheim. Erstmals werden in diesem Jahr auch in den Werkferien Autos produziert. So bleibt vom 8. bis 26. Juli eine Linie in Betrieb. Und in den drei Wochen vor und nach den Ferien müssen mindestens zwei Drittel der Belegschaft aus der Produktion und den abhängigen Bereichen anwesend sein. Über die genauen Einzelheiten der Urlaubsregelung in Rüsselsheim informiert ein Aushang. op

Unterlagen gesucht

Alles über Frigidaire

Rüsselsheim. Zur Illustration eines geplanten Buches über Opel-Zeichen werden Frigidaire-Prospekte, -Anzeigen, -Betriebsanleitungen oder ähnliches zur leihweisen Überlassung gesucht. Die Unterlagen werden reproduziert und unbeschädigt zurückgegeben. Kontakt: Heinz H. Zettl (Öffentlichkeitsarbeit), Tel. 54 70. op

In dieser Ausgabe

- Propeller AG - Übungs-Firma für Azubis Seite 2
- Druck - Neue Transferpressen in Bochum Seite 3
- Kraft-Werk - Drei Millionen Motoren aus Kaiserslautern Seite 4
- Frontera - Opel auf dem Genfer Salon Seite 5
- Jubilare, Personalien und Leserbriefe Seite 6
- Neubau - Werk Eisenach Seite 7
- Unterhaltung - Seite 8
- Sport - Seite 9
- Anzeigen - Über 1000 Jahreswagen Seite 10-15
- Fastenzeit - Echo auf „Sieben Wochen ohne“ Seite 16

Terminsache

Rüsselsheim. Wer seinen Neuwagen noch vor den Werkferien haben möchte muß folgende Bestelltermine beachten: Corsa, Kadett und Vectra bis 15. März, Omega und Senator bis 3. Mai. op

Großer Bahnhof

Rüsselsheim. Großer Bahnhof für Verkaufsvorstand Georg Hehner. Anlässlich der Feier seines 40. Dienstjubiläums Ende Februar hatte Opel zahlreiche Gäste ins Rüsselsheimer Forum eingeladen. Darunter auch Ex-Minister Dr. Hans Friderichs (re.), der die Festrede hielt. Opel-Chef Louis R. Hughes übernahm bei seiner launigen Rede auch eine Gesangsrolle; er stimmte an: „So ein Tag ...“



Foto: Seibert

Nachwuchs gründet Juniorfirma

Azubis üben Management

Rüsselsheim. Ein handgemaltes Schild im Flur weist den Weg zur jüngsten Firma auf dem Opel-Gelände: Im zweiten Stock des Gebäudes D 3 hat die Propeller AG ihren Verwaltungssitz. Von Ausbildern und Auszubildenden vor einigen Monaten als erste Juniorfirma im Rhein-Main-Gebiet ins Leben gerufen, hat die Aufgabe, den kaufmännischen Azubis das Zusammenwirken der verschiedenen Fachabteilungen eines Großunternehmens in einer kleinen und überschaubaren Einheit verständlich zu machen.

Von grauer Theorie herrscht hier keine Spur, denn die Azubis leiten die Geschichte der Propeller AG – der Firmenname wurde so gewählt, daß die Buchstaben des Namens „Opel“ darin vorkommen – selbst: Jeder der Lehrlinge hat ein eigenes Vorgesetztes-Ressort. Materialwirtschaft, Einkauf, Verkauf und Personalwesen müssen aufeinander abgestimmt werden, wenn die Firma funktionieren soll.

spielsachen wie Miniatureisenbahnen oder Autos sind tolle Geschenke, die jeder gut verwenden kann“, meint der Propeller-Vorstand einhellig.

Aber nicht alle Ware soll von außen bezogen werden: Die Lehrwerkstatt der gewerblich-technischen Berufsausbildung ist als Lieferant ebenfalls schon gewonnen. Kerzenständer und bestimmte Holzwaren werden von den gewerblichen Azubis in Zukunft angefertigt. Für eine optimale Koordination ist der fünfte Vorstand, Ressort Produktion, zuständig, der von einem gewerblichen Azubi geleitet wird.

Keine langweilige Trockenübung

„Hierbei werden Fähigkeiten wie Teamgeist, Verhandlungsgeschick und Konfliktfähigkeit von den Lehrlingen gefordert und trainiert“, berichtet der Leiter der kaufmännischen Berufsausbildung, Hans-Dieter Dorn.

Daß die Juniorfirma keine Trockenübung für künftige In-

Mitarbeiter als Aktionäre

Darüber hinaus hat die Juniorfirma mit dem Propeller-Firmenemblem ein weiteres Ziel. Sie beabsichtigt, auch als Lieferant für ihre „Mutter“, die Adam Opel AG, tätig zu werden.

„Für die Produktion von Fahrschulfahrzeugen Typ Vectra 1,6 D) liefern wir Auspuffhalter“, erzählt Joachim Pfeifer, Vorstand Materialwirtschaft, stolz. Produziert werden die Teile, von denen etwa fünfzig im Jahr benötigt werden, von der Lehrwerkstatt.

Um die ehrgeizigen Pläne in die Tat umzusetzen, muß die Firma allerdings zunächst einen Kapitalstock aufbauen. Als Aktiengesellschaft gegründet – wenn auch nicht börsennotiert – heißt es nun in den nächsten Tagen Aktien im Wert von fünf Mark pro Stück auszugeben. Da es sich um Belegschaftsaktien handelt, kann jeder Opel-Mitarbeiter Anteilseigner der Propeller



Aktie: Werden Sie Anteilseigner

dustriekaufleute ist, erklärt Andreas Mayer, derzeitiger Einkaufschef der Propeller AG: „Wir werden Holzspielsachen und andere Gebrauchsgüter wie Kerzenständer oder Schmuck beziehen, die wir dann wie eine richtige Firma verkaufen möchten.“

Lehrwerkstatt als Lieferant

Als zukünftige Kunden sieht das Propeller-Team die Opel-Belegschaft: „30 000 Rüsselsheimer Mitarbeiter sind ein großer Absatzmarkt und Holz-



Propeller-Vorstand (v.r.): Andreas Mayer, Ulrike Knoll, Joachim Pfeifer und Christiane Cordes

AG werden – mit Recht auf Gewinnausschüttung. Opel-Chef Louis R. Hughes ist schon Aktionär. Die 3000 Aktien liegen fix und fertig gedruckt vor und warten auf ihre Besitzer. „Rund 300 Vorbestellungen haben wir schon“, berichtet Personalchefin Ulrike Knoll.

Gutes Omen

Neben dem dynamischen Propeller-Firmenemblem schmückt das Antlitz des Firmengründers Adam Opel die dekorative Aktie – ein gutes Omen, denn die Firma des Gründervaters ist in ihrer mehr als 125jährigen Geschichte bekanntlich kräftig gediehen.

Ende der Amtszeit

Für den derzeitigen Vorstand neigt sich die Amtszeit dem Ende zu, denn der Firmenvorsitz wird nach dem Rotationsprinzip besetzt: Im Dreimonatsturnus kommen neue Azubis in den Genuß, „Chef spielen“ zu dürfen.

„Schade, daß es für uns schon bald vorbei ist“, bedauert Ulrike Knoll, „hier kann man so richtig eigenverantwortlich arbeiten.“ Und Einkaufschef Andreas Mayer: „Die freie Zeiteinteilung macht Spaß – auch wenn mal Überstunden anfallen.“

Eurapass vom Händler

Rundum sicher

Rüsselsheim. Unter der Bezeichnung „Eurapass – Der Opel-Händler-Reiseschutz“ bieten die deutschen Händler des Unternehmens Autofahrern eine neue Reiseschutz-Versicherung an. Sie ist weltweit gültig und sieht umfangreiche Serviceleistungen bei Pannene, Unfall, Fahrzeug-Diebstahl, Krankheit oder anderen Notfällen vor.

hilfe, Abschleppdienst, Übernachtung oder Ersatzwagen.

Die Händler arbeiten über den Opel-Händler Versicherungsdienst mit Europ Assistance zusammen. Diese Gesellschaft betreibt in 14 Ländern eigene Notrufzentralen. Für deutsche Kunden ist die Einsatzzentrale in München zuständig. Sie ist rund um die Uhr unter der Rufnummer (0 89) 53 08 11 erreichbar.

Bei medizinischen Notfällen sind überdies rund 80 Ärzte einsatzbereit, um verunglückten oder erkrankten Kunden zu helfen oder sie beim Rücktransport in die Heimat zu begleiten.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrs-Serviceversicherungen oder Auto-Schutzbriefen müssen Eurapass-Inhaber im Fall des Falles kein Geld vorstrecken. Die Versicherungsgesellschaft rechnet direkt mit allen Betrieben oder Institutionen ab, die an der Hilfeleistung beteiligt waren. Darüber hinaus organisiert der Eurapass beispielsweise Pannen-

Der Eurapass kostet pro Jahr 79,50 Mark. Bei weiteren Fragen hilft der Opel-Händler oder der Opel-Händler-Versicherungsdienst, Telefon (0 61 42) 40 42 00.

Testnote „gut“

Verkaufsstart in Neuseeland

Wellington. Zum ersten Mal seit 50 Jahren gingen Opel-Modelle jetzt in Neuseeland auf breiter Front in den Verkauf. Angeboten werden die Bestseller Vectra – vom 1.8i-GL-bis zum 2000 16V – und Calibra 2.0i 16V. Bei der Pressevorstellung vor dem offiziellen Verkaufsstart ernteten die beiden Erfolgsgestirne gute Noten trotz der anspruchsvollen Teststrecken am anderen Ende der Welt.

Saab schließt Werk

Aus für Malmö

Trollhättan. Saab plant sein Werk in Malmö zu schließen. Schuld daran ist die anhaltend sinkende Nachfrage nach Saab-Personenwagen auf den Schlüsselmärkten des Unternehmens. Das schwedische Werk ist wegen seiner Fertigungsmethoden international bekannt geworden. In Malmö gibt es keine Fließbänder mehr. Die Produktion soll nach den Plänen jetzt im Stammwerk Trollhättan konzentriert werden.

Die nächste Opel Post erscheint Anfang April. Anzeigenschluß dafür ist am 13. März.

Magnetstreifen statt Essensmarken

Kantine nimmt Karten

Rüsselsheim. Nach den Bochumer Kaminen gilt nun auch in Rüsselsheim die „Menu Card“. Mit ihr gibt es das Essen jetzt ohne Bargeld.

an einem speziellen Automaten und höchstens bis zu 50 Mark. Und das ohne Mün-

bekommen ihr Essen nach wie vor zum Sonderpreis. Die schlaue Karte ist entsprechend markiert.



Bargeldlos: Kreditkarte für Kantinen

Welcher Kantinegast kennt das Problem nicht: Die Essensmarken sind zu Ende, und für den Automaten fehlen die passenden Münzen. Der nimmt nämlich nur Fünfmarkstücke und Münzen zu einer Mark. Wenn nach dem Wechseln dann noch die Schublade an dem Automaten klemmt, ist die gute Mittagslaune dahin.

Die „Menu Card“ löst diese Probleme. Zwar muß auch sie erst aufgewertet werden; doch passiert dies ohne Bares

ze oder Banknote, das Essensgeld wird einfach von Lohn oder Gehalt abgebogen.

Genauso einfach bezahlt man mit der „Menu Card“. An der Essensausgabe stehen Kartenleser, die den Preis für das Mittagsgeschick abbuchen. Rentner und Auszubildende

zur Verfügung, die ihre Karte unbedingt mit Bargeld aufladen möchten.

Demnächst erhält jeder Rüsselsheimer Mitarbeiter seine „Menu Card“ zusammen mit einem Merkblatt. Darin wird das neue Verfahren ausführlich beschrieben. flo



Ausweis: Umfangreiches Angebot mit eurapass

Bildungsangebote

Lernen in der Freizeit

Rüsselsheim. Die Abteilung Fachliche Weiterbildung hat alle Kurse, die außerhalb der Arbeitszeit stattfinden, einem neuen Fachbereich der Berufsbildenden Schule zugeordnet. Der Bereich heißt jetzt „Berufliche Bildung in der Freizeit“ und hat zwei Schwerpunkte für die nächste Zeit gesetzt. So sollen Lehrgänge mit IHK-Abschluß angeboten werden

und solche für ältere Mitarbeiter. Aktuelle Veranstaltungen werden das Programm ergänzen.

Ansprechpartner sind Monika Krättschmer und Johanna Lomp-Knetsch, Telefon 40 94. Bei den Trainings-Kursen während der Arbeitszeit hat sich übrigens nichts geändert. Zuständig bleibt die Fachliche Weiterbildung, Telefon 20 49.

Opel Post

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG. Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim. Redaktion: Dieter Schmidt (Chefredakteur), Fritz Lorek (stv. Chefred.). Redaktionsassistentin: Irene Lukas. Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Praschma (Bochum), Heidi Adam (Kaiserslautern). Layout: D+K Horst Repschläger. Satz und Druck: Die Südwestrolle, Plieninger Str. 150, 7000 Stuttgart 80. Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Red. Opel Post, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim, Telefon 061 42/66-4057, -3898, Telefax 061 42/61 598. Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe. Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Neue Pressen in Bochum

High-Tech macht Druck

Bochum. Wenn bald die ersten Teile für den neuen Astra das Preßwerk an der Ruhr verlassen, ist das eine Premiere. In den Bochumer Werken arbeiten jetzt nämlich neue Groß-Transferpressen.

Die beiden Großtransferpressen der neuesten Generation wiegen je 1600 Tonnen und sind 37 Meter lang, 15 Meter hoch und neun Meter breit. Zehn Meter liegen über und fünf unter dem Boden.

Eine Gesamtkraft von 3200 Tonnen, verteilt auf sieben Fertigungsstufen, steht zur Verfügung. Im Automatikbetrieb sind bis 1080 Hübe pro Stunde einstellbar. So können über 2000 Teile pro Stunde gepreßt werden, jeweils zwei auf einmal.

66 Kilometer Steuerleitungen und eine Anschlußleistung von 520 Kilowatt pro Presse sind notwendig, um den Betrieb der über 100 Verstellmotoren und elektrischen Steuerungen zu gewährleisten. Das Herzstück der komplexen Fertigungseinrichtung sind drei Prozeßrechner. Diese Technologie macht einen vollautomatischen Werkzeugwechsel innerhalb von fünf Minuten möglich. Zur schnellen Fehlerbeseitigung ist ein umfangreiches Diagnosesystem installiert. Weiterhin wurde an wartungs- und instandhaltungsfreundliche Anordnung aller Systeme geachtet.

Durch eine komplette Verkapselung wird die durchschnittliche Lärmpegelreduzierung von zehn Dezibel möglich.

Doch zunächst mußten rund 60 Pressen mit einem Durchschnittsalter von 25 Jahren um- oder abgestellt werden. In den beiden freigeordneten Pressenfeldern

wurden neue Fundamente gegossen. Zusätzlich mußte die gesamte Stahlkonstruktion neu errichtet werden.

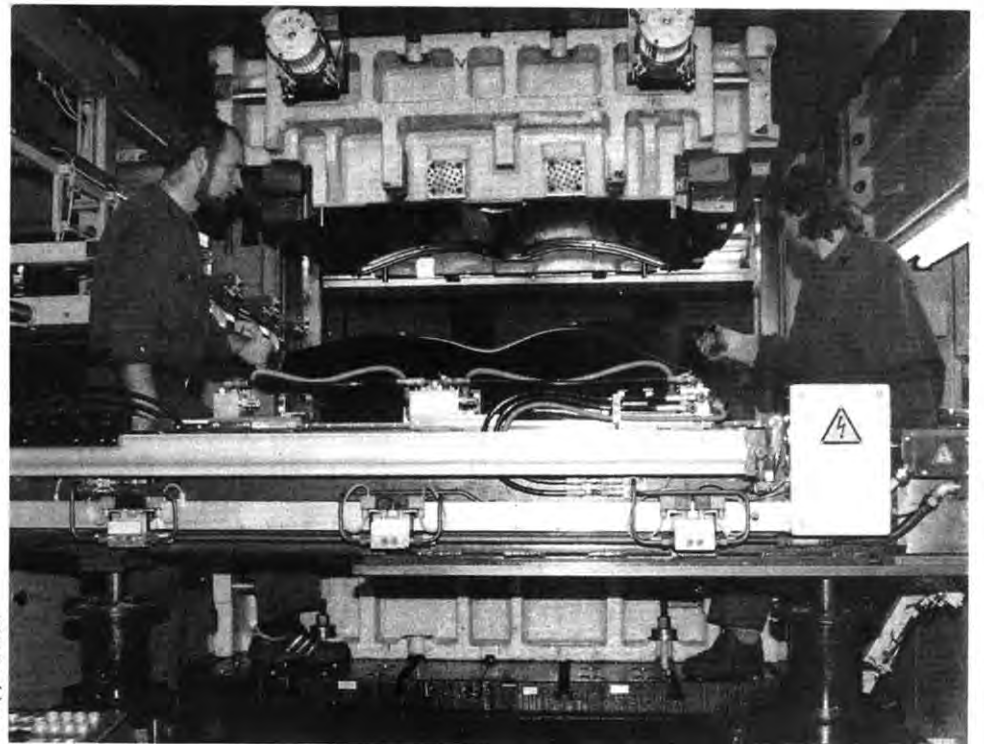
16 überbreite Schwertransporter waren dann nötig, um die Großteile vom Lieferanten vom Bodensee bis nach Bochum zu transportieren (die Opel Post berichtete).

Um eine reibungslose Übergabe an die Bochumer Mitarbeiter zu gewährleisten, laufen die fachlichen Vorbereitungen momentan auf vollen Touren.

Im endgültigen Produktionsstadium werden Elektroni-

ker, Elektriker, Werkzeugmacher, Schlosser, Inspektion und Teilentsorger als Team an den Groß-Transferpressen oder in der neu geschaffenen Werkstatt zusammenarbeiten. Elf neue Werkzeugsätze produzieren nach der Einarbeitung Teile wie Verkleidung Türhaut, Seitenwände innen, Kotflügel, Haube und Dach für das neue Modell.

Die neuen Pressen garantieren hohe Produktivität, Qualitätsverbesserung und somit einen Wettbewerbsvorteil für das Bochumer Preßwerk.



Preßwerk: Über 2000 Teile pro Stunde können hier gefertigt werden



Druckerei: Moderne Großtransferpressen der neuesten Generation

Nach der Neuordnung

Sauberer Abschluß

Bochum. Die Anforderungen nach der Neuordnung der Metall- und Elektroberufe sind erheblich gestiegen. Selbständig zu planen und zu handeln lautet jetzt die Devise. Kein Problem für 92 Auszubildende der Bochumer Werke, die erstmals nach der Neuordnung ihre Prüfung ablegten. 21 von ihnen schlossen die praktische Prüfung mit „sehr gut“ ab. „Gut“ schafften 46 Azubis, „befriedigend“ 21 und „ausreichend“ 4.

„Ein tolles Ergebnis“, wie Rainer Dörffel, Leiter der Berufsausbildung an der Ruhr, freudig kommentierte. Denn mit dem Ergebnis liegt der Durchschnitt bei 2,1 – alle Kandidaten bestanden die schwierige Prüfung. Unter ihnen auch die 20jährige Christine Mavc, die erste Frau im IHK-Bezirk Bo-



Christine Mavc

chum, die ihre Facharbeiterprüfung nach dem neuen Berufsbild mit Bravour abschloß. Drei Jahre und sechs Monate hat sie gelernt, jetzt ist sie Industriemechanikerin der Fachrichtung Maschinen- und Systemtechnik. **pra**

Darlehensprogramm

Geld zum Bauen

Rüsselsheim. Auch in diesem Jahr können Mitarbeiter ein Baudarlehen vom Unternehmen bekommen. Dafür stehen rund sieben Millionen Mark zur Verfügung. Bis zu 10 000 Mark sind zinslos zu bekommen, Ergänzungsdarlehen von 20 000 Mark kosten vier Prozent Zinsen. Auskunft gibt es in Rüsselsheim unter Telefon 28 42. Bochumer wählen 24 77 und in Kaiserslautern gilt 6 77. **op**

Fertigungsgruppenkonzept: Drei Fragen an Jürgen Gebhardt

Erfolg durch Zusammenarbeit

Eisenach. Auf Opel konzentrieren sich die Hoffnungen einer gesamten Region. Nach dem Auslauf der Wartburg-Fertigung setzt das Rüsselsheimer Unternehmen nun die lange Autobau-Tradition Thüringens fort. Die Opel Post sprach mit dem Geschäftsführer der Opel-AWE-Pkw GmbH, Jürgen Gebhardt.

Opel Post: In der Eisenacher Vectra-Montage wendet erstmals ein gesamter Produktionsbetrieb das Fertigungsgruppenkonzept an. Wie sind Ihre ersten Erfahrungen mit der Teamarbeit?

Gebhardt: Durchweg positiv. Wir haben unsere Mitarbeiter durch Auswahlverfahren „ausgesucht“. In einem einwöchigen Workshop wurden Inhalte und Ziele des Fertigungsgruppenkonzeptes vermittelt.

Dies war eine gute Grundlage für den Produktionsstart in Eisenach. Nach fast dreimonatiger Produktion mit der kompletten Mannschaft zeigen sich erste positive Ergebnisse. Die Mitarbeiter organisieren die Arbeit innerhalb der Gruppen bereits weitgehend selbstständig. Sie kontrollieren die Arbeit selbst und geben Qualitätsarbeit weiter. Auch Pflege und Wartung der Werk-

zeuge und Einrichtungen wird selbst übernommen. Man gestaltet die Arbeitsplätze zugunsten größerer Effizienz nach eigenen Ideen um. Dazu gibt es bereits hervorragende Beispiele.

Die Mitarbeiter nutzten bisher auch die Chancen zur Flexibilisierung, was in unserem Entlohnungssystem entsprechend honoriert wird. Verschweigen möchte ich allerdings nicht, daß es noch eine Reihe von Mitarbeitern gibt, die in diesen Prozeß noch stärker eingebunden werden müssen.

Das Fertigungsgruppenkonzept ist ein langfristiger Prozeß, an dem alle Beteiligten, Mitarbeiter und Führungskräfte, ständig arbeiten müssen.

Opel Post: Zu Ihrer Philosophie gehört auch die intensive Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat. Wie funktioniert sie?

Gebhardt: Eines der Prinzipien des Fertigungsgruppenkonzeptes ist die „offene Tür“. Dies galt von Anfang an auch für die Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat. Alle Probleme, ganz gleich, ob es welche der Mitarbeiter waren oder Aspekte der Geschäftsleitung betraf, wurden offen und



Jürgen Gebhardt

Sprung mitvollzogen?

Gebhardt: Der Wartburg, bestückt mit einem modernen Viertakt-Motor ist sicher anders als der Vectra, keineswegs aber steinzeitlich. Veraltet sind dabei sicherlich die Fertigungstechnologie und die Produktionsanlagen im AWE-Stammwerk Eisenach.

Die Mitarbeiter haben in dieser Umgebung gelernt, zu improvisieren und flexibel zu sein. Dies war wiederum eine gute Voraussetzung für die neue Aufgabe bei uns. Nach insgesamt sieben Wochen Training in Rüsselsheim wurde dort bereits ein Fahrzeug selbstständig zusammengebaut. Die bisher in Eisenach gefertigten Stückzahlen und die Qualität zeigen, daß unsere Mitarbeiter ihre Aufgabe sehr gut meistern. Die Qualität ist nämlich vergleichbar mit den anderen Vectra-Fertigungsstätten. **op**

Erfolgreiches Kundenmagazin

Start-Schuß

Rüsselsheim. Das erfolgreiche Opel-Kundenmagazin „start“ gewinnt immer mehr Leser: 1990 waren es pro Ausgabe rund 216 000. „start“ erscheint viermal jährlich und berichtet ausführlich und in Farbe über neue Modelle, interessante technische Entwicklungen, Motorsport und Oldtimer. Das Abonnement für vier Ausgaben kostet lediglich 20 Mark. Von Mitarbeitern kann es bei folgender Adresse bestellt werden: Redaktion start, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim. **op**



Aktueller start-Titel

Pfälzer Motorenfertigung arbeitet rund um die Uhr

Fliegender Pausenwechsel

Kaiserslautern. Grund zum Feiern gab es jetzt in Kaiserslautern. Im unlängst zehn Jahre alt gewordenen Motorenbau des Pfälzer Komponentenwerkes lief der dreimillionste Motor vom Band.

Das Jubiläumsstück, ein Zweiliter-16ventiler, wurde unter tatkräftiger Mithilfe von Kaiserslauterer Journalisten gefertigt, die die letzten Produktionsschritte des Motors unter fachkundiger Anleitung begleiteten. Die Übertragung des Geschehens in der Endmontage auf eine Videowand im Veranstaltungsraum verfolgten die Belegschaft des Motorenbaus und zahlreiche Gäste, unter ihnen Fertigungsvorstand Peter Enderle und Ernst Eggers, Staatssekretär im rheinland-pfälzischen Wirtschaftsministerium. Werksdirektor Jochen Ohse und Betriebsratsvorsitzender Paul Schleicher gratulierten den Frauen und Männern des Motorenbaus zu ihrer herausragenden Leistung.

Möglich wurde die Fertigung von nunmehr drei Millionen Motoren durch eine in Kaiserslautern entwickelte und inzwischen für deutsche, europäische und außereuropäische Opel- und GM-Werke richtungweisende Neuerung. Rund um die Uhr werden die Anlagen durchgeführt. Im fliegenden Pausenwechsel überwacht eine dann reduzierte Mannschaft die 41 Transferstraßen, an denen über 300 Maschinen und rund 1800 Werkzeuge im Einsatz sind.

Dieser Pausendurchlauf schafft bei gleicher Maschinerie und ohne hohe Investitionen annähernd drei Stunden mehr Kapazität pro Tag. Er reduziert Nacharbeit und Ausschuß, verhindert Stromspitzen sowie ein unregelmäßiges Abkühlen und Aufwärmen der Maschinen und schafft Wartungsmöglichkeiten an den Anlagen, an denen keine Volllastlastung besteht.

Mit dieser seit April 1988 praktizierten Organisationsänderung ist es gelungen, die ursprünglich geplante Tagesproduktion von 1280 Antriebsaggregaten auf die stolze Zahl von nunmehr 2050 anzuheben. Dabei reicht die Produktpalette vom 1,7-Liter-Diesel und 1,8-Liter-Motor mit Zentralvergaserinspritzung für die Kadett- und Vectra-Mo-

schen Luton und Ellesmere Port geliefert.

Von den rund 1300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Kaiserslauterer Motorenbau erfordert das 24-Stunden-Konzept mehr Flexibilität und eine Leistungsverdichtung vor, während und nach den Pausen. Das Unternehmen lohnt es ihnen mit einer Mehrzahlung.

Gefördert wird die Flexibilität innerhalb der Belegschaft auch durch die Einführung des Fertigungsgruppenkonzepts im Motorenbau des Pfälzer Werkes. Sechs selbstverantwortlich organisierte Pilotgruppen, je zwischen acht und zwölf Mitarbeiter stark, sind seit mehr als einem Jahr dort schon im Einsatz, Ende 1991 werden es 28 sein. Ab Januar 1993 will Opel in Kaiserslautern seine Motoren ausschließlich in Teamarbeit fertigen.

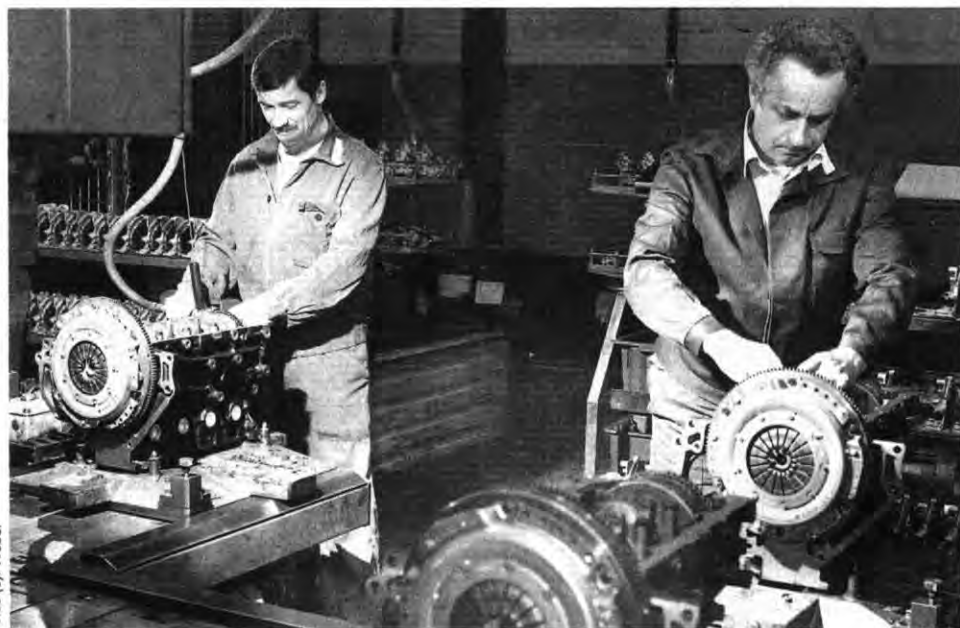
3 Millionen Opel-Motoren aus Kaiserslautern



Werksdirektor Jochen Ohse

delle über den 2,0l-Motor, der im Vectra, Omega und Calibra seine Dienste tut, bis hin zum weltweit hochgelobten 2,0l-16V-Motor für Kadett GSi, Vectra 2000 und Calibra 16V. Modifizierte Serienteile liefert der Pfälzer Motorenbau auch für den 2,0-Liter-16V-Rennsportmotor der Formel III.

Entsprechend den unterschiedlichen Abgasbestimmungen innerhalb und außerhalb Europas werden in dieser Produktpalette rund 90 Motorvarianten hergestellt, an 28 Prüfständen getestet und an die Werke in Rüsselsheim und Bochum, zu General Motors Continental nach Antwerpen sowie an Vauxhall im engli-



Karl Hebel und Kurt Barth (re.) arbeiten in der Endmontage des Motorenbaus. Sie montieren die Ölpumpe

Der lange Weg vom Materialeingang zur Endmontage

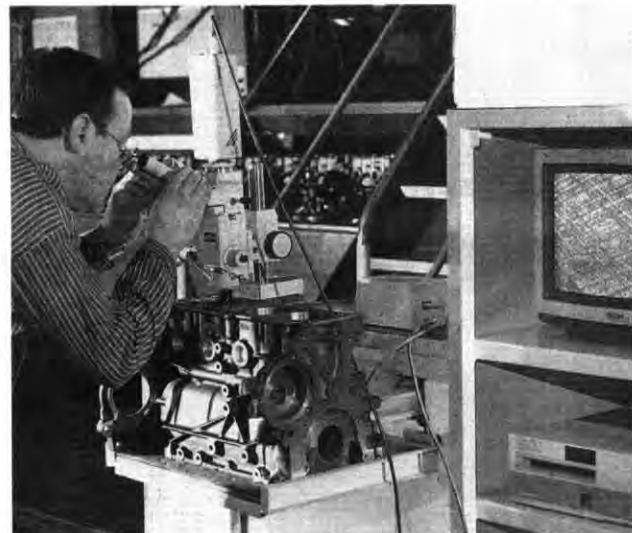
Ein Rohling wird zum Motor

Kaiserslautern. Endmontage und Motorprüfstände gelten gemeinhin als Vorgefertigungsstationen im Kaiserslauterer Motorenbau. Doch bis ein Aggregat endmontagefertig ist, hat es bereits eine Vielzahl an Bearbeitungsgängen hinter sich. Arbeiten, die allesamt im Fertigungsbereich K-30 des Pfälzer Werkes verrichtet werden.

Es beginnt beim Materialeingang des Motorenbaues, wo die per Zug und LKW angelieferten Motorrohlinge und Zubehörteile eintreffen.

Der Zylinderblock nimmt dann seinen Weg, aufgelegt auf ein Förderband durch die Robotronik, in die Lackieranlage und gelangt über einen Förderer in die erste Transferstraße, wo er automatisch entladen wird. Vollautomatisch werden dort Kopfseite, Fußplatte und Lagergasse gefräst sowie Indexbohrungen angebracht.

In der zweiten Transferstraße werden die Kupplungs- und Stirnseite sowie die seitlichen Nocken abgefräst. In einer Drehoperation werden Wasserpumpe und Anlasser bearbeitet, Ölabscheider und Sensorfläche für Zündgeber vor-



Mit einem Mikroskop wird die Honqualität des Motorrohlings kontrolliert

bearbeitet und die Zylinderbohrungen vorgebohrt.

Das Fertigdrehen der Wasserpumpe, das Bohren der Stirn- und Kupplungsseite sowie das Gewindeschneiden passiert in Transferstraße Nummer drei.

Wie bereits nach den beiden ersten Transferstraßen, werden auch nach Transferstraße drei und allen noch folgenden die Arbeitsvorgänge nach einem exakt festgeleg-

ten Prüfplan auf die jeweils vorgegebenen Maße kontrolliert.

Die vierte Transferstraße besorgt die seitlichen Bohrungen rechts und links und die Gewindebohrungen am Motorblock. In der fünften Transferstraße werden auch oben und unten Bohrungen vorgenommen. Vorgesehen sind sie unter anderem für die Kopfbefestigungsschrauben und den Ölsteigkanal. Die An-

lagen arbeiten dabei bis auf tausendstel Millimeter genau, was ungefähr einem Sechzigstel der Dicke eines menschlichen Haares entspricht.

Nach einem Waschkvorgang und einer erneuten Zwischenkontrolle, in der alle zuvor ausgeführten Operationen hundertprozentig gesichtet sowie stichprobenmäßig nachgemessen werden, folgt nun die Montage der Lagerdeckel und deren Nummerierung.

Danach beginnt die Feinbearbeitung, das sogenannte Feindrehen von Lagergasse, Anlasser, Wellendichtringsitz und dem Anschluß für den Wasserzulauf. Ebenfalls bearbeitet werden die Zentrierhülsebohrungen für die spätere Getriebeanflanschung und die Ölpumpe sowie der Führungslagersitz für die Pleuellwelle. Die Zylinderbohrungen durchlaufen eine zweite Vorbearbeitung. An der Kopfseite wird die Kompressionshöhe fertigbearbeitet, Stirn- und Kupplungsseite werden auf Fertigmaß gefräst.

An zwei Feindrehstraßen werden die Zylinderbohrungen für den folgenden sogenannten Honvorgang zum vierten Mal vorbearbeitet. Mit einer Honmaschine werden Lagergasse und Zylinderbohrungen gehont, das heißt ihre Oberfläche wird feinstbearbeitet. Die Qualität dieses Arbeitsvorganges mißt präzise ein Mikroskop, welches auch Aufnahmen macht und diese über einen Videoprinter vorführt.

Nach einer erneuten Kontrolle von Zylinderbohrungen, Lagergasse und Simmerring-sitz werden die Maße eingepreßt. Damit lassen sich Lagerbeziehungsweise Kolbenklasse feststellen.

Über einen Hochförderer gelangen die Blöcke wiederum in eine Waschmaschine. Nach dem Reinigungsvorgang werden Wasserdeckel und -stutzen montiert. Die Benzinmotoren erhalten die Zündzeitwülse. Auch die vier Ölkanalverschlußschrauben werden eingeschraubt.

Nach einer letzten Kontrolle auf Undichtigkeiten im Wasserraum und Ölkanal werden die Aggregate sortiert und auf Paletten abgesetzt. Erst jetzt beginnt ihr Weg in die Endmontage.

Quality-Network-Training geht weiter

Seminare geplant

Kaiserslautern. Rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werkes Kaiserslautern haben im vergangenen Jahr an insgesamt elf Quality-Network-Seminaren der Stufe III teilgenommen. Das sind fast 10 Prozent der Belegschaft.

Die Auswertung der am Ende eines jeden Seminars ausgegebenen Bewertungsbögen belegt, daß sich 95 Prozent aller Teilnehmer sehr stark mit dem Quality-Network-Prozeß identifizieren. Der gleiche Prozentsatz empfindet die Seminare als lohnend und anregend. Vor allem die Workshops gelten als sehr interessant. Auch ein aus Teilnehmern unterschiedlicher Seminare zusammengesetztes Gremium ist der Auffassung, daß die Stufe III im Kaiserslauterer Werk überaus positiv angenommen wird.

Verbessert hat sich nach Meinung der Seminarantworter auch die Kommunikation im Werk. Generell ist die Zahl der Mitarbeiter ge-

wachsen, die über ihren Arbeitsplatz oder ihre Abteilung hinaus auch an die Interessen des Werkes Kaiserslautern oder des Gesamtunternehmens denken.

Nach diesen positiven Reaktionen plant man in Kaiserslautern, nun die noch nicht geschulten 5500 Mitarbeiter von Seminarteilnehmern der Stufe III mit Quality Network vertraut zu machen. Derzeit geht man davon aus, daß jeweils freitags zwei Seminare in Früh- und Spätschicht mit je 72 Mitarbeitern durchgeführt werden. Somit hätte man im April 1992 alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Werkes Kaiserslautern über den Quality-Network-Prozeß informiert.

Wie bei der Stufe III sollen alle Seminare außerhalb des Werkes durchgeführt werden. Auch inhaltlich wird sich die Stufe IV an der Stufe III orientieren. Referate und Workshops sind während einer Seminardauer von etwa vier bis fünf Stunden geplant.



Ein weiterer Schritt in der Endmontage ist die Anbringung des Zahnriemens. Hier arbeitet Esther Christmann

Opel Post-Report: Opel auf dem Genfer Salon

Wie der Frontera entsteht

Qualität für die Freizeit

Rüsselsheim. Der Frontera wird bei IBC, einem Gemeinschaftsunternehmen von General Motors und Isuzu, im englischen Luton gefertigt. Das bereits 1984 mit einem Investitionsvolumen von 200 Millionen Mark modernisierte Werk wurde für die Frontera-Fertigung umfangreich erweitert. Für neue Presseinrichtungen, spezielle Fertigungslinien sowie neue Lackieranlagen für Grundierung und Decklacke wurden weitere 180 Millionen Mark investiert. Dies sichert die hohe Qualität des neuen Freizeit-Opel.

Analog zum Fertigungsgruppen-Konzept in Antwerpen, Bochum, Kaiserslautern oder der Vectra-Montage in Eisenach arbeiten auch die Mitarbeiter bei IBC nach diesem Konzept. Sie bilden

Teams, die ihre Arbeitsabläufe weitgehend eigenverantwortlich organisieren.

Fahrgestell, Radaufhängungen und Hinterachsen des Frontera stammen von Zulieferbetrieben. Die Antriebsag-

gregate kommen aus den Opel-Motorenwerken, während Getriebe und Antriebsstrang von Isuzu aus Japan geliefert werden. Teile der Bodengruppe werden bei IBC in Luton gepreßt und von automatischen Schweißautomaten millimetergenau zusammengefügt.

In der Lackiererei werden die Rohkarosserien einer 24stufigen Behandlung unterzogen. Anschließend gehen sie zurück in die Montage, wo sie auf die komplettierten Bodengruppen montiert werden.

Speziell für die Frontera-Produktion wurden neue Einrichtungen zur Überprüfung der Spureinstellung, der Beleuchtung und Rollenprüfstände installiert; darüber hinaus werden die Fahrzeuge einem Wasserdichtheitstest unterzogen. Nach der Endmontage werden zusätzliche Radhaus-Verkleidungen installiert, um vor Steinschlagschäden zu schützen, Festsetzen von Schlamm weitgehend zu verhindern und den Innenraum gegen Fahrgeräusche zu isolieren.

Wie in allen anderen Opel-Werken führen Spezialisten bei der Frontera-Fertigung systematische Tests durch, um einen hohen Qualitätsstandard zu gewährleisten. Dazu zählen ein Fahrtstest und eine sorgfältige Inspektion. **op**



Kurz: Frontera Sport mit zwei Türen



Lang: Der viertürige Frontera mit fünf Sitzplätzen

Große Chancen für das neue Modell

Der Markt wartet

Rüsselsheim. Der Frontera trifft auf einen europäischen Markt für allradgetriebene Fahrzeuge, der während der achtziger Jahre um fast 700 Prozent zunahm. Ein Teil dieser sprunghaft gestiegenen Nachfrage entstand durch die fortschrittliche Technik allradgetriebener Personenwagen.

Die meisten Käufer nutzen diese Fahrzeuge hauptsächlich auf der Straße – On Road statt Off Road. Opel entschied sich deshalb, ein Freizeitfahrzeug speziell für diese Zielgruppe anzubieten. Die Fahrzeugcharakteristik ist dabei PKW-ähnlich: Mit komfortabler Federung, gutem Handling, überschaubarer Instrumentierung, guter Serienausstattung, dynamischem Erscheinungsbild, niedrigem Geräuschniveau und wirtschaftlichem Kraftstoffverbrauch.

Der Opel Frontera entspricht als Freizeit-Mobil dem veränderten Lebensstil der Autokäufer der neunziger Jahre. Diese verfügen über mehr Freizeit, sind sportlich aktiver und dokumentieren dies auch durch den Kauf vielseitig nutzbarer Fahrzeuge. Der Frontera ist das erste Automobil dieser Art, das von einem europäischen Großserien-Hersteller speziell für Europa entwickelt wurde.

Wegen der großen Erfahrung auf diesem Gebiet entschied sich Opel bei der Erschließung des Allrad-Freizeitmarktes für die Zusammenarbeit mit dem japanischen Schwesterunternehmen Isuzu. Bereits seit 1981 stellt dieses Automobil-Unternehmen Off-Road-Allradmodell her. Mit Gründung der IBC Vehicles 1987, einem Joint-Venture zwischen General Motors und Isuzu in Europa, begann das Programm zur Entwicklung eines 4x4-Freizeitautomobils für die europäischen Märkte.

Seit der Vorstellung des Calibra 1990 strebt Opel eine europaweit einheitliche Bezeichnung für neue Modelle an. Der Frontera setzt diese Philosophie fort. Der Name „Frontera“ (spanisch: Grenze) ist international verständlich und transportiert Werte wie Dynamik, Life-Style und Technologie. **op**

Der zweitürige Frontera Sport hat vier vollwertige Sitze und ein herausnehmbares Hardtop. Die hinteren Seitenfenster und die obere Hälfte der Heckklappe können ebenso entfernt werden. Damit verwandelt sich der Frontera Sport in ein Freizeitfahrzeug mit Pick-up-Charakter. Die Opel-Marktforschung ermittelte als typische Frontera Sport-Käufer junge Singles und Paare im Alter zwischen 20 und 35 mit hoher Bildung und überdurchschnittlichem Einkommen. Sie setzen ihre Fahrzeuge primär für Freizeitaktivitäten ein. Bisher führen

sie eine praktische Schrägheck-Limousine oder einen kleineren Kombi.

Der Frontera mit langem Radstand bietet bequem Platz für fünf Personen und spricht die Altersgruppe zwischen 25 und 40 Jahren mit entsprechend älteren Kindern an. Diese Käufer nutzen ihre Freizeit-Fahrzeuge sowohl als konventionellen Kombi sowie für Geschäfts- und Freizeitaktivitäten. Beide Versionen des Frontera bieten neben ihrem typischen Design mit hohem Wiederverkaufswert einen geräumigen und komfortablen Innenraum sowie eine reichhaltige Ausstattung. **op**

Frische Farben und Materialien

Drei Cabrio-Studien

Genf. Eine Attraktion auf dem Opel-Stand in Genf sind drei spezielle Kadett Cabrios. Einem Designerinnen-Trio diente der offene Kadett als Ausgangspunkt für kreative



Helen Thomson

Ideen. Ergebnis sind die Modelle Splash, Solitaire und Cameo, die sich durch eine Reihe unkonventioneller Stilelemente von ihren Serienpendants unterscheiden.

So sind beispielsweise die Verdeckfarben auf die speziellen Metallic-Farben der Karosserien abgestimmt. Im Innenraum setzen Farben nicht nur Akzente auf den Sitzbezügen und den Türinnenverkleidungen, auch Bedienelemente, Lenkrad, Innenrückspiegel und Sicherheits-



Studien: Cameo (oben) und Solitaire



Antje Thieme

gurte präsentieren sich in frischer Farbgebung. Dabei ging es Helen Thomson, Antje Thieme und Jeannette Rebel auch um die Verwendung neuartiger Materialien bei voller Aufrechterhaltung der Funktionalität.

Die drei Cabrio-Studien in Genf sind ein Diskussionsbeitrag und dienen der Meinungsbildung. Bei entsprechender Resonanz ist eine Serienfertigung nicht ausgeschlossen. **op**

Frontera-Premiere in Genf

Ein Auto macht Spaß

Genf. Mit dem neuen Frontera zielt Opel in die Marktnische der allradgetriebenen Freizeit-Automobile. Der Neuling ist ab Ende 1991 in zwei Karosserievarianten lieferbar.

Als zweitüriger „Sport“ mit kurzem Radstand und Hardtop verfügt er über das Zweiliter-Triebwerk, das wie in anderen Opel-Modellen 115 PS leistet. Den viertürigen Frontera mit langem Radstand gibt es wahlweise mit dem durchzugsstarken 2,4-Liter-Motor oder dem 2,3-Liter-Turbodiesel. Beide Benzin-Aggregate werden europaweit ausschließlich mit geregelter Katalysator angeboten.

Die Kraft wird bei allen Modellen über ein manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe und ein zweistufiges Verteilergtriebe mit Geländeuntersetzung – im Normalfall an die Hinterachse – übertragen. Im Interesse besserer Traktion kann der Fahrer über einen kurzen Schalthebel die Vorderachse zuschalten. Ein selbstsperrendes Hinterachsdifferential mit begrenztem Schlupf ist gegen Aufpreis lieferbar.

Das neue Freizeit-Automobil von Opel rollt serienmäßig auf Stahlfelgen der Größe 6J x 15. Aufgezogen sind, der Fahrzeug-Gattung entsprechend, Allwetter-Reifen der Größe 225/75 R 15. Auf Wunsch sind

auch Leichtmetallfelgen der Größe 7J x 15 lieferbar, auf die Reifen der Größe 225/75 R 15 aufgezogen sind.

Der viersitzige Frontera Sport verfügt über ein festverschraubtes Hardtop mit herausnehmbarem Dach aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit seitlich angeschlagener Hecktür und separatem Träger für das außenliegende Reserverad.

Beim fünfsitzigen Frontera mit festem Dach ist das Reserverad aufrecht im Kofferraum untergebracht. Auf Wunsch ist für den Viertürer ebenfalls ein außenliegendes Reserverad lieferbar.

Der Innenraum des Frontera bietet Personenwagen-Komfort. Türen, Dachsäulen und Wagenboden einschließlich Gepäckraum sind stoffbezogen, beziehungsweise mit Teppichboden verkleidet. Der Dachhimmel besteht aus einem durchgehenden Stoff-Formteil. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld und informieren den Fahrer neben Geschwindigkeit, Drehzahl, Wasser- und Öltemperatur über den eingeschalteten Allradantrieb.

Den fünfsitzigen Viertürer kennzeichnen Kotflügel-Verbreiterungen, eine Dachreling und Seitenschweller. Neben einer asymmetrisch umklappbaren Rücksitzbank bietet der Viertürer auch hintere Kopfstützen. **op**

Verkaufsvorstand ist seit 40 Jahren bei Opel

Hehner feierte Dienstjubiläum

Rüsselsheim. Georg Hehner (61) feierte am 26. Februar sein 40jähriges Dienstjubiläum bei Opel. Seit fünf Jahren leitet der gelernte Kaufmann das Vorstandsressort Verkauf.

Während dieser Zeit hat Hehner maßgeblich zum Erfolg der Marke Opel beigetra-

gen. Dazu zählen unter anderem das Engagement für umweltfreundliche Automobile sowie die erfolgreiche Positionierung einer dynamischen Fahrzeuggeneration mit Omega, Vectra, Calibra und dem neuen Frontera. Besondere Verdienste erwarb sich Hehner beim konsequenten und

schnellen Aufbau eines leistungsfähigen Vertriebsnetzes in den neuen Bundesländern. Dort ist Opel heute Marktführer; in den alten Bundesländern konnte Opel als einziger deutscher Hersteller 1990 seinen Marktanteil steigern - von 16,1 Prozent (1989) auf 17,1 Prozent.

Am 26. August 1929 in Ober-Ramstadt bei Darmstadt geboren, absolvierte Hehner nach seinem Abitur ab 1949 eine kaufmännische Lehre bei Opel. Nach Tätigkeiten in verschiedenen Positionen - unter anderem arbeitete Hehner anderthalb Jahre in Santiago de Chile - wurde er 1963 zum Distriktleiter befördert. Ab Juni 1969 leitete er die Verkaufszone West in Düsseldorf. Die weiteren Stationen: Leiter der Außenorganisation, Verkaufsleiter Deutschland, Verkaufsleiter Export und Direktor Export Organisation. Vor seiner Berufung in den Vorstand war Hehner als Direktor für den Inlandsvertrieb der Adam Opel AG verantwortlich. **op**



Opel-Chief Hughes überreichte Hehner (r.) die Urkunde

25. Dienstjubiläum von Paul Schleicher

Betriebsratschef geehrt

Kaiserslautern. Paul Schleicher, Betriebsratsvorsitzender im Werk Kaiserslautern und Mitglied des Aufsichtsrates, feierte am 21. Februar sein 25jähriges Arbeitsjubiläum.

Schleicher ist am 6. Oktober 1933 im kurpfälzischen Nußloch bei Heidelberg geboren. Nach einigen Jahren in seinem erlernten Beruf als Maler sowie in verschiedenen Bereichen der Inspektion bei der Nähmaschinenfirma Pfaff trat Schleicher am 21. Februar 1966 in das sich im Aufbau befindliche Kaiserslauterer Opel-Werk ein.

Über die Station des Vertrauensmannes und des Vorsitzenden des Wahlvorstandes leitete er bereits zu Beginn seiner Tätigkeit bei Opel die erste Betriebsratswahl im Pfälzer Komponentenwerk und wurde zum Betriebsratsvorsitzenden gewählt, eine Position, die er bis zum Jahre 1968 innehatte.

Schleicher ist Mitglied des Gesamtbetriebsrates der Adam Opel AG und seit dessen Gründung im Jahre 1968 im Geschäftsführenden Ausschuss. 1978 wurde er in den Aufsichtsrat der Adam Opel AG gewählt. Seit 1984 amtiert Schleicher auch wieder als Betriebsratsvorsitzender des Kaiserslauterer Werks. **fu**



Paul Schleicher (Mitte) gratulierten (v.l.): Hermann Reitz, Richard Heller, Rudi Müller und Rudolf Hahn

Brief an die Opel Post

Qualitätsverbesserungs-Prozess

Preis der Abweichung

In Leserbriefen wird auf das fehlende QVP-Vorbeugungssystem hingewiesen. Wir glauben, daß wir im Achsenbau mit der QVP-Systematik auf einem guten Weg sind.

Seit Mitte 1988 sind wir, neben unserer Meistertätigkeit, die QVP-Koordinatoren im Achsenbau. Bisher haben wir über 30 QVP-Hinweise mit mehr als zwei Millionen Mark Preis der Abweichung entgegengenommen. Über 20 Fälle wurden in unserem Team abgeschlossen und Verbesse-

rungen erarbeitet. Derzeit sind weitere 16 Fälle in Bearbeitung.

Natürlich gab es große Anlaufschwierigkeiten, und man muß ständig dran bleiben. Aber seit über zwei Jahren trifft sich das QVP-Team konsequent alle 14 Tage und bespricht nach einem festgelegten Ablauf die anstehenden Punkte. Durch Mithilfe unserer Vorgesetzten gelingt es immer besser, die zuständigen Leute von ME, PEK, T & Z, Einkauf, Instandhaltung, Produktion zur regelmäßigen

Mitarbeit im QVP-Team zu bewegen.

Wir bearbeiten auch immer mehr VVs in unserem Team und beginnen jetzt, ganze Bereiche nach Qualitätskosten zu untersuchen.

Wenn es gelingt, den jetzigen Kurs durchzuhalten, wird sich QVP im Achsenbau sicher weiter positiv entwickeln. An uns soll es nicht liegen.

Rainer Veltmaat,
Thomas Molitor,
Achsenbau,
Rüsselsheim

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

12. März
Georg Holla, Diesel Einzelteile und KD Fertigung;

14. März
Georg Kämmerer, Zentrale Personalentwicklung;

29. März
Karl Straub, Instandhaltung - Preßwerk;

25 Jahre

Rüsselsheim

1. März
Hermann Beer, TEZ PEK-Freigaben und Dokumentation
Georg Meichlor, Werksanlagen;
Hans Plotnikow, Design - Studio 5 + 7;
Gerd Roth, Vertriebsleiter Vertriebsregion Nord;
Herbert Rubin, Instandhaltung Preßwerk;

7. März
Manfred Heinisch, TEZ-Motor, Getriebe und Fahrwerk;

10. März
Hans-Günter Schlüter, PEK Prüffeld Dudenhofen;

15. März
Roman Kolorz, PEK Freigaben und Dokumentation;

19. März
Edgar Dressler, Technische Zentralabteilungen;

21. März
Helga Bott, ZBWE - Staff Funktion;
Manfred Jung, TEZ-Versuch und Werkstoffentwicklung;
Edgar Scheuermann, Zentralwerkstätten;

23. März
Belhach Amar Boumkoussi, Lackiererei;

28. März
Werner Lehn, Schaumteile;
Gerhard Neumann, Vorschlagswesen;
Salvatore Notturmo, Instandhaltung - Preßwerk;
Franz Priller, Karosseriewerk II, Montage I;

30. März
Anna Sokaclic, Lackiererei;

Bochum

1. März
Heinz-Dieter Backhaus, MPK-Verpackung und Versand;
Gerda Bethke, Polstererei;
Hermann Daniels, Instandhaltung Preßwerk;
Franz Hengst, Projektabrechnung und Anlagenbuchhaltung;
Fritz Hertrich, Motorenbau;
Heinrich Jüttemeier, Qualitätssicherung Werk I;
Heinz-Werner Lelendecker, Hauptlackiererei;
Walter Lottig, MPK - Transportgruppe II;
Arno Manske, Preßwerk;
Joachim Meisel, Instandhaltung Chassiswerk;
Günter Reinhardt, Preßwerk;
Gerhard Röttger, Zusammenbau Seitenwand komplett;
Mehmet Suemer, Personalabteilung Lohnempfänger;
Horst Wolftsch, Betriebsleitung-Instandhaltung I Karosseriewerk;

2. März
Adolf Hoffmann, Hauptlackiererei;
Bernhard Marczinik, Karosserie-Unterbau;

3. März
Wilhelm Lotz, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;



Georg Holla



Georg Kämmerer

5. März
Delfin Borrajo Otero, Motorenbau;

7. März
Rainer Born, Industrial Engineering;
Felix Bury, Cockpit-Modul;
Karl-Helz Fricke, Motorenbau;
Harald Fritz, Instandhaltung Chassiswerk;
Günter Gante, Karosserie-Unterbau;

8. März
Willy Krödel, Kundendienst-Fertigung;
Franz-Josef Meierhans, Instandhaltung Preßwerk;

Bernhard Neeland, Montageband;
Fred Renoldi, Montageband;

8. März
Günter Gongoll, Montageband;
Hans-Joachim Löbert, Montageband;

Manfred Wolff, Motorenbau;

15. März
Egon Heckmanns, Instandhaltung Chassiswerk;
Werner Lobitz, Wagenendmontage und Reparatur;

17. März
Wolfgang Gerhold, Fahrzeugauslieferung Bochum;
Friedhelm Schäfer, Karosserie-Unterbau;

Horst See, BME-Lager und Ausgaben Werk I;

17. März
Manfred Reisch, Qualitätssicherung Werk I;

20. März
Dieter Emmerich, Energieanlagen Werk I;

21. März
Reinhard Bartkowiak, MPK-Verpackung und Versand;
Franz-Josef Berse, Montageband;

Jürgen Gallert, Cockpit-Modul;
Wilhelm Homburg, Instandhaltung Chassiswerk;

Norbert Schmidt, RKD und AKD Transport und Versandgruppe D-3;
Klaus Strippel, Instandhaltung Preßwerk;

24. März
Waldemar Srebny, Hinterachsen;

28. März
Günter Bedenik, Motorenbau;
Wilhelm Krampe, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;

Werner Lanski, MPK-Transportgruppe I;
Willi Opalka, Zusammenbau Karosserie-Rohbau;

Manfred Roos, Qualitätssicherung Werk II;
Harald Seidel, T&Z-Schutzverpackung;

29. März
Edda Deginnis, Hauptlackiererei;
Heinrich Mein, Qualitätssicherung Werk II;

Ursula Weisner, Werksverpflegung;

Kaiserslautern

1. März
Norma Neubrech, Betriebskrankenkasse;
Peter Schmidt, Energieanlagen;

7. März
Max Bingert, Fertigung;
Helmut Bolling, Fertigung;
Klaus Denser, Werksicherheit;
Werner-Otto Emanuel, Energieanlagen;

Günter Geib, Fertigung;
Wilhelm Hausner, Fertigung;
Klaus Kettner, Fertigung;
Max Lenhardt, Kunststoff-Fertigung;
Ottmar Moser, Fertigung;
Waldemar Müller, Fertigung;
Ingrid Muenich, Fertigung;
Peter Sander, Fertigung;

14. März
Erwin Barth, Fertigung;
Edgar Dick, Fertigung;
Hans Eckrich, Energieanlagen;

Erwin Gundacker, Fertigung;
Kurt Heinrich, Fertigung;
Horst Löffel, Fertigung;
Hans-Peter Müller, Kunststoff-Fertigung;

Bruno Rode, Fertigung;
Werner Schindler, Zentralwerkstätten;

Karl Weigel, Fertigung;

21. März
Eduard Burgmüller, Fertigung;
Gerhard Karch, Materialwirtschaft;

Erwin Krauth, Fertigung;
Paul Negle, Fertigung;
Edwin Scheu, Fertigung;

24. März
Anton Soehn, Energieanlagen;

28. März
Günther Korn, Qualitätssicherung;
Robert Müller, Fertigung;
Fritz Schoner, Zentralwerkstätten;

Paul Wilhelm, Fertigung;
Paul Woll, Fertigung;

Wir gedenken

Rüsselsheim

Eberhard Hoppe, Modellbau, geb. 9.6.43, gest. 16.1.91;

Willi Jung, Materialabteilung, geb. 1.11.32, gest. 21.1.91;

Osman Karakaya, Wagenendmontage Linie II, geb. 31.12.43, gest. 1.2.91;

Günther Krug, Werksicherheit, geb. 3.4.39, gest. 1.2.91;

Friedrich Hensel, PEK-Motorenentwicklung und -erprobung, geb. 6.5.32, gest. 3.2.91;

Bochum

Francisco Herrero Munoz, Preßwerk, geb. 20.4.32, gest. 31.12.90;

Paul Korbel, Energieanlagen Werk II, geb. 4.12.32, gest. 22.1.91;

Gerd-P. Franzel, Vorderachsen, geb. 19.5.38, gest. 24.1.91;

Arthur Pankratz, Preßwerk, geb. 16.7.37, gest. 26.1.91;

Gerhard Brasgalla, Cockpit-Modul, geb. 3.7.33, gest. 27.1.91;

Für Praktikanten

Zimmer gesucht

Rüsselsheim. Immer mehr Praktikanten sammeln bei Opel ihre Erfahrungen in der Arbeitswelt. Doch sie haben eine große Sorge: Zimmer sind in Rüsselsheim und der näheren Umgebung Mangelware. Wer vorübergehend eine Bleibe für junge Leute hat, wendet sich mit dieser Information an Manfred Engel, Telefon (0 61 42) 66-21 57. **op**

Ernährungsberatung

Gesunde Sache

Rüsselsheim. Bei der Betriebskrankenkasse (BKK) gibt es jetzt guten Rat in allen Ernährungsfragen. Ob es um den Abbau überflüssiger Pfunde geht, um Stoffwechselstörungen oder Untergewicht - eine Ernährungswissenschaftlerin weiß Rat. In Sprechstunden stellt sie beispielsweise Ernährungspläne zum Abnehmen auf. Informationen gibt es unter Telefon 26 11. **op**

EPICS und SILS steuern die Produktion

High-Tech für das Eisenacher Werk

Eisenach. Das neue Werk Eisenach wird die modernste Automobilfabrik Europas. Elektronik und ausgeklügelte Logistik werden die jüngste Opel-Fertigungsstätte beherrschen.

Im Karosserierohbau wird Opel hochmoderne Roboter und Automaten einsetzen, die den Mitarbeitern anstrengende körperliche Arbeiten abnehmen. Mit einer gleichbleibend hohen Präzision, die von

Menschenhand nicht zu erreichen wäre, setzen die Handhabungsautomaten beispielsweise für den Zusammenbau einer Kadett-Karosserie rund 4000 Schweißpunkte. Zugleich ermöglichen die Schweißroboter eine flexible Produktion. In dem neuen Werk werden die Maschinen auf einer Fertigungsstraße in beliebiger Reihenfolge zwei verschiedene Modelle gefertigt.

Ein leistungsfähiges Netz-

werk verschiedener Computersysteme schafft die Voraussetzung für diese hohe Flexibilität. Opel installiert in Eisenach eines der modernsten Produktions-, Informations- und Steuerungssysteme. Es trägt die Kurzbezeichnung EPICS und ermöglicht die Integration des thüringischen Opel-Werkes in den gesamten europäischen Fertigungs- und Datenverbund. EPICS steuert nicht nur die Schweißroboter und die Transportanlagen, sondern koordiniert auch den gesamten Materialfluß innerhalb und außerhalb des ostdeutschen Werkes.

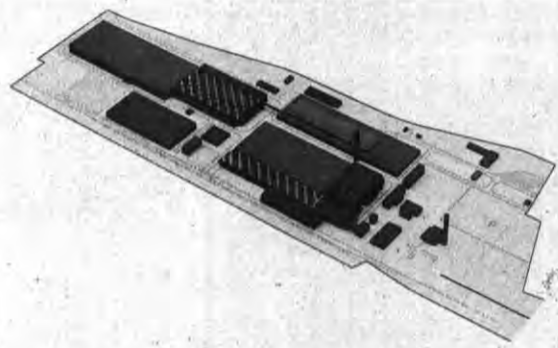
Zu diesem Zweck stellt das Computersystem per Datenleitung Verbindung zu den Lieferanten her, die sich in der Nähe des Eisenacher Werkes angesiedelt haben. Sie erhalten vom Rechner kontinuierliche Informationen über den Produktionsablauf und können entsprechend die Anlieferung ihrer Erzeugnisse minutengenau steuern.

Ziel des sogenannten SILS-Systems (Supply-In-Line-Sequence-System) ist, daß Lieferanten die Montagelinien direkt bestücken. So entfällt eine zusätzliche Lagerhaltung der Produkte. Die Computer-Informationen sorgen dafür, daß Zulieferteile zum richtigen Zeitpunkt, am richtigen Ort und am richtigen Fahrzeug eintreffen.

Die taktgenaue Anlieferung an der Montagelinie ist zunächst für Sitze geplant, die in einem neuen Werk in der Nähe von Eisenach produziert werden. Eine Ausdehnung der Lieferabrufe per Compu-



Hoffnungsträger: Hochrangige Gäste freuten sich bei der Grundsteinlegung über das neue Werk, das tausende Arbeitsplätze schaffen wird



Ansicht: So soll das neue Werk aussehen



Standort: Hier entsteht Opels jüngste Fabrik

ter ist beispielsweise auch für Räder und Reifen möglich.

Auch im Werk Eisenach wird Opel konsequent die sogenannte Modul-Fertigung einzelner Fahrzeugkomponenten einführen. Dank dieses Verfahrens – in Bochum und Rüsselsheim bereits seit längerer Zeit erfolgreich praktiziert – werden Türen, Motoren und Instrumententafeln taktgenau für die Montagelinie komplettiert. Dabei sind die Fahrzeug-Bauteile so in die Halterungen der Transportsysteme eingesetzt, daß die Mitarbeiter ihre Tätigkeiten in bequemer Körperhaltung ausführen können.

Die moderne Modul-Bauweise gilt als richtungweisend für die Automobilproduktion. Sie dient nicht nur der Arbeitserleichterung, sondern verbessert auch die Qualität. Mögliche Fehlerquellen in der Cockpit- oder Tür-Elektrik lassen sich mit Hilfe eines speziellen Prüfprogramms noch vor Einbau in die Karosserie erkennen und beseitigen. **op**

Impulse für die Wirtschaft

Arbeit für Tausende

Eisenach. Der Neubau des Opel-Werks Eisenach ist für die thüringische Industrieregion von größter Bedeutung. Er schafft direkt 2600 Arbeitsplätze.

Bereits jetzt ist absehbar, daß von der Investition positive Effekte für die gesamte Wirtschaftsstruktur der Region ausgehen. Eine Werksansiedlung dieser Größenordnung sichert in Handel und Handwerk Arbeitsplätze und bewirkt somit einen spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung auf breiter Basis.

Opel hat große Erfahrungen beim Bau der Werke Bochum und Kaiserslautern in den sechziger Jahren gesammelt und geht von einem mittelfristigen Beschäftigungseffekt für Thüringen von weiteren rund 5000 Arbeitsplätzen aus. Der Bau des Bochumer Werkes von 1960 bis 1962 bewirk-

te zum Beispiel eine spürbare Verringerung der Arbeitslosigkeit in der Ruhr-Region. Für die Region Eisenach erwartet Opel eine ähnlich positive Entwicklung.

Ebenso wie in Bochum und Kaiserslautern wird das Opel-Werk in Eisenach auch zusätzliche Impulse für die noch schwach ausgeprägte Infrastruktur bringen. Erfahrungsgemäß stehen dabei der Bau von Verkehrswegen und Wohnungen im Vordergrund.

Von großer Bedeutung werden auch die positiven Auswirkungen auf andere Betriebe sein. Die Entscheidung für den Neubau des thüringischen Opel-Werks schafft Anreize für die Kraftfahrzeug-Zulieferindustrie, sich ebenfalls in Eisenach mit Zweigbetrieben niederzulassen. Erste Signale dieser Art sind bereits gesetzt (vgl. Opel Post 1-2/91). **op**

Umweltschutz großgeschrieben durch richtungweisende Prozeßtechnik

Wasser ersetzt Verdünner

Eisenach. In der Lackiererei des Eisenacher Werks wird Opel eine weltweit bisher einmalige Prozeßtechnik verwirklichen. Das besonders umweltschonende Verfahren gilt im Bereich der Automobilfertigung als richtungweisend.

In dem 240 Meter langen und 54 Meter breiten Gebäudekomplex des neuen Werks werden ab Herbst 1992 unter Reinluft-Bedingungen täglich 650 Fahrzeuge der Corsa- und Kadett-Klasse lackiert. Die Anlage ermöglicht wahlweise die Verarbeitung von Uni- und Metallic-Lacken.

Die Opel-Ingenieure setzen in Eisenach die von ihnen entwickelte Wasserlack-Technologie ein. Sie macht eine deutliche Verringerung der in den Lacken enthaltenen Lösemittel möglich. So läßt sich der Verdünner-Anteil in den Metallic-Lacken auf nur noch zwölf Prozent reduzieren. Der Verbrauch organischer Lösemittel in den Metallic-Basislacken verringert sich von über sechs Kilogramm auf weniger als ein Kilogramm pro Karosserie.

Große Erfahrung

Schon seit Jahren setzt Opel wasserlösliche Lacke ein. Erste Erfahrungen mit dieser umweltschonenden Technologie sammelte das Unternehmen in der Lackiererei des Rüsselsheimer Werkes, wo 1981 erstmals konventioneller Grundlack durch

wasserverdünnbare Lacke ersetzt wurde. Seit Mai 1987 verarbeitet die neue Bochumer Lackiererei erstmals auch Metallic-Basislacke, die nur noch geringe Mengen umweltschädlicher Lösemittel enthalten.

Durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Verfahren sorgen „Wasser-Lacke“ heute in nahezu allen Verarbeitungsprozessen für ein Höchstmaß an Umweltschutz und Qualität. So enthält auch der Tauchgrund nur noch zu etwa 3,5 Prozent Lösemittel. Wasser verdünnt überdies auch den Füllgrund, der den Anforderungen an den Korrosionsschutz der Karosserie ebenso gerecht wird wie lösemittelhaltiges Material.

Sauberer Klarlack

Die Beseitigung der verbleibenden Verdünner-Reste in der Abluft der Lackiererei übernehmen Nachverbrennungsanlagen, in denen die 130 Grad heiße Abluft aus den Abdukt- und Trockenzonen bei Temperaturen zwischen 750 und 800 Grad verbrennt. Außerdem gehören spezielle Luftwäscher zur Reinigung der Abluft aus den Spritzkabinen zu den weiteren Umweltschutz-Maßnahmen.

In der Eisenacher Lackiererei plant das Unternehmen, erstmals auch wasserlösliche Klarlacke einzusetzen. Dies führt bis spätestens 1995 zu einer weiteren Verringerung der Lösemittel-Emissionen. Darüber hinaus haben

Opel-Ingenieure ein Verfahren zur Verringerung der Lackschlamm-Abfälle entwickelt. Es sieht die fast vollständige Wiederverwertung dieser Rückstände vor. Eine automatische Anlage trocknet die Lackschlämme und vermischt sie mit Polyurethan-Pulver, das die Lackpartikel bindet. Dabei bildet sich Kunststoff-Granulat, das sich zur Herstel-

lung von schalldämmendem Isolationsmaterial für Neuwagen eignet.

Wasser-Recycling

Dank spezieller Kreislaufsysteme arbeitet die Eisenacher Lackiererei besonders abwasserarm. Die Abwässer des Betriebs werden gereinigt und weiterverwendet. **op**



Tauchbad: Saubere Lacke schonen die Umwelt



Team: Arbeitsplätze für engagierte Mitarbeiter

Bildungswerk gegründet

Chance für Thüringer

Eisenach. Große Chance für Mitarbeiter des Automobilwerks Eisenach (AWE): Das von Opel gegründete Berufsbildungswerk Eisenach vermittelt bald Weiterbildung für die berufliche Zukunft.

Vorgesehen ist, bereits ab April in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Arbeit vor allem ehemalige Mitarbeiter von AWE für neue Aufgaben zu qualifizieren.

Schon in diesem Jahr werden über 900 Menschen aus dem Raum Eisenach dieses Angebot nutzen können, das neben Programmen für gewerbliche und kaufmännische Arbeitskräfte auch spezielle Fortbildungskurse für Füh-

rungskräfte enthalten wird. Bis 1993 sollen 3400 Teilnehmer die Kurse absolvieren, die bis zu fünf Monate dauern.

Experten des Bereichs Personal-Entwicklung helfen bei der Konzeption der Kurse. Gründungsmitglieder sind das Bildungswerk der Hessischen Wirtschaft und die Berufsbildenden Schulen der Adam Opel AG.

„Opel baut auf Eisenach. Mit dem Berufsbildungswerk Eisenach wollen wir einen Beitrag leisten, die Beschäftigungschancen der Menschen zu verbessern“, kommentierte Vorstandsvorsitzender Louis R. Hughes anlässlich der Grundsteinlegung für das neue Werk in Eisenach diese Initiative. **op**

Ein verschollener Admiral am Scharmützelsee

Spurensuche

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Am 5. Oktober 1990, es war noch recht früh am Morgen, rief mich mein alter Freund Thomas an. Er hatte mal wieder eine seiner meist recht spontanen Ideen. „Du erinnerst Dich bestimmt, ich habe Dir doch schon einige Male von meinem Großonkel Billing, dem Autonarren erzählt.“ Sicher erinnerte ich mich, denn Onkel Billing hatte recht viel dazu beigetragen, daß auch Thomas einen schon fast absurden Technikspleen hatte.

In der Garage eingemauert

Jetzt kam mein Klassenkamerad am Telefon zur Sache: „In Bad Saarow, mitten im Spreewald, ganz in der Nähe von Berlin, steht immer noch der alte Opel Admiral Cabrio von Onkel Billing. Er hat ihn damals in der Garage eingemauert. Am Wochenende fah-

Das Haus, in dem der Admiral verborgen sein sollte, lag nur wenige Meter vom Ufer des Scharmützelsees entfernt. Gott sei Dank, es lebten noch Verwandte von Thomas darin, die sich über unseren Besuch herzlich freuten. „Ja, als der Onkel Billing, vor dem Krieg das Haus noch als Wochenendhaus benutzte, da war da auch eine Garage, die ist aber schon längst weg“, sagten die Leute. Lange Gesichter bei uns. „Wollen doch mal sehen, Ihr habt doch bestimmt noch Fotos aus der Zeit.“ Thomas wollte sich nicht geschlagen geben. Als wir das verblichene Album durchblätterten, kam die Erleuchtung. Die Garage war, wie damals durchaus üblich, im Keller des Hauses, eine recht steile Auffahrt führte zur Straße. Da, unter dem kleinen Fenster muß die Garage gelegen haben. Wir gingen hinaus, aber draußen war nichts

gefunden. Werkzeug wurde herbeigeht. Thomas und ich schippten, die Billings schauten immer gespannter zu. Es waren einige Kubikmeter, glücklicherweise sandiger Boden, die wir bewegen mußten.

Gegen drei Uhr nachmittags fanden wir das vermauerte Garagentor. Der Großonkel hatte ganze Arbeit geleistet, er hatte das Tor sorgfältig mit Backsteinen zugemauert und danach sogar die Einfahrt mit Erde verfüllt. Billing hatte den Opel, so erzählen die Verwandten, im Frühjahr des Jahres 1939 gekauft und als der Zweite Weltkrieg ausbrach, fürchtete er mit Recht, daß der Wagen für militärische Zwecke von der Wehrmacht beschlagnahmt würde. Sie jedenfalls hatten keine Ahnung, wo der Autonarr sein Fahrzeug versteckt hatte, denn nach dem Krieg war Onkel Billing im Westen geblieben.

Thomas hatte inzwischen einen schweren Vorschlaghammer besorgt. Abwechselnd droschen wir damit auf die Ziegelwand ein, die sich leider als sehr stabil erwies. „Vorsicht, sonst fallen noch Ziegel auf den Wagen!“ rief ich. Ein ganzes Stück Wand kippte in die Garage. Jetzt konnte man ihn sehen, ja da stand der Admiral. Thomas stieg durch die enge Öffnung.

„Sch... da ist alles ganz glitschig!“ hörten wir ihn dumpf fluchen. Feuchtigkeit, kein gutes Zeichen. Ich kletterte hinterher, fast wäre ich auf dem algenbedeckten Garagenboden ausgeglitten. Mein erster Blick galt natürlich dem Opel Admiral. Staubig und etwas bemoost stand das Prachtstück vor uns, ein zweitüriges Cabriolet, ursprüngliche Farbe weiß. Thomas war ganz außer sich, „Eine Sonderausführung“, erklärte er,



Ausfahrt: Im Admiral Cabrio auf Sonntags-Tour

„gebaut von der Firma Gläser in Dresden, davon gab es nur ganz wenige.“ Also eine echte Sensation. Gottlob hatte der Großonkel den Admiral aufgeblickt, so daß er wenigstens nicht in der Nässe stand. Man sah aber leider doch deutlich, daß der Zahn der Zeit, und der Feuchtigkeit ein wenig an ihm genagt hatte. Die Schäden schienen sich aber in Grenzen zu halten. Das ehemals weiße Stoffverdeck war nun grün, als ich mich dagegen lehnte, gab es einen häßlichen Laut und ich war mit meinem Arm im Autoinneren.

Unter der Motorhaube sah es noch manierlich aus

Thomas aber verlor nicht seinen Optimismus. „Das Verdeck macht mir jeder Karosseriebauer, das ist nicht schlimm. Wir öffneten die Fahrertür, es roch zwar etwas muffig, aber sonst war die Innenausstattung noch wie neu, auch unter der Motorhaube sah es noch recht manierlich aus. Wir gingen erst einmal wieder ins Freie und brachen die Mauer nun ganz weg. Ei-



Werbeauftritt: „Vollendete Schönheit“

gentlich konnte es nun niemand mehr abwarten, den Wagen ans Tageslicht zu befördern, am wenigsten Thomas. Er fuhr seinen Lastwagen so vor die Einfahrt, daß wir mit der Seilwinde den Opel hochziehen konnten.

Nachdem wir den Wagen von seinen Böcken gehoben hatten, zogen wir ihn ganz behutsam, fast Zentimeter für Zentimeter nach oben. Die Ernüchterung ließ nicht lange auf sich warten, das Fahrzeug hatte feucht gestanden und war recht mitgenommen. Wir hatten Glück im Unglück, der Admiral hatte, ganz im Gegensatz zu den anderen Opel-Fahrzeugen aus den späten dreißiger Jahren noch keine selbsttragende Karosserie, der Sechszylinder hatte noch, ganz im Sinne traditioneller Automobilbaukunst, einen Profilrahmen, auf dem eine Stahl-Holz-Karosserie ruhte.

Neuer Glanz für Technik-Ruine?

Das Holz war nicht mehr so recht vertrauenerweckend, aber der Stahl zeigte sich so gut wie neu. „Alles Kleinigkeiten“, meinte Thomas, „ein Stellmacher kriegt das jederzeit hin.“ Wir zogen die Auffahrbleche von der Ladefläche des alten belgischen Lastwagens und ließen den Admiral ganz vorsichtig auf den Lastwagen rollen.

Am Sonntag nach dem Mittagessen fuhren wir wieder ab. Auf der Fahrt schwärmte mir Thomas von seinem traumhaften Gläser-Cabrio vor: „Du wirst sehen, in sechs Monaten ist er wieder wie neu, Zustand ‚Eins‘ sag ich Dir, besser wie neu.“ Nun ja, wir haben den Opel Admiral dann abgeladen und in die Halle seines Betriebs im vorderen Westerwald geschoben. Da steht er immer noch, unverändert, nur daß Thomas den Motor inzwischen ausgebaut hat. In der Halle steht nun auf jeden Fall eine neue Ruine der Geschichte der Technik, vielleicht wird sie eines guten Tages zu neuem Leben erwecken.



... im charakteristischen Stil der Zeit ...



Gesicht: Admiral-Front als Blickfang

ren wir hin und holen den Wagen mit dem Transporter ab.“ Mein Einverständnis wartete er erst gar nicht ab. Am Freitagnachmittag stand Thomas dann vor meinem Haus – mit einem schon fast antiken Lastwagen, den er irgendwann einmal aus Beständen der belgischen Armee erbeutet hatte. Von der Fahrt bis Saarow brauche ich eigentlich nicht viel zu berichten, außer, daß sie recht quälend war. Das Ex-Militär-Vehikel stammte aus dem Jahre 1959, es war laut und außerordentlich lahm. Immerhin, irgendwann am frühen Morgen kamen wir am Ziel unserer Fahrt an.

mehr zu sehen. Die Billings, die jetzt das Haus bewohnten, hatten hier einen mit Kies bestreuten Abstellplatz für ihren Trabant angelegt.

Archäologische Ausgrabung

Nun wurde es archäologisch, Thomas griff zum Spaten. Nahe der Straße, er hatte vielleicht fünfzig Zentimeter tief gegraben, stieß er auf Beton. Fanatisch schaufelte er weiter und tatsächlich, es zeigte sich, unter der Erde war eine schräge Zementfläche, sie war sogar geriffelt, die Auffahrt der Garage war

Es gibt keinen Anspruch den OPEL nicht erfüllt!

Wagen von RM 1450 bis RM 7000 ab Werk

... für 7000 Reichsmark ab Werk

Bayer-Fanclubs: Von Hollands Grenze bis nach Kenia

Service für Fans

München. Welchem Vereinsvorstand geht das Bekenntnis nicht leicht und bereitwillig über die Lippen, für wie wichtig und unverzichtbar er die Fan-Gemeinde erachte. Doch bei diesem Lippenbekenntnis bleibt es dann zumeist oder zumindest häufig. Nicht so beim FC Bayern München.

Der Bayern-Club pflegt in der Tat aktiv und engagiert eine Partnerschaft mit den Anhängern. Rund 470 registrierte Fan-Klubs mit total annähernd 21 000 Anhängern im In- und Ausland sind auf den deutschen Fußballrekordmei-

ster eingeschworen und erfreuen sich einer fürwahr vorbildlichen Betreuung von seiten des Vereins.

Erlebnis FC Bayern

So gibt es seit Jahren den „Tag der offenen Tür“, zu dem sich regelmäßig 20 000 bis 25 000 Fans auf dem Trainingsgelände einfinden. Nach großen Spielen werden Sonderprogramme wie Open-Air-Konzerte etwa mit Umberto Tozzi, Chris de Burgh oder Udo Jürgens im Olympiastadion veranstaltet. Dort gehen in festlichem Rahmen gleichfalls

Weihnachtsfeiern über die Bühne, während denen hübsch verpackte Tüten mit Lebkuchen, Schokolade, Bananen und Orangen verteilt sowie Glühwein und Bier ausgeteilt werden.

Natürlich werden die Treuesten der Treuen auch bei im Grunde bereits ausverkauften Bundesliga- oder Europacup-Begegnungen mit einem kleinen Kartenkontingent nicht vergessen. Markus Hörwick, an der Säbener Straße zuständig für die Presse- und PR-Arbeit beim FC Bayern: „Diese Anhänger sind uns wichtig, vornehmlich wichtiger als jene Leute, die während der Saison nur zwei- oder dreimal ins Stadion kommen und ansonsten vor dem Fernseher sitzen.“

Die Fans bei Laune und bei der Stange zu halten ist auch in der Vereinsspitze ein vornehmes Anliegen. Präsident Prof. Dr. Fritz Scherer: „Es muß ein Erlebnis sein, am Samstag zum FC Bayern zu fahren.“

Bayern-Beobachter unterwegs

Verständlicherweise auf große Zustimmung stößt auch eine seit drei Jahren betriebene Einrichtung: zur Weihnachtszeit besuchen Trainer, Manager, Präsident und Spieler – auf eigene Kosten – mittels Auto, Bahn oder Flugzeug Fan-Klubs von der holländischen Grenze bis nach Südtirol, Österreich oder in die Gebiete der ehemaligen DDR. Die Fan-Klubs können sich vorher um einen derartigen Besuch bewerben und werden dann ausgelost.

Olaf Thon: „Unsere Anhänger kommen das ganze Jahr über zu uns nach München.



Clubheim: Hier residiert der Bayern-Fanclub Mombasa

Bei Wind, Regen, Eis und Schnee. Da finden wir's nur recht und billig, daß wir einmal den umgekehrten Weg fahren.“

Unabhängig von diesen besonderen (Weihnachts-)Aktionen sind die Bayern-Profis praktisch das ganze Jahr über zur regelmäßigen Kontaktpflege mit den Fans auf Achse. Hörwick: „Wir wollen damit gleichsam auch ein herzliches Dankeschön sagen.“

Zum zweitenmal wird in diesem Jahr der Opel-Cup unter den Fan-Klubs ausgespielt. Zunächst werden – im Mai – über das gesamte Bundesgebiet und in Südtirol regionale Vor- und Zwischenrunden absolviert, ehe gegen Saisonende das Schlußturnier mit vier Teams in München vorstatten geht. Spezieller Bayern-Service für diese vier Endrunden-Teilnehmer: sie werden kostenlos mit einem Bayern-Bus abgeholt und nachfolgend rund um die Uhr betreut. Die Premiere im Vorjahr war ein Riesenerfolg, daran soll sich heuer nichts ändern.

Wie schauen nun die Voraussetzungen und Bedingun-

gen zur Gründung eines Bayern-Fan-Klubs aus? Markus Hörwick: „Er wird nur offiziell registriert, wenn er mindestens 25 Mitglieder aufweist. Außerdem darf es durch ihn und mit ihm keinerlei Ausschreitungen geben. Wird gegen diese Vorschriften verstoßen, erfolgt automatisch der Ausschuß.“

350 Mitglieder in Mombasa

Wer ernsthaft Interesse verspürt, einen entsprechenden Fan-Klub ins Leben zu rufen, dem empfiehlt Hörwick, die Namen und Geburtsdaten der Kandidaten aufzulisten und sich damit bei ihm bzw. der Pressestelle des FC Bayern zu melden: Telefon (089) 699 31 33.

Die Anhängerschar des Renommierklubs von der Isar, dem lediglich in Deutschlands Westen fast durchweg ein eisiger Wind ins Gesicht bläst (Hörwick: „Da kämpfen wir gegen Windmühlen“), geht querbeet in alle Himmelsrichtungen. Wie eingangs erwähnt, auch über die nationalen

Grenzen hinaus.

Man soll es kaum für möglich halten, aber es ist blanke Realität: der am weitesten entfernte Fan-Klub mit 350 Mitgliedern sitzt – in Kenia! „Mombasa“ nennt er sich und ihn hat sich Kapitän Klaus Augenthaler für seinen nächsten Besuch bereits augenzwinkernd ausgeguckt: „Und weil's so viele Leute sind, muß ich mindestens 14 Tage dort unten bleiben...“ wifr

Sport-Splitter

Fünf Handballtests

Nach ihrem Sieg beim Polarcup in Norwegen (22:17 gegen Dänemark, 22:11 gegen Holland, 17:16 gegen Norwegen, 19:15 gegen die CSFR) beendet die deutsche Handball-Nationalmannschaft die Saison 90/91 Ende Mai/Anfang Juni mit fünf Testspielen. Erster Gegner des Teams von Bundestrainer Horst Brede-meier ist am 31. Mai und 2. Juni auf der Insel La Reunion, Frankreich. Anschließend trifft die DHB-Auswahl im Rahmen eines Vierländer-Turniers an der Côte d'Azur auf Italien (7. Juni in Cannes) und erneut Frankreich (8. Juni in Hyeres) und erneut Frankreich (9. Juni in Monaco).

Bewerbung um Hallen-Masters

Der deutsche Fußball-Rekordmeister Bayern München hat sich um die Ausrichtung des Hallen-Masters 1992 beworben. Wie Manager Uli Hoeneß erklärte, habe man dem Deutschen Fußball-Bund (DFB) „in Verbindung mit unserem Sponsor Opel ein wirtschaftlich attraktives Angebot“ gemacht. Mitbewerber ist – erneut – Dortmund. DFB-Ligasekretär Wilfried Straub geht davon aus, daß der Beschluß des DFB-Ligaausschusses über die Vergabe „im März auf dem Tisch liegt“.

Tennis-Engagement

Opel hat sein Tennis-Engagement auf eine Unterstützung des Internationalen Tennisclubs von Deutschland (IC) erweitert. „Die Verbundenheit der ehemaligen deutschen Tennisclubs und die weltweite Verständigung, die sich der Internationale Tennisclub von Deutschland zur Aufgabe gemacht hat, sind für uns wichtige Ziele“, erläuterte Opel-Vorstandsmitglied Georg Hehner die Hintergründe. Die ordentlichen Mitglieder des IC sind ausnahmslos Spieler, die Deutschland einst international vertreten haben. Die Idee des Internationalen Clubs stammt aus England (1924), der deutsche IC besteht seit 1968. wifr



Anhänger: Stolz auf das FCB-Trikot

Berlin erlebt 100. Daviscup-Heimspiel

Gewinner-Typen

Berlin. Erst war er – wegen des Kriegsgeschehens am Golf – für eine Absage. Doch nachdem sich Boris Becker zu einer Teilnahme entschlossen hatte, war er – wieder einmal – der Sieggarrant.

Mit zwei gewonnenen Einzeln, wobei vornehmlich der dramatische Fünfsatzerfolg (nach 0:2-Rückstand!) gegen Omar Camporese das Nervenkostüm aller bis zum letzten Ballwechsel strapazierte, trug der Leimener bei seinem Daviscup-Comeback – nach einjähriger Pause maßgeblich zum 3:2 im Erstrunden-Match gegen Italien bei (Teamchef Niki Pilic: „Wir sind noch einmal davongekommen“). Jeweils 11 600 Zuschauer in der während aller drei Tage ausverkauften Dortmunder Westfalenhalle feierten den 23jährigen bei seinem ersten Auftritt als Weltranglistenstar auf heimischen Boden entsprechend stürmisch.

In Teamarbeit zum Erfolg

Die Tennisfans hatten sich am Schlußtag aber noch einen zweiten „Helden“ erkorren: Michael Stich. Denn der gebürtige Pinneberger, der verschiedentlich schon als Versager in entscheidenden Situationen charakterisiert worden war, sorgte beim Gesamtstand von 2:2 mit seinem 7:6, 6:7, 7:5 und 6:1 gegen

Paolo Cane für das 1-Tüpfelchen zum 3:2-Triumph. „Ich habe gezeigt, daß ich Druck standhalten kann“, kommentierte Stich nachfolgend seinen überzeugenden Auftritt, mit dem er letztlich auch die Nominierung anstelle des nach einem Formtief wieder aufstrebenden Carl-Uwe Steeb (Stuttgart) rechtfertigte. 11,3 Millionen Menschen saßen an jenem Abend im übrigen vor dem Bildschirm, was einer Sehbeteiligung von 31 Prozent entspricht, um das abschließende und ausschlaggebende Einzel des 22jährigen Deutschen („Ich bin kein Verlierer-Typ“) „live“ zu verfolgen.

In Dortmund hatten die Fans für das Originalerlebnis vor Ort für Dauerkarten zwischen 75 und 390 Mark bezahlen dürfen. Was bedeutete, daß der Deutsche Tennis-Bund (DTB) sich am Ende über eine Einnahme von 650 000 Mark freuen konnte.

Gar auf eine Million beziffert DTB-Pressechef Jens-Peter Hecht die zu erwartenden Einnahmen beim Viertelfinale von Ostersonntag bis -montag (30. März bis 1. April) in der Berliner Deutschlandhalle gegen Argentinien. Den Ausschlag des DTB zugunsten der früheren Reichshauptstadt gegenüber den Mitbewerbern Frankfurt und Karlsruhe hatten, neben dem Votum von Boris Becker (DTB-Präsident Dr. Claus Stauder: „Das hat er mir sogar zweimal

gesagt“), wirtschaftliche Erwägungen gegeben. Im Klartext: eine Interessengemeinschaft aus Politik und Wirtschaft, unterstützt vom Berliner Senat, garantiert die ko-

Impulse für neue Länder

stenlose Benutzung der 8100 Zuschauer fassenden Deutschlandhalle. Außerdem sorgt dieses Gremium für den



Pause: Daviscup-Teampartner Jelen (li.) und Stich

Aufbau des VIP-Bereichs und günstige Hotelkonditionen. Was unter dem Strich, inklusive Mehrwertsteuer, ein vom DTB kaum abzulehnendes Paket von etwa 605 000 Mark ausmacht. Rund 300 Journalisten wer-



Jubel: Pilic (li.) und Stich nach dem Sieg

DTB-Chef Stauder erhofft sich von Berlin, nach sieben Jahren erstmals wieder Schauplatz eines Daviscupspiels auch Impulse für den Tennissport in den neuen Bundesländern. „Vielleicht kommt schon der nächste Boris Becker aus Leipzig oder Dresden“, projiziert der Essener Unternehmer auf jeden Fall bereits Zukunftsbilder an die (Tennisball-)Wand.

Das Match gegen Argentinien bedeutet zugleich das 100. deutsche Daviscup-Heimtreffen (und das 32. in Berlin). Beim 99. in Dortmund gegen Italien lag der offizielle Fahrdienst für Spieler, Trainer, Schiedsrichter, Offizielle und Medienvertreter, für die von Opel überdies eine nostalgische Straßenbahnfahrt zu abendlicher Stunde quer durch die Westfalen-Metropole organisiert worden war, einmal mehr in den Händen der Adam Opel AG. Eine Flotte von 30 Senatoren war praktisch rund um die Uhr im Einsatz. wifr

Aktion „Sieben Wochen ohne“ hat begonnen

Sucht erkennen

Rüsselsheim. Fast hundert Mitarbeiter machen bei der Aktion „Sieben Wochen ohne“ der Suchtberatung mit. Die meisten wollen in dieser Zeit auf Rauchen beziehungsweise Süßigkeiten verzichten. Auch die Opel Post erhielt eine Reihe von Zuschriften, in denen Leser ihren Verzicht erklärten.

„Ich habe mir vorgenommen, keine Süßigkeiten zu essen. Hoffentlich schaffe ich es“, schreibt Klaus Redmann aus Bochum. Die Frage des Durchhaltens stellt sich für Gert Müller-Grahl aus Mainz wohl nicht. Schon seit einigen

Jahren trinken er und seine Frau in der Fastenzeit keinen Alkohol. „Wir haben mit dieser abstinente Zeit gute Erfahrungen gemacht“, sagt er.

Thomas Haug hat „keine extremen Laster“, wie er schreibt. Obwohl er weder raucht noch trinkt, macht der Bochumer bei der Aktion „Sieben Wochen ohne“ mit. Weil er sich auch „nicht in Spielhallen herumtreibt“, will er den Konsum von Süßwaren einschränken und sogar Limonade und Cola verschmähen.

Unter den Rückmeldungen an die Suchtberaterin finden sich auch eine Reihe von Antworten, die sich mit der Arbeit

im Werk befassen. So will ein Einsender künftig das Arbeiten in der Mittagspause unterlassen, ein anderer will seinen Kollegen keinen Streß mehr verursachen.

Einige Teilnehmer an der Aktion „Sieben Wochen ohne“ haben bereits Abhängigkeiten erkannt und melden jetzt nur die längst vollzogene Abhilfe. „Ich lebe seit 1. Januar ohne Alkohol“, steht auf einem Abschnitt. Und ein anderer Mitarbeiter gelobte, „nicht nur sieben Wochen, sondern dauerhaft“ auf ein ungesundes Verhalten zu verzichten.

Obwohl die Opel Post-Redaktion und die Initiatorin von „Sieben Wochen ohne“, Marion Stöcking-Anthes, etwas mehr Reaktionen erwartet haben, soll die Aktion im kommenden Jahr wiederholt werden. „Ich will ins Unterbewußtsein wirken“, sagt die engagierte Suchtberaterin. flo



Foto: Seibert
Nichtrauchertraining: Viele Mitarbeiter meldeten sich bei Marion Stöcking-Anthes (4.v.r.)



Foto: Chalupa

Alte Härtereier wird entsorgt

Rüsselsheim. Sie war ein Symbol der Vergangenheit: die alte Härtereier in der Nähe des B-Traktes der Rüsselsheimer Werke hat schon lange ausgedient.

Vor dem zweiten Weltkrieg erbaut, wurden in dem Gebäude Getriebe- und Hinterachsteile gehärtet, bis der Betrieb

dort 1977 eingestellt wurde. Danach diente die Halle als Unterstellplatz. Da früher bei den Härtereierverfahren auch giftige Substanzen eingesetzt wurden, wird der Bauschutt jetzt von einer Spezialfirma entsorgt. Das Foto zeigt die inzwischen abgeschlossenen Abrißarbeiten. ds

Einsatzfahrzeug übergeben

Notarzt-Vectra

Eisenach. Das Deutsche Rote Kreuz in Eisenach verfügt über ein neues Notarzt-Einsatzfahrzeug. Jürgen Gebhardt (Bildmitte), Geschäftsführer der Opel-AWE Pkw GmbH, übergab das Fahrzeug auf Basis des Vectra kürzlich an den Bürgermeister der Stadt Eisenach, Dr. Peter Brodhun, und an Landrat Dr. Martin Kaspari.

Anlässlich der Werkseröffnung der Opel-AWE Pkw GmbH in der thüringischen Automobilstadt, wo seit dem

5. Oktober 1990 über 1000 Vectra gefertigt wurden, hatte Opel-Chef Louis R. Hughes dem Eisenacher Bürgermeister symbolisch einen Schlüssel für den Einsatzwagen überreicht.

Das Fahrzeug ist mit dem Zweiliter-Vierzylinder-Einspritzmotor ausgerüstet und verfügt über eine spezifische Ausstattung, die von einer zusätzlichen Batterie über eine Blaulichtanlage bis zur Vorrüstung einer Funkanlage reicht. op



Foto: Thurnau
Einsatzbereit: Notarztwagen für Eisenach

Wettbewerbs-Informations-Center G 11

Computer satt

Rüsselsheim. Ein Rechner steuert das Modell einer Transferstraße. Auf dem Bildschirm eines Personalcomputers wechseln sich Fußballmeldungen und interne Nachrichten ab. Und über einen weiteren Monitor können sich Mitarbeiter ihr persönliches Horoskop erstellen lassen. Keine Frage - Computer beherrschen das Wettbewerbs-Informations-Center im Erdgeschoß des Produktions-Gebäudes G 11.

Horst Wolff, Meister der Instandhaltung, hat die Ausstellung mit seinen Mitarbeitern vorbereitet. „Wir wollten weg von der reinen Präsentation der Tabellen und Grafiken“,

begründet er den umfangreichen Technik-Einsatz. So laufen auf einem Fernseher Videofilme über Opel, General Motors und das Quality Network.

Was modernste Technik kann, zeigten eine CNC-Achsensteuerung, die auf Knopfdruck Grafiken erstellt, oder der Nachrichten-Bildschirm, dessen Informationen täglich auf neuesten Stand gebracht wurden.

Die Ausstellung war bis Ende Februar zu sehen. Kein Wunder, daß das Info-Center in dieser Zeit im Bereich besondere Beachtung fand. Manche Mitarbeiter kamen täglich. flo



Foto: Lorek

Rüsselsheim. Claus Theo Gärtner alias Matula ist privat jetzt in einem Calibra zu sehen. Der Star aus „Ein Fall für Zwei“ holte das rote Coupé selbst ab. flo

Gesucht: Für zweimal 66 Fußball-Fans

Freikarten

Rüsselsheim. Für die Fußballbegegnungen 1. FC Kaiserslautern : FC Bayern München, am 23. März 1991 und VFL Bochum : FC Bayern München, am 6. April 1991, verlost die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation für Mitarbeiter je 66 Freikarten.

So funktioniert es: Wenn Sie an der Verlosung teilnehmen wollen, schicken Sie den Coupon (oder eine Notiz) an die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation, Rüs-

selsheim. Bitte geben Sie unbedingt an, bei welchem Spiel Sie dabei sein wollen. Sie müssen sich für ein Spiel entscheiden. Einsendeschluß ist der 15. März 1991. Die Auslosung findet gemeinsam mit dem Betriebsrat statt. Nur Einsendungen mit vollständiger Angabe von Abteilungs- und Stammmnummer können berücksichtigt werden. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ich möchte am Spiel

1. FC Kaiserslautern : FC Bayern München
 VFL Bochum : FC Bayern München

teilnehmen.

(Nur eine Antwort ist möglich. Coupons, auf denen beide Spiele angekreuzt sind, nehmen an der Verlosung nicht teil)

Werk Rüsselsheim Bochum Kaiserslautern

Name, Vorname: _____

Abteilungs- und Stamm-Nr.: _____

Telefon: _____



Foto: Lorek
Info-Service: Das persönliche Horoskop aus dem Computer

Opel Post-Preisausschreiben

Calibra zu gewinnen

Rüsselsheim. Große Chance für die Freunde von Modelautos: Die Opel Post verlost zehn Calibra.

Ein besonders gelungenes Exemplar im Eisenbahn-Maßstab H0 des neuen Stars der Coupé-Klasse können Leser jetzt gewinnen.

Wer einen haben möchte, schickt eine Postkarte an:

Redaktion Opel Post
Stichwort: Calibra
Postfach 17 10
6090 Rüsselsheim.

Das Los entscheidet dann über die zehn Gewinner. Es gelten nur Karten, die uns auf dem normalen Postweg erreichen. Persönliche Abgabe oder Werkspost sind ebenso ausgeschlossen wie der Rechtsweg. Einsendeschluß ist der 22. März. op