

Die Zeitung für
die Mitarbeiter der
Adam Opel AG

Opel Post



Hanenberger neuer TEZ-Chef

Führungswechsel

Rüsselsheim. Führungswechsel im Technischen Entwicklungszentrum: Nachfolger von TEZ-Chef Dr. E. h. Friedrich W. Lohr ist seit Anfang September Peter H. Hanenberger.

Hanenberger wurde am 13. Dezember 1941 in Wiesbaden geboren und absolvierte von 1958 bis 1961 eine Maschinenschlosserlehre bei Opel. Nach dem Maschinenbau-Studium übernahm er verschiedene Aufgaben in Versuch und Chassis-Entwicklung des Technischen Entwicklungszentrums von Opel.

Ein hohes Maß an internationaler Erfahrung sammelte Hanenberger vor allem in den USA und Australien: Neben einem zweijährigen Studium

am General Motors Institute in Flint/Michigan arbeitete er von 1976 bis 1982 bei der australischen GM-Tochtergesellschaft Holden's in Melbourne in verschiedenen Ingenieursfunktionen, zuletzt als Stellvertretender Chefingenieur.

Nach seiner Rückkehr aus Australien übernahm er leitende Aufgaben im Opel-Entwicklungszentrum, zunächst 1982 als Projektleiter für den Kadett E, dann als Exekutiv-Ingenieur Vorausentwicklung. Im Januar 1986 wurde Hanenberger zum Chefingenieur Motor, Getriebe und Fahrwerk ernannt. Im November 1988 wechselte er als Executive Director Quality Network zu General Motors Europa nach Zürich.



Peter H. Hanenberger

Seit Mai 1989 ist Peter H. Hanenberger Director Manufacturing Engineering. In dieser Funktion ist er verantwortlich für die gesamte europäische Produktvorbereitung zur Herstellung aller Opel- und Vauxhall-Fahrzeuge sowie die Planung und Errichtung neuer Produktionsstätten. Dazu zählt zum Beispiel auch das neue Opel-Werk im thüringischen Eisenach.

Hanenberger ernannte inzwischen Manfred L. Wolf (53) zum neuen Direktor der PEK im Technischen Entwicklungszentrum. Wolf studierte nach einer Werkzeugmacherlehre Maschinenbau, wurde 1986 zum Chefingenieur für den gesamten Karosseriebereich ernannt und arbeitet seit 1989 als Programm-Direktor.



Manfred L. Wolf



John F. Schweikert



IAA-Star: Der Calibra Turbo feiert in Frankfurt sein Debut

Foto: Opel

Volles Programm

Frankfurt. Mit einem noch größeren Stand als vor zwei Jahren und dem kompletten Modellprogramm sowie weiteren Highlights beispielsweise zu den Themen Technik und Umwelt prä-

sentiert sich Opel auf der diesjährigen IAA. Die größte Autoschau der Welt findet auf dem Frankfurter Messegelände vom 14. bis 22. September statt. Einer der Stars der Messe

ist der neue Calibra mit Turbotriebwerk. Gleichzeitig feiern aber auch der neue Astra und das Freizeitautomobil Frontera ihre deutsche Publikumspremiere.

Alles über „Opel auf der IAA“ finden Sie in dieser Ausgabe auf den Seiten 6 bis 8. **op**

Bundesverdienstkreuz zum Abschied

Lohr geht in den Ruhestand

Rüsselsheim/Detroit. Großer Bahnhof für Technik-Vorstand Dr. E. h. Friedrich W. Lohr: Heute verabschiedet im Rüsselsheimer Stadttheater zahlreiche Gäste aus Politik

und Wirtschaft den Chef des Technischen Entwicklungszentrums in den Ruhestand. Für seine besonderen Verdienste erhält Lohr bei diesem Anlaß das Bundesverdienstkreuz erster Klasse aus der Hand des hessischen Ministerpräsidenten Hans Eichel.

Zuvor war Fritz Lohr bereits vom Chairman der General Motors Corporation, Robert C. Stempel, bei einer Feierstunde in Detroit verabschiedet worden. Das Technische Entwicklungszentrum in Rüsselsheim ist verantwortlich für alle Fahrzeugentwicklungen von General Motors außerhalb Nordamerikas. **op**

Verkauf an Mitarbeiter

Über 3000 wollen einen Astra

Rüsselsheim. Susanne Post wird eine der ersten Astra-Fahrerinnen auf Deutschlands Straßen sein. Jedenfalls hat sie als erste Mitarbeiterin einen bestellt.

Zur Feier des Tages konnte die Hobby-Fußballspielerin aus Trebur schon einmal im Opel Post-Testwagen Platz

nehmen, während Jahreswagen-Verkaufsleiter Karl L. Zölch gratulierte. Bis Redaktionsschluß haben rund 3000 weitere Mitarbeiter aus allen Werken einen Astra bestellt.

Übrigens: Nur wer noch bis übermorgen, 6. September, ordert, bekommt sein Auto noch in diesem Jahr. **flo**



Glückwunsch: Blumen für Astra-Käuferin Susanne Post



Abschied: GM-Chairman Robert C. Stempel (li.) dankt Friedrich W. Lohr

Opel-Post-Aktion

IAA-Karten gewinnen

Rüsselsheim. Unter unseren Lesern verlosen wir insgesamt zwanzig Eintrittskarten für die IAA im Wert von jeweils 25 Mark. Wenn Sie eine Karte haben möchten, dann schreiben Sie eine Postkarte an die

Redaktion Opel Post
Postfach 17 10
6090 Rüsselsheim.
Stichwort IAA

Einsendeschluß ist der 10. September; der Rechtsweg ist ausgeschlossen. **op**

Quality-Network

Alle Mitarbeiter sind informiert

Rüsselsheim/Bochum. Jetzt wissen alle Mitarbeiter Bescheid. Bei zwei Großveranstaltungen in der Dortmunder Westfalenhalle und an insgesamt fünf Terminen in Rüsselsheim informierten Führungskräfte über das Quality Network. Mit dabei: Opel-Chef Louis R. Hughes, der die Mitarbeiter zur Zusammenarbeit aufrief. **op**

In dieser Ausgabe

- Falschparker:** Freie Bahn für die Feuerwehr **Seite 2**
- Start:** Produktionsbeginn für den Astra in Bochum **Seite 3**
- Betriebsrestaurant:** Pfälzer Mitarbeitern schmeckt es **Seite 4**
- Fortschritt:** Das Eisenacher Werk entsteht **Seite 5**
- IAA:** Opel mit vollem Programm in Frankfurt **Seite 6-8**
- Anzeigen:** Über 1000 Jahreswagen **Seite 10-15**
- Interview:** Spitzengespräch **Seite 17**
- Fußballturnier:** Spiele um den Opel-Cup **Seite 20**

Die nächste Opel Post erscheint Anfang Oktober. Anzeigenschluß dafür ist am 11. September.

Werkssicherheit appelliert an alle Mitarbeiter

Stoppt das wilde Parken!

Rüsselsheim. „Jeder Einsatz kann der Ernstfall sein.“ Das meint Werner Stritzke, Leiter der Werksfeuerwehr und stellvertretender Leiter der Werkssicherheit, wenn seine Einsatz- und Rettungsfahrzeuge wieder einmal zum Ausrücken veranlaßt sind. Um so mehr ärgert er sich dann über die Unvernunft und Uneinsichtigkeit vieler Mitarbeiter, die mit ihren abgestellten Wagen die Sanitäts- und Feuerfahrzeuge massiv behindern oder ausgewiesene Rettungswege, zum Beispiel Aufstellflächen für die Feuerwehrehleiter, einfach zaparken.



Foto: Lorek

Verantwortungslosigkeit: Zuegeparkte Straßen kosten im Ernstfall wertvolle Minuten

Trotz ständiger Aufforderungen an die einzelnen Abteilungen hat sich nach Meinung von Stritzke am Parkverhalten vieler Mitarbeiter nichts geändert. „Dabei“, so der Leiter der Werksfeuerwehr, „kann doch jeder selbst einmal in die Situation kommen, in der er schnelle Hilfe braucht und Zeitverzögerungen durch Behinderung der Rettungsfahrzeuge für ihn tödlich sein können.“

Sind Werkswagen oder Dienstfahrzeuge extrem verkehrsbehindernd abgestellt, besorgen sich die Mitarbeiter der Abteilung Werkssicherheit

die Zweitschlüssel und parken diese Wagen auf einem separaten Parkplatz. Bisher wurde der Abholer nach Feststellung seiner Abteilungszugehörigkeit lediglich auf sein Fehlverhalten aufmerksam gemacht. Doch mit einem bloßen Appell an die Vernunft soll nun Schluß sein. Werner Stritzke plädiert dafür, die Falschparker, wie die Mitarbeiter, die die internen Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten, an die Personalabteilung zu melden.

Große Sorgen plagten auch

Wolfgang Zerjeski, der für die Werksbahn verantwortlich zeichnet. Zu dicht an den Gleisen, teilweise sogar auf ihnen abgestellte Fahrzeuge, führen zu unnötigen Verzögerungen im Bahnverkehr. Zerjeski mahnt eindringlich, stets einen 1,50 Meter breiten Sicherheitsabstand zu den Gleisen zu halten. Entsprechende Hinweisschilder befinden sich an jeder Toreinfahrt.

fu



Bandstopp: Letzter Astra auf der Rüsselsheimer Pilotlinie

Abschluß der Astra-Pilotlinie

Reifeprüfung

Rüsselsheim. Abschiedsstimmung auf der Pilotlinie: Im Rüsselsheimer Opel-Turm übergab Gunther Lunau, der neue Leiter der Technischen Zentral-Abteilungen, den letzten Astra an die Fertigung. Dieter Bechtel und Peter Bro-

rusewitsch, verantwortlich für Pilotprogramme, inspizierten mit Lunau einen Astra. Aber auch nach Abschluß des Pilotprogramms werden die Mitarbeiter dort nicht „arbeitslos“ – schließlich hat Opel ja noch einiges vor . . . op



Foto: Geßmann

Alles über den Astra-Service

Weltweites Training

Rüsselsheim. Aus 25 Ländern kamen die 45 Teilnehmer am jüngsten „Pan European Train the Trainer“-Seminar, das kürzlich im Rüsselsheimer Service Training Center stattfand. Einziges Lernziel: Alles über den neuen Astra und die Neuheiten des Modelljahres 1992. Schließlich

sollen die in Rüsselsheim von den Experten der Abteilung European Service geschulten Trainer ihr Wissen in ihren jeweiligen Heimatländern in einer Art Schneeball-System weitergeben, damit der Kundendienst auch für den Astra überall reibungslos funktioniert. op



Wettbewerbsvergleich: Manager beurteilen ein japanisches Auto

Management-Konferenz 1991

„Wir müssen uns ändern“

Rüsselsheim. „Chancen durch Wandel“ hieß das Motto der diesjährigen Management-Konferenz, an der rund 400 obere und mittlere Führungskräfte sowie Vertreter des Betriebsrates teilnahmen.

Das Motto war gleichzeitig Programm für die Zukunft des Unternehmens. „Wenn wir uns nicht selbst und unsere Methoden ändern, werden wir im Wettbewerb der Zukunft nicht bestehen“, sagte Opel-Chef Louis R. Hughes. Er dankte den Teilnehmern für

deren Leistungen im vergangenen Jahr, appellierte aber auch an die Führungskräfte dazu beizutragen, daß das Unternehmen auch künftig so erfolgreich sei.

Die Kritikpunkte aus einer in der Konferenzvorbereitung durchgeführten Kurzbefragung im Management kommentierte der Opel-Chef ausführlich. In einer anschließenden Fragerunde stellten sich dann alle Vorstandsmitglieder der Diskussion.

Die bereichsübergreifende Arbeitsgruppe, die im Auftrag des Vorstandes die Konferenz

vorbereitet hatte, präsentierte den Teilnehmern darüber hinaus eine breite Palette von Arbeitskreisen beispielsweise zu den Themen Kontinuierlicher Verbesserungsprozeß in der Produktion und Verwaltung, Auto und Umwelt oder Gestraffte Fertigung. Hohes Interesse fanden aber auch das Thema Coaching, bei dem es um die Verbesserung des Führungsverhaltens geht, sowie ein Produktvergleich von Vectra, Nissan Primera und Audi 80, bei dem nach vorgegebenen Kriterien das attraktivste Auto gesucht wurde. op

Weiterbildung bietet an:

Seminar für Frauen

Rüsselsheim. Erstmals bietet die berufliche Weiterbildung von Opel ein speziell auf Frauen zugeschnittenes Seminar an: Unter dem Motto „Frauen fallen unter den Tisch“ wird ab Dienstag, 1. Oktober, an acht Abenden über aktuelle und für Frauen relevante Themen diskutiert.

Neben einem kurzen historischen Rückblick auf die Entwicklung der Frauenrechte gilt das Hauptaugenmerk der heutigen Situation. Als „Lebenskünstler“ stehen sie häufig in der schwierigen Situation, Berufsleben und Familie aufeinander abstimmen zu müssen. Welche Fördermaßnahmen gibt es speziell für

Frauen? Wie kann der Wiedereinstieg in den Beruf erleichtert werden? – Neben diesen Fragen sollen in Gruppenarbeit auch Hilfestellungen für schwierige Lebenslagen erarbeitet werden.

Als „Emanzenprogramm“ möchte Elngrid Chaventré, die als freiberufliche Trainerin die Seminarteilnehmer betreuen wird, den Kurs keinesfalls verstanden wissen. „Ich sehe immer wieder die Schwierigkeit von Frauen, die alles – Familie, Beruf, Haushalt – in ein einziges Frauenleben hineinpresse möchten“, erklärt die gelernte Sozialpädagogin.

Anmeldungen sind noch bis Freitag, 13. September, möglich. Damit die Frauen nicht unter den Tisch fallen. it

Jetzt impfen

Rüsselsheim. In den drei westdeutschen Werken beginnt jetzt wieder die Impfkampagne gegen Grippe. Von 9. September bis Ende Oktober kann sich jeder Mitarbeiter aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern bei allen Sanitätsstationen kostenlos die Spritze geben lassen. Werks-Chef Dr. Holger Breikreutz empfiehlt sie besonders Menschen mit Atemwegs- oder Herzkreislauferkrankungen. op

Recycling-Initiative

Astra-Kreislauf

Rüsselsheim. Der neue Astra, dessen Verkauf in der Bundesrepublik schon am 12. Oktober beginnt, wird das erste auf dem Markt erhältliche Automobil sein, dessen Hersteller die kostenlose Rücknahme als Altfahrzeug garantiert. Voraussetzung ist, daß sich das Fahrzeug in serienmäßigem Zustand befindet, damit eine ordnungsgemäße Entsorgung gewährleistet ist. Die kostenlose Rücknahme

wird ermöglicht, da Opel schon Anfang Juli erklärt hatte, daß ihre Ingenieure den Astra von Anfang an weitestgehend recyclingfähig konstruiert haben. Im neuen Astra sind zudem heute schon eine Reihe von Teilen (Radhausverkleidungen, Stoßfänger-Träger, Dämm-Materialien etc.) eingebaut, die aus bereits wiederaufbereiteten Materialien hergestellt sind. Weitere Einzelheiten wird Opel später mitteilen. op

BKK senkt die Beiträge

Rüsselsheim. Die Betriebskrankenkasse (BKK) hat den allgemeinen Beitragssatz um einen halben Prozentpunkt auf 10,6 Prozent gesenkt. Die neue Regelung gilt für die 54 000 aktiven Versicherten in allen Werken seit Juli. op

Gesundheit durch Sport

Rüsselsheim. Zum Wintersemester haben wieder alle Mitarbeiter die Möglichkeit, ihre Gesundheit durch Fitness zu erhalten. Die Abteilung „Berufliche Bildung in der Freizeit“ bietet die Kurse Ausgleichsgymnastik, Ausgleichssport an Sportgeräten, Rückenschule und Präventionstraining der Muskulatur an. Weitere Informationen gibt es in der Kursbroschüre unter Telefon 40 94. op

Info vor Ort

Rüsselsheim. Eine Gruppe von 44 Händlern aus Japan besuchte kürzlich das Rüsselsheimer Werk. Die Partner informierten sich dort erstmals über die Fertigungsmethoden in Deutschland und besuchten anschließend einen Händler. Opel verkaufte im vergangenen Jahr über 4000 Autos in Japan – Spitzenreiter war der Vectra. op

Opel Post

Die Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG
Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich, Postfach 1710, 6090 Rüsselsheim
Redaktion: Dieter Schmidt (Chefredakteur), Fritz Lorek (stv. Chefred.)
Redaktionsassistentin: Irene Lukas
Mitarbeiter in den Werken: Horst Markmann, Andreas Graf Praschma (Bochum), Heidi Adam, Hans Jürgen Fuchs (Kaiserslautern)
Layout: D + K Horst Reipschläger
Satz und Druck: Die Südwestrolle, Plieninger Str. 150, 7000 Stuttgart 80
Anschriß 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.

Vom Projekt 2700 zum Astra

Wechsel in Bochum

Bochum. Eine Ära ist in den Werken an der Ruhr zu Ende: Der legendäre Kadett, der dort seit nunmehr 29 Jahren vom Band lief, wurde im August vom Astra abgelöst. Als am 12. August die Werksferien endeten, startete die Serienproduktion des neuen Kompaktmodells.

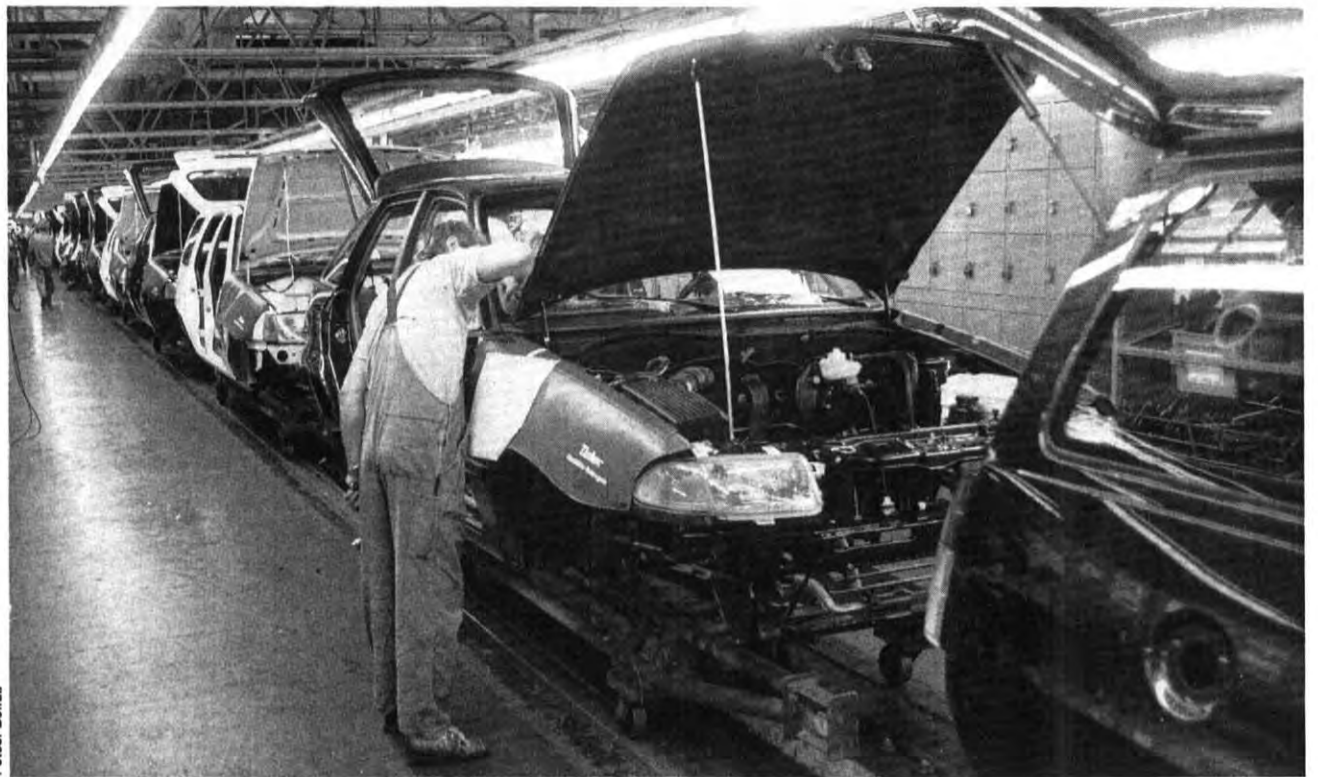
Zunächst sollten sich alle Mitarbeiter der Fertigungsbe- reiche nur in der Frühschicht dem neuen Wagentyp widmen, in der zweiten Woche ging es dann in zwei Schichten weiter. In der dritten Woche begann – wie vor den Ferien – auch die Nachtschicht. Inzwischen hat sich die Astra-Produktion voll eingespielt. Die Vorbereitungen waren gewaltig. Vor über einem Jahr begann der Umbau. Außerdem wurden Mitarbeiter in rund 60 000 Trainingsstunden auf den Astra eingestimmt. Insgesamt gab Opel rund 500 Millionen Mark für die Umrüstung und Modernisierung des Werkes aus. Das „Projekt 2700“, so die interne Bezeich-

nung für den Astra, hat schon früh seine Schatten vorausgeworfen.

Neu sind zum Beispiel zwei hochmoderne Großtransfer-Stufenpressenstraßen im Wert von 110 Millionen Mark. Die neuen Maschinen arbeiten wegen ihrer Abschirmung deutlich leiser als die herkömmlichen. Und: Der Austausch der Werkzeuge dauert nun nur noch zehn bis 15 Minuten – früher eine äußerst mühselige und zeitraubende Angelegenheit von mehreren Stunden. Ein automatisches Überwachungssystem zeigt etwaige Fehler im Betrieb der neuen Pressen an.

Recycling ist in der Pressenstraße an der Tagesordnung: Die Blechreste fallen auf ein Transportband. Später werden daraus 50 Kilogramm schwere Ballen gemacht, die wieder an die Stahlproduzenten gehen.

Vor einem großen Bild mit einer Alpensee-Idylle, das ein Künstler den Bochumer Mitarbeitern vor vielen Jahren schenkte, zeigt Meister Willi



Ablösung: Einer der ersten Astra auf der Montagelinie

Gevelmann aus der Vorderbau-Montage auf Astra-Karosserien, die man schon probeweise in die auslaufende Kadett-Produktion eingeschoben hat. Einige Dutzend wurden schon vor den Werksferien täglich in die Fertigungsstraßen geschickt. Das Bochumer Team prüfte und perfektionierte, damit die Startbedingungen im August optimal ausfielen.

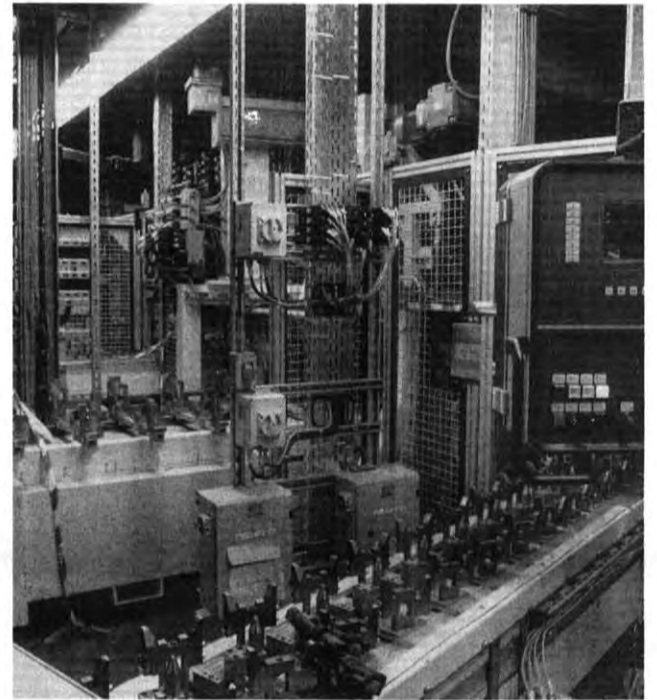
Stichworte für die durchdachte Fertigung der neuen Auto-Generation lauten: Hundertprozentiger Einsatz von Wasserbasislack bei Metall-Lackierungen und Wasserfüller bei allen Lackierungen, getrennte Montage von Türen, Cockpit und Motoren, Gruppenarbeit, ein elektrisches Check-Out-System, halbautomatische Vorderachsen-Montage und lösungsmittelfreie Wasser-Wachskonservierung als Versandschutz.

Für Werner Jamrose aus dem Reparaturdienst, seit 1964 in Bochum, stellt der Astra „das ausgereifteste Modell“ dar. Jamrose hat Erfahrung: Er kennt den Kadett A genauso gut wie die Nachfolger B, C, D und zuletzt E. Tausende von ihnen hat Jamrose an sich vorbeigekollt – 10,83 Millionen Kadett sind bis Juli in Bochum hergestellt worden. Zusammen mit dem britischen Schwestermodell ergibt sich eine Gesamtzahl von nahezu 11,7 Millionen Einheiten. Rund 1400 Kadett sind täglich vom Band gelaufen, bei 1300 Wagen soll sich die Astra-Produktion zunächst einpendeln.

Damit alles gut funktionieren kann wie geplant, dafür sorgt nicht zuletzt die ausgefeilte Technik, die in den vergangenen Monaten installiert worden ist. Hans-Jürgen Schacht und Thomas Rasch vom Besucherdienst machen



Sportlich: Der neue Astra zeigt Profil



Investitionen: Modernste Technik in Bochum



Leisetreter: Großtransferpressen mit Schalldämmung

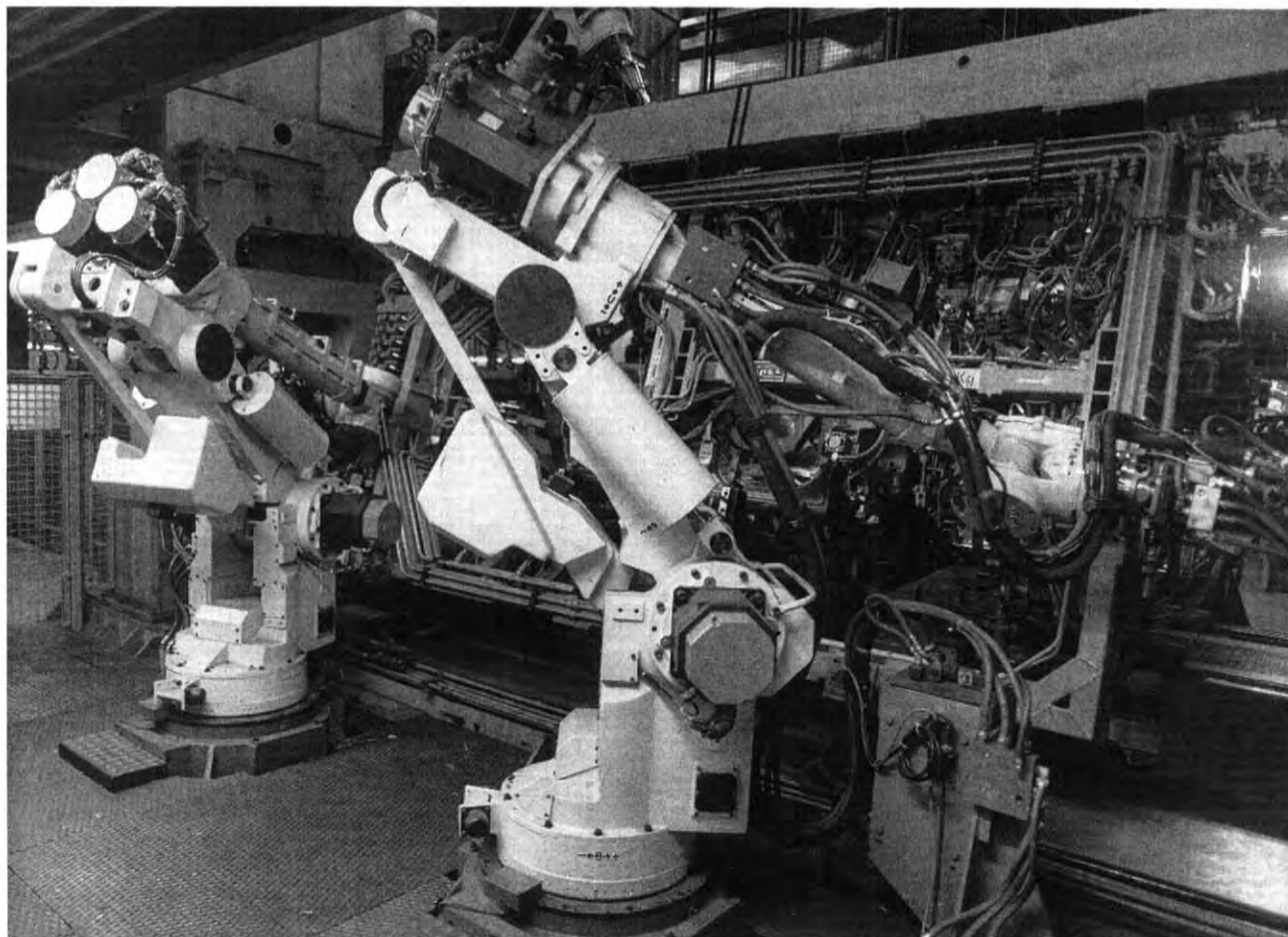
beispielsweise auf die neuen Punktschweiß-Roboter aufmerksam, die eigens für den Astra angeschafft worden sind. Die Laser-Schweißköpfe der Automaten bewegen sich blitzschnell und absolut zielsicher. Will man trotzdem in die programmierten Abläufe eingreifen, geht dies denkbar einfach. Die Mitarbeiter geben über eine Tastatur Befehle in Form von Sätzen ein. So etwa „Zange auf“ und die Zange öffnet sich.

Rechnergesteuert ist auch die Fertigungseinheit für die Stirnwände: ein 16 Millionen Mark teurer neuer Komplex. Per Tastendruck läßt sich die Positionierung der Teile steuern. Die Zahl der Roboter im Werk ist um 20 Stück auf 179

insgesamt gestiegen. Der Automatisierungsgrad im Vergleich zum Kadett bleibt mit fast 99 Prozent etwa gleich. Vor den 3880 Schweißpunkten werden nur 40 manuell gesetzt.

Noch bevor der letzte Kadett die Endmontage verließ, wurden bereits einige Astra komplett montiert und lackiert. Noch mußten die Seitenteile per Hand mit dem Unterbau verklammert werden. Und nur gelegentlich konnte man eine Tür des Neuen auf einem Wagen des führerlosen Transportsystems sehen, das die Einzelteile nach ihrer Komplettierung wieder zu genau jener Karosserie bringt, der sie zuvor entnommen wurden.

sw



Schmuckstück: Die neuen Punktschweißroboter hören aufs Wort

Mitarbeiter beurteilen neue Betriebsrestaurants

Das Auge ißt immer mit

Kaiserslautern. Vor rund drei Monaten wurde in Kaiserslautern die Werksverpflegung auf freie Komponentenwahl umgestellt (Opel Post 7/91). Die Pfälzer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben seit dieser Zeit die Möglichkeit, sich aus einer Vielzahl von Angeboten ihre individuelle Speisekarte zusammenzustellen. Die Opel Post befragte einige Besucher der neuen Betriebsrestaurants nach ihren ersten Eindrücken.

Hans Peter Jarzewski, Organisationsberater: „Ich begrüße die Umstellung sehr. Das Essen schmeckt nicht nur besser, sondern ist auch kalorienärmer und deshalb besser verdaulich. Dafür bin ich auch gerne bereit eine Mark mehr zu bezahlen.“

Klaus Noll, Mitarbeiter der Werksicherheit: „Am besten ist die größere Auswahl. Aber auch die Qualität des Essens

ist gestiegen. Gut finde ich, daß nun auch Kleinigkeiten erhältlich sind und daß jetzt Porzellangeschirr benutzt wird.“

Markus Hettrich, Auszubildender: „Mir gefällt die Gesamtaufmachung gut, vor allem, daß man bei schönem

Wetter im Freien essen kann. Das Essen schmeckt besser als früher und man kann es selbst zusammenstellen. Leider wird es aber auch ein bißchen teurer.“

Brigitte Back, Auszubildende: „Geschmacklich kann

ich keinen Unterschied feststellen, aber die Auswahl ist eindeutig besser. Wer sich gesundheitsbewußt ernähren will, hat nun viel bessere Möglichkeiten. Auch optisch macht das neue Betriebsrestaurant etwas her. Schließlich ißt das Auge ja mit.“ fu



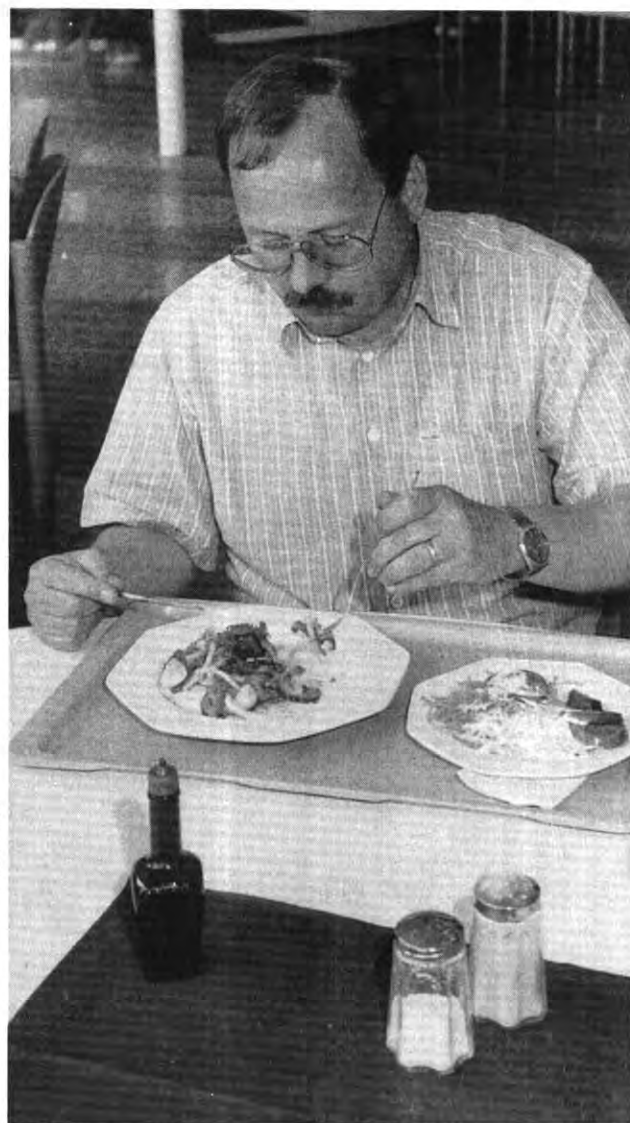
Klaus Noll



Markus Hettrich



Brigitte Back



Guter Appetit: Hans Peter Jarzewski schmeckt es



Foto: Schuck

Verdienter Lohn

Kaiserslautern. Klaus Eberhard Happel (2.v.r.), Leiter Personal- und So-

zialwesen, überreichte den besten Azubis einen Bildband. Unser Foto zeigt von

links: Friedhelm Tregel, Leiter Aus- und Weiterbildung, Hermann Müller, Ausbildungsleiter, die Azubis Ralph Armbrust, Alexander Schröck, Jür-

gen Ziehmer, Klaus Jettikant und Betriebsrat Fritz Weißmann. Nicht im Bild: Frank Weber, Jörg Pallmann und Martin Pfaff. ka

Adam-Opel-Preis für Kaiserslauterer Studenten

Lob und weiterer Ansporn

Kaiserslautern. Alvaro Pérez Salado und Frank Hähner sind die diesjährigen Preisträger des Adam-Opel-Preises.

Die mit 5000 Mark dotierte Auszeichnung wird jährlich für hervorragende Studien- und Prüfungsleistungen im Fachbereich Maschinenwesen der Universität Kaiserslautern ver-

liehen. In seiner Ansprache anlässlich der Verleihung gratulierte Jochen Ohse, Direktor des Werkes Kaiserslautern, den Preisträgern zu ihrer Bestnote. Der Werksdirektor freute sich über die Leistungsbereitschaft der beiden Diplom-Ingenieure, die inzwischen wissenschaftliche Mitarbeiter der Universität sind, und betonte den hohen Stel-

lenwert von wissenschaftlichen und technologischen Spitzenleistungen für die Zukunft des Industrieortes Deutschland. Ohse: „Neben einer soliden Ausbildung und einer demonstrierten Leistungsbereitschaft wird es in der Zukunft aber auch notwendig sein, schnell und flexibel auf veränderte Anforderungen zu reagieren.“ fu



Preisträger: Pérez, Hähner (2. u. 3. v.l.) mit Professor und Werksdirektor Ohse

Innengelenkfertigung in Kaiserslautern

Saginaw fährt volles Programm

Kaiserslautern. Auf Hochtouren laufen die neuen Fertigungseinrichtungen zur Produktion von Antriebswellen-Innengelenken im Werk Kaiserslautern. 15000 Einheiten wurden bereits im Juli gefertigt. Bis zum Herbst soll die Anzahl auf über 30000 pro Monat gesteigert werden.

Bereits mit Ende der Werksferien wird deshalb in der Kaiserslauterer Innengelenkfertigung im Dreischicht-Betrieb gearbeitet. Modernste

Produktionstechnologie ermöglicht dabei eine Präzision, wie sie bisher bei der Herstellung von Innengelenken nicht möglich war. Für den Autofahrer bedeutet dies einen spürbaren Zugewinn an Laufruhe und Fahrkultur sowie mehr Wartungsfreundlichkeit.

Anwendung finden die Innengelenke aus Kaiserslautern in den Antriebswellen des Vectra, vor allem aber im neuen Astra. Die Verantwortung für die Innengelenk-Fertigung liegt in den Händen der im Kaiserslauterer Werk ansässigen Saginaw Deutschland GmbH, einem Partnerunternehmen von Opel und der US-amerikanischen Saginaw Division, die sich innerhalb des General Motors Konzerns auf die Herstellung von Antriebs- und Lenkungssystemen spezialisiert hat. fu



Baum gepflanzt

Kastanie zum Geburtstag

Kaiserslautern. Eine gute Zukunft wünschte Kaiserslauterns Oberbürgermeister Gerhard Piontek (rechts) dem Pfälzer Werk zu dessen 25. Geburtstag. Als symbolisches Geschenk hatte das Stadtoberhaupt eine junge Kastanie mitgebracht, die Piontek zusammen mit Werksdirektor Jochen Ohse (links) und dem Betriebsratsvorsitzenden Paul Schleicher vor dem Verwaltungsgebäude pflanzte. fu

Foto: Leppia

Foto: Leppia



Foto: Ihling

Werk Eisenach entsteht

Voll im Zeitplan

Eisenach. Acht Monate nach der Grundsteinlegung kann eine erste Zwischenbilanz zum Bau des Werkes Eisenach gezogen werden. Die Opel Post sprach deshalb vor Ort mit Bauleiter Karl-Heinz Wenzel.

Opel Post: Wie weit ist der Bau gediehen?

Wenzel: Erst einmal haben wir in die Erde gearbeitet, was Sie gar nicht sehen. Wir haben hier einen sehr schlechten Untergrund, so daß wir das ganze Werk auf Pfählen bauen müssen. Inzwischen steht aber bereits die Stahlkonstruktion des Rohbaus und der Lackiererei; jene für die Endmontage wird gerade fertig.

Opel Post: Was ist im Augenblick die Hauptarbeit?

Wenzel: Jetzt geht es mir nur darum, die Baukörper zu schließen, wasserdicht zu machen, damit innen weitergearbeitet werden kann.

Opel Post: Wann wird die Außenhaut geschlossen sein?

Wenzel: Wir werden in diesem Monat in allen Hallen, im Rohbau, der Lackiererei und in der Endmontage, mit dem Innenausbau beginnen. Ange-



Foto: Ihling

Bauleiter Wenzel (re.)

fangen wurde außerdem mit den Gründungsarbeiten für den 64 Meter hohen Abluftkamin. Der Aufzugsschacht ist ebenso in Arbeit wie die Wasseraufbereitungsanlage.

Opel Post: Wird der Bau pünktlich fertig oder gibt es Verzögerungen?

Wenzel: Wir sind voll im Zeitplan. **ub**

Opel Post fragte Mitarbeiter

Wie war der Urlaub?

Eisenach. Die Urlaubshit unter den Eisenach Werksangehörigen waren die Ostsee und Ungarn. Viele der rund 200 Mitarbeiter aber verbrachten ihre Ferien zu Hause, machten Tagesausflüge oder arbeiteten an ihrem Eigenheim. Gut erholt haben sich nach eigenen Aussagen alle.

Margit Stützer aus der Qualitätssicherung war 14 Tage in der Nähe von Palma de Mallorca. Sie liebt die Sonne und das Meer: „Ich habe mich überwiegend am Strand erholt“.

Ihre Abteilungs-Kollegin **Pia Trabert** zog es noch weiter weg. Sie war zwei Wochen in Tunesien auf Safari. „Es war anstrengend und heiß“, erinnert sie sich.

Eher häuslich verbrachte **Harald Stein** seinen Urlaub. Der Mitarbeiter aus der Qualitätssicherung blieb im Land und machte Tagesausflüge.

Die Ostsee war das Ziel von Betriebsrat **Harald Lieske**.



Margit Stützer



Pia Trabert

Dort war auch Betriebsingenieur **Thomas Seidenstricker**. Danach gönnte er sich aber noch eine Woche Berlin. „Ich war in 22 Kneipen“, berichtet er.

Dieter Lux, ebenfalls Betriebsingenieur, fuhr für zwei Wochen nach Österreich. Tagesausflüge nach Innsbruck,

Salzburg und nach Italien rundeten seinen Urlaub ab.

Planungs-Mitarbeiter **Hans-Dieter Felsberg** teilte seinen dreiwöchigen Urlaub auf. Eine Woche Besuch der Schwiegermutter wechselte sich mit einer Ostsee-Woche und einer solchen zur Arbeit am Eigenheim ab. **ub**



Foto: Schlemmer

Urlaubsbericht: Stein, Lieske, Lux, Seidenstricker, Felsberg (v.l.)

Baufortschritte

Eisenach. Besucher staunen nicht schlecht, wie schnell der Bau des neuen Werks vorangeht. Die Hallen für die Lackiererei und den Rohbau stehen bereits und werden verkleidet. Dann folgt der Innenausbau. **ub**



Foto: Ihling

Hughes vor Ort

Eisenach. Über den Fortschritt der Bauarbeiten und der Planungen im Werk Eisenach machte sich der

Vorstandsvorsitzende **Louis R. Hughes** (zweiter von links) vor Ort ein Bild. In Begleitung von Fertigungsvorstand **Peter Enderle** und des Direktors **Zentrale**

Werks- und Produktionsplanung, **Peter H. Hanenberger**, verbrachte er einen Tag im Vectra-Werk und auf der Baustelle und ließ sich informieren. **ub**

Familientag in Eisenach

Einblick ins Werk

Eisenach. Über 300 Besucher, vorwiegend die Ehefrauen und Kinder der im Werk Eisenach Beschäftigten, nutzten die Möglichkeit, sich an einem Samstag kurz vor den Werksferien über die Arbeit im Betrieb zu informieren. Besonderer Beliebtheit bei den zahlreichen begeisterten Gä-

sten erfreute sich die Station, an der die Hochzeit des Vectra stattfindet.

Der Eisenacher Betriebsrat, der diesen Tag organisierte, sorgte nicht nur für das leibliche Wohl der vielen Gäste – ein Würstchen- und ein Getränkestand waren aufgebaut, sondern auch dafür, daß die

beliebten bunten Luftballons für die vielen Kinder nicht fehlten.

Fazit des Betriebsratsvorsitzenden **Harald Lieske** nach diesem Informationstag: „Auch im nächsten Jahr wird es einen Tag der offenen Tür für die Familienangehörigen geben.“ **ub**

Adam-Opel-Preis auch in Thüringen

Dank und Anerkennung

Schmalkalden. Premiere an der Fachhochschule Schmalkalden: Erstmals wurde der mit 5000 Mark dotierte Adam-Opel-Preis an Studenten in Südthüringen vergeben. Die Auszeichnung belohnt seit 1989 herausragende Leistungen von Fachhochschul-Studenten an den Standorten der Opel-Werke, so jetzt auch für Eisenach. Der Preis ging an die Absolventen der früheren Ingeni-

eurschule, **Thomas Graul**, **Jana Kühner**, **Sven Lademann** und **Lothar Rudolf**.

Opel begründet mit der Verleihung jetzt auch den Kontakt zu der Hochschule in Thüringen, deren Absolventen potentielle Mitarbeiter sein können. An den anderen Standorten, so in Rüsselsheim, referieren regelmäßig Opel-Techniker an der Fachhochschule, um zur Theorie die nötige Praxis beizusteuern. **ub**



Foto: Matz

Adam-Opel-Preis: Hochschul-Referent **Rainer Rohrbach** gratuliert Preisträgern

Durchschnittlich 34 Jahre

Junges Team

Eisenach. Mit 34 Jahren ist das Durchschnittsalter im Eisenacher Werk erstaunlich niedrig. Der jüngste ist 20, der älteste 54 Jahre alt. Zum Vergleich: In Rüsselsheim liegt das Durchschnittsalter bei rund 42 Jahren. 22 Frauen, also elf Prozent, arbeiten in dem Gemeinschaftsunternehmen von Opel und dem Automobilwerk Eisenach (AWE). **ub**

Opel auf der 54. IAA in Frankfurt

Turbomotor für den Calibra

Schnelles Coupé

Frankfurt. Für den Calibra 4x4 haben die PEK-Ingenieure ein drehmomentstarkes Turbo-Triebwerk entwickelt. Die Leistungsdaten des neuen Top-Coupés sind beeindruckend: 204 PS, 280 Newtonmeter, 245 Spitze.

Vom Start weg ging der Calibra auf die Überholspur. Er wurde von den Coupé-Fans begeistert aufgenommen. Schon kurze Zeit nach dem Verkaufsstart im Juni 1990 avancierte der Aerodynamik-Weltmeister zum meistverkauften Sport-Coupé Deutschlands und behauptet diese Führungsposition seit-

dem unangefochten. Jetzt gibt der Erfolgswagen noch mehr Gas: Zur Internationalen Automobilausstellung erscheint der neue Calibra 4x4 Turbo, der auch die Freunde leistungsstarker Sportwagen überzeugen wird. Immerhin: Dank des spurtstarken 204-PS-Motors und der guten Karosserie-Aerodynamik erreicht der Turbo-Calibra eine Höchstgeschwindigkeit von 245 Kilometer pro Stunde.

Doch dieser Wert stand bei der Entwicklung des ersten Opel-Turbomotors nicht im Vordergrund. „Wir wollten ein Triebwerk konstruieren, bei dem der Turbolader nicht al-

lein die Leistung steigert. Vielmehr ging es darum, mit Hilfe der Turboteknik den Spritverbrauch, die Abgasemissionen und das Geräuschverhalten zu optimieren“, erklärt Professor Dr. Fritz Indra, Chef der Vorausentwicklung und geistiger Vater des neuen Calibra-Triebwerks.

Die gesteckten Ziele wurden voll und ganz erreicht: Trotz eines um 42 Prozent höheren Drehmoments (280 Newtonmeter bei 2400 Umdrehungen pro Minute) und einer Leistungssteigerung von 36 Prozent verbraucht der hochmoderne Turbolader im Drittel-Mix je 100 Kilometer nur ganze 8,9 Liter – das sind 0,2 Liter mehr als das 150 PS starke 16-Ventil-Triebwerk des Calibra 4x4.

Der moderne 16 V-Motor diente den Ingenieuren als Basis für die Entwicklung des Turbo-Triebwerks. An Zylinderblock, Kurbeltrieb und Zylinderkopf waren nur wenige Veränderungen notwendig. So mußten die Techniker beispielsweise an der linken Seite des Motorblocks eine zusätzliche Bohrung anbringen, über die das Turbolader-Öl in den Motor zurückfließen kann. Ansonsten blieb bis auf Kolben, Zylinderkopfdichtung und Auspuffkrümmer alles



Einladung: Der Top-Calibra verspricht Fahrspaß pur

beim alten.

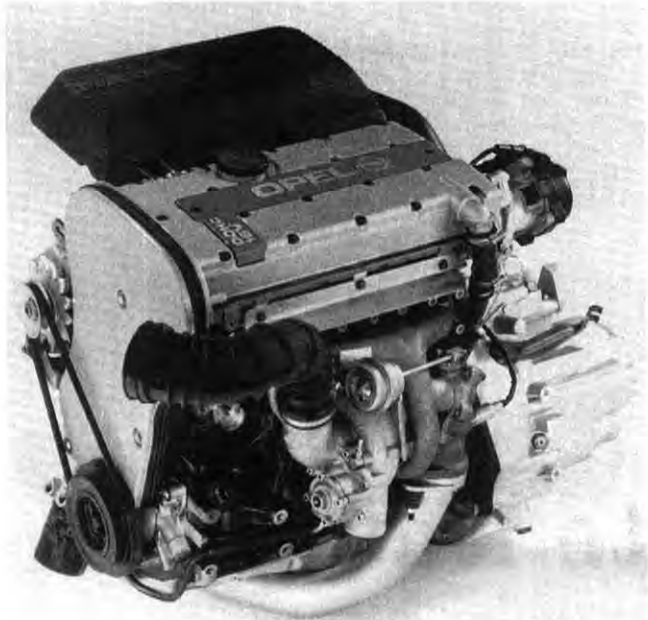
Zu den technischen Besonderheiten des Turboladers zählt zweifellos der Auspuffkrümmer, in den das Turboladersystem integriert ist. Dieses neuartige Prinzip hilft nicht nur, Platz und Gewicht (bis zu 5,27 Kilogramm) einzusparen, es verbessert auch den Wirkungsgrad der Turboaufladung. Denn: Dank des „integralen Turboladersystems“ haben die heißen Auspuffgase von den Ventilen

bis zum Turbinenrad nur kurze Wege zurückzulegen, so daß sich die Aufheizung des Turboladers reduziert.

Außer dem Turbinengehäuse haben die Opel-Ingenieure auch das Ladedruckregelventil, den Umlenkrümmer zur Auspuffleitung, die Lambda-sonde und andere Bauteile direkt in den Auspuffkrümmer integriert. Der wiederum ist über ein Rohr mit einem leistungsstarken Metall-Katalysator verbunden, der eine

mehr als 90prozentige Umwandlung der Abgas-Schadstoffe garantiert.

Auch auf dem Gebiet der Kraftübertragung betreten die Opel-Ingenieure beim Calibra 4x4 Turbo technisches Neuland: Als erstes Opel-Serienmodell besitzt das Sport-Coupé ein Sechsgang-Getriebe, das die Motor-Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit senkt und damit bei der Verlingerung des Spritverbrauchs hilft. op



Aufladung: Leistung in allen Drehzahlbereichen

Cabrio Edition

Open-Air-Festival

Frankfurt. Das schicke Opel-Cabrio erfreut sich steigender Beliebtheit: Im letzten Jahr kletterten die Verkaufszahlen des Frischluft-Autos um 41 Prozent nach oben. Jetzt wird es noch mehr Cabrio-Fans begeistern: Zur IAA erscheinen beide Versionen ausschließlich in der sportlich-exklusiven GSI-Aufmachung.

Trotz aller Vorbereitungen für den Verkaufsstart des Kadett-Nachfolgers Astra hat Opel die Cabrio-Fans unter den Kunden nicht vergessen. Für sie wird das schicke, sportliche Frischluft-Auto auf Basis des Kadett weiterproduziert. Sein neuer Name: Cabrio Edition.

Nach wie vor stehen zwei Motoren zur Auswahl: das wirtschaftliche 1,6-Liter-Triebwerk mit 75 PS und das spurtstarke 2,0-Liter-Aggregat mit 115 PS. Äußerlich ist allerdings nicht mehr zu erkennen, wieviel Pferdestärken unter der Motorhaube schlummern. Der Grund: Beide Modellversionen erscheinen jetzt in der exklusiven GSI-Ausstattung auf den Straßen. Somit ist auch das 1,6-Liter-Basismodell serienmäßig mit jenen Karosseriedetails ausgestattet, die bisher nur dem Top-Cabrio vorbehalten waren: Seitenschweller, in Wagenfarbe lak-

kierte Stoßfänger, Seitenschutzleisten und weiße Blinkergläser vorn.

Hinzu kommen eine ganze Reihe anderer wertsteigernder Extras, die keinen Aufpreis kosten. Dazu gehören unter anderem Leichtmetallfelgen, Servolenkung, ABS-Bremse, Metallic- oder Mineraleffektlackierung und Velours-Sitzpolster. Apropos Lackierung: Passend zu sieben Karosseriefarben des Cabrio Edition gibt es jetzt Faltdächer in schwarz, weiß, beige oder blau. Somit können sich Cabrio-Fans ihre Farbwünsche erfüllen und das Faltdach auf die Lackierung der Karosserie abstimmen. op



Einblick: Cabrio Edition für Frischluft-Fans



Einstieg: Frontera heißt der Opel für Offroad-Freunde

Klettermaxe mit Freizeit-Wert

Frontera voll im Trend

Frankfurt. Endlich ist es soweit: Der neue Frontera steht in den Startlöchern.

Auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) fei-

ert das schicke Freizeit-Fahrzeug seine Deutschland-Premiere. Opel-Verkaufschef Georg Hehner hat mit dem Frontera große Pläne: „Wir wollen Marktführer werden.“

Der neue Frontera liegt voll und ganz im Trend. Er ist genau auf den veränderten Lebensstil vieler Automobilverkäufer zugeschnitten. Sie haben mehr Freizeit als noch vor einigen Jahren, sind sportlich aktiv und dokumentieren dies auch durch den Kauf eines vielseitig nutzbaren Autos. „Das ist unsere Chance“, meint Opel-Vorstand Georg Hehner. „Der Frontera ist ein Produkt mehr in unserer Palette, das unsere Marktposition noch weiter verbessern wird.“

Der Frontera kommt gleich in zwei Versionen – als Zweitürer mit Hardtop und als Viertürer mit langem Radstand: ● Der zweitürige Frontera Sport ist serienmäßig mit ei-

nem herausnehmbaren Hardtop ausgestattet, das aus glasfaserverstärktem Kunststoff besteht. Die hinteren Seitenfenster und die obere Hälfte der Heckklappe lassen sich ebenfalls entfernen, so daß sich der Frontera mit wenigen Handgriffen in ein Freizeitfahrzeug mit Pick-up-Charakter verwandelt. Unter der Motorhaube arbeitet das bewährte 2,0-Liter-Triebwerk, das auch im Astra, Vectra, Calibra und Omega eingesetzt wird. Der 85 kW/115 PS starke Vierzylinder beschleunigt den Frontera Sport in 17,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das Höchsttempo beträgt 155 km/h. Die ausgeprägte Drehmoment-Charakteristik des Motors sorgt für einen günstigen Spritverbrauch: 10,9 Liter je 100 Kilometer (Euromix). Die Serienausstattung: Servolenkung, Halogenscheinwerfer, grüngetönte Scheiben, Mittelkonsole, Heizung mit

Umluftschaltung.

● Beim viertürigen Modell mit festem Dach gehören zusätzlich asymmetrisch geteilte und umklappbare Rücksitze, Seitenschutzleisten, Kotflügelverbreiterungen und automatische Freilaufnaben zur Serienausstattung. Als Antriebsaggregate stehen der 2,4-Liter-Benzinmotor (125 PS) und das Turbodiesel-Triebwerk mit 2,3 Litern Hubraum und 100 PS Leistung zur Auswahl. Der Euromix-Verbrauch des Selbstzünders beträgt nur 9,9 Liter auf 100 Kilometer.

Bei der Erschließung des Allradmarktes arbeitet Opel mit dem japanischen Schwesterunternehmen Isuzu zusammen. Die Frontera-Modelle laufen bei IBC Vehicles, einem im britischen Luton ansässigen Gemeinschaftsunternehmen von General Motors und Isuzu von den Montagebettern. op

Opel auf der 54. IAA in Frankfurt

Die Produktpalette: Vom kompletten Corsa bis zum Spitzenmodell Senator

Tolles Programm

Frankfurt. Zur Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) hat Opel einiges zu bieten. Neben den Stars Astra und Frontera starten auch die anderen Opel-Modelle mit verbesserter Technik und noch reichhaltigerer Ausstattung ins Jahr 1992. Die IAA ist vom 12. bis 22. September.

Der Corsa bleibt weiterhin ein Dauerbrenner im Programm. Seit September 1982 fand er europaweit bereits knapp 2,5 Millionen Käufer und die Zulassungszahlen steigen weiter. Neben dem neuen 1,5-Liter-Turbodieselmotor bietet Opel für die pfiffige Modellversion Joy auch ein

neues 1,4-Liter-Triebwerk an. Es leistet 82 PS und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 175 Kilometer pro Stunde. Der Motor ist mit einem modernen Mehrstellen-Einspritzsystem (Multec M) ausgerüstet, das die Brennräume über jeweils eine Einspritzdüse pro Zylinder mit Sprit versorgt. Für die exakte Berechnung der jeweils benötigten Kraftstoffmenge sorgt ein Mikro-Computer, der auch die Zündung steuert. Die Vorteile der modernen Technik machen sich vor allem an der Tankstelle bemerkbar.

Sogar noch sparsamer ist das neue Modell Corsa Eco. Mit dem 45 PS starken 1,2-Liter-Motor, Fünfgang-Getriebe,

verlängerter Achsübersetzung und besonders rollwiderstandsarmen Reifen begnügt sich das „Spar-Modell“ mit 6,1 Liter Eurosuper auf 100 Kilometer (Euromix). Die Ausstattung des Corsa Eco basiert auf der des Modells City.

Der Vectra ist ab sofort mit noch umfangreicherer Serienausstattung zu haben. So erhalten alle Modellversionen Servolenkung – die Modellvarianten CD, GT und 4x4 werden überdies ohne Aufpreis mit ABS ausgerüstet. Neu ist auch das exklusive Ausstattungspaket Diamant, das unter anderem Leichtmetallräder, getönte Scheiben, seitliche Schwellerabdeckungen, Lederlenkrad und in Wagen-

farbe lackierte Außenspiegel enthält. Als neue Antriebsquelle rundet der 1,7-Liter-Turbodiesel mit 82 PS das Motorenprogramm des Vectra ab.

Der sportliche Calibra geht mit unverändert reichhaltiger Serienausstattung ins neue Modelljahr. Deutschlands meistverkauftes Sport-Coupé ist in Kürze auch mit einem 204 PS starken Turbomotor lieferbar.

Die CD-Version des Omega erhält jetzt serienmäßig ein elektrisches, transparentes Schiebe-/Hebedach, eine Komfortkonsole zwischen den Vordersitzen und elektrische Fensterheber für die vorderen Seitenscheiben. Als zusätzliches Ausstattungs-Bonbon bietet Opel für die Omega-Limousine das Sportive-Paket an. Es enthält viele wertschöpfende Extras wie Leichtmetallräder, getönte Scheiben, Sportsitze vorn, Lederlenkrad oder Halogen-Fernscheinwerfer.

Das Opel-Topmodell Senator erscheint in unveränderter Ausstattung auf der Frankfurter Automobilausstellung. op



Exklusiv: Viel Komfort im Senator 24V



Großzügig: Viel Platz im Omega Caravan



Sportlich: Der Vectra GT mit der praktischen Heckklappe



Dynamisch: Der neue GSI glänzt mit Electronic Traction Control



Übersichtlich: Ergonomisches Cockpit im Astra



Geräumig: Der Astra Caravan ist der größte seiner Klasse

Hohes Lob von allen Seiten

Nur gute Noten für den neuen Astra

Frankfurt. Rund 1,5 Milliarden Mark ließ sich Opel die Entwicklung des neuen Astra kosten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Kompaktlimousine setzt neue Akzente in ihrer Klasse.

„Der Name Astra“, erklärt Opel-Chef Louis R. Hughes, „ist kein Kunstwort. Astrum heißt auf lateinisch „der Stern“ – Astra ist die Mehrzahl und bedeutet also „die Sterne“. Wie auch immer: der Name liest sich gut, geht gut ins Ohr und drückt aus, was sich dahinter verbirgt: ein modernes Automobil mit fortschrittlicher Technik.

Dafür sorgt allein die richtungsweisende Sicherheitsausstattung des Kadett-Nachfolgers: Gurtstraffer an beiden Vordersitzen, höhenverstellbare Gurtumlenkpunkte vorn und hinten, Stützrampen in allen Sitzen und Doppel-Stahl-

rohrverstärkungen in den Türen machen den Astra zu einem rundum sicheren Automobil. „Wir erreichen einen noch höheren Sicherheitsstandard als beim Kadett, der bereits zu den sichersten Autos seiner Klasse gehörte“, beschreibt Volkmar Cott, Chef des Rüsselsheimer Sicherheitszentrums, die erzielten Fortschritte.

Genauso erfolgreich war die Arbeit der PEK-Ingenieure, die den Astra zu einem der umweltfreundlichsten Automobile gemacht haben:

● Alle Modelle – Diesel und Benziner – sind in vielen Ländern Europas nur mit Katalysator erhältlich.

● Auf dem Gebiet der Geräuschreduzierung erzielten die Techniker unüberhörbare Fortschritte: Das Vorbeifahrgeräusch des Astra 1.4i beträgt nur 73 Dezibel und liegt damit deutlich unter dem EG-Grenzwert (75 Dezibel), der

voraussichtlich erst ab 1996 gilt.

● Stoßfängerträger und Radhaus-Auskleidungen des neuen Modells bestehen bereits aus wiederaufbereitetem Kunststoff. Für alle anderen Kunststoffteile am neuen Opel kommen Materialien zum Einsatz, die voll und ganz recyclingfähig sind.

● Sämtliche Kunststoffteile sind so konstruiert, daß sie sich mit geringem technischen Aufwand binnen weniger Minuten abmontieren lassen. Die recyclinggerechte Autokonstruktion ist also längst keine Utopie mehr.

● Kritische und umweltschädliche Materialien wie Asbest, Cadmium oder FCKW sind völlig aus der Astra-Produktion verschwunden.

● Die von Opel mitentwickelte Wasserlack-Technologie wurde für den Astra weiter perfektioniert. Sie reduziert Lösemittelmmissionen auf ein besonders niedriges Niveau.

Dank seiner modernen Technik, seiner reichhaltigen Serienausstattung und dem sicheren Fahrverhalten erntet der Astra in diesen Wochen viel Lob. Motor-Journalisten, die den Neuling bereits probefahren sind, berichten nur Gutes. „Die klare Verbesserung gegenüber dem Kadett ist also offensichtlich“, urteilt „auto, motor und sport“. „Der Astra fügt sich, auch mit moderater Preisgestaltung, nahtlos in das neue, positive Opel-Bild.“ Und das Hamburger Fachblatt „Auto Bild“ jubelt: „Opel Astra fahren und den Kadett vergessen.“ Louis R. Hughes hat also recht: „Wir haben einiges getan, damit der Astra ein guter Stern auf allen Straßen wird.“ op

Opel auf der 54. IAA in Frankfurt

Neue schadstoffarme Dieselmotoren

Mit Kat auf Erfolgskurs

Frankfurt. Diesel-Personenwagen gehen auf die Überholspur. Kein Wunder: Derzeit sprechen viele Gründe für einen Selbstzünder – Steuerbefreiung, günstiger Spritverbrauch und modernste Abgastechnik. Opel liegt mit den sparsamen Dieselmotoren für Corsa, Astra, Vectra, Frontera und Omega voll im Trend.

Gleich zwei neue Selbstzünder runden das aktuelle Dieselprogramm der Adam Opel AG ab: der 1,5-Liter-Turbodiesel für den Corsa und der 1,7-Liter-Motor mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, der für Astra und Vectra erhältlich ist. Beide Triebwerke überzeugen durch gute Fahrleistungen und geringen Spritverbrauch:

● Der 1,5-Liter-Motor des Corsa mobilisiert 67 Pferdestärken und beschleunigt die Kompaktlimousine bis auf Höchsttempo 166 Kilometer pro Stunde. Damit liefert der

Turbomotor 32 Prozent mehr Leistung als das Saugdiesel-Triebwerk des Corsa. Dank des hohen Drehmoments von 132 Newtonmeter bei 2600 Umdrehungen pro Minute zeichnet sich die neue Dieselversion durch eine gute Elastizität aus, die sich vor allem bei Überholmanövern auf der Autobahn bemerkbar macht. So vergehen für die Beschleunigung von 80 auf 120 Stundenkilometer im fünften Gang nur 17 Sekunden. Zum Vergleich: Der Corsa 1.5 D mit dem 50 PS starken Saugdiesel-Motor benötigt für diese Beschleunigung 37 Sekunden. Das Tollste an dem neuen Turbo-Triebwerk ist aber zweifellos sein geringer Spritdurst: Sein Euromix-Verbrauch beträgt pro 100 Kilometer nur 5,1 Liter.

● Der 1,7-Liter-Motor für Astra und Vectra leistet 82 PS und zählt zu den umweltfreundlichsten Selbstzünder-Aggregaten auf dem europäischen Automobilmarkt. Der

Turbolader sorgt nicht nur für ein gutes Drehmoment von 168 Newtonmetern bei 2400 Umdrehungen pro Minute, er verhilft dem Astra 1.7 TD auch zu respektablem Fahrleistungen. So erreicht die Kompaktlimousine eine Höchstgeschwindigkeit von 173 Kilometer pro Stunde und beschleunigt in nur 13,5 Sekunden von 0 auf 100. Der Treibstoff-Verbrauch des neu entwickelten Motors fällt jedoch bescheiden aus: 6,1 Liter je 100 Kilometer (Euromix).

Ebenso wie die Saugdiesel mit 1,5 und 1,7 Liter Hubraum sind auch die beiden neuen Turbo-Triebwerke serienmäßig mit einem speziellen Diesel-Katalysator bestückt. Der unterscheidet sich von den bisher bekannten Abgasreinigern durch eine von 400 auf 300 reduzierte Anzahl der Katalysatorzellen. Auf diese Weise tragen die Opel-Ingenieure dem höheren Rückdruck im Abgassystem eines Dieselmotors Rechnung und stellen da-

mit einen einwandfreien Fahrbetrieb in allen Drehzahlbereichen sicher. Außerdem wurde die Edelmetall-Beschichtung speziell abgestimmt – auf die Beimischung von Rhodium konnten die Techniker verzichten, da dieses Metall ausschließlich zur Reduktion der Stickoxide dient.

Trotzdem lohnt sich der Einsatz des Diesel-Kats für die Umwelt: Er wandelt bis zu 70 Prozent des Kohlenmonoxids und der Kohlenwasserstoffe in unschädliche Verbindungen um und verringert den der Diesel-Partikel um 20 bis 25 Prozent.

Auf diese Weise unterschreiten Corsa 1.5 D/1.5 TD, Astra 1.7 D/1.7 TD und Vectra 1.7 D/1.7 TD das von der Bundesregierung unlängst festgelegte Partikel-Limit von 0,08 Gramm pro Kilometer. Der Gesetzgeber belohnt diese Leistung mit Steuerbefreiung und dem einem speziellen Prädikat: „besonders schadstoffarm“.



Saubermann: Neuer 1.5 TD im Corsa

Astra-Prototyp Eco 2

Sparbüchse auf Rädern

Frankfurt. Die Opel-Modelle verbrauchen im Durchschnitt nur 7,39 Liter je 100 Kilometer und zählen damit zu den sparsamsten Personenwagen auf dem europäischen Markt. Doch dieser Erfolg läßt die Ingenieure des Technischen Entwicklungszentrums nicht ruhen. Mit einem neuen Forschungswagen zeigen sie, wie sich der Spritdurst der Autos noch weiter verringern läßt. Der Name des Prototyps: Astra Eco 2.

Die deutschen Autohersteller haben sich für die Zukunft viel vorgenommen: Bis zum Jahre 2005 wollen sie dazu beitragen, die Kohlendioxid-Emissionen des Straßenverkehrs um bis zu 25 Prozent zu verringern. Damit verfolgen die Firmen eine wichtige Umweltschutzaufgabe. Kohlendioxid (CO₂) gehört nämlich zu den Substanzen, die sich in der Atmosphäre sammeln und die unser Klima künstlich aufheizen. Am sogenannten Treibhauseffekt ist der Stoff gut zur Hälfte beteiligt.

Deshalb suchen die TEZ-Ingenieure nach Möglichkeiten und Konzepten, die eine weitere Reduzierung des Spritverbrauches ermöglichen. Denn: Mit jedem verbrannten Liter Benzin strömen durchschnittlich 2,5 Kilogramm Kohlendioxid aus den Auspuffrohren unserer Autos. Verringert sich der Verbrauch, gehen auch die CO₂-Emissionen zurück.

Daß eine deutliche Reduzierung des Spritverbrauches technisch machbar ist, zeigen die Opel-Ingenieure auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Dort präsentieren sie die Konzept-Studie Astra Eco 2. „Dieses Auto ist eine Momentaufnahme unserer aktuellen Forschungsarbeiten“, erklärt Dr. Joachim H. Quarg von der Abteilung Vorausentwicklung des TEZ.

Kein Zweifel: Der Astra Eco 2 kann sich in punkto Spritverbrauch und Abgasemissionen sehen lassen. Sein 1,6-Liter-Motor begnügt sich mit nur 5 Litern Superbenzin auf 100 Kilometer und ist damit im Durchschnitt um 27 Prozent sparsamer als ein vergleichbares Astra-Serientriebwerk. In gleichem Maße verringern sich beim Astra Eco 2 auch die Kohlendioxid-Emissionen und im Vergleich zum Durchschnittswert aller deutschen Perso-

nenwagen fällt der CO₂-Ausstoß der Konzept-Studie sogar um 40 Prozent günstiger aus. Noch besser: Modernste Motor- und Katalysatorteknik sorgt dafür, daß im Abgas des Forschungs-Fahrzeugs 50 Prozent weniger Schadstoffe enthalten sind als bei einem serienmäßigen Astra 1.6i mit geregelterm Dreiwege-Katalysator.

Diese beachtlichen Spar- und Umweltvorteile sind das Ergebnis intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf nahezu allen Gebieten der Automobiltechnik. Allein unter der Motorhaube haben Dr. Quarg und seine Kollegen ein ganzes Bündel neuer Konzepte verwirklicht:

● Der 1,6-Liter-Motor ist als Langhuber ausgelegt und entwickelt ein hohes Drehmoment von 135 Newtonmeter bei 2600 Umdrehungen.

● Zur Verringerung der inneren Motor-Reibung haben die Ingenieure besondere Kolben entwickelt und den Ventiltrieb modifiziert.

● Die Benzineinspritzung vom Typ Multec ist mit einer Direktzündung und einer automatischen Klopfregelung gekoppelt.

● Ein Metall-Katalysator mit spezieller Beschichtung reinigt die Abgase.

Eine technische Besonderheit ist aber zweifellos das Fünfgang-Getriebe des Astra Eco 2. Es ist mit einem besonders „langen“ fünften Gang ausgestattet, der ebenso wie der Langhub-Motor eine niedertourige und verbrauchs-günstige Fahrweise ermöglicht. Schaltmanöver geraten hier übrigens zum Kinderspiel: Dank einer automatischen Kupplung genügt es, den gewünschten Gang einzulegen. Den Rest übernimmt die Elektronik.

Besonderes Augenmerk widmeten die Opel-Vorausentwickler auch der Verringerung von Luft- und Rollwiderstand. So konnten sie mit Hilfe eines zusätzlichen Heckspoilers, Radhausabdeckungen an der Hinterachse sowie Seitenschwellern den c_w-Wert des Astra Eco 2 auf 0,29 (Astra 1.6i: 0,32) senken.

Wer angesichts soviel Spar- und Umwelttechnik meint, der Forschungs-Astra sei eine „lahme Ente“, irrt sich gewaltig. Dr. Quarg: „Wir erreichen die gleichen Fahrleistungen wie bei einem serienmäßigen Astra 1.6i.“



Stromer: Kraft aus der Steckdose treibt den Astra Impuls 2 an

Astra mit Elektro-Antrieb

Volt im Tank statt Super

Frankfurt. Dem Elektro-Antrieb räumen die Opel-Ingenieure gute Zukunftschancen für den Stadt- und Kurzstreckenverkehr ein. Mit einem neuen Prototyp auf Basis des Astra Caravan zeigen die Experten der Vorausentwicklung, was bereits heute in Sachen E-Antrieb machbar ist.

Bei der Entwicklung des Astra Impuls 2 stand der GM-Elektro-Sportwagen Impact Pate. Die moderne Antriebstechnik des amerikanischen Zweisitzers macht auch das neueste Projekt der Opel-Vorausentwicklung mobil: Zwei Wechselstrommotoren mit einer Gesamtleistung von 115 PS treiben die beiden Vorderäder des Alternativ-Caravans an und beschleunigen ihn auf eine Höchstgeschwindigkeit

von 120 Kilometer pro Stunde. Die Antriebsenergie stammt aus 32 Batterie-Modulen, die im Motorraum, unterhalb der Rücksitzbank und im Heck des Forschungswagens untergebracht sind. Jedes dieser Strom-Akkus hat eine Spannung von zehn Volt und eine Kapazität von 42,5 Ampere-stunden. Das macht 320 Volt und 13,6 Kilowattstunden, die für eine Fahrtstrecke von gut 60 Kilometern ausreichen. Interessant: Bei jedem Bremsmanöver erzeugt der Astra Impuls 2 zusätzlich Energie, weil die Motoren dann in umgekehrter Richtung laufen und die Akkus wie Generatoren nachladen. Ist der Energievorrat allerdings ganz verbraucht, muß das Elektro-Auto an einer 220-Volt-Steckdose „tanken“. Diese Prozedur dauert bis zu acht Stunden.

Ebenso wie beim Elektro-Sportwagen Impact haben die PEK-Ingenieure auch beim Impuls 2 auf ein herkömmliches Getriebe verzichtet. Stattdessen ist in jedes der beiden Motorenhäuser ein Planetengetriebe integriert, das direkt mit den Vorderrädern verbunden ist. Weil die Antriebsaggregate bei jeder Drehzahl ein konstantes Drehmoment von 128 Newtonmetern entwickeln, kommt der Elektro-Prototyp gut mit nur einer einzigen Getriebe-Übersetzung aus – sie ist für jede Fahrsituation geeignet.

Als die Rüsselsheimer Ingenieure mit der Entwicklung des Impuls 2 begannen, hatten sie klare Zielvorstellungen: Das E-Mobil sollte kein unrealistisches Zukunftsauto werden, dessen Technik unbezahlbar und dessen Pro-

duktion undurchführbar ist. Mit dem Prototyp sollen vielmehr die Einsatzmöglichkeiten der bereits heute verfügbaren und erprobten Elektrokomponenten ausgelotet werden. Mit anderen Worten: Der Impuls 2 ist ein seriennahes und durchaus alltagstaugliches Elektro-Fahrzeug, das fast die gleichen Transportaufgaben wie ein benzingetriebener Astra Caravan meistert. Immerhin: Trotz der 395 Kilogramm Antriebsbatterien bringt das Elektro-Modell mit einem Leergewicht von 1270 Kilogramm nur 255 Kilogramm mehr auf die Waage als ein vergleichbarer Astra Caravan 1.6i. Und die Zuladungskapazität reicht allemal für vier Passagiere samt Gepäck: 400 Kilogramm gegen über 520 Kilogramm im „normalen“ Astra Caravan.

Riesen-Jubiläumsschere in Dudenhofen

Bestens vorbereitet

Dudenhofen. Mehr als 33 000 Menschen fanden gegen Ende Juni den Weg nach Dudenhofen und warfen einen Blick hinter die Kulissen des Opel-Testgeländes. Mitarbeiter der Opel-Öffentlichkeitsarbeit hatten zusammen mit einem Team des Testzentrums den Tag der offenen Tür organisiert.

Die Testwagen, Prototypen und Versuchsträger machten Pause. Am letzten Juni-Wochenende dieses Jahres ging es für die Crew des Opel-Prüfgebietes ausnahmsweise einmal nicht um schonungslose Nonstop-Tests oder spektakuläre Fahrversuche. Statt dessen wurde gefeiert: 25 Jahre Testzentrum Dudenhofen – das war ein guter Anlaß, die sonst so streng bewachten Pforten des Areals zu öffnen. Erstmals seit 1966 zeigte Opel am 29. und 30. Juni der Öffentlichkeit, was sich hinter dem hohen Maschendrahtzaun abspielt.

Kein Wunder also, daß tausende von Auto-Fans, Nachbarn und Mitarbeitern die seltene Gelegenheit nutzten und mit Kind und Kegel nach Dudenhofen kamen. Das Organisations-Team unter der Leitung von Heinz H. Zettl aus dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit war auf einen solchen Besucher-Ansturm bestens vorbereitet. Schon im Februar dieses Jahres hatten die Profis mit der Planung der Riesen-Fete begonnen und ein wirklich vielseitiges Programm zusammengestellt. „Wir wollten einerseits möglichst viele Informationen über das Prüfzentrum vermitteln und den Alltag der Testfahrer beschreiben. Andererseits ging es aber auch darum, am Rande der Vorführungen ein buntes Unterhaltungsprogramm zu bieten“, beschreibt Heinz H. Zettl die Ziele der



Überblick: Besucher auf dem Skid-Pad aus der Vogelperspektive



Rückblick: Vergnügen für Kinder



Einblick: Großes Interesse am Tag der offenen Tür



Scharfblick: Reaktion zählt auf dem Fahrrad



Durchblick: Tests machen jedes Auto gläsern



Augenblick: Bremsmanöver als Vorführung

Veranstalter. Beides hat geklappt. Während Versuchsfahrer am Samstag auf der Meßstrecke demonstrierten, wie Opel Reifen, Fahrwerk oder Bremsen neuer Modelle testet und PEK-Ingenieure die Testeinrichtungen erklärten, sorgten am Rande der Schleuderplatte die Musikbands „So und Everest“ und „Second Voice“ für Stimmung. Hier waren auch erfolgreiche Opel-Motorsportwagen wie Walter Röhrls Weltmeister-Ascona von 1982 oder der Diesel-Rennwagen, der 1972 auf dem Opel-Testgelände gleich 20 internationale Rekorde aufgestellt hatte, zu bewundern. Ein Erlebnis besonderer Art bot ein Fahrsimulator, in dem

Autolenker den gefährlichen Einfluß von Alkohol am Steuer „erfahren“ konnten. Schließlich hatten die Organisatoren auch an ihre kleinen Gäste gedacht. Die Wiesbadener Pädagogen-Gruppe „Harko“ hatte lustige Spiele für Kinder entwickelt und übernahm die Betreuung der Knirpse. Weil Opel in Dudenhofen mehr als nur Meß- und Marterstrecken zu bieten hat, stand der zweite Tag der offenen Tür ausnahmsweise einmal nicht im Zeichen des Autos. Statt dessen hatten Radfahrer und Spaziergänger Gelegenheit, den 2,6 Quadratkilometer großen „Naturpark“ zu entdecken. Treffpunkt der Wanderer war die berühmte „Dik-

ke Tanne“ – eine mindestens 200 Jahre alte Kiefer, die sich inmitten des Testgeländes bester Gesundheit erfreut. Kraft und Ausdauer waren auch an der Bergstrecke gefragt, wo Besucher die 20prozentige Steigung per Mountain-Bike erklimmen konnten. Als Lohn der Mühen wartete nicht nur eine eigens entworfene Medaille, sondern auch ein kostenloses Mittagessen auf die Rad-Sportler. Für dessen Zubereitung zeichnete die örtliche Feuerwehr verantwortlich. Sie kochte in ihrer Gulasch-Kanone rund 25 000 Portionen Erbsensuppe und teilte an Imbißstationen zusätzlich rund 10 000 Würstchen aus. „Das Thema Essen und

25 Jahre Opel-Testzentrum Dudenhofen

Tag der offenen Tür

Zahlenspiegel

Einladungen: Rund 100 000 Info-Blätter wurden an die Haushalte in Dudenhofen und Umgebung verteilt. Weitere 30 000 Einladungen verschickte Opel als Beilage zu regionalen Zeitungen.
Helfer: An beiden Tagen sorgten rund 300 Mitarbeiter für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung.
Beschilderung: Das Organisationsteam stellte rund 700 Hinweisschilder

auf.
Busse: Für den Pendelverkehr zwischen den Parkplätzen und dem Testzentrum waren 58 Busse im Einsatz. Weitere zehn Busse standen für Rundfahrten über das Prüfgelände bereit und wurden gut angenommen.
Essen: Die örtliche Feuerwehr kochte 25 000 Portionen der beliebten Erbsensuppe und 10 000 Würstchen.

Trinken hat uns bei der Vorbereitung der Veranstaltung lange beschäftigt“, erinnert sich Heinz H. Zettl. „Wir wollten keine riesigen Müllberge aus Wegwerf-Geschirr produzieren und suchten deshalb nach Tellern und Bechern, die sich nach Gebrauch recyceln lassen.“ Die Fahndung war erfolgreich: In den Niederlanden spürten die Experten der Opel-Öffentlichkeitsarbeit eine Firma auf, die Kunststoff-Geschirr wiederaufbereitet und aus dem Recycling-Material beispielsweise Blumentöpfe herstellt. Zettl: „20 Helfer waren ständig damit beschäftigt, gebrauchte Teller und Becher wieder einzusammeln und mit Hilfe einer Spezialpresse fürs Recycling vorzubereiten. Das war ein Beitrag zum Umweltschutz.“ Doch damit nicht genug. Eine derartige Mammut-Veranstaltung wie der Tag der offenen Tür erfordert auch auf anderen Gebieten ein Höchstmaß an Organisationstalent. Beispielsweise bei der Bewältigung der drohenden Verkehrs- und Parkprobleme. Weil in unmittelbarer Nähe des Opel-Testzentrums keine ausreichenden Parkmöglichkeiten bestanden, mußte ein regelrechtes Parkleit-System entwickelt werden: Hunderte von Hinweisschildern, die je nach Verkehrsaufkommen verstellbar waren, führten die Opel-Gäste zu reservierten Auto-Abstellplätzen in Dudenhofen, Niederroden und Babenhäusern. Hier hieß es „bitte umsteigen“: In einen von 58 Bussen, in denen die Besucher gratis bis vors Dudenhofener Opel-Portal chauffiert wurden. **op**

Neuer Anfang für Bergleute: von der Zeche zu Opel

Stimmung in der Grubenlampe

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Irgendwo am Nordrand der Wernerstraße, im Bochumer Stadtteil Laer, lag eine alte verrauchte Kneipe, die „Grubenlampe“. Hier trafen sich nach Feierabend die Kumpel aus der näheren Umgebung, klönten über Sport, Tauben Frauen und, wenn meist auch nicht allzu gerne, über die Arbeit.

Das Ruhrgebiet in der Strukturkrise

An diesem Spätsommerabend war recht dicke Luft in der „Grubenlampe“. Die Bochumer Kumpels waren sauer, denn überall im Revier wurde entlassen, ja einige Zechen hatten schon ganz dicht gemacht. Der Hauer Heinz Kravschinski hatte sich schon recht massiv „einen auf die Lampe gegossen.“ „Ich geh ausse Gewerkschaft, die können nur de Beiträge kassieren, aber bei die Großen, bei die Bosse, da kuschen die, dat sind doch Luftpumpen, da oben inne Gewerkschaft, woll. Für uns kleine Kumpel da tun die doch nicht

einen Finger rühren. Und die alle zusammen machen sich dat so schön einfach und quatschen da vonne Strukturkrise.“ Kravschinski war mächtig sauer, schließlich hatte ihm sein Steiger angedeutet, daß am Monatsende vermutlich seine ganze Schicht im Streeb nicht mehr einzufahren brauchte.

Opa Hensold, er war damals beim Ruhrkampf dabei gewesen und schon recht senil, schrie nun schon zum zehnten Mal in die Runde: „Dat sind die Franzosen, die Franzosen sind schuld, die wollen dat Revier für sich.“ Vom Tresen wurd derb zurückgebrüllt: „Hensold halt endlich dat dumme Maul, dat mit die Franzosen ist vierzig Jahre her.“

In der Kneipe bildeten sich bald zwei Parteien. Der lange Peter Gehrke verteidigte die Gewerkschaft vehement, viele in der Kneipe pflichteten ihm bei. Andere rotköpfige Kumpels ergriffen die Partei für Heinz Kravschinski. Der dicken Wirtin kam die erregte Debatte bald nicht mehr recht



Wandlung: Zwischen der Zeche „Dannenbaum“ ...



... dem Bau des neuen Opel-Verwaltungsgebäudes ...

geheuer vor, sie wollte schlichten: „Kinder, da habt ihr doch keinen Einfluß drauf, das ist doch Politik, und Politik gehört nicht an die Theke.“

„Und unsere Arbeit, das ist wohl auch Politik, ist wohl auch Politik, wenn wir alle nichts mehr zu fressen haben; dann kannst Du deinen Laden aber auch dichtmachen,“ brüllten die erregten Bergleute zurück.

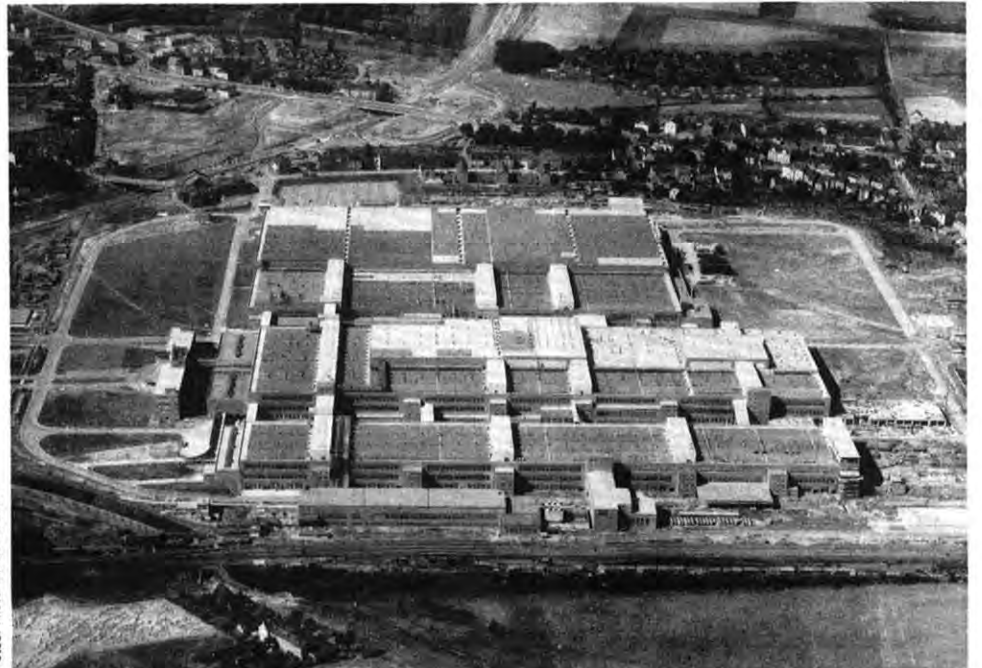
Endlich warfen zwei, die am Tisch saßen, ein neues Thema in die Diskussion: „Wat kriegt ihr Euch denn hier an die Köpfe, wenn Ihr im Pütt keine Arbeit mehr habt, dann geht doch nach Opel, die bauen doch hier vor Eurer Haustür zwei Riesenwerke. Wir waren früher auch auf Zeche, sind aber seit einem Jahr hier bei Opel in Laer.“

Natürlich wußten alle Bergleute in Bochum und im ganzen Ruhrgebiet vom Bau der neuen Opelwerke in Bochum-Laer und Bochum-Langendreer. Aber das war etwas anderes, das war nicht der Pütt, die Zeche, wo schon Vater und Großvater eingefahren waren, wo man nach dem Krieg für Heizung und Energie für das ganze kaputte Deutschland gesorgt hatte.

„Ich geh nach Opel“ hieß der Ausweg

Autos bauen, die sich sowieso kein normaler Hauer leisten konnte, was war das gegen das schwarze Gold, die gute Steinkohle aus dem Revier. Aber die Wirtin der „Grubenlampe“ war zufrieden, jetzt ging die Diskussion wenigstens über Autos.

Die beiden Opelleute hatten direkt im September 1960 als Schweißer auf der Baustelle des Opelwerkes Bochum-Laer angefangen und waren jetzt, ein Jahr später, bereits



... und der kompletten Kadetten-Schmiede lagen über zwei Jahre

im Kühlerbau beschäftigt. Nur zehn Monate nach dem ersten Spatenstich konnte in einem Teilbereich des Opelwerks in Laer nämlich schon mit der Kühlerproduktion, zunächst allerdings noch für Rüsselsheim, begonnen werden. Das erzählten die beiden ehemaligen Hauer den auf einmal ruhig gewordenen Kneipengästen.

Der Heinz Kravschinski nahm sein Bierglas und setzte sich zu den beiden an den Tisch. Sein Kontrahent, der lange Gehrke, folgte, allerdings nicht ohne vorher noch eine Runde bestellt zu haben. Das Thema wurde doch interessant für ihn. Die Ex-Bergleute erzählten, wie sie bei Opel umgeschult hatten, erzählten, was alles bei Opel in Bochum gebaut werden sollte und sie eröffneten den erstaunten Kumpels sogar, daß bald in Bochum, und zwar ausschließlich in Bochum, ein ganz neuer Opel gebaut werde. Ein Opel, den sich jeder Bergmann und ganz bestimmt jeder Opelarbeiter leisten könne.

Der Heinz bestellte eine neue Runde, „Ist aber die Letztel!“ grollte die dicke Wirtin. Opa Hensold war eingeschlafen, ohne noch einmal die Franzosen erwähnt zu haben. Andere Kumpels holten sich Stühle und kamen vom Tresen an den Tisch. Die Sache mit Opel war vielleicht doch eine Alternative zum sterbenden Bergbau.

„Wenn ich nach Opel gehe, dann muß ich ja zur IG-Metall“, rasonierte der lange Gehrke, „Das hat bei uns in der Familie überhaupt keine Tradition.“ Die Wirtin rief „Feierabend! Habt Ihr denn keine Betten zu Hause?“ Kravschinski und Gehrke kümmerte das nicht im geringsten, unisono brüllten sie nach einer neue

Runde. „Wie kannst Du denn jetzt Feierabend machen, hier geht es schließlich um unsere Zukunft und damit auch Deine. Komm bring noch ein paar Bier.“ Die dicke Frieda, die Wirtin, begann fast zu verzweifeln, fügte sich aber dann in ihr Schicksal: „Ist aber wirklich die letzte Runde, ich kassiere dann auch gleich ab. Dekel ist nicht!“ schimpfte sie gutmütig.

Die Opelarbeiter zahlten als erste. „Wir müssen morgen früh raus, sind schon spät genug dran. Jungs schaut doch in den nächsten Tagen mal bei Opel aua dem Personalbüro vorbei, die haben sicher Arbeit für Euch“, sagten sie und gingen.

Nach und nach trollten sich auch die Stammgäste. Kravschinski und Gehrke hatten einen Teil des Heimwegs gemeinsam, zu ihnen gesellte sich noch der klein Uwe Pachelke. Er war noch Lehrling auf der Zeche. In der Ferne hörten die drei noch, wie Opa Hensold durch die Nacht rief, daß die Franzosen an allem schuld seien.

Mit dem Moped zum Personalbüro

Die drei recht späten Zecher stellten bald fest, daß keiner von ihnen am nächsten Tag Frühschicht hatte, und so beschloß man, sich doch morgen gemeinsam bei der Personalabteilung von Opel zu treffen, nur, um da mal die Lage zu peilen.

„Gut wir treffen uns hier an der Bushaltestelle und fahren dann gemeinsam hin.“ Der kleine Uwe aber wollte mit seiner NSU-Quickly fahren, die hatte er erst vorige Woche von seinem Vater übernommen und er war mächtig stolz auf sein Moped. „Auch gut dann also morgen neun Uhr,

vor der Tür des Personalbüros.“ lenkte Peter Gehrke schnell ein, er wollte nun wirklich ins Bett.

Neun Uhr in Bochum-Laer. Uwe lehnte schon lässig an seiner kleinen NSU, als Peter und Heinz aus dem Bus stiegen. Zur gleichen Zeit aber kamen auch der Diether Bussfeld und Harry Bald angeschlendert. Die beiden waren auch gestern in der „Grubenlampe“ gewesen. „Hallo Leute, wollt Ihr auch mal sehen was bei Opel so läuft?“ riefen sie, als sie ihre Freunde sahen. Gemeinsam ging man etwas zögerlich am Pförtner vorbei. „Wir wollen zum Personalbüro.“ „Ja, dann geht mal, Glück auf,“ rief der zurück.

Neue Optimismus im ganzen Revier

Die schicke junge Sekretärin war ganz anders als die alten invaliden Bergleute, die den Job im Vorzimmer des Personalbüros auf der Zeche meist machten. In leicht hessischem Tonfall bat sie die fünf Kumpel Platz zu nehmen, und sich einen Augenblick zu gedulden. Bald wurde als erster ins Büro gerufen, nach fünf Minuten schon kam er wieder heraus und nickte seinen Kollegen triumphierend zu. Die anderen folgten in alphabetischer Reihenfolge. Jeder der Fünf bekam seinen Job, auch der Lehrling Uwe. Der Personalsachbearbeiter sagte nur: „Leute, bringt alles mit Eurem alten Betrieb in Ordnung. Ich hab' Euch hier schon auf der Liste.“

Es wird nicht weiter verwundern, daß an diesem Abend, in der „Grubenlampe“, die Stimmung schon weit besser war, als die Fünf von ihrem Erfolg erzählten. Nein, im Revier brauchte keiner seine Arbeit zu verlieren.



Handwerk: Bergleute fanden eine neue Aufgabe



Autowerk: Hochzeit von Karosserie und Antrieb beim Kadett A

Fotos: Historisches Archiv

Freigegeben: Reg.-Präs. Düsseldorf 05/1219

Opel Post-Interview mit Richard Heller und Dr. Walter Schlotfeldt

Ein Gipfeltreffen

Rüsselsheim. Viele Mitarbeiter kennen sie nur als Kontrahenten – die Opel Post bat beide zum Gespräch: Gesamtbetriebsratsvorsitzender Richard Heller und Personalvorstand Dr. Walter Schlotfeldt. Der Tarifabschluß in der Metallindustrie, das Lohnniveau in Ostdeutschland und die Zukunft des Industriestandortes Deutschland waren nur einige Themen, zu denen Heller und Schlotfeldt Stellung nahmen. Das Interview führten die Opel Post-Redakteure Hans Jürgen Fuchs und Dieter Schmidt.

Opel Post: Herr Heller, Ihre „Wortgefechte“ mit Dr. Schlotfeldt auf den Betriebsversammlungen haben Charakter. Ist das eigentlich nur Schau oder anders gefragt: Wie groß sind die Meinungsunterschiede zwischen Betriebsrat und Unternehmensleitung wirklich?

Heller: Ich bin davon überzeugt, daß auf der Betriebsversammlung inhaltlich das gleiche gesagt werden muß, was auch in unseren internen Verhandlungen strittig zur Diskussion steht. Die Betriebsversammlungen müssen sozusagen die Spitze der Auseinandersetzungen wiedergeben können. Logischerweise ist das ein Extrakt.

Opel Post: Herr Dr. Schlotfeldt, wie sehen sie die Rolle des Betriebsrates, ist er Gegner oder Partner?

Nicht immer nur Gegensätze

Dr. Schlotfeldt: Ich bin der Auffassung, daß der Betriebsrat Partner der Geschäftsleitung ist. Indem er die Interessen der Mitarbeiter vertritt, vertritt er letztlich eben auch das Unternehmen mit, denn nur ein leistungsstarkes Unternehmen bietet Arbeitsplatzsicherheit und optimale Arbeitsbedingungen. Auf den Betriebsversammlungen werden Gegensätze zum Teil überpointiert. Und was ich selbst bedaure ist, daß auf den Versammlungen die Gemeinsamkeiten, also das, was uns eigentlich verbindet, ein wenig zu kurz kommt. Ich würde sagen, in 90 Prozent aller Fälle einigen sich Betriebsrat und Geschäftsleitung in einer vernünftigen und sachlichen Weise. Und es ist ja nicht so, daß die Meinungen immer nur gegensätzlich sind, sondern es gibt in vielen Fällen durchaus gleiche Ansichten.

Wo unterschiedliche Interessen vertreten werden, arbeiten wir nicht gegeneinander, sondern ringen wir um den besseren Weg. Aus dieser Situation meine ich, sind Geschäftsleitung und Betriebsrat Partner.

Heller: Ich will diese Zahlen einfach mal stehenlassen. In 90 Prozent der Fälle oder besser: in einer Vielzahl von Fällen einigen wir uns. Nur bis wir dahin kommen, ist es ein sehr, sehr weiter Weg. Ich glaube, eines haben wir aber über die Jahre entwickelt, nämlich daß wir wissen, wie man auch mit Konfrontationen umgeht.

Opel Post: Vor wenigen Wochen ist zwischen IG Metall und Gesamtmetall ein neuer Tarifvertrag geschlossen worden. Was bedeutet das Ergebnis von 6,7 Prozent mehr Lohn konkret für Opel?

Dr. Schlotfeldt: Die Gesamtbelastung der 6,7prozentigen Erhöhung beträgt für das Unternehmen rund 250 Millionen Mark pro Jahr. Hinzu kommt, daß wir jetzt auch das neue Lohnsystem einführen. Auf Jahresbasis berechnet, macht dies nochmal rund 95 Millionen Mark aus.

Heller: Das ist unbestritten eine Menge Geld. Aber, ge-

messen am Umsatz, haben wir eine immer kleinere Lohn- und Gehaltsrate. Die Wertschöpfung steigt stärker als die Löhne und Gehälter. Und das gibt uns einen Gestaltungsrahmen, in dem wir beispielsweise das neue Lohnsystem verwirklichen können.

Dr. Schlotfeldt: Eine Ergänzung möchte ich dazu machen. Richtig ist, daß wir eine niedrige Lohnrate haben. Verglichen mit dem Wettbewerb in Europa, in Fernost – und dort nicht nur in Japan – zahlen wir allerdings in der Bundesrepublik generell Spitzenlöhne und Spitzengehälter und haben die höchsten Lohnnebenkosten in der Welt. Das ist ein Faktor, den wir durch andere Dinge ausgleichen müssen.

Heller: Das ist so gesehen richtig. Aber mit den Lohnstückkosten können wir uns weltweit vergleichen. Und in erster Linie müssen wir uns im Umfeld Bundesrepublik und im Umfeld Europa vergleichen. Wir brauchen auch keinen Vergleich zu scheuen, wenn wir nach Japan schauen. Wichtig ist, daß wir eine Produktivitätsrate erreicht haben, die es uns möglich macht, vernünftige Löhne und



Richard Heller

Gehälter zu zahlen und uns zusätzlich noch einen Puffer läßt, auch um den künftigen Herausforderungen zu begegnen.

Opel Post: Herr Heller, sind Sie als Opel-Gesamtbetriebsrat zufrieden mit dem Tarif-Ergebnis?

Heller: Wenn Sie mich bezogen auf den Umsatz fragen, haben wir ihn vernünftig und realistisch umgesetzt. Die Zufriedenheit mit dem Ergebnis steht auf einem anderen Blatt.

Opel Post: Herr Dr. Schlotfeldt, wann werden die Mitarbeiter von Opel Eisenach so viel verdienen wie ihre Kollegen im Westen?

Dr. Schlotfeldt: Die Lohn- und Gehaltsentwicklung in den neuen Bundesländern wird natürlich ganz entscheidend davon abhängen, wie schnell die Produktivität dort steigen wird. Wir haben in der Metallindustrie versucht, einen Langfristplan für die Angleichung der Löhne aufzustellen. Dieser Tarifvertrag, der zwischen dem Arbeitgeberverband und IG Metall beschlossen wurde, versucht, eine Balance zwischen Produktivitätsentwicklung und sozialen Gesichtspunkten herzustellen und sieht vor, daß das „Tarifniveau West“ 1996 erreicht wird. Dann dauert es noch zwei Jahre, bis alle Zuschläge auf das Westniveau



Interview: Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und Personalvorstand Dr. Walter Schlotfeldt im Gespräch

angehoben werden.

Die Wochenarbeitszeit bleibt drei Stunden über der im Westen bis Ende 1998. Der Urlaub wird ebenfalls in dieser Zeit an das Westniveau angeglichen. Das ist so in etwa die Perspektive, die sich abzeichnet. Es kann natürlich auch unterschiedliche Entwicklungen geben, genauso wie auch wir im Westen in den Unternehmen unterschiedliche Effektivlöhne zahlen.

Heller: Dr. Schlotfeldt hat die Differenzierungen schon fast alle genannt. Im Prinzip braucht man eine Zeitspanne von acht Jahren, wo in etwa tarifvertragliche Vergleichbarkeit vorhanden ist. Ich denke, diese Zeit ist zu lang, denn die Produktivität beispielsweise in unserem neuen Werk in Eisenach wird sofort auf Westniveau sein. Dann haben wir westliche Produktivität zu östlichen Löhnen. Diese Diskrepanz auszugleichen, bedarf glaube ich, des Engagements, Sachverständs und auch der Bereitschaft auf beiden Seiten, Dinge der aktuellen Entwicklung anzupassen.

Opel Post: Herr Heller, bei Tarifaueinandersetzungen wird immer wieder angeführt, der Industriestandort Deutschland sei gefährdet, wenn beispielsweise die Forderungen der Gewerkschaft nach weiterer Arbeitszeitverkürzung verwirklicht würden. Wie stehen Sie dazu?

Heller: Es wird sehr viel von diesen Auseinandersetzungen geredet und sehr vieles ist nicht begründbar. Erfreulicherweise werden in der Bundesrepublik international die höchsten Umsatzrenditen erwirtschaftet. Höherer Löhne sind natürlich Kosten für ein Unternehmen – das ist die eine Seite. Aber sie sind auch Kaufkraft. Und wenn wir unsere Produkte verkaufen wollen, brauchen wir eine entsprechende Nachfrage.

Opel Post: Herr Dr. Schlotfeldt, wie steht denn die Unternehmensleitung zu flexiblen Arbeitszeitmodellen?

Dr. Schlotfeldt: Wir haben einer Arbeitszeitverkürzung ja nur zugestimmt, nachdem wir von der IG Metall die Zusage erhalten hatten, daß wir entsprechend den betrieblichen Bedürfnissen die Arbeitszeit auch stärker flexibilisieren können. Wir haben bei Opel

eine Reihe von sehr interessanten Beispielen dafür. In Kaiserslautern, Bochum, aber auch hier in Rüsselsheim gibt es noch einige andere Möglichkeiten. Ich würde mich freuen, wenn auch diese anderen, im Tarifvertrag aufgeführten Flexibilisierungsmöglichkeiten nun vom Betriebsrat akzeptiert würden.

Heller: Ich glaube, wir müssen das Wort „Flexibilisierung“ untersuchen. Es gibt für uns akzeptable und nicht akzeptable Flexibilisierungsmöglichkeiten. Konkret: Wir haben beispielsweise ein akzeptables Flexibilisierungsmodell entwickelt, indem wir uns erstmals in diesem Jahr auf eine begrenzte Produktion im Werksurlaub verständigt haben. So erhöht sich die Produktionszahl, die Verfügbarkeit und sie gibt den Mitarbeitern, die davon Gebrauch machen wollen, eine Chance, nicht in der teuersten Zeit des Jahres Urlaub zu machen. Das muß – wenn man Flexibilität wirklich ernst nimmt – durch zusätzliche Einstellungen ergänzt werden.

Opel Post: Herr Heller, die Einführung der Gruppenarbeit bei Opel war ja von einigen „Geburtswehen“ begleitet. Haben Sie erste Erfahrungen, wie die Mitarbeiter mit dieser Form der Arbeitsorganisation zurechtkommen?

Hohe Zufriedenheit mit Gruppenarbeit

Heller: Wenn man die betroffenen Mitarbeiter fragt, gibt es eine hohe Zufriedenheit. Ich rede nicht von den trotzdem noch vorhandenen Reibungsverlusten. Ich glaube, daß gerade die, die in den neuen Prozeß einbezogen sind, die Gruppenarbeit am meisten zu schätzen wissen. Nachdenken müssen wir darüber, ob wir jetzt von außen Hilfen anbieten, damit alte, starre Strukturen langsam aufgelöst werden können. Wichtig wird sein, daß von außen keine zusätzlichen, vordergründigen Vorgaben gemacht werden. Gruppenarbeit muß mehr sein als ein reines Rationalisierungsinstrument. Wenn die Arbeit sich so organisieren läßt, daß sie leichter, schneller, harmonischer wird, dann ist dies auch ein von uns gewollter Effekt. Wenn es nur

um das Abschöpfen der Rationalisierung geht, machen wir nicht mit.

Opel Post: Herr Dr. Schlotfeldt, die Gruppenarbeit soll zu größerer Arbeitsplatzzufriedenheit führen, Opel aber auch Wettbewerbsvorteile sichern. Wie kann dies gehen?

Dr. Schlotfeldt: Wir wissen doch, daß der Wettbewerb in der Zukunft stärker und härter werden wird. Wir alle rechnen damit, wenn der gemeinsame Markt voll hergestellt ist, daß dann auch für die Konkurrenz außerhalb Europas der größte Automobilmarkt der Welt besonders reizvoll ist. Wir müssen uns darauf einstellen, daß dann auch ein sehr viel härterer Preiswettbewerb kommen wird. Sich darauf einzustellen, ist wichtig für uns.



Dr. Walter Schlotfeldt

Wir haben das Quality Network gewählt, zu dem Begriffe wie Gruppenarbeit, Teamwork, kontinuierlicher Verbesserungsprozeß und Kundenzufriedenheit gehören, um diesem Wettbewerb zu begegnen. Wir meinen, daß das für uns die richtige Vorgehensweise ist.

Opel Post: Herr Heller, die schlechte Lage von General Motors in USA hat – so haben sie kürzlich festgestellt – auch negative Auswirkungen auf Opel. Wo sehen Sie die größten Probleme?

Heller: Die größten Probleme sehe ich darin, daß man viele der Fehler von USA nach Europa überträgt. Ich glaube, daß wir neue und andere Modelle suchen müssen, um wirklich erfolgreich zu sein. Ich sehe darin große Fehler, daß Entscheidungen, die in USA nicht erfolgreich waren, nach hier übertragen werden. Wenn wir die Herausforde-

rung der Zukunft meistern wollen, brauchen wir beispielsweise moderne Anlagen, die bestimmte Kapazitätsreserven haben, um entsprechende Nachfrageschübe ausgleichen zu können. Es ist falsch, zu viel Geld abzuführen und in den deutschen Werken zu wenig zu investieren.

Opel Post: Herr Dr. Schlotfeldt, auf der Management-Konferenz wurde das Thema Altersstruktur der Belegschaft angesprochen. Die Opel-Beschäftigten haben ein relativ hohes Durchschnittsalter. Haben Sie „Nachwuchssorgen“?

Herausforderung für die Beteiligten

Dr. Schlotfeldt: Wir haben im Grunde keine Nachwuchssorgen. Es ist wahr, wir haben eine Belegschaft mit einem Durchschnittsalter um die 41 Jahre. Das ist aber kein spezifisches Opel-Problem. Sie wissen, daß die Geburtenrate ganz drastisch gesunken ist und wir können heute ja schon voraussagen, daß der Zugang ins Arbeitsleben in den nächsten Jahren drastisch zurückgehen wird. Wann immer wir die Möglichkeit haben, müssen wir versuchen, junge Mitarbeiter einzustellen, und das haben wir in der Vergangenheit auch getan.

Wir haben in den letzten zwei Jahren insgesamt 11 000 neue Mitarbeiter eingestellt und diese sind überwiegend jüngere Jahrgänge. Das hat natürlich auch geholfen, das Durchschnittsalter im Unternehmen etwas zu senken. Wichtig jedoch scheint mir zu sein, daß wir alle, wo auch immer, uns darüber im klaren sind, daß wir in Zukunft mit immer älter werdenden Mitarbeitern genauso viel und noch mehr schaffen müssen. Das ist eine Herausforderung für alle Beteiligten.

Heller: Wir liegen im Durchschnittsalter schon ein bißchen an der Spitze der deutschen Industrie, weil wir einen zehnjährigen Einstellungsstopp hatten, der ja praktisch das Durchschnittsalter nach oben geschoben hat. Eine vernünftige, auf Dauer angelegte Vorruhestandsregelung würde in diesem Zusammenhang sehr hilfreich sein.

Wir gratulieren

25 Jahre Rüsselsheim

- 1. August Anni Schumann, MPK - Produktionsplanung; 3. August Waldemar Bugla, Design; 4. August Marian Sulik, Qualitätsförderung Planung und Projekte; 8. August Hans Dusch, MPK Transportabteilung; Willi Freudt, Zentralwerkstätten; Franz Meißner, Instandhaltung - Preßwerk; 12. August Juan Velasco-Ramirez, Preßwerk K-67; 15. August Peter Scholl, Zentralwerkstätten; Elisabeth Schröder, Karosseriewerk II; 18. August Hermann Rauschkolb, MPK Materialabteilung; 22. August Karl-Heinz Vogl, Materialwirtschaft; 27. August Gisela Ait, MPK Verpackung und Versand; 29. August Lothar May, Karosseriewerk II - Montage I; Eugen Süß, Lackiererei Abschnitt II; Gebhard Wild, ISP General Motors Passenger-Cars Zürich; 30. August Wilhelm Richter, Qualitätssicherung; 1. September Manfred Georg, WA - Anlagenplanung; Hans Reinhard Kissel, Karosseriewerk II - Montage I; Willi Mohr, Design; Fritz Ruschel, Design; Helmut Zabeck, Allgemeine Verwaltung; 2. September Juan Lavandera-Alvela, Karosseriewerk II - Montage I; Ramiro Seoane-Nieto, Preßwerk K 40; Serafin Torre-Martinez, Schmiede; 3. September Georgios Baras, Materialwirtschaft; 5. September Klaus Schmelz, Karosserie-Untersammenbau und Rohrfabrikation; 7. September Thomas Kothonas, Karosserie-Untersammenbau und Rohrfabrikation; 8. September Stillanos Georgaledakis, Untersammenbaue, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau;

- 12. September Richard Engel, Kundendienst; Fritz Hettinger, Instandhaltung Dieselmotore, Chassisaggregate und Preßwerk G-22; Dieter Klein, ME - Karosseriewerk II; Rudolf Mischlich, Motorenbau M-55; 14. September Hans Klein, T & Z Beschaffung und Materialfluß; 15. September Robert Henning, Vertriebsregion West; Karl-Heinz Schneider, MPKE - Fertigungsmaterial-Disposition; Roland Tischendorf, Betriebsanalysen und Berichte; Konstantinos Tournakis, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik; Maria Tsandili, Werksverpflegung; 16. September Francisco Rodriguez-Amaya, Karosseriewerk II - Montage II; Manuel Santamaria Lopez-Cepero, Karosserie-Untersammenbau und Rohrfabrikation; 19. September Wolfgang Esser, Unterzusammenbau, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau; Werner Fückel, T & Z Beschaffung und Materialfluß; Edgar Huart, Unterzusammenbau, Fertigbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau; Rudolf Metz, Zentralwerkstätten Qualitätssicherung-Karosserie; Otto Schieber, Beschädigteinsatz; Ernst Schulz, BM - Technik und Kostenanalysen; Walter Solterbeck, Zentralwerkstätten; Martin Taubner, Qualitätssicherung; 20. September Hans-Rüdiger Killan, Zentrale Personalabteilung; Franz Luger, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik; 23. September Mehmet Gökmen, Karosseriewerk II - Montage I; 25. September Georgios Tasias, MPK-Transportabteilung; 26. September Heinrich Abt, Instandhaltung-Preßwerk; Helmut Friedrich Bender, Zentralwerkstätten; Karl-Heinz Hees, Instandhaltung-Preßwerk; Richard Kotterba, Wagenverladung und Versand; Liselotte Pöschl, Karosseriewerk II - Montage I; Johannes Wenchel, Preßwerk K-67; 27. September Walter Klag, Qualitätssicherung; 30. September Antonio Garcia-Beltran, Schmiede; Jose Guzman Gonzalez, Karosseriewerk II - Montage I; Pedro Lopez-Munoz, Instandhaltung Karosseriebau und Schweißtechnik; Ramon Porras-Lazaro, Preßwerk K-40;

Bochum

- 1. August Klaus Delewski, T&Z Lagerung Kleinteile; Eckhard Glänzer, Haustechnik Werk I; Rolf Hobusch, Manufacturing-Koordination; Werner Köhnen, T&Z Lagerung Kleinteile; Hans-Dieter Schröder, Instandhaltung Preßwerk; Gerd Weber, T&Z Lagerung Kleinteile; 8. August Hubert Duda, T&Z Packerei; 10. August Gerd Schulz, Qualitätssicherung Werk I; Rolf Tolksdorf, T&Z Vorpackung; Inge Wicher, T&Z VOR; 15. August Josef Gzell, Instandhaltung Chassiswerk; Peter Schrot, MPK Produktionssteuerung - Versanddisposition Werk II; 20. August Dimostchenis Zagas, Vorderachsen; 21. August Gerhard Dudek, Lenkung, Verlingerung, Antriebskegelrad; 22. August Heinz-Richard Gräfe, T&Z VOR; Egon Gronwald, Qualitätssicherung Werk I; Gert Hopmann, Cockpit-Modul; Wilhelm Kempkes, Schweißmaschinen und Vorrichtung-Neuanfertigung; Helmut Meier, Hauptlackiererei; Wolfgang Plack, Instandhaltung Preßwerk; Hans-Günter Struck, MPK-Kistenverpackung; Horst Trost, Montageband; Hans Weiland, Tür-Modul; 23. September Paul Dybus, MPK-Kistenverpackung; Udo Kuhle, Motorenbau; Amilcar-Antonio Martins, Preßwerk; Werner Pizek, MPK-Werkstatt für Transportmittel; Wolfgang Raphahn, Qualitätssicherung Werk II; Georg Stocker, Ziehteile-Reparatur; Wilhelm Zinda, Verkehrsabteilung; 24. August Paul Fähnrich, MPK-Transportgruppe II; Wilhelm Lohmann, Zusammenbau Karosserie-Rohbau; Salvatore Scala, Polsterei; Georg Wels, Schweißmaschinen und Vorrichtung-Neuanfertigung; 25. August Harald Bastek, Cockpit-Modul; Christine Meisel, T&Z Teile-Eingang; Martin Orlik, Feuerwache Werk I; Hans-Werner Rück, Prozeßanlagen; Kurt Solka, Cockpit-Modul; 26. August Bernd Lange, Energieanlagen Werk II;

- 29. August Dittmar Jaskulski, Instandhaltung Chassiswerk; Arno Michaelis, Qualitätssicherung Werk I; Karl-Heinz Oppermann, Zusammenbau Seitenwand Kadett; 1. September Manfred Beyer, Manufacturing Engineering A; Hans-Günther Fechner, Instandhaltung Preßwerk; Hermann Jericho, Getriebe-Hartbearbeitung; Klaus-Dieter Knobloch, Zusammenbau Karosserie-Rohbau; Karl-Heinz Latzel, Qualitätssicherung Werk I; Helmut Marenberg, Haustechnik Werk II; Hans Meylbrink, Fertigungsbe-reichsleitung Achsen; Heinz Müller, Haustechnik Werk II; Edeltraud Panteleon, T&Z Lager Bochum; Eduard Schelian, Wareneingang und Rückversand Werk I; Friedrich Schreckenschläger, Produktions-Planung und Instandhaltung Chassiswerk; Werner Teuteberg, Preßwerk; Karl-Friedrich Thöne, Instandhaltung Chassiswerk; Erhard Vandrey, Motorenbau; Maria Wleczorek, T&Z Lager Bochum; 2. September Karl-Richard Bock, RKD, AKD, VM und VZW Transport- und Versandgruppe; Richard Gregorzewski, Materialabteilung - Produktives Lagerwesen D-3; Klaus Löhken, Einzelteilerfertigung II; Karl Sperl, Motorenbau; Herbert Strangfeld, Industrial Engineering; Ilse Zöllner, T&Z Vorpackung; 5. September Theodor Borgwever, Wangenendmontage- und Reparatur; Kurt Greif, Instandhaltung Chassiswerk; Friedhelm Hölken, Preßwerk; Helmut Iichmann, Vorderachsen; Ursula Lindemann, Werksverpflegung; Manfred Rumpel, T&Z Verladung; Fritz-Heinz Schollenbruch, Zusammenbau Karosserie-Rohbau; Irmgard Süß, Polsterei; Gisela Suplicki, T&Z - Hochregalanlagen; 6. September Udo Heinze, AKD- und RKD-Versandgruppe; Siegfried Hermann, Instandhaltung Chassiswerk; Gerhard Lücke, Instandhaltung Chassiswerk; 7. September Peter Rogowski, Montageband; Ferdinand Widera, MPK-Werkstatt für Transportmittel; 8. September Dieter Althaus, MPK-Werkstatt für Transportmittel; Siegmund Bänder, Instandhaltung Preßwerk; Werner Esser, MPK-Transportgruppe II; Kurt Fallatik, Zusammenbau Getriebe; 12. September Alfred Bayer, Motorenbau; Wolfgang Bechlenberg, Hauptlackiererei; Walter Brüggstrass, Instandhaltung Chassiswerk; Gertrud Duda, T&Z Lagerung Kleinteile; Peter Kaluza, Motorenbau;

- 13. September Karl Sommer, Instandhaltung Preßwerk; 14. September Manfred Rosenstock, Preßwerk; 15. September Gerhard Beyer, Produktives Lagerwesen Werk II; Hans-Peter Brock, Instandhaltung Chassiswerk; Hans-Dieter Dick, Instandhaltung Preßwerk; Manuel Marin-Garrido, MPK-Transportgruppe II; Edgar Schulz, Prozeßanlagen Werk II; Burkhard Skottnik, Motorenbau; Helmut Sonnenschein, Instandhaltung Preßwerk; Wilhelm Wehner, Manufacturing Koordination; 19. September Harry Godenschweger, Materialabteilung - Produktives Lagerwesen D-4; Erhard Halsband, Hauptlackiererei; Klaus-Peter Hosse, T&Z Hochregalanlage; Horst John, Energieanlagen Werk II; Hans-Joachim Krause, MPK-Transportgruppe IV; Bodo Paweletz, Hauptlackiererei; Winfried Pöllen, Cockpit-Modul; Hans-Jürgen Schmitz, MPK-Transportgruppe II; Heinz-Herbert Schwarz, Instandhaltung Chassiswerk; Hans-Werner Steike, MPK-Transportgruppe II; Gerhard Stiehl, Montageband; Erich Wittczak, Instandhaltung Chassiswerk; 21. September Udo Mann, T&Z Verladung; Hans-Udo Steiner, Energieanlagen Werk II; 22. September Günter Badzung, Chassis-Kleinteile; Elfriede Kowoll, T&Z Vorverpackung; 26. September Norbert Kobier, Wareneingang und Rückversand Werk I; Günther Päsche, Motorenbau; Herbert Riess, Wagenendmontage- und Reparatur; Hans-Jürgen Wachholz, Manufacturing Engineering B; 27. September Heinz-Udo Dapper, Cockpit-Modul; Siegfried Diehl, Vorderachsen; Peter Eisenburger, T&Z Teile-Eingang;

Kaiserslautern

- 1. August Ludwig Hager, Zentralwerkstätten; 15. August Norbert Bauer, Fertigung; Dietmar Bittes, Fertigung; Günter Dobrass, Prozeßabteilung; Herbert Duscha, Fertigung; Max Janowski, Fertigung; Adolf Lenhart, Fertigung; Fritz Müller, Fertigung; Ludwig Weil, Fertigung; 17. August Joachim Eisner, Zentralwerkstätten; 22. August Georg Kempf, Beschaffungswesen; 29. August Rudolf Herrmann, Fertigung; Hans-Peter Klein, Fertigung; Hans-Georg Lehmann, Fertigung; Karl-Heinz Mar, Fertigung; Max Stankiewicz, Fertigung; 5. September Helmut Heise, Materialwirtschaft; Fridolin Hess, Fertigung; Kurt Jung, Fertigung; August Reischmann, Fertigung; Armin Scheidt, Fertigung; 12. September Walter Blinn, Werksicherheit; Kurt Leibracht, Fertigung; Karl Rech, Zentralwerkstätten; Jakob Seifert, Fertigung; Volker Schütz, Energieversorgung; 15. September Maria Emrich, Finanzabteilung; Manfred Wilke, Energieversorgung; 19. September Helmut Arnold, Zentralwerkstätten; Bruno Bahlo, Energieanlagen; Hans-Wilhelm Frank, Fertigung; Hans Sachs, Qualitätssicherung; Katharina Wenzel, Fertigung; Helmut Zoche, Fertigung; 21. September Baldur Wagner, Fertigung; 26. September Gerd Henn, Materialwirtschaft; Helmut Henn, Fertigung; Horst Lang, Fertigung; Karl-Heinz Lauer, Fertigung; Johann Schoch, Zentralwerkstätten; Klaus Strufe, Fertigung;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Olaf Hentzschel, Motorenfertigung, geb. 7.5.58, gest. 28.5.91; Evi Michels, Fahrzeugdisposition und -auslieferung, geb. 6.7.36, gest. 20.6.91; Karl Hauf, BME-Technik und Kostenanalyse, geb. 16.2.39, gest. 29.6.91; Georg Wiesenecker, Zentrale Maschinenabteilung, geb. 18.12.33, gest. 4.7.91; Mehmet Satun, Chassisteile u. Dieselmotore, geb. 1939, gest. 22.6.91; Egon Hölz, Werkzeugausg. u. -läger, geb. 30.6.35, gest. 11.7.91; Reinhold Pfaff, MPK-Versand Zweigwerke, geb. 24.10.59, gest. 25.7.91;

- Rudolf Pawellek, Werksinstandhaltung, geb. 5.5.41, gest. 26.7.91; Günter Engelmann, Qualitätssicherung Karosseriewerk II, geb. 25.12.43, gest. 29.7.91; Jerzy Lewandowski, Tür-, Cockpit-, Stoßfänger-Modul u. Polsterei, geb. 20.2.48, gest. 2.8.91;

Bochum

- Rudolf Osllislo, Vorderachsen, geb. 14.2.33, gest. 10.6.91; Horst Petersen, Qualitätssicherung Werk II, geb. 27.6.41, gest. 20.6.91; Mehmet Tutkun, Motoren-Endaufrüstung, geb. 2.5.42, gest. 2.8.91;

Von Bochum an den Main

Thomer jetzt im TEZ

Bochum/Rüsselsheim. Dr. Klaus W. Thomer ist seit kurzem für die europaweite Konzeptionierung und Planung von Energie-, Umwelt-, Brand-

schutz- und Versorgungsanlagen und chemischen Prozessen verantwortlich. Er leitet die zusammengefaßten Abteilungen Anlagenplanung und Prozeßabteilung und berichtet an den Leiter Werksanlagen, Karlheinz Jährling. Zuvor war Thomer in Bochum für Untersammenbau, Rohbau und Lackiererei zuständig gewesen.

Der Wechsel des promovierten Ingenieurs nach Rüsselsheim hat an der Ruhr eine Reihe von personellen Änderungen nach sich gezogen. Nachfolger Thomers wurde Michael J. Wolf, zuvor Abteilungsleiter im Bereich Industrial Engineering und Stabsfunktionen und Projekt-Manager Astra. Wolf übernahm



Dr. Klaus W. Thomer

Zentralwerkstätten

Berenz folgt Lunau

Rüsselsheim. Kurt Berenz ist neuer Leiter der Zentralwerkstätten. Er war zuvor Abteilungsleiter Fertigungsplanung Werkstätten, eine Position, die er bis zur Ernennung eines Nachfolgers zusätzlich behält.

Berenz ist Nachfolger von Gunther Lunau, der im Juli Leiter der Technischen Zentralabteilungen wurde.

auch die Leitung des neuen Bereichs Quality Network Produktionssysteme Werk I.

Zu seinem Nachfolger als Abteilungsleiter Produktivitätsverbesserung, Fertigungsanalysen, Standardzeit und Berichterstattung wurde Werner Janura ernannt. Er war vorher Manager Nachschicht, eine Aufgabe, die jetzt Dieter Redlich übernahm.



Kurt Berenz



Geza von Relszig



Werner Löffler

Werke Rüsselsheim

Neues Produktionssystem

Rüsselsheim. Im Rahmen der Einführung eines gestrafften Produktionssystems („Stichwort: Lean Production“) vertritt jetzt Werner Löffler die Rüsselheimer Karosseriewerke in einer europäischen

Projektgruppe. Löffler war zuletzt Programmleiter Quality Network Werke Rüsselsheim. Die Preß- und Chassiswerke werden in der genannten Projektgruppe von Geza von Relszig vertreten.

Wer sind eigentlich die „neuen“ Bayern?

Solide Verstärkung

München. Nachdem er mit der einen oder anderen kühnen Prognose in der zurückliegenden Runde auf den Bauch gefallen war, sehr zur Schadenfreude der nicht eben kleinen Schar von Neidern, ist Uli Hoeneß vorsichtiger geworden.

So ließ der Manager des FC Bayern München vor dem Anpfiff der Saison 91/92 verlauten: „Wir sind im Umbruch. Die Deutsche Meisterschaft ist kein Muß für diese junge Mannschaft. Wir werden versuchen, einen internationalen Wettbewerb zu erreichen.“

Wobei diese Aussage richtig zu gewichten ist; denn es kann keine Rede davon sein, daß sich bei dem ehrgeizigen Ex-Nationalspieler oder beim Deutschen Rekordmeister schlechthin eine Trendwende dahingehend vollzogen hätte, daß man sich künftig mit gehobenem Mittelmaß begnügen wird.

Ganz gewiß ist an der Säbener Straße auch künftig das Beste gerade gut genug, und Hoeneß (39) liefert denn auch gleich die Gebrauchsanweisung für sein Statement nach: „Stärken nach außen kehren ist im Moment nicht gefragt. Tiefstapelei ist angesagt in der Gesellschaft.“

Keine Frage also, daß man an der Isar gleichwohl finster entschlossen ist, dem 1. FC Kaiserslautern wieder den Titel abzugeben. Daß dies nach dem Weggang u. a. von Stefan Reuter und Jürgen Kohler (beide Juventus Turin) sowie dem Rücktritt des verdienstvollen Kapitäns und Weltmeisters Klaus Augenthaler nicht eben ein leichtes Unterfangen werden wird, das weiß man wohl beim FC Bayern selbst am besten.

Doch die Neuzugänge sind schließlich auch nicht zu verachten. Über Weltmeister Thomas Berthold (26), der vom AS Rom verpflichtet wurde, und Bruno Labbadia (25) vom 1. FC Kaiserslautern hier noch Worte zu verlieren, wäre müßig. Sie kennt jeder Fan. Doch auch sie machen keinen Hehl daraus, daß die Zielsetzung nach ganz oben gerichtet ist. Berthold: „Ganz sicher gehört der FC Bayern zu den

Kandidaten, die den Titel gewinnen können.“ Und Labbadia: „München gehört zu den drei stärksten Teams in Europa.“

Verhältnismäßig wenig oder rein gar nichts hingegen wußte man bislang beispielsweise von Oliver Kreuzer, Bernardo Fernandes da Silva oder Raymond Victoria und Waldemar Aureliano de Oliveira Filho, der unmittelbar vor dem Saisonstart an die Isar kam. Kreuzer, vom Karlsruher SC nach München gewechselt, hatte vorher zwar schon 132

„Olli“ bereits seinen Spitznamen weggehakt, der deutsche Rekord-Nationalspieler und ehemalige Teamchef Franz Beckenbauer.

Für Bernardo Fernandes da Silva, kurz „Bernardo“ genannt, ist dies sein brasilianischer Landsmann Pelé. Der beidfüßig nahezu gleichstarke Südamerikaner (geboren am 20. April 1965 in Sao Paulo) soll in der Mannschaft von Trainer Heynckes im Mittelfeld für Impulse sorgen. Bernardo, 1,87 m groß, 79 Kilo schwer und noch ledig (Freun-



Bruno Labbadia



Raymond Victoria



Optimistisch: Jupp Heynckes (Mitte) präsentiert Berthold (links) und „Bernardo“ (rechts)



Oliver Kreuzer

Bundesligaspiele und sieben Einsätze in der U 21 auf dem Buckel; doch in den Blickpunkt geraten ist der gelernte Bankkaufmann im Grunde erst durch seine Liaison mit den Bayern. Stellen wir ihn und die beiden anderen vorgenannten „Neuen“ deshalb nachfolgend ein wenig näher vor.

Kreuzer - Hoeneß: „Er war der Wunschspieler von Jupp Heynckes“ - ist gebürtiger Mannheimer (13. November 1965), 1,82 m groß und 73,5 Kilo schwer. Als seine besonderen Stärken bezeichnet der Vorstopper Konzentrationsfähigkeit (im Sport) und Ausgeglichenheit (im Privatleben). Neben Fußball spielt der verheiratete Abwehrspieler noch Tennis; Sauna und Musik gehören zu seinen bevorzugten Hobbys. Größter Fußballer aller Zeiten ist für Kreuzer, der das kleine Kicker-Einmaleins bei der Spvgg. Ketsch erlernte (wie im übrigen auch Uli Stiellike) und bei den Bayern mit

din Irene), bestritt bislang 21 A-Länderspiele für Brasilien und kommt vom Meister FC Sao Paulo. Im Fußball rechnet er besonders Ehrgeiz und Siegeswillen, im privaten Bereich Zufriedenheit zu seinen Tugenden. Nebenbei reitet der 26jährige noch und spielt Volleyball; zu seinen Hobbys zählt er Musik, Shows und Lesen. Ein paar Brocken Deutsch spricht der Senator-Fahrer auch schon.

Gleichsam in letzter Minute kam es zur Verpflichtung des brasilianischen Nationalspielers Waldemar Aureliano de Oliveira Filho, kurz Mazinho genannt. „Das war der komplizierteste Transfer, den wir je hatten“, meinte Bayern-Präsident Scherer nach geschlagener Schlacht. Bereits im Juni hatten die Münchner mit Mazinhos letztem Verein, Brasilien Vizemeister FC Bragantino, Übereinkunft über den Wechsel des 25jährigen erzielt. Doch nach dem Südamerika-Cup tauchte der of-

fensive Mittelfeldspieler plötzlich als Spieler des Racing Club Montevideo auf der DFB-Transferliste Nr. 21/91 auf. Danach war lange ungeklärt, wer alles einem Wechsel zustimmen mußte und wer Anspruch auf die Ablöse von rund 3,5 Millionen Mark hatte.

Bleibt Youngster Raymond Victoria (geboren 10. Oktober 1972), den der FC Bayern von Feyenoord Rotterdam holte. Der 1,79 m große und 75 Kilo schwere Stürmer (rechts der stärkere Fuß) absolvierte 35 Jugend- und fünf Länderspiele in der U 18 für Holland. Der gebürtige Utrechter sieht Schnelligkeit und Dribbelstärke als seine hervorstechenden fußballerischen Fertigkeiten sowie Freundlichkeit als sein herausragendes Charaktermerkmal im Privatleben an. Pelé hält er für den größten Fußballer aller Zeiten, in seiner Freizeit beschäftigt sich Victoria am liebsten mit Musik - und seiner Freundin Priscilla. wifr

European Masters Cup

Tischtennis vom feinsten

Bonn. Bonn steht ein Tischtennis-Spektakel der Güteklasse eins ins Haus, wenn vom 27. bis 29. September in der etwa 4000 Zuschauer fassenden Hardtberg-Halle genau ein Dutzend der weltbesten Zelluloid-Artisten zum ersten European Masters Cup (EMC) zusammenkommt. Mit 102 500 US-Dollar ist die Veranstaltung so hoch dotiert wie nie zuvor ein Tischtennis-Einzelereignis auf europäischem Boden.

In Deutschland hat sich, vor allem dank Jörg Roßkopf und Steffen Fetzner, ein ausnehmend positiver Wandel vollzogen. Und um endlich auch die elektronischen Medien in die Halle zu locken, hat sich jetzt der Deutsche Tischtennis-Bund (DTTB) als Gastgeber derart gewaltig ins Zeug gelegt.

Die Einladung für Bonn haben DTTB und ETTU gemeinsam vorgenommen, am Start

werden u. a. folgende Spieler der absoluten Spitzenklasse erwartet: die Weltmeister von 1991 bzw. 1989, Persson und Waldner, deren Landsmann Appelgren, amtierender Europameister, dazu als vierter Schwede Lindh, gemeinsam mit den drei Vorgenannten zuletzt zweimal Goldmedaillengewinner in der Mannschaftsweltmeisterschaft. Mit Grubba (Polen), Gatién (Frankreich) und Saive (Belgien) versprechen weitere Weltranglisten-Akteure hochklassigen Sport. Von deutscher Seite wurden Roßkopf, aufgrund seiner Weltranglisten-Position (Platz zehn), und sein Düsseldorfer Doppelpartner Fetzner eingeladen.

Deren Aussichten beurteilt DTTB-Pressesprecher Manfred Schäfer recht optimistisch: „Beide können sich, wie 1989 bei der WM in Dortmund mit dem Titelgewinn im Doppel bewiesen, vor heimischem Publikum enorm steigern.“ wifr



Hoffnungsträger: Becker und Stich (links)

Davis-Cup-Trainer Niki Pilic im Gespräch

Vorweggenommenes Endspiel

Düsseldorf. Für die Nachwelt oder den Tennisfan schlechthin ist das Davis-Cup-Halbfinale zwischen Titelverteidiger USA und Deutschland vom 20. bis 22. September in Kansas City das vorweggenommene Endspiel.

Auf dem roten Aschenplatz in der etwa 16 000 Zuschauer fassenden Kemper Arena gelten die Gastgeber zwar als Favorit, doch wird das Aufgebot des Deutschen Tennis-Bundes (DTB) den Kampf der Giganten jenseits des Großen Teichs ohne Hosenflattern aufnehmen. Daß der zweifache Pokalgewinner nicht ohne Chancen ist, davon ist auch Teamchef Niki Pilic überzeugt. Wir hatten Gelegenheit zu dem nachstehenden Gespräch mit dem 52jährigen gebürtigen Splitter.

Opel Post: Ist die Zeit für eine optimale Vorbereitung ausreichend bemessen?

Pilic: Es ist nicht sehr viel Zeit. Nach einigen Tagen Pause im Anschluß an die US-

Open werden wir zunächst fünf oder sechs Tage in Florida auf roter Asche trainieren. Am Sonntag, 15. September, werden wir nach Kansas City anreisen, wo dann nochmals drei bis vier Tage Gelegenheit zum Training besteht. Ein Turnier auf Asche wäre zwar besser gewesen, aber das war nicht möglich.

Opel Post: Erwarten Sie in Kansas City eine ähnlich aufgeheizte Stimmung wie 1987 in Hartford?

Pilic: Nein, das erwarte und befürchte ich nicht. 1987 war eine besondere Atmosphäre, nachdem die USA zuvor gegen Paraguay verloren hatten. Das Klima war damals wirklich sehr schlecht und sehr unfair.

Opel Post: Wie beurteilen Sie insgesamt die Chancen Ihres Teams?

Pilic: Die rote Asche ist der einzige Boden, auf dem die USA Favorit sind, auf allen anderen Belägen wären wir es gewesen. Dennoch haben wir Chancen, obwohl daran zu erinnern ist, daß bei den French Open in Paris Courier gegen

Stich und Agassi gegen Bekker gewonnen hat.

Opel Post: Wer oder was wird Ihnen die größten Probleme bereiten?

Pilic: Unsere größten Probleme heißen Jim Courier und Andre Agassi, die beiden stärksten Spieler der Welt auf Sand.

Opel Post: Boris Becker und Michael Stich werden die Einzel bestreiten, können Sie schon etwas zu der Formation im Doppel sagen?

Pilic: Das ist jetzt noch zu früh. Es kommt nicht zuletzt darauf an, wie lange freitags die beiden ersten Einzel dauern. Deshalb werde ich auch erst danach meine Entscheidung treffen.

Opel Post: Gibt es oder kann es nach dem Wimbledon-Sieg von Stich innerhalb des deutschen Teams eine neue „Hackordnung“ geben?

Pilic: Michael ist ein intelligenter junger Mann, der weiß, daß Boris der Weltstar ist und sie sich gegenseitig helfen müssen. Natürlich kommt er mit größerem Selbstvertrauen und einem größeren Namen -

aber ich sehe da keine Probleme.

Opel Post: Ist es für Sie vorstellbar, daß Stich in absehbarer Zeit Becker auf dem Thron des Weltranglisten-Ersten ablöst?

Pilic: Alles ist möglich. Wer hätte etwa vor Wochen daran gedacht, daß Michael jetzt Weltranglisten-Dritter ist. Aber bis ganz nach oben ist es, aufgrund des großen Punktschieds und der Ungewißheit, wieviele Turniere Boris in diesem Jahr noch spielen wird, noch ein weiter Weg. In den nächsten sechs Monaten schließe ich Stich als Nummer eins also aus, doch was in zwölf Monaten ist - ich weiß es nicht.

Opel Post: Hat Stich denn das Zeug zur Nummer eins?

Pilic: Er ist ein kompletter Spieler, vielleicht muß er noch ein bißchen mit den Beinen arbeiten. Insgesamt hat er in den letzten Monaten eine unglaubliche Steigerung durchgemacht. Um ganz nach oben zu kommen, das wird eine Sache des Kopfes sein, tech-

nisch kann Michael sehr viel.

Opel Post: Manager Ion Tiriac äußerte unlängst, daß Becker noch wesentlich länger spielen würde als viele meinen. Becker selbst ließ nach Wimbledon einmal durchblicken, daß er durchaus unvermittelt aufhören könnte. Wie sehen Sie diese Entwicklung?

Pilic: Es sind nur Spekulationen oder der Wunsch von Ion - wie auch von mir -, daß Boris noch lange spielt. Wir

brauchen solche Ausnahme-könner. Doch ich weiß nicht, wie lange er noch spielt und denke, daß Boris das selbst nicht weiß.

Opel Post: Schafft Carl-Uwe Steeb, der immerhin mal Weltranglisten-14. war, nochmals den Anschluß?

Pilic: Charly kann wieder unter die ersten 30 kommen. Wenn er sich auf einen Platz zwischen 15 und 30 vorarbeitet, bin ich zufrieden und auch Charly wird es sein. wifr



Kalli Feldkamp fährt Cabrio

Meisterliche Wahl

Kaiserslautern. Auf der Trainerbank fallen manche Entscheidungen in Sekundenbruchteilen. Bei der Wahl seines Autos läßt sich Kalli Feldkamp schon etwas mehr Zeit. Doch auch etwas mehr Zeit. Doch auch dabei hat der Trainer des Deutschen Meisters 1. FC Kaiserslautern eine sichere Hand. Mit der lenkt er außer seinen Mannen nun ein Opel Cabrio.

Bei der Übernahme in Rüs-

selsheim freute sich der Meister-Macher besonders über das elektrische Verdeck des GSi. Mit dem Trainer freuen sich nun acht FCKler über einen Opel: Miroslav Kadlec (Vectra), Roger Lutz und Bernhard Winkler (Kadett), Michael Serr und Bjarne Goldbak (Calibra). Markus Kranz und Thomas Richter taten es dem Coach gleich und entschieden sich für das sportliche Cabrio.

flo



Foto: Lorek



In aller Offenheit: Kalli Feldkamp bevorzugt das sportliche Cabrio

Benzinspar-Preis

Eisenach. Der „Goldene Öltropfen“, der Energie- und Umweltpreis des Automobilclubs Kraftfahrer-Schutz (KS) ging in diesem Jahr an Opel.

Die neutrale Experten-Jury würdigt damit die Leistung des Unternehmens, den Verbrauch sämtlicher Modellreihen seit 1979 um mehr als 25 Prozent zu senken. Der Präsident des KS, Dr. Günter Rossow, übergab

den Preis in Eisenach an Peter Hanenberger, Direktor Zentrale Werks- und Produktionsplanung.

Mit dabei beim Festakt auf dem neuen Werksgelände war auch der Schirmherr des „Goldenen Öltropfens“, Bundesforschungsminister Dr. Heinz Riesenhuber (Foto). Der Flottenverbrauch aller in Deutschland verkauften Opel beträgt 7,39 Liter pro 100 Kilometer.

op

Foto: Eiserst



Foto: Rottländer

Einsatzfreudigkeit: Lohr übergibt Krankenwagen

Pfiffige Mitarbeiteraktion

Vergleichstest

Rüsselsheim. Am 12. Oktober haben rund 200 Mitarbeiter Gelegenheit, den Astra persönlich zu „er-fahren“ und gegen seine schärfsten Wettbewerber zu testen. Die Gewinner einer Verlosung der Innerbetrieblichen Kommunikation werden im Bus nach Dudenhofen gebracht.

op

Gesundheitswoche

Treffpunkt Park

Rüsselsheim. Unter dem Motto „Gesundheit bei Opel“ präsentiert sich das Unternehmen bei der 1. Rüsselsheimer Gesundheitswoche. Im Stadtpark wird am 26. September über die „Gesundheitsförderung und Umweltschutz bei Opel“ informiert.

uk

Plakataktion

Sicher zur Schule

Rüsselsheim. Opel engagiert sich zum Schulanfang für die jüngsten Verkehrsteilnehmer. 60 000 Plakate weisen die Autofahrer an Hauptverkehrsstraßen auf die Erstkläßler hin. Die Plakate „Schulanfänger – Verkehrsanfänger“ werden seit über zehn Jahren in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht herausgegeben. Mit der Aktion möchte Opel die Autofahrer auf die unerfahrenen Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen.

it



Foto: Lorek

Sportlichkeit: Sportbeauftragter Erich Ribbeck gibt beim Cup-Turnier wertvolle Tips

Turnier um den Opel-Cup

Sport, Spiel und Spannung

Rüsselsheim. Subtropisches Temperaturen, erfreulich viele Zuschauer und gute sportliche Leistungen prägten das erste Fußballturnier um den Opel-Cup.

Einen prominenten Trainer hatt das erste Opel-Team. Erich Ribbeck, mit Bayer Le-

verkusen 1988 Gewinner des UEFA-Pokals und seit einem Jahr Sportbeauftragter von Opel, konnte sein Team aber nur zum dritten Platz hinter der Auswahl Immanuel-Kant-Schule/Gustav-Heinemann-Schule (6:0 Punkte/8:1 Tore) und der zweiten Opel-Mannschaft (3:3/1:3) führen. „Mehr

war nicht drin, wir konnten nur zweimal zusammen trainieren“, faßte Ribbeck die 2:4 Punkte und 4:4 Tore seiner Schützlinge zusammen.

Die Azubis aus Kaiserslautern belegten den vierten Platz (1:5/1:6) des von der Rüsselsheimer Werks-Berufsschule organisierten Turniers.

op

Unterstützung für DRK

Opel stiftet Sanitätsfahrzeug

Rüsselsheim. Mit einem Krankenwagen auf Basis des Opel Senator unterstützt Opel die Arbeit des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) in Trebur. Dr. E. h. Friedrich W. Lohr, Direktor des Technischen Ent-

wicklungszentrums und Opel-Technikvorstand, übergab das speziell ausgerüstete Fahrzeug an die beiden Vorsitzenden des DRK-Ortsvereins Uwe Krumb und Jürgen Kraft.

op



Foto: Bolsinger

Exklusiv-Berichte

Wien. Da staunte mancher Wiener nicht schlecht: Auf dem ehrwürdigen Schwarzenbergplatz mitten in der österreichischen Hauptstadt reiheten sich bis

zu 30 Astra auf. Hintergrund war die Pressevorstellung, bei der 300 deutsche und 1000 ausländische Journalisten den neuen Opel kennenlernten.

op