



23. Betriebsräteversammlung in Dortmund

Konzepte gefordert

Dortmund. Vergangene Woche trafen sich die Betriebsräte des Unternehmens in Dortmund zu ihrer 23. Versammlung. Auch in diesem Jahr waren die Investitionspolitik und eine dauerhafte Vorruhestandsregelung zentrale Punkte der Beratungen. Außerdem fordert der Betriebsrat ein neues Rationalisierungs-Schutzabkommen.

Der Rechenschaftsbericht des Gesamtbetriebsrats-Vorsitzenden Richard Heller umriß klar die Ziele der Betriebsratsarbeit für die Zukunft: „Wir wollen ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen, gesicherte moderne Arbeitsplätze mit humanen Arbeitsbedingungen bei vorbildlicher Entlohnung und Sozialleistungen“, sagte Heller. Außerdem erwarte die Arbeitnehmervertretung, daß das Management vom „falschen Weg der einseitigen Rationalisierungen und der Auslagerung“ abgehe.

Der Betriebsrats-Vorsitzende bezeichnete es als nicht sozialverträglich, wenn auf dem Höhepunkt der Automobilkonjunktur die Politik der Auslagerung weiterbetrieben werde. „Und: wer die höchste Umsatzrendite vereinnahmt, aber gleichzeitig viel zu wenig Geld investiert, spielt mit der Zukunft des Unternehmens und seiner Arbeitnehmer“, fügte Heller hinzu.

Eines der zentralen Themen der Dortmunder Beratungen war erneut die Investitionspolitik des Unternehmens. Richard Heller ließ kei-

nen Zweifel an seiner Sorge, daß „der profitabelste Standort innerhalb General Motors, die Werke in der Bundesrepublik“, in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gefährdet sein könnten. Solide Konzepte für die Zukunft seien gefragt, Investitionen für eine langfristige Zukunftssicherung erforderlich.

Auch die Arbeitnehmervertreter sehen, daß der Wettbewerb künftig bedeutend härter werden wird. Die richtigen Konzepte liegen nach Ansicht von Betriebsrats-Chef Richard Heller auch „in einer besseren Abstimmung und Vernetzung von Konstruktion und Produktion“ sowie der „umfassenden Einbeziehung aller Beschäftigten in den Produktionsablauf“.

In Japan sei es üblich, daß jeder – egal ob Ingenieur, Facharbeiter oder Vorstandsmitglied – seine Laufbahn in der Produktion beginne. Dies führe zu einem besseren Verhältnis zwischen Schreibtisch und Fließband.



Richard Heller

Engagiert begründete Richard Heller seine Forderung nach Abschaffung befristeter Arbeitsverträge, einer dauerhaften Vorruhestandsregelung und einem neuen Rationalisierungs-Schutzabkommen. Die Opel-Gewinne seien ein Beweis dafür, daß die Belegschaft ihre Verpflichtungen lange schon erfüllt habe. Nun sei die Geschäftsleitung am Zug, ihren Verpflichtungen nachzukommen. ds



Fotos: Schmidt

Eisenach baut 10 000. Vectra

Eisenach. Fast auf den Tag genau ein Jahr nach Produktionsbeginn lief in Eisenach der 10 000. Vectra vom Band. Im thüringischen Werk montieren rund 200 Menschen das Mittelklasse-Modell. op

vom Band. Im thüringischen Werk montieren rund 200 Menschen das Mittelklasse-Modell. op



Beratungen: Betriebsräteversammlung in Dortmund

Beilage: Winterreifen

Sicher durch den Winter

Rüsselsheim. Ein Bericht über Winter-Komplettreife für Werksangehörige (Opel Post 10) ist auf große Resonanz gestoßen. Unserer Beilage können Sie weitere Informationen entnehmen. op

Frührentenprogramm

Jetzt auch die Jahrgänge 1931/32

Rüsselsheim. Zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat wurde jetzt ein Frührentenprogramm für die Jahrgänge 1931 und 1932 vereinbart. Mitarbeiter, die an diesem Programm teilnehmen möchten, müssen ihren Aufhebungsvertrag bis zum 16. Dezember dieses Jahres bei der zuständigen Personalabteilung unterzeichnen.

Laut der Vereinbarung können Mitarbeiter der genannten Jahrgänge in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, Dudenhofen und der

Zweigniederlassung in Berlin einen Aufhebungsvertrag abschließen und ihr Arbeitsverhältnis wie folgt beenden: Beschäftigte des Geburtsjahrgangs 1931 können zum 30. Juni 1992 ausscheiden. Mitarbeiter, die zwischen dem 1. Januar und 30. Juni 1932 geboren wurden, können zum 30. September 1992, und Mitarbeiter, die zwischen dem 1. Juli und 31. Dezember 1932 geboren wurden, können zum 31. Dezember des kommenden Jahres ausscheiden.

Die Firmenleistungen aus diesem Programm entsprechen den Leistungen früherer

Programme. Über Details informieren die Mitarbeiter der zuständigen Personalstellen der Fachbereiche und Werke sowie ein Aushang an den Schwarzen Brettern. op

Aufsichtsrat traf Personalentscheidung

Hanenberger jetzt im Vorstand

Rüsselsheim. Der Aufsichtsrat hat den Leiter des Technischen Entwicklungszentrums und Vizepräsidenten General Motors Europa, Peter H. Hanenberger (49), in den Vorstand berufen. Hanenberger wird Nachfolger von Dr. Friedrich W. Lohr, der am 31. August in den Ruhestand gegangen ist (die Opel Post berichtete). Dieser ist inzwischen zum Mitglied des Aufsichtsrats berufen worden.

Das neue Vorstandsmitglied wurde am 13. Dezember 1941 in Wiesbaden geboren und begann 1958 eine Maschinenschlosserlehre bei Opel. Nach dem Maschinenbau-Studium und Auslandsaufenthalten in Detroit und Melbourne übernahm er leitende Aufgaben im Techni-

„Wir sind ein Team“

Erklärung gegen Ausländerhaß

Rüsselsheim. Das Thema Ausländerfeindlichkeit gewinnt derzeit in Deutschland an Brisanz. Aus diesem Anlaß haben Louis R. Hughes, Vorstandsvorsitzender, und Richard Heller, Vorsitzender des Rüsselsheimer und des Gesamtbetriebsrats, eine gemeinsame Erklärung verfaßt.

Sie hat folgenden Wortlaut: „Wir wenden uns heute gemeinsam an Sie, weil uns die ausländerfeindlichen Aktionen in der Bundesrepublik sehr bedrücken. Seit über dreißig Jahren leben und arbeiten wir gemeinsam mit ausländischen Kolleginnen und Kollegen und deren Familien. Nur gemeinsam konnten wir den Lebensstandard in der Bundesrepublik aufbauen und sichern.“

Auch wir bei Opel verdanken ausländischen Mitarbeitern viel. Ausländische Arbeitnehmer, ihre Familien

und die Menschen, die in Deutschland Schutz vor Verfolgung suchen, dürfen nicht Anfeindungen und Gewalttaten ausgesetzt werden. Gemeinsam haben wir den Auftrag, darüber zu wachen, daß jede Diskriminierung von Ausländern im Betrieb unterbleibt.

Wir fordern alle Mitarbeiter auf, sich jeder Form von Diskriminierung zu widersetzen. Das gute Klima der Partnerschaft das in den vergangenen Jahren aufgebaut wurde, wollen wir erhalten. Wir wollen ein Team bleiben!“ op

Wichtige Terminsache

Betriebsversammlung

Rüsselsheim. Am 5. Dezember, um 8.15 Uhr, findet die nächste Betriebsversammlung wie gewohnt im K 1 (Opel-Bahnhof) statt. Türkische Mitarbeiter treffen sich zum gleichen Zeitpunkt im Speisesaal K 40 und italienische im Speisesaal H 32. Die Jugend- und Auszubildendenversammlung ist für den 12. Dezember, 8.15 Uhr, (Sporthalle) terminiert. op

In dieser Ausgabe

- Technik: Neues Informationssystem für Produktion Seite 2
- Einblicke: Astra-Testfahrten in Dudenhofen Seite 3
- Fortschritt: Kontinuierlicher Verbesserungs-Prozeß Seite 4
- Ausblick: Das Projekt Prometheus Seite 5
- Jubilare und Personalien Seite 6
- Unterhaltung: Auf zwei Rädern durch Europa Seite 7
- Jahreswagen: Fast 2000 Anzeigen Seiten 7 - 14
- Sport: Neue Hoffnung für die Bayern? Seite 15
- Rettung: Bochumer helfen Flüchtlingen Seite 16



Peter H. Hanenberger

Infos für Schwerbehinderte

Rüsselsheim. Der Bericht des Vertrauensmannes und ein Vortrag stehen auf der Tagesordnung von Versammlungen der Schwerbehinderten, die in Rüsselsheim für morgen, Donnerstag, 14. November, angesetzt sind. Sie beginnen um 8.30 Uhr und 14.15 Uhr im Speiseraum A 7. Nach dem Bericht von

Vertrauensmann Friedel Schmidt spricht Dr. Angela Vogel über „Schwerbehinderung und die möglichen Ursachen am Arbeitsplatz“. Außerdem stehen Vertreter der Hauptfürsorgestelle und des Versorgungsamts für Fragen bereit. Friedel Schmidt hat für einen Gehörlosdolmetscher gesorgt. op

Die nächste Ausgabe der Opel Post erscheint Mitte Dezember. Anzeigenschluß dafür ist der 19. November.

Neues Informationssystem

Daten aus einer Hand

Rüsselsheim. Kaum ein Auto, das vom Band läuft, gleicht dem anderen. Klar, daß die Monteure in der Endmontage wissen müssen, welche Teile sie für welche Version einbauen müssen. Bisher informierte sie ein großer Zettel namens Produktionsauftrag darüber. Ein modernes Informationssystem könnte das Blatt bald ergänzen.

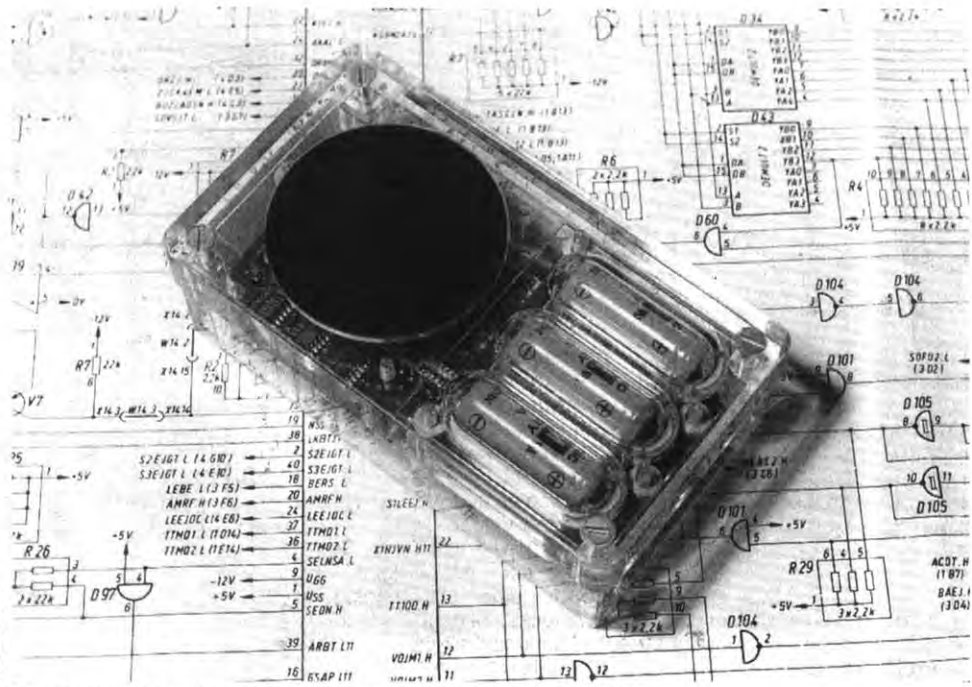
Schon jetzt kennt der Zentralrechner alle Daten der Autos, die gerade in Arbeit sind. Und damit der Computer auch erfährt, an welcher Stelle des weitläufigen Produktionsablaufs das Fahrzeug gerade ist, hängt ein Topf links unter dem Auto. Er ermöglicht in Zusammenarbeit mit Empfängern am Band die Identifikation.

Doch dieser „Eimer“, wie ihn manche Elektroniker geringschätzig nennen, könnte bald Konkurrenz bekommen. Ein viel kleineres schwarzes Kästchen enthält alles, was der technische Fortschritt so mit sich gebracht hat. So können darin einmal vor Montagebeginn alle Daten gespeichert werden, die auch auf dem Produktionsauftrag stehen. Also zum Beispiel Farbe, Motorversion, Extras und vieles mehr.

Der alte Topf kennt dagegen nur eine einzige Nummer. Wenn irgendwelche Details des Autos benötigt werden, ist also immer eine Anfrage beim Computer nötig. Eine aufwendige Sache, selbst wenn sie automatisch funktioniert. Denn stets ist eine Verbindung zwischen Abfragegerät und dem Rechner erforderlich.

Ganz anders das neue Identifikationssystem. Da es alle Daten enthält, kann auch ein einzelner Personalcomputer (PC) diese abfragen. Und das an jeder beliebigen Stelle im Montageprozeß. Kein Kabel zum Rechner wird gebraucht.

Natürlich wird diese Vielseitigkeit mit einem höheren Aufwand in dem kleinen Kästchen erkauft. Praktisch ist darin ein Minicomputer eingebaut. Auch braucht das Ganze eine Batterie, die aber nur alle fünf Jahre des Austausches bedarf. Noch einen Nachteil hat das Ganze: Die



Glaskasten: So sehen die Inneren des neuen Senders aus

Nummer 1 in München

Weltstadt mit Hirn

Rüsselsheim. Welcher Autohersteller sitzt in München? Genau! Doch ein Blick auf die Straßen der bayerischen Hauptstadt mit Herz läßt anders vermuten. An der Isar ist nämlich inzwischen Opel der Marktführer. Zwischen Januar und Juni führt die Marke aus Rüsselsheim die Zulassungsstatistik an. Lediglich die Autos jener Bayern, die in den örtlichen Motorenwerken arbeiten und einen Jahreswagen ihr eigen nennen, sind bei der Zählung unberücksichtigt geblieben. **op**



Töpferei: Alter Identifikationstopf (links) mit modernem Gegenstück



Anzeige: Die richtigen Daten am passenden Platz

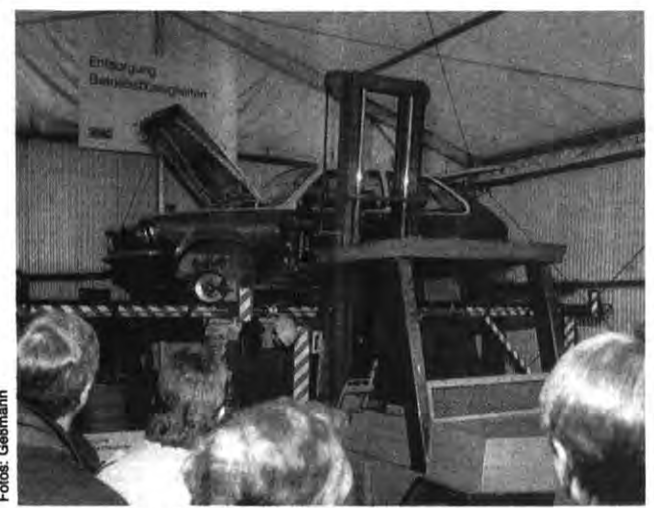
Demontageanlage in Darmstadt in Betrieb genommen

Recyceln statt verschrotten

Darmstadt. Die zu Beginn des Jahres in einer Altfahrzeug-Demontagestation im Rüsselsheimer Werk gesammelten Erfahrungen können jetzt in die Praxis umgesetzt werden. In Zusammenarbeit mit dem Entsorgungsspezialisten RED (Recycling- und Entsorgungs-GmbH, Darmstadt) und mit Unterstützung durch den ADAC startete Opel eine Pilotanlage zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen in Darmstadt. Das Projekt wurde jetzt der Presse vorgestellt.

In drei Arbeitsstufen zerlegen die Recycling-Spezialisten komplette Altfahrzeuge. Zunächst saugen sie sämtliche Betriebsflüssigkeiten wie Kraftstoff, Motoröl, Kühlmittel und Bremsflüssigkeit ab. Getrennt gesammelt, werden diese bei den jeweiligen Herstellern entweder aufbereitet oder umweltgerecht entsorgt. Im zweiten Arbeitsgang erfolgt die Demontage von Reifen, Glas- und Kunststoffteilen nach den Vorgaben von Opel. In Gitterboxen trennen die Demonteur Kunststoffteile, die wieder in den Produktionsprozeß zurückfließen. Im letzten

Arbeitsschritt zerkleinert ein Shredder die Restkarosserie, deren Metallanteil ebenfalls gesammelt, sortiert und an die Metallhütten weitergeleitet wird. Im Vergleich zu herkömmlichem Abfall aus dem Shredder verringert sich für die sogenannte Leichtmüllfraktion durch die vorangegangenen Entsorgungsschritte deutlich der Anteil an umweltbelastenden Stoffen. Darüber hinaus ist die absolut anfallende Abfallmenge kleiner. Neben der Entwicklung technischer Problemlösungen für den Entsorgungsprozeß gewinnt Opel mit der neuen An-



Vorbereitung: Öl und Benzin werden abgepumpt



Hilfe: Werksangehöriger bei der Blutspende Foto: Lorek

Gute Beteiligung bei Blutspenden

Über 4300 Liter Lebenssaft

Rüsselsheim. Die Blutspendetermine in den drei westdeutschen Werken wurden gut angenommen. In Bochum nahmen 1046 Mitarbeiter daran teil. Dies sind 5,5 Prozent der Belegschaft. Seit 1976 haben Bochumer insgesamt über

23 000mal Blut gespendet. Über 700 Kaiserslauterer ließen sich einen halben Liter Blut abzapfen. Damit lag die Beteiligung in der Pfalz bei über zehn Prozent. In Rüsselsheim wurden 2562 Mitarbeiter zur Ader gelassen. **op**

Umbau soll mehr Platz schaffen

Sani II wird renoviert

Rüsselsheim. Schon seit langem geht es in der Sanitätsstation II im K 40 recht beengt zu. Umfangreiche Umbauten sollen jetzt etwas mehr Platz schaffen. Die medizinische Versorgung geht zwar

weiter, doch sind einige Einschränkungen unvermeidbar. Dafür bittet der Werksärztliche Dienst um Verständnis. Der Umbau soll im Juni kommenden Jahres abgeschlossen sein. **op**



Demontage: Trennung nach Werkstoffen

Info jetzt erhältlich

Vermittlung Jahreswagen

Rüsselsheim. Mitarbeiter können ihren Jahreswagen jetzt auch über eine „Infobörse“ an den Mann bringen. (Die Opel Post berichtete in ihrer Ausgabe 7.) Die Autos werden dabei den Händlern angeboten. Näheres dazu steht in einer Broschüre des Bereichs Verkauf, die im Oktober an den Portalen verteilt wurde. **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 06142/66-4057, -3898, Telefax 06142/61598
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.

Astra-Tag in Dudenhofen

Mitarbeiter als Testfahrer

Dudenhofen. Rund 200 ausgeloste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sorgten auf der sonst an Samstagen eher beschaulichen Teststrecke Dudenhofen für reges Leben. „Astra-Test für Mitarbeiter“ nannte sich die von der Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation initiierte und organisierte Aktion, die nicht nur vielen Werksangehörigen die seltene Möglichkeit bot, das Testzentrum in Dudenhofen kennenzulernen, sondern ihnen auch die Chance eröffnete, den neuen Astra selbst auf Herz und Nieren zu testen.

Ob beim Dauerversuch, auf der Brems- und Slalomstrecke oder der Ride- und Comfort-Strecke, der neue Astra hinterließ bei den Mitarbeitern, die übrigens auch Wettbewerbermodelle fahren konnten, einen hervorragenden Eindruck. In sechs Gruppen lernten die Astra-Tester im Rotationsprinzip die einzelnen

Strecken kennen, wobei an jeder Station fachkundiges Prüffeld-Personal Anweisungen für den jeweiligen Test gab.

Darüber hinaus hatten die Werksangehörigen in der sogenannten „Produktklinik“ Ansicht, Innenausstattung, Komfort und vieles andere mehr am neuen Astra zu beurteilen.

Technische Besonderheiten, wie Gurtstraffer, Electronic Traction Control oder die Stahlrohrverstärkungen in den Türen waren als Exponate separat ausgestellt. Daneben gab es interessante Referate und Videos.

Für die körperliche Stärkung der Astra-Piloten in Form eines reichhaltigen Frühstücks, Mittagessens und Nachmittagskaffees war ebenfalls gesorgt. Alles in allem ein erlebnisreicher Tag für die Werksangehörigen, die sich, so ihr einhelliger Wunsch bei der Rückfahrt nach Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, bei künftigen neuen Modellen ähnliche Aktionen wünschen. fu



Gäste: Teilnehmer am Test-Tag in Dudenhofen



Gastgeber: Im Testzentrum stand der Neue bereit

Fahr-Hilfe

Sicherheits-Training

Rüsselsheim. Der besonderen Gefährdung junger Autofahrer im Straßenverkehr wirkt eine Initiative des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) entgegen, die allen Neuwagenkäufern der Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren ein kostenloses Sicherheitstraining anbietet.

Auch Opel beteiligt sich daran und hat für die jungen Kunden ihrer Vertragshändler und Service-Betriebe eine „Zentrale für Sicherheitstraining“ eingerichtet, die die gesamte Abwicklung der Aktion übernimmt.

Selbstverständlich gilt das Angebot auch für junge Werksangehörige, die sich einen Neuwagen kaufen und auf ihren Namen zulassen. Nachdem der Händler eine Kopie ihres Kraftfahrzeugscheines an die „Zentrale für Sicherheitstraining“ geschickt hat, erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen entsprechenden Gutschein, den sie bei einem Veranstalter ihrer Wahl einlösen können. op

Arbeitssicherheit

Gemeinsamkeit

Bochum. Daß durch gemeinsame Anstrengungen oftmals schneller Fortschritte erzielt werden können, als bei dem Versuch, Probleme im Alleingang zu lösen, ist bekannt. Zu Nutzen machen sich diese Erkenntnis seit nunmehr fast 30 Jahren auch die Sicherheitsingenieure der großen Automobilunternehmen.

Die jüngste, inzwischen bereits 54. Tagung ihres Arbeitskreises fand in den Bochumer Werken statt. Vertreter anderer Unternehmen, so von Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz, Porsche, Volkswagen und Opel, diskutierten, wie sicherheitsrelevante Maßnahmen noch stärker und gezielter in den betrieblichen Alltag integriert werden können. op



Besuch: Arbeitssicherheitstagung in Bochum

Pfälzer Azubis werben für Sicherheit

Fahrspaß – aber sicher!

Kaiserslautern. Auf dem Verkehrssicherheitstag 1991 der „Aktion Junge Fahrer“ in Enkenbach-Alsenborn stellten die Auszubildenden des vierten Lehrjahrs des Pfälzer Werkes in einem Rollenspiel die Problematik „Alkohol im Straßenverkehr“ vor.

„Nüchtern fahren, sicher ankommen“ – unter diesem Motto wurden die rechtlichen Aspekte, die Auswirkung von Fahren unter Alkoholeinwirkung und die sozialen Folgen der berüchtigtsten Disco-Unfälle von den Kaiserslauterer Azubis anschaulich präsentiert.

Die „Aktion Junge Fahrer“ (AJF) ist eine gemeinsame Initiative von Verkehrswacht, Autoversicherern und des Bundesverkehrsministeriums. Ziel der AJF ist es, die beson-



Azubis: Engagement für Verkehrssicherheit

dere Gefährdung der 18- bis 24jährigen Fahrerinnen und Fahrer und die Fahranfängerproblematik stärker bewußt zu machen, Unfallursachen zu bekämpfen und Lösungsmöglichkeiten anzubieten. Zum Verkehrssicherheits-

tag in Enkenbach-Alsenborn gehörten deshalb unter anderem auch Sicherheitstrainings für Autos und Motorräder sowie anschauliche Demonstrationen eines Überschlagsimulators, eines Gurtschlittens und eines Fahrsimulators. fu



Training: Profis erklären die Fahrtechnik

Sicherheit in Theorie und Praxis

Mitarbeiter trainiert

Kaiserslautern. Das Verhalten eines Fahrzeuges im Pylon-Slalom, bei Vollbremsung oder auf einem mit Schmierseife versehenen Rundkurs – das waren nur einige der zahlreichen Themen beim jüngsten Sicherheitstraining, das die Abteilung Arbeitssicherheit des Werkes Kaiserslautern für ausgeloste Mitarbeiter organisiert hatte.

Die Teilnehmer gewannen daher eine Fülle neuer Eindrücke. Unter Aufsicht eines routinierten Fahrlehrers und anhand der Vorschriften für Personenwagen-Sicherheitstraining des

Deutschen Verkehrssicherheitsrates wurde den Pfälzer Mitarbeitern in Theorie und Praxis erklärt, wie und warum ein Fahrzeug in bestimmten Situationen ausbricht, wie eine korrekte Vollbremsung – auch mit Antiblockiersystem – funktioniert, wie durch richtiges Gegenlenken ein Wagen wieder in die gewünschte Richtung gebracht werden kann und vieles andere mehr.

So mußten am Ende des interessanten Tages selbst erfahrene Autolenker zugeben, vom Sicherheitstraining profitiert zu haben. Fazit: eine nachahmenswerte Initiative! fu

Trainingsprogramm für KVP-Tutoren

Arbeitsabläufe auf der Spur

Rüsselsheim. Gegen uneffektive Arbeitsabläufe vorzugehen, und Problemfelder in allen Unternehmensbereichen aufzuspüren, ist das Ziel einer Reihe von ausgewählten Mitarbeitern, die in diesen Tagen auf ihre zukünftige Rolle als KVP-Tutoren, sogenannte Facilitators, vorbereitet wurden. KVP steht für Kontinuierlichen Verbesserungsprozeß und ist ein Bestandteil der Quality Network-Strategie.

Dabei läßt sich KVP nicht nur auf die Produktion beschränken. Seit Mai diesen Jahres arbeiten einige KVP-Teams in der Verwaltung. Sie untersuchen Papier- und DV-fressende Systeme, wie zum Beispiel Investitionsverwaltung, Beschaffung von unproduktivem Material oder Erstellung von Kostenschätzungen. Ziel ist es, „nicht wertschöpfende“ Tätigkeiten abzubauen, etwa die Doppelleingabe von Daten, überflüssige Unterschriften oder Tätigkeiten, die mehrmals in verschiedenen Abteilungen ausgeführt werden.

Ein Pilotteam, das sich mit Investitionsverwaltung beschäftigt, hat im Laufe des

KVP-Prozesses schon einige Entscheidungen umgesetzt und eingeführt, zum Beispiel, die Unterschriftsgrenze für projektpflichtige Anforderungen und Werksaufträge zu erhöhen. Diese Verbesserung ermöglicht es, daß Investitionen schneller verwirklicht werden können, und hat allein im TDC zu Einsparungen von 25 000 Unterschriften pro Jahr geführt. Werksanlagenleiter Karlheinz Jähring mußte vor dieser Verbesserung mit drei Eingangskörben arbeiten; jetzt hat er nur noch einen – und 3500 Unterschriften pro Jahr weniger.

Ähnliches gilt für die erweiterte Anwendung von Rahmenverträgen. Dadurch wer-

den künftig etwa 10 000 Anforderungen pro Jahr weniger durch den Einkauf laufen. Sehr zur Freude von Dr. Ignacio Lopez de Arriortua. Der Direktor des Zentralen Beschaffungswesens: „Zeit, die wir für solche Doppelleistungen aufwenden, ist nicht wertschöpfend. Deshalb begrüße ich eine solche Verbesserung, sie hilft uns enorm, weitere Einkaufsprogramme einzuführen.“

KVP in der Verwaltung benötigt allerdings eine bestimmte organisatorische Struktur. Die Teilnehmer eines Teams sind: ein Business Leader, ein Facilitator und die Teammitglieder. Der Business Leader ist die obere Führungskraft, die bereichsübergreifend den Prozeß begleitet, unterstützt und, wenn nötig, dem Team Rückendeckung gibt.

Nicht nur in Rüsselsheim hat man bereits gute Erfahrungen mit KVP gemacht. Wolfgang Weber, Facilitator



Foto: Werkfoto

Problem erkannt: Auf der Suche nach Schwachstellen

und Mitarbeiter in der Personalabteilung der Bochumer Werke, sieht KVP in der Verwaltung so: „Wenn ich an die ersten Ergebnisse von unserem Team ‚Lohnveränderungen‘ denke, sehe ich eine Reduzierung von 23 auf nur noch drei Schritte. Dies bedeutet eine Entlastung für unsere Meister und mehr Zeit für die notwendige Anpassung bei dem Astra-Anlauf.“

In Rüsselsheim arbeiten

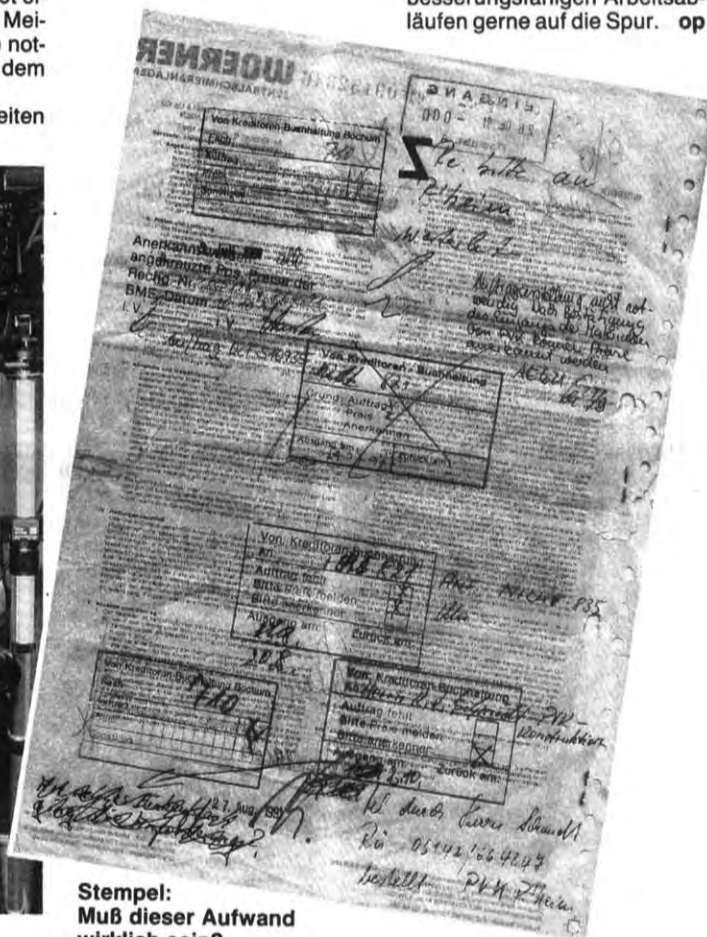
KVP-Teams zur Zeit im Finanzbereich des Technischen Entwicklungszentrums, um dort die Kostenschätzungen zu durchleuchten, und im Einkauf, wo die Freigabe von Teilen bei neuen Modellen untersucht werden soll. Auch andere Be-

reiche, wie zum Beispiel Teile und Zubehör, Manufacturing, Personal oder Verkauf sind von KVP-Teams „bedroht“.

Die Mitarbeiter, die bisher Erfahrung mit KVP in der Verwaltung gemacht haben, sind sehr motiviert und gehen verbesserungsfähigen Arbeitsabläufe gerne auf die Spur. **op**



Gefahr gebannt: Der KVP hilft, Verschwendung zu vermeiden



Stempel: Muß dieser Aufwand wirklich sein?

KVP in der Produktion

Modellbereich eingeführt

Rüsselsheim. Vor mehreren Monaten wurde der Kontinuierliche Verbesserungsprozeß in vielen Bereichen der Werke erfolgreich eingeführt. Nachdem nun die Planungsphase abgeschlossen ist, soll das Quality Network-Produktionssystem in allen europäischen Werken eingeführt und in die Praxis umgesetzt werden.

Die Einführung obliegt den Fertigungsleitern, die dabei durch Peter Enderle, Peter Hanenberger, Hans Hüskes und Dr. Ignacio Lopez de Arriortua unterstützt werden. Die Koordination übernehmen Mitglieder des europäischen Projektteams.

Starten wird Opel mit einem Modellbereich pro Werk, in dem sämtliche Elemente eines „schlanken“ Fertigungssystems schrittweise eingeführt werden.

Das Quality Network-Produktionssystem wird durch folgende Aussage am besten charakterisiert: „Produziere nur, was, wann, wieviel gefordert wird, und beziehe die Mitarbeiter in diesen Prozeß voll mit ein.“

Um dieser Aussage gerecht zu werden, muß mit einem Minimum an Störungen unter Sicherstellung der geforderten Qualität produziert werden. Der Modellbereich, der im Oktober begann, soll helfen, die richtigen Praktiken dazu zu entwickeln.

Die ausgewählten Bereiche sind in Rüsselsheim die Endmontage, in Bochum der Achsbau und in Kaiserslautern der Motorenbau.

Eine Gruppe von 20 Mitarbeitern aus allen Bereichen und Ebenen wurde einbezogen. Im Oktober entwickelten

sie einen Prozeß, der auf dem Kontinuierlichen Verbesserungsprozeß (KVP) aufbaut und alle Aspekte von Quality Network wie Umfeld, Materialfluß, Ausrüstung und Prozeßfluß sowie Methoden und Systeme berücksichtigt.

Führung durch das Management und Teamarbeit sind unverzichtbar für das gute Gelingen im Modellbereich. Umfassende Unterstützung muß allen Mitarbeitern gegeben werden. Das schließt alle Mitarbeiter in den ausgewählten Bereichen ein. Fortlaufende Aktionspläne wurden entwickelt, besichtigt und regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht, um diese Modellbereiche an die Weltspitze heranzuführen.

Es ist geplant, dieses in den Modellbereichen entwickelte Konzept auf alle Bereiche der Werke zu übertragen. **op**



Infocenter: Ausstellung im G 11

Foto: Lorek

Kunststoffe im Mittelpunkt

Rüsselsheim. Im Infocenter des Bereichs Dieselmotor, Kaltfließpreß- und Schaumteile ist jetzt eine Ausstellung zum Thema

Kunststoffe zu sehen. In Zusammenarbeit mit einem Chemieunternehmen werden Teile aus dem Automobil- und Freizeitsektor gezeigt.

Informationsmaterial und Videos ergänzen das Angebot. Die Ausstellung ist noch bis Anfang Dezember im Gebäude G 11 aufgebaut. **op**

Opel Post-Report: Automobile Zukunft

Mit Prometheus an Staus und Unfällen vorbei

Konzepte für morgen

Rüsselsheim. Staus und zähflüssiger Verkehr gehören in vielen Regionen zum Alltag des Autofahrers. Abhilfe könnte das europäische Forschungsprojekt Prometheus bringen. Prometheus steht dabei nicht für eine Sagenfigur aus dem alten Griechenland, sondern für „Programm for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety“, auf Deutsch: „Programm für einen europäischen Verkehr von höchster Leistungsfähigkeit und bisher unerreichter Sicherheit.“

Opel ist dem europäischen Forschungsverbund gegen Ende 1989 beigetreten. Die Ingenieure des Bereichs Vorausbildung des Technischen Entwicklungszentrums beteiligen sich an drei besonders anspruchsvollen Prometheus-Themen.

Die „Autonomous Intelligent Cruise Control (AICC)“ ist ein System, das eine rechnergestützte Abstands- und Geschwindigkeitseinhaltung sicherstellen soll. Der Wagen ist mit einem Infrarot-Abstandssensor ausgestattet, der ständig die Entfernung und Geschwindigkeit des vorausfahrenden Autos bestimmt. Über einen Schalter am Blinkerhebel des Forschungswagens hat der Fahrer wie bei bereits jetzt üblichen Tempomaten die Möglichkeit, die Geschwindigkeit vorzuwählen. Während der Fahrt hält ein Computersystem den Wagen, falls möglich, in dem gewünschten Geschwindigkeitsbereich und wertet dabei gleichzeitig die Daten des Abstandssensors aus. Auf diese Weise hält der Rechner das Fahrzeug stets im vorgeschriebenen Sicherheitsabstand.

Auf Geschwindigkeitsveränderungen reagiert das System binnen weniger Millisekunden. Bremsst der Vordermann ab, aktiviert der Zentralrechner automatisch die Bremse.

Verkehr harmonischer

Umgekehrt kann das System auch beschleunigen. Dabei hält es sich stets an den vom Fahrer vorgegebenen Geschwindigkeitswert. Das elektronische Assistenzsystem, das Opel im Rahmen des Prometheus-Programms erprobt, verbessert nicht nur den Fahrkomfort. Die neue Technik kann auch dazu beitragen, den Verkehrsfluß zu harmonisieren und den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Schließlich ist das System dazu in der Lage, auf Autobahnen und Überlandstraßen die Zahl der Auffahrunfälle zu verringern. Das Computersystem läßt sich selbstverständlich jederzeit durch einen Tritt auf Brems- oder Gaspedal sofort wieder ausschalten.

Das zweite Prometheus-Thema, auf das sich die Fachleute der Opel-Vorausbildung konzentrieren, trägt die Bezeichnung „Copdrive“. Die

Forschungswagen strahlen Funkwellen aus, die von anderen Fahrzeugen und Stationen am Straßenrand empfangen werden. Die Bordrechner können so Informationen über den Straßenzustand, die Verkehrslage oder Verkehrsleistungen austauschen.

Rechtzeitige Warnung

Auch Fahrmanöver lassen sich dank „Copdrive“ besser koordinieren: Will ein Autofahrer zum Überholen ausscheren, warnt ihn das „Copdrive“-System vor Gegenverkehr oder anderen Gefahren. Auch lassen sich beispielsweise auf den Autobahnen Auffahrunfälle verhindern, wenn das Ende eines Staus in einer Kurve oder hinter einer Kuppe liegt. Massenkarambolagen im Nebel wären durch die rechtzeitige Warnung aller Autofahrer weitgehend vermeidbar.

„Copdrive“ stellt somit eine sinnvolle Ergänzung des „Autonomous Intelligent Cruise Control Systems“ dar. Es liefert den Autofahrern Informationen, die über die eigentliche Abstands- und Geschwindigkeitswahl hinausgehen.

Die Datenübertragung mittels Funk ermöglicht auch die Kommunikation zwischen Autos und Informationssystemen am Straßenrand. So lassen sich aktuelle Streckeninformationen, Hinweise über weiträumige Umgehungsstrecken oder witterungsbedingte Verkehrsstörungen in die Fahrzeuge übertragen. Auch die



Lotse: Versuchs-Omega mit Prometheus-Elektronik

bedarfsgerechte Steuerung von Ampelanlagen ist mit Hilfe dieser Technik möglich.

Ohne Stau ans Ziel

Die automatische Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und dem Umfeld der Straße ist auch das Ziel des Prometheus-Themas „Dual Mode Route Guidance System“. Damit sollen Autofahrer künftig unter Berücksichtigung aktueller Verkehrsdaten staufrei ans Ziel geführt werden.

Auf diesem Gebiet haben die Fachleute der Opel-Vorausbildung bereits Erfahrungen, die sie bei ihrer Beteiligung an der Praxiserprobung des „Leit- und Informationssystems Berlin“ (LISB) gesammelt haben.

In dem für das „Dual Mode Route Guidance System“ entwickelten Forschungsfahrzeug von Opel kommen drei verschiedene Leit- und Informationssysteme zum Einsatz, die sich gegenseitig ergänzen. Für stark befahrende Streckenabschnitte, die über eine entsprechende Infrastruktur verfügen, gibt es das von Siemens entwickelte System „Euro-Scout“. An Kreuzungen, Autobahnkreuzen oder anderen Knotenpunkten müssen dazu spezielle Infrarotbaken installiert werden, die mit einem Verkehrsrechner verbunden sind und Leitempfehlungen über unsicht-

bare Lichtimpulse zum Fahrzeugempfänger übertragen. Sende- und Empfangsanlagen an Bord der Fahrzeuge werten diese Signale aus und wählen aufgrund des gewünschten Zieles die von der Leitzentrale empfohlene und günstigste Route. Der Autofahrer hat dazu vor Fahrtantritt den Bordrechner seines Wagens mit den Koordinaten des gewünschten Ziels zu programmieren. Ändert sich die Verkehrssituation, erhält das Fahrzeug beim Vorbeifahren an einer der Infrarotbaken eine aktualisierte Rotenempfehlung.

Außerhalb des mit Infrarotbaken ausgestatteten Streckennetzes übernimmt ein Navigationsrechner vom Typ „Travel Pilot“ von Bosch/Blaupunkt die Zielführung des Autofahrers. Die Anlage nutzt dazu eine auf Compact Disc (CD) gespeicherte Landkarte, einen elektronischen Kompaß sowie Radsensoren. Damit bestimmt das System den Standort des Fahrzeugs, vergleicht die Daten mit der gespeicherten digitalisierten Landkarte und berechnet binnen weniger Sekunden eine konkrete Route.

Mehr als nur Radio

Keine Zukunftsmusik mehr ist das Radio Data System (RDS), das bereits in einigen Autoradios, so dem Typ SC 804, verwirklicht ist. Diese Entwicklung der Europäischen Rundfunkunion EBU ist aber noch ausbaufähig. Heute noch nicht genutzte Datenkanäle ermöglichen die Ausstrahlung digitalisierter Verkehrsinformationen. Die Rundfunksender übertragen neben dem laufenden Programm unhörbar im sogenannten „Traffic Message Channel“ regelmäßig ein Datentelegramm, das unter anderem aktuelle Stauwarnungen und Umleitungsempfehlungen enthält.

Auf den Anzeigedisplays der Empfangsgeräte erscheinen die Nachrichten in Textform. Außerdem ist eine Sprachausgabe mit Hilfe des integrierten Sprachcomputers in

verschiedenen Landessprachen vorgesehen.

Unter der Projektbezeichnung BEVET („Bessere Verkehrsinformationen“) läuft im südwestlichen Teil Nordrhein-Westfalens ein erster Praxistest des Traffic Message Channel (TMC). An dessen Kosten beteiligt sich Opel gemeinsam mit anderen Automobilunternehmen, Elektronikkonzernen, Rundfunkanstalten und Ministerien.

Die Opel-Ingenieure sehen in der Koppelung des individuellen Zielführungssystems mit RDS-TMC technisch die besten Möglichkeiten zur Entwicklung eines dynamischen, überregionalen Leitsystems. Im Rahmen des Prometheus-Projektes haben die Fachleute des Technischen Entwicklungszentrums die Aufgabe übernommen, Möglichkeiten für eine bedarfsgerechte Aufbereitung und Darstellung der Autofahrer-Informationen zu entwickeln.

In dem Forschungsfahrzeug, einem Omega, haben die Ingenieure neuartige Anzeige- und Bedienungssysteme entwickelt. Dazu zählt unter anderem ein transparentes Display, das bei einer Zielführung mit Euro-Scout oder Travel-Pilot automatisch aus der Armaturentafel ausfährt. Auf dem Mini-Bildschirm erscheinen Symbole und Pfeile, die den Autofahrer ans Ziel führen. Ein weiteres Anzeigeelement befindet sich rechts neben dem Tachometer. Hier erscheinen die per Radio-Data-System übertragenen Verkehrsinformationen.

Ein elektronischer Schlüssel erleichtert die Bedienung der Zielführungssysteme. Er beherbergt in seinem Inneren einen Mikro-Chip, auf dem der Autofahrer die Koordinaten verschiedener Strecken speichern kann. Vor dem Einsteigen genügt es, das Gehäuse des Schlüssels über einen Induktionskontakt an der B-Säule des Wagens zu führen. Damit öffnen sich nicht nur die Türen, der Bordcomputer ist im gleichen Augenblick auch mit den Daten der meistbefahrenen Strecken des Autobesitzers programmiert. op



Steuermann: Genaue Anzeige der Fahrtrichtung



Navigator: Das ausklappbare Display ...



... für Euro-Scout oder Travel-Pilot

Wir gratulieren

25 Jahre

Rüsselsheim

- 21. Juli
Pitto Duman, Karosseriewerk II, Montage II;
- 1. November
Peter Benk, Zentrale Auftragsabwicklung und Programmsteuerung;
Winfried Brutscher, Zentralwerkstätten;
Gerhard Grün, TEZ-Produktentwicklung und Konstruktion;
Michael Iwanoff, Manufacturing Engineering Karosseriewerk II;
Horst Langendorf, ECP-Global Sourcing;
Hubert Machnik, PVP-Projekt- und Terminplanung;
Elvira Mansfeld, TEZ PEK-Chassis konstruktion Bremsen, Pedale und Reifen;
Walter Schöbel, Beschädigteinsatz;
Günter Schütz, Zentralwerkstätten;
- 2. November
Henry Kühnemund, TEZ PEK-Produktprogramme;
Helmut Rose, Materialwirtschaft;
- 7. November
Erwin Briger, TEZ PEK-Getriebe-, Antriebsstrangentwicklung und -erprobung;
Fritz Schenkel, Zentralwerkstätten;
- 8. November
Hans Willi Dörle, Zentralwerkstätten;
Emil Hinteregger, Produktionsvorbereitung Schmiede;
- 9. November
Rudolf Roser, Instandhaltung - Preßwerk;
- 10. November
Herbert Roy, Instandhaltung Lackiererei K-115 und Prozeßwartung;
- 14. November
Christoph Debo, TEZ-Motorenentwicklung und -erprobung;
- 15. November
Karl Schürmann, Zentrale Verkaufsanalysen & Kurz- und Mittelfristige Vorausschätzung;

- 21. November
Willi Olt, Unterzusammenbau, Fertigungsbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau;

Bochum

- 1. November
Alfred Loch, Manufacturing Engineering Preßwerk;
Willi Grell, Manufacturing Engineering B;
- 2. November
Wolfgang Herbert, Haustechnik Werk II;
Heinrich Kram, Instandhaltung Chassiswerk;
Heinz Lehmann, Instandhaltung Chassiswerk;
Heinz-Georg Möhlmeier, Instandhaltung Chassiswerk;
Erhard Nagel, Inland Packerei;
Dietrich Niehues, Instandhaltung Preßwerk;
Herbert Ropotar, Gebäude- und Geländeinstandhaltung Werk II;
Karl-Heinz Sanewski, Instandhaltung Chassiswerk;
Klaus Scheuch, T&Z Hochregalanlage;
Klaus Urbanowski, Instandhaltung Chassiswerk;
- 7. November
Günter Kurrek, Instandhaltung Chassiswerk;
Günter Rogotz, Verladung;
Horst Wache, Instandhaltung Preßwerk;

- 8. November
Heinrich Müller, Qualitätssicherung Werk I;

- 10. November
Lothar Albaschewski, Instandhaltung Chassiswerk;

- 14. November
Theodor Bonk, Instandhaltung Chassiswerk;
Erhard Hesse, Werkschutz Werk I;

- 21. November
Detlef Dudek, Werkstatt für Transportmittel Werk II;
Karl-Heinz Geissendörfer, Instandhaltung Chassiswerk;
Horst Hugo, Instandhaltung Preßwerk;
Herbert Ignatzek, Instandhaltung I Karosseriewerk;
Alfred-Heinrich Niggeling, Instandhaltung Chassiswerk;
Paul Pienkos, Qualitätssicherung;

- 28. November
Ryszard-Lucjan Jurczuk, Instandhaltung I Karosseriewerk;

Kaiserslautern

- 7. November
Leutfried Neri, Zentralwerkstätten;

- 21. November
Wolfgang Dengel, Fertigung;
Hans Steingötter, Zentralwerkstätten;

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Klaus Hinterthür**, Qualitätsförderung Auswertung, geb. 30.5.63, gest. 7.9.91;
- Bernfried Reichard**, Instandhaltung K 130, geb. 26.8.48, gest. 12.9.91;
- Manfred Jousen**, Zentralwerkstätten - Versuchsbau, geb. 18.8.49, gest. 16.9.91;
- Friedl Maleika**, Zentrale Maschinenabteilung, geb. 6.1.36, gest. 21.9.91;
- Armin Kussmaul**, Werkdruckerei, geb. 12.2.48, gest. 21.9.91;
- Kurt Schmitz**, PEK - Motorenentwicklung und -erprobung, geb. 8.3.39, gest. 10.9.91;

Bochum

- Ömer Yildiz**, Preßwerk, geb. 1.3.38, gest. 9.9.91;
- Karl Langhof**, Fahrzeugauslieferung Bochum, geb. 11.2.37, gest. 16.9.91;
- Helmut Benedikt**, Werksanlagen, geb. 25.10.41, gest. 21.9.91;
- Gerhard Köster**, T&Z-Teile-Eingang, geb. 25.6.38, gest. 21.9.91;
- Gerhard Rickert**, Haustechnik Werk I, geb. 18.6.38, gest. 2.10.91;



Foto: Schweigmann

Opel stellt sich vor

Informationen für Absolventen

Köln. Auf einer Messe für Hochschul-Absolventen in Köln stellte sich auch Opel vor. Das Standpersonal berichtet von großem Interesse am Unternehmen. Unter anderem seien rund 3500 Broschüren „Perspektiven bei Opel“ verteilt worden. **op**

Verstärkung und Konzentration

Änderungen im Einkauf

Rüsselsheim. Im Zuge der Bestrebungen, die europäischen Einkaufsaktivitäten zu verstärken und im Zentralen Beschaffungswesen-Europa zusammenzufassen, sind umfangreiche europäische Organisationsänderungen für Betriebsmittel und Dienstleistungen sowie für den Anlageneinkauf in Kraft getreten.

José Manuel Gutiérrez, Manager Anlageneinkauf, ist neuer Purchasing Manager Anlageneinkauf - European Supply und damit verantwortlich für alle europäischen Aktivitäten des Anlageneinkaufs.

Michael Ph. Heuss, Resident Manager, Purchasing Staff Zürich, wurde zum Purchasing Manager Betriebsmittel und Dienstleistungen - European Supply ernannt. Er übernimmt die Verantwortung für alle europäischen Einkaufsaktivitäten für Betriebsmittel und Dienstleistungen.

In den Bochumer Werken werden die Einkaufsbereiche Betriebsmittel und Dienstleistungen sowie die Einkaufsgruppen Datenverarbeitung und Technische Analysen ebenfalls dem Zentralen Beschaffungswesen-Europa zugeordnet.

Auch in Kaiserslautern werden der Einkaufsbereich Betriebsmittel und Dienstleistungen sowie die Gruppe Datenverarbeitung dem Zentralen Beschaffungswesen-Europa zugeordnet.

Im Bereich Advance Purchasing ist **Helmut Kittler**, bisher Sourcing Agent Karosserie Innenraum, neuer Leiter Advance Purchasing-Sourcing und zuständig für den Advance Purchasing Prozeß.

Günter Schmirler, V-Car-Plattform Manager, wurde zum Leiter Advance Purchasing - Plattform Management ernannt. Er ist verantwortlich für die Unterstützung der Programm Direktoren und Manager von GM Europa während aller Phasen der Entwicklungsprogramme. **op**

Leserbriefe

Erster oder zweiter Klasse?

Ein Leserbrief in der Ausgabe 10 der Opel Post („Kunden zweiter Klasse?“) setzte sich kritisch mit der Auslieferung von Jahreswagen auseinander. Jetzt erreichten uns weitere Zuschriften.

Mir ging es als Rentner genauso. Aber bei meinem ehemaligen Arbeitgeber Opel. Ich hatte einen Vectra bestellt und auch sofort bezahlt. Das Auto und der Kfz-Brief kamen und kamen aber nicht. Des Rätsels Lösung: Die „Kollegen auf hohem Roß“ wollten zusätzlich noch - so die Vorschrift - die Bankquittung. Muß so ein Umstand sein? **Fritz Knop, Rentner**

Erfreulicherweise mußten wir die Erfahrungen des Lesers nicht teilen. Wir übergaben dem Mitarbeiter eines Autohauses Brief und Deckungskarte zur Zulassung. Schon zwei Tage später kam um 14 Uhr der Anruf: „Soeben ist Ihr Fahrzeug eingetroffen, morgen um 11 Uhr können Sie es abholen.“ Es geht auch so. **Maria und Gerhard Schindler, Rentner, Rüsselsheim**

Die Redaktion behält es sich vor, Leserbriefe zu kürzen oder nicht zu veröffentlichen.

Mediziner im Werk

Ärzte zu Besuch

Rüsselsheim. Rund 100 Ärzte aus dem Landkreis Groß-Gerau haben sich bei Opel über die Automobilproduktion und die medizinische Versorgung im Werk informiert. Fragen zur Arbeitssicherheit konnten dabei vor Ort von kompetenten Gesprächspartnern beantwortet werden. Anlaß des Besuchs war eine gemeinsame Fortbildungsveranstaltung von Ärztlichem Kreisverein und Werksärztlichem Dienst. **op**

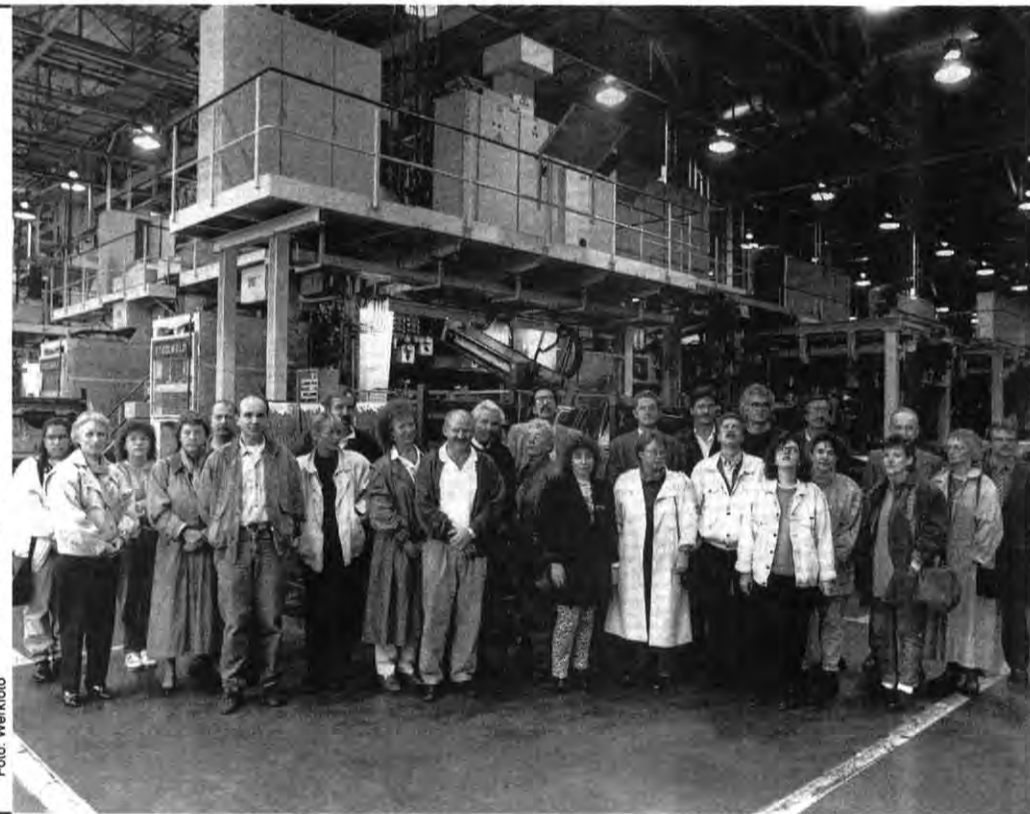


Foto: Werkfoto

Betriebsrenten

Korrektur

Rüsselsheim. Unter dem Titel „6,8 Prozent mehr“ berichtete die Opel Post in Ihrer Oktober-Ausgabe über eine Erhöhung der Betriebsrenten. Leider ging bei der Seitengestaltung der Absatz verloren, der darüber informierte, welche Opel-Rentner in den Genuß dieser Erhöhung kommen.

Die vollständige Meldung: Rund 5800 Opel-Rentner beziehungsweise deren Hinter-

bliebene erhalten im September mehr Rente. Das Unternehmen erhöht die Betriebsrente rückwirkend zum 1. Januar dieses Jahres um 6,8 Prozent.

Angepaßt werden alle Renten mit Zahlungsbeginn 1972, 1975, 1978, 1981, 1984 oder 1987. Die erhöhten Renten werden erstmals im September zusammen mit der Nachzahlung für die Monate Januar bis August 1991 überwiesen. **op**

Umstrukturierung

Schetter leitet Werkslogistik

Kaiserslautern. Umstrukturierung im Pfälzer Werk. Erich Schetter, bisher Projektleiter GM Portugal Integration, wurde zum Hauptabteilungsleiter des neu geschaffenen Bereiches Werkslogistik in Kaiserslautern ernannt. Im

Rahmen der Umstrukturierung des Bereiches Materialwirtschaft werden in die jetzt eingerichtete Abteilung Werkslogistik die bereits bestehende Verkehrsabteilung und die indirekten Lager aus dem Beschaffungswesen integriert. **op**



Erich Schetter

Eine Tour von Dresden nach Montenegro im Jahr 1932

Abenteuer auf zwei Rädern

Unterhaltsame Betrachtungen von Leonhard Reinirkens

Der 17. Juni des Jahres 1932 war ein prachtvoller Sonntag, genau richtig für eine ausgedehnte Fahrradtour. Am Morgen dieses Tages, so etwa um 10 Uhr, schwingen sich die beiden Freunde Gerd und Egon, 17 und 18 Jahre alt, auf ihre hochbepackten Räder. Die beiden Jungen planen aber nicht etwa eine Tages- oder Wochenendtour, nein, die Fahrt soll schon etwas weiter gehen und auch etwas länger dauern, in etwa zwei Monaten hoffen die Freunde in der spanischen Hauptstadt Madrid zu sein.

Sicher, Geld haben sie beide nicht, ein paar Zwanzigmarkscheine haben sie fürs erste schon eingesteckt, den Rest aber, davon sind sie überzeugt, können sie schon unterwegs verdienen. Wächst nicht außerdem in den südlichen Ländern an jedem Wegesrand das erlesenste Obst?

Die Freunde radeln in bester Stimmung los, ihre beiden Opel-Fahrräder, zwischen denen allerdings Welten liegen, zeigen sich von ihrer besten Seite, nichts klappt, und auch keine Reifenpanne unterbricht vorerst die Fahrt. Egons Rad war hochbetagt und mit den verschiedensten Teilen zu neuem Leben erweckt worden. Er behauptete aber steif und fest, daß eines der legendären „Blitz-Chicago“-Räder von Opel die Grundlage seines Drahtesels bildete. Gerd aber hatte letztes Jahr von seinem Onkel Paul ein brandneues Opel-Rad geschenkt bekommen, eins mit Super-Ballonbereifung und Dreigangschaltung.

Jugoslawien statt Spanien

In nur vier Tagen kamen Egon und Gerd in München an. Geschlafen hatten sie bis dahin einmal in einer Jugendherberge und sonst bei Bauern im Heu. Hier in München aber sollten sich die Pläne der beiden Jungen grundlegend ändern. Im Deutschen Museum kamen sie mit einem Urlauber ins Gespräch, der gerade aus Jugoslawien zurückgekehrt war, im schönen Montenegro hatte er seine Ferien verbracht. Der Mann überzeugte die Freunde, daß Montenegro erst einmal wesentlich näher wäre als Spanien und daß es dort auch weniger

Sprachprobleme gäbe, da dort fast jeder ein wenig Deutsch sprechen könnte.

Gut, von jetzt an hieß das neue Ziel Montenegro. Spanien war passé. Schon am nächsten Tag war das malerische Garmisch-Partenkirchen erreicht. Ganz wider Erwarten, denn auch schon damals war Garmisch ein recht mondäner Fremdenverkehrsort, finden hier die Freunde in einem hübschen Landgasthaus für ganze dreißig Pfennig ein Nachtquartier. Unter solch günstigen Umständen bleiben sie natürlich drei Tage in dem schönen Ort. Doch dann mußte es weitergehen, Richtung Montenegro. Zum ersten Mal geht es ins Ausland, über die österreichische Grenze. Die Reisepässe erhalten von freundlichen Grenzern ihre allerersten Stempel. Am Zirrlberg, damals noch eine Schotterstraße, müssen die Räder selbstverständlich geschoben werden, dafür geht die Abfahrt aber um so schneller, allerdings mit dem Erfolg, daß bei Egons altem Rad die Bremsen ihren Geist

aufgeben.

Da ist kein Halten mehr, der erste Sturz der Tour ist nicht mehr zu vermeiden, geht aber recht glimpflich ab: Hinterrad verbogen und die Knie aufgeschürft. Im nächsten Ort läßt sich der Schaden schnell beheben. Mittlerweile hat es zu allem Überfluß auch noch angefangen zu regnen, aber Egon und Gerd radeln unverdrossen weiter nach Innsbruck.

Beim Schieben floß viel Schweiß

Auf der Landkarte sieht es nun so aus, als ob unmittelbar hinter Klagenfurt Jugoslawien begänne, für die beiden Jungen mit ihren Opel-Rädern stellte sich diese Annahme aber recht bald als schmerzlicher Irrtum heraus. Es mußte erst noch zwei Stunden über eine holprige Pflasterstraße bis Ferlach geradelt werden, und dann durften die beiden ihre Drahtesel vollgepackt mit ihren Habseligkeiten den steilen Loiblpaß hochschieben.



Paßkontrolle: Papiere und Stempel säumten den Weg

Erst auf 1300 Metern Höhe kamen sie schwitzend und keuchend an dem heiß ersehnten Schild mit der Aufschrift: „Republik Österreich, Königreich Jugoslawien“ an.

Am österreichischen Grenzhäuschen ein paar Stempel und ein herzliches „Viel Glück!“. Egon und Gerd schieben nun ihre Räder noch gut eine Stunde durch den Bergwald in Richtung des jugoslawischen Kontrollpostens. Es beginnt zu blitzen, es donnert, und bald setzt auch wieder heftiger Regen ein, nicht sehr erfreulich.

800 Dinar Kautions für's Rad!

Noch weniger erfreulich aber verläuft die Begegnung mit den jugoslawischen Grenzern, denen passen die österreichischen Fahrradpässe nicht, sie wollen für die Räder eine Kautions von 800 Dinar – pro Rad! Soviel Geld haben unsere Freunde aber nicht, sie müssen zurück nach Österreich, Geld verdienen. Das gelingt ihnen ganz erstaunlicherweise auch, ein Anstreichermeister gibt ihnen für zehn Tage Arbeit, dann haben die beiden ihre Kautions zusammen und noch einiges dazu.

Ein neuer anstrengender Aufstieg zum Loiblpaß und endlich kann die jugoslawische Grenze überschritten werden. Wieder kann bei freundlichen Bauern übernachtet werden, die allerdings, ganz entgegen den Beteuerungen des Münchener Touristen, kein Wort Deutsch verstehen. Doch das ist gar nicht so schlimm, die freundli-

chen slowenischen Bauern verstehen auch so, was Egon und Gerd von ihnen erhoffen. Von der slowenischen Hauptstadt Ljubljana sind die erschöpften Radfahrer begeistert, eine wunderschöne Stadt mit freundlichen Leuten und dazu noch unglaublich billig. Ein Mittagessen ist für siebzig Pfennig zu haben, die Übernachtung mit Frühstück kostet ganze zwei Mark.

Hier läßt sich leben, die Jungen bleiben ein paar Tage, welche Freude, als sie auf dem Postamt erfahren, daß ihnen Gerds Onkel Paul 20 Mark geschickt hat. Jetzt steht der Weiterfahrt zum Adriatischen Meer nichts mehr im Wege. Nach drei Tagen stehen Egon und Gerd zum ersten Mal in ihrem Leben an der See. In der Stadt Susak essen sie an der Strandpromenade unter Palmen ihre schon recht trockenen Brote. Susak war damals Grenzstadt zu Italien, so wird es uns nicht weiter wundern, daß die beiden Jungen auch noch einen kurzen Abstecher nach Italien hinein machen. Nur einige Stunden, aber schließlich wollen die beiden doch wenigstens auch einen italienischen Stempel im Paß haben.

Weiter geht es durch karges und karstiges Bergland nach Kroatien. Die Landschaft scheint immer trostloser zu werden, kein Bach und keine Quelle findet sich am Wegesrand. Die Straßen bestehen aus scharfkantigem Schotter, eine Reifenpanne folgt der anderen, einmal flickt Gerd einen Platten, dann wieder flucht Egon über einen gepflanzten Schlauch. Mehrere Tage lang will der Karst ein-

fach kein Ende nehmen. Das allerschlimmste aber ist für die beiden Freunde der Wassermangel, quälender Durst bei glühender Hitze.

Die Gitarre und das Meer

Aber endlich ist das Meer wieder da, die Jungen atmen auf, als sie in dem kleinen Seebad Karlobak ankommen. Wen wird es da noch wundern, daß sie sich sofort ins erfrischende Seewasser stürzen? Nach nur einem Tag aber lockt schon wieder Montenegro, die Fahrt geht von Badeort zu Badeort. Das Angenehme dabei ist, daß Egon und Gerd auf dieser Reise-etappe immer „reicher“ werden. Die beiden haben nämlich in weiser Vorahnung Geige und Gitarre mitgenommen, Instrumente, die sie recht ordentlich beherrschen. Jeden Abend spielen sie in einem anderen Ort, mal in einem Café, mal in einem Hotel, und immer gibt es Geld und Essen, fast immer auch ein Nachtquartier. So läßt es sich leben.

Es geht langsam, aber sicher die dalmatinische Küste herunter, das nächste Ziel ist Split. Hier wird wieder munter Musik gemacht. Unglaublich, aber wahr, jeden Abend kommen so etwa 100 Dinar zusammen, damals fast sieben Mark, für die beiden Reisenden fast ein Vermögen. Das viele Geld langt sogar für neue Fahrradschläuche und einen Satz Reifen.

Ohne größere Pannen fahren Egon und Gerd weiter die Adriaküste entlang, endlich ist Montenegro erreicht. Schon in Dubrovnik wännen sich die Jungen fast im Orient, später landeinwärts in Sarajewo, da fühlen sie sich dann schon auf Karl Mays Spuren. Es gefällt ihnen dort so gut, daß sie zehn Tage bleiben. Aber so schön es auch in Jugoslawien sein mag, irgendwann muß auch an die Rückreise gedacht werden. Es ist ja inzwischen schon November, ein Monat, wo auch in Montenegro nur noch ein recht dünnes Sönnchen am Himmel steht, es wird auch hier abends schon recht kalt. Inzwischen haben die Jungen soviel Geld eingespielt, daß sie in Sarajewo für sich und ihre Opelräder Fahrkarten kaufen können. Sarajewo – Dresden, einfache Fahrt. Nach nur zwei Tagen schieben Egon und Gerd ihre Räder aus der Halle des Dresdener Bahnhofs, in strömendem Regen geht es nach Hause zu Mutter. Die „Spanienfahrt“ ist zu Ende.



Paßfahrt: Die Begegnung mit Autos war eine Seltenheit



Passage: 1932 gab es kaum asphaltierte Straßen



Passanten: Großes Publikumsinteresse beim Verkauf von Opel-Fahrrädern

Beckenbauer und Rummenigge als Eingreiftruppe für den FC Bayern

Der Kaiser soll's richten

München. Zwei einstige Aushängeschilder des deutschen Fußballs sollen das etwas ins Schlingern geratene Flaggschiff FC Bayern wieder auf Kurs bringen. „Ich habe mich entschlossen, hier mitzutun, weil ich

mich dem Verein noch immer zugehörig und zu ihm hingezogen fühle“, so Franz Beckenbauer zu seinem Engagement, „Bayern ist immer noch der beste Klub Deutschlands.“

Deswegen ist für den Re-

kordnationalspieler (103 Länderspiele) eine ehrgeizige Zielsetzung eine Selbstverständlichkeit: „Wir schauen nicht nach der Meisterschaft, aber nach einem UEFA-Cup-Platz. Das ist realistisch.“

Karl-Heinz Rummenigge

hat als Marschorder für den Rekordmeister aus München ausgegeben: „Kurzfristig aus der Krise, mittelfristig wieder an der Spitze. Langfristig gibt es im Fußball nicht mehr.“ Wobei für Ex-Teamchef Beckenbauer die Mannschaft „sich selbst helfen muß“ und: „Wenn ein Spieler es jetzt nicht kapiert hat, dann hat er beim FC Bayern nichts zu suchen.“ Zur Stunde üben „Kaiser Franz“ und Kalle Rummenigge ihre Tätigkeit beim Europacup-Halbfinalisten der Spielzeit 1990/91 lediglich in beratender Funktion aus. Am 25. November muß die Mitgliederversammlung des Vereins darüber befinden, ob mittels einer Satzungsänderung beide, wie geplant, zu Vizepräsidenten berufen werden können.

Spätestens danach erwartet Ober-Bayer Prof. Fritz Scherer von dem Duo Konzepte für die künftige Mannschaft des Renommierklubs und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen für Spielertransfers. Scherer ist davon überzeugt, daß Beckenbauers und Rummenigges „internationale Erfahrung und ihr Ansehen für den FC Bayern von großem Nutzen sind“.



Erfolg: Marco Werner (links, mit Kollegen Frentzen)

Opel-Motorsportchef Karl Mauer:

Vizemeisterschaft ein stolzer Erfolg

Rüsselsheim. Zum Einstieg in 1990 hatte Wolfgang Kaufmann mit Rang drei bereits einen beachtlichen Erfolg in der Internationalen Deutschen Formel-3-Meisterschaft feiern können. Heuer lief es noch besser für Opel, denn Ralt-Pilot Marco Werner aus Dortmund erkämpfte in der Endabrechnung 1991 die Krone des Vizechampions. „Das ist sicher ein großer Erfolg, auf den wir stolz sind“, bewertet denn auch Opel-Motorsportchef Karl Mauer das diesjährige Abschneiden in der Formel 3, das durch Platz fünf von Frank Krämer und Platz acht für Kaufmann erfreulich abgerundet wurde.

Wobei Mauer zu berücksichtigen gibt, daß Kaufmann („er hatte die besten Titelchancen“) wegen eines in Diepholz erlittenen Ferseneinbruchs bei den letzten drei Rennen nicht mehr starten konnte. Immerhin hatte Kaufmann bis dahin bereits zwei Rennen gewonnen, und da Werner wie Krämer jeweils einmal als Erster die Ziellinie überquerte, rechnet Mauer diese Siege zusätzlich zu den positiven Merkmalen der Saison. „Auf dieser Plattform werden wir sicher weitermachen, denn unser Motor ist absolut wettbewerbsfähig“, prognostiziert der 42-jährige schon für die nächste Saison, wie er generell befindet, daß sich „die deutsche Formel 3 sehr gut entwickelt“ habe und der englischen, „die bisher als größte galt“, inzwischen ebenbürtig sei.

Nicht gleichermaßen zufrieden war der Opel-Motorsportchef mit dem Verlauf der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM): „Zufrieden wäre ich gewesen, wenn wir die Meisterschaft gewonnen hätten.“ Immerhin konnten sich Volker Strycek und Alain Ferté in der zweiten Saisonhälfte mit ihren Renn-

Omega 3000 24 V Evolution 500 etliche Male direkt für das Finale qualifizieren, wurden die ersten DTM-Punkte errungen.

„Wir haben uns ordentlich nach vorn bewegt“, bilanziert Karl Mauer entsprechend. Allerdings räumt der zweifache Familienvater im gleichen Atemzug ein, daß das Fahrzeug gleichwohl „nicht wettbewerbsfähig ist, um Rennen zu gewinnen“. Das entscheidende Handicap sei, daß das Basisauto nicht früher zur Verfügung gestanden habe und man demzufolge zu spät in die Meisterschaft eingestiegen sei. Der Rückstand sei schlechterdings nicht aufzuholen gewesen.

Dafür ein anschauliches Beispiel: Auf dem Norisring habe man in der Rundenzeit lediglich eine Sekunde hinter dem schnellsten Fahrzeug gelegen, damit aber lediglich Rang 18 eingenommen. Aus diesem Grund gelten im Hause Opel jetzt alle Anstrengungen der Saison 1993, in der erstmals offiziell nach einem neuen Reglement gefahren wird (die letzten vier Rennen 1992 werden zwar schon nach den 93er Regeln bestritten, doch kann nicht gepunktet werden). Das heißt im Klartext, daß Hubraum (2,5 Liter), Basisgewicht (1000 Kilo) und Reifenbreite (zehn Zoll) für alle Bewerber einheitlich vorgeschrieben sind. Karl Mauer: „Für uns genießt also absolute Priorität, ein Auto zu entwickeln, das von der ersten Stunde an voll dabei ist. Und das wird der Calibra sein.“ wifr



Hoffnung: Franz Beckenbauer (links) und Karl-Heinz Rummenigge soll Bayern helfen

Handball-Nationalmannschaft

Auf dem richtigen Weg

Rüsselsheim. Mit dem traditionellen Vierländerturnier in Dänemark begann für die dort schon zum insgesamt achten Male siegreiche deutsche Handballnationalmannschaft die vorolympische Saison. „Wir sind noch nicht Weltklasse, reden nicht von einer Olympiamedaille, aber wir sind stärker geworden“, zog Bundestrainer Horst Bredemeier ein positives Fazit des Auftritts in Skandinavien.

zehn Nachwuchskräfte überzeugte.

„Ich brauche jetzt Spieler, die sich ein Jahr lang bedingungslos in den Dienst des Handballs stellen“, hat der 39-jährige die Devise für den olympischen Countdown ausgegeben. Und der gelernte Einzelhandelskaufmann geht offenkundig begründet davon aus, daß seine Kandidaten mit



Jochen Fraatz

ihm gemeinsam an einem Strang ziehen werden; so hat beispielsweise Jochen Fraatz einen in Malaysia geplanten Urlaub kurzerhand abgesagt. Denn der seit der C-WM in Finnland (Februar 1990) ausgemusterte Essener wurde von Bredemeier ebenso (wieder) berufen wie der 319malige Rekordnationalspieler Frank-Michael Wahl.

Während Wahl, verletzungsbedingt, beim Vierländerturnier in Dänemark passen mußte, rechtfertigte Fraatz als mit insgesamt 15 Toren treffsicherster deutscher Schütze seine Nominierung nachhaltig. „Wir benötigen einen schlagkräftigen linken Rückraumspieler, und das Beste, was wir derzeit haben, ist Wahl“, begründete der Bundestrainer die Berücksichtigung des bereits 35 Jahre alten früheren Rostockers. Für den Fall aller Fälle hat



Zugang: Andreas Thiel ist jetzt im erweiterten Kader

Bredemeier in den erweiterten Kader auch Andreas Thiel (vom VfL Gummersbach zu Bayer Dormagen gewechselt) aufgenommen und sogar schon dessen Comeback für das Supercup-Turnier mit den derzeit wohl sechs weltbesten Teams (UdSSR, Jugoslawien, Schweden, Rumänien, Spanien, Deutschland) angekündigt. In dem 31-jährigen Ausnahmetalent, der seine Karriere in der Nationalmannschaft (145 Spiele) nach dem Abstieg in die C-Klasse aus Enttäuschung eigentlich schon beendet hatte, ist frischer Ehrgeiz erwacht. „Ich würde sogar Koffer tragen und akzeptieren, nur die Nummer drei zwischen den Pfosten zu sein“, läßt der „Hexer“ jedenfalls verlauten.

Sein einstiger Gummersbacher Teamkollege Klaus-Dieter Petersen setzt noch einen drauf: „Andy würde sogar als Torwarttrainer mit nach Barcelona fliegen.“ Ein Zuckerschlecken bedeutet die Vorbereitungsphase auf dem Weg nach Spanien allerdings nicht. Der Terminkalender ist derart vollgestopft, daß die Rede von einer Überbeanspruchung der Spieler die Runde macht. wifr

Sport-Splitter

Steffi und Boris

Darauf darf man gespannt sein: Erstmals werden Steffi Graf (Brühl) und Boris Becker (Leimen) gemeinsam einen Wettkampf bestreiten. Beim Hopman-Cup vom 27. Dezember bis 3. Januar im australischen Perth treten Mannschaften aus zwölf Ländern mit je einem Damen- und Herren-Einzel sowie einem Mixed gegeneinander an. Erster Gegner der badischen Tennisstars ist der Sieger der Begegnung UdSSR-Schweden.

Günstige Auslosung

Im Deutschen Tennis-Bund (DTB) ist man mit der Auslosung für die erste Runde im Davis-Cup-Wettbewerb 1992 zufrieden. „Das ist die günstigste Auslosung seit Jahren“, meinte DTB-Generaldirektor Günter Sanders zu Gegner Brasilien, der vom 31. Januar bis 2. Februar Gastgeber des deutschen Aufgebots ist. „Ein günstiges Los“, be-

fand auch Teamchef Niki Pilic, warnte jedoch zugleich davor, die Niederlande zu unterschätzen. In dieser Hälfte der Weltgruppe treffen ferner aufeinander: Frankreich-Großbritannien, Niederlande-Schweiz und Italien-Spanien. Sollte Deutschland das Erstrundenmatch gewinnen, wäre der Sieger des Duells in Italien der Viertelfinalgegner

Roßkopf vorn

Jörg Roßkopf auf der Erfolgswelle: Zum fünften Male wurde der 22-jährige vom Opel-Team Borussia Düsseldorf zum „Tischtennisplayer des Jahres“ gewählt, und gar schon zum sechsten Male gewann der Linkshänder das nationale Ranglistenturnier „Top 12“. Bei seiner Kür zum Spieler des Jahres 1991 sprachen sich 76,7 Prozent für den Deutschen Meister aus. Mit Torben Wosik bei den Junioren hob das Wahlgremium einen weiteren Zelluloidball-Artisten von Borussia Düsseldorf auf den Thron. wifr

Toller Endspielsieg

Schulteam ist Meister

Rüsselsheim. Mit einem außergewöhnlichen Endspielsieg über die Alexander-von-Humboldt-Schule mit 8 : 3 Toren wurde die Mannschaft der Berufsbildenden Schulen Kreismeister und qualifizierte sich damit für die Bezirksmeisterschaft. Der Sieg kam erst in der zweiten Halbzeit zustande, nachdem das Opel-Team mit 0 : 2 zurücklag. Sportlehrer Nikolaus Reinheimer hatte die Pause für eine Standpauke genutzt. op



Feuerwehr: Der Flur des Wohnheims bot ein Bild des Grauens

Heim für Asylbewerber brannte

Die schnelle Hilfe kam aus dem Werk

Bochum. „Feuer“ – eines Morgens Ende Oktober hallte dieser Schreckensruf durch ein Bochumer Übergangswohnheim. Während rund 50 Aussiedler und Flüchtlinge noch das nackte Leben und die wichtigsten Dinge ihres kargen Eigentums retteten, nahte schon schnelle Hilfe in Form der Opel-Feuerwehr. Denn – Glück im Unglück – das Wohnheim liegt in unmittelbarer Nähe des Bochumer Werks I. Und während sich die Floriansjünger um das Feuer kümmerten, versorgte die Sanitätsstation die Menschen.

Zwei Tage später kam Bochums Oberstadtdirektor Dieter Bongert eigens ins Werk, um sich für die Hilfe zu bedanken. Und er brachte eine gute Nachricht mit: Nicht ein Anschlag, sondern der defekte Kocher eines Bewohners hatte das Feuer gelegt. flo



Hilfe: Auf der Sanitätsstation

Werkstatt eröffnet

Opel in Moskau

Detroit. Die sowjetische Außenhandelsfirma „avto-import“ verkauft jetzt auch Opel-Fahrzeuge. Wie das General-Motors-Newswire weiter meldet, habe die erste Opel-Werkstatt in Moskau bereits geöffnet. Die

russischen Mechaniker seien in Deutschland geschult worden. Noch in diesem Monat soll eine Werkstatt in Leningrad folgen. Auch im estnischen Tallin (Reval) wird es noch in diesem Jahr einen Opel-Händler geben. op



Einst: Testfahrer in alten Zeiten

Kabinett besuchte Opel

Landesregierung zu Gast

Rüsselsheim. Erstmals besuchte jetzt eine gesamte Landesregierung das Rüsselsheimer Werk. Der hessische Ministerpräsident Hans Eichel (SPD) und sein Kabinett diskutierten einen Tag lang mit Betriebsrat und Un-

ternehmensleitung aktuelle Fragen und ließen sich über Opel informieren. Einen Schwerpunkt bildete natürlich die Verkehrspolitik und die Vernetzung von Schiene und Straße. Bei einer Pressekonferenz erläuterten Eichel, der

Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes und der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller ihre Standpunkte. Schon zu Beginn hatte die Landesregierung Zeichen gesetzt: Sie war mit der S-Bahn in Rüsselsheim angereist. flo



Staatsbesuch: Ministerpräsident Eichel (mi.) mit Louis R. Hughes (li.) und Richard Heller

Ehemalige Testfahrer trafen sich

Alte Geschichten in froher Runde

Rüsselsheim. Das 25jährige Bestehen des Prüffeldes in Dudenhofen im Juni brachte Testfahrer Richard Fischer auf die Idee, ein Treffen der ehemaligen Opel-Versuchsfahrer zu organisieren. Fünf Mitarbeiter gingen ihm zur

Hand, sammelten Adressen und formulierten Anschreiben, bis es am 2. Oktober soweit war: In einem Weinkeller in Gunterblum trafen sich 45 alte Testfahrer wieder. 14 arbeiten noch im Unternehmen, 31 sind inzwischen in den Ruhestand getreten.

Beck und Herbert Heuser, waren mit von der Partie und feierten mit den früheren Kollegen ein herzliches Wiedersehen.

Ältester Teilnehmer der illustren Runde war der 82jährige Leonhard Jung, der bereits 1926 zu Opel gekommen war. Auch die ehemaligen Tour-d'Europe-Gewinner und Sieger des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring, Hans

Lange erzählte man von den „guten“ alten Zeiten, als es noch kein Testzentrum in Dudenhofen gab und auf dem kleinen Prüffeld in Rüsselsheim oder auf öffentlichen Straßen und Autobahnen getestet werden mußte.

Da das Treffen so gut ankam, wollen die ehemaligen Versuchsfahrer regelmäßig zusammenkommen. fu



Jetzt: „Weißt Du noch . . . ?“

Schwertransport nach Eisenach

Eine Wanne für den Lack

Eisenach. Die Arbeit an der Lackiererei im neuen Werk verläuft planmäßig. Im Oktober traf dort das 28 Meter lange Tauchbecken ein, in dem die Karosserien später grundiert werden.

ren die Schwertransporter insgesamt knapp drei Stunden unterwegs.

Das Tauchbecken für die

Eisenacher Lackiererei ließ man von einem ostdeutschen Stahlbau-Unternehmen fertigen. Für den Transport wurde

der Behälter geteilt und anschließend im Rohbau der Lackiererei zusammengesweißt. op



Schwertransport: So kam das Lackier-Tauchbecken nach Eisenach



Rüsselsheim. Auf den 1. Rüsselsheimer Gesundheitswochenwarenwerks-ärztlicher Dienst und Betriebskrankenkasse mit Ständen vertreten. op