Ausgabe 6/99
9. Juni
1999

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter

Seite 4/5:
Mit einem großen Fest öffnete Opel Live seine Tore fürs Publikum

Seite 9:
Auch 1999 bietet die Interne Kommunikation wieder Lust-Reisen an

Seite 15:
Der Erweiterungsbau des ITEZ – das N 55 – ist fast bezugsfertig

Seite 19:
Azubi Roman Müller hat die Europameisterschaft im Radball gewonnen

Foto: Sämmer

Bayerische Festwoche mit Mailänder Flair

So viel Fußball-Prominenz hat die Rhein-Main-Region noch nie auf einem Mal geboten bekommen. Dabei hatte es einen einfachen Grund, daß sich die frischgebackenen Meister aus Deutschland und aus Italien in Rüsselsheim und Mainz ein Stelldichein gaben: 100 Jahre Opel-Automobilbau. Im Jubiläumsjahr hat das Unternehmen auch an seine Sportpartner gedacht – und an die Fußballfans. Und wie: Das „Aktuelle Sportstudio" im Adam Opel Haus, Autogrammstunden der Mailänder und der Bayern im Werk Rüsselsheim, ein Freundschaftsspiel zwischen AC und FC sowie ein Kick zwischen den Bayern und einer Werksauswahl. Alles über die Bayern bei Opel auf den Seiten 6 bis 8.

Hier geht's ums Bare: Für Mitarbeiter, denen bisher der Jahresbeitrag zur Direktversicherung zu hoch war, wurde die Beitragsskala nach unten erweitert. Details auf Seite 9

Neubau kommt

Vorstand beschließt neues Werk für Rüsselsheim

Noch in diesem Jahr wird mit dem Bau eines neuen Werks in Rüsselsheim begonnen. Das Unternehmen bestätigte jetzt Planungen, die Produktion am 137 Jahre alten Traditionsstandort komplett zu erneuern.

Rüsselsheim (jh). „Dieser Vorstandsbeschluß stellt einen wichtigen Schritt zur Zukunftssicherung des Werks und des Standorts Rüsselsheim dar", betonte der stellvertretende Vorstandschef Wolfgang Strinz. „Dieser Beschluß ist eine wichtige Weichenstellung nicht nur für eine kurz- oder mittelfristige Bestandssicherung, sondern für eine echte Perspektive Rüsselsheims", so Gesamtbetriebsratschef Rudi Müller.

Die Planung sieht vor, auf dem bestehenden Werksgelände parallel zur laufenden Fertigung eine hochproduktive Fabrik nach Eisenacher Vorbild zu errichten. Opel stellt dafür Investitionen in Höhe von 820 Millionen Mark zur Verfügung.

Das neue Werk in Rüsselsheim wird Anfang des kommenden Jahrtausends mit geänderten Arbeitsstrukturen und einem neuen Fabriklayout an den Start gehen. „Mit der bisherigen Anbau- und Erweiterungstaktik sind wir an die Grenzen des Machbaren gestoßen. Deshalb ordnen wir jetzt das Werkslayout konsequent dem Produktionsablauf unter", erläuterte Werkdirektor Michael J. Wolf die Pläne.

Im neuen Werk können auf einer Linie in drei Schichten rund 270 000 Fahrzeuge pro Jahr produziert werden. Um die Arbeitsstrukturen dem neuen Konzept anzupassen, werden die Organisation des Werkes, die Zeitwirtschaft, die Gruppenarbeit und das Entgeltsystem ebenfalls modernisiert.

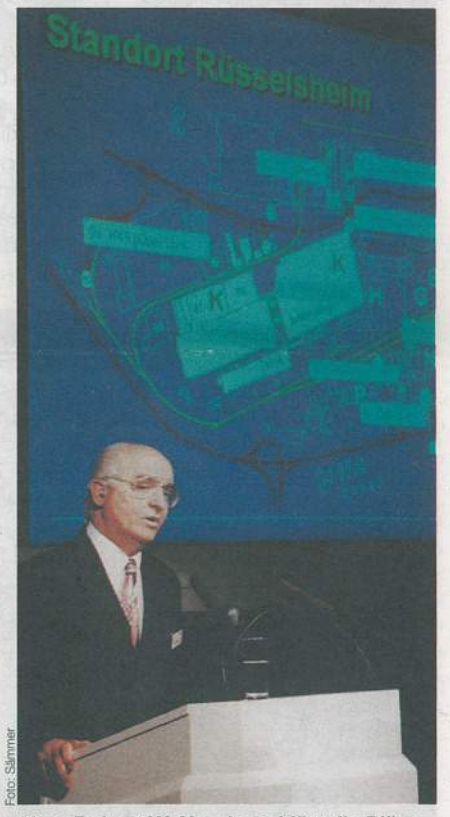


Foto: Sämmer

Neu: Robert W. Hendry erklärt die Pläne

„Wir stellen das gesamte Unternehmen und seine Mitarbeiter am Standort Rüsselsheim vor eine große Herausforderung, die es vor allem in den kommenden drei Jahren zu bewältigen gilt", sagte Personalvorstand Norbert Küpper.

Fortsetzung auf Seite 3

Torefestival

Werksmeister aus Bochum ermittelt

Richard Weinhold, seineszeichens Direktor des Bochumer Werkes II, jubelte und war riesig stolz: „Die Sieger stehen auf meiner Gehaltsliste." Und das bedeutet: Die Gewinner der Werksmeisterschaft 1999 im Fußball kommen aus dem Langendreer „Stall".

Bochum (dy). Mit einem souveränen 2:0-Sieg über die Opelaner von der TSG holte sich die Mannschaft der Werkzeugschleiferei den Titel. Wie schon im Vorjahr mit dem „FC Achse" stellen also auch in diesem Jahr die Mannen aus dem Motoren-, Achsen- und Getriebewerk den Standortmeister. Matchwinner war Semsettin Ersoy, der schon vor dem Halbzeitpfiff das Finale entschieden hatte und seinem Team damit die Teilnahme an der Endrunde aller Standortmeister sicherte. Auf Rang 3 landete Fortuna Opel durch ein klares 5:1 im kleinen Finale über Auspuff B.

Foto: Sämmer

Motiviert: Alle Bochumer Teams – hier Auspuff und BKK – gingen engagiert zur Sache

Insgesamt 28 Mannschaften aus den drei Bochumer Werken waren auf der Sportanlage des Werner SV angetreten, um die Fußball-Werksmeisterschaft zu gewinnen. Welch' hohen Stellenwert diese Veranstaltung mittlerweile hat, zeigt, daß Bürgermeisterin und Stadtsportbund-Vorsitzende Gaby Schäfer beim Endspiel dabei war und der Siegermannschaft Glück auf dem Weg durch die Opel WM wünschte. Betriebsratschef Peter Jaszczyk und der frühere DDR-Auswahltorhüter Wolfgang Benkert vervollständigten die Prominentenliste. ■

Vier Ring-Tage

24-Stunden-Rennen mit Festcharakter

Rund um die Uhr Benzingeruch in der Nase, Hochleistungsmotoren im Ohr und schöne Autos vor Augen: Das kann einem nur beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring passieren. 88 000 Fans waren live dabei.

Nürburgring (jh). Ganz im Zeichen des großen Jubiläums stand der Opel-Einsatz beim Internationalen 24-Stunden-Rennen am ersten Juni-Wochenende auf dem Nürburgring. Die Werksfahrer Uwe Alzen, Eric Hélary und Manuel Reuter sowie Rennleiter Volker Strycek gingen auf einem 280 PS starken Opel Astra Kit Car bei diesem Langstrecken-Klassiker auf der legendären Nordschleife an den Start.

Unterstützt wurden sie von einer jungen Frau, die dafür eigens von den Kufen ins

Fortsetzung auf Seite 2

Foto: Sämmer

Große Fete: Manuel Reuter auf Tuchfühlung mit Motorsportfans

Ganz kurz ...

Keine Sommerpause: Der Zubehörverkauf an Mitarbeiter wird seine Pforten 1999 während der Werksferien offen lassen. In Rüsselsheim können Mitarbeiter zwischen dem 19. Juli und dem 6. August zu den üblichen Zeiten Zubehörartikel im K 65 bestellen. In Bochum wird der Verkauf in der Zeit vom 12. bis 30. Juli vom Wagenverkauf an Mitarbeiter abgewickelt. Auch in Kaiserslautern ist durchgehend geöffnet.

Leitung übernommen: Schwerbehindertenvertrauensmann Bernhard Grunewald hat auf einer Tagung des Arbeitskreises der Schwerbehindertenvertretungen der deutschen Automobilindustrie dessen Leitung übernommen. Der Arbeitskreis repräsentiert etwa 20 000 Schwerbehinderte aus zwölf Automobilfirmen.

Start kommt: Ende Juni erscheint die Ausgabe 2/99 des Opel-Kundenmagazins Start. Ein großes Thema dieses 132 Seiten starken Heftes wird der neue Zafira sein. Zweites Hauptthema: ein 50seitiges Extra zum Thema „100 Jahre Opel-Automobile". Mitarbeiter bekommen eine aktuelle Ausgabe des Start-Magazins für zwei Mark bei der Propeller AG.

Die nächste Opel Post ist für den 7. Juli geplant. Anzeigenschluß dafür ist der 16. Juni 1999.

Die Nummer 1 sein

Europäisches Top-Management berät in Mainz über die Geschäftslage

Die rheinland-pfälzische Hauptstadt stand jetzt für drei Tage ganz im Zeichen des Blitzes. Das Top-Management von GM Europa traf sich in Mainz zur Euro-Team-Konferenz 1999.

Foto: Opel

Opel-Chef Robert W. Hendry: Für den künftigen Erfolg muß zügig und überlegt gehandelt werden

Mainz (jh). Rund 450 Führungskräfte aus der europäischen GM-Organisation nutzten das Treffen zu einem Gedankenaustausch über das vergangene Jahr, über die Gegenwart, vor allem aber über die Zukunft. Wie soll es weitergehen im europäischen Geschäft?

Der Geschäftsverlauf und die gesteckten Ziele bei Marktanteil und Ertrag standen im Mittelpunkt der zweitägigen Konferenz, an der Delegierte der drei bedeutsamsten europäischen GM-Marken, Opel, Vauxhall und Saab, teilnahmen. Nach Einschätzung von GM Europa-Chef Michael J. Burns, Opel-Vorstandschef Robert W. Hendry und anderen Spitzen-Managern ist dabei die aktuelle Geschäftsentwicklung noch nicht zufriedenstellend.

Vordringlichstes Ziel sei es, den Marktanteil weiter zu verbessern. „Wir müssen unsere ganzen Anstrengungen darauf richten, die Nummer eins sein zu wollen", betonte Hendry. „Das heißt aber auch, mehr Fahrzeuge an mehr zufriedene Kunden zu verkaufen."

Erste Erfolge seien erkennbar, so GME-Präsident Burns bei einem Rückblick auf die zurückliegenden Produkteinführungen. So habe der Zafira einen exzellenten Produktionsstart in Bochum erlebt. Es sei möglich und geplant, in diesem Jahr 25 000 Zafira mehr zu bauen, als ursprünglich berechnet. Auch die ersten Reaktionen seitens der Händler und der Presse quer durch Europa seien sehr gut, so Burns in der Rückschau.

Ebenso positive Signale setzen die Auftragseingänge beim neuen Vectra sowie dem neuen Frontera. Zudem sind auch bei diesen beiden im letzten Jahr neu oder überarbeitet auf den Markt gebrachten Modellen die Presse- und Händlerreaktionen sehr gut.

Große Hoffnung setzen die Führungskräfte in neue Technologien. Darunter ist ebenso eine unmittelbare Fahrzeugtechnik wie beispielsweise die Brennstoffzelle zu verstehen wie aber auch eine Mobilitäts-Dienstleistung wie OnStar. Auch von der Vertriebsseite sind hier neue, vielversprechende Ansätze auszumachen, etwa eine verstärkte Kundenbindung via Internet, dem Kommunikationsmittel mit deutlichen Zuwachsraten.

Wichtig, so war man sich in der Landeshauptstadt Mainz einig, sei es für den künftigen Erfolg vor allem, zügig und überlegt zu handeln. ■

Vier Ring-Tage

Fortsetzung von Seite 1

Cockpit wechselte: Eisschnellauf-Königin Gunda Niemann-Stirnemann ging auf der Nordschleife ebenfalls an den Start. Sie teilte sich das Lenkrad eines 200 PS starken Astra mit Journalisten vom Deutschen Sport-Fernsehen.

Ebenfalls einen 200 PS starken Astra nach DTC-Reglement steuerten Opel-Junior Steffen Schulz, Stefan Kissling und Alexander Burgstaller. Darüber hinaus nahm ein 420 PS starker Calibra aus der DTM-Ära temporär die „Grüne Hölle" in Angriff.

Für das Opel-Team endeten die 24 Stunden versöhnlich: Zwar war das Astra Kit Car am Sonntag morgen ausgeschieden, nachdem es lange auf dem zweiten Rang gelegen hatte. Doch der DTC-Astra mit Burgstaller, Kissling und Schulz im Cockpit – später verstärkt durch Rennleiter Volker Strycek – belegte einen guten 16. Rang.

Der Einsatz des DTM-Calibra war ein Geschenk an die treuen Fans, begeisterte aber alle 88 000 Zuschauer am Nürburgring. „Ein toller Abschluß", freute sich der Rennleiter und dreifache Pilot.

Stryceks sportliches Fazit: „Der Calibra hat eine Stunde lang geführt, der Astra hat von der ersten Stunde in seiner Klasse geführt, das Kit Car lag lange auf dem zweiten Platz – es wäre doch fast unverschämt, sich noch mehr zu wünschen."

Ergänzt wurde das Opel-Engagement beim 24-Stunden-Marathon durch einen Oldtimer-Corso mit historischen Renn- und Rallye-Fahrzeugen sowie einem Opel-Fan-Fest im alten Fahrerlager, das rund 4 000 Motorsportbegeisterte bis in die Nacht nutzten, sich und die Marke mit dem Blitz zu feiern. ■

Foto: Opel

Räder statt Kufen: Eisschnelläuferin Gunda Niemann-Stirnemann

Neues Motiv der Unternehmenswerbung: Diesmal nimmt sich die Anzeigenkampagne des Vorstandsbereiches Öffentlichkeitsarbeit eines Themas an, das auch indirekt mit dem Automobil zu tun hat. Es steht ein Thema im Vordergrund, das dennoch allemal geeignet ist, das Image der Marke weiter zu stärken: Opel Live.

Unter dem Motto „Ideen, die bewegen" stellt die aktuelle Unternehmensanzeige, die kurz nach der Eröffnung von Opel Live in Tageszeitungen, Fachmagazinen und Zeitschriften erschien, noch einmal die Einzigartigkeit des ersten Erlebnisparks zum Thema Automobil öffentlichkeitswirksam heraus.

Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit/
Personalbereich
65423 Rüsselsheim

Chefredakteur:
Jürgen Hepp

Redaktionsassistentin:
Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken:
Rüsselsheim:
Erich Kupfer
Bochum:
Andreas Graf Praschma
Kaiserslautern:
Dr. Gudrun Langer
Eisenach:
Christine Möbs

Gestaltung:
D+K Horst Repschläger GmbH
65185 Wiesbaden

Litho:
Rohland & more
63073 Offenbach

Druck:
Central-Druck GmbH
71034 Böblingen

Anschrift der Redaktion:
Adam Opel AG
Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion Opel Post
IPC D5-03
65423 Rüsselsheim

Telefon 0 61 42/7 – 740 57
und 738 98
Telefax 0 61 42/7 – 784 10
e-Mail opel.post@de.opel.com

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.

Standortvorteil ausschlaggebend

Werksneubau: Der Vorstand erläutert die Hintergründe der Entscheidung

Am 26. Mai kamen Journalisten aus ganz Deutschland zu einer Pressekonferenz ins Opel-Forum nach Rüsselsheim. Thema: Der Werksneubau am Stammsitz des Unternehmens. Hier einige Stellungnahmen.

Rüsselsheim (jh). Der hessische Ministerpräsident Roland Koch (CDU) hat die Neubauentscheidung von Opel als „richtungsweisend auch für andere Wirtschaftszweige" gewürdigt. „Wir in Hessen sind stolz darauf, daß in unserem Land eines der modernsten und produktivsten Automobilwerke der Welt errichtet wird", betonte der Regierungschef aus Wiesbaden. „Dies ist für mich ein weiterer Beweis dafür, daß Hessen als Land von High Tech und Äppelwoi im internationalen Vergleich gut da steht."

Vorstandschef Robert W. Hendry sagte zur Entscheidung für den Werksneubau: „German Engineering ist unser größtes Kapital. Wir sind ein Automobilhersteller mit 137-jähriger Unternehmensgeschichte und 100 Jahren Kompetenz als Pkw-Marke. Über die Güte unserer Produkte entscheidet allerdings nicht allein die Qualität des Engineering. Erstklassige Autos erfordern erstklassige und modernste Fertigungsanlagen und -methoden. Deshalb muß die Stärkung der Marke Opel und ihrer Produkte auch die Stärkung ihrer Produktionsbasis bedeuten."

Gute Infrastruktur

Obwohl es immer einfacher sei, etwas Neues auf die grüne Wiese zu bauen, so Hendry, habe der Standortvorteil Rüsselsheims den Ausschlag gegeben für einen Neubau am Stammsitz. „Wir haben in Rüsselsheim eine gewachsene, qualifizierte und sehr motivierte Belegschaft, auf deren Know-how wir aufbauen können. Und im Zusammenspiel von Produktionswerk, Komponentenfertigung, ITEZ, Einkauf und den anderen Zentralbereichen verfügen wir hier über eine Infrastruktur, wie wir sie nirgends sonst in Europa antreffen."

Als „bittere Seite der Entwicklung" bezeichnete es Betriebsratschef Rudi Müller, daß nach der Fertigstellung des neuen Werkes nur noch rund 6 000 Mitarbeiter einen Arbeitsplatz in der Produktion finden werden. „Trotzdem ist die Entscheidung für den Neubau die einzig richtige Entscheidung, denn ohne dieses Werk hätte der Produktionsstandort Rüsselsheim im scharfen Wettbewerb mittelfristig kaum eine Zukunftsperspektive."

Müller verwies in diesem Zusammenhang auf den von Geschäftsleitung und Betriebsrat ausgehandelten Standortsicherungsvertrag. Dort seien „Programme für Vorruhestand und Altersteilzeit vereinbart worden, von denen ältere Beschäftigte Gebrauch machen können." Dadurch ließe sich die vorhersehbare Personalreduzierung sozialverträglich gestalten.

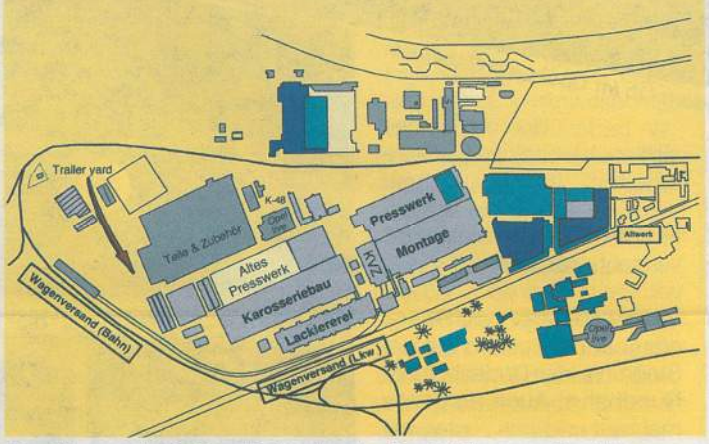
Der Direktor des Werkes Rüsselsheim, Michael J. Wolf, faßte die Absichten, die hinter der Neubauentscheidung stehen, in kurze Worte: „Unser Ziel ist: eine schlanke Produktion mit höchster Qualität und einem konsequent auf das nötige Maß reduzierten Bedarf an Zeit, Fläche, Lager- und Transportkapazität pro Einheit." Da das Unternehmen mit der bisherigen Erweiterungsstrategie an die Grenzen des Machbaren gestoßen sei, so Wolf, „richten wir das Werkslayout konsequent auf den Produktionsablauf aus."

Wolf weiter: „Aufbauen können wir in diesem Zusammenhang auf dem Preßwerk, das wir vor zwei Jahren im Gebäude K 40 mit zwei kleineren Preßwerken konsolidiert haben. Damit wird das Preßwerk bereits den Anforderungen an eine schlanke und effektive Fertigung gerecht. Ein Vorteil, der sich im Zusammenspiel mit den schrittweise neu zu gestaltenden Bereichen Karosseriebau, Endmontage und – in einer nachgeschalteten Phase – auch mit der Lackiererei bezahlt machen wird."

Weiter qualifizieren

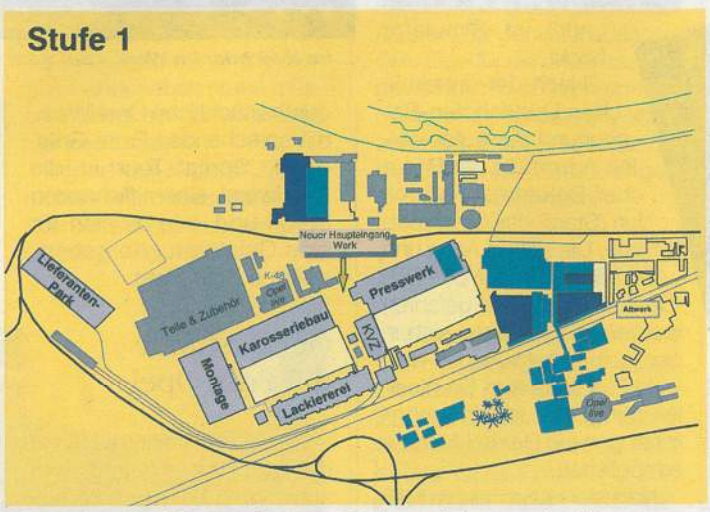
Personalvorstand Norbert Küpper machte deutlich, welche Herausforderung das neue Werk für die gesamte Belegschaft darstellt. „Es geht nicht in erster Linie darum, neue Anlagen zu kaufen und aufzubauen, sondern vor allem darum, die Menschen richtig auf unsere neue Organisation vorzubereiten." Im Hinblick auf das Eisenacher Werk, sagte Küpper, daß das Unternehmen schon umfangreiche Erfahrungen mit dem neuen Produktionssystem sammeln konnte. „Jetzt ist es an der Zeit, alle Qualifizierungsmaßnahmen zu ergreifen, die sich konsequent am neuen Produktionssystem orientieren. Das Ergebnis einer erfolgreichen Realisierung dieses Projektes in Rüsselsheim: Opel werde sich als Hersteller neu positionieren können – „auf einem Champions-Platz in der Weltliga der Automobilfertigung!" ■

1998 - vor Beginn der Maßnahmen



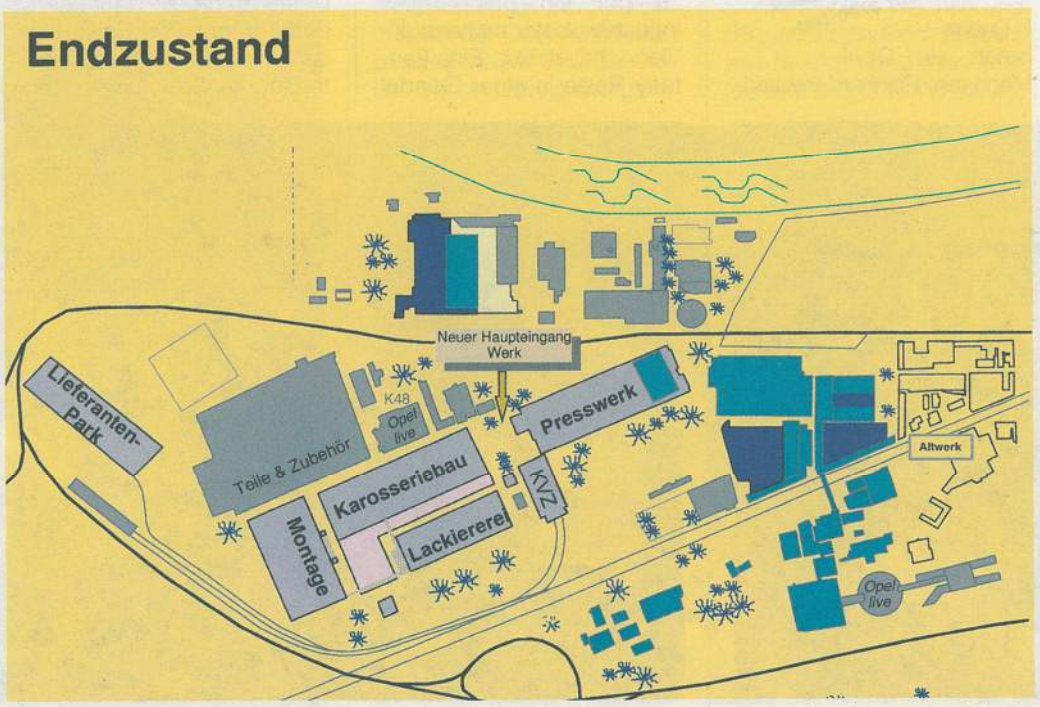
Der Weg an die Spitze: Bei laufender Produktion werden bis zum...

Stufe 1



... Jahr 2002 zunächst ein neuer Karosseriebau sowie eine neue...

Endzustand



...Fertig- und Endmontage entstehen – anschließend komplettiert eine neue Lackiererei das Werk

Neubau...

Fortsetzung von Seite 1

Innerhalb dieses Zeitraums werden zudem auf der Basis des im Januar 1998 geschlossenen Standortvertrags 3 000 bis 4 000 Mitarbeiter aus der Belegschaft ausscheiden. „Das wird, wie im Standortvertrag festgeschrieben, auf sozialverträgliche Weise geschehen", betonte Küpper.

Der Neubau erstreckt sich parallel zur laufenden Fertigung in Etappen über mehrere Jahre. In der ersten Stufe werden bis zum Jahre 2002 der Karosseriebau und eine neue Fertig- und Endmontage entstehen. Anschließend wird eine komplett neue Lackiererei gebaut. Auch ein Lieferantenpark zur besseren Einbindung wichtiger Zulieferer soll entstehen.

„Wir wollen nicht weniger als die bestmögliche Gestaltung der neuen Arbeitsplätze, höchste Produktqualität und eine bestmögliche Produktivität", umriß Personalvorstand Norbert Küpper das Ziel. ■

Erfolgreiche Fan-Kicker

Foto: Opel

Rüsselsheim (bj). Der FC Bayern hat's zum 15. Mal geschafft. Und seine Fans? Die kämpfen noch – um den Meistertitel im Opel Fan-Cup. Dahinter verbirgt sich ein von Opel unterstütztes Turnier von Mannschaften der Fanclubs des FC Bayern München.

In diesem Jahr nahmen 86 Bayern-Fanclubs an den Vorrundenturnieren in Rüsselsheim, Augsburg, Straubing und Würzburg teil. Dabei konnten sich die Fan-Teams Forever Number One (Foto) aus Hessisch-Lichtenau sowie jene aus Babenhausen, Pfatter und Oberer Wald Heubach durchsetzen. Sie werden im Herbst zum Endrundenturnier nach München reisen.

„Neben der Atmosphäre hat mich vor allem das sportliche Niveau beeindruckt", sagte Bayern-Profi Michael Tarnat, der zusammen mit Raimond Aumann, dem Fanbeauftragten des Rekordmeisters, das Turnier in Rüsselsheim besuchte. Aumann ergänzte: „Es ist im deutschen Fußball einmalig, daß der Hauptsponsor eines Proficlubs die Turnierserie seiner Fanclubs in diesem Umfang fördert."

Alles neu?

Rechtschreibreform: Bald geht's los

Wer „nämlich" mit „h" schreibt, ist dämlich. Erinnern Sie sich noch an diese Eselsbrücke aus Ihrer Schulzeit? Sie behält Ihre Gültigkeit. Mit einigen anderen liebgewordenen Gewohnheiten räumt die Rechtschreibreform jedoch auf. Wir werden uns daran gewöhnen müssen.

Rüsselsheim (jh). Es ist eigentümlich still geworden um eine Reform, die vor noch gar nicht allzulanger Zeit medienwirksam die Gerichte beschäftigte, von der viele Prominente meinten, sie würde die deutsche Kultur nachhaltig schädigen. Alles unnötige Aufregung? Oder eher die Ruhe vor dem Sturm?

Bisher hatte die Rechtschreibreform jedenfalls keinen nennenswerten Einfluß auf den Alltag. Zwar werden die Schüler bereits nach den neuen Regeln unterrichtet, und auch einige Behörden und Ämter haben sich zur Reform durchgerungen. Aber kaum ein Medium mit einer nennenswerten Auflage hat bisher über Fußballländerspiele oder Balletttänzer berichtet.

Das wird sich ändern. Die deutschsprachigen Nachrichtenagenturen haben sich entschlossen, vom 1. August 1999 an den neuen Rechtschreibregeln zu folgen. Und ihnen werden – soviel ist sicher – alle großen Zeitungen und Zeitschriften folgen.

Der Vorstandsbereich Öffentlichkeitsarbeit empfiehlt, diesen Zeitpunkt zu nutzen, um auch innerhalb des Unternehmens die Umsetzung der Reform auf den Weg zu bringen. Die Opel Post als Flaggschiff der internen Kommunikation wird in diesem Punkt vorangehen und nach den Werksferien in neuer Schreibweise erscheinen.

Ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung der Reform ist das einheitliche Auftreten des Unternehmens. Natürlich macht es keinen Sinn, alles Schriftliche zum 1. August 1999 umzustellen. Warum Millionen Prospekte, Kataloge, Preislisten, technische Anleitungen, Servicehefte usw. shreddern, nur weil einige der verwendeten Worte nicht mehr zeitgemäß sind? In diesen Bereichen macht es Sinn, Neuauflagen abzuwarten und diese dann an die neuen Regeln anzupassen.

Außer von diesen Publikationen wird das Erscheinungsbild eines Unternehmens aber ebenso wesentlich durch seinen Schriftverkehr beeinflußt. Zumindest bei der Geschäftspost – sowohl intern als auch extern – ist es also wichtig, einheitlich aufzutreten. Und das am besten zum Stichtag 1. August, raten die Experten des PR-Bereiches.

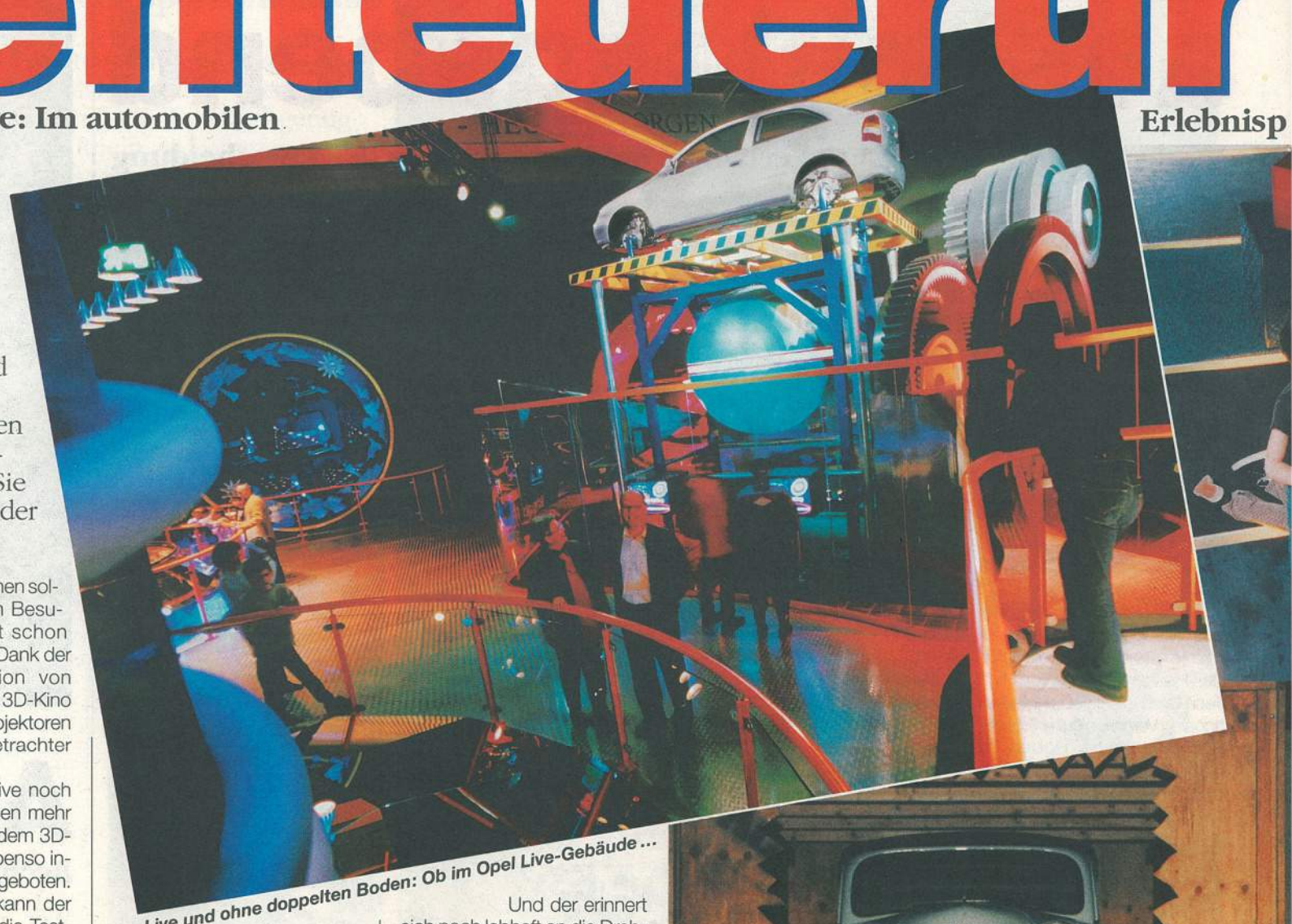
Insgesamt ist das Reformwerk überschaubar. Ein Blick in den neuen Duden zeigt, daß sich die Neuerungen in Grenzen halten. Trotzdem wird sich jeder mit diesem Thema in absehbarer Zeit befassen müssen. Dabei werden Sie merken, daß die Reform zwar logisch, aber auch ungerecht sein kann.

Ganze Schülergenerationen haben lernen müssen, daß sich „selbständig" nur mit einem „st" schreibt, obwohl das Wort doch offenbar eine Kombination von „selbst" und „ständig" ist, also ein „st" unlogischerweise wegfällt. Damit ist's nun vorbei: Ab dem 1. August ist „selbstständig" richtig. „Selbständig" gilt bis zum Ende der Übergangsfrist am 31. Juli 2005 als veraltet, danach als falsch. ■

Abenteuerur

Die Opel Post war bei Opel Live: Im automobilen Erlebnisp

„Erst war ich ein Crashtest-Dummie, dann Testfahrer, dann Agentenjäger. Ich habe einen Geist gesehen und bin von einem Roboter angesprochen worden. Und wenn die Autobauer wollten, würden alle Autos nach Schokolade riechen." Angenommen, Ihr Junior käme eines Tages nach Hause und würde von derartigen Erlebnissen berichten – wie würden Sie reagieren? Einen Arzt rufen? Ihn ermuntern, einen utopischen Roman zu schreiben? Brauchen Sie beides nicht: Höchstwahrscheinlich hat der Junge lediglich Opel Live besucht.



Live und ohne doppelten Boden: Ob im Opel Live-Gebäude ...

... im K 48 oder im Werk – auf dem rund dreieinhalbstündigen Rundgang ...

Rüsselsheim (es). Was wäre die ideale Verkleidung für einen Industriespion in einem Automobilunternehmen? Klar – Crashtest-Dummie müßte er sein. Denn wie ein neues Fahrzeug aussieht, und ob sein Sicherheitssystem stimmt, erfährt ein Dummie so ziemlich als erster. Nun galt bislang allerdings als weitgehend unerforscht, was Dummies so denken oder fühlen. Bislang. Seit Opel Live nämlich vor vier Wochen seine Pforten öffnete, können auch Normalsterbliche erleben, was es heißt und wie es sich anfühlt, ein Dummie zu sein.

Abenteuer Crashtest

Das Szenario ist beeindruckend: Mit 64 Stundenkilometer in einem neuen Astra auf ein Hindernis zubrausen und sehen, wie die Barriere immer näher kommt. Dann der Aufprall. Die Wagenfront deformiert sich, die Fensterscheibe springt, der schützende Airbag öffnet sich, der Kopf des Fahrers taucht darin ein wie in Watte.

Das Fahrzeugheck wird herumgerissen, denn der Wagen hat das Hindernis nicht total frontal erwischt, sondern leicht versetzt – „mit 40 Prozent Überdeckung", würde der Fachmann sagen, und das, was eben geschehen ist, als „Offset Deformable Barrier (ODB)-Test" bezeichnen.

Opel Live macht einen solchen Crashtest dem Besucher im „K 48" fast schon körperlich erfahrbar. Dank der verblüffenden Illusion von Räumlichkeit, die das 3D-Kino mit seinen Spezialprojektoren und -brillen dem Betrachter vermittelt.

Dabei hält Opel Live noch einige Überraschungen mehr parat. Gleich neben dem 3D-Kino etwa wird ein ebenso intensives Fahrerlebnis geboten. In drei Simulatoren kann der Besucher direkt auf die Teststrecken von Dudenhofen einbiegen. Auf der „Marterstrecke" wird er so richtig durchgerüttelt, dann geht es bergauf, bergab und über den Sprunghügel – was diesen schaurig-schönen Kitzel in der unteren Magengrube verursacht.

Hingucker: Die „Tour der Sinne" läßt Augen, Ohren, Nase und Haut arbeiten

Den 3D-Film und den Streifen für die drei Simulatoren hat eine englische Firma mit aufwendigen Spezialkameras gedreht. Während die Briten für die Crashtest-Filme, die in Rüsselsheim im ITEZ Crash-Zentrum entstanden, einen Fahrer aus ihren eigenen Reihen hinters Steuer setzten, mußte für die Aufnahmen in Dudenhofen ein Opel-Mann ran: Reinhard Becker.

Und der erinnert sich noch lebhaft an die Dreharbeiten: „Ich bin gefahren wie Richard Kimble auf der Flucht." Wer im Simulator sitzt, versteht, was er damit sagen will. Besonders viel Spaß gemacht haben Reinhard Becker offenbar die Szenen auf der Steilkurve der Dudenhofener Rundbahn: Auch da geht's mal rauf und mal runter, mit 160 bis 180 Sachen ungefähr. Irgendwie doch gut, daß man „nur" im Simulator hockt.

Nach der unheimlichen Dudenhofen-Begegnung der automobilen Art macht der Besucher Bekanntschaft mit den „Stars" des Crashtest-Films: Die sieben Astra und drei Vectra, die für den 3D-Spaß an die Wand gefahren wurden, präsentieren sich in der „Gelben Auto-Arena" – teilweise an schweren Drahtseilen hängend, um eine möglichst genaue Betrachtung zu ermöglichen.

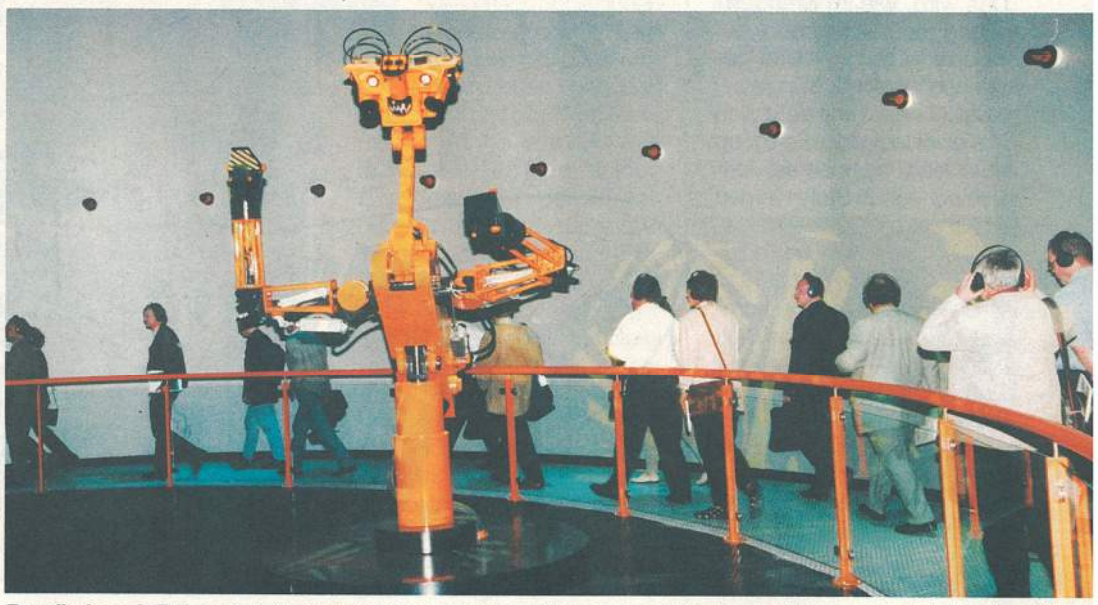
Nächster Höhepunkt im K 48 ist das „Opel Werk bei Nacht", zu der ein plappernder Industrieroboter namens „K-Vier-Acht" einlädt. Eine Fantasy-Reise in einer Gondel durchs nächtliche Opel-Werk, mit sprechenden Front-Grills, einer „Spritz"-Tour in die Lackiererei, einem fliehenden Spion und, wie es sich für eine Geisterstunde gehört, einem echten Geist.

Geisterstunde mit Fritz Opel

Der ist – im wahrsten Sinne des Wortes – nicht von schlechten Eltern: Gründersohn Fritz Opel begleitet die Gäste durch die Nachtfahrt und kommentiert Episoden der Unternehmensgeschichte. Ein guter Geist, fürwahr, der seine Herkunft nicht verleugnen kann: Sein hessischer Akzent macht den flotten Fritz so richtig authentisch und sympathisch.

Unmittelbar vor dem K 48 besteht dann die Möglichkeit, in eines der fünf Tram-Mobile zu steigen. Das futuristisch anmutende Gefährt vermittelt seinen Passagieren Autobau live – auf einer Fahrt durch die Produktionshallen. Über Monitore ergänzen Videoeinspielungen den Informationsbedarf. Denn: Soviel Spaß die „Opel Live"-Macher um Jan Reuvers in ihrem automobilen Erlebnispark auch vermitteln wollen – das Wissenswerte

Trotz Start-Schwierigkeiten: Das Urteil der ersten Opel Live-Besucher war einhellig positiv



Rundbahn mit Roboter: Auf dem Weg von den Simulatoren zum „After Dark Ride" begrüßt ein lustiger Metal

laub

ark kommen alle Sinne auf ihre Kosten

... durch die Welt des Automobils gibt's Infos und Unterhaltung satt

rund um das Unternehmen mit dem Blitz soll dennoch auf keinen Fall zu kurz kommen.

Mit einem der fünf Busse geht es dann zurück ins Opel-Live-Gebäude, wo die Erlebnisreise auch begonnen hat. Mit einer „Tour der Sinne", die dem Gast ermöglichte, sich über die faszinierende Welt des modernen Automobilbaus samt seiner Entwicklung nicht nur zu informieren – er soll sie Stück für Stück erfühlen, ertasten, hören, riechen und schmecken können.

Denn das Auto, so die Botschaft, ist mehr als nur ein Gebrauchsgegenstand aus Stahlblech, Gummi und Kunststoff. Um Unterschiede im Detail wahrzunehmen, bedarf es manchmal halt aller Sinne. Polsterstoffe beispielsweise lassen sich am besten mit den Fingerspitzen erfühlen. Gerade solche Details sind es, die den unverwechselbaren Charakter einer Marke prägen.

Beim Autokauf nämlich entscheiden längst nicht mehr nur das technische Wissen und das Auge des Kunden. Die Automobilentwickler müssen auch der Tatsache Rechnung tragen, daß andere Sinne, vielleicht sogar die Nase des künftigen Opel-Fahrers mitentscheiden – und wären dann etwa in der Lage, ihre Produkte nach Schokolade riechen zu lassen, so der Markt es verlangte.

In der „Interaktiven Erlebniswelt", die sich an die „Tour der Sinne" anschließt, zeigt Opel Live anhand von Versuchsanordnungen, welchen Einfluß die Sinne auf Entwicklung und Design von Autos haben, und wie viele Details die Opel-Ingenieure und -Stylisten aufeinander abstimmen müssen, damit ein harmonisches Ganzes entsteht.

Irgendwas verpaßt? Macht nichts – wer dieses Mal etwas übersehen hat, nimmt es beim nächsten Mal mit. ■

Bühne frei

Mit einer großen Gala begann in Rüsselsheim eine neue Ära des Erlebens

Mit einer großen Eröffnungsparty hat Opel im Mai den Start von Opel Live gefeiert. Rund 700 Premierengäste erlebten einen mit Feuerwerk, After Dark Ride, Erlebnisgastronomie und viel Show angereicherten Abend.

Rüsselsheim (jh). Festredner des Gala-Abends waren unter anderem Hessens Ministerpräsident Roland Koch und der stellvertretende Vorstandschef von Opel, Wolfgang Strinz. In Anwesenheit von Opel-Chef Robert W. Hendry und des Präsidenten der General Motors Corporation Richard Wagoner unterstrichen sie die Rolle von Opel Live für die Marke Opel und die Region.

Unter den Gästen befanden sich zahlreiche Prominente aus Politik, Wirtschaft, Sport und Showgeschäft. Eröffnet wurde die Gala vom Geschäftsführer der Opel Live GmbH, dem Niederländer Jan Reuvers. Er dankte insbesondere Opel für den Mut, das ungewöhnliche Erlebnispark-Konzept zu realisieren, aber auch der Stadt Rüsselsheim, die das Projekt stets engagiert unterstützt habe.

Jubiläums-Baustein

Wolfgang Strinz nannte die Eröffnung von Opel Live „einen zentralen Baustein im diesjährigen Jubiläum ‚100 Jahre Opel Automobile' und „ein neues Opel-Erlebnis". Zugleich stehe Opel Live für den engagierten Start des Unternehmens in das zweite Jahrhundert der Opel-Automobilproduktion. „Mit Opel Live haben wir ein bislang einzigartiges Konzept verwirklicht. Einzigartig, weil Opel als erster das Konzept des Erlebnisparks innerhalb der Werkstore verwirklicht. Einzigartig aber auch deshalb, weil dieses Konzept einen neuartigen Ansatz beinhaltet – indem es das Unternehmen und die Marke mit allen Sinnen und aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln erlebbar macht", so Strinz weiter.

Prominente Radler zünden Feuerwerk

Dann war es soweit: Roland Koch, Robert W. Hendry, Wolfgang Strinz, Jan Reuvers und Oberbürgermeisterin Otti Geschka wurden in Erinnerung an die Opel-Söhne Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig auf ein Quintuplet gebeten: ein Fahrrad für fünf Personen. Im Sattel sitzend entzündeten sie per Pedalkraft die Lunte für ein Feuerwerk, das wiederum wenig später die Enthüllung des mit Stoffbahnen verkleideten Opel Live-Pavillons auslöste.

Ein Rundgang durch die „Tour der Sinne" und die „Interaktive Erlebniswelt" im Opel Live-Besucherzentrum schloß sich an. Hier konnten die Premierengäste durch Sehen, Hören, Fühlen, Riechen und den „sechsten Sinn" erleben, was ein Auto und das Autofahren ausmacht, und wie viele Details Entwickler und Designer aufeinander abstimmen müssen, bis ein harmonisches Ganzes entsteht.

Freie Fahrt: Vorstandschef Robert W. Hendry und MP Roland Koch

Zweite Station der Besichtigungstour war die Halle K48, das Herzstück von Opel Live inmitten des Opel-Werks. Hier standen ein Besuch des 3D-Kinos, in dem Crashtests in allen Phasen und aus allen Perspektiven vorgeführt werden, sowie der „After Dark Ride", eine Erlebnisreise per Elektrobahn durch die Opel-Historie und -Gegenwart, auf dem Programm.

Insgesamt dreizehn Spitzenköche und hochdekorierte Restaurateure richteten sodann unter der Regie der renommierten Küchenchefs Hans-Peter Wodarz und Eckard Witzigmann ein Erlebnis-Diner der Extraklasse an. Mit einer Mischung aus Nerven- und Gaumenkitzel führten knapp 100 Schauspieler, Musiker und Artisten des Verzehrtheaters „Pomp, Duck and Circumstances" aus Amsterdam und des „Cirque du Soleil" aus Montreal die Gäste durch einen alle Sinne ansprechenden Abend der unbekannten Bilder, fremden Töne und überraschenden Genüsse. ■

-Gesell die Gäste – und dann tauchen sie ein in die Geschichte von Opel

Massenbewegung: 700 Premierengäste genossen einen Abend mit viel automobiler Information, Unterhaltung und Sternen-Köchen

Fotos: Opel (8), Sämmer (2), Eisert (1)

...schalten wir jetzt um nach...

Rüsselsheim: Das ZDF zog für's aktuelle Sport-Studio um

Der FC Bayern München – jüngst mit 15 Punkten Vorsprung Deutscher Fußball-Meister geworden, und das zum 15. Mal, und das – nein, nicht im 15. – im zehnten Jahr seiner Partnerschaft mit Opel. Grund genug für's ZDF, vom Lerchenberg einmal über den Rhein zu kommen, um seinen TV-Klassiker „Das aktuelle Sport-Studio" im Adam Opel Haus auszustrahlen.

Alles Gute kommt von oben: 500 Opel-Mitarbeiter waren bei der Live-Übertragung aus dem Adam Opel Haus auf den Galerien dabei

Rüsselsheim (es). Im nachhinein läßt sich sagen: Eine rundum geglückte TV-Premiere – dank einer sorgfältigen Inszenierung, blendend aufgelegter Studio-Gäste und als aktuellem Berichterstattungsthema einen der verrücktesten Spieltage der Bundesliga-Geschichte.

Doch zurück zum aktuellen Geschehen und zur 15: Auch der 15jährige Benedikt ist gerade Meister geworden: mit der C-Jugend des Mainzer SC Moguntia. Daß er als Besucher des Sport-Studios unter seinesgleichen sein wird – die gesamte Bayern-Mannschaft hat sich angesagt –, ist allerdings eher Zufall. Um einmal bei der Ausstrahlung des ZDF-Dinos live dabei sein zu können, müssen sich interessierte Besucher auf lange Wartelisten setzen lassen. Zu welcher Sendung es dann tatsächlich klappt, erfahren die etwa 300 Auserwählten erst wenige Tage zuvor.

„Mann, haben wir ein Glück", findet Benedikts Papa, als er von den Publikumsplätzen im Foyer des Adam Opel Hauses ehrfürchtig die fünf Stockwerke bis unters Dach hinauf blickt. „Daß wir ausgerechnet Karten für diese Sendung bekommen haben – hier ist es doch viel schöner als im Studio auf dem Lerchenberg."

Die Innovation und Stil ausstrahlende, von Glas und Stahl dominierte Innenarchitektur des Gebäudes prägt natürlich das Ambiente um die TV-Bühne. Dennoch brauchen die Stammgucker – ob vor Ort oder vor den Mattscheiben – nicht auf ihre liebgewonnenen Sport-Studio-Stammrequisiten zu verzichten: etwa die Bahnhofsuhr mit der aktuellen Zeit, der traditionell die erste Kameraeinstellung gewidmet ist. Diesmal ist es 22.17 Uhr, als das vertraute musikalische Titelthema der Sendung erklingt und Wolf-Dieter Poschmann vor die Kamera tritt.

Mit von der Partie sind auch 500 Opel-Mitarbeiter, die das TV-Treiben von den Galerien aus miterleben. An sie richtet Poschmann eine Frage: „Steht es bei Opel eigentlich im Arbeitsvertrag, daß man Bayern-Fan sein muß?" Steht es natürlich nicht. Was der Moderator spätestens erfährt, als er die Sieger des Tages ankündigt: Jörg Berger und Ansgar Brinkmann, Trainer und Stürmer von Eintracht Frankfurt, werden ebenso frenetisch bejubelt wie später die Bayern.

Die Frankfurter haben wenige Stunden zuvor eines der größten Wunder der Bundesligageschichte geschafft. Mit einem 5:1-Sieg über den 1.FC Kaiserslautern haben sie sich buchstäblich in letzter Minute vor dem Abstieg gerettet, den 1.FC Nürnberg zur Zweitklassigkeit verdammt und ganz nebenbei den Ex-Meister von den lukrativen Champions-League-Qualifikationsplätzen gekickt.

Wertvolle Haube: Die Spieler verewigen sich auf einem Zafira

Klar, daß Coach Berger daher als Studiogast gefragt ist. Wobei Wolf-Dieter Poschmann vor der Sendung zu wissen glaubte: „Ich habe gehört, er käme nur, weil er sich den neuen Zafira angucken will." Berger wiederum verblüfft das Publikum mit einem seiner Leitsätze, mit dem er seine Spieler in den vergangenen Wochen immer wieder motiviert hat, weiter an den Klassenerhalt zu glauben – er paßt ebenso ins Stammbuch jedes Industriemanagers: „Wer keinen Mut hat zu träumen, der hat auch keine Kraft, um zu gewinnen."

Jörg Berger als Überraschungsgast

Benedikt und sein Papa verfolgen die Szene etwas wehmütig: Sie sind Nürnberg-Fans. Als faire Sportsmänner spenden sie den Frankfurtern dennoch Beifall. Und Benedikt freut sich schon auf die Bayern: „Hoffentlich geben die Autogramme". Zur Sicherheit besorgt er sich schon mal Papier: Einen der ausliegenden Zafira-Prospekte. In denen blättert übrigens auch das hinter den Kulissen agierende ZDF-Personal immer mal wieder.

Schaffen es die Bayern überhaupt pünktlich in die Sendung? Eine kurze Live-Schaltung ins Frankfurter Kempinski-Hotel, wo der Meister abgestiegen ist, belegt: Sie machen sich gerade auf den Weg nach Rüsselsheim. Schließlich noch ein letzter Schnitt in die im Opel-Live-Gebäude provisorisch eingerichtete Maskenbildnerei: Sie sind da!

Um 23.07 Uhr ist es soweit. „Land of Hope and Glory" erklingt, und das bis auf die verletzten Giovane Elber und Bixente Lizarazu komplette Bayern-Team fährt die Rolltreppe ins Foyer hinab: an der Spitze Franz Beckenbauer, gefolgt von Vizepräsident Karl-Heinz Rummenigge und Manager Uli Hoeneß. Dann die Spieler von A wie Ali Daei bis Z wie Zickler.

Vorbild: „Kaiser" Franz beim Torwandschießen

Vom Rhein an den Main: Nach dem Leverkusen-Spiel kam der Meister direkt nach Rüsselsheim

Fotos (6): Sämmer

Obwohl sie ihren 15. Bundesliga-Titel bereits ausgiebig gefeiert haben und ausgiebiger gefeiert worden sind – die „Standing Ovations" des Publikums tun ihnen dennoch gut. Schließlich liegt die einzige Enttäuschung der Saison gerade erst drei Tage zurück: Das in letzter Minute verlorene Champions-Finale gegen Manchester United. „Alles in dieser Saison ist optimal gelaufen, bis auf diese eine Minute", resümiert der „Kaiser". Lothar Matthäus versteht noch immer nicht, weshalb soviel über seine Auswechslung geschrieben worden ist: „Ich war kaputt, der Wechsel war okay. Fertig."

Ansonsten hat man sich in München mit der Niederlage abgefunden – und zeigt sich als guter Verlierer. „Das gibt es im Leben eben, daß manchmal drei oder vier Zentimeter fehlen", sinniert Mehmet Scholl mit Blick auf seinen Pfostenschuß in der 80. Minute. „Wir blicken jetzt schon wieder nach vorne", sagt Stefan Effenberg. Und Uli Hoeneß gewinnt der Niederlage sogar etwas Gutes ab: „Das Spiel hat gezeigt, daß wir auch nur Menschen sind."

„Wenn wir gewonnen hätten, hätten wir ja unseren Trainer Ottmar Hitzfeld entlassen müssen, weil wir uns mit ihm ja keine neuen Ziele mehr hätten setzen können", hat der „Kaiser" längst seinen Humor wiedergefunden. Längst wieder gut drauf ist auch Mario Basler, der erstmals enthüllt, weshalb er vor dem halbfinalen Champions-League-Kick in Kiew zu Hause blieb. Nur in München sei während seines Sondertrainings die Versorgung mit einem „isotonischen Getränk" zu gewährleisten gewesen, ohne dessen regelmäßige Einnahme er seine Form nicht hätte wiederfinden können: „Erdinger Weißbier".

Es folgt das Torwandschießen, bei dem weder „Super-Mario" noch „Effe" Netzers Fünf-Treffer-Rekord ernsthaft in Gefahr bringen. Dafür hat Benedikt Gelegenheit, Lothar Matthäus um ein Autogramm zu bitten: Der ziert sich nicht lange – denn wie sollte ein Meister dem anderen etwas verwehren können. Und wer weiß: Wenn Lothar noch drei Jahre kickt, spielen er und Benedikt ja vielleicht mal zusammen.

Aussichten, die die Augen des 15jährigen Moguntia-Linksaußen leuchten lassen: Ebenso wie das Feuerwerk vor dem Adam Opel Haus, mit dem der Abend ausklingt. ■

Pause: Der Zafira regt alle an

Ein Liebling nicht nur der Frauen: Oliver Bierhoff, Nationalstürmer in Mailänder Diensten, war im K 40 von den Fans dicht umringt

Meisterfeier an einem Werktag

Mailands und Münchens Kicker besichtigen Produktion

Es gibt Momente, da interessieren sich gestandene Autobauer weder für ihre wohlverdiente Ruhepause noch fürs Essen. Etwa dann, wenn Fußballspieler in der Kantine auftauchen, die normalerweise für den AC Mailand, den FC Bayern München oder eine Nationalmannschaft tätig sind.

Rüsselsheim (es). Da war selbst der 1,90 Meter große Oliver Bierhoff mal platt: „Daß es hier so viele Italiener gibt", wunderte sich der deutsche Stürmerstar in Diensten des AC Mailand, als er mit seinen Teamkollegen zur Autogrammstunde im K 40 einläuft. Und ob es viele Italiener bei Opel gibt. Für die meisten von ihnen ist es ein Freudentag, als die Spieler des frischgebackenen Meisters der „Seria A" an ihrem Arbeitsplatz vorbeischauen.

Vincenzo Curto ist völlig aus dem Häuschen: „Ich bin von Kindesbeinen an Fan vom AC Milan, aber ich habe noch nie einen Spieler von dem Verein so nah gesehen". In den Händen hält er die Autogrammkarte, auf die Stars verewigt sind, deren Namen so wunderschön nach großer Oper klingen: Donadoni, Morfeo, Ambrosini, Albertini oder gar Guglielminpietro – na gut, Bierhoff paßt vielleicht weniger zum italienischen Singspiel.

Ein Film für die ganze Familie

Außerdem hält Vincenzo das Ereignis im Betriebsrestaurant von Opel Live auf einer digitalen Handkamera fest: „Für meinen Bruder, meinen Schwager, meine Freunde und meine Frau". Und natürlich für das Bambino, das sie gerade austrägt.

Vincenzo stammt aus Sizilien. Eugenio Leone, der zuvor bei der Autogrammstunde im K 40 dabei ist, aus Kalabrien. Was zeigt: Der AC Milan aus dem „reichen" Norden Italiens hat auch jede Menge Fans im „armen" Süden.

„In der unmittelbaren Nähe meiner Heimat gibt es nur Zwei- und Drittligisten. Als Kind mußte ich mir daher einen Verein etwas weiter weg suchen", erzählt Eugenio. „Heute habe ich, wie die meisten meiner Landsleute in Deutschland, zuhause eine Parabolantenne, mit der ich drei italienische Fernsehprogramme empfangen kann – damit ich immer weiß, wie Milan gespielt hat."

Währenddessen schaut er etwas irritiert auf das Meßinstrument in seiner Linken: „Ich weiß auch nicht, das hat mir einer in die Hand gedrückt, bevor er sich ins Getümmel stürzte." Er selbst will dagegen noch etwas warten, bis er sich seine Autogramme holt. „Ich habe noch Zeit", sagt er. Außerdem ist er körperlich nicht gerade der Kräftigste, was seine Chancen im Kampf um die begehrten Unterschriften natürlich sinken läßt: Im K40 ist nämlich gerade die Hölle los.

Im K 40: Ballkünstler hautnah

„Das ist Roberto Donadoni", jubelt einer der Fans. Der Milan-Veteran zählt immer noch zu den beliebtesten Italienern, auch wenn er mittlerweile nicht mehr zu den großen Leistungsträgern zählt. Weniger bekannt zu sein scheint dagegen das Gesicht von Meistertrainer Alberto Zaccheroni: Der wird verschiedentlich mit Gernot Andree verwechselt, dem Leiter der Opel-Werksicherheit.

Ansonsten verblüfft es, wie sehr die Südländer ihren „Gastarbeiter" Oliver Bierhoff lieben – in der italienischen Fachpresse war der Deutsche in der abgelaufenen Saison nicht gerade unumstritten. Für die Fans zählen aber vornehmlich seine 20 Tore, mit denen er Milan den „Scudetto" sicherte. „Er hat einen Kopf aus Stein", nickt Eugenio anerkennend: Denn allein 15mal rammte Bierhoff den Ball mit dem stets wohlfrisierten Schädel in die Maschen.

Seine Art aufzutreten tut ein übriges, wie Dolmetscherin Bettina von Oertzen-Ronzani findet: „Er behandelt die Fans unheimlich toll. Und er spricht sehr gut italienisch mit einem sehr schönen Akzent". Das ist auch ein Grund, weswegen Bierhoff in Italien einen klaren Sympathievorsprung vor Michael Schumacher hat.

Gegenbesuch: Die Kicker nahmen die Produktion unter die Lupe

Die Zeit ist viel zu schnell vorbei

Natürlich reicht die Zeit am Ende nicht, um alle Autogrammwünsche zu erfüllen. Die Mannschaft muß weiter, schließlich wartet der Spiel-Termin in Mainz. Wer's nicht geschafft hat, eine Unterschrift zu bekommen, muß halt das nächste Mal abwarten: Ein Ende der Partnerschaft zwischen Opel und Milan ist noch lange nicht in Sicht.

Und in der Zwischenzeit kann man sich das Video von Vincenzo anschauen, noch bevor sein Bambino es das erste Mal zu sehen bekommt. Ach, übrigens: Den Namen welchen Milan-Spielers wird es eigentlich tragen? „Von gar keinem", lacht Vincenzo. „Es wird ein Mädchen."

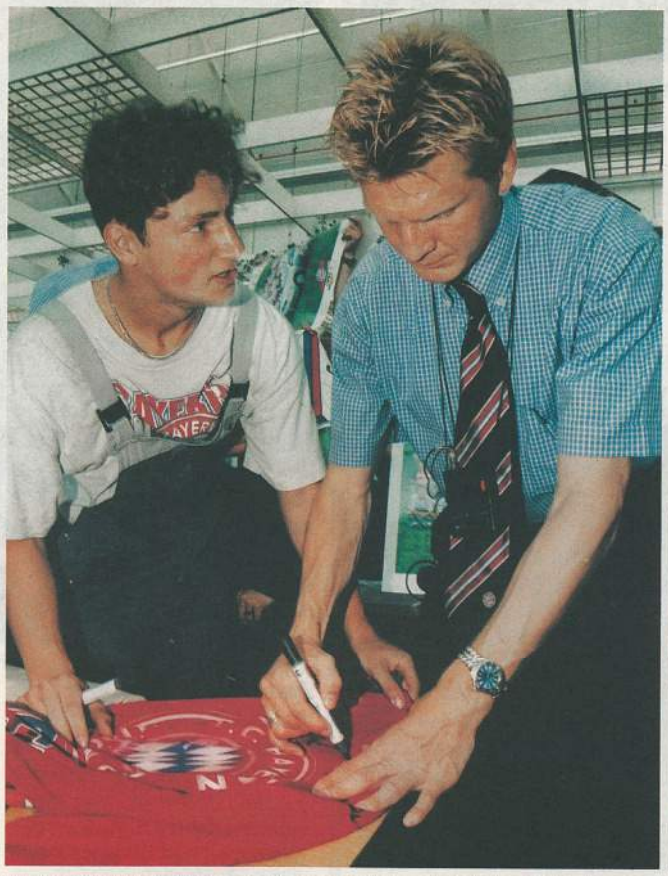
Wer gedacht hat, die heißblütigen Italiener in Opel-Diensten hätten einen „Tumult" verursacht, als ihre Landsleute aus Mailand das Werk besuchten, wurde einen Tag später belehrt, was wirklich ein „Tumult" ist: Als der Bayern-Troß in die Kantine des K 40 einlief, machte sich der Küchenchef ernsthaft Sorgen um Geschirr und Mobilar.

Bestimmte am Tag zuvor deutlich der italienische Akzent die irre Szene, war im etwa dreimal so großen Auflauf diesmal der hessische vorherrschend. Wobei auch rheinhessische, vereinzelt aber auch schwäbische und pfälzische Idiome durchklangen. Schließlich kommt die Opel-Belegschaft aus einem weiten Umland, und die Meister-Bayern haben Fans in allen Bundesländern – mehr als jeder andere Fußballbundesligist.

Zu den begehrtesten Krakeln zählte natürlich der von Spielgestalter Stefan Effenberg, der sich sichtlich bemühte, keinen Fan zu enttäuschen. Die Schau gestohlen wurde ihm allerdings von – na, von wem wohl? – Mario Basler.

Als ihm im Opel Live-Gebäude ein kleiner Junge über den Weg lief, fragte Super-Mario ihn mit gespieltem Erstaunen: „Was, du mußt auch schon hier arbeiten?" – und sorgte so für den Lacher des Vormittags. Das Rauchverbot im Opel Live-Gebäude behagte ihm weniger, tat aber seiner guten Laune keinen Abbruch.

Zum Abschied bat der ausgewiesene Weißbierfreund seine Mannschaftskameraden in den Bus, in dem er das Ziel der Reise – seine Heimat übrigens – mit einem kleinen Liedchen ankündigte: „Auf, ihr Brüder, in die Pfalz." Und an die Adresse der Zurückbleibenden: „Also denn, baut weiter so schöne Autos." ■



Flott mit Fuß und Finger: Bayern-Stars wie Stefan Effenberg und Mario Basler schrieben Autogramme, soviel die Stifte hergaben

Fotos (5): Sämmer

Sensation blieb aus

Bayern schlugen Werkself

Zum Abschluß der „Bayern-Festspiele“ bei Opel wären 4000 Zuschauer im Rüsselsheimer Stadion um ein Haar Zeuge einer sportlichen Sensation geworden. Im Spiel der Opel-Auswahl gegen den Deutschen Meister schrieb man die 88. Minute, als Auswahlspieler Omar Chebab den Ball in die bayrischen Maschen jagte und sein Team noch einmal zur Aufholjagd blies. Vergebens jedoch: Die Truppe von Ottmar Hitzfeld rettete ihr knappes 12:1 über die Zeit.

Angriff: Die Werkself ging engagiert zur Sache

Daneben: Mario schämt sich

Au Backe: Auch ohne Nationalspieler waren die Bayern torgefährlich

Rüsselsheim (es). Fast 20 Minuten hat die tapfere Betriebsmannschaft, die sich aus jeweils fünf Spielern aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach zusammensetzt, ihren Kasten sauber gehalten. Torwart Peter Ernst, Mitarbeiter im Werk Kaiserslautern und Torwart des renommierten pfälzischen Kreisligisten SV Oberarnbach, pariert ein ums andere Mal gegen Basler, Effenberg & Co.

„Das war ein Riesenerlebnis“, erinnert sich Ernst später. „Besonders für mich. Bis heute morgen wußte ich noch gar nichts von meinem Glück. Ich mußte kurzfristig für einen Kollegen einspringen, die Schuhe habe ich mir noch schnell geliehen.“

Die allgemeine Torlosigkeit endet, als ein „Effe“-Eckball, von schicksalhaftem Gegenwind begünstigt, über Ernst hinwegfliegt. Der Eisenacher Frank Baumbach kratzt den Ball von der Linie, doch Schiedsrichter Gerhard Steudter aus Wiesbaden – die hessischen Landeshauptstädter haben es mit dem Fußball bekanntlich nicht so – erkennt auf Tor. Ein Bundesliga-Skandal droht, bis Baumbach zugibt: „Der war drin.“ Menschliche Größe, wie sie im Profisport selten geworden ist.

Mehr aus Versehen schiessen die Bayern dann noch zwei Tore, ehe der Coach der Opel-Auswahl seine erste taktische Finte legt.

Der Deutsche Meister hat dem Team seines Sportpartners seinen ehemaligen Keeper Raimond Aumann als Trainer zur Verfügung gestellt und sich dadurch einen Bärendienst erwiesen. „Wenn der Mario einen Freistoß schießen will, macht's ihr einfach koane Mauer – dann woaß er nett, was los is'“, befiehlt Aumann den Opel-Jungs.

Gesagt, getan. Plötzlich tritt „Super-Mario“ Basler 20 Meter vor dem Tor zum Freistoßkick an – und findet keine Mauer, um die er das Leder in der ihm eigenen Art herumzirkeln könnte. Hilflos und verwirrt verzieht der Kunstschütze den Ball völlig. Ein Opel-Spieler – der Name bleibt aus Gründen des Anstandes ungenannt – hat Mitleid mit seinem Idol und lenkt den am Tor vorbeifliegenden Ball in die eigenen Maschen.

Pause. „Die Bayern-Spieler sind echt in Ordnung, gar nicht so überheblich, wie ihnen immer nachgesagt wird“, erzählt Peter Ernst. „Torwart Sven Scheuer habe ich vor dem Spiel um sein Trikot gebeten. In der Halbzeit kam er extra zu uns in die Kabine, um es mir zu bringen.“

Das Trikot des Eisenachers Ken Stötzel ist mit den Unterschriften von Effenberg, Thorsten Fink und Bayern-Co-Trainer Michael Henke verziert, als er wieder auf den Platz tritt. Wie seine Teamkollegen lacht er und scheint die ganze Angelegenheit locker zu nehmen. Doch die Menge spürt: Jetzt machen die Opelaner ernst. Bayern, zieht euch warm an.

In der Tat fängt es an zu regnen. Von Ferne zucken Blitze, Donner grollt, Wind pfeift, und die Werksmannschaft kommt immer besser ins Spiel. Die Bayern haben mit David Jarolim oder Andrew Sinkala einige unerfahrene Nachwuchsspieler auf dem Platz, die einen solchen Druck noch nicht gewohnt sind. Um ihrer Nervosität Herr zu werden, schießen sie nochmal acht Tore.

Doch das scheint alles nicht zu helfen. Jeder im Stadion ahnt: Ein 12:0 ist keine Lebensversicherung. Ein Tor für Opel, und bei den Münchnern brechen alle Dämme. In der 81. Minute wirbelt sich Omar Chebab gefährlich durch die Bayern-Abwehr, doch Scheuer, Fink und die übrige Hintermannschaft stoppen ihn gerade noch mal mit vereinten Kräften.

Obwohl die Spannung nun auf dem Siedepunkt ist, findet der supercoole Opel-Coach Zeit zu einem Statement für die Opel Post. „I bin zufrieden mit moane Jungs, sie hoam toll gekämpft. Jede andere Betriebsmannschaft, beispielsweise die von Bayer Leverkusen, hätt' mer heit' gepoackt.“

Dann fällt Chebabs Anschlußtor. „Poackt's jetz' den spielerischen Glanz aus“, ordnet Aumann an. Zu spät jedoch. Schiedsrichter Gerhard Steudter pfeift überpünktlich ab – mit dem Zeit-Nehmen haben es die Wiesbadener auch nicht so. Die Bayern sind gerettet.

„Woas soll's“, resümiert Raimond Aumann. „Das Wetter hat groad noch so gehalten, für meine Jungs war's ein Erlebnis, und für die Leit woars a Gaudi.“ So kann man es natürlich auch sehen. ■

Fotos (4): Sämmer

Begehrt: Ottmar Hitzfeld stellte sich auch in Rüsselsheim den Fans

Kabinettstückchen

Mainz, wie es singt und lacht

Die Trainer waren sich schon vor dem Spiel einig: „Das Ergebnis ist zweitrangig.“ Glücklicherweise hielten sich die Schützlinge vom FC Bayern und dem AC Mailand auch an die zweite Vorgabe ihrer Übungsleiter: „Wir wollen den Zuschauern gute Unterhaltung bieten.“

Fotos (3): Sämmer

15 500 am Bruchweg: München und Mailand machen Mainz munter

Mainz (es). 15 500 Zuschauer im Mainzer Bruchwegstadion durften erleben, wie die Stars auf dem Platz streckenweise hohe Kicker-Kunst zelebrierten, so daß das Jubiläumsspiel zwischen München und Mailand ein Fußballfest wurde. Ein Volksfest war es ohnehin.

Der Gewinn der jeweiligen nationalen Meisterschaft beflügelte viele Spieler zu Kabinettstückchen, an denen sich das Publikum ergötzte. Der Erfolg der beiden Teams sorgte aber nicht nur für gelöste Stimmung bei den Kickern, sondern zeigte auch, daß Spitzenleistungen nur erzielt, wer international denkt, wer auf technisches Know-how über Ländergrenzen und Nationalitäten hinweg setzt.

Das gilt nicht nur im Fußball, sondern auch im Automobilbau. Opel beispielsweise ist längst auch jenseits der Alpen ein Begriff: 1998 schob sich das Unternehmen in Italien auf Platz 2 bei den Automobilverkäufen.

Zu dem Erfolg beigetragen hat auch die nunmehr fünf Jahre währende Partnerschaft mit dem AC Mailand, jetzt 16maliger italienischer Meister und fünf Mal Gewinner des Europacups der Landesmeister. Bei seiner jüngsten Meisterschaft setzte der Renommierclub auch auf technisches Know-how made in Germany, vor allem auf die 20 Tore von Oliver Bierhoff.

Diese Internationalität offenbarte sich auch in Mainz: Drei Tore schoß der italienische Meister gegen den deutschen, und alle drei erzielten deutsche Nationalspieler: zwei Oliver Bierhoff und eines der Ex-Münchner Christian Ziege, worüber sich Coach Alberto Zaccheroni besonders freute – Ziege kommt nach einer durchwachsenen ersten Saison in Milan immer besser in Tritt.

Die Bayern trafen zwar nur zweimal, brauchten sich aber trotzdem nicht als Verlierer zu fühlen. Für Begeisterung sorgte vor allem ein Lupftor von Carsten Jancker, was auf der Tribüne gar den Altmeister deutscher Fußballtechnik jubeln ließ: Bayern-Präses Franz Beckenbauer.

So viele Stars, Tore und Torraumszenen ziehen natürlich auch die Medien an: Daß die Stimmung schon vor dem Spiel auf dem Höhepunkt war, dafür hatte neben Opel der Radiosender FFH gesorgt, der schon am Nachmittag auf dem Mainzer Rathausplatz mit Live-Musik zu einer „Welcome Party“ geladen hatte. Dort war auch die Live-Übertragung des ZDF auf einer Leinwand zu sehen. Und daheim sahen noch einmal 2,5 Millionen Menschen zu.

So gab es am Ende nur Gewinner zum großen Kick anläßlich des Doppeljubiläums, das in Mainz gefeiert wurde: 100 Jahre Opel-Automobile und zehn Jahre Partnerschaft mit dem deutschen Rekordmeister. Kein anderes Team in der Bundesliga arbeitet so lange mit einem Sponsor zusammen wie der FC Bayern.

„Wir sind froh über einen derart verläßlichen Partner“, resümiert „Kaiser Franz“. „Hinter dieser Zusammenarbeit steckt mehr als die bloße Abhängigkeit von Erfolgen. Das hat sich in der Saison '91/'92 gezeigt, als Opel ohne zu zögern seinen Vertrag mit uns verlängerte, obwohl wir in dem Jahr nur Zehnter wurden.“ ■

Zum Genießen: Oliver Bierhoff staubt zum 1:0 für Mailand ab

Ballbeschwörung: Carsten Jancker unterwegs

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

1. Juni
Manfred Bopp,
ITEZ
Karl Heinz Peinelt,
ITEZ ME P&ZW
Preßwerkzeuge Produktion

7. Juni
Paul Konopka,
Instandhaltung Chassis

25 Jahre

Rüsselsheim

9. Juni
Evangelos Karoussos,
LSE Transport Logistik

25 Jahre

Bochum

5. Juni
Dieter Bergmann,
TSB Elektrowerkstatt

14. Juni
Bernd Reuter,
IPS Bahn-Versand
und Anlieferung

Manfred Bopp

Karl Heinz Peinelt

Paul Konopka

Wir gedenken

Rüsselsheim

Horst Gutzmann,
geb. 08.08.1942, gest. 24.04.1999,
Zentralwerkstätten Werkzeugbau
Wolfgang Bauer,
geb. 02.09.1945, gest. 26.04.1999,
ITEZ
Werner Luley,
geb. 01.07.1939, gest. 02.05.1999,
ITEZ

Bochum

Peter Schlesinger,
geb. 05.11.1944, gest. 28.04.1999,
T&Z-Verladung, Lacklager und
Außenläger
Karl-Heinz Stetzka,
geb. 14.04.1948, gest. 29.04.1999,
Qualitätssicherung Labor

Reisen bildet...

...macht aber auch Spaß: Tips und Trips für Mitarbeiter

Was haben Katzentatzen, Hirschenwirt und Buffalo Bill gemeinsam? Sie sind Bestandteil der Reisen für Mitarbeiter, die auch in diesem Jahr wieder auf zahlreiche Teilnehmer warten.

Foto: Stella

Bei Anruf Abfahrt: Cats und Disney warten

Rüsselsheim (am). Mit „Cats" lädt am Wochenende vom 20. bis 22. August ein Klassiker unter den Musicals nach Hamburg ein. Der Aufenthalt im Hotel „Berlin" kostet pro Person im Dreibettzimmer 543 Mark, im Doppelzimmer 567 Mark und im Einzelzimmer 628 Mark. In der zweitägigen Reise sind außerdem enthalten: ein Begrüßungstrunk, eine mehrstündige Stadtrundfahrt, Abendessen im Restaurant „Störtebecker", Fischmarktbesuch, geführter Rundgang durch St. Pauli sowie ein Ausflug zum Schulauer Fährhaus und nach Blankenese.

Jede Menge Abenteuer, Sport und Spaß wartet vom 9. bis 12. September auf alle Aktiven. Die faszinierende Bergwelt des Salzburger Landes wird mit Mountainbike und zu Fuß erkundet. Den ganz Mutigen bescheinigt die Urkunde die Teilnahme an der Raftingtour auf der Salzach. Gestärkt wird sich anschließend mit einer zünftigen Rafting-Jause. Den Abschluß dieser Vier-Tages-Tour bildet das Grillfest am letzten Abend. Dort gibt es für die Teilnehmer noch eine kleine Überraschung. Der Gasthof „Hirschenwirt" wartet mit gemütlich rustikaler Atmosphäre auf den Besuch aus Rüsselsheim. Im Preis von 522 Mark im Dreibettzimmer, 532 Mark im Doppelzimmer und 563 Mark im Einzelzimmer ist Übernachtung und Halbpension enthalten.

Der Wilde Westen ist nicht weit: Vor den Toren von Paris führt die Route 66 vom 8. bis 10. Oktober direkt in das Hotel „Santa Fe". Der Tag im Disneyland Paris beginnt mit einem Frühstück mit den liebsten Disney-Freunden. Danach ermöglicht das unbegrenzte Zwei-Tages-Ticket ausgiebiges Erkunden aller Attraktionen. Preis pro Person im Dreibettzimmer 467 Mark, im Doppelzimmer 539 Mark und 752 Mark im Einzelzimmer. Zusätzlich buchbar ist am Freitag abend die Buffalo Bill's Wild West Dinner-Show. Revolverhelden und echte Indianer erwarten stimmkräftige Unterstützung bei der einzigartigen Reitershow. Serviert wird ein deftiges Wildwest-Menü. Und den Cowboyhut, der am Eingang überreicht wird, nimmt man auf jeden Fall mit nach Hause. Preis pro Person 103 Mark.

Weitere Informationen und Anmeldungen bei der Internen Kommunikation im Adam Opel Haus, Telefon 06142/77 29 23 oder bei American Express, Telefon 06142/60 26 53. ■

Viel gesehen

400 000 Kilometer im Omega 3000

Rüsselsheim (jan). Opel, der Zuverlässige – ein Spruch, der schon in den frühen 50er Jahren zum geflügelten Wort wurde. Stefan Brauers Omega 3000, Baujahr 1990, ist der rollende Beweis, daß die guten, alten Zeiten länger dauern können, als man so denkt. Vor ein paar Wochen zählte der Tachometer den 400 000sten gefahrenen Kilometer. „Ein Wagen, wie ein Stück Heimat."

Denn fern dieser hielt sich Stefan Brauer die letzten sieben Jahre oft auf. „Mein ehemaliger Arbeitgeber baute Anlagen für die Braunkohleförderung. Da war ich ständig auf Achse", erzählt der Maschinenbauingenieur von seinem Alltag in Bewegung. Heute überwacht Brauer in der Abteilung Umwelt, Strategie und Vorschriften im ITEZ die Abgasgesetzgebung in der ganzen Welt, mit Ausnahme Europas.

Als der 33jährige den 177 PS starken Dauerläufer 1991 gebraucht kaufte, saß er mehr am Lenkrad als am Schreibtisch. Da waren erst 70 000 Kilometer auf der Uhr des Omega, heute sind es rund 350 000 mehr, „und das mit dem ersten Motor, dem ersten Getriebe und der ersten Kupplung. Das einzige, was außerplanmäßig kaputt ging, war der Heizungskühler. Eine Panne hatte ich nie", erzählt der reiselustige Ingenieur.

Dabei wurde dem Dreiliter-Omega im harten Berufsalltag nichts erspart. „Wo Kohle gefördert wird, geht's nicht gerade komfortabel zu. Erst als nur noch Allrad-getriebene Autos weiterkamen, habe ich ihn stehenlassen."

Und warum ein Opel? „Ich hatte schon einen D-Rekord, einen E-Rekord und einen C-Commodore. Schon mein Vater fuhr immer Opel. Was anderes kommt nicht in Frage", sagt Brauer. Trotzdem will er sich jetzt von seinem Omega trennen. Ein neuer MV6 steht schon so gut wie vor der Tür. „Den Omega kann ich guten Gewissens verkaufen. So zuverlässig wie der ist, läuft er noch ewig." ■

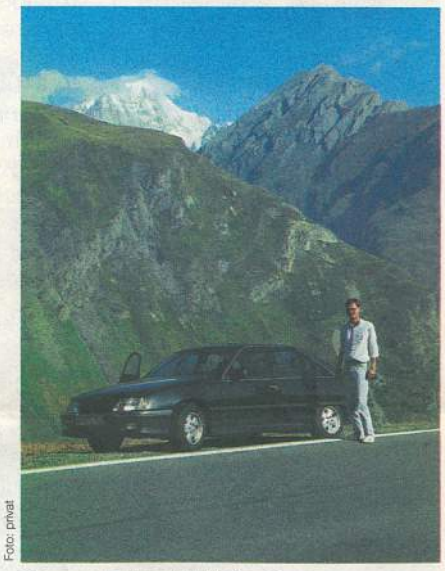


Foto: privat

Omega-Rekord: Stefan Brauer

„Werbung tut not" – eine alte Weisheit. Deshalb läutet der Verkauf an Mitarbeiter jetzt eine neue Runde ihrer Kommunikationskampagne unter dem Motto „Wir bei Opel fahren Opel" ein. Ein Slogan, der bereits seit einiger Zeit genutzt wird. Neuer Bestandteil der Kampagne ist eine Anzeigenserie, die intern als Aushang plakatiert werden soll. Das Startmotiv stellen wir hier vor. Zentrale Aussage: Wir wissen, was wir leisten. Und wir wissen, was wir an unseren Autos haben. Also fahren wir sie auch.

Geld-Anlage

Neue Direktversicherungs-Beiträge

Rüsselsheim (gk). Auf der Grundlage des Betriebsrentengesetzes können Opel-Mitarbeiter Teile des Lohns beziehungsweise Gehalts aus der individuellen Besteuerung herausnehmen und in einen Direktversicherungs-Beitrag umwandeln. Dieser wird zur Zeit mit einer pauschalen Einkommenssteuer von 20 Prozent belegt.

Der Beitrag wird für ein ganzes Versicherungsjahr als Gesamtbetrag jeweils im Dezember von der Weihnachts-Sonderzahlung einbehalten und an die jeweilige Versicherungsgesellschaft abgeführt. Beiträge aus Sonderzahlungen haben darüber hinaus den Vorteil, daß keine Beiträge zur Sozialversicherung entrichtet werden müssen.

Für Mitarbeiter, denen bisher der Jahresbeitrag zu hoch war, wurde die Beitragsskala nach unten erweitert. Es kann jetzt unter folgenden Jahresbeiträgen gewählt werden: 1200, 1500, 1800, 2 400, 2 700, 3 000 oder maximal 3 408 Mark. Versicherungsbeginn ist der 1. Dezember.

Die Antragsformulare müssen spätestens bis zum 31. August eingereicht werden. Informationsblätter, die die Rahmenbedingungen für den Abschluß einer Direktversicherung sowie Kontaktpersonen bei den Versicherungsgesellschaften enthalten, liegen in den Personal- und Sozialabteilungen aus. ■

Wer fährt mit?

Alzey → Rüsselsheim, A-Schicht, Portal 60, Tel.: 06731/43103
Neustadt/Kissingen → Rüsselsheim,
Montag/Freitag normal, Gleitzeit, Tel.: 09734/1751
Alzey → Rüsselsheim,
suche Mitfahrer, B-Schicht, Portal 45 und 8, Tel.: 06731/42863
MZ-Ebersheim → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Portal 24 oder 45, Tel.: 06136/42879
Wöllstein → Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, ITEZ, Gleitzeit, Tel.: 06703/664
Stockstadt → Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Portal 8, Tel.: 06158/895494

Stauträchtige Sommerwochen

Bad Windsheim (gms). Bei der Planung des Sommerurlaubs 1999 sollten Autofahrer die stauträchtigen Wochenenden vermeiden. Das rät der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD). Mit besonders viel Verkehr rechnet der Club an den Wochenenden 25./26. Juni, 9./10. Juli, 16. bis 19. Juli und 23./24. Juli. Zusätzlich sei an sechs Freitagen mit hohem Verkehrsaufkommen zu rechnen: am 2. und 30. Juli, am 13., 20. und 27. August sowie am 3. September. Grundlage für die Prognose sei eine Einschätzung des Verkehrsministeriums.

Junge Fahrer mehr gefährdet

Berlin (gms). Junge Autofahrer verursachen deutlich öfter schwere Unfälle. Das ist das Ergebnis einer Studie, die das Institut für Fahrzeugsicherheit durchgeführt hat. Im Rahmen der Untersuchung hatten die Wissenschaftler mehr als 1 000 schwere Auto-Unfälle ausgewertet. Dabei stellte sich heraus, daß an rund 40 Prozent aller Unfälle mit Schwerverletzten oder Toten Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren beteiligt waren.

Ausgesperrt und leer gefahren

München (lby). Jeden Tag mußten die Pannenhelfer des ADAC im vergangenen Jahr durchschnittlich 243 Autos öffnen, weil die Fahrer ihre Schlüssel im Wagen vergessen hatten. Wie aus der jetzt vorgelegten Pannenstatistik hervorgeht, öffneten die „Gelben Engel" bundesweit insgesamt 89 000 Fahrzeuge. „Gegen Vergeßlichkeit und Schludrigkeit gibt es eben noch keine Technik", sagte ein ADAC-Sprecher. Rund 62 000 Autofahrern mußte mit Kraftstoff geholfen werden, weil sie ihren Tank bis auf den letzten Tropfen leer gefahren hatten.

Der schnellste Koffer aller Zeiten

London (dpa). Ein zusammenklappbares Auto, das bequem in einem Koffer herumgetragen werden kann, hat der Grieche Vaios Panagiotou erfunden. Mit seinem 80 Zentimeter großen Gefährt will der Maschinenbau-Student der Uni Brighton zur Lösung des Parkplatzproblems beitragen. Das Miniauto wird von einem Rasenmähermotor angetrieben und bringt es auf maximal 56 km/h. „Es ist der schnellste Koffer, den ich kenne", sagte Panagiotou. Auseinandergeklappt werden die Kofferhälften zur Fahrzeugkarosserie. Räder, Lenker, Lampen und Blinker können binnen zwei Minuten ausgefahren werden und genauso schnell wieder verschwinden.

Reiselust ohne Frust

Wer mit dem Auto gut gerüstet in die Ferien fährt, erlebt keine bösen Überraschungen

Rüsselsheim (pui). Urlaubszeit gleich Reisezeit, und das beliebteste Verkehrsmittel der Deutschen ist und bleibt dabei unangefochten das Auto. Insbesondere Caravan-Modelle eignen sich dank ihres großzügigen Platzangebots für die Fahrt zum Urlaubsort. Damit die Ferienreise ein unbeschwerter Genuß wird, empfiehlt sich neben den üblichen Reisevorbereitungen auch ein akribischer Fahrzeugcheck.

Manches läßt sich hierbei problemlos selber in die Hand nehmen, wie beispielsweise das Reinigen oder Erneuern der Wischerblätter, das Messen von Luftdruck und Profiltiefe (vorgeschrieben sind mindestens 1,6 Millimeter), die Überprüfung des Ölstandes sowie die Flüssigkeitsstandskontrolle der Scheibenwaschanlage.

Um unliebsamen Überraschungen während der Reise wirksam vorzubeugen, sollte rechtzeitig ein Termin in der Servicewerkstatt vereinbart werden. Hier erfolgt die genaue Inspektion von Keilriemen, Bremsen, Lenkung, Kupplung, Getriebe, elektrischer Anlage und Kühlsystem.

Nicht zu vergessen: ein gut sortiertes Bord-Equipment für unvorhergesehene Pannen- oder Notfälle, bestehend aus Warndreieck, Abschleppseil, Verbandskasten, Wagenheber, Starthilfekabel, Handfeuerlöscher und Warnweste. Im Falle einer Auslandsreise sollten Grüne Versicherungskarte, Ersatzkeilriemen und Reservebirnen eingepackt werden.

Ebenfalls wichtig: Das Reisegepäck sollte sicher verstaut werden, am besten im Kofferraum. Schwere Gegenstände wie der Autoatlas gehören nicht auf die Hutablage, denn im Falle eines Crashs können sie sich in tödliche Geschosse verwandeln. Guten Schutz bieten zudem Sicherheitsnetze im Laderaum, wie sie bei den Caravan-Versionen von Astra, Vectra und Omega zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.

Wer so vorbereitet auf die Reise geht, kann Sonne, Sommer, Meer und Urlaub beruhigt genießen.

Foto: Opel

Auf dem Sprung: Vor dem Start in den Urlaub sollten alle Funktionen des Autos gründlich überprüft werden

Speedstart

Der Opel „Flitz" geht in Serie

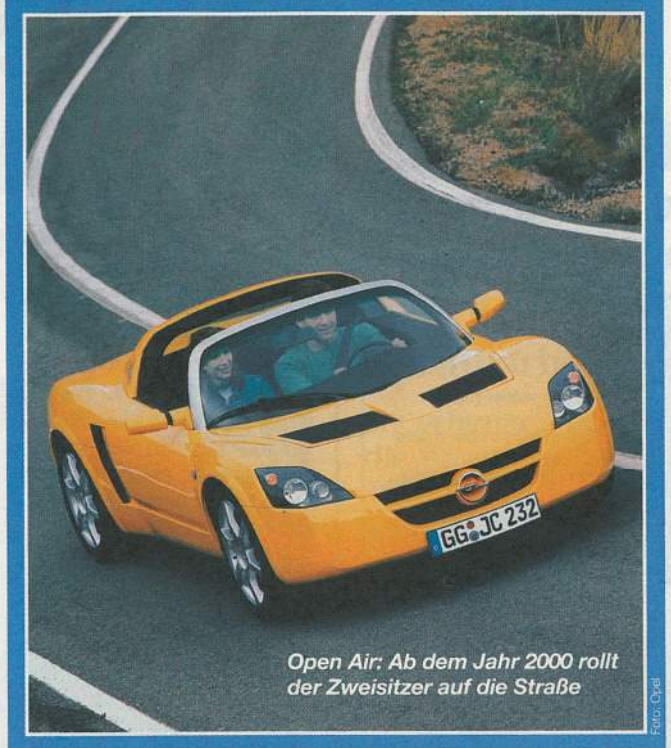


Foto: Opel

Open Air: Ab dem Jahr 2000 rollt der Zweisitzer auf die Straße

Rüsselsheim (pui). Das auf dem Automobilsalon in Genf vorgestellte Konzept Opel Speedster geht in Serie. Das Unternehmen hat beschlossen, daß der Leichtbau-Zweisitzer mit Aluminium-Chassis und Mittelmotor noch im Jahr 2000 auf den Markt kommt.

In Verbindung mit dem niedrigen Gewicht der Studie von rund 800 Kilogramm garantiert ein neu entwickeltes Ecotec-Vierzylinder-Aluminiumtriebwerk mit 108 kW/147 PS Fahrvergnügen pur. Das 2,2-Liter-16V-Aggregat beschleunigt den Opel-Sportwagen in weniger als sechs Sekunden von Null auf Tempo 100 und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von rund 220 km/h. Der MVEG-Kraftstoffverbrauch soll bei lediglich sieben Litern pro 100 Kilometer liegen.

Vorstandschef Robert W. Hendry betonte: „Die Resonanz auf das Speedster-Konzept war überaus positiv. Deshalb haben wir uns entschlossen, unseren Kunden eine Serienversion des attraktiven Zweisitzers anzubieten."

Edition erfolgreich

Das Jubiläums-Angebot kommt hundertprozentig an

Rüsselsheim (pui). Über 67 Prozent aller 1999 georderten Opel-Fahrzeuge sind „Edition 100"-Modelle. Insgesamt rund 100 000 Bestellungen entfielen bis Mitte April auf die anläßlich des hundertjährigen Automobilproduktions-Jubiläums von Opel angebotene Serie.

Spitzenreiter ist der Astra, dessen „Edition 100"-Version bereits rund 50 000 mal angefordert wurde. Dies entspricht einem Anteil von über 71 Prozent an den Auftragseingängen für den Opel-Bestseller. Auch die Jubiläumsmodelle von Corsa mit über 62, Vectra mit über 68 sowie Omega mit über 57 Prozent sind auf großes Kundeninteresse gestoßen.

Foto: Opel

Vier zum 100sten: Die Edition 100-Modelle sind Verkaufsschlager

Die „Edition 100"-Fahrzeuge sind durch dezente Optik-Details wie Fünf-Speichen-Alufelgen und beschriftete Türeinstiegsleisten erkennbar. Darüber hinaus bieten spezielle Ausstattungspakete einen Kundenpreisvorteil von bis zu 3 578 Mark gegenüber gleichwertig ausgerüsteten Basismodellen.

Gut gewachsen

Im Zafira kommen diverse Naturstoffe zum Einsatz

Rüsselsheim (pui). Opel setzt im neuen Zafira verstärkt nachwachsende Rohstoffe ein. Die ausgeprägte Umweltverträglichkeit des Compact Vans dokumentieren ein Dachhimmel, der großenteils aus Sisalfasern besteht, sowie Türinnenverkleidungen und Instrumententafelträger aus Holzfaserformstoff. Pro Jahr errechnet sich für den Siebensitzer ein Bedarf von rund 1300 Tonnen an nachwachsenden Rohstoffen.

Im Vergleich zu den herkömmlichen Verstärkungsstoffen aus Glasfasern weisen die Naturfasern mehrere Vorzüge auf: Neben den insgesamt besseren Umwelteigenschaften gewährleisten sie aufgrund ihrer Struktur auch eine wirkungsvollere Schalldämmung. Ein weiterer Vorteil ist das günstige Verformungsverhalten im Crashfall: Sowohl Sisal als auch Holzfaserformstoff sind extrem schlagfest und splittern nicht, so daß keine spitzen Bruchstücke in den Innenraum eindringen und Insassen gefährden können.

Zudem zeichnen sich die Naturstoffe durch geringes Gewicht aus, was Kraftstoffeinsparungen begünstigt. Bei den Opel-Modellen Astra und Vectra kommen Sisal-, Flachs- und Jutefasern zur Verstärkung des Dachhimmels zum Einsatz.

Umweltverträgliche Produktions- und gute Recyclingeigenschaften standen auch bei den Kunststoffteilen des Zafira im Vordergrund. So sind die Instrumententafel und sämtliche Verkleidungsteile im Innenraum des Compact Van aus dem sortenreinen PVC-freien Kunststoff Polypropylen gefertigt.

Foto: Opel

Feldversuch: Sisal- und Holzfasern ersetzen Kunststoffe

Von Anhang an gut

Seit Anfang des Jahres gilt Tempo 100 für Gespanne – Kein Problem für Opel-Zugfahrzeuge

Immer mehr Autofahrer nutzen immer häufiger Anhänger für freizeitorientierte Zwecke. Dabei werden an das Zugfahrzeug enorme technische Anforderungen gestellt. Um diese Anforderungen problemlos zu erfüllen, testet Opel alle Fahrzeugtypen schon in ihrer Entstehungsphase gründlich auf Gespanntauglichkeit.

Rüsselsheim (jh). Bereits in einem sehr frühen Entwicklungsstadium führen die Ingenieure des ITEZ ausgiebige Gespann-Erprobungsfahrten durch. Im Fokus der Spezialisten stehen neben den Fahrwerkseigenschaften der Antriebsstrang mit Motor, Kühlung, Getriebe und Kupplung sowie die Bremsen.

Hintergrund: Die Gruppe der ganzjährig aktiven Hobby-Gespannfahrer, die von Schulferien-unabhängigen Campern über Reiter und Drachenflieger bis hin zu Wassersportlern reicht, verzeichnet ein starkes Wachstum. Die Marke mit dem Blitz ist auf diesen Trend mit einer großen Palette an Fahrzeugen eingestellt, die sich durch ihre uneingeschränkte Eignung für den Anhängerbetrieb auszeichnen.

Diese Eignung erfordert jedoch gründliche Entwicklungsarbeit. So zielen beispielsweise Meßreihen in punkto Fahrdynamik bzw. – stabilität darauf ab, für den Gespannbetrieb ungünstige Einflüsse zu identifizieren und zu eliminieren. Pendel- und Schlingerbewegungen des Anhängers, die über die Zugvorrichtung übertragen werden, äußern sich beim Zugfahrzeug in Rollen um die Längs- und Gieren um die Hochachse. Die Rollneigung kann über eine Feinabstimmung der Stoßdämpfer und der Federraten an beiden Achsen reduziert werden. Primärer Ansatzpunkt zur Bekämpfung übermäßigen Gierens ist die Hinterachse. Am Übergang zur Karosserie befinden sich Gummielemente, deren Charakteristik durch andere Materialhärten oder modifizierte Bauteil-Geometrien verändert wird, um eine höhere Achs-Quersteifigkeit zu erzielen.

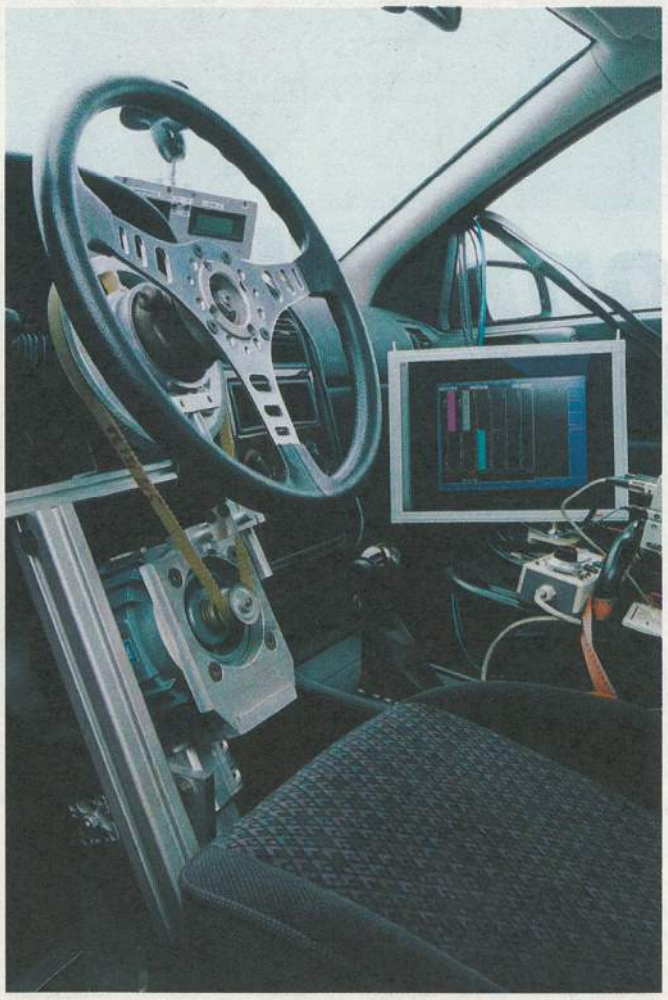
Kraftakt: Auf dem Prüfstand werden horizontale und vertikale Belastungen gemessen

Kraftwagen: Ein Bremsei am Haken

Die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage wird mit Hilfe von Prüfverfahren gesichert, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen. Bestandteil des Testprogramms sind beispielsweise Notbremsungen im Kurvengrenzbereich. Dabei entfalten die modernen ABS-Systeme ihre volle Wirkung. Im Gespannbetrieb trägt das ABS noch stärker zur Bremsweg-Verkürzung bei als im Solobetrieb. Zudem sorgt das elektronische Sicherheitselement zuverlässig dafür, daß das Zugfahrzeug bei maximalem Pedaldruck lenk- und beherrschbar bleibt.

Die Ecotec-Motoren begünstigen mit ihrer Low-end-torque-Charakteristik – hohes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen – einen vergleichsweise verbrauchs- und verschleißarmen Gespannbetrieb. Leistungsmindernde äußere Einflüsse wie hohe Ansauglufttemperaturen und/oder niedrige Luftdrücke in großen Höhen werden durch die Motorelektronik soweit möglich kompensiert. Im übrigen achten die ITEZ-Spezialisten bei der Motorraumauslegung auf die beste An- und Durchströmung aller kühlungsbedürftigen Komponenten.

Mit am stärksten wird die Kupplung im Anhängerbetrieb in Mitleidenschaft gezogen. Durch Anfahrserien mit maximaler Anhängelast tasten sich die Entwicklungs-Ingenieure ans Belastungslimit heran. Vom Ergebnis dieser Testläufe hängt die modellspezifische Dimensionierung der Kupplung und der Belag-Zusammensetzung ab.



Kraftrad: Alle Fahrimpulse werden registriert und ausgewertet

Auch bei den Zugvorrichtungen legt Opel Maßstäbe an, die über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehen. Hohe Festigkeitsreserven sind das Auslegungskriterium für die Fahrzeug-Heckpartie und die Voraussetzung für die Freigabe der ab Werk montierten Anhängerkupplungen. Zum internen Qualitätsprogramm gehört unter anderem die Bewährungsprobe P7.

P7 unterzieht das Material – Anhängerkupplung, Befestigungspunkte und Karosserie – einer Extrembelastung. Der in Dudenhofen aufgezeichnete und dann auf dem Prüfstand in einer Art Endlosschleife abgespulte Marterzyklus beinhaltet unter anderem: Vollbremsungen und heftige Anfahrmanöver, verschiedene Steigungsabschnitte, die beschleunigte Durchfahrt von Kurven sowie die Passage von Grobpflaster-, Höcker- und Schlaglochstrecken. So simuliert Opel die Beanspruchung durch den sogenannten Ein-Prozent-Fahrer und unterstellt dabei, daß dieser sich mit seinem Gespann permanent an der Grenze zum Mißbrauch bewegt. ■

Rohe Kräfte: Charakteristisches Schlingern im Pendelversuch

Fotos (5): Opel

Kraftvoll zubeißen: Ob Kompaktwagen oder Off Roader, auch mit Anhänger wird sicher gebremst

Praxistips für Gespannfahrer

- → Nutzen des optimalen Drehzahlfensters beim Anfahren am Berg (Ottomotor: 2 000 bis 2 800 min^{-1}, Diesel: 1 800 bis 2 200 min^{-1})
- → Möglichst früh hochschalten (an Steigungen und auf der Ebene)
- → Abschalten von Verbrauchern bei Extrembelastung (Klimaanlage, Sitzheizung, Heckscheibenheizung)
- → Im Gebirge: Hochwertigen Kraftstoff tanken (Benzin: 95 oder 98 ROZ, Diesel: Sommerdiesel)
- → Überhitzte Kupplung bei laufendem Motor regenerieren lassen
- → Bei unruhigem Anhänger: Tempo vermindern, Lenkrad ruhighalten
- → Bei schlingerndem Anhänger: Kräftig bremsen
- → Gepäck möglichst im Zugwagen unterbringen, schwere Gegenstände tief plazieren
- → Ladung im Anhänger möglichst tief und über der Achse plazieren
- → Stützlast möglichst hoch einstellen (im Rahmen der zulässigen Werte), dabei richtige Deichselhöhe (Kuppelpunkt) beachten
- → Bei Paßabfahrten: Zwischendurch Fuß vom Bremspedal (Reduktion thermischer Belastung) und beschleunigen (Förderung Gängigkeit Anhänger-Auflaufbremse)
- → Anhängerbremsanlage regelmäßig überprüfen bzw. warten lassen

Mitdenken läßt Verkehr fließen

Stuttgart (gms). Wer drängelt, ruft unter Umständen den nächsten Stau hervor. Darauf macht der Auto Club Europa (ACE) aufmerksam. Nutzen beispielsweise Autofahrer die Beschleunigungsspur beim Einfädeln in den Autobahnverkehr nicht voll aus und drängeln sich statt dessen unvermittelt zwischen die schneller fahrenden Wagen, gerät der fließende Verkehr ins Stocken. Auch Linksfahrer fördern demnach die Gefahr der Staubildung. Wer links fährt, obwohl rechts alles frei ist, halbiere die Kapazität der Autobahn, so die Verkehrsexperten des ACE. Außerdem provozieren chronische Linksfahrer verkehrswidriges Rechts-Überholen durch andere Autofahrer.

Rekordwert beim Autobahn-Neubau

Bad Windsheim (gms). Im kommenden Jahr soll das bundesweite Autobahnnetz um rund 190 Kilometer anwachsen. Das wäre ein Neubau-Rekord, so der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD). In der Vergangenheit seien durchweg jährlich nicht mehr als knapp 100 Kilometer Bundesautobahn neu in Betrieb genommen worden. Die größten Autobahn-Teilstücke werden im Jahr 2000 in den neuen Bundesländern fertiggestellt.

ADAC meldet Wasserqualität

München (jh). Wer genau wissen will, wie sauber die Badegewässer am gebuchten Urlaubsort sind, erfährt dies für 24 Pfennig pro Minute unter der Telefonnummer 0180/5 23 22 21. Der ADAC berichtet in seinem seit zehn Jahren bestehenden „Sommerclub“ wöchentlich über die Wasser- und Strandqualität an rund 3 900 Stränden am nördlichen Mittelmeer, an Nord- und Ostsee sowie an den bedeutenden Badeseen.

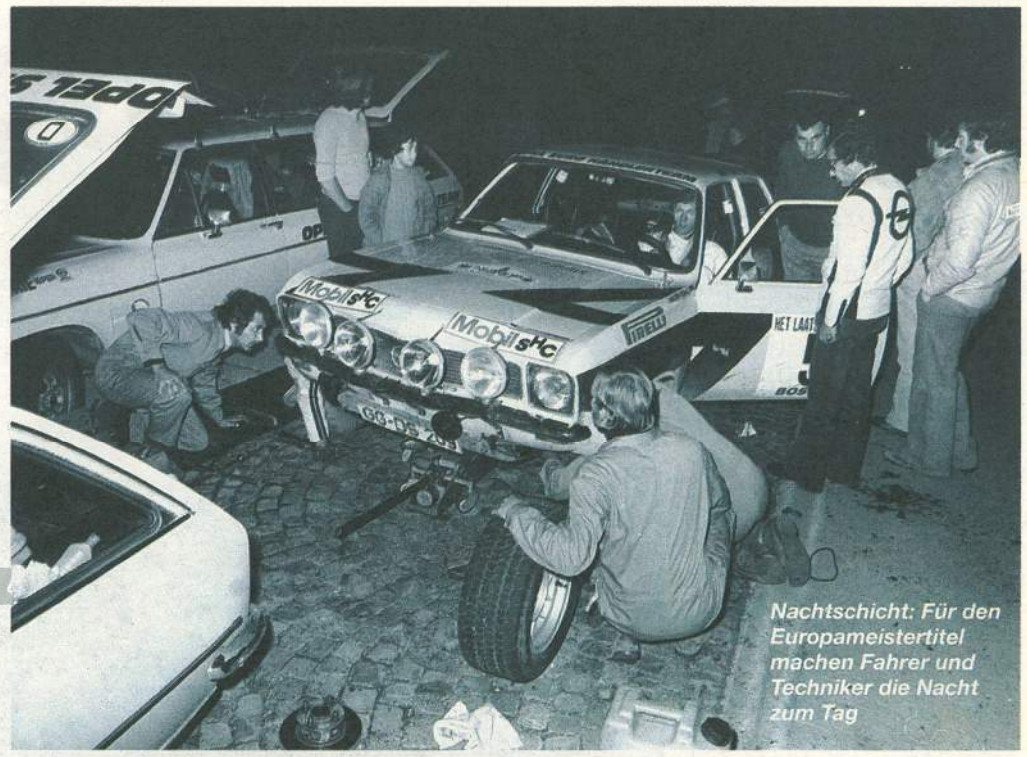
EU will Galileo zur Orientierung

Bonn (dpa). Das Bundeskabinett hat dem von der Europäischen Union geplanten Aufbau des unabhängigen zivilen Satellitennavigationssystems „Galileo“ zugestimmt. Dies teilte das Bundesverkehrsministerium jetzt mit. „Daraus werden neue Möglichkeiten zur Optimierung, Lenkung und Kontrolle der Verkehrsströme entstehen“, sagte Verkehrsminister Franz Müntefering. Er geht davon aus, daß Galileo im Jahr 2008 betriebsbereit ist. Bislang gibt es nur das US-amerikanische Satellitennavigationssystem GPS und das russische System „Glonass“. Mit Galileo mache sich Europa von diesen national kontrollierten Systemen unabhängig, so Minister Müntefering.

100 Jahre Automobilbau bei Opel

1899–1999

In diesem Jahr jährt sich zum 100. Mal die Geburtsstunde des Automobilbaus bei Opel. Angesichts dieses großen Jubiläums präsentiert die Opel Post eine 20teilige Serie über die wichtigsten Modelle der Vergangenheit. Im 19. Teil blicken wir noch einmal zurück auf die späten 60er und frühen 70er Jahre – die goldenen Zeiten des Motorsports im Zeichen des Blitzes.



Nachtschicht: Für den Europameistertitel machen Fahrer und Techniker die Nacht zum Tag

Komm', reich' mir Deine Hand: Klaus Steinmetz gratuliert dem Markenpokalsieger „Striezel" Stuck

Lange, sehr lange hatten die Öffentlichkeit und alle rennbegeisterten Opel-Fans darauf warten müssen: 1969 engagiert sich das Unternehmen – nach 30 Jahren Pause – wieder offiziell im Motorsport. Waren die Hessen zu Beginn des Jahrhunderts für ihre schnellen Boliden berühmt gewesen – man denke nur an die zahlreichen Erfolge eines Carl Jörns – und hatten die Opel-Flitzer Ende der 30er Jahre regelmäßig bei Zuverlässigkeitsfahrten Pokale und Medaillen abgeräumt, hielt sich das Unternehmen nach dem Krieg in Sachen Rennsport lange Zeit bedeckt.

Das Lorbeer-Sammeln überläßt man daher zunächst unerschrockenen Privatfahrern. Doch schließlich besinnt sich das Unternehmen seiner großen Renn-Tradition – und damit beginnen die goldenen Jahre des Motorsports bei Opel, die 1974 im Gewinn der Rallye-Europameisterschaft mit Walter Röhrl und Jochen Berger gipfeln. Doch auch bei Langstreckenfahrten und auf der Rundstrecke sind Autos mit Blitz ganz vorne dabei. Kadett, Ascona und Commodore lauten die Namen der erfolgreichen Renner aus Rüsselsheim und Bochum.

Als vielseitigstes Sportgerät entpuppt sich schnell der Kleinste im Feld, der alsbald manch größerem Konkurrenten das Fürchten lehrt. Sowohl auf Asphalt, aber viel mehr noch auf Schotter ist der B-Kadett allererste Wahl. Rührige Rallye-Enthusiasten hatten – noch ohne Werksunterstützung – schon den Vorgänger A zu ungeahnten Erfolgen getrieben, doch die zweite Auflage aus Bochum soll alles in den Schatten stellen. Mit dem 1,1-Liter-„Nähmaschinchen" macht sich der flotte Fähnrich einen Namen als wendiger Favoritenschreck und Abonnementsieger in seiner Klasse. Die ganz große Karriere beginnt aber erst mit dem 1,9-Liter-Vierzylinder aus dem C-Rekord, der 1967 Einzug unter der Haube hält.

Schon 1968 fällt die Bilanz beeindruckend aus: Bei 238 Veranstaltungen – die Anzahl der Rennen und Prüfungen ist angesichts der zunehmenden Popularität des Motorsports nahezu explodiert – erringen Opel-Fahrer 222 Klassensiege, 345 Gold- und 287 Silbermedaillen. Motorsport erfreut sich in ganz Europa ungeheurer Beliebtheit, ja ist gar zu einer Art Volkssport geworden. Wem die gebotene PS-Zahl nicht reicht, kann sich in den prall gefüllten Regalen der Tuner bedienen, die einem jeden Serienmodell auf Wunsch mehr Kraft und Herrlichkeit einhauchen.

Besonders beliebt ist und bleibt der Rallye Kadett 1900, der einerseits schon ausreichend Pferdestärken mit an den Start bringt und andererseits mit den Komponenten großer Verwandter noch ordentlich zulegen kann. Vor allem Günther Irmscher tut sich mit seinen Frisierkünsten hervor.

Der ehemalige ONS-Pokalsieger und Deutsche Tourenwagenmeister wählt für eine der härtesten Ausdauerprüfungen der Welt – die 15 000 Kilometer lange Tour d'Europe, die 1969 nach Syrien, Jordanien und in den Irak führt – den Kadett als Ausgangsbasis.

Während bei anderen Rallyes in erster Linie die Leistung im Vordergrund steht, geht es bei der Langstrecken-Tortur primär um Zuverlässigkeit. Keine Experimente, lautet die Devise, solide 130 Pferdestärken werden durch Verwendung von Doppel-Vergasern mobilisiert, eine kürzere Übersetzung und ein Sperrdifferential sorgen für spurtfreudigen Vortrieb. Wird normalerweise zum Erreichen einer besseren Straßenlage das Auto tiefergelegt, ist beim Tour d'Europe-Wagen das Gegenteil der Fall. Die schlechten Straßen erfordern eine größere Bodenfreiheit, ein zusätzlich montierter Tank sorgt dafür, daß die Räder genug Anpreßdruck haben und das Auto nicht wegen Benzinmangel liegenbleibt. Vier gewaltige Jod-Scheinwerfer (die Vorläufer der Halogen-Strahler) hinter einem Steinschlaggitter erweitern die Beleuchtungsbatterie des Kadett.

So gerüstet gewinnen die Opel-Piloten Kurt Waldner und Hans Vogt souverän die 13. Tour d'Europe, alle elf gestarteten Opel-Teams kommen ins Ziel und können zudem noch zwei Klassensiege verbuchen. Doch damit ist noch lange nicht Schluß. Zwar scheiden Waldner und Vogt 1970 mit Getriebeschaden aus, doch dann gelingt der sensationelle Hattrick: 1971, 1972 und 1973 gewinnen die beiden hintereinander den Langstreckenklassiker. Immer auf Opel, wenn der Kadett 1971 auch durch den Ascona abgelöst wird, mit dem die Motorsportabteilung noch viel vor hat.

Bis jedoch Walter Röhrl am Volant des neuen Mittelklässlers im Opel-Modellprogramm dreht und zum EM-Titel fährt, läßt Klaus Steinmetz mit seinen kompromißlosen Commodore die Rundstrecke erzittern. Hatte schon der Kadett die sportlichen Ambitionen der Autos mit dem Blitz unter Beweis gestellt, überzeugen die gelben Renn-Limousinen auch die letzten Ungläubigen.

Seit 1967 bereichert der Geschwaderführer die Fahrzeug-Palette bei Opel. Fahrer der starken GS/E- und GS-Varianten haben auf der Autobahn niemanden zu fürchten. Der heißeste Renner ist aber zweifellos der GS 2800, dessen Reihensechszylinder aus dem Admiral stammt und lässige 145 PS abgibt. Besonders an das immer größer werdende Heer der Privatfahrer hat Opel gedacht, als im April 1970 eine auf 2 000 Einheiten limitierte Wettbewerbsvariante des GS 2800 angeboten wird.

Für den Hausgebrauch bietet Steinmetz noch weitere Tuning-Stufen an. Etwa den „GS 2800 S", der 182 PS leistet und damit in 8,8 Sekunden von 0 auf 100 sprintet. Bei fast 200 km/h liegt die Spitze und weil drei Jahre vor der Ölkrise ein ordentlicher Spritdurst keine Schande ist, schenkt sich der Motor im Schnitt großzügige 18,2 Liter Super ein. 21 000 Mark, fast 8 000 Mark mehr als das Serienpendant, kostet der Wagen.

Flottes Geschwader: Beim Markenrennen auf dem Nürburgring avancierte der Kadett 1970 zum bevorzugten Sportgerät der Piloten

Europameisterlich: Mit spektakulärem Fahrstil und einem 206 PS starken Ascona gewinnen Walter Röhrl und Co-Pilot Jochen Berger die Rallye-EM im Jahre 1974

Schneller und teurer ist da nur noch eine für den Straßenverkehr gezähmte Rennversion mit Dreiliter-Aggregat und 230 PS. „Rallye-Racing"-Redakteur Peter Hellgut ist im Autotester-Himmel: „Kurzum, es handelt sich um ein richtiges Profi-Auto, das keine andere Aufgabe hat, als Siege zu erringen. Das einzige, was der Motor noch mit seinem Ausgangsprodukt gemein hat, sind das sofortige Anspringen nach einer nebligen Herbstnacht im Freien, sowie der runde Leerlauf bei circa 1200 U/min. Sonst kennt er nur noch eine Stellung: Vollgas."

Auch auf der Piste sorgt ein solcher Wagen für Furore. Zur dritten Auflage des Opel-Markenpokals im Jahre 1971 läßt Steinmetz die bis dahin fulminanteste Entwicklungsstufe des ehemals so kommoden Commodore an den Start gehen. Auf drei Liter Hubraum erweitert, mit einem Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall ausgerüstet, leistet das Triebwerk nun 260 PS. In diesem Jahr sprengt der Markenpokal, der immer im Vorfeld des Großen Preises von Deutschland auf dem Nürburgring ausgetragen wird, alle Dimensionen.

130 Fahrer haben sich gemeldet, so daß erstmals zwei Rennen organisiert werden müssen. Die deutschen Renn-Asse wie Helmut Mander, Dieter Fröhlich und Willibald Kauhsen treffen auf starke internationale Konkurrenz aus Schweden und Frankreich. Der Favorit ist jedoch beim Steinmetz-Rennstall unter Vertrag: Hans Stuck junior, Sohn des ehemaligen GP-Fahrers und Bergkönigs, sitzt am Steuer eines Commodore 3000. Schon im Training hatte der 20jährige „Striezel" Stuck die Gegner hinter sich gelassen und auch im Rennen hat sein Wagen die gelb-schwarze Schnauze vorn.

Im nächsten Jahr sind die Motoren der großen Geschwaderführer noch einmal erstarkt, nun wuchten die Sechszylinder 300 PS auf die Kupplung, riesige, aufgebohrte Weber-Doppelvergaser füttern das hungrige Monster im Bug mit explosiver Nahrung. Je nach Übersetzung braucht der Commodore für den Sprint knapp 5 Sekunden bis Tempo 100 erreicht ist, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 260 km/h.

Doch trotz aller Erfolge läßt sich nicht leugnen, daß die Markenrennen ihren Zenit überschritten haben, auch wenn die '72er Auflage die Vorjahres-Veranstaltung – was Teilnehmerzahl und Rundenzeiten betrifft – noch einmal überboten hat. Das Unternehmen widmet sich seit dem Erscheinen des Ascona verstärkt dem Rallye-Sport, schon 1972 übertrifft das Asphalt- und Schotter-Engagement das Bemühen, auf der Rundstrecke zu glänzen.

Gut behütet: Die Tour-Gewinner Kurt Waldner (l.) und Hans Vogt

Dabei wird der Lückenfüller zwischen Kadett und Rekord zum Titelaspiranten. Ein Zwiespalt, dem später auch die Werbung Rechnung trägt: „Packesel – wenn Sie ihn brauchen. Opel Ascona. Rallye erprobt."

Einen wichtigen Grundstein hatten die Ingenieure aus Rüsselsheim selbst gelegt. 1970 präsentiert Opel stolz einen Tuningsatz mit Querstrom-Aluminium-Zylinderkopf, mit dem der auf zwei Liter Hubraum (1997 Kubikzentimeter) aufgebohrte 1,9-Liter-Vierzylinder nun 190 PS liefert, mehr als doppelt so viel wie in der Serie. Die kettengetriebene Nockenwelle liegt nun oben und betätigt die Ventile über rollengelagerte Kipphebel, womit auch hohe Drehzahlen kein Problem mehr darstellen. Das Hochleistungs-Aggregat wird zum festen Bestandteil eines jeden Tuners und zementiert Opels dominante Stellung im Motorsport.

Ihr ganzes Potential stellt die neue Zylinderkopf-Motor-Kombination des Ascona A in den feinfühligen Händen eines Walter Röhrl unter Beweis. Seit 1972 fahren Röhrl und Beifahrer Jochen Berger für Irmscher, ihr Debüt feiern beide auf einem Commodore GS/E bei der Rallye Monte Carlo 1974, mit der Gründung des Opel-Eurohändler-Teams nimmt das Unternehmen zum ersten Mal nach dem Krieg das Heft wieder selbst in die Hand und organisiert die Rallye-Einsätze im eigenen Haus.

Doch die Ausgangsposition ist denkbar ungünstig, die Ölkrise hat natürlich auch im Motorsport ihre Spuren hinterlassen. Bei der Rallye-Weltmeisterschaft werden sogar so populäre Läufe wie die Monte Carlo, die Akropolis- und die Schweden-Rallye abgesagt. Deswegen entscheidet man sich in der Rüsselsheimer Motorsportabteilung für das Europa-Championat. Der gelb-schwarze Ascona ist in Bestform, 206 PS bei 6700 Umdrehungen leistet sein Sportlerherz, die unkaputtbare Technik zeigt sich erstaunlich seriennah.

Den ersten Sieg feiern Röhrl/Berger bei der Firestone-Rallye in den nordspanischen Bergen, dann folgt die holländische Tulpen-Rallye, wo sie einen Start-Ziel-Sieg herausfahren. Auch die ADAC-Rallye Hessen gewinnt das Opel-Duo souverän, fünf Minuten liegen sie vor den Zweitplazierten, also Welten entfernt. „Jenseits von Gut" titelt „Rallye-Racing". Walter Röhrl, der Vizemeister des letzten Jahres, fährt sein eigenes Rennen, dem Feld um Lichtjahre voraus und schon jetzt ist sich die Motor-Presse sicher: „Wer ihn hier sieht, hat den neuen Europameister dieses Sports gesehen".

Der vierte Titel folgt im Juli bei der Moldau-Rallye, wo Röhrl und Berger – trotz elfmaligen Wechselns des Keilriemens – mit 16 Minuten Vorsprung gewinnen. Die spektakuläre Fahrweise und das Basteln und Schrauben um EM-Punkte begeistern die Zuschauer.

Mit derlei Qualitäten entscheidet Opel auch die Donau-Rallye in Rumänien für sich, der fünfte Sieg in Folge. Nun führen Röhrl und Berger mit 100 Punkten die Gesamtwertung an, schon am 11. Oktober, wenn die Startflagge zur 13. Rallye Internazionale di Lugano fällt, kann auch die Entscheidung fallen. Und so kommt es: Zehn Minuten vor den Zweitplazierten kommen sie ins Ziel und gewinnen den 1000 Kilometer langen Lauf. Von den 52 gestarteten Teams kommen überhaupt nur 18 an.

Nach dem sechsten Gesamtsieg sind Röhrl und Berger vor noch drei ausstehenden Wertungsläufen bereits Europameister. Möglich macht es das Reglement, sechs Rennen werden gewertet, macht summa summarum 120 Punkte, mehr gibt es nicht zu verteilen. Die hat die Ascona-Mannschaft jetzt auf ihrem Konto, so viel wie kein anderes Team zuvor.

Der nächste Triumph gelingt Walter Röhrl auf Ascona 400, der Ausnahmefahrer wird auf Opel Rallye-Weltmeister. Heute schickt sich das Astra Kit Car an, in die Reifenspuren seiner erfolgreichen Vorgänger zu fahren. Doch das ist eine andere Geschichte.

Jan-Henrik Muche

Markenmeisterlich: Die 72er Auflage der Blitz-Serie mit Spezialtourenwagen im Vorfeld des GP von Deutschland sprengte alle Grenzen

Fotos (6): Opel

Nur Vorteile

Komplexitätsmanagement stellt Varianten in Frage

Was exakt hinter dem Begriff „Komplexitätsmanagement" steckt, dürften die wenigsten wissen. Wie viel es jedoch bewirkt, wissen mittlerweile eine ganze Menge Mitarbeiter – nicht zuletzt, seit der neue Astra in Bochum produziert wird. Denn dort treten die Vorteile erfolgreichen Komplexitätsmanagements deutlich zu Tage.

Rüsselsheim/Bochum (es). Eugen Hirsch, Planer in der Auspuff-Fertigung, bringt es auf den Punkt. „Wir haben hier jetzt einfach mehr Platz, weil wir es mit weniger Einzelteilen zu tun haben." Ursache des Raumgewinns: Im Vergleich zum Vorgänger sind die Abgasanlagen für die einzelnen Motorvarianten weiter vereinheitlicht worden. Unterschied man beim alten Astra noch 73 Auspuffvarianten, so sind es beim neuen nur noch 36.

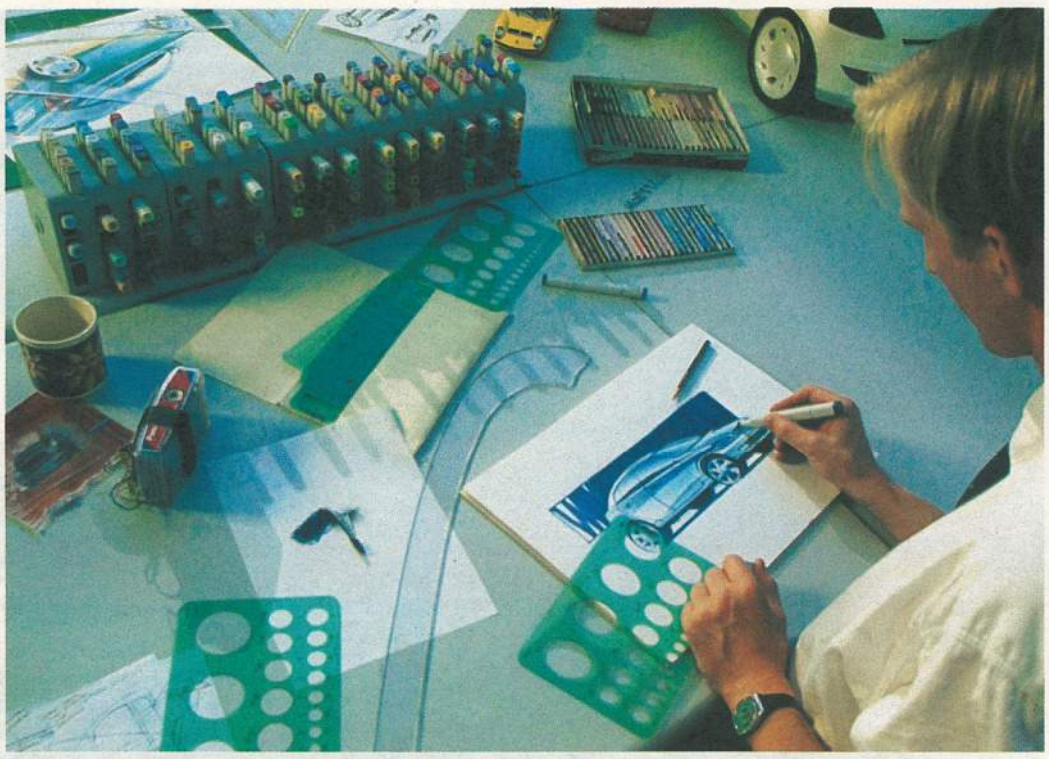
Mehr Bewegungsfreiheit durch weniger Teile – das ist zwar ein offensichtlicher Vorteil für die Mitarbeiter in der Fertigung, aber beileibe nicht der gravierendste, den ein sinnvolles „Komplexitätsmanagement" mit sich bringt. Weniger Teile in der Produktion, bedeutet nämlich auch: Es mußten weniger Teile entwickelt, weniger dokumentiert, weniger in Stücklisten eingetragen, weniger eingekauft werden. Weniger Teile bedeuten auch weniger Fehlerpotential. Auch die Händler müssen weniger Teile bevorraten.

Die Teile wiederum, die weiterhin gebraucht werden, werden durch die Vereinheitlichung nun in größeren Stückzahlen benötigt – wodurch der Einkauf bessere Preise erzielen kann. Was zeigt: Das Einsparungspotential ist enorm. Und das nicht nur bei Abgasanlagen.

Die Bilanz, die die Experten im ITEZ jetzt gezogen haben, belegt: Bei der Entwicklung des neuen Astra wurden bei 20 von 31 Systemen, in denen sie das Fahrzeug erfaßten, Varianten reduziert. Die durchschnittliche Variantenreduzierung innerhalb eines Systems lag bei 57 Prozent.

Ein Gedanke liegt da nahe: Wenn so viele Varianten eingespart werden, muß das beim Kunden doch negativ auffallen? Aber genau das ist es, was erfolgreiches Komplexitätsmanagement ausmacht: „Varianten da anbieten, wo der Kunde sie verlangt, und da einsparen, wo der Kunde sie nicht vermißt", erklärt Dr. Wolfgang Schilling, der im ITEZ gemeinsam mit Dr. Ralph Fürderer als zuständiger Projektleiter fungiert.

So wurden in 32 Prozent der Astra-Systeme die Variantenvielfalt sogar erhöht – etwa im Angebot der Farben. Die hohe Kunst des Komplexitätsmanagements ist allerdings herauszufinden, wo Variantenvielfalt unrentabel ist und wo sie Sinn macht. Dazu bedarf es nämlich eines starken Zusammenspiels zwischen allen Unternehmensbereichen, von der Entwicklung bis zum Service. Was wiederum eine Dokumentation voraussetzt, die für alle plastisch und verständlich ist.



Fotos (2): Opel

Schlanke Linie: Schon in der Entwurfsphase wird die Teilevielfalt auf den Prüfstand gestellt

Vorreiter: Beim neuen Astra reduzierten die ITEZ-Ingenieure in 20 von 31 Systemen die Varianten – und dem Kunden fehlt nichts

Seit 1993 bedient man sich dazu sogenannter „Variantenbäume": Darin wird die Vielfalt von Systemen, Baugruppen und / oder Optionen einer Modellpalette übersichtlich dargestellt. So lassen sich Untersuchungen einheitlich durchführen. Gleichzeitig dienen die Variantenbäume als Kommunikationsgrundlage zwischen Entwicklern sowie Marketing-, Einkaufs- und Finanzexperten.

Der „Casus Knacktus" des Konzepts ist das „Komplexitätskostenmodell", das eine detaillierte Kostenerfassung ermöglicht – und somit Aufschluß darüber gibt, wie sich eine Varianteneinsparung in den Bereichen Entwicklung, Einkauf und Fertigung finanziell auswirkt.

Nach den Vorstellungen von Dr. Schilling und Dr. Fürderer kann Komplexitätsmanagement in künftigen Projekten noch wirksamer betrieben werden. Auch beim Astra sind ihrer Ansicht nach noch nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft. „Auch bestehende Varianten müssen regelmäßig kritisch hinterfragt werden", so Dr. Schilling.

Um das Bewußtsein für „Komplexitätsmanagement" weiter zu schärfen, wurden daher jetzt neun Mitarbeiter aus allen Unternehmensbereichen in der Materie ausgebildet, um künftig vor Ort als Ansprechpartner dienen zu können.

Auch die Organisation wurde dezentralisiert: Entwicklung, Einkauf, Komponentenfertigung und Montage bewerten künftig „jeder für sich" die Kostenauswirkungen einer Variantenreduzierung. Zusammen laufen die Fäden im Finanzbereich, der alle Informationen in besagtem „Komplexitätskostenmodell" zusammenfaßt.

Damit künftig noch mehr Mitarbeiter mit dem Begriff etwas anfangen können – und erkennen, was Komplexitätsmanagement bringt. ■

Lernen leicht gemacht

Neues Selbstlernstudio im M 100 ergänzt das Weiterbildungsprogramm

Ohne kontinuierliche Weiterbildung geht in modernen Industriegesellschaften nichts mehr voran. Ein Trend, dem auch Opel schon seit langem mit einem großen Weiterbildungsangebot Rechnung trägt. Ein brandneues Selbstlernstudio ergänzt jetzt dieses Angebot.

Rüsselsheim (jan). Manch einer mag sich noch an diesen Satz erinnern, der meist von Eltern, aber noch viel öfter von Lehrern, vorgetragen wurde und Generationen Jugendlicher nervte: „Nicht für die Schule, sondern fürs Leben lernen wir." Ein paar Jahre später und reifer an Erfahrung wissen wir, daß, wie bei jedem Sinnspruch, auch hier ein Quentchen Wahrheit dahinter steckt. Gut nur, daß jetzt im neueröffneten Trainingszentrum M100 das neue Selbstlernstudio seinen Betrieb aufgenommen hat. Und zwar mit einem unschätzbaren Vorteil: kein mahnender Zeigefinger, keine Zensuren.

Denn beim computergestützten Lernen (Computer Based Training/CBT) im Studio bestimmt der Lernwillige selbst Tempo und Inhalt seiner Studien. Genauso wie zur Vorbereitung von neuen Inhalten ist CBT zum Aufarbeiten und Vertiefen von bereits Gelerntem vorgesehen. „Unser Betreuer vor Ort hilft bei der Auswahl des Stoffs, findet das passende Thema, übernimmt die Koordination und gibt technische Hilfestellung", erläutert Hans-Dieter Dorn, Leiter Trainingszentrum, Projekte, Service und Systeme.

Vom Wälzen staubiger Folianten sind Lernbedingungen und Lernangebot meilenweit entfernt. Insgesamt 14 Multimedia-Arbeitsstationen hält das neue Studio bereit, an denen zu Themen wie EDV, Fremdsprachen bis hin zu betriebswirtschaftlichen und technischen Grundlagen gepaukt werden kann. Zur Verfügung stehen zwei Sprachkabinen sowie acht Einzelstationen. Außerdem sind vier Plätze so angeordnet, daß sich dort Lernende auch als Gruppe zusammensetzen können.

Foto: Opel

Studio fürs Studium: Mit Multimedia auf dem neuesten Stand

„Zur Zeit befinden wir uns noch in der Erprobungsphase, die ersten Besucher waren aber schon sehr angetan von unserem Angebot", erläutert Dorn, der vor allem im selbstgesteuerten Charakter der Weiterbildung einen großen Vorteil der neuen Einrichtung sieht. „Da steht keiner hinter einem, keiner lacht über kleine Fehler und niemand verteilt Noten."

Die klassischen Seminare soll das Selbstlernstudio aber nicht ersetzen. „Statt dessen haben wir das bisherige Training um das selbstgesteuerte Lernen erweitert. Hier kann jeder individuell sein Wissen erweitern. Wir unterstützen die Leute dabei", sagt Betreuer Andreas Simon. Was nicht bedeuten soll, daß sich nur Einzelpersonen anmelden können, auch Lerngruppen werden Programme geboten.

Um die optimale Trainingsform für jeden Lernwilligen zu finden, ist derzeit sogar eine Studie der Uni Gießen in Arbeit. Soviel ist schon jetzt sicher: „Wir empfehlen etwa zwei Stunden am Tag, länger kann nur schwer konzentriert gelernt werden." Vom Erfolg des neuen Selbstlernstudios ist Dorn überzeugt: „Nicht zuletzt, weil am Medium Computer künftig kein Weg vorbeiführen wird."

Die Möglichkeit der selbstgesteuerten Weiterbildung am Arbeitsplatz oder per Laptop-Ausleihe für daheim besteht natürlich weiterhin. ■

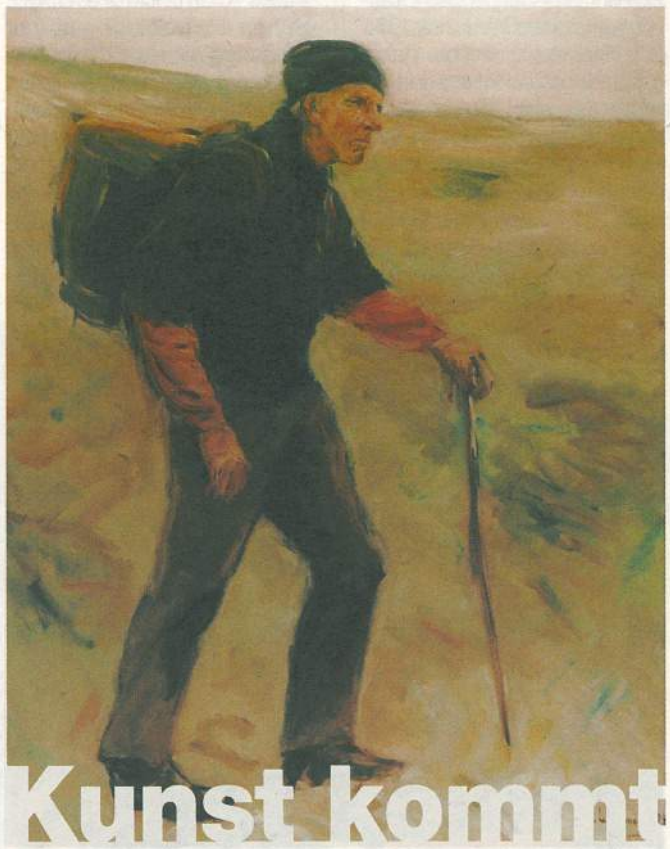
Info

Selbstlernstudio im M 100

Öffnungszeiten:
werktags von 7 bis 19 Uhr

Information und Anmeldung:
werktags von 9 bis 16 Uhr

Telefon 0 61 42/76 02 48



Kunst kommt

Max Liebermann in Rüsselsheim

Rüsselsheim (jan). Am 6. Juni beginnt in Rüsselsheim der Sommer. Nicht der laut Kalender, sondern jener mit Kultur. Bis zum 29. September lädt die Stadt zur kulturellen Jahreszeit, die am 6. Juni mit der Eröffnung der von Opel gesponsorten Ausstellung „Max Liebermann – Stationen eines Malerlebens" beginnt.

In der Reihe „Positionen der Klassischen Moderne" werden neben Gemälden und Zeichnungen auch Fotos, Objekte, Bücher und Dokumente von Liebermann und aus dessen Umfeld gezeigt.

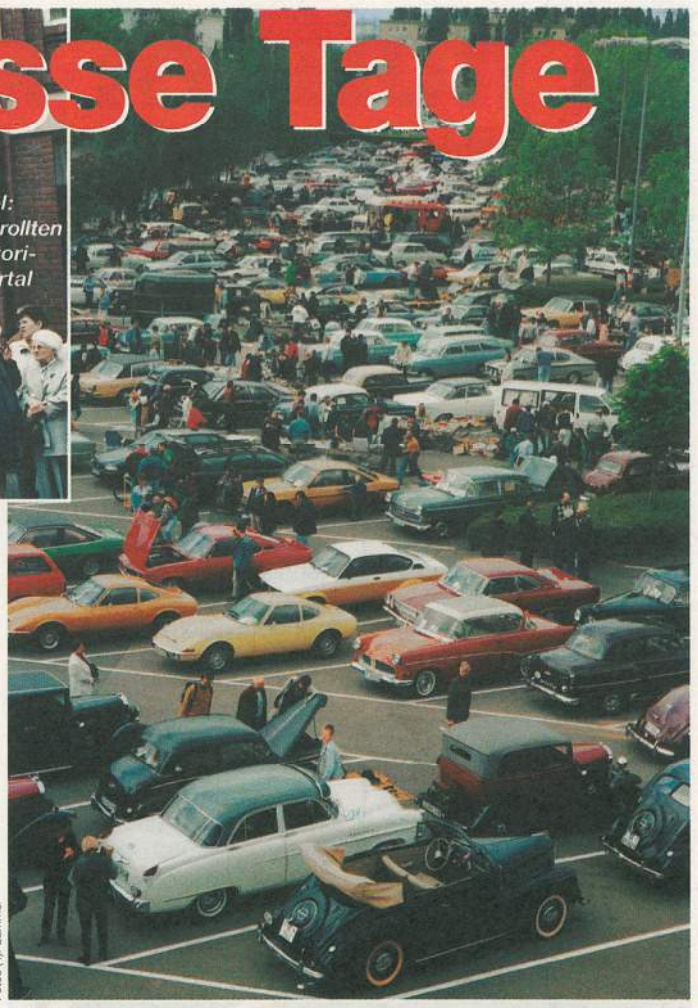
Die Ausstellung in den Opel-Villen dauert bis zum 26. September, geöffnet ist dienstags bis freitags von 15 bis 19 Uhr und am Samstag und Sonntag von 11 bis 19 Uhr. ■

Keine Frage – 4 klasse Tage

Oldie-Parade zum 100sten

Warum sich und seiner näheren Umgebung nicht einmal selbst ein schönes Geburtstagsgeschenk machen? Ganz im Zeichen von „100 Jahre Automobilbau" standen die „Opel Classic Tage", zu denen rund 850 Schnauferl-Fans mit ihren Opel-Oldtimern nach Rüsselsheim kamen.

Paradebeispiel: 100 Veteranen rollten durch das historische Hauptportal



Vom Blitz getroffen: Das Oldie-Treffen sorgte für Begeisterung

Fotos (4): Sämmer

Rüsselsheim (jan). Lust und Leid können so nah beieinander liegen: „Das ist einfach zuviel, das ist ja schon eine Reizüberflutung. Ich weiß gar nicht, wo ich anfangen soll", zeigt sich der Mittdreißiger mit Kinnbart verwirrt. Freudig erregt, aber etwas hilflos, steht er inmitten hunderter rarer oder zumindest wunderschöner alter Opel-Autos. Ein jedes lädt zum Verweilen ein, doch wie, wenn zwei Meter weiter schon das nächste Schmuckstück wartet. Keine Frage, die „Opel Classic Tage" waren eine Herausforderung – nicht zuletzt auch für reine „Sehleute".

Kein Wunder, die in Verbindung mit dem 28. Internationalen Alt-Opel-Treffen Mitte Mai in Rüsselsheim erstmals ausgetragenen „Opel Classic Tage" stießen auf eine Riesenresonanz. Und sprengten locker die Erwartungen aller Beteiligten und Organisatoren: „Sonst haben wir so an die 400 bis 500 Autos auf unseren Treffen, diesmal sind es fast doppelt so viele", so Olaf Trapp vom Vorstand der Alt-Opel-Interessengemeinschaft.

Rund 1600 Besucher waren allein zum Teilemarkt und der Ausstellung auf dem Parkplatz gegenüber von Opel Live gekommen. An die 15 000 Oldiefans und Schaulustige waren es, die innerhalb von vier Tagen herbeiströmten, um sich an historischen Fahrzeugen zu erfreuen. „Ein Zeichen dafür, daß Rüsselsheim immer noch die Keimzelle des Automobilbaus bei Opel ist und diese große Tradition auch gewürdigt wird", zeigt sich Heinz H. Zettl, als Leiter der Abteilung Institutionelle Aktivitäten im Bereich Öffentlichkeitsarbeit für die Opel-Oldies verantwortlich, von der Resonanz begeistert.

Pünktlich zum ersten Veranstaltungstag waren die ersten Schnauferl-Freunde aus ganz Europa auf eigener Achse angereist, zwei Besucher aus den USA hatten ihre Lieblinge sogar per Schiff ins Land ihrer Herkunft bringen lassen, um stilecht dabei zu sein. Was sich mit Ausfahrten und einem Besuch bei Opel Live fortsetzte, fand seinen Höhepunkt in einem Korso durch die Innenstadt. 100 rollende Zeitzeugen des Automobilbaus bei Opel, die das Werk durch das historische Portal verließen, versetzten die 6 000 Zuschauer, die dichtgedrängt die Straßen säumten, in Verzückung und wehmütige Erinnerungen.

Viele dieser Exoten, Prototypen und Stilstudien – allesamt natürlich fahrbereit – sorgten schon beim Clubtreffen für offene Münder bei den Betrachtern. Dort steht ein Grand-Prix-Rennwagen von 1914, dort hinten ein Coupé auf Diplomat-Basis, entworfen von Pietro Frua, und ein Diplomat mit sechs Türen. Eine Reihe weiter ein Eigengewächs, der „Cunningham Commodore", im Designzentrum 1972 als Studie gebaut und inzwischen in pflegender Privathand. Ein polnischer Enthusiast hatte keine Mühen gescheut und war mit seinem Kapitän angereist, der wie zu Nachkriegszeiten per Holzvergaser befeuert wird. Der Brennstoff liegt – weil Tankstellen eben nicht helfen – meterweise auf dem Dach.

Lichtermeer: Seltene Teile vom Markt

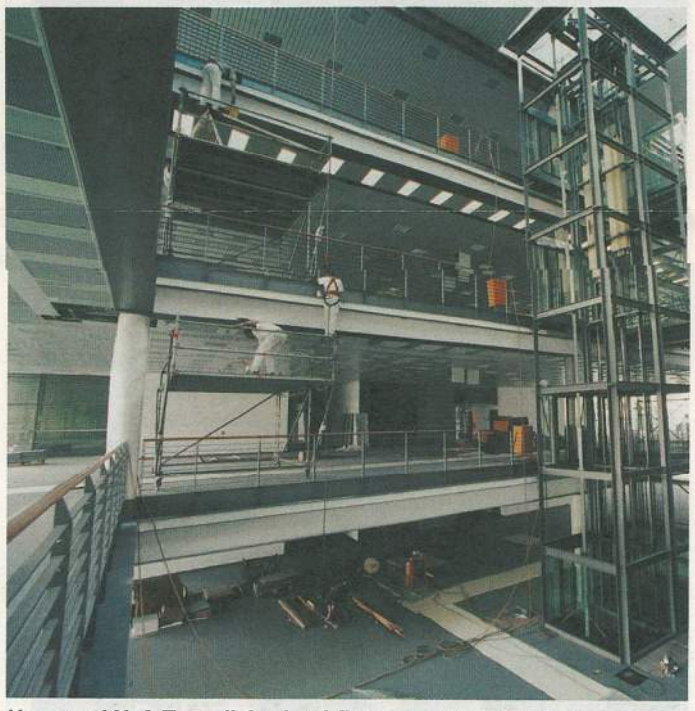
Vergleichsweise häufig gebaut wurde da schon das Deutsch-Cabriolet auf A-Commodore-Basis, das Martin Dickhaut aus Homberg-Efze in mühevoller Arbeit in altem Glanz wieder auferstehen ließ. „Fünf Stück gibt's davon, drei sind hier", sagt der 42jährige und stürzt sich ins Getümmel des Teilemarktes, denn dort liegt vielleicht das langgesuchte Zubehör. Denn auch Suchende wurden bedient: Vom kompletten Sechszylinder bis zum Frigidaire-Kühlschrank reichte das Opel-Angebot der Verkäufer.

Und der eine oder andere entdeckte unter den Fahrzeugen vielleicht sogar die Auto-Liebe seines Lebens. Wunderschön anzuschauen – aber leider in festen Händen. Manchmal liegen Lust und Leid eben eng beieinander. ■

Denkfabrik erweitert

Mit der Fertigstellung des N 55 finden 500 ITEZler eine neue Heimat

Der Neubau „N55" steht kurz vor der Fertigstellung: Die 40-Millionen-Mark-Investition beschert dem ITEZ rund 500 hochmoderne Arbeitsplätze und dem Standort einen weiteren architektonischen Blickfang.



Haus und Hof: Tageslicht durchflutet den ITEZ-Neubau

Rüsselsheim (es). Optisch fügt sich das neue Gebäude nahtlos in seine Nachbarschaft ein: Großflächige, wärmedämmende Sonnenschutzgläser mit starren und beweglichen Blendschutzanlagen bescheren den Hausbewohnern jede gewünschte Menge Tageslicht.

Auf das auch die Mitarbeiter nicht zu verzichten brauchen, die über keine Fensterplätze verfügen. Dafür sorgen ein großflächiges Oberlicht und das Atrium der Anlage. Kunstlicht gibt's garantiert nur soviel, wie unbedingt notwendig ist: Das regelt ein Elektrohirn, daß sich am gerade aktuellen Tageslicht-Einfall orientiert.

Einen besonderen optischen Akzent setzt die „dynamische Kurve", die das Dach des neuen N 55 beschreibt. Sie überbrückt einen Höhenunterschied von etwa vier Metern, „vermittelt" so ein wenig zwischen dem N 20 und dem werkseitig gelegenen Opel-Turm.

Unter dem höheren Teil des Dachs bot sich die Möglichkeit, ein zusätzliches, „halbes" Geschoß einzurichten. Wer hier später sitzen wird, ist jedoch noch nicht entschieden. Am exakten Belegungsplan des Neubaus wird derzeit gefeilt.

Die Großraumbüros, die sich in den vier Stockwerken darunter auf einer Grundfläche von 45 mal 65 Metern erstrecken, sollen eine offene, flexible Kommunikation ermöglichen. Es besteht Sichtverbindung zwischen allen Geschossen, und die Großraumbüros auf den einzelnen Etagen lassen sich auf Wunsch zügig um- und neuordnen, wodurch neu gebildete Arbeitsgruppen kurzfristig zusammengesetzt werden können. Generell, so der Willen der Planer, sollen die Mitarbeiter, die an der gleichen Fahrzeugplattform arbeiten, die kürzesten Wege zueinander haben.

Kommunikation – das ist auch das Stichwort für die insgesamt zwölf Besprechungsräume, die mit hochwertigen Multimedia-Einrichtungen ausgestattet werden. Einer ist mit einer Virtual-Reality-Wand ausgestattet. Sie ermöglicht die dreidimensionale Darstellung von Bauteilen und ganzen Fahrzeugen.

Die Konferenzräume sind in den sogenannten „Kupplungsbauten" untergebracht. Das sind Gebäudeabschnitte, die das N 55 mit den ITEZ-Bauten N 20, N 23 und N 21 verbindet – ebenfalls ein Beitrag zur Förderung der internen Kommunikation.

Das N 55 entstand in einer Bauzeit von nicht einmal zwei Jahren. Mit dem „Ideenankauf" war bereits 1995 begonnen worden. Das Architekturbüro Neugebauer hatte sich mit seinem Entwurf anschließend gegen fünf Mitbewerber durchgesetzt. Die Zusammenarbeit zwischen Architekt und den Opel-internen Bereichen koordinierte die Zentrale Bauplanung.

Mit den neugewonnenen 500 Arbeitsplätzen wird ein erster großer Schritt vollzogen, um die Platzprobleme des ITEZ zu lösen und einzelne Bereiche wieder näher zusammenzuführen. Denn rund 800 Mitarbeiter der Ideenschmiede sind derzeit in Mietobjekten in Rüsselsheim und Umgebung untergebracht. Weitere Hundertschaften residieren im „Altwerk".

Nächster Schritt zur „Heimholung" verschiedener Mannschaftsteile wird die Erweiterung des N 36 und der Neubau des N 38 sein, wo neben technischen Einrichtungen wie Motorprüfstände weitere 400 Büroarbeitsplätze entstehen. ■

Foto: Chalupa

Der amerikanische Botschafter in Deutschland, John C. Kornblum, absolvierte jetzt seinen Antrittsbesuch bei Opel in Rüsselsheim. Dabei traf er mit Vorstandschef Robert W. Hendry und weiteren Geschäftsleitungsvertretern zusammen. Darüber hinaus interessierte sich der Botschafter auch für die Fertigung. An der Seite von Werkdirektor Michael J. Wolf unternahm Kornblum eine Werksbesichtigung.

Kurve gekriegt: Die moderne Architektur des N 55 beschert dem Standort einen weiteren Blickfang

Fotos (2): Sämmer

In hohem Alter noch mobil

Rund 100 Oldtimer machten sich auf zur Tour de Ruhr

Glänzender Lack, blitzeblanke Messing-Lampen, sorgfältig polierte Speichenräder, Hupen, die noch mittels Blasebalg Laut geben – die typische Welt der Töff-Töffs war am letzten Mai-Samstag zu Gast im Opel-Werk. Die 15. Ruhrtal-Oldtimer-Rallye führte rund 100 Schnauferl von Mülheim an der Ruhr nach Bochum und zurück.

Bochum (dy). Bei strahlendem Sonnenschein säumten tausende Zuschauer die Strecke und hunderte waren auf den Werksparkplatz gekommen, um sich von den alten automobilen Diven faszinieren zu lassen. Zu den Highlights zählten insgesamt 17 Opel-Fahrzeuge, vom Doktorwagen von 1908 bis zum C-Kadett, den Walter Röhrl 1976 bei der „Monte" auf Rang vier gesteuert hatte. Ein Fahrzeugmix, der 100 Jahre Opel-Automobilbau so richtig widerspiegelte.

Mit 91 Jahren war der Doktorwagen das dienstälteste Fahrzeug der Ruhrtal-Rallye und ging entsprechend mit der Startnummer 1 ins Rennen. Toll herausgeputzt von seinem Besitzer, dem Opel-Händler Richard Wiens aus Billerbeck im Münsterland, schnurrte der Wagen, daß es eine Freude war.

Bei Fahrern und Beifahrern floß der Schweiß in Strömen. Das lag zum einen an der enormen Hitze, zum anderen an der harten Arbeit, die es für einen Oldie-Fahrer bedeutet, sein Gefährt auf Trab zu bringen und in Schwung zu halten. Angesichts fehlender Servo-Lenkung und anderer elektronischer Helferlein ist Oldtimer-Fahren nämlich noch echte Arbeit. Zudem brachte Veranstalter Rolf Jörgens die Beifahrer mit kniffligen Fragen ins Schwitzen.

Joachim Hermann Luger, „Vater Beimer" aus der Lindenstraße, hatte mit der Hitze keine Probleme. Er steuerte einen von insgesamt acht eingesetzten Werks-Opel. Zum Glück ein Cabrio. Ehefrau Angelika und Sohn Julius genossen den ungewöhnlichen Familienausflug im Super 6-Gläser aus dem Jahr 1939.

Genausoviel Spaß wie die Lugers hatten auch drei Damen mit Überlänge – erfolgreiche Basketballspielerinnen vom Bundesliga-Aufsteiger VfL Blue Basket. Gabi Mrohs-Czerkawski, Andrea Vilz und Solange Djengue lobten „ihr" A-Kadett Coupé, Baujahr '64. „Vorne ist genug Platz auch für Frauen von 1,90 Meter".

Werkdirektor Reinald Hoben ließ es sich nicht nehmen, seine Familie zur Fahrt in einem Opel Kapitän aus dem Jahr 1939 einzuladen. Die Kinder Stefanie und Markus sowie Ehefrau Hildegard hatten ihren Spaß an der sehr schön gewählten Streckenführung dieser „Tour de Ruhr" und den pfiffigen Fragen, die es an den Kontrollstellen zu beantworten galt. Das „Team Hoben" war im Markenpokal für Opel das beste Werksteam. Ein schöner Erfolg in einem nicht alltäglichen Job. ■

Foto: Hänisch

Lack und Leder: Die Oldies wurden von ihren Besitzern für die Ruhrtal-Rallye herausgeputzt

Foto: Hänisch

Minister am Steuer: Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft, Technologie, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, drehte gemeinsam mit Bochums Werkdirektor Reinald Hoben eine Runde im Opel Super 6-Gläser. Nach einem mehrstündigen Besuch in der Astra- und Zafira-Produktionsstätte an der Ruhr zeigte sich der Minister tief beeindruckt von der Motivation der Bochumer Mannschaft, dem sparsamen Umgang mit den Rohstoffen und vor allem vom hohen Modernisierungsgrad der Fertigung. Auch das neueste Produkt aus Bochum brachte den Minister ins Schwärmen: „Wenn es den Zafira schon vor 20 Jahren als familienfreundliches Auto gegeben hätte, hätte ich ihn sofort gekauft. Ich habe bisher keinen Van gesehen, der soviel Komfort bietet."

Auto im Fokus

Das Bochumer Werk I dient Fotokünstlerin als Motiv

Bochum (dy). Man nehme Fotografien aus den Montagehallen, einige Texte aus Broschüren, ein gerüttelt Maß an Phantasie und Kunstverständnis und bearbeite all diese Komponenten zu Fotocollagen. Das Ergebnis sind Bilder mit dem Thema „Stahlverarbeitung bei Opel". Die Meisterin der Fotokompositionen heißt Annemarie Voigt.

Die Inspiration, Fotocollagen aus dem Bereich der Automobilindustrie zu kreieren, kam der gebürtigen Duisburgerin spontan bei einem Besuch im Bochumer Werk. „Ich habe da soviel Technik gesehen, aber auch soviel Wärme und Sympathie von den Mitarbeitern am Band mitbekommen", berichtet die junggebliebene 64jährige Frau, „daß ich das einfach dokumentieren mußte."

Neben Fertigungsbändern, Robotern und der Außenansicht der Werksanlagen hat die begeisterte Fotografin Mitarbeiter in den verschiedensten Situationen auf Zelluloid gebannt. „Einer hat in der Pause sogar die Muskeln für mich spielen lassen. Jetzt hat er in einer meiner Collagen eine wirklich tragende Rolle", erzählt die frühere Studienrätin. Auf die muskelbepackten Arme hat die Künstlerin die Außenansicht des Werks I montiert. „Opel wird von seinen Mitarbeitern getragen, ohne sie geht es nicht", erklärt sie ihre Intentionen, auf denen die Werke basieren.

Annemarie Voigt hatte bereits unzählige Ausstellungen im gesamten Ruhrgebiet. Die Region an Rhein und Ruhr, die Industrie- und Städtebilder sind ihre Spezialität. Ihre Arbeiten erstellt sie in verschiedenen Techniken. Da gibt es Doppelbelichtungen, die Kombination gegensätzlichen Materials, die Behandlung der Filmschicht mit Säuren und Lacken und das Einfügen von Wortfetzen und Texten in die Bildstruktur. „Das alles sind Möglichkeiten, die fotografierte Realität intensiver zu gestalten und bisher übliche Sehgewohnheiten aufzubrechen", erklärt sie ihre Absicht. ■

Foto: Hänisch

Bitte lächeln: Annemarie Voigt

Im Untergrund geht's rund

Die Mitarbeiter im Preßwerkkeller halten die Maschinerie am laufen

Sie sehen selten die Sonne und hören kaum die Pausensirene. Das dumpfe Stampfen der 153 Pressen in 29 Pressenstraßen und das scheppernde Klirren der Stahlreste, die durch die Schächte auf die Entsorgungsbänder fallen, das ist die tägliche Musik in den Ohren der Mitarbeiter im Preßwerkkeller. Knapp sieben Kilometer Transportband und eine Vielzahl von Abfallschächten sind ihr Arbeitsfeld.

Bochum (dy). Alarm in der Tiefe des Preßwerkkellers! Das Entsorgungsband der Pressenstraße 29 steht still. Einige Teile haben das Band festgeklemmt. Die Stahlreste stauen sich bis in den Schacht. Es ist keine Zeit zu verlieren, sonst droht ein Maschinenstillstand. Das Pressenpersonal hat von dem Problem noch gar nichts mitbekommen. Aber vier hellwache Augen im Keller haben die Gefahr erkannt. Ein Blick genügt – und schon ist Action angesagt.

Mehmet Atik und Evangelos Dakakis lassen sofort alles andere liegen und räumen mit den lederbehandschuhten Händen die angehäuften Stahlreste vom Band. Das ist Knochenarbeit. Schon ziehen und zerren sie an den eingeklemmten Abfallstücken, die den Bandstopp ausgelöst haben. Schnell haben sie die Stücke aus der Klemme gezogen.

Mit einer langen Stange, an deren Ende zwei Widerhaken angebracht sind, holt das türkisch-griechische Team noch die Reste aus dem verstopften Zufuhrschacht. Nach wenigen Minuten läuft das Entsorgungsband wieder. Der Kolonnenführer und sein Team atmen durch.

Eine Etage höher, an der Presse, hat man den schnellen Einsatz der Kollegen mit ihrem Kolonnenführer Heinz Schaefer gar nicht bemerkt. Denn während die Keller-Kolonne schuftete, hat die Presse obendrüber weiterproduziert. Mehmet und Evangelos schnaufen erst einmal tief durch und sind dann schnell wieder mit anderen Reparatur- und Reinigungsaufgaben beschäftigt.

Sieben Männer arbeiten in drei Schichten „unter Tage". Meister Manfred Baumgart lobt seine Mitarbeiter: „Wir hätten häufiger einen Maschinenstillstand, wenn die ‚Kellerkinder' nicht mit offenen Augen sofort jede Problemlage erkennen und sie mit flinkem Einsatz beheben würden."

Trotzdem nimmt kaum jemand Notiz von diesen wichtigen Opelanern. Sie arbeiten im wahrsten Sinne des Wortes im Hintergrund. Dem schummrigen Kellerlicht und dem Geruch der diversen Öl- und Schmierstoffe die in den Überläufen unter den Pressen stehen, entkommen die Heinzelmännchen mit den weißen Helmen nur am Wochenende. Dann werden der Bereich der Packetierpresse und die Schrottverladestation gereinigt. Die Kellerkinder der Abteilung 6012 sind einfach nicht wegzudenken. ■

Foto: Hänisch

Tiefenwirkung: Sie sorgen im Keller des Preßwerks für Ordnung

Foto: Hänisch

Ja, wohin laufen sie denn...? Viele Zuschauer sahen beim Start des Halbmarathons und Zehn-Kilometer-Laufes der LG Opelaner vor lauter Beinen keine Läufer mehr: Teilnehmerrekord – mehr als 1000 Läuferinnen und Läufer, aber auch Walker machten sich auf die beiden Rundkurse. Verlaufen hat sich dank der hervorragenden Organisation keiner. Schließlich war es schon die 17. Veranstaltung dieser Art, die die LG ausrichtete und das Ziel war natürlich vor dem Opel-Werk I. Der älteste Teilnehmer dieses beliebten Lauftreffs hatte 1916 als Geburtsjahr in seinem Paß stehen. Zu hervorragenden Leistungen gratulierten der Direktor des Werks II, Richard Weinhold und Betriebsratschef Peter Jaszczyk. Klaus Klönne aus Witten gewann die zehn Kilometer bei den Herren, Manuela Dierkes aus Paderborn siegte bei den Frauen. Den Halbmarathon gewannen Günter Koch vom USC Bochum und Anne-Meike Maurer vom Recklinghäuser TC.

Rückkehr aus Rosario

Rüdiger Gundacker wird im Werk II Nachfolger von Richard Weinhold

Der Absender auf dem Brief aus dem fernen Rüsselsheim ließ die Familie in Rosario (Argentinien) neugierig werden: Opel stand dort in großen Lettern. Und er hatte es in sich: Der Ruf für Rüdiger Gundacker, ab September 1999 die Leitung des Bochumer Motoren-, Getriebe- und Achsenwerkes zu übernehmen.

Bochum (dy). Seit dem 3. Mai nun schaut der gebürtige Kaiserslauterer dem jetzigen Werks-Chef Richard Weinhold über die Schulter. Der „Neue" ist ehrgeizig, will das Bochumer Komponentenwerk zum Besten im Opel-Verbund machen. Deswegen studiert er intensiv Bilanzen, Statistiken, Stärken und Schwächen, Stückzahlen und Maschinenausfallzeiten des Werkes. „Wir müssen die Arbeitsplätze durch Konkurrenzfähigkeit sichern", sagt der designierte Werksleiter, „und das geht nicht nur über die Kosten, sondern auch über die Qualität – natürlich unter Einbeziehung der Mitarbeiter."

Deswegen steht für Rüdiger Gundacker auch fest: „Das Verhältnis zu den Mitarbeitern muß wachsen. In den paar Wochen, die ich nun hier bin, habe ich ein leistungsfähiges, motiviertes Team gesehen." Das hat Richard Weinhold in den vergangenen zwölf Jahren geformt. „Ich werde da weitermachen", verspricht Gundacker, „wo mein Vorgänger Ende August aufhören wird. Ich werde die Nähe zur Mannschaft suchen und ‚vor Ort' Probleme erkennen und lösen helfen."

Aufmerksam verfolgt er die Analysen und Konzepte von Richard Weinhold. „Von ihm kann ich noch vieles lernen", freut er sich auf die gemeinsame Arbeit bis zu Weinholds Verabschiedung in den Ruhestand.

Wie ein Pfadfinder bewegt sich der Pfälzer durch das Bochumer Werk: „Ich bin immer auf der Suche nach den guten Dingen, auf die ich aufbauen kann und den weniger guten, die verändert werden sollten", sagt der 51jährige. Das klingt vielleicht einfach, aber es sind Grundsätze, die auf viel Erfahrung aus 26 (orts-)wechselhaften Opel-Jahren basieren.

Den Zugvögeln gleich sind die Gundackers in den vergangenen zehn Jahren für Opel durch die Welt gezogen. 1989 ging es mit Ehefrau Ursula, der Tochter Marion und den Söhnen Christian und Alexander vom Heimatstandort Kaiserslautern aus nach Luton in England. Die Aufgabe dort: Fertigungsbereichsleiter Fertig- und Endmontage, zwei Jahre später hieß der neue Arbeitsplatz Opel Eisenach. Als Leiter der Fertig-und Endmontage, später als Geschäftsführer für den Manufacturing-Bereich sammelte er in einem der modernsten Automobilwerke Europas wichtige Erfahrungen.

Foto: Hänisch

Ein Fall für zwei: Rüdiger Gundacker (l.) und Richard Weinhold

1996 kam eine neue reizvolle Aufgabe auf Gundacker zu: Mit dem Basiswissen aus Eisenach half er beim Aufbau eines Corsa-Werkes im argentinischen Rosario und leitete es. Das Konzept der „Schlanken Produktion" hat er in Südamerika eingeführt und erfolgreich umgesetzt. So kann er jetzt guten Gewissens in die Heimat zurückkehren. ■

Foto: Hänisch

Auch in punkto Arbeitssicherheit können sich die Bochumer sehen lassen. Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle sinkt kontinuierlich. Für 1998 weist die Statistik 1,58 Unfälle auf 200 000 geleistete Arbeitsstunden aus. Zielwert '99 ist die Marke von 1,32. Beste Abteilung war die Lackiererei und Prozeßabteilung, auf unserem Foto mit den Werkdirektoren Reinald Hoben (4. v. r.) und Richard Weinhold (r.) sowie dem Leiter Arbeitssicherheit Klaus Enderle (3. v. r.). Auf Rang zwei kam Service, Teile und Zubehör, Platz drei teilten sich die Teams aus dem Preßwerk, der Komponentenfertigung und aus dem Rohbau. Insgesamt erreichten zehn Abteilungen das absolute Sicherheitsoptimum für das nur ein Wort steht: unfallfrei.

Gut sortiert

Gerät erkennt fehlerhafte Schrauben

Bochum (dy). Zwischen 150 und 180 verschiedene Schrauben benötigt ein Opel-Motor für den Zusammenhalt und die Funktionalität. Mittlerweile werden rund 90 Prozent der Schrauben automatisch ans Band herangeführt und verschraubt. In der Vergangenheit gab es durch nicht normgerechte Schrauben immer wieder einmal Probleme in der Fertigung. Um diese künftig zu minimieren, wurde jetzt eine Sortier- und Prüfanlage den Produktionsbändern vorgeschaltet.

Dem Direktor des Werkes II, Richard Weinhold, und dem Leiter des Technischen Service, Helmut Stricker, waren die Schraub-Schwierigkeiten am Montageband ein Dorn im Auge. Die Produktion lief einfach nicht glatt. Detlef Sieberg aus der Planungsabteilung erhielt den Auftrag, das Problem zu lösen.

Gemeinsam mit den Rüsselsheimer Kollegen Dietmar Goy aus der Zentralplanung und dem Konstrukteur Erich Fischer suchte Sieberg nach den nötigen Komponenten, um eine Maschine herzustellen, die höchsten Ansprüchen gerecht wird. „Denn", so Sieberg, „auch bei dem Prüfgerät wollten wir trotz der Vielfalt der verschiedenen Schrauben von vornherein Störungen ausschließen."

Und so funktioniert der Schraubensortierer: Die Schrauben werden in einen Trichter geschüttet und über Zufuhrschienen zur eigentlichen Prüfeinheit geschleust. Dann fallen sie mit hoher Geschwindigkeit über eine etwa im 45 Grad-Winkel angebrachte Glasscheibe und werden von den Kontrollkameras optisch erfaßt. In diesen wenigen Hundertstelsekunden erkennen die vier Infrarotkameras die Daten der jeweiligen Schraube und vergleichen diese mit den für jeden Schraubentypen eingegebenen Parametern.

Nach dem Aschenputtelprinzip „Die guten ins Töpfchen..." werden die metallenen Probanden in grüne (fehlerfrei) und rote (fehlerhaft) Plastikkästen sortiert. „Wir können von einer fast einhundertprozentigen Genauigkeit dieses optischen Prüfsystems ausgehen", ist sich Detlef Sieberg sicher. In der Bochumer Motorenplanung rechnet man damit, daß sich dieses Ergebnis in einer dreimonatigen Pilotphase bestätigt, bevor dann in einer ergänzenden Maßnahme die Anlage weiter ausgebaut und automatisiert wird. ■

Wilmser Weichensteller

Im Hobbykeller ließ ein Eisenbahn-Enthusiast eine ganze Stadt entstehen

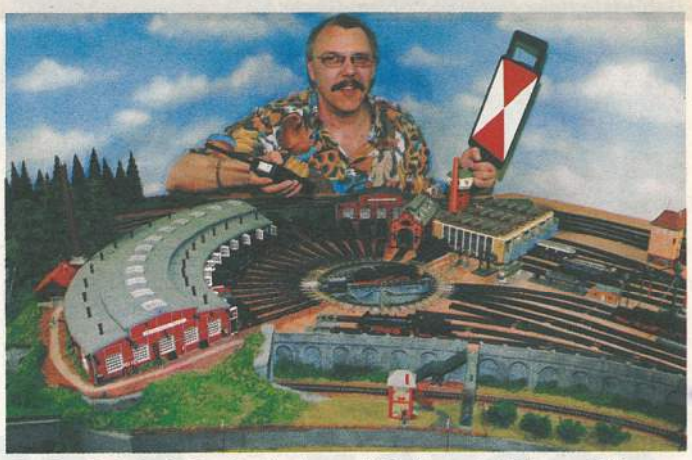
Wo liegt Wilms-City? Im Wilden Westen? Weit gefehlt. Wilms-City ist eine schön anzuschauende Kleinstadt im Keller von Jürgen Wilms. Er ist in dieser Miniatur-Stadt Bürgermeister, Polizeichef und Bäcker in Personalunion. Meistens betätigt sich der Modellbahner aber als Bahnhofsvorsteher.

Bochum (dy). Wilms-City ist Teil einer kellerfüllenden Modelleisenbahn. Seit rund zehn Jahren begeistert sich der 44jährige Qualitätssicherer aus dem Werk II für Miniaturzüge im Maßstab 1:160, der sogenannten „Spur N". Seit der Zeit verbringt er viel Freizeit im Stellwerk des Bahnhofs von Wilms-City, dem Herzstück seiner großen Miniatur-Eisenbahnanlage.

Zuerst sollte die Riesenplatte (4,5 x 4 Meter) an der Decke des Wohnzimmers hängen. Ein Motor sollte das schwere Stück zum Basteln und Spielen herunterlassen und nachher wieder nach oben hieven. Als alles vorbereitet war, streikte jedoch die bessere Hälfte. „Meine Frau hatte Angst ums Wohnzimmer und mich vor die Alternative gestellt: Platte oder gemeinsame Wohnung", erinnert sich Wilms. „Ich habe das eingesehen, auch wenn damit das platzraubende Hobby zu Ende zu sein schien."

Aber es gab eine Lösung, die beiden gerecht wurde: Jürgen Wilms mietete einen leerstehenden Keller und das Hobby war gerettet. „Meine Frau Susanne hat glücklicherweise Verständnis für das Kind in mir", freut sich der Eisenbahn-Fan.

Das war vor gut zehn Jahren. Damals sah die Holzplatte noch ziemlich leer aus. Mittlerweile gibt es eben Wilms-City, Berge, Täler, Tunnel und Wälder. Allein 1300 Tannen hat der „Vorstand der Wilms-Bahn AG" im Laufe der Jahre „gepflanzt". Fast 200 Meter der Mini-Schienen hat der passionierte Bastler verlegt, Packpapier mit Holzleim bepinselt und zu Bergen und Tälern geformt. Später hat er alles bemalt. Unzählige Modellhäuser hat er gebaut und auf der Platte plaziert.



Großer Bahnhof: Stadtgründer und Stationschef Jürgen Wilms

Aber was wäre eine Modelleisenbahn ohne die Lokomotiven, die Triebwagen, die Güter- und Personen-Waggons? Jürgen Wilms ist Verwalter und Instandhalter von 106 Lokomotiven aus allen Epochen des Bahnverkehrs und aus aller Herren Länder. 221 Güterwagen, darunter natürlich auch etliche mit dem Opel-Signet, stehen einsatzbereit und 161 Personenwagen, vom Trans-Sibirien-Expreß über den Orient-Expreß bis zum Intercity, sorgen dafür, daß die Menschen von Wilms-City mobil sind. Klar, daß der Herr der Züge Lieblingsstücke hat. „Also der Rheingold ist schon sehr originalgetreu nachempfunden und auch den alten Trans-Europa-Expreß (TEE) liebe ich sehr."

Trotz der Winzigkeit der Modelle – eine schwere Güterzuglok findet locker auf der Hand von Jürgen Wilms Platz – sind die äußeren Merkmale sehr detailliert ausgearbeitet. „Das ist es, was mich fasziniert, was meine Sammelleidenschaft geweckt hat", blickt er auf die Anfänge zurück.

In der Zwischenzeit hat er ein kleines Vermögen in sein Hobby investiert. Ein bißchen Stolz ist schon dabei, als er die 26seitige Computerliste vorlegt, in der jedes Einzelteil der Anlage verzeichnet ist. Wert unter dem Strich: knapp 63 000 Mark.

„Das ist noch nicht das Ende des Signalmastes", sagt Jürgen Wilms, „denn fertig wird solch eine Modelleisenbahn eigentlich nie. Außerdem gehört mir der Nebenkeller mittlerweile auch." Ein kleines Loch in der Zwischenwand könnte also der Anfang einer großen Expansion von Wilms-City sein. ■

Fotos (2): Hänisch

Stell-Werk: Fast 500 Lokomotiven und Waggons parken im Hobbykeller

Lust auf Lautern

Tausende Neugierige kamen zum Mitarbeitertag ins Komponentenwerk

Wie feiert ein Unternehmen, dessen Automobilproduktion 100 Jahre alt wird, stilvoll Geburtstag? Indem es seine Festgäste gut bewirtet – das ist klar. Indem es für ein ansprechendes musikalisches Rahmenprogramm sorgt – das ist ebenso selbstverständlich. Indem es ein großes Spiel- und Spaßangebot parat hält – Ehrensache. Die Veranstalter des Mitarbeiterfestes in Kaiserslautern setzten noch einen drauf: Sie bezogen auch das eigentliche „Geburtstagskind" in die Fete mit ein – die Produktion.

Mit Schirm, Charme und Maibowle: Die Gäste ließen es sich wohl sein

Minis: Auch der Nachwuchs fand's prima

Fotos (4): Wenzel

Kaiserslautern (es). Alle Bereiche öffneten den Besuchern zum Festtag ihre Pforten – auch die, in denen gearbeitet wurde. Und jeder Bereich ließ sich für seine Gäste etwas Besonderes einfallen und setzte dabei weniger auf großen finanziellen Aufwand, sondern mehr auf Witz, Kreativität und Engagement.

Hinweistafeln und Schaustücke erklärten den Gästen, was sie gerade sehen, Mitarbeiter standen den Wißbegierigen bereitwillig Rede und Antwort. Blickfang im Preßwerk war die große Stufenpresse, die Träger und Rahmenteile fertigt. 1995 modifiziert, war sie zu ihrer Zeit in den 70er Jahren die größte ihrer Art in Europa.

Die Ursprungsversion war als Modell im Maßstab 1:20 zu bewundern. Gefertigt vom Werkzeugbau, und mit liebevollen Details versehen, die die Besucher entzückten. So stand vor dem Modell eine Figur, die die Produktionsabläufe in der Maschine mit aufmerksam mitdrehendem Kopf begutachtet: Sie stellte einen ehemaligen Preßwerks-Betriebsleiter dar, den seine Mitarbeiter ebenso maßstabsgetreu modelliert hatten – als liebevolles Andenken an den Ex-Chef.

Mit „Infotainment" satt warteten auch die Motorproduktionen auf. In der Dieselschmiede erläuterten Mitarbeiter ihre Arbeit anhand eines 100-PS-Ecotec-Motors, in der „Familie II"-Fertigung wurde ein Leck-Funktionstest vorgeführt, in dem die frisch aus der Produktion kommenden Aggregate auf ihre Dichtigkeit überprüft werden.

Geburtstagfete: Die automobilen Gäste...

...standen den ganzen Tag im Mittelpunkt

Zu sehen waren auch die Achswellen, die Saginaw in Kaiserslautern produziert. Oder die Sitzrücken, die im K 20 entstehen. Und noch etliche andere kleinere und größere Komponenten, mit denen das Werk Tag für Tag Kunden in aller Welt versorgt.

Nicht zu vergessen die Lehrwerkstatt, in der die Auszubildenden zeigten, was sie können. Und die Informationsstände der Arbeits- und Werksicherheit, die sich mit ihren Feuerwehrautos einen besonders attraktiven Anziehungspunkt geschaffen hatten: Bot sich hier doch von der ausgefahrenen Drehleiter aus ein Rundblick übers gesamte Werk.

Ausguck

Kaiserslautern (es). Die Wanderausstellung „100 Jahre Opel-Automobile" wird vom 18. Juni bis zum 17. Juli auf dem Kaiserslauterner Rathausplatz zu sehen sein. In einem eigens dafür aufgestellten Zelt zeigt das Unternehmen aktuelle und „klassische" Opel-Modelle, angefangen vom Lutzmann, über den Laubfrosch und dem legendären Weltrekord-Diesel-GT bis hin zum Neuling Zafira. Die Ausstellung ist jeden Tag von 10 bis 19 Uhr geöffnet. Während des Lautrer Altstadtfestes vom 2. bis 4. Juli haben die Besucher sogar bis in die Abendstunden Gelegenheit zur Besichtigung. Die Ausstellung gastierte bereits in Bonn, Rüsselsheim, Essen und Bochum und zog bislang rund 66 000 Besucher an.

Insgesamt ein einmaliges Angebot, das vor allem die nutzten, die im Pfälzer Opel-Werk Tag für Tag ihrer Arbeit nachgehen: Sie hatten endlich einmal Gelegenheit, ihren Kindern, Ehepartnern und allen übrigen Verwandten, Bekannten und Freunden ihren Arbeitsplatz zu zeigen und ihnen die komplizierte Technik zu erklären.

Doch auch für die, die zwischendurch mal rasten wollten, war gesorgt: Um Speis' und Trank kümmerte sich ein „Aramark"-Team, das ebenso den verschiedenen Geschmäckern Rechnung trug wie die musikalischen Festbegleiter: die Blaskapelle des Musikvereins Mackenbach und die Zweibrücker Rockband „Purple Haze". Der Nachwuchs hatte derweil am Bobbycar-Rennen seinen Spaß.

Eine Opel-Geburtstagsparty wäre jedoch nichts ohne reichlich „Anschauungsmaterial" aus 100 Jahren Autobau: Alle Vertreter der aktuellen Modellpalette stellten sich zur Schau – Mittelpunkt des Interesses war natürlich der neue Zafira. In einer Oldie-Ausstellung präsentierten sich Lutzmann, Torpedo, Kapitän und Co., und ein Opel kam sogar aus der nahen Zukunft nach Kaiserslautern: die Sportflitzer-Studie „Speedster", die selbstredend zum Liebling der jüngeren Generation avancierte.

Zur Krönung fehlte dem rauschenden Fest nur noch eine Prinzessin: Die wurde den Besuchern bei der großen Tombola beschert, die jede Menge kleine und große Sachpreise bereit hielt. Erster Preis war ein Zafira für zehn Tage, Benzin inklusive. Aus der Lostrommel gezogen wurde der Name der neunjährigen Simone Schmidt: Sie hatte alle Preisfragen zum Thema Zafira richtig beantwortet. Ihren Hauptgewinn kann sie zwar noch nicht selber fahren, dafür aber sagen, wo es hingehen soll: „In die Schweiz, in die Berge." Und beim nächsten Mitarbeiterfest will sie wieder mit dabei sein. ■

Liebe zum Leim

Rudi und Andreas Barz sind auch im Kleinen ganz groß

Daß sie „detailverliebt" sind, behaupten viele Menschen von sich. So eindrucksvoll beweisen wie Rudi Barz können es allerdings nur wenige. Der 54jährige Preßwerk-Mitarbeiter baut in seiner Freizeit mit seinem Sohn Andreas Modelle – und was für welche.

Kaiserslautern (es). Das Meisterstück von Vater und Sohn ist ein Nachbau des Flugzeugträgers „U.S.S. Forrestal". Absolut originalgetreu gefertigt aus Holz und Kunststoff im Maßstab 1:100. Exakt 3,30 Meter lang ist der schwimmende Flughafen.

Die 45 Düsenjäger, die auf ihm Platz finden, erstellten Andreas und Rudi Barz ebenso in Handarbeit wie das Personal, das auf dem Deck unterwegs ist. Maximal zwei Zentimeter sind die Männchen hoch, was die Modellbauer jedoch nicht hinderte, ihnen korrekte Arbeitskleidung aufzumalen. Insgesamt 6 800 Arbeitsstunden investierten die beiden in diese Filigranarbeit.

Die Leidenschaft für den Modellbau ist etwas, was in diesem Fall der Vater vom Sohn geerbt hat. Andreas Barz baute schon als Junge die handelsüblichen „Revell"-Modelle. Vor einigen Jahren, nach vier Jahren Bundeswehr-Luftwaffe, kehrte er als ausgebildeter Elektromechaniker ins heimische Ulmet bei Kusel zurück und fragte seinen Vater, ob er mit ihm mal „was Großes" bauen wolle.

Der Rest ist Geschichte. Modellbaugeschichte zumindest. Bei Ausstellungen im südwestdeutschen Raum haben „die Barze" schon etliche Preise gewonnen, und ständig flattern neue Einladungen ins Haus, da viele Veranstalter ihre Attraktionen präsentieren wollen. „Wir könnten jeden Sonntag woanders sein", erzählt Rudi Barz. „Nur: Das wollen wir gar nicht."

Seine Heimarbeit jedoch mal beim großen Mitarbeiterfest seines Arbeitgebers vorzuzeigen, war für Rudi Barz Ehrensache. Die Besucher dankten es ihm mit regem Interesse. „Viele wollten wissen, ob das Ding überhaupt schwimmt", berichtet der 54jährige. Doch keine Bange. Es schwimmt – und wie: es läßt sich sogar fernsteuern.

Der Stand der Modellbauer war nur wenige Meter vom „hauptamtlichen" Arbeitsplatz von Rudi Barz entfernt: an den Transferpressen 9 und 10. Sein handwerkliches Geschick hat er sich zum Teil bei den Schlossern im Preßwerk abgeguckt. Gelernt hat Barz übrigens Bäcker – und die verstehen sich ja teilweise auch auf Modellbau, wenn auch aus Zuckerguß.

Neben ihrer „U.S.S. Forrestal" zeigten die beiden auch einen Hochseebergungs-Schlepper und ein Amphibienfahrzeug aus ihrer Hobbywerkstatt: Beides etwas kleiner, aber nicht weniger detailgetreu.

Gestillt ist ihre Leidenschaft jedoch noch lange nicht. „Zur Zeit arbeiten wir an etwas kleineren Modellen", so Rudi Barz. Eines, das sich mit etwas weniger Aufwand ins Freie mitnehmen läßt. Denn um die „U.S.S. Forrestal" mal zu Wasser zu lassen, muß sie erst zu Hause auf einen eigens für sie umgebauten Anhänger verfrachtet werden. Und um sie ins Wasser zu setzen, braucht es vier starke Männer. ■

Foto: Wenzel

Barz-Bazillus: Vater und Sohn sind vom Modellbau „befallen"

Zaster für Kataster

Lärmstudie brachte zwei Diplomanden auf Erfolgskurs

Kaiserslautern (es). Mit ihrer Studie über Lärm im Werk Kaiserslautern haben die ehemaligen Maschinenbau-Studenten Jörg Kuck und Achim Wappenschmidt nicht nur Opel aufhorchen lassen. Der Landesverband Südwestdeutschland der gewerblichen Berufsgenossenschaft zeichnete ihre Diplom-Arbeit jetzt mit dem „Förderpreis für Arbeitssicherheit" aus.

In der Fachhochschule Kaiserslautern nahmen die frischgebackenen Ingenieure die Auszeichnung aus den Händen von Hans Hoffmann, dem Vorstand des Landesverbandes, entgegen. Neben Anerkennung wurde den Diplomanden auch ein hübsches Startkapital ins Berufsleben zuteil. Der Preis ist mit 10 000 Mark dotiert.

Mit von der Partie bei der Zeremonie waren auch zwei Vertreter der Lauterer Arbeits- und Werksicherheit: Leiter Ewald Frank und Ludwig Maue, die die Arbeit der Studenten als „Schirmherr" und Betreuer begleitet hatten.

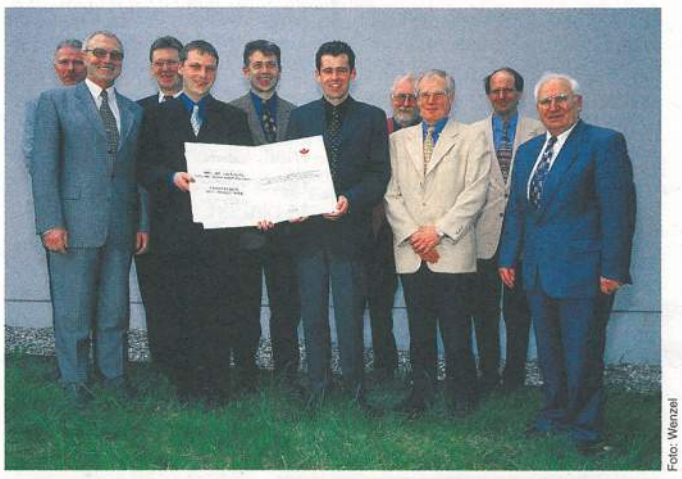


Foto: Wenzel

Lauter(er) Beifall: Die Gratulanten mit den Diplomanden

Im Rahmen ihrer Diplom-Arbeit erstellten Kuck und Wappenschmidt ein Lärmkataster für das Opel-Werk , das Aufschluß gibt, wo an exakt 1300 Meßpunkten welche Dezibel-Belastung auftritt. Darauf aufbauend arbeiteten sie dann Vorschläge zur Lärmminderung aus.

Das Lärmminderungskomitee des Standorts studierte diese anschließend und nahm einige Anregungen dankbar auf: So gehen zum Beispiel die persönlich angepaßten Gehörschützer („Otoplastiken"), die sich derzeit in einem Feldversuch im Preßwerkbereich befinden, auf eine Empfehlung der beiden Jungwissenschaftler zurück. ■

Europameister im Service

Roman Müller ist Azubi im Service-Lager K 65 - und brachte es „ganz nebenbei“ an die Spitze der Radballer

Im Service-Lager K 65 müssen sich die Mitarbeiter mit einer völlig neuen und ungewöhnlichen Situation abfinden: Unter ihnen weilt ein Europameister – und der ist, weil Azubi im ersten Lehrjahr, auch noch einer der jüngsten. Mitte Mai holte Roman Müller, angehende Fachkraft für Lagerwirtschaft, mit seinem Partner Marco Roßmann den EM-Titel im Junioren-Radball.

Foto: Eisert

Ballkünstler: Ob Opel-Rad oder Sportgerät – Roman Müller fühlt sich auf jedem Sattel heimisch

Rüsselsheim (jan). Über seinen Erfolg scheint sich Roman Müller selbst am wenigsten zu wundern. „Alles andere als ein Platz auf dem Treppchen wäre eine Enttäuschung gewesen. Aber daß wir gleich den Titel geholt haben, ist schon eine Überraschung“, sagt der 16jährige Azubi nicht ohne Selbstbewußtsein.

Im zarten Alter von sechs Jahren machte der bei der RSG 1898 Ginsheim trainierende Radballer sein erstes Spiel, angesteckt wurde er mit der seltenen Leidenschaft von Vater Karl-Heinz. „Da geht man halt mal mit und steigt irgendwann selbst in den Sattel“, so die lapidare Beschreibung der Sportler-Karriere. Obwohl die Region um Mainz und Rüsselsheim eine echte Radball-Hochburg ist, gehört Radball auch hier eher zu den exotischen Sportarten. „Wäre ich Fußballer, wäre die Aufregung wohl größer“, lacht Müller, der mit Roßmann seit vier Jahren ein treffsicheres Duo bildet.

Zwischendrin hatte er es zwar einmal mit Fußball probiert – der ehemalige Partner hatte das Rad beiseite gestellt –, war dann aber glücklicherweise zu seinem weniger alltäglichen Sport zurückgekehrt. Der nicht minder anstrengend ist: „In der Saison zwischen September und Mai trainieren wir manchmal viermal die Woche mehrere Stunden lang und am Wochenende ist man dann auf Achse zu Turnieren im ganzen Land.“ Da muß der Junioren-Europameister – erst ab 18 zählt man zu den Aktiven – auf manches verzichten. „Wenn andere auf Parties gehen, fahre ich oft zu einem Spiel. Aber so ist das nun einmal: die einen haben als Hobby ein altes Auto, das sie pflegen und reparieren, ich spiele eben Radball.“

Die diesjährige EM fand zum Glück im heimischen Club in Ginsheim statt, sieben Zweier-Mannschaften, mit Spielern zwischen 16 und 18 Jahren, waren angetreten. Vor allem die Tschechen, Österreicher und Schweizer zählten zu den großen Konkurrenten um das Championat. Am Ende reichten Müller und Roßmann bei ihrem ersten internationalen Auftritt aber ein Unentschieden zum Titelgewinn. „Dann wurde erstmal gefeiert, aber richtig“, meint Goldmedaillist Müller, dessen drei Brüder ebenfalls am Ball in die Pedale treten.

Ein toller Erfolg, der neben Ruhm und Ehre aber wenig Geld verspricht: „Der Beruf geht eindeutig vor, mit Radball ist nichts zu verdienen. Die Sporthilfe und die Siegprämie reichen gerade für das Material, schon ein Rad kostet an die 3 000 Mark.“ Und wie sieht es mit der WM aus? „Wenn wir jetzt sechsmal in Folge direkt aufsteigen, können wir auch um die Weltmeisterschaft spielen. Aber dahin zu kommen, ist mordsschwer.“ Da können die Meister im K 65 noch einmal aufatmen. ■

Foto: Eisert

Einen Zafira Elegance nahm der ehemalige Eintracht-Spieler Bernd Hölzenbein jetzt vor dem Adam Opel Haus in Empfang. Hölzenbein wurde zwischen 1966 und 1981 zum Inbegriff des Frankfurter Fußballs. Der mit Abstand erfolgreichste Kicker vom Main errang mit der Eintracht große Erfolge: Dreimal wurde er mit dem Verein Deutscher Pokalsieger und 1980 gewannen die Frankfurter den UEFA-Pokal. Aber nicht nur im Fußball, sondern auch bei Automobilen stellt der ehemalige Fußballer hohe Anforderungen: Am Zafira schätzt Hölzenbein besonders die Flexibilität. „Ein sehr familienfreundliches Auto“, so sein Urteil.

Piste unter Strom

Motorsport begeistert seine Fans auch im Maßstab 1:32

Die Rennwagen werden durch Strom vorangetrieben, die Zuschauer an der Piste sind aus Kunststoff: Obwohl also Benzingeruch, röhrende Motoren und Zuschauergesänge fehlen, ist beim „Slot-Racing“ Stimmung in der Bude.

Fotos (2): Sämmer

Fahrerlager: Jederzeit den Finger am Abzug

Rüsselsheim (jan). Nur knapp liegt der gelbe Vectra auf der Geraden vor dem silbernen A4. Es ist ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Mit heulenden Motoren nähern sich die Boliden der scharfen Kurve vor dem Ziel. Doch da: Der Audi-Pilot bleibt zu lange auf dem Gas stehen und knallt nach zwei Überschlägen mit Wucht in die Leitplanke. „Nummer 3 bitte“, ruft der, natürlich, unverletzte Fahrer Thomas Hahnel – und weiter geht die Hatz.

Denn wir sind hier nicht auf der Asphalt-Piste, sondern beim Modellauto-Rennen auf der Kunststoff-Strecke. „Slot-Racing“ heißt der Motorsport im Maßstab 1:32. Vom Kinderspaß sind Material und Rennfieber allerdings meilenweit entfernt. „Zugelassen sind bei der FNS-Produktionswagen-Meisterschaft nur solche Fahrzeuge, die auch in der STW oder der englischen BTCC mitfahren“, erklärt Rennkommissar Thomas Hahnel das Reglement der 1975 gegründeten Federation Nationale de Slot (FNS).

Hahnel ist Besitzer des „Renn Center Rhein Main“ in Mörfelden-Walldorf, Fahrer und Rennleiter in Personalunion, „aber nur in der Freizeit“, lacht er und schreitet zur Technischen Abnahme.

Denn wie die großen Autos im wirklichen Leben, unterliegen die Elektro-Minis einer strengen Kontrolle. Motorleistung, Reifenformat und Gummimischung unterliegen ehernen Gesetzen. Wer schummelt, fliegt raus.

Tricks hat Matthias Eichwald, der Führende in der Wertung nach fünf Meisterschafts-Läufen, nicht nötig. Sein Opel Vectra, ganz im Gelb des Sponsors „ProMarkt“ gehalten, ist immer optimal vorbereitet. Zwei Stunden im freien Training braucht es, bis die passende Abstimmung gefunden ist. Dann ist alles gefettet, Motor und Reifen haben im Fahrerlager auf einem eigens mitgebrachten Pistenstück unter niedriger Spannung Betriebstemperatur erreicht.

Seit zwei Jahren mischt der 38jährige Jurist im professionellen Renn-Zirkus mit. Seine Karriere begann er im Nachwuchs-Cup auf Renault und Peugeot. Ein richtiger Frischling ist Eichwald aber trotzdem nicht: „Mein erstes Auto bekam ich mit fünf, 15 Jahre habe ich keinen Regler angerührt und dann ging's richtig los“, sagt der Opel-Pilot.

Insgesamt 40 Fahrzeuge zählt Eichwalds Wagenpark inzwischen, und wie die Herren Alzen, Reuter und Hélary muß sich der Vectra-Fahrer mit der Konkurrenz von Audi, Alfa und Co. herumschlagen. Im Gegensatz zu den Profis am Volant sind die Rundstrecken-Asse am Drücker jedoch allesamt Privatfahrer. Wartung und Vorbereitung werden selbst erledigt.

Über achtmal drei Minuten geht ein Lauf im Renncenter. Während die einen um Bestzeiten fahren, setzen die anderen ausgefallene Wagen auf die Bahn zurück: „Nummer 3 bitte“. Wer vorne dabeisein will, braucht vor allem ruhig Blut und einen gefühlvollen Finger. „In guten Runden liegt der Schnitt bei fast zwölf km/h“, so Eichwald, dessen Bestzeit an diesem Abend bei 8,4963 Sekunden – so genau wird hier elektronisch gemessen – für den 27 Meter langen Kurs liegt.

Damit alle die gleichen Chancen haben, muß jeder Teilnehmer mal auf einer der acht Bahnen fahren, Auslosung und Auswertung übernimmt der Computer. Die Fahrzeugwahl ist vor allem Geschmackssache: „Eigentlich fahre ich Porsche, in der DTM war ich auf Calibra unterwegs und bin jetzt bei Audi unter Vertrag“, schmunzelt Werner Grund, der Zweite in der Meisterschaft und Eichwalds ärgster Konkurrent.

Diesmal müssen sich die Favoriten aber geschlagen geben. Trotz eines Kampfes bis auf die letzte Rille hat am Ende Günther Riehls Renault Laguna den Kühler vorn: 160 Runden hat Riehl gefahren, eine mehr als Eichwald. Der mußte zwischendrin in die Box: „Eine Schraube hatte sich gelockert. Ärgerlich, aber das ist Motorsport.“ ■

Pole Position: Der Opel hat die Nase vorn

Blitz-Licht

Waltraud Kohl

Rüsselsheim (jan). Bei ihr laufen zwar nicht alle Fäden, aber mehr oder weniger doch alle Mitarbeiter zusammen. Zum Glück nicht alle auf einmal , aber manchmal herrscht im Büro von Waltraud Kohl, dem „Mädchen für alles“ in der Werkdruckerei, doch so ein reger Andrang, daß gar nicht alle auf einmal in den Raum passen. Denn die 51jährige BKS-Mitarbeiterin macht in Papier.

Und die sprichwörtliche Geduld desselben, muß auch sie oft aufbringen: „Bestellung von Visitenkarten, Beantragen von Briefpapier, Abholen von Plakaten, Buchhaltung und Abrechnung – ich bin für fast alles zuständig“, lacht Waltraud Kohl und fühlt sich sichtlich wohl dabei. „Das entspricht meinem Naturell. Ich hab' einfach gerne mit Menschen zu tun.“

Seit 1985 ist die gelernte Kaufmännische Angestellte, die aus Idar-Oberstein stammt, bei Opel. Den Posten mit Publikumsverkehr, den die Vorgängerin 25 Jahre ausübte, hat sie seit vergangenen August inne, vorher war sie in der Buchhaltung beschäftigt. „Ich hatte Lust auf einen Tapetenwechsel, auf eine neue Herausforderung. Und ich genieße es, obwohl es eine Menge Arbeit ist“, so Waltraud Kohl.

In ihrer Freizeit pflegt sie hingegen zwei grundsätzlich verschiedene Hobbies: „Seit der Kindheit sammle ich Mineralien, die mittlerweile im ganzen Haus verteilt sind. Und seit zehn Jahren mache ich Orientalischen Tanz, unterrichte auch als Trainerin“, erzählt Waltraud Kohl, die das beschauliche Astheim dem „zu hektischen“ Rüsselsheim als Wohnort vorzieht. Das Ruhebedürfnis endet allerdings bei Opel am Hauptportal: „Den Trubel im Büro finde ich toll, hier ist immer was los.“

Foto: Chalupa