

Opel Post



Zeitung
für Mitarbeiter der
Adam Opel AG



Jetzt zugreifen

Fahrzeug-Angebote für Mitarbeiter

Rüsselsheim (he). Mitarbeiter aufgepaßt: Die Neuwagen-Verkaufsteams in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern bieten Ihnen derzeit viele interessante Angebote.

So können ab sofort die neuen Sondermodelle Corsa Grand Slam, Astra Sunshine und Calibra Classic bestellt werden. Darüber hinaus stehen zur Zeit eine begrenzte Anzahl gebrauchter Astra und Vectra zu Spitzenkonditionen bereit.

Die Sonderausstattung Cool bietet bei den Modellen Corsa, Tigra, Astra, Astra Cabrio, Vectra, Calibra, Omega und Frontera die Klimaanlage zum Schiebedachpreis.

Das 5,9 Prozent-Sonderzinsprogramm für Corsa (außer Combo), Astra, Astra Cabrio, Calibra und Frontera einschließlich der jeweiligen Sondermodelle mit einer Kreditlaufzeit von 18, 24, 36 und 47 Monaten gilt für Neuwagen-Bestellungen, die noch bis zum 30. April 1995 bei den

Verkaufsstellen für Mitarbeiter eingehen.

Bis zu sechs Monate alte Gebrauchtwagen aus dem Opel-Geschäftswagenbestand können ebenfalls über dieses Sonderzinsprogramm abgewickelt werden.

Übrigens: Ob Corsa, Astra oder Tigra – Opel-Mitarbeiter lieben keramikblau. Die Metallicfarbe ist absoluter Favorit bei den Neuwagenbestellungen. Lediglich nautilusblaue Astra sowie neptuntürkise oder heliotrope Corsa finden ähnlich viele Anhänger. Auch auf die Ausstattung legen die Opel-Mitarbeiter Wert: Radio, Schiebedach und getönte Scheiben gehören mittlerweile zum Standard.

Wer seinen Jahreswagen verkaufen will, sollte mit den Zulassungspapieren zum Neuwagen-Verkauf gehen und den Garantiefuß beantragen. Der bewirkt nämlich, daß die übliche Garantie auf 26 Monate verlängert wird – ein überzeugendes Argument für den Käufer.



Opel im Fußballfieber: Nachdem die Werksmeisterschaft im vergangenen Jahr ein Riesenerfolg wurde, soll es auch 1995 wieder packende Zweikämpfe, jede Menge Torjubiläum und eine Ehrenrunde durch das Münchener Olympiastadion geben. Über den Terminplan hält Sie die Opel Post auf dem laufenden.

Seite 2

Aufgehört:

Vertriebsvorstand
Christian Grupe im
Opel Post-Gespräch

Seite 4

Aufgemöbelt:

Rüsselsheimer
Produktion auf Vorder-
mann gebracht

Seite 8

Aufgenommen:

Werk Bochum
steht unter neuer
Leitung

Seite 13

Aufgedreht:

DTM-Calibra
in Südafrika
getestet

Wende geschafft

Umsatz 14 Prozent gesteigert – Europäischer Marktführer – Neue Arbeitsplätze

Rüsselsheim (he.) Nach dem unbefriedigenden Ergebnis 1993 hat Opel die Wende geschafft. Das Unternehmen konnte seinen Umsatz um über 14 Prozent auf rund 25,6 Milliarden Mark steigern. Der Gewinn liegt im Bereich von 300 bis 400 Millionen Mark. Dies teilte David J. Herman am Montag auf der Halbjahres-Pressekonferenz mit.

Ausgehend von einem Verlust von 571 Millionen Mark im Jahr 1993 bedeutet das aktuelle Resultat eine dramatische Ergebnisverbesserung von über 900 Millionen Mark. Der Absatz der Adam Opel AG stieg von 956 976 Fahrzeugen um 7,3 Prozent auf 1 026 921 Einheiten im Jahr 1994.

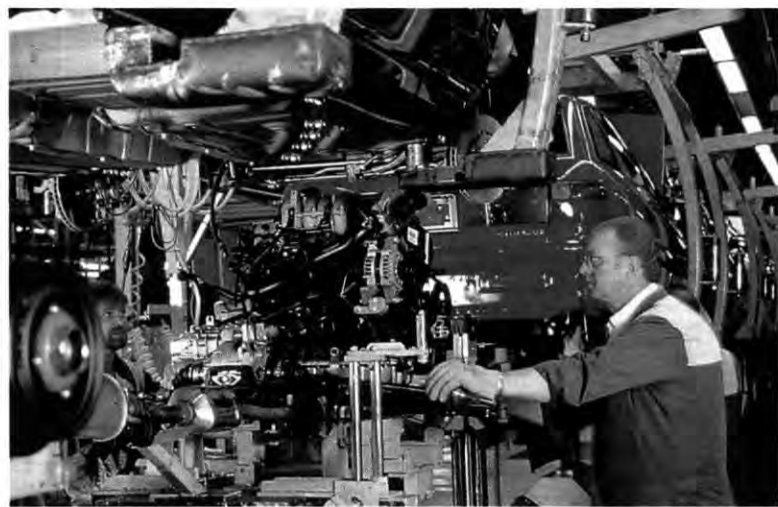
Positiv verlief auch die Entwicklung des Marktanteils und der Neuzulassungen. Mit einem Marktanteil von 12,6 Prozent bei knapp 1,5 Millionen Neuzulassungen war Opel (in Großbritannien: Vauxhall) auch 1994 die führende europäische Automobilmarke. Herman rechnete den zahlreichen Journalisten stolz vor: „Auf 14 von 16 westeuropäischen Märkten war Opel im vergangenen Jahr Erster, Zweiter oder Dritter bei den Neuzulassungen“.

Aber auch auf den außereuropäischen Märkten steht Opel sehr gut da. Einer der boomendsten Märkte ist der asiatisch-pazifische Raum. Nach Taiwan etwa konnten allein 10 000 Teilesätze geliefert werden. Insgesamt verkaufte Opel dort mehr als 15 500 Fahrzeuge.

Ein weiteres Beispiel für den internationalen Erfolg ist Brasilien. Nachdem dort hemmende Importbeschränkungen weggefallen sind, hat



sich der Markt für Opel schlagartig ausgeweitet. Da die Kapazitäten der Schwestergesellschaft GM do Brasil nicht ausreichen, wird Opel in diesem Jahr voraussichtlich 66 500 fertige Fahrzeuge und



Spitzenklasse: Opel steht in Europa weiterhin auf dem ersten Platz

knapp 25 000 Teilesätze an den Zuckerhut liefern.

Aufgrund dieser großen Nachfrage, prüft das Unternehmen derzeit, ob es 700 befristete Neueinstellungen in Bochum und Kaiserslautern vornehmen soll.

Diese erfreulichen Entwicklungen haben dazu geführt, daß die Adam Opel AG plant, ihre Gesamtinvestitionen 1995 um mehr als 47 Prozent auf über 1,8 Milliarden zu erhöhen. Dieses Niveau soll dann für 1996 und 1997 beibehalten werden. „Wir sind

davon überzeugt, daß Opel die Konzepte hat, um auch weiter am Standort Deutschland wettbewerbsfähig zu produzieren“, faßte Herman die Pläne zusammen. Allerdings müsse auch weiterhin an der Verbesserung der Struktur gearbeitet werden. „Dabei können wir bei Opel auf eine faire und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat bauen“, so der Vorstandschef.

Sorge bereitet ihm jedoch das Festhalten der IG Metall an der 35-Stunden-Woche. „Wir brauchen nicht weniger, sondern flexiblere Arbeitszeiten“, betonte Herman und präzisierte: „Die Arbeitszeiten sollten sich zwischen 32 und 40 Stunden bewegen, mit der Möglichkeit des Zeitausgleichs über zwei Jahre.“

Betrug in Bochum?

Unseriöse Jahreswagenvermittler liegen auf der Lauer

Bochum (he). Sie können's nicht lassen. Nachdem sie anscheinend einige Zeit Ruhe gegeben haben, melden sich jetzt die unseriösen Jahreswagenvermittler wieder zu Wort. Der Opel Post liegt ein neuer Fall aus Bochum vor.

Die Masche ist auch diesmal simpel zu durchschauen: Bei dem betroffenen Mitarbeiter, der anonym bleiben möchte, meldete sich ein Telefonanrufer, der über die Verkaufsabsichten informiert war. Er erbot sich, das besagte Auto, einen Astra Caravan, für 400 Mark zu inserieren, bis es verkauft sei.

Obwohl der Mitarbeiter dem Angebot von vornherein mißtraute, ließ er sich überreden, ein schriftliches Angebot nach Hause schicken zu lassen. In diesem Moment schnappte die Falle zu.

Denn der Mittler schickte prompt die Rechnung für einen telefonischen Vermittlungsauftrag. Eine leider ebenso gängige wie rechtlich höchst bedenkliche Form der Geschäftemacherei. Als der Mitarbeiter auf die Rechnung nicht reagierte, ging die Mahnungs-Masche los.

Nachdem er sich nicht einschüchtern ließ, und selbst auf die „letzte außergerichtliche Mahnung“ zahlungsun-

willig reagierte, vielmehr von sich aus mit rechtlichen Schritten wegen unlauteren Wettbewerbs drohte, kam nichts mehr – der Fall scheint erledigt zu haben.

Da nicht jeder soviel Mumm und Zivilcourage besitzt, wie sich in diesem Fall als notwendig erwiesen hat, um sich der massiven Androhung rechtlicher Schritte zu erwehren, ist es ratsam, derartige Vermittlungsangebote von vornherein kategorisch abzulehnen.

Übrigens: Der Mitarbeiter hat seinen Astra eine Woche nach dem dubiosen Anruf verkaufen können – aufgrund einer Anzeige in der Opel Post.

Neue Aufsichtsräte

Rüsselsheim (he). Peter H. Hanenberger (52) und Prof. Hartmut Kreikebaum (61) sind von der außerordentlichen Hauptversammlung zu neuen Aufsichtsratsmitgliedern der Adam Opel AG gewählt worden. Hanenberger war bis 1994 Leiter des TEZ, seitdem ist er Executive Vice President von General Motors. Kreikebaum ist seit 1992 Lehrstuhlinhaber für Internationales Management an der European Business School.

Nachfrageboom

Rüsselsheim (he). 28 Seiten Opel Post: So umfangreich war die Mitarbeiter-Zeitung schon lange nicht mehr. Das liegt nicht zuletzt daran, daß auch die fast 3 000 Jahreswagen-Anzeigen rekordverdächtig sind. Wie sich gerade wieder zeigt, kommt dieses breite Angebot gut an. Die Dezember-Ausgabe ist schon seit langem vergriffen, Anfragen nach der neuen Ausgabe liegen bereits in Hülle und Fülle vor. Fazit: Opel Post lesen lohnt sich!

Ganz kurz

„Zugwagen des Jahres“: Der Opel Omega Caravan ist auch unter Gespannfahrern die unangefochtene Nummer eins. Er entschied die Leserwahl der Fachzeitschrift „Caravanning“ zum „Besten Zugwagen des Jahres“ mit großem Abstand vor starken Mitbewerbern aus dem In- und Ausland.

Abnehmen mit Spaß: So heißt eine Veranstaltung, die BKK, Werksärztlicher Dienst und Opel-Sozialberatung am 14. März unter der Leitung der Ernährungsberaterin Dr. Petra Ambrosius anbieten. Weitere Auskünfte unter Telefon 40 05.

Saison beendet: Opel hat die Saison für die beliebten Mitarbeiterfahrten zu den Musicals innerhalb des deutschsprachigen Raumes vorerst abgeschlossen. An einem neuen Programm wird jedoch bereits gearbeitet.

Die nächste Opel Post ist für den 8. März geplant. Anzeigenschluß dafür ist am 15. Februar.

„Das Team hat hervorragende Arbeit geleistet“

Die Opel Post sprach mit Vertriebsvorstand Christian Grupe über die Herausforderungen 1995

Rüsselsheim (ng/he). Opel hat im Dezember 1994 mit knapp 50 000 Neuzulassungen und einem Marktanteil von 20,4 Prozent sein bestes Ergebnis seit über elf Jahren erzielt und den Markt angeführt. Dieser glänzende Endspurt sicherte Opel für das Gesamtjahr einen Marktanteil von 16,6 Prozent an den Neuzulassungen. Die Opel Post sprach vor dem Hintergrund dieser erfreulichen Entwicklung mit Christian Grupe, seit fünf Monaten Vorstand Vertrieb der Adam Opel AG.

Als Vertriebschef von Opel haben Sie sehr viel mit Zahlen zu tun. Herr Grupe, wie waren ihre Schulleistungen in Mathematik?

(Lacht)...Auf so eine Frage wird die Antwort kategorisch verweigert. Nein im Ernst, ich glaube, es war ein befriedigend.



...engagiert...

Welches waren für Sie die größten Herausforderungen im Jahr 1994?

Die größte Herausforderung oder, wenn sie so wollen, die größte Schwierigkeit in 1994 war sicher, daß wir zu Anfang den Omega nicht hatten, der ja erst im April in den Verkauf ging. Der Omega hat immerhin einen Marktanteil von rund drei Prozent. Das hat

natürlich dazu geführt, daß wir in dem Jahr unserem Marktanteil hinterhergelaufen sind. Wir hatten, mit anderen Worten, einen „schwachen Anfang“. In der Periode April bis Dezember haben wir einen Marktanteil von 17,2 Prozent erzielt.

Lassen Sie uns auch über die positiven Erscheinungen des vergangenen Jahres sprechen.

Der Erfolg des Jahres 1994 läßt sich am besten in Zahlen ausdrücken. Mit 533 560 neu zugelassenen Pkw haben wir ein sehr ordentliches Ergebnis erzielt.

Dieser Erfolg basiert vor allem auf dem guten Abschneiden von Corsa, Astra und Omega. Letzterer belegte den zweiten Platz in der oberen Mittelklasse, obwohl der Verkauf erst Ende April begann. Der Astra Caravan behauptete sich als Marktführer bei den kompakten Kombilimousinen. Oder nehmen Sie den Corsa:



...problembewußt

Er belegt ganz souverän die Spitzenklasse im Kleinwagen-segment.

Ein solcher Erfolg aber wäre, und das sei an dieser Stelle auch einmal ganz ausdrücklich festgehalten, ohne die tolle Leistung des Opel-Vertriebs-Teams vor allem während des Endspurts im letzten Quartal nicht denkbar gewesen.

Wie bewerten Sie die Chancen für Opel im laufenden Jahr?

Wir sehen für 1995 einen stabilen Markt, der sich in etwa auf dem Niveau von '94 bewegen wird. Für uns liegt die eigentliche Herausforderung darin, daß wir die 17-Prozent-Marke überspringen wollen. Ohne, daß ich mich jetzt auf ein Zehntel festlegen will, heißt unser Ziel in Sachen Marktanteil: 17 plus. Und die Chancen stehen gut. Mit Corsa, Astra Caravan und Omega verfügen wir über drei starke Trümpfe. Hinzu kommt der Tigra, der sehr gut angenommen wird und neue Käufergruppen erschließt. Wir planen einen aggressiven Vectra-Auslauf

und versprechen uns vom neuen Vectra zum Ende des Jahres noch einmal einen enormen Schub.

Mit welchen Mitteln glauben Sie diese Ziele erreichen zu können?

Trotz des für unsere Mitarbeiter und für die Händler kräfte-raubenden Endspurts haben wir sehr früh mit unseren Programmen angefangen. Wir haben Sondermodelle verfügbar, den Astra Sunshine und ab Februar den Corsa Grand Slam, so daß wir in unseren Hauptvolumensreihen gut abgedeckt sind. Darüber hinaus besitzen wir mit dem neuen 68-PS-Dieselmot-

tor im Astra auch in diesem Segment ein sehr attraktives Angebot.

Außerdem wird 1995 das Jahr in dem wir das Quality Network Vertriebssystem einführen wollen. Basis für dieses Vorhaben war die Gründung des Partner Forums...

... ein Gremium, das aus 16 Händlern- und 16 Opel-Vertretern besteht und das sich zu monatli-

chen Arbeitssitzungen trifft...

...genau, mit Hilfe dieses Gremiums wollen wir die langfristige Vertriebsstrategie der Adam Opel AG definieren. Wir sehen den Auto-besitz als einen Prozeß vom Kauf bis zum Wiederkauf. Wir wollen den Kunden ein totales, unverwechselbares Markenerlebnis bieten, damit aus Kundenzufriedenheit Kundenbegeisterung wird.



Christian Grupe: zielstrebig...

Herr Grupe, eine letzte Frage: Haben Sie mit Ihrem Marketingkonzept Ihre Frau überzeugen können? Welches Fabrikat fährt sie?

Meine Frau fährt ein Astra Cabrio. Davon ist sie auch im Winter nicht abzubringen.



Im Gespräch: Norbert Giesen (li.) und Jürgen Hepp (re.) interviewen Vertriebsvorstand Christian Grupe

Limitierte Exklusivität

Calibra „Classic“: 500 Prachtexemplare aufgelegt

Rüsselsheim (he). Zeitlose Eleganz und eine umfangreiche Komfortausstattung prägen das neue Sondermodell Calibra Classic, das Opel ab sofort in einer auf 500 Exemplare limitierten Sonderserie anbietet.

Zu den besonderen Merkmalen der Opel-Modellneuheit zählt die beige Lederausstattung, die mit jeder der vier zur

Wahl stehenden Außenfarben harmoniert. Der Calibra „Classic“ kann in den Farben Magmarot, Novaschwarz, Dschungelgrün und – ab April – auch in der Sonderlackierung Amarena bestellt werden.

Darüber hinaus stehen alle vier Calibra-Triebwerke mit 85 kW/115 PS (2.0), 100 kW/136 PS (2.0 16V) sowie 125 kW/170 PS (2.5 V6) und 150 kW/204 PS (2.0 16V Turbo) zur Wahl.

(Turbo: 6 J x 16, 205/50 R 16). Die Varianten mit 2.0- und 2.0 16V-Motor sind darüber hinaus mit dem Radio-Cassetensystem SC 303 ausgestattet. Der Calibra Classic mit V6-Aggregat besitzt zusätzlich ein elektrisches Schiebedach und einen Bordcomputer.

Opel Post Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit/ Personalbereich 65423 Rüsselsheim

Redaktion: Norbert Giesen (Chefredakteur) Jürgen Hepp (stellv. Chefredakteur)

Redaktionsassistentin: Irene Lukas

Mitarbeiter in den Werken: Bochum: Horst Markmann, Norbert Held, Andreas Graf Praschma Eisenach: Matthias Mederacke

Layout: D+K Horst Repschläger GmbH 65193 Wiesbaden

Druck: Die Südwestrolle Pflöninger Str. 150 70567 Stuttgart

Anschrift der Redaktion: Adam Opel AG Öffentlichkeitsarbeit Redaktion Opel Post PKZ 10-46 65423 Rüsselsheim

Telefon 0 61 42/66-40 57,-38 98 Telefax 0 61 42/66-84 10

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.

Sonnige Aussichten

Heißbegehrt: Astra „Sunshine“

Rüsselsheim (he). Zu den besonderen Merkmalen des neuen Sondermodells Astra „Sunshine“, das es wahlweise als drei-, vier- oder fünftürige Limousine sowie als fünftürigen Caravan gibt, zählen unter anderem ein Lederlenkrad, Drehzahlmesser, Schiebedach und Servolenkung.

Ergänzt wird die umfangreiche Serienausstattung des Astra „Sunshine“ durch ein hochwertiges Radio des Typs SC 202, getönte Scheiben,

14-Zoll-Räder mit speziellen Abdeckungen und Sitzhöhenverstellung auf der Fahrerseite. Die Caravan-Version ist zusätzlich mit einer Laderaumabdeckung ausgestattet.

Bei allen drei Karosserieversionen des Astra „Sunshine“ können die Käufer unter vier verschiedenen Antriebsquellen wählen. Neben drei Otto-Motoren – 1.4 Liter (60 PS), 1.6 Liter (71 PS) und 1.6 16V (100 PS) – ist auch das neue 68 PS starke 1.7-Liter-Turbodiesel-Aggregat verfügbar.



Wichtig: Der „Sunshine“ ist auch wintertauglich

Asse im Sondermodell-Turnier

Opel Corsa „Grand Slam“: Reichhaltige Ausstattung

Rüsselsheim (he). Unter der Bezeichnung Corsa „Grand Slam“ bringt Opel jetzt zwei Sondermodell-Debütanten an den Start, die sich durch ihre attraktive Serienausstattung und einen deutlichen Preisvorteil für die Kunden auszeichnen.

Beide Modelle basieren auf dem dreitürigen Corsa Swing und werden mit dem 1,2-Liter-Motor (45 PS) beziehungsweise dem 60 PS starken 1,4-Liter-Aggregat angeboten. Für Dieselfreunde stehen zusätzlich zwei 1,5-Liter-Selbstzünder-Triebwerke zur Wahl.



Calibra Classic: Coupé der Gütekategorie 1



Goldregen: Mit dem „Grand Slam“ sind Sie immer am Ball

Neben dem Opel-typischen Sicherheitspaket bietet der Corsa „Grand Slam“ 1.2 serienmäßig Leichtmetallräder mit Reifen der Dimension 165/65 R 14 T, ein hochwertiges Cassetten-Radio-Gerät

des Typs SC 202 und ein Glasschiebedach. Der Corsa „Grand Slam“ mit dem 1,4-Liter-Motor und der, mit den beiden Dieseltriebwerken, wurde zusätzlich mit einer Servolenkung ausgerüstet.

Weltmarke Opel auf der Überholspur

„International Sales“ erhöht Absatzzahlen seit 1991 in Riesenschritten

Rüsselsheim (he). Wer mit zwölf Mitarbeitern erfolversprechende Geschäfte in den Ländern der ehemaligen Sowjetunion, im Mittelmeerraum, auf dem Balkan, im Nahen und Mittleren Osten, in Afrika und in Lateinamerika machen will, der gibt sich entweder mit bescheidenen Erfolgen zufrieden oder verfügt über eiserne Nerven.

Hans A. Rogl, als Leiter der Abteilung International Sales von Rüsselsheim aus für das Opel-Geschäft in besagtem (Groß-)Teil der Welt verantwortlich, verfügt ganz eindeutig über diese Nervenstärke. Gepaart mit einer vieljährigen Verkaufserfahrung ergibt das eine Mischung, die ihn mit seinem kleinen, aber feinen Team überaus erfolgreich sein läßt.

Dieser Erfolg ist meßbar: Traten im Jahr 1991 rund 4 500 Fahrzeuge aus deutscher Produktion die Reise in die Welt an (die „Welt“ von International Sales umfaßt weder Nordamerika noch den asiatisch-pazifischen Raum und beinhaltet auch keine CKD-Teilesätze), so steigerte die Rogl-Abteilung ihre Verkäufe im Jahr 1992 auf über 8 000, im Jahr 1993 bereits auf über 14 000 Fahrzeuge. Diese Steigerungsrate wurde auch 1994 wieder erreicht. So konnte International Sales im abgelaufenen Jahr 31 266 Fahrzeuge absetzen.

„Das sind im Vergleich zu einigen europäischen Märkten zwar bescheiden anmutende Zahlen, aber Sie dürfen nicht vergessen, daß der Verkauf von Automobilen nicht zuletzt auch eine Frage der Verfügbarkeit von Devisen ist“, weist Rogl auf die Probleme des internationalen Geschäftes hin.

Und beim Geld sieht es in vielen Regionen eher düster aus, spricht die Mehrzahl der Menschen kann sich kein Auto leisten. „Wenn wir in ein Land wie Eritrea 120 Vectra-Taxi verkaufen können, dann ist das für uns schon ein schöner Erfolg.“

Doch auch in Regionen, wo die Bewohner über ausreichend Geld verfügen, ist das Geschäft oft mit Hindernissen verbunden. So lassen sich im Mittleren Osten nur einige bestimmte Opel-Modelle verkaufen, da es dort (noch) kein bleifreies Benzin gibt. Und auf dem russischen Markt lassen sich an Privatkunden praktisch keine Autos



In die Karten geschaut: Hans Rogl und seine Verkaufsregion

verkaufen, da die Regierung dort so exorbitant hohe Einfuhrzölle auf den Kaufpreis schlägt, daß sich niemand einen Opel leisten kann. So bleibt dort nur das Regierungsgeschäft übrig, also der Verkauf von Polizeiautos oder solche für die Verwaltung. Das aber waren in 1994 gerade mal 376 Stück.

Doch Rogl setzt auf die Zukunft: „Es gibt Anzeichen dafür, daß sich der Markt künftig positiv entwickeln wird.“ Da International Sales nicht direkt vor Ort verkauft, sondern dort jeweils mit Vertrags-Händlern zusammenarbeitet, hängt natürlich auch viel von der Motivation und Qualität der Verkäufer vor Ort ab. Auch hier haben Rogl und seine Mitarbeiter in den vergangenen zwei Jahren harte Kärnerarbeit geleistet und ein leistungsfähiges weltumspannendes Händlernetz auf- und ausgebaut.

Und dann gibt es zum Glück manchmal auch politische Entwicklungen, die das Geschäft begünstigen. So zum Beispiel in Brasilien. Dort wurden nach der GATT-Ver einbarung die Einfuhrzölle gesenkt, wodurch die starke Nachfrage jetzt auch endlich befriedigt werden kann. So will Opel 1995 allein in Brasilien knapp 90 000 Fahrzeuge verkaufen. Damit käme die Abteilung von Hans Rogl auf insgesamt knapp 130 000 Verkäufe in diesem Jahr –

das vierfache dessen, was 1994 in die „Welt“ von Opel International Sales ging.

Just-in-time in vollen Zügen

CKD-Versand in die Türkei auf die Schiene verlegt

Rüsselsheim/Bochum/Torbali (sz). Für rund 7 900 Vectra- und 2 900 Astra-CKD-Teilesätze für die Türkei heißt es in diesem Jahr wieder: ab in die Kiste. Reiseziel der total zerlegten Opel-Modelle ist das Montagewerk in Torbali bei Izmir.

Bahnbrechende Neuerung seit Ende 1994: Etwa 80 Prozent des CKD-Versands nach Torbali haben die Logistik-Experten von der Straße auf die Schiene verlagert. Das spart jährlich um die sechs Millionen Straßenkilometer. Nur noch ein Fünftel der kostbaren Teilefracht muß den beschwerlichen Weg weiterhin mit dem Lkw absolvieren. Für die rund 3 000 Kilometer lange Strecke über Österreich, Ungarn, Rumänien und Bulgarien benötigt ein Zug im Schnitt sieben Tage. Die Lkw sind auf dem längsten Landtransit innerhalb des europäischen Opel-Produktionsverbundes zwischen sechs und zwölf Tagen unterwegs – manchmal sogar länger.

„Das erleichtert uns nicht gerade die Planung“, scherzt Klaus Vollhardt, Leiter CKD Operations Rüsselsheim und Bochum. Klaus Teschke, Manager Material Transportation bei General Motors Europe, ergänzt: „Die Züge fahren nonstop durch. Es gibt beispielsweise an den Grenzen keine Verzögerungen mehr durch langwierige Zollabfertigungen wie sie bei Lkw-Frachten immer wieder auftreten. Damit können wir immer termingenaue, sprich Just-in-time liefern.“

Gegenwärtig verläßt alle zehn Tage ein Vollzug mit 28 Flachwaggons den Bahnhof am Mainzer Rheinhafen in Richtung Alsanak bei Izmir. Ab April kommt monatlich ein vierter Zug hinzu. An Bord

Vorliebe für den Astra

Polin freut sich über Opel-Modell

Stettin (he). Wo die Liebe hinfällt, ...da kann manchmal auch ein Auto stehen. So geschehen bei Astra Poterek aus Stettin in Polen. Die Dame schreibt uns in einem Brief:



„Da mein Vorname Astra ist, habe ich eine besondere Beziehung zu diesem Auto. Wie ich höre, baut Ihre Firma dieses Modell jetzt auch in Polen. Ich wünsche Opel mit dem Modell Astra viel Erfolg auf dem polnischen Markt. Ich selbst bin übrigens sehr stolz darauf, den Namen Astra zu tragen.“



Der zypriotische Opel-Händler Geo. Pavlides & Arouzou Ltd. ist einer von Hans Rogls erfolgreichen Partnern. Auf dem Bild zu sehen sind 21 Corsa Combo, die der Händler kürzlich an die britische Militärkommandatur verkaufen konnte.

Ein unzertrennliches Paar

Afrikaner fährt seit 33 Jahren ein Opel Rekord Coupé

Addis Abeba (he). Wenn Hizkias Zikie in der äthiopischen Hauptstadt seine Runden dreht, erregt er nicht eben selten Aufsehen. Und das, obwohl er am Steuer eines ganz normalen Autos durch die Straßen der Millionen-Metropole fährt.



Das Coupé hat seinen Besitzer noch nie im Stich gelassen

Es kommt immer wieder vor, daß ihm „Opel, Opel“-Rufe entgegenschallen. Kein Wunder, denn wer 33 Jahre lang immer mit demselben Gefährt unterwegs ist, der fällt irgendwann sogar in einer Großstadt auf. Und Mr. Zikie ist samt seines Opel Rekord Coupés, Jahrgang 1962, fester Bestandteil des Straßenverkehrs in Addis Abeba.

Für die lange – pannenfreie – Lebensdauer seines Opel hat der stolze Besitzer zwar kein Patentrezept. Doch die vielen erlebnisreichen gemeinsamen Jahre

mit seinem stets zuverlässigen Auto haben dazu geführt, daß Hizkias Zikie bis heute alle Kaufinteressenten unverrichteter Dinge nach Hause schickt.



Autoreisezug: In Izmir kommen die CKD-Astra von der Schiene

befinden sich pro Fuhre sieben CKD-Sätze à 24 Fahrzeuge – die Teile für 120 Vectra und 48 Astra. Für die gleiche Anzahl bräuchte man ansonsten 28 Lkw.

Auf jedem Flachwaggon sitzen jeweils zwei spezielle Transportbehälter, sogenannte Wechselbrücken oder Swap-Bodies. Diese sind für bimodalen Einsatz geeignet, das heißt sie können sowohl mit Lkw als auch mit der Bahn befördert werden.

Den gesamten Transport wickelt ein Partner-Spediteur, in diesem Fall Bayerische Lloyd, im Opel-Auftrag ab. Monatlich bekommt er die aktuellen Daten übermittelt – der Rest liegt komplett in seinen Händen. Per Lkw holt die Spedition die Vectra-Teilesätze im Werk Rüsselsheim ab und bringt sie zur Bahn-Verladestelle am Mainzer Rheinhafen. Dort werden die Wechselbrücken per Kran auf Flachwaggons verladen.

Die zerlegten Astra aus Bochum kommen bereits auf dem Schienenstrang in die Domstadt. Die Waggons werden dem Zug angehängt – und schon kann die Reise losgehen. Sieben Tage später heißt es im türkischen Entlade-Bahnhof Alsanak: Runter von der Schiene und wieder rauf auf die Straße. Mit Lkw

geht es weiter nach Torbali, wo die Vectra und Astra alsbald vom Montageband rollen.

Weltweit

In den Niederlanden blickt Opel auf ein weiteres erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. 1994 konnte die Marke mit dem Blitz zum 26. Mal in Folge die Marktführerschaft erringen. Der Marktanteil stieg auf annähernd 15 Prozent.

Der Opel Astra löste in Finnland den Toyota Corolla als meistverkauftes Fahrzeug ab. Der Astra Caravan hält dort weiterhin die Position Nummer 1 als meistverkaufter Lieferwagen. Der Marktanteil von Opel liegt in Finnland bei 13,5 Prozent.

Um 365 Prozent schnellten die Verkaufszahlen von Opel Thailand in die Höhe. 1994 gingen dort 6980 Einheiten über den Ladentisch.

Der Vectra 1.6 I und der 2.0 I sind in Ägypten so erfolgreich, daß es dort Wartelisten auf diese Modelle gibt.

Die Produktion auf Vordermann gebracht

Restrukturierungsarbeiten im Rohkarosseriebau verlaufen reibungslos

Rüsselsheim (hh). Eigentlich ist alles ganz einfach: Wenn man durch die gezielte Optimierung der Arbeitsabläufe schneller und effektiver arbeitet, erzielt man auch eine noch höhere Produktivität und Qualität – so die (meist graue) Theorie. Im Rohkarosseriewerk K 130 wurde sie jetzt in die Tat umgesetzt.

Die Restrukturierungsarbeiten im Rahmen des Programms „Neues Werk im alten Werk“ zeigen im K 130 erhebliche Wirkungen. Ganze Bereiche der alten Gerippelinien wurden demontiert, Handoperationen vom Rohbau in den angrenzenden Gerippebau verlegt, insgesamt mehr als 250 Tonnen Stahl für die Bühnenerweiterung des alten Gerippes verarbeitet und über 1 000 Kubikmeter einstiger Fördergruben verfüllt.

„Kaum, daß der Beton getrocknet war, wurde er auch schon wieder belastet. Das K 130 war einfach eine einzige Baustelle“, berichtet Manfred Greschner, der zusammen mit seinem Kollegen Manfred Gellrich für die Projektkoordination zuständig ist. Parallel zum Aufbau der neuen Linie waren Umbauarbeiten an den alten Linien im Gange – und das alles bei laufender Fertigung.

„Weihnachtssterne oder ein Feuerwerk erlebten wir höchstens in Form der sprühenden



Ortstermin: Vorstandsmitglieder lassen sich die Details der Restrukturierung erläutern

Funken bei Schweißvorgängen“, beschreibt Greschner, der die Feiertage mit seinen Teamkollegen nicht ganz so gemütlich angehen konnte wie sonst.

Schließlich galt es, das reibungslose Zusammenspiel der am Umbau beteiligten Fremdfirmen mit den Opel-Mitarbeitern zu gewährleisten, und dabei auch noch einen festen Zeitplan einzuhalten.

Das Ergebnis der Mühen kann sich sehen lassen: Mit dem neuen sortierfähigen Stapelsystem ist es seit Anfang Januar möglich, je nach Auslastung eine optimale Abfolge von Karosserien in die Produktion einzusteuern.

Das bedeutet, daß die Karosserien nicht mehr wie an einer Perlenkette angeordnet

sind, die man auffädeln müßte, um an ein bestimmtes Gerippe zu kommen.

Dadurch, daß mehrere, nebeneinander verlaufende Stapelbahnen in verschiedenen Ebenen durch Querförderer verbunden sind, wird der direkte Zugriff auf jedes beliebige Fahrzeug um insgesamt drei Stunden beschleunigt.

Darüber hinaus wurden die Montagelinien jeweils von 620 auf 275 Meter verkürzt und umstrukturiert. Durch diese Entflechtung der Linien konnte Platz für die Einrichtung von Fertigungszellen direkt an der Einbaustelle geschaffen werden (Fischgrät-Konzept). Türen, Klappen und Hauben werden jetzt bedarfsgerecht produziert und direkt montiert.

Insgesamt wurde die Anzahl der Arbeitsstationen nach Abschluß dieser Umbauarbeiten von 214 auf 100 verringert. Die Durchlaufzeit vom Einzelteil zur

lackierfähigen Karosserie reduziert sich dadurch von 4,5 auf 7,5 Stunden.

Durch die Restrukturierungsarbeiten, die im Sommer 1995 endgültig abgeschlossen werden sollen, hat sich die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Werkes immens verbessert. Aber auch die Mitarbeiter vor Ort profitieren von den Umbauten und können ihre verdienten Pausen künftig in lärmgedämpften Pausencontainern genießen.

Der Vorstand der Adam Opel AG zeigte sich während einer Besichtigung des zukunftsweisenden Produktionssystems sichtlich begeistert. Kein Wunder, ist es den Mitarbeitern in kürzester Zeit gelungen, innerhalb der bestehenden Strukturen termingerecht eine schlanke Produktion aufzubauen, die mit der im Werk Eisenach mithält und, laut Greschner, zu den modernsten Europas zählt.



Rüsselsheim (il). Im Flur der Zentralen Personalabteilung im D 10, erster Stock, sehen Mitarbeiter und Besucher 26 Fotografien an den Wänden. Rudi Fuchs, früherer Leiter der Fotoabteilung, zeigt, was er bei seinen Eindrücken aus vielen Regionen der Erde mitgebracht hat. Seine Motive sind vor allem Menschen, deren Porträts er aus China, Tibet, Nepal oder auch Ecuador mitgebracht hat. Die Ausstellung ist noch circa ein halbes Jahr im Personalbereich zu sehen. Wer anschließend etwas rund um das Thema „Menschen“ ausstellen möchte, kann sich jetzt bei Karl-Otto Scheib, G 10, Zimmer 161, melden.

Eine schöne Bescherung

Azubis spendeten 17 000 Mark

Rüsselsheim (hh). Weihnachten einmal ganz anders: Statt unter dem geschmückten Baum bekam Prof. Jürgen Gehler sein größtes Geschenk in der Opel-Lehrwerkstatt überreicht. Dort nämlich erhielt er von den Rüsselsheimer Azubis einen Scheck über 17 000 Mark – eine schöne Bescherung.

Diese Summe will der Leiter der Kinderstation des Rüsselsheimer Stadtkrankenhauses für die Anschaffung eines Transport-Brutkastens für Frühgeborene verwenden, der laut Gehler „für Rüsselsheim eine Supereinrichtung“ darstellt.

Aber auch die Auszubildenden hatten allen Grund zur Freude, denn mit dem gespendeten Betrag verbuchte der Nachwuchs aus dem gewerblich-technischen Bereich einen neuen Einnahme-Rekord für die von ihnen gefertigten und auf dem Weihnachtsmarkt verkauften Artikel.

Für ihr ganzjähriges Engagement sprach Ausbildungsleiter Ludwig Böhmer seinen Schützlingen besonderen Dank aus, würdigte aber vor allem die Arbeit Egon Bornwassers, dem „Motor“ der inzwischen fünfjährigen Aktion, der bei dieser Gelegenheit seinen letzten offiziellen Auftritt hatte. Er trat mittlerweile in den wohlverdienten Ruhestand.



Opel Post-Reporter Harald Hamprecht (li.) vor Ort

Prost Mahlzeit

Die Essenspreise sind gestiegen

Rüsselsheim (hh). Ab dem 13. Februar 1995 erhöhen sich aufgrund gestiegener Materialkosten die Essenspreise in der Werksverpflegung.

Für Mitarbeiter kostet Menü I dann 3,60 Mark, Menü II 4,40 Mark. Gäste zahlen fortan 5,40

Mark für Menü I und 6,60 Mark für Menü II. Für Auszubildende erhöht sich der Preis für ihr Menü um 30 Pfennig auf 2,60 Mark.

Der Preis für den Salatteller steigt auf 3,60 Mark ohne Fleisch oder 4,40 Mark mit Fleisch. Eis gibt es nur noch ab 1,70 Mark.

Instandhalter instand gehalten

Opel-Rekord: Chassis I schafft 1592 unfallfreie Arbeitstage in Folge

Rüsselsheim (hh). Ehre, wem Ehre gebührt: Die Mannen der Instandhaltung Chassis I verdienen sich gleich von verschiedenen Seiten großes Lob, denn sie legten einen Rekord hin, der sich sehen lassen kann: 1592 unfallfreie Arbeitstage in Folge.

Am 18. November 1991 registrierte die Arbeitssicherheit den letzten meldepflichtigen Unfall im Bereich des Teams aus dem J-Bau. Seitdem kam es zu keinem Zwischenfall, der den Ausfall eines Mitarbeiters für mehr als drei Tage zur Folge hatte. Horst Wolf führt diesen Erfolg auf eine „hervorragende Teamarbeit und das gesteigerte Bewußtsein zur Sicherheit“, zurück. „Es war nicht nur Glück, sondern wirklich schwere Arbeit“, führt der verantwortliche Betriebsleiter weiter aus.

Michael Schwarz, als Sprecher der Arbeitssicherheit, ging detailliert auf die Initiativen ein, die dazu beigetragen haben, einen derartigen Erfolg feiern zu dürfen. Dazu gehören



Hoch die Tassen: Zur Erinnerung an den Rekord gab's Trinkgefäße mit Arbeitssicherheits-Emblem

neben der Einführung neuer Schutzvorrichtungen und der Veränderung des Arbeitsplatzes und des Arbeitsablaufs auch die Verbesserung der Ordnung und der Sauberkeit.

Anton Hallas aus der Früh- und Reinhard Dörr aus der

Spätschicht hatten gleich doppelten Grund zum Feiern. Sie sind die Glücklichen, die per Losentscheid Karten für den Besuch der DTM in Hockenheim im April gewonnen haben.

Aber auch ihre 156 Kollegen kamen in den Genuß eines

Dankeschöns in Form einer Opel-Tasse mit der Aufschrift „Gute Zusammenarbeit mit der Arbeitssicherheit“. Auf daß sie sich beim Morgenkaffee an ihre Leistung erinnern und zu neuen Rekorden schreiten mögen!

Graue Mäuse aufgemöbelt

Opel Post-Kästen: Die neue Generation verläßt demnächst die Lehrwerkstatt

Rüsselsheim (il). Was bisher geschah: Die 56 graumäusigen Opel Post-Verteilerkästen sollen nach und nach in Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim aufgemöbelt werden.

Mit Hilfe von Ausbildungsmeister Horst Gotta und Azubis der unterschiedlichsten Berufszweige werden in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt die verschiedensten Teile für die „neuen“ Kästen gefertigt: Es fängt damit an, daß aus

einem Eineinhalb-Zoll-Rohr das Gewinde für die Befestigungsscheibe am Fuß des Kastens geschnitten wird. Das ist zwar diffizile Arbeit, aber eine klare Sache für die Betriebs-techniker im 2. Lehrjahr. Da sitzt schon jeder Handgriff.

Eine Station weiter – bei den Industriemechanikern im 2. Lehrjahr – sieht man, wie das Loch für den Fuß gebohrt wird – ganze 50 Millimeter im Durchmesser. Das verzinkte Rohr wird danach auf die richtige Länge von 750 Millimeter zurechtgeschnitten.



Einschneidend: Christian Elze, Horst Gotta und Okay Kocak (v.l.)



Den Dreh raus: Knut Kälberloh im Einsatz

Jetzt haben die Opel Post-Kästen die richtige Griffhöhe von 800 Millimeter. Und jeder Mitarbeiter – ob groß oder klein – kann seine Opel Post demnächst ohne Probleme mitnehmen.

Über den weiteren Verlauf der Arbeiten halten wir Sie selbstverständlich auf dem laufenden.

Natur steht auf dem Stundenplan

Umweltschutz ist Pflichtprogramm

Kaiserslautern (ah). Thorsten Voller und Markus Fuhrmann halten lachend ein Plakat an das Flip-Chart, das gut sichtbar im Eingangsbereich der Ausbildungswerkstätten steht. Sascha Schulz versucht derweil, das Papier mit Nadeln zu fixieren, ohne seine Kollegen zu erwischen.

Die drei sind Energieelektroniker im ersten Lehrjahr und hängen gerade das Ergebnis ihrer Arbeit zum Umweltthema des Monats auf. Die Azubis in Kaiserslautern erarbeiten regelmäßig Informationen zum Umweltschutz, denn dieser ist Bestandteil der Ausbildung – wird hier genauso vermittelt wie Schleifen, Bohren oder Lötten.

„Wir wollen die jungen Leute dazu bringen, sich Gedanken

zu machen, wie sie Umweltschutz innerhalb des eigenen Bereiches praktizieren können“, erläutert der verantwortliche Ausbilder, Hermann Müller, das Vorhaben.

Die Energieelektroniker, beispielsweise, haben das Thema „gefährliche Arbeitsstoffe“ behandelt. „Wir haben uns erst in kleinen Gruppen hingesezt und Bücher zum Thema gelesen“, erzählt Thorsten Voller, „und dann alle zusammen mit unserem Ausbilder das Plakat entworfen.“

„Die eigenständige Gestaltung motiviert die Jugendlichen sehr“, ist die Erfahrung von Hermann Müller. Er konnte schon oft beobachten, wie sich ein Engagement entwickelte, das über direkte betriebliche Belange hinausgeht. „Azubis kamen schon mit Vorschlägen für eine Sonnenkollektoranlage auf dem Dach oder eine Regenwassersammelanlage.“

Manche ungewöhnlichen Ideen wurden verwirklicht. So bauten Auszubildende direkt neben ihrer Werkstatt einen sogenannten Lebensbaum. In dessen zwei Meter hohen Turm können verschiedene Tiere Unterschlupf finden: Igel etwa, die sich im Laub des unteren Bereiches wohl fühlen oder Ohrschlüpfer, die strohgefüllte Tongefäße nutzen.



Hoch aufgehängt: Umweltschutz in der Pfalz

Männliche Domäne gestürmt

Inka Korn: Faible fürs Technische

Kaiserslautern (ah). Schutzbrille auf, die langen Haare unter eine Kappe gesteckt und dann kann's losgehen: Inka Korn bereitet sich auf ihren Einsatz an der Bohrmaschine vor. Und sie wird es wieder einmal allen Kerlen zeigen, die da glauben mögen, Mädchen haben im Handwerk nichts zu suchen.

Inmitten einer reinen Männergesellschaft lernt Inka Korn Zerspanungsmechanikerin im ersten Lehrjahr – als einziges Mädchen in ihrem Jahrgang. Doch die selbstbewußte Inka hat damit keine Probleme. „Warum auch? Hier sind alle Azubis okay“, merkt sie dazu schulterzuckend an.



Faiblehaft: Inka Korn in der Werkstatt

„Ich wollte auf jeden Fall etwas Technisches machen“, begründet sie das Motiv für ihre Berufswahl. Erleichtert wurde ihr die Entscheidung durch die „große“ Schwester. Denn auch diese hat bei Opel eine gewerblich-technische Lehre absolviert, allerdings als Werkzeugmacherin. Deren Erzählungen bewogen Inka, es bei Opel in ihrem Wunschberuf zu versuchen. Bereit hat sie diesen Entschluß bis heute nicht.

Ihre praktischen Tätigkeiten im ersten Lehrjahr umschreibt sie präzise: „Zuerst war die Blechbearbeitung dran. Das heißt bohren, sägen, meißeln.“ Besonders engagiert ist sie bei der Sache, wenn am Ende etwas Nützliches rauskommt: „Wir haben Teile für eine Drehmaschine hergestellt“, erläutert sie an einem Beispiel. „Das war schon toll zu sehen, wie die Maschine immer mehr Form annimmt.“

Neben der Technik begeistert sich Inka Korn für Tiere. Sie selbst besitzt neben einigen Kaninchen drei Hunde: einen Schäferhund, einen Rottweiler und einen Bullterrier. „Alle lammfromm“, wie sie versichert. Mit denen geht sie oft auf große Spaziergänge – ohne Schutzbrille und Kappe, versteht sich.

Für einen guten Zweck unterwegs

Propeller-Losaktion erfolgreich

Rüsselsheim (hh). Ob auf der Betriebsversammlung oder an den Portalen: Mit ihren roten Nikolausmützen waren Corrie, Manuela, Ingo und Rolf aus der Propeller AG nirgends zu übersehen. Und das war auch gut so, denn die vier waren für eine gute Sache auf den Beinen.

11 700 Märker nahmen die Auszubildenden mit ihrer vorweihnachtlichen Losaktion ein. Ein Grund zur Freude – nicht nur für die Gewinner, sondern vor allem für die besonders hilfsbedürftigen Kin-

der der Kinderkrebstation der Uniklinik Mainz, denn denen kam der Erlös zugute.

Das Geheimnis ihres Erfolges – insgesamt 3 900 verkaufte Lose – lag aber nicht nur an ihrer allgegenwärtigen Präsenz, sondern sicherlich auch am verlockenden Hauptpreis: Zwei Karten für die DTM inklusive Boxen- und Fahrerlagerbesichtigung. Die gewann der Vorruchständler Josef Richter.

Aber auch die anderen Tombola-Preise konnten sich sehen lassen. Sie wurden übrigens allesamt von der Propeller AG oder anderen Abteilungen gespendet.

Techno-Nächte in Rüsselsheim

Stefan Kapps ist Schülersprecher

Rüsselsheim (hh). Wenn sonntags bereits der Morgen graut, dann ist Stefan Kapps immer noch dort, wo man den Puls des Lebens schon allein an den Bässen der Lautsprecher spüren kann: auf einem Techno-Rave in seiner Stammdisco.

Das hindert den 20jährigen Azubi aber nicht daran, am Montag fit bei seinem Brötchengeber zu erscheinen. Dort absolviert er derzeit eine Ausbildung als Energie-Anlagenelektroniker (Fachrichtung Betriebstechnik). Und tätigt gleichzeitig einen Nebenjob: Stefan Kapps ist amtierender Schülersprecher.

Als solcher vertritt er die Interessen seiner Mitschüler und -schülerinnen immerhin schon seit mehr als drei Jahren, rechnet man die Zeit als Vertreter seines Vorgängers Sydney Späth mit ein.

In Aktion tritt Stefan Kapps immer dann, wenn es Probleme zwischen Schülern und Lehrern gibt. Seine Aufgabe ist es, die Schüler zu beraten und als Vermittler aufzutreten, wenn es Streß gibt. Ein gutes Verhältnis zum Lehrerkollegium, insbesondere zum Vertrauenslehrer ist dafür ein Muß.



Stefan Kapps

Aber zu seinem Nebenjob gehört natürlich auch die Information seiner Mitschüler. So organisiert Kapps zusammen mit seinem Stellvertreter und Klassenkameraden Jörg Reinhardt die alle drei Monate stattfindenden Schülervertretungssitzungen, an denen alle Klassensprecher teilnehmen.

Doch schon bald stehen Kapps Techno-Nächte ganz anderer Art ins Haus: Dann nämlich, wenn er seine Ausbildung abgeschlossen hat und mit dem Schichtdienst in der Fertigung beginnt.

Hilfe aus der Lehrwerkstatt

Azubis in der Pfalz planen und bauen maßgeschneiderte Maschinen

Kaiserslautern (ah). Ein blaues Schlauchstück war das Problem. Besser gesagt: die kleinen, eng beieinanderliegenden Löcher im oberen, ringförmig gewundenen Teilstück. Grund genug, sich an Ausbilder Lothar Koster zu wenden.

Die Westpfalz-Werkstätten, eine kirchliche Einrichtung für Behinderte, wollte einen solchen Schlauch produzieren. Was ihnen fehlte, war die notwendige Maschine dafür. Halb so schlimm: Der erfinderische Koster hatte schon öfters Lösungen für solch diffizile Auf-

gaben eronnen.

Gemeinsam mit seinen Azubis im dritten Lehrjahr entwickelt der Ausbilder solche Sondermaschinen. Die Jugendlichen fertigen die Bauzeichnungen, stellen die Teile her und setzen sie zusammen.

„Die Auszubildenden sind unheimlich motiviert, wenn es hier zur Sache geht, denn sie bauen etwas, was hernach verwendet wird“, so Koster. Daß die schwierigen Aufgaben manche Nuß zu knacken geben, ist ein zusätzlicher Ansporn.

Mitstreiter für die Projekte fanden sie in der Elektroabteilung. In Regie des dortigen Ausbildungsleiters Alfons Stork

entwickeln die Energieelektroniker im dritten Lehrjahr Schaltkreise und stellen die entsprechenden Steckkarten her.

Eine anspruchsvolle Arbeit: Nicht nur elektronisches Wissen ist gefragt, auch mit der EDV müssen die Jugendlichen umgehen können. Die hochkomplexen Schaltungen werden nämlich zunächst am Computer simuliert und damit auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft. Erst dann fertigen die Azubis die entsprechende Karte.

Auch das Problem des blauen Schlauches haben beide Ausbildungsgänge gemeinsam gelöst: Die Maschine mit Bohrvorrichtung für die winzigen Löcher steht, die Schaltkarte ist schon eingebaut und funktioniert.



Knifflig: Azubis bauen High-Tech-Geräte

Großer Motor und wenig Platz

Kommt der Corsa mit Turbo Diesel bald aus Eisenach?

Eisenach (yl). Gibt es bald den Corsa mit Turbo-Diesel-Motor aus Eisenach? Sieben Opel-Mitarbeiter der Endmontage haben am 26. Januar 1995 jedenfalls erfolgreich in der Anlernwerkstatt experimentiert.

Turbo Diesel ausgerüstet werden. Doch im Eisenacher Werk ist der Platz knapp. Wegen der Enge im Produktionsabschnitt „Hochzeit“ befürchtete das Projektteam aus Eisenach Beschädigungen am Kühler, während der Motor „eingefahren“ wird.

Um so erfreulicher ist es deshalb, daß der Testeinbau eines Turbo Diesel geglückt ist.

Für das Projekt traf ein Fahrzeug aus Spanien vom Bereich Produktionsentwicklung und Konstruktion ein. Sogleich machten sich die Kollegen an die Arbeit und nahmen den Corsa fast vollständig auseinander, um den Motoreinbau unter Eisenacher Produktionsbedingungen zu studieren.

Im Team 14 zeigten sich Schwierigkeiten mit einem Schlauch, der zum Motor führt, bei der Montage des Ausgangsbehälters. Teamsprecher Harald Schmidt bleibt aber optimistisch und nimmt an, daß dieses Problem durch eine Veränderung der Takte leicht zu beheben sei.

Eine Videokamera „überwachte“ den gesamten Versuch, damit alle Mitarbeiter der vier betreffenden Teams wenigstens bildhaft über das Projekt informiert werden können.

Frank Pirkowitz, Organisator dieses Projekts, hatte zwei Wochen vorher den Auftrag erhalten, einen solchen Test einzuleiten, da die General Motors Europa-Zentrale in Zürich beabsichtigt, den Turbo Diesel auch in Eisenach einzubauen.

Jetzt konnte er von positiven Ergebnissen berichten. Damit ist eine wichtige Hürde genommen.

Ähnlich wie im spanischen Saragossa könnten zukünftig auch in Eisenach Corsa mit



In der Anlernwerkstatt muß kräftig zugepackt werden, um den schweren Turbo Diesel-Motor zu rangieren

Auf Opel zugeschnitten

Der Sitzhersteller Lear baut Thüringer Produktion aus

Eisenach (he). Der US-amerikanische Hersteller von Autositzen, die Lear Seating Corp., hat jetzt in Eisenach einen neuen Näh- und Zuschneidebereich in Betrieb genommen.

Lear – konnten weitere 15 Mitarbeiter in den Bereichen Polstererei und Sitzmontage eingestellt werden. Insgesamt 720 Sitzgarnituren produziert Lear täglich für das Automobilwerk.

Die Möglichkeiten für Lear in Eisenach seien damit aber noch nicht erschöpft, so ein Unternehmenssprecher. Bis zu 260 000 Garnituren pro Jahr könnte das Werk im Dreischicht-Betrieb herstellen, wenn dies gefragt sei.

Möglich wird diese Kapazitätserhöhung unter anderem durch die neuen Maschinen, zu denen eine Zuschneidemaschine, zwei Mehrnadelnähmaschinen sowie 23

Doppelsteppstich-Nähmaschinen gehören. Abfälle würden zudem praktisch und umweltfreundlich entsorgt.

Eric Stevens, Chef von Opel Eisenach, lobte während der Einweihungsfeierlichkeiten die gute Zusammenarbeit zwischen seinem Werk und Lear. Allein durch die unmittelbare Nähe beider Werke spare Opel Transportkosten in nennenswerter Höhe, so Stevens.

Insgesamt seien nochmals 1,2 Millionen Mark in das 1992 eröffnete Werk in der Wartburgstadt investiert worden, teilte das Unternehmen mit. Dabei seien 59 neue Arbeitsplätze geschaffen worden, vorwiegend für Frauen aus Eisenach und Umgebung.

44 Neueinstellungen gab es bei Lear, bei Opel Eisenach – dem Hauptauftraggeber von



Zu einem Informationsbesuch der Wartburgstadt weilte der Vorstand der Adam Opel AG kürzlich in Eisenach. Eingeladen hatte die Rüsselsheimer Automobilbauer Oberbürgermeister Dr. Peter Brodhun, der die Gäste vor dem Bachhaus willkommen hieß. Im Bild: (v.l.n.r.) Wolfgang Strinz, David J. Herman, Horst P. Borghs, Dr. Peter Brodhun, Chefjustitiar Gerd T. Becht, Peter Enderle, Werkdirektor Jochen Ohse, Jürgen Stockmar, Eddy Geysen.

9400 Mark für zündende Idee zweier Mitarbeiter der Lackiererei

Hohe Prämie für Verbesserungsvorschlag im Werk der Wartburgstadt

Eisenach (med). Eine Prämie in Höhe von 9408,09 Mark teilen sich die Mitarbeiter Manfred Grohmann und Eike Krickhahn für ihren Verbesserungsvorschlag, der der Opel Eisenach GmbH zu einer Einsparung von rund 200 000 Mark pro Jahr verhilft.

von Manfred Grohmann und Eike Krickhahn findet auch über das Eisenacher Opel-Werk hinaus Anwendung und gilt als Vorbild für die Lackierereien der deutschen und europäischen Opel-Werke sowie der General Motors-Standorte weltweit.

Die beiden Mitarbeiter aus der Lackiererei verbesserten eine Robotersteuerung zum Abdichten von Nähten im Motor- und Innenraum eines Fahrzeuges und erreichten damit einen harmonisierten, einfacheren und verschleißärmeren Ablauf des Abdichtvorgangs. Der Verbesserungsvorschlag



Dankeschön: Fertigungsvorstand Peter Enderle interessierte sich vor Ort für den VV

Ein „100prozentiger“ Corsa

Verlosung als Dankeschön für konstante Mitarbeit

Eisenach (med). „Ein Corsa für 100prozentige“, so steht es auf der Windschutzscheibe des Fahrzeugs aus Eisenacher Produktion geschrieben. Das ist jedoch keinesfalls „politisch“ zu verstehen. Den Corsa (Basismodell) verlorste die Geschäftsleitung als Dankeschön unter allen Mitarbeitern, die 1994 hundert Prozent anwesend waren und keine Fehlzeiten durch Krankheit hatten. Darüber hinaus bekamen alle Mitarbeiter mit Null-Fehltagen während der Betriebsversammlung am vergangenen Samstag ein kleines Präsent überreicht. Erstmals in der langen Opel-Geschichte wird mit dieser Super-Gewinnchance unterstrichen, wie wichtig neben der allgemeinen Fürsorgepflicht bei Krankheit eine maximale An-

wesenheit aller Mitarbeiter für das Produktionssystem ist. Das Programm wird 1995 fortgesetzt. Wer also im vergangenen Jahr nicht ohne Fehltag gearbeitet hat, bekommt 1995 eine neue Chance.



Opel bietet Lieferanten Hilfe zur Selbsthilfe an

Know-how-Transfer zur Stärkung der Partnerschaft

Eisenach (med). Ein schlankes Werk braucht schlanke Lieferanten. Nach diesem Grundsatz organisiert das Opel-Werk Eisenach in diesem Jahr Management-Seminare für seine Lieferanten, in denen ihnen die Möglichkeit geboten wird, das Eisenacher Produktionssystem kennenzulernen und für sich selbst umzusetzen.



Anschauungsmaterial: Zulieferer drücken im Werk die Schulbank

Das als eines der produktivsten Automobilwerke in Europa geltende Werk beginnt damit einen Know-how-Transfer über die eigene Opel- und GM-Organisation hinaus.

In den eintägigen Veranstaltungen für jeweils drei Zulieferer liegt der Schwerpunkt auf der Vermittlung der Fragen „Wie funktionieren die einzelnen Elemente der lean production, der schlanken Fertigung?“ und „Welche Prozesse stecken dahinter?“.

Opel Eisenach geht damit den direkten Weg, um den hohen Materialkostenanteil an einem Fahrzeug von rund 70

Prozent zu reduzieren. Opel hilft seinen Lieferanten, um selbst davon zu profitieren.

Eric Stevens, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Opel Eisenach GmbH, definiert, was den guten von den schlechten Lieferanten unterscheidet: „Der gute Lieferant bietet uns die richtigen Teile zum gewünschten Zeitpunkt in ausreichender Menge in hundertprozentiger Übereinstimmung mit der Kundenanforderung, das heißt vor allem

in Top-Qualität, und zu immer niedrigeren Preisen an.“

Dies sei nur durch eine schlanke Produktion, durch schlankes Management, durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozeß und ständige Innovation erreichbar. Mit dem Know-how des Eisenacher Werks stärkt Opel die Wettbewerbsfähigkeit seiner Lieferanten, mit denen eine langfristige Zusammenarbeit in guter Partnerschaft angestrebt werde, sagte Stevens.

Spannungs-Spezialisten am Werk

Neun-Mann-Team repariert Elektro-Motoren aller Größenordnungen

Kaiserslautern (he). Sie sind fast so eine Art unsichtbare Macht im Werk. Sie versehen ihren Dienst im Verborgenen. Tausendfach treiben sie Maschinenteile an. Und nach ihrem kräftezehrenden Einsatz zeigen sie halt auch gelegentlich Defekte.

Die Rede ist von Elektro-Motoren, die im Werk Kaiserslautern zuhauf ihren vielfältigen Dienst versehen. Und unter der Leitung der Meister Dieter Huxoll und Gerhard Thum sorgen sich neun Mitarbeiter der Abteilung Elektro-Motoren-Reparatur in den Zentralwerkstätten um die „Problemkinder“. Denn den Luxus längerer Maschinenstillstands aufgrund eines defekten E-Motors kann und will man sich in Kaiserslautern nicht leisten.

Und das Team, bestehend aus fünf Elektromaschinenbauern und vier Mechanikern, kann sich über mangelnde Arbeit nicht beklagen. Durchschnittlich 100 Motoren mit

einer Leistungsbreite von 0,09 bis 315 kW werden hier pro Monat wieder aufgemöbelt, sprich repariert.

Für den Fall, daß die Instandsetzung aufwendiger ist oder die Maschine umgehend einen neuen Motor erfordert, halten die Spannungs-Spezialisten knapp 2 000 Motoren aller Größen in einem Ersatzteillager auf Vorrat.

Jüngstes Glanzstück der Abteilung ist der computergesteuerte Spulen- und Wickelautomat für E-Motoren. Mit dieser Hochleistungs-Maschine kann die Abteilung jetzt auch grundlegende Reparaturen noch schneller und kostengünstiger vornehmen. Und das ist gut so, denn die häufigsten Motorenausfälle resultieren aus Defekten in der Wicklung, gefolgt von Verschleiß an Lagern, Bremsen, Getrieben und Wellen.

Vervollständigt wird der Maschinenpark der E-Motoren-Reparatur durch einen Leistungsprüfstand, eine Auswuchtmaschine, einen Spuleneinzehautomaten, eine Falz-



Kraftvolle Vielfalt: Franz Braunecker und die E-Motoren

maschine, einen Trockenofen und sonstige Einrichtungen. So ausgestattet wird die Abteilung ihrem Selbstverständnis als Dienstleister für das Werk Kaiserslautern täglich aufs Neue gerecht.

Denn hier geht es im Zweischicht-Betrieb zur Sache. Sobald die defekten Motoren angeliefert werden, kommen sie „unters Messer“. Fehlersu-

che, Reparatur, Auslieferung an die Fertigungsbereiche, das alles muß zügig gehen. Die Erfahrung hat gezeigt: Auf das Team der E-Motoren-Reparatur ist in jedem Fall Verlaß.



High-Tech am Wickel: Volker Buhl arbeitet computerunterstützt

Imposante Leistungsbilanz

Kaiserslauterer Vorschlagswesen mit Rekordergebnis

Kaiserslautern (dz/he). Ein Rekordergebnis konnte das betriebliche Vorschlagswesen in Kaiserslautern im Jahr 1994 „einfahren“. So erhöhten sich die Einsparungen von 12,6 Millionen Mark im Jahr 1993 auf knapp 15 Millionen Mark im vergangenen Jahr – eine Steigerung von 19 Prozent.

Auch bei der Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge kann sich die Bilanz im Vergleich zu den vorangegan-

gen Jahren sehen lassen. Lag die Zahl 1990 noch bei 2 978, so stiegen die eingereichten VVs über 4 069 im Jahre 1992 auf jetzt 4 988 an.

Die ausgezahlte Prämien-summe erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um fast eine Million Mark auf 3,3 Millionen Mark (zum Vergleich 1990: 1,1 Millionen Mark).

Wie der Leiter des Vorschlagswesens, Richard Höning, erklärte, sei das gesteckte Ziel von einem Verbesserungsvorschlag pro Mitarbeiter zwar nicht ganz

erreicht worden, doch liege man mit einem Wert von 0,91 nahe dran.

Hier zeigt das erst im September im Werk Kaiserslautern flächendeckend eingeführte neue VV-System bereits erste Erfolge. „Gute Ideen werden schneller, effektiver und unbürokratischer in die Tat umgesetzt“, so Höning.

Vor diesem Hintergrund gibt sich Höning für das Jahr 1995 zuversichtlich, das gesteckte Ziel von 1,3 Verbesserungsvorschlägen pro Mitarbeiter zu erreichen.



In nur fünf Monaten wuchs im Westen des Kaiserslauterer Werksgeländes eine Halle von 9 000 Quadratmetern aus dem Boden. Die Arbeiten am neuen Warenverteilzentrum laufen auch weiterhin auf Hochtouren. Demnächst soll mit den In-

nenausbauten begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist für Mai 1995 geplant. Dann werden dort in bis zu zehn Meter Höhe rund 1 500 verschiedene Teile bereitgehalten, die taktgenau an die Verbraucherstellen geliefert werden können.

Geprüft und für gut befunden

Überzeugend: Neues Produktaudit fördert Qualität

Kaiserslautern (he). Nicht erst seit das ISO-Fieber ausgebrochen scheint, spielt Qualität eine wesentliche Rolle in der industriellen Fertigung. Aber die Mitarbeiter der Qualitätssicherung in Kaiserslautern rücken dem Thema jetzt systematisch auf die Pelle.

In der Praxis bedeutet dies, daß drei verschiedene Formen von Qualitätsaudits zum Einsatz kommen: das System-, das Versand- und das Produkt-/Komponentenaudit. Ein Schwerpunkt des Audit-Systems ist das neue DPTU-Komponentenaudit, das in Kaiserslautern seit Mai 1994 im Bereich Motoren und -teile zum Zuge kommt.

DPTU ist die englische Abkürzung für „Abweichung pro

tausend Einheiten“ und hat, so Audit-Koordinator Ludwig Moog, einen entscheidenden Vorteil gegenüber seinen Vorgängermodellen. „In der Vergangenheit besaßen wir kein System, das uns Daten für einen wirklich verlässlichen Vergleich liefern konnte. Damit ist es jetzt vorbei.“

Denn das DPTU-Produktaudit basiert auf der Verbindung zweier wichtiger Bereiche. Zum einen sind das die nach wie vor strengen Qualitätskontrollen vor Ort und zum anderen die komplexe Berechnungsart, die aus dieser Datenmenge verlässliche Rückschlüsse zu ziehen erlaubt.

Insgesamt elf Mitarbeiter erfüllen das Produktaudit vor Ort mit Leben. Sie sind es, die die Überprüfung der Komponenten vornehmen. Insgesamt gibt es 20 separate Pro-

duktaudits, so beispielsweise in den Bereichen Motor, Blechteile, Lenkung.

Als Handwerkszeug dient den Mitarbeitern der Qualitätssicherung die Audit-Prüfliste, anhand derer sieben Einheiten mit 928 Positionen pro Woche geprüft werden.

Die DPTU-Werte, also der Ist-Zustand, werden permanent mit der am Jahresanfang festgelegten Targetliste, dem Soll-Zustand, verglichen. Das Ergebnis für die Motorenqualität in Kaiserslautern?

„Wir haben in der relativ kurzen Zeit sehr gute Erfahrungen mit dem neuen Audit gemacht“, betont Moog. Konkret bedeutet dies, „daß wir 80 Prozent der Ziele des Qualitätsaudits bereits erreicht haben. Beim Rest gibt es noch geringfügige Abweichungen, an denen mit Hochdruck gearbeitet wird.“

Werkführung mit Akzent

Roger Stellberg leitet Besucher durch die Produktion

Kaiserslautern (dz). Nach 16jähriger Tätigkeit im Kaiserslauterer Werk war für den Pensionär Roger Stellberg noch lange nicht „Feierabend“.

Seit Juni 1993 betreut der gebürtige Franzose Werkführungen, davon auch einige in seiner Muttersprache. „Im Jahr sind es so sechs bis acht Führungen in französischer Sprache“, erklärt Stellberg.

Durch seine Tätigkeit im Zentralmagazin hatte er mit allen

Werkzeugausgaben engen Kontakt. Von daher war er schon immer viel im Werk unterwegs. Um sich auf dem laufenden zu halten, frischt er seine Kenntnisse durch die Kontaktpflege mit Verantwortlichen der einzelnen Bereiche ständig auf.

Wieviel Kilometer er schon im Werk zurückgelegt hat, vermag er nicht zu sagen. Spontan kommt jedoch die Antwort auf die Frage, was die Besucher am meisten in Kaiserslautern vermissen: „Fertige Autos vom Band“.



Fußgänger: Roger Stellberg

Unbürokratische Hilfe

29 000 Spenden-Märker für einen guten Zweck

Kaiserslautern (dz). Werkdirektor Jochen Ohse und Betriebsratschef Paul Schleicher spielten Glücksfee: Sie überreichten Institutionen im Bereich der Wohlfahrts- und Gesundheitspflege sowie bedürftigen Einzelpersonen Spendenschecks in einer Gesamthöhe von 29 000 Mark.

Auf eine Initiative des Betriebsrates hin wurde im Pfälzer Komponentenwerk ausgemusterte Arbeitskleidung zu

einem symbolischen Preis von einer Mark pro Stück verkauft. Die Geschäftsleitung unterstützte diese Aktion.

Durch die Spenden und weitere Aktivitäten des Betriebsrates und der Vertrauensleute der IG Metall kamen insgesamt 29 000 Mark zusammen. Mit den Spenden dokumentierte die

Kaiserslauterer Belegschaft praktizierte Solidarität und Nächstenliebe.



Paul Schleicher übergibt den Spendenscheck

Ein Mann, der genau weiß, was er will

Reinald Hoben ist seit dem 1. Januar neuer Werkdirektor in Bochum

Bochum (he/sl). Er ist der jüngste deutsche Werkdirektor in der Geschichte der Adam Opel AG. Wer ihn deshalb für einen rücksichtslosen Karrierehändler hält, der irrt jedoch gewaltig. Reinald Hoben (42), seit 1. Januar 1995 neuer Mann an der Spitze des Standortes Bochum, weiß zwar genau, was er will – ohne deshalb den Kontakt zu den Mitarbeitern vor Ort sowie seine offene und gradlinige Art eingebüßt zu haben.

Sein Auftreten Geschäftspartnern, Gästen und Mitarbeitern gegenüber ist gekennzeichnet von einer unerschütterlichen Ruhe, verbunden mit dem zielgerichteten Bestreben, auf den Punkt zu kommen, den Kern des anstehenden Problems einzukreisen und auf diesem Wege schnellstmöglich zu einer Lösung zu kommen.

Diese Entschlossenheit benötigt ein Werkdirektor in Bochum. Denn die Verantwortung, die auf seinen Schultern ruht, ist gewaltig. Schließlich geht es um die Existenz von über 15 000 Menschen samt

ihrer Familien – und das in einer Region, die mit einer Arbeitslosenrate von 13 Prozent nicht gerade auf der Sonnenseite steht. Dabei geht es aber genauso um die Auslieferung von über einer Viertel Million Astra sowie insgesamt annähernd 700 000 Astra-Teilesätzen pro Jahr, deren Qualität Kunden in allen Gegenden dieser Welt zufriedenstellen muß. Der „Neue“ geht konzentriert und systematisch an diese Aufgabe heran.

Grundlage seines Selbstbewußtseins, aber auch des Vertrauens, das der Opel-Vorstand mit Hobens Nominierung zum Werkdirektor ausdrückte, sind seine hervorragende Ausbildung und seine vielfältigen Erfahrungen samt den Erfolgen, die diese bisher hervorgebracht haben.

Reinald Hoben wurde am 21. April 1952 in Altenkirchen geboren. Nach Schule und

Wehrdienst verließ der Westerwälder seine Heimat in Richtung Aachen. An der dortigen RWTH studierte er von 1973 bis 1978 Maschinenbau, Fachrichtung Fertigungstechnik. Direkt im Anschluß ans Studium trat Hoben als Methodeningenieur in die Dienste



Gipfeltreffen: Beratung im wöchentlichen Staff-Meeting

der Adam Opel AG und stellte zunächst in Rüsselsheim seine Fertigkeiten innerhalb der Abteilung „Industrial Engineering“ unter Beweis.

Bereits zwei Jahre später empfahl sich der junge Ingenieur für einen zwölfmonatigen USA-Aufenthalt bei der Konzernmutter. Zurück in Deutschland, war Hoben von 1981 bis 1989 mit steigender Verantwortung im Bereich „Industrial Engineering“ bei Opel tätig. 1989 wechselte er für zwei Jahre zu General Motors Europe in Zürich.

Die weiteren Stationen des Fertigungsfachmanns führten ihn dann ins Ruhrgebiet: 1991 Produktionsleiter Werk II in Bochum, 1993 Fertigungsdirektor Werk I und seit 1995 Werkdirektor.

Über die Tragweite der Aufgaben, die auf ihn warten, ist

sich Hoben im klaren: „Wir müssen noch produktiver werden, noch kostenoptimierter arbeiten, um auf einem immer enger werdenden Markt weiterhin erfolgreich sein zu können.“ Den Weg dorthin empfindet er als Herausforderung.

Und die Erfolge, die in der Vergangenheit in Bochum erzielt wurden, stärken ihm den Rücken. So konnten 1994 sowohl Qualität als auch Produktivität gesteigert werden. Der kontinuierliche Verbesserungsprozeß wurde erfolgreich vorangetrieben, es gab große Fortschritte im Quality Network Produktionssystem zu verzeichnen und nicht zuletzt wurde die Gruppenarbeit im Preßwerk und in den maschinentechnischen Bereichen zu 100 Prozent eingeführt.

Auf diesem Weg soll es nach dem Willen Hobens weitergehen. Allein die Investitionsvorhaben für 1995/96 zeigen das Vertrauen, das Opel in den Standort Bochum setzt. So werden in den kommenden beiden Jahren größere Summen in die Modernisierung der Fertigmontage und der Lackiererei investiert.

Den Grundpfeiler des Bochumer Erfolges sieht Reinald Hoben in der Teamfähigkeit seiner Führungsmannschaft und seiner Mitarbeiter. „Ohne



Unterschriftsreif: Chefsekretärin Heidrun Schlüter und Reinald Hoben

diesen ausgeprägten Teamgeist, der quer durch alle Abteilungen herrscht, wären wir hier in Bochum nicht da, wo wir jetzt stehen“, erzählt Hoben denn auch ohne jeden Anflug von Eitelkeit.

Die Teamfähigkeit sowie die Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter, die Umsetzung neuer Arbeitskonzepte und die Investitionen in die Fertigungstechnik – das alles zusammen sei

diesen ausgeprägten Teamgeist, der quer durch alle Abteilungen herrscht, wären wir hier in Bochum nicht da, wo wir jetzt stehen“, erzählt Hoben denn auch ohne jeden Anflug von Eitelkeit.

„Unter der Woche bleibt nicht viel Freizeit übrig. Aber ich versuche soviel wie möglich mit meiner Familie zu unternehmen.“ Daß dem Vorhaben oft genug Dienstreisen oder repräsentative Verpflichtungen im Wege stehen, muß er als Werkdirektor hinnehmen. So konzentrieren sich seine privaten Aktivitäten, wie Fahrradtouren mit der Familie, Theaterbesuche oder die Krimilektüre, aufs Wochenende.

„Besonders stolz bin ich darauf, daß ich von meiner Frau Hildegard zu Hause alle Unterstützung bekomme, die ich für meine Arbeit brauche. Sie managt einfach alles und hält mir damit den Rücken frei für die Aufgaben, die mich hier in Bochum erwarten.“



An der Linie: Der Chef hält sich auf dem laufenden

ein solides Fundament für die Sicherung des Standortes Bochum, gibt sich Hoben zuversichtlich.

Die Zuversicht kommt nicht von ungefähr. Denn Hoben weiß, daß er sich auf seine Leute verlassen kann. Da er selbst den Teamgedanken vorlebt und oft vor Ort geht, um zu sehen wo's hakt, bekommt er von seinen Mitarbeitern entsprechend positive Rückmel-

Schwergewichte federleicht bewegen

Neue Vorrichtung macht's sicherer

Bochum (np/fk). Das Anheben eines oft tonnenschweren Werkzeugs ist in unseren hochtechnisierten Zeiten kein Problem. Es werden vier Seile an das Werkzeug angebracht und den Rest besorgt der Kran. Ein einfacher, alltäglicher Vorgang. Der Schein trügt.

Denn die Verteilung der Seilkräfte ist oft anders, als man zu beobachten meint. Eine der Ursachen hierfür ist beispielsweise die Verwendung unterschiedlich langer Seile. Aber auch die Seilführung entlang unregelmäßiger Werkzeugkonturen oder der nicht mittige Schwerpunkt im Werkzeug kann zu ungleichen Seilkräften führen.



Dank einer neuen Vorrichtung der Arbeitssicherheit gehört dieses Problem nun der Vergangenheit an. Das neue System wird in den Kranhaken eingehangen und sorgt so für eine gleichmäßige Auslastung der Seile.

Dadurch können bei gleichem Werkzeuggewicht Seile mit kleinerem Durchmesser verwendet werden. Für Werkzeuge bis zu 50 Tonnen Gewicht benötigte man bisher Seile mit einem Durchmesser von bis zu 44 Millimetern – jetzt reichen 32 Millimeter aus.

Das neue System macht die Arbeit aber nicht nur sicherer, sondern auch gesünder. Denn das Anschlagen der schweren Seile belastet den Körper enorm. Die nun bis zu 47 Prozent leichteren Seile führen zu einer spürbaren Entlastung. Muß die neue Vorrichtung aus dem Kranhaken entfernt werden, steht eine ebenfalls neu entwickelte Ablage bereit, in die die Vorrichtung abgesenkt und wieder aufgenommen werden kann, ohne daß ein manuelles Handling erforderlich ist.

Erste Einsätze des neuen Systems beweisen: Die ergonomische und sicherheitstechnische Verbesserung wurde von den Mitarbeitern positiv aufgenommen. Der flächendeckende Einsatz im Bochumer Preßwerk soll deshalb baldmöglichst einsetzen.

Hightech erleichtert Lagerhaltung

Die Arbeiten am Großteile-Kommissionierungslager laufen auf Hochtouren

Bochum (ah). Nur noch wenige Wochen, dann ist es soweit: Das Großteile-Kommissionierungslager – kurz GTKL – im Bochumer Teile und Zubehör-Werk III soll im April in Betrieb genommen werden.

Bereits jetzt sind die Bauarbeiten an dem imposanten Gebäude abgeschlossen. „Nur noch der Kunststoffußboden fehlt“, berichtet Horst Kötter, zuständig für die Projektentwicklung des neuen Teile- und Zubehörlagerbereichs.

Das GTKL ist Teil einer Planung, die den Hauptteil des Teile- und Zubehörlagerbereichs in Bochum modernisiert. „Wir begannen mit den Großteilen, um den dort bestehenden Engpaß zu beseitigen“, so Horst Kötter. Die Großteile lagern zum Teil auf Außenflächen, die eigens angemietet wurden. Von dort gelangten die Teile bis jetzt zum Werk. Ein Transport, der in Zukunft überflüssig sein soll. Im neuen Lagerbereich wird das Prinzip der dynamischen Bereitstellung verfolgt. Etwa 7000



10, 9, 8, 7...: Der Countdown für das GTKL in Bochum läuft

Artikel sollen in zwölf Gassen und 1100 Kommissionier-Fächern bereitliegen – nur noch ein Sechstel der bisher benötigten Kommissionier-Fächer. Die Gebäudefläche von 9700 Quadratmetern kann so optimal ausgenutzt werden. Dazu beinhalten der neue Bereich unter anderem Vorrichtungen, die in der Industrie bisher einmalig sind. So

speichert der Lagerverwaltungsrechner alle Mengeneinheiten. Er registriert jede Veränderung und leitet den Kommissionierer mit seinem eigens hierfür neu entwickelten Kommissionier-Fahrzeug über ein Display durch das GTKL.

Leere Kommissionier-Fächer werden automatisch durch die Regal-Bedien-Geräte (RBG)

ersetzt. In die Reihe der Einmaligkeit ist gleichfalls das Laser-Scanner-Sicherheitssystem für den Personenschutz einzuordnen. „Neu ist auch das Transportsystem“, berichtet Horst Kötter. Der vorhandene Hochregallager ist voll hierin integriert: Der Nachschub erfolgt direkt an das GTKL. Das GTKL-Transportsystem übernimmt die einzulagernden Gestelle und transportiert sie dann über den Verteilwagen an ihren Gassenplatz. Von diesem Platz übernimmt das RBG das Gestell und lagert es in das vom Lagerverwaltungsrechner vorgegebene Fach ein. Ein exaktes Verfahren ohne unnötige Lagerbestände und Wege. Für die Einweihung im April laufen die Vorbereitungen auf Hochtouren. Die Schulung der zukünftigen Kommissionierer, die bisher im alten Lager arbeiteten, ist im Gange. Und, so berichtet Horst Kötter, Transportsystem, Regal-Bedien-Geräte und Datenübertragung absolvieren den Testlauf. Der Opel-Planer ist zufrieden, denn: „Bisher läuft alles bestens.“

Im harten Wettbewerb überaus erfolgreich

Werkzeugbau der Zentralwerkstätten schneidert Produktion „Maßanzüge“

Rüsselsheim (he). Opel baut Autos. Ein Satz, ebenso einfach und einleuchtend wie unvollständig. Denn Opel baut nicht nur Autos. Sehr viele Ingenieursleistungen werden aufgewendet, um intelligente Maschinen für die Herstellung von Autoteilen zu fertigen.

Eine Abteilung, die die Vorleistungen der Planer und Konstrukteure aus dem MECH-Bereich (Manufacturing En-

gineering Chassis) umsetzt, ist der Werkzeugbau der Zentralwerkstätten. Hier werden – im Wettbewerb zu externen Anbietern – „Maßanzüge“, sprich Sondermaschinen, Bearbeitungs- und Kontrolleinrichtungen für die Fahrzeugproduktion hergestellt.

Daß die Leistungen des Opel-eigenen Werkzeugbaus sich sehen lassen können, zeigt sich nicht zuletzt an den Aufträgen, die aus ganz Europa in Rüsselsheim eingehen. Und die Experten aus dem H-Bau sind sich für keine Spezi-

allösung zu schade. Dazu zwei Beispiele.

Ein intelligentes Gerät, das mehrere Fliegen mit einer Klappe schlägt, ist die Nietmaschine, die im Werkzeugbau der Zentralwerkstätten gebaut wurde und nunmehr kurz vor der Auslieferung ans Werk Bochum steht. Diese Maschine verbindet nicht nur mehrere Arbeitsabläufe – Einpressen der Dämpfungsbuchse und des Schwinggummis in den Lenker und Aufnieten des Kugelgelenkes – sie verfügt auch noch über eine einge-

baute Qualitätssicherung.

Denn die eingesetzten Teile werden während der Bearbeitung nach einem neuen Verfahren vermessen. Abweichungen innerhalb der Toleranzgrenzen akzeptiert die Maschine, ansonsten vermeldet sie Ausschub. Die Aufnahme-Meßpunkte sind jeweils mit einem 24-Bit-Prozessor ausgestattet, die so schnell und zuverlässig arbeiten, daß die elektronische Vermessung fast analog vorstatten geht.

Nicht zuletzt mit diesem Produkt hat der Werkzeugbau einmal mehr gezeigt, daß er in der Lage ist, sich auch beim Einsatz neuer Technologien sowie der Konzeption und Herstellung von anspruchsvollen Großmaschinen gegen eine starke Konkurrenz zu behaupten.

Und die Nachfrage bestätigt die Teams um die Meister Gerhard Wolf und Helmut Kraus in ihrer Arbeit. So fertigen die Werkzeugbauer derzeit auch eine neue Lenkspindel-Montagemaschine für das Werk in Kaiserslautern. Sie sind dabei in Sachen Hydraulik und Steuerung neue Wege gegangen.

Auch diese neue Einrichtung – sie bearbeitet im Neun-Sekunden-Zyklus Lenkspindeln – vermisst die Teile elektronisch. Das Besondere jedoch ist die speicherprogrammierbare Maschinensteuerung: „Die Technik ist so komprimiert worden, daß der Schaltschrank nur noch ein Viertel des Volumens früherer Maschinen generationen umfaßt“, so Gruppensprecher Wolfgang Wendel.

Designer zeigten sich spendabel

Bayern-Autogramme versilbert

Rüsselsheim (he). Im Design ist immer was los: Im Spätherbst 1994 weilten die Bayern-Spieler, kurz darauf die DTM-Rennfahrer in der Abteilung und schrieben naturgemäß viele Autogramme. Das zahlte sich jetzt für die Kinderstation des Rüsselsheimer Krankenhauses aus.

Und das kam so: Fromund Kloppe, Leiter Technisches Design, kam auf die Idee, die Autogramme während der

Weihnachtsfeier des Designs zu versteigern. Ein voller Erfolg. Denn auf diesem Wege kamen, durch spontane persönliche Spenden ergänzt, 2 000 Mark zusammen.

Das Geld kommt nun der hiesigen Kinderstation zugute und hilft einen Transport-Inkubator für Frühgeborene anzuschaffen. Stationsleiter Prof. Jürgen Gehler nutzte die Gelegenheit der Scheckübergabe zu einer Besichtigung des Designzentrums von Opel.



Fromund Kloppe (re.) entlockt Lothar Matthäus eine Unterschrift



Einstellungssache: Siegfried Tober, Reinhold Meier und Heiko Seifert (v. r.) an der Lenkspindel-Maschine

Crash-Tests mit Bits und Bytes

Computer-Simulationen erhöhen die Seitenstabilität

Rüsselsheim (os/he). Passive Sicherheit wird bei Opel in Zukunft noch größer geschrieben: Ein Supercomputer unterstützt die Spezialisten im TEZ bei der Entwicklung von neuen, hochfesten Karosseriestrukturen, die den Überlebensraum bei einem Seitenaufprall zuverlässig sichern.

Mit effizienten Gurtsystemen und Airbags bietet Opel bereits einen hervorragenden Insassenschutz bei Frontalzusammenstößen. Was aber passiert, wenn der Einschlag von der Seite kommt? Das eigentliche Problem beim Aufprall in die Flanke ist die fehlende Knautschzone.

Auf die hohen Anforderungen im sensiblen Flankenbereich hat Opel schon früh mit dem Einbau von widerstandsfähigen Doppelrohrverstärkungen als Seitenaufprallschutz in den Türen reagiert. Doch damit ist das Thema noch nicht abgeschlossen. Vielmehr wurde im TEZ ein Verfahren entwickelt, das die Stabilität einer Fahrzeugkarosserie deutlich erhöht.

Als unverzichtbarer Helfer steht den TEZlern dabei der „Kollege Computer“ zur Seite. Er ermittelt auf der Basis eines

komplizierten Simulationsprogramms, wie die einzelnen Bauteile im Flankenbereich geformt und dimensioniert sein müssen, um größtmöglichen Schutz zu gewährleisten.

Zentrale Aufgabe für das elektronische Superhirn ist die Berechnung der B-Säule, die beim Seitencrash die wichtigste Schutzfunktion übernimmt. Kaum weniger bedeutsam ist die Karosseriestruktur im Schwellerbereich und im Querverbund.

Die umfangreichen Daten, die der Computer für seine Rechenarbeit benötigt, liefert ein engmaschiges Gitternetz, das den Karosseriekörper in bis zu 200 000 Einzelementen unterteilt. Durch die Verknüpfungspunkte der einzelnen Elemente entsteht ein Rechenmodell, das es dem Computer ermöglicht, die Steifigkeit- und Spannungsverhältnisse zu analysieren und die Auswirkungen auf die Gesamtstruktur festzustellen.

Unerlässlich bleiben aber auch weiterhin real durchgeführte Crashtests. Erst nach deren Auswertung, die einen genauen Vergleich mit den Computerergebnissen nach sich zieht, erhält eine neue Konstruktion „grünes Licht“ für die Serienfertigung.

Die Vorteile dieses Zusam-

menspiels: Weil neue Karosseriestrukturen schneller und präziser entwickelt werden können, erhöht der Computereinsatz die Insassensicherheit und spart gleichzeitig Entwicklungskosten.

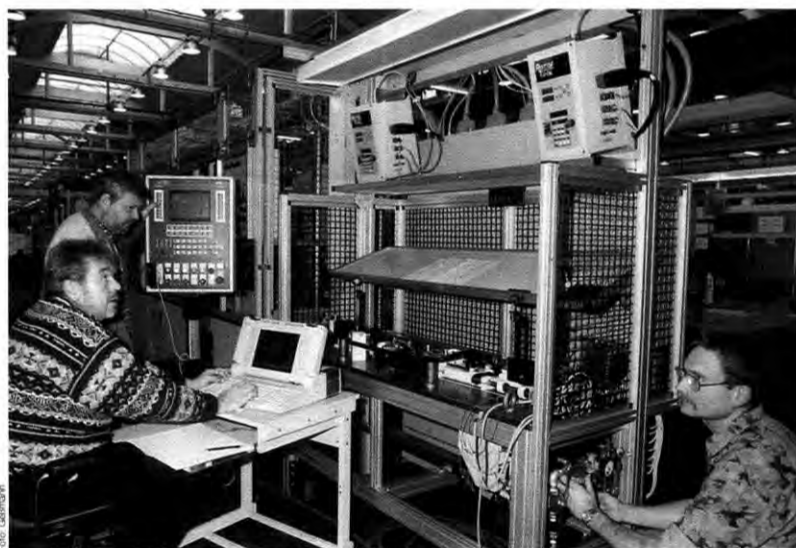


In den „Unruhestand“ verabschiedet

„Wenn wir in jeder Veränderung bloß das Schmerzliche sehen, machen wir uns das Leben nur schwerer.“ Mit diesen Worten appellierte der Leiter der Zentralwerkstätten, Kurt Berenz, an insgesamt 125 Mitarbeiter, sich aktiv mit dem bevorstehenden

„Unruhestand“ auseinanderzusetzen. Während der Verabschiedungsfeierlichkeit im H-Bau dankte Berenz den Mitarbeitern für ihr langjähriges Engagement. Dem schloß sich Betriebsratschef Rudolf Müller in seiner Ansprache an und übermittelte dar-

über hinaus die besten Wünsche für die Zukunft im Namen der Arbeitnehmervertretung der Adam Opel AG. „Alles Gute“, sagt auch die Opel Post, verbunden mit dem Versprechen, daß sie die Ruheständler auch weiterhin über alle Aktivitäten ihres langjährigen Arbeitgebers auf dem laufenden halten wird.



Feinschliff: Bernd Hartmann, Horst Choitz und Dieter Roth (v.r.) an der Nietmaschine

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

- 22. Februar**
Heinz Schrohe,
TEZ-Versuch
- 28. Februar**
Willi Fischer,
Instandhaltung Karosserie

25 Jahre

Rüsselsheim

- 1. Januar**
Elfriede Belz,
Werksanlagen
Klaus-Dieter Braun,
TEZ-Sonderfahrzeugentwicklung
Herbert Cezanne,
Hauptbuchhaltung
Günther Förster,
Abrechnung Lohn und Gehalt
Gerhard Michel,
TEZ-Freigaben und Dokumentation
Klaus Niebling,
MEP Werkzeugplanung
Werner Reinhardt,
TEZ-Innenraumverkleidung und Rückhaltesysteme
Winfried Rösch,
Vertriebsregion Südwest
Helmut Schildge,
TEZ-Programmschätzung und -Kontrolle
Norbert Schreiber,
Kundendienst
- 5. Januar**
Ziya Acikelli,
Unterszusammenbau, Fertigungsbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
Hasan Coralic,
Hinterachse und Bremscheiben
Sebastiano Franzo,
Schaumteile
Klaus Gabriel,
Instandhaltung Lackiererei K 115 und Prozeßwartung
Günther Gramss,
Werkschutz
Ernst Hartl,
TEZ-Fahrzeugbau und -Pilotlinie
Friedrich Leisenheimer,
Zentralwerkstätten
Anna Leisenheimer,
TEZ-Produktentwicklung und -Konstruktion
Manfred Penner,
Material- und Produktions-Kontrolle Europa
Pius Probst,
Manufacturing Engineering Umformtechnik
Reinhard Schroeder,
Teile und Zubehör - Beschaffung und -Materialfluß
Karl Veith,
Marketing
Horst Winkler,
Werkslogistik Services
- 6. Januar**
Johann Auer,
TEZ-Fahrzeugelektrik Konstruktion
Liane Schellheimer,
Betriebsrat
Werner Wendl,
Karosseriewerk II, Montage II
- 7. Januar**
Egidio Scintu,
Hinterachse und Bremscheiben
- 12. Januar**
Josef Biedenbender,
Zentralwerkstätten
Walter Lipp,
TEZ-Produktentwicklung und -Konstruktion
- 13. Januar**
Hidir Deniz,
Rohrfabrikation,
Fertigbearbeitung-Ziehteile
Friedhelm Schad,
TEZ-Prüfstände und -Meßwesen
- 19. Januar**
Günter Borse,
TEZ-Fahrzeugwartung und -vorbereitung
Heinz-Dieter Göttmann,
Fahrzeugmontagesteuerung und -kontrolle
Walter Raß,
MEP Werkzeugplanung
- 20. Januar**
Ioannis Tsiakiris,
Werkslogistik Versand
- 22. Januar**
Jürgen Lohmann,
Werkslogistik Montage
- 26. Januar**
Anita Heck,
Werkslogistik Montage
Mustafa Izci,
Zentralwerkstätten
Horst Reinhold Kirchner,
WA + KW-Werksinstandhaltung
- 28. Januar**
Mehmet Nacar,
Zentralwerkstätten
- 29. Januar**
Alfonso Caputo,
Unterszusammenbau, Fertigungsbearbeitung und Karosserie-Zusammenbau
Donato Marra,
Karosseriewerk II, Montage II
- 30. Januar**
Vahit Altunkaymak,
Schaumteile
- 1. Februar**
Dieter Acker,
Vorstandsbereich Fertigung
- 2. Februar**
Pietro Belisario,
Montage I
Gerhard Flödl,
Vorstandsbereich Fertigung
Herbert Gohl,
Vorstandsbereich Fertigung
Werner Kneissl,
Vorstandsbereich Fertigung
Reinhold Mühlem,
Werksinstandhaltung
Rudi Adolf Müller,
Kundendienst



Heinz Schrohe



Willi Fischer

- Eduard Waldmann,**
Instandhaltung-Preßwerk
- Georgios Papadopoulos,**
Instandhaltung Preßwerk
Ditmar Roth,
TEZ-Motorenentwicklung
Alfred Scharrer,
TEZ-Fahrzeugbau und -Pilotlinie
- 4. Februar**
Klaus Peter Becker,
TEZ-Versuch
Marko Kovic,
Instandhaltung Preßwerk
Dieter Kunkel,
TEZ-Motorenentwicklung
Werner Schulte,
TEZ-Fahrzeugbau und -Pilotlinie
- 10. Februar**
Fritz Feth,
Instandhaltung Chassis I
Ilhami Yeltekin,
Lackiererei
- 11. Februar**
Franz Wieser,
Instandhaltung Chassis II
- 13. Februar**
Herbert Reeg,
TEZ
- 16. Februar**
Heinrich Berg,
Vorstandsbereich Fertigung
Norbert Gerhardt,
Werksinstandhaltung
Dieter Kohlmann,
TEZ-Zentralwerkstätten
Gerhard Rudolf,
Umformtechnik
- 22. Februar**
Helmut Götz,
Instandhaltung Preßwerk
- 23. Februar**
Herbert Nees,
TEZ-Versuch

25 Jahre

Bochum

- 1. Januar**
Christa Klaas,
Betriebskrankenkasse
Harry Lippeck,
Gemeinkostenabrechnung
Ulrich Oettinghaus,
Werksanlagen, Gebäude- und Geländeinstandhaltung Werk I
Karl Peters,
Qualitätssicherung Werk I
Wolfgang von Dieken,
Manufacturing Engineering Preßwerk
- 5. Januar**
Meinolf-Anton Bischoff,
Preßwerk
Heinz Boie,
Fahrzeugauslieferung
Klaus-Peter Czarnetzki,
Produktives Lagerwesen
Preßteilgelager

- Georg Floryszak,**
Betriebsschreinerei
Stanislav Foltyn,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Manfred-Erwin Kobus,
Qualitätssicherung Werk II
Bernd Lening,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
Hans-Peters Mroz,
Instandhaltung II Karosseriewerk
Egon Radke,
Werkzeugmaschinenabteilung
Udo Wittlich,
Industrial Engineering
Fertigungszeiten

- 6. Januar**
Hans-Jürgen Flachkamp,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen
Heinz-Rudolf Schindler,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau
Bernhard Zander,
Fahrzeugauslieferung
- 13. Januar**
Karl-Heinz Legde,
Mechaniker Werkstatt
Dietmar-Josef Stevens,
Cockpit-Modul

- 19. Januar**
Burkhard Schwärzke,
CKD-Operations

- 20. Januar**
Hans Risse,
IPS-LKW-Versand und Anlieferung

- 29. Januar**
Klaus Wittler,
Werkzeugschleiferei

- 1. Februar**
Hans-Joachim Brüheim,
T & Z-Materialwirtschaft

- 2. Februar**
Klaus-Dieter Degener,
Vorderachsen
Horst Schlicht,
Preßwerk
Franz-Josef Wülner,
Instandhaltung Karosserie-Rohbau

- 3. Februar**
Jose Cabrera Palma,
Preßwerk
Gerhard Fleischmann,
Motorenbau
Udo Terhoeven,
Komponentenfertigung II

- 4. Februar**
Ernst Krause,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen

- 16. Februar**
Johann Besemann,
Instandhaltung I Karosseriewerk
Werner Herbe,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen
Lothar Jahnke,
Mechaniker Werkstatt
Roland Schramm,
Neuanfertigung von Preßwerkzeugen
Paul Sonnak,
Werkstatt für Transportmittel Werk I
Karl-Heinz Thorbrügge,
Hinterachsen
Jürgen Werner,
Vorderachsen

- 18. Februar**
Lothar Wehrmeyer,
Werkstatt für Transportmittel II

- 24. Februar**
Werner Stach,
Vertragstfirmendisposition

25 Jahre

Kaiserslautern

- 19. Januar**
Egon Jung,
Logistik

- 26. Januar**
Dietmar Schütz,
Fertigung

- 2. Februar**
Karl Buchert,
Fertigung
Reinhold Müller,
Motorenbau

Wir gedenken

Rüsselsheim

Nihat Bayindir,
Qualitätssicherung Linie Montage I,
geb. 25.5.41, gest. 4.12.94;

Hans Rütten,
TEZ-Chassisentwicklung,
geb. 11.4.38, gest. 9.12.94;

Alfred Haus,
Werkslogistik Services,
geb. 6.2.47, gest. 18.12.94;

Adolf Ries,
Motorenentwicklung und -erprobung,
geb. 12.9.36, gest. 29.12.94;

Edelbert Heineremann,
Motorenbau M 55,
geb. 9.3.48, gest. 30.12.94;

Bochum

Willi Feldmann,
Hauptlackiererei,
geb. 19.11.37, gest. 26.11.94;

Gerald Gerigk,
Motorendaufrüstung,
geb. 4.5.52, gest. 3.12.94;

Eberhard Lubitz,
Tür-Modul,
geb. 14.3.44, gest. 20.12.94;

9. Februar

Marita Bieck,
Fertigung
Hilfrud Koch,
Fertigung

16. Februar
Peter Vatter,
Fertigung

17. Februar
Erwin Bader,
Fertigung

Ludwigshafen/Mundenheim - Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Schicht B,
Portal 60, A-Schicht,
Telefon: 0 61 90 / 7 39 22

MZ-Bretzenheim/Marienborn - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, M 55/60,
Telefon: 0 61 31 / 3 56 79

MZ-Oberstadt/Berliner-Siedl. - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft,
Schicht B, M 55/60,
Telefon: 0 61 31 / 3 56 79

Niedernhausen - Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft in Dauer Früh- bzw. A-Schicht,
Telefon: 0 61 27 / 9 13 18

Recklinghausen - Suderwich - Bochum Werk 1,
suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht,
Telefon: 0 23 61 / 8 84 34

Reichelsheim/Fischbachtal - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Telefon: 0 61 66 / 89 54

Rodgau-Sel.-Mainhausen-Hu.-Hainb. - Ostkreis Rüsselsheim,
flexibles Mitfahr(er)system im Aufbau,
Telefon: 0 61 82 / 6 65 01

Udenheim - Rüsselsheim,
B-Schicht, P 60, ab sofort Mitfahrer mit Fahrzeug gesucht,
Telefon: 0 67 37 / 14 73

Wi.-Breckenheim - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, TEZ-Gleitzeit, 40 Std.,
Telefon: 0 61 22 / 87 94

Worms - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, K 40, K 130,
Telefon: 0 62 41 / 59 11 01

Wer fährt mit?

Bad Camberg - Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A- oder B-Schicht,
Telefon: 0 64 38 / 21 29

Bad Kreuznach - Rüsselsheim
Biete Fahrgemeinschaft Kleinbus 8 Personen, A-Schicht, P 8, P 60,
Telefon: 0 67 54 / 80 72

Bad Schwalbach - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Stunden,
Telefon: 0 61 42 / 80 13 94

Bingen/Büdesch. - Rüsselsheim,
suche und biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, P 60,
Telefon: 0 67 21 / 4 25 81

Crumstadt - Rüsselsheim/BAB,
N-Schicht, 7.30-15.30 Uhr, biete Fahrgemeinschaft,
Telefon: 0 61 58 / 8 48 16

Diez/Limborg - Kirberg - Ohren - Rüsselsheim,
biete/suche Fahrgemeinschaft, Telefon: 0 64 38 / 37 71

Eich/Bingen - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B,
Telefon: 0 62 46 / 67 99

Erlensee/Hanau/Umg. - Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, Gleitzeit,
Telefon: 0 61 42 / 50 47 64

Frankfurt 90 - Rüsselsheim,
B-Schicht, P 8, suche Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std.,
Telefon: 0 69 / 7 68 28 21

Gernsheim - Rüsselsheim/BAB,
bieten Mitfahrgelegenheit sofort, 40 Std. Gleitzeit, Portal D 24,
Telefon: 0 62 58 / 31 59

Griesheim - Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht Mitfahrer, Gleitzeit, Portal D 24,
Telefon: 0 61 55 / 41 22

Griesheim - Rüsselsheim,
biete Mitfahrgelegenheit, A-Schicht, Gleitzeit, Portal D 24,
Telefon: 0 61 57 / 50 43

Hillesheim/Umg. - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Normalzeit,
Telefon: 0 67 33 / 77 07

Ingelheim/Umg. - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Gleitzeit,
Telefon: 0 61 42 / 66 70 84

Kranichstein/Arheilgen - Rüsselsheim,
suche/biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht,
Telefon: 0 61 51 / 71 97 57

Langen - Rüsselsheim,
suchen/bieten, Portal 45, Gleitzeit 7.00-16.00 Uhr, bitte nochmals melden,
Telefon: 0 61 03 / 5 15 59

Limborg - Rüsselsheim,
Fahrgemeinschaft sucht 2 Mitfahrer, B-Schicht,
Telefon: 0 64 31 / 5 43 68

Gelebte Völkerverständigung

Ljubica Turic erhielt von der Stadt das „Silberne Wappen“

Rüsselsheim (hh). Im Juni 1995 wird Ljubica Turic 30 Jahre bei Opel sein. Doch schon jetzt hat sie Grund, einen ganz anderen Anlaß zu feiern: Sie ist eine von vier Rüsselsheimer Bürgern, die in Anerkennung ihres langjährigen sozialen Engagements das Silberne Wappen der Stadt verliehen bekamen.

Diese ganz besondere Auszeichnung, die erstmals in der Geschichte Rüsselsheims an eine nicht in Deutschland geborene Mitbürgerin vergeben wurde, erhielt sie für ihr Engagement zur Lösung von Problemen aller in dieser Stadt lebenden Menschen - unabhängig von der Nationalität.

Die 49jährige Kroatin, die 1965 nach Deutschland kam, arbeitete seit seiner Gründung 1982 bis im vergangenen Jahr aktiv im Ausländerbeirat mit, gehörte über viele Jahre hin-

weg zum Vorstand des Clubs Jugoradnik, initiierte viele multikulturelle Veranstaltungen und setzte sich vor allem für die



Ausgezeichnet: Ljubica Turic

Verbesserung des mütter-sprachlichen Unterrichts für die Kinder und Jugendlichen ihres Heimatlandes ein.

Ljubica Turic, selbst Mutter zweier Kinder und inzwischen dreifache Großmutter, zeichnet sich dadurch aus, daß sie stets ein offenes Ohr für ihre Mitmenschen hat, nicht nur für ihre eigenen Landsleute.

Die von ihr nicht nur gepriesene, sondern auch praktizierte Solidarität und Toleranz ist ein Musterbeispiel an gelungener Völkerverständigung, die auch in einem Unternehmen wie Opel ständig gefragt ist.

Hier begann Ljubica Turic 1965 zunächst in der Werksküche, qualifizierte sich durch eine Fortbildung aber schon nach kurzer Zeit für die Arbeit im Angestelltenbereich und ist heute in der Administration der Zentralwerkstätten im H32 - in der Abteilung Fertigungsplanung - für die Auftragsbearbeitung und Eingabe von Arbeitsaufträgen zuständig.

Obwohl sie sich vorgenommen hat, ihre Freizeit nun häufiger mit ihrem manchmal etwas vernachlässigten Ehemann zu verbringen, kann sie immer noch nicht nein sagen, wenn es darum geht, Hilfsbedürftige beim Gang zum Arbeits-, Sozial- oder Finanzamt zu begleiten.

Der Unterwelt geht's ans Rohr

Größtes Kanalsanierungsprojekt Europas: Im Werk Rüsselsheim arbeiten diverse Spezialisten im Verborgenen

Rüsselsheim (ah). Kein Dreck, kein Lärm, keine Hindernisse: Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt läuft auf dem, oder besser gesagt unter dem Werksgelände in Rüsselsheim ein Projekt ab, das europaweit seinesgleichen sucht: die Sanierung des Kanalnetzes.

Über 50 Kilometer lang verlaufen die Rohre unterm Werk, sammeln Kühlwasser und Regen und transportieren die Wassermassen zum Main. Jährlich fließen 17 Millionen Kubikmeter Wasser durch die Kanäle (Das entspricht einer Menge, die ausreicht, ein großes Schwimmbecken von 50x21 Metern rund 8 500mal zu füllen oder das gesamte Rüsselsheimer Werksgelände sechs Meter unter Wasser zu setzen.). Diese ständige Beanspruchung nagt am Rohrmaterial. Zum Schutz der Umwelt startete Opel daher vor

Grundwasser ins Kanalnetz gelangte", so Steglich. Ein Spezialist, die Firma Brochier, brachte das notwendige Know-how mit. Für verschiedene Probleme mußten jedoch maßgeschneiderte Lösungen gesucht werden. „Einige Verfahren und Werkzeuge haben wir zusammen mit der Firma Brochier speziell für die Opel-Kanalsanierung entwickelt“, berichtet Jakob Nargang, der den Fortgang der Arbeiten im Werk beaufsichtigt.

Anhand von Kamerabildern entscheidet er zusammen mit der Fachfirma, wie saniert werden soll. Dann erst geht es vor Ort los. Wie am Opel-Turm: dort wartet ein Spezialroboter auf seinen Einsatz. Die beiden Scheinwerferaugen am Kamerakopf leuchten bereits. Ein Arbeiter hebt den Kanaldeckel weg und läßt den schlanken Gerätekörper an einem Stahlseil in die Tiefe hinunter. Auf dem Bildschirm im Wagen der Fachfirma erscheinen die ersten Bilder aus dem Dunkel, erst verkehrt herum und verschwommen. Dann plötzlich Stillstand: das Gerät ist am Rohrboden angekommen, die Kamera sendet jetzt scharfe Bilder. Der Roboter ist auf Einläufe spezialisiert. Ferngesteuert säubert er mit einem Diamantfräser ausgebrochene Einläufe. Anschließend montiert er eine Blase als Innenschalung in den Einlauf.

Mammutvorhaben zum Schutz der Umwelt

fünf Jahren das Mammutvorhaben. „Unser erster Schritt war die Bestandsaufnahme“, erläutert Bodo Steglich, als Leiter der Abteilung Gebäude- und Genehmigungsplanung Koordinator des Projektes. „Wir ließen Kamerasysteme ferngesteuert in die Röhren fahren. Den Zustand beobachteten wir oben auf dem Bildschirm.“

Was sie sahen, bewies, wie notwendig die Sanierung war: Wurzeleinwüchse, lecke Dichtungen, angegriffenes Material. „Die Schäden führten dazu, daß große Mengen Wasser versickerten und umgekehrt



Packend: Bei Opel verschwindet nicht der Tiger im Tank, sondern der Packer im Kanal. Kameraunterstützt dichtet er Muffen ab

Die Lücken, die durch den Defekt entstanden, werden mit einem Spezialkleber aufgefüllt. Ist dieser getrocknet, besorgt der Roboter noch die Feinarbeit: er bohrt den Einlauf wieder frei und schleift die Kanten glatt. Die Kamera prüft den Einlauf – die Bilder bestätigen: alles wie neu. Auch für defekte Muffen gibt es ein besonderes Verfahren: „Da setzen wir den Injektionspacker ein“, erklärt Jakob Nargang. Am K 100 steht das Spezialgerät zur Aktion bereit. Eine Kamera bewegt sich vor dem röhrenförmigen Einspritzpacker durchs

Ferngesteuerte Roboter werkeln in der Unterwelt

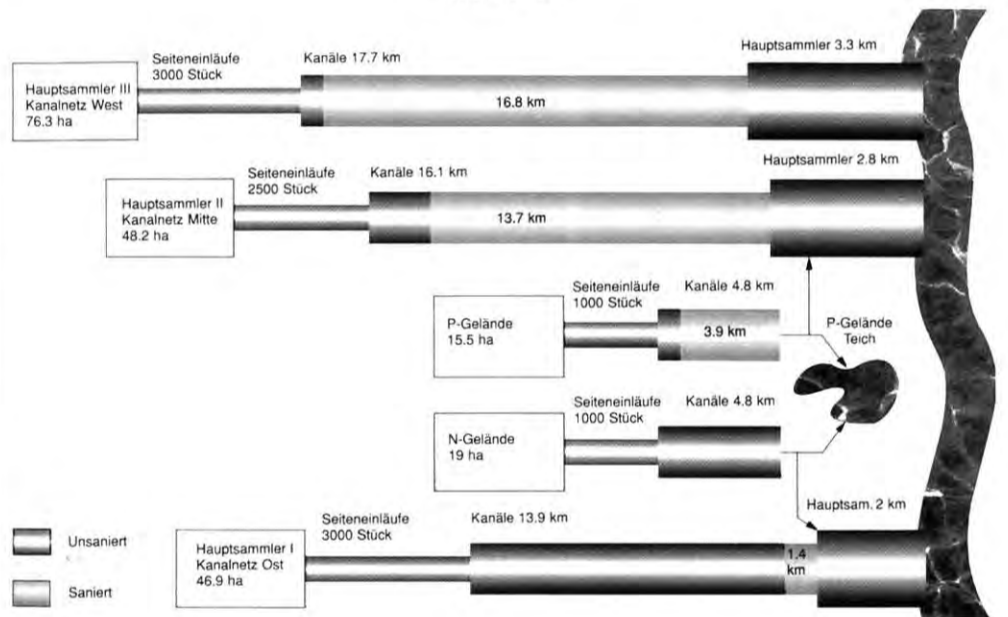
Rohr. Stahlseile ziehen die gesamte Vorrichtung von einer Muffe zur anderen. Als die Kamera ein schadhafte Verbindungsteil entdeckt, tritt der Packer in Aktion. In die undichte Stelle wird per Druckluft Dichtungsgel gequetscht. Bei manchen Rohren wird eine völlige Erneuerung fällig. Auch die geht ohne Bauarbeiten – sogar mitten in der Fertigung. Während Opel-Mitarbeiter an der Linie den Omega montieren, schieben daneben die Kanalsanierer einen harzgetränkten Nadelfilzschlauch in die defekte Leitung. Er drückt sich, mit Wasser gefüllt, an die Leitungswände. Innerhalb eines Tages härtet das Harzmaterial aus: im alten Rohr ent-



Kanal voll: TV-Bild-Dokument

Kanalsanierung - Werk Rüsselsheim

Status 1.12.1994



Stand der Dinge: Die Skizze zeigt den Fortschritt der Sanierungsarbeiten im Werk Rüsselsheim

steht ein neues aus Kunststoff. Die Sanierung erfordert naturgemäß große Investitionen – obwohl Opel zusammen mit der Fachfirma sparsame Methoden entwickelte. „Für die Abwasserkanäle verwenden wir mit der Ausschleudermaschine ein besonders kosten- und zeitgünstiges Verfahren“, so Bodo Steglich. Das

neu entwickelte Gerät spritzt speziellen, kunststoffhaltigen Mörtel an die Rohrwände. Von einer Seilwinde gezogen, bewegt es sich stetig durch das gesamte Rohr. Der Mörtel härtet schnell aus, das Rohr ist dicht. „Nach der Reparatur“, so Steglich, „kontrolliert die Kamera nochmal.“ Auch dafür ersannen die Kanalsanierer neue

Prüfsysteme. Heute werden die Bilder auf Videobänder gebannt, die an die Planunterlagen gekoppelt sind. Damit kann Opel für jeden Teilabschnitt beweisen, daß die Leitung dicht ist. Die Sanierung geht zügig voran. Von den Rohren mit einem Durchmesser von 30 bis 100 Zentimetern, die den Hauptteil des Kanalnetzes ausmachen, sind zwei Drittel fertig. Zahlreiche Videokassetten dokumentieren die neue Dichte.

„Wenn wir mit den mittleren Durchmessern fertig sind, kommen die Hauptsammler dran“, so Bodo Steglich. Diese messen über 150 Zentimeter im Durchmesser und sind begehbar. Deren geringe Schädigung ist daher bekannt. „Und danach folgen noch die Hausanschlüsse.“ Bis Ende 1998 soll das Umweltschutzprojekt abgeschlossen sein. Ganz im Verborgenen.

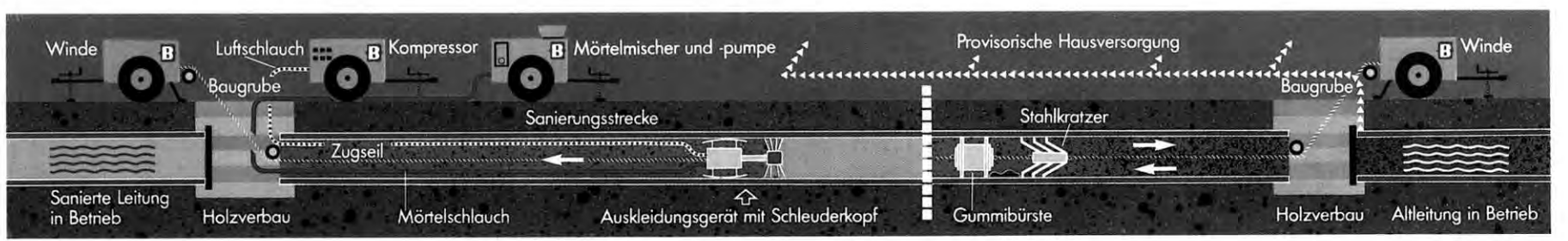


Störungsfrei: Die Produktion ist von den Arbeiten nicht betroffen



Vorsicht Kamera: Videobilder liefern erste Eindrücke aus der Unterwelt

Aus alt mach neu: Mit Federstahlkratzern wird zunächst die Korrosionsschicht von der Rohrwandung gelöst. Mit einem Schleuderkopf wird anschließend eine gleichmäßige Zementmörtelschicht aufgetragen – fertig ist der neue Kanal





Das Karosserieverteilerzentrum im Werk Rüsselsheim nimmt imposante Ausmaße an. Nachdem die Plattform des Verteilerzentrums fertiggestellt ist und der Stahllaufbau der Regalstraßen fortschreitet, wird

Ende Februar das Verbindungsstück zur Lackiererei angeliefert. Im April soll dann der Testbetrieb beginnen. Endgültig wird das Verteilerzentrum während der Werksferien 1995 in Betrieb genommen.

Foto: Göttemann

Neuwahl der Schwerbehindertenvertretung

Die Stimmen sind ausgezählt – 3142 Wahlberechtigte an allen Standorten

Rüsselsheim (he). Insgesamt 3142 Schwerbehinderte und Gleichgestellte an den Opel-Standorten in Bochum, Dudenhofen, Eisenach, Kaiserslautern und Rüsselsheim waren aufgerufen, ihre Stimme abzugeben für die Wahl ihrer Vertrauensleute. Das Ergebnis liegt jetzt vor.

In Bochum waren 1358 Personen wahlberechtigt. Die Wahlbeteiligung lag bei 65 Prozent. Der neue Schwerbehindertenvertrauensmann für die kommenden vier Jahre heißt Gerd Figge. Er wurde mit 748 Stimmen in sein Amt gewählt.

Zur 1. Stellvertreterin wurde Helga Krause gewählt. Sie erhielt 635 der abgegebenen Stimmen. Mit 374 Stimmen wurde Heinz Dieter Brüggemann 2. Stellvertreter. Der 3. Stellvertreter, Rolf-Otto Wrona, konnte 186 Stimmen auf sich vereinen.

Im Testzentrum Dudenhofen waren fünf Wahlberechtigte gefordert. Vier abgegebene

Stimmen ließen das Wahlergebnis zügig errechnen. Schwerbehindertenvertrauensmann wurde Gerd Petermann, sein Stellvertreter heißt Werner Wölfel.

Bei der Opel Eisenach GmbH gaben alle acht Wahlberechtigten ihre Stimme ab. Das Ergebnis fiel eindeutig aus. Acht Stimmen entfielen auf

den neuen Schwerbehindertenvertrauensmann Ulrich Böckel, ebenso viele auf seinen Stellvertreter Uwe Horlbeck.

Von 335 Wahlberechtigten in Kaiserslautern gaben 258 ihre Stimme ab. Das entspricht einer Beteiligung von 77 Prozent. 224 Stimmen entfielen auf Klaus Schneider, der damit für die nächsten vier Jahre zum Schwerbehindertenvertrauensmann gewählt ist. Sein 1. Stellvertreter heißt Michael Theisinger (114 Stimmen), Wilfried Braun (71 Stimmen) wurde 2. Stellvertreter.

Im Werk Rüsselsheim gaben 1024 (71 Prozent) von 1436 Wahlberechtigten ihre Stimme ab. Der amtierende Schwerbehindertenvertrauensmann Bernhard Grunewald wurde mit 852 Stimmen in seinem Amt bestätigt. Seine Stellvertreter heißen: Rüdiger Steinmetz (504 Stimmen), Ellen Fischer (407 Stimmen) sowie Dieter Kappes (242 Stimmen).

Im Anschluß an diese Wahlen fand die Neuwahl der Gesamt-Schwerbehindertenvertretung der Adam Opel AG statt. In der Wahlversammlung der Vertrauensleute der einzelnen Standorte am 12. Januar 1995 wurde Helga Krause aus Bochum zur Gesamtschwerbehindertenvertrauensfrau gewählt. Ihr Stellvertreter ist Bernhard Grunewald. Beide wurden einstimmig gewählt.



Klaus Schneider



Michael Theisinger



Wilfried Braun



Gerd Figge



Helga Krause



Heinz Dieter Brüggemann



Rolf-Otto Wrona



Gerd Petermann



Werner Wölfel



Ulrich Böckel



Uwe Horlbeck



Bernhard Grunewald



Rüdiger Steinmetz



Ellen Fischer



Dieter Kappes

Bekanntmachung der Betriebskrankenkasse

Rüsselsheim (op). Die Vertreterversammlung hat in ihrer Sitzung am 16. Dezember 1994 den Beitragssatz für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgelts für mindestens sechs Wochen haben, auf 11,9 Prozent der beitragspflichtigen Einnahmen (seit 12,8 Prozent) gesenkt.

In diesem Zusammenhang wurde auch eine Senkung der Beitragssätze für die anderen Versichertengruppen vorgenommen.

Gleichzeitig hat die Vertreterversammlung Änderungen in beitrags- und leistungsrechtlicher Hinsicht beschlossen. So erhalten Versicherte künftig neben der Behandlungspflege zur

Sicherung des Ziels der ärztlichen Behandlung auch die erforderliche Grundpflege und hauswirtschaftliche Versorgung. Haushaltshilfe wird auch dann gewährt, wenn wegen einer Krankheit die Weiterführung des Haushalts nicht möglich ist.

Die Satzungsänderungen traten am 1. Januar 1995 in Kraft.

Ebenfalls in ihrer Sitzung am 16. Dezember 1994 hat die Vertreterversammlung die Satzung der BKK-Pflegekasse beschlossen, die rückwirkend zum 1. Juni 1994 in Kraft getreten ist.

Abdrucke der Satzungsänderungen und der Satzung der BKK-Pflegekasse sind an den Infotafeln in den Geschäftsräumen der Betriebskrankenkasse in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern ausgehängt.

Raser auf der Datenautobahn

Neuer Chip macht Bits Beine

Rüsselsheim (he). Schnelle Datenübertragung ist keine Hexerei – dank ISDN. Auch die Adam Opel AG nutzt diese Technik seit geraumer Zeit und bietet darauf aufbauend jetzt einen besonderen Service.

DCI 500 heißt die Telefonkarte, die den Informationen das Laufen lehrt. Es kann an die Hicom-Telefon-

anlage angeschlossen werden und ermöglicht die rasche Datenübertragung von PC zu PC via Telefonleitung; dabei kann gleichzeitig telefoniert werden.

Mit dieser Karte ist eine Kommunikation mit den Standorten Bochum, Eisenach, Kaiserslautern sowie den Vertriebsregionen möglich. Das alles ohne eine zusätzliche Leitung. Nähere Informationen unter Telefon 0 61 42 - 66 77 66.

Haben alle MA der AOAG einen sog. Aküfi o. ä.?

Abkürzungsfimmel: Da lacht das Mißverständnis

Rüsselsheim (he). Der Pfarrer spricht die bekannte Formel, das Brautpaar küßt sich, die Glocken läuten: Das Zeremoniell einer Hochzeit ist altbekannt. Alles kalter Kaffee. Eine Hochzeit ist der Zubehörsbau von Antriebsstrang und Karosserie. Punkt.

Ja, in der Automobilindustrie gehen die Uhren eben etwas anders. Und mit der Sprache ist das eh so eine Sache. Besonders heikel wird es, wenn der GE in seiner Eigenschaft als MA im GG mit dem AL einen PKB über das FGK erstellt. Alles klar?

Ein typischer Fall von Aküfi (Abkürzungsfimmel). Daß es sich im vorliegenden Fall nicht um einen General handelt, der in seiner Eigenschaft als Mäuseauktionator im Kreis Groß Gerau mit dem Alumini-

umlöffel eine Proteinkurbibel über das Flachglaskardiogramm erstellt, wissen wohl nur Eingeweihte.

Die Tücke lauert überall. Oder könnten Sie auf Anhieb entscheiden, ob Kat und CAD ganz unterschiedliche Dinge sind, „asap“ tatsächlich die englische Abkürzung für „sobald wie möglich“ darstellt und CSI keine Modellbezeichnung für einen neuen Sportwagen ist, sondern das Kürzel für den Index für Kundenzufriedenheit.

Das ficht Sie alles nicht an, weil Sie sich mit Abkürzungen bestens auskennen? Wie steht's dann mit PDS, SOS, CD, HP? Ihre Antwort: Partei des demokratischen Sozialismus, Save our souls, Compact disk, Halbpension. Das ging voll daneben, der Kandidat erhält null Punkte. Durchgefallen.

Abkürzungen neigen nämlich dazu, ein Eigenleben zu

führen. So auch bei Opel. Da bedeutet PDS auf einmal Product Development System (Produktentwicklungssystem), SOS ist kein internationaler Hilferuf mehr, sondern ein Standard-Arbeitsblatt (Standard Operation Sheet), da steht CD für Corporate Design und HP für Horse Power, also die gute alte deutsche Pferdestärke.

Abkürzungen sind sicher sinnvoll und notwendig in Bereichen, wo sie helfen, immer wiederkehrende Sachverhalte kurz und bündig zu beschreiben. Aber sie sollten behutsam eingesetzt werden, um Mißverständnissen vorzubeugen und jungen Kollegen nicht das Leben unnötig zu erschweren.

Denn sonst mag es passieren, daß sich neue MA statt die DPV zu reduzieren und am CIP mitzuwirken eines Tages im WÄD wiederfinden.

Die Königin zeigt sich unerbittlich

Bochums Pressechef Andreas Graf Praschma stellt sich der Herausforderung „Monte Carlo“ – Hier sein Bericht:

Bochum/Monte Carlo. Königin der Rallies, so wird sie ehrfürchtig genannt. Alle Jahre wieder pilgern Hunderttausende im Januar in den Süden Frankreichs, um die Königin zu erleben. Die Rallye-Weltmeisterschaft wird jährlich mit ihr eröffnet, die alle voller Respekt und doch schlicht nur „Die Monte“ nennen. Rallye Monte Carlo: Herausforderung für Mensch, Maschine, Material.

Das Sportgerät – ein serien-naher Opel Astra GSi. Im Cockpit die Journalistin Eva Lohaus und ich. Eine eingeschwehene Mannschaft, deren Wagen vom amtierenden Meister in der ONS-Zwei-Liter-Klasse Horst Rotter bei Opel in Kassel vorbereitet wurde. Ein völlig leergeräumter Wagen, lediglich vollgepackt mit Hoffnungen, das Abenteuer zu bestehen.

212 Teams sind angetreten, sich den Weg ins Fürstentum am Mittelmeer zu bahnen. Irrwitzig in diesem Jahr die Bedingungen. In der Ardeche, dem ersten Tag mit sechs knochenharten Wertungsprüfungen, liegt Tief-schnee. Vereiste Straßen und Wege, die diese Bezeichnung kaum verdienen, warten auf die Boliden, deren Piloten mit den widrigen Straßenverhältnissen zu kämpfen haben. Und erste Hoffnungen begraben müssen.

Ausfälle, bedingt durch Ausrutscher, technische Defekte und Unfälle, verkleinern das Startfeld. Auch prominente Fahrer müssen erfahren, was es bedeutet, plötzlich hinten zu sein. Uns ergeht es nicht anders.

Schnee, in einer trockenen

Passage in eine unübersichtliche Kurve gekippt, läßt den Astra unkontrolliert in eine Verwehung krachen, in der sich eine Betonmauer verbirgt. Der Schreck sitzt tief, das linke Vorderrad schieft. Bis diejenigen, die zuvor Schnee schaufelten, den Wagen wieder flottgemacht haben, vergehen wertvolle Minuten und Sekunden.

Folgeschäden nach der Reparatur am nächsten Servicepunkt werden in einer weiteren Wertungsprüfung offenkundig. Probleme mit der Dämpfung lassen keine hohen Geschwindigkeiten zu. Und das Feld zieht munter vorbei. Da steigt der Frust in den Schädel und treibt Tränen in die Augen. Die Stimmung im Astra ist gedrückt.

Nur Platz 109 am ersten Tag, wo doch nur die besten 100 in die berühmte Nacht der langen Messer dürfen. Abends wird repariert. Die eigenen Mechaniker und die des Meisters Horst Rotter, mit dem ich im letzten Jahr das Cockpit teilte, werkeln bis spät in den Abend. Für die geplante Aufholjagd am nächsten Morgen.

Doch wenn einmal der Wurm drinsitzt. In schnellen



Marter mit Methode: Die „Monte“ stellt höchste Ansprüche an Mensch und Maschine

Bergaufpassagen am zweiten Tag der Monte setzt der Motor aus. Er spuckt, motzt, als hinge ein schwerer Hänger hinten dran. Ich möchte vor Wut ins Lenkrad beißen, als der erste Cinquecento bergauf an uns vorbeizieht. Unter Hohngelächter und geschleuderten Schneebällen der Fans.

Also wieder nichts zu holen! Und abends wieder schrauben, bis alles erneut im Lot ist. Aber der Wurm ist drin! Platz 119 vor den letzten drei Prüfungen, an deren Ende feststeht, wer die Nacht fahren darf. „Das ist zu schaffen“, sind wir uns einig. Und tatsächlich. Der Astra, wegen seiner bunten Lackierung beliebtes Fotoobjekt und ebenso herzlich Pünktchen genannt, legt sich

mächtig ins Zeug. In den ersten 15 Kilometern der ersten Prüfung werden bereits zwei Konkurrenten überholt, ehe ein gräßliches Knacken und sofort fehlender Vortrieb das unmittelbar bevorste-

hende Aus dokumentieren.

Diagnose: Antriebswelle gebrochen. Beherzte Zuschauer schieben den Wagen aus der Schußlinie nachfolgender Konkurrenten. Dicke Tränen in den Augen der Akteure

Team und Fahrzeug weiter im Zeitplan

Rosberg-Calibra startet dreifarbig in die neue Saison

Rüsselsheim (he). Die beiden Opel Calibra V6 des Opel-Teams Rosberg werden in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1995 in den Farben weiß, gelb und blau an den Start gehen.

Das harmonisch wirkende Design gliedert sich in eine weiß-gelbe Frontpartie, einen gelben Mittelbereich und ein dunkelblaues Heck. Ein erstes Ausstellungsfahrzeug im neuen Rosberg-Design, wenn auch noch nicht auf dem Stand des jüngst in Südafrika erfolgreich getesteten 95er Calibra, ist auf der Spielwaren-Messe in Nürnberg (1. bis 10. Februar) erstmals in der Öffentlichkeit zu sehen.

Das neugegründete Opel-Team Rosberg, für das der amtierende Deutsche Tourenwagen-Meister Klaus Lud-

wig und Keke Rosberg an den Start gehen, ist in einer großzügigen Werkstatthalle in Neustadt an der Weinstraße beheimatet.

Auch die Mannschaft mit Ingenieuren und Mechanikern hat der ehemalige Formel-1-Weltmeister fast komplett um sich versammelt. „Wir haben sehr gute Leute im Team, die viel Erfahrung mitbringen“, stellt Klaus Ludwig zufrieden fest.

„Mit den Saison-Vorbereitungen liegen wir voll im Zeitplan“, bestätigt Arno Zensen, der das Opel-Team Rosberg leitet. „Für Anfang März planen wir erste Testfahrten“,



Frischling: der 95er Rosberg-Calibra

ergänzt Teammanager Frank Rohrer.

Nach den Testfahrten mit dem weiterentwickelten Calibra in Kyalami zeigte sich Keke Rosberg sichtlich zufrieden. „Das war ein guter Test, bei dem wir viel über das neue Auto gelernt haben“, so der Finne. „Ich bin wirklich begeistert, daß wir zu einem so frühen Zeitpunkt schon dieses Stadium erreicht haben. Das sind gute Voraussetzungen für die neue Saison.“

Mit einem Affenzahn durchs heiße Südafrika

Praxistest: Aerodynamik und Fahrwerk optimiert

Kyalami/Rüsselsheim (he). Der weiterentwickelte Opel Calibra V6 für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1995 hat den ersten Funktionstest erfolgreich bestanden.

Auf der Grand-Prix-Strecke von Kyalami in Südafrika absolvierte das Entwicklungsfahrzeug der Motorsport-Abteilung die ausgiebigen Funktions- und Belastungstests ohne nennenswerte Probleme.

Während des zehntägigen Testprogramms wechselten sich die vier Opel-Werksfahrer Yannick Dalmas, Klaus Ludwig, Manuel Reuter und Keke Rosberg am Steuer des 95er Opel Calibra V6 ab.

Die bedeutendsten Änderungen des neuen DTM-Calibra sind die Modifikationen im Bereich des Fahrwerks und der Aerodynamik. Durch eine reglementbedingte Freistellung der Vorderachse kommt eine Doppel-Dreieckslenker-Konstruktion mit innenliegenden, waagrecht angebrachten Stoßdämpfer-Elementen zum Einsatz.

Nach ähnlichem Konstruktionsprinzip ist auch die neue Hinterachsgeometrie ausge-

legt. Aufgrund der neuen Vorderachse wurde die Anordnung der Kühler modifiziert, so daß die Aerodynamik im Frontbereich optimiert werden konnte. Der DTM-Calibra verfügt wie bisher über Allradantrieb und ABS, er wird von einem weiterentwickelten 2,5-Liter-V6-Motor angetrieben.

Opel-Sportchef Walter Treser, der wie Prof. Fritz Indra, Direktor der Opel-Vorausentwicklung, die Tests in Südafrika verfolgte, zeigte sich sichtlich zufrieden: „Wir



Check up '95: Volker Strycek im Calibra

sind durch die umfangreichen Tests in unserer Entwicklungsarbeit erheblich vorangekommen. Die dabei gewonnenen Erfahrungen fließen nun direkt in den Aufbau der neuen Fahrzeuge für die beiden Opel-Teams Joest und Rosberg ein.“



Lagebesprechung: Experten begutachten die neue Vorderradaufhängung

Weitere Opel-Motoren in der Formel 3

BSR startet 1995 mit Aggregaten aus dem Hause Opel

Rüsselsheim (he). Opel hat Bertram Schäfer Racing (BSR) aus Bitburg, das erfolgreichste Team der deutschen Formel-3-Geschichte, verpflichtet.

Nach einer elfjährigen Partnerschaft mit VW werden die beiden Dallara-Rennwagen von Teamchef Bertram Schäfer in der Deutschen Formel-3-Meisterschaft 1995 von Opel-Motoren angetrieben.

Als einer der beiden Piloten des Opel-Teams BSR steht der 19-jährige Oliver Tichy bereits fest, der auch 1994 für BSR fuhr. Das Opel-

Team WTS setzt ebenfalls zwei Opel-Dallara ein, einen pilotiert der Kerpener Ralf Schumacher.

„BSR ist eines der besten und erfahrensten Formel-3-Teams. Wir freuen uns sehr, diesen renommierten Rennstall in die Opel-Familie aufnehmen zu können“, erklärt Opel-Sportchef Walter Treser und ergänzt: „Ich bin sicher, daß Bertram Schäfer mit unseren Motoren bald an frühere Erfolge anknüpfen wird.“

Das 1978 gegründete BSR-Team führt die seit 1975 bestehende Bestenliste der deutschen Formel 3 mit den meisten Siegen, Pole-Posi-

ons und schnellsten Rennrunden an. Fünf Meistertitel (1978, '80, '81, '86 und '91) sowie zehn Vizetitel wurden erzielt, außerdem 1981 die Vize-Meisterschaft in der Formel-2-Europameisterschaft mit Manfred Winkelhock.

Bertram Schäfer (48) betrieb elf Jahre aktiv Motorsport, davon vier Jahre in der Formel 3. Er führt auch als Fahrer die ewige Bestenliste der Siege und Pole-Positions an. „Ich freue mich auf eine längerfristige Zusammenarbeit mit Opel und setze in die Arbeit dieses Unternehmens großes Vertrauen“, blickt Schäfer optimistisch in die Zukunft.

Willkommen an Bord, Kapitän

Ausstellung in Rüsselsheim präsentiert Prachtstücke der Nachkriegs-Ära

Rüsselsheim (al). Durch das Forum des Rüsselsheimer Opel-Werkes weht derzeit ein Hauch von Nostalgie. Der Grund: Die soeben eröffnete Kapitän-Ausstellung. Mit fünf Versionen aus dem Opel-eigenen Kapitän-Fundus, zahlreichen Modellautos, Zeittafeln und einem eigens aufgelegten Prospekt wird die Produktionszeit einer der erfolgreichsten Sechszylinder-Baureihen verdeutlicht.

Momentan präsentieren sich ausschließlich Modelle der Nachkriegszeit dem staunenden Publikum. Denn der zunächst ausgestellte, dienstälteste Kapitän aus dem Jahr 1938 muß zur Zeit seine Leistungsfähigkeit in den tief verschneiten Schweizer Bergen beweisen. Dort tritt er als Hauptdarsteller in einer Geschichte auf, die von den Anfängen des alpinen Skitourismus erzählen soll.

Das älteste Modell der Ausstellung stammt aus dem Jahr 1952. Üppiger Chromschmuck ziert die im Vergleich zum

ersten Nachkriegsmodell stark überarbeitete und auf gut 4,70 Meter gestreckte Karosserie. Der Sechszylinder-Motor leistet 43 kW/58 PS.

Das Blechkleid des ebenfalls ausgestellten Nachfolge-modells folgte einer neuen, aus Amerika importierten Karosserie-Mode. Die Kapitane anno 1954 präsentierten sich im runden und eleganten „Ponton“-Stil mit integrierten Kotflügeln und einem Kühler-einlaß im „Haifischmaul“-Design. Der überarbeitete Sechszylinder-Reihenmotor leistete nun 52 kW/71 PS.

1955 erschien die neue Kapitän-Generation, noch immer vom Ponton-Stil gekennzeichnet. Allerdings wiesen schüchtern angedeutete Heckflossen auf eine Änderung der Karosserie-Mode hin. Die Ausstellung zeigt eine Ausführung aus dem Jahr 1957.

Die erfolgreichste Kapitän-Baureihe repräsentiert ein Modell von 1962. Das Modell P 2,6 überzeugte mit einer für den damaligen Geschmack nüchtern gestylten Karosserie und einem gründlich modernisierten, 66 kW/90 PS starken Sechszylinder. Genau 145 616 Kunden waren von den Vorzügen dieses Modells überzeugt.

Das jüngste Exponat der Kapitän-Ausstellung lief 1964 in Rüsselsheim vom Stapel. Der Kapitän „A“ mit seiner ebenso geräumigen wie ausladenden Karosserie

im Straßenkreuzer-Format verteidigte zusammen mit seinem luxuriösen Zwillingbruder Admiral das Opel-Sechszylinder-Revier. Preis der Wuchtbrumme: 10 990 Mark.

Bis zum Produktionsende 1970 baute Opel in Rüsselsheim insgesamt 468 035 Kapitän-Versionen, die – abgesehen von 113 Kapitän „A“-Exemplaren mit V8-Aggregat – ausschließlich mit Sechszylindermotoren bestückt waren.



Ein schwarzer Corsa hat das Herz von Karsten Bärn im Sturm erobert. Der 22jährige Profikicker, der seit drei Jahren in den Diensten des Hamburger SV dem runden Leder hinterherläuft, holte sich kürzlich seinen „Swing“ beim Händler ab.

Grenzenloses Vergnügen

Gute Tradition: Multikulturelles Spektakel im Opel-Forum

Rüsselsheim (he). Auch im sechsten Jahr seines Bestehens hat das Kinder-Weihnachtsprogramm von Opel nichts von seiner Attraktivität eingebüßt. Das bewiesen wieder einmal die Kinderscharen, die den Weg ins Forum fanden.

Zwei Wochen lang wuselten jeden Nachmittag rund 200 Kinder umher und malten, bastelten, töpferen oder tollten auf der Bewegungsbaustelle umher. Getreu dem Motto „Rüsselsheimer Kinder – Kinder der Welt“ standen auch dieses Mal die Weihnachtstraditionen unterschiedlicher Kulturen im pädagogischen Vordergrund.

Isabel Herman, die Gattin des Opel-Vorstandschefs und Schirmherrin der Aktion, konnte sich persönlich davon überzeugen, wie sich Kinder unterschiedlichster Nationalität durch gemeinsa-

mes Spielen und Erleben über die leider immer noch viel zu vielen Vorurteile der Erwachsenen hinwegsetzen.

Von erfahrenen Pädagogen betreut, erwies sich das Weihnachtspräsent, das Opel den Rüsselsheimer Kindern offerierte, als ein voller Erfolg, so daß Isabel Herman das Projekt anderen guten Gewissens zur Nachahmung empfehlen konnte.



Hochgestapelt: Hits für Kids im Forum



Wiedersehensfreude: Nach langer Zeit haben fünf Kapitane noch einmal im Opel-Hafen festgemacht

Detektiv ermittelt in Sachen Opel

TV-Star Löwitsch fährt Frontera

Rüsselsheim (hh). Genauso dynamisch und kraftvoll wie sein Auftreten ist auch sein neuer Wagen: Klaus Löwitsch, alias Peter Strohm, holte sich jetzt im Adamshof einen schwarzen Opel Frontera Sport ab.

Wenn er in Tirol oder in Portugal auf dem Weg zu einem seiner Häuser in den Bergen sei, und dabei auf unbefestigte Wege komme, brauche er einen Off-Roader auf den er

sich verlassen kann. Und beruflich verlangt Löwitsch von seinem Gefährt viel Platz und Komfort, wenn er von einem Drehort zum anderen fährt.

Der Frontera begleitet den Schauspieler zunächst einmal bei der Produktion der fünften Staffel von „Peter Strohm“ quer durch Deutschland. Danach hat Löwitsch, der auch im echten Leben Ähnlichkeiten mit dem von ihm gespielten draufgängerischen Privatdetektiv aufweist, schon einen zweiteiligen Fernsehfilm geplant.

Autofahren gelernt hat Löwitsch übrigens im Opel Kapitän eines Jugendfreundes. Deswegen ließ der Serienstar es sich nicht nehmen, vor seiner Abfahrt noch einmal die Kapitän Ausstellung im Forum zu bewundern, und alte Erinnerungen wach werden zu lassen.

Den Kopf aus der Büchse gezogen

Werkfeuerwehr rettete Katzenleben

Rüsselsheim (he). Wie sagt der Volksmund so treffend: Übermut tut selten gut. Aber was weiß schon eine neugierige und hungrige Katze von derlei Weisheiten.

Vernunft ist der Katze Sache nicht. Und schon gar nicht an Silvester, wo die Menschen sich auch alle noch so merkwürdig benehmen. So kam es, daß abgebildeter Vierbeiner sich bei einer Spritztour übers Opel-Gelände in eine Notlage bugsierte.

Aber mal ehrlich: Von welchem Haustiger kann man verlangen, daß er an einer wohlriechenden, einladend geöffneten Büchse Katzenfutter einfach so vorbeisclendert. Zumindest das Hineinschauen

wird doch wohl gestattet sein.

Dummerweise erwies sich die Öffnung als kleiner denn die gebotene Vorsicht. So kam es, daß die Katze in der Falle saß. Aber für solcherlei Notfälle gibt es ja bekanntlich die Werkfeuerwehr. Sie befreite das notleidende Geschöpf mit einer Blechschere.



Verschätzt: Der Appetit war größer als die Dose



Stark: Klaus Löwitsch alias Peter Strohm

Blitzlicht

Jürgen Kalinowski

Bochum (hh). „Adam Opel AG, Bochum, Zentrale, Guten Tag“, ertönt eine angenehm ruhige Männerstimme aus dem Hörer – und erstaunt damit alle diejenigen, die eher ein junges „Fräulein“ erwartet hätten.

Das Gesicht, das sich hinter dieser freundlichen Stimme in der Bochumer Telefonzentrale verbirgt, gehört Jürgen Kalinowski.

Als gelernter Meß- und Regelmechaniker startete er 1975 bei Opel in der Fahrzeugendabnahme. Aufgrund eines akuten Rückenleidens wurde er im April 1992 in die Telefonzentrale versetzt. Hier – das heißt im D1 im 4. Stock – leistet er täglich von 7.45 Uhr bis 16.00 Uhr Schwerarbeit.

Denn das Telefon ist immer noch das Kommunikationsmittel Nummer eins. Entsprechend oft klingelt es bei Jürgen Kalinowski. Umgeben von hochmodernen Geräten – die Zeit der Vermittlungsstellen

mit den vielen Knöpfen und Stöpseln gehört lange der Vergangenheit an – bemüht sich der 41jährige um die richtige Verbindung.

Sein oberstes Gebot: Immer die Ruhe bewahren, auch und gerade den Anrufern gegenüber, die nicht gut gelaunt sind. Besonders gefragt sind Kalinowskis Dienste, wenn es darum geht, Mitarbeiter aufzuspüren, die gerade nicht an ihrem Arbeitsplatz sind, auf die aber dringende Nachrichten warten.

Die Freizeit widmet der Vater zweier Töchter ganz der Familie. Und wenn zuhause einmal das Telefon klingelt, geht der Hausherr gelassen an den Apparat und meldet sich kurz und bündig mit „Kalinowski“.



Jürgen Kalinowski