Ausgabe 3/95 · 8. März 1995

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter der Adam Opel AG

Seite 2
Überflieger: Der neue Frontera stellt sich dem Publikum

Seite 4/5
Übermacht: DTM-Calibra gehen auf Punktejagd

Seite 9
Überweisung: VW-Höchstprämie für neuartigen Notrufpiepser

Seite 14
Überlänge: Rüsselsheimer Azubis bauen Corsa Caravan

Strammer Maxx

Mobilität nach Maß: Opel präsentiert in Genf ein Auto in Modulbauweise

Starke Basis: Schon „Mäxxchens" Grundversion ist äußerst variabel

Ausgewachsen: Der große Maxx bietet bis zu sechs Personen Platz

Hallo Taxi: Die etwas andere Variante

Traum vom Raum: Maxx als Pickup

Rüsselsheim (he). Menschen haben unterschiedliche Lebensstile, unterschiedliche Geschmäcker, unterschiedliche Bedürfnisse. Herkömmliche Autos können da kaum mithalten, denn ihre Wandlungsfähigkeit stößt an Grenzen. Doch Maxx, das gestern in Genf vorgestellte neue Automobilkonzept von Opel, weist einen Weg aus diesem Dilemma.

Maxx ist nur knapp drei Meter groß – also fast 75 Zentimeter kürzer als der Corsa -, aber dabei doch ungewöhnlich variabel. Er läßt Wirklichkeit werden, was bisher nur Wunschtraum war: Ein Auto zu besitzen, dessen Platzangebot, Ausstattung und Aussehen der Interessent exakt auf seine persönlichen Anforderungen zuschneiden kann.

Die außergewöhnliche Flexibilität und Variabilität dieser innovativen Zukunftsstudie sind aber nicht die einzigen Charaktermerkmale des vor allem für den Großstadtverkehr der Zukunft gedachten Konzepts.

Es unterscheidet sich auch durch eine Vielzahl anderer erstmals realisierter Ideen von bisherigen Vorschlägen für die Mobilität in Ballungsräumen. Dadurch zeigt das High-Tech-Auto zusätzlich neue Lösungsansätze hinsichtlich Umwelt und Verkehr im kommenden Jahrhundert auf.

Möglich wurde das, weil die Opel-Ingenieure und -Designer beim Entwurf und der Entwicklung des Projekts komplett neue Wege beschritten. So ist beispielsweise die Karosserieaußenhaut nicht aus herkömmlichen Stahlblechen aufgebaut, sondern aus einer stabilen Leichtmetallstruktur. Sie besteht in der Hauptsache aus dünn extrudierten Aluminiumprofilen, einem Material und Konzept, das bekanntermaßen auch im Flugzeugbau Verwendung findet.

Die Vorteile dieses Konstruktionsprinzips, das so exponiert im Außen- und Innendesign noch nicht im Automobilbau eingesetzt wurde, liegen in seinem Herstellungsverfahren: Da das Aluminium nicht zu Platten oder Blechen gewalzt und gepreßt, sondern in einer Spritzdüse geformt wird, lassen sich sehr einfach unterschiedliche Profile beliebiger Länge herstellen. Dadurch ist es relativ einfach möglich, Fahrzeuge mit unterschiedlichen Radständen und Längen zu bauen.

Die Alu-Profile sind beim Opel Maxx zu einer Art Käfig zusammengeschweißt, der eine im doppelten Sinne tragende Rolle spielt: Einerseits garantiert er ein Höchstmaß

Fortsetzung auf Seite 2

Rückruf läuft auf Hochtouren

Rüsselsheim (he). „Was ist mit den deutschen Autos los?" titelte „Bild am Sonntag", als Opel und VW ihre Rückrufaktionen bekanntgegeben hatten. Diese Frage können wir auch nicht beantworten. Nur eines ist sicher: Die Autos mit dem Blitz.

Opel hat die größte Rückrufaktion der Firmengeschichte veranlaßt, um zweifelsfrei jegliche Möglichkeit einer elektrostatischen Aufladung des Tankeinfüllstutzens beim Betanken auszuschließen.

In der jüngeren Vergangenheit waren vereinzelt Fälle bekannt geworden, in denen es bei Fahrzeugen verschiedener Hersteller zu Verpuffungen am Tankeinfüllstutzen während des Tankvorgangs gekommen war – davon betroffen waren auch neun Astra-Modelle.

Unabhängig von den Maßnahmen für Astra-Besitzer bat Opel die Fahrer aller Pkw-Modelle mit Airbag in die Werkstätten, um die korrekte Positionierung einer elektrischen Steckverbindung zu überprüfen.

Um allen Opel-Fahrern gegenüber zügig und verantwortungsvoll handeln zu können, hat das Unternehmen alle Hebel in Bewegung gesetzt. Lesen Sie mehr auf Seite 3. ■

Alarmsignal Abwesenheit

Fehlzeitenrate steigt drastisch – Ihre Ideen sind gefragt

Rüsselsheim (he). Nach einer positiven Entwicklung in 1993 und im ersten Halbjahr 1994 steigt die Abwesensheitsrate seit einigen Monaten wieder kontinuierlich an. Ein Alarmsignal, denn: Laut Betriebsvereinbarung 210 darf die Abwesenheitsrate 1995 nicht über 6,5 Prozent liegen, sonst ist das volle Weihnachtsgeld in Gefahr.

„So ein Mist." Der Kollege ist krank, die Arbeit türmt sich. Da hilft nur eins: Ärmel hochkrempeln und durch. Jeder hat diese Situation schon einmal erlebt. Richtig böse sein kann man dem fehlenden Kollegen trotz aller Mehrbelastung nicht. Schließlich kann es jeden erwischen. Und gegen Viren und Bazillen ist niemand gefeit.

Aber die Erfahrung hat gezeigt, daß Abwesenheit viele Gründe haben kann: Neben gesundheitlichen Problemen zählen auch private Sorgen oder Probleme am Arbeitsplatz zu den Ursachen dafür, daß ein Arbeitnehmer sagt: „Ihr könnt mich alle mal. Ich bleib' heute zu Hause."

So verständlich diese Haltung im Einzelfall sein mag, sie verursacht nicht nur den Kollegen Mehrarbeit, sie kostet auch dem Unternehmen eine ganze Stange Geld und – viel schlimmer – führt zu Wettbewerbsnachteilen und zur Gefährdung von Arbeitsplätzen.

Denn im Vergleich zu anderen GM-Werken liegt Opel bei den Abwesenheitsraten noch immer zu hoch. Hier die Zahlen (Abwesenheit in Prozent nach BV 210, das heißt krank und unentschuldigt abwesend) von 1994: Im Fertigungswerk Rüsselsheim fehlten im Jahresdurchschnitt 8 Prozent der Lohnempfänger und 3,4 Prozent der Angestellten, was eine Gesamt-Abwesenheitsrate von 7,6 Prozent ergibt. Im Werk Bochum fehlten 7,8 Prozent der Lohnempfänger und 2,8 Prozent der Angestellten, ergibt zusammengenommen eine Abwesenheitsrate von 7,3 Prozent.

In Kaiserslautern sehen die Zahlen etwas günstiger aus. Hier lagen die Raten bei 5,7 und 2,9; total bei 5,4 Prozent. AG-weit ergeben sich für 1994 folgende Zahlen: Lohnempfänger 7,4, Gehaltsempfänger 2,8; macht zusammen 6,5 Prozent.

Aber: Im Januar und Februar 1995 stieg die Zahl der Abwesenden drastisch an. So kann es nicht weitergehen, sind sich Geschäftsleitung und Betriebsrat einig. Daher will die Arbeitsgemeinschaft nach BV 210 das Thema stärker ins Bewußtsein der Mitarbeiter bringen. Erstes Ergebnis: In der April-Ausgabe der Opel Post soll es ein vierseitiges „Special" zum Thema Anwesenheit geben, in dem die Problematik von allen Seiten beleuchtet wird.

Zweites Ergebnis für den Standort Rüsselsheim: Die Mitarbeiter sind aufgerufen, sich Gedanken zu machen, wie sich die Abwesenheitsrate verringern läßt. Schreiben Sie der Opel Post (PKZ 10-46) bis zum 31. März. Es gibt attraktive Preise zu gewinnen: Der 1. Preis: Ein Wochenende für zwei Personen mit Eintrittskarten für das Musical „Miß Saigon" in Stuttgart vom 21. bis 23. April, 2. Preis: Zwei DTM-Karten mit Besuch des Fahrerlagers und einem Imbiß im VIP-Zelt. Unter allen Einsendern werden zudem zehn Opel-Bücher von Jürgen Lewandowski verlost. ■

Foto: Gellmann

Schwere Jungs: Für den Aufbau der 44 Tonnen schweren Verbindungsbrücke zwischen dem neuen Karosserieverteilzentrum und der Lackiererei im Werk Rüsselsheim waren ausgewachsene Kräne erforderlich. Wie auf dem Foto zu sehen, bedurften auch die Betonbeine der Brücke „sanfter" Überredungskunst, um sich aufzurichten. Mehr auf Seite 9.

Ganz kurz

Opel Fußball WM: Anmeldeschluß für die Werkteams ist der 31. März. Nähere Auskünfte gibt es unter der Telefonnummer 28 95 (Bochum), 18 10 (Eisenach), 27 98 (Kaiserslautern) und 33 87 (Rüsselsheim). Die Ausscheidungsspiele finden zwischen dem 23. April und 25. Juni statt. Das Endspiel ist Ende August/Anfang September in München.

Zuschüsse steuerpflichtig: Aufgrund einer Entscheidung des Bundesfinanzministeriums ist es Opel nicht mehr gestattet, Beihilfen bei Heirat und Geburt sowie Zinszuschüsse, soweit sie mit späteren Sonderleistungen verrechnet werden, steuerfrei auszuzahlen.

Die nächste Opel Post ist für den 12. April geplant. Anzeigenschluß dafür ist am 15. März.

Klassiker mit inneren Werten

Der neue Frontera hat das Zeug, den Erfolg seines Vorgängers fortzusetzen

Sonniges Gemüt: Spaß mit der nach oben offenen Frontera-Skala

Rüsselsheim (he). „Ei, der hat sich ja gar nicht verändert", mag es so manchem Betrachter entfahren, der den neuen Frontera erstmals zu Gesicht bekommt. Falsch. Der Opel Frontera des Jahres 1995 glänzt vor allem durch innere Werte. Und die haben es in sich.

Mit umfassenden technischen Verbesserungen und einer deutlich aufgewerteten Ausstattung bringt Opel den neuen Frontera auf den Markt. Damit besitzt der vielseitige Freizeit- und Geländewagen alle Voraussetzungen, um in seiner Klasse auch weiterhin die Nummer eins in Europa zu sein.

Zu den markantesten Merkmalen der grundlegend überarbeiteten Modellreihe zählen vor allem ein modernes Fahrwerk sowie neue Motoren, die bei gestiegener Leistung sparsamer geworden sind. Hinzu kommen optimierte Bremsen und ein reichhaltigerer Ausstattungsumfang, darunter auf Wunsch ein Antiblockiersystem.

Auch künftig werden drei Karosserievarianten angeboten: Der viertürige Frontera mit langem Radstand sowie die Ausführungen Frontera Sport und Frontera Sport Soft Top.

Die Kunden können zwischen drei verschiedenen Triebwerke wählen. Ein 2,8-Liter-Direkteinspritzer mit Turbolader (83 kW/113 PS) ersetzt den 100 PS starken Vorgänger. Der neue Selbstzünder beeindruckt vor allem durch sein gutes Drehmoment und den geringen Drittelmix-Werten von 9,4 (Frontera) und 9 Litern (Frontera Sport).

Seine Premiere im viertürigen Frontera feiert der 2,2-Liter-Ecotec-Motor mit 100 kW/136 PS, der im Drittelmix zehn Liter Benzin verbraucht und schon heute die europäischen Abgasnormen von 1996 erfüllt. Der 16-Ventiler löst das 92 kW/ 125 PS starke 2,4-Liter-Aggregat ab. Überarbeitet wurde der Zweiliter-Vierzylinder-Benziner für die Frontera-Sport-Versionen. Das Triebwerk erfüllt jetzt ebenfalls die EG-96-Abgasnorm und braucht im Drittelmix 10,4 Liter auf 100 Kilometer.

Garant für mehr Sicherheit, größeren Komfort und besseres Handling ist das neue Fahrwerk des Frontera. Das gilt vor allem für die neu konstruierte Hinterachse mit zusätzlichem Stabilisator. Die Blattfedern wurden durch progressive Schraubenfedern ersetzt. Auch die Vorderachse erhielt eine geänderte Geometrie. Gasdruck-Stoßdämpfer sind jetzt serienmäßig. Ein weiterer Grund dafür, daß sich die Fahreigenschaften des Frontera – sowohl auf der Straße als auch im Gelände – deutlich verbessert haben.

Das Interieur wartet mit hochwertigen Bezugsstoffen in neuem Design auf. Zusätzlich geben die Innenverkleidung und der strapazierfähige Teppichboden dem Innenraum eine edlere Erscheinung.

Eine umfangreiche Ausstattung ist bereits für die Serienfahrzeuge charakteristisch: Dazu gehören zum Beispiel getönte Scheiben, Dachreling (Frontera), herausnehmbares Sonnendach (Frontera Sport), Servolenkung, Unterfahrschutz, elektronische Wegfahrsperre (im Diesel ab Herbst '95), Zentralverriegelung inklusive Heckklappe (Frontera), höhenverstellbare Gurtumlenkpunkte sowie Umluftschaltung.

Seine Käufer überzeugt der Frontera vor allem durch seine Vielseitigkeit sowie seine ausgewogenen Eigenschaften auf der Straße und im Gelände. Kein Wunder, daß er seit Oktober 1992 nahezu unangefochten die Nummer eins in seinem Segment ist. Bis Ende 1994 wurden über 116 000 Einheiten hergestellt. Das neue Modell hat das Zeug dazu, diese Erfolgsstory fortzusetzen.

Familienfoto: Die neuen Modelle überzeugen durch technische Neuheiten

Dasein mit Design: Frontera-Interieur '95

Fotos (3): Opel

Fortsetzung von Seite 1:

Strammer Maxx

an Sicherheit, andererseits bildet er die Basis für die modulare Bauweise, den eigentlichen Clou des Maxx. Das scheinbar festgefügte Gerüst des kompakten Kleinen ist nämlich keineswegs starr, sondern es läßt sich nahezu beliebig verändern.

Im Klartext: Statt eines „Mäxxchens", sprich der zweitürigen Grundversion, kann ebenso ein „Maxx", eine viertürige Lang-Variante mit vier oder sechs Sitzplätzen, gebaut werden. Oder: Auf der gleichen Plattform entsteht ein cabrioähnliches Freizeitmobil, ein Pickup, ein Offroader, ein Werkstattwagen für den Handwerker und ein neuartiges Taxi. Welche Version geliefert wird, entscheidet bei der Bestellung einzig und allein der Käufer.

Doch damit nicht genug: Der Käufer kann das Auto zwar nicht nachträglich in seinen Abmessungen verändern, doch bei der Gestaltung des äußeren Erscheinungsbildes und der Innenausstattung hat er erneut freie Hand. Beispiel Innenraumnutzung: Sind beispielsweise nur zwei Sitzplätze und Raum für viel Gepäck gefragt, bietet die Kurzversion – bei einer Länge von 2975, einer Breite von 1575 und einer Höhe von ebenfalls 1575 Millimetern – eine diagonal drehbare Vordersitzbank und einen Kofferraum, der mit einem Volumen von rund 500 Litern das Großformat eines Astra Caravan erreicht. Sollen dagegen vier Personen unterwegs sein, wird einfach eine Rücksitzbank sicher in der Struktur verankert.

Beendet ist die Flexibilität des Opel-Konzeptes damit allerdings noch lange nicht. Denn auch bei der Wahl der Ausstattung gilt: Fast alles ist dank der ebenfalls im Innenraum realisierten Modulbauweise machbar. Möglich wird dies durch eine neue Lösung des Themas „Armaturentafel". Träger für Instrumente und Schalter ist keine herkömmliche Konstruktion, sondern ein extrudiertes Aluminiumprofil in Form eines großen „C".

In dieses frei im Innenraum sichtbare Profil werden alle Ausstattungselemente mit einfachen Halterungen eingefügt. Etwa das Cockpit, dessen Anzeigen den Fahrer entweder mit einfachen Analog-Instrumenten oder mittels eines mit einem PC gekoppelten Display informieren. Platz finden dort ebenfalls auf Wunsch lieferbare Details wie etwa eine Klimaanlage, ein Audiosystem, Telefon und Fax oder der Beifahrer-Airbag. Auch nachträglich.

Der Lebensretter für den Fahrer gehört dagegen zur Grundausstattung des Maxx, der außerdem serienmäßig mit ABS ausgestattet ist und eine stabile, geschlossene Aluminiumstruktur aufweist. Denn Sicherheit hatte beim Entwurf der Studie einen ebenso hohen Stellenwert wie die Flexibilität des Konzepts.

Bestandteil des Konzepts ist ebenfalls die Schonung der Umwelt. Maxx wiegt nur etwa 600 Kilo, was dem Ziel des sparsamen Umgangs mit Kraftstoff entgegenkommt. Ein fahrfertiger Prototyp, den die Opel-Entwicklung nun als nächste Stufe des Projekts vor Augen hat, könnte mit modernen Drei- und Vierzylinder-Mehrventilmotoren ausgerüstet werden, die etwa 30 beziehungsweise 50 PS leisten. Damit wäre ein Drittelmix-Verbrauch mit einer 3 vor dem Komma möglich. Denkbar sind später auch alternative Antriebskonzepte. Nicht zuletzt ist es das Ziel von Opel, mit der Öffentlichkeit eine Diskussion über die Studie zu führen. Für die Ingenieure und Designer ist Maxx kein Patentrezept, sondern vor allem ein Denkanstoß. Folgerichtig ist die Premiere in Genf für sie ein Ansatz, um Möglichkeiten des Konzepts durch Kritik und Anregungen weiter auszuloten.

Kein Schmähling: Maxx auf dem Weg in die Autofahrerherzen?

Zauberhaft: Maxx bietet die Modulbauweise auch im Innenraum

Fotos (2): Opel

Konzept nach Maß

Zukunftsweisend: Opel in Genf

Genf (he). Innovativ, intelligent, individuell – was für Maxx zutrifft, gilt auch für die Präsentation von Opel auf dem 65. Genfer Automobilsalon vom 9. bis 19. März.

Ungewöhnlich wie das Auto ist auch die Präsentation von Maxx in Genf. Unter dem Motto „Wir entwerfen das Konzept, Sie entwerfen Ihr Auto," werden die Besucher zu einer Reise in die Welt von Maxx eingeladen.

Bewegt von konzentrischen Laufbändern können die Besucher in einer Mischung aus anschaulicher Information und intelligenter Unterhaltung die Fülle der Ideen rund um Maxx entdekken. Acht Stationen, in inhaltlich verschiedene Aspekte gegliedert, nutzen die vielfältigsten Mittel der Darstellung von Materialien aus der Natur bis hin zu modernsten Computersimulationen.

Darüber hinaus unterstreicht Opel in Genf mit seiner aktuellen Modellpalette, wie zukunftsorientiertes Denken schon heute die Produkte des Unternehmens bestimmt. Zum Beispiel anhand des neuen Frontera (siehe oben).

Außerdem steht der Opel Tigra, das erste kompakte Coupé eines europäischen Herstellers, vor der Markteinführung in der Schweiz und feiert daher in Genf seine lokale Premiere.

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
Plieninger 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.

Blitzschneller Rückruf

In 24 Stunden von Null auf Hundert: Mit der Astra-Aktion bekennt sich Opel zu seiner Verantwortung

Rüsselsheim (la/he). Die Telefondrähte glühten, die Erklärungen kamen im Dauertakt. Rund um die Uhr stand eine Opel-Expertenrunde zum Thema „Astra-Rückruf-Aktion" Rede und Antwort. Die „Task Force" gab Auskunft auf alle brennenden Fragen und machte deutlich: Opel bezieht eindeutig Stellung und meint es ernst mit der Verantwortung, sprich: dem Qualitätsversprechen gegenüber allen Kunden.

Das Thema ist heiß. Blickt man aber kühl in das Feuer der Fakten, wird es sehr schnell kalt. Nur ein verschwindend geringer Prozentsatz der Fahrzeuge mit dem Blitz war betroffen: Von weltweit 2,3 Millionen verkauften Astra kam es bei neun zu Verpuffungen und in allen Fällen war laut Gutachten die Einrichtung der Tankstellen nicht in Ordnung. Zudem: Den allein im Jahr 1994 vorgenommenen 36 Millionen Astra-Tankvorgängen in Deutschland stehen nur zwei Fälle gegenüber, in denen es zu einer Verpuffung durch elektrostatische Aufladung kam. Nennenswerte Sachschäden oder Verletzungen gab es nicht. Und: Unter den bekannten Fällen befinden sich auch Fahrzeuge anderer Hersteller.

Dennoch hat Opel blitzartig geschaltet, entschlossen und verantwortungsbewußt alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die Wahrscheinlichkeit einer elektrostatischen Aufladung am Astra-Tankeinfüllstutzen ab sofort hundertprozentig auszuschließen.

Zentrale Schaltstelle der groß angelegten Nachrüstaktion war Rüsselsheim. Zügig und exakt wie eine Getriebe-Automatik legte die Organisation einen Gang nach dem anderen ein und lief mit einem leistungsstarken Motor aus Mitarbeitern, Zulieferern und Vertrags-Händlern aus dem Stand zur Höchstleistung auf.

Erster Gang: ***Sofortmaßnahmen in der Produktion***

Die Fahrt steht unter dem Motto „Absoluter Risikoausschluß". Bereits seit dem 17. Februar montieren Mitarbeiter im Werk Bochum ein selbstklebendes, leitfähiges Metallband am unteren Rand der metallischen Einfüllöffnung des Tanks, dem sogenannten Renksockel. In Kürze bekommen alle Astra serienmäßig eine geänderte Manschette am Einfüllstutzen. Beide Lösungen sorgen in jedem Fall, auch bei Mängeln an der Tankanlage, für die nötige Erdung und schließen eine elektrostatische Aufladung zuverlässig aus. Risiko neuer Verpuffungsfälle: gleich null.

Zweiter Gang: ***Der Blitz läuft auf Hochtouren***

Nach der Umstellung der Produktion schaltete Opel blitzschnell in den nächsten Gang. Innerhalb von 24 Stunden griff das Räderwerk aller Maßnahmen, die den reibungslosen Ablauf der weltweiten Aktion garantieren. Jetzt arbeiten die Mitarbeiter aus allen Bereichen vollsynchronisiert an der Umsetzung des Fahrplans. Die ersten Meter legt die GM-Tochter Electronic Data Systems (EDS) zurück. Im Eiltempo trimmt sie ihre Rechner auf die Funktion „Suche alle Astra-Fahrgestellnummern". Liegen die vor, meldet ein Mitarbeiter umgehend alle Nummerncodes an das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg. Das wiederum ermittelt die aktuellen Adressen aller Astra-Besitzer und gibt Rückmeldung an Opel, falls Astra-Fahrer umgezogen oder Zweitbesitzer sind oder ihr Fahrzeug als Reimport gekauft haben. Garantie wird selbstverständlich auch bei Gebrauchtwagen gewährt.

Gleichzeitig verhandelt einige Türen weiter ein anderer Mitarbeiterstab mit Opel-Zulieferern. Flexibilität in der Produktion, Kapazitäten, Lieferbedingungen und -fristen sowie Kostenübernahme sind hier die Themen. Das besonders schnelle Automatik-Sportprogramm muß der westdeutsche Zulieferer einlegen. Schließlich will die Metallschelle rund um den Globus bei der Händlerschaft verfügbar sein. „Wir arbeiten mittlerweile mit einer zweiten Maschine rund um die Uhr im Dreischichtbetrieb", vermeldet der Zulieferer. „Bei einem Ausstoß von 120 000 Schellen täglich haben wir den Gesamtbedarf binnen vier Wochen gedeckt."

Global muß die nächste Aufgabe gelöst werden: Die Organisation der weltweiten Verteilung der Ersatzteile, und zwar in einer der jeweiligen Betriebsgröße angepaßten Anzahl. Wer liefert am schnellsten an welchen Ort? Wie lassen sich die sternförmigen Auslieferungen von Rüsselsheim aus logistisch am perfektesten koordinieren? Bahn, Lkw, Schiff – jede Transportart wird geprüft. Wer sorgt dafür, daß auch eventuelle Nachlieferungen sofort auf die Reise gehen? Fragen über Fragen, auf die innerhalb von Stunden Antworten gefunden werden.

Besonders eilig haben es die für die Information zuständigen Mitarbeiter: Schließlich haben sie die wichtige Aufgabe, die Vertrags-Händler- und Opel-Teilewerke in aller Welt über die Aktion zu unterrichten. Übersetzungen werden in Windeseile angefertigt, Informationsblätter entworfen und spezielle Telefon- und Datenleitungen eingerichtet. Ohne die ständige Verbindung zur Zentrale geht nichts. Sie muß für jeden Händler und Kunden jederzeit ansprechbar sein.

Parallel schaltet Opel die Öffentlichkeit ein – und schon glühen die Drähte. Journalisten und Kunden wollen umfassend informiert sein. Die Opel-Spezialisten antworten: Offen, direkt und geduldig dämmen sie die emotional angeheizte Lage mit großem Sachverstand ein. Im europäischen und nichteuropäischen Ausland übernehmen Mitarbeiter vor Ort dieselbe Aufgabe. Verantwortung endet für Opel nicht an einer Landesgrenze.

Dritter Gang: ***Persönliche Briefe***

Service steht auch für die Opel-Vertragshändler an erster Stelle. Sofort, nachdem das Unternehmen sie informiert und mit Teilen versorgt hat, verständigen sie ihre Kundschaft mit persönlichen Briefen über die Astra-Rückrufaktion. Meldet sich ein Kunde nicht, versuchen die Mitarbeiter des jeweiligen Händlers, ihn telefonisch zu erreichen und schreiben ihn mindestens noch ein zweites Mal an. Dem Ansturm gewachsen, warten sie auf die ersten Kunden, die denn auch kommen ...

Vierter Gang: ***Rasche Abhilfe***

... und bis in den späten Freitag abend zufriedengestellt werden. Auch samstags und sonntags öffnen die Händler ihre Werkstattpforten, bieten neben der Nachrüstaktion persönliche Gespräche an – die Mitarbeiter sind stets in voller Besetzung dabei.

Der reibungslose Service wird durch kleine Aufmerksamkeiten am Rande optimiert. Während der zehn Minuten, in denen die Mechaniker die Metallschelle am Renksockel montieren, stehen für die Astra-Kunden Kaffee und Brezeln bereit, hin und wieder werden sogar rote Rosen überreicht. Für die Kunden selbst ist die ganze Aktion natürlich kostenlos. Mit der Verantwortung übernimmt die Adam Opel AG selbstverständlich auch alle Kosten.

Inzwischen steuert die flott in Fahrt gekommene Aktion mit Vollgas auf ihr Ziel zu: Dank der großen Bereitschaft der Kunden, dem Aufruf nachzukommen, dürften rund 80 Prozent aller Astra-Modelle bereits innerhalb von drei Wochen nachgerüstet sein.

Damit ist das vermeintlich heiße Eisen endgültig verpufft.

Schnelle Abhilfe: In der Werkstatt wird die Klemme zunächst...

...möglichst fest auf dem Renksockel aufgesetzt, dann mit dem...

Fotos (3): Leitscher

...Seitenschneider festgezogen und anschließend richtig positioniert

Foto: Gellmann

Eilpost: Der Teileversand läuft auf Hochtouren

Fotos (3): Kemmerich

Aus der Klemme: Der Zulieferbetrieb produziert im Dreischichtbetrieb täglich 120 000 Lochbandklemmen für Opel

Sahnestück

Volker Strycek über die technischen Raffinessen des neuen DTM-Calibra

Rüsselsheim (ub). Anfang September 1994 wurde der erste Strich auf dem Zeichenbrett gezogen, im Januar erlebte der neue DTM-Calibra bereits sein erstes Roll-out. Die ersten Meter mit Entwicklungsfahrer und -Koordinator Volker Strycek am Steuer legte der Flitzer auf dem Testgelände in Dudenhofen zurück, dann folgte der zehntägige Test mit den Werksfahrern in Südafrika. „Ohne den enormen Einsatz der Mechaniker des Test-Teams wäre das nicht möglich gewesen", erklärt Volker Strycek.

„Wir sind ein kleines Team, das aber sehr effektiv arbeitet. Vor allem während der Saison erhalten wir mit den Ingenieuren und Mechanikern der Opel Teams Joest und Rosberg aber auch noch wichtige Unterstützung." Die gesamte Motorsport-Abteilung in Rüsselsheim zählt 35 Mitarbeiter. Jeder der Ingenieure betreut sein Fachgebiet: Klaus Capellari (Motor), Eckhardt Döhrer (Konstruktion), Martin Holzhofer (Fahrwerk), Thomas Köppen (Elektronik und Telemetrie) und Charles Nichol (Getriebe, Lenkung und Hydraulik).

Gemeinsam mit den Entwicklungspartnern wie etwa Bosch (Elektronik), Cosworth (Motor), x-trac (Getriebe) oder Williams (Lenkung und Hydraulik) wurde der allradangetriebene Opel Calibra V6 in den Wintermonaten erheblich weiterentwickelt. „Es ist kein Stein auf dem anderen geblieben", betont Volker Strycek.

Bei der Gesamtkonzeption des nun etwas leichteren, tiefer liegenden Autos wurde die Gewichtsverteilung noch einmal verbessert. Unter anderem bedingt dadurch, daß das vordere Differential jetzt nicht mehr unter dem Motor, sondern dahinter sitzt, konnte der Schwerpunkt nach unten und weiter nach hinten verlagert werden.

Der Stahlüberrollkäfig wurde im TEZ per Computer neu berechnet und nun anders verschweißt, was die Karosserie noch weiter versteift. „Obendrein dient das der Sicherheit", weiß Strycek. „Für diesen wichtigen Aspekt haben wir beispielsweise auch die Bremsanlage und das ABS sowie die Positionierung des Tanks verbessert." Zwei der insgesamt 140 Liter bleifreien Sprit fassenden Kammern sind unter der (natürlich fehlenden) Rückbank eingebaut, eine befindet sich im Kofferraum.

„Für das neue Fahrwerk haben wir kein einziges Vorjahresteil verwendet", erklärt der Entwicklungskoordinator weiter. Gemeinsam mit Williams wurde eine neue computergeregelte, hydraulisch unterstützte Servolenkung entwickelt, die auf Formel-1-Technik basiert.

Das 95er Reglement der DTM stellt erstmals die Radaufhängung frei, bis dato mußte sie dem Serienprinzip entsprechen. Jetzt erleichtern Doppelquerlenkerachsen mit waagerechten, gut erreichbaren Stoßdämpferelementen, angesteuert über Pushrod- und Kipphebelsystem, die Einstellarbeiten. Die Radträger sind aus gegossenem Magnesium, die BBS-Felgen aus Magnesium geschmiedet, und die Radnaben bestehen aus Titan.

Das sequentiell geschaltete Sechsgang-Getriebe wurde durch eine computergesteuerte Hydraulik ergänzt. Volker Strycek: „Eine Semiautomatik ermöglicht die Halbierung der Schaltzeiten, obwohl sie bei jedem Schaltvorgang kuppelt und Zwischengas gibt, was den Motor schont." Die Antriebselemente Getriebe und vorderes Differential wurden so modifiziert und eingebaut, daß der Motor jetzt schnell und separat getauscht werden kann.

„Das ist gerade bei einem Allradauto eine sensationelle konstruktive Leistung", begeistert sich der Bochumer, „mit vier Schrauben können wir den Motor jetzt komplett und fertig befüllt an den Getriebeflansch anschrauben." Die Leistung des kompakten 2,5-Liter-V6-Motors wurde mit Detailverbesserungen – etwa Verminderung der Reibung, größere Ventile, geänderte Auspufführung und vor allem optimierte Elektronik – von 420 auf 450 PS bei 11 500 U/min gesteigert.

„Man sieht ihm gar nicht an, wieviel Arbeit in ihm steckt", sagt Strycek mit Blick auf den neuen Calibra. Die aerodynamischen Veränderungen an der Karosserie sind allerdings leicht auszumachen: Die veränderte Front mit neu positionierten Kühlern fällt durch einen in der Mitte hochgezogenen Spoiler auf, der den Abriß des aerodynamisch nutzbaren Luftstroms unter dem Auto auch beim vollständigen Einfedern verhindert.

Der Diffusor am unteren Heck des Wagens erhielt einen neuen Winkel und ist außerdem elastisch aufgehängt. Deutlich zu sehen sind auch die geänderten Seitenpartien. Die Schweller gehen harmonisch in die höheren Radläufe über, die ihrerseits neue Radhausentlüftungen bekommen haben.

Flagge gezeigt: Künftig soll Opel häufiger die Nase vorn haben

„Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit mit Opel"

Im Interview: Klaus Ludwig, sein neuer Arbeitsplatz und die Saison 1995

Rüsselsheim (he). Die Opel Post sprach mit Tourenwagenstar Klaus Ludwig – fünfmaliger deutscher Meister und amtierender DTM-Titelträger – über den Klasse-1-Opel Calibra V6 und seinen Beruf.

Klaus Ludwig, Sie sind einer der erfahrensten und wohl der erfolgreichste deutsche Tourenwagen-Pilot. Welchen Eindruck haben Sie von Ihrem neuen Arbeitsplatz, dem Opel Calibra?

Zunächst muß ich dem Opel-Entwicklungsteam ein großes Kompliment dafür machen, daß wir bereits im Januar zu den ersten Testfahrten mit dem 95er Auto ausrücken konnten, denn das bedeutet einen Zeitvorteil für weitere Detailverbesserungen. Da ich ja in der vergangenen Saison Mercedes fuhr, kann ich natürlich keine vergleichenden Aussagen gegenüber dem 94er Calibra machen. Aber auf jeden Fall haben wir auf dem Grand Prix-Kurs von Kyalami in Südafrika ein zehntägiges, umfangreiches Testprogramm ohne nennenswerte Probleme abgespult. Ich kam auf Anhieb gut mit dem Allradantrieb zurecht, der für mich ja Neuland bedeutet. Außerdem war speziell dieser Test in Südafrika eine hervorragende Generalprobe für traditionelle Hitzeschlachten wie etwa das Norisring-Rennen. Insgesamt ist mein Eindruck vom Klasse-1-Calibra äußerst positiv.

Ein Königreich für einen Opel: Klaus Ludwig an seinem schnellen Arbeitsplatz

Was begeistert Sie am Rennsport?

Erstens die Art des Arbeitens. Motorsport ist im Prinzip ein Mannschaftssport. Das Zusammenspiel der Ingenieure, Mechaniker und Fahrer ist entscheidend für den Erfolg. Hinzu kommt die Technik. Neue, ehrgeizige Entwicklungen faszinieren mich. Wenn einer in der Box eine konstruktive, vielleicht sogar rettende Idee hat, freut sich das Team genauso wie über eine schnelle Runde von mir. Und drittens ist da der unberechenbare Faktor Glück, der die Sache zusätzlich spannend macht.

Was ist für Sie das wichtigste in Ihrem Leben – der Rennsport?

In meinem beruflichen Leben ist es unbedingt der Rennsport, für den ich alles gebe. Ich bin glücklich und dankbar, meinen Traumberuf ausüben zu können, und ich denke, daß diese Liebe zum Beruf auch einen Teil des Erfolges ausmacht. Das ist wohl in jedem Beruf so. Privat ist fraglos meine Familie für mich das wichtigste. Am wohlsten fühle ich mich zu Hause bei meiner Frau Marion und meinen beiden Söhnen Nico und Luca.

Wie fühlen Sie sich als neues Mitglied der Opel-Familie. Haben Sie schon die ersten Autogrammwünsche von Opel-Fans im Briefkasten gefunden?

Oh ja, jede Menge sogar. Vor allem habe ich mich sehr über die vielen begleitenden und sehr persönlichen Worte gefreut. Diese Post gibt mir das Gefühl, in dieser Familie herzlich willkommen zu sein.

Sie sind von dem Mercedes, mit dem Sie viele Siege errungen haben, in den Calibra umgestiegen, der im vergangenen Jahr relativ häufig ausgefallen ist. Macht Ihnen das keine Sorgen?

Nein, überhaupt nicht. Zum einen habe ich schon mit jedem Fahrzeug jeden Herstellers Ausfälle erlebt, auch im vergangenen Jahr, das ist ganz normal. Zum anderen ist in der technisch anspruchsvollsten Tourenwagen-Klasse der Welt ein Lehrjahr das mindeste, was ein Werk braucht, um die wichtigsten Fehlerquellen zu analysieren und auszumerzen. Basierend auf den Erfahrungen der vergangenen Saison hat Opel in den Wintermonaten ein neues Auto entwickelt.

Was erwarten Sie von der DTM-Saison 1995?

Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit mit Opel und meinem langjährigen Freund Keke Rosberg, rechne mit dem einen oder anderen Sieg für den Calibra und erhoffe mir eine gute Plazierung in der Meisterschaft.

Bei Stern und Schlange soll der Blitz einschlagen

Sechs Calibra gehen an den DTM-Start – Starke Piloten-Crew beisammen

„Die vergangene Saison war für uns ein Lernjahr. Wir haben viele Erfahrungen, gute wie schlechte, gesammelt und wollen jetzt davon profitieren", sagt Opel-Sportchef Walter Treser mit Blick auf die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft 1995. Wenn es nach Treser, den Opel-Werksfahrern und vor allem den Tausenden von Opel-Fans geht, dann soll in dieser Saison möglichst oft der Blitz beim Stern und bei der Schlange einschlagen.

Der Stern, das ist eine Armada von zehn Mercedes C-Klasse, die von ebenso erfahrenen wie heißspornigen Piloten über den Asphalt gejagt werden. Die Schlange, das sind nicht weniger viele Alfa Romeo 155 Ti, an deren Volants vor allem Formel-1-Piloten drehen.

Doch auch der Blitz präsentiert sich mit verstärkter Kraft. Sechs Opel Calibra V6, also doppelt soviele wie im Vorjahr, werden beim Saisonstart am 23. April in Hockenheim antreten. Und das Opel-Sextett hat es in sich: ein ehemaliger Formel-1-Weltmeister (Keke Rosberg), ein ehemaliger Sportwagen-Weltmeister (Yannick Dalmas), drei Formel-1-Piloten (Rosberg, Dalmas, JJ Lehto), drei Le Mans-Gewinner (Klaus Ludwig, Manuel Reuter, Dalmas), einen fünffachen Deutschen Meister (Ludwig), einen vierfachen portugiesischen Tourenwagen-Meister (Ni Amorim).

Reuter, der Opel 1994 den ersten Sieg bescherte, und Dalmas steuern zwei Calibra im offiziellen, weiß-gelben Motorsport-Design, die vom Opel Team Joest vorbereitet werden. Zwei weitere Calibra, zunächst Vorjahres-Autos, später 95er Modelle, setzt die erfahrene Joest-Mannschaft für zwei Semiwerksfahrer ein, für JJ Lehto und Ni Amorim. „Vier Autos vorzubereiten und einzusetzen, verlangt einen großen Aufwand, aber dieser Herausforderung stellen wir uns gerne", so Teamchef Reinhold Joest.

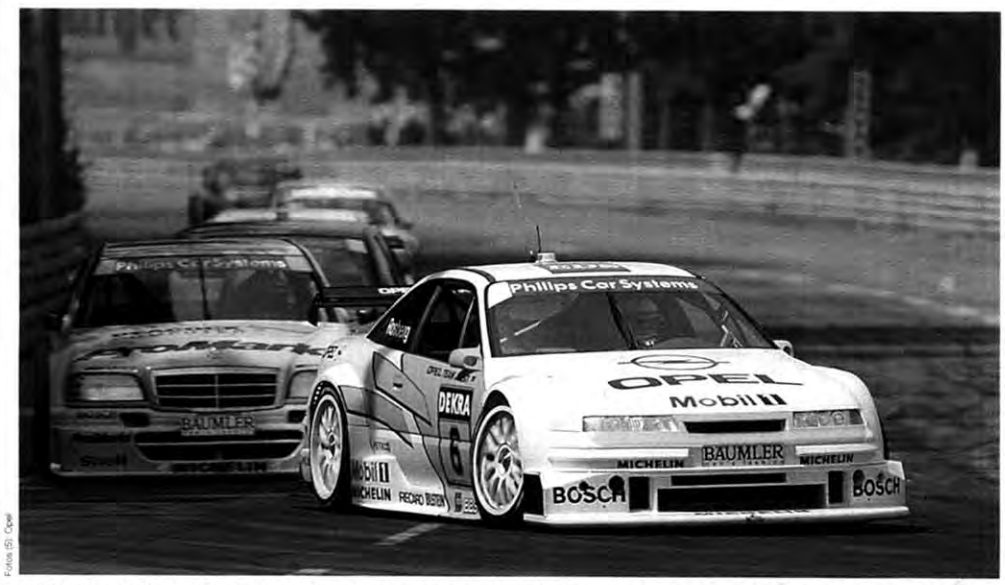
Rosberg und Ludwig sitzen im Cockpit zweier Werks-Calibra, die mit einer gelungenen weiß-gelb-blau Lackierung im Feld der 26 Klasse-1-Boliden schnell auszumachen sein werden. Rosberg ist dabei sein eigener Chef, denn diese beiden Rüsselsheimer Sportcoupès setzt das neugegründete Opel Team Rosberg ein, das der Finne in Neustadt an der Weinstraße in Windeseile aus dem Boden gestampft hat. „Wir arbeiten auf Hochtouren, um bis zum ersten Rennen topfit vorbereitet zu sein", so der vielbeschäftigte Rosberg. „Es läuft alles nach Plan."

Auch in Rüsselsheim wird engagiert gearbeitet, konsequent die Entwicklung des ersten 95er Calibra vorangetrieben. Nach dem Test in Kyalami folgten im Februar neben einigen Runden in Dudenhofen Testfahrten in Mugello nördlich von Florenz, während im nahen Vallelunga mit dem 94er Calibra Reifentests gefahren wurden. Anfang März geht es nach Estoril in Portugal, wo erstmals auch Lehto und Amorim im Calibra-Cockpit sitzen werden.

Ein umfangreiches und ehrgeiziges Entwicklungs- und Test-Programm, das Opel zusammen mit den Teams Joest und Rosberg durchzieht. Eine Erholungspause vor dem Start in eine stets strapaziöse Saison gibt es trotz des um zwei Wochen verschobenen Auftakts nicht. „Wir müssen diese Zeit konsequent nutzen, denn die Konkurrenz schläft ja auch nicht", so Walter Treser.

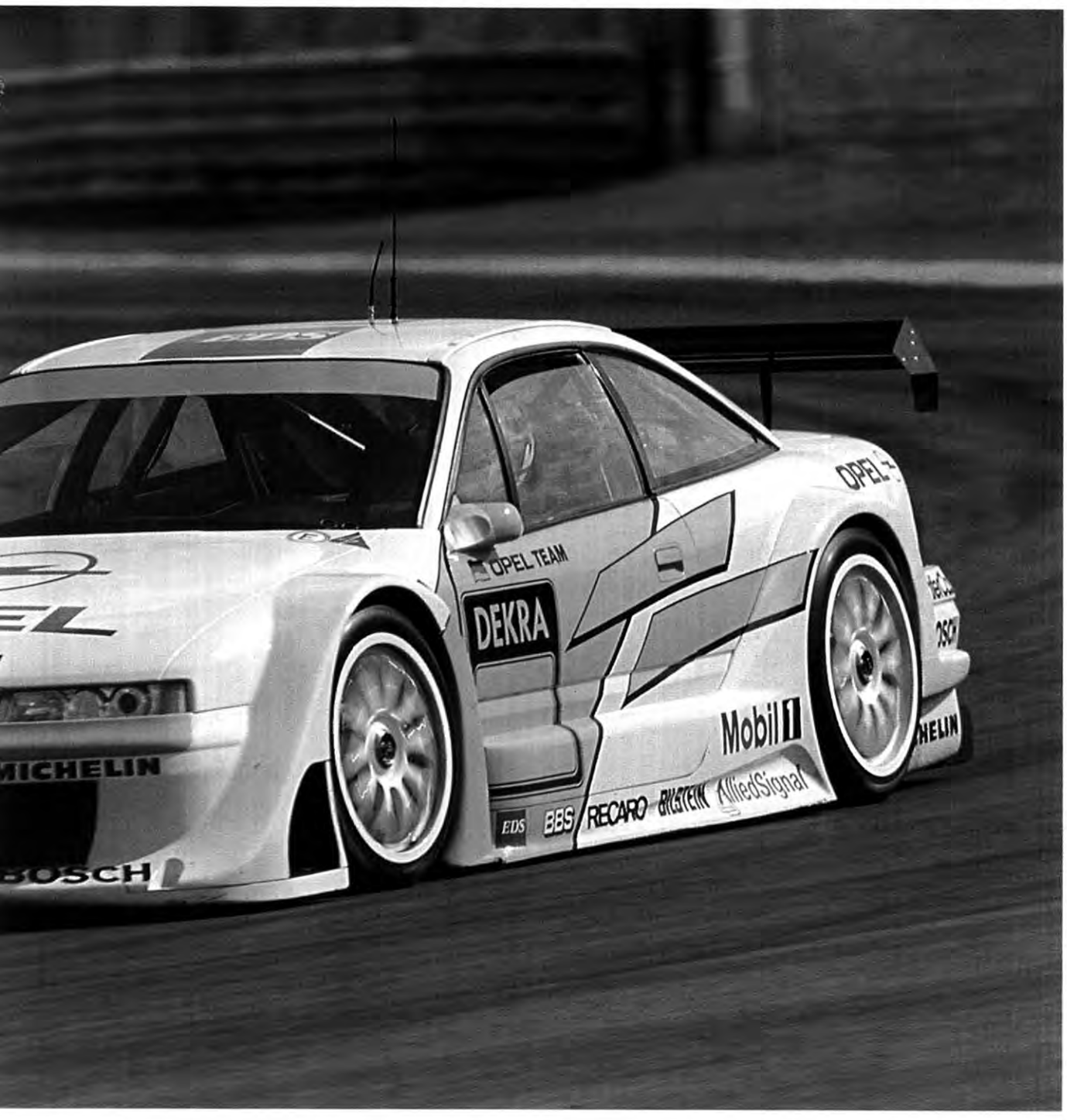
Den einen oder anderen Sieg, das wünscht sich die Opel-Motorsport-Mannschaft. „Nach dem Lehrjahr folgt nun unser Gesellenjahr", dämpft Walter Treser jedoch etwas die Erwartungen.

Belagerungszustand: Die treuen Fans und ihr Objekt der Begierde



Fotos (5): Opel

Lieblingsstellung: Die Fans sehen den Calibra am liebsten, wenn er den anderen den Auspuff zeigt



Kartenreservierung

Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft '95

Bei der diesjährigen DTM haben Sie die Möglichkeit, für alle Rennen im In- und Ausland Karten verbindlich zu bestellen.

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Coupon bis zum 31. März 1995 an die Abteilung **Innerbetriebliche Kommunikation, PKZ 36-02**. Für die Rennen in Hockenheim (22.-23.4.95 und 7.-8.10.95) stehen jeweils 3 500 Karten zur Verfügung. Der Verkauf der Karten erfolgt in Rüsselsheim durch die Propeller AG. Über die genauen Verkaufszeiten werden Sie rechtzeitig durch Plakate informiert.

Die Mitarbeiter in Bochum, Kaiserslautern oder Eisenach schicken den Coupon bitte auch an die Abteilung Innerbetriebliche Kommunikation Rüsselsheim. Der Verkauf der Karten erfolgt dann vor Ort und wird entsprechend durch Plakate bekanntgegeben.

Name

Abt.-/Stammnr. Werk

Telefon

6.-7.5.1995	☐	**Avus in Berlin** Karten (ca. 50,– pro Karte)
20.-21.5.1995	☐	**Mugello (Italien)** Karten (ca. 50,– pro Karte)
3.-4.6.1995	☐	**Helsinki (Finnland)** Karten (ca. 50,– pro Karte)
24.-25.6.1995	☐	**Norisring in Nürnberg** Karten (ca. 50,– pro Karte)
8.-9.7.1995	☐	**Donington (England)** Karten (ca. 50,– pro Karte)
22.-23.7.1995	☐	**Diepholz** Karten (ca. 50,– pro Karte)
5.-6.8.1995	☐	**Estoril (Portugal)** Karten (ca. 50,– pro Karte)
19.-20.8.1995	☐	**Nürburgring** Karten (ca. 50,– pro Karte)
2.-3.9.1995	☐	**Frankreich** Karten (ca. 50,– pro Karte)
16.-17.9.1995	☐	**Singen** Karten (ca. 50,– pro Karte)

Corsa „Eisenach" geht an den Start

Neuer Kleinwagen soll Marktführerposition ausbauen

Eisenach (med). Vor der historischen Kulisse der Wartburg präsentierte Opel der Öffentlichkeit jetzt das neue Modell „Eisenach". Mit Wartburg-Silhouette versehen, rollt der Corsa künftig in der thüringischen Stadt vom Band und wird ausschließlich in den neuen Bundesländern vertrieben.

Als großen Vertrauensbeweis in das hiesige Opel-Werk bezeichnete der Präsident der Opel Eisenach GmbH, Eric Stevens, die Namensgebung „Eisenach" für das neue Corsa-Einsteiger-Modell.

Zugleich, so Stevens bei der offiziellen Pressevorstellung des Fahrzeuges, sei der Name auch Verpflichtung, das erfolgreiche Qualitätskonzept von Opel in Eisenach konsequent weiterzuführen.

Andreas Röder, bei Opel für den Fahrzeugverkauf und die Händlerbetreuung in Thüringen zuständig, nannte als ein Unternehmensziel mit dem Corsa Eisenach, die Marktführerschaft, die Opel seit 1990 in Thüringen innehabe, zu behaupten und weiter auszubauen.

Mit umfangreichen Werbeaktivitäten, Anzeigen- und Verkaufskampagnen soll der Corsa „Eisenach" als Thüringer Produkt in den neuen Bundesländern bekannt gemacht werden.

„Opel baut auf Eisenach und Eisenach baut auf Opel", so brachte Oberbürgermeister Dr. Peter Brodhun seine Freude über das neue Corsa-Modell zum Ausdruck. Er beglückwünschte Opel zu der Entscheidung, dem Corsa den Beinamen der Wartburgstadt zu geben, und freute sich über einen zusätzlichen Werbeträger Eisenachs.

Seine Zuversicht in das neue Opel-Modell dokumentierte das Stadtoberhaupt mit einem Qualitätsstempel, den Brodhun an den ersten Corsa Eisenach anbrachte.

Zur Serienausstattung des neuen Modells zählen ein Full Size Airbag für Fahrer und Beifahrer, ein Fünfganggetriebe und der besonders wirtschaftliche 1,2-Liter-Motor mit 33 kW/45 PS. Mit einem Verbrauch von 5,9 Litern pro 100 Kilometer (Drittelmix) ist der Corsa „Eisenach" das sparsamste Fahrzeug mit Benzinmotor.

Von innen einstellbare Außenspiegel, eine Nebelschlußleuchte und Gasdruckstoßdämpfer sind unter anderem Bestandteile der Serienausstattung. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt 17 700 Mark.

Fotos (2): Opel

Nomen est Omen: Der Corsa „Eisenach" soll sich in den neuen Bundesländern zum Renner entwickeln

Überzeugend: Corsa-Qualität aus Eisenach für den „Eisenach"

Viel Pech im kleinen Finale

SG Hörseltal blieb der vierte Platz

Eisenach (yl). Zweimal ein unglücklicher vierter Platz: So endete für die Gastgeber das von Opel Eisenach und der SG Hörseltal Stedtfeld organisierte Fußballturnier für die C-, D- und E- Jugend.

Insgesamt 34 Mannschaften in der Stärke von fünf beziehungsweise sechs Spielern kämpften beim „Opel-Junioren-Cup" in der Werner-Aßmann-Halle in Eisenach um das runde Leder und gute Plazierungen.

Sieger in der C-Jugend wurden die Spieler von Rot-Weiß Erfurt vor SV Gera und Sachsen Leipzig. In der D-Jugend gewann die Mannschaft aus Oberzwehren vor ESV Erfurt und Borussia Eisenach. Bei den jüngsten Fußballern sicherte sich Rot-Weiß Erfurt den Titel und verwies Nord Erfurt und Tiefenort auf die Plätze.

Seit dem vergangenen Jahr unterstützt Opel Eisenach die Jugendarbeit der SG Hörseltal. Ein kluge Entscheidung: Die Hörseltaler Kids unterlagen zwar knapp im kleinen Finale in der D- und E-Jugend. Angesichts der gezeigten Leistungen hatte Jugendtrainer Klaus Jung aber allen Grund, mit seinen Talenten zufrieden zu sein.

Foto: Langer

Angetreten: Die Nachwuchskicker beim Opel-Junioren-Cup

Nach 33 Minuten war alles vorbei

Feuer bei Lear Seating: Werkfeuerwehr beweist Können bei Einsatzübung

Eisenach (med). Am Opel-Hauptportal ist es um sieben Uhr abends normalerweise immer ruhig – auch heute am Mittwoch, 15. Februar 1995. Zwei Wachleute sitzen im Glaspavillon. Ein Computerbildschirm wirft sein blaues Licht auf das Gesicht eines Wachmannes und hinter ihm auf eine weiße Wandfläche. Plötzlich läutet ein Alarmgong. Es folgt eine Lautsprecherdurchsage: „Einsatzalarm! Einsatzalarm – Feuermeldung im Werk Lear Seating!"

Die Werkschutzmänner Peter Kallenbach und Andreas Klett, beide als Feuerwehrmänner ausgebildet, stürzen sofort aus dem Portalhäuschen ins gegenüberliegende Feuerwehrgebäude. Die rotweißen Schranken öffnen sich. Zwei, drei Minuten später ertönt ein Martinshorn, Blaulicht blitzt und blinkt. Frank Hartung, Gerd Klapper und Marco Rudolph von der Opel-Werkfeuerwehr brausen los in Richtung Sitzhersteller.

Es sind nur wenige hundert Meter, bis das Löschfahrzeug vom Typ 16/12 vor dem verschlossenen Tor zum Stehen kommt. Warum paßt der Torschlüssel nicht? Wertvolle Sekunden verstreichen. Noch sind weder Rauch noch Flammen zu sehen.

Mittlerweile trifft die Berufsfeuerwehr der Stadt Eisenach ein, gefolgt von der ganz in der Nähe stationierten Freiwilligen Feuerwehr Stedtfeld. Ein blaues Blinklichtgewitter scheint das Tor zu ermahnen: „Geh auf! Wir haben es eilig!" Endlich ist das Schlüsselproblem geklärt.

Das Tor läßt sich mit Hilfe des Hausmeisters von Lear Seating und des richtigen Schlüssels öffnen. Dutzende Menschen stehen neben der Eingangstür. Die Feuerwehrfahrzeuge sammeln sich im Hof.

Wie ist die Lage? „Brand im Hochregallager für Stoffe breitet sich in Richtung Sozialräume aus. Mitarbeiter sind alle evakuiert!" meldet sich der Einsatzleiter über Funk.

„Angriffstrupp mit erstem Rohr und Atemschutzgeräten über die Seitentür zur Brandbekämpfung ans Stofflager vorrücken!" lautet der erste Befehl. Die Berufsfeuerwehr legt los. Fast gleichzeitig bekommt die Opel-Feuerwehr die Order, zur Brandbekämpfung und Sicherung des Sozialgebäudes ebenfalls mit Atemschutzgeräten durch den Bürotrakt vorzurücken.

Schläuche werden klirrend ausgerollt. Hydrantenverschraubungen quietschen. Fahrzeugrolläden werden hochgerissen, Atemschutzmasken angelegt. Los geht's! „Angriffstrupp zur Brandbekämpfung ins Hochregallager. Nehmen Brandbekämpfung auf!" lautet die Rückmeldung des Opel-Feuerwehrteams.

Gott sei dank! Kein Feuer, kein wirklicher Brand – nur eine Übung. Zwölf Minuten später ist alles vorbei, die Einsatzübung beendet. Einsatzleiter Norbert Rollberg gibt das Kommando: „Zum Abmarsch fertig!" Die C- und B-Schläuche werden wieder eingerollt, Helm, Feuerwehranzug, Sicherheitsgurt und Atemgerät weggepackt.

Und während die einen noch aufräumen, blickt Rainer Hoffmann vom Brandschutzamt Eisenach konzentriert auf seine Notizen, die er sich während der Übung gemacht hat. Nach seinen Angaben ging es bei der Übung darum, die Einsatzunterlagen zu überprüfen, zu trainieren, wie die Belegschaft evakuiert werden kann, ob die Wasserentnahmestellen funktionieren, wie die Alarmfristen der Feuerwehren sind und ob die Einsatztaktik der Feuerwehr zur Menschenrettung und Brandbekämpfung die richtige ist.

Und ist alles gut gelaufen? „Fast", sagt Rainer Rauscher, Leiter der Opel-Feuerwehr, „denn so eine Schlüssel-Panne zeigt, wo kostbare Zeit verloren gehen kann, aber nicht sollte. Da wir neuerdings über die Brandmeldeanlage der Berufsfeuerwehr Eisenach im Brandfall bei unserem Sitzhersteller Lear Seating mitalarmiert werden, heißt es, üben, so lange bis alles ohne Pannen klappt."

Übungshalber: Wasser marsch

Im Bilde: Die Werkfeuerwehr hatte alles fest im Griff

Fotos (4): Opel

Ein (Blau-) Licht ist aufgegangen: Mit kompletter Ausrüstung rücken die Floriansjünger dem Feuer zu Leibe

Es geht voran

Die Opel Post sprach mit DI-Projektleiter Hans Thul über die Baufortschritte

Kaiserslautern (ah). Das Dieselmotorenwerk in Kaiserslautern wächst kontinuierlich. In einigen Monaten soll die Produktion losgehen. Die Opel Post sprach mit Hans Thul, Projektleiter DI, über den gegenwärtigen Stand der Dinge.

Welche Fortschritte hat das DI-Werk in letzter Zeit gemacht? Das Gebäude steht ja...

Ja, das Gebäude ist termingerecht fertig geworden. Da fehlen nur noch Kleinigkeiten. Gegenwärtig bauen wir die Maschinen auf. Etwa 50 bis 60 Prozent stehen schon in der Halle, und auch jetzt sind über 100 Monteure damit beschäftigt, die 17 Transferstraßen aufzubauen. Dazu kommen noch die Wasch-, Dreh- und Schleifmaschinen, die zur Einzelbearbeitung bereitstehen werden.

Stehen die Mitarbeiter, die künftig im DI-Werk arbeiten, schon bereit?

Ja, die sind bereits ausgewählt. 153 Mitarbeiter werden in diesem neuen Bereich arbeiten. 120 davon sind schon an Bord: Sie helfen den Maschinenaufstellern bei der Arbeit. Das ist ein ganz wichtiges Training und Bestandteil des Opel-Produktionssystems: Der Mitarbeiter lernt die Maschine zu 100 Prozent kennen - vom Aufbau bis zum Start. Auch Leute aus der Instandhaltung sind dabei. Sie erhalten vom Gerätehersteller ein theoretisches Training.

Woher kommen die künftigen DI-Mitarbeiter?

Sie kommen alle aus dem Werk Kaiserslautern. Wir haben hier eine Ausschreibung gemacht, auf die sich die Mitarbeiter gemeldet haben.

Und die Auswahl?

Die war schwierig, denn wir hatten ein sehr gutes Potential an Mitarbeitern zur Verfügung. Wir haben zusammen mit Erlanger Psychologen ein Assessment-Center, also ein spezielles Auswahlverfahren, durchgeführt. Das Psychologenteam wirkte auch schon in Eisenach bei der Auswahl des Teams mit und kennt daher die Gegebenheiten bei Opel.

Im Mittelpunkt des Verfahrens stand die Teamfähigkeit der Bewerber. Außerdem war Kreativität gefragt: Wie analysiert der Bewerber bestimmte Vorgänge? Und wie löst er ein Problem? Auch Gruppendiskussionen und Einzelpräsentationen fanden statt. Ich denke, mit dem Team, das wir ausgewählt haben, können wir das Opel-Produktionssystem gut umsetzen.

Stichwort Opel-Produktionssystem im DI...?

Das ist die Grundlage der ganzen Planung. Bereits im letzten Jahr wurden die leitenden Maschineningenieure in die Philosophie des Opel-Produktionssystems eingeführt. Jetzt geben sie das Gelernte an die Teamleiter weiter. Und die vermitteln es wiederum an die Teammitglieder.

OP-Reporterin Annette Hilsenbeck im Gespräch mit Hans Thul

Fotos (6): Gellmann

Arbeit mit (Zylinder-) Köpfchen: Die Baustelle macht sich

Seid ihr alle da? Mehr als 50 Prozent der Maschinen stehen schon

Dream Team für alle (Not-)Fälle

Die Betriebsschlosser und die Elektrowerkstatt arbeiten Hand in Hand

Kaiserslautern (ah). „Der Kran im K 19 funktioniert nicht!" Wenn eine solche Nachricht in den Zentralwerkstätten eingeht, machen sich Männer wie Norbert Reichrath und Adam Hellriegel auf den Weg. Das Besondere daran: Sie arbeiten in verschiedenen Bereichen, in der Betriebsschlosserei und der Elektrowerkstatt. Aber sie bilden ein Team.

„In so einem Fall müssen wir schon zusammen ausrücken. Wir können ja nicht wissen, welchen Defekt der Kran hat. Ob mechanisch, elektrisch – oder beides", so die beiden. Schnell und unbürokratisch kommt die Hilfe. Denn die beiden Abteilungen in den Zentralwerkstätten kooperieren hervorragend, wie Ulrich Jandt, Meister in der Elektronikreparatur berichtet: „Wir sitzen zusammen und wir planen zusammen."

Beide Bereiche nehmen eine Vielzahl von Aufgaben wahr, um die vielfältigen Arbeiten im Werk am Laufen zu halten. Das gemeinsame Aufgabengebiet erstreckt sich von Kränen und Aufzügen bis zu Tür- und Toranlagen. Die Betriebsschlosser kümmern sich zudem um Schutzgitter, Rohrleitungen und anderes mehr.

Der Spengler Karl-Heinz Häberle gehört ebenfalls dazu: Er produziert Trichter oder Behälter, die als Sonderanfertigung bestellt werden – eine Aufgabe, die neben Präzision auch Einfallsreichtum verlangt,

Flexibel: Gisbert Jung

wenn eine exotisch anmutende Bestellung eintrifft.

Auch die Maschinentransport-Kolonne zählt zur 33 Mann starken Truppe. Wie gegenwärtig in der Sitzfertigung im Bau K 20, bauen sie Anlagen um oder reißen nicht mehr benötigte Einrichtungen ab – natürlich mit Hilfe der Kollegen aus der Elektrowerkstatt.

Deren Arbeitsgebiet ist noch weiter gefächert. „Die Defekte, die uns gemeldet werden, sind offensichtlich", schmunzelt Ulrich Jandt. Denn dem Bereich obliegt unter anderem die Wartung der Beleuchtungsanlage mit circa 1 700 Leuchtkörpern, um immer für optimales Licht zu sorgen. „Schließlich", so Kolonnenführer Fritz Kunz, „erschweren selbst Kleinigkeiten den Fertigungsprozeß. Und wenn es nur die ausgebrannte Glühbirne ist."

Telefon- und Datennetz wartet die Elektrowerkstatt ebenso wie Steuerungs- oder Funksprechgeräte. Auch die Kleinmaschinen kommen zur Reparatur in ihre Obhut. Gisbert Jung kümmert sich gerade um eine defekte Bohrmaschine, steckt mit konzentrierter Miene die Meßsonde an eine Verbindung.

Neben ihm warten schon die nächsten „Patienten": zwei Handschleifer, eine weitere Bohrmaschine.

Durchschnittlich 150 Kleinelektrogeräte monatlich erwecken die geschickten Hände der Elektriker zu neuem Leben. Schnell und zuverlässig. Denn das, so erklärt Ulrich Jandt, ist für ihre Arbeit besonders wichtig: „Wir sind ein Servicebetrieb. Da heißt es, schnell zu reagieren, wenn ein Defekt gemeldet wird."

Funkenflug: Spengler Karl-Heinz Häberle liefert seinen Kunden Sonderanfertigungen (fast) aller Art

Zerreißprobe im Preßwerk

Deckenkran meistert TÜV-Test

Seiltanz: Das Gewicht von fast 50 Omega hängt am Kran

Kaiserslautern (ah). Zusammen mit den Opel-Betriebsschlossern fühlte der TÜV jetzt dem Kran auf den Zahn: Im Preßwerk stand eine turnusgemäße Überprüfung der Hebeleistung des riesigen Deckenkrans auf dem Programm.

Normalerweise wuchtet die Hebevorrichtung Gußeisenpaletten und Teilestapel von einer Seite der Halle zur anderen – freischwebend über dem Gang. Daß da die Sicherheitsbestimmungen besonders streng sind, liegt auf der Hand.

Neben den Opel-internen Prüfungen, die vierteljährlich erfolgen, testet daher auch ein auswärtiger Fachmann einmal im Jahr den Kraftprotz.

Insgesamt 70 Tonnen mußte der Kran auf den Haken nehmen, um zu zeigen, daß er für seine Einsatzzwecke gewappnet ist: Eine schwere Aufgabe, die der Riesenkran jedoch mit Leichtigkeit löste.

Schöner die Kassen nie klingeln

Vorteile für alle Beteiligten: Zollabteilung spart Vater Staat Arbeit, Opel Zeit und bringt beiden Geld

Bochum (pm). Der Reisende denkt kaum noch daran, wenn er in Europa die Grenzen überschreitet. Doch es gibt sie noch, die Zollvorschriften, Einfuhr-Umsatzsteuer-Regelungen und Transitpapiere. Für die Experten der Bochumer Zollabteilung sind sie allgegenwärtig, arbeiten sie doch quasi als „verlängerter Arm" des Fiskus in den Opel-Werken.

Rund 140 Millionen Mark Einfuhr-Umsatzsteuer und 31 Millionen Mark Zollgebühren überwiesen die „Werkszöllner" allein 1994 an Vater Staat. Motorenteile aus Japan, Blinkergläser aus Portugal oder Astra-Bausätze nach Taiwan: Die Bochumer Opel-Werke sind der Mittelpunkt eines Netzes internationaler Warenströme.

Ob einzelne Schraube oder komplettes Fahrzeug, alle Im- und Exporte müssen zollrechtlich behandelt werden. Zuständig dafür ist die werkeigene Zollabteilung, die mit eigenen Stempeln und „amtlichen" Papieren die Waren abfertigt. Die beamteten Kollegen in den Zollverwaltungen beschränken sich lediglich auf nachträgliche Stichproben.

Dieser Vertrauensvorschuß, der dem Staat viel Arbeit und Opel viel Zeit erspart, muß durch die korrekte Arbeit der Kollegen in der Opel-Zollabteilung immer wieder eingelöst werden. Der Leiter der Abteilung, Jürgen Jesper, ist sowohl den Behörden als auch Opel gegenüber verantwortlich für die vorschriftsmäßige Abwicklung aller Im- und Exporte.

Überprüft: Ein Werkszöllner vor Ort

Trotz der wesentlichen Erleichterung, die die Europäische Union für den Warenverkehr mit sich gebracht hat, bleibt für die Jesper-Abteilung genug zu tun. Wenn auch die Zollschranken innerhalb der EU gefallen sind, so bleiben immer noch die Berechnungen der unterschiedlichen Einfuhr-Umsatzsteuern.

Auch die Transporte von einem zum anderen EU-Land sind nicht immer ganz unkompliziert, liegt doch zum Beispiel die Schweiz auf dem kürzesten Weg von Deutschland nach Italien. Durch die Zusammenarbeit mit Bertone ist das ein wichtiger Warenweg, bei dem den Schweizer Behörden jeweils nachgewiesen werden muß, daß die Bochumer Rohkarossen tatsächlich in Italien angekommen sind. Die entsprechenden beweiskräftigen Papiere müssen in Italien abgestempelt werden, erreichen aber nicht immer zuverlässig wieder die Bochumer Zollabteilung. Dann bedarf es gehörigen Verhandlungsgeschicks, die Schweizer Behörden vom tatsächlichen Sachverhalt zu überzeugen.

Eine fundierte Vorschriftenkenntnis ist die Basis der Arbeit, denn mit jedem neuen Handelspartner kommen neue Regeln und Verordnungen hinzu. „Nebenbei" erledigt werden auch noch die Aufgaben einer internationalen Spedition. Werden weltweit irgendwo dringend Teile aus Bochum benötigt, organisiert die Zollabteilung nicht nur die abgabenrechtliche Bearbeitung, sondern sorgt auch für die Buchung des optimalen Verkehrsmittels.

Natürlich wird von den Kollegen nicht nur für Vater Staat kassiert, es wird auch jede rechtlich einwandfreie Einsparmöglichkeit genutzt. So konnten die sechs Bochumer „Zöllner" durch die Wahl der jeweils günstigsten Zollverfahren rund 3,8 Millionen Mark an Abgaben einsparen.

Fotos (5): Hänisch

Überblick: Die Mitarbeiter der Bochumer Zollabteilung arbeiten sich durch den Vorschriftendschungel

Auf der Überholspur

Klaus Becker heißt der neue Mann im VV-Wesen

Bochum (pm). Sein Arbeitsmotto hat er von Sokrates, seine Erfahrung aus über drei Jahrzehnten bei Opel: Seit 1. Januar leitet Klaus Becker das Vorschlagswesen der Bochumer Opel-Werke.

„Wenn man immer in die Fußstapfen eines anderen tritt, kann man nie überholen." Diese Weisheit des griechischen Philosophen paßt fast maßgeschneidert zum Amtsantritt Beckers, fällt er doch zusammen mit einer grundsätzlichen Strukturreform des Vorschlagswesens.

Gute Ideen der Mitarbeiter werden seit dem Jahreswechsel nicht mehr zentral in der VV-Abteilung bearbeitet und später erst zur Begutachtung in die jeweilige Fachabteilung zurückgeschickt. Die Annahme des Vorschlags erfolgt jetzt direkt im Arbeitsumfeld des Ideengebers und wird von einem Koordinator vor Ort in enger Zusammenarbeit mit der VV-Abteilung bearbeitet.

Die erfolgreiche Pilotphase des neuen Systems, das schon im letzten Jahr in zwei Bochumer Abteilungen getestet wurde, hat Klaus Becker noch als Gruppenleiter begleitet. Jetzt hofft der gebürtige Moselaner, der schon 1962 seine Weinbau-Heimat verließ und bei den noch jungen Bochumer Opel-Werken anheuerte, mittelfristig die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge verdoppeln zu können.

Sokrates-Fan: VV-Chef Klaus Becker

Im abgelaufenen Jahr wurden 14 858 Ideen eingereicht, pro Mitarbeiter fast ein Vorschlag. „In diesem Jahr wollen wir zwei Vorschläge pro Mitarbeiter bearbeiten", ist Becker optimistisch. Zu seiner Abteilung gehören neben den sechs Koordinatoren vor Ort in den jeweiligen Werksteilen noch acht Mitarbeiter in der „VV-Zentrale".

Das neue System soll durch die direkte Anbindung an die jeweiligen Arbeitsumfelder für eine beschleunigte Bearbeitungszeit der eingereichten Ideen sorgen. „Bisher", bedauert Becker, „dauerte es rund ein Jahr, bis ein Vorschlag endgültig angenommen oder abgelehnt war." Mit der Einbeziehung der jeweiligen Vorgesetzten in Annahme und Begutachtung der Verbesserungs-Idee muß die Bearbeitungszeit, so das Ziel der „VVler" halbiert werden.

Vorschläge, daran soll sich auch in Zukunft nichts ändern, lohnen sich für alle Beteiligten. Im letzten Jahr konnten in Bochum damit immerhin 41,6 Millionen Mark eingespart werden und es wurden Prämien in Höhe von 6 677 263 Mark an die Mitarbeiter ausgeschüttet.

Für die Mitarbeit an der Verbesserung des Vorschlagswesens hat Becker übrigens keine Prämie erhalten. „Gute Ideen gehören einfach zu meinem Job", umreißt der altgediente Opel-Mitarbeiter seine Arbeitsauffassung.

Spannungsgeladene Erfolgsgeschichte

Bis 1999 werden alle 120 Transformatoren getauscht

Bochum (pm). Teilweise über drei Jahrzehnte lang erfüllten die 120 Transformatoren auf dem Gelände der Bochumer Opel-Werke problem- und gefahrlos ihre Aufgabe. Sie brachten die angelieferte elektrische Hochspannung auf die jeweils vor Ort gebrauchten Volt-Werte.

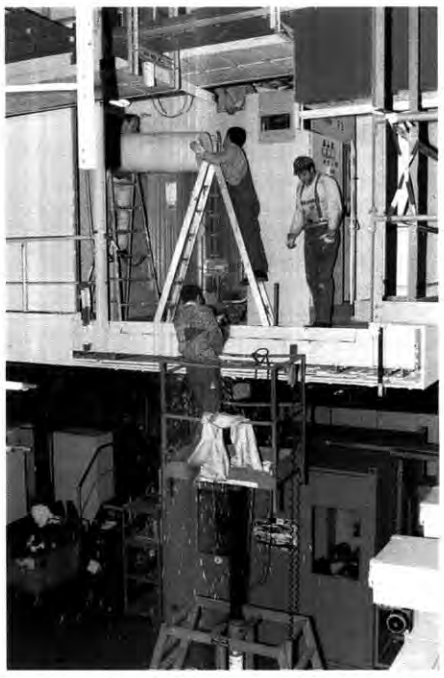
Das in ihrem Inneren gut isoliert schlummernde hochgiftige PCB veranlaßte den Gesetzgeber, eine bundesweite Austauschaktion derartiger Transformatoren zu verordnen. Bis 1999 müssen alle PCB-haltigen Umformer durch andere Typen ersetzt werden.

In den Bochumer Opel-Werken ist diese Austauschaktion in vollem Gange. Die erste der drei Stufen, in der alle Schwerpunktstationen in den Hallenbereichen ausgewechselt werden, steht jetzt kurz vor dem Abschluß.

Fast alle alten Transformatoren mußten gießharz-isolierten Baumustern weichen. Rund fünf Millionen Mark kostete dieser erste Arbeitsschritt, der ausschließlich an Wochenenden während der produktionsfreien Zeit von Fachfirmen durchgeführt wurde.

Bis zum Stichtag werden die beiden nächsten Schritte folgen. Zunächst sollen bis 1996/97 die Großtransformatoren bis 10 000 kVA ausgetauscht werden, dann folgen die Boxen-Trafos im Bereich der Straßenführungen im Außengelände.

Die Gesamtkosten des Austauschs belaufen sich auf rund 17 Millionen Mark. Die Koordination der Aktion, die eine generalstabsmäßige Planung voraussetzt, liegt in den Händen der Energieanlagen-Abteilung. Bisher klappte alles – trotz der recht knappen Arbeitszeit an den Wochenenden – problemlos, die Produktion konnte montags wie üblich mit Hochspannung beginnen.



Abgebaut: Den Trafos geht's an den Kragen

Abgeholt: Trotz Austauschaktion arbeiten die Kollegen in der Produktion mit Hochspannung

Riesenbaby angedockt

Karosserieverteilzentrum mit Lackiererei verbunden

Rüsselsheim (he). Auf der Autobahn nachts um halb eins... Da war die Welt für den Kapitän der Landstraße noch in Ordnung. Als er dann morgens gegen fünf am Portal 60 vorfuhr, wurde es schon ein wenig brenzlig. Maßarbeit war angesagt, um die 28 Meter lange Brükke, die jetzt das neue Karosserieverteilzentrum mit der Lackiererei verbindet, durch das Tor zu bugsieren.

Länge 28 Meter, Breite 4,5 Meter, Höhe 3,5 Meter, Gewicht 44 Tonnen: Zahlen, die auf den Schwierigkeitsgrad hinweisen, den die Ingenieure und Techniker zu bewältigen hatten, um die Verbindungsbrücke millimetergenau einzupassen. Da war Präzision oberstes Gebot.

Doch die stundenlange „Mühe hat sich gelohnt", urteilt Wolfgang Reineke von der Arbeitsgruppe Restrukturierung. Schließlich ist das neue Karosserieverteilzentrum (KVZ) ein wesentlicher Bestandteil der Restrukturierungsarbeiten im Werk Rüsselsheim. Mit dem Anschluß an die Lackiererei ist jetzt ein wichtiges Etappenziel erreicht.

Zur Vorgeschichte: Das größte Manko der bisherigen Arbeit mit dem Stapel K 91 besteht darin, daß die gefertigten Karosserien nur in der Reihenfolge auf die Montagelinien gebracht werden können, in der sie von der Lackiererei aus eingefahren werden.

Für die Arbeit der Lackierer ist es von Vorteil, möglichst mehrere gleichfarbige Fahrzeuge nacheinander durchs Farbbad zu bugsieren. Doch des einen Freud' ist bekanntlich des anderen Leid.

Denn: Da die Kollegen an den beiden Linien je nach Ausstattungsvariante des zu montierenden Fahrzeugs unterschiedlich gefordert sind – zwischen der Montage eines Vectra-Grundmodells und eines vollausgestateten „Luxusliners" besteht eine Differenz von rund zehn Fertigungsstunden – ist es zwecks optimalerer Arbeitsauslastung wichtig, möglichst frei auf die lackierten Karosserien zugreifen zu können.

Daher ist die bisher festgelegte Reihenfolge der Fahrzeuge nicht mehr als ein wenig zufriedenstellender Kompromiß. Dieser Zustand wird sich mit Inbetriebnahme des KVZ grundlegend ändern.

Dann nämlich ist ein freier Zugriff auf alle Karosserien möglich. 384 werden es sein, die im KVZ Platz finden. Das neue Gebäude besteht aus fünf Lagergassen mit je einem Regalbediengerät. Jede Gasse bietet sechs Plätze hinter-, sieben über- und zwei nebeneinander. Die Verteilung, Platzzuordnung und Auslagerung erfolgt nach Kriterien, die in einem Steuerungsprogramm festgelegt werden, das EDS zusammen mit den Abteilungen ME und FMSK entwickelt.

„Unser Ziel ist es, mit dem KVZ eine gleichmäßige Auslastung an den Linien zu erreichen", verdeutlicht Reineke die Bedeutung der Baumaßnahme. Bis das „Kernstück der Restrukturierung im K 40", so Reineke, seinen Betrieb aufnimmt, wird noch ein wenig Wasser den Main hinunterfließen. Die Inbetriebnahme ist für die Werkferien 1995 geplant.

Mit der neuen Brücke ist jedoch ein gutes Stück Arbeit geschafft. Die nächsten Schritte: In rund drei Wochen wird die Verbindung zur Produktion im K 116 hergestellt und Anfang April beginnt der Testbetrieb für Steuerung und Elektrik.

Hochseiltrakt: Um die Brücke in luftige Höhe zu befördern, war ein ausgewachsener Kran vonnöten

Hohe Schule: Beim Andocken war Präzisionsarbeit gefragt

Schwindelerregend: Die 44-Tonnen-Brücke ruht auf Betonpfeilern

Nacht ohne Nebel: Trotzdem wurde es eng am Portal 60

Alarm nach drei Sekunden

Instandhalter aus der Fertigmontage erhielten VV-Höchstprämie

Rüsselsheim (sz). Der unbeirrbare Glaube an ihre Sache hat sich für drei Mitarbeiter aus der Instandhaltung Fertigmontage bezahlt gemacht. Für ein selbstentwickeltes, optimiertes Stör-Melde-System (SMS) gab es für Meister Ludwig Panzer und die beiden gelernten Elektriker Wolfgang Seiderer und Udo Brauer im Februar die VV-Höchstprämie von 100 000 Mark.

Das SMS ergänzt schon seit einiger Zeit das alte Zentrale-Melde-System in der Fertigmontage im K 40. Meister Panzer erklärt die Vorteile: „Das neue System ermöglicht eine schnellere Reaktion auf Störmeldungen und spart Wegezeiten und Kosten. Stillstandzeiten der Anlagen werden so auf ein Minimum reduziert." Spätestens drei Sekunden nach Auftreten einer Störung haben die Instandhalter automatisch eine komplette Meldung über Ort und Art des Problems im Klartext auf dem Anzeigedisplay eines speziellen Piepsers.

Er ist klein, praktisch und immer am Mann. Ist die Störung behoben, geht nach höchstens zehn Sekunden eine Entwarnungsmeldung raus. Alle wissen Bescheid. Das Ganze funktioniert im Prinzip so: Die Produktionsanlagen sind über eine Datenleitung mit einem zentralen Computer verbunden, der alle auflaufenden Stör- und Informationsmeldungen registriert, speichert und sofort an die richtigen Stellen über Sender weitergibt.

Ein mechanisches Problem landet so umgehend bei den Mechanikern; die Elektroniker bekommen die Meldungen zu Störungen in der Elektrik. Da auch die Art der Störung auf dem Spezial-Piepser mitangezeigt wird, können die Instandhalter jetzt gleich das richtige Werkzeug mitnehmen. Wer als erster an der Störungsstelle angelangt ist, macht Meldung über Funk. So herrscht Klarheit, daß die Sache in guten Händen ist, und kein anderer sich mehr auf den – manchmal weiten – Weg machen muß. Das spart Zeit und die Kräfte können effizient eingesetzt werden.

Parallel zur Meldung auf dem Piepser leitet der Zentralrechner die Daten auch auf spezielle Terminals, die im Bereich Fertigmontage installiert sind. Von den Terminals aus können die Instandhalter die Situation in den einzelnen Bereichen abfragen, Ferndiagnosen machen, sowie Statistiken und Analysen erstellen.

Die Auswertung der Statistiken und Analysen bringt dabei Vorteile in der Früherkennung von Problemen und ermöglicht im Falle eines Falles vorbeugende Maßnahmen. Das Software-Programm, das das ganze System am Laufen hält, haben Wolfgang Seiderer und Udo Brauer selbst in Turbo-Pascal geschrieben. Die hierfür notwendigen Kenntnisse haben sich die beiden in Abendkursen außerhalb der Arbeitszeit angeeignet.

Der Einsatz hat sich gelohnt: Seit 22. Februar 1995 ist es amtlich: Die drei fleißigen Erfinder erhalten für ihren Verbesserungsvorschlag zusammen die Höchstprämie von 100 000 Mark. Doch damit nicht genug: Das innovative Trio hat noch einige Ideen auf Lager. Die „alten VV-Füchse" – jeder von ihnen hat bereits über 30 Verbesserungsvorschläge eingereicht, von denen viele prämiert wurden – hoffen allerdings, daß mit Hilfe des neuen VV-Systems die Bearbeitung etwas schneller über die Bühne geht.

Pieps-Show: Udo Brauer, Wolfgang Seiderer, Werkdirektor Rolf Zimmermann, Ludwig Panzer und VV-Chef Helmut Wippel (v.l.)

Pasta, basta!

Nudelwoche lockt in die Kantine

Rüsselsheim (hh). Nudelwohl werden sich die Kantinenbesucher in der Woche vom 20. bis zum 24. März fühlen. Dann nämlich lockt die Werksverpflegung alle Feinschmecker mit einer „Italienischen Pastawoche".

Neben verschiedenen Variationen von Tortelloni, Ravioli und Cannelloni stehen natürlich auch die allseits beliebten Spaghetti – ein fast schon deutsches Nationalgericht – auf der Speisekarte. Abgerundet wird das leckere Angebot durch eine Auswahl typisch italienischer Salate.

Buon appetito!

Selbstverteidigung

Kennenlernkurs für Frauen

Rüsselsheim (il). Auf große Resonanz stieß die Abteilung Berufliche Bildung in der Freizeit mit einem Kennenlernkurs „Selbstverteidigung und Selbsterhaltung für Frauen", der kürzlich in der Rüsselsheimer Opel-Sporthalle stattfand.

Um noch mehr Frauen die Möglichkeiten aufzuzeigen wie sie sich gegen die alltägliche Anmache zur Wehr setzen können, sollen künftig in regelmäßigen Abständen Kurse für Anfänger, aber auch für Fortgeschrittene stattfinden.

Wir gratulieren

40 Jahre

Rüsselsheim

10. März
Horst Rehm,
TEZ

25 Jahre

Rüsselsheim

2. Februar
Anton Günter Prieß,
Werksinstandhaltung

1. März
Youssef ben Mohamed Aouini,
Preßwerk K 40
Mimon Haj Mehdi Azouagh,
Lackiererei
Hans-Dieter Otto,
TEZ

2. März
Gerhard Kuntke,
TEZ
Rudolf Mathes,
Zentralwerkstätten
Konrad Schneider,
Werksinstandhaltung

3. März
Egon Bolte,
Vertrieb

4. März
Sabri Amet-Moumin,
Karosserie-Rohmontage

6. März
Frantisek Voboril,
Instandhaltung Karosserie

9. März
Ben Kaddour El Fakir El Hassan,
Schaumteilefertigung
Heinz Günther,
Werksinstandhaltung
Klaus Steller,
Vorstandsbereich Fertigung

16. März
Hans Kratz,
Beschädigteneinsatz

17. März
Mehmet Kulu,
Preßwerk

18. März
Wilfried Rockel,
TEZ-Fahrzeugbau und Pilot

Horst Rehm

23. März
Heinz Werner Laubach,
Werksinstandhaltung
Hans Zagel,
Instandhaltung Chassis II

24. März
Lothar Exner,
Instandhaltung Preßwerk

25 Jahre

Bochum

1. März
Reinhard Hüls,
Haustechnik Werk I
Anita Jäckels,
CKD Administration
Heinz-Werner Kracht,
Büro-Service
Norbert Spittka,
Finanzabteilung Projekt Controlling

2. März
Gerhard Eckardt,
Qualitätssicherung Werk I
Peter Kubisch,
Fertigmontage Montageband

4. März
Ernst-Peter Backes,
Fertigmontage Montageband
Hans-Jörg Rose,
Verkauf-Operations

9. März
Peter Beckmann,
Produktives Lagerwesen Karosseriewerk
Walter Eubel,
Montage Schaltung und Verpackung
Eugen Holtfrerich,
Hydraulikversorgung
Hans-Werner Linde,
Werksbahn

10. März
Hans-Jürgen Pietzko,
Qualitätssicherung Werk II

16. März
Andreas Kornatz,
Zusammenbau Karosserie Rohbau komplett
Karl-Heinz Warneke,
T & Z Teile-Eingang
Manfred Wilke,
Schlosser-Werkstatt

20. März
Manfred Duchatz,
Werkslogistik Bedarfsermittlung

23. März
Theodor Lettmann,
Zusammenbau Karosserie Rohbau komplett

Wer fährt mit?

Alzey/Umgeb. – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Nachtschicht, Telefon: 0 67 31 / 13 71

Bechtolsheim – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Früh-/Spätschicht, B-Schicht Portal 60, Telefon: 0 67 33 / 79 18

Bickenbach – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht/Gleitzeit P45, Telefon: 0 61 42 / 66 32 84

Biebesheim – Rüsselsheim,
Bieten Fahrgemeinschaft, P45, Gleitzeit, Telefon: 0 62 58 / 8 11 91

Bingen/Umg. – Rüsselsheim,
Biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit/Normal, Parken nähe PEK, Telefon: 0 67 21 / 1 61 65

Darmstadt – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Portal 45, Gleitzeit, Telefon: 0 61 51 / 89 14 34 o. 8 21 60

Dortmund-Eving-Dortmund-Mitte – Werk I Bochum,
Mitfahrgelegenheit, Telefon: 02 31 / 80 82 09

Eich-B9 – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht B, Telefon: 0 62 46 / 67 99

Frankfurt – Rüsselsheim,
B-Schicht, P 60 suche/biete Fahrgemeinschaft, Telefon: 0 69 / 3 08 85 12

Gau-Bickelheim – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, Telefon: 0 67 01 / 83 56

Gladbeck – Gelsenkirchen-Buer,
Biete/suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Werk 1, Telefon: 0 20 43 / 2 34 23

Göllheim/Kirchheimbolanden – Rüsselsheim,
suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht, K 40, Telefon: 0 61 36 / 4 50 33

Griesheim – Rüsselsheim,
Biete/suche Fahrgemeinschaft, Gleitzeit (ca. 7-16 Uhr), Telefon: 0 61 55 / 6 23 79 oder 0 61 55 / 6 19 47

Groß-Bieberau – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, 40 Std., Telefon: 0 61 66 / 89 54

Heppenheim – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit 7.30-16.00, Telefon: 0 62 52 / 7 19 15

Ingelheim/Nord – Rüsselsheim,
Suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, P48, P8, Telefon: 0 61 32 / 8 87 67

Ingelheim/Nord – Rüsselsheim,
Suche Mitfahrgelegenheit P60 – P8/ B-Schicht, Telefon: 0 61 32 / 8 87 67

Kreis Marburg – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-Schicht, Telefon: 0 64 29 / 77 66

Lohr/Aschaffenburg – Rüsselsh.,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, TEZ, Gleitzeit, Telefon: 0 93 52 / 53 90

Oppenheim – Rüsselsheim,
Suche Mitfahrgelegenheit in Dauerfrühschicht ab sofort, Telefon: 0 61 33 / 35 85

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

Waldalgesheim/Bingen,
Suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Telefon: 0 67 21 / 3 23 14

Weiterstadt – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, nur Früh – später A-Schicht, Telefon: 0 61 50 / 1 43 31

Wetzlar-Giessen/Umgebung – Rüsselsheim,
Suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A/B, Telefon: 0 64 33 / 63 69

Wiesbaden – Rüsselsheim,
Biete Mitfahrgelegenheit, Schicht B, Telefon: 06 11 / 40 51 04

Wir gedenken

Rüsselsheim

Konstantinos Athanassiadis,
Instandhaltung K 115,
geb. 30.10.44, gest. 7.1.95;

Horst Brand,
Haustechnik und Entsorgung,
geb. 15.2.43, gest. 1.2.95;

Erich Ellrich,
Instandhaltung,
geb. 13.2.48, gest. 14.1.95;

Ahmmed Masaad,
Werkslogistik-Montage,
geb. 1936, gest. 13.1.95;

Adam Walter Müller,
Werkslogistik-Montage,
geb. 13.4.48, gest. 29.1.95;

Gerhard Schmidt,
Qualitätssicherung,
geb. 10.7.46, gest. 9.12.94;

Bernd Vowinkel,
Prüfstände und Meßwesen,
geb. 26.3.64, gest. 13.1.95;

Bochum

Gerhard Aschacher,
Automaten-Weichbearbeitung,
geb. 19.1.47, gest. 29.1.95;

Salvatore Auria,
Hinterachsen,
geb. 14.6.46, gest. 20.1.95;

Karl-Heinz Latzel,
Qualitätssicherung Werk I,
geb. 27.6.38, gest. 9.2.95;

Karl-Heinz Metzmacher,
Mechanische Instandhaltung Pressen,
geb. 17.6.42, gest. 16.1.95;

Antonio Potel-Barreiro,
Vorderachsen,
geb. 1.1.35, gest. 10.2.95;

Rudi Winkler,
Motorenbau-Fertigung,
geb. 28.5.41, gest. 28.1.95;

Wer schreibt, der bleibt

Ihre Meinung ist uns wichtig

Rüsselsheim (he). Die Macht der Worte ist ungeahnt: Briefe haben Kriege ausgelöst, Aktienkurse ins Bodenlose stürzen, Ehen zerbrechen lassen, aber auch verfeindete Parteien versöhnt, Menschen vor Kurzschlußreaktionen bewahrt, Ehen gestiftet.
Nun müssen Briefe nicht immer dramatischen Charakter besitzen. Zum Beispiel wenn Sie uns schreiben. Dann kann Ihr (Leser-)Brief sich, wie nebenstehende Beispiele zeigen, mit Themen der vorangegangenen Ausgaben beschäftigen. Aber auch Anregungen und Kritik sind uns immer herzlich willkommen, zeigen sie uns doch, ob wir auf dem richtigen Weg sind. Und auf dem wollen wir bleiben – mit Ihrer Unterstützung.

Opel-Post für die Opel Post

Opel Post 2/95

„Abkürzungsfimmel"

Auch nach 20 Jahren „Unruhestand" verfolge ich immer noch mit großem Interesse alle Ereignisse, die Opel betreffen. Meine Hauptinformation ist die Opel Post. Und da freut es mich besonders, daß deren Erscheinungsbild, was Umfang, farbige Bilder und last not least Vielfalt der behandelten Themen angeht, sich sehr erfreulich entwickelt hat.

Angeregt durch den originellen Artikel in Nr. 2/95 „Abkürzungsfimmel" möchte ich einen „Verbesserungsvorschlag" machen: Für den „Mann am Band", einen ausländischen Mitarbeiter oder selbst für Oldtimer wie mich, sind manche Ausdrücke – da neumodisch oder ausgesprochen fachbezogen – nicht ohne weiteres verständlich und sollten kurz erklärt bzw. übersetzt werden. In Nr. 2/95 wären z. B. erklärungswürdig „Produktaudit", „Targetliste", „Kommissionierungslager" und „Laser-Scanner-Sicherheitssystem".

Jürgen Stoewer, Opel-Rentner, Wiesbaden

Opel Post 2/95

„Betrug in Bochum?"

Vor etwa drei Jahren bot ich meinen Wagen per Inserat in der Opel Post zum Verkauf an. Es meldete sich telefonisch ein Mann, dessen Bekannter angeblich Interesse an meinem Wagen hätte und ich solle ihn doch anrufen. Er gab mir eine Telefonnummer in Regensburg, und ich rief dort an. Es meldete sich ein Mitarbeiter der Firma Pro Finanz, der mir anbot, für 148 Mark Anzeigen in der Zeitschrift „Auto, Boot und Caravan" zu schalten – solange bis der Wagen verkauft sei. Angeblich wäre die Zeitschrift weit verbreitet und in Bayern an jeder Tankstelle zu bekommen. Ich ließ mich darauf ein.

Da ich zu dieser Zeit aus familiären Gründen oft im Raum München zu tun hatte, suchte ich mehrere Tankstellen auf, um nach besagter Zeitschrift zu fragen. Aber vergeblich, denn diese war überall unbekannt. Mir war nun klar, daß ich es mit Betrügern zu tun hatte. Ich beschloß, das Inserat nicht zu bezahlen, worauf ich zwei Mahnungen von einem Rechtsanwalt bekam.

Daraufhin zog ich es vor, die Angelegenheit meinem Anwalt zu übergeben. Dieser teilte nun dem Rechtsanwalt in Regensburg mit, daß die Vorgehensweise wettbewerbsrechtlich mehr als bedenklich sei und er sich sämtliche rechtliche Schritte vorbehalten würde. Von nun an hörte ich nichts mehr, und die Angelegenheit war für mich zunächst erledigt – bis Dezember 1994. Ich bekam erneut eine Zahlungsaufforderung, aber diesmal von einem Inkassobüro aus Regensburg. Erneut übergab ich dieses Schreiben meinem Anwalt. Dieser meinte nun, die Sache sei nach fast drei Jahren verjährt, und ich solle gar nicht reagieren. Somit hoffe ich, daß diese Angelegenheit nun endgültig erledigt ist.

Hans Reuber, Opel-Rentner, Rüsselsheim

Opel Post 2/95

„Betrug in Bochum?"

Nachdem ich in Ihrer letzten Ausgabe von den Betrügereien in Bochum im Zusammenhang mit Opel Jahreswagen gelesen habe, möchte ich an dieser Stelle – zur Warnung für andere – den Fall berichten, der mir passiert ist.

Anfang 1992 bot ich mein Auto in der Opel Post an. Auf die Annonce meldete sich sonntags eine Frau, die behauptete, ein Bekannter von ihr hätte Interesse an meinem Wagen. Sie gab mir eine Telefonnummer, die ich montags anrufen sollte. Als ich dann anrief, hatte ich einen Mitarbeiter der Firma Pro Finanz, Regensburg, am anderen Ende der Leitung. Der Mann teilte mir mit, er habe potentielle Käufer für mein Auto – allerdings müßte ich in der Zeitschrift „Auto, Boot und Caravan" inserieren. Kostenpunkt: 240 Mark. Falls der Wagen nicht gleich weggehen würde, sagte der Herr, würde er solange Anzeigen schalten, bis er verkauft wäre. Ich ging auf das Angebot ein.

Am nächsten Tag meldete sich aber ein Interessent aufgrund der Anzeige in der Opel Post und kaufte den Wagen. Ich rief sofort bei Pro Finanz an, um zu stornieren. Der Mitarbeiter behauptete, das sei nicht mehr möglich. Wir einigten uns darauf, daß ich die Hälfte, 120 Mark, bezahlen sollte. So geschehen.

Nach einem Jahr flatterten mir plötzlich Mahnungen von Pro Finanz ins Haus. Nach einigem Hin und Her besorgte ich mir die Kopie der Überweisung von meiner Bank, um die Zahlung beweisen zu können, und schickte sie nach Regensburg. Dann war erst einmal Ruhe – bis kurz vor Weihnachten 1994. Da erhielt ich Post von einem Inkassobüro Agnes Fritz aus Regensburg, das mich aufforderte, innerhalb einer Woche eine Restschuld in Höhe von 243,61 Mark zu bezahlen, ansonsten würden sie „unverzüglich ein gerichtliches Mahn- und Klageverfahren" gegen mich einleiten. Ich versuchte, bei dem Inkassobüro anzurufen, doch dort nahm niemand ab. Daraufhin schrieb ich einen Brief, daß ich nicht bereit sei, irgendwelche Kosten für Kopien etc. aufzuwenden, und daß sie sich erst einmal genauer informieren sollten, bevor sie andere Leute belästigten. Ich teilte weiter mit, daß ich Mitarbeiter der Firma Opel sei und die Angelegenheit der Rechtsabteilung übergeben und zusätzlich die Sendung „Wie bitte?!" von RTL informieren werde. Danach hörte ich nichts mehr aus Regensburg! Mein Tip: Nur nicht einschüchtern lassen. Auf keinen Fall zahlen!

Johannes Dellmuth, DI-Diesel, Werk Kaiserslautern

Opel Post 1/95

„Sehen, was Sache ist"

Mit einigem Befremden habe ich festgestellt, daß Sie der Opel Post die Broschüre „Sehen, was Sache ist" des ADAC beigelegt haben. Dem Untertitel „Fakten statt Floskeln zum Thema Auto und Verkehr" wird dieses Faltblatt leider in keiner Weise gerecht. Die Argumentation der Broschüre ist sehr leicht angreifbar. Der ADAC versteht die sich verschärfende Umweltdebatte offensichtlich als eine Bedrohung – er argumentiert aus der Defensive heraus.

Für Opel stellt die Umweltdebatte dagegen eine Chance dar. Was spricht denn eigentlich dagegen, ein Auto zu bauen, das 2,5 Liter pro 100 Kilometer verbraucht? Die technischen Möglichkeiten sind doch wohl vorhanden und die PEK gewiß fähig, sie umzusetzen. Keiner wird behaupten, daß eine solche Aufgabe einfach wäre, aber die Entwicklungsabteilungen bei Opel sind schon öfter mit ähnlich großen Problemen fertig geworden.

Insgesamt ist die Markteinführung von elektrisch oder hybrid angetriebenen Fahrzeugen überfällig. Andere Unternehmen zeigen hier, wenn auch nur zaghaft, mehr Mut als Opel. Den berechtigten Einwand, daß Elektroautos nur den Ort der Abgasemission ändern, kann man entkräften, indem man den Käufern solcher Fahrzeuge die Gelegenheit gibt, Anteile an umweltgerechten Produktionsanlagen für elektrischen Strom zu erwerben.

Opel besitzt ohne Zweifel ein großes Maß an Know-how nicht nur im Bereich umweltverträglicher Automobiltechnik, sondern auch auf dem Gebiet des umweltverträglichen Anlagenbaus. Dieses Fachwissen ist sicherlich auch außerhalb des Unternehmens interessant und gefragt. Ich möchte daher anregen, alle Anstrengungen zum Thema Umweltschutz bei Opel so weit wie möglich zu zentralisieren, mit dem Ziel, dieses Wissen nach außen zu vermarkten.

Der Vorteil einer solchen Herangehensweise ist – neben den ökonomischen Aspekten – im Wesentlichen der, aus der defensiven Rolle herauszukommen. Opel hat mit der Einführung des Katalysators als Serienausrüstung einen großen Imagegewinn verzeichnet und galt als innovatives und umwelttechnisch vorbildliches Unternehmen. An diese Position müssen wir wieder anknüpfen. Opel sollte sich an die Spitze einer Bewegung stellen, die eine umweltgerechte Produktion zum Ziel hat. Gelingt das, muß es Opel um seine Zukunft nicht bange sein.

Werner Brinker, PEK Chassis Entwicklung, Werk Rüsselsheim

Leser-Briefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht der Kürzung vor.

Wo rohe Kräfte sinnvoll walten, da sind Kollegen aus dem TEZ mit Dauerversuchen beschäftigt

Marter hoch drei

Rüsselsheim (ah). Hin und her, vor und zurück, auf und ab – alles ist in Bewegung in der Dauerversuchs-Halle des TEZ. Wie von Geisterhand gesteuert, bewegen sich Scheibenwischer und Schaltknüppel. „Wir testen jedes Element – von der Schraube bis zum kompletten Fahrzeug", erläutert Karl-Friedrich Bräker, Leiter des Festigkeitslabors im TEZ-Zentrallaboratorium.

Fotos (7): Geßmann

Dauerlauf: In 26 Stunden 800 vollautomatische Bremsungen

„Unsere Aufgabe ist es, Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Egal, wie lang und unter welchen Bedingungen sie laufen", faßt Karl-Friedrich Bräker die anspruchsvolle Aufgabe seiner Abteilung zusammen. 300 Maschinen laufen dafür Tag und Nacht, von Rechnern kontrolliert und überwacht.

Ortstermin: Gleich am Anfang der Halle halten zwei Griffstangen einen Vorderachslenker umklammert. Sie schieben das Fahrzeugteil emsig vor und zurück, immer wieder. In angeschlossenen Schläuchen blubbert eine transparente Flüssigkeit. „Ein Hydropulser," erläutert Karl-Friedrich Bräker. „Viele der Prüfstände hier vorne werden mit Hydraulik betrieben."

Gleich nebenan: Das Vorderteil eines Fahrzeuggerippes ist auf ein Gestell gestemmt. Unter ihm sind etliche Geräte aufgebaut, sind Stützen, Stangen und Schläuche an Querstreben angebracht. Das ganze Vorderteil vibriert unablässig. „Hochfrequenzpulser" verrät das seitlich angebrachte Schild.

Klaus Schlosser, der diesen Prüfstand betreut, wirft einen Blick in den leeren Motorraum und erklärt: „Wir testen hier die Batteriestütze unter Dauerbetrieb. Bis hier ein Schaden entsteht – das kann ganz schön lange dauern." Zehn Millionen Schwingungen in fünf Tagen hält das Teil mindestens aus.

Klaus Schlosser oder sein Kollege Werner Rückert kontrollieren die Batteriehalterung alle halbe Stunde. Außer diesem Prüfstand betreuen sie noch fünf weitere: „Karosserieverwindung, Hinterachsquerträger, Vordersitzbefestigung, Kupplungshalter, Lenkungsgetriebe", zählt Klaus Schlosser auf.

Nicht immer ist die Kontrolle so einfach wie bei der Batteriehalterung. „Das Lenkgetriebe ist zeitaufwendiger, muß auseinandermontiert werden, damit wir sehen, ob die Zahnräder defekt sind."

Zehn Millionen Schwingungen in nur fünf Tagen

Ortswechsel: Am anderen Ende der Halle befindet sich der Bremsenprüfstand – fast eine Halle für sich. Ralf Boy montiert gerade eine Bremsscheibe an einem Prüfstand. „Da läuft dann ein Verschleißprogramm", berichtet er, „26 Stunden mit 800 Bremsungen – vollautomatisch mit allen notwendigen Messungen."

Noch extremer ist die Kennfeld-Prüfung mit über 1500 Bremsungen, bei Geschwindigkeiten zwischen 50 und 200 Stundenkilometern und verschiedenen Bremsdrükken. Über 700 Grad heiß kann die Bremsscheibe dabei werden, und rotglühend. Extreme Belastungen für das Material.

Extrem auch die Kräfte, die auf das Heck eines magmaroten Omega wirken, der, von Gerätschaften umgeben und mit Kabeln gepflastert, auf einem Prüfstand steht, der an eine Intensivstation erinnert: Die Verbindung der Anhängerkupplung wird getestet. Drei Stangen zerren an ihr und versetzen sie in Schwingungen. „Wir überprüfen hier, ob sich das Fahrzeug unter der Zugbelastung nicht verformt oder gar einreißt", so der Prüfstandsbetreuer Mike Arnold.

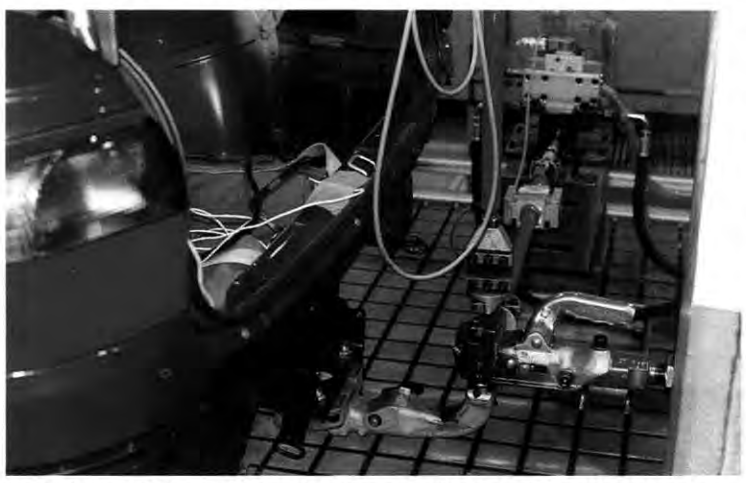
Vorder- und Hinterachsen werden unter realen Bedingungen auf Herz und Nieren getestet. Sie laufen auf Echtzeitprüfständen.

Sit down, please: Dummy beim Sitztest

„Echtzeitprüfstände deswegen, weil wir hier mit Hilfe des Computers eine vorhandene Fahrstrecke programmiert haben", so Karl-Friedrich Bräker. „Das Steuerungsprogramm ist das modernste auf der Welt", lobt er die Anlage. Und ein sehr anspruchsvolles dazu. Denn programmiert ist nicht irgendeine Piste, sondern die Dudenhofener Teststrecke.

Und die hat es bekanntlich in sich, denn „Dudenhofen" birgt jede Menge Extrembelastungen. Diese finden sich in der Dauerversuchshalle noch einmal gebündelt, denn hier wird 24 Stunden lang getestet, und jeder Streckenabschnitt, der das Fahrzeug nicht besonders belastet, wurde konsequent ausgespart – Marter hoch drei.

Durch diese gewollten Auslassungen und weiteren Signalverdichtungen simulieren die Experten des TEZ-Zentrallabors die Belastungen eines ganzen Fahrzeuglebens in nur drei bis vier Tagen. Simultanverfahren heißt diese Neuentwicklung, die hier 1994 ihre Weltpremiere in der Praxis feierte. „Da sind wir eines der schnellsten Labors der Welt", betont Karl-Friedrich Bräker. Und das ist gut so. Denn: „Je schneller wir eine Fehlerquelle finden, desto schneller können wir sie eliminieren."



Zerreißprobe: Eine Anhängerkupplung wird in Schwingungen versetzt

Foto: Rottländer

Heißes Eisen: Im Dauertest erreicht die Bremsscheibe über 700 Grad

„Wir sind eines der schnellsten Labors der Welt"

Zurück zur Prüfstandspraxis: Otto Hemmelmann betreut die anspruchsvolle Anlage. „Wer hier arbeitet, sieht genau, wo das Fahrzeug gerade entlangfährt", erklärt er und deutet die wilden Schwingungen auch gleich richtig: „Großblock-Wellenbahn, ein Teil der Dauerlaufstrecke in Dudenhofen."

Mit stoischer Gelassenheit erträgt auch der orange gekleidete Dummy, der in einer Klimakammer den Sitzkomfort testet, die Dudenhofener Verhältnisse. Ein Sensor in seinem Kopf gibt Schwingungen und Beschleunigungen an den Rechner weiter. Auch der Sitz selber steht im Test: Festigkeit, Federn und Verstellmechanismus müssen sich bewähren.

„50 000 Kilometer hat er hinter sich", berichtet Heinz Schaffner mit einem Blick auf den Monitor, „da hat er noch einiges vor sich." Dann zeigen heftige Bewegungen: Wellenbahn auch hier. Der Kopf des Dummies zuckt wild hin und her. Aber keine Sorge: „Der ist von den Crash-Tests hierher gekommen", schmunzelt der Prüfstandsbetreuer. „Der ist schon eine Menge Unbill gewohnt und hält diese Beanspruchungen locker aus."

Ab in die Polster: Die Sitze müssen zum „Belastungs-EKG"

Intensivstation: Die Dauertestgeräte laufen rund um die Uhr

Von der Schraube bis zum ganzen Auto: Test, Test, Test...

Alles klar: Scheibenwischer bewegen sich wie von selbst

Auf Nummer sicher

Unfallverhütung: Fremd(be)gehen schützt vor Betriebsblindheit

Rüsselsheim (sz). Die acht Sicherheitsbeauftragten im Bereich Fahrzeugbau und Pilot, Abteilung Rohbau und Lack, gehen voll auf Nummer sicher. Sie gehen fremd. Besser: Sie begehen fremd. Ziel: Aufspüren von Sicherheitsrisiken an den Arbeitsplätzen.

Nach einem ausgeklügelten Rotationsplan nehmen die Sicherheitsexperten aus den einzelnen Abteilungen jeweils in Zweierteams einmal im Monat jeden Bereich genau unter die Lupe. Das Rotationssystem hat den Vorteil, daß der Faktor Betriebsblindheit ausgeschaltet wird. „Fremde Augen sehen eben manchmal noch Dinge, die einem im eigenen Bereich gar nicht mehr auffallen", erklärt Michael Zimmermann, Sicherheitsbeauftragter aus der Einzelteilfertigung.

Jeden letzten Freitag im Monat werden die gefundenen Kritikpunkte dann in einer gemeinsamen Sitzung präsentiert, diskutiert und anschließend so gut wie möglich abgestellt. Teilnehmer sind eine Sicherheitsfachkraft, die Sicherheitsbeauftragten der Abteilung, Meister und der Betriebsleiter.

Das besondere Engagement für die Arbeitssicherheit hat gute Gründe: Die Mitarbeiter im Rohbau und Lack stellen für Prototyp-Rohkarosserien vom kleinsten Halter bis zur kompletten Seitenwand noch vieles in Handarbeit her. Zum Teil scharfkantige Blechteile werden hier wesentlich häufiger manuell nachbearbeitet als in der Produktion. Das Verletzungsrisiko ist dementsprechend höher.

Das muß aber nicht zwangsläufig zu mehr Unfällen führen, wenn man es richtig macht! Heinrich Weiand, Leiter Rohbau und Lack, hat seine Truppe deshalb ganz auf Sicherheit eingeschworen und sich zur monatlichen Fremdbegehung noch zusätzlich etwas einfallen lassen.

Damit sich der Sicherheitsgedanke noch besser in den Köpfen der Mitarbeiter festsetzt, bedient sich Weiand einer altbewährten Regel: Bilder sagen mehr als tausend Worte. An den Infotafeln des Bereiches hängen nun Blätter mit den Konterfeien der acht Sicherheitsbeauftragten, damit jeder weiß, wer der richtige Ansprechpartner ist.

Darüber hinaus wurde eine bunte Info-Grafik für alle sichtbar ausgehängt, die zeigt, wie häufig welche Unfallarten auftreten. Ergebnis: Am häufigsten gibt es im Rohbau und Lack Schnittverletzungen. Konsequenzen: Erstens werden die Mitarbeiter auf bestimmte Risiken mehr aufmerksam und verhalten sich entsprechend, und zweitens wurde deutlich, daß hier ein besonderer Schutz her muß. Die Mitarbeiter brauchen Handschuhe, die hervorragenden Schutz bieten, gleichzeitig aber auch ein gutes Handling der Teile erlauben.

Heinrich Weiand bringt es auf den Punkt: „Spezielle Arbeiten erfordern eben auch eine spezielle Ausrüstung; Marke Allzweck tut es hier einfach nicht." Das Thema Schutzhandschuhe ist mittlerweile auf den Weg gebracht. Bereits aussuchen konnten sich die Mitarbeiter Sicherheitsschuhe – zur Wahl standen und stehen drei Modelle. Sicherheitsschuhe waren im Bereich Rohbau und Lack vorher schon empfohlen und sind seit Ende 1994 im Interesse der Mitarbeiter Pflicht. Pflicht heißt dabei gleichzeitig kostenlos! Da fällt es leicht, über kleine modische Unzulänglichkeiten großzügig hinwegzusehen. ■

Aufgepaßt: Michael Zimmermann und Norbert Kahl auf Rundgang

Fotos (2): Geßmann

Probelauf: Norbert Kahl, Remo Braun, Heinrich Weiand, Horst Lachmann und Michael Zimmermann vor Ort

Mit Volldampf an die heiße Arbeit

Kesselkontrolle sorgt für sichere Energielieferung

Kaiserslautern (ah). Wo auf Hochtouren gearbeitet wird, braucht's viel Energie. In Kaiserslautern kommt sie aus dem Kesselhaus. Dort arbeiten die Behälter im wahrsten Sinne des Wortes unter Druck: Es handelt sich um Sattdampf- und Heißwasserkessel. Und die zwei neuesten Modelle produzieren überhitzten Dampf, der für Turbinenantrieb benötigt wird.

Damit die insgesamt acht Kessel problemlos für Dampf sorgen, unterliegen sie einer regelmäßigen Kontrolle. So stellen die Kraftwerks-Mitarbeiter jährlich Störfälle nach, um sicherzugehen, daß die Störungskontrolle funktioniert. Und alle drei Jahre bleibt der Kessel kalt, damit ein Überwachungsbeauftragter von innen begutachten kann.

Der härteste Test erfolgt jedoch alle neun Jahre: „Das ist die Wasserdruckprüfung", erklärt Kesselwärter Alwin Scheithe. Dabei füllen die Kesselwärter die Behälter vollständig mit Wasser, gefiltertes Wasser, das den richtigen Säurewert und Kohlensäuregehalt hat – 20 bis 30 Kubikmeter. „Dann wird der Kessel unter Druck gesetzt", berichtet der Kraftwerks-Mitarbeiter. „Im kalten Wasser sieht man sofort, wenn etwas nicht stimmt."

Für Kessel fünf ist der Härtetest momentan fällig. „Seit acht Tagen ist er ausgeschaltet. Solange braucht er, bis er heruntergekühlt ist." Die großen gußeisernen Verschlußtüren des silbernen Ungetüms stehen bereits einladend offen, dahinter gähnt endlose Dunkelheit. Der erste Teil der Prüfung besteht aus der Begehung. „Da steigen wir mit dem TÜV-Mann von oben in den Kessel, suchen zusammen Wände und Nähte nach Anrissen oder Korrosion ab."

Das Kesselbuch ist dabei eine wichtige Informationsquelle: Hier sind alle bisherigen Reparaturen festgehalten, die besonders genau nachkontrolliert werden. Erst danach läuft die erhöhte Druckprobe. „Dreißig Prozent mehr als im Normalbetrieb muß er aushalten", so Alwin Scheithe.

Wenn diese Hürde genommen ist, müssen auch noch die Abgaswerte stimmen. „100 Milligramm Kohlendioxid pro Kubikmeter Luft dürfen es nur sein", erläutert Alwin Scheithe und setzt stolz hinzu: „Wir liegen weit drunter." ■

Foto: Hilsenbeck

TÜV-Kontrolle: Da bleibt der Kessel kalt

Straße und Schiene sinnvoll kombiniert

In Eisenach kommt die Hörseltalbahn zum Zug

Eisenach (yl). Im Führerhäuschen der neuen Lokomotive nimmt Hans-Dieter Stützer, Betriebsleiter der Hörseltalbahn (HTB), ein uraltes, schmieriges Tuch in die Hände.

„Was'n das für'n Lappen? Also Leute, da habt ihr schon 'ne neue Lok und der alte Putzlappen fliegt immer noch hier rum!", kritisiert er seinen Lokführer und lächelt dabei versöhnlich, während sich die „Neuanschaffung" fast geräuschlos über die elektronisch gesteuerten Weichen bewegt.

Die 17köpfige Mannschaft der Hörseltalbahn ist für die Abfertigung aller Schienentransporte für Opel Eisenach zuständig. Auf einem Streckennetz von zwölf Kilometer Schiene und 28 Weichen hat die Hörseltalbahn im vergangenen Jahr 30 200 Waggons abgefertigt und dabei 260 000 Tonnen Güter umgeschlagen. Neun Züge sind es täglich, die auf dem Gelände der Hörseltalbahn eintreffen oder zur Abfahrt vorbereitet werden.

Foto: Opel

Hoch die Kiste: Kombi-Verkehr ist bei der HTB Trumpf

Die HTB ist die erste öffentliche Eisenbahn in Ostdeutschland, die nicht dem Bund gehört, und in Thüringen immer noch die einzige. Inzwischen sind die Harzer Schmalspurbahn (Sachsen-Anhalt) und die Döllnitzer Bahn (Sachsen) als private Eisenbahnunternehmen dazugekommen.

„Wenn weitere Bahnen diesen Status erhalten, kommt mehr Wettbewerb auf die Schiene. Das ist gut für die Kunden", so HTB-Geschäftsführer Peter Stockhausen.

„Durch die hohe Spezialisierung in unserem Bereich, rationelle Strukturen und moderne Technik sowohl im Gleisnetz als auch bei den Triebfahrzeugen und in der Kommunikations- und Informationstechnik zur Steuerung der Systeme können wir den hohen Kundenanforderungen gerecht werden", sagt Peter Stockhausen, dessen Unternehmen eine Nische gefunden hat – teils im Wettbewerb, teils in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG.

Das Zauberwort der Hörseltalbahn heißt kombinierter Ladungsverkehr: Wechselbrücken und Container werden vom Lkw auf die Schiene oder von der Schiene auf den Lkw umgesetzt. Durch den Transport, der nun einerseits auf der Straße und andererseits auf den Gleisen erfolgt, werden die Vorteile von beiden Verkehrssystemen genutzt. Auch Firmen ohne eigenen Gleisanschluß könnten somit von dem modernen Transportsystem profitieren, erklärt Stockhausen das Unternehmenskonzept.

Der wirtschaftliche Aufwärtstrend in Thüringen läßt die HTB auf einen Anstieg des kombinierten Ladungsverkehrs hoffen. Inwieweit das Unternehmen seinen Arbeitsbereich, nämlich den Güterverkehr auf Nebenstrecken zu unterstützen, aber tatsächlich ausdehnen kann, hängt von der Unternehmensstrategie der Deutschen Bahn ab und wie sich die Zusammenarbeit mit der „großen Bahn" in Zukunft entwickelt.

Für einen neuen Putzlappen reicht es aber ganz sicher schon heute. ■

Bei Anruf Karte

Münztelefone werden umgestellt

Rüsselsheim (hh). Plastikkartenmuffel aufgepaßt: In Kürze werden alle öffentlichen Münzfernsprecher auf Opel-Werkgelände durch Kartentelefone ersetzt. Deshalb führt kein Weg daran vorbei, sich auf dem Postamt, in einem Telekom-Laden, an der Tankstelle oder dem Kiosk an der Ecke, eine Telefonkarte anzuschaffen – wenn man nicht längst eine besitzt.

Im Werk Bochum sind 23, in Kaiserslautern 8 und in Rüsselsheim über 40 öffentliche Fernsprecher von der Modernisierungsmaßnahme betroffen. Das Stammwerk erhält voraussichtlich noch neun zusätzliche Telefonhäuschen oder -hauben in der Nähe einiger Speisesäle.

Superhirn

Autos per CAD: Der Computer macht's möglich

Rüsselsheim (ah). „Kollege Computer" gewinnt auch in der Fahrzeugentwicklung zunehmend an Bedeutung. Zeichenbrett und Papierpause gehören in diesem Bereich bald völlig der Vergangenheit an. Entwurf und erster Funktionstest neuer Modelle erfolgen dann per Rechner.

Foto: Liebschner

Dreidimensional: Rolf Imbusch nutzt neue CAD-Computertechnik

Der Entwurf mit Hilfe des Computers, englisch Computer Aided Design – kurz CAD –, verändert den gesamten Entwicklungsprozeß eines Fahrzeugs. Denn die Einzelteile werden nicht mehr, wie früher, am Zeichenbrett entworfen, sondern sie können, da sie als Körper im Rechner gespeichert und gesichert sind, auch gleich in ihrem Verhalten getestet werden.

Gleich, ob die Auswirkung von Hitze oder von Gewicht – der Computer ermittelt, wie sich die Form eines Teiles, beispielsweise einer Rohrleitung, verändert. „Das ist ein großer Vorsprung im Entwurfsstadium", so Dr. Heinz-Gerd Lehnhoff, verantwortlich für alle Computersysteme im TEZ. „Wir müssen nicht mehr zehn Teile dem Dauertest unterziehen, sondern vielleicht drei. Sieben fallen schon im Rechnertest durch."

Simulation heißt das Zauberwort: Bestimmte Situationen werden im Computer nachgestellt, so daß die Planer sehen, wie sich ein Teil unter „echten" Bedingungen verhält. Bevor es gebaut wird – eine enorme Entwicklungsbeschleunigung.

CAD hat Tradition bei Opel; seit Ende der siebziger Jahre unterstützt der Computer die Fahrzeugentwicklung. In der Karosseriekonstruktion fand es zuerst Anwendung: Als automatisches Zeichenbrett erleichterte es, Änderungen oder Varianten darzustellen – damals noch zweidimensional, wie am Reißbrett. Planer nutzten die Computerhilfe dann für die Programmierung der Außenhaut-Werkzeuge.

Die neue Generation der CAD-Systeme stellen Teile und Fahrzeuge dreidimensional dar. Form und Gewicht eines Teiles sind genauso festgehalten wie Volumen und Oberfläche. „Die Technologie der neunziger Jahre," schwärmt Lehnhoff. Mit den neuen Systemen lassen sich nämlich nicht nur Einzelteile darstellen und testen, auch Teilekombinationen lassen sich prüfen.

Wie etwa der Motorblock: Der Computer verbindet die Informationen der Einzelteile und die Maschine „läuft" dann tatsächlich – simuliert. „Vor dieser Technologie mußte immer erst eine Gußform gefertigt werden, damit die Versuche laufen konnten", so der CAD-Experte Detlef Bielohlawek. „Dadurch brauchten wir etwa ein halbes Jahr, bis wir wußten: ja, das kann man bauen."

Jetzt arbeiten die CAD-Designer mit einem Rechnermodell, um verschiedene Funktionen zu überprüfen. Zusätzlich kann noch ein Aluminium-Modell gefertigt werden, dessen Herstellung nur drei bis vier Wochen benötigt.

Die CAD-Technologie nutzen die Designer auch beim Entwurf von Farbmustern für die Polster. Normalerweise wird der Bezug in einem komplizierten Rundstrickmuster gewebt. Da dauert es drei bis vier Monate, bis ein Prototyp hergestellt ist. Der Computer hingegen kann den Entwurf mit einem Farbmustersystem realisieren und ausdrucken. Und: Das Ergebnis läßt sich auf eine Leinwand projizieren – farbecht und in Originalgröße. „Und am Ende der Entwurfsphase schmeißt das CAD-System auch noch die Schnittmusterbögen raus", berichtet Heinz-Gerd Lehnhoff.

Schwierigkeiten bei der CAD-Anwendung bereitet den Spezialisten die Vielfalt der Systeme. „Da hat jede Firma ihre eigene Computertradition", seufzt Lehnhoff. Allein bei den über 900 Zulieferern von Opel existieren 100 verschiedene CAD-Versionen. Und die Datenübertragung kostet jedesmal Geld, was die Fahrzeugentwicklung unnötig verteuert. Eine Harmonisierung ist jetzt geplant, nicht zuletzt, um die Kosten auf ein Viertel des gegenwärtigen Standes zu senken.

Die CAD-Experten streben an, den Computer in der ersten Entwicklungsphase eines Fahrzeuges voll anzuwenden. Bei der Teilefertigung und im Styling ist das schon Wirklichkeit. Und für die übrigen Bereiche ist Heinz-Gerd Lehnhoff optimistisch: „Wir sind schon nah dran."

Weltrekord-Flunder

Im TEZ gibt's den Bertone-Blitz zu bewundern

Rüsselsheim (ah). Mitarbeiter und Besucher des TEZ reiben sich seit Ende Februar verwundert die Augen: Blau, gelb und orange lackiert und mit einer dunkel getönten Fahrerkuppel versehen, steht in der Lobby ein Fahrzeug der etwas anderen Art.

Blitz heißt das futuristisch anmutende Wunderwerk, das Opel-Partner Bertone entwarf. Es fährt mit Batterien und ist damit völlig emissionsfrei. 890 Kilogramm wiegt das langgestreckte Gefährt; 600 davon gehen allein auf Rechnung der Batterien.

Seit Oktober letzten Jahres hält der Blitz den Weltrekord für emissionsfreie Fahrzeuge (ZER-Rekord): Fahrer Oscar de Vita lenkte die flinke Flunder eine Stunde lang mit Tempo 199,882 über die Piste. Er übertrumpfte damit den alten Weltrekord, der mit 113 Stundenkilometer deutlich unter dem neuen Spitzenwert lag.

Und de Vita strebt weitere Höhenflüge an: Im Mai 1995 will er seinen eigenen Rekord verbessern. Über 300 Stundenkilometer soll der Blitz dann fliegen.

Foto: Gellmann

Blitzbatterie: Die Flunder hält mit 200 Sachen den Weltrekord für emissionsfreie Fahrzeuge

„Wir kämpfen um jeden Kat"

Arbeitsgruppe geht neue Wege beim Recycling von Abgasfiltern

Rüsselsheim (ah). Kistenweise kommen sie in Rüsselsheim an und harren auf dem Schrottplatz oder in der Lagerhalle im K 65 ihrer Wiederverwertung: Katalysatoren aus ganz Europa. Bis zu 15 Tonnen sind es im Vierteljahr. Und es sollen noch mehr werden.

„Wir kämpfen um jeden Kat." Mit dieser Aussage unterstreicht Michael Zühlsdorf, wie wichtig das Recycling der Abgasfilter bei Opel inzwischen geworden ist. Der Recycling-Koordinator bei Opel erklärt, wieso: „Es ist doch aus wirtschaftlichen und aus Umweltgesichtspunkten absoluter Quatsch, Stoffe nur einmal zu verbauen."

Eine Arbeitsgruppe organisiert daher die Rückführung dieses Teiles. Besonderheit im Katalysator: Neben der Stahlhülle sind die Waben im Inneren mit Edelmetallen beschichtet – Platin, Rhadium und Palladium. Wenn es sich dabei auch nur um wenige Gramm handelt, die Menge macht's. Sprich: Je mehr Kats gesammelt werden, desto weniger muß Opel auf dem Weltmarkt einkaufen.

Denn dort kosten die edlen Stoffe nicht nur eine Menge Geld, die Preise schwanken auch erheblich. Das macht jede Kostenkalkulation zum Vabanque-Spiel. „Und schließlich", so Hans-Jürgen Riedel aus der Abteilung Lieferantenentwicklung, „wollen wir Umwelt und Ressourcen schonen, wo immer es geht."

Warteschleife: Kats aus Europa werden in Rüsselsheim gesammelt

Beim Recycling hat die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen und Werken größte Bedeutung. „Je mehr mitziehen, desto mehr Sinn macht Recycling", betont Michael Zühlsdorf. Bis jetzt finden vor allem Kats aus Produktionsausfällen und Garantiefälle den Weg nach Rüsselsheim. So kamen Anfang März 16 Kisten mit 2 500 Katalysatoren aus England an. „Der Rücklauf ist allerdings sehr unterschiedlich", berichtet der Opel-Koordinator, „manche Werke haben noch nicht die Bedeutung des Kat-Recyclings begriffen." Aber die Aussichten sind gut, nicht zuletzt dank der effektiven Aufklärungsarbeit der Recyclingtruppe.

Jetzt wollen sie neue Rückführungswege erschließen: Die Kats, die nach der Abgassonderuntersuchung beim Opel-Händler ausgewechselt werden, sollen ebenfalls ins Werk zurückkommen. „Eine Menge Arbeit", so Michael Zühlsdorf. Er baut auf die Hilfe der anderen Abteilungen im Team, wie GME Aftersales und der Produkteinkauf: „Wenn alle mitziehen, schaffen wir es vielleicht, bis zum Jahre 2000 auf das Vierfache der jetzigen Menge zu kommen."

Fotos (2): Gellmann

Edelmetall: Alte Katalysatoren enthalten wertvolle Metalle und werden jetzt verstärkt recycelt

Doppelt hält besser

TEZler sammelten für guten Zweck

Rüsselsheim (he). Prof. Jürgen Gehler profitiert von einer guten Tradition: Der Leiter der Kinderstation des Rüsselsheimer Krankenhauses konnte jetzt einen Spendenscheck in Höhe von 1500 Mark entgegennehmen.

Wie schon im Vorjahr sammelten die Mitarbeiter der Abteilung TEZ-Karosserie-Konstruktion das Geld für den guten Zweck in den eigenen Reihen. Und das gleich doppelt. Ein Teil des Geldes konnte durch eine Tombola eingenommen werden. Ein anderer Teil stellt den Überschuß des Unkostenbeitrags für ein Abteilungsfest dar.

Corsa Longus

38 cm länger: Mit Ratschekasten und Flex bauen Azubis Corsa Caravan

Rüsselsheim (he). Da sage noch mal einer, alle Theorie sei grau und in der Praxis scheine auch nicht immer die Sonne. Die Technische Berufsausbildung im Werk Rüsselsheim jedenfalls hat mit ihrem neuesten Projekt der Routine wieder einmal ein Schnippchen geschlagen. Der Beweis: ein quietschgelber Corsa Caravan.

Unter dem Projektnamen „Challenge" (Herausforderung) entstand in den vergangenen Monaten ein „Werkstück", das nicht nur durch seine Originalität besticht, sondern vor allem den beteiligten Ausbildern und Azubis einen Heidenspaß bereitet hat. „Unsere größte Motivation war die, daß hier etwas entstand, daß einen direkten Bezug zu unseren Fahrzeugen hat", so Dirk Hauser, als Industriemechaniker, Fachrichtung Maschinen- und Systemtechnik im 2. Ausbildungsjahr, wesentlich an der Ausarbeitung des ungewöhnlichen Caravan beteiligt.

Zur Vorgeschichte: Ludwig Böhmer, zu dieser Zeit Leiter der Technischen Berufsausbildung, heute Projektleiter für das in Planung befindliche neue Ausbildungszentrum, ist immer bemüht, Flexibilität, Engagement und Teamfähigkeit – Anforderungen, auf die das Unternehmen in hohem Maße angewiesen ist – schon in der Ausbildung zu vermitteln. „Wir brauchen zur Verzahnung von Fertigkeiten und Kenntnissen mit Schlüsselqualifikationen eine möglichst praxisgerechte Ausbildung. Damit entwickeln wir berufliche Handlungsfähigkeit", lautet das Credo Böhmers.

Was liegt da näher, als sozusagen am lebenden Objekt zu arbeiten, mag sich der experimentierfreudige Ausbildungsleiter gedacht haben. So entstand die Idee, dem Nachwuchs die „Kofferraumverlängerung" eines Corsa zur Aufgabe zu machen. Zusammen mit Ausbilder Wolfgang Rüdinger wurde die Umsetzbarkeit der Idee geprüft. Die beiden waren sich einig: Selbst mit den bescheidenen „Hausmitteln" der Lehrwerkstatt ist ein solches Projekt machbar.

Nach gründlichen Berechnungen, schließlich „kann man ein Auto nur einmal zerschneiden", so Rüdinger, gingen im April letzten Jahres die ersten Azubis an die Arbeit. Zur Verfügung stand ihnen ein serienmäßiger fünftüriger Corsa. Der wurde zunächst „entkernt", sprich von allem hinderlichen Interieur befreit. Dann kam ein – selbstverständlich selbstgefertigter – Rahmen aus Vierkantrohren zum Einsatz, der verhindern sollte, daß das Heck einfach abfällt wie eine abgeschnittene Scheibe Wurst.

Mit Hilfe der Flex verlor das Auto dann unmittelbar vor dem Tankeinfüllstutzen den Anschluß. Jetzt begann die eigentliche Arbeit. Es mußten Bleche zugeschnitten, geformt, eingepaßt und verschweißt werden. Und angefangen vom Auspuff über Benzinleitung bis hin zu den Bremslichtleitungen hieß das Motto: längen und noch mal längen.

„Das riesige Engagement der beteiligten Azubis war ausschlaggebend für das gute Gelingen des Projekts", lobt Wolfgang Rüdinger die Bereitschaft der Jugendlichen, ausgetretene Pfade zu verlassen.

Und die hatten's wahrlich nicht immer sehr leicht. Denn im Gegensatz zu den professionellen Konstruktionsabteilungen bei Opel mußten sie sich mit zwar bewährter, aber nicht eben für diese Aufgabe leistungsfähigster Technik begnügen. „Ratschekasten, Flex, Schweißgerät, Schwingschleifer, Kombizange und Schraubendreher waren meine Hauptwerkzeuge", erinnert sich Bardo Braunbeck, „Leidensgenosse" von Dirk Hauser und ebenfalls im 2. Ausbildungsjahr, an so manch schwere, aber dennoch schöne Stunde.

Fazit: „Es hat riesig Spaß gemacht", so die beiden Tüftler, die den Corsa Caravan – seit August '94 mehr oder weniger im Alleingang – entgegen den Unkenrufen diverser Skeptiker auf die Räder brachten. Und Ludwig Böhmer ist zurecht stolz, mal wieder bewiesen zu haben, daß sich praxisnahe Ausbildung mit einem Höchstmaß an Kreativität sinnvoll verbinden läßt. Das Ergebnis jedenfalls, der „Flash 95" kann sich – trotz fehlender Serienreife – durchaus sehen lassen.

Flash-entdeckend: Dirk Hauser und Bardo Braunbeck (v. l.) auf Probefahrt

Kuhstall statt Saustall: Die „Heimat" der Corsa-schaffenden Azubis

Fotos (4): Geßmann
Der kleine Unterschied: Beachtliche 38 Zentimeter in der Länge

Maßgeschweißt: Der „Hüfthalter" aus Stahlrohr hält das Hinterteil hoch

Ausbildung noch attraktiver

Nachwuchs kann „nebenbei" die FH-Reife erlangen

Eisenach (yl). Zum 1. September 1995 stellt die Opel Eisenach GmbH wieder zehn Auszubildende ein. Die Jugendlichen werden mit dem Berufsziel Industriemechaniker beziehungsweise Industrieelektriker ausgebildet. Die Ausbildung ist ein Joint Venture zwischen Opel, BMW und Bosch.

Am 24. Februar 1995 erhielten die Schulabgänger in einer gemeinsamen Veranstaltung aller drei Unternehmen ihre Ausbildungsverträge. Das neue an der Ausbildung, die im September 1995 beginnt, ist die Möglichkeit, gleichzeitig über den relativ geringen zeitlichen Mehraufwand von zwei Wochenstunden die Fachhochschulreife zu erwerben.

„Dieses Angebot ist für die Azubis freiwillig, aber ich würde mir wünschen, daß es von vielen genutzt wird. Bitte denken Sie in aller Ruhe mit Ihren Eltern über diese Möglichkeit nach", gab Dieter Hemmie, Chef der Personalabteilung, den Jugendlichen mit auf den Weg. Die Chance, auf diesem Weg zur Fachhochschulreife zu gelangen, ist ein Modellprojekt des Thüringer Kultusministeriums im Raum Eisenach, an dem sich neben Opel noch weitere Firmen beteiligen.

Ziel des Projektes ist unter anderem, die Ausbildung für die Jugendlichen attraktiver zu gestalten. Die Voraussetzung für den zusätzlichen Unterricht ist ein Notendurchschnitt von mindestens 2,5 auf dem Abgangszeugnis der Realschule.

Die Ausbildung wird insgesamt dreieinhalb Jahre dauern. Das Programm ist zweigeteilt, jeweils wöchentlich wechseln theoretischer und praktischer Unterricht. Bei der Theorieausbildung stehen neben den berufsspezifischen Fächern auch Physik, Englisch, Deutsch und Sozialkunde auf dem Stundenplan in der Eisenacher Berufsschule „Ludwig Erhard". Der praktische Unterricht findet im gemeinsamen Ausbildungszentrum von Opel, Bosch und BMW statt.

Foto: Opel
Per Stift zum „Stift": Azubis haben ihre Verträge unterschrieben

Zu neuem Leben erweckt

Aufgemöbelt: Azubis schaffen eigene Arbeitsplätze

Bochum (pm). Noch vor zwei Jahren gehörte die Halle buchstäblich zum alten Eisen, heute ist sie das Schmuckstück der Berufsausbildung. Auszubildende und Ausbilder sind einhellig begeistert von „ihrer" Halle, haben sie es doch in gemeinsamer Anstrengung geschafft, in der aufgegebenen Schälerei hochmoderne Ausbildungsplätze entstehen zu lassen.

Die Halle, in der sich heute angehende Elektroniker und Mechaniker an maßgeschneiderten Ausbildungsplätzen praxisnah auf ihre Prüfung vorbereiten, glich bis vor zwei Jahren noch einem Schrottplatz.

Ein Zustand, mit dem sich Rainer Dörffel, Leiter der Bochumer Berufsausbildung, nicht abfinden wollte. Gemeinsam mit der Werkleitung und nicht zuletzt mit den Azubis wurde die Idee, hier moderne Ausbildungsplätze entstehen zu lassen, in die Tat umgesetzt.

Zusammen gingen Ausbilder und Nachwuchs ans Werk. Der Schrott wurde abtransportiert, die Hallenstruktur saniert und ein völlig neues Versorgungsnetz installiert. „Der hohe Anteil der Eigenleistung war nur möglich, weil die jungen Leute ihre bei uns erworbenen Kenntnisse mit Begeisterung in die Tat umsetzten", so der Ausbildungschef.

So sorgten die angehenden Elektroniker für das komplette Leitungsnetz, während die Mechaniker aus alten Büromöbeln maßgeschneiderte Ausbildungstische zusammenbauten. Nach zwei Jahren Arbeit entstand so eine Abteilung, in der die Ausbildungs-Philosophie der Bochumer Opel-Werke bis ins Detail verwirklicht werden konnte.

In der neuen Halle wurde eine computergesteuerte Produktionsmaschine installiert, an der kleine Arbeitsgruppen praxisnah Wartung, Fehlersuche und Einrichtung entsprechender Anlagen erlernen. Damit ist die Ausbildung näher an die Produktion herangerückt. Arbeitsgruppen im Werk, die im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses Ideen zur Änderung ihrer Arbeitsumgebung entwickelt haben, können sie von den Azubis realisieren lassen.

Die sauber gefeilten und gelöteten Automodelle, die später meist in Vitrinen verstauben, werden durch Werkstücke ersetzt, die jahrelang ihre Funktion erfüllen.

Seine Prüfung muß allerdings jeder Auszubildende weiterhin allein bewältigen. Daß das funktioniert, beweisen die hervorragenden Ergebnisse, die der Bochumer Nachwuchs in den letzten Jahren erzielte.

Chefsache: So wird's gemacht

Fotos (2): Hänisch
Neue Hallen braucht das Land: Azubis lassen ihr Werk bestaunen

Stimmung wie in Hockenheim

„DTM vor Ort" lockte tausende Motorsportfans nach Bochum und Rüsselsheim

Bochum/Rüsselsheim (pra/hh). Die Stimmung erinnerte stark an die bei einem Lauf zur Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft. Kein Wunder: Einige Hauptdarsteller des Renngeschehens, der amtierende DTM-Papst Klaus Ludwig, der ehemalige Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg und ihre nicht weniger prominenten Kollegen vom Opel-Kader, gaben sich im Werk in Rüsselsheim und am darauffolgenden Tag in Bochum ein Stelldichein.

Im Stammwerk stürmten rund 5 000 Mitarbeiter in die Halle K 5, um Keke Rosberg, Klaus Ludwig, Manuel Reuter, Yannick Dalmas und die Formel 3-Piloten Ralf Schumacher und Alexander Wurz einmal hautnah zu erleben – eine schließlich nicht alltägliche Veranstaltung, für die auch die Mittagspause gerne geopfert wurde.

In Bochum fand das Spektakel außerhalb der Werkstore, im Verkaufsraum vor Tor 4, statt und lockte knapp 4 000 Fans an. Neben zahlreichen Mitarbeitern waren dort viele Familien mit ihren Kindern zur „DTM vor Ort" erschienen. Auch mehrere Opel-Fanclubs ließen es sich nicht nehmen, die schnellen Männer in Augenschein zu nehmen.

Von Fernsehkommentator Rainer Braun in mehreren Talkrunden präsentiert, stellten sich die Fahrer in der übrigen Zeit ihren Fans. Keine Pause gönnte sich dabei Opel-Versuchsingenieur und Ex-DTM-Pilot Volker Strycek, der unermüdlich für seine und damit die Opel-Fans zur Stelle war. Der Bochumer, der in Rüsselsheim nicht dabei sein konnte, erfreut sich gerade im Revier größter Beliebtheit.

Viele Fragen wurden beantwortet, Poster, Fahnen, Autogrammkarten und Miniaturmodelle der Fahrzeuge, die natürlich auch in Lebensgröße zu bewundern waren, von den Sportlern der drei Teams tausendfach unterschrieben. Die Propeller AG machte es dank ihres reichhaltigen Angebots an DTM-Zubehör in beiden Werken möglich.

Wie immens groß das Interesse ist, die Opel-Piloten einmal abseits der Rennpisten in voller Lebensgröße zu erleben, zeigte in Bochum allein ein Blick auf die umliegenden Parkplätze: Autokennzeichen von Schleswig-Holstein über Bayern bis Belgien waren keine Seltenheit.

Die Resonanz in den Medien war von kaum geringerem Ausmaß: Lokale und überregionale Zeitungen berichteten ausführlich über das Ereignis. Die ARD brachte gleich am nächsten Tag in der Morgensendung einen Beitrag, der bundesweit ausgestrahlt wurde.

Einhelliger Wunsch der Fans: Ein solches Ereignis sollte spätestens im kommenden Jahr erneut durchgeführt werden.

Nicht zuletzt ist der Motorsport auch ein Ausdruck der Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Opel-Motorsport-Chef Walter Treser verkündete kämpferisch sein Motto für die neue Saison: „Getrennt marschieren – vereint zuschlagen. Nachdem wir in der abgelaufenen Saison unser Lehrjahr absolviert haben, wollen wir jetzt unser Gesellenstück abliefern. Für ein Meisterstück ist es wahrscheinlich noch zu früh."

Warten wir es ab. Die Fans jedenfalls sind „heiß" auf die kommende Saison.

Fotos (2): Geßmann

Jäger und Gejagte: Wo bitte geht's zur (Autogramm-)Front?

Foto: Hänisch

Medienrummel: Der Bochumer Ausstellungsraum drohte zu platzen

King Ludwig im Talk

Tradition verpflichtet: Die Olympiasiegerin von 1972 (Weitsprung und 4x100-Meter-Staffel) Heide Ecker-Rosendahl fährt schon seit Jahren Opel und ist von „der Qualität der Produkte absolut überzeugt". Um auch weiterhin nicht nur schnell „zu Fuß" unterwegs zu sein, holte sich die Ex-Weltrekordlerin jetzt in Rüsselsheim einen neuen Calibra „Keke Rosberg Edition" ab.

Ins richtige Licht gerückt

Foto-Ausstellung im Forum

Rüsselsheim (he). Zum Sehen gehört Licht. Das gilt sowohl für unser Auge als auch für die Fotografie. Lichtinszenierung spielt deshalb in der Fotografie eine zentrale Rolle.

Mit einer Ausstellung unter dem Titel „In anderem Licht" möchte Opel diese etwas „besondere Sicht der Dinge", wie Design-Chef George Gallion während der Ausstellungseröffnung formulierte, aufzeigen.

Ausgewählte Sachfotografie aus den letzten fünf Jahrzehnten zeigt, wie aus dem Alltagszusammenhang herausgelöste industrielle Massenprodukte „in anderem Licht" erscheinen. Die Darstellungen von Porzellan, Glas, Metall, Möbeln, Leuchten und Elektrogeräten reichen von bewußt sachlicher Visualisierung bis hin zu einer gewollten Dramatik.

Die Ausstellung im Opel Forum unterstreicht die Bedeutung der Lichtinszenierung für die Fotografie. „Als Gestaltungsmittel hilft sie besonders der Schwarzweiß-Fotografie, das zweidimensionale Sehen der Kamera zu überwinden. Modellierung durch Schatten schafft in der Fotografie die Illusion von Raum und Form", so Gallion.

So nutzt die Sachfotografie das Gestaltungsmittel Licht, um die Objekte plastisch erfahrbar zu machen. Massenprodukte, die wir ständig gebrauchen, ohne sie besonders zu beachten, erhalten plötzlich einen anderen Stellenwert. Wir entdecken sie neu, wenn Fotografen sie für uns von einer „anderen Seite beleuchten".

„Ich habe die gute Form erkannt, das Wesen der guten Form." Dieser Leitspruch ist charakteristisch für das Schaffen des Fotografen Willi Moegle. Zum Wesen der guten Form gehört für ihn jene charakteristische fotografische Präsentation, die gezielt mit Licht und Schatten spielt.

Im Foyer können sich die Ausstellungsbesucher anhand von rund 50 Exponaten – viele stammen von Moegle – einen Eindruck davon verschaffen, was in fünf Jahrzehnten Produktfotografie im Spannungsfeld von reiner Werbefotografie und ambitioniertem Foto-Design entstand.

In der Fotografie hat das Auto seit seiner Erfindung einen besonderen Stellenwert. Insofern geht es dem Auto besser als Lampen, Tassen oder Toastern, die der Rat für Formgebung und Opel gemeinsam zu den Stars dieser Ausstellung gemacht haben, die noch bis zum 28. April montags bis freitags in der Zeit von 8.00 bis 16.30 Uhr im Opel Forum zu sehen ist.

Foto: Liebschner

Schaun mer mal: Lichtinszenierungen

Charlottenburger Corsa-Charme

Judy Winter fährt Jubiläums-Opel

Berlin (il). Mit einem Modell der ganz besonderen Art fährt seit kurzem die Schauspielerin Beate Kühn, besser bekannt als Judy Winter, durch ihre Berliner Heimat. Sie ist stolze Besitzerin eines nautilusfarbenen Corsa 1.4i.

Und das kam so: Die engagierte Händlerin Heidi Hetzer traf den bekannten Fernsehstar an einer Tankstelle. Die Damen kamen ins Gespräch und Judy Winter folgte der Einladung, sich einmal einen ganz speziellen Corsa anzuschauen.

Der hat es in sich: Das Modell besitzt anthrazitfarbene Polster und ebensolche Radkappen sowie ein Schiebedach. Außerdem verfügt der flotte Feger statt des normalen Ausstattungsemblems über einen kleinen Aufkleber: „75 Jahre Autohaus Hetzer".

Die Schauspielerin verliebte sich vom Fleck weg in das schnuckelige Gefährt und besitzt jetzt eines von 200 Sondermodellen, die der Charlottenburger Opel-Händler aus Anlaß des Firmenjubiläums aufgelegt hatte.

Foto: privat

Judy Winter und ihr Neuer

Da geht die Post ab

Händler verkauft Briefmarken

Berlin (he). Keilriemen oder Briefmarke, das ist hier die Frage. Im Opel-Autohaus Wursach in Pankow gibt es neben den bewährten Modellen mit dem Blitz auf der Haube jetzt auch den gelben Post-Service.

Zu diesem ungewöhnlichen Angebot kam es, nachdem das reguläre Stadtteil-Postamt geschlossen wurde, da es unrentabel geworden war. In die entstehende Marktlücke sprang kurz entschlossen der Berliner Opel-Händler als Ersatz-Postagentur.

Die Opel Post gratuliert zur Eröffnung der Opel-Post.

Blitzlicht

Wolfgang Geßmann

Rüsselsheim (hh). Im Stammwerk ist er bekannt wie ein bunter Hund. Und auch in der Opel Post findet sich sein Name regelmäßig wieder. Kein Wunder: Denn überall, wo was los ist, da ist auch er anzutreffen – schon rein aus beruflichen Gründen: Unser Fotograf Wolfgang Geßmann.

Seinen Beruf hat Geßmann von der Pike auf gelernt. Nachdem er seinen Meisterbrief entgegennahm, arbeitete er zunächst für einen Fotoreisedienst und lernte dadurch ganz Europa kennen.

1964 kam er ins Opel-Werk nach Rüsselsheim. Daß er den Job in der Abteilung Werkfoto – heute BKS Fotoservice – bekam, verdankt er nicht zuletzt seiner Spezialisierung auf die Industriefotografie. „Man muß sich erklären können, wie eine Maschine funktioniert, um ein aussagekräftiges Bild zu schießen", erläutert der Lichtbildner die Bedeutung seines technischen Verständnisses.

Sein Arbeitstag steckt voller Überraschungen. „Ich weiß nie im voraus, ob ich im Ölkeller, im Klimakanal oder zusammen mit einem Vorstand in den obersten Chefetagen unterwegs sein werde", beschreibt Geßmann das Problem mit der angemessenen Kleidung.

In seiner Freizeit bemüht sich der Ehemann, Haus und Hof und einen alten Opel GT in Schuß zu halten. Das Sammeln von alten Kameras gehört ebenso zu seinen Leidenschaften wie sein Interesse für Neuheiten auf dem Audio- und Videosektor.

Gessi, wie der 54jährige von seinen Freunden liebevoll genannt wird, hat das geschafft, wovon viele nur träumen. Er hat aus einem Hobby seinen Beruf gemacht.

Foto: Liebschner

Vorsicht Kamera: Wolfgang Geßmann in action