

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Ausgabe 1-2
9. Februar 2000

Ein gutes Werk

Kanzler kommt zur Grundsteinlegung

Auch wenn in letzter Zeit die Übernahmeschlachten der Kommunikationsbranche die Schlagzeilen füllen, so bleibt doch die Autoindustrie der Konjunkturmotor. Kein Wunder also, dass sich selbst der Bundeskanzler sichtlich wohl fühlt, wenn er in Rüsselsheim den Grundstein für ein neues Automobilwerk legen kann.

Rüsselsheim (jh). In Anwesenheit von Gerhard Schröder, Bundesfinanzminister Hans Eichel, Hessens Sozialministerin Marlies Mosiek-Urbahn und Rüsselsheims OB Stefan Gielowski unterstrichen Vorstandschef Robert W. Hendry und Werksdirektor Michael J. Wolf die Bedeutung der 820-Millionen Mark-Investition. Hendry wörtlich: „Der Bau der neuen Fabrik ist die wichtigste Maßnahme unseres Investitionsprogramms für Deutschland.“ Und das sieht immerhin Ausgaben von neun Milliarden Mark bis 2004 vor.

Eine Zahl, die die Politiker aller Parteien freute. Kanzler Schröder be-

tonte zudem, dass der Neubau ein „wichtiges wirtschaftspolitisches Signal“ weit über die Grenzen Rüsselsheims hinaus sei. Und Ministerin Mosiek-Urbahn ergänzte: „Diese Investition ist wie Adrenalin für die Region und das Land.“ Auch aus Sicht der Arbeitnehmerschaft sei der Werksneubau „die wichtigste Weichenstellung für die Zukunft“ so Betriebsratschef Rudi Müller.

Das neue Werk soll seine Produktion 2002 aufnehmen. Es ist als eine der modernsten Autofabriken der Welt konzipiert und sichert langfristig rund 6 000 Arbeitsplätze. Insgesamt sollen jährlich 270 000 Pkw im Drei-Schicht-

Betrieb auf einer gemeinsamen Fertigungslinie montiert werden. Wie Hendry erläuterte, ist Opel der erste Automobilhersteller, der ein neues Werk mit all seinen Anlagen und Einrichtungen auf bestehendem Industriegelände in unmittelbarer Nachbarschaft der laufenden Produktion errichtet.

Die für das Jahr 2005 vorgesehene endgültige Fertigstellung des Werks erfolgt in drei Abschnitten: Die erste Baustufe beginnt mit der Grundsteinlegung für die neue Fertig- und Endmontage. Sie soll bis September überdacht sein, damit danach der Einbau der Prozesseinrichtungen erfolgen kann. 2002 wird dann die erste Modellreihe auf neuen Fertigungseinrichtungen laufen. Ein Jahr später wird auch die zweite Modellreihe umgestellt sein. Den Abschluss der Veränderungen bildet im Jahre 2005 die neue Lackiererei.

Die Entscheidung, die neue Fabrik am Standort Rüsselsheim zu errichten und nicht auf einem völlig neuen Areal, unterstreicht erneut das Bekenntnis des Unternehmens zum Standort Deutschland und zu seinen Traditionen am historischen Unternehmenssitz. Entscheidungsgrundlage war nach Worten des Opel-Chefs auch die Chance, die Stärken des Standorts

nutzen zu können: Dies sind vor allem die Konzentration der Fahrzeug- und Komponenten-Fertigung, die Nähe zum ITEZ sowie der unmittelbare Kontakt zu anderen zentralen Unternehmensfunktionen.

Eine Chance, die Zukunft maßgeblich zu gestalten

Als weitere Pluspunkte nannte Hendry die ausgezeichnete Infrastruktur des Standortes sowie die erfahrene und gut ausgebildete Rüsselsheimer Belegschaft. In der neuen Produktionsstätte, die in unmittelbarer Nähe der heutigen Zusammenbauwerke entsteht, wird ein intelligentes Materialwirtschafts-System für den reibungslosen Ablauf der bedarfsorientierten Fertigungsschritte sorgen. Ausgefeilte Fehlervermeidungssysteme, die die Mitarbeiter einbeziehen, sorgen für eine gleichbleibend hohe Fertigungsqualität.

Im Rahmen des neuen Konzeptes wird auch die

Arbeitsorganisation des Werkes gründlich modernisiert, um auch auf diese Weise den erforderlichen Fortschritt zur Stabilisierung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens und seiner Produkte zu erzielen. Werksdirektor Michael J. Wolf umriss die Situation, die auf die Mitarbeiter zukommt, mit den Worten: „Unserem Team bietet sich die außergewöhnliche Chance, die Zukunft maßgeblich zu gestalten.“ Vor Anlauf der Produktion in den neuen Anlagen im Jahr 2002 werden die Mitarbeiter daher intensiv mit den Prinzipien des neuen Produktionssystems vertraut gemacht.



Fotos: ©/Stammer



Mörteln für die Zukunft: Werksdirektor Michael J. Wolf, Opel-Chef Robert W. Hendry, Kanzler Gerhard Schröder, Ministerin Marlies Mosiek-Urbahn, OB Stefan Gielowski und Betriebsratschef Rudi Müller (v.l.)

Neuer Chef bei GM

Richard Wagoner löst am 1. Juni Jack Smith ab

Detroit (dpa/ots). General Motors bekommt einen neuen Konzernchef: Das Board of Directors hat Richard Wagoner, 47, mit Wirkung zum 1. Juni 2000 zum Chief Executive Officer (CEO) und Präsidenten ernannt. Er wird damit Nachfolger des 61-jährigen John F. Smith. Smith bleibt GM-Verwaltungsratsvorsitzender, Harry Pearce, 57, sein Stellvertreter.

Smith betonte, dass diese Entscheidung ein Teil der kontinuierlichen Nachfolge-Planungen des Unternehmens sei und dass GM weiterhin Kontinuität auf der höchsten Führungsebene zeigen wird.

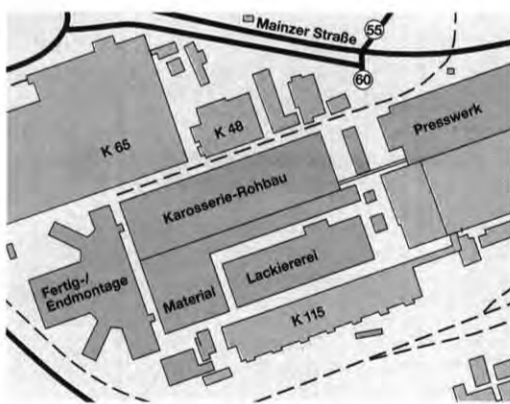
In seiner neuen Funktion hat Wagoner die Verantwortung für die strategische und betriebliche Führung von GM. Seine vorrangigen Ziele seien die Produkt- und Dienstleistungsentwicklung,



Generationswechsel: Wagoner folgt auf Smith

das Internet-Geschäft sowie die Expansion in Asien, so Wagoner in einer Pressekonferenz.

Richard Wagoner ist ein Finanzfachmann. Er hatte seine GM-Karriere 1977 in der Finanzabteilung begonnen, leitete später die brasilianischen Geschäfte, wurde 1992 GM-Finanzchef, leitete seit 1994 die US-Geschäfte und ist seit 1998 für das weltweite Fahrzeuggeschäft von GM verantwortlich.



Lageplan: Das neue Werk in der endgültigen Ausbaustufe mit Presswerk (K40), Karosserie-Rohbau (K180), einem Materialtrakt (K130), Fertig- und Endmontage (K170) sowie - ab 2005 - neuer Lackiererei (K160)



Politiker mit Plan: Robert W. Hendry erläutert den prominenten Gästen das Werks-Layout

GANZ KURZ

Ende August 2000 treffen sich alle begeisterten Alt-Opel-Fans in Griechenland. Ein Autoreisezug bringt die Opel-Oldies von Villach nach Thessaloniki. Meldefrist ist der 15. März. Details gibt's in der nächsten Opel Post.

Opel/Vauxhall hat 1999 in Europa insgesamt 82 000 Nutzfahrzeuge ausgeliefert - 15 000 oder 22 Prozent mehr als 1998. Mit rund 11 000 verkauften Einheiten hatte der Movano einen guten Anteil an diesem Erfolg.

Mit 640 183 verkauften Fahrzeugen ist Polen 1999 nach Deutschland, Italien, Großbritannien, Frankreich und Spanien zum sechstgrößten europäischen Markt aufgestiegen. Der Marktanteil von Opel liegt bei 9,3 Prozent.

Die nächste Opel Post ist für den 8. März 2000 geplant. Anzeigenschluss ist der 16. Februar.

Aus dem Unternehmen

Für mehrere tausend Mitarbeiter werden sich durch die Einführung von SAP/R3 einige Details des Arbeitsalltags verändern.

Seite 3



Reportage

Vor 137 Jahren inserierte Adam Opel erstmals in einer Zeitung - seitdem hat sich die Werbung im Zeichen des Blitzes gewaltig entwickelt.

Seite 4/5



Aus den Werken

Zur „Halbzeit“ in Kaiserslautern zeigt sich, dass die Arbeiten am neuen Motorenwerk für den Leichtmetallmotor voll im Zeitplan liegen.

Seite 6



Technik & Produkte

Mit der Opel Special Vehicles GmbH sorgt sich das Unternehmen jetzt wieder selbst professionell um den Sonderfahrzeugbau.

Seite 14



Personal & Service

1945 verschlug es Maria Berlage auf ihrer Flucht auch nach Rüsselsheim - und geriet an einen hilfsbereiten Opel-Meister.

Seite 17



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir sind drin. Und das ist gut so. Denn das Internet ist zweifellos eine Bereicherung. Eine Bereicherung für alle, die ihre Behörden-, Bank-, Börsen- und sonstige Geschäfte jetzt online abwickeln. Aber auch für alle, die ständig auf der Suche sind, zum Beispiel nach Hintergrundinformationen.

Wir beispielsweise interessierten uns kürzlich für einen bestimmten Aspekt des europäischen Marktgeschehens, nämlich der Entwicklung der Zulassungszahlen in Polen. Nichts leichter als das, dachten wir, schließlich gibt es ja den Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) und das Internet. Die Internet-Suchmaschine mit „ACEA“ gefüttert, Ärmel hoch und los. Dachten wir.

Die Realität holte uns mit 603 Einträgen zum Kürzel ACEA schnell ein. Als der erste Schreck verfliegen war, nahmen wir die sportliche Herausforderung an. Und siehe da: Die Lektion hat Spaß gemacht und uns viel klüger. Oder hätten Sie gewusst, dass es eine Arizona Consulting Engineers Association (AECEA) gibt. Deren Kollegen vom fünften Kontinent, die Association of Consulting Engineers Australia, firmieren übrigens unter ebenjener Abkürzung. Aber es gibt auch das Australian Council for Educational Administration, die Association Canadienne des Etudes Asiatiques, die Asesores en Construccion y Extension Agricola aus Mexiko, die Atlantic Canada Economics Association, die Asociacion Costarricense de Automovilismo und nicht zuletzt stellt in Holland eine Firma ACEA Messgeräte her.

Lauter intellektuelle Kleinode, die das Internet auf Knopfdruck für uns bereithielt. Nur Polen kam unter den ersten 50 Einträgen leider nicht vor. Die restlichen 553 haben wir uns dann geschenkt. Als wir dem www zum Abschied ein leises Servus gen Bildschirm hauchten und zum Telefonhörer griffen, um die Marketingkollegen anzurufen – die sich auf dem polnischen Automobilmarkt übrigens bestens auskennen –, verdichteten sich uns gleich zwei Vermutungen zu Gewissheiten: Ich weiß, dass ich nichts weiß, wusste schon Sokrates. Und forsch à la „Spiegel“ formuliert: „Wer surft, braucht ein Brett – vor dem Kopf“.

In diesem Sinne frisch ans Werk.
Ihre Redaktion

Vorsicht vor Halunken

Jahreswagen-Verkäufer gelinkt

Die goldene Regel ist so alt, wie sie gültig ist: „Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf“. Doch auch beim Verkaufen eines Autos ist Vorsicht geboten. Zwei Leser berichteten uns jüngst von offensichtlichen Versuchen, sie übers Ohr zu hauen.

Rüsselsheim (Jan). Die Tricks der Betrüger werden immer ausgefallener und zeigen, dass auch auf Autoverkäufer ein gewisses Risiko lauert. Um Sie vor den kriminellen Maschen zu warnen, hier die wichtigsten Merkmale der beiden – sehr unterschiedlich gelagerten – Fälle im Überblick:

Fall Nr. 1: Kollege X möchte per Zeitungsannonce sein Auto verkaufen, woraufhin sich auch ein potenzieller Abnehmer aus Norddeutschland – nennen wir ihn Y – meldet, der spontan zusagt, das Fahrzeug zum geforderten Preis zu übernehmen. Er fordert X auf, ihm einen Kaufvertrag per Fax zu schicken. Zwei Stunden später ist der Vertrag zurück – es fehlte lediglich ein Eintrag in der Spalte Abholtermin.

Das sah X zunächst noch gelassen. Da er das Geld für einen Neuwagen benötigte, lag ihm zwar an einem schnellen Abholtermin, aber der konnte schließlich auch telefonisch vereinbart werden – dachte X.

Nach mehreren vereinbarten Abholterminen, zu denen Y unter fadenscheinigen Begründungen nicht erscheint, hat X die Faxen dicke und verkauft das Fahrzeug an einen anderen Interessenten.

Dies allerdings bekommt Y durch Testanrufe schnell und gezielt heraus, pocht nun auf Einhaltung des Vertrags und will für einen Verlust, der ihm durch einen bereits besiegelten Weiterverkauf entstehe, entschädigt werden. Blitzartig folgt das Schreiben eines Anwalts, in dem ein Schaden von 1600



Vertrauenssache:
Beim Autokauf geht es
meist um viel Geld

Mark reklamiert wird. Y lässt jedoch durchblicken, dass er bei Zahlung von 1200 Mark auf eine Weiterverfolgung des Falles verzichten würde.

Recherchen des Verkäufers bei der Telekom ergeben, dass es zu sämtlichen von X genannten Kontakt-Adressen in Norddeutschland keine Einträge gibt, obwohl es sich dabei teils um Handelsfirmen handeln soll. Weitere mysteriöse Details zeigen: Es ist ganz offensichtlich, dass Käufer Y gar kein Interesse an dem Fahrzeug hatte, sondern nur auf eine Zahlung infolge eines nicht eingehaltenen Vertrags spekulierte.

Fall Nr. 2: Herr Z inseriert in der Opel Post seinen Gebrauchten. Schon bald meldet sich ein Interessent. Da Kollege Z tagsüber arbeitet, spricht ihm der Kaufinteressent auf Band und bittet um Rückruf. Was Z stutzig macht:

Die angegebene Rufnummer beginnt mit 0190.

Wie befürchtet: Als Z den vermeintlichen Käufer anruft, meldet sich niemand, statt dessen läuft eine endlose Bandansage. Dafür rast der Gebührenzähler, denn solche 0190er-Nummern – die auch von diversen Telefonsex-Firmen genutzt werden – sind teuer. Zwei bis drei Mark pro Minute sind keine Seltenheit.

Während Z also darauf wartet, den Käufer an den Hörer zu bekommen, füllt ein anderer auf seine Kosten sein Konto. Vielleicht nur mit ein paar Mark, doch die betrügerische Absicht ist klar erkennbar.

Ignorieren, abhaken, Anwalt – wie geht man mit solchen Fällen um? Über Konsequenzen und mögliche Reaktionen lässt sich nur im Einzelfall entscheiden. Wichtig ist auf jeden Fall: „Augen auf beim Gebrauchtwagenverkauf“.

Europahoch

Opel-Zulassungen steigen um 5,2 Prozent

1999 steigerte Opel die Neuzulassungen in Westeuropa um rund 81 000 Pkw auf 1,645 Millionen. Dies entspricht einem Plus von 5,2 Prozent und Opel lag damit über dem Marktwachstum von 4,8 Prozent.



Familienfreund: Der Zafira soll den Marktanteil in diesem Jahr weiter in die Höhe treiben

Rüsselsheim (Jh). Der positive Trend bei den Neuzulassungen schlägt sich auch in den Marktanteilen nieder: Der Marktanteil von Opel/Vauxhall stieg 1999 leicht von 10,90 auf 10,94 Prozent, inklusive der Saab- und GM-Fahrzeuge auf 11,55 (11,49) Prozent.

Bestseller in Europa war der Astra mit rund 745 000 Neuzulassungen. Mit seinem Zulassungsergebnis lag der Astra vor dem VW Golf, der auf gut 723 000 Verkäufe kam. Im Jahr zuvor hatte der Golf noch mit einem Vorsprung von 54 000 Einheiten die Nase vorn gehabt.

Der deutsche Markt lag leider nicht im Trend dieser positiven europäischen Ent-

wicklung. Hier konnte Opel 1999 circa 524 000 neue Pkw verkaufen. Das waren rund 9000 Einheiten weniger als 1998. Der Marktanteil lag bei 13,8 Prozent (1998: 14,3 Prozent). Die erfolgreichsten Autos waren der Astra (230 000 Neuzulassungen), der Corsa (112 000) und der Vectra (94 000). Der Zafira belegte mit 38 500 Verkäufen bereits Platz vier, obwohl er erst im April auf den Markt kam.

Hinter Deutschland waren Großbritannien (292 000 Vauxhall-Zulassungen), Italien (203 000), Spanien (147 500) und Frankreich (141 000) die größten Opel-Märkte. Große Zuwäch-

se hatte Opel 1999 in Österreich (+13,4 Prozent), den Niederlanden (+14,3), Portugal (+16,5), Frankreich (+16,6), Belgien (+18,3), Schweden (+18,9), Spanien (+24,3) und Griechenland, wo das Verkaufsvolumen fast verdoppelt werden konnte.

AG-weit wurde die Produktion auf 1,2 Millionen gesteigert. Dies ist das beste Ergebnis seit den Boomjahren '91/'92. Produziert wurden 878 311 Autos und 322 559 Teilesätze. Darüber hinaus fertigte Opel Eisenach weitere 152 000 Pkw in Thüringen. Europaweit stellten alle Opel/Vauxhall-Werke knapp 1,9 Millionen Fahrzeuge her.

Dreifaches Opel-Engagement für den „Ball des Sports“



Er gilt als das Ballereignis in Deutschland: Sichtlich gut gelaunt zeigte sich Vorstandschef Robert W. Hendry auf dem „Ball des Sports“ – das Foto zeigt ihn zusammen mit Hockey-As und Opel-Partnerin Britta Becker sowie deren Mann, TV-Promi Johannes B. Kerner. Opel präsentierte sich

den 2500 prominenten Gästen aus Sport, Politik und Wirtschaft mit einem Astra Coupé V8 aus der DTM sowie einem „zivilen“ Astra Coupé für die Tombola. Außerdem organisierte Opel mit 40 Omega, 20 Zafira und zwei Opel-Live-Bussen einen Fahrdienst für die Besucher.

WOC, ORCOS, GEKO, Olimpics: Hinter diesen Kürzeln verbergen sich weder ausländische Geheimdienste noch exotische Gewürze. Es sind EDV-Systeme, mit denen bei Opel gearbeitet wird – noch. Denn die Anzahl der Systeme wird durch die SAP-Einführung erheblich reduziert.

Rüsselsheim (jh). Vor zehn Jahren noch eher die Ausnahme, sind Computer heute nicht mehr wegzudenken. Mit der Zahl der eingesetzten Rechner stieg aber auch die Zahl der benutzten Programme. Beschaffungswesen, Finanz- und Anlagenbuchhaltung, Controlling, Lohn- und Gehaltsbuchhaltung, Zeiterfassung... alle arbeiten mit unterschiedlichen elektronischen Systemen.

Dazu kommen noch länderspezifische Entwicklungen. Es ist keineswegs die Regel, dass Portugiesen oder Spanier mit den gleichen Systemen arbeiten wie ihre deutschen oder belgischen Kollegen. Auf diese Weise hat sich im Lauf der Jahre eine recht komplizierte Systemlandschaft entwickelt. Mit der Einführung von „SAP/R3“ werden bei Opel europaweit einheitliche Geschäftsprozesse geschaffen. Die Herausforderung besteht darin, diese Systemlandschaft mit SAP durchschaubar und einfacher zu machen.

„SAP“ steht für „Systeme, Anwendungen und Produkte“. Dahinter verbirgt sich ein deutsches Unternehmen mit Sitz in Walldorf, das mit SAP/R3 die dritte Generation einer integrierten EDV-Lösung für alle Bereiche einer Organisation (wie etwa Rechnungswesen, Personalwirtschaft, Produktion und Vertrieb) an-

bietet. SAP setzt dabei mit seiner betriebswirtschaftlichen Software industrielle Standards.

Um die Vereinheitlichung der Geschäftsprozesse vorzubereiten, wurde bei Opel 1996 die IES-Projektgruppe gegründet (Integrated Enterprise System). Bereits im vergangenen Jahr konnten erste Erfolge erzielt werden. Bei Opel in Polen, Portugal und Spanien sowie der GM Europe GmbH und Opel Live wurde SAP/R3 eingeführt. Außerdem läuft die deutsche Lohn- und Gehaltsabrechnung bereits auf SAP.

In einer so großen Organisation wie Opel lässt sich die Einführung von SAP natürlich nicht über Nacht realisieren. Daher entwickeln die IES-Experten einen detaillierten Ablaufplan, um die „Großbaustelle“ Opel in den Griff zu bekommen. Zunächst einmal wurden für die SAP-Einführung in Spanien 72 Geschäftsprozesse definiert, die als Basis für

die deutsche Einführung dienen. Das Projektteam arbeitete dann mit rund 160 Experten aus allen Bereichen daran, Geschäftsprozesse zu identifizieren, die für Spanien und Portugal noch nicht im System abgebildet wurden. Dabei wurden Prozessvarianten identifiziert, die noch nicht existierten und für die nun Lösungen erarbeitet werden.

Eines steht fest: Am grünen Tisch ist die SAP-Umstellung nicht zu machen. Die umzustellenden Systeme müssen umfassend geprüft werden. Dazu bedarf es der Mitarbeit derjenigen, die mit diesen Systemen zu tun haben. Nur so ist sicherzustellen, dass die Prozesse auch den Anforderungen gerecht werden.

Auf Grundlage der hier gesammelten Erfahrungen werden zurzeit Prozesshandbücher erstellt, die alle Informationen und Anforderungen enthalten. Diese „Pflichten-

hefte“ werden von den Experten noch einmal validiert und danach vom jeweiligen Prozessverantwortlichen freigegeben. Als nächstes werden

die Prozesse jetzt auf ihre Alltagsstauglichkeit hin überprüft. Der Start von SAP ist für das 3. Quartal 2000 geplant.

Das große Aufräumen

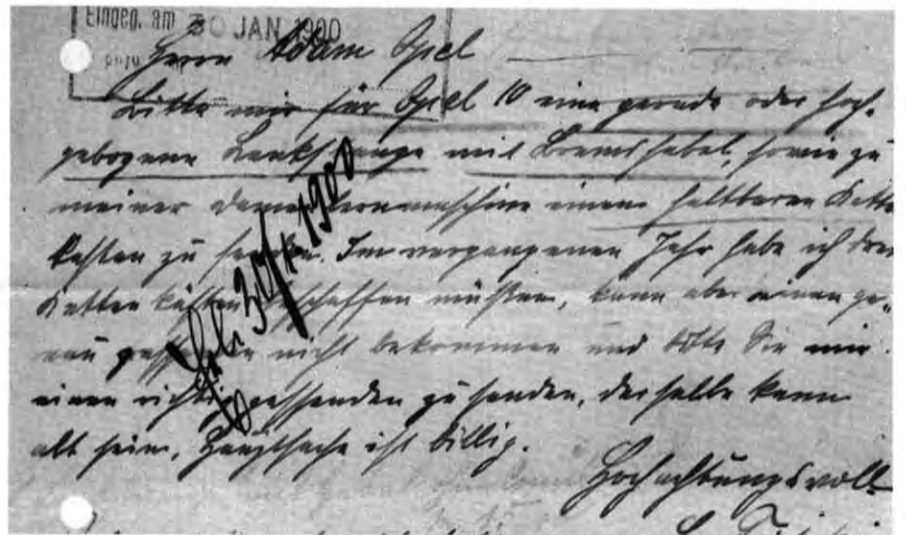
SAP-Einführung macht EDV-Landschaft übersichtlicher

ITEM RELEASE
S OBJECTS and
ELS

SOFTWARE
R/3 SYSTEM

Foto: SAP

Startschuss: Noch in diesem Jahr soll SAP/R3 kommen



100 Jahre alte Postkarte wieder entdeckt

Zwei Tage für eine Postkarte von Belgard in Pommern nach Rüsselsheim am Main – das war für die Reichspost eine reife Leistung. Vor genau 100 Jahren – am 30. Januar 1900 – traf die Karte von G. Fritzke bei Adam Opel ein. Inhalt: Die Bestellung von einer „geraden oder hochgebogenen Lenkstange mit Bremskabel“ sowie einem „faltbaren Kettenkasten“. Was beweist: Der Versandhandel hat mit Adam und nicht mit Otto angefangen...

NACHGEFRAGT

Dr. Ulrich Hildebrand ist als Projektmanager des deutschen „Rollout“ für die Einführung der SAP-Anwendungen bei Opel verantwortlich.

Was ist eigentlich SAP?

SAP ist ein Software-Paket, das große, global tätige Unternehmen unterstützt, indem es viele betriebswirtschaftliche Anwendungen in einer Systemlandschaft vereint und diese transparenter macht. So erlaubt SAP beispielsweise das Verarbeiten von Daten in Echtzeit, das heißt sobald eine Eingabe von einem Nutzer erfolgt oder geändert wird, ist diese für jeden Benutzer sofort sichtbar. Auch werden alle Daten nur einmal gespeichert, so dass widersprüchliche Informationen im System ausgeschlossen sind. Darüber hinaus bietet das System Hilfen bei der Suche nach detaillierten Angaben.

An welchen Standorten und in welchen Bereichen wird SAP eingesetzt?

Wir bereiten derzeit den Einsatz in den Werken Bochum, Eisenach, Kaiserslautern und Rüsselsheim sowie in den Zentralbereichen vor, und zwar für die Funktionalitäten Finanzwesen, Controlling, Beschaffung und Projektentwicklung.

Was wird sich ändern?

Unmittelbar betroffen sind die Beschaffung von indirektem Material und Dienstleistungen, der Anlageneinkauf und die Lagerverwaltung für indirekte Läger. Hier wird Olimpics komplett durch SAP abgelöst. In der Finanz werden die Buchungssysteme der Hauptbuchhaltung, Debitoren-, Kreditoren- und Anlagenbuchhaltung ersetzt. Unternehmensweit wird die Funktion des Gemeinkostenabrechnungssystems auf SAP übertragen. Auch wird der Prozess der Projekterstellung und -abwicklung auf europäischer Basis neu definiert. Dabei werden das ORCOS-Bestellsystem und das WOC-System abgelöst.

Wieviel Mitarbeiter sind betroffen und was bringt ihnen SAP?

Wir rechnen mit 4 000 bis 6 000 Anwendern. Im Moment sind wir dabei, eine genauere Anzahl als Basis für die Trainingsmaßnahmen zu ermitteln. Im Endeffekt erwarten wir eine effizientere und transparentere Systemlandschaft. Dabei ist uns klar, dass es bei einigen Betroffenen zunächst auch Unsicherheiten ob der Veränderungen, die eine derartige Umstellung mit sich bringen wird, gibt. Die Erfahrungen zeigen aber, dass SAP den Anwendern die Arbeit langfristig erleichtert und dem Unternehmen strategische Vorteile verschafft.

Plastik fürs Geschäft

„Procurement Card“ soll Kleinbestellungen vereinfachen

Rüsselsheim (jan). Wer Autos produziert, nimmt nicht nur Geld ein, sondern gibt auch jede Menge aus. Von der Büroklammer bis zum Wälzstuhl reicht das Auftragsvolumen. Viele Rechnungen belaufen sich auf relativ geringe Summen. Aber: Ob 200 Mark oder zwei Millionen, der Verwaltungsaufwand ist vergleichbar. Das soll sich künftig ändern – durch eine Kreditkarte.

Die Kreditkarte heißt bei Opel Procurement Card und sieht etwas anders aus als eine normale Kreditkarte, erfüllt aber denselben Zweck. Mit dieser Vollmachtenkarte soll es Abteilungen ermöglichen, Kleinbestellungen „geringwertigen Materials“ ohne viel Papierkram aufzugeben und zu bezahlen. So sollen Lieferungen beschleunigt und vereinfacht werden. In Kürze läuft das Pilotprojekt, an dem sich Design, Qualitätssicherung, Personalabteilung und Vertriebscontrolling beteiligen.

Die Bestellungen laufen über den Karteninhaber, der über den Gebrauch derselben und das bewilligte Budget wacht. Eine Ausschlussliste legt fest, welche Produkte mit der Karte geordert werden können. So bleiben etwa Gefahrgüter, Produktionsmaterial, Büromöbel oder Computerbildschirme außen vor.



Klein, aber oho: Die Karte erleichtert das Einkaufen

Seit 137 Jahren stets

Erste Opel-Annonce von 1863 – Eine kurze Geschichte der Werbung

100 Jahre Automobilbau heißt auch 100 Jahre Automobilwerbung. Da schon der Firmengründer ein pfiffiger Geschäftsmann war, beginnt die Opel-Werbung aber noch früher – die erste Zeitungsannonce datiert von 1863. Begleiten Sie uns auf einem Streifzug durch die Welt der Opel-Werbung – von der ersten Anzeige bis heute.

Rüsselsheim (pui/jh). Als Adam Opel seine ersten Nähmaschinen fertigte, war er Konstrukteur, Mechaniker, Buchhalter und Werbeleiter in Personalunion. Mit kaufmännischem Gespür erkannte er, wie wichtig es ist, sich und sein Produkt bekannt

zu machen. 1863 nutzte er mit einer Annonce im Groß-Gerauer Kreisblatt die publizistischen Möglichkeiten der Zeit: „Adam Opel, Mechaniker in Rüsselsheim, empfiehlt selbstgefertigte Nähmaschinen aller Art, nach der neuesten Konstruktion, zu festen und billigen Preißen.“

Trotz holpriger Orthografie wusste der frisch gebackene Unternehmer instinktiv, worauf es ankommt: Effiziente Werbung muss knapp, treffend und dennoch verlockend formuliert sein – ein Grundsatz, der noch heute gilt.

Als Carl Opel, ältester Sohn des Firmengründers, sein erstes Radrennen in Frankfurt gewann, brachte er nicht nur den ersten Preis, sondern auch fünf Fahrrad-Bestellungen mit nach Hause – so sehr hatte sein Sieg manche Zuschauer beeindruckt. Auch bei Adam Opel hinterließen Carls erster Platz und die spontanen Fahrradkäufe einen starken Eindruck. Mit kaufmännischem Gespür erkannte er, wie wichtig Rennsieg sind, um die Räder noch populärer zu machen. Die Folge: Alle fünf Opel-Söhne betrieben künftig Werbung mit Muskeleinsatz. Außerdem warb Opel mit Annoncen in Tageszeitungen und in den damals neuen Fahrrad-Illustrierten. Damit nicht genug: Während die meisten Radler noch im schmucklosen Hemd ihre Runden drehten, trugen die Opel-Söhne schon auffällige Trikots mit jenem Opel-Emblem, das auch am Fahrradrahmen angebracht war – und nahmen damit die Trikot-Werbung vorweg.

Erste Werbeklassiker entstehen um die Jahrhundertwende

Als die Fotografie die Werbung eroberte, wurde das neue Medium umgehend genutzt. Langweilige Sachaufnahmen entstanden in der Zeit um die Jahrhundertwende zu tausenden. Opel wusste, dass nur ungewöhnliche Aufnahmen die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Paradebeispiel ist das 1895 entstandene Foto der fünf Opel-Söhne Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz und Ludwig auf dem Quintuplet, einem speziell angefertigten fünfsitzigen Fahrrad. Damit sorgten die Brüder im Rahmenprogramm wichtiger Radrennen stets für Aufsehen. In Fahrhaltung posiert der Opel-Nachwuchs für das Foto auf dem Lang-Rad. So entstand ein Klassiker der Werbefotografie.

„Das Ideal für Ärzte, Tierärzte, Rechtsanwälte etc., ohne Chauffeur zu benutzen...“. Mit diesen Worten bewarb Opel 1909 den neuen 4/8 PS-Kleinwagen, der später als „Doktorwagen“ bekannt wurde. Die Rüsselsheimer demonstrierten mit ihrer klaren Aussage, was eine gute Werbung ausmacht: Die Botschaft muss kurz und prägnant sein, Wünsche wecken, Selbstbewusstsein demonstrieren und die Zielgruppe direkt ansprechen.

Andere Autohersteller verließen sich in der Frühzeit des Autos auf die Faszination der Technik. Carl Benz beispielsweise hielt zeitlebens wenig von Reklame rund um seine Erfindung. Doch die Opel-Brüder, die nach dem Tod ihres Vaters die Geschicke der Firma leiteten, wussten aus den Erfahrungen mit Nähmaschinen- und Fahr-

rad-Reklame, wie wichtig Werbung für den Verkauf ist. Größe, Kraft, Rennsporterfolge und Zuverlässigkeit sind die Werbethemen jener Jahre.

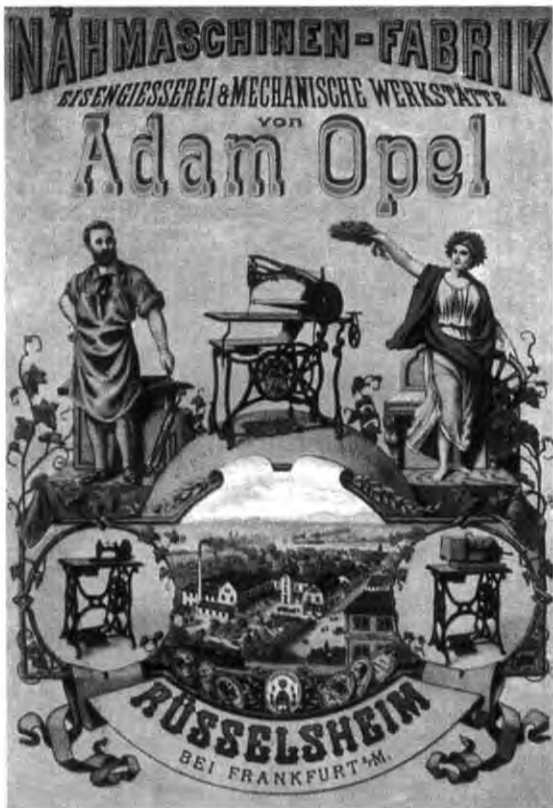
In den 20er Jahren entwickelte sich die Werbung zum Massen-Kommunikationsmittel moderner Prägung. US-Autofirmen entdeckten den deutschen Markt – und mit ihnen kamen professionelle Werbemethoden über den Atlantik. Während zuvor – häufig mit mystischen Figuren und Blumen-Umrahmungen gestaltete – Plakate als Vorlage für Zeitungsannoncen dienten, tauchen nun Gebrauchsgrafiken auf, die das Prinzip noch heute aktueller Werbung verfolgen: Die in jenen Jahren entstandene Kombination von Schlagzeile mit großem Bild und meist knappem, erläuterndem Text gilt bis heute als Standard.

Die von Opel in den 20er Jahren gestalteten Werbe-Anzeigen stellen die Avantgarde der Automobil-Werbung jener Jahre dar. Kein anderer Auto-Hersteller setzte vom Bauhaus und Art Deco geprägte, neue gestalterische Mittel so vehement ein. Gestalterische Mittel waren neben der Bildkomposition vor allem die Auswahl der grafischen Techniken und die Variation der in jenen Jahren neu geschaffenen Schrifttypen.

Aus dieser Zeit sind noch die gezeichneten Annoncen für den legendären Opel 4 PS und für die Sechszylinder bekannt. Das Auto war damals noch Privileg der Oberschicht – doch es setzte sich immer mehr der Volkswagen-Gedanke durch, den Opel mit dem günstigen 4 PS realisierte. Entsprechend änderte sich auch der Inhalt der Werbung. Während für die großen Modelle ein elegantes Umfeld – Theater, Reit-Turnier, Golfplatz – zur Fahrzeugdarstellung diente, zählten bei den volkstümlichen Modellen andere Qualitäten. Nutzen, preisgünstigen Unterhalt und Zuverlässigkeit machte die „Reklameabteilung“ zum Thema der Werbung.

Als der erste Nachkriegs-Olympia vom Band rollte, war an Werbung nicht zu denken – es fehlte an allem, auch an Papier und Druckerschwärze. Mit steigendem Wohlstand und wachsender Automobilisierung hielt aber auch die Werbung wieder Einzug ins tägliche Leben – mit originellen Ideen, klassischen Methoden und alten Techniken. Aufwändiger Farbdruck ließ sich wegen der noch spärlich fließenden Materialströme zunächst nicht realisieren, einfache schwarz-weiß Motive sorgten für ansprechende Bildinformationen.

Mit einfachen Mitteln, aber häufig in idealisierter Form, weckten die Abbilder der Autos die Begierde der Kundschaft. Und die Werbe-Fachleute nutzten die Vorteile aus, die eine gezeichnete Realität bietet: Die Konzentration auf das Wesentliche und die Möglichkeit, Proportionen nach Belieben zu verändern, machten Mauerblümchen zu Schönheiten und Kleinwagen ließen sich als geräumige Automobile darstellen. Dies wurde in der Kino-Wer-



Schnell gelernt: Die erste Annonce aus dem Jahr 1863 bestand nur aus Text, aber schon bald verwöhnte Opel die Kundschaft mit grafisch anspruchsvolleren Ideen

Halbzeit ohne Pause

Pfalz-Motor voll im Zeitplan

Halbzeit in Kaiserslautern: Ein Jahr nach Baubeginn und ebenso lange vor dem für Frühjahr 2001 geplanten Produktionsstart liegen die Arbeiten für die Produktionsstätte des neuen Leichtmetallmotors im Plan.

Kaiserslautern (jh). Prominenz aus Politik und Wirtschaft nutzte die Gelegenheit, sich in der „Halbzeitpause“ von den Baufortschritten zu überzeugen. Auf der Besucherliste ganz oben: der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister Hans-Artur Bauckhage sowie Lauterns Oberbürgermeister Bernhard Deubig.

Werksdirektor Jochen Ohse erläuterte den Gästen, dass gut 65 Prozent der Fertigungsanlagen inzwischen aufgebaut sind. Die Produktionsstraßen für die Bearbeitung von Zylinderkopf und Motorblock sind fast komplett installiert und so gut wie einsatzbereit, so Ohse.

In dem neuen Motorenwerk sollen ab 2001 bis zu 500 Mitarbeiter jährlich rund 460 000 Ecotec-Leichtmetall-Aggregate

fertigen. „Mit der geplanten Kapazität wird Kaiserslautern den gesamten europäischen Markt abdecken und seine führende Rolle als Motorenlieferant innerhalb des Opel-Verbundes weiter stärken“, sagte Opel-Vize Wolfgang Strinz.

Für den Aufbau der Fertigungsanlagen werden rund 650 Millionen Mark investiert. „Damit setzt das Unternehmen ein weiteres Zeichen für die Region“, zeigte sich Minister Bauckhage dankbar. Mit rund 5 400 Mitarbeitern ist das Opel-Werk der größte industrielle Arbeitgeber in der Westpfalz.

Die Produktion des Leichtmetall-Triebwerkes basiert auf schlanken Fertigungsprinzipien

und moderner Arbeitsorganisation. Im Mittelpunkt dieser Philosophie stehen qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, die bereits in einem sehr frühen Stadium in das neue Fertigungskonzept eingebunden werden. So startete das Training bereits im September '99.

Die Beschäftigten lernen bereits in der Installationsphase ihr neues Aufgabengebiet kennen, können sich damit vertraut machen, verstehen den Produktionsablauf besser und können so später ihren Arbeitsbereich fle-

xibler und interessanter gestalten. Außerdem werden sie in Seminaren auf ihre künftigen Aufgaben vorbereitet.

„Unbestritten ist, dass hier eine hochmotivierte Belegschaft mit einem hohen Know-how vorhanden ist und dass der Motorenbau das Herz für Kaiserslautern und für Opel generell bedeutet“, betonte der Pfälzer Betriebsratschef Alfred Klingel.

Insgesamt werden im neuen Leichtmetallmotorenwerk zwei Fertigungslinien mit 131 Bearbeitungsstationen installiert, die von der zerspanenden Bearbeitung der Rohteile bis zur millimetergenauen Montage kleinster Motorteile alles erledigen. Dabei übernehmen die Maschinen dort die Regie, wo es auf höchste Präzision ankommt oder ergonomisch ungünstige Arbeiten entstehen.

Wie bei der Planung der Produktionsanlagen führte das ITEZ auch bei der Entwicklung der neuen Aluminium-Aggregate Regie. Die neue Motorenfamilie wird bei den Modellen Astra Coupé und Speedster in der 108 kW (147 PS) starken 2,2 Liter-Version ihre Premiere feiern. Darüber hinaus sind auch Varianten mit 1,8 sowie 2,0 Liter Hubraum und Turboaufladung vorgesehen.

Ein weiteres vorrangiges Ziel bei der Konzeption der neuen Benzinmotoren lag in der zukunftssicheren Auslegung. Das Triebwerk wird zum Beispiel der erste Serienmotor in der Unternehmensgeschichte sein, der auch als Benzin-Direkteinspritzer geplant ist. Somit eignet sich diese Motorenpalette für den weitaus größten Teil des bestehenden und geplanten zukünftigen Opel-Modellprogramms.

Außerdem zeichnet sich der äußerst leichte Vierzylinder-Reihenmotor mit Viertilstechnik durch geringen Treibstoffverbrauch, exzellente Abgaswerte – er erfüllt heute schon die 2005 in Kraft tretende strenge Abgasnorm Euro 4 – und besonders hohe Laufruhe aus. Zudem ist das Aggregat bis auf Öl- und Filterwechsel wartungsfrei. ■



Motor der Pfalz: Das Team gruppierte sich um ein aktuelles Ecotec-Aggregat (o.) – Moderator Michael Schirp befragte Chefingenieurin Rita Forst und Projektleiter Rainer Bruns (o.l.) – Zahlreiche Ehrengäste kamen in die Pfalz (l.)

Foto: G. Wenzel

Azubis hatten die Spenderhosen an

Rüsselsheim (jh). 28 000 Mark lautete die stolze Bilanz des Kassensturzes. Und exakt diese Summe – es waren die Verkaufserlöse vom Rüsselsheimer Weihnachtsmarkt – überreichten die Azubis für wohltätige Zwecke.

Einen Scheck über 14 000 Mark gab's für den Vorsitzenden des Fördervereins für Tumor- und Leukämie-kranke Kinder Mainz e.V., Volker Nelgen,

der die Spende an die Kinderkrebstation der Uni-Klinik Mainz weiterleiten wird. Einen weiteren 14 000-Mark-Scheck nahm Ruth Lotz, Vorsitzende der Rüsselsheimer Hospizstiftung, entgegen.

Die Azubis waren 1999 zum elften Mal in Folge mit einem eigenen Stand auf dem Rüsselsheimer Weihnachtsmarkt vertreten.

Ein ganzes Jahr ohne

Chassisbereich wird für lange unfallfreie Zeit ausgezeichnet

Rüsselsheim (ek). „Diesen Erfolg haben wir nur erzielt, weil wir täglich unser Bewusstsein für Risiken schärfen und so gefährliche Situationen erkennen, ehe es überhaupt zum Unfall kommen kann“, kommentierte Klaus U. Wohlfeil, Chef des Chassis-Bereichs im Werk Rüsselsheim, eine eindrucksvolle Bilanz: Über zwölf Monate lang gab es dort überhaupt keinen Arbeitsunfall (Unfallereignis mit Ausfalltag). Grund genug für GM-Chef Jack Smith, eine von ihm persönlich unterzeichnete Urkunde zu übersenden, die Vorstandschef Robert W. Hendry und Werksdirektor Michael J. Wolf übergaben.

„Eine solche Leistung fällt niemandem in den Schoß“, so Werksdirektor Wolf. „Und wir können auf dem Weg zur weiteren Reduzierung der Unfallzahlen nur erfolgreich bleiben,

wenn wir unser kollektives Bewusstsein für das Thema über alle Hierarchiestufen hinweg erhalten.“ Dazu gehörten unter anderem die Verwendung von persönlicher Schutzausrüstung, die regelmäßige Analyse von Beinaheunfällen, Sicherheitsunterweisungen und permanentes Augenmerk für die Entwicklung des „Grünen Kreuzes“, mit dem in jeder Gruppe der Sicherheitsstandard visualisiert wird. „Und wichtig: Jeder Vorgesetzte muss seine Vorbildfunktion leben.“

Das Werk Rüsselsheim war auch insgesamt im Jahr 1999 wieder Spitze auf dem Sektor der Arbeitssicherheit. Obwohl im Prinzip mit dem jahrelangen Rückgang der Unfallereignisse das Potenzial zur weiteren Senkung abnimmt, griffen die konsequenten Programme zum bewussten Umgang mit dem Thema Sicherheit am Arbeitsplatz erneut.

So nahm die Unfallhäufigkeit 1999 im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 21,5 Prozent auf 0,77 Unfälle mit Arbeitsausfall pro 200 000 geleisteter Arbeitsstunden ab. Nach den vorliegenden Zahlen wird das Unternehmen auch 1999 insgesamt wieder auf dem Sektor Arbeitssicherheit unter den deutschen Automobilherstellern vorn liegen. Das Werk Rüsselsheim wiederum nimmt dabei erneut eine Spitzenstellung innerhalb des Unternehmens ein. ■

Lob vom Chef: Robert W. Hendry überreicht Klaus U. Wohlfeil (l.), die von Jack Smith unterschriebene Urkunde



Foto: Liebschmer

Brückenschlag fürs ITEZ

Neue Fußgängerüberführung verbindet Entwicklungsabteilungen

Rüsselsheim (jh). Selbst im Computerzeitalter ist Kommunikation immer auch eine Sache der Füße. Denn die ergiebigste Kommunikation ist meist die von Angesicht zu Angesicht. Dafür muss man aber laufen. Im ITEZ haben sich die Kommunikationswege jetzt deutlich verkürzt:

Eine 180 Meter lange Fußgängerbrücke über die Eisenbahnlinie Frankfurt-Mainz schlägt eine Verbindung zwischen der Produktentwicklung und der Produktionsvorbereitung, die bisher durch den Schienenstrang getrennt waren. Kein Wunder also, dass der für Gebäude und Einrichtungen zuständige Chefingenieur Michael Gebauer der neuen Brücke als „Kommunikationsachse“ eine wichtige Rolle beimisst.

Da die Stahlkonstruktion über viel befahrene Bahngleise verläuft, war bei Bau und Planung eine intensive Kooperation mit der Bahn erforderlich. Aus Sicherheitsgründen mussten die Arbeiten über der Trasse während Zugdurchfahrten komplett ruhen. Konsequenz: Die einzelnen Schritte wurden auf den Fahrplan abgestimmt, so dass sich die Hauptarbeitszeit in die vom Verkehrsaufkommen her ruhigeren Nachtstunden verlagerte.

Sicherheitsabwägungen bestimmten auch die Bauweise. Da am Kranhaken schwebende Lasten über Eisenbahn-Oberleitungen immer ein ge-



Abkürzung: Karl-Friedrich Stracke, Michael Gebauer und Wolfgang Imgärtchen (v.l.)

Foto: G. Wenzel

wisses Risiko darstellen, ließ Opel die Verbindungsbrücke im Vorschub-Verfahren ausführen. Dabei wurden die einzelnen Segmente auf einer Arbeitsplattform im ITEZ-Gelände vormontiert und dann über mit Rollen versehene Hilfsstützen in Richtung Werk geschoben. An das Ende jedes Brückenabschnitts montierten die Bauarbeiter das nächste Teilstück;

der so entstandene Verbund wurde erneut verschoben und ein neues Segment daran befestigt, bis die Brücke ihre endgültige Länge erreichte. Infolge der reibungslosen Zusammenarbeit zwischen der Bahn, der Zentralen Bauplanung von Opel und dem ausführenden Unternehmen konnte die Montage der 330 Tonnen schweren Stahlkonstruktion in nur drei Monaten abgeschlossen werden. Insgesamt investierte Opel in den Bau der neuen Brücke rund vier Millionen Mark. ■

Abruf Prämie 1
Astra, Corsa:
1.160,- DM
beim Kauf spezifizierter Fahrzeuge
zusätzlich zu Ihrem
Mitarbeiter-Rabatt

Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter



Durchdacht: Die Bochumer Ergonomie-Initiative umfasst viele Maßnahmen

Ergonomie an allen Linien

Und wenn's der Gesundheit dient, gehen die Werker ins Fitness-Studio

Die Gesundheit der Mitarbeiter genießt bei Opel Priorität. Dafür werden auch ungewöhnliche Wege beschritten. So können rund 500 Bochumer Mitarbeiter auf Werkskosten ins Fitness-Studio gehen, um ihre Rückenmuskulatur und ihren Bewegungsapparat zu stärken. Aber das ist nur eine Maßnahme der Ergonomie-Initiative, die die Bochumer Opel-Werke ergriffen haben.



Foto: H. Hirsch

der Verbesserungsmöglichkeiten, die von den entsprechenden Arbeitskreisen thematisiert werden. Ist eine einvernehmliche Lösung gefunden, wird sie auch schnell in die Tat umgesetzt. So wurden zum Beispiel in den Weihnachts-Werkferien in einem Produktionsbereich rund 50 Zentimeter tiefe „Laufgräben“ neben der Linie ausgehoben, um eine gebückte Haltung bei einzelnen Arbeitsoperationen von vornherein auszuschließen.

Beim aktuellen Astra-Modell fanden ergonomische Grundsätze schon in der Konstruktionsphase Eingang in die Planungen. Beispielsweise wurde die Befestigung der Abdeckplatte des Reserverades so konzipiert, dass sie sich wesentlich leichter als beim derzeitigen Modell montieren lässt. Eine Idee, die in einem Bochumer Ergonomie-Workshop entstand. Und schon jetzt, lange vor der konkreten Planungsphase, werden anhand des derzeitigen Modells Ideen entwickelt, wie ergonomisch optimierte Produktionsbedingungen in eine kommende Modellgeneration von Anfang an mit „hineinkonstruiert“ werden können.

Um schnell und unbürokratisch Ergonomie-Verbesserungen in die Tat umzusetzen und um vorbeugende Maßnahmen, wie zum Beispiel die Fitness-Studio-Aktion, durchzuführen, gibt es einen eigenen Mitteltopf, den sogenannten Ergonomie-Fonds. Aus dieser Kasse wird auch in diesem Jahr wieder eine Fitness-Studio-Aktion finanziert. Um den Kreis der Studio-Besucher, die übrigens eine „Überweisung“ des Werksarztes vorweisen müssen, noch zu erweitern, wird zur Zeit über eine tragbare Selbstbeteiligung der „Gesundheits-Sportler“ nachgedacht.

Gut fürs Kreuz: Wo irgend möglich, erleichtern Handhabungs-Apparate den Mitarbeitern das Arbeiten

Bochum (pm). In den Bochumer Werken hat sich ein weitverzweigtes Netzwerk gebildet, dessen Hauptziel es ist, die ergonomischen Bedingungen am Arbeitsplatz weiter zu optimieren. So war es selbstverständlich, dass bei den tief greifenden Restrukturierungsmaßnahmen der letzten Jahre die Arbeitsplätze nach den neuesten ergonomischen Erkenntnissen gestaltet wurden.

Diese Neugestaltung war allerdings nicht allein eine Sache der Planer. Ergonomie-Kommissionen und Arbeitskreise, an denen auch der Betriebsrat beteiligt ist, und nicht zuletzt die betroffenen Mitarbeiter selbst konnten und können bei der bestmöglichen Ausgestaltung des Arbeitsumfeldes und der Arbeitsprozesse mehr als nur „ein Wörtchen“ mitreden.

Der komplette Neuaufbau der Linien in der Fertig- und Endmontage, der teilweise 35 Jahre alte Anlagen ersetzte, bot die Chance, von vornherein die Ergonomie in den Mittelpunkt zu stellen. So gehören an den neuen Arbeitsplätzen zum Beispiel Überkopf-Arbeiten der Vergangenheit an.

Bei Montage-Arbeiten im Motorraum können die Mitarbeiter teilweise mit speziellen Bühnen auf dem Band mitfahren, um in ergonomisch günstiger Haltung ihre Aufgaben zu erledigen. Außerdem kommen die Karossen durch Heben oder Senken der Förderanlagen den Mitarbeitern so entgegen, dass die nötigen Arbeiten in der jeweils günstigsten Höhe ausgeführt werden können.

Und doch ergeben sich in der täglichen Praxis immer wie-

Abrufprämie 2
Omega, Vectra:
2.320,- DM
 beim Kauf spezifizierter Fahrzeuge zusätzlich zu Ihrem Mitarbeiter-Rabatt

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Geschichte aus Stein und Eisen

Ausstellung zur Opel-Architektur

Rüsselsheim (jh). Zum Bau von Autos braucht's nicht nur qualifiziertes Personal und präzise Werkzeuge, sondern schlicht auch Gebäude, in denen sie zusammengebaut werden können. Ein Forschungsprojekt von Opel und der Stadt Rüsselsheim brachte zutage, dass eben diese Gebäude alles andere als „schlicht“ sind. In der Ausstellung „130 Jahre Industrie-Architektur der Opel-Werke“ sind die Ergebnisse dieser Studie jetzt im Museum der Stadt zu sehen.

Ausgehend vom ersten Fabrikgebäude aus dem Jahre 1868 mit einer Grundfläche von 200 Quadratmetern bildete sich allein im Stammwerk ein Werksareal von rund 1,5 Quadratkilometer Fläche heraus.



Nachzulesen: Das Buch zur Ausstellung gibt's für 35 Mark

Die Freiheit, bei der Erweiterung der Produktion auf un bebauten Gelände zurückgreifen zu können, ermöglichte es Opel, ältere Fabrikgebäude bestehen zu lassen. Dadurch ist das Ensemble von Industriebauten in seiner historischen Abfolge fast komplett erhalten geblieben. „Damit stellt das Werk eine in Stein, Beton und Eisen gegossene Entwicklungsgeschichte der Industrie-Architektur dar“, so Museumsleiter Dr. Peter Schirmbeck.

Vorstandsvice Wolfgang Strinz verspricht den rund 200 Festgästen der Ausstellungseröffnung, dass Opel auch künftig Anlass für architektonische Betrachtungen bieten werde, etwa mit dem Leanfield-Neubau auf bestehendem Werksareal.

Unter Einbeziehung der Werke Bochum, Kaiserslautern und Eisenach zeigt die Schau unter anderem 80 Fotografien, 20 Originalpläne, vier Autos sowie diverse Modelle der Werksbauten. Ein 161 Seiten starkes Buch zum Thema, verfasst von Dr. Schirmbeck, ist im Rüsselsheimer Museum erhältlich und kostet 35 Mark.

Modellcharakter: Wolfgang Strinz sprach zur Ausstellungseröffnung im Museum



Foto: G. Sommer

Intelligente Regale

Modernisierung des Bochumer Teilelagers ist abgeschlossen

Bochum (pm). Es wird den Mitarbeitern im Bochumer Werk III, wo der Bereich Service Teile und Zubehör seine Heimat hat, schon ungewohnt vorkommen, dass das neue Jahr so ganz ohne Baulärm beginnt. Seit 1993 waren Handwerker Stammgäste im riesigen Lagerkomplex, von dem aus Kunden in aller Welt mit Fahrzeugteilen versorgt werden. Mit einem Investitionsvolumen von rund 110 Millionen Mark wurde das Teilezentrum von Grund auf erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Jetzt verwöhnt das Werk III seine Kunden mit Lagertechnik vom Feinsten und einem weiter optimierten Materialfluss-Konzept.

Zug um Zug wurden die verschiedenen Bereiche grundlegend restrukturiert. Teilweise blieben lediglich die Außenmauern erhalten, denen dann ein neues „Lager-Herz“ eingepflanzt wurde. Das alles musste – natürlich – bei laufendem Betrieb passieren, was Planern und Bauexperten ein Höchstmaß an Flexibilität abverlangte.

Doch das Ergebnis kann sich sehen lassen. Technische Leckerbissen wie die automatisierten Förderanlagen, die Teile vom Wareneingang bis zur Kommissionierung automatisch durch den Bereich schleusen oder intelligente Regalsysteme, die auf ihren verschie-

den Ebenen selbstständig für Ordnung sorgen und per Datenfunk-Befehl angeforderte Teile automatisch bereitstellen, sind mehr als nur auf der Höhe der Zeit. Sämtliche Bereiche vom Kleinteile- bis zum Großteile-Kommissionierlager sind für die Zukunft gerüstet und verfügen noch über Reservekapazitäten.

Modernste Technik und ergonomisch weiter optimierte Arbeitsplätze sind unabdingbare Voraussetzungen, einen reibungslosen Service garantieren zu können. Im Bedarfsfall können – zumindest innerhalb Europas – Kundenwünsche in 24 Stunden erfüllt werden.

Lagertechnik vom Feinsten: Die Modernisierung vom Bochumer Werk III ist abgeschlossen



Foto: H. Hirsch

Verständnisfrage

Mitarbeiter gingen probeweise in den Vertrieb

Der beste Weg, sich mit Sorgen, Nöten und Ansichten anderer vertraut zu machen ist, in ihre Rolle zu schlüpfen. Das Händler-Praxis-Programm bietet dazu gute Gelegenheit. Hier geht es darum,

Mitarbeitern einen Einblick in die Vertriebstätigkeit des Unternehmens zu ermöglichen. Jetzt zogen wieder 16 Mitarbeiter für zwei Wochen in die Vertriebsregionen und zu den Händlern.

Rüsselsheim (jan). Den Schreibtisch gegen den Verkaufstresen, den Bleistift gegen das Diagnosegerät und den Computer gegen den Mikrofiche-Apparat tauschen: Einblicke in den Vertrieb und das Wirken eines Autohauses zu bekommen, sind mit handfesten Veränderungen verbunden. Dafür bietet das Händler-Praxis-Programm (HPP) die Möglichkeit, Händler wie Kunden in zwei Wochen, zu meist weit ab von Konstruktion und Produktion, live kennen zu lernen und zu sehen, wie Opel eigentlich sein Geld verdient.

In alle Himmelsrichtungen und Vertriebsregionen des Landes hatten sich 16 Rüsselsheimer Mitarbeiter aufgemacht. Jetzt trafen sie sich mit den Pro-

jektverantwortlichen zum Erfahrungsaustausch. Tenor der Abschluss-Veranstaltung, wo nicht nur das Erlebte diskutiert, sondern auch mögliche Optimierungsvorschläge genannt werden sollten: „Eine sehr wertvolle Erfahrung“.

Zu diesem Schluss kommt auch Dirk Jaeckel aus dem ITEZ, den das HPP zum Erfurter Opel-

Händler Vogel führte, ein Betrieb mit 73 Mitarbeitern. „Dieses Programm ist ein interessanter Ansatz, aber man muss sich schon aktiv einbringen, wenn man etwas dazulernen möchte“, resümiert der 33-jährige Diplomingenieur, der hauptberuflich nach intelligenten Problemlösungen im Motoren- und Getriebereich fahndet.

Lehrling: ITEZler Dirk Jaeckel (m.) schnupperte eine Woche Händler-Luft



Foto: Opel



Freiwillige vor: Der Crash-Kurs in Sachen Praxis kommt bei den HPP-Teilnehmern sehr gut an

Das Programm ist zweigeteilt. Die erste Woche verbringen die Probanden mit den Distriktleitern Service und Verkauf in der Vertriebsregion und lernen deren Tätigkeit sowie die dort ansässigen Opel-Händler kennen. In der zweiten Woche geht's dann direkt zu einem Händler, wo Verkauf, Werkstatt und Ersatzteillager ungebremsten Praxisbezug bieten.

Die HPP-Teilnehmer stammen aus allen Bereichen des Unternehmens. „Das ist auch das zentrale Motiv unseres Programms: Wir wollen die Kundenorientierung bei allen Mitarbeitern vertiefen. Da ist so eine realitätsnahe Maßnahme natürlich effektiver als bloße Theorie“,

betont Dr. Elke Stadelmann aus dem Personalbereich. „Und unsere Erfahrungen zeigen, dass das HPP bei den Beteiligten sehr gut ankommt“, so die Projektverantwortliche.

Aber auch die Opel-Vertriebspartner freuen sich über den Austausch mit jenen, die das Auto, das sie an Mann und Frau bringen sollen, geschaffen haben. „Es gibt wohl auch Fälle, wo einige Händler am Anfang die Befürchtung haben, da kommt einer aus Rüsselsheim zur Kontrolle, aber solche Missverständnisse sind schnell ausgeräumt“, sagt Jaeckel. „In Erfurt herrschte auf jeden Fall ein sehr offenes, freundliches Verhältnis, ich wurde dort mit offe-

nen Armen empfangen. Und informativ war die Woche allemal. Ein Auto habe ich aber nicht verkauft“, lacht er.

„Darum geht es auch gar nicht“, so Ulrich Quentin, als ehemaliger Marketing-Manager aus einer Vertriebsregion anerkannter Praktiker und neben Dr. Stadelmann Ansprechpartner für das Programm. „Die Mitarbeiter sollen dort, wo die Autos verkauft werden, erleben, wie das vonstatten geht und das Umfeld kennenlernen.“ Dazu gehören schöne Situationen genauso wie die Herausforderung, mit unzufriedenen Kunden umzugehen. Am Ende hat ein jeder auch mehr Verständnis für den anderen.

Traum vom Fliegen

Pfälzer Produktionsplaner baut sich sein Flugzeug selbst

Albert Jung will hoch hinaus. Na, und? – Ist doch kein Problem, wenn man genug Geld hat, sich ein eigenes Flugzeug zu kaufen. So viel will Albert Jung aber gar nicht investieren – drum baut er sich sein Flugzeug selbst.



Hebt bald ab: Albert Jungs „Bausatz“ nimmt Form an

Kaiserslautern (es). Geträumt hat der Produktionsplaner aus der Lauterer Werkslogistik den Traum vom Fliegen schon immer. 1985 hat er ihn dann wahr werden lassen und stieg das erste Mal in einen Flugdrachen. Dieses Hobby kultivierte er in den darauf folgenden Jahren, entweder am Wochenende im pfälzischen Pfeffelbach oder im Urlaub in den Alpen. 1990 stieg er dann erstmals auf einen „Trike“ um, einen motorisierten Drachenflieger.

Mit dem Ultra-Leichtflugzeug, an dem er in seiner Werkstatt im heimischen Ehweiler bei Kusel baut, entwickelt Jung seine Leidenschaft nun weiter. Und zwar konsequent: Er hat die komplette Maschine als Bausatz erstanden. „Vorgefertigt war nur das Gerippe. Die Bleche für die Verkleidung musste ich mir selbst zurechtschneiden.“

Insgesamt hat er rund 1200 Stunden Freizeit in den Vogel gesteckt – dass er dabei auch das Verständnis seiner Ehefrau Ute ziemlich strapazierte, ist ihm durchaus bewusst. Dafür ist es jetzt bald geschafft: Nur noch die Elektrik muss installiert werden, dann kann er im Frühjahr abheben. Den Flugschein hat er schon,

die TÜV-Zulassung ist für ihn kein Problem: Albert Jung ist selbst vereidigter TÜV-Prüfer.

Es ist faszinierend: Leichtbauweise, wie sie in der Automobilindustrie mittlerweile beherrschendes Thema geworden ist, ist im Flugzeugbau immer schon das A und O gewesen. Dank Aluminium-Einsatz ist die Maschine nur 280 Kilo schwer, der 80 PS-Motor wiegt lediglich 75 Kilo.

Und wie es war, als es noch kein Aluminium gab, kann ebenfalls bei Albert Jung besichtigt werden. In seiner Werkstatt steht auch der Nachbau eines Doppeldeckers aus dem I. Weltkrieg, den er irgendwann einmal auch noch vollenden wird: Hier

ist die Verkleidung aus Stoff. Lediglich die Tritflächen sind aus Sperrholz.

Dass für den Flugzeugbau ein besonderes handwerkliches Talent erforderlich ist, glaubt Albert Jung nicht: „Die größte Schwierigkeit ist, die Bedienungsanleitung zu lesen – die ist in Englisch“. Wenn die aber befolgt und schon bei den kleinen Teilen sehr genau gearbeitet wird, dann passen später auch die großen zusammen.

Ansonsten sei alles, was er für sein Hobby braucht, nur ein wenig Mut: „Einmal, um sich zuzutrauen, so ein Ding zusammenbauen zu können, und dann noch einmal, wenn man sich reinsetzt und damit losfliegt.“



Countdown läuft: Im Frühjahr soll der Garagenflieger abheben

Foto: Wenzel

Fahrdynamik!
Bestellen und erleben Sie das neue Astra Coupé ab 36.900,- DM
Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Theorie und Praxis: Dirk Jaeckel und Verkaufsleiter Andreas Hühn vom Autohaus Vogel



Kontaktbörse

Neue Motorenfabrik: Infotag für Lieferanten

Kaiserslautern (es). Lieferanten frühzeitig in ein Projekt einbinden ist eines der obersten Ziele modernen Managements. Wie es sich verwirklichen lässt, zeigte jüngst ein Infotag in Kaiserslautern, der sich an Zulieferer für die neu entstehende Leichtmetallmotorenfertigung richtete.

Vertreter von rund 100 Unternehmen kamen zum Teil aus Übersee in die Pfalz gereist, um sich von Opel rund ums Thema „Ecotec 2.2 12V“ informieren zu lassen. Darunter waren sowohl Lieferanten, mit denen das Unternehmen bereits fest im Geschäft ist, als auch Interessenten, mit denen noch über eine Zusammenarbeit verhandelt wurde.

Viele hatten im Rahmen der Veranstaltung zum ersten Mal die Gelegenheit, sich ein konkretes Bild davon zu machen, welche Maßstäbe der neue Aluminiummotor in punkto Technik setzt. Informationen zu den entstehenden Produktionsanlagen gab's ergänzend bei Vor-Ort-Führungen im K 30.

Manager aus der GM Powertrain-Organisation und der verantwortliche Projektleiter Rainer

Bruns informierten die Besucher außerdem über die diversen Märkte, die Opel mit dem zukunftsweisenden Produkt weltweit erobern will. „Vor allem aber war uns wichtig, dass wir die außerordentlich hohen Ansprüche, die wir an die Qualität dieses Produktes stellen, auch an unsere Lieferanten vermitteln“, so Bruns.

Neben den Zahlen, Daten, Fakten, die das Programm für die Gäste bereithielt, bot die Veranstaltung reichlich Gelegenheit, Ansprechpartner kennen zu lernen und Kontakte zu knüpfen. „Dies wurde in den Pausen und auch nach Ende der Veranstaltung intensiv genutzt“, stellte der Projektleiter fest.

Das nachhaltige Interesse, das die Veranstaltung auslöste, äußerte sich unter anderem darin, dass hinterher noch jede Menge Info-Material nachgedruckt werden musste. Ganz offensichtlich hat das Symposium auch dazu beigetragen, Verhandlungspartner schneller zusammenzuführen – denn mittlerweile sind alle Lieferantenverträge für das Zukunftsprojekt unter Dach und Fach.



Fit durch fahren:
Trainer Nikolaus
Reinheimer
„überwacht“
Personalvorstand
Norbert Küpper

Keine Ausrede mehr

Fitness-Studio im Werk Rüsselsheim eröffnet

Das Ambiente ist nicht ganz so schillernd wie in einem richtigen Studio, dafür ist die Musik wesentlich dezenter und der Tonfall kollegial – im ehemaligen Kasino in Rüsselsheim ging jetzt das erste Fitness-Studio im Zeichen des Blitzes in Betrieb.

Rüsselsheim (jh). Auf mehr als 300 Quadratmetern können Mitarbeiter hier künftig unter sachkundiger Anleitung zweier Trainer ein erweitertes Gesundheits- und Fitnessprogramm nutzen. „Mit diesem Angebot wollen wir mehr Mitarbeiter als bisher zum körperlichen Training animieren“, sagte der Leiter des Werksärztlichen Dienstes Dr. Holger Breitreutz zur Eröffnung des Studios. Attraktive Voraussetzung für das Gelingen dieser Animation: 16 nagelneue Trainingsgeräte, für die das Unternehmen allein rund 70 000 Mark investierte – Geld übrigens aus dem so genannten Ergonomietopf, in den Opel kräftig einzahlt, wenn

die vereinbarten Abwesenheitsziele unterschritten werden.

Das Trainingsangebot gliedert sich in vier Kurse: Ein individuelles Grundlagen-Ausdauer-Training, eine präventive Rückenschule für Gruppen, ein Aerobic-Kurs und ein bedarfs-gelenktes Spezialprogramm, zu dem beispielsweise eine Hebel-trage-Schule und ein Bewegungstraining für körperlich Behinderte zählt. Vor jedem individuellen Training steht eine umfassende ärztliche Eingangsuntersuchung.

Während der Öffnungszeiten (werktags zwischen 15.30 und 20.00 Uhr) stellt die Betreuung durch die beiden Trainer

sicher, dass die Mitarbeiter sämtliche Muskelgruppen gezielt und wirbel-säulengerecht trainieren. Je nach körperlicher Konstitution der einzelnen Nutzer gilt es, den Stoffwechsel anzuregen, Alltagsstress und Muskelverspannungen entgegenzuwirken, muskuläre Defizite abzubauen und damit letztlich die Ausdauer, Belastbarkeit und Motivation zu stärken.

„Gesundheit und Sicherheit sind zwei der wichtigsten Grundsätze unserer Unternehmensphilosophie. Mit dieser neuen Einrichtung fördern wir beide“, freute sich Personalvor-



Testlauf:
Betriebs-
ratschef
Rudi Müller
erwies sich
als durch-
trainiert

stand Norbert Küpper während der offiziellen Eröffnungsfeier. Zusammen mit Betriebsratschef Rudi Müller nutzte er die Möglichkeit, sich ausgiebig im Studio umzusehen und das eine oder andere Gerät zu testen.

Weitere Auskünfte zum Opel-Fitness-Programm erteilen Carola Raschel und Nikolaus Reinheimer, Telefon 73006, oder Werksarzt Dr. Peter Etz, Telefon 73965.

Lösung in Sicht

Saginaw-Übernahme durch GKN geplant

Die Vertragsverhandlungen zwischen Opel und der britischen GKN Plc. über die Übernahme der Saginaw-Antriebswellenfertigung in Kaiserslautern dauern an. Die konkrete Übergabe der Fertigung ist – vorbehaltlich behördlicher Genehmigung – im Frühjahr geplant.

Kaiserslautern (pu). Neben der Antriebswellenfertigung soll auch die Härterei, die zum größten Teil der Antriebswellenfertigung zuarbeitet, von Saginaw an GKN gehen. Bisher gehörte diese Komponentenfertigung zum Produktprogramm von Delphi.

Hintergrund: Delphi fertigt die Antriebswellen unter dem Dach der Opel-Tochter Saginaw Deutschland GmbH und besitzt dafür die alleinige Entwicklungskompetenz. Die Verselbstständigung und Lösung von Delphi aus dem GM-Verbund Anfang '99 führte auch intern zu Neustrukturierungen.

Gemeinsames Verhandlungsziel von Geschäftsleitung und Betriebsrat in Kaiserslautern ist die langfristige Sicherung der rund 500 Arbeitsplätze in der Antriebswellen-Produktion. Direktor Jochen Ohse: „Ein kompetenter Systempartner für diese Produkte ist die Grundlage für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und damit der Sicherheit von Arbeitsplätzen. Die jetzige Lösung ist ein entscheidender Beitrag zur Zukunftssicherung der Automobilkomponenten-Produktion am Standort Kaiserslautern und ein positives Signal für die gesamte Region.“

Für die bisherigen Saginaw-Mitarbeiter wird sich wenig ändern, da GKN – der welt-

weit führende Anbieter von Kraftübertragungssystemen mit Stammsitz in England – bei den Gesprächen mit Opel-Vertretern weitreichende Zusicherungen in Aussicht gestellt hat. So schließt der Systemspezialist zum Beispiel betriebsbedingte Kündigungen innerhalb der nächsten zehn Jahre aus. Das Unternehmen plant sogar, die Fertigungskapazität weiter auszubauen und seine Belegschaft in Kaiserslautern auf rund 800 Beschäftigte aufzustocken. Der erste Schritt wird die Übernahme von 70 derzeit befristet Beschäftigten in ein festes Arbeitsverhältnis sein.

„Bei den zur Zeit herrschenden Wettbewerbs- und Arbeitsmarktbedingungen ist dies eine große Chance für die Mitarbeiter und unseren Standort. Unser neuer Partner bietet nicht nur momentan sichere Arbeitsplätze, sondern vor allem auch darüber hinausgehende Zukunftsperspektiven“, so Betriebsratsvorsitzender Alfred Klingel.

Zu den vom neuen Partner beabsichtigten Übergangsbedingungen gehören zum Beispiel die Übernahme bestehender Betriebsvereinbarungen, die Nutzung bestehender Einrichtungen für Mitarbeiter sowie das System der Betriebsrente.



Rahmenprogramm: Ein Clown sorgte für Aufsehen

Rüsselsheim (jh). Wer sich seiner guten Vorsätze fürs neue Jahr noch nicht so ganz sicher war, der bekam jetzt vielleicht den entscheidenden Anstoß. Mit einer gezielten Aktion in den großen Kantinen am Standort Rüsselsheim hat die Sozialberatung in Zusammenarbeit mit der BKK ihre Aktion „Sie haben die Wahl“ gestartet.



Wahl: Information ist ein zentrales Anliegen

Eine etwas andere Wahlwerbung

Aktionen der Sozialberatung laufen an

Dort wurde an Infoständen auf die Vorhaben der Sozialberatung für das Jahr 2000 hingewiesen. Auf deren Programm stehen neben der allgemeinen Aufklärungsarbeit zum Thema Suchtverhalten zwei Schwerpunktkaktionen, bei denen sich alles um Nikotin und Alkohol dreht.

Die Raucherentwöhnung beginnt im März. Spätestens können sich aber jederzeit unter der Telefonnummer 61133 oder 60294 zur Teilnahme melden. Denn zum Aufhören ist es nie zu spät – und in der Gruppe geht's bekanntlich leichter.

Mit der Kantinenaktion sollte jedoch in erster Linie zunächst

einmal für das Thema Sucht im Allgemeinen sensibilisiert werden. Da das aber am besten geht, indem man auf mahnende Worte und Zeigefinger verzichtet, spendierten Sozialberatung und BKK einen Gesundheitsdrink und verteilten Informationsmaterial.

Und dann war da noch der Clown, der nicht aus dem Rahmen fiel: Mit besagtem Rahmen, der der Sozialberatung als Grundmuster für eine großangelegte Plakatkampagne dient, turnte besagter Clown durch die Reihen der Mitarbeiter und warb auf eine unterhaltsame Art für die Aktion.

Nähere Infos zu laufenden und geplanten Aktionen gibt es an den Aushängen, bei der Sozialberatung unter 74005 oder bei der BKK, 60294.

In- und ausländische Fans

Die Bochumer Werkführer betreuten 1999 fast 32 000 Besucher

Bochum (pm). Dass der Astra und der Zafira in ihren Klassen zu den beliebtesten Automobilen gehören, belegen die Verkaufshitparaden. Als eine besondere Attraktion erweist sich aber auch Jahr für Jahr die Wiege der beiden Erfolgsmodelle. Im vergangenen Jahr ließen sich 31 980 in- und ausländische Besucher die Bochumer Opel-Werke zeigen.

Die Werkführer hatten alle Hände voll zu tun, um die 1276 Gruppen sicher durch die Produktionsanlagen zu leiten und sie in die Geheimnisse moderner Automobilproduktion einzuweihen. Beim Nachwuchs war die Wissbegierde besonders ausgeprägt – rund ein Drittel aller Besucher waren Jugendliche. Manch einer der heutigen Auszubildenden hat seinen ersten Kontakt zu

Opel bei einer Werkführung geknüpft.

Den Löwenanteil der ausländischen Besucher stellen traditionell die Gäste aus den benachbarten Niederlanden, 1260 Bürger aus dem reiselustigen Königreich kamen nach Bochum. Die zweitgrößte Besuchergruppe stellten mit 351 Gästen die Franzosen. Aber auch Russland war mit 190 Besuchern stark vertreten. Während sich aus den Vereinigten Staaten kein konzernfremder Gast in Bochum anmeldete, kamen aus Thailand und Südafrika jeweils sieben Besucher in die Opel-Werke.

Auch im Jahr 2000 hat die Bochumer Produktion nichts an ihrer Attraktivität eingebüßt, der Terminkalender der Werkführer ist schon auf Monate hinaus ausgebucht.



Sehleute: Die Produktion ist für viele Besucher ein Highlight

Nur 2,9%
Sonderzinsprogramm für Zafira
bei 12, 24, 36 und
47 Monaten – und
zusätzlich weitere
interessante
Finanzierungen!

Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter

Alles im Plan

Die Neuausrichtung der Zentralwerkstätten geht voran

Vor rund einem Jahr berichtete die Opel Post über den geplanten Wandel der Zentralwerkstätten von einem konventionellen Hersteller hauseigener Fertigungseinrichtungen hin zu einem produktionsorientierten, auf moderne

Fertigungsmethoden aufbauenden Produzenten von Presswerkzeugen und Schweißanlagen. Durch die gezielte Ausrichtung der Ressourcen und Aktivitäten sind die Zentralwerkstätten diesem Ziel einen großen Schritt näher gekommen.

Ein Beitrag von
Dietmar Breidert, Ludwig Geistlinger und Alfred Zander

Rüsselsheim. Mittlerweile sind im Bereich Presswerkzeugproduktion im H-Bau alle vier Fertigungszellen im produktiven Einsatz auf Herz und Nieren getestet. Zwei dieser Zellen verfügen über eigene hochmoderne Großfräsmaschinen zur Bearbeitung von Stahl und Guss.

Darüber hinaus konnte auch der im Presswerk K 40 neu geschaffene Bereich „Presswerkzeugeinbearbeitung und Erprobung“ seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Auch die vier Fertigungslinien für Schweißmaschinen arbeiten erfolgreich. So werden derzeit im H- und G-Bau Schweißanlagen für den Corsa aufgebaut und getestet, bevor sie voll funktionsfähig an unseren Kunden nach Zaragoza bzw. Eisenach geliefert werden.

Die Neustrukturierung der Zentralwerkstätten in Verbindung mit einer neuen Fertigungsphilosophie hatte zum Ziel, durch systematisches Arbeiten und disziplinierte Einhaltung von Terminen bei vorgegebenen Qualitätszielen die Effizienz zu verbessern und somit die Kosten unserer Fertigungseinrichtungen zu senken. Diese Effizienzsteigerung hatte zur Folge, dass bei gleicher Mitarbeiterzahl nun mehr Fertigungskapazität vorhanden war.

In enger Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat waren wir uns einig, dass die Effizienzsteigerung gezielt genutzt werden sollte, um unsere Geschäftsfelder zu erweitern. Auf diese Weise wurde sowohl die Fertigung von Prototypwerkzeugen und -teilen

ausgebaut, als auch – im I-Bau – eine Fertigungslinie für den Rohbau von Prototypfahrzeugen installiert und in Betrieb genommen. Auch hier wurden die gleichen Effizienzmaßstäbe angelegt, so dass unsere Angebote für Prototypen einen Vergleich mit dem Wettbewerb nicht zu scheuen braucht.

Keine Scheu vor dem Wettbewerb

Unter diesem Aspekt ist auch die ebenfalls neu geschaffene Fertigungszelle für Schweißzangen zu sehen. Unter konsequenter Einbeziehung der Mitarbeiter mit ihren Fertigungskennnissen wurde im H-Bau eine Serienfertigung aufgebaut. Das Kostenniveau der Schweißzangenfertigung konnte bei gleichbleibend hohem Qualitätsniveau derart drastisch gesenkt werden, dass wir sogar Aufträge von externen Firmen bekamen, da wir der günstigste Anbieter am Markt waren.

Ein willkommener Nebeneffekt war ein ebenso plötzlicher wie nachhaltiger Preisrutsch bei Schweißzangen. Der hilft Opel, den Teil der Schweißzangen günstig einzukaufen, den wir aus Kapazitätsgründen nicht abdecken können. Konzernweit werden die Zangen auch in den USA bereits getestet und Ende Dezember '99 erfolgte eine Musterlieferung nach Brasilien.

Auch im Bereich Presswerkzeugproduktion testen wir unsere Leistungsfähigkeit am Markt, um eine regelmäßige

Standortbestimmung hinsichtlich unserer Konkurrenzfähigkeit durchzuführen. So erhielten wir als günstigster Anbieter den Zuschlag für zwei Werkzeugsätze von einem externen Auftraggeber und sieben Aufträge für Großfolgewerkzeuge, die wir mit unseren Kollegen in Kaiserslautern gemeinsam bearbeiten.

Die bereits erreichten Erfolge lassen uns aber nicht ruhen. Unsere Zielvorgaben zur Investmentreduzierung für die nächsten Jahre werden uns noch weiterhin herausfordern. Um die Kosten weiter senken zu können, müssen wir noch effizienter werden und unsere Abläufe weiter optimieren.

Dabei wird uns auch ein jetzt genehmigtes Investitionspaket

in Höhe von über 20 Millionen Mark helfen, das drei neue Großraumpressen modernster Bauart für unser Einarbeitungszentrum im K 40 vorsieht. Die Inbetriebnahme ist für August 2000 geplant.

Die Investitionen werden weitergehen

Diese drei neuen Großraumpressen, in Verbindung mit den geplanten neuen Einarbeitungsabläufen, bringen uns einen weiteren erheblichen Produktivitäts-Fortschritt. Auf diesem Weg werden wir von unseren Kollegen aus der MEP (Manufacturing Engineering Pressen) professionell unterstützt, die durch das Simulieren

von Blechumformprozessen die Einarbeitung der Werkzeuge erleichtern.

Der konsequente Ausbau der Nutzung mathematischer Daten – von der Werkzeugkonstruktion über den hauseigenen Gießmodellbau bis zu den Fräsmaschinen als durchgängige CAD/CAM-Schiene – zielt hierbei in die gleiche Richtung.

In Abstimmung mit der ITEZ-Führung werden sich die Zentralwerkstätten künftig unter weiterer Einbindung der Konstruktionsbereiche zum Lieferanten für schlüsselfertige Einrichtungen weiterentwickeln. Gemeint ist hiermit, dass wir Schweißeinrichtungen und Werkzeuge zum Beispiel für eine komplette Seitenwandfertigung liefern. Das „Alles aus

einer Hand“ hat als Systemlieferant den Vorteil, dass wir die kompletten Abläufe selbst steuern können, ohne von Auswärtslieferanten abhängig zu sein. Hierbei werden wir uns eng mit unseren ME-Planungsbeiräten und auch mit den Werkzeug- und Vorrichtungsbau-partnern in Kaiserslautern und Bochum abstimmen.

Die Autoren sind Teil des Führungsteams der Zentralwerkstätten: Dietmar Breidert ist Leiter Produktion und Entwicklung Presswerkzeuge, Ludwig Geistlinger kommissarischer Leiter Pilot und Zentralwerkstätten und Alfred Zander Leiter Produktion und Entwicklung Vorrichtungen und Anlagen.



Aufbruch: Im H-Bau stehen die Zeichen ausnahmslos auf Fortschritt

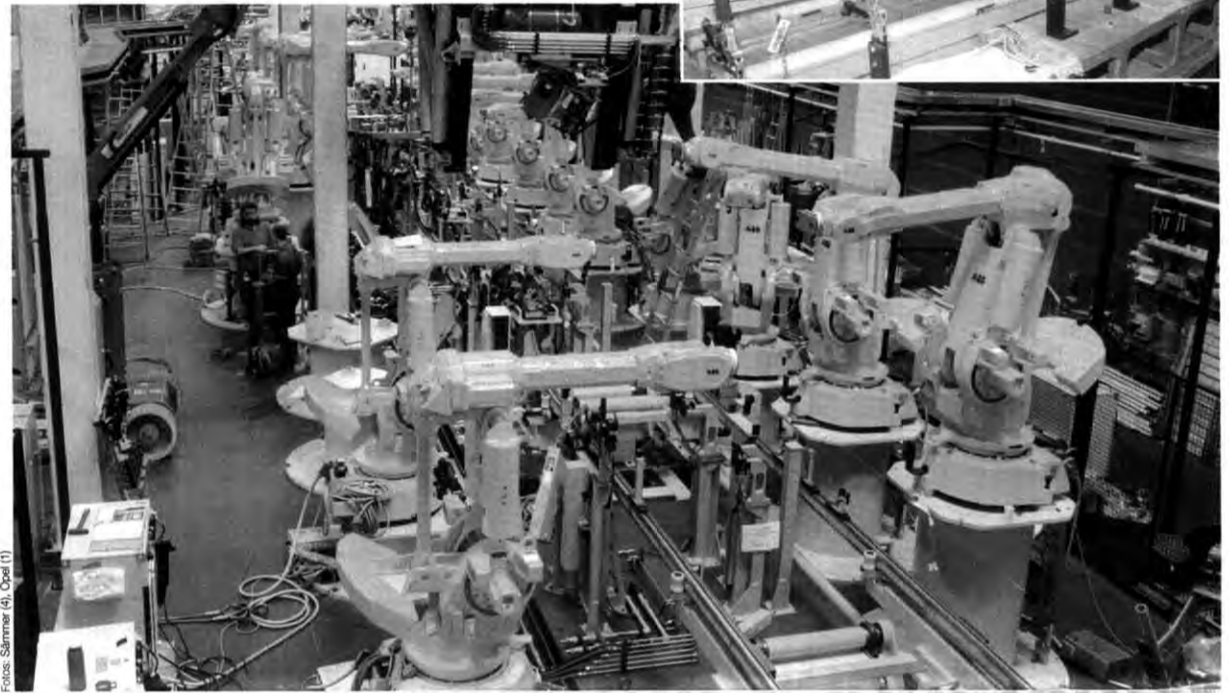
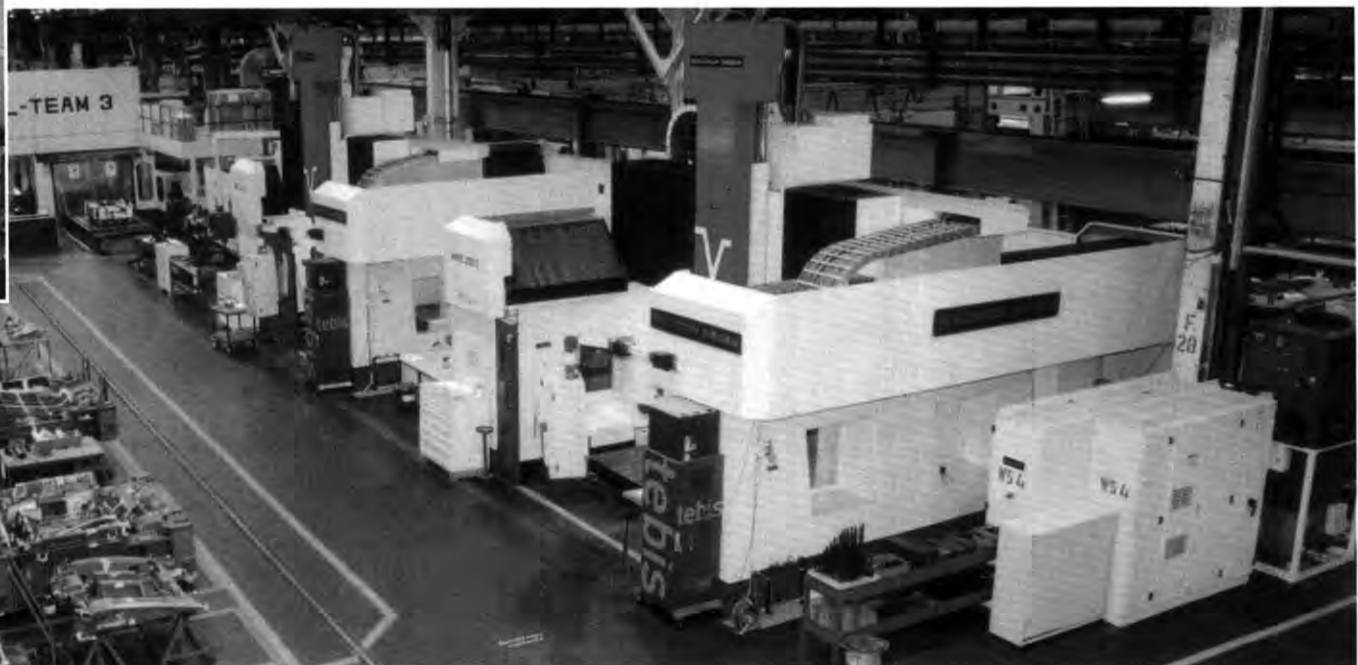


Foto: Schäffer (4), Opel (1)



Guter Start: Nachdem alle Fertigungszellen im Bereich Presswerkzeugproduktion auf Herz und Nieren...

...geprüft wurden, ging bereits der erste externe Auftrag ein





Serienmäßig: Allseits bereit

Umfangreiches Kommunikationspaket bietet radiointegriertes Telefon für alle Modelle der Edition 2000

Das Handy am Ohr wird absehbar zur Standardausrüstung des kommunizierenden Menschen zählen. Allerdings nicht, wenn gleichzeitig die Hände ans Lenkrad gehören. Hier sind neue Konzepte gefragt – in allen Fahrzeugklassen. Opel prescht im neuen Jahr mit einem umfangreichen Kommunikationspaket vor.

Rüsselsheim (pui). Die Modelle der Edition 2000 gehen serienmäßig mit radiointegriertem Telefon mit Freisprechanlage und wiederaufladbarer T-D1-Telefonkarte von T-Mobil inklusive 50 Mark Startguthaben an den Start. Außerdem bietet das Telefon den Zugang zum persönlichen Mobilitätsservice OnStar. Der Clou: Seit Anfang 2000 erhebt Opel für die OnStar-Nutzung keine monatliche Grundgebühr mehr.

Details wie beschriftete Türeinstiegsleisten und exklusiv gestaltete Aluminium-Felgen setzen zudem optische Akzente. Die Edition 2000 wird für die Modelle Corsa, Astra, Vectra und Omega angeboten. Die Fahrzeuge, die einen Kundenpreisvorteil von bis zu 4059 Mark bieten, können ab sofort bestellt werden.

Kernstück der Edition 2000-Ausstattung ist das radiointegrierte Telefon mit Frei-

sprecheinrichtung und wiederaufladbarer Telefonkarte. Die Freisprechanlage gewährleistet, dass der Fahrer auch in Zukunft im Auto telefonieren darf. Das Mikrofon ist nahezu unsichtbar in das Modul der Innenraumbeleuchtung integriert. Dadurch wird die Sprache von Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gut übertragen. Der Anrufer ist im Fahrzeuginnenraum laut und deutlich über die vorhandenen Lautsprecher zu vernehmen.

Direkt bei der Übergabe eines Edition 2000-Fahrzeugs wird die T-D1-Telefonkarte durch den Kunden oder den Händler mit einem Anruf einer gebührenfreien Servicenummer der T-Mobil aktiviert. Später informiert das System den Nutzer, wenn weniger als 10 Mark Restguthaben auf der Karte vorhanden sind. Danach steht es ihm frei, ob er sich weiteres Vorausentgelt auf die SIM-Karte laden lässt.

Auch nach Ablauf des Gesprächsguthabens bleibt der Fahrer in einem Edition 2000-Modell für Anrufer bis zu 15 Monate erreichbar.

Serienmäßiger Bestandteil der Edition 2000-Modelle ist zudem der Zugang zum Opel-Mobilitätsservice OnStar ohne Vertragsbindung und monatliche Grundgebühr. Um auf den Mobilitätsservice zurückzugreifen, genügt ein Druck auf die OnStar-Taste, woraufhin geschulte

Mitarbeiter schnell und exakt die gewünschte Auskunft erteilen. Optional erhältlich ist ein GPS-Satelliten-Modul, das den Gesprächspartnern im OnStar-Callcenter bei Verbindungsaufbau automatisch die Koordinaten der aktuellen Fahrzeugposition übermittelt.

Für einen OnStar-Servicepreis in Höhe von 2,59 Mark pro Minute mit wiederaufladbarer T-D1-Telefonkarte zusätzlich Telefongebühr stehen

dem Fahrer umfassende Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung: detaillierte, alle 10 Minuten aktualisierte Verkehrsinformationen, eine Routenberatung, die den besten Weg zum geplanten Fahrziel empfiehlt sowie ein persönlicher Reiseführer mit nützlichen Tipps, wie Hotel- und Restaurantempfehlungen. Darüber hinaus bietet OnStar seinen Kunden ein zuverlässiges Pannenmanagement an. ■

Winkelhock am Werk

Der aktuelle Le Mans-Sieger startet für Opel in der DTM

Mit Joachim Winkelhock, dem Le Mans-Sieger von 1999, hat Opel einen weiteren prominenten Mitarbeiter engagieren können. Der 39-Jährige aus dem schwäbischen Korb wird als Werksfahrer auf einem 450 PS starken Opel Coupé V8 die wieder auflebende DTM bestreiten.

Rüsselsheim (pui). „Jockey“ Winkelhock, der bei Opel einen Zwei-Jahres-Vertrag unterzeichnete, wechselt nach zehn Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit mit BMW zur Marke mit dem Blitz und startet bei den neun Rennen zum Deutschen Tourenwagen-Masters für das in Augsburg ansässige Opel Team Holzer.

Mit Winkelhock sowie den etablierten Werksfahrern Uwe Alzen, Manuel Reuter und Eric Hélary stehen vier der acht Opel-Piloten für die DTM fest. Darüber hinaus wird Opel-Junior Steffen Schulz im Saison-Verlauf mit einem neunten V8-Coupé zum Einsatz kommen.

„Wir freuen uns sehr, mit Joachim Winkelhock einen der erfolgreichsten und populärsten deutschen Rennfahrer für das Opel-Team gewonnen zu haben“, erklärt Rennleiter Volker Strycek. „Er verfügt neben einer hohen Schnelligkeit über einen enormen Kampfgeist, aber auch einen bemerkenswerten Teamgeist. Zusammen mit Alzen, Hélary und Reuter bildet er ein überaus starkes Fahrer-Quartett

Erfahrener Pilot: Joachim Winkelhock wechselt auf den 450 PS-Blitz-Renner



für unser Engagement in der neuen DTM.“

„Mit Opel in eine neue DTM-Ära starten zu können, bedeutet für mich eine gigantische Herausforderung“, äußert Winkelhock, der mit Ehefrau Sabine und den Töchtern Sina und Nina in Korb bei Stuttgart lebt. „Ich freue mich auf diese spektakulären Tourenwagen, die beste Voraussetzungen für faszinierenden Rennsport bieten, und ich freue mich, wieder eine vollständige Saison in Deutschland fahren zu können“, ergänzt der gebürtige Waiblinger.

Die Karriere von Joachim Winkelhock begann 1979 im Renault 5-Pokal und erlebte mit dem Gewinn der Deutschen Formel 3-Meisterschaft 1988 einen ersten Höhepunkt. Nach

einem kurzen Formel 1-Engagement 1989 kam der Schwabe 1990 zu BMW. 1993 gewann er die Britische Tourenwagen-Meisterschaft, 1994 die Asien-Pazifik-Meisterschaft und 1995 den Super-Tourenwagen-Cup (STW) in Deutschland. Zwei Mal (1990/91) siegte Joachim Winkelhock beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring sowie 1995 bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps in Belgien. Im Vorjahr krönte er seine Karriere mit dem Triumph bei den 24 Stunden von Le Mans.

Die DTM 2000, die von ARD und ZDF übertragen wird und an der sich auch Mercedes mit acht Rennfahrzeugen beteiligt, erlebt ihre Premiere am 28. Mai in Hockenheim. ■



Kompliment

Corsa mit dem Flotten Award geehrt

Rüsselsheim (jh). Der Corsa wurde von der Zeitschrift „Autoflotte“ mit dem „Flotten Award 1999“ in der Kategorie Kleinwagen ausgezeichnet. Das Kompaktmodell, seit dem Erscheinen 1993 einer der Bestseller in seinem Segment, ging aus einer Leserumfrage der Zeitschrift für Fuhrparkmanagement als eindeutiger Klassensieger hervor. Auch im achten Produktionsjahr setzt der Corsa also noch immer Zeichen in puncto Sicherheit, Komfort, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Platzangebot. Bis Ende 1999 wurde der Corsa weltweit mehr als fünf Millionen Mal verkauft. ■

Jetzt geht's los

Das Astra Coupé kann ab sofort bestellt werden

Rüsselsheim (pui). Das Astra Coupé, dessen Verkauf am 18. März beginnt, wird mit einem Grundpreis von 36 900 Mark auf den Markt kommen. Interessenten können den Zweitürer ab sofort bestellen. Zum serienmäßigen Lieferumfang der zunächst verfügbaren Modellversion 1.8 16V (85 kW/115 PS) gehören unter anderem: elektrische Fensterheber und Außenspiegel, Sportsitze, Lederlenkrad, funkferngesteuerte Zentralverriegelung und 16 Zoll-Leichtmetallfelgen.

Ab Juni wird darüber hinaus die 108 kW/147 PS starke Variante für 42 700

Mark erhältlich sein. Der völlig neu entwickelte Aluminium-Vierventiler mit 2,2 Liter Hubraum ermöglicht – auch dank ausgezeichneter Aerodynamik (c_w 0,28) – ein Höchsttempo von 215 km/h. Über die umfangreiche Basis-Ausstattung hinaus wartet das Astra Coupé 2.2 16V mit Klimaanlage, Bordcomputer, Geschwindigkeitsregelung und der Audioeinheit CDR 500 auf.

Im zweiten Halbjahr 2000 folgt dann das Astra Coupé Turbo mit 190 PS, dessen Einstiegspreis unter 50 000 liegen wird. Das viersitzige Coupé wird bei Bertone gefertigt. ■

Einstieg: Das Astra Coupé startet mit einem Grundpreis von 36 900 Mark





Windschlüpfig und voll vernetzt: Die Studie „Precept“

Doppel-Herz hilft

Das Hybrid-Konzeptfahrzeug von GM stellt mehrere Rekorde auf

Auf der Motor Show in Detroit präsentierte General Motors das Hybrid-Konzeptfahrzeug Precept, das mit einem c_w -Wert von 0,163 über den weltbesten Luftwiderstandsbeiwert aller Viertürer mit fünf Plätzen verfügt.

Detroit (pui). Der Precept wird von einem Elektromotor an der Vorder- und einem 1,3 Liter-Dreizylinder-Turbodiesel-Direkteinjection mit Common-Rail-Technologie an der Hinterachse angetrieben. Die Parallel-Hybrid-Anordnung ermöglicht in Verbindung mit einer intelligenten elektroni-

schon Steuerung einen Durchschnittsverbrauch von 2,94 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer.

Das Gehirn des Antriebssystems ist ein 32-Bit-PC-Processor, der mit einer Taktfrequenz von 266 Megahertz arbeitet. Diese Power-Einheit ist für die Steuerung einer Vielzahl komplexer Funktionen zuständig: Gas- und Bremspedal, Schaltung, Energie-Management-System, Elektroantrieb, Dieselmotormanagement, Verteilung von Antriebs- und Bremskraft sowie Kontrolle der thermischen Systeme. Insgesamt 47 Computer-

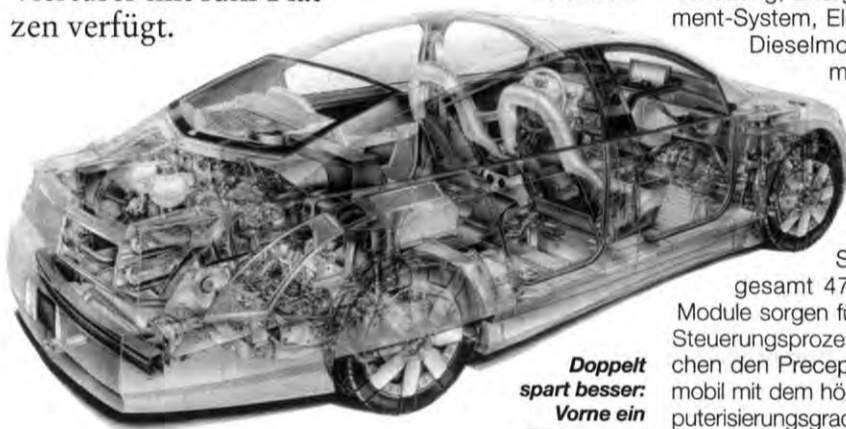
Module sorgen für intelligente Steuerungsprozesse und machen den Precept zum Automobil mit dem höchsten Computerisierungsgrad der Welt.

Eine Schlüsselkomponente des Hybrid-Antriebs ist eine neuartige, automatisch betätigte Schaltung, die auf einem manuellen Fünfganggetriebe basiert. Die Funktion des Rückwärtsganges übernimmt der Elektromotor. Das Schalten der Gänge geschieht nicht

mittels Kupplung, sondern computergesteuert und automatisch.

Ein weiterer Vorteil des Parallel-Hybrid-Ansatzes mit zwei Antriebsachsen ist die Rückgewinnung von Bremsenergie an allen vier Rädern. Geht der Fahrer vom „Gaspedal“ oder betätigt die Bremse, wird unerwünschtes Antriebsmoment automatisch in elektrische Energie umgewandelt und zum Aufladen der Batterie-Einheit genutzt. Allein das führt zu einer Einsparung von bis zu 0,5 Litern pro 100 Kilometer.

Seine auf Grund computergesteuerter Luftfedern variabel einstellbare Bodenfreiheit sorgt in Verbindung mit einem glatten und flachen Unterboden, Kühlluft-Ein- und Auslässen am Heck sowie weiteren Optimierungsmaßnahmen für einen c_w -Rekordwert. Die Außenhülle ist aerodynamisch so effizient, dass allein der Einsatz von zwei Außenspiegeln den c_w -Wert um rund 17 Prozent verschlechtert hätte. Für die Sicht nach hinten verfügt das Konzeptfahrzeug daher über drei kombinierte Videokameras, die den rückwärtigen Raum hinter dem Fahrzeug großzügig auf einem LCD-Display abbilden.



Doppelt spart besser: Vorne ein E-Motor und hinten ein Turbodieselaggregat

Reiner Sprit

Erstbetankung ohne Schwefel

Rüsselsheim (pui). Für die erste Tankfüllung fabrikneuer Fahrzeuge wird in Rüsselsheim und Eisenach schwefelfreies Benzin verwendet. Der zunächst bis Mai 2000 laufende Pilotversuch betrifft die Baureihen Corsa, Astra, Vectra, Omega und Cadillac Catera mit Otto-Motoren.

Insgesamt betankt das Unternehmen im Zuge des Projekts rund 360 000 Fahrzeuge mit diesem besonders umweltverträglichen Kraftstoff. Daraus ergibt sich ab Werk bereits der Einsatz von 2,64 Millionen Liter des Spezial-Benzins.

Mit dem Einsatz dieses Kraftstoffs untermauert das Unternehmen die Forderung, schwefelfreie Kraftstoffe so schnell wie möglich flächendeckend in Deutschland verfügbar zu machen.

Schwefelfreie Kraftstoffe können problemlos für alle gängigen Fahrzeugmotoren verwendet werden. Ihr Einsatz würde die Schadstoffemissionen deutlich senken. Technik-Vorstand Hans Demant: „Die Reduzierung des Schwefelgehalts auf zehn Parts per Million ist darüber hinaus eine entscheidende Voraussetzung für die Einführung noch sparsamerer Otto- und Dieselmotoren mit Direkteinjection und hoch wirksamen Abgasreinigungssystemen.“

Laut Demant lassen sich Kraftstoffverbrauch und Emissionen allein durch die Umstellung der Otto-Motoren auf die Benzin-Direkteinjection um rund zehn Prozent reduzieren. Die entsprechende Motortechnik steht zur Verfügung. So läuft im Motorenwerk Kaiserslautern ab 2001 eine neue Generation von Leichtmetalltriebwerken vom Band, die als erste mit dieser innovativen Technologie ausgerüstet wird.

Avis mit OnStar

Erste Autovermietung mit Mobilitätsservice von Opel

Rüsselsheim (pui). Der Autovermieter Avis hält ab sofort in fünf deutschen Städten Opel-Fahrzeuge mit OnStar bereit. Die entsprechend ausgerüsteten Vectra können in Frankfurt, München und Berlin sowie den Flughäfen Düsseldorf und Hamburg angemietet werden. Damit bietet erstmals ein Autovermieter Fahrzeuge an, die mit einem interaktiven Mobilitätsdienst ausgestattet sind.

OnStar ist der satellitengestützte Lotsendienst von Opel. Via radiointegriertem Mobiltelefon,

GPS-Modul, Freisprechanlage und OnStar-Taste können die Kunden von ihrem Fahrzeug aus Verbindung zum OnStar-Dienstleistungszentrum aufnehmen. Deren Mitarbeiter orten den Kunden und erteilen Auskunft über die aktuelle Verkehrssituation oder den Straßenzustand in dem für den Anrufer interessanten Bereich. Zum Servicespektrum gehören darüber hinaus eine Routenberatung, Pannenmanagement und Informationen über den



Foto Opel

Modellpalette nach unten erweitert

Mit dem „Corsa Junior“ für Kinder von drei bis fünf Jahren erweitern die Opel-Händler ihr Sortiment um ein interessantes Angebot. Das Spielzeugauto mit Muskelantrieb vermittelt späteren Führerscheinanwärtern bereits im Kindergartenalter pures Fahrvergnügen und überzeugt durch gelungenes Packaging: Mit Abmessungen von lediglich

94 x 51 x 42 cm (L x B x H) lässt der „Corsa Junior“ auch in Kinderstuben keine Parkplatzprobleme entstehen. Deutschlands beliebtester Kompaktwagen verfügt damit auch in der extrem gewichtsreduzierten Version (Leergewicht 9,6 kg) über beste Voraussetzungen, seinen Siegeszug auch außerhalb der Zulassungsstatistik fortzusetzen.

VERKEHRSMELDUNGEN

Das Autofahren hat sich im vergangenen Jahr insgesamt um 6,4 Prozent verteuert. Damit erhöhten sich die Autokosten deutlich stärker als der Lebenshaltungsaufwand, der im Dezember gegenüber dem Vorjahr mit 1,2 Prozent nur leicht gestiegen sei, teilte der ADAC mit. Der Autokosten-Index lag am Jahresende bei 109,4 Punkten (Basis 1995 = 100). Er rangiere damit erheblich über dem Index für die allgemeine Lebenshaltung (105,5 Punkte).

Die Zahl der im Straßenverkehr in Deutschland getöteten Personen ist 1999 weiter zurückgegangen. Nach vorläufigen Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden 1999 etwa 7 650 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen getötet, ein Rückgang um knapp zwei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit 1991 ist die Zahl der Getöteten damit um gut 30 Prozent beziehungsweise rund 3 600 Personen zurückgegangen.

Im Internet widmet sich eine umfangreiche Homepage dem Thema Radarfallen. Unter www.radarfalle.de lassen sich zahlreiche Informationen über Geschwindigkeitskontrollen und die Erfahrungen von Autofahrern mit Messgeräten und entsprechenden Kameras nachlesen. Die Homepage soll Autofahrern helfen, in Zukunft kostspielige Bußgelder zu vermeiden, heißt es auf der Startseite.

Wenn ein Ehemann nach einem Verkehrsunfall für längere Zeit nicht im Haushalt helfen konnte, muss die Versicherung des Unfallverursachers dafür einen Schadensersatz bezahlen. Im verhandelten Fall des Landgerichtes Saarbrücken (Az.: 4093/97) war ein 27-Jähriger nach einem Motorradunfall 16 Monate lang arbeitsunfähig. Das Gericht ging davon aus, dass der Mann im Schnitt zehn Stunden pro Woche im Haushalt aktiv war. Dies rechtfertigte die Schadensersatzsumme von monatlich 630 Mark, die für die Anstellung einer Haushaltshilfe aufzubringen gewesen wäre.

Ein britischer Krankenwagen mit einer schwer kranken Frau ist 15 Minuten an einem Tunnel bei Liverpool aufgehalten worden, weil der Wächter den üblichen Straßenzoll verlangte. Ein Arzt, ein Sanitäter und zwei Krankenschwestern mussten erst nach Kleingeld kramen, ehe sie die 3,60 Mark zusammen hatten und passieren durften. Die Patientin überlebte die Verzögerung.



Hier werden Sie geholfen: Die OnStar-Zentrale weiß immer Rat

Standort der nächsten Tankstellen, Flughäfen, Bahnhöfe, Restaurants, Hotels, Parkhäuser oder auch Sehenswürdigkeiten.

Dieser Avis-Service ist ohne weitere Zusatzkosten für den Kunden. Die Mietgebühr für den Vectra mit OnStar-Ausstattung entspricht den üblichen Avis-Tarifen.

Technik im Detail

Ausblick

Zafira-Studie Snowtrekker in Detroit

Gleich zu Beginn des neuen Jahrtausends und erstmals in seiner Geschichte war Opel auf der Detroit Motor Show vertreten. Hauptattraktion im Zeichen des Blitzes: die Zukunftsstudie Zafira Snowtrekker.

Rüsselsheim/Detroit (pui). Der Opel-Auftritt in Detroit ist auch für die Konzernmutter eine Premiere. Denn zum ersten Mal nutzt GM die wichtigste US-Autoshow, um sich als globales Unternehmen mit all seinen Marken den Medien und dem Publikum zu präsentieren. Damit macht der größte Automobilhersteller der Welt deutlich, dass er den aktuellen Trend zu einer globalen Mehrmarken-Strategie bereits seit den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts realisiert hat.

Der Star des Opel-Areals auf dem über 15 000 Quadratmeter großen GM-Stand basiert auf dem Compact Van Zafira. Für einen besonders dynamischen Auftritt des „Snowtrekker“ sorgen die großen 18-Zoll-Räder sowie die breite Spur von 1500 Millimetern vorn und 1559 Mil-

limetern hinten. Ausgestellte Radhäuser unterstreichen zudem den kraftvollen Auftritt der Allrad-Studie.

Das Styling entwickelt die technisch orientierte Formensprache von Astra und Zafira konsequent weiter und gibt Ausblicke auf die künftige Opel-Designstrategie. Designchef Hans Seer: „Große gespannte Flächen werden beim Snowtrekker durch dynamische Linien wirkungsvoll akzentuiert. Klare grafische Elemente runden die zukunftsweisende Opel-eigene Formensprache ab.“

Diese Formensprache zeigt sich in vielen Details, bis hin zum Reifenprofil. Weitere Beispiele sind die Leichtmetallräder, die Trittstufen, der Dachgepäckträger oder das Dreispeichen-Lenkrad. Ein wichtiges

Gestaltungsmerkmal ist natürlich auch das Markenzeichen: Der Opel-Blitz ist ein unübersehbares Design-Element am Kühlergrill, auf der Heckklappe sowie auf Rädern und Lenkrad. Seine dreidimensional anmutende Präsentation unterstreicht die Kompetenz der traditionsreichen Marke.

Eine neue und praktische Idee realisierten die Designer mit dem aus wärmedämmendem Sicherheitsglas gefertigten Panorama-Dach des Allradlers. Es ermöglicht eine uneingeschränkte Sicht nach draußen und sorgt für viel natürliches Licht auf allen sechs Plätzen. In der Mitte des Dachs ist eine zwei Meter lange, 14 Zentimeter hohe und 40 Zentimeter breite Gepäckbox integriert. Sie hat zwei Fächer, die beide vom Innenraum aus zugänglich sind.

Das kleinere Fach kann, ähnlich wie im Flugzeug, von den Passagieren auf den vorderen Sitzen genutzt werden. Das große hintere, in dem zum Beispiel Skistöcke Platz finden, lässt sich sowohl vom Innenraum als auch von außen durch die geöffnete Heckklappe beladen.

Wegweisend: Der Snowtrekker führt die Formensprache von Astra und Zafira fort



Detailfreude: Der Blitz als unübersehbares Design-Element taucht sogar in den Rädern auf



Technik-Trends

Nicht nur das Blechkleid des Snowtrekker hat Zukunft

Einen Blick in die Zukunft bietet die Zafira-Studie nicht nur bei der Design-Sprache, sondern auch bei der Technik. Dies gilt insbesondere für den 2,2 Liter-Ecotec Direct-Konzept-Motor. Der Benzin-Direkteinspritzer basiert auf einer komplett neu entwickelten Vierzylinder-Leichtmetall-Motorengeneration, die weltweit von GM in verschiedenen Versionen eingesetzt wird.

Die 2.2 16V-Variante (108 kW/147 PS) mit Saugrohr-Einspritzung und zwei in den Motorblock integrierten Ausgleichswellen für exzellente Laufruhe erfüllt bereits heute die erst ab 2005 geltende, strenge Euro 4-Abgasnorm. Seinen Serieneinstand gibt das Aluminium-Aggregat ab Frühjahr 2000 im Astra Coupé und später im Speedster.

Walter Treser, Chef der Voraussentwicklung: „Im Vergleich zum Basistriebwerk mit klassischer Saugrohreinspritzung erreicht dieser Motor eine weitere Kraftstoffeinsparung von 8 bis 12 Prozent.“ Der 2,2 Liter-Benzin-Direkteinspritzer entwickelt eine maximale Zugkraft von 210 Nm bei 4 000 min⁻¹. Der Kraftstoffdruck liegt bei dem neuen Direkteinspritzer mit 50 bis 120 bar

deutlich höher als bei einem Triebwerk mit konventioneller Saugrohr-Einspritzung. Mit einem Speicherkat-System werden bereits die Euro 4-Abgasgrenzwerte unterschritten.

Die Kraft des neuen Ecotec Direct wird über ein zentrales Differenzial mit Viscosperre an beide Achsen verteilt. Für Traktion auf schwierigem Terrain sorgt darüber hinaus ein gezielter, radindividueller Bremseneingriff. Das Allradsystem greift dafür auf die Signale der ABS-Anlage zurück und bremst jedes durchdrehende Rad gezielt ab. Zusätzlich kann ein Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP) für noch mehr Sicherheit – speziell bei Nässe, Schnee und Eis – sorgen.

Das beim Allradantrieb notwendige hintere Differenzial erforderte eine neue Hinterachse. Das ITEZ entwickelte eine sehr kompakte Vierlenker-Aufhängung, die den innovativen Klappmechanismus für die beiden hinteren Sitze nicht einschränkt. Die Vorderachse mit Dreiecks-Querlenkern und McPherson-Federbeinen stimmt prinzipiell mit dem Serien-Zafira überein – lediglich Federaten und Stabilisator-Auslegung wurden angepasst.

Raum zum wohl fühlen

Sechs Sitze in drei Reihen und viele weitere innovative Ideen im Inneren

Mit dem Flex7-Sitzsystem des Zafira hat Opel neue Maßstäbe beim Package und der Innenraum-Variabilität gesetzt. Der Snowtrekker interpretiert die clevere Konstruktion in einer Ausführung mit sechs Sitzen in drei Reihen neu. Zwischen den beiden Sitzen der mittleren Reihe verfügt die Studie über ein beheizbares Staufach, das zugleich als Armauflage dient.

Dabei bleibt die vorbildliche Variabilität des Zafira erhalten, denn die mittleren Sitze können um 54 Zentimeter in der Länge verschoben und bei Bedarf ebenso nach vorne geklappt werden wie die Warmhaltebox. Die beiden Sitze in der dritten Reihe lassen sich – wie im Serien-Zafira – flach im Fahrzeugboden versenken.

Schnörkellos, klar und aufgeräumt ist die neu gestaltete Armaturentafel. Wesentlichen Anteil daran hat das innovative Bedienkonzept mit nur drei zentral in der Mittelkonsole angeordneten Dreh-Druck-Knopfen. Mit ihnen werden Klimaanlage, Radio, Mobiltelefon, Navigationssystem oder auch die heizbare Heckscheibe betätigt. Alle unmittelbar für das Fahren notwendigen Schalter für Blinker, Fern- und Abblendlicht oder die Scheibenwischer sind, ebenso wie der Warmblinkschalter, weiterhin direkt am Lenkrad angeordnet. Die vier Rundinstrumente liegen blendfrei unter einer gewölbten Abdeckung.



Neue Arbeitsplatzverordnung: Der etwas andere Innenraum

Bei der Mittelkonsole, in der zwei elektrisch beheizbare Getränkedosenhalter untergebracht sind, greifen die Designer die Außenfarbe des Snowtrekker auf und schaffen so eine neue Gesamt-Harmonie. Abgerundet wird die edle Note durch Aluminiumstreben in der Mittelkonsole sowie Alu-Türöffner und -Lautsprecherabdeckungen. Darauf abgestimmt sind die Säulenverkleidungen und der Dachhimmel mit einem silbergrauen Stoff bezogen.



Intelligenter Antrieb: Der Ecotec Direct-Konzept-Motor ist ein 2,2 Liter-Benzin-Direkteinspritzer

Extrawurst-Experten

Opel startet im Sonderfahrzeugbau durch

Dass Opel Hoflieferant des deutschen Kaisers und des russischen Zaren war, liegt zwar schon über 90 Jahre zurück, aber das Geschäft mit den etwas anderen Fahrzeugen soll auch künftig

ernsthaft betrieben werden. Dazu sind die Sonderfahrzeugbau-Aktivitäten jetzt in einer eigenständigen Firma zusammengefasst worden: der Opel Special Vehicles (OSV) GmbH.



Planen eifrig: Helmut Kaulbach, Peter Schuch und Franz Peter Weller (v.l.)

Rüsselsheim (jan). Die Kunden sind heutzutage weniger gekörnte Häupter als vielmehr besonders sportlich orientierte Fahrer, Taxibetriebe, Fahrschulen oder etwa Polizei und Feuerwehr. Eines haben sie alle gemeinsam – sie wünschen etwas Besonderes. Und das kann Opel künftig noch flexibler und schneller anbieten.

Möglich macht das die Opel Special Vehicles GmbH, eine neu gegründete Firma, die ab Mitte 2000 im ehemaligen Motorenbau, im Gebäude M55, so richtig in Schwung kommen wird. Kurze Entscheidungswege und mittelständische Strukturen sollen eine hohe Flexibilität ermöglichen. Hintergrund: „In den immer schlankeren Werken bleibt kaum Raum für Umbauten. Um so wichtiger ist es, ein Team zu haben, das für alle Modelle der Marke Opel individuelle Kundenwünsche erfüllt“, erläutert OSV-Geschäftsführer Peter Schuch die Philosophie der neuen GmbH.

Derzeit kommt das Geschäft so langsam ins Rollen. Während im M 55 die Bauarbeiter noch an der Errichtung einer modernen und flexiblen Werkstatt arbeiten, hat ein bisher noch überschaubares Mitarbeiter-Team im F-Bau als provisorisches Domi-

zile die ehemalige Kundendienstwerkstatt bezogen und mit der Arbeit begonnen. Erste Aufgaben: Einbau der Telefonkonsole mit integriertem Handy und Spracheingabe in Verbindung mit einem Navigationsgerät für den neuen Omega, die Veredelung von Fahrzeugen mit „i-Line“-Karosserieteilen sowie die Ausrüstung von Vectra und Omega mit einem Park-Piloten.

Bis Ende des Jahres 2001 soll das OSV-Team auf bis zu 250 Mitarbeiter anwachsen. Die werden über interne Stellenausschreibungen in den eigenen Opel-Reihen gesucht. „Die Mitarbeiter sollten neben ihrer fachlichen und persönlichen Kompetenz Erfahrung im tätigkeitsübergreifenden Arbeiten und Umbau von Fahrzeugen mitbringen“, erläutert OSV-Personalchef Helmut Kaulbach.

Auf qualifiziertes und motiviertes Personal ist die OSV angewiesen, denn ihre Pläne sind ehrgeizig. So umfasst das Aufgabenspektrum einerseits Fahrzeugveredelung, Design- und Stylingmaßnahmen sowie den Einbau von Spezialrichtungen, andererseits aber auch den Umbau von Serienautos zu Behördenfahrzeugen und Taxen, also das traditionelle Sonderfahrzeuggeschäft, bis hin zur

limitierten Sonderserie. Solche auf eher geringe Produktionszahlen ausgerichtete Baureihen sollen der fortschreitenden Individualisierung auf dem Automarkt gerecht werden, denn immer mehr Käufer verlangen statt Konfektion Haute Couture.

Um diesen vielfältigen Aufgaben gerecht zu werden, arbeitet OSV eng mit den Entwicklungsexperten des ITEZ zusammen. Außerdem konnte mit der Firma Zender ein kompetenter Partner gewonnen werden, der als GmbH-Gesellschafter sein Know-how in Sachen Engineering einbringt.

Bis zu 40 000 Fahrzeuge sollen pro Jahr in dem 8 000 Quadratmeter großen OSV-Modifikationszentrum entstehen. Dort werden in Zukunft auch

die OPC-Modelle gefertigt. Mit dem Opel Performance Center, das sämtliche Motorsportaktivitäten des Unternehmens bündelt, streben die OSV-Experten eine langfristige Zusammenarbeit an. Neben der Fertigung des Astra OPC soll bald ein ähnlich rasanter Vectra OPC folgen, für alle Freunde des sportlichen Familien-Transports. Es sei denn, Sie mögen es lieber klein und fein oder einfach nur besonders ausgefallen – aber auch da sind Sie bei OSV an der richtigen Adresse.



Die richtige Adresse: OSV bietet Umbauten von Serienfahrzeugen für alle erdenklichen Zielgruppen

Ein Preis aus dem hohen Norden

Zum „Familienauto des Jahres“ hat die schwedische Zeitschrift „Motorföraren“ den Zafira gewählt. Die Jury des Fachblatts, das von der schwedischen Autofahrervereinigung MHF herausgegeben wird, setzt sich aus zwölf namhaften schwedischen Motorjournalisten zusammen. Wahlkriterien sind Zweckmäßigkeit, Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Preiswürdigkeit – sowohl hinsichtlich der Anschaffungs- als auch der Unterhaltskosten. Über den Zafira urteilte die Jury: „Ein cleveres und vielseitiges Konzept. Das

flexible Sitzsystem ist ein Highlight.“ Seit dem Verkaufsstart im August '99 führt der Zafira in Schweden wie in vielen anderen europäischen Ländern die Zulassungstabelle in seinem Segment an.



Foto: Opel

Langfingers Frust

Omega bestens gegen Einbruch/Diebstahl geschützt

Mit einem aufwändigen Maßnahmenpaket schützt Opel den neuen Omega gegen Einbruch und Diebstahl. Damit liefert das Unternehmen ein weiteres Beispiel für die Markenstrategie, Automobile mit hohem Gegenwert anzubieten.

Rüsselsheim (pui). Alle mechanischen und – mit Ausnahme der optionalen Alarmanlage – elektronischen Sicherheitsfeatures gehören beim neuen Omega schon in der Basisversion zum Serienumfang und tragen so zu einer äußerst günstigen Versicherungseinstufung bei. Im Einzelnen verfügt der neue Omega über:

■ Sicherheitsschlösser mit Freilauf-Schließzylindern, die mit Hilfe einer Rutschkupplung unbefugtes Eindringen in den Innenraum verhindern. Die Schließzylinder sind mit 2 000 verschiedenen Verschluss-Varianten ausgestattet, wodurch

es nahezu unmöglich ist, das Fahrzeug mit einem nachgemachten Schlüssel zu öffnen.

■ Fensterheber mit einem Selbsthemm-Mechanismus, der ein Herunterdrücken der geschlossenen Seitenfenster zuverlässig verhindert.

■ Ein speziell gekapseltes Haubenschloss, wodurch der Zugriff von außen verwehrt wird. Die Motorhaube ist nur über die Entriegelung im Innenraum zu öffnen.

■ Leichtmetallfelgen, die Autofahrer durch Sicherungsschrauben gegen Diebstahl schützen können. Nur der Autobesitzer hat den Spezialschlüssel, mit dem die Sicherung gelöst werden kann.

■ Eine „Deadlock“-Funktion, die über die Funkfernsteuerung oder das Türschloss aktiviert wird. Sie bewirkt die Blockade des Innenverriegelungsknopfes. Die Fahrzeugtüren können nicht mehr geöffnet werden.

■ Eine optional erhältliche bewegungssensible Diebstahlwarnanlage, die durch Verriegelung des Fahrzeugs mittels Infrarot-Fernbedienung oder Schlüssel scharfgestellt wird. Nach dem Einschalten stellt sich ihr Ultraschallsystem automatisch auf den Innenraum ein und

registriert alle Bewegungen oder Druckschwankungen, die beispielsweise durch Hineingreifen oder Einschlagen einer Scheibe ausgelöst werden.

■ Ein Lenkradschloss, das dank einer Rutschkupplung auch bei massiver Krafteinwirkung nicht deaktiviert werden kann.

■ Eine elektronische Wegfahrsperre, dessen System einen Start des Motors nur zulässt, wenn ein im Zündschlüssel integrierter Transponder erkannt wurde, der berührungslos ausgelesen wird. Um auch das

Scannen des Funksignals durch Hacker wirksam zu verhindern, kommt ein kryptografisches Frage-Antwort-Verfahren zum Einsatz, bei dem eine ständige wechselnde Anfrage der Wegfahrsperre vom Schlüssel richtig beantwortet werden muss.

■ Codierte elektronische Systeme im Innenraum. Die Systeme sind diebstahlgeschützt in die Armaturentafel eingebaut und untereinander vernetzt. Durch einen automatischen Codevergleich werden gestohlene Komponenten sofort registriert und abgeschaltet.

Kein Chance: Der Omega ist gegen Diebstahl wohl gerüstet



Foto: Opel

Premiere

Zafira jetzt auch mit ESP

Rüsselsheim (pui). Als ersten Compact-Van bietet Opel den Zafira 1.8 16V ab sofort auf Wunsch mit elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP) an. Auf Basis des bewährten Dynamic Safety (DSA)-Fahrwerks, das bereits hohe Sicherheitsreserven bereithält, sorgt diese optionale Komponente für eine noch bessere Beherrschbarkeit des Wagens im Kurven-Grenzbereich oder bei heftigen Ausweichmanövern.

Mit Hilfe einer aufwändigen Sensorik erkennt das System sofort, wenn die Bewegungsrichtung des Autos nicht mit dem jeweiligen Lenkbefehl übereinstimmt. Durch die situationsgerechte Drosselung der Motorkraft und das gezielte Abbremsen einzelner Räder erzeugt ESP ein Korrektur-Moment, das der Neigung des Fahrzeugs zum Unter- oder Übersteuern entgegenwirkt.

Der Aufpreis für das, von ITEZ-Ingenieuren auf den Zafira abgestimmte, wartungsfreie Bosch-System beträgt 990 Mark.

Sogar Herbie, der Käfer, wäre neidisch auf Marie. Denn obwohl die 30-Jährige eigentlich ein dicker Opel Commodore A und immer blau ist, 1000 Mark Steuer im Jahr verschlingt und einiges an Sprit schluckt, kommt für Gerda und Erhard Roth eine Trennung nicht in Frage. Für das Frankfurter Ehepaar ist „die Marie“ nämlich das dritte Kind der Familie. Zwar nicht aus Fleisch und Blut, aber dennoch innig geliebt.

Mehr als eine Maschine

Familie Roth fährt Commodore – seit 1970



Frankfurt/Main (jan). Einmal Opel, immer Opel. Ein Satz, den man von Fans der Marke mit dem Blitz oft zu hören bekommt, der aber bei Gerda und Erhard Roth eine völlig neue Bedeutung erhält: Nämlich ein und immer derselbe Opel. Marie, um die es hier geht – inzwischen 30 Jahre alt und 1200 Kilo schwer –, wird es gerne hören. Seit 1970 gehört die Grande Dame, die eigentlich ein Geschwaderführer ist, zur Familie aus dem Frankfurter Stadtteil Bornheim.

Aber immer schön der Reihe nach: Im Jahr 1963 fängt der gelernte Werkzeugmacher Erhard Roth in einem alteingesessenen Frankfurter Getränke-Handel an: „Und deswegen brauchte ich auf einmal einen Führerschein. Für den Lastwagen, zum Bier- und Wasserkisten ausliefern. Wo ich doch so eine richtige Antipathie gegen Maschinen hatte. Die hab' ich eigentlich sogar heute noch.“ Als Werkzeugmacher? „Ja. Das war der einzige Ausweg. In meiner Familie war bis dahin fast jeder Kfz-Schlosser gewesen, alle hatten ständig ölige Hände, die schmierigen Klamotten, das wollte ich nicht“, erinnert sich Roth an ein „schmutziges Gewerbe“, die Miene immer noch leicht angewidert verzogen.

Mit dem Fahrrad bis nach Würzburg

Aber dann muss auf einmal doch der Lappen her: „Ich war der einzige in meinem Freundeskreis, der noch nicht Auto fahren konnte. Alles hatte ich bis dahin mit dem Fahrrad erledigt, sogar meine Freundin am Wochenende in Würzburg besucht“, erinnert sich der 59-Jährige an seine mobilen Zeiten ohne Automobil. „Aber schließlich hatte ich den Schein in der Tasche und los ging's mit dem Firmen-Hanomag.“

Ein Jahr nach der Führerschein-Prüfung klappt es dann auch mit Gerda, der Tochter des Chefs. „Mein Schwiegervater fuhr schon immer Opel, erst Kapitän, dann Admiral und am Ende Diplomat. Naja, da war ich die ersten Jahre halt immer mit dem Auto vom Schwiegervater unterwegs,

aber dann brauchten wir ein eigenes. Familie und Fahrrad, das passte nicht zusammen“, erzählt Erhard Roth.

Als Kinder kommen muss ein Auto her

Inzwischen hat sich mit Töchterchen Sabine erster Nachwuchs eingestellt, 1969 kommt dann noch Sohnemann Stefan hinzu. Also muss doch ein Auto her, eine Maschine. Die Frage nach dem Fabrikat stellt sich nicht einen Moment: „Ich habe 1963 auf einem Rekord gelernt, der Schwiegervater fuhr Opel, der Schwager auch. Was anderes stand gar nicht zur Debatte.“

Nur einmal werden die beiden Hessen leichtsinnig, wagen den Schritt ins Ungeheure: Der anvisierte C-Rekord wird durch Überzeugungskraft des Händlers zum edleren A-Commodore. „Wie er da so stand, wollte meine Frau unbedingt das Monza-Blau und ich dachte mir, dass so ein Sechszylinder bestimmt länger hält, als ein Motor mit nur vier Töpfen.“

Ein weiser Entschluss: Gelten schon die Vierzylinder der legendären cih-Motorenfamilie als ungemäin robust, geht den hiervon abgeleiteten Reihensechsern der Ruf der Unzerstörbarkeit voraus. Roths Aggregat hat denn auch bis heute runde 213 000 Kilometer klaglos absolviert.

„Benzin, Öl, Wasser, mehr braucht sie nicht“, beschreibt Roth seine „Marie“.

„Eigentlich war geplant gewesen, das Auto fünf, sechs Jahre zu behalten und dann ein neues zu kaufen. Schließlich war's ein Geschäftswagen.“ So ziert auch als einziges Extra ein Schiebedach die serienmäßige schwarze Vinylhaut. Ein Coupé wäre zwar schön gewesen, aber die viertürige Variante verfügte doch über größeren Nutzwert bei einer



Auf dein Wohl Marie: Für Gerda und Erhard Roth (Foto ganz oben) ist der Commodore mehr als nur ein Auto. Das ist nicht zu verleugnen – dem Fahrzeug sind 30 Jahre familiäre Pflege anzusehen

vierköpfigen Familie. Servolenkung oder Automatikgetriebe, von der Commodore-Klientel recht häufig geordert, wollte Roth nicht haben: „Ich brauchte was zum Zupacken, ich war vorher ja nur Laster gefahren.“

Und später dann hat ihnen der Commodore so gut gefallen, dass sie ihn behalten wollten. „Und irgendwann hieß er halt Marie und war uns richtig ans Herz gewachsen“, schildert Gattin Gerda den Werdegang vom Fortbewegungsmittel zum Fa-

milienmitglied. 1970 bekommt Marie, die ein Jahr zuvor den Rüsselsheimer Kreißaal verlassen hatte, ihr eigenes Zimmer in der Tiefgarage und dankt die Liebe mit bravem Benehmen und bleibt die Jahre über ein solides Mädchen. Zu den jungen Wilden gehörte die Limousine mit dem Basis-Sechszylinder sowieso nie, diese Rolle übernahmen die leistungsstarken GS- und GS/E-Brüder.

Die Technik geriet ersolide. Nur zweimal gibt es mit der Me-

chanik Probleme, doch die Schuld von Marie ist es nicht. So vermerkte nach einer Inspektion ein Angestellter des Opel-Händlers („Ein junger Stift, keine Ahnung von solchen Autos“) die Einstellung der Kupplung, so dass Erhard Roth nicht mehr schalten konnte. Vor einigen Jahren stellte sich dann der zweite Defekt ein: „Die Rückstellfeder am Vergaser war gebrochen, auf einmal drehte der Motor in unbekannte Höhen. Ich sofort rechts ran und Motor aus. Naja, das Teil hat 2,37 Mark inklusive Mehrwertsteuer gekostet, das war's in 30 Jahren an Pannen.“ Eine stolze Bilanz. Egal, ob auf dem Weg in den Garten oder in die Alpen mit vielen Spitzkehren und Steigungen: das schwergewichtige Mädel Marie stand ihren Mann und stach bisher jeden potenziellen Nachfolger aus.

Trotz aller Liebe wird Marie nichts geschenkt. Im Heck transportiert sie notfalls ein Notstromaggregat oder einen Rasenmäher, denn die Roths sind begeisterte Gärtner. Der Innenraum, passend zum wunderschönen Blau-Metallic der Karosserie, ebenfalls in Blau gehalten, ist noch komplett im Originalzustand.

So gingen die Jahre also an Marie vorbei, ihre Endspitzen blieben knackig, die Farbe frisch und glänzend, genauso

wie ihre zahlreichen, verchromten Zerteile, die sie stolz den anderen Mädchen vorführt, die doch heute alle Plastikimplantate tragen.

Einen Verlust gab es dennoch zu beklagen. Mit dem Eintrag neuer Reifen, das authentische 14 Zoll-Format gilt heute als schwer zu beschaffen, kassierte die zuständige Behörde auch gleich den alten Fahrzeugschein ein.

Begehrtes Objekt aller Oldie-Fans

Ein herber Schlag für Erhard Roth: „Der schöne alte Schein, der gehört doch dazu.“ Dafür ist der Commodore nun auf großem, standesgemäßem Fuß unterwegs: 175er haben die schmalen 165er ersetzt. So ging es dann zum Gutachter, der Marie ohne Schwierigkeiten eine 2 ins Zeugnis schrieb.

Ein Zustand, den inzwischen auch andere bemerken. Regelmäßig finden sich Kaufannoncen am Scheibenwischer, auf Parkplätzen im Urlaubsort gehört Marie zu den bevorzugten Fotomodellen.

Und heute ein anderes, ein neues Auto kaufen? „Auf keinen Fall, wir bleiben zusammen. Schließlich werden wir alle nicht jünger. Und wenn's irgendwann einmal nicht mehr gehen sollte, dann ist das eben so“, sagt Erhard Roth. Und Gattin Gerda ergänzt: „30 Jahre sind wir jetzt schon zusammen. Das ist nicht einfach nur ein Wagen.“



Alles original: Marie kann über die modernen Schwestern mit ihren Plastik-Imitationen, die Chrom nur vom Erzählen kennen, nur lachen

WIR GRATULIEREN



Karl Beuerle Albert Braun Horst Brückner Adolf Bubach Karl-Heinz Dubschik Reinhard Gerhardt Günter Jost
 Winfried Koser Manfred Plöse Siegmur Powalka Johann Rose Dieter Schöffel Werner Storch Gunter Winkler

40 Jahre
Rüsselsheim

- 4. Januar**
Karl-Heinz Dubschik
ITEZ
Winfried Koser
Fertigung
Johann Rose
ITEZ
- 11. Januar**
Günter Jost
ITEZ
- 18. Januar**
Manfred Plöse
ITEZ
- 25. Januar**
Horst Brückner
Fertigung
Gunter Winkler
ITEZ
- 1. Februar**
Siegmur Powalka
Fertigung Montage
- 3. Februar**
Adolf Bubach
Fertigung
- 8. Februar**
Karl Beuerle
ITEZ
Dieter Schöffel
Instandhaltung Presswerk
Werner Storch
Fertigung

- 15. Februar**
Albert Braun
ITEZ
- 25. Februar**
Reinhard Gerhardt
Personalwesen

25 Jahre
Rüsselsheim

- 1. Januar**
Jürgen Brüderle
Service, Vertriebsregion Nord
Egon Dreyer
Vertrieb, Vertriebsregion West
Rainer Inderhess
Vertrieb, Vertriebsregion Nord
Uwe Giszas
ITEZ
Rudolf Kreuz
ITEZ
- 5. Januar**
Franz-Georg Becker
ITEZ
- 6. Januar**
Günter Römer
Qualitätssicherung
- 13. Januar**
Egon Kober
ITEZ
- 1. Februar**
Reinhard Arnold
ITEZ

- Klaus Huthmann
ITEZ
Klaus Lang
ITEZ
Helmut Stoll
ITEZ
- 3. Februar**
Kurt Huber
ITEZ
- 17. Februar**
Helmut Goßmann
ITEZ
Jürgen Rückert
ITEZ
- 15. August 1999**
Norbert Mißkamp
Einkauf

25 Jahre
Bochum

- 2. Januar**
Uwe Bleichert
Energieanlagen Werk II
Herbert Huse
Hauptlackiererei
Uwe Kasik
T&Z-Greiferei und Packerei
Export
Bernhard Norkowski
Hauptlackiererei

- 6. Januar**
Hans-Peter Brauer
Qualitätssicherung Werk I
Leonhard Bruno Gremer
Chassis-Kleinteile
- 12. Januar**
Vinko Benakovic
Motorenbau
Einzelteilfertigung
- 4. Februar**
Georg Konkell
Getriebefertigung Zahnrad-
Prüfraum
- 25. Februar**
Detlef Barthel
Hinterachsen
- 26. Februar**
Peter Windhäuser
TSB Zentrale Instandhaltung

40 Jahre
Kaiserslautern

- 18. Januar**
Hans Krautwurst
Fertigung

25 Jahre
Kaiserslautern

- 26. Januar**
Reinhard Breittkreuz
Fertigung

WER FÄHRT MIT?

- Mauchenheim → Rüsselsheim**, suche/ biete Fahrgemeinschaft mit Pkw, B-Schicht, Tel.: 06352/4745
- Darmstadt Stadtmitte → Rüsselsheim**, suche Partner für 2er Fahrgemeinschaft, 40 Std., Abfahrt 6.30-7.00 Uhr, Tel.: 06151/318759
- Bodenheim → Rüsselsheim**, suche Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, P60, Tel.: 06135/8451
- Emsheim-Wörrstadt → Rüsselsheim**, suche Mitfahrgelegenheit, A-Schicht, Tel.: 06732/1602
- Brombachtal Odw. → Rüsselsheim**, suche Fahrgemeinschaft, Normal-Gleitzeit, Tel.: 06142/34346 oder 0172/8166827
- Wörrstadt-Sulzheim oder Alzey → Rüsselsheim**, A-Schicht, P60, Fahrgemeinschaft, Tel.: 06732/930899
- Sulzheim-Wörrstadt-Saulheim → Rüsselsheim**, suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Tel.: 06732/930899
- Offenheim → Rüsselsheim**, suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 06736/960157
- Oberusel → Rüsselsheim**, suche/biete Fahrgemeinschaft, Normal-schicht, Tel.: 06171/86194
- Selzen Umgebung → Rüsselsheim**, Gleitzeit, M55, Tel.: 06737/809946

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Andreas Löffler
geb. 11.02.73
gest. 02.01.00,
Zentrale Maschinenabteilung

Bochum

Michael Miller
geb. 14.09.69,
gest. 12.12.99,
Hauptlackiererei

Mehmet Mutlu
geb. 01.12.48,
gest. 22.12.99,
Vorderachsen

Klaus-Peter Baulig
geb. 27.01.41,
gest. 19.01.00,
Hauptlackiererei

Kaiserslautern

Hans Seuring
geb. 09.06.43,
gest. 17.11.99,
Fertigung

Helmut Patzold
geb. 19.05.53,
gest. 29.11.99,
Fertigung

Standortfrage

Tischtennis-Meisterschaft in Rüsselsheim

Rüsselsheim (jan). Wenn Halbprofis auf Hobbyspieler treffen, dann handelt es sich um den DFB-Pokal. Wenn Halbprofis auf Hobbyspieler treffen, und die dann auch noch jede Menge Spaß zusammen haben, dann handelt es sich allerdings um die Tischtennis-Standortmeisterschaft im Zeichen des Blitzes. 21 Rüsselsheimer Opel-Mitarbeiter trafen sich jetzt an der grünen Platte, um ihren Meister zu ermitteln. Erstmals hatten die Ballzauberer dabei auf das bisherige k.o.-System verzichtet und fünf Gruppen gebildet. Vorteil dieses neuen Austragungsmodus: Jeder Spieler macht schon in der Vorrunde mindestens vier Partien, auch schwächere Teilnehmer müssen nicht nach zwei Matches ihre Tasche packen. So spielten die Erst- und Zweitplatzierten jeder Gruppe die Ränge 1 bis 10 und die anderen die Plätze 11 bis 21 aus. „Dieses Prozedere ist zwar etwas aufwändi-

ger, macht aber vor allem viel mehr Spaß – und das ist bei unserem Freundschaftsturnier das Wichtigste“, so Johannes Schmitz, Leiter der Internen Kommunikation, selbst Aktiver und Mitorganisator des Wettbewerbs.

Trotz der lockeren Atmosphäre kam auch der Siegeswillen nicht zu kurz, schließlich winkte dem Gewinner ein stattlicher Pokal, die Spieler auf den Plätzen 2 bis 10 bekamen eine Urkunde überreicht. Am Ende beherrschte Arnd Olschewski den kleinen, weißen Ball am besten und setzte sich im Finale gegen Rolf Cezanne durch. Den dritten Platz teilten sich Jiri Klínes und Norbert Eisenhardt, so dass sich keiner der beiden über eine Holzmedaille ärgern musste. Ein eher ungewöhnliches Ergebnis, aber schließlich wissen wir ja alle: Der Pokal hat seine eigenen Gesetze.

Gruppenarbeit: Der Einsatz an der grünen Platte hat gestimmt



Foto: BKS

TERMINSACHE

29. Januar: Das Museum der Stadt Rüsselsheim hat in der Festung die **Ausstellung „Opel – 130 Jahre Industrie-Architektur. Tradition und Moderne“** eröffnet. Öffnungszeiten: dienstags bis freitags: 9.00 bis 12.30 und 14.30 bis 17.00 Uhr, samstags und sonntags 10.00 bis 13.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr, montags geschlossen.

12./13. Februar: In Eisenach treten beim **Opel-Junioren-Cup** in der Werner-Abmann-Sporthalle wieder die Nachwuchs-Fußballer aus der Region zum sportlichen Wettkampf gegeneinander an.

21. Februar: Im Rahmen der **Jazz-Fabrik** gastiert der schwedische Bassist **Jonas Hellborg** mit seinem Trio in Rüsselsheim. Das Konzert beginnt um 20.30 Uhr in der Werkshalle A1. Eintrittskarten gibt es im Stadttheater und den Stadtbüros.

26. Februar: Ein **Opel Coupé-Tag** im Rüsselsheimer Fahrzeugzentrum für Mitarbeiter an der Mainzer Straße rückt vor allem das aktuelle Astra Coupé ins rechte Licht. Informieren können sich Mitarbeiter, Rentner und deren Familien in der Zeit von 9.00 bis 16.00 Uhr.

22. März: Mitarbeiter aus Rüsselsheim haben die Gelegenheit, sich ausführlich bei Ihren Kollegen im Werk Eisenach umzusehen. Anmeldungen für die **Eisenach-Fahrt** nimmt bis zum **1. März** die Interne Kommunikation, Telefon 73704, entgegen.

Goldene Zeiten

Ihr blaues Wunder erlebten Emil und Hertha Sprungk zur Goldenen Hochzeit: Die Fahrt zur Kirche entpuppte sich als echter Knüller, dorthin ging es nämlich nicht mit einem Allerweltsautomobil, sondern in einem Kapitän aus dem Jahre 1939. Dieser trug standesgemäß Dunkelblau mit Litzen, deren Glanz nur

noch von den strahlenden Gesichtern des Hochzeitspaares übertroffen wurden. So wurden bei Emil Sprungk nicht nur goldene Erinnerungen an 50 Jahre mit Ehefrau Hertha wach, sondern „auch an die Zeit, als ich als Werkzeugmacher im H-Bau mit diesem Fahrzeugtyp zu tun hatte.“



Foto: pnt

Reifen als großes Glück

Maria Berlage erinnert sich der Hilfsbereitschaft eines Meisters vor 55 Jahren

Unter den zahlreichen Geburtstagsgrüßen, die das Unternehmen im letzten Jahr erreichte, war auch ein Brief der 79-jährigen Maria Berlage. Sie erinnert sich an ein 55 Jahre zurückliegendes Ereignis in Rüsselsheim. Der Brief geriet der alten Dame zum zeitgeschichtlichen Dokument:



„Aus Furcht vor der immer näher heranrückenden Roten Armee beschlossen wir Ende Januar 1945, unsere Heimat im ober-schlesischen Krappitz zu verlassen. Mein Ehemann war 1943 gefallen. Meine beiden Brüder dienten bei der Wehrmacht, die Eltern wollten ihr Haus nicht verlassen, und so waren es meine Schwägerin und ich, die sich zusammen mit meinen beiden Neffen (5 und 3 Jahre alt) auf den Weg machten.

Mit zwei vollgepackten Schlitten ging die Reise los. Unser Ziel war Ostfriesland, dort wohnte eine Schwester meiner Schwägerin. Die erste Etappe führte uns bis nach Pilsen. In Pilsen bestiegen wir einen Zug, der uns über Prag nach Sollmus, ein Dorf circa zehn Kilometer von Karlsbad entfernt, brachte. Damit war nach knapp einer Woche die Reise zunächst beendet, denn in Sollmus blieben wir bis zur Kapitulation am 5. Mai 1945.

Statt Amerikanern kamen die Sowjets

Die Unterbringung von Flüchtlingen war gut organisiert, alle bekamen ein Quartier und wir wurden nicht schlechter versorgt als die Einheimischen. So warteten nach der Kapitulation Einwohner und Flüchtlinge auf die Amerikaner, aber die feierten in Karlsbad ihren Sieg. Am 11. Mai erschienen Soldaten der sowjetischen Armee. Der Schreck war bei allen sehr groß.

Weil der Krieg beendet war, hatten wir unseren Plan inzwi-

sehen geändert; wir wollten nicht mehr nach Ostfriesland, sondern zurück nach Hause. Zusammen mit einer anderen Flüchtlingsfamilie (Mutter mit zwei Kindern und Schwiegervater) wollten wir heimfahren. Der Schwiegervater, der von Beruf Schreiner war, baute zwei einachsige Handwagen mit Fahrradradern, ungefähr 80 Zentimeter breit und 1,20 Meter lang. Ich kann bis heute nicht begreifen, wie und wo der alte Herr das Material aufgetrieben hat. Weil wir keine Bereifung für die Räder hatten, umwickelten wir die Felgen mit Wäscheleinen. Ende Mai machten wir vier Erwachsenen uns mit den vier Kindern auf die Reise, unser ganzes Hab und Gut befand sich auf den beiden Wagen. Nach mehreren aufregenden Tagen erreichten wir Chemnitz.

Dort wurde uns von mehreren Leuten dringend davon abgeraten, nach Schlesien zurückzukehren; die Russen würden die jüngeren Deutschen in Arbeitslager nach Sibirien verschleppen. Also musste die Reise doch nach Ostfriesland gehen. Mittlerweile hatten wir uns von unseren Bekannten getrennt, die Familie wollte in ihre Heimat zurückkehren. Von Chemnitz führte uns unser Weg nach Erfurt, die Strecke legten wir zum Teil zu Fuß zurück, einige Male nahmen uns auch Lkw-Fahrer mit. Von Erfurt konnten wir auf einem Güterzug, der mit Beuteware der Amerikaner beladen war, mitfahren. Das Ziel des Zuges, der voller Flüchtlinge war, kannten wir nicht. Schließlich stoppte der Zug vor der Mainzer Rhein-

brücke. Weil die Amerikaner den Zug nicht die Brücke passieren ließen, mussten die Flüchtlinge in glühender Hitze auf den offenen Waggons ausharren.

Nach sechs bis acht Stunden Wartezeit beschlossen wir, den Zug zu verlassen; weil unsere Essensvorräte zu Ende gegangen waren, mussten wir los, um – gegen Lebensmittelkarten – neue Lebensmittel zu besorgen. Im nächsten Dorf fanden wir eine Herberge für die nächsten drei Nächte. Danach ging es zu Fuß weiter, und wir kamen nach Rüsselsheim, wo wir uns abends wieder eine Schlafstelle suchen mussten. Etwas außerhalb der Stadt lagen einige Bauernhöfe, bei einem baten wir um ein Nachtquartier in der Scheune. Auf dem Hof lebten die Bäuerin und ihre Tochter, die beiden Frauen nahmen uns auf.

Am nächsten Morgen meinte die Tochter zu mir, ich solle doch



Improvisationskünstler: Unmittelbar nach Kriegsende musste viel „gezaubert“ werden

mal den Versuch unternehmen, bei dem in der Nähe gelegenen Opel-Werk Reifen und Schläuche für die Räder unseres Handwagens zu bekommen. Der Weg war in der Tat nicht weit, nach kurzer Zeit stand ich vor dem Pfortnerhaus des Werkes. Ich schilderte dem Pfortner mein Anliegen, dieser telefonierte daraufhin, und nach kurzer Zeit kam ein Werkstattmeister. Ich wiederholte meine Geschichte und bat um eine Bereifung für unseren Wagen. Der Meister meinte zu mir, ich solle den Wagen herbringen, er wolle mal sehen, was sich machen ließe. Kurze Zeit später gab ich den Wagen am Pfortnerhaus ab, mir wurde mit-

geteilt, dass ich am nächsten Vormittag wiederkommen solle.

Als der Werkstattmeister dann einen Tag später unseren Wagen zum Werkstor brachte, sah ich sofort, dass er nagelneue Reifen hatte. Ich war sprachlos und am liebsten wäre ich dem guten Mann um den Hals gefallen. Mit stotternder Stimme und Tränen in den Augen bedankte ich mich. Ich glaube, ich war damals einer der glücklichsten Menschen der Welt. Als ich bezahlen wollte, meinte der Meister, das sei nicht nötig, Reifen und Schläuche seien ein Geschenk des Opel-Werkes. Ich bedankte mich nochmals und wir wünschten uns gegenseitig alles Gute. Von da an hieß unser Wagen „Opel-Wägelchen“.

Nach über 54 Jahren möchte ich mich noch einmal sehr herzlich für die beiden Fahrradreifen bedanken.

Am nächsten Morgen wurde das Wägelchen bepackt, wir bedankten uns bei den beiden Frauen und zogen weiter. Nach einigen Tagen kamen wir schließlich am Kasseler Bahnhof an.

Die Straßen waren voll von Flüchtlingen, die mit ihrem gesamten Hab und Gut in alle Himmelsrichtungen zogen, nur nicht in Richtung Osten. Wir wurden überall gut aufgenommen, nie wurde uns eine Tür zugemacht. Unterwegs wurde oft am Straßenrand ein Plausch mit anderen Flüchtlingen abgehalten, und die Schicksale wurden ausgetauscht. Der Sonnengott meinte es mit uns besonders gut, wir konnten die Wärme auch gut gebrauchen. Wir waren wie eine große Familie. Es war eine verrückte Zeit, das kann man sich heute gar nicht mehr vorstellen. Unser Wägelchen lief und lief. Konnten die Kinder nicht mehr laufen, wurden sie abwechselnd darauf gesetzt. Auch als Schlafstelle diente der Wagen. Die beiden Kleinen passten so gerade hinein. So kamen wir in Kassel am Bahnhof an.

Von dort ging es nach fünf Tagen mit einem Güterzug bis



Foto: privat (2), Opel (3)

Dankbar: Maria Berlage (das Foto oben links ist von 1950) erinnert sich noch heute gern der menschlichen Geste des Opel-Meisters

Emden weiter. Etwas außerhalb der Stadt bekamen wir ein Quartier in einer Bäckerei. Nachdem wir uns von den Strapazen erholt hatten, wurden wir von dem Fahrer eines kleinen Lastwagens bis nach Esens/Ostfriesland mitgenommen. Nach sechs Wochen auf der Landstraße von Sollmus im Sudetengau bis nach Esens in Ostfriesland, braungebrannt als kämen wir aus dem Urlaub, hatten wir unser Ziel erreicht.

Sechs Wochen lang auf der Landstraße

Einige Wochen später traf mein älterer Bruder ein. Er wusste viel zu berichten, am wichtigsten war die Nachricht, dass meine Eltern alles gut überstanden hatten.

Ich habe in Greven in Westfalen eine zweite Heimat gefunden. Was aus dem Wägelchen geworden ist, wusste ich zunächst nicht. Als 1947 der Briefverkehr wieder aufgenommen wurde, schrieb mir mein Vater, dass vor kurzer Zeit mein älterer Bruder mit seiner Familie aus Ostfriesland nach Krappitz heimgekehrt sei. Im nächsten Brief erfuhr ich von meinem Vater interessante Neuigkeiten: Mein Bruder hatte mein Fahrrad, das sich noch in Krappitz befand, mit der Bereifung des Wägelchens wieder fahrbereit gemacht. So haben Ihre Reifen und Schläuche nach langer und beschwerlicher Reise alles gut überstanden und in meiner Heimatstadt ein neues Zuhause gefunden.“

Große Hilfe: Die Rüsselsheimer haben Menschlichkeit sogar grenzüberschreitend erleben können



Neuanfang: Das Bild von 1945 lässt erahnen, dass auch die Opel-Mitarbeiter hart um ihre Existenz ringen mussten

Fit für den Pol

ITEZ entwickelt Spezialschlitten für Messner

Ungewöhnliche Ausflüge erfordern ungewöhnliches Reisegerät: Reinhold Messner, Opel-Sportpartner und Ex-

tremportler, kann seine nächste Polexpedition mit einem Schlitten im Zeichen des Blitzes starten.

Rüsselsheim/Sulden (pui). Aus den Händen von Reimer Völz, Projektingenieur in der Vorausentwicklung, nahm Messner in Sulden am Ortler, Südtirol, einen vom ITEZ konzipierten Hightech-Schlitten entgegen. Das innovative Sportgerät ist ein Abschiedsgeschenk des Unternehmens, das mit dem Bergsteiger und Extremsportler durch eine zehnjährige Sportpartnerschaft verbunden war. Solange Messner, der ins Europäische Parlament gewählt wurde, politisch tätig ist, wird die Partnerschaft ruhen. Er plant, den Schlitten bei einer der nächsten Expeditionen in die Polregionen einzusetzen.

Das Gerät ist das Ergebnis eines Entwicklungsprozesses, der Ende 1996 bei einem Besuch Messners in der Vorausentwicklung initiiert wurde. Der endgültigen Formgebung und Materialauswahl ging eine Serie von Praxisversuchen und ausführlichen Besprechungen zwischen den Ingenieuren rund um Projektleiter Reimer Völz sowie Reinhold Messner und seinem Bruder, Dr. Hubert Messner, voran. Von Anfang an stand Leichtbau im Lastenheft an erster Stelle.



Foto: Opel

Denn: Messner selbst will den Schlitten zu Fuß oder per Ski an einer Deichsel übers Eis ziehen. Zweite Bedingung war eine gute Schwimmfähigkeit – Voraussetzung für den Einsatz auf brüchigem polaren Treibeis.

Das Gewicht wurde durch die Fertigung des Schlittenkörpers aus Kohlefaser und Kevlar in Sandwich-Bauweise minimiert. Vorbild waren hier die Seitentüren des Corsa Eco 3, mit dem Opel bereits 1995 Durchschnittsverbräuche von 3,4 Litern pro 100 Kilometer realisierte.

Dank der Hightech-Werkstoffe wiegt der 2,2 Meter lange, 60 Zentimeter breite und 45 Zentimeter hohe Schlitten nur rund zehn Kilo. Die Bauweise verhilft dem Expeditionsgerät zudem zu einer hohen Festigkeit.

Mit dem Schlitten, der eine Tragkraft von 150 Kilogramm aufweist, kann Messner auch größere Wasserflächen gefahrlos überqueren. Hierzu lassen sich zwei Schlitten zu einem Katamaran verbinden. Doch

bereits der Einzelschlitten verfügt über ausgezeichnete Schwimmigenschaften – Ergebnis einer engen Kooperation mit der Schiffsversuchsanstalt Hamburg, die den Opel-Entwicklern ihre modernen Testeinrichtungen zur Verfügung stellte und sie mit ihrem umfangreichen Know-how unterstützte.

Das komplett am Computer konstruierte Expeditionsgerät weist durchdachte Details auf wie vier Verzurrösen am Innenboden oder eine maßgeschneiderte Persenning aus reißfestem Nylongewebe, die bei Bedarf auch als Zelt genutzt werden kann. Zur Sicherung der Ladung können über der Persenning drei Spanngurte angebracht werden, die an je drei Tragschlaufen pro Bordwand festgeschnallt werden.

Kommentar von Reinhold Messner: „Die Opel-Entwickler haben wie echte Expeditionsprofis an alle Möglichkeiten gedacht, die während einer Extremtour eintreten können.“ ■



Erst Zugprobe, dann Gruppenfoto: Dieter Meinhold, Leiter Sportkommunikation, Bergführer Paul Hanny, Reinhold Messner und Entwicklungsingenieur Reimer Völz (v.l.)

Zu einem freudigen Anlass anderen eine Freude machen: Das hatte sich Presswerksmanager Erich Schnell zu seinem 40. Dienstjubiläum vorgenommen. Denn anstelle von Blumensträußen, Glückwunschkarten und Präsenten wünschte

sich Schnell von seinen Kollegen Geld. Aber nicht für sich, sondern für einen guten Zweck. 2.280 Mark kamen so durch Spenden von Vorgesetzten, Mitarbeitern und Kollegen zusammen, die Erich Schnell der Tagesstätte für behinderte und entwicklungsgefährdete Kinder in Bingen-Büdesheim überreichte. Bei der Scheckübergabe mit dabei: Fertigungsleiter Presswerk Harald Jung, der Jubilar und Spender, Tagesstättenleiterin Maria Treiling sowie Heinz Berg und Heike Koop (v.r.).



Foto: privat

Fahrdynamik!
Bestellen und erleben Sie das neue Astra Coupé ab 36.900,- DM
Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

BÜCHER

Rüsselsheim (jan). Obwohl es um einen Offizier geht, ist das Buch nicht nur etwas für Militaria-Liebhaber: „Das Opel Kapitän-Buch“ von Eckhart Bartels beleuchtet die Entwicklungs- und Produktionsgeschichte des wohl berühmtesten Marine-Offiziers mit vier Rädern. Vor zehn Jahren brachte Alt-Opel-Experte Bartels die erste Ausgabe heraus, nun steht die zweite, erweiterte Auflage aus dem Podzun-Verlag für 48 Mark in den Regalen. Hier erfährt der Leser nicht nur alles über die Kapitän-Karriere von 1939 bis 1970, sondern auch über die artverwandten „6- und 8-Zylinder-Großwagen von 1916 bis heute“, so der Untertitel. Dazu gehören sowohl der legendäre Regent wie auch die Nachfolger der KAD-Reihe, Senator und Monza.

Ebenfalls im Podzun-Verlag erschienen ist das „Opel Jahrbuch 2000“, das Bartels zusammen mit dem Ascona- und Manta A-Kenner Rainer Manthey herausbringt.

Auf 144 Seiten haben die beiden allerlei Historisches und Aktuelles zum Thema Opel zusammengetragen. Die Palette reicht von den populären Seifenkistenrennen aus den 50ern über Sonderkarosserien von Karman auf Opel-Basis bis zum Zafira mit Brennstoffzellenantrieb. Großen Raum nimmt das Jubiläum „30 Jahre Manta“ sowie die Geschichte der „Musclecars“ wie Rallye Kadett, Commodore GS/E und Rekord Sprint aus den 60er und 70er Jahren ein. Ein eigenes Kapitel haben die Autoren den Nachwuchsklassikern Senator und Monza eingeräumt. Für 29,80 DM ist das Jahrbuch im Handel zu haben.



Foto: BWS

BLITZLICHT Anke Pachauer

Rüsselsheim (jan). Seit bekannt ist, dass in Rüsselsheim ein neues Werk gebaut wird, stehen die Telefone nicht mehr still. Im Auge des Medien-Orkans sitzt die Öffentlichkeitsarbeit des Werks und dort seit letztem Oktober Anke Pachauer. Die frischgebackene Diplom-Kauffrau bekleidet die neugeschaffene Stelle der Assistentin des PR-Chefs.

„Es waren das kommunikative Element und die organisatorischen Herausforderungen, die mich an diesem Posten sehr gereizt haben“, sagt die

29-Jährige, zu deren Schwerpunkten während des BWL-Studiums Marketing und Organisation zählten.

Mag der Job auch neu sein, das Unternehmen kennt sie noch bestens – aus ihrer Zeit als Azubi. Nach der Ausbildung zur Industrie-Kauffrau ließ sie sich zum Studium freistellen. „In den Semesterferien habe ich aber immer wieder hier gearbeitet. Erst im Teilleger – da kam ich jeden Abend rabenschwarz wieder raus – und dann im ITEZ im Bereich Werksanlagen.“

Greift die leidenschaftliche Theatergängerin heute zum Hörer, um Informationen einzuholen, die sie für die interne oder externe Kommunikation benötigt, oder um Veranstaltungen zu planen, hat sie auf Grund ihrer Opel-Vergangenheit häufig einen alten Bekannten am Apparat.

„Am faszinierendsten an der Kommunikationsarbeit sind die vielen Kontakte, die Möglichkeit, so viele verschiedene Menschen und unterschiedliche Bereiche kennen zu lernen“, sagt Anke Pachauer, deren private Passionen ebenso vielseitig sind: „Ich bin am liebsten im Freien, zum Bergsteigen und Ski-Fahren. Aber wenn ich mich drinnen aufhalte, lese ich eigentlich alles, was mir in die Hände fällt.“

Dazu bleibt im Augenblick allerdings kaum Zeit: Ausstellungen, Veranstaltungen und natürlich das Leanfield-Projekt sorgen für viel Arbeit. Manchmal ist es im Auge des Orkans eben doch nicht am ruhigsten.



Foto: Meinhold