

Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter



Ausgabe 3
8. März 2000

Autofahrers Liebling

ams-Leser küren Zafira zum besten Auto

Die Leser der Fachzeitschrift „auto motor und sport“ haben ihre Wahl getroffen: Der Zafira ist das „Beste Auto des Jahres 2000“ in der Kategorie der Vans. Ende Februar wurde die begehrte Auszeichnung in Stuttgart überreicht.



Foto: ams/Opel

Rüsselsheim/Stuttgart (jh). Rund 125 000 Leser der renommierten Automobil- und Motorsport-Zeitschrift „auto motor und sport“ (ams) wählten in insgesamt zehn Kategorien die jeweils besten Autos des Jahres 2000. Der Zafira überzeugte sie insbesondere durch sein innovatives Innenraum-

konzept. Das gefällt aber nicht nur den ams-Lesern. Der Siebensitzer aus Bochumer Produktion erhielt bereits eine ganze Reihe von Auszeichnungen. Dazu zählen etwa das „Goldene Lenkrad“ der „Bild am Sonntag“, „Auto des Jahres“ in der Schweiz und Tschechien, „Familienauto des Jahres“ in

Schweden und Belgien sowie „Van des Jahres“ in Dänemark.

Der Zafira hat sich schnell am Markt etabliert. Von April bis Dezember 1999 wurden mehr als 116 000 Zafira in Europa registriert. In Deutschland verzeichnete er rund 38 500 Zulassungen und ist Marktführer im Segment der

Compact-Vans. Spitzenpositionen erreicht er auch in Dänemark, Schweden, Finnland, Griechenland, Österreich und den Niederlanden.

In Europa steigt der Marktanteil des Zafira stetig und liegt bei rund 31 Pro-

zent im Compact-Van-Segment – ein Erfolg, zu dem auch der reibungslose Produktionsanlauf beigetragen hat. Bereits im August 1999 erreichte das Werk Bochum die volle Zafira-Kapazität. Insgesamt liefen im vergangenen Jahr rund 150 000 Zafira vom Band. Für das Jahr 2000 ist eine Steigerung des Produktionsvolumens um 33 Prozent auf 200 000 Einheiten geplant.

Im Oktober 1999 wurde die Motorenpalette des Zafira um den 2.0 DI 16V Diesel-Direkteinspritzer mit 60 kW/82 PS erweitert. Die Diesel-Version macht derzeit europaweit rund ein Viertel der Bestellungen aus. Seit Januar 2000 ist der Zafira 1.8 16V zudem optional mit ESP lieferbar.



Erste Wahl: Technik-Vorstand Hans H. Demant nimmt von ams-Chefredakteur Bernd Ostmann die Auszeichnung für den Zafira entgegen

System-Fragen

Symposium definiert modernes Datenmanagement

Rüsselsheim (jh). Immer komplexere Produkte, weltweiter Wettbewerb und anspruchsvolle gesetzliche Vorgaben haben dazu geführt, dass die Automobilhersteller diverse Entwicklungsarbeiten von hoch spezialisierten Zulieferern abwickeln lassen.

Dabei kann jeder Reibungsverlust zwischen ITEZ und Lieferant zu Verzögerungen im Entwicklungsprozess führen. Um statt dessen eine möglichst effiziente Zusammenarbeit zu erreichen beziehungsweise fortzuschreiben,

berieten sich jetzt drei Tage lang hochrangige ITEZ-Vertreter mit einigen hundert Lieferanten.

Das „Duo-Symposium“ zum Thema CAD/CAM und Datenmanagement sollte in erster Linie aufzeigen, wie sich Prozess-Verzögerungen vermeiden lassen, die darauf beruhen, dass Entwicklungspartner unterschiedliche Systeme verwenden, die möglicherweise nicht immer reibungslos miteinander kommunizieren.

Technik-Vorstand Hans H. Demant forderte auf dem Symposium ein klares Zukunftskonzept für ein optimiertes Datenmanagement. Ein solches Konzept müsse auf einer einheitlichen CAD-Plattform beruhen, benötige ein hocheffizientes Werkzeug zur Datenverwaltung und bedürfe einer leistungsstarken Vernetzung durch schnelle Telekommunikationseinrichtungen, so Demant.



Foto: ITEZ-Foto

Duo-Symposium: Techniker und Einkäufer beraten drei Tage lang mit Lieferanten



Foto: Opel

Startschuss für den Agila

Im neuen Werk in Gliwice (Gleiwitz) begann die Produktion des City-Autos, das Opel als erster europäischer Hersteller im wachsenden Micro-Van-Segment anbietet. Der Agila ist die zweite Baureihe des oberschlesischen Werks, dessen Kapazität sich von zunächst 100 000 Einheiten auf insgesamt 150 000 Autos pro Jahr erhöhen soll. Seit August 1998 fertigt Opel in Gliwice bereits den Astra Classic speziell für Zentraleuropa. Für eine hohe Fertigungsgüte sorgen moderne Produktionsmethoden und -anlagen sowie ein dichtes Kontrollnetz zur Qualitätssicherung. Als Vorbild für das Werk Gleiwitz, das mit einem Investitionsvolumen von rund 900 Millionen Mark errichtet wurde, diente Eisenach. Dort wurden auch die Gleiwitzer Teamleiter trainiert. 1999 verkaufte Opel in Polen, dem größten europäischen Markt außerhalb der EU, etwa 60 000 Autos.

GANZ KURZ

Ganz aktuell sind die Preise für den Speedster: Opel bietet den Mittelmotorsportwagen zu einem Basispreis von 59 900 Mark an. Interessenten können den Zweisitzer voraussichtlich ab Mai bestellen.

Ab 1. April ist Opel Live wieder täglich geöffnet: von Montag bis Freitag von 9 bis 17 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen von 10 bis 19 Uhr. Einlass ist bis zwei Stunden vor Parkschließung.

Die Juniorfirma ist umgezogen: Ab sofort residiert die Propeller AG in Rüsselsheim im Gebäude D 17 (ehemalige Sanitätsstation I). Die Telefonnummer: 06142/777485.

Vertreter des österreichischen Innenministeriums haben bei einem Werksbesuch in Aspern den symbolischen Schlüssel für 275 neue Polizeifahrzeuge der Marke mit dem Blitz entgegengenommen.

Die nächste Opel Post ist für den 12. April 2000 geplant. Anzeigenschluss ist der 15. März.

Aus dem Unternehmen

Kaum hat Opel das große Jubiläum hinter sich, feiert jetzt Sportpartner FC Bayern München seinen 100. Geburtstag.

Seite 3



Aus den Werken

Für bemerkenswerte Erfolge bei der Verbesserung der Arbeitssicherheit gab es in Rüsselsheim jetzt einen Pokal und Urkunden.

Seite 5



Technik & Produkte

Mit insgesamt fünf Weltbeziehungsweise Europapremieren ist das Unternehmen auf dem 70. Genfer Automobilsalon vertreten.

Seite 8



Technik & Produkte

Mit dem Start des neuen Astra Coupé schlägt Opel ein weiteres Kapitel in seiner langen Tradition sportlicher Fahrzeuge auf.

Seite 11



Personal & Service

Bei der Histo-Monte haben sich Kadett, Ascona und Co. wieder einmal sehr erfolgreich aus der Renn-Affäre gezogen.

Seite 14



RANDBEMERKUNG

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

da sage noch mal einer, mit 100 gehörst Du ins Altersheim. Selten hat eine ehrwürdige Diva ihre Mitstreiter so nach Herzenslust verhasst, wie der FC Bayern München die seinen im Jubiläumsjahr. In der Bundesliga nach 22 Spielen mit satten 16 Punkten Vorsprung auf den Viertplatzierten souverän an der Spitze, legten die Kicker von der Isar in Madrid noch einen drauf und demontierten die „Königlichen“. Völlig unaufgeregt, fast möchte man sagen „cool“, zockten die Bayern die Madrilenen ab. Und selbst den Fußball-Fans, die sonst nichts mit den vermeintlich „überheblichen“, „arroganten“ und „selbstverliebten“ Bayern am Hut haben, geht das Herz auf, wenn der einzig vernehmbare Fangesang im Bernabeu-Stadion lautet: „So ein Tag, so wunderschön wie heute...“

Dahin die Zeiten der Skandale, der Skandalchen, der Schlagzeilen en masse. Erinnern Sie sich noch?

Der sportliche Erfolg ist das Eine. Aber fast noch erstaunlicher ist die Imageveränderung, die die Bayern in kurzer Zeit vollbracht haben. Vorbei die Zeiten, in denen in der Berichterstattung über den „FC Hollywood“ immer auch Häme mitschwang. Vorbei die Zeiten, wo jeder Satz eines Spielers zur Zerreißprobe der Mannschaft aufgebauscht wurde. Erfolg macht sexy.

Die Grundlagen des Bayern-Erfolgs? Eine geschlossene Mannschaftsleistung sichert Siege auf dem Rasen. Der sportliche Erfolg schweiß die Elf weiter zusammen. Und: Geht mal nicht alles so gut von der Hand, stärken Trainer und Management die Moral. So einfach kann das manchmal sein.

Taugt das Bayern-Vorbild als Patentrezept für den Erfolg? Natürlich nicht. Das wäre ja auch zu einfach. Sicher ist: Auch jenseits der 100 muss man sein Selbstvertrauen nicht verlieren. Und mit genügend Selbstvertrauen kommt der Siegeswille fast von allein. Deshalb zählt nicht nur für die Bayern die bestehende einfache Formel: Erfolg macht sexy. In diesem Sinne frisch ans Werk.

Ihre Redaktion

Die Besten der Besten

GM vergibt den „Chairman's Honors Award“ – Deutsche Preisträger



Foto: Opel

Ausgezeichnet: Die Designer von Opel bekommen einen Award

Musiker haben den Grammy, die Filmwelt den Oscar und GM den „Chairman's Honors Award“ – noch ohne Spitznamen, aber trotzdem heiß begehrt. Die offizielle Verleihung

steht zwar noch aus. Doch Anwärter und Gewinner des Preises rund um den Globus haben es bereits amtlich: Sie gehören zu den Besten der Besten des Jahres 1999.

handfesten Service wie etwa einen Routenplaner bereitstellt.

das Team „Service Card“, das die gleichnamige Karte für Opel-Kunden aus der Taufe hob. Im Falle einer Panne sorgt dieses Service-Konzept dafür, dass der Autofahrer mobil bleibt und notwendige Reparaturen am Fahrzeug zu festgelegten Preisen durchgeführt werden.

last but not least das kreative „New Car Concept-Team“ aus dem Design, das mit Speedster, Agila und G 90 einige absolute Hingucker geschaffen hat – die im Falle der ersten beiden bald auf der Straße präsent sein werden.

Diese Projektgruppe, das darf hier schon verraten werden, hat den Sprung von den Nominierten zu den Honorierten geschafft. Wenn am 10. Mai feierlich die Preise überreicht werden, können die Designer einen der begehrten „Chairman's Honors Award“ in den Händen halten.

Rüsselsheim (jan). Unter den vorgeschlagenen Projektgruppen, die allesamt durch hervorragende Leistungen auf sich aufmerksam machten, sind allein sieben Teams von Opel nominiert und in den Kampf um höchste Ehren geschickt worden:

das „Powertrain Control Systems Creativity Team“, das in Kooperation mit den Zulieferern das Motormanagement für den im Prototypen-Stadium befindlichen Benzin-Direkteinspritzer entwickelte. Diese Triebwerk-Baureihe soll in Zukunft die Motorenpalette von GM ergänzen.

das Team „Developing DMU strategy & establishing DMU

processes and organizational changes“ des ITEZ. Hinter diesem Bandwurm-Begriff verbirgt sich eine neue Anwendung digitalen Designs, die die dreidimensionale Konstruktion eines Autos am Bildschirm erlaubt, bevor auch nur ein Blechteil gepresst wurde. So lässt sich etwa schon am Computer die Hochzeit zwischen Motor und Karosserie simulieren.

das Bochumer „Hydroforming Team“, das eine Anlage entwickelte und zum Laufen brachte, in der unter Verwendung von Wasser mit Hochdruck ganze Blechteile, etwa Vorderachsträger, in einem Arbeits-

schrift gepresst werden können. Qualitativ und wirtschaftlich ein großer Schritt nach vorne.

das „Adam Opel Safety Team“, das sich um die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter verdient machte. So wurde das Unternehmen durch die Bemühungen seiner Arbeitssicherheitsexperten vier Mal in Folge zum sichersten deutschen Autobauer gekürt.

die Projektgruppe „Mobility Service via Internet“ des Bereichs Öffentlichkeitsarbeit. Hier wurde die Service-Seite Opel-mobil.de ersonnen, die allen Nutzern Wissenswertes zum Thema Mobilität offeriert, aber auch ganz

Statt Torte

Zwei Überraschungen zum Bayern-Geburtstag

Rüsselsheim (jh). Gleich zwei außergewöhnliche Überraschungen präsentierte Opel den Bayern-Fans zum 100. Geburtstag des Clubs: Den Astra „Edition Bayern München“, eine limitierte Sonderreihe, die ab sofort angeboten wird, und den Opel Super Cup, eine Fußball-Kleinfeld-Turnierserie mit 1000 Teams, die Ende April beginnt.

Der Astra „Edition Bayern München“ zeichnet sich durch sportliches Design und einen dezenten FC Bayern-Look aus. Er wird als Dreitürer, Limousine und Caravan mit einer umfangreichen Ausstattung angeboten. Das auf 500 Fahrzeuge limitierte Sondermodell ist serienmäßig rot lackiert, kann aber auch in schwarz oder starsilber geliefert werden.

Beim Opel Super Cup treten zwischen April und Juli bundesweit 1000 Freizeit-Fußballmannschaften zu einer Kleinfeld-Turnierserie an. Teilnehmen können Freizeit-Teams aller Altersklassen

(ab 18 Jahre). Ein Team besteht aus zehn Spielern. Die Finalisten der 50 Vorrunden-Turniere qualifizieren sich über fünf Zwischenrunden für das Endturnier in München. Schirmherr der Serie ist Franz Beckenbauer, der Anfang August auch den Pokal an die siegreiche Mannschaft überreichen wird. Diese wird die Bayern-Profis dann in der neuen Saison zu einem Spiel in der Champions League begleiten.



Foto: Opel

Coupé-Neugier

Wenn es etwas gibt, was Opel-Mitarbeiter in ihrer Freizeit auf die Beine treibt, dann ist es ein neues Automodell. Kein Wunder also, dass die Coupé-Infotage in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern tausende Mitarbeiter mitsamt Familien, Freunden und Bekannten anlockten. Die jeweiligen Kollegen des Verkaufs an Mitarbeiter hatten sich und die neuen Astra Coupés so gut präpariert, dass allein in Rüsselsheim 27 Fahrzeuge bestellt wurden.



Foto: Liebschmer

Einsteiger: Mehmet Scholl und Giovane Elber haben schon einmal im Bayern-Astra Platz genommen

Prämie steigt

Parkplatzversicherung wird teurer

Rüsselsheim (br). Der Beitrag für die Agrippina-Parkplatzversicherung wird nach fünf Jahren Beitragsstabilität mit Wirkung vom 1. Juli 2000 auf 285 Mark im Jahr erhöht. Die Versicherungsbedingungen bleiben unverändert. Für die Versicherten besteht ein Kün-

digungsrecht bis zum 15. Mai 2000. Für weitere Informationen stehen bereit: Jutta Nestler in Rüsselsheim, Telefon 7 49 11, und Mehmet Duman in Bochum, Telefon 33 34. In Kaiserslautern gibt es Auskünfte zu den bekannten Sprechzeiten im Betriebsratsbüro.

IMPRESSUM Opel Post – Zeitung für Mitarbeiter

Herausgeber: Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Personalbereich, 65423 Rüsselsheim **Chefredakteur:** Jürgen Hepp **Redaktionsassistentin:** Irene Lukas **Mitarbeiter in den Werken:** Rüsselsheim: Erich Kupfer, Bochum: Andreas Graf Praschma, Kaiserslautern: Dr. Gudrun Langer, Eisenach: Christine Möbs **Gestaltung:** D+K Horst Repschläger GmbH, 65185 Wiesbaden **Litho:** Rohland & more, 63073 Offenbach **Druck:** Central-Druck GmbH, 71034 Böblingen **Anschrift der Redaktion:** Adam Opel AG, Öffentlichkeitsarbeit, Redaktion Opel Post, IPC D5-03, 65423 Rüsselsheim, Telefon 0 61 42/7 – 740 57 und 738 98, Telefax 0 61 42/7 – 784 10, E-Mail: opel.post@de.opel.com • Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Unterlagen und Fotos. Nachdruck nur mit Quellenangabe. Mit vollem Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Alle Rechte vorbehalten.

Giselas Erben

FC Bayern: Eine „Kneipenmannschaft“ wird 100

Am 27. Februar 1900 gründeten eine Hand voll Fußballfans im Gasthaus „Gisela“ den FC Bayern München. In den vergangenen 100 Jahren

ist aus dem „FCB“ einer der erfolgreichsten Clubs der Welt geworden. Ein Rückblick auf ein wichtiges Stück deutsche Fußballgeschichte.

München (mh). Es war Zufall, dass der 13-jährige Franz Beckenbauer im Spiel zwischen dem SC 1906 München und 1860 von einem „Löwen“-Gegenspieler eine Ohrfeige erhielt und sich deshalb nicht 1860, sondern dem FCB anschloss. Es war Zufall, dass Walter Fernbeck, der Geschäftsführer der Bayern, das „Autorennen“ nach Nördlingen knapp gewann gegen den Kollegen von 1860, und Gerd Müller seinen Vertrag schon unterschrieben hatte, als die zweite Münchner Abordnung an der Haustür klingelte. Es war Zufall, dass der junge DFB-Sportlehrer Udo Lattek als persönliche Morgengabe die angehenden Stars Paul Breitner (aus Freilassing) und den Ulmer Uli Hoeneß mitgebracht hatte zu seinem ersten Bundesliga-Job. Es war Zufall, dass Sepp Maier, der Jugend-Torwart vom TSV Haar, schon als Schlosser-Lehrling seine Zuneigung zum FC Bayern entdeckt hatte. Es war Zufall, dass das Star-Ensemble von der Isar beim westfälischen Landesligaclub Borussia Lippstadt das Talent Karl-Heinz Rummenigge entdeckte, der rot wurde, wenn ihn ein Reporter ansprach, sich aber zutraute, mit sechs Weltmeistern mitzuspielen.

All diese Zufälle aber fanden ihren Höhepunkt bei der Abstimmung des IOC 1966 in Rom. 61 ältere Herrschaften hatten zu entscheiden, ob Madrid, Detroit, Montreal oder München Olympiastadt wird. Im vierten Wahlgang stimmten 31 für die Bayern-Metropole. Damit erhielt der FCB eine der größten und modernsten Arenen jener Zeit. Auch wenn das Olympiastadion nicht mehr zu den Vorstellungen passt, die im modernen Fußball- und

Unterhaltungsbusiness gefragt sind, so hat es damals für den FCB eine Lizenz zum Geld drucken bedeutet.

Bei all den Reden, die zum Fest gehalten werden, wird man weniger über Geld, dafür mehr über den Teil der Geschichte hören, in der der FCB noch kein Rekordmeister, sondern ein normaler Sportverein mit Fußball-Abteilung gewesen ist.



Die Fans lieben „Olli“ und den Club der großen Sprünge: Kein Verein hat quer durch Deutschland mehr Anhänger als Bayern München

Halt, nicht ganz normal, schon ein klein bisschen besonders. Der FC Bayern war der erste Münchner Club, der an der Leopoldstraße einen Sportplatz mit eigener Tribüne besaß; er verpflichtete schon früh ausländische Mannschaften zu Gastspielen; und er ließ seine Kicker von internationalen Fußball-Lehrern unterweisen.

Begonnen freilich hatte alles einst mit einem Konflikt. Ursprünglich kickten die Fußballer nämlich zu Beginn des Jahres 1900 unter dem Dach des Männerturnvereins München (MTV 1879). Die konservativen Turner betrachteten die Kicker missstrauisch, stänkerten gegen „die aus England importierte Mode“.

Als auf der Hauptversammlung des MTV am 27. Februar 1900 im Altmünchner Gasthaus „Bäckerhöf“ ein Beitritt der Balltreter zum Verband Süddeutscher Fußballvereine abgelehnt wurde, verließen sie aus Protest das Lokal. Die Rebellen zogen mit ihrem Anführer Franz John, einem Berliner, weiter ins Gasthaus „Gisela“ und gründeten dort am gleichen Abend noch den „FC Bayern München“.

Es hat die Macher des FCB offensichtlich schon in der Vergangenheit wenig gestört, was andere über sie dachten. Männer wie der Präsident Wilhelm Neudecker, erst recht Robert Schwan, galten immer auch als Reizfiguren. Diese beiden entdeckten vor vielen Jahren die neue Dimension, die das Fußball-Geschäft mit der Einführung der Bundesliga 1963 nehmen sollte.

Die Bayern wurden zwar im letzten Moment mit der Begründung, dass die neue Klasse keine zwei Vereine aus einer Stadt vertragen könne, aus der Gründer-Runde ausgeschlossen: Mit Wut und Weitblick trieben sie deshalb den Aufbau eines schlagkräftigen Teams und den Aufstieg aus der Regionalliga Süd voran, der 1965 erfolgen sollte.

Die jungen Maier, Müller, Beckenbauer und Trainer Zlatko, „Tschik“ Cajkovski waren Aufsteiger und Sympathieträger. Und wenn wir in jenen Jahren am Mittwochabend in der Kneipe saßen und im Fernsehen lief Europapokal, dann war der FC Bayern unsere Nationalmannschaft.

Das mag der Grund sein, warum der Club von der Säbener Straße seine Anhänger nicht nur

in München, sondern überall in Deutschland rekrutiert. Fast 1800 Fanclubs und mehr als 80 000 Vereinsmitglieder bekennen sich als Rote.

Ob Robert Schwan oder Uli Hoeneß, die beiden Manager haben ihren Club immer auch als FC Deutschland begriffen. Sie wollten nicht nur ausländische Profis, sondern immer auch die Stars der Nationalmannschaft in ihren Reihen haben, weshalb sie Jahr für Jahr die Besten der Bundesliga-Konkurrenz nach München lockten: den Franken Matthäus, den Schwaben Klinsmann, die Badener Sternkopf, Kahn, Kreuzer, Scholl, den „Löwen“ Jeremies, und, und, und.

Wer beim FC Bayern unterschreibt, wird schnell abgehärtet gegen regionales Denken. Hier herrscht eine internationale Philosophie, sein elitäres Image bezieht der Club der Weltmeister vor allem aus der Rolle, die der 15-malige Deutsche Meister auf dem Kontinent spielt.

Seit dem Bundesliga-Aufstieg musste der FCB nur drei Spielzeiten in den europäischen Wettbewerben passen. Jedesmal war dann ein Schnitt fällig. '68 musste der fidele Trainer „Tschik“ Cajkovski gehen; '78 wurde Dettmar Cramer gegen Gyula Lorant ausgetauscht; '91/'92 erwischte es gleich zwei Trainer (Heynckes, Lerby) und drei Stars (Berthold, Effenberg, Laudrup).

Was macht den FCB zum Ausnahmeclub der Bundesliga? Das Selbstverständnis einer Führung, die von zwei Weltmeistern (Beckenbauer und Hoeneß), einem Vizeweltmeister Rummenigge und dem

weltläufigen Trainer Ottmar Hitzfeld geprägt wird. Vor allen andern hat sich der Meisterclub vom Starclub entfernt. Der Star ist die Firma. Diese neue Art der Politik war die Reaktion auf das Bosman-Urteil, das nach dem Fortfall der Ablösesummen die Macht der Spieler gestärkt und deren Gagen entscheidend angehoben hat.

Der FC Bayern ist nach Manchester United der zweitreichste Fußballclub der Welt. Trotzdem: Im Gegensatz zu den meisten Vereinen, die ihren Star halten oder dem Publikum einen neuen präsentieren wollen, lässt sich Manager Hoeneß auf keinen Preispokal ein. Das Angebot wird im Präsidium abgesprochen, es muss ins Gehaltsgefüge passen. Passt es dem Profi nicht, kann er gehen, egal,

ob der Christian Ziege, Dietmar Hamann oder Christian Nerlinger heißt.

Mit 250 Millionen Mark Jahresumsatz ist der FC Bayern wirtschaftlich auf Jahre hinaus Tabellenführer der Liga. Wie viel Millionen noch auf der Bank angelegt sind und in Grundstücken lagern, darüber schweigt man. Uli Hoeneß genießt diese himmlischen Zustände, wenn er sagt: „Auf der Bank gehe ich links in die Festgeld-Abteilung, die andern gehen rechts zur Kredit-Abteilung“.

Trotz allen Erfolgs steht der Mann, der gerade von der Fachzeitung „Horizont“ zu „Deutschlands Manager des Jahres“ gewählt worden ist, nun als der große Mahner da.

Er warnt die anderen vorm Börsengang und vor den Vermarktungskonzernen, die immer mehr Clubs besetzen, weil die 36 Vereine der zwei deut-

schen Profiligen mittlerweile 900 Millionen Mark Schulden drücken.

„Denen geht es nicht um Fußball, sondern nur um Profit“, sagt Hoeneß. Ein Satz, der zeigt, warum der FC Bayern so selbstständig dasteht. Fast immer, wenn sich die Entwicklung des Fußballs verändert hat – zu mehr Professionalität, zu Sponsoren- und Unterhaltungs-Geschäft –, haben die Chefs vom FCB den richtigen Weg gewählt. Viel Besseres gibt es nicht zu sagen zum hundertjährigen Betriebsjubiläum... ■



1932: Der FCB wird erstmals Deutscher Meister



1974: Die Bayern holen zum ersten Mal den Europacup der Landesmeister



Manager unter sich: Robert W. Hendry nutzte den 100-Jahrestakt zum Gedankenaustausch mit Uli Hoeneß



Fahnder: Christian Kudra sucht Schwachstellen

Früh übt sich...

Auszubildende schulen Sicherheitsbeauftragte in Eigenregie

Seit Anfang des Jahres werden die Rüsselsheimer Azubis für den Posten des Sicherheitsbeauftragten in der Technischen Berufsausbildung in Eigenregie geschult. Und das mit der Regie ist wörtlich zu nehmen.



Die Schutzbrille ist unverzichtbar: Andreas Riemer (l.) klärt auf

Rüsselsheim (jan). „Was Hänchen nicht lernt, lernt Hans nimmer mehr“, sagt ein Sprichwort. Bekanntlich steckt in jedem Sprichwort ein Fünkchen Weisheit. Und dieses Fünkchen hat die Berufsausbildung jetzt auf die Belange der Arbeitssicherheit übertragen.

Eine wichtige Vorüberlegung hieß: Wie kann man den Auszubildenden das recht komplexe Gebiet der Sicherheit am Arbeitsplatz ebenso gründlich wie unterhaltsam vermitteln? „So kamen wir auf einen Schulungsfilm, erdacht und produziert von Azubis für Azubis“, sagt Karl-Heinz Groß, als Sicherheitsbeauftragter in der Technischen Berufsausbildung tätig.

Der selbst gedrehte 15-minütige Film – dem die Fachleute von der Arbeitssicherheit das Prädikat „sehr wertvoll“ verliehen – dient als Einstieg in die

Schulung. Hintergrund: Jeder Azubi soll während seiner Ausbildung einmal den verantwortungsvollen Posten eines Sicherheitsbeauftragten übernehmen.

In drei Unterrichtsblöcken werden Unfallverhütungsvorschriften erläutert, deren Missachtung beispielhaft vorgeführt. Es gibt Tipps für den richtigen Umgang mit Kollegen und Hinweise, wie Fehler erkannt und behoben werden können. „Da wird nicht nur der Film abgesehen, sondern immer wieder diskutiert und Zusammenhänge herausgearbeitet“, erklärt Groß. Ein schriftlicher Leitfaden, ebenfalls von den Auszubildenden erstellt, vertieft das Thema.

Während Sicherheitsbeauftragte im Betrieb ihre Aufgabe zumeist über längere Zeit ausüben, wird bei den Azubis rotiert – alle acht Wochen übernehmen

„frische“ Leute den Posten. „Damit wollen wir allen die Bedeutung des Themas vermitteln und sie gleichzeitig motivieren, auch außerhalb ihrer Amtszeit auf Missstände zu achten“, sagt Groß.

Seit einigen Wochen sind die ersten Sicherheitsbeauftragten neuen Typs im Dienst. Erste Erkenntnisse – vor allem aus dem zwischenmenschlichen Bereich – liegen vor. „Es erfordert ganz schön viel Mumm, auf die Leute zuzugehen und zu sagen, so geht das nicht. Das fällt niemandem leicht. Aber man muss auch den Mut aufbringen, zum Meister zu gehen und Probleme wie Kollegen beim Namen zu nennen.“

Der Vorteil liegt auf der Hand: „Wenn die Azubis ausgelernt haben, wissen sie schon Bescheid, wissen sie schon, wie sie sich ver-

halten müssen. Das lohnt sich auch für das Unternehmen“, so Sicherheitsfachmann Groß. Zur Schulung gehört nämlich auch die betriebswirtschaftliche Seite der Arbeitssicherheit. Schließlich kostet jeder unfallbedingte Fehtag richtig Geld.

Die verschiedenen Initiativen zur Arbeitssicherheit haben sich schon bisher ausgezahlt. Gab es in der Technischen Berufsausbildung 1995 noch 215 Ausfalltage zu verzeichnen, waren es 1999 nur noch 13. Damit liegt Hänchen ganz vorn in der Unternehmensstatistik, nämlich auf Platz drei der aktuellen Rangliste für den Arbeitssicherheits-Pokal.

Zafira 2,9%
Sonderzinsprogramm
 bis zum 30.4.2000
 nur 2,9% für den Zafira
 bei 12, 24, 36
 und 47 Monaten
 Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

Europa in Bochum

Das geballte Fertigungs-Know-how war jetzt für einen Tag zu Gast in den Bochumer Werken. Fertigungs-Direktoren und Ingenieure aus Österreich, Ungarn, Frankreich, Großbritannien und Deutschland trafen sich zum Gedankenaustausch in der Motoren- und Komponenten-Fertigung im Werk II. Das Treffen, bei dem unter anderem die Qualität im Vordergrund stand, war für einen Teilnehmer die Rückkehr in die alte Heimat. Ditmar W. Porth, bis 1995 Direktor in Bochum, nahm die Gelegenheit wahr, am Rande des Meetings alte Kollegen zu begrüßen.



Foto: Hensch

Aufruf zum Aderlass

DRK-Blutspendedienst kommt in diesem Jahr zum 25. Mal



Foto: Opel

Rüsselsheim (jan). Vor 25 Jahren rollte er das erste Mal auf das Opel-Werksgelände, der Bus des Deutschen Roten Kreuzes, in dem die Opel-Mitarbeiter zur Ader gelassen werden. Dabei zeigten sie sich stets spendabel: Fast 50 000 Blutkonserven kamen durch die alljährlichen Aktionen im letzten Vierteljahrhundert zusammen, rund 2 000 Teilnehmer fanden sich Jahr um Jahr an der Nadel ein, um ihren Lebenssaft zum Wohle anderer zu spenden.

Zum Jubiläumstermin, der in Rüsselsheim am 22. Mai beginnt und bis zum 9. Juni dauert, will nun auch der Blutspendedienst Hessen des DRK etwas geben. Unter allen Teilnehmern der 25. Blutspendeaktion verlost das Rote Kreuz drei attraktive Gewinne. Der erste Preis ist eine Reise für zwei Personen nach Hamburg mit Besuch des Musical Cats, der zweite Preis ist ein Mini-Farbfernsehgerät und dem dritten Gewinner winkt ein Handy-Set.

Aufgerufen zum Aderlass sind alle gesunden Opel-Mitarbeiter zwischen 18 und 68 Jahren – also auch die Rentner. Alle aktiven Mitarbeiter erhalten im April eine Aufrufkarte zur Blutspende. Sobald diese Karte ausgefüllt beim Werksärztlichen Dienst eingegangen ist, erhält jeder Teilnehmer von dort seinen persönlichen Blutspendetermin.

Spendierfreudige Rentner melden sich bitte direkt bei Dieter Huster vom Werksärztlichen Dienst unter der Telefonnummer 06142/77 29 88. Auch sie bekommen dann einen persönlichen Blutspendetermin, mit dem Sie anderen das Leben retten können.

Hintergrund: Jede Woche werden in Hessen 5 500 Menschen gebraucht, die bereit sind, ihr Blut für andere in Not zu geben. Schön zu wissen: Das Geben hat bei Opel in Rüsselsheim schon seit 25 Jahren Tradition.

Rote Zahlen: Mit dem Bus fing's 1975 an, seither sind fast 50 000 Blutkonserven gespendet worden

Bulgaren zu Besuch

Städtepartner besichtigen Pfälzer Komponentenwerk

Kaiserslautern (es). Internationale Kontakte unterstützen die Opel-Pfälzer nicht nur innerhalb der Autobranche. Der Besuch einer Delegation aus Pleven gab ihnen jetzt auch Gelegenheit, einen Beitrag zur Pflege der Städtepartnerschaft zwischen der bulgarischen Kommune und Kaiserslautern zu leisten.

Vier Tage lang weilten hochrangige Vertreter Plevens, unter ihnen Oberbürgermeister Najden Selenogorski, in Kaiserslautern,

um die im September 1999 offiziell besiegelte Freundschaft zwischen den beiden Gemeinden zu vertiefen. Außer an Besuchen des Fritz-Walter-Stadions, des Westpfälzkrankenhauses und des Flugplatzes Ramstein waren die Bulgaren natürlich auch daran interessiert, das wichtigste Wirtschaftsunternehmen am Ort kennenzulernen.

Im Opel-Werk nahmen sie die DI-Dieselmotorenfertigung und das neu entstehende Leicht-

metallmotorenwerk in Augenschein. Bei einem Mittagessen im Betriebsrestaurant nutzten die Gäste die Gelegenheit, sich technische Details erläutern zu lassen.

Auf diese Weise trug das Unternehmen ein großes Stück zu dem positiven Gesamteindruck bei, mit dem die Delegation am Ende ihres Besuches wieder nach Hause fuhr. „Ich habe Kaiserslautern als liebenswerte Stadt erlebt, mit reicher Gastfreundschaft und außerordentlichen Menschen“, erklärte Oberbürgermeister Selenogorski.

Die Partnerschaft soll jetzt vor allem auf privater Ebene weiter vertieft werden. Ein Kooperationsabkommen zwischen den Universitäten Plevens und Kaiserslauterns ist ebenso beschlossene Sache wie die Zusammenarbeit auf medizinischer Ebene: So soll sich ein bulgarisches Ärzteteam an einer Transplantation im Westpfälzkrankenhauses beteiligen.



Foto: Wenzel

Rundgang: Die Delegation aus Pleven ließ sich das Werk zeigen

Pokal-Finale

Arbeitssicherheit zeichnet die besten Bereiche aus

Wenn selbst GM-Chef Jack Smith aufmerksam wird und eine Urkunde schickt, dann ist sicher: Das Ergebnis kann sich sehen lassen. So war dann auch 1999 wieder ein außerordentlich erfolgreiches Jahr für die Arbeitssicherheit.

Rüsselsheim (jh). „Mit der Arbeitssicherheit ist es wie mit dem Abnehmen“, überrascht Personalvorstand Norbert Küpper mit einem ungewöhnlichen Vergleich: „Hat man eine gewisse Masse, ist das Abnehmen gar nicht so schwer, dann aber das Idealgewicht zu halten sehr wohl.“

Doch die Bemühungen ums Abnehmen, das wurde allen Teilnehmern, die an der Auszeichnung der Besten in Arbeitssicherheit im Opel-Forum teilnahmen, sehr schnell klar, sie waren wieder sehr erfolgreich. „Lagen wir 1994 noch bei drei Unfällen pro 200 000 geleisteter Arbeitsstunden, liegt dieser

Wert jetzt bei knapp eins“, verdeutlichte Fertigungsdirektor Wilfried J. Ehrlich die Fortschritte.

Und wahrlich sprechen die Zahlen eine eindeutige Sprache: Von 69 Einzelbereichen, die im Arbeitssicherheits-Wettbewerb ins Rennen gingen, blieben 17 unfallfrei, und das zum Teil sogar schon seit mehreren Jahren.

Besonders geehrt wurde die Berufsausbildung, die gegenüber dem Vorjahr eine wesentliche Verbesserung ihrer Ergebnisse erreichen konnte. Das reichte für Rang drei. Auf den zweiten Platz kam das Rohkarosseriewerk, das sich auf einen Wert von 0,42 Unfälle pro 200 000 geleisteter Arbeitsstun-

den verbesserte. Absoluter Spitzenreiter und damit Gewinner des Pokals der Arbeitssicherheit – und zusätzlich jener bereits erwähnten Urkunde von Jack Smith – sind die Chassiswerke mit dem Traumwert 0,17.

Diese ausgezeichneten Leistungen wollte Jochen Bender, Chef der Zentralen Arbeitssicherheit am Standort Rüsselsheim, nicht nur mit Urkunde und Pokal belohnen. Zusätzlich überreichte er den drei bestplatzierten Hauptbereichen Eintrittskarten für ein DTM-Rennen.

Bei aller Freude über das Erreichte war den Sicherheits-Experten aber klar, dass man sich

auf den Lorbeeren nicht ausrufen darf. Betriebsratschef Rudi Müller brachte es auf den Punkt: „Absolute Sicherheit ist nicht zu erreichen, deshalb bleibt die Arbeitssicherheit eine ständige Herausforderung.“



Wettbewerb: Für die Besten in Arbeitssicherheit gab's Urkunden

Im Pokalwettbewerb der Arbeitssicherheit wurden für Unfallfreiheit ausgezeichnet:

- Achsenfertigung und Linieninstandhaltung Chassis I
- EAM TSZ Haustechnik und Entsorgung
- Gehaltsbereiche Werk Rüsselsheim
- Genesendenabteilung
- Getriebefertigung, Härtereie, Logistik und Instandhaltung Chassis II
- Instandhaltung und Schaumteile Chassis I
- Instandhaltung Werkstätten K 130
- ITEZ D&PE FZB und Chassis
- LSE Transport Logistik
- Personal- und Sozialwesen-Verwaltung
- Qualitätssicherung PW und Sonstige
- Qualitätssicherung Werk Rüsselsheim
- Service-Verwaltung
- Technischer Service Lackiererei
- Werksverpflegung
- Zentrales Beschaffungswesen-Verwaltung

Achtung!
Die neuen Kaufprämien für
Tigra: 1.160,- DM
und
Corsa: 1.500,- DM
Neuzulassungserhalt
an Mitarbeiter

Etappenziel erreicht

Für 122 Rüsselsheimer Azubis endeten jetzt die Lehrjahre



Jetzt geht's richtig los: Auch für die 16 besten Azubis beginnt jetzt das Leben als Jungfahrbereiter

Rüsselsheim (jan). Obwohl noch recht jung an Jahren, sind sie nun doch alle schon Ehemalige. Mit der Winterprüfung 1999/2000 und der sich jetzt anschließenden Abschlussfeier endete für 122 Azubis die Zeit der Lehrjahre bei Opel in Rüsselsheim. Und das neue Millennium begann, wie das letzte endete – mit einem guten Jahrgang.

„Jetzt können Sie erst einmal feiern.“ Mit solch froher Botschaft begrüßte Georg Ehlers, Leiter der Zentralen Sozialdienste, im Rund des Ausbildungszentrums die 122 Berufsanfänger. Von denen hatten 106 eine technische und 16 eine kaufmännische Ausbildung absolviert. Über ein Viertel schloss diese sogar vorzeitig mit guten oder sehr guten Leistungen ab. Insgesamt bestand mehr als ein

Drittel der frischgebackenen Fachkräfte die Prüfung mit der Durchschnittsnote 2 oder besser. „Damit setzt sich der positive Trend der letzten Jahre fort“, lobte Ehlers, der sich besonders freute, die fünf ersten ausgelehrten Modellbaumechaniker zu begrüßen, ein neugeschaffener Beruf, in dem Opel seit 1997 ausbildet.

Den Glückwünschen schloss sich auch Walter Feist vom Betriebsrat an, der die neuen Kolleginnen und Kollegen herzlich begrüßte und auf ihre Bedeutung für das Unternehmen hinwies: „Sie sind das Kapital und die Hoffnungsträger von Opel.“ Eine Sichtweise, die Personalvorstand Norbert Küpper teilte, aber ebenso um Geduld bei den Absolventen bat, „wenn es nicht sofort mit dem erhofften Traumjob klappt.“

Die vergangene Zeit verglich Küpper mit der Formel 1: „Die Zeit der Boxenstopps ist nun vorbei, jetzt geht es auf die Rennstrecke und dafür möchte ich Ihnen allen viel Glück beim Start wünschen.“

Auf das Treppchen waren aber schon am Tag der Abschlussfeier einige der Nachwuchskräfte gefahren. Elf von ihnen hatten die Prüfung mit den Noten 1 und 2 bestanden und fünf konnten gar zweimal, in Theorie und Praxis, die Note „sehr gut“ verbuchen. Dafür gab es – neben lautem Beifall von den Azubi-Kollegen – Geschenke und Blumen. Und natürlich ein Foto, damit sich die Ehemaligen, auch wenn sie mal nicht mehr so jung sind, noch lange an diesen Tag erinnern.

Straßen automatisiert

Im Presswerk Kaiserslautern regiert jetzt Kollege Roboter

Kaiserslautern (es). Es ist vollbracht: Im Pfälzer Presswerk arbeiten jetzt alle Straßen vollautomatisch. Seit Ende Januar 2000 werden auch die letzten sechs Maschinen der Pressenstraße IV nicht mehr „von Hand“ gefüttert. „Diese halbautomatischen Anlagen waren in unserem Bereich praktisch Exoten geworden. Jetzt haben wir sie ersetzt“, erklärt ein ME-Planer. Obwohl: Auch modernisiert ist die Pressenstraße IV anders als andere. Von den insgesamt zehn Maschinen können wahlweise vier oder sechs, aber auch alle zehn im Verband gefahren

werden. Das ist eine absolute Seltenheit.

Die Umrüstung bereitete ein eigens eingerichtetes Opel-Team in Zusammenarbeit mit einem Kooperationspartner vor. Das neue Layout der Pressenstraße wurde dabei mit Hilfe von Computersimulationen erarbeitet.

Auf der Pressenstraße 4 werden Karosseriestrukturteile für den Astra geformt. Die Umstellung auf „Kollege Roboter“ verspricht eine deutliche Anhebung der Taktrate. Ebenso erwarten die Planer eine Steigerung der Maschinenlaufzeiten.

Die Mitarbeiter, die bislang beim Beladen der halbautomatischen Maschinen eingesetzt wurden, haben mittlerweile andere Aufgaben im Presswerk übernommen. Davon gibt es angesichts der guten Auftragslage genug.

Insgesamt bringen in den Gebäuden K 19/K 25 rund 130 Maschinen jeden Tag fast 450 000 Blechteile in Form. Dabei werden rund 1000 Tonnen Stahl verarbeitet. „Hauptabnehmer“ der Pfälzer sind Astra und Vectra.



Umgestellt: Auch die letzten Pressen wurden jetzt automatisiert

Zweite Heimat

Traditionelle Sportlerehrung in Bochum



Ganz schön sportlich: Die Meister im Bochumer Werk I

Bochum (pm). Es sind nicht nur die Produkte der Bochumer Werke, denen ein sportlicher Charakter nachgesagt wird, auch die Opelener brauchen den sportlichen Vergleich nicht zu scheuen. Das zeigte sich jetzt, als der Bochumer Stadtsportbund schon traditionell seine Sportlerehrung im Bochumer Werk I abhielt.

Buchstäblich ein Heimspiel hatte dabei der angehende Industriemechaniker Thorsten Ostermann, der gerade bei Opel seine Ausbildung absolviert. Während er für seinen Beruf noch die Schulbank drücken muss, ist er in sportlicher Hinsicht trotz junger Jahre schon ein Meister. Im Bereich des Canadier-Sports macht ihm so schnell keiner etwas vor.

So erreichte er im letzten Jahr unter anderem einen zweiten Platz bei der Deutschen Canadier-Marathon-Meisterschaft über 15 Kilometer. Siegreich beendete er die Nordrhein-Westfalen-Meisterschaft über 500 und 6 000 Meter und wurde bei dieser Gelegenheit auch noch

Meister im Zweier und im Vierer über 500 Meter. Auch bei einem internationalen Vergleich in Kopenhagen stach er das Paddel besonders kräftig ins Wasser und siegte im Vierer über 500 und 1000 Meter.

So war es für den neuen Fertigungsdirektor Jan Brems, der als Gastgeber zusammen mit der Stadtsportbund-Chefin Gabriela Schäfer die Ehrung vornahm, quasi eine werksinterne Angelegenheit, als er dem Jung-Opelener zu seinen sportlichen Erfolgen gratulierte.

Die Bochumer Opel-Werke sind für die Sportler der Region schon fast zur zweiten Heimat geworden. So ehrten auch die Bochumer Motorsportler, die ein besonders inniges Verhältnis zur Marke mit dem Blitz haben, jetzt ihre Meister im Werk I. Darüber hinaus wurde das Werksgelände in den vergangenen Jahren schon mehrfach zum Schauplatz hochkarätiger Motorsport-Veranstaltungen. So wird bei der Rallye Ruhrgebiet traditionell eine Sonderprüfung bei Opel durchgeführt.

Täglich in die Turnschuhe

Brüder entdeckten Lust am Laufen

Wenn's mal läuft, dann läuft's. Das ist bei Motoren so, aber auch im Sport. Manche laufen auch etwas länger: Die DI-Diesel-Aggregate aus der Pfalz beispielsweise oder Helmut und Thomas Dehaut, die im DI-Werk arbeiten.

Kaiserslautern (es). Wenn andere von der Schicht nach Hause kommen und ins Sofa sinken oder ins Bett fallen, schnüren die Brüder Helmut (38) und Thomas (36) Dehaut ihre Sportschuhe. Und laufen. Durch die Pfalz. Bei jedem Wind und fast bei jedem Wetter. So zwischen 20 und 30 Kilometer pro Lauf, Woche für Woche zwischen 120 und 160 Kilometer. Nur so zum Spaß, des körperlichen Wohlbefindens wegen.

Leistungssportliche „Nebenwirkungen“ stellen sich da eher beiläufig ein: Ende vergangenen Jahres hat sich Helmut De-

haut in seiner Altersgruppe für die Deutsche Meisterschaft 2000 im Marathonlauf qualifiziert. Er lief die 42 Kilometer in zwei Stunden und 58 Minuten.

Bruder Thomas will es ihm demnächst gleich tun. Seine Premiere über die volle Marathondistanz steht unmittelbar bevor. Bange ist ihm nicht. „Wenn man so viel gelaufen ist wie ich, dann ist das kein Problem mehr für Herz und Lunge, auch noch die paar Kilometer mehr zu laufen – entscheidend ist vielmehr, dass Füße, Kreuz und Hüften mitmachen.“

Daher kann er nur jedem, der sich auch die Faszination

Langlauf erschließen will, empfehlen, es beim Kauf passender Schuhe nicht auf ein paar Mark ankommen zu lassen. „Ich habe den Fehler gemacht und mit einfachen Turnschuhen angefangen – die Folge war eine Knochenhautentzündung.“

Wer jedoch die Investition in die Ausrüstung nicht scheut

und mit Spaß bei der Sache bleibe, der werde einige erstaunliche Entdeckungen an sich machen: „Ich fühle mich insgesamt viel besser und leistungsfähiger, seit ich laufe“, erzählt Thomas.

Und es sei keinesfalls so, dass er durch das fast tägliche Training weniger vom Tag habe – im Gegenteil: „Ich komme mit viel weniger Schlaf aus. Wenn ich früher von der Frühschicht nach Hause kam, ha-

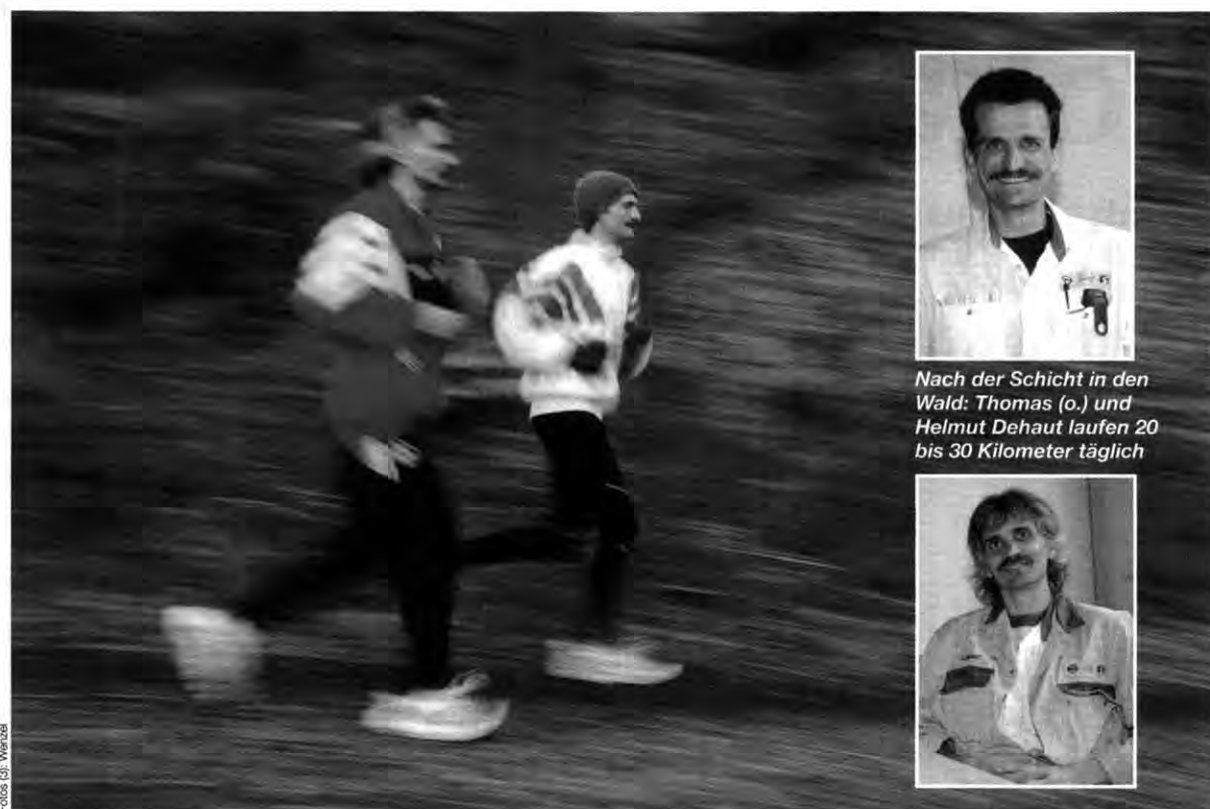
be ich mich erst einmal aufs Ohr gelegt. Heute bleibe ich bis um zehn auf den Beinen und kann ohne Probleme um vier Uhr am Morgen wieder aufstehen.“

Um meisterschaftsverdächtig Marathon laufen zu können, muss man übrigens nicht jahrelang trainieren. Die Dehauts haben vor knapp zwei Jahren begonnen. Kollege Hubert Müller hatte sie einfach mal zur „Chase Corporate Chal-

lenge“ nach Frankfurt mitgenommen, einem 5,6 Kilometer-Lauf.

Die Brüder Dehaut jedenfalls hatte es gleich bei der Premiere gepackt. Thomas schloss sich kurz darauf der Langlaufgemeinschaft in Landstuhl an, Helmut einem Verein in Zweibrücken.

Seitdem läuft's. Bis jetzt immer bis ans Ziel. Nicht umsonst arbeiten die Marathonmänner im DI-Werk an den „Einlaufständen“.



Nach der Schicht in den Wald: Thomas (o.) und Helmut Dehaut laufen 20 bis 30 Kilometer täglich

Tausend Tage unfallfrei

Kaiserslautern (es). 1000 Tage unfallfrei – diesen erstaunlichen Rekord schaffte in Kaiserslautern ausgerechnet der Bereich, in dem naturgemäß die meisten Berufsanfänger arbeiten: die Aus- und Weiterbildung. Zufall ist es allerdings nicht, dass Lauterns Azubis jetzt die unfallstatistische „Schallmauer“ durchbrachen. Arbeitssicherheit ist im Team von Friedhelm Tregel, Leiter Aus- und Weiterbildung, ein zentrales Ausbildungsthema. Beispielsweise erarbeitet jede Azubi-Gruppe einmal im Monat ein Thema aus diesem Komplex, das dann an einer Thementafel allen zugänglich gemacht wird.



„Der darf wiederkommen“

Ex-Rennfahrer Jochen Mass zu Filmaufnahmen in Bochum

Bochum (pra). Er steuerte Sportwagen über die bekanntesten Rennpisten dieser Welt, drehte am Lenkrad von Formel 1-Boliden und war auch im Tourenwagen gern gesehener und erfolgreicher Pilot. Jochen Mass, Ex-Seemann und einer der berühmtesten deutschen Rennfahrer, kennt die Asphalt-Pisten noch immer wie seine Westentasche.

Ob Zandvoort, Le Mans, Sebring oder die Nordschleife des Nürburgrings, keine Rennstrecke, auf der er nicht unterwegs war. Seit einiger Zeit widmet sich der Wahl-Monegasche den Oldtimern, moderiert die Fernsehsendung „Faszination Oldtimer“, die an jedem ersten Samstag eines Monats über NTV um 17.15 Uhr ausgestrahlt wird. In der nächsten Sendung am 4. März wird er einen Opel GT pilotieren, der im Jahre 1969 in den Bochumer Werken gebaut wurde.

Die Sendung gestaltete der jung gebliebene Jochen Mass jetzt im Werk I an der Ruhr. Zwischen den Zafira auf dem Band hatte er den GT platziert, mit dem er dann aus der Linie ausscherete und die Sendung amodierte. Später führt der Ex-Rennfahrer an verschiedene Stätten der Industrie-Kultur in und um Bochum. Dabei ließ es sich der rasende Reporter nicht nehmen, den schmucken roten GT selbst über Bochums Straßen zu pilotieren.

Bei seinen Dreharbeiten im Werk kam die Werksfeuerwehr zu Hilfe, die mit einem auf 36 Meter auszufahrenden Kran den Kameramann in luftige Höhe führte, um von dort über das Werk bis hinunter auf den GT und Jochen Mass zu schwenken.

Der wiederum wurde in kurzen Drehpausen von Opelern umlagert, die den Formel 1-Veteranen längst erkannt hatten. Autogramme galt es zu schreiben – auf den unterschiedlichsten Unterlagen bis hin zum Arbeitsanzug, der so schnell wohl keiner Wäsche mehr zugeführt wird. Die Mannschaft zeigte sich begeistert von dem Idol Mass, der bis heute nichts von seiner Ausstrahlung verloren hat. „Der darf wiederkommen“, kommentierte ein Mitarbeiter, der damit den Nagel auf den Kopf traf.



Kamera läuft: Jochen Mass samt rotem GT waren gefragte Film-Motive

Zucker ist nicht nur süß

BKK und Werksärzte starten im April Diabetes-Aktion

Rüsselsheim (jh). Mit Dolce Vita oder Rio de Janeiro hat die hessenweite Aktion „Zuckerhut“ nichts zu tun. Vielmehr machen der Werksärztliche Dienst und die BKK unter dem Motto: „Diabetes erkennen und handeln“ auf die Volkskrankheit Zucker aufmerksam.

Mehr als fünf Millionen Menschen in Deutschland leiden an der Stoffwechselerkrankung, schätzungsweise weitere vier Millionen sind nicht diagnostizierte Diabetiker und können deshalb nicht optimal behandelt werden.

Vom 3. bis zum 7. April geht es in Rüsselsheim im Rahmen der Aktionswoche



„Zuckerhut“ deshalb um Früherkennung, Prävention und richtige Behandlung von Diabetes.

In der Aktionswoche bietet der Werksärztliche Dienst in der Zentrale (K 155) und im Opel Live-Ge-

bäude (N 50), von 8.00 bis 16.00 Uhr, allen Mitarbeitern kostenlose Harn- und Blutzuckermessungen an.

Außerdem stehen in Rüsselsheim im Gebäude der BKK jeweils in der Zeit von 16.00 bis 18.00 Uhr Ärzte und Ernährungsberaterinnen für eine qualifizierte Beratung zur Verfügung. Weitere Informationen gibt es bei „Zuckerhut“ in Frankfurt unter Telefon 069/9133 3155.

Das große Los gezogen

Zafira als Hauptpreis

Bochum (pra). Den richtigen Riecher bei ihrem Griff in die Lostrommel hatten im Rahmen des Bochumer Presseballs Sabine und Hans Koegel. Sie zogen die passende Nummer für den Hauptpreis, einen stattlichen 1,6 Liter-Zafira aus Bochumer Produktion.

Derweil es am Festabend Werksdirektor Reinald Hoben vorbehalten war, den Wagen mit einem überdimensionalen Schlüssel symbolisch zu überreichen, konnte Fertigungsleiter Jan Brems den Zafira den glücklichen Gewinnern im Werk unmittelbar übergeben.



Preisfrage: Jan Brems überreicht Familie Koegel ihren Zafira

Sabine und Hans Koegel kam der Zafira gerade recht. Sie hatten sich vor dem Presseball nach einem Neuwagen umgesehen. Der Gewinn nahm ihnen

die Entscheidung ab. Der erste Fahrtst, der nach der Übergabe an den Tegernsee führte, verlief zur vollen Zufriedenheit der Koegels.

Schlange stehen ist ungefährlich

Werksschützer ist Reptilienexperte

Wohl vom wilden Affen gebissen? Diese meist etwas respektlos gemeinte Frage hat natürlich auch einen ganz realen Hintergrund. Der Biss durch ein exotisches Tier kann für Menschen lebensbedrohlich sein. Roland Byner aus dem Werk Bochum kennt sich da bestens aus. Er ist Reptilienexperte.

Bochum (nh). Im vorbeugenden Brandschutz und im Rettungsdienst kennt er sich bestens aus: Roland Byner ist Mitarbeiter der Werksicherheit im Bochumer Opel-Werk. 1984 startete er seine Laufbahn in der Polstererei, begann fünf Jahre später seine Feuerwehrausbildung und ist heute Rettungsassistent im 24 Stunden-Wechseldienst.

So weit, so normal. Roland Byner kennt sich aber auch auf einem weiteren Gebiet bestens aus, und das macht ihn zu einem der wenigen, sehr gefragten Experten im Ruhrgebiet: Er ist Reptilienfachmann. Begonnen hatte das Ganze vor etwa 20 Jahren, als Byner anfing, sich für Terrarienkunde und Reptilien zu interessieren.

Zunächst hielt er zu Hause ungiftige Schlangen, bald hatte er eine komplette Terrarienwand mit hochgiftigen Insassen wie Klapperschlangen, Gabun-Vipern oder sogar Grüne Mambas. Und wenn man sich mit beißfreudigen Giftzähnen umgibt, stellt man sich natürlich die Frage: „Was passiert bei einem Giftunfall?“ In seiner Eigenschaft als ausgebildeter Rettungsassistent musste Roland Byner diese Frage mit „Nicht viel!“ beantworten.

Es gab keine Experten in der Region, die sich mit giftigen Tieren einerseits und mit dem Rettungswesen andererseits auskannten. Als dann 1996 ein Bekannter Byners von einer

Kobra gebissen wurde und zunächst das falsche Serum per Hubschrauber herbeigeschafft wurde, war das für den Opelner die Initialzündung. Er bildete sich weiter in Toxikologie, Reptilienkunde, knüpfte intensive Kontakte zu Kliniken, Instituten und den Herstellern von Gegengiften.

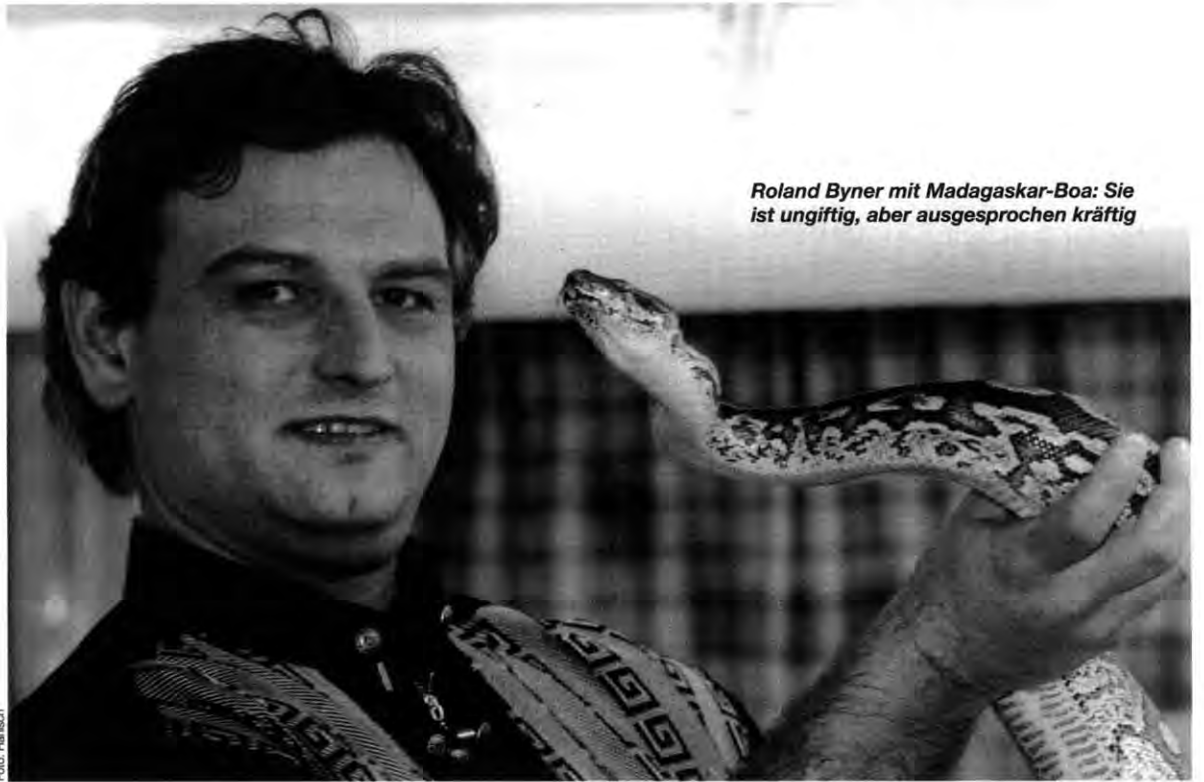
Inzwischen ist er im Raum Ruhrgebiet erster Ansprechpartner für die Polizei, die Rettungsdienste und Kliniken. Er wird gerufen, wenn irgendwo zwischen Dortmund, Witten und Essen Schlangenalarm gegeben wird oder eine Vogelspinne das Weite gesucht hat. Roland Byner weiß beispielsweise, ob es sich bei einem entwichenen Reptil um eine Kobra aus Südafrika oder eine aus Indien handelt. Das ist wichtig für die Bereitstellung eines Gegengiftes.

Der 36-Jährige behält sein Wissen aber nicht für sich. Ab Mai gibt er seine Kenntnisse an die Polizei aus Gelsenkirchen weiter. Zudem ist er Einsatzleiter Sicherheit bei Europas größter Reptilienbörse in Hamm. Für die Zukunft plant Byner den Aufbau einer Serum-Bank in Bochum.

Auch im Werk ist der Reptilienexperte schon zu Hilfe gerufen worden. Gelegentlich finden sich im Leergut-Rücklauf des CKD-Versandes blinde Passagiere aus tropischen Ländern, wie Spinnen oder Eidechsen. Auch ein gut 50 Zentimeter lan-

ger Bindenwaran war schon darunter.

Und dass Roland Byner weiß, wie solche Tiere zu behandeln sind, zeigt schon allein die Tatsache, dass er selbst noch nie gebissen worden ist.



Roland Byner mit Madagaskar-Boa: Sie ist ungiftig, aber ausgesprochen kräftig

Eilt!

Nur noch bis
31. März!

Omega / Vectra
Abrufprämie:
2.320,- DM

Astra Abrufprämie:
1.160,- DM

beim Kauf vorselektierter
Fahrzeuge

Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter

Mal was anderes

Fünftes Kunstseminar unter Leitung von Inge Besgen



Pinsel frei: Inge Besgen (2.v.l.) gibt zum fünften Mal Tipps

Rüsselsheim (ek). Zum Start des mittlerweile fünften Kunstseminars für Werksangehörige trafen sich im Februar rund 25 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Rüsselsheim, um vom Wissen und Können der Malerin und Rüsselsheimer Kulturpreisträgerin Inge Besgen zu profitieren.

Seit 1995 hat Inge Besgen im Rahmen des gemeinsamen Projektes „Atelier M 55“ – ein Atelier im nicht mehr genutzten Teil eines Fabrikgebäudes – bereits über 100

Opel-Mitarbeiter in Malerei unterrichtet.

In ihrer eigenen Arbeit als Künstlerin prägen ihre Arbeitsphase bei Opel neben Materialporträts (Strukturarbeiten) Papierarbeiten (darunter gerissene Bilder der Highlights der Jahre 1000 bis 2000) und das Projekt CarMasutra, das auch auf der „art frankfurt“ die Aufmerksamkeit des Publikums und der Medien auf sich gezogen hat. Inge Besgen: „Das M 55 und das Werk sind Orte, wo ich viele Anregungen für meine Arbeit hole.“

Vorbildlich engagiert

Pfälzer Azubis absolvieren Abschlussprüfung mit links

Kaiserslautern (pu). Alle 27 Azubis, die jetzt ihre Ausbildung am Standort Kaiserslautern beenden, haben ihre Abschlussprüfung bestanden. Mehr als die Hälfte der Jungfacharbeiter schnitt in Praxis und Theorie mit „gut“ oder „sehr gut“ ab. Wie im Standortvertrag vereinbart, erhalten alle ein unbefristetes Übernahmeangebot.

In seiner Rede auf der Abschlussfeier hob Werksdirektor Jochen Ohse besonders die Leistungsbereitschaft und die Flexibilität der Auszubildenden hervor. „Unsere jungen Mitarbeiter engagieren sich vorbildlich. Dafür sprechen sowohl ihre Noten als auch die guten Ergebnisse bei Projektarbeiten, die sie in Teams eigenverantwortlich planen und umsetzen.“

Ohse unterstrich weiter, dass Opel jungen Mitarbeitern diverse Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Unternehmensverbundes biete. „Mit einem hohen Maß an Eigeninitiative bringen unsere jungen Kollegen dazu die wichtigsten Voraussetzungen bereits mit“, unterstrich Betriebsratschef Alfred Klingel.

Der Bezug zur betrieblichen Praxis hat bereits während der Ausbildung einen großen Stel-

lenwert. Aktuelle Projekte waren zum Beispiel der Bau eines Wagens zur übersichtlichen Lagerung demontierter Motorenteile und die Entwicklung speicherprogrammierbarer Zählwerke für das Presswerk. Bei diesen Arbeiten steht neben der Vermittlung fachlicher immer auch die Förderung der sozialen Kompetenz im Vordergrund.

Den jungen Nachwuchskräften stehen insgesamt neun Ausbilder zur Seite. Für den theoretischen Unterbau ist die ortsansässige Berufsschule zuständig. Teile des Unterrichts finden in Schulungsräumen des Werkes statt: So ist stets ein intensiver Austausch zwischen den Berufsschullehrern und Opel-Ausbildern und damit eine effiziente Verzahnung von Theorie und Praxis gewährleistet.



Gruppenbild mit Dame: Werksdirektor Ohse und Betriebsrat Klingel gratulieren den frisch gebackenen Jungfacharbeitern

Heim in luftiger Höhe

Bochumer bauen Wanderfalken im Werk II ein „Penthouse“

Bochum (pm). Die in den Bochumer Werken haben einen Vogel. Ganz so unrecht wird man mit dieser Behauptung bald nicht mehr haben. Wenn alles gut geht, zieht bald ein Wanderfalken seine Kreise über dem Werksgelände.

Ein neues Heim für diesen vom Aussterben bedrohten Raubvogel haben die Bochumer Opelner bereits gebaut, jetzt wird nur noch auf eine günstige Gelegenheit gewartet, den geräumigen „Falkenkasten“ in luftiger Höhe über Werk II zu installieren.

Die Bitte, dem majestätischen Vogel – „Dauergast“ auf der „Roten Liste“ für bedrohte Tierarten – ein Revier zu schaffen, kam von

Bochumer Umweltschützern. Die Idee, einen „Falkenkasten“ auf dem Werksgelände zu in-



stallieren, wurde direkt aufgenommen. Nach den Anweisungen von Vogel-Experten fertigte die Schreinerei das geräumige Raubvogel-Appartement.

Bei der nächsten Gelegenheit, wenn in luftiger Höhe eine Funk-Antenne installiert wird, soll auch gleich das „Falkenheim“ über den Dächern des Werkes montiert werden. Vogel-Experten rechnen damit, dass dann einer der wenigen Wanderfalken des Ruhrgebietes blitzschnell unter dem Opel-Blitz sein neues Heim beziehen wird.

Häuslebauer: Helmut Raupach mit dem Falkenheim

Leckerlis à la Genf

Automobilsalon mit Blitz-Premieren

In Halle 2 der Genfer Messe hat der Blitz eingeschlagen: In der Zeit vom 2. bis zum 12. März feiern auf dem 70. Genfer Automobilsalon drei Opel-Modelle und zwei Konzeptfahrzeuge des Unternehmens ihre Welt- beziehungsweise Europapremiere.

Rüsselsheim (pui). Neben dem Achtzylinder-Flaggschiff Omega V8 präsentiert Opel auf dem Genfer Salon die Serienversion des Leichtbau-Zweisitzers Speedster sowie den Micro-Van Agila, der auf minimaler Fläche eine maximale Raumausnutzung bietet. Weiterhin debütieren zwei Studien auf Basis des erfolgreichen Compact-Van Za-

fira: Ein Brennstoffzellen-Auto mit Wasserstoffantrieb und das kürzlich bereits in Detroit gezeigte Wintersport-Konzeptfahrzeug Zafira Snowtrekker mit 2.2 16V-Benzin-Direkteinspritzer-Triebwerk und permanentem Allradantrieb.

Darüber hinaus zeigt Opel das neue Astra Coupé, das in diesem Monat europaweit an den Start geht, und die als „Concept Car of the Year“ und „Environmental Concept Car of the Year“ ausgezeichnete Studie G90. Ebenfalls auf dem Opel-Stand: Die insgesamt aufgewertete Pkw-Palette inklusive Astra Eco 4, dem ersten „Vierliter-

Auto“ in seinem Segment, und dem sportlichen Astra OPC.

Überlegenes Leistungspotenzial, erstklassiger Reisekomfort, ausgeprägter Fahrspaß: Das alles bietet der neue Omega V8, der in Genf seine Weltpremiere hat. Angetrieben wird das exklusive, in limitierter

Auflage gebaute Opel-Topmodell von einem 228 kW/310 PS starken V8-Aluminium-Triebwerk mit 5,7 Liter Hubraum.

Das laurühige Kraftpaket mit einem maximalen Drehmoment von 450 Nm verhilft dem Oberklasse-Omega, mit dem Opel zu Beginn des neuen Jahrtausends seine Achtzylinder-Tradition wieder aufnimmt, zu einer Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h (elektronisch abgeregelt) und einem souveränen Beschleunigungsvermögen aus dem Stand auf Tempo 100 in weniger als sieben Sekunden. Auf den Markt kommt das als Caravan und Limousine lieferbare neue Opel-Flaggschiff im Herbst.

Auch der Speedster feiert in Genf seine Weltpremiere. An gleicher Stelle war er im vergangenen Jahr noch als Studie vorgestellt worden. Der Leichtbau-Zweisitzer mit Mittelmotor, Aluminium-Chassis und Glasfaser verstärkter Kunststoff-Karosserie bietet Fahrspaß pur.

Für kraftvollen Vortrieb des Speedster sorgt ein neuer Ecotec-Vierventil-Aluminium-Motor mit 2,2 Liter Hubraum und einer Leistung von 108 kW/147 PS. Damit erreicht der rund 850 Kilogramm leichte Zweisitzer eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h, die Beschleunigung

Rückkehrer: '99 noch Studie, jetzt kommt der Speedster als Serienheld wieder



Bärenstarkes Flaggschiff: Der Omega V8

Ein eiskalter Erfolgstyp

Brennstoffzellen-Zafira mit flüssigem Wasserstoff unterwegs

Statt Abgase nichts als Wasserdampf: Ein Brennstoffzellen-Konzeptauto auf Zafira-Basis zeigt, was moderne Antriebstechnik einmal wird leisten können. Besagte Studie stellt Opel in Genf jetzt erstmals einem breiten Publikum vor.

Rüsselsheim/Genf (pui). In Schwung bringt den Compact Van ein 75 PS starkes Drehstromaggregat, das von einer mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen-Einheit mit elektrischer Energie beliefert wird. Damit erreicht der fahrfertige Zafira eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Reichweite beträgt rund 400 Kilometer.

Das Konzeptfahrzeug zeigt einen Schwerpunkt der Entwicklungsarbeiten des Forschungszentrums für alternative Antriebe (GAPC). Den ersten Versuchsträger hatte Opel bereits '97 in Genf vorgestellt, einen weiteren '98 in Paris. Doch während diese beiden Experimentalfahrzeuge Methanol zu wasserstoffreichem Gas umwandelten, bezieht die Brennstoffzellen-Einheit des aktuellen Forschungsautos ihre Energie auf direktem Wege aus einem speziellen Tank.

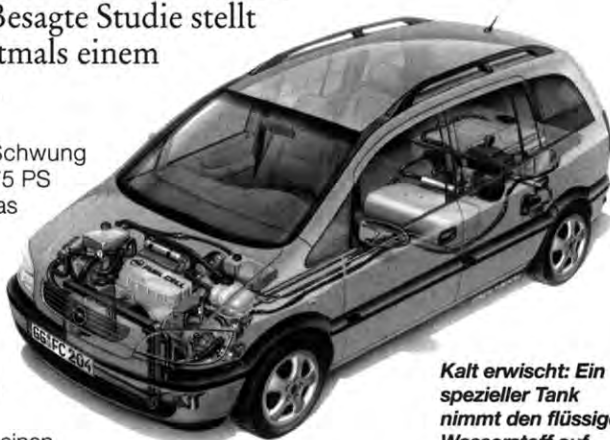
Er besteht aus einem rund einen Meter langen Behälter. In ihm können bis zu 75 Liter flüssigen Wasserstoffs gespeichert werden. An Bord gelagert wird der Treibstoff bei minus 253 Grad. Möglich macht dies eine Tankisolation aus Glasfasermatten, die die gleiche Dämmwirkung wie eine neun Meter dicke Styroporschicht hat. Verstaute ist der Edelstahlbehälter, dessen Aufprall-Verhalten in Computer-Simulationen überprüft wurde, im Innenraum des Fahrzeugs unter der zweiten Sitzreihe und dem Gepäckabteil.

Die Brennstoffzellen-Einheit misst lediglich 590 x 270 x 500 (Länge x Breite x Höhe) Millimeter. Ihr Wirkungsprinzip beruht auf einem elektrochemischen Vorgang, bei dem Wasserstoff mit Sauerstoff reagiert und dabei direkt elektrische Energie liefert. In der Studie sind dies maximal 80 Kilowatt, die von ins-

gesamt 195 zu einem Block zusammengefassten Einzelzellen erzeugt werden.

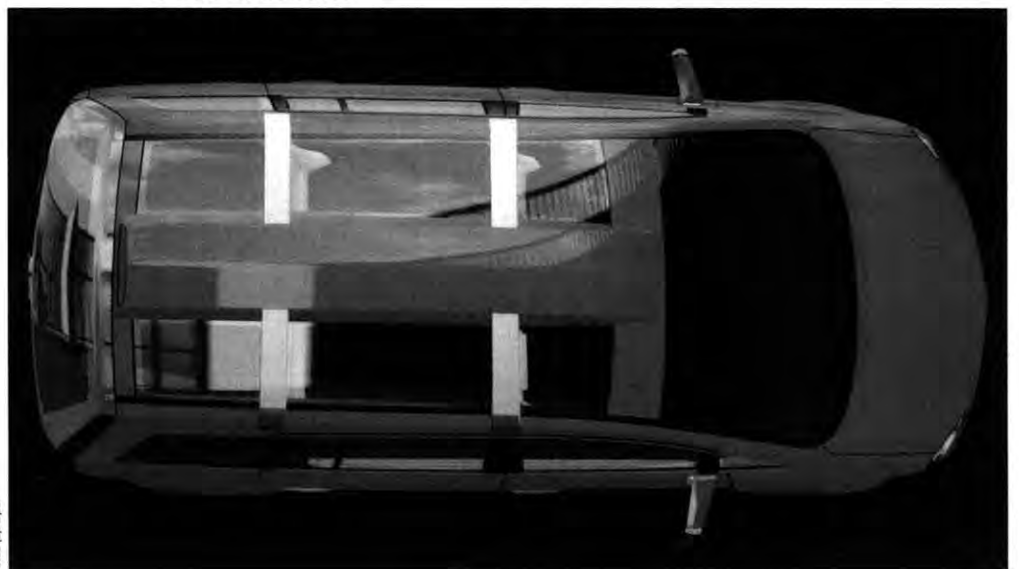
Die komplette Einheit wiegt 68 Kilo. Ein Vorteil des kompakten Aggregats ist seine hohe Durchzugskraft. Der Motor entwickelt ein maximales Drehmoment von 251 Nm und beschleunigt den 1575 Kilogramm schweren Zafira in 16 Sekunden auf Tempo 100. Bereits diese Werte zeigen, wie weit die Mitarbeiter des GAPC auf ihrem Weg zur Serienreife eines Automobils mit Brennstoffzellen-Technologie fortgeschritten sind.

Strategische Allianzen mit starken Partnern wie Toyota sowie verschiedenen Mineralölunternehmen, sollen der Entwicklung der Brennstoffzellen-Technologie zusätzlichen Schub verleihen. Zu den wichtigsten Zielen dieser Kooperationen gehört die Entwicklung einer leichteren und kompakteren Speichertechnologie für den Brennstoff der Zukunft. Und der heißt nach Ansicht von GAPC-Co-Direktor Dr. Erhard Schubert „eindeutig Wasserstoff, weil ein Antriebssystem mit Wasserstoff-Brennstoffzellen den optimalen Wirkungsgrad hat, bis auf Wasserdampf keinerlei Abgase erzeugt, nahezu geräuschlos fährt und zugleich ein hohes Maß an Fahrspaß bietet.“



Kalt erwischt: Ein spezieller Tank nimmt den flüssigen Wasserstoff auf

Zeigen, was möglich ist: Intelligente Konzepte wie der „G 90“ oder die Compact Van-Studie „Snowtrekker“ sorgen in Genf für Aufsehen



Sein Design weist ihn klar als Mitglied der Opel-Modellfamilie aus und auch seine hohe Variabilität im Innenraum ist eine der Tugenden, die die Marke mit dem Blitz seit je auszeichnet. Kurz: Der Agila rüstet sich, ein für Opel neues Segment zu erschließen.

Rüsselsheim (pu). Der Agila bietet bei kompakten Abmessungen viel Platz und eine hohe Variabilität. Weitere Pluspunkte: sein pfiffiges Design, eine Zwölf-Jahres-Garantie gegen Durchrostung sowie wahlweise zwei sparsame Ecotec-Benziner. Seine Vorteile bringt der wendige Agila vor allem im urbanen Umfeld zur Geltung: Dank kurzer Karosserieüberhänge und eines Wendekreises von nur 9,95 Metern ermöglicht er bei minimalem Platzbedarf maximale Handlichkeit.

Das Design unterstreicht seine hohe Funktionalität. Große Frontscheinwerfer geben dem Agila – mit dem Opel als erster europäischer Hersteller im schnell wachsenden Micro-Van-Segment antritt – ein freundliches Gesicht. Auch das Raumangebot überzeugt: Bei einer Länge von nur 3,50 Metern (Breite: 1,62/Höhe: 1,66 Meter) und einem Radstand von 2,36 Metern verfügt er über vier bequem zugängliche Sitzplätze und ein Gepäckabteil mit einem Ladevolumen von 248 Litern, das leicht auf 598 Liter erweitert werden kann.

Ergänzt wird das Raumkonzept des von Opel gemeinsam mit Suzuki neu entwickelten Micro-Van durch Ablagen im Instrumententräger, Schubladen unter den Vordersitzen, Trinkgefäßhalterungen, Türfächer sowie

Stofftaschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen.

Die hohe Sitzposition mit angenehmer Kopffreiheit sowie ausgedehnte Glasflächen runden um tragen zu einem großzügigen Raumgefühl bei und garantieren eine gute Übersicht über die Karosserie sowie das Verkehrsgeschehen. Das gilt auch für die Fondpassagiere, die auf der zehn Zentimeter über dem Niveau der Vordersitze positionierten Rückbank reichlich Platz finden.

Angeboten wird der umfangreich ausgestattete Agila neben der Basis-Version in den Varianten Comfort und Elegance. Bereits die Grundausführung enthält unter anderem Details wie elektrische Servolenkung, Drehzahlmesser, geteilt klappbare Fondbanklehne, Triple-Info-Display, elektrisch verstellbare

Außenspiegel, Teppichboden-Auskleidung im Laderaum, Radiovorbereitung mit Dachantenne und Lautsprechern sowie eine elektronische Wegfahrsperre.

Zum Serienstandard aller Agila-Versionen gehört zudem eine umfangreiche Sicherheitsausrüstung. Sie umfasst neben einer steifen Fahrgastzelle mit Seitenaufprallschutz, Fahrer- und Beifahrerairbag in Hybrid-Ausführung auch Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne.

Hinzu kommen entkoppelnde Pedale, die bei einem schweren Frontalaufprall das Verletzungsrisiko des Fahrers reduzieren. Die Fondplätze sind mit Opel Fix-Halterungen zur pro-

blemlosen Aufnahme von entsprechenden Kindersitzen ausrüstbar.

Das sicher und komfortabel abgestimmte Fahrwerk bietet ein neutrales Kurvenverhalten und ausgewogenen Fahrkomfort. Als einziger Vertreter seiner Klasse rollt der Micro-Van auf 14 Zoll-Rädern, die die Fahrstabilität zusätzlich verbessern.

Die beiden Viertakt-Trieb-

werke des Agila erfüllen gleichermaßen hohe Ansprüche in Bezug auf Fahrspaß, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Sie verfügen über moderne Technologie wie elektronisches Gaspedal und ein Keramik-Hybrid-Steuergerät und entsprechen bereits der Euro 4-Abgasnorm. Der 1,2 Liter-Vierzylinder entwickelt ein maximales Drehmoment von 110 Nm

bei 4 000 min⁻¹ und beschleunigt den Agila in 13,5 Sekunden von Null auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 155 km/h, der MVEG-Normverbrauch liegt bei 6,5 Litern pro 100 Kilometer. Der 1,0 Liter-Dreizylinder ermöglicht eine Spitzengeschwindigkeit von 142 km/h und benötigt im Agila im Schnitt nur 6,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer.

Intelligenter Mini

Agila: Außen kompakt, innen sehr variabel



Stadt-Flitzer: Die Produktion des Agila läuft gerade an



Lademaß: Trotz nur 3,5 Meter Länge passt in den Agila viel rein



Für alle Fälle: Der Innenraum des Viersitzers ist vielfältig nutzbar – ideal für ein variables Stadt-Auto



Pfau acht

DTM-Astra macht eine gute Figur

In Colmar unterzogen Rennleiter Volker Strycek und Werksfahrer Manuel Reuter das neue Astra V8 Coupé einem ersten Funktionstest. Fazit: Der neue DTM-Renner hat sein Roll-out erfolgreich absolviert.

Rüsselsheim (pu). „Ein faszinierender Rennwagen“, äußerte Volker Strycek. „Die Optik und der Sound dieser neuen Tourenwagen-Generation sind beeindruckend und werden, da bin ich mir sicher, die Fans begeistern.“

Auch Manuel Reuter, 1996 im Calibra V6 letzter Champion der populären DTM/ITC-Ära, schwärmte: „Dieses Fahrzeug vermittelt auf Grund seines leistungsstarken V8-Motors und dank des Heckantriebs einen unheimlichen Fahrspaß. Ich kann den Saisonstart kaum erwarten.“

Mindestens acht, bei ausgewählten Rennen sogar neun, Astra V8 Coupé wird Opel bei den Rennen zum Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM) an den Start bringen. Als Opel-Piloten stehen bisher Manuel Reuter, Uwe Alzen, Eric Hélary sowie Neuverpflichtung Joachim Winkelhock fest.

Opel trifft in der DTM, die am 28. Mai in Hockenheim Pre-

mieren feiert und deren Rennen von ARD und ZDF weitgehend live übertragen werden, auf acht Mercedes CLK sowie bis zu vier Audi TT.

Das Astra V8 Coupé, das auf dem neuen Serien-Coupé basiert, wurde unter Leitung von Donatus Wichelhaus, Technikchef des für den Opel Motorsport zuständigen Opel Performance Center (OPC), entwickelt. Der neue Tourenwagen verfügt über eine Gitterrohr-Zelle mit integriertem Kohlefaser-Monocoque, das eine höchstmögliche Sicherheit des Fahrers gewährleistet, sowie ein Fahrwerk mit Doppel-Querlenker-Achsen vorne und hinten.

Das sequenzielle Sechsgang-Getriebe sowie die Bremsanlage sind Einheitsbauteile, die vom neuartigen Reglement im Sinne von hoher Chancengleichheit und effizien-

ter Kostenbegrenzung für alle DTM-Teilnehmer vorge-schrieben sind.

Der V8-Motor stellt eine Neuentwicklung auf Basis des Oldsmobile Aurora dar, wie er auch in der Indy Racing League zum Einsatz kommt. Das Vierliter-Triebwerk, in Zusammenarbeit mit Opel-Motorenpartner Spiess und dem

englischen Unternehmen TWR entwickelt, leistet rund 460 PS bei 7 500 min⁻¹ und erreicht ein Drehmoment von rund 500 Newtonmeter bei 5 000 min⁻¹.

Chefkonstrukteur Donatus Wichelhaus, der bereits für die Entwicklung des erfolgreichen STW-Vectra verantwortlich zeichnete: „Der Zeitrahmen für die Entwicklung die-

ses neuen Tourenwagens war sehr eng. Umso mehr haben wir uns über den positiven ersten Test gefreut, der uns eine zusätzliche Entwicklungsschleife erspart.“

Bis zum Saisonstart in Hockenheim wird das Astra V8 Coupé einem umfangreichen Testprogramm auf der Rennstrecke unterzogen, aber

auch Windkanal-Arbeiten und Crashtests stehen im Entwicklungsplan. Die nächsten Testfahrten sind für Mitte März in Spanien vorgesehen. Dann wird bereits der zweite DTM-Astra einsatzbereit sein, der sich in den Werkstatt-Hallen des in Augsburg ansässigen Opel Team Holzer im Aufbau befindet.



Foto: Opel

Die Termine der DTM 2000

1.	27./28.	Mai	Hockenheim
2.	17./18.	Juni	Oschersleben
3.	8./9.	Juli	Nürburgring / Nürnberg
4.	5./6.	August	Sachsenring
5.	19./20.	August	Nürburgring
6.	2./3.	September	Lausitzring
7.	23./24.	September	Oschersleben
8.	7./8.	Oktober	Nürburgring
9.	28./29.	Oktober	Hockenheim

Erster Ausritt: Manuel Reuter zeigte sich nach einer ersten Probefahrt sehr zufrieden mit dem DTM-Astra

Über Jahrzehnte ein Trendsetter

Opel und seine Coupés

Rüsselsheim (jh). Schon vom ersten Opel, dem Lutzmann, entstand anno 1901 auf Initiative der Opel-Brüder eine abgespeckte und leistungsgesteigerte Sportversion. Gleich ihr erstes Rennen, die Königstuhl-Bergprüfung, beendete der erste Opel-Sportwagen siegreich. Bemerkenswert: Heinrich und Fritz Opel transportierten ihren Renner auf eigener Achse pannenfrei zur Veranstaltung. Sie begründeten damit den Ruf, besonders zuverlässige Autos zu bauen.

Doch auch Automobilisten mit weniger Motorsportenthusiasmus lagen bei Opel schon in den frühen Jahren der Marke richtig. Das heute so trendgerechte Luxus-Cabrio etwa war bei Opel bereits in den 20er Jahren en vogue. Schon den ersten deutschen Volkswagen, den ab 1924 gebauten 4 PS-Opel, offerierte das Unternehmen ab 1928 wahlweise auch mit gefütterttem Klappverdeck.

In den 50er Jahren gehörte die Zukunft dem Vielzweck-Vehikel, dem Kombi. Auch in dieser Hinsicht agierte Opel als Vorreiter, als im August 1953 der erste Caravan in Rüsselsheim vom Band lief.

1955: Autokäufer sind Individualisten

Dass nämlich nicht alle Autokäufer über einen Kamm geschert werden möchten, erkannten in Europa zuerst die Autobauer aus Rüsselsheim. Als Antwort stellte Opel bereits 1955 dem Kapitän-Basismodell eine noblere L-Version zur Seite. Und den Rekord gab es ab 1958 erstmals statt mit nur einer Standardmotorisierung mit mehreren Motor-Alternativen.

Der Rekord P 2 war es auch, der Individualisten 1961 erstmals zu erschwinglichen Preisen eine exklusive, sportliche Spezialkarosserie zur Auswahl stellte.



Groß und Klein in Schönheit vereint: Die Coupé-Tradition umfasst die Kadett-Baureihe ebenso wie den Admiral mit V8-Motor

Einige Landsleute aus dem Süden mögen es anders sehen, aber die „Freude am Fahren“ ist definitiv keine bayerische Erfindung. Autos zum Vergnügen sind seit vielen Jahrzehnten eine Spezialität von Opel. Speedster und Astra Coupé setzen diese Tradition im neuen Jahrtausend fort.

Wer in der ersten Hälfte des Jahrhunderts ein ganz spezielles Fahrzeug wollte, der musste einen Karosseriebauer mit der Schaffung einer individuellen Kreation auf Großserienbasis beauftragen. Die Einzelanfertigung eines Coupés war kostspielig: Bis zu 50 Prozent des Limousinen-Grundpreises betrug der durch viel Handarbeit verursachte Aufschlag.

Das neue Rekord L 1700 S Coupé hingegen kostete gerade 315 Mark, rund vier Prozent, mehr als eine vergleichbare Zweitürer-Limousine Rekord L 1700 S. Diese ausgeprägte Preisgünstigkeit machte das „Sondermodell ab Werk“ für viele erschwinglich. Es sollte Auftakt sein zu einer langen Reihe ebenso attraktiver wie erfolgreicher Coupés. Und: Es initiierte eine regelrechte Coupé-Welle, die auch andere Hersteller ergriff.

Fortan offerierte das Unternehmen in allen Klassen attraktive Coupés. So konnte der erste Nachkriegs-Kadett (A-Serie, Debüt 1962) nicht nur als Limousine und als Caravan, sondern auch als bildhübsches

Coupé geordert werden – Aufpreis gegenüber der gleichmotorisierten Kadett Limousine: nur 100 Mark.

Von Modell-Jahrgang zu Modell-Jahrgang gerieten die Coupés mit dem Blitz am Bug attraktiver und entwickelten gegenüber den entsprechenden Limousinen immer eigenständigere Persönlichkeiten. Einen ersten Höhepunkt stellte dabei das Rekord C Coupé von 1966 dar. Mit seiner fließenden Dachlinie und den voll versenkbaren Seitenscheiben galt dieser Opel als Musterbeispiel guten Designs und wurde in zeitgenössischen Berichten und Tests unisono als Autoschönheit gepriesen, der die Großserien-Abstammung kaum mehr anzusehen sei.

Sogar zwei verschiedene Coupé-Varianten offerierte Opel von der zweiten Auflage des Kadett. So wurde der 65er Urfassung des Kadett B Coupés mit rundlicher Rückenpartie 1967 eine LS-Variante mit flacherem Heck zur Seite gestellt – Indiz für den durchschlagenden Erfolg der Coupé-Idee.

Alle frühen Coupés der 60er Jahre, selbst das in Preis und Ausstattung hoch exklusive Diplomat V 8 Coupé von 1965, gleichen bis zur Gürtellinie noch den jeweiligen Limousinen – auch wenn dies durch Styling-Modifikationen mehr und mehr kaschiert worden war.

Der Manta von 1970 ist hingegen erstmals ein formal völlig eigenständiges Modell. Jedes einzelne Blechteil unterscheidet sich bei ihm vom entsprechenden Teil der parallel angebotenen Limousine Ascona. Zugunsten hoher Zuverlässigkeit und einfacher Wartung verfügten Limousine und Coupé in Sachen Technik und Innenausstattung dennoch über viele identische Komponenten.

1970: Umfangreiche Ausstattungsliste

Wer sich für den Manta entschied, den traf die Qual der Wahl spätestens bei einem Blick auf die Ausstattungsliste. Unter bis zu fünf verschiedenen Motorversionen mit 60 bis 105 PS war die Wahl zu treffen. Man konnte den Manta in Normalversion ordern, mit Luxus-Ausstattung oder als Superluxus-Manta namens Berlinetta. Und natürlich gab es attraktive Sportpakete: den SR oder gar den knapp 200 km/h schnellen GT/E.

Der Manta war dank moderater Preise, geringer Wartungskosten und familientauglicher



Eigenständiger Erfolg: Der Manta war ein Verkaufsschlager



Fairer Preis: Das Rekord Coupé bot bezahlbare Individualität

Platzverhältnisse so zu sagen ein „Sportwagen für jedermann“ – und weicher großer Bedarf in den 70er und 80er Jahren dafür bestand, lässt sich an den Produktionszahlen der beiden Coupé-Klassiker ablesen: Knapp 500 000 Manta A und über 530 000 Manta B fanden Käufer. Als die Produktion des Manta B 1988 nach 13 Baujahren, der längsten Bauzeit eines Nachkriegs-Opel, eingestellt wurde, hinterließ er eine enthusiastische Verehrerschar.

Auch der Calibra, 1989 vorgestellt und bis 1997 gebaut, ist bereits Coupé-Klassiker – besonders in seinen technisch ambitionierten Spitzen-Varianten Turbo und V 6. So offerierte beispielsweise der Turbo für weniger als 50 000 Mark permanenten Allradantrieb mit Visco-Kupplung zur variablen Kraft-

entfaltung, einen 204 PS-Turbomotor, Sechsgang-Getriebe und Vollausrüstung – er fungierte damit als prall gefülltes Schaufenster der technischen Möglichkeiten.

Der aktuelle Vertreter der Opel-Coupékultur ist wieder Repräsentant der ursprünglichen Idee, die 1961 mit dem ersten Rekord Coupé zündete. Der Tigra ist ein Opel im Designer-Outfit: anspruchsvoll in der extravaganten Linienführung, doch dank solider Technik unter dem schicken Blechkleid anspruchslos im täglichen Umgang. Und jetzt kommt das Astra Coupé...

Kein Zweifel: Auch in Zukunft macht es nicht nur Sinn, Opel zu fahren, es macht auch Spaß. ■

Extravagante Linienführung: Der Tigra bietet handfeste Technik im Designer-Look



Schon heute ein Klassiker: Auch der Calibra war seiner Zeit voraus und avancierte so zum Trendsetter



In schöner Tradition

Premiere: Der Astra als Coupé

Mit dem Start des neuen Astra Coupé schlägt Opel ein weiteres Kapitel in seiner Tradition sportlicher Automobile auf. Die Designer begnügten sich einmal mehr nicht mit der Übersetzung des Wortes „coupé“ (abgeschnitten) und verkürzten einfach nur das Dach des Astra. Vielmehr schufen sie eine Karosserielinie, in der sich Eleganz und Dynamik verbinden.

Rüsselsheim (pui). Die formale Basis für das Coupé lieferte die Astra-Reihe. Für die Designer aus dem ITEZ und ihre Kollegen bei Bertone boten die prägnante Keilform des Astra und sein von technisch orientierten Styling-Elementen geprägtes Konzept ideale Voraussetzungen, um die Formensprache zu einem eigenständigen Auftritt weiterzuentwickeln.

Die flach ansteigende Frontscheibe und der leichte Schwung der Dachkontur verbinden sich zu einer harmonisch wirkenden Linie und leisten gleichzeitig einen wesentlichen Beitrag zur aerodynamischen Effizienz ($c_w = 0,28$) des

Fronttrieblers. Unterstrichen wird die Optik durch in Wagenfarbe lackierte Dachleisten. Sie betonen die fließenden Linien der Dachkuppel, die in einen kraftvollen Heckabschluss mündet. Hier sorgt eine dezente Abrisskante für zusätzlichen Abtrieb.

Den sportlichen Anspruch des neuen Astra Coupé unterstreichen eine Reihe weiterer Design-Akzente. Beispiele sind die konturierten Stoßfänger oder die eingefassten Scheinwerfer. Einen dynamisierenden Effekt haben auch die Lüftungsschlitze in der Front, die Gitterstruktur des Kühlergrills und das ovale Auspuffrohr.



Auf die Linie geachtet: Dem Astra Coupé haben die Designer nicht einfach nur das Heck abgeschnitten und verkürzt



Technische Daten

Länge x Breite x Höhe (mm)	4267 x 1709 x 1390
Radstand (mm)	2606
Luftwiderstandsbeiwert (c_w)	0,28
Sitze	4
Gepäckraumvolumen (l)	460
Tankinhalt (l)	52
Leergewicht (kg)	ab 1260 (1.8 16V)
ABS	Serie
Traktionskontrolle „TC Plus“	Serie
ESP	Option, ESP Serie mit 2.2 16V + Turbo

Ganz auf die Karosserielinie abgestimmt ist die Gestaltung des Innenraums, der je nach Ausstattung und Farbgebung eine sportliche oder eher edle Atmosphäre ausstrahlt. Betont wird sie durch jeweils unterschiedliche Designelemente: Beispielsweise Instrumente im Chronografen-Stil, deren weiße oder schwarze Zifferblätter von Aluminium- oder Chrom-Zierringen eingefasst sind. Das Info- und Bediencenter verleiht dem Interieur mit einem silbernen oder bronzenfarbenen Metall-Look eine sportliche beziehungsweise elegante Note.

Mit seinem dynamischen Design und einer umfangreichen Ausstattung trifft das neue Astra Coupé nach den Untersuchungen der Opel-Markt-

experten bei Europas Liebhabern sportlich-eleganter Automobile voll ins Schwarze. Attraktiv für die Fans ist auch die leistungsstarke Triebwerkspalette sowie das speziell auf die hohen Fahrleistungen des Coupés abgestimmte, selbst-

stabilisierende DSA-Sportfahrwerk.

Gebaut wird das Astra Coupé im Werk von Bertone. Pro Jahr sollen in der in Grugliasco bei Turin gelegenen Anlage rund 30 000 Einheiten des eleganten Zweitürers vom Band laufen.

Gefertigt werden die Coupé-Modelle auf einer neuen Produktionslinie, an die wichtige Bauelemente wie Karosserieteile, Bodengruppe, Motoren und Getriebe aus verschiedenen europäischen Opel-Werken angeliefert werden.



Ein schöner Rücken kann entzücken: Am kraftvollen Heck sorgt eine dezente Abrisskante für zusätzlichen Abtrieb

Üppige Basisausstattung und sinnvolle Extras

Bereits die Basis-Version des Astra Coupé verfügt über elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, eine asymmetrisch teilbare Rückbank, höhenverstellbare Fahrer- und Beifahrer-Sportsitze mit Easy-Entry-Ein-

stiegshilfe sowie Nebelscheinwerfer und ein längs- und neigungsverstellbares Lederlenkrad.

In Verbindung mit dem 2,2 Liter-Triebwerk und dem Turbo-Motor ist eine Klimaanlage serienmäßig. Die besondere Rolle der Turboversion unterstreichen zudem weitere Design- und Ausstattungsdetails, wie beispielsweise abgedunkelte Heckleuchten, farbige Sicherheitsgurte, 17 Zoll-Aluräder, ein chrompoliertes Auspuffrohr, ein neues Lenkrad mit Griffmulden, das ebenso wie der Schaltknäufel mit sportlich-perforiertem Leder überzogen ist. Zudem gehört ein automatischer Geschwindigkeitsregler, ebenso wie beim 2.2 16V-Triebwerk, zur Serienausstattung.

Alle Modelle verfügen über ein umfangreiches Serien-Sicherheitspaket. Es beinhaltet unter anderem aktive Kopfstützen an den Vordersitzen, Front- und Seitenairbags auf der Fahrer- und Beifahrerseite, das Pedal Release System, ABS und Traktionskontrolle. Auf Wunsch für den 1,8 Liter verfügbar ist zudem ein Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP), das beim 2.2 16V und Turbo zur Standardausstattung zählt.

Moderne Audio-, Navigations- und Kommunikationssysteme komplettieren das umfangreiche Angebot.

Drei Aggregate für sportlich-komfortablen Vortrieb

Für dynamische Fahrleistungen sorgen drei moderne Vierzylinder-Aggregate, die für das neue Astra Coupé zur Wahl stehen. Vier Ventile pro Brennraum, zwei obenliegende Nockenwellen, verteilerlose Direktzündung, wartungsfreie Hydrostößel sowie ein aufwändiges Motor-Management mit sequenzieller Kraftstoff-Einspritzung und Klopfregelung sind gemeinsame Merkmale der drei Coupé-Motoren.

Top-Triebwerk ist der neu entwickelte 2,0 Liter-Turbomotor, der ab Herbst zur Verfügung steht. Mit 140 kW/190 PS liegen die Fahrleistungen des Turbo-Coupés auf Sport-

wagen-Niveau. Dank eines Vorkatalysators ist das Aggregat nach der strengen Euro 4-Abgasnorm zertifiziert.

Seinen europäischen Einstand feiert im Astra Coupé ein von Grund auf neu entwickelter 2,2 Liter-Vierzylinder. Das ganz aus Leichtmetall gefertigte Triebwerk gehört zu einer gänzlich neuen Motorengeneration (siehe auch Seite 12).

Einstiegsmotorisierung ist das aus der aktuellen Astra- und Vectra-Baureihe bekannte 1.8 16V-Triebwerk mit 85 kW/115 PS. Ab Herbst diesen Jahres erfährt der Motor eine Leistungssteigerung auf 125 PS.

	1.8 16V	2.2 16V*	2.0 16V Turbo*
Zylinder	4	4	4
Hubraum (cm ³)	1796	2198	1998
Verdichtung	10,5:1	10,0:1	8,8:1
Leistung (kW/PS)	85/115	108/147	140/190
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	206	218	240
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	9,9	8,8	7,2
Kraftstoffverbrauch** (l/100 km)	7,7	8,4	8,9
Schadstoffklasse	D4	Euro 4	Euro 4

* vorläufige technische Daten, Stand: Februar 2000

** Gesamt-Kraftstoffverbrauch nach 93/116/EG (MVEG) – Kraftstoffbedarf: Super bleifrei ROZ 95 oder Super Plus ROZ 98



Zum Wohlfühlen: Auch der Innenraum kommt sportlich-elegant daher – und das in allen Ausstattungsvarianten

Technik im Detail

Einstand im Coupé

Leichtmetallmotoren gehen in Serie

Ein neuer 2,2 Liter-Vierventil-Benziner feiert jetzt im neuen Astra Coupé seinen Serien-einstand. Das 2.2 16V-Triebwerk ist der erste europäische Vertreter einer neuen Ecotec-Vierzylinder-Generation, bei der sowohl Zylinderkopf als auch Kurbelgehäuse aus Leichtmetall sind.

Rüsselsheim (pui). Das neue Aggregat leistet 108 kW/147 PS und erfüllt bereits die erst ab 2005 vorgeschriebenen Euro 4-Abgaswerte. Weitere Vorzüge des hochmodernen Motors, der im Astra Coupé ein maximales Drehmoment von 203 Nm entwickelt, sind günstige Verbrauchs- und Abgaswerte sowie sehr guter Geräusch- und Schwingungskomfort. Bemerkenswert auch der minimale Wartungsaufwand: Bis auf Öl-, Zündkerzen- und Filterwechsel sind bei dem neuen Triebwerk keine weiteren Servicearbeiten vorgesehen.

Bei den neuen Motoren besteht sowohl der Zylinderkopf als auch der Motorblock aus ei-

ner Aluminiumumlegierung. Das leichte Metall und die moderne Konstruktion ermöglichen ein besonders niedriges Gewicht von nur 138 Kilogramm. Es ist damit rund zehn Prozent leichter als das aus Astra und Vectra bekannte Zweiliter-Triebwerk mit 100 kW/136 PS, bei dem lediglich der Zylinderkopf aus Leichtmetall gefertigt ist.

Die neue Motorenfamilie, die in der 2,2 Liter-Version mit einer Bohrung von 86 Millimetern bei 94,6 Millimetern Hub leicht langhubig ausgelegt ist, baut trotz eines um drei Millimeter größeren Zylinderabstands

(96 mm) ebenso kompakt wie der 2,0 Liter-Vierventiler. Der Grund: Die beiden oberliegenden Nockenwellen, die über nadelgelagerte Rollen in den Schleppebeln die Ein- und Auslassventile betätigen, werden von einer nur 12,5 Millimeter breiten Einfach-Rollenkette statt einem breiten Zahnriemen angetrieben.

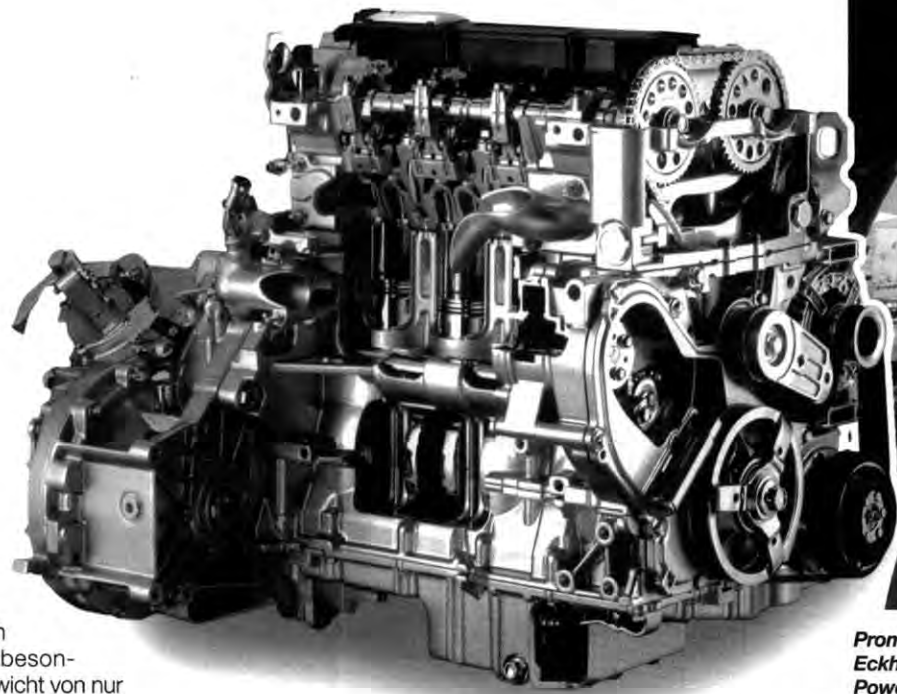
Neben dem geringeren Platzbedarf trägt die Steuerkette mit

hydraulischer Spannvorrichtung auch zur Wartungsfreiheit über die gesamte Laufzeit bei. Das gilt ebenso für das direkt in die Zylinderkopphaube eingesetzte Hochleistungs-Zündmodul mit zwei Einzelzündspulen, die direkt über den Platin-Zündkerzen platziert sind. Durch diese Anordnung entfallen die Zündkabel, die Funktionssicherheit ist höher und der Wartungsaufwand geringer. Dank eines hydraulischen Ventilspielausgleichs ist auch die Schleppebel-Konstruktion wartungsfrei.

Im Vergleich zu den üblichen Tassenstößeln verursachen

die Rollenschleppebel im Zylinderkopf zudem rund fünf Prozent weniger Reibung und tragen somit zu den günstigen Verbrauchswerten bei. Ein wichtiger Punkt im Lastenheft bei der Entwicklung der neuen Motorenfamilie war ein vorbildliches Geräusch- und Schwingungsverhalten. Basis dafür ist neben der weich ablaufenden Verbrennung ein mit einer Trägerplatte versteiftes Kurbelgehäuse. Durch die Verschraubung des Kurbelgehäuses mit Getriebe und Aluminium-Ölwanne entsteht ein stabiler Verbund mit minimalen Schwingungen.

Den größten Anteil an der Laufruhe haben die beiden im Motorblock gelagerten Ausgleichswellen mit ihren Gegengewichten. Sie sind auf halber Höhe links und rechts neben den Zylindern angeordnet, werden von einer Kette angetrieben und rotieren gegenläufig mit doppelter Kurbelwelldrehzahl. Dadurch werden die bei einem Vierzylinder-Triebwerk immer vorhandenen freien Massenkräfte zweiter Ordnung wirkungsvoll ausgeglichen. Ergebnis: Die Maßnahmen ermöglichen einen Geräusch- und Schwingungskomfort auf Sechszylinder-Niveau.



Prominente Prüfer: Otto Willenbockel, Rita Forst und Eckhard Zickhoff (v.l.) – allesamt führende Köpfe der Powertrain-Organisation – am neuen Aggregat

Strenge Vorgaben

Dank intelligenter Technik erfüllt der Motor die Euro-4-Abgaswerte

Rüsselsheim (pui). Zündung und Einspritzung des Motors werden von einem zentralen Rechner geregelt. Er verarbeitet die Signale der Lambda-Sonden, ist für die On-Board-Diagnose gerüstet und steuert die elektronische Drosselklappe. Das hilft vor allem bei der Erfüllung der Euro 4-Abgaswerte.

Diese ab 2005 in der EU geltenden Limits liegen mit 1,0 g/km für Kohlenmonoxid sowie 0,1 g/km bei den Kohlenwasserstoffen und 0,08 g/km bei den Stickoxiden deutlich unter den derzeit geltenden Euro 2-Werten.

Neben dem elektronischen Gaspedal führen verschiedene Maßnahmen dazu, dass diese strengen Anforderungen bereits heute erfüllt werden. Dazu gehören eine optimierte Verbrennung, eine darauf abgestimmte Abgasnachbehandlung mit Vor- und Hauptkatalysator sowie eine Abgasrückführung zur Verminderung der Stickoxide.

Bei der Abgasnachbehandlung sind die ersten Sekunden nach dem Start von Bedeutung, denn erst wenn der Kat seine Anspringtemperatur von 300 bis 350 Grad Celsius erreicht, arbeitet er optimal. Zu



Teile des Ganzen: Anspruchsvolle Technik macht den Motor fit für die Zukunft

diesem Zweck wurde der Zylinderkopf so gedreht, dass die Abgasseite geschützt im „Windschatten“ des Motors liegt. Dank der verkürzten Abgasleitungen erreicht der Katalysator seine Anspringtemperatur.

Großen Anteil an der Erfüllung der Euro 4-Norm hat die aufwändige Abgasnachbehandlung mit einem Vorkatalysator aus Metall, einem Keramik-Hauptkatalysator, zwei Lambda-Sonden sowie einer geregelten Abgasrückführung. Beide Katalysatoren verfügen über eine aktive Beschichtung,

die hohe Konvertierungsraten bei langer Lebensdauer ermöglicht. Hinter den Abgasreiniger ist jeweils eine Lambda-Sonde angeordnet. Dabei steuert die erste die Einspritzmenge, die zweite überprüft die Wirkung der katalytischen Konverter.

Eine elektronisch geregelte Abgasrückführung sorgt für eine weitere Reduzierung der Stickoxid-Emissionen. Dabei wird ein Teil des Abgases zurück in den Brennraum geleitet und so die Verbrennungsspitzen Temperaturen abgesenkt.

Familien-Planung

Triebwerk mit Varianten 1,8- bis 2,2-Liter Hubraum

Rüsselsheim (pui). Nach der Premiere im Astra Coupé wird die Neukonstruktion auch in anderen Modellen für Vortrieb sorgen. Als nächster Kandidat für das 2.2 16V-Alu-Triebwerk startet der Speedster. Doch auch weniger sportliche Fahrzeuge wird die neue Ottomotorenfamilie, die den Hubraumbereich von 1,8 bis 2,2 Liter abdeckt, in den nächsten Jahren weltweit in Schwung bringen.

Die Produktion der neuen Motoren lief bereits Anfang 1999 im weltgrößten Motorenwerk in Tonawanda im US-Bundesstaat New York an. Ab 2001 werden die Leichtmetall-Aggregate auch in Kaiserslautern hergestellt.

Vor Beginn der Serienproduktion musste die neue Motorenfamilie harte und umfangreiche Tests durchlaufen. Dazu gehörten neben Versuchsfahrten auf öffentlichen Straßen auch 650 Stunden Dauerlauf auf Prüfständen.

Virtuell macht schnell: Der Neubau des Motorenwerks in Kaiserslautern liegt im Zeitplan

Auf dem Programm standen auch Prüfungen unter extremen klimatischen Bedingungen: In Australien kamen zur Hitze Sand und Staub hinzu. In dem GM-Testzentrum in Arizona simulierten die Ingenieure mit gebremsten Anhängern Bergfahrten bei über 40 Grad Celsius. Die Kältetests fanden nahe dem Polarkreis in Schweden und auf dem GM-Winter-Testgelände in Kanada statt. Vorteile des Testmarathons für die Kunden: Verbesserte Dauerhaltbarkeit, ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit und dadurch geringere Betriebskosten.



WIR GRATULIEREN

40 Jahre
Rüsselsheim

- 1. März**
Willi Hassinger
Beschädigteneinsatz
Rudolf Peter
ITEZ
- 14. März**
Waldemar Strubel
ITEZ
- 28. März**
Wolfgang Henning
ITEZ

25 Jahre
Rüsselsheim

- 1. März**
Bernd Herr
ITEZ
Karl Jüstel
ITEZ
Rolf Pflughaupt
ITEZ
Helmut Post
ITEZ
- 17. März**
Klaus-Gerhard Baum
Fertigung Montage
- 19. März**
Walter Hechtberger
Fertigung Montage
Josef Heinrich
Service Center
Dieter Riedl
ITEZ
- 24. März**
Waldemar Dreide
Service Lager

- Hubert Hört**
Werksicherheit
Wilfried Konrad
Fertigung Montage
Franz Lang
Service Lager
Roland Liebs
Service Lager

25 Jahre
Bochum

- 2. März**
Peter Grömke
Werksbahn
- 12. März**
Francesco Cuccuru
Tür-Modul
Jose-Luis Mancebo Dieguez
Hauptlackiererei
Dieter Sychold
Haustechnik Werk I
- 13. März**
Günter Josef Winkler
Cockpit-Modul
- 14. März**
Anton Kuspiel
Montage Getriebe
- 17. März**
Rolf Benz
Montagebereiche
Band 209/210
Henryk Stuppin
Fahrzeugauslieferung
Bochum
- 18. März**
Peter Hennig
Wagenendmontage und
-reparatur



Willi Hassinger



Wolfgang Henning



Rudolf Peter



Waldemar Strubel

- 19. März**
Rolf Rüdiger Grewing
Tür-Modul
Jürgen Sagromski
Tür-Modul
- 20. März**
Manuel Nogueiras-Fernandez
Hauptlackiererei
- 24. März**
Klaus-Dieter Neumann
Presswerk

- 25. März**
Dragan Marinkovic
Produktives Lagerwesen
Rohbau
Ahmet Kaptanoglu
Montagebereiche
Band 209/210
Helmut Schlemper
Montageband
Fertigmontage
- 28. März**
Mehmet-Ali Cakmakci
Presswerk

TERMINSACHE

11. März: Um 9.00 Uhr beginnt in der Werner-Aßmann-Sporthalle die **Betriebsversammlung** für die Mitarbeiter von **Opel Eisenach**.

11./12. März: Auf den Parkplätzen vor Tor 1 veranstalten die **Opel Werke Bochum** zusammen mit der Deutschen Motor Sport Jugend das **14. NRW-Motorsport-Jugendtreffen** als Saisonöffnung für alle Kart-Slalom-Fahrer.

18. März: In der Zeit von 9.00 bis 13.00 Uhr bieten Mitarbeiter auf dem Parkplatz 1 in **Kaiserslautern** ihre **Jahreswagen** zum Verkauf an.

20. März: Im Rahmen der **Jazz-Fabrik** gastiert der berühmte Gitarrist **Mike Stern** in Rüsselsheim. Das Konzert beginnt um 20.30 Uhr in der Werks-halle A1. Eintrittskarten gibt es im Stadttheater und den Stadtbüros.

25. März: Um 8.00 Uhr beginnt in der Dortmunder Westfalenhalle die **Betriebsversammlung** für die Kollegen aus **Bochum**.

25. März: Erstmals findet auch die **Rüsselsheimer Betriebsversammlung** an einem Samstag statt. Beginn ist um 8.30 Uhr wie gehabt im Gebäude M 60. Für eine Kinderbetreuung ist in der Kantine des neuen Ausbildungszentrums an der Mainzer Straße gesorgt.

25. März: Last but not least treffen sich auch die Pfälzer Mitarbeiter zur **Betriebsversammlung**. Start in **Kaiserslautern** ist um 8.30 Uhr in der Nordtribüne des Fritz-Walter-Stadions.

25. März: Unter dem Motto „Highlights aus den Jahren 1959 und 1974“ steht in der Rheingoldhalle in Mainz die **Rüsselsheimer Jubilarfeier**. Eingeladen sind die Mitarbeiter, die zwischen 1. Januar und 31. Dezember 1999 ihr 25- oder 40-jähriges Jubiläum gefeiert haben.

26. März: Im Museum der Stadt Rüsselsheim startet um 14.30 Uhr eine Führung durch die Ausstellung „**130 Jahre Industrie-Architektur der Opel-Werke**“.

31. März: „Bretagne – Küste im Wind“ heißt der **Dia-Vortrag**, in dem Dr. Martin Schulte-Kellinghaus und Erich Spiegelhalter um 20.00 Uhr im Deutschordensaal der Kreissparkasse **Kaiserslautern** Aufnahmen von der französischen Küstenlandschaft zeigen. Der Eintritt ist frei.

1. April: Im Mitarbeiter-Restaurant N 50 (Opel Live) startet in der Zeit von 10.00 bis 15.00 Uhr das **Opel-Schnellschachturnier** für den **Standort Rüsselsheim**. Anmeldeformulare gibt's bei der Internen Kommunikation (Telefon 73704). **Meldeschluss ist der 17. März.**

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

- Reinhold Frisch**, geb. 08.09.42, gest. 17.12.99 ITEZ
- Hermann Steffan**, geb. 05.05.40, gest. 22.12.99 Fertigung
- Herbert Reeg**, geb. 11.11.47, gest. 11.01.00 Fertigung
- Wilfried Krieger**, geb. 26.02.49, gest. 29.01.00 ITEZ PE Motorenentwicklung
- Werner Bruttger**, geb. 14.03.39, gest. 30.01.00 ITEZ
- Wolfgang Engel**, geb. 03.04.52, gest. 09.02.00 MPKE

Bochum

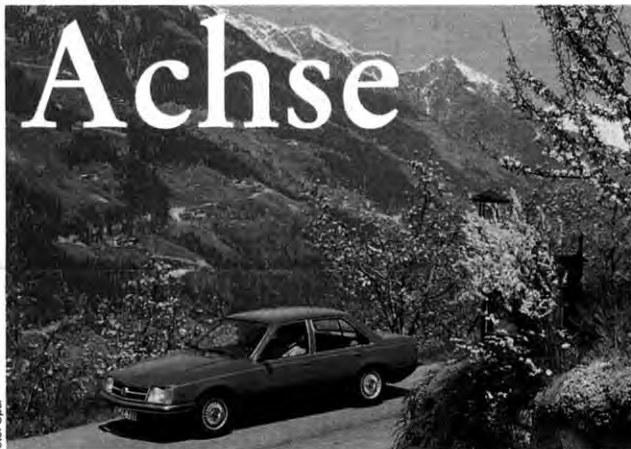
- Hermann-Josef Kreimeyer**, geb. 11.01.58, gest. 05.02.00 Motoren-Endaufüstung
- Bernd Lange**, geb. 26.08.47, gest. 09.02.00 Energieanlagen Werk II
- Joachim Waniek**, geb. 04.08.53, gest. 10.02.00 Montageband Fertigmontage
- Manfred Österreich**, geb. 23.09.42, gest. 14.02.00 Werkzeuginstandhaltung Presswerk
- Roman Trembaczowski**, geb. 27.02.58, gest. 17.02.00 Transportfahrer Assembly-Bereich

Auf Achse

Commodore-Fest

Rüsselsheim (Jan). Mit dem Klassiker auf die Reise in die Antike. Unter diesem Motto veranstaltet der Opel Commodore B-Club Deutschland diesen Sommer eine Oldie-Fahrt nach Serres in Griechenland. Eingeladen zum Alt-Opel-Treffen bei den Hellenen sind alle Fahrer eines Commodore B oder C bis zum Baujahr 1983.

Auf dem gemeinsamen zweiwöchigen Programm – individuelle Verlängerungen sind natürlich möglich – stehen unter anderem ein Autokorso durch Serres, eine Oldtimer-Parade zusammen mit griechischen Oldie-Fans, ausgiebige touristische Ausflüge zwecks Kennenlernen von Land und Leuten und natürlich jede Menge Benzinsprache.



Ausfahrt: Der Commodore-Club fährt im Sommer nach Serres

Das erste Ziel ist Thessaloniki. Dorthin geht es aber nicht per Schiff, sondern mit dem Autoreisezug. Abfahrt ist am Samstag, den 26. August, in Villach (Österreich). Die Meldefrist endet am 15. März.

Wer sich für die Reise interessiert, bekommt bei Peter Brecht, dem 2. Vorsitzenden des Commodore B-Club, Telefon und Fax 07192/3240, nähere Infos. Vorbuchungen sind möglich bei Vergina Reisen in Backnang, Telefon 07191/72350 oder Fax 66498.

Brenzliches Buch

Rüsselsheim ist die Keimzelle des Raketenantriebs

Rüsselsheim (Jan). Für sein Buch „Projekt RAK – Das Raketenzeitalter begann in Rüsselsheim“ hat Klaus F. Filthaut jede Menge Zündstoff gesammelt. Auf 244 Seiten präsentiert der Autor die Anfänge des Raketenantriebs bis hin zu Plänen vom „Vorstoß in den Weltraum“.

Die Geschichte findet ihren Anfang bei Opel in Rüsselsheim. Dort stellten Wilhelm Sander und Fritz von Opel seit 1927 umfangreiche Versuche im Umgang mit Raketen an, die schließlich, ein Jahr später, in der legendären RAK 2-Rekordfahrt auf der Berliner Avuspiste gipfelten. Den folgenden, weni-

ger bekannten Experimenten mit einer Sprengstoff-befeuerten Motoclub widmet Filthaut ebenso Raum wie den Erfahrungen, die man bei Opel mit Fahrrädern und auf der Schiene machte. Zeichnungen und Fotos zeigen den oft dramatischen Verlauf der Fahrten, von denen nicht wenige mit einem riesigen Knall endeten.

Bisher unveröffentlichte, historische Dokumente und Konstruktionspläne verdeutlichen zudem, wie sich die Konstrukteure den revolutionären Antrieb per Rakete vorstellten und auf welche Art und Weise der Weg von der Erde in die Luft führte. Dabei werden auch Erfinder und Erfindungen prä-

sentiert, sogar der erste – unter strengster Geheimhaltung – durchgeführte Test Fritz von Opels mit einem bemannten Flugzeug mit Flüssigkeit-Raketenantrieb.

Was Filthaut an Informationen zusammengetragen hat, dabei spannend und unterhaltsam formuliert, ist beachtlich. Das Buch endet mit der Rekonstruktion des RAK 2 im Jahre 1968. „Projekt RAK – Das Raketenzeitalter begann in Rüsselsheim“ kostet 98,50 Mark und ist im Aero-Verlag, Postfach 126, 85236 Petershausen, erschienen. Dort gibt es das Buch bis zum 31. Mai zum Subskriptionspreis von 75 Mark plus Versandkosten. ■



Jede Menge Zündstoff: Das Raketenbuch

WER FÄHRT MIT?

Wörrstadt → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, AOH, Gleitzeit, Tel.: 0177/3053482

Limburg-Weilburg → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Tel.: 06471/951773

Dortmund-Hombruch → Bochum Werk 1, suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 0231/737630

Bensheim und Umgebung → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, 40 Std., Normalschicht, Tel.: 06251/77958

Oberwesel → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06744/7282

Taunusstein → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, Tel.: 06128/43347

Brombachtal Odw. → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Normal-Gleitzeit, Tel.: 06142/34346 oder 0172/8166827

Bad Kreuznach → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, Getriebebau, Tel.: 0671/63851 oder 0171/2385120

Gau-Odernheim → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, P8/60, Tel.: 06733/6497

Saulheim → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht, Gleitzeit, Portal egal, Tel.: 06732/61928 oder 0173/3542609

Pfungstadt → Rüsselsheim, Früh- und Spätschicht, Portal 8, Schicht A, Tel.: 06157/83205

Ingelheim → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Schicht A, Tel.: 06132/84894

Niederbrechen → Rüsselsheim, Fahrgemeinschaft sucht Mitfahrer, Schicht B, Tel.: 06438/6974

Alt aber oho

AvD-Histo Monte: Gesamtsieg für Opel

Mit einem Gesamtsieg für Opel endete die achte AvD-Histo-Monte: Auf einem Kadett B Rallye von 1970 eroberten Reinhard Stahl (Wenden) und

Beifahrer Peter Göbel (Korb) den ersten Platz bei diesem bereits traditionellen Wettbewerb für historische Rallye-Autos.



Foto: Opel

Rüsselsheim/Monte Carlo (pui). Alle sechs auf dem Nürburgring gestarteten Opel-Fahrzeuge erreichten nach sieben Tagen das Ziel in Monte Carlo, fünf Opel-Teams platzierten sich auf den ersten 13 Plätzen im Feld der 52 Teilnehmer und gewannen damit auch die Mannschaftswertung.

Reinhard Stahl hatte bereits im Vorjahr mit seinem vierten Gesamtrang einen maßgeblichen Anteil am Opel-Sieg in der Markenwertung. In diesem Jahr unterstrich der Opel-Händler auf den 2.200 anspruchsvollen Kilometern der Histo-Monte sowohl seine fahrerischen Qualitäten als auch die enorme Zuverlässigkeit des sportlichen Kadett von 1970.

Einen glänzenden vierten Gesamtrang erzielten der viermalige Rad-Querfeldein-Weltmeister Klaus-Peter Thaler

(Gevelsberg) und Co-Pilot Jochen Berger (Rüsselsheim). Mit dem Ascona A von 1974, jenem Fahrzeug, mit dem der Regensburger Walter Röhl vor 26 Jahren zusammen mit Jochen Berger als „Co“ Rallye-Europameister wurde, bewies Thaler, der 1999 im 240 PS-Astra Vizemeister im Nürburgring-Langstreckenpokal wurde, auch sein Können fernab der geliebten Nordschleife auf schwierigen Rallye-Pfaden. Thaler/Berger konnten im Ziel sogar den Sieg in ihrer Klasse feiern.

„Es war beeindruckend zu sehen, wie viele Emotionen der ehemalige Röhl-Ascona bei den zahlreichen Zuschauern immer noch auslöst“, schilderte der 50-jährige Klaus-Peter Thaler seine Eindrücke. „Dieses Auto ist nach wie vor sehr gut zu fahren, war vor allem auf den kurvenreichen Strecken in sei-

nem Element und dabei zuverlässig wie ein Uhrwerk.“

Beeindruckt zeigte sich der ehemalige Rad-Profi nicht nur vom Ascona A, sondern auch von seinem Beifahrer. „Jochen Berger lieferte eine Lehrstunde in Sachen Organisation“, so Thaler. „Gerade bei der Histo-Monte ist der Beifahrer von größter Bedeutung, und Jochen Berger hat mir gezeigt, was ein Co-Pilot im Cockpit und auch neben der Strecke leisten muss.“

Mit einem Manta 400 aus dem Jahr 1984 erreichten die Berliner Heidi Hetzer und der ehemalige Deutsche Rallye-Meister Reinhard Hainbach aus Schotten den sechsten Gesamtrang und damit den zweiten Klassenrang hinter Thaler/Berger. Gesamtzehnte wurden Peter Steinfurth, Chefredakteur des Fachmagazins

„Oldtimer Markt“, und der ehemalige Deutsche Rallye-Meister Wulf Biebinger (Ludwigshafen), die ein Kadett C Coupé aus dem Jahr 1976 steuerten. Dieser Kadett stammt ebenso wie der Ascona A von Thaler/Berger aus dem Oldtimer-Fundus des Unternehmens.

Den 13. Gesamtrang belegten Hartmut Schöffler und Richard Schilling (beide Homburg) auf einem Kadett B Rallye von 1967, auf Rang 35 erreichten Heinz Lappert (Münster) und Henning Lüdeker (Hamburg) mit ihrem Manta A Coupé von 1974 das Ziel im Fürstentum am Mittelmeer.

Gut vorbereitet ist halb gewonnen: Ex-Europameister Jochen Berger (r.) und seine Kollegen legten ordentlich Hand an



Lese-Angebot

Neues Start-Heft erscheint Mitte März



Formschön: Das neue Start-Magazin

Rüsselsheim (jh). Neues Jahr(-tausend), neues (Lese-)Glück: Mitte März erscheint die erste 2000er Nummer des Opel-Kundenmagazins „Start“.

Die wichtigsten Themen im Überblick: Das neue Astra Coupé wird ausführlich vorgestellt. Dazu erscheint eine Reportage über die Coupé-Testfahrten und ein Porträt der Motorenentwicklerin Rita Forst. Im Lese-Angebot sind

auch Storys über den Agila, den Zafira als Allradstudie sowie den Omega V8.

Für Nostalgiker findet sich eine Geschichte über drei edle Bitter Diplomat. Reisefreunde werden Spaß an der Beschreibung einer Tour mit einer Draisine durch die Uckermark haben und Fußball-Freunde fiebern dem Interview mit Bayern-Trainer Ottmar Hitzfeld entgegen.

Das alles – und noch viel mehr – gibt's auf 98 Seiten. Wie immer für zwei Mark im Angebot der Propeller AG.

Uwe Kamps ist als Torwart für seine herausragenden Reflexe auf der Linie bekannt. Kein Wunder also, dass er auf der Straße ein souveränes Fahrverhalten verlangt. „Und das bietet mir der Zafira“, lobt

der 35-Jährige seinen neuen Compact-Van. Zusammen mit seiner Lebensgefährtin Anke und seiner zwei Jahre alten Tochter Elena nahm Kamps, seit 18 Jahren Torhüter in Diensten von Borussia Mönchengladbach, seinen Zafira beim lokalen Vertragshändler Dresden in Empfang.



Foto: Opel



Modell-Mekka

„Automania“ zum zweiten Mal bei Opel Live

Rüsselsheim (jh). Schöne Autos müssen nicht unbezahlbar sein – sofern sie etwas kleiner sein dürfen. Dies ist eine der Lektionen, die die Besucher der Modellautobörse im Dezember letzten Jahres mit nach Hause nahmen. Jetzt kommt es zur Neuaufgabe: Am 11./12. März ist die

2. Internationale Modellautobörse „Automania“ bei Opel Live zu Gast.

Für Liebhaber und Sammler klassischer Modellautos ist die „Automania“ ein Eldorado. Über 100 Aussteller bieten Modellautos aus Blech, Guss und Plastik zum Tausch oder Kauf an. Alle

Marken und Preislagen in diversen Maßstäben und Ausführungen kommen bei Opel Live auf die Tische. Eine reiche Auswahl an Pins, Badges und Prospektent runden das Angebot ab.

Als weitere Höhepunkte des Wochenendes sind eine große Carrera Slotcarbahn geplant sowie eine Schaulage des MSC Bischofsheim mit ferngesteuerten Flitzern. Als Service bietet der Veranstalter zudem das kostenlose und unverbindliche Schätzen mitgebrachter Modellraritäten. Der Eintritt zur „Automania“ ist frei. Der Termin: 11. und 12. März von 10.00 bis 17.00 Uhr bei Opel Live.



Foto: Opel

Klein, aber fein: Modellautos für Groß und Klein

BLITZLICHT

Kurt-Josef Höhn

Kaiserslautern (es). Kurt-Josef Höhn ist einer, auf den man sich verlassen kann. Das ist bei der Werksicherheit in Kaiserslautern bekannt, wo der ausgebildete Berufsfeuerwehrmann bereits seit 1979 seinen Dienst tut, aber auch bei der Bundeswehr. Die nämlich verlieh dem Feldwebel der Reserve jetzt die Bundeswehr-Verdienstmedaille.

Dabei war er auf einen besonderen Werdegang beim Militär eigentlich nie sonderlich erpicht gewesen. „Die Arbeit machte mir Spaß, auch der gute Kontakt zu den Kameraden hat immer eine Rolle gespielt – ansonsten hat sich alles einfach so ergeben“, erzählt er.



Foto: Wenzel

Als Wehrpflichtiger war er 1973 zum Bund gekommen. In Zweibrücken bediente er als Pionier in einem Maschinenzug Planiermaschinen und Feldbearbeitungsgeräte. Nach 15 Monaten Grundwehrdienst wurde er Reservist und wechselte vom Heer zur Luftwaffe.

Alle Jahre flattert ihm nun per Post ein Einberufungsbescheid ins Haus. Dann wird die Ausrüstung gepackt und auf geht's, rund 850 Kilometer längsseits durch Deutschland nach Rostock-Lage zum Jagdbombergeschwader Steinhoff, wo er für ein paar Tage als Flugplatzfeuerwehrmann seinem Vaterland einen Dienst erweist. In dieser Eigenschaft ist der ehemalige Hauptgefreite bis zum Feldwebel aufgestiegen.

Wie viele Wehrübungen er schon hinter sich hat, weiß er gar nicht so genau zu sagen – „so zehn werden es bestimmt gewesen sein“. Er weiß auch gar nicht so genau, wer ihn jetzt für die Bundeswehr-Verdienstmedaille vorgeschlagen hat. Er hat lediglich einen konkreten Verdacht: „Meine Kameraden vom Reservistenverein Otterbach“. Bei denen nämlich fungiert der Schallodenbacher als Zweiter Vorsitzender.

Zum General wird er wohl nicht mehr aufsteigen. Mit 48 Jahren dürften nicht mehr allzu viele Wehrübungen für ihn anstehen. Aber die, die anfallen, werden abgeleistet. Weil man sich eben auf ihn verlassen kann.