Opel Post

Zeitung für Mitarbeiter

Ausgabe 4
12. April 2000

Klein nur bei den Kosten

Neuer Corsa kommt

Der Countdown läuft: Im Herbst 2000 feiert die dritte Generation des weltweit meistverkauften Kleinwagens ihre Premiere: Der von Grund auf neu konstruierte Corsa ist ein gutes Stück erwachsener und moderner geworden, aber dennoch auf den ersten Blick als Nachfolger des bisherigen Millionensellers zu erkennen

Foto: Opel

Corsa der Dritte: Der Nachfolger setzt in seiner Klasse neue Maßstäbe

Rüsselsheim (pui). Der kompakte neue Corsa bietet deutlich mehr Innenraum als seine Vorgänger, insbesondere eine größere Schulterfreiheit, und verfügt mit 2 491 Millimetern über den längsten Radstand seiner Fahrzeugklasse. Für Bestwerte bei Sicherheit und Qualität sorgt unter anderem die gegenüber dem Vorgänger um rund 33 Prozent steifere sowie vollverzinkte Karosserie.

Die Aerodynamik (c_W = 0,32) garantiert im intelligenten Zusammenspiel mit den sechs Ecotec-Vierventil-Motoren niedrige Verbrauchswerte. Die beiden Direkteinspritzer-Turbodiesel zum Beispiel begnügen sich im MVEG-Normverbrauch mit 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer. Die jetzt 43 kW/58 PS starke Einstiegsvariante Corsa 1.0 verbraucht 5,6 Liter Super.

Spitzenmodell ist künftig der Corsa GSi mit 1,8 Liter Hubraum und 92 kW/125 PS, der damit auf eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h kommt. Alle Benzinmotoren erfüllen die Euro 4- beziehungsweise die D 4-Abgasnorm und damit die Voraussetzung für entsprechende Steuervorteile.

Eine exzellente Straßenlage verspricht das neue DSA-Fahrwerk (Dynamic SAfety) für den Corsa. Ein geschlossener Fahrschemel sorgt für eine Entkopplung von Antriebseinheit und Vorderachse, was vor allem dem Schwingungs- und Akustikkomfort zugute kommt.

Den Klassenmaßstab neu definiert neben dem Fahrverhalten auch das Ausstattungsangebot. Es reicht von der erstmals bei Opel eingesetzten „Easytronic" (automatisiertes Schaltgetriebe) über ein hoch modernes, in dieser Fahrzeugklasse einzigartiges Infotainment-Center mit vorne im Gerät integriertem 4-fach-CD-Wechsler, Radio, Telefon und Navigation bis zur Sitzbelegungserkennung auf der Beifahrerseite.

Klein ist der Corsa nur noch bei den Unterhaltskosten. So sind Ölwechsel beispielsweise lediglich alle 30 000 Kilometer fällig, die Versicherungseinstufung setzt Bestmarken, und die Garantie gegen Durchrostung erstreckt sich über zwölf Jahre.

Lesen Sie zum neuen Corsa auch unseren Bericht auf Seite 9.

Aufsichtsrat ernennt neue Vorstände

Andrej Barčák wird Vorstand Vertrieb und Service, Walter G. Borst wird Vorstand Finanzwesen

Der Opel-Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 28. März Entscheidungen über die künftige Zusammensetzung des Vorstands getroffen. Insgesamt wird das Gremium aus neun Mitgliedern bestehen.

Fotos (2): Opel

Bald in neuer Verantwortung: Andrej Barčák (l.) und Walter G. Borst

Rüsselsheim (pui). Andrej Barčák, 53, wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2000 zum Mitglied des Vorstands ernannt. Er übernimmt das neu geschaffene Ressort Vertrieb und Service. Der an der Technischen Universität in Prag zum Ingenieur ausgebildete Manager verfügt über 25-jährige internationale Erfahrung im Automobilgeschäft, darunter auch Tätigkeiten in Großbritannien und den USA. 1990 wechselte er zu General Motors Europa und seit 1998 ist er als Exekutivdirektor für Vertrieb, Marketing sowie Teile und Zubehör für Zentral- und Osteuropa zuständig.

Mit seiner Ernennung findet eine Reorganisation der bisher getrennten Bereiche Vertrieb/Marketing und Service statt, die nun in einem Vorstandsressort zusammengefasst werden. In diesem Zusammenhang scheidet Klaus B. Bapp, 56, seit dem 1. April 1993 Vorstand Service, zum 30. April 2000 im gegenseitigen Einvernehmen aus dem Unternehmen aus.

Manfred L. Wolf, 62, seit dem 1. Dezember 1997 Mitglied des Vorstands für das Ressort Qualitätssicherung, geht auf eigenen Wunsch zum 1. April 2000 in den Vorruhestand. Wolf war in dieser Zeit für eine der größten Qualitätsoffensiven der Marke Opel verantwortlich. Nach den erzielten deutlichen Fortschritten werden die Qualitätsanstrengungen bei Opel mit neuen Strukturen unvermindert fortgeführt. Ein neuer Direktor für Qualitätssicherung wird zu einem späteren Zeitpunkt ernannt.

Finanzvorstand Hennig A. Klages, 61, wird zum 1. Oktober 2000 in den Vorruhestand treten. Mit Wirkung zum gleichen Zeitpunkt hat der Aufsichtsrat Walter G. Borst, 38, als Nachfolger von Klages zum Mitglied des Vorstandes ernannt. Borst ist Amerikaner deutscher Abstammung und wurde in Detroit geboren. 1987 erlangte er an der Stanford University den Grad eines „Master of Business Administration". Nach verschiedenen Funktionen im Finanzstab von GM war Borst von '95 bis '97 Comptroller des Werks Rüsselsheim. Zuletzt arbeitete er als Assistant Treasurer für GM in New York.

„Das Ziel der heute getroffenen Entscheidungen des Aufsichtsrates ist eine nachhaltige Straffung der Vorstandsarbeit bei Opel. Die Neustrukturierung der Bereiche Vertrieb und Service sowie Qualitätssicherung schafft hierfür erfolgversprechende Voraussetzungen", erklärte der Aufsichtsratsvorsitzende Hans Barth nach der Sitzung. Barth dankte im Namen des gesamten Aufsichtsgremiums allen ausscheidenden Vorstandsmitgliedern für ihre langjährige und äußerst erfolgreiche Arbeit für das Unternehmen.

Vorstandschef Robert W. Hendry sagte dazu ergänzend: „Die Gründe für die Zusammenführung von Vertrieb und Service liegen in einer besseren Unterstützung der Händlerbetriebe. Die neue Organisation wird von unseren Vertriebspartnern begrüßt."

GANZ KURZ

Das Astra Coupé wurde von einer internationalen Jury zum „Schönsten Automobil der Welt" gewählt. Die Jury besteht aus Journalisten, Künstlern und Designern.

O'Key Supertrans, eines der größten bulgarischen Taxi-Unternehmen, hat in Rüsselsheim 600 Vectra bestellt. Die Fahrzeuge werden zwischen April 2000 und Mai 2001 in vier Tranchen geliefert.

Das Opel Team Irmscher setzt bei den Rennen zum Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM) einen von acht Astra V8 Coupé ein.

Mit einem vielseitigen Programm zum Thema Umwelt beteiligt sich Opel an der Landesgartenschau, die am 20. April in Kaiserslautern beginnt.

Die nächste Opel Post ist für den 10. Mai 2000 geplant. Anzeigenschluss ist der 19. April.

Aus dem Unternehmen

Rund 1 200 Mitarbeiter aus dem Powertrain-Bereich warfen beim Infotag einen Blick über den Tellerrand.

Seite 2

Aus den Werken

„Fuchs, Du hast die Gans gestohlen" gehört für die Bochumer Produktionsmitarbeiter zum Andon-Alltag.

Seite 6

Technik & Produkte

ITEZ-Ingenieure haben mit einem Kunststoff-Airbaggehäuse einen weiteren Werkstoff-Kreislauf geschlossen.

Seite 13

Personal & Service

Die Rüsselsheimer Opel-Jahrgänge '59 und '74 trafen sich in Mainz zur Jubilarfeier 2000.

Seite 16

RANDBEMERKUNG

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

für die Deutschen ist das Fernsehen noch vor dem Computer und dem Auto die wichtigste Erfindung des 20. Jahrhunderts. Die Marktforscher haben wieder unbarmherzig zugeschlagen. Übrigens: Rein zufällig wurde diese Umfrage vom Werbezeitenvermarkter der ProSieben-Gruppe in Auftrag gegeben.

Doch wir wollen nicht kleinlich sein. Sollte sich das Auto in der Wertschätzung der Deutschen mit Waschmaschine und Internet einen nachgeordneten Rang teilen, nehmen wir das so hin. Wir Deutschen haben eben ein sonderbar abstraktes Verhältnis zu all dem, was uns selbstverständlich ist. Es sei denn, es macht Spaß – so wie die TV-Spaßmacher, die jetzt sogar den nationalen Schlagerolymp erklimmen – nur aus „Spaß", versteht sich.

Dabei liefert den besten Spaß immer noch die Realität. Etwa in St. Tönis bei Krefeld. Dort schoss ein 19-jähriger Opel-Fahrer die Straße entlang wie ein geölter Blitz. 642 km/h Spitze bescheinigte die Polizei dem jungen Mann. Ob es an der Strecke lag – bekanntlich kommt die Landschaft am Niederrhein, wo schon Maulwurfhügel ein Gipfelkreuz tragen, ohne allzu viele Erhebungen aus – oder an dem hochgezüchteten 1,3 Liter-Aggregat in dem 14 Jahre alten Kadett, diese Frage stellte sich die zuständige Behörde nicht. Eine Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 592 km/h macht laut Vorschrift und Gebührenkatalog 30 Mark.

Dass ein Kadett, obwohl rot wie Schumachers Renn-Bolide, das nicht geschafft haben kann, sah schließlich auch die Polizei ein. Ein Tippfehler sei schuld, denn die gemessene Geschwindigkeit werde manuell in den Computer eingegeben und da hatte sich eine zusätzliche „2" eingeschlichen. Geblitzt worden sei der Wagen nämlich mit 64 km/h, wie die Polizei auf Nachfrage zugab.

Das ist das pralle Leben, gegen das die Maschendrahtzaun-Spaßmacher, die x-te Winnetou-Wiederholung und die 500. Lindenstraße eine müde Nummer bleiben. Nichts gegen einen gemütlichen TV-Abend. Aber: Auch das richtige Leben kann richtig komisch sein, manchmal sogar dank Autos.

In diesem Sinne frisch ans Werk.

Ihre Redaktion

Gas gegeben

Infotag von Powertrain-Engineering

Wer interne Kommunikation ernst nimmt, muss sich nicht wundern, wenn die Neugier steigt. Beim mittlerweile 3. Infotag von Powertrain-Engineering spitzten 1200 Mitarbeiter die Ohren – eine „Wahlbeteiligung" von 90 Prozent.

Rüsselsheim (jh). Einen ganzen Tag lang war das Auditorium von Opel Live so richtig in Bewegung: Die Antriebsspezialisten aus dem ITEZ nutzten in drei „Schichten" die Gelegenheit, sich bei einem Blick über den Tellerrand mit der Arbeit von Kollegen und Zukunftsprojekten des Bereiches auseinanderzusetzen. Dazu gab's Diskussionen und im Rahmen einer kleinen Ausstellung auch Einiges zu sehen.

Eckhard Zickwolff, Regionaler Powertrain Direktor Europa, erinnerte in seinem Einführungsvortrag noch einmal an die zahlreichen Projekte, die der Bereich im vergangenen Jahr auf den Weg gebracht hatte. Dazu zählten allein sieben Produktionsanläufe sowie die Standortentscheidung für den Bau des F 40-Getriebes in Rüsselsheim.

Er merkte aber auch selbstkritisch an, dass es „uns nicht gelungen ist, den Business Plan zu einem akzeptierten Werkzeug der Mannschaft zu machen". Auf Grund dieser Erfahrungen sei man jetzt dabei, die Zielvorgaben konkreter zu fassen, um dieses Jahr ein besseres Ergebnis als 1999 zu erreichen.

Dazu beitragen solle auch eine Organisationsneuerung, auf die Zickwolff ausführlich einging. Das Konzept des Programmmanagements sehe vor, dass es zusätzlich zu den Verantwortlichen der verschiedenen Powertrain-Fachbereiche wie etwa ME, PE und Qualität künftig auch Programmmanager gebe, die sich um einzelne Produktgruppen kümmern.

Ihre Aufgabe werde es sein, so Zickwolff, den Einsatz der produktübergreifenden Organisation so zu koordinieren, dass die Arbeit an den einzelnen Projekten geordneter und damit effizienter ablaufe. Dabei gehe es nicht darum, den Fachbereichen Kompetenzen streitig zu machen. „Der Schwerpunkt der Programmmanager liegt im Projektmanagement, nicht in der Lösung von Sachfragen."

Wobei letztere auch nicht gerade weniger werden. Umso erfreuter zeigte sich der Powertrain-Direktor darüber, dass sein Bereich grünes Licht für die Rekrutierung von rund 50 neuen Mitarbeitern bekommen habe. Diese würden mithelfen, die vielen ehrgeizigen Zukunftsprojekte des Bereiches zu verwirklichen.

Details der aktuellen Aufgaben und einen Blick in die Zukunft gewährten im Anschluss an Eckhard Zickwolff eine Handvoll Powertrain-Experten mit diversen Fachvorträgen. Und viele hatten ihre Arbeit gar mitgebracht. Die so zusammengekommene Ausstellung regte viele Ingenieure und Techniker zusätzlich zu reger Diskussion und projektübergreifendem Gedankenaustausch an. Die Neugier war geweckt. ■

Foto: Brausse

Anschauungsunterricht: Viele Mitarbeiter nahmen beim Powertrain-Infotag die gezeigten Exponate unter die Lupe

Opel-WM ab Juni

Rüsselsheim (jh). Hobbykicker – putzt schon mal Eure Schuhe! Denn so langsam wird's ernst: Bis zum 28. April müssen sich alle Teams für die Fußball-Werksmeisterschaft 2000 angemeldet haben.

Wie in jedem Jahr ermitteln auch in diesem Sommer die fußballernden Mitarbeiter aller vier deutschen Opel-Standorte ihren Meister. Hier die Turniertermine und die verantwortlichen Organisatoren aus den Werken:

- **→ Rüsselsheim 17./18. Juni Astrid Maurer, Tel. 72923**
- **→ Bochum 17./18. Juni Norbert Held, Tel. 3866**
- **→ Kaiserslautern 3. Juni Dr. Gudrun Langer, Tel. 2965**
- **→ Eisenach 1. Juli Christine Möbs, Tel. 1810.**

Foto: Opel

Die Standortsieger aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Eisenach werden dann später im Jahr – wahrscheinlich wieder bei den Bayern in München – den deutschen „Opel Werksmeister 2000" untereinander ausspielen.

Ausbildungsabgabe

10 000ste Technikspende überreicht – Nutznießer ist die Jugend

Mainz/Rüsselsheim (jan). Die Förderung der schulischen und beruflichen Ausbildung auch außerhalb der Werksgrenzen hat bei Opel Tradition: Jetzt wurde die 10 000ste Technikspende übergeben. Zum Jubiläum überreichte Vorstandsmitglied Horst P. Borghs dem Präsidenten der Handwerkskammer Rheinhessen, Karl Josef Wirges, in Mainz den Schlüssel zu einem nagelneuen Omega 2.2 16V.

Landauf, landab sorgt Opel mit seinen Technikspenden bei Universitäten, Berufsschulen und Ausbildungsstätten für Freude bei Lehrkräften und Nachwuchs. Seit Jahrzehnten stiftet das Unternehmen Aggregate oder gar komplette Autos zu Schulungszwecken.

Von der Bremse bis zum Zylinderkopf, vom Scheinwerfer bis hin zum Turbodiesel reicht die Palette des Trainings- und Lehrmaterials. Allein 1999 erhielten rund 140 Institutionen 634 Sachspenden. Auch künftig will sich das Unternehmen in Geberlaune zeigen, schließlich müsse die fachliche Qualifikation stets an der Praxis orientiert sein und sich auf dem neuesten Stand der Technik befinden, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, wie Borghs betonte. „Als einer der aktivsten nationalen Technikspenden will Opel mit seinem Engagement in einen der wichtigsten Standortfaktoren von Deutschland investieren: die schulische und berufliche Ausbildung von Jugendlichen."

So spendables Verhalten kommt an: Zur Jubiläumsfeier reiste eigens der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage an, um Opel für seine Förderung auf dem Gebiet der Bildungsarbeit zu danken. ■

Foto: Liebscher

Jubiläums-Spende in Mainz: Hans-Artur Bauckhage, Karl Josef Wirges und Horst P. Borghs (v.l.)

Beiträge erhöht

Kranken-Zuschuss-Kasse mit neuen Sätzen

Rüsselsheim (ml). Die Kranken-Zuschuss-Kasse (KZK) von Opel erhöht zum 1. Mai 2000 die Beiträge. Aktive Mitglieder zahlen künftig sechs statt wie bisher vier Mark. Bei den Rentnern steigt der Beitrag von bisher sechs auf neun Mark. Für Mitglieder, die keinen Beitragszuschuss durch ihr Trägerunternehmen erhalten, erhöht sich der Beitrag von acht auf zwölf Mark. Auszubildende zahlen jeweils die Hälfte.

Nach Auskunft des geschäftsführenden Vorstands, Frank Liedtke, sei die Beitragserhöhung notwendig geworden, weil das Interesse an alternativen Heilmethoden, wie zum Beispiel homöopathische Behandlungen, in den letzten Jahren stark zugenommen habe. Gerade dieser Leistungsbereich wird von der KZK, einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, angeboten. Die KZK sei damit eine ideale Ergänzung zu den Leistungen der BKK als gesetzliche Krankenkasse, betont Liedtke. ■

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.

Tolle Arbeit geleistet

Chairman's Honors Award geht an ein 21-köpfiges Team aus Rüsselsheim

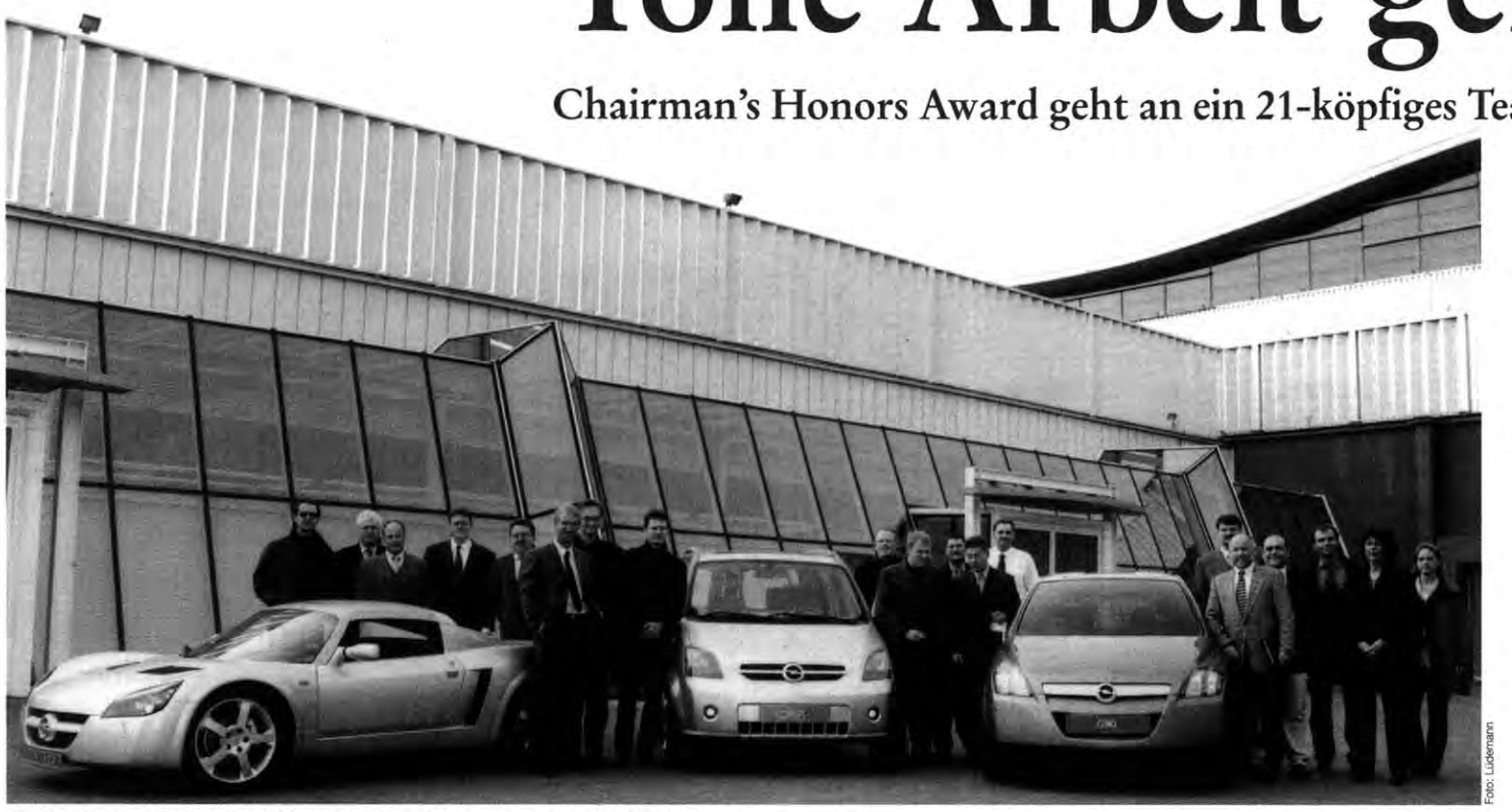


Foto: Lüdemann

Hochachtung: Für ihre Arbeit an diesen drei Fahrzeugen bekommt das New Car Concept Team die höchste GM-Auszeichnung überreicht

Zu den 50 Arbeitsgruppen aus der ganzen Welt, die mit dem Chairman's Honors Award für 1999 bedacht werden, gehört auch das Rüsselsheimer „New Car Concept Team". Dahinter verbirgt sich eine 21-köpfige Gruppe aus Vorausentwicklern des ITEZ, Mitarbeitern von Manufacturing Engineering und Powertrain sowie Kreativen des Design. Sie alle haben an Concept A, Speedster und G90 mitgewirkt und werden dafür im Mai mit der höchsten Ehrung ausgezeichnet, die die Konzernmutter weltweit vergibt. Zu den Ausgezeichneten gehören (v.l.n.r.): Dominique Taffin, Robert Tyler, Oliver Metzger, Henning Habicht, Klaus Labbé, Niels Loeb, Stefan Lamm, Fredrik Backman, Matthew Noon, Stefan Arndt, Ernst-Peter Amat-Kreft, Frank Leopold, Uwe Süss, Ralf Wilfert, Gerhard Mathes, Raimund Blauth, Gerhard Köhler, Verena Wieneke und Angela Dudek. Nicht auf dem Foto, aber trotzdem ausgezeichnet sind Jim Das und Patrick Verhèe.

WorldWideWechsel

Internet-Auftritt „opel.de" mit frischem Erscheinungsbild

Rüsselsheim (pui). Im letzten Jahr wurde Opel für seine Website mehrfach ausgezeichnet. Trotzdem haben sich die Spezialisten für elektronische Medien noch einmal über den Internet-Auftritt hergemacht. Ergebnis: „opel.de" präsentiert sich noch informativer, nutzerfreundlicher und optisch attraktiver.

Kennzeichen der Homepage ist ein frisches Erscheinungsbild, das den selbstbewussten Auftritt der Marke Opel widerspiegelt. Die neue Struktur mit vereinfachter Navigation wird mehr denn je dem Anspruch gerecht, dem Nutzer sinnvolle Orientierungshilfen zu geben.

Neuer Auftritt: Auf der Opel-Homepage lässt sich jetzt noch einfacher navigieren

Das laut Abfrage-Analyse besonders stark genutzte Element der Homepage ist der Modell-Konfigurator, der als einziger in der europäischen Internet-Landschaft den direkten Preisvergleich zwischen allen erhältlichen Ausstattungs- und Motorvarianten erlaubt. Der Nutzer kann in Ruhe sein Wunschauto zusammenstellen und betrachten.

Hat er sich entschieden, stehen ihm verschiedene Kommunikationskanäle zur Kontaktaufnahme oder Bestellung offen. Mehr als 2 400 Websites der im Bundesgebiet aktiven Vertragshändler und Servicepartner sind integraler Bestandteil von www.opel.de.

Riesen-Resonanz

Betriebsrat lud zur ersten Samstags-Betriebsversammlung

Es war eine Premiere der besonderen Art – und das gleich in mehrfacher Hinsicht. Die erste Betriebsversammlung des Jahres fand an einem Samstag statt. Rund 8 500 Mitarbeiter kamen. Folge: Opel machte das erste Mal Schlagzeilen im Verkehrsfunk. Und die Versammlung war bunter als gewohnt, denn statt im grauen Arbeitsdress erschienen die Mitarbeiter im Freizeitlook.

Rüsselsheim (jh). Inhaltlich drehte sich die Versammlung um zwei zentrale Punkte: die Situation der Produktion und des Werkes in Rüsselsheim sowie die Auswirkungen der Beteiligung von GM an Fiat.

„Wie schaffen wir es, die Durststrecke bis zum Anlauf des neuen Werkes zu überstehen?", fragte Rudi Müller in die Runde. Angesichts zurückgehender Auftragseingänge für Vectra und Omega sei die Situation für die Beschäftigten in der Produktion „belastend", so Müller.

Personalvorstand Norbert Küpper versicherte, dass der Verkauf an Programmen arbeite, um die Fahrzeuge stärker am Markt zu positionieren. „Solange es hier aber keine Entlastung gibt, bleibt uns nur die Möglichkeit der Arbeitszeitflexibilisierung innerhalb des Korridors."

Mit einem umfangreichen Fragenkatalog zur jüngsten Allianz mit Fiat konfrontierte Müller die Geschäftsleitung. Mit Blick auf BMW und Rover erinnerte er daran, dass Allianzen und Übernahmen nicht immer nur Vorteile bringen.

Der Arbeitsdirektor erläuterte, dass Opel eine herausragende Rolle in der Allianz zukomme. „Wir gehen davon aus, dass wir zunächst Synergien in den Bereichen Einkauf, Motoren- und Getriebeentwicklung und -fertigung sowie in der Fahrzeugfinanzierung realisieren können", sagte Küpper. Darüber hinaus würden aber auch andere Geschäftsbereiche untersucht. Küpper betonte: „Entgegen anderslautenden Presse-Berichten gibt es keine Absprachen zur gemeinsamen Nutzung von Plattformen."

Eine besondere „Plattform" konnten die Mitarbeiter im Anschluss an die Versammlung bewundern: Volker Strycek und Joachim Winkelhock präsentierten der Belegschaft den neuen DTM-Rennwagen.

Nach rund drei Stunden endete die Versammlung mit „Standing Ovations" für Rudi Müller. Nach 44 Jahren Betriebszugehörigkeit wird er im Juni in den Ruhestand treten. „Für mich persönlich ist diese Betriebsversammlung die letzte in meinem Arbeitsleben", verkündete er nicht ohne Wehmut.

Mithilfe ist wichtig

Konzertierte Aktion gegen Diabetes – Auftakt mit „Zuckerhut"

Rüsselsheim (jh). Der Volkskrankheit Diabetes in einem gemeinsamen Projekt zu Leibe rücken wollen der Werksärztliche Dienst und die BKK. Startschuss war die Aktionswoche „Zuckerhut", die Anfang April in Rüsselsheim auf große Resonanz stieß. Im Rahmen dieser Aktionswoche wurde nicht nur viel Aufklärungsarbeit geleistet, sondern auch Mitarbeiter vom Werksärztlichen Dienst zu entsprechenden Untersuchungen, Therapien und Vorsorgemaßnahmen eingeladen.

Darüber hinaus sollen die Mitarbeiter mit ihren Familien in den kommenden Monaten über die Zuckerkrankheit informiert und vom Nutzen der Früherkennung überzeugt werden. Verteilt werden Broschüren, Handzettel und kostenlose Harntest-Streifen für einen ersten eigenen Test. Das kündigte Frank Liedtke, Vorstandsvorsitzender der BKK Opel, zum Auftakt des Projektes «Zuckerhut» an.

Jürgen Thiesen vom BKK-Landesverband Hessen hob hervor, jeder dritte Bundesbürger trage das Risiko, an der chronischen Stoffwechselstörung zu erkranken. Die Versorgung der Kranken sei noch verbesserungswürdig. Begleit- und Folgeerkrankungen wie Nierenversagen, Herzerkrankungen, Erblinden, Fuß- und Beinamputationen könnten zumindest abgeschwächt werden, wenn die Stoffwechseleinstellung und die Therapie der Risikofaktoren Übergewicht, fettreiche Ernährung und mangelnde Bewegung verbessert würden.

Derzeit leiden in Deutschland rund fünf Millionen Menschen an Diabetes, darunter rund 95 Prozent an dem Typ II, der vorwiegend von der Lebensmitte an auftritt und von einer ungesunden Lebensweise stark beeinflusst wird.

ZUCKERHUT
DIABETES erKENNEN UND HANDELN

Foto: Menhaff

Diabetes-Test: Zum Auftakt von „Zuckerhut" kamen zahlreiche Rüsselsheimer ins Opel-Forum

Auf TrakTour

Pfälzer Mitarbeiter startet unorthodoxe Spendenaktion

Ein Opel-Mitarbeiter in einem Porsche – und dann auch noch in der Opel Post abgebildet? Kaum zu glauben, ist aber hiermit wahr geworden: Schließlich geht es um einen guten Zweck.

Hoch-Sitz: Norbert Römer geht mit dem Porsche auf Reisen

Kaiserslautern (es). Genau betrachtet sitzt Norbert Römer gar nicht in einem Porsche, sondern auf einem – einem Porsche Traktor Super 38, Baujahr 1958. Mit dem will der 49-jährige Anlagenführer aus Lauterns DI-Dieselmotorenwerk ab 10. Juni gen Süden tuckern – nach Kalabrien, der Stiefelspitze Italiens. Warum gerade dorthin? „Weil Kalabrien fast genau 2000 Kilometer von Kaiserslautern entfernt ist und somit gut zum Millennium passt. Außerdem machen einige von uns dort gelegentlich Urlaub."

„Uns", das sind neben Norbert Römer noch insgesamt sieben Freunde, die sich sonntags zum Frühschoppen bei Siegfried Strack treffen, einem Landschaftsgestalter und begeisterten Traktorensammler. Der engagiert sich bei „Arque", einem Verein, der querschnittsgelähmte Kinder und Erwachsene unterstützt.

Gemeinsam brütete die Frühschoppenrunde die Idee dieser ungewöhnlichen „Trak-Tour" aus, mit der sie die Werbetrommel für den Verein rühren und ihm Spenden zukommen lassen wollen.

Mit Landesvater Kurt Beck und dem 1. FCK gewannen sie namhafte Schirmherren, ebenso machten sie mit verschiedenen öffentlichen Auftritten auf sich aufmerksam – unter anderem durften sie sich im voll besetzten Fritz-Walter-Stadion vorstellen.

Am 2. Juni organisiert das „Trak-Tour"-Team sogar ein „Pfälzer Open Air"-Konzert mit der regional populären „Lawerch Bänd" in der Erfenbacher Fuchsdell, dessen Erlös ebenfalls „Arque" zugute kommt. Dabei werden auch Reisen, Ballonfahrten und FCK-Dauerkarten verlost, die Sponsoren zur Verfügung stellen.

Rund 50 000 Mark an Spenden, so Norbert Römer, wollen die Treckerfahrer am Ende ihrer Aktion gesammelt haben. Kernveranstaltung bleibt aber der 2000 Kilometer-Trip, der alles andere als eine lockere „Fahrt ins Blaue" zu werden verspricht. Rund 200 Kilometer wollen die acht Fahrer pro Tag mit Traktor „Ferdi" runterreißen, sich dabei alle paar Stunden abwechseln – die jeweilige Freischicht ruht in einem Begleitfahrzeug. Wer weiß, wie Traktoren, ältere zumal, gefedert sind, kann sich ungefähr vorstellen, was da auf jeden Hosenboden zukommt.

Zumal es neben der reinen Fahrerei noch einige spezifische Aufgaben zu erledigen gibt – vom Warten des Traktors bis zum Verpflegen der Mannschaft und dem Ausgucken der Nachtquartiere. Diese Jobs teilen sich die Freunde je nach Qualifikation. Klar, dass Norbert Römer mit seinen 23 Opel-Dienstjahren zum „Technischen Kommando" gehört, das sich um „Ferdi" kümmert: „Ich habe alles an Ersatzteilen dabei, was sich problemlos mitnehmen lässt, vor allem Dichtungen."

Trotz der zu erwartenden Strapazen freut sich Römer auf den Trip – denn am Ende warten auch zehn Tage Urlaub in der Sonne Kalabriens. ■

Bochumer Montage weiter flexibilisiert

Bochum (pm). So flexibel wie das Auto zeigt sich das Werk, das es produziert. Da sich der Zafira immer mehr zum Bestseller entwickelt, werden in Bochum beide Montagelinien weiter flexibilisiert.
Bei der Modernisierung des Werkes wurde darauf geachtet, dass zwei Modelle auf einer Linie gefertigt werden können. Bisher war es allerdings nur eine Linie, die für die Fertigung von Astra und Zafira ausgelegt war. Jetzt wird auch die zweite Linie entsprechend umgebaut. Ziel ist es, die Produktion auf 50 Zafira pro Stunde zu erhöhen.
Vom Karosserie-Rohbau bis zur Endmontage muss die zweite Linie umgebaut werden, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Mit tatkräftiger Unterstützung der Fertigungsplaner aus Rüsselsheim wird das 20 Millionen Mark-Projekt organisiert und durchgeführt. Die Hauptarbeiten werden während der Werksferien erledigt, bevor am 2. August dann der Anlauf erfolgt.

Zelle der Zukunft

Alternative Antriebe stehen in Rüsselsheim künftig auf dem Lehrplan

Das da vorne, vom Projektor farbig an die Wand geworfen, ist die Zukunft. Das gegenüber, auf den Stühlen, ist sie auch. Bei der ersten Veranstaltung ihrer Art trafen Brennstoffzellen-Technologie und Azubis aufeinander – hier die Antriebstechnik der kommenden Jahrzehnte und dort jene Menschen, die mit ihr umgehen werden.

Zellen-Nachbarn: Bernd Zerbe (l.) erklärt Ausbildern und Azubis wie...

...die Mini-Zelle den Propeller antreibt

Fotos (2): Liebschner

Rüsselsheim (jan). „Wir wollen die Technik, die wir im Zentrum für alternative Antriebe (GAPC) entwickeln, nicht nur verkaufen, sondern auch erklären", so Bernd Zerbe, der den Azubis Arbeit und Aufgaben des „Think-Tanks" in Mainz-Kastel erklärte. „Und gerade die jungen Leute sind es, die die neuen Technologien vorantreiben und auch benutzen werden."

Mit dem Gruppenleiter für Spezifikation und Test kam nicht nur ein Mann der ersten GAPC-Stunde, sondern auch ein ehemaliger Opel-Azubi in das Bildungszentrum, um mit den Jugendlichen über das Thema „Alternative Antriebe" zu reden. Folgerichtig ging es auch nicht nur um Brennstoffzellen-Technologie, sondern auch um Vor- und Nachteile anderer Konzepte, wie etwa dem Hybrid- oder dem reinen Elektro-Antrieb.

„Wir wollen sagen, wer wir sind und zeigen, dass Opel auf diesem Gebiet etwas tut", erläutert Zerbe den Hintergrund seines Besuches. Einig sind sich die weltweit rund 250 Mitarbeiter des GAPC darin, dass der Brennstoffzelle die Zukunft gehört. „Das Auto wird sich grundlegend verändern, weil der Motor, das ganze Package, wie wir es kennen, nicht mehr existieren wird", erklärte Zerbe dem jungen Publikum.

Bewegung kam in die Gruppe, als er Brennstoffzellen im Miniaturformat präsentierte. Leisten die großen Verwandten im aktuellen Zafira-Versuchsträger bereits an die 80 kW, trieben die mitgebrachten Studienstücke allerdings nur einen kleinen Propeller an.

„Wir wollen Innovationen frühzeitig in die Ausbildung bringen", betonte Ludwig Böhmer von der Berufsausbildung zufrieden. „Und dazu gehören auch Übungen und Aufgaben im Umgang mit dem Objekt – so, wie an den acht Brennstoffzellen hier."

Am Schluss waren sich alle einig: Gibt es künftig neue Entwicklungen zu zeigen, kommen diese auch in das Bildungszentrum. Also dahin, wo Zukunft und Zukunft aufeinander treffen. ■

Feld der Pfähle

Das neue Werk in Rüsselsheim nimmt Formen an

Rüsselsheim (ek). Wenige Wochen nach der Grundsteinlegung für das neue Werk Rüsselsheim sind die ersten Konturen für den Montagebereich K 170 bereits zu erkennen.

Derzeit werden 8500 Pfähle im Baugrund verankert, um die rund 48 000 Quadratmeter große Bodenplatte und die Stützpfeiler der Hallenkonstruktion auf einen sicheren Grund zu stellen. Bei der Bodenplatte entschlossen sich die Bauexperten für so genannte Vermörtelte Stopfsäulen (VSS), um die geforderte hohe Nutzlast von fünf Tonnen pro Quadratmeter sicherzustellen.

Als Unterbau für die Stützen der Stahlhalle entschied man sich für so genannte Franki-Pfähle. Zur Zeit sind bereits rund zwei Drittel der VSS und etwa ein Drittel der Franki-Pfähle ausgeführt.

Insgesamt werden für das Gebäude der Fertig- und Endmontage rund 110 000 Kubikmeter Beton und Kies verbaut. Sie wird sich von Westen nach Osten auf eine Länge von zirka 225 Metern erstrecken und knapp 340 Meter in die Breite gehen. Die Bauherren veranschlagen einen Stahlverbrauch von 4 000 Tonnen für das Trägersystem. Die zehn Meter hohe Fassade wird im Wesentlichen aus Aluminium und Glas bestehen. Das Gebäude soll im Herbst so weit fertig gestellt sein, dass mit dem Einbau der Fertigungseinrichtungen begonnen werden kann.

Der eingeschossige Grundriss der Fertig- und Endmontage erinnert mit seinen fünf Armen an einen halbierten Stern. Er schöpft die zum Westen hin begrenzte Baufläche optimal aus und bietet Andockstellen für Zulieferer, die Teile und Komponenten direkt anliefern. ■

Foto: Liebschner

Tiefbau: Die ersten Stützen sind gesetzt

Alte Hasen im Werk

Drei Ruheständler zeigen Besuchern die Pfälzer Produktion

Sie sind die ältesten Opel-Beschäftigten in Kaiserslautern und müssen die längsten Fußwege zurücklegen. Keine Angst: Sie tun es freiwillig und gerne, die drei Ruheständler, die die Besucher durchs Werk führen.

Erfahren: Helmut Rocker kennt das Werk wie seine Westentasche

Dritter im Bunde: Siegfried Dellmann ist seit '98 dabei

Kaiserslautern (es). „Die Leute merken, wenn sie von jemandem geführt werden, der an dem Betrieb hängt, über den er erzählt", erklärt Heinz Braun das „Erfolgsgeheimnis" des Trios, das sich um die Besucher kümmert, die sich mehrmals in der Woche beim größten Arbeitgeber in der Westpfalz ansagen.

Braun selbst führt seit neun Jahren Besucher durch das Werk, für das er zuvor 22 Jahre lang „richtig" arbeitete, in der Inspektion zunächst, dann als Betriebsrat. Mit rund 500 Führungen ist er der Rundgangkönig. Ob seine Gäste nun jung oder alt sind, Hauptschulabschluss haben oder ein Ingenieurstudium, Europäer, Afrikaner oder Asiaten – Braun heißt sie alle willkommen, solange sie nur eines mitbringen: „Interesse".

So lange er das nämlich bei seinen Zuhörern spürt, macht ihm auch die Arbeit Spaß – und so lange denkt er auch nicht ans Aufhören. Im November wird er 70: „Ich hatte mir mal vorgenommen, dann Schluss zu machen. Aber mittlerweile sage ich mir, so lange ich gesund bin und gebraucht werde, stehe ich auch zur Verfügung."

Ein Kollege hatte ihn angesprochen, ob er nicht im Ruhestand noch ein wenig als Werksführer tätig sein wolle. Da mochte er nicht nein sagen: „Als Betriebsrat war ich das freie Sprechen vor einer größeren Gruppe ja gewohnt. Im Werk kannte ich mich aus und der Umgang mit Menschen macht mir bis heute Spaß. Warum also nicht?"

Da fiel Siegfried Dellmann die Entscheidung schwerer. Er komplettiert seit 1998 das Werksführertrio. Seit 1966 Opel-Pfälzer, als Hydraulikschlosser, Sachbearbeiter für Personal, Energieanlagen, Kostenanalysen und Budget werkserfahren, ebenfalls stets aufgeschlossen gegenüber seinen Mitmenschen, konnte er sich zunächst überhaupt nicht vorstellen, Besuchern Vorträge zu halten.

Andererseits reizte ihn die Aufgabe, also arbeitete er sich ein: Las Broschüren, begleitete Heinz Braun auf seinen Wegen, sprach mit Führungskräften, besann sich auf seine Erfahrungen als Büttenredner. Und siehe da, es klappte wunderbar.

„Natürlich müssen wir bei Detailfragen manchmal passen, etwa, wenn Ingenieure kommen und ganz spezifische Dinge ansprechen", räumt Dellmann ein. „Dann findet sich aber immer jemand im Bereich, der weiterhilft."

Mittlerweile will der 61-Jährige die Arbeit nicht mehr missen. „Ich muss ehrlich sagen, was bei uns in der Produktion geschieht, das erlebe ich jetzt als Werksführer viel intensiver als früher im Rahmen meiner Bürotätigkeit."

An „Live"-Erfahrung aus der Produktion fehlte es Helmut Rocker nicht, als er 1995 Werksführer wurde. Auch er war Opel-Lauterer der ersten Stunde. Als Werkmeister Bau-Instandhaltung kam er fast 30 Jahre lang unentwegt auf dem gesamten Standortgelände herum.

Ein wenig Werksführerhandwerk schaute auch er sich bei Heinz Braun ab. Außerdem halfen die Rhetorikkurse, die er während seiner Meisterlehrgänge absolviert hatte. Dennoch: „Als es dann wirklich losging, habe ich mich selber gewundert, wie gut ich zurechtkam."

Musste Heinz Braun in seinen ersten vier Werksführerjahren noch alle Besuchergruppen alleine betreuen, teilt sich das Trio jetzt die anfallende Arbeit auf. Im Schnitt fällt pro Woche eine Führung für jeden an. Das ist optimal, wie Helmut Rocker erklärt: „Auf diese Weise ist es eine schöne Abwechslung vom Rentneralltag." „Mehr braucht es nicht zu sein, denn sonst hätten wir ja auch gleich weiter arbeiten gehen können", findet auch Heinz Braun. ■

Fotos (3): Wenzel

Rundgangkönig: Heinz Braun kommt auf 500 Führungen

Frohe Ostern

Wir wünschen Ihnen und Ihrer Familie ein schönes Osterfest. Ihr „Verkauf an Mitarbeiter".

Unsere Räumlichkeiten werden am Ostersamstag geschlossen sein.

Neuwagenverkauf an Mitarbeiter

„Very nice people"

Vauxhall-Nachwuchs zu Gast in Rüsselsheimer Lehrwerkstatt

Seit 1994 tauschen Opel und Vauxhall für zwei Wochen Azubis aus. Nicht nur um ein anderes Ausbildungssystem, sondern auch um Land und Leute kennen zu lernen. Sorgen für die eine Hälfte die Fachleute von der Berufsausbildung, nehmen die andere Hälfte die Gastfamilien in die Hand.

Rüsselsheim (jan). Dieses Mal kamen sechs Azubis aus Ellesmere Port über den Kanal – in der Lehrwerkstatt an der Opel-untypischen blauen Arbeitskleidung mit dem Vauxhall-Wappen auf der Brust unschwer zu erkennen. Zwei Wochen dauert ihr Auslandsaufenthalt, im Mai sind dann die Rüsselsheimer mit dem Gegenbesuch dran.

„Da entstehen echte Freundschaften: Einer unserer ehemaligen Azubis war gerade drüben auf der Hochzeit seines alten Austauschpartners", lobt Projektleiter Thomas Höhl von der Technischen Berufsausbildung die zwischenmenschliche Seite des Programms.

Im Vordergrund steht natürlich der Job. Und obwohl hier wie dort annähernd die gleichen Autos gebaut werden, sind die Unterschiede in der Ausbildung beträchtlich. „Wir sind ein Jahr in der Schule und gehen dann drei weitere Jahre direkt in den Betrieb", erklärt Stephen Curtis, der bei Vauxhall im 4. Lehrjahr den Beruf des „Die Maintenance" erlernt, was in etwa dem hiesigen Werkzeugmacher entspricht.

Der 21-jährige Stephen wohnt bei Martin Groß in Rüsselsheim. Probleme? „Nein", versichert der Modellbaumechaniker in spe. „Höchstens ein wenig mit der Sprache. Die Engländer haben zwar zwei Stunden Deutsch in der Woche, lernen dort aber vor allem technische Begriffe. Auf jeden Fall haben wir aber viel Spaß zusammen." Gemeinsam mit den Azubi-Kollegen hatte er selbstredend ein lückenloses Freizeit-Programm aus der Taufe gehoben, um den Gästen die Zeit in der Fremde so unterhaltsam wie möglich zu gestalten.

„Die Jungs sind wirklich total nett und pflegeleicht", lacht Martina Panzer, angehende Modellbaumechanikerin. „Very nice people", bestätigt ihr gut gelaunter Gast Philip Smith – wie Kollege Curtis im 4. Lehrjahr – mit hochgerecktem Daumen. „Jetzt sind wir gespannt, was uns in England erwartet, schließlich kennt man unseren Beruf da drüben fast gar nicht", freut sich die 21-jährige Martina auf die Zukunft.

Ebenso unbekannt waren für die Briten die Ausmaße und das Lehrangebot der Ausbildungswerkstatt in Rüsselsheim. „Arbeit und Werkstücke geben natürlich keine Rätsel auf, aber die Infrastruktur: So etwas haben die noch nie gesehen. Überwältigend war das einzige, was ihnen dazu einfiel", erinnert sich Thomas Höhl.

Der hatte noch zwei weitere Highlights in den Kalender gehoben: Opel Live und Dudenhofen. Kein Wunder, dass bei so viel Völkerverständigung zwischen Werkbank, High Tech und Nachtleben die Zeit wie im Flug vergeht. See you in May! ■

Foto: Chalupa

Reisen bildet: Die Vauxhall-Azubis fühlten sich in Rüsselsheim sauwohl – und bereiten sich jetzt schon auf den Gegenbesuch aus Hessen vor

Foto: Opel

Ein Jahr ohne

Nach dem Chassis-Bereich schaffte es jetzt auch die Fertigung des Presswerks K 40 im Werk Rüsselsheim ein Jahr „ohne": Volle 365 Tage, während denen etwa 45 Millionen Blechteile hergestellt wurden, konnten die rund 480 Mitarbeiter jedweden Arbeitsunfall mit Ausfalltagen vermeiden.

Meister beim Hub

Bochumer Presswerker weltweit führend

Bochum (pm). Am Ende der Saison winkt zwar kein Siegerpokal, dennoch sind die rund 90 Bochumer Opelaner auf dem besten Wege „Weltmeister" zu werden. Beim weltweiten GM-Vergleich der GT-Pressen im ersten Quartal 2000 haben die Teams der Pressenstraße 6/8 den ersten Platz errungen.

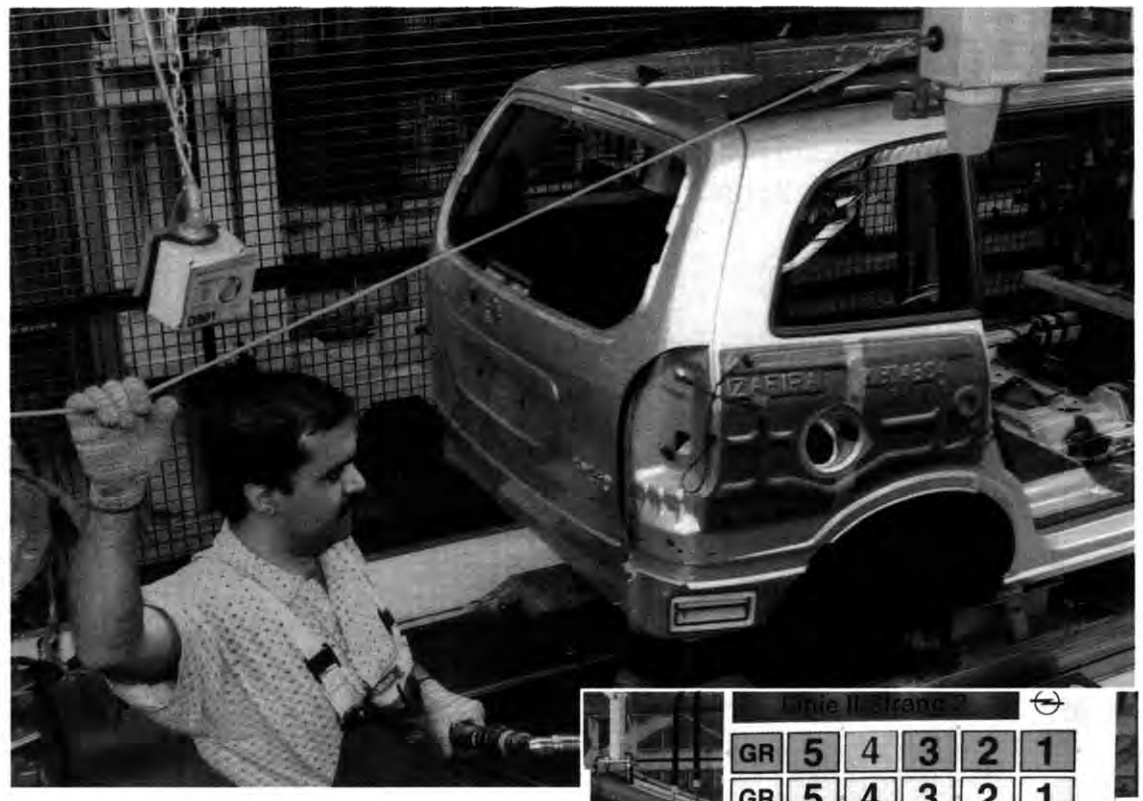
Beim Formen von Querträgern, Kotflügeln, Hauben oder Türen haben sie sich als am leistungsfähigsten erwiesen und die „Konkurrenz" aus Mexiko, USA, Kanada, Australien, China und Europa hinter sich gelassen. Wertungseinheit bei diesem weltweiten Vergleich ist dabei der „Hub".

Der Anfangserfolg hat die Kollegen aus dem Revier angespornt, sie wollen sich die Führung so schnell nicht wieder abnehmen lassen und hoffen am Jahresende auf den Gesamtsieg – auch wenn es dafür keinen Pokal gibt. ■

Seilschaften

Bochum setzt bei Qualität auf Andon

Als im Rahmen der Restrukturierung in der Bochumer Fertigung neue Linien entstanden, wurde dort auch ein akustisches und optisches Signalsystem eingebaut. Ausgelöst wird der melodische Problem-Alarm durch einen Zug an einer Signal-Leine, der sogenannten „Andon-Leine".



Marsch-Musik: Mit einem Zug an der Leine kann Stojan Mitrovic Hilfe organisieren

Bochum (pm). Wenn „Hänschen klein" oder „Fuchs, du hast die Gans gestohlen" durch die Halle schallt, wird es ernst. Dann leben die „Produktioner" nicht etwa ihre Kindheit neu aus, sondern haben es mit einem aktuellen „erwachsenen" Problem zu tun. Am „Hit" der jeweiligen Gruppe und an den Anzeigetafeln ist zu erkennen, wo ein Problem besteht.

War die Andon-Leine bisher eher ein Informations-System, wird sie jetzt „scharf" gemacht. Wenn künftig ein Mitarbeiter die Signal-Leine zieht, hat er es buchstäblich in der Hand, die Produktion so lange zu stoppen, bis das Problem an Ort und Stelle gelöst ist.

Nach dem Prinzip, dass man Fehler am besten dort beheben kann, wo sie entstanden sind, wird beim neuen Qualitäts-Andon, so nennt sich das System, das Verfahren nach dem Auftreten eines Problems entscheidend geändert.

Zieht ein Mitarbeiter die „Leine", werden wie bisher Gruppensprecher und Meister alarmiert und geben dem Mitarbeiter bei der Lösung des Problems Hilfestellung. Die Linie fährt dabei bis zum Beginn des nächsten Arbeitstaktes weiter. Damit ist gesichert, dass die anderen Gruppen des Bereichs ihre Aufgaben ohne Unterbrechung ausführen können. Ist das Problem bis zu diesem Zeitpunkt gelöst, gibt der Meister das entsprechende Signal und die Produktion läuft normal weiter.

Ist eine Fehlerbehebung während der normalen Taktzeit nicht möglich, stoppt die Linie und gibt Meister, Gruppensprecher und den betroffenen Mitarbeitern die Möglichkeit, das Problem zu lösen. Dieses Verfahren stellt auch sicher, dass alle anderen Mitarbeiter ihren Arbeitszyklus ungestört bis zum Ende durchführen können.

Das neue Qualitäts-Andonsystem ist ein Schritt zur weiteren Optimierung der Qualität. Sämtliche Abläufe sind standardisiert, es gibt ein festes Regelwerk. So wird verhindert, dass durch falsche Reaktionen auf Fehler neue Probleme entstehen.

Minimiert wird auch die Möglichkeit, nicht komplett behobene Fehler unerkannt die nächsten Arbeitsstationen passieren zu lassen. Das Ausscheren fehlerhafter Fahrzeuge in gesonderte Reparaturbereiche gehört damit weitgehend der Vergangenheit an.

Das Qualitäts-AndonSystem wird demnächst erst einmal an einer Linie der Fertigmontage gestartet, um dann später Schritt für Schritt in anderen Bereichen eingeführt zu werden.

Gespannt kann man sein, welche „Alarm-Hits" sich die Gruppen dann aussuchen. Vielleicht „Wadde hadde dudde da"? ■

Fotos (2): Hänisch

Lichtorgel: An der Anzeigentafel und der Melodie ist zu erkennen, wo ein Problem besteht

Lange Leitung

Totalsanierung des Rüsselsheimer Wärmenetzes ist abgeschlossen

Was lange währt, wird endlich warm. So lapidar könnte man das Mammutprojekt „7611" beschreiben, das 1995 startete: die Sanierung der Wärmenetze im Stammwerk. Fünf Jahre und 48,2 Millionen Investitions-Mark später verfügt Opel über ein hoch modernes Energieversorgungssystem.

Rüsselsheim (jan). Zu den Meilensteinen des neuen Energieversorgungskonzeptes zählten neben dem Neubau eines Kraftwerks vor allem die im Rahmen der Wärmenetzsanierung notwendige Erneuerung und Überholung von etwa 3 200 Heizanlagen und fast 54 Kilometern Rohrleitungen. „So was wurde in den letzten Jahrzehnten vielleicht zwei-, dreimal bei anderen Firmen durchgezogen. Ein enormer Aufwand", betont Projektleiter Matthias Schweitzer.

Als Leiter der Energiewirtschaft ist er ein Mann der ersten (Sanierungs-)Stunde. Was Schweitzer und seine Leute seit 1995, als die Planung für die Totalerneuerung begann, zu bewältigen hatten, gleicht einer Sisyphusarbeit. Denn mit jedem neuen Gebäude, jedem Umzug, der bei Opel in der Vergangenheit stattfand, wucherte auch das Netz an Versorgungsleitungen, dessen älteste Teile noch aus den 30er Jahren stammten.

Damals, 1936, entstand am Main das backsteinerne Kraftwerk, das heute noch Sitz und Schaltzentrale der Einheizer von Opel ist. So kam in fast 70 Jahren eins zum anderen: 30 unterschiedliche Heizungssysteme für die Wärmeverteilung entstanden. Und erst das Gewirr an Versorgungsleitungen: „Überirdisch, unterirdisch – ständig wurden neue Rohre gelegt, Kilometer um Kilometer. Leider hat sich keiner die Mühe gemacht, das alles festzuhalten", berichtet Projektingenieur Michael Schmidt von den Entdeckungen aus grauer Vorzeit.

Bei der Sanierung achteten die Experten besonders auf Energiesparpotenziale. Der Bedarf bei Opel ist dennoch enorm: 12 Millionen Kubikmeter umbauter Raum müssen beheizt werden. Das erfordert einen Wärmebedarf von 265 Megawatt. Zum Vergleich: So viel verbraucht eine Stadt mit 150 000 bis 200 000 Einwohnern.

Der prognostizierte Bedarf kann allerdings nur eingehalten werden, wenn sich keiner an den Heizkörpern und Regelgruppen zu schaffen macht. „Jede Manipulation senkt den Wirkungsgrad des neuen Heizkraftwerks und kostet Geld. Und ist gefährlich – also bitte Finger weg von den Geräten und Anlagen", mahnt Schweitzer.

Jeder Lüfter, jede Heizung ist heute akribisch inventarisiert, 200 Ordner füllt die technische Dokumentation der Wärmenetzerneuerung – bei der auch schon das neue Werk berücksichtigt wurde. „Wir müssen die neuen Gebäude nur noch an das jeweilige System anschließen", sagt Schweitzer.

Für „prima Klima" ist also auch in Zukunft gesorgt. Die letzte „Altlast" geht noch in diesem Jahr vom Netz. Im September wird das Kesselhaus E15, das momentan noch die Gebäude A bis F versorgt, stillgelegt. Dann erinnert nur noch der steinerne Schornstein an die Zeit vor dem Mammutprojekt „7611". ■

Foto: Opel

Einheizer: Das Team, das für die Wärmenetzsanierung in Rüsselsheim verantwortlich zeichnet, besteht aus Thomas Waldmann, Michael Schmidt, Albert Mann, Karl Dumele, Matthias Schweitzer, Bernd Kissel, Heinz Haibach, Ralf Schulmayer, Franz Hein, Burkhard Stüber (stehend v. l. n. r.), Dirk Garbe, Gottfried Dietze, Bodo Rösch und Horst Brehmer (sitzend v. l. n. r.).

Haste Töne

Neue Qualitätswege in Eisenach

Eisenach (kb). Kopfsteinpflaster ist ab sofort ein weiterer Baustein der Pflichtprüfung für Fahrzeuge, die in Eisenach gefertigt werden. Mark Stover, Advisor der Qualitätssicherung, zu den Gründen: „Auf der bestehenden Teststrecke im Werk konnten wir bereits viele Geräusche herausfiltern. Doch das Fahren auf Kopfsteinpflaster verursacht nochmals eine andere Beanspruchung der Fahrzeuge. Jetzt können wir auch den Gründen für störende Geräusche nachgehen, die durch dieses spezifische Profil erzeugt werden."

An die bereits bestehenden Segmente der werksinternen Geräuschstrecke mit Querrippen, Steinen, kleinen und großen Wellen wurde jetzt ein 70 Meter langes Pflastersteinstück angebaut, das aus geplant unregelmäßig angeordneten Steinen besteht. Ein zeitraubendes Ausweichen auf öffentliche Strecken außerhalb des Werkes ist jetzt nicht mehr nötig. ■

Foto: Opel

Kopf-Arbeit: In Eisenach entsteht aus Pflastersteinen eine Marterstrecke

Tanklaster: 500 Liter Emulsionen kann der Sammelwagen an den Maschinen absaugen

Kurze Wege

Entsorgung von Schmierstoffen vereinfacht

Wo gehobelt wird, fallen Späne. Wo gedreht und gefräst wird, auch. Kühlende Schmierstoffe sorgen dafür, dass dabei die Temperaturen im grünen Bereich bleiben. 3000 Kubikmeter solcher Schmierstoffe fallen jedes Jahr in Rüsselsheim an, rund 550 davon allein in den Zentralwerkstätten. Die Entsorgung liegt in Experten-Händen.

Rüsselsheim (jan). Gerhard Baumgart vom Engineering Service der Zentralwerkstätten ist einer der Experten. Er war es auch, der für die Errichtung einer hochmodernen Sammelstelle der so genannten Emulsionen am H 42 verantwortlich war.

Hintergrund: Im Werkzeugbau sind Kühlschmierstoffe unerlässlich. Sie sorgen dafür, dass Metalle präzise und qualitativ hochwertig be- und verarbeitet werden können. Was für die Werkzeugbauer gut ist, soll für die Umwelt nicht schlecht sein. Deshalb müssen die Emulsionen, die an den Maschinen entstehen, umweltgerecht entsorgt werden.

„Sind die Emulsionen verbraucht, landen sie in einem Tank an der Maschine. Dort werden sie von uns abgesaugt und zu einer Sammelstelle gebracht. Hier filtern wir sie und einmal die Woche transportiert ein Tankwagen die Emulsionen zur Kläranlage", beschreibt Baumgart das Prozedere.

Bislang mussten die Mitarbeiter mit dem 500 Liter fassenden Wagen zum Ablassplatz am J 14 etwa 900 Meter einfache Strecke zurücklegen. „Zwei- bis dreimal am Tag, 600 Mal im Jahr. Ein enormer Aufwand", so Baumgart. Dank des neuen, acht Kubikmeter fassenden, doppelwandigen Sammeltanks im Keller vom H 42 ist die Zeit der langen Wege vorbei. Die Emulsionen werden jetzt dort gesammelt, wo sie anfallen.

Zwar ist die Lösung mit dem Saugwagen auch nicht der Weisheit letzter Schluss, anders geht es aber nicht. „Der H-Bau ist so betagt, dass im Boden keine Ver- und Entsorgungsleitungen liegen, wie das bei Neubauten selbstverständlich ist", so Baumgart. Nachträglich lasse sich das baulich aber nicht mehr ändern, da viele Maschinen über eigene, enorm große Fundamente verfügen. So führt kein Weg an einem Sammelwagen vorbei.

Jetzt konnte zumindest die Distanz zum Ablassplatz deutlich verringert werden. Und auch die Technik ist wesentlich zeitgemäßer. Denn ist der neue Sammeltank im H 42 zu 80 Prozent gefüllt, wird automatisch eine Meldung an die zentrale Warte der Abteilung Haustechnik und Entsorgung übertragen. Dann kommt der Tankwagen, pumpt die bereits vorgefilterten Kühlschmieremulsionen ab und fährt sie direkt zum Klären.

Hört sich alles simpel an, bedurfte aber ebenfalls der Klärung. Gerhard Baumgart: „Wir mussten von Heute auf Morgen den neuen Umweltschutz-Richtlinien nachkommen und so nah wie möglich an den Zentralwerkstätten eine Sammelstation einrichten. Das ging nur so schnell, weil alle so gut zusammengearbeitet haben." ■

Fotos (2): Liebscher

Klär-Anlage: Gerhard Baumgart (r.) verantwortet die neue Sammelstelle im H 42

Gefahren simuliert

Neue Aufklärungsaktionen von Sozialberatung und BKK

Rüsselsheim (jh). Morgens um zehn in Deutschland: Manfred K. hat ordentlich getankt (ein Promille), setzt sich ans Lenkrad und landet nach knapp zwei Kilometern Fahrt im Straßengraben. Eine Hand voll Neugierige schaut zu – und nichts passiert. Was nach einem schlechten Film klingt, ist jetzt in Dudenhofen und Rüsselsheim hundertfach Realität geworden.

Im Rahmen ihrer Aufklärungsaktion „Sie haben die Wahl" hatte die Sozialberatung in Zusammenarbeit mit der Arbeitssicherheit, der Berufsgenossenschaft und der BKK einen Fahrsimulator aufgestellt, der die im Beispiel genannten Rahmenbedingungen vorspiegelte.

Zwei Wochen lang ließen sich rund 100 Mitarbeiter täglich mit den Auswirkungen von Alkohol am Steuer konfrontieren. Es waren allesamt Mitarbeiter, die beruflich viel Auto fahren – die aber dennoch durchweg überrascht waren, wie fatal sich verzögerte Reaktionszeiten im Straßenverkehr auswirken.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aufklärungsaktion von Sozialberatung und BKK steht unter dem Motto „Greifen Sie nach anderen Stängeln". Seit Ende Januar wird den Mitarbeitern die Teilnahme an Raucherentwöhnungskursen angeboten.

Mittlerweile haben sich rund 30 Mitarbeiter – darunter eine komplette Abteilung – gemeldet, die künftig auf Nikotin verzichten möchten. Am 18. April startet die erste Hypnose-Sitzung. Weitere Interessenten sind willkommen.

Und das Aufhören lohnt sich. Wer bis zum Jahresende durchhält, hat die Chance, eine Wellness-Woche für zwei Personen im Gesundheitszentrum Saarschleife zu gewinnen. Der Preis im Gesamtwert von 2 800 Mark wird unter allen erfolgreichen Teilnehmern der Raucherentwöhnungskurse verlost.

Weitere Informationen gibt's bei der Sozialberatung unter 76 11 33 oder bei der BKK unter 76 02 94. ■

Drastisch daneben: Fast alle Mitarbeiter, die die simulierte Ein-Promille-Fahrt antraten, landeten irgendwann im Graben

Fotos (2): Liebscher

Klärt auf, wo unentwegt gefahren wird: Sozialberater István Horváth (2.v.r.) im Gespräch mit Kollegen aus Dudenhofen – darunter der Leiter des Testzentrums Wolfgang Gattinger (r.) und Betriebsrat Friedrich Lieb (3.v.r.)

Achtung!
Neue Abrufprämien
beim Kauf vorspezifizierter Fahrzeuge:
Vectra: 2.900,- DM
Omega: 3.500,- DM
Tigra, Astra:
(Verlängerung) **1.160,- DM**
Neuwagenverkauf
an Mitarbeiter

Spitzenleistung

Bochumer Azubis glänzen bei Abschlussprüfung

Bochum (pm). Die Tradition bleibt gewahrt: Auch bei der ersten Prüfung des neuen Jahrtausends vor der IHK Bochum schnitten die Auszubildenden der Opel-Werke wieder mit überdurchschnittlich guten Ergebnissen ab. Von den 65 Prüflingen erhielten 19 wegen ihrer hervorragenden Leistungen jetzt bei einer Feierstunde in den Räumen der Berufsausbildung eine besondere Anerkennung und ein Präsent.

Sie haben sowohl im praktischen Bereich als auch bei den Kenntnissen mindestens mit „gut" abgeschnitten. Ein Azubi erhielt sogar in beiden Bereichen ein „sehr gut". Er hat gute Aussichten, als einer der Jahrgangsbesten im Kammerbezirk geehrt zu werden. ■

Foto: Hänsch

Gute Tradition: Auch im Jahr 2000 sind die Bochumer Azubis spitze – 19 von ihnen legten die Abschlussprüfung jetzt mit „sehr gut" oder „gut" ab und wurden dafür geehrt

Finder-Lohn

Mitarbeiter für Kreativität bei VVs geehrt

Das Engagement der Beschäftigten und die daraus resultierende Zahl der Verbesserungsvorschläge ist ein wichtiger Faktor für den Unternehmenserfolg. Dieses Engagement und das hohe kreative Potenzial würdigte Personalvorstand Norbert Küpper im Rahmen der Jahresfeier des Rüsselsheimer VV-Wesens.

Fotos (3): Opel

Gut Lachen: Die Montage erhielt für besonders große Findigkeit den VV-Wanderpokal

Rüsselsheim (pui). „Unser Unternehmen baut auf aktive Mitarbeiter, die um Innovationen und Verbesserungen ringen. Nur wenn wir beweglich bleiben, aufgeschlossen für neue Ideen sind und Spürsinn für neue Methoden entwickeln, bleiben wir wettbewerbsfähig", betonte Küpper. Willkommen seien alle Anregungen, die zur Steigerung von Sicherheit und Ergonomie am Arbeitsplatz, Produktivität und Qualität beitragen.

Für ihre überdurchschnittliche Beteiligung am Vorschlagswesen zeichneten Küpper und Betriebsratschef Rudi Müller die besten Teams aus folgenden Bereichen aus: Controlling Fertigung, Montage Vectra und Omega, Instandhaltung Montage, Manufacturing Engineering, Logistik, Resident Comptrolling, Qualitätssicherung Werk, Lackiererei, Presswerk, Rohkarosseriewerk, Energie-Anlagen-Management, Chassiswerk und ITEZ. Der Wanderpokal für eine überdurchschnittliche Beteiligung am Vorschlagswesen ging an den Bereich Montage.

Zwei ausgewählte Initiativen verdeutlichen den Ideenreichtum der Mitarbeiter:

Eine gesteigerte Arbeitsplatzergonomie, Zeitersparnis und die Vermeidung von Leerlaufzeiten brachte die Umsetzung eines Gruppen-VVs aus dem Prototypenbau: Beim Schweißen der einzelnen Aufbaustufen eines Fahrzeugs hielten die Mitarbeiter bisher die leichteren Schweißgeräte in den Händen, die schweren Schweißpunktzangen waren an wenigen Unterflur-Kranwagen befestigt. Bedingt durch dieses Aufhängesystem konnte nur an einer Stelle der Aufbauplatten geschweißt werden: Wartezeiten waren die Folge.

Durch die Realisierung des VVs befindet sich bei jeder Aufbauplatte ein beweglicher Auslegearm, an den die Zangen angehängt werden. Positiver Effekt: ein besserer Arbeitsfluss und unabhängiges Arbeiten.

Das Team, das im Schnitt 25 VV pro Jahr einreicht, wurde für seine Idee mit 58 000 Mark belohnt.

Wie mit Hilfe eines VVs gleichzeitig Material eingespart, Reparaturzeiten verkürzt und die Arbeitssicherheit erhöht werden kann, zeigt die Idee von Harry Holzer und Bernd Bayer. Die beiden Mitarbeiter der Fahrzeug- und Reparaturwerkstatt im Energie- und Anlagenmanagement schlugen vor, bei Elektro-Gabelstaplern die Position des so genannten „Totmannschalters" zu ändern. Hintergrund: Die Fahrzeuge waren mit einem in den Fahrersitz integrierten Schalter ausgerüstet, der erst beim Verlassen des Staplers den Fluss des Steuerstroms unterbrach. Auf diese Weise war nicht ausgeschlossen, dass mit dem rechten Fuß das Fahrpedal und mit dem linken Fuß die Bremse bedient wurde.

Diese Praxis führte zu einem hohen Verschleiss der Bremsbacken und -beläge und brachte ein erhebliches Unfallrisiko mit sich. Lösung: Durch den Einbau eines Fußschalters an Stelle des Fahrersitz-Kontakts sind derartige Bedienungsfehler gebannt. Die beiden erhielten für ihren Vorschlag die Höchstprämie von 100 000 Mark. ■

Gut geschaltet: Dank Harry Holzer sind Stapler nun sicherer

Gut geschweißt: Ein Gruppen-VV hilft dem Prototypenbau

Wieder auf Rang 1

Zum elften Mal in Folge auf einem Spitzenplatz im VV-Wesen

Tradition kann richtig schön sein: Opel ist beim Vorschlagswesen wieder einmal die Nummer Eins in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft (DIB) in seinem Jahreswettbewerb zum Betrieblichen Vorschlagswesen.

Rüsselsheim (pui). Zum elften Mal in Folge erreichten die Beschäftigten der Opel-Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern in der Kategorie „Unternehmen mit mehr als 20 000 Mitarbeitern" das beste Resultat. In der Rubrik „Unternehmen mit 1 000 bis 5 000 Mitarbeitern" belegte Opel Eisenach den ersten Rang. Insgesamt hatten im vergangenen Jahr 438 Unternehmen aus 15 Branchen – mehr als je zuvor – mit zusammen 2,9 Millionen Arbeitnehmern ihre BVW-Ergebnisse an das DIB gemeldet.

Die Belegschaft in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern machte 1999 rund 87 000 Verbesserungsvorschläge (1998: 93 000). Das Unternehmen honorierte die im vergangenen Jahr realisierten Ideen mit rund 20,5 Millionen Mark (1998: 19 Mio. Mark). Dabei wurden 13 (1998: 26) Vorschläge mit der Höchstprämie von 100 000 Mark dotiert. Das Unternehmen verdankt der Kreativität seiner Mitarbeiter Verbesserungen im Wert von rund 123 Millionen Mark (1998: 110 Mio. Mark).

Mit 38 612 Verbesserungsvorschlägen (1998: 40 015) und somit durchschnittlich nahezu 21 Ideen pro Mitarbeiter (1998: 21) nahmen die 1 800 Beschäftigten in Eisenach den ersten Platz in der Automobilbranche ein. In der Betriebsgrößenunabhängigen DIB-Kategorie „Die zehn besten Unternehmen" belegte Opel Eisenach wie schon im Jahr zuvor den zweiten Platz. Aus den erzielten Einsparungen von 5,4 Millionen Mark (1998: 5,6) wurde knapp eine Million Mark (1998: 1 Mio.) an Prämien ausgeschüttet. ■

	Rü	Bo	KL
Eingereichte VV	32 243	46 985	7 698
VV pro Mitarbeiter	**1,4**	**3,5**	**1,52**
Höchstprämien	9	1	3
Prämiensumme	9 Mio.	8,6 Mio.	3,1 Mio.
Einsparungen	53,3 Mio.	58,8 Mio.	1,8 Mio.

Knisternde Spannung

Werke werden von unheimlichen Blitzschlägen heimgesucht

Rüsselsheim (med). Erich von Däniken hätte seine helle Freude an so viel Ungereimtheit: Offenbar als Folge von Blitzschlag kam es an den Opel-Standorten in Deutschland zu merkwürdigen Lichtphänomenen. Nach offiziellen Angaben wurde niemand verletzt. Die Untersuchung der Ursache dauert an.

In den Büros des Vorschlagswesens herrschte helle Aufregung, als die Deckenbeleuchtung ungewöhnlich grell aufleuchtete. „Gleichzeitig war ein sehr schriller, lauter werdender Ton zu hören, der richtig in den Ohren schmerzte", gab Hermann B. vom Vorschlagswesen in Kaiserslautern zu Protokoll.

Innerhalb weniger Sekunden – so berichteten Augenzeugen – steigerte sich der Ton zu einer knisternden Spannung. Es folgte ein Donnerschlag, der die Fensterscheiben und PC-Monitore in den Büros erzittern ließ.

Völlig überrascht zeigte sich auch der Leiter des Rüsselsheimer VV-Wesens, Thomas W.: „Wir saßen gerade bei einer Besprechung zum Thema,50 Jahre Vorschlagswesen bei Opel', als es uns fast von den Stühlen fegte. Die Schlag war gewaltig!" Fast unmittelbar danach sei es erstmals zu merkwürdigen Lichterscheinungen gekommen, die bis heute immer wieder aufflackern.

Thomas W. hat festgestellt, dass sich die gelben Lichtreflexe interessanterweise immer häufiger im direkten Umfeld der beiden „V"s des VV-Wesens zeigen.

Eine Erklärung für das Phänomen gibt es bislang nicht. „Wir wissen nicht recht, wie wir diesen Lichtblitz bezeichnen sollen", sagt Stefan M., Leiter VV-Wesen in Bochum. Experten sprechen von einer spontanen Energieentladung, wie sie auch bei Kugelblitzen auftritt. Trotz der großen Erschütterung konnten Feuerwehr und Werkssicherheit keine nennenswerten Schäden an Gebäuden und Einrichtungen feststellen. ■

Hat N.N. etwas mit der spontanen Energieentladung zu tun?

Erwachsenen-Bildung

Der Corsa bleibt ein Corsa – und wird trotzdem ein völlig neues Auto

Der von klaren Linien und Kanten einer technisch orientierten Formensprache sowie der Neuinterpretation typischer Corsa-Designelemente bestimmte optische Auftritt signalisiert bereits auf den ersten Blick, was das Ziel der Designer war: Der Corsa sollte ein Corsa bleiben, aber noch erwachsener werden.

Blickfang: Die typischen Corsa-Designelemente wurden konsequent weiterentwickelt

Rüsselsheim (pui). Die drei- und die fünftürige Variante präsentieren sich jetzt mit identischem Heck-Design. Ein neues Styling-Element sind die hoch gesetzten Rückleuchten, die sich mit der Heckscheibe zu einem harmonischen Ganzen fügen. Die Spur von vorn 1429 und hinten 1420 Millimetern lässt den neuen Corsa nicht nur satt auf der Straße stehen, sondern ermöglicht eine gegenüber dem Vorgänger um achtzig Millimeter gewachsene Schulterfreiheit. Der lange Radstand sorgt zudem für großzügige Platzverhältnisse auch auf den Rücksitzen.

Bei der passiven Sicherheit setzten sich die Ingenieure das Ziel, im anspruchsvollen Euro NCAP-Crashtest die höchst mögliche Wertung zu erreichen. Das umfangreiche Corsa-Sicherheitspaket umfasst unter anderem zwei Front- und Seitenairbags, Dreipunkt-Automatikgurte auf allen fünf Plätzen (vorne mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern), aktive Kopfstützen an den Vordersitzen sowie das von Opel patentierte Pedal Release System. Zu den Neuheiten zählt auch eine intelligente Sitzbelegungserkennung für die Beifahrerseite.

Ausgebaut wurde eine traditionelle Stärke des Corsa: sein genügsamer Umgang mit Kraftstoff. Dafür sorgt zum einen die mit c_w = 0,32 für diese Fahrzeugklasse sehr aerodynamische Karosserie. Zudem wurden die Benziner weiterentwickelt und sind jetzt noch sparsamer. Besonders genügsam sind mit jeweils 4,7 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer die beiden neuen Direkteinspritzer-Dieselmotoren. Die 1,7 Liter-Vierventiler leisten je nach Grad der Turboaufladung 48 kW/65 PS beziehungsweise 55 kW/75 PS.

Zusätzlich zu den weiter angebotenen Schalt- und Automatikgetrieben hat Opel als Alternative ein sequenziell schaltbares automatisiertes Schaltgetriebe neu im Programm. Damit lässt sich der kommende Corsa ganz nach Fahrerwunsch entweder voll automatisch und betont sparsam oder mehr sportlich bewegen.

Der jetzt zur Ablösung anstehende aktuelle Corsa, der in knapp 80 Ländern verkauft wird, ist eines der erfolgreichsten Modelle in der Opel-Geschichte. Gefertigt in elf Werken auf fünf Kontinenten in neun verschiedenen Karosserie-Versionen, liefen bisher rund sechs Millionen Exemplare auf der Plattform der seit 1993 gebauten zweiten Generation von den Bändern. Zuzüglich der 3,1 Millionen Corsa A ergibt sich bis heute die stolze Produktionszahl von über neun Millionen Einheiten.

Zu den Erfolgen des Corsa zählen neben mehr als 20 internationalen Design-Preisen seine Spitzenpositionen in diversen Zulassungsstatistiken. So ist der Fronttriebler beispielsweise in Deutschland seit 1994 ununterbrochen Primus in seiner Klasse und nimmt unter anderem in Holland, Portugal und Großbritannien eine führende Position ein. Besonders gut kam und kommt der Corsa bei weiblichen Kunden an: 1999 waren zum Beispiel in Deutschland rund 63 Prozent der Käufer Frauen.

„Der neue Corsa hat das Rüstzeug, in dieser Erfolgsgeschichte ein weiteres großes Kapitel zu schreiben", ist Vorstandschef Robert W. Hendry überzeugt. „Er ist außerdem ein Musterbeispiel für unsere Strategie, hochwertige Technik auch in kleineren Autos verfügbar und damit für unterschiedlichste Kundengruppen erreichbar zu machen. Zusammen mit dem Agila, dem ersten Micro-Van einer europäischen Marke, decken wir das eminent wichtige Kleinwagensegment künftig mit zwei brandneuen Produktlinien ab." ■

Tarnkappen-Corsa: Prototypen auf Testfahrt

Fotos (7): Opel

Ein Hoch auf die Leuchten: Die rückwärtigen Lichtspiele harmonieren mit der Heckscheibe

Ein Erfolgs-Modell

Automobile Vielfalt: Der aktuelle Corsa zählt zu den erfolgreichsten Modellen der Geschichte im Zeichen des Blitzes. Er wird in knapp 80 Ländern verkauft, in Südamerika beispielsweise unter dem Namen Chevy, in Australien als Holden Barina und in Japan als Opel Vita. Rund sechs Millionen Fahrzeuge auf der Plattform der seit sieben Jahren gebauten zweiten Corsa-Generation konnten bisher weltweit abgesetzt werden. Gebaut wird der Corsa in elf Werken – allein sechs davon sind in Südamerika beheimatet – in insgesamt neun verschiedenen Karosserie-Versionen. Zusammen mit den 3,1 Millionen Exemplaren des Corsa A kommt diese Baureihe auf über neun Millionen Einheiten. Und es ist abzusehen, dass mit dem neuen Modell die zehn Millionen-Marke bald überschritten wird...

Zwei Motoren pro Minute

Opel Austria fertigt einmillionstes Ecotec-Aggregat

Drei Jahre nach der Eröffnung des Motorenwerks konnte Opel Austria jetzt die Fertigung des einmillionsten Exemplars der 1,0 und 1,2 Liter Ecotec-Motorengeneration feiern. Beim Jubilar handelte es sich um einen Dreizylinder.

Aspern (pui). Dr. Joachim Quarg, Chefingenieur Powertrain Vorausentwicklung, der diese Ecotec-Motorengeneration im ITEZ mit seinem Team entwickelt hat, sagte anlässlich des Produktionsjubiläums in Wien: „Wir sind stolz darauf, dass unsere Arbeit beim Kunden so gut ankommt. Die vielen Auszeichnungen belegen den Erfolg des Motors." Daher sei es nur logisch, „dass essenzielle Konstruktionsmerkmale, wie zum Beispiel der Ventiltrieb mit Rollenschlepphebeln und Hydrolifttern, auch in neuen Motoren, wie dem 2,2 Liter Aluminium-Motor, zu finden sein werden."

In Aspern laufen im Dreischichtbetrieb zwei Motoren pro Minute vom Band. Opel Austria-Chef Franz Rottmeyer betonte während der Jubiläumsfeier: „Exzellente Qualität und hohe Produktivität sowie das starke Engagement der Mannschaft räumen Opel Austria einen hohen Stellenwert als Produktionsstandort in der europäischen Opel-Organisation ein."

Der verbrauchsgünstige 40 kW/55 PS-starke Dreizylindermotor mit Vierventiltechnik kommt im Corsa zum Einsatz und ist mit einem Anteil von rund 65 Prozent die meistgekaufte Antriebsvariante. Ebenfalls in Aspern gefertigt wird das 1,2 Liter Vierzylinder 16V-Aggregat mit 48 kW/65 PS, das für den Vortrieb im Corsa und Astra sorgt. Beide Motoren stehen in modifizierter Form auch für den neuen Agila zur Verfügung. Beide Motorentypen erfüllen bereits heute die erst ab dem Jahr 2005 geltende strenge Abgasnorm Euro 4.

Der verkaufsgewichtete Flottenverbrauch aller Corsa-Modelle mit 1,0- und 1,2 Liter Vierventil-Motoren sank bis zum Jahr 2000 um 0,9 Liter (Durchschnitt MVEG) pro 100 Kilometer. Bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 15 000 Kilometern errechnen sich für die Corsa-Flotte mit diesen Motoren eine jährliche Kraftstoffersparnis von mehr als 127 Millionen Litern (rund 4200 Tanklastzüge) und eine Reduktion der CO_2-Emissionen von 210 000 Tonnen.

Das österreichische Motoren- und Getriebewerk wurde im Februar 1997 für die Montage des Dreizylindertriebwerks erweitert. Im Dezember '97 begann die Fertigung des 1,2 Liter 16V-Vierzylinders. Insgesamt montierten rund 2 600 Mitarbeiter im vergangenen Jahr rund 400 000 Einheiten.

Aufgrund der zusätzlichen Motorenproduktion für den Agila wird die Fertigungskapazität im Laufe dieses und nächsten Jahres um 70 000 Einheiten aufgestockt.

Opel Austria erzeugte seit Produktionsbeginn im Jahr 1982 bis heute rund 18 Millionen Aggregate (Motoren, Getriebe und 16V-Zylinderköpfe). ■

Fotos (2): Opel Austria

Jubilarfeier: Opel Austria-Chef Franz R. Rottmeyer (2.v.l.) und Chefingenieur Dr. Joachim Quarg (2.v.r.) mit dem Einmillionsten

Neuer Zafira

Jetzt geht auch der Zafira als Edition 2000 an den Start. Serienmäßig an Bord: Radio-Telefon, wiederaufladbare T-D1 Karte mit 50 Mark Startguthaben sowie Zugang zum Mobilitätsservice OnStar. Die neue Ausstattungslinie basiert auf dem Elegance und ist ab 42 600 Mark erhältlich. Das Kommunikationspaket umfasst eine Freisprechanlage mit automatischer Stummschaltung, integriertem Mikrofon und Wiedergabe über die Lautsprecher der Audio-Anlage. Die Edition 2000-Ausstattung bietet außerdem elektrische Fensterheber rundum, Klimaanlage, höhen- und längseinstellbares Lederlenkrad, Bordcomputer, Geschwindigkeitsregler, Nebelscheinwerfer, Dachreling und getönte Wärmeschutzverglasung.

Foto: Opel

VERKEHRSMELDUNGEN

- Der **Juli ist ein besonders problematischer Monat**. Das geht aus dem **Verkehrskalender 2000** des Verkehrsministeriums hervor. Demnach sollten Autofahrer an folgenden Tagen aufs Reisen verzichten: 23. Juni, 30. Juni/1. Juli, 7. Juli, 14./15. Juli, 21. bis 24. Juli, 28./29. Juli sowie an allen Freitagen bis Mitte September. Der Verkehrskalender kann auch im Internet unter www.bmvbw.de eingesehen werden.
- Autofahrer, die auf einer Strecke **zweimal geblitzt** werden, müssen dafür auch **zweimal die Konsequenzen** tragen – bis hin zum doppelten Fahrverbot. Das Thüringer Oberlandesgericht hat entschieden, dass bei einem Abstand von 75 Minuten und 130 Kilometern zwischen beiden Vorfällen nicht mehr von einer einheitlichen Tat – und einer unzulässigen Doppelbestrafung – gesprochen werden könne.
- Ein 59 Jahre alter Autofahrer ist bei einem **Verkehrsunfall** wegen einer fehlenden Ummeldung praktisch **mit seinem eigenen Wagen zusammen gestoßen**. Der Fahrer war in einer Kurve mit einem Fahrzeug zusammen geprallt, das ihm bekannt vorkam. Tatsächlich handelte es sich um das Auto, das seine Frau einige Monate vorher verkauft hatte. Der neue Besitzer hatte es aber nicht umgemeldet.
- Aus Sorge, ihr Zukünftiger könne es sich noch anders überlegen, hat eine junge Frau ihren **Bräutigam** auf der Fahrt zum Standesamt zu so **großer Eile angetrieben**, dass der seinen **Führerschein los** wurde. Das Fahrzeug war in Mainz mit 152 Stundenkilometern in eine Kontrolle geraten. Trotz des feierlichen Anlasses bestanden die Polizisten auf einem zweimonatigen Fahrverbot und 1 000 Mark Geldbuße.
- Ein blinkendes Blaulicht auf einem polizeiuntypischen Citroen hat die Frankfurter Polizei auf einen blauen Fahrer aufmerksam gemacht. Eine Streifenwagenbesatzung hatte das Fahrzeug mit dem Blaulicht entdeckt und kontrolliert – auch wegen der Fahrweise des Fahrers. Der Alkoholtest habe mehr als 1,5 Promille ergeben. Fazit der Polizei: „Auch ein Blaulicht schützt nicht vor polizeilicher Überprüfung".

Europas größte Oldie-Messe

Auf der Techno Classica präsentierte Opel seine Coupé-Kompetenz

Der Auftritt des Unternehmens auf der Techno Classica, der renommierten Oldtimer-Messe in Essen, stand in diesem Jahr ganz im Zeichen der langen Coupé-Historie von Opel.

Essen (pui). Als prominentester Besucher informierte sich Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt auf dem Opel-Stand in Halle 2 über die Coupé-Tradition des Unternehmens. Der themengebundene Messestand lud ihn und zehntausende weitere Besucher zu einer Zeitreise ein und verdeutlichte die Entwicklungsgeschichte dieser Gattung Automobil.

Die Nachkriegshistorie spielte dabei eine zentrale Rolle. Diese begann 1961 mit dem Rekord P2 Coupé und wurde in der Folgezeit von verschiedenen Kadett und Commodore Coupé-Versionen, dem Manta und neueren Modellen wie Calibra und Tigra bestimmt.

Äußerst seltene Sonderanfertigungen wie das Diplomat Luxuscoupé mit einem 230 PS starken V8-Motor ergänzten den faszinierenden Einblick in die Welt der sportlich-eleganten Fahrzeuge. Natürlich wurden auch die Fans des legendären Opel GT auf dem Opel-Stand fündig.

Die Motorsporthistorie des Unternehmens setzte einen weiteren Schwerpunkt auf dem rund 600 Quadratmeter großen Messestand. Neben einem 220 PS starken Kadett C Coupé im Rallyetrimm, mit dem Walter Röhrl 1976 nicht nur auf der Rallye Monte Carlo für Furore sorgte, demonstrierte eine Rennversion des Kadett B die Möglichkeiten des serienahen Motorsports Anfang der siebziger Jahre.

Ein Highlight ganz anderer Art versetzte den Betrachter zurück zu den Anfängen des Motorsports. Anlässlich der äußerst zeit- und arbeitsintensiven Restauration des gewaltigen Opel Renn- und Rekordwagens aus dem Jahre 1914 wurde das „nackte" Chassis mit dem riesigen 12,3 Liter Vierzylinder-Motor ausgestellt.

Mit rund 800 Ausstellern ist die Techno Classica die europaweit größte und erfolgreichste Oldtimer-Messe. Jährlich strömen über 100 000 Classic-Fans in die Essener Messehallen, um die rund 2 000 automobilen Kostbarkeiten zu bestaunen oder umfassende Informationen zu den Bereichen Restauration, Ersatzteilversorgung und Dienstleistungen rund um das klassische Auto zu sammeln. ■

Foto: Sämmer

Blitzbesuch: Verkehrsminister Reinhard Klimmt (5.v.r.) ließ sich vom Opel-Oldtimer-Experten Heinz H. Zettl (3.v.r.) über den Stand führen

Mit Flachleiter auf Draht

Neue Technologie spart Platz und Gewicht

Einem Ingeniör ist nichts zu schwör – es sei denn, er soll es in ein Auto einbauen. Intelligente Gewichtsreduktion ist ein wesentliches Ziel der Entwickler. Auf der Suche nach überflüssigen Pfunden sind sie jetzt bei den Kabeln fündig geworden.

In leitender Position: Auch die Montage der Folien ist leichter als vorher

Foto: Opel

Rüsselsheim (pui). Als erster europäischer Autohersteller setzt Opel die Platz und Gewicht sparende Flachleiterverdrahtung FPC (Flexible Printed Circuit) in Großserie ein. Seit Herbst '99 werden die in eine Polyester-Folie eingedruckten Kupferbahnen im Vectra-Dachhimmel verwendet.

Statt der herkömmlichen Leitungen übernimmt das FPC-System die Versorgung von Innenbeleuchtung und elektrischem Schiebedach. Absehbar sollen auch die elektrischen Verbraucher in den Türen, in der Heckklappe und im Armaturenbrett mit dem innovativen Signalverteilernetz gespeist werden.

Die Flachleiter-Variante FFC (Flexible Flat Circuit), die ihre Bezeichnung einem anderen Herstellungsprozess verdankt, bewährt sich seit rund einem Jahr im Vectra Caravan. Dazu Manfred Weber, Leiter Fahrzeugelektrik im ITEZ: „Dank FFC konnten wir die dritte Bremsleuchte speisen, ohne die Heckklappenverkleidung modifizieren zu müssen." Das Beispiel zeigt: Bei der Auslegung des Fahrzeug-Innenraums wird zugunsten einer möglichst großen Bewegungsfreiheit und damit eines hohen Insassenkomforts um jeden Millimeter gefeilscht.

Über den Platzspar-Effekt hinaus sprechen eine Reihe weiterer Vorteile für den FPC-Einsatz, insbesondere auch der Aspekt der Gewichtsverringerung: Bereits heute erzielt Opel durch die intelligente Auslegung der bis zu 1,5 Kilometer langen Kabelsätze ein vergleichsweise günstiges Gewicht. Mit den Leiterbahn-Folien lassen sich nochmals Verbesserungen um bis zu 80 Prozent erzielen.

Gleichzeitig steigt die Montagefreundlichkeit. Das teilweise mühsame, mit Überkopfarbeit verbundene Kabelverlegen ist dank FPC passé. Darüber hinaus weiß der Werker anhand eindeutiger Konturierungen genau, wo die Folien auf dem vor ihm liegenden Dachhimmel zu platzieren sind, bevor das solchermaßen komplettierte Modul ins Auto eingesetzt wird.

Zahlreiche Testläufe im Vorfeld der Serieneinführung haben bestätigt, dass die Funktionalität von FPC weder durch mechanische Belastungen beim Transport und bei der Montage noch durch hohe Temperaturschwankungen und Vibrationen im Fahrbetrieb oder gar Feuchtigkeit beeinträchtigt wird. Eigentlich keine große Überraschung – schließlich hat sich diese Technik nicht nur in Computern und Haushaltsgeräten bewährt, sondern auch in der Luft- und Raumfahrt.

Allerdings gab es für die FPC-Anwendung im Automobil bis 1996 keine Erfahrungswerte. „Hinter uns liegt eine intensive Entwicklung. Der Pflichtenkatalog reichte bis hin zum Gesichtspunkt ‚Recyclingfähigkeit des Folienmaterials'", berichtet Ralf Seyler, Projektleiter Bordnetz-Entwicklung im ITEZ.

Angesichts der vielen Vorteile zeichnet sich ab, dass die neue Technik verstärkt im Auto Einzug halten wird. Bei gleichem Einbauraum nimmt der Anteil von sicherheits- und komfortrelevanten Elektrik- beziehungsweise Elektronik-Komponenten stetig zu. Dieser Widerspruch lässt sich nur mit innovativen Techniken wie eben FPC auflösen. ■

Im Osten viel Neues

Deutschlandpremiere von Agila und Speedster auf Leipziger Messe

Unter Dach und flach: Auf der Leipziger Bühne zeigt sich auch der Speedster

Foto: Opel

Zwei Deutschland-Premieren stehen im Mittelpunkt des Unternehmens-Auftritts auf der Messe „Auto Mobil International", die vom 8. bis 16. April in Leipzig stattfindet.

Rüsselsheim/Leipzig (pui). Flankiert von zahlreichen Modellen seiner aktuellen Modellpalette präsentiert Opel auf der diesjährigen AMI den Micro Van Agila, der sich – bei extrem kompakten Außenabmessungen – durch ein großzügiges Platzangebot und hohe Variabilität im Innenraum auszeichnet, sowie den Opel Speedster. Der Mittelmotor-Sportwagen verfügt über ein Aluminium-Chassis und wird von dem neuen 2,2 Liter-Leichtmetall-Vierzylinder angetrieben.

Darüber hinaus zeigt Opel auf seinem Stand C 22 in Halle 1 das elegante Astra Coupé und, als weiteres Messe-Highlight, die silber-blaue Zukunftsstudie Zafira Snowtrekker. Der sportliche, Lifestyle-orientierte Compact Van zeichnet sich unter anderem durch einen 150 PS starken 2,2 16V-Benzinmotor mit Direkteinspritzung und permanenten Allradantrieb aus.

Zum rund 30 Fahrzeuge umfassenden Opel-Ausstellungsprogramm zählen außerdem die Modelle der zum Jahrtausendwechsel aufgelegten Sonderserie „Edition 2000". Gemeinsames Merkmal ist das serienmäßige Kommunikationspaket, das unter anderem ein Radio-Telefon und Zugang zum Mobilitätsservice OnStar umfasst.

Hinzu kommt in Leipzig das breite Angebot an Dieselfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen. Ergänzt wird der Auftritt des Unternehmens durch 20 weitere Fahrzeuge der Opel-Modellpalette, die Messebesuchern vor Halle 1 für Testfahrten zur Verfügung stehen.

Welche vielseitigen Möglichkeiten die Sonderfahrzeuge von Opel bieten, zeigt das Unternehmen mit einem ebenfalls vor Halle 1 platzierten Movano: In dem für Europas größten Optiker Fielmann umgerüsteten Transporter werden kostenlose Sehtests durchgeführt. Die Geländequalitäten des Frontera demonstriert Opel auf einem Offroad-Parcours. ■

Ein Bus wird zur Such-Maschine

Wer weiß Details über diese 49er Blitz-Studie

Rüsselsheim (jan). Wer von Nutzfahrzeugen der Marke Opel spricht, spricht meist vom Blitz. Legendär ist der Ruf des vielseitigen Lastesels, mit dem die Nachkriegs-Produktion begann. Als erstes Auto – noch vor Olympia und Kapitän – verließ damals ein 1,5-Tonner das Band in Rüsselsheim.

Jetzt entdeckte Eckhart Bartels – Herausgeber der Opel-Jahrbuch-Reihe und Opel-Klassik-Fachmann – Bilder eines heute fast vergessenen Prototypen auf Blitz-Basis. 1948 präsentieren die vorausdenkenden Ingenieure die Studie eines Frontlenker-Omnibusses auf einem verlängerten Fahrgestell für den 2,5 Liter-Blitz. Ende '48 wird der innovative Versuchswagen zugelassen, allerdings nimmt der Sechszylinder-Motor im Bug des Wagens noch immer zuviel Raum ein.

Deshalb wird 1949 eine Variante mit wassergekühltem Heckmotor entwickelt. Da die Lastverteilung wahrscheinlich nicht überzeugen kann, kommt es zu keinen weiteren Versuchsträgern. Nichtsdestotrotz ist der Frontlenker-Prototyp mit Heckmotor ein faszinierender Teil der Nutzfahrzeug-Geschichte von Opel. Aus diesem Grund sucht Eckhart Bartels nun Zeitzeugen, die sich noch an das innovative Unikat erinnern.

Deshalb die Frage: Wer weiß noch von diesen Arbeiten? Gibt es ehemalige Mitarbeiter aus der Entwicklung oder dem Versuchsbau, die damals an dem ehrgeizigen Projekt mitgearbeitet haben? Wer Licht ins Dunkel bringen kann, über Informationen oder Dokumente verfügt, wende sich bitte an Eckhart Bartels, Postfach 300104 in 30944 Ronnenberg. ■

Foto: Opel

Heck lass nach: Die Studie eines Frontlenkers auf Opel Blitz-Basis stammt von 1949

Porentief fein

Aluschaum macht Fahrzeuge leichter und sicherer

Die Fahrzeuge leichter und dabei noch sicherer machen – das scheint auf den ersten Blick eine Aufgabe, an der sich Ingenieure die Zähne ausbeißen können. Erste Versuche zeigen, dass der gezielte Einsatz des Leichtbau-Werkstoffs Aluminiumschaum in die richtige Richtung weist.

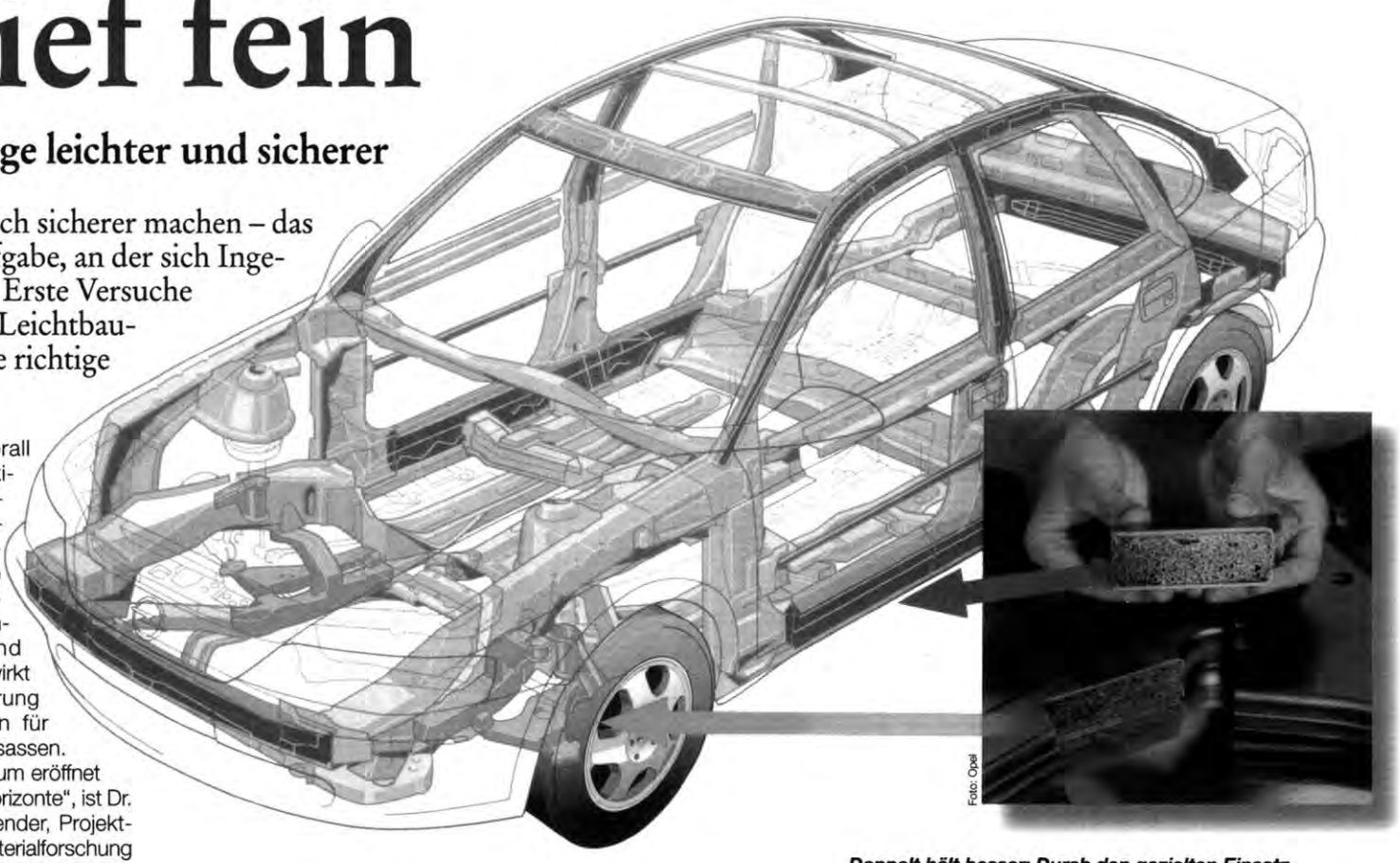


Foto: Opel

Doppelt hält besser: Durch den gezielten Einsatz des Leichtbau-Werkstoffs Aluminiumschaum lassen sich Fahrzeuggewichte reduzieren und gleichzeitig künftige Crash-Anforderungen berücksichtigen

Rüsselsheim (pui). Die Reduzierung der Fahrzeuggewichte ist eine Voraussetzung zur weiteren Senkung des Flottenverbrauchs und auch die Crash-Anforderungen werden weiter steigen. Dementsprechend intensiv arbeiten die Ingenieure des ITEZ an diesen Aufgaben. Der Einsatz von Aluschaum bietet hier interessante Perspektiven. Das Aufgabenspektrum der Entwickler reicht derzeit von der Materialforschung über die Optimierung bestehender Bauteile bis zur aluschaumgerechten Konstruktion.

Die Experten für passive Sicherheit arbeiten darauf hin, einen möglichst großen Anteil der bei einem Aufprall entstehenden kinetischen Energie in Deformationsenergie umzuwandeln. Die sorgfältige Auslegung von Crash-Strukturen und -Elementen bewirkt eine Verminderung der Unfallfolgen für die Fahrzeug-Insassen. „Aluminiumschaum eröffnet uns hier neue Horizonte", ist Dr. Hans-Jürgen Bender, Projektingenieur für Materialforschung im Zentrallabor Metallurgie, überzeugt.

Der Werkstoff, bei dem die Poren bis zu 80 Prozent des Volumens ausmachen, leistet viel „Formänderungsarbeit". Das heißt: Die Schwammähnlich aufgebaute, aber widerstandsfähigere Struktur kann Aufprallkräfte sehr gut dämpfen. Als Einsatzgebiete kommen Tür- und Säulen-Innenverkleidungen, Trägerbauteile und Plattformbauteile wie Schweller, Vorder- und Hinterrahmen in Frage.

Der Aluschaum steht in direkter Konkurrenz zu gewichtigeren Versteifungen aus massivem Stahlblech und zu Polyurethanschäumen, die ihre Stärken eher in Zonen niedrigerer Krafteinleitung ausspielen können. Stephan Bläßer, ITEZ-Gruppenleiter Produktentwicklung Sicherheitsintegration, favorisiert die gezielte Anwendung des Schaums und Verbundlösungen: „Ein Rundumschlag in Sachen Aluschaum ist wenig sinnvoll. Wir streben ein Mit- und Nebeneinander verschiedener Werkstoffe an, die sich gegenseitig in ihren Qualitäten ergänzen."

Als Beispiele nennt Bläßer den Vorderrahmen und die A-Säule. Dank werkstoffgerechten Designs läge die Widerstandskraft gegenüber einer Stahlblech-Konstruktion bei gleichem oder sogar geringerem Bauteil-Querschnitt auf einem weit höheren Niveau. Die Verstärkung dieser Bereiche ließe sich also ohne negative Begleiterscheinungen wie die Einschränkung des Fußraums oder des Sichtfelds realisieren.

Wolfgang Beck und Peter Reintgen, ITEZ-Projektingenieure im Bereich Chassis-Vorausentwicklung, erproben Einsatzmöglichkeiten in Querlenkern, Hilfsrahmen und Achsschenkeln. Hier kommt das günstige Masse/Steifigkeitsverhältnis des Werkstoffs voll zum Tragen. Bei Ausschöpfung des Gewichtsreduzierungs-Potenzials von bis zu 35 Prozent sind nicht nur Verbrauchs-, sondern auch Fahrdynamik- und Fahrkomfortvorteile möglich.

Vor der Kür – dem Einsatz in der Serie – steht jedoch ein umfassendes Pflichtenprogramm. Dazu zählt auch die Überprüfung der Dauerfestigkeit. Ein Querlenker hat diese Probe aufs Exempel schon mit Bravour bestanden: Nach Vierfach-Überschreitung der Laufzeit-Anforderung wurde der Prüfstand abgestellt, ohne dass das Bauteil die geringsten Ermüdungserscheinungen offenbart hätte. ■

Blitz mit Blaulicht

Die Polizei in Thüringen sorgt mit 27 Corsa für Ordnung

Foto: Opel

Kompakt für Kontakt: 27 Corsa für den Streifendienst

Eisenach (pui). In einer europaweiten Ausschreibung für Polizeiwagen des Landes Thüringen konnte sich – wieder einmal – die Marke mit dem Blitz durchsetzen. Günther Sommerlad, Direktor Gesamtverkauf, übergab die 27 Corsa im Werk Eisenach an Thüringens Innenminister Christian Köckert.

Ausschlaggebend für den erneuten Zuschlag an Opel war die besondere Eignung des Corsa für den geplanten Einsatz als Fahrzeug für Kontaktbereichsbeamte. Die Fahrzeuge kommen in ländlichen Gebieten zum Einsatz und werden dort vorwiegend im Streifendienst eingesetzt. Sie unterstützen so die Beamten bei ihrer täglichen Arbeit und tragen durch die verstärkte Präsenz zu mehr Sicherheit bei.

Die Corsa sind mit einem 1,2 Liter-Benzinmotor mit 48 kW/65 PS, Schaltgetriebe und Servolenkung ausgestattet. Zusätzlich zur umfangreichen Serienausstattung wurden die Fahrzeuge mit polizeispezifischen Besonderheiten ausgerüstet.

„Einmal mehr zeigt sich die Leistungsfähigkeit unserer Fahrzeuge auch außerhalb privater Nutzungsmöglichkeiten", freute sich Günther Sommerlad in Eisenach über das Geschäft mit dem Land. ■

Großes geleistet

Pfälzer bauen riesiges Werkzeug für Lkw-Werk von GM

Kaiserslautern (es). Die Mitarbeiter im Pfälzer Presswerk haben wahrlich Großes geleistet: Sie fertigten für ein Lkw-Werk in Ohio die größten Folgewerkzeuge, die Opel jemals baute. Als Folgewerkzeug bezeichnen Presswerker einen Grundkörper, in dem mehrere Operationen zusammengefasst sind. Was eine hohe Ausbringung gewährleistet, da ein Teil in mehreren Stufen gefertigt wird.

Das gilt in der Regel aber eher für kleine Teile. Größere Werkzeuge werden normalerweise einzeln gefahren. Folglich sind gängige Folgewerkzeuge selten schwerer als sechs Tonnen und verfügen selten über mehr als einen Kubikmeter Volumen.

Für ein Truck-Projekt in Parma im US-Bundesstaat Ohio wollten die Kollegen von GM einmal die Probe aufs Exempel wagen: Lassen sich Folgewerkzeuge auch für Großteile herstellen, und zwar nicht eine oder zwei Nummern größer, sondern gleich mit 40 Tonnen Gesamtgewicht und über 14 Kubikmeter Volumen?

Also suchte man rund um den Erdball Zulieferer, die sich einer solchen Herausforderung stellen wollten. Über das ITEZ und Ludwig Geistlinger aus den Rüsselsheimer Zentralwerkstätten kamen die Presswerker aus der Pfalz mit den Amerikanern ins Gespräch. Sie reichten ein Angebot ein und setzten sich im Rahmen einer Ausschreibung gegen eine internationale Bewerberschar durch.

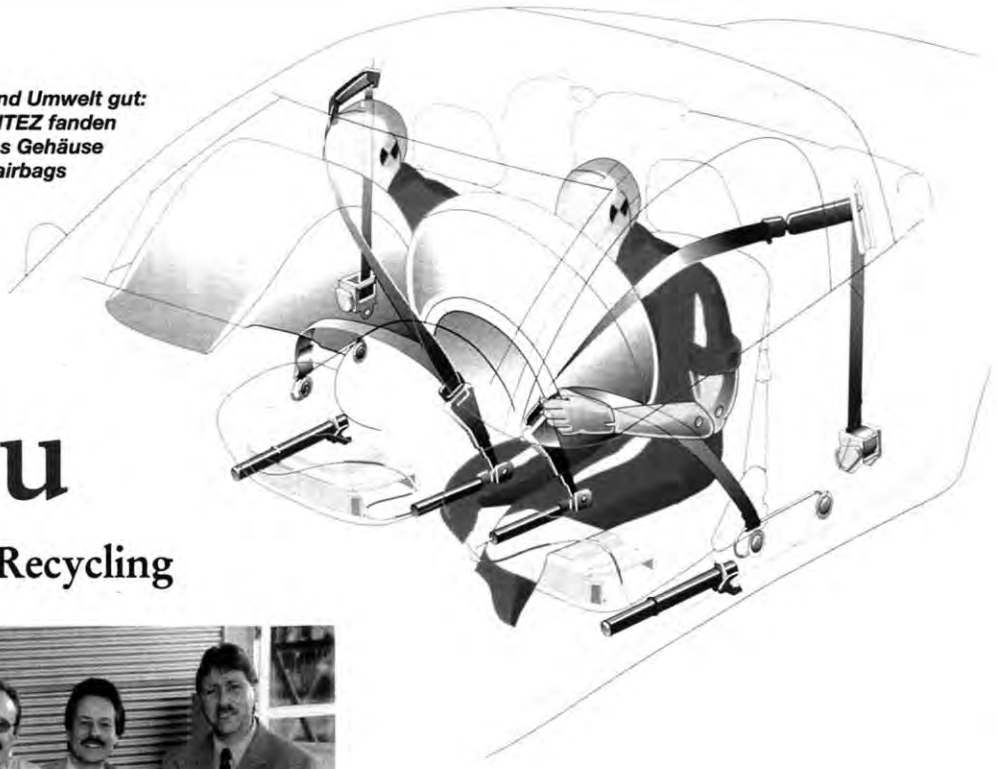
In rund sechs Monaten Teamarbeit entstanden nun in Lautern zwei riesige Folgewerkzeuge. Sie fertigen Strukturteile aus Blech, das direkt von der Rolle kommt. Die Arbeitsergebnisse sind mehr als zufriedenstellend.

So rollen bald auch GM-Trucks in Übersee mit Pfälzer Know-How über nordamerikanische Highways. Da es wie ein normaler Lieferant behandelt wurde, durfte das Pfälzer Werk nicht nur jede Menge Lob und Anerkennung für den Spezialauftrag einheimsen, sondern auch gutes Geld. ■

Foto: Wenzel

Die Planer aus der Pfalz sind zufrieden: In rund sechs Monaten entstanden die Folgewerkzeuge für die GM-Kollegen

Technik im Detail



Für Mensch und Umwelt gut: Experten des ITEZ fanden einen Weg, das Gehäuse des Beifahrerairbags zu recyceln

Immer wieder neu

ITEZ-Experten tüftelten erfolgreich an Kunststoff-Recycling

Ob der Airbag im Laufe eines Autolebens zum Einsatz kommt oder nicht, ist eine Frage, die Ulrich Rick, Thomas Jenny und Uwe Ruster nur nachrangig interessiert. Dafür haben die vier ITEZ-Ingenieure eine fantastische Möglichkeit ausgetüftelt, das Gehäuse des Beifahrerairbags zu recyceln.

Rüsselsheim (jan). Als erster Automobilhersteller setzte Opel 1995 beim Airbaggehäuse auf Kunststoff. Seit fünf Jahren versieht auf der Beifahrerseite des Vectra ein etwa Schuhkarton großes Bauteil aus glasfaserverstärktem Polyamid (PA6) seinen Dienst. Weiterentwicklungen dieses Gehäuses versehen in der Astra-Familie und im neuen Corsa ihren Dienst. Die Vorteile liegen auf der Hand: Das Kunststoffgehäuse ist leichter als seine metallenen Kollegen, es ist einfacher zu montieren und zu demontieren und besteht aus weniger Einzelteilen.

Bisher landete das hochwertige Kunststoffmodul am Ende eines Autolebens auf der Deponie. Das ist nun vorbei. Ulrich Rick und Thomas Jenny aus der Airbagentwicklung, Uwe Ruster vom ITEZ-Fahrzeugrecycling und Wolfgang Mutz aus dem Zentrallabor haben in Zusammenarbeit mit der Firma Honeywell einen Weg gefunden, den wertvollen PA6-Kunststoff hundertprozentig zu recyceln.

Das klingt nicht nur nach umweltschonendem Schlaraffenland, das ist es auch. Denn einen Rohstoff so zu recyceln, das er anschließend in identischer Quantität und Qualität wie das Ausgangsmaterial wieder zur Verfügung steht, ist bis heute die Ausnahme. Was zeigt, das sich das Unternehmen auf diesem Gebiet seit 1995 einen deutlichen Technologievorsprung erarbeitet hat.

Mit dem PA6-Recycling ist es gelungen, einen geschlossenen Modulgehäusekreislauf zu schaffen. Eine sinnvolle Lösung, angesichts von rund 850 Tonnen PA6, die allein 2001 für die Gehäuse benötigt werden. Tendenz steigend, denn zukünftig sollen auch andere Baureihen mit solch einem Airbaggehäuse aus glasfaserverstärktem Polyamid ausgerüstet werden.

Mit dem bisher üblichen mechanisch-thermischen Recycling-Verfahren wäre dieser Erfolg jedoch nicht möglich. Denn hier würde das hoch beanspruchte Modulgehäuse mit anderen PA6-Teilen schlicht zerkleinert und umgeschmolzen. Die damit einhergehende Glasfaserkürzung und das Vorhandensein unerwünschter Begleitstoffe führt aber zu einem Abfall der Festigkeitseigenschaften.

Anders beim chemischen Weg der Wiederverwertung, mit den Prozessschritten Depolymerisation und erneuter Polymerisation. Beim Depolymerisations-Verfahren werden die Riesenmoleküle des Kunststoffes bis auf „Caprolactam", das so genannte Basismonomer, aufgebrochen. Verunreinigungen und vorhandene Glasfasern werden dabei herausgefiltert. Nach der Reinigung folgt die Neuverkettung der Monomere und die Zugabe bestimmter Additive, Glasfasern und Stabilisatoren bis wiederum neuwertiges PA6 vorliegt – von derselben Qualität wie beim ersten Herstellungszyklus. „Theoretisch lässt sich das ewig so weiterführen", erläutert Jenny die Vorzüge des Verfahrens.

Das chemische Recyceln ist zwar nicht neu. Für PA6 hat sich Opel-Systempartner Honeywell das aufwändige Depolymerisations-Verfahren patentieren lassen. Aber erst das jetzt in Gang gekommene Sammeln von „altem" Material in nennenswerten Mengen macht das Verfahren nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnvoll.

Am meisten profitiert die Umwelt, wie ein Beispiel zeigt: Laut Systempartner Honeywell können bei einer Jahresproduktion von 45 000 Tonnen Caprolactam aus Altware rund 1,44 Millionen Gigawattstunden Energie gegenüber der Herstellung von PA6 aus Erdöl eingespart werden. Diese Energiemenge entspricht dem jährlichen Heizungsbedarf von rund 100 000 Einfamilienhäusern.

Der Einsatz von Recycling-Material für die Airbaggehäuse kann 100 Prozent betragen. „Je ökonomischer der Verwertungsprozess, desto höher wird auch die Recycling-Rate", ist sich Jenny sicher. Da sich das wieder verwertete PA6 dem Original als qualitativ ebenbürtig erwiesen hat, suchen die ITEZ-Ingenieure nun nach weiteren Einsatzmöglichkeiten für diesen speziellen Kunststoff. ■

Foto: Liebschner

Helfen dem Recycling auf die Sprünge: Thomas Jenny, Uwe Ruster, Wolfgang Mutz und Ulrich Rick (v.l.)

HINTERGRUND

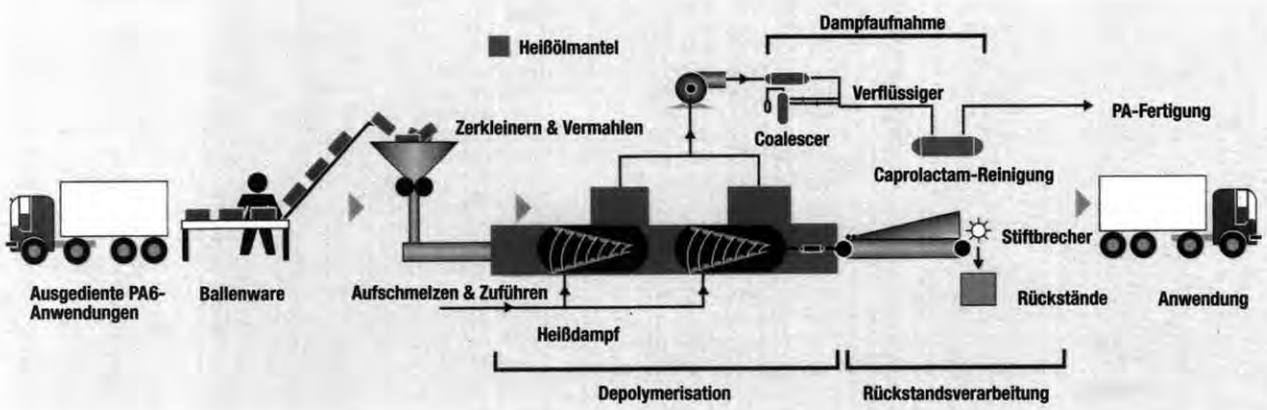
Rüsselsheim (jh). Allein in diesem Jahr summieren sich Teile aus Kunststoff-Recyclaten, die in Opel-Neuwagen eingebaut werden, auf mehr als 30 000 Tonnen. Bisher haben die ITEZ-Experten 63 Recyclingkunststoffqualitäten spezifiziert, getestet und zum Serieneinsatz freigegeben. Im Omega sind bereits 74 Teile aus wiederverwertetem Material gefertigt. Dazu zählen beispielsweise die Scheinwerfer- und Luftfiltergehäuse, die Instrumententafel, der Kühlergrill, Kabelkanäle und der Ventildeckel.

Innerhalb der nächsten 15 Jahre beabsichtigt Opel, den Deponieanteil bei der Altauto-Verwertung auf fünf Prozent zu senken. Daher verfolgt das Unternehmen im gesamten Produktionsablauf das Ziel, Werkstoff-Kreisläufe – wie am Beispiel PA6 gezeigt – zu schließen.

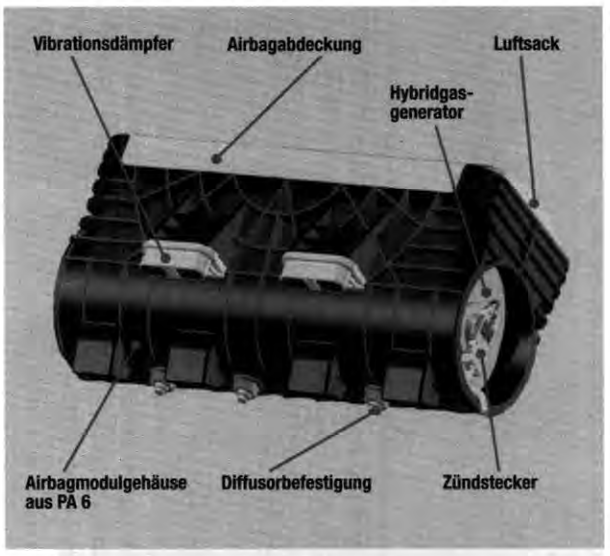
Zur Deckung des Bedarfs an Kunststoffrecyclaten, der sich von 5000 Tonnen im Jahr 1990 auf mittlerweile 30 000 Tonnen erhöht hat, tragen auch die Werke bei, denn dort wird der Produktionsausschuss sortenrein gesammelt und verwertet. Allein in Rüsselsheim fallen jährlich 1800 Tonnen Stanzreste aus der Armaturentafel-Fertigung an, die zu Granulat aufbereitet den direkten Weg zurück in die Formpressanlage nehmen.

Ein Kreislauf wird geschlossen

Zu Beginn des Recyclingprozesses werden ausgediente Airbagmodulgehäuse zerkleinert und geschmolzen. Anschließend erfolgt die eigentliche Depolymerisation, bei der im Reaktor durch Heißdampfbehandlung unter Druck die Polymerketten bis auf das Basismonomer Caprolactam aufgebrochen werden. Nach einer Reinigung des Caprolactam, bei der unter anderem die Glasfasern herausgefiltert werden, unterscheidet sich der neu gewonnene Grundstoff hinsichtlich Qualität und Reinheit nicht mehr von dem auf direktem petrochemischen Weg produzierten Material. Umwelt gefährdende Schadstoffe fallen nach Aussage von Honeywell bei der Depolymerisation nicht an.



Das Bauteil hat alle Prüfungen bestanden



In einem Pilotprojekt unter Leitung der Airbag-Experten aus dem ITEZ ist es gemeinsam mit dem ITEZ-Fahrzeug-Recycling-Team und dem ITEZ-Zentrallabor sowie dem Entwicklungspartner Honeywell gelungen, mit einer recyclingorientierten Konstruktion für das Beifahrer-Airbagmodulgehäuse aus Kunststoff einen weiteren Werkstoffkreislauf zu schließen. Im Rahmen des Projektes wurde das recycelte Material zu Modulgehäusen abgespritzt. Das Bauteil bestand alle notwendigen Prüfungen hinsichtlich Stabilität und Haltbarkeit.

WIR GRATULIEREN

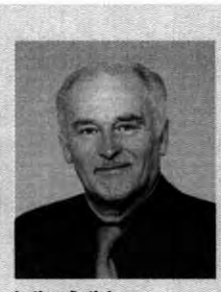
Brigitte Ambrugger

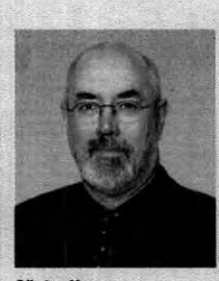
Klaus Böhm

Friedhelm Burkart

Heinz Diefenbach

Willi Elsinger


Lothar Gutjahr


Günter Heger

Josef Jakobi

Hans Kayser

Bernd Kessner

Edgar Metz

Roland Müller

Gerhard Müller-Wegner

Gert Paubandt

Karlheinz Raab

Bernd Saling

Jürgen Schmiedel

Egon Schmitt

Ludwig Schmitt

Manfred Schumacher

Klaus-Dieter Senf

Hans Sarnes

Wilfried Stroh

Rolf Sünner

Willy Weyrich

Hartwig Wörner

40 Jahre Rüsselsheim

1. April
Brigitte Ambrugger
Personalwesen
Klaus Böhm
ITEZ
Heinz Diefenbach
Öffentlichkeitsarbeit
Willi Elsinger
Fertigung
Walter Gattinger
ITEZ
Lothar Gutjahr
ITEZ
Günter Heger
Fertigung
Josef Jakobi
MPKE/Logistik
Helmuth Janetzko
ITEZ
Hans Kayser
Technisches Servicezentrum
Bernd Kessner
ITEZ
Edgar Metz
ITEZ
Roland Müller
ITEZ
Gerhard Müller-Wegner
ITEZ
Gert Paubandt
ITEZ
Karlheinz Raab
Technisches Servicezentrum
Bernd Saling
Technisches Servicezentrum
Hans Sarnes
Finanz
Klaus-Dieter Senf
ITEZ
Jürgen Schmiedel
Instandhaltung Presswerk
Ludwig Schmitt
ITEZ
Manfred Schumacher
ITEZ
Volker Schütz
ITEZ
Wilfried Stroh
ITEZ
Rolf Sünner
ITEZ
Willy Weyrich
Finanz

4. April
Hartwig Wörner
Einkauf

11. April
Otto Naaß
ITEZ

19. April
Friedhelm Burkart
Beschädigteneinsatz
Egon Schmitt
Kraftwerke

25 Jahre Rüsselsheim

1. April
Reinhard Abraham
Fertigung Karosserie
Hans-Dieter Berger
ITEZ
Erich Breideband
Lackiererei
Erhart Engelhardt
Instandhaltung Presswerk
Adalbert Janowitz
ITEZ
Günther-Emil Jessberger
Instandhaltung Lackiererei
Heinz Mangliers
Service
Klaus Menk
ITEZ
Christine Panster
Service Lager
Hans-Jürgen Scharkopf
Instandhaltung Karosserie
Heinz Schappert
Einkauf
Wolfgang Schwab
ITEZ
Karl-August Ullrich
Transport Logistik
Uwe Vetter
ITEZ
Gerlinde Vollhardt
Service Lager
Alfred Zander
ITEZ

2. April
Klaus Franz
Betriebsrat
Karl-Heinz Keiper
Fertigung Montage I

3. April
Vito Russo
Fertigung Montage II

4. April
Hilmi Sarikaya
Fertigung Montage I
Marzouk Zahraoui
Fertigung Montage I

7. April
Tommaso Di Giorgio
Fertigung Montage I
Peter Jost
Personalwesen
Mehmed Karahasan
Fertigung Karosserie
Gaetano Quarta
Fertigung Karosserie
Brigitte Spreng
ITEZ

8. April
Herbert Bartsch
ITEZ
Mohamed Challik
Fertigung Montage II
Mehmet Erdogan
Fertigung Montage I
Uwe Herdel
Instandhaltung Karosserie
Lothar Hissung
Kraftwerke

14. April
Mohamed Amallah
Fertigung Montage I
Ahmed-Said Bannour
Lackiererei
Bouchta-Said Bannour
Lackiererei
Dieter Franke
ITEZ
Hans-Jürgen Gesswein
ITEZ
Edith Herth
Service Lager
Bernd Hoh
ITEZ
Norbert Jung
ITEZ
Friedrich Kliewer
Beschädigteneinsatz
Mohamed-Mohamed Lakhloufi
Service Lager
Hans-Wilhelm Rill
ITEZ
Norbert Schmitt
ITEZ
Berthold Seibel
Lackiererei

15. April
Harald Schenk
ISP
Roswitha Schmidt
Werksverpflegung

21. April
Bayazit Cümen
Fertigung Montage I
Ahmet Güllü
Fertigung Karosserie
Wolfgang Häusler
Lackiererei
Ulrich Hollemann
Material Logistik
Gerhard Jung
Qualitätssicherung Linie
Peter Markert
Qualitätssicherung Linie
Marzouk Mimouni
Fertigung Montage I
Michele Salafica
Lager Logistik
Ünal Salman
Fertigung Montage II
Arif Samardzic
Fertigung Karosserie
Reinhold Siemon
ITEZ

22. April
Guido-Achille Casu
Fertigung Karosserie
Hasan Dagli
Chassiswerke
Lorenzo De Nittis
Lackiererei

28. April
Manfred Assmann
LSE-Betriebsmittel
Peter Böhm
ITEZ
Hans-Joachim Engler
Qualitätssicherung Linie
Luigi Gallo
EAM Technisches Servicezentrum
Hans-Jürgen Klepsch
Fertigung Montage I
Manfred Roos
Chassiswerke
Horst Schollmeyer-Schüler
ITEZ
Hartmut Schwinn
Instandhaltung Montage
Jürgen Weber
Instandhaltung Lackiererei

25 Jahre Bochum

1. April
Reinhard Herbert Becker
Vorderachsen
Peter Cramer
Cockpit-Modul
Helmut Gerd Görke
Werkschutz Werk I
Ali Gücluecan
Fertigmacher
Mohamed-Jümid Hamid
Hauptlackiererei
Heinz-Jürgen Hahn
Fertigmacher
Günter Hoffmann
Qualitätssicherung Werk I
Friedhelm Klawe
Montageband Fertigmontage
Georg Manka
Qualitätssicherung Werk I
Nezdet Sefket Oglu
Montageband Fertigmontage
Hans Peter Spitzer
Getriebefertigung

3. April
Isa Akbas
Zusammenbau Stirnwand
Francisco Barrionuevo Ortega
Zusammenbau Stirnwand
Camelo L-Episcopo
Zusammenbau Stirnwand

4. April
Bernt Schröter
Technische Service Bereiche Werk II

7. April
Hüseyin Akyigit
Hauptlackiererei
Arif Arifi
Montageband Fertigmontage
Hasan Berk
Boden vorn und hinten Linie I und II
Mustafa Dogan
Motormontageband II
Hasan Gül
Vorderwagen Linie I und II
Waltraud Knowski
Montageband Fertigmontage
Nurettin Maden
Vorder- und Hintertür

8. April
Mehmet Duman
Betriebsrat
Arap Saklak
Montageband Fertigmontage
Maria-Angela Sanchez Perez
Getriebefertigung

9. April
Haci Eken
Wagenendmontage und -reparatur
Murat Emirzeoglu
Transportfahrer Presswerk
Nizamettin Keskin
Chassis-Kleinteile
Christine Niewidok
T&Z Großteile-Kommissionier-Anlage
Memet Özgül
Fertigung Auspuffanlagen
Gerhard Röddiger
Linieninstandhaltung Mechanik

10. April
Angelika Ancora
Schnittanlagen Presswerk
Ulrich Garski
Werksanlagen Telekommunikation
Hasan Köksal
Vorderwagen Linie I und II
Ali Sen
Wagenendmontage und -reparatur

14. April
Mikayil Eroglu
Montagebereiche Band 209/210
Bilal Güclue
Produktives Lagerwesen Fertigmontage
Mehmet Keskin
Wagenendmontage und -reparatur
Ismet Koc
Teile-Lackiererei
Mehmet Koc
Direkter Wareneingang und Rückversand
Bernd Lindenblatt
Montageband Fertigmontage
Heinz Pionk
Montagebereiche Band 209/210
Bahri Salman
Wagenendmontage und -reparatur
Hans-Walter Sternat
Wagenendmontage und -reparatur
Riza Tas
Transportfahrer Komponentenfertigung

15. April
Ekaterini Chatsiioannidis
Hauptlackiererei

16. April
Cemal Alacam
Chassis-Kleinteile
Ibrahim Bakir
Fertigung Auspuffanlagen
Ismail Durmus
Wagenendmontage und -reparatur
Adolf Peukert
Qualitätssicherung Werk I
Nacmi Yüce
Motormontageband I

21. April
Adem Altundag
Hinterachsen
Yakup Arinan
Motormontageband II
Mevlüt Aybek
Montageband Fertigmontage
Klaus Baumann
Wagenendmontage und -reparatur
Mustafa Erbakar
Fertigung Auspuffanlagen
Mevlüt Ertürk
Hauptlackiererei
Rainer Ritzdorf
Wagenendmontage und -reparatur

22. April
Antonio Chirdo
Tür-Modul
Wolfram Ehrich
Härterei
Kasim Karakurt
IPS-Bahn-/Lkw-Versand und Anlieferung
Ratomir Kovacevic
Fertigung Auspuffanlagen
Francisca Mancebo Dieguez De Haza
Hauptlackiererei
Hasan Polat
Wagenendmontage und -reparatur
Rolf Ramacher
Wagenendmontage und -reparatur
Ismail Vurankaya
Montageband Fertigmontage
Waldemar Witkowski
Montageband Fertigmontage

23. April
Antonio Alvarez Rodiguez
Presswerk, Str. 23-30
Bogoljub Kovacevic
Hauptlackiererei

24. April
Francisco Villa Carralero
Zusammenbau Stirnwand

28. April
Abdullah Demir
Tür-Modul
Karl Heinz Herwig
Vorderachsen
Süleyman Keskin
Fertigung Auspuffanlagen
Günter-Erich Markowski
Motormontageband I
Amed Mustafovic
Motorenbau
Ibrahim Sahin
Chassis-Kleinteile
Kiyasettin Yokus
Cockpit-Modul

29. April
Joachim Henryk Dudek
Wagenendmontage und -reparatur

25 Jahre Kaiserslautern

18. April
Max-Georg Viebranz
Fertigung

21. April
Harald Krück
Werkssicherheit

In Schräglage auf die Rennbahn

ITEZ'ler startet bei den Superbikes

„Moped fahren", so lapidar bezeichnen eingefleischte Motorrad-Fans ihre Leidenschaft. Dabei beherrscht Rainer Bachen den Grenzbereich zwischen Schräglage und Asphalt so perfekt, dass er 1999 die „1000 Kilometer Hockenheim" gewann. Ostern steht die Titelverteidigung an.

Strebt die Titelverteidigung an: Rainer Bachen auf seiner Ducati

Rüsselsheim (jan). Mit den „1 000 Kilometern" wird traditionell die Motorsportsaison eröffnet, so auch am diesjährigen Ostersamstag. Und der Maschinenbauer, Projektingenieur für Lenkungssysteme im Chassisbereich des ITEZ, rechnet sich in der Klasse bis 1 000 ccm gute Chancen für eine Titelverteidigung aus.

Selbstbewusst bezeichnet Bachen sein rotes Renngerät, auf dem er 1998 bereits zwei Läufe im Europa-Cup gewinnen konnte, „als den Ferrari unter den Motorrädern." 135 getunte PS holt die „Duc" 996, die das Ducati-Team-Frankfurt Rainer Bachen zur Verfügung stellt, aus ihrem einen Liter Hubraum.

„Ein Traum: schön, schnell und sehr, sehr sensibel", schwärmt der 33-Jährige, der erste Rennerfahrungen auf seiner privaten Honda sammelte. Mit diesem seriennahen und daher eigentlich unterlegenen Zweirad reichte es in seiner ersten richtigen Saison 1998 immerhin schon für den dritten Platz in der Meisterschaft.

Bis dahin war es ein weiter Weg, der allerdings auch ein klassischer gewesen ist. „Am Anfang habe ich das Moped meiner Schwester frisiert, dann kam das eigene Mofa, dann natürlich die 80er und schließlich mit 18 endlich ein richtiges Motorrad", erzählt Bachen, dem die Bastel-Leidenschaft zur beruflichen Passion wurde. „Ich wollte nie etwas anderes als Ingenieur werden."

1997 nahm Bachen in der Klasse „Supersport 600" die ersten Rennen unter die Reifen, eigentlich sollte 1998 aber auch schon wieder Schluss sein. „Mir fehlt durch den Beruf einfach die Zeit, das richtig zu betreiben. Dann kam aber dieses sagenhafte Ducati-Angebot und Jörg Westermann hat mich überredet, 1999 noch einmal bei den Superbikes in Hockenheim zu starten", so Bachen.

Mit dem Norddeutschen Westermann, der 1998 Deutscher Meister wurde, wechselt er sich bei jedem Tankstopp im Höckersitz ab, mehr müssen die beiden Rennfahrer eigentlich nicht tun. „Ducati stellt das Material, die Techniker, die Reifen – eigentlich muss ich nur noch die Kombi anziehen und möglichst gewinnen. So ein Top-Team und dann diese Maschine – das ist das große Los für jeden Privatfahrer."

Auf 280 km/h kommt die schöne Italienerin im rassigen Renntrimm: „Da muss man erst einmal mit umgehen können, um überhaupt anzukommen", so Bachen. Ankommen allein reicht dem Team Bachen/Westermann selbstredend nicht, schließlich fuhr das Duo im vergangenen Jahr einen Start-Ziel-Sieg heraus.

„Wir wollen wieder gewinnen. Das wäre ein toller Abschluss für meine kurze Rennkarriere." Und danach? „Dann rüste ich meine Honda für die Straße und fahre wieder Moped." ■

Fotos (2): privat

In Siegerpose: Rainer Bachen

TERMINSACHE

17. April: Im Rahmen der **Jazz-Fabrik** gastiert der Bassist **Victor Bailey** in Rüsselsheim. Das Konzert beginnt um 20.30 Uhr in der Werkshalle A1. Eintrittskarten gibt es im Stadttheater und den Stadtbüros.

29. April: In der Zeit von 9 bis 13 Uhr bieten wieder zahlreiche Mitarbeiter auf dem Parkplatz 1 in **Kaiserslautern** ihre **Jahreswagen** zum Verkauf an.

29. April: Ein buntes Programm mit Reiter- und Motorradstaffel bietet der **Familientag der Polizei** auf dem Parkplatz an Portal 1 vor dem **Werk I in Bochum**. Zwischen 9 und 17 Uhr ist für viel Unterhaltung gesorgt.

13. Mai: Drei Wander- und zwei Radtouren haben die Organisatoren für den **Opel-Wandertag in Eisenach** ausgesucht. Anmeldeschluss ist der 5. Mai. Infos bei Katrin Böttger unter 03691/661810. Auch Kollegen aus anderen Werken sind willkommen.

24. Mai: Der **Maiausflug** führt die **Opel-Senioren aus Kaiserslautern** nach Bingen am Rhein. Von dort geht es mit dem Schiff nach Oberwesel. Abfahrt ist um 10 Uhr am Opelparkplatz vor Portal 1. Anmeldung bis 15. Mai bei Franz Alt 0631/52530 oder Jacob Kuntz 0631/51139.

WER FÄHRT MIT?

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

Simmern → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, K115, Normalschicht, Tel.: 06725/7927

Alzey → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Spätschicht bis 19 Uhr, Tel.: 06731/948400 od. 2366

Bensheim → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Gleitzeit, Tel.: 06251/690795

Unna → Bochum Werk 1, suche Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Tel.: 02302/50448

Mühlhausen/Th. → Rüsselsheim, Wochenende, Tel.: 036023/50602

Eimsheim/Uelversheim → Rüsselsheim, suche Fahrgemeinschaft, A-Schicht, Tel.: 06249/906418

MZ-Ebersheim → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, B-Schicht, Portal M 55, bis 21.45 Uhr, Tel.: 06136/959685

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

Offenbach Kaiserlei → Rüsselsheim, suche/biete Fahrgemeinschaft, Dauerfrühschicht (Omega Linie), Tel.: 069/84849017

Alzey/Umgebung → Rüsselsheim, M 55/P 45, Gleitzeit, Tel.: 06731/44537 od. 06355/1273

MZ-Finthen Römerquelle → Rüsselsheim, Portal 8, 5.45-13.45 Uhr, Tel.: 06131/477505

Wöllstein/Gau-Bickelheim/Wallertheim/Wörrstadt → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, Normalschicht, Gleitzeit, Tel.: 06703/960259

Wartenberg-Kibo → Rüsselsheim, biete Fahrgemeinschaft, 40 Std., Gleitzeit, N 20, Tel.:06302/7776, E-Mail: dirktiemann@aol.com

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Horst Wunsch
geb. 20.07.38,
gest. 14.02.00,
ITEZ

Vassilikoula Neder
geb. 08.12.54,
gest. 27.02.00,
LSE-Lager Logistik

Vincenzo Grigoli
geb. 15.03.79,
gest. 23.03.00,
Technische Berufsausbildung

Bochum

Ulrich Koch
geb. 16.09.42,
gest. 19.03.00,
Technische Service Bereiche II

Mini-Schumi-Treffen

Saison-Auftakt des Kart-Nachwuchses vor Bochums Werk I

Bochum (pm). Quietschende Reifen und gedämpft heulende Motoren: Die Bochumer Opel-Werke waren wieder einmal das Mekka für Motorsport-Freunde aus ganz Deutschland. Diesmal waren es junge Kartsportler, die sich Bochum zum Austragungsort ihres Saison-Auftaktes erkoren hatten. 570 Fahrer folgten der Einladung der Motorsport-Jugend Nordrhein-Westfalen, um bei den Rennen um den 14. MSJ-Sportcup und das 1. MSJ Kart-Slalom-Finale teilzunehmen.

Die Bochumer Werke haben Zeit ihres Bestehens ein besonderes Verhältnis zum Motorsport. Ob regionale Rallyes, Slalom-Wettbewerbe oder Oldtimer-Fahrten, das Werksgelände wird immer wieder Schauplatz attraktiver Motorsport-Veranstaltungen. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Nachwuchs-Förderung.

Zum Auftakt der Kart-Saison 2000 kämpften jetzt schon achtjährige „Mini-Schumis", sozusagen die motorisierte „Pampers-Liga", um die besten Startplätze auf einer der abgesteckten Bahnen, die den großen Werksparkplatz für ein Wochenende zum Motodrom machten. Welchem Idol sie mit ihren gar nicht so langsamen Flitzern buchstäblich nachjagten, war beim Blick auf die Farbe der meisten Renn-Kombis schnell klar. Ferrari-Rot beherrschte die Szene. Auch in den höheren Altersklassen war das große Vorbild immer präsent.

Die kleinen Flitzer mit den noch unbekannten Piloten bewiesen, dass es nicht immer Formel 1 sein muss, wenn man packenden Motorsport erleben will. Dieser Meinung waren zumindest die rund 4 500 Zuschauer, die bei der Veranstaltung urwüchsigen Rennsport erlebten.

Wer wollte, konnte sich selbst hinters Kart-Steuer klemmen, um ein paar Runden zu drehen. Manch einer sah dabei im Vergleich zur flinken Motorsport-Jugend ganz schön alt aus. Man muss eben schon früh anfangen, wenn man einmal ein großer „Schumi" werden will... ■

Parkplatzrennen: Die Dreikäsehochs nahmen die Prüfungen gelassen

Fotos (2): Hänisch

Schnelle Runden: Zahlreiche – zumeist familiäre – Betreuer fieberten mit

Ein Abend der Erinnerung

Rüsselsheimer Jubilare feiern in Mainz

1959 stiegen die Zulassungen in Deutschland um 20 Prozent. Opel hingegen konnte die Verkäufe „nur" um 7,5 Prozent steigern. Grund: Arbeitskräftemangel. Diejenigen, die diese „goldenen" Zeiten noch erlebt haben, kamen jetzt in Mainz zur Jubilarfeier zusammen.

40 Jahre im Zeichen des Blitzes: 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kamen 1959 zu Opel – und blieben

Mainz (jh). Exakt 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begannen 1959 ihre Arbeit bei Opel – und blieben bis heute. Seit 25 Jahren dabei sind sogar 232 Beschäftigte. Sie alle waren – nebst Angehörigen – in die Rheingoldhalle eingeladen, um sich noch einmal gemeinsam der eigenen und der Opel-Geschichte zu stellen. Und da die Jubilarfeier kein Abend für Gebetbrüder ist, brachte ein schwungvolles Showprogramm die Gäste ordentlich auf Trab.

Feiern mit: Robert W. Hendry und Norbert Küpper

Doch zunächst gab's im akademischen Teil ein Dankeschön. Sowohl Vorstandschef Robert W. Hendry als auch Personalvorstand Norbert Küpper dankten den Jubilaren für ihre lange erfolgreiche Tätigkeit im und fürs Unternehmen. Küpper betonte in der Rückschau, dass „neben Veränderungen und technischen Entwicklungen auch Kontinuität, Zusammenhalt, Stolz und Selbstbewusstsein wichtig sind."

Betriebsratschef Rudi Müller erinnerte an wichtige Stationen der Unternehmensgeschichte und verabschiedete sich mit seiner letzten offiziellen Rede von den Mitarbeitern. Er wird im Rahmen der Altersteilzeit zum 1. Juni in den Ruhestand treten.

Bevor die Jubilarfeier richtig in Fahrt kam, gab es bei vielen Gästen lange Gesichter. Die Speisekarte pries als Hauptgericht einen Steckrübeneintopf mit Schweinebacke. Was vor 40 Jahren noch als Delikatesse galt, ist heute offenbar schwer verdaulich. Doch der kleine Scherz der Organisatoren von der Internen Kommunikation blieb für Stimmung und Verdauung folgenlos – hinter den verklebten Seiten der Speisekarte wartete die eigentliche Speisenfolge.

Mehrere Filmausschnitte aus zeitgenössischen Nachrichtensendungen, garniert mit alten Opel-Werbespots, stimmten die Jubilare auf die Zeitreise ein. Dazu interviewte Eckart von Hirschhausen, der den Abend moderierte, zwei Jubilare und prominente Zeitzeugen. So gab Jochen Berger, der 1974 mit Walter Röhrl Rallye-Europameister wurde, fachkundig Auskunft zum Renngeschehen – „Der Kopf im Rallye-Auto sitzt rechts" – und nutzte die Gelegenheit, sich bei den Jubilaren stellvertretend für alle Mitarbeiter und Fans für die jahrelange Unterstützung zu bedanken.

Die aktuellen Fußball-Ergebnisse gab es aus berufenem Munde. Jürgen Grabowski, Fußballweltmeister von 1974, informierte die Runde über das aktuelle Geschehen und wagte zudem den Tipp, dass am Saisonende Opel vor Aspirin an der Tabelle stehe.

Als Zeitzeuge der etwas anderen Art erwies sich „Doc Brown", der leicht spleenige Forscher aus „Zurück in die Zukunft". Er wirbelte mit viel Blitz und Donner und einem G 90 durch die Zeit – auf der Suche nach dem jungen Bob Hendry und tollen Autos.

Nach dem Motto „Nichts beschwingt so sehr wie gute Musik" sorgten diverse Gruppen für den guten Ton. Den Anfang machte das Werksorchester mit einem „Phantom-der-Oper"-Potpourri, feine Dinnermusik gab's vom „Party Symphonie Orchestra". Den '59er Jubilaren – und nicht nur ihnen – heizte die Rock'n'Roll-Kombo „Boppin' B" mächtig ein. Und zum Dessert gab's was Süßes: Die Pop-Band „Hot Chocolate" ließ Erinnerungen an die sonnigen 70er Jahre wach werden. Folglich klang ein schöner Abend mit einem ordentlichen Tänzchen aus... ■

Zeitzeuge: Moderator Eckart von Hirschhausen befragte Jochen Berger zu den Rallye-Erfolgen der 70er Jahre

Fotos (4): Liebschner
Süßes Dessert: Hot Chocolate spielte zum Tanz auf

Zafira für „Dr. Franck"

Einen Zafira Elegance 1.8 16V nahm Schauspieler Rainer Hunold in Rüsselsheim in Empfang. Der 50-Jährige ist einem breiten TV-Publikum aus der ZDF-Serie „Ein Fall für Zwei" bekannt. In 90 Folgen löste Hunold als Rechtsanwalt Dr. Rainer Franck mit der Hilfe des Detektivs Matula alias Claus Theo Gärtner souverän die kniffeligsten Fälle. Hunold lebt mit Frau und zwei Kindern in Berlin. In seiner Freizeit sammelt der Hobbykoch zeitgenössische Kunst und fährt gerne Motorrad. „Ich will mich einfach nicht auf eine Richtung festlegen und bin stets offen für Neues. Der Zafira mit seinen zahlreichen Variationsmöglichkeiten ist deshalb genau das richtige Auto für mich."

Foto: Opel

BLITZLICHT N.N.

Rüsselsheim (jh). Obwohl der neue Kollege erst sehr kurz im Unternehmen ist, gibt es schon einige, die sich über seinen Namen lustig machen. „Als Normalnull haben sie mich neulich betitelt und anschließend furchtbar gelacht", ärgert sich N. N. Dabei sei N. N. ein durchaus edler Name, der seine Wurzeln im Lateinischen habe, betont der neue Mitarbeiter.

Auf die Frage, was denn seine Aufgabe im Unternehmen sei, wirft er seinem Gegenüber einen kurzen kecken Blick zu und sagt: „Ich bin hier als Inspirator". Aha.

Ein ungläubiger Blick inspiriert N. N. zu weiteren Erklärungen. Er wolle sich zwar nicht anmaßen, die Rolle des Erleuchters vorzutäuschen. „Aber es ist unsere Aufgabe, die Mitarbeiter zum Nachdenken zu animieren". Unsere? „Ja, ich habe noch mehrere Zwillingsbrüder, die in den anderen Opel-Werken arbeiten."

Gefragt nach seinem Arbeitsalltag stöhnt N. N. als wäre er ein alter Hase. „Immer diese Energieleistungen, die von mir erwartet werden. Ich muss ständig präsent sein, immer und überall strahlen, die Mitarbeiter durch permanente Anwesenheit zu Gedankenblitzen verhelfen. Und wochenlang am schwarzen Brett hängen, ist auch kein Zuckerlecken."

Das Privatleben bleibt da völlig auf der Strecke. Lohnt sich der Einsatz denn jedenfalls? „Na klar", lächelt N. N. versonnen. Bezahlt werde er zwar nicht, aber die Tatsache, dass sein Arbeitgeber jetzt seit elf Jahren in Folge führend im VW-Wesen ist, sei ihm Lohn genug.

Und in der Belegschaft stecke allemal so viel Potenzial, dass Opel auch künftig diese führende Rolle in der deutschen Industrie spielen könne. So lange er und seine Brüder ihren Teil dazu beitragen werden... Selbstbewusst ist N. N. allemal.

Und die Sache mit dem Namen? „Wem Nomen Nescio nicht gefällt, der kann mich ja anders nennen." Eben!