Archiv-Exemplar

Opel Post

Ausgabe 3/85, 27. März 1985

Der Kadett kippt den Weltrekord

op Karlstad. Auf einem Bein läßt sich schlecht stehen – wohl aber auf zwei Rädern gut fahren. Das bewies jetzt der schwedische Rallyepilot Kenneth Eriksson mit einem Weltrekord: Auf der schneebedeckten Pferderennbahn von Karlstad legte er mit einem Kadett 1,3 S

Akrobat: K. Eriksson

exakt 20 Kilometer, 6 Meter und 19 Zentimeter auf zwei Rädern zurück.

Damit verewigte sich der 28jährige Nordmann unter den Augen des eigens angereisten Prüfers Richard Bowen im Guinness-Buch der Rekorde. Die bisherige Welt-Bestleistung hatte der amerikanische Stuntman Joie Chitwood gehalten: Am 13. Mai 1978 kam er in Indianapolis mit einem Chevrolet Chevelle in Schräglage 9,01 Kilometer weit.

Nichts ging schief: Über 20 Kilometer auf zwei Rädern — Foto: Wahlberg

Der artistische Ausflug ins Reich der Reifenschoner bleibt für Eriksson allerdings eine Ausnahme. Das Angebot einer Hell-Drivers-Truppe lehnte er ab. Stattdessen geht er mit einem Kadett GSi im Rallye-Trimm der Gruppe A an den Start der schwedischen Meisterschaft. Und zwar mit guten Chancen: 1984 belegte er mit einem Kadett GTE den vierten Platz.

Brutkasten: Im „Soakturm" kommen 132 Autos ins Schwitzen

Millionen-Bau für Kat-Zukunft

wh Rüsselsheim. Eine riesige Baustelle ist schon seit Monaten das Entwicklungs-Zentrum im Opel-Stammwerk. Und riesig ist auch die Summe, die das Unternehmen dort investiert, um für alle kommenden Katalysator-Fälle gerüstet zu sein: 170 Millionen Mark.

Für dieses Geld wird aber auch einiges auf den Boden gestellt. Unter anderem sind dies:

- Eine Art Park-Hochhaus, das von den Fachleuten „Soakturm" genannt wird und in dem 132 Autos für die Versuche und Tests „gelagert" und vortemperiert werden müssen. Allein der umbaute Raum dieser Anlage beträgt 14 660 Kubikmeter. Zum Vergleich: Ein normales Einfamilienhaus hat allenfalls 1000 Kubikmeter.
- Rund 5 000 Quadratmeter zusätzliche Bürofläche für etwa 450 neue Mitarbeiter.
- Ein neues Service-Center mit Tankstelle, an deren hochmodernen Zapfsäulen jeweils sechs verschiedene Kraftstoffe getankt werden können und zwar vom normalen Diesel bis zum bleifreien Super.

Hinzu kommen noch eine Wasch- und Berieselungsanlage.

- Neue Gebäude und Erweiterungsbauten für fast 30 neue Motor- und Abgasprüfstände.

„Im Grunde genommen haben wir auf einer Baustelle zehn verschiedene Projekte", erklärt Peter Schuch, Abteilungsleiter für Kostenschätzung und Projektkoordinierung im Bereich Werks-Layout. Die Vielzahl der einzelnen Vorhaben innerhalb und außerhalb der seit 1965/66 bestehenden Gebäude des Entwicklungs-Zentrums (PEK) brachte den Bauspezialisten dann auch eine Menge Arbeit: Für die Planung und Durchführung blieben ihnen nur zwei Jahre Zeit.

Trotz dieses Termindrucks ist sich Klaus Schwarz, Leiter des Werks-Layouts, sicher, „daß wir bis Ende des Jahres alles durchgezogen haben." Selbst „Väterchen Frost", der ja in diesem Winter lange regierte, wird daran nichts ändern. Schwarz: „Wir haben zwar mindestens drei Wochen durch die Kälte verloren, versuchen dies aber notfalls mit Nachtschichten schnell wieder aufzuholen."

Warum der „Soakturm" und die neuen Prüfstände gebaut wurden, lesen Sie auf Seite 5.

Kürzere Arbeit

op Rüsselsheim. Die neue Arbeitszeitregelung für alle Opel-Mitarbeiter ist jetzt unter Dach und Fach. Die Betriebsräte und Werkleitungen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern einigten sich jeweils auf unterschiedliche Lösungen.

Die im Wechselschicht-Betrieb Beschäftigten arbeiten aber in allen drei Werken weiterhin 40 Stunden in der Woche. Als Ausgleich erhalten sie in diesem Jahr sechs und 1986 neun Freischichten. Die wöchentliche Betriebsnutzungszeit von 40 Stunden bleibt voll erhalten. Damit kommt es bei Opel nun erstmals zu einer Entkoppelung der Betriebsnutzungszeit von den persönlichen Arbeitszeiten.

Ein weiterer Weg zur Flexibilität ist auch die Einführung der Gleitzeit ab dem 1. Januar 1986 für die Normalschicht in den Werken Rüsselsheim und Kaiserslautern. Die Einführung dieser Gleitzeit macht aber die Anschaffung moderner Zeiterfassungsgeräte nötig. Bis zu der Aufstellung dieser Automaten wurde deshalb eine Übergangsregelung vereinbart.

Danach ist 1985 in Rüsselsheim und Kaiserslautern freitags eine halbe Stunde früher Feierabend. Zusätzlich können noch drei volle und drei halbe Tage frei genommen werden.

Welche Regelungen außerdem vereinbart wurden, lesen Sie auf Seite 8.

Guten Tag, liebe Leser

Dies ist die erste Ausgabe unserer Werk-Zeitung im neuen Gewand. Die ***Opel Post*** ist ein wenig jünger geworden, ein wenig lebendiger, auch ein wenig bunter.

Wir haben uns für die Schmuckfarbe Rot entschieden – nicht nur, weil dies eine typische Farbe für Blätter ist, die unterhaltsam informieren wollen, sondern auch deswegen, weil wir jetzt aus Aktualitätsgründen auf „echtem" Zeitungspapier drucken, auf dem andere Farben als Rot verwaschen und unfreundlich aussehen.

An der Schwelle eines neuen Zeitabschnitts in der Geschichte unserer Werk-Zeitung möchte ich all denen danken, die bis heute die ***Opel Post*** betreut, redigiert und mit Leben gefüllt haben – allen voran Karl Heinz Mai, der mit Erreichen der Altersgrenze sein „Baby" an den Bereich Öffentlichkeitsarbeit übergeben hat, dessen Rat und Tat dem neuen Redaktionsteam aber nach wie vor zur Verfügung stehen.

Während die redaktionelle Verantwortlichkeit für die ***Opel Post*** von dieser Ausgabe an bei PR liegt, fungieren Öffentlichkeitsarbeit und Personal-Bereich im Impressum gemeinsam als Herausgeber. Die PR-Mannschaft mit ihren journalistischen Fähigkeiten möchte auf das Wissen, den Rat und die einschlägigen Kenntnisse der Mitarbeiter im Personal-Bereich nicht verzichten.

Viel Spaß und gute Unterhaltung bei der Lektüre. Helfen Sie mit, daß die ***Opel Post*** ein farbiges Spiegelbild unseres Lebens in der Firma ist. Helfen Sie mit, daß sich die Menschen bei Opel in ihr wiedererkennen. Opel – das ist ja nicht nur eine große Firma, die gute Autos baut. Opel – das sind Menschen und Mitarbeiter, Treue und Zuverlässigkeit, Intelligenz und Können. Auch das will die ***Opel Post*** zeigen.

Hans Wilhelm Gäb

Tonis Traumwagen

wh Köln. Für Deutschlands Torwart Nr. 1 ist Opel ganz klar die Nummer 1, wenn's ums Auto geht: Seit zehn Jahren fährt Toni Schumacher, Star des 1. FC Köln und der Nationalelf, nur Autos mit dem Blitz am Bug. Wenn der Toni zum Training am Geißbock-Heim vorfährt, dann ist er nicht der einzige Kicker des Clubs, der einen Opel am Rande des Spielfelds parkt. Denn neben ihm stehen noch einige bekannte Vereins- und Nationalmannschafts-Kollegen auf die Autos aus Rüsselsheim. Die werden bald staunen: Toni hat seinen neuen Traumwagen schon bestellt – ein Monza Cabrio. **Seite 8**

Cabrio-Anprobe: National-Torwart Harald Schumacher

Sauberer Minister

op Wiesbaden. Mit gutem Beispiel geht Hessens Wirtschaftsminister seinen Kabinettskollegen voran: Als erster aus der Regierungsrunde fährt Dr. Ulrich Steger einen Dienstwagen der Marke Opel. Doch damit nicht genug: Der Minister ist ebenso der Erste in der Landesregierung, der mit einem Katalysator-Auto auf Fahrt geht. Denn zur Ausstattung seines silbernen Senator 3,0i CD gehört auch der vieldiskutierte Abgasreiniger.

Senator-Übergabe: Dr. Ulrich Steger (l.) und Fritz W. Lohr

Nach der Übergabe des Wagens durch Entwicklungschef Fritz W. Lohr und einer ersten Probefahrt mit dem Kat-Senator, dessen Serienproduktion noch in diesem Halbjahr anläuft, urteilte der SPD-Politiker: „Der fährt sich gut. Auch wenn man nichts vom Katalysator merkt, ist es ein gutes Gefühl."

Zum Umsteigen auf einen Dienst-Senator hatte der Minister sich entschieden, „weil der Wagen technologisch auf der Höhe, umweltfreundlich und energiesparend ist". Und genau das waren auch die drei Anforderungen, die Dr. Steger an seinen künftigen Dienstwagen stellte, als er während eines Besuchs bei Opel in Rüsselsheim betonte, er würde gerne ein hessisches Fahrzeug fahren.

Zum Schutz der Luft

op Rüsselsheim. Die Umwelt hat gut lachen, denn bei Opel geht's dem Auspuff-Mief jetzt gewaltig an den Kragen. Außer Ascona und Kadett mit Dreiwege-Katalysator und Lambda-Sonde bietet das Unternehmen nämlich nun für alle Benziner ungeregelte Katalysatoren und Abgasrückführsysteme an. Und die sorgen nicht nur für sauberere Luft, sondern helfen außerdem noch Kfz-Steuern sparen.

Ein weiterer Vorteil, der das Konto schont: Neuwagenkäufern garantiert Opel bereits heute feste Preise für die Nachrüstsätze bis zum 31. Dezember 1985. Außerdem übernimmt das Werk bis zu diesem Stichtag auch die Hälfte der jeweils erforderlichen Einbaukosten. Steuern sparen jetzt auch alle Opel-Dieselmodelle: Mit ihren schadstoffreduzierten Motoren erfüllen sie die Voraussetzungen für den ermäßigten Steuersatz von 13,20 Mark pro 100 cm³.

Welcher Abgas-Reiniger für welchen Motor die beste Lösung ist, was man für den Einbau in der Werkstatt bezahlen muß und wieviel die Sauber-Systeme für die einzelnen Modelle kosten, lesen Sie auf Seite 2.

Opel Mean Nieder Archiv-Exemplar

Feuerwerk für neuen Kadett

„Auto des Jahres" Trophäe in Holland verliehen

op Amsterdam. Raketen rauschten Richtung Mond, bengalisches Licht zeichnete eine Kadett-Silhouette an das Amstel-Ufer. Grund des Feuerwerks, den das Fachmagazin „Autovisie" ans Firmament von Hollands Hauptstadt zauberte: Im Rahmen des Amsterdamer Automobil-Salons nahm Opel-Chef Ferdinand Beickler die Sieges-Trophy für den von einer internationalen Fachjury zum „Auto des Jahres" gewählten neuen Kadett entgegen.

Jury-Präsident und ZDF-Autotester Paul Frère würdigte bei der Übergabe der erstmals an Opel verliehenen Auszeichnung das technische Konzept und das Design des neuen Kadett. „Ich hoffe aufrichtig, daß dieser Preis die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Qualität und die fortschrittliche Technik der heutigen Opel-Produkte lenkt", erklärte Paul Frère.

Ende vergangenen Jahres hatten 51 Motorjournalisten aus 16 europäischen Ländern den neuen Kadett mit 326 von maximal 510 möglichen Punkten zum klaren Wahlsieger ernannt.

Gratulation: Opel-Chef Beickler und Jury-Chef Frère

Ein Preis für Fleiß

Hohe Auszeichnung für Opels Denkfabrik PEK. Erstmals holten fünf Ingenieure den „Boss Kettering Award" nach Europa. Dieser seit 1976 jährlich von GM vergebene Preis für herausragende technische Erfindungen und deren praxisgerechte Anwendung ist die höchste Auszeichnung innerhalb des Konzerns.

Und das sind die tollen Techniker aus der Vorausentwicklung: Fritz Köchy, Klaus Brandel, Horst Hullmann, Bernd Neumann und Gerhard Helmsing. Ihre Erfindung, für die sie den nach dem ehemaligen GM-Entwicklungschef Charles F. „Boss" Kettering benannten Preis erhielten: Vormontage und Funktionsprüfung von Karosserie-Baugruppen außerhalb des Fahrzeugs und anschließender Einbau von kompletten Komponenten in das Fahrzeug.

Das erste Opel-Modell, bei dem die Neuentwicklung der Preisträger angewendet wird, ist der Kadett. Denn in Bochum werden Türen und Armaturenträger schon auf gesonderten Bändern montiert, anschließend einem Funktionstest unterzogen und dann fix und fertig in das Fahrzeug eingebaut. Die Vorzüge dieser neuen Methode: Keine Über-Kopf-Arbeit, dafür aber mehr Qualität.

Neuer Chef bei Marketing

op Rüsselsheim. Marketing-Chef bei Opel ist seit dem 1. März Dr. Frank Hildebrandt (42). Der neue Mann an der Spitze dieses Be-

reichs war zuletzt in leitenden Verkaufs- und Marketingpositionen internationaler Unternehmen tätig.

Tennis- und Gartenfan Hildebrandt studierte Betriebswirtschaft an der Universität Erlangen/Nürnberg und promovierte auch dort. Sein Ziel im neuen Job: „Ich werde alles dafür tun, der Marke Opel nach außen hin das Ansehen zu verschaffen, das sie verdient."

Diesel mit Dampf

jok Rüsselsheim. Premiere für ein Auto, mit dem Opel als erster Hersteller der Welt eine neue Diesel-Ära einläutet: Im April beginnt die Auslieferung des Senator Comprex. Das Neue an dieser Zukunftstechnik, die in Rüsselsheim heute schon Wirklichkeit ist: Für viel Kraft und geringen Verbrauch sorgt bei diesem Selbstzünder kein herkömmlicher Turbolader, sondern die Comprex-Technik.

Und so funktioniert das neue Ladesystem, das Opel zusammen mit dem Schweizer Energiekonzern BBC entwickelte: Auch hier pusten zwar die Abgase mehr Power in den Motor. Anders als beim Turbo muß für den Aufladeeffekt aber nicht erst ein kompliziertes Schaufelräderwerk in Schwung gebracht werden. Bei der Comprex-Technik schieben die Abgase leistungsfördernde Frischluft direkt in die Brennräume. Als Hilfsmittel und Dosiereinrichtung dient dabei ein zylinderförmiger Rotor.

Dieser direkte Aufladeeffekt verschafft dem Comprex-Senator noch mehr Dampf bei niedrigen Drehzahlen: Schon bei 2400/min wird das maximale Drehmoment von 195 Nm auf die Kurbelwelle gewuchtet. Die Höchstleistung des Super-Diesel: 70 kW (95 PS).

Diese Leistung unter der Haube macht den Senator mit dem 2,3-Liter-Diesel-Vierzylinder immerhin 172 km/h schnell. Ohne ihn allerdings zu einem Schnellschlucker zu machen. Denn im Euromix laufen nur 7,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer durch die Einspritzanlage. Der Preis des neuen Comprex-Senator: 33 500 Mark.

Die Lösung für alle Fälle

Abgasreiniger für jedes Modell

op Rüsselsheim. Katalysator oder Nachrüstung – das ist für viele, die etwas für eine bessere Umwelt tun wollen, eine ungeklärte Frage. Bis jetzt! Denn hier erläutern wir genau, welches System für welches Opel-Modell in Frage kommt.

Für alle Autos mit OHC-Motor – und das sind weitaus die meisten in der Opel-Palette – gibt es einen Dreiwege-Katalysator ohne Lambda-Regelung. Er filtert 50 Prozent der Schadstoffwerte aus dem Auspuff und sorgt so auch für entsprechende steuerliche Vorteile. Die Einbaukosten liegen, je nach Typ und regionalen Werkstattpreisen, zwischen 120 und 210 Mark. Doch die braucht kein Umwelt-Freund voll zu bezahlen. Denn Opel übernimmt die Hälfte der Einbaukosten.

Auf eine andere Reinigungstechnik, die Abgasrückführung, können Käufer der Modelle Corsa 1,0 S, Kadett 1,2 S, Rekord 2,0 S und Rekord 2,2i sowie der Senator- und Monza-Baureihe zurückgreifen. Überflüssig ist das allerdings bei den 3,0i-Versionen, denn die haben das System bereits serienmäßig. Die Auswirkungen der Abgasrückführung: 30 Prozent weniger Schadstoffe und entsprechende Steuerersparnis. Die Preise für den Einbau: 80 bis 120 Mark. Was die einzelnen Saubermacher je nach Modell kosten, zeigt unsere komplette Übersicht.

Alle Nachrüstsysteme auf einen Blick

Modell	System[1]	Preis
Corsa		
1,0 S	A	290 DM
1,2 S/1,3 S	K	430 DM
Kadett		
1,2 S	A	290 DM
alle anderen Modelle	K	590 DM
Ascona		
alle Modelle	K	950 DM
Manta		
1,3 S/1,8 S	K	950 DM
2,0 i	A	330 DM
Rekord		
1,8 N/1,8 S	K	950 DM
2,0 S/2,2 i	A	330 DM
Senator, Monza		
2,2 i	A	330 DM
2,5 i	A	380 DM
3,0 i	A	Serie

[1] A = Abgasrückführung, K = Katalysator; Preise gelten für alle ab dem 17. 1. 85 gekauften Neufahrzeuge.

Saturn: Ein neuer Stern am Autohimmel

General Motors plant den US-Kleinwagen der neunziger Jahre

Was bislang nur der Name eines Schwester-Planeten unserer Erde war, ist seit wenigen Wochen auch der Name eines Schwester-Unternehmens der GM-Marken Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick und Cadillac: Saturn.

Die Saturn Corporation, der erste neue Name in der amerikanischen GM-Welt seit 1918, soll bis Ende der 80er Jahre eine Kleinwagen-Modellreihe auf den US-Markt bringen, die es in Qualität und Preis mit jedem ausländischen Produkt aufnehmen kann. Die ersten jetzt der Öffentlichkeit vorgestellten Saturn-Prototypen haben Frontantrieb, Vierzylinder-Motoren und in etwa die Abmessungen des Kadett.

GM-Chef Roger B. Smith erklärte bei der Bekanntgabe des Projekts: „Die Gründung eines eigenständigen Unternehmens war notwendig, weil die unterschiedliche Technologie und Organisation, die für das Saturn-Vorhaben entwickelt wurden, eine neue Struktur erfordern."

Die wichtigsten Punkte dieser neuen Struktur: Weniger Entscheidungsebenen und Bürokratie, neue Formen der Zusammenarbeit von Gewerkschaft und Management sowie die Lieferung von Teilen direkt ans Band. Für die Saturn-Modelle wird außerdem ein eigenes Vertriebssystem aufgebaut und eine völlig neue Produktionsstätte auf der grünen Wiese errichtet. In ihr sollen einmal 6000 Mitarbeiter beschäftigt werden. Die angepeilte Jahresproduktion: 500 000 Autos. Dafür bekommt die GM-Tochter Saturn zunächst eine Mitgift von 150 Millionen Dollar (rund 500 Millionen Mark). Präsident der neuen Gesellschaft ist der frühere Pontiac-Chef William Hoglund (50).

Zukunftsprojekt: GM-Chef Roger B. Smith (links) und GM-Präsident F. James McDonald haben mit Saturn große Pläne. 500 000 Autos sollen pro Jahr gebaut werden

Cockpit: Modernes Design

Opel Post

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel AG

Herausgeber: Adam Opel AG, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim – Öffentlichkeitsarbeit/Personalbereich

Redaktion: Werner Haas, Jochen Kruse (beide kommissarisch)

Technische Leitung: Hans H. Graßmann

Mitarbeiter in den Werken: Horst von Dieken (Bochum) und Heidi Adam (Kaiserslautern)

Layout: Hans Günter Schmitz, Georg Rott, GDS Grafik-Design-Service

Satz und Druck: Darmstädter Echo, Holzhofallee 25–31, 6100 Darmstadt

Anschrift der Redaktion: Opel Post, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim, Öffentlichkeitsarbeit, Telefon 06142/662025

Opel Intern Nicht für Kunden

Schnellstarter: Viele Lehrlinge konnten wegen ihrer guten Leistungen ihre Prüfung ein halbes Jahr früher machen

Traumnoten: Unsere Azubis sind Spitzenklasse

97 Prozent schafften die Prüfung – und ihre Verträge

mk Rüsselsheim. Der Winter '84/85 brachte nicht nur einen erstklassigen Eiswein, sondern auch einen Opel-Azubi-Jahrgang, der es in sich hat. Denn kaum je zuvor in der 74jährigen Berufsausbildungs-Geschichte des Rüsselsheimer Werkes gab's ein derart hochprozentiges Ergebnis: Elf Auszubildende schafften sowohl in der Theorie als auch in der Praxis die Traumnote „sehr gut" und 23 brachten es immerhin auf die Notenkombination 1 und 2 in beiden Sparten. Außerdem konnten 17 Prozent der Prüflinge wegen besonders guter Leistungen ein halbes Jahr früher in die Abschlußexamen gehen.

Der Erfolg war das Ergebnis von Leistung

Die Gesamtbilanz dieses Super-Jahrgangs: Von 154 Aspiranten schafften 150 die Prüfung, also stolze 97 Prozent. 56 Prozent erzielten Durchschnittsnoten von mindestens 2,5 und 21 Prozent lagen bei 1,5 oder noch besser. Und das nicht nur in einer Berufssparte. Denn die Azubi-Asse kommen aus zehn unterschiedlichen Berufen. Die Leistungs-Explosion der Lehrlinge führte Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter der zentralen Berufsausbildung, „in erster Linie auf die Auszubildenden selbst zurück, die ganz offensichtlich in zunehmendem Umfang ihre Ausbildung ernst nehmen und erkennen, daß Erfolg das Ergebnis von Leistung und kein Geschenk ist".

Geschenke gab's aber trotzdem: Die „Einser"-Kandidaten können sich nämlich jetzt schon auf eine besondere Auszeichnung freuen – einen einwöchigen Aufenthalt in München zum Besuch des Deutschen Museums. Bezahlt und organisiert von Opel. Außerdem überreichte Opel-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt während der Feierstunde für überdurchschnittliche Leistungen Buchpreise.

Für qualifizierten Nachwuchs zu sorgen ist heute für ein großes Unternehmen lebenswichtig. Denn auch in der Produktion werden künftig immer mehr Fachkräfte benötigt. Elektronische und hydraulische Fertigungstechniken verlangen einfach geschulte Spezialisten. Um diesen hohen Anforderungen gerecht zu werden, haben sich die Tarifpartner auf einen neuen Beruf geeinigt, den des „Industriemechanikers, Fachrichtung Produktionstechnik". „Bleibt zu hoffen, daß die Bildungsbürokratie uns nicht zu lange auf den offiziellen Ausbildungsstart für diesen Beruf warten läßt", meinte Dr. Hölterhoff.

Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte läßt sich das Unternehmen übrigens einiges kosten. Allein 2,7 Millionen Mark beträgt der jährliche Etat der Berufsschule. Und Auch im kaufmännischen Bereich. Und dies wertete Dagmar Losert vom Bildungsausschuß des Betriebsrats als positiv.

Nach und nach leben sich die Prüfungs-Stars am neuen Arbeitsplatz ein. So zum Beispiel der Bohrwerkdreher Rainer Schirmer (22). Seine Prüfung hatte er mit einer „Eins" in der Theorie und einer „Zwei" in der Praxis abgelegt. „Erst mal abwarten, wann sich die Bundeswehr meldet", sagt er. Danach will er sich wahrscheinlich zum Techniker ausbilden lassen. „Bei Opel natürlich." Der Lerneifer ist also noch lange nicht erschöpft.

Auch die Bürogehilfin Ute Daum (20) denkt an Weiterbildung. Sekretärin heißt ihr Berufsziel. Und dabei nimmt sie in Kauf, daß die notwendigen Lehrgänge „nach Feierabend noch einmal eine Menge Arbeit erfordern". Für die aktive Volleyballerin ist Büffeln nach dem Berufsalltag ohnehin nichts Neues: Schon in der Ausbildung hatte sie nach der Arbeitszeit mindestens eine Stunde täglich über den Büchern gesessen und fleißig neuen Stoff gepaukt.

Gratulation: Personal-Vorstand Dr. Walter Schlotfeldt beglückwünschte die Azubi-Asse zu ihren tollen Zensuren

24 500 Mark bezahlt Opel im Jahr für jeden Auszubildenden. Das sind gut 500 Mark mehr als der Bundesdurchschnitt.

Gut angelegtes Geld, wie auch Ex-Bundespräsident Karl Carstens meinte, der im vergangenen Jahr allen drei Opel-Werken seine Anerkennung für vorbildliche Ausbildungsleistungen aussprach.

Viele schmieden heute schon Pläne für morgen

Das Bare für die Bildung lohnt sich aber nicht nur für das Unternehmen, wie die Ergebnisse der diesjährigen Prüfungen nur allzu deutlich zeigen. Alle 150 ehemaligen Azubis haben nun auch ihren Opel-Arbeitsvertrag in der Tasche.

Als Abiturientin hat Christiane Oheim (22) ihre Lehre begonnen. Heute fühlt sich die frischgebackene Industrie-Kauffrau in ihrem Beruf sehr wohl. Deswegen möchte sie sich nun wieder mehr ihrem Hobby, dem Jazztanz widmen. „In der Ausbildung", meinte sie, „war dafür viel zu wenig Zeit. Aber Lehrjahre sind nun mal keine Herrenjahre."

Das erfuhr auch ein Inder mit portugiesischem Namen, der Maschinenschlosser Garaciol Gonsalves (21). Als er 1964 in Goa geboren wurde, war seine Heimatstadt noch unter portugiesischer Verwaltung. Heute ist er indischer Staatsbürger. Auch er hat eine überdurchschnittliche Prüfung abgelegt und spart nun kräftig, um in den kommenden Werksferien seine Mutter in Indien besuchen zu können.

Voller Einsatz der Lehrer

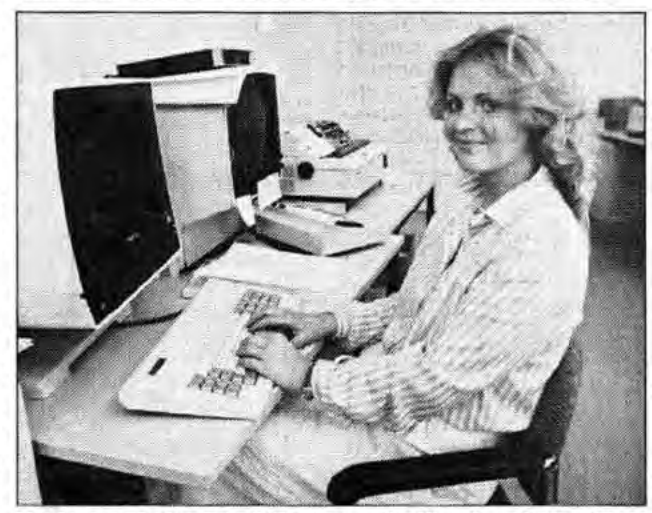
Drang zu Höherem verspürt auch Anja Bohrmann (21). Kein Wunder: Schon das Abitur hatte sie vorzeitig bestanden und nun ihre Prüfung zur Datenverarbeitungs-Kauffrau mit einer glatten „Eins" abgelegt. Kaum ein paar Tage am neuen Arbeitsplatz, bereitet sie sich schon auf weiterführende Lehrgänge vor. „Im Computerbereich entwickelt sich alles so schnell, da muß man eben Schritt halten", erklärt sie ihren ungebrochenen Eifer.

Ihre Neigung, gerne mit Holz zu arbeiten, kann die Modelltischlerin Silvia Krüger (21) nun gut auf ihren jetzigen Beruf übertragen. „Zunächst war ich etwas skeptisch, aber heute macht mir die Arbeit richtig Spaß", freut sich die aktive Handballerin schon heute auf die kommenden Jahre.

Ob die allerdings auch wieder solche Traumnoten bringen werden, weiß heute noch niemand. Doch eines ist sicher: „Die betrieblichen und hauptamtlichen Ausbilder sowie die Lehrer der Werkberufsschule werden mit Engagement daran arbeiten", so Georg Ehlers, Leiter der Rüsselsheimer Berufsausbildung, „ähnlich gute Ergebnisse zu erzielen."

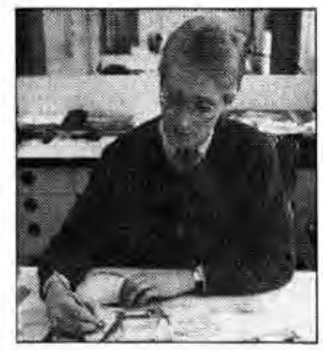
Zukunftspläne: Ute Daum will schnell Sekretärin werden

Heimweh: Garaciol Gonsalves spart für Ferien in Indien



Musterschülerin: Anja Bohrmann schaffte eine glatte „1"

Im Zeichen des Blitzes...



op Rüsselsheim. Wenn er seinen Chefs etwas zu sagen hat, hält Designer Chris Bangle meist den Mund. Stattdessen läßt der 28jährige aus Wisconsin (USA) ein lustiges kleines Strichmännchen namens „Adam Blitz" den Vorgesetzten sagen, was seinem Herrn und Meister an jener Detaillösung oder dieser Entwurfsskizze nicht gefällt. Chris, bei dem die Kollegen auch immer Schlange stehen, wenn im Design-Center eine witzige Jubiläumskarte fällig ist: „Durch die Figur läßt sich vieles leichter sagen. Sie kann das auch besser als ich." Des Designers Vorliebe für den kleinen Mann will sich jetzt auch die Redaktion der ***Opel Post*** zunutze machen. Mit seiner Zeichen-Hilfe soll „Adam Blitz" in jeder Ausgabe der Werkszeitung sagen, was Sache ist. Auch den Chefs.

Opel-Tom-Kläser

Erst liefen die Nasen – und dann die Angriffe

Als die Elite-Kicker der Nation zum Portugal-Länderspiel aufbrachen, war sich das Fußball-Volk einig: Die kriegen in Lissabon mächtig einen übergebraten. Doch dann wurden aus den vermeintlichen Prügelknaben gefeierte Strahlemänner. Wie es dazu kam und welche Folgen für die Zukunft dieser Sieg haben kann, kommentiert ZDF-Sportchef Dieter Kürten.

Sportexperte: Dieter Kürten

Das ist ein inoffizieller Weltrekord: In sage und schreibe 33 Qualifikationsspielen zur Fußball-Weltmeisterschaft hat die deutsche Nationalmannschaft noch nie verloren. Selten aber hing diese fast unglaubliche Serie so am seidenen Faden wie am letzten Februar-Sonntag.

Jubel: Nach dem Fieber stieg die Form der Kicker

Dem deutschen Winter wollten Franz Beckenbauer und seine Stars entfliehen, doch was handelten sie sich an der milden Algarve-Küste Portugals ein? Eine Grippe mit Fieber-Symptomen, die Franz Beckenbauer den Schweiß auf die Stirn trieb. „Wenn im Theater drei Hauptdarsteller krank sind, fällt die Vorstellung flach," stöhnte der ‚Kaiser', als die drei Patienten Karl-Heinz Rummenigge, Karl-Heinz Förster und Olaf Thon das Handtuch werfen mußten. Denn das einzige, was bei diesem Trio lief, war die Nase.

Ausgerechnet in dieser total verkorksten Situation aber entdeckte die DFB-Elite endlich wieder eine ur-deutsche Tugend: Sie zog sich mit dem unverhofften 2:1-Sieg über Portugal an den eigenen Haaren aus dem Fieber-Sumpf. „Immer, wenn eine deutsche Mannschaft abgeschrieben wurde, ist sie wirklich stark geworden," erinnert sich ein strahlender Franz Beckenbauer an seine aktive Zeit und besonders an den April 1972.

Damals herrschte in Fußball-Deutschland fast Weltuntergangsstimmung. Der Grund: Helmut Schön mußte ohne Weltklassespieler wie Overath und Vogts, aber mit sechs Bayern-Kickern, die gerade im Europacup ausgeschieden waren, in England antreten. Geboren wurde aber beim 3:1-Sieg in Wembley die wohl beste Nationalelf aller Zeiten: Das Team, das 1972 auch strahlender Europameister wurde.

Der Vergleich zu 1972 wurde auffallend oft gezogen, als die DFB-Crew den Triumph von Lissabon auskostete. Franz Beckenbauer warnte zwar mit erhobenem Zeigefinger: „Die Mannschaft hat über ihre Verhältnisse gespielt." Doch tatsächlich weckte eine junge Garde große Hoffnungen: Olaf Thon (18), Thomas Berthold, Michael Frontzeck (beide 20), Lothar Matthäus (23), Pierre Littbarski und Rudi Völler (beide 24), das sind junge, sympathische Spieler, die nicht der Null-Bock-Generation angehören. Im Gegenteil: Sie sind in der Lage, wieder ein neues bundesdeutschen Fußball-Hoch einzuleiten.

Voraussetzung ist aber sicher, daß sie mit beiden Beinen auf der Erde bleiben. Garant dafür ist allein schon ‚Kaiser' Franz, der die Situation in der WM-Qualifikation so skizziert: „Wir haben jetzt schon die halbe Miete und können ganz ruhig zum nächsten schweren Spiel nach Prag fahren." Das wird am 30. April der Fall sein. Und bis dahin hat hoffentlich auch Kalle Rummenigge die Grippe wieder auskuriert.

Renner von der Ruhr

Im Trimm-Trab zur Arbeit

wn Bochum. So widersprüchlich das klingen mag: Einige Mitarbeiter in Bochum rennen ihrer Arbeit förmlich entgegen. Etwa ein Dutzend der rund 18 500 Beschäftigten macht sich nämlich einen Spaß daraus, den Weg von und zur Arbeit im Trimm-Trab zurückzulegen. Einer von ihnen ist Betriebsrat Herbert Hahn.

Ihm zu folgen, war nicht einfach. Denn es ist nicht gerade Reporter-Routine, mit einem Tonband in der Hand einen Gesprächspartner im Laufschritt zu interviewen.

Es ist einer jener naßkalten Wintertage, nicht mehr ganz dunkel, aber auch noch nicht hell. Bochum-Gumme, 5.15 Uhr. Für Herbert Hahn ist Frühschicht angesagt. Trotzdem hat der Läufer es nicht eilig. In aller Gemütsruhe wird gefrühstückt: Milch, Knäckebrot, ein wenig Marmelade und Quark.

Eine Stunde später fällt hinter ihm die Haustür ins Schloß. Während die Nachbarn fröstelnd ins Auto steigen, bindet Herbert Hahn zwei Leuchtstreifen um die Knöchel, zieht die Kapuze seines Trainingsanzugs tief ins Gesicht, prüft den Sitz des Rucksacks, in dem ein Frühstücksbrot, zwei Apfelsinen und frische Unterwäsche verstaut sind. Dann trabt er los.

Und wie! „Das halte ich nicht durch", schießt es mir durch den Kopf, als wir wenige Minuten später in die Josephinenstraße einbiegen. Kaum noch Luft zu der Frage: „Wann haben Sie mit der Lauferei angefangen?" Herbert Hahn dagegen antwortet trotz des Tempos ruhig: „Das war 1970. Arbeitskollegen haben mich angesprochen, gefragt ob ich nicht auch das Sportabzeichen erwerben wolle." Und natürlich habe er da mitgemacht, nachdem er auch schon bei der Marine als Wehrpflichtiger regelmäßig Sport getrieben habe.

Ein Buch über das Laufen hat den Läufer dann vollends motiviert. Und zwar so stark, daß er bei Opel in Bochum eine regelrechte Laufbewegung ins Leben rief. Anfangs hat man ihn allerdings ausgepfiffen, als er anläßlich einer Betriebsversammlung über das Laufen und seine gesundheitlichen Vorteile sprach. Hahn, mittlerweile in der Castroper Straße angelangt, wo Schulkinder rhythmisch „schneller, schneller" rufen, erinnert sich: „Mich hat das Pfeifen der Kollegen aber nicht aus der Ruhe gebracht."

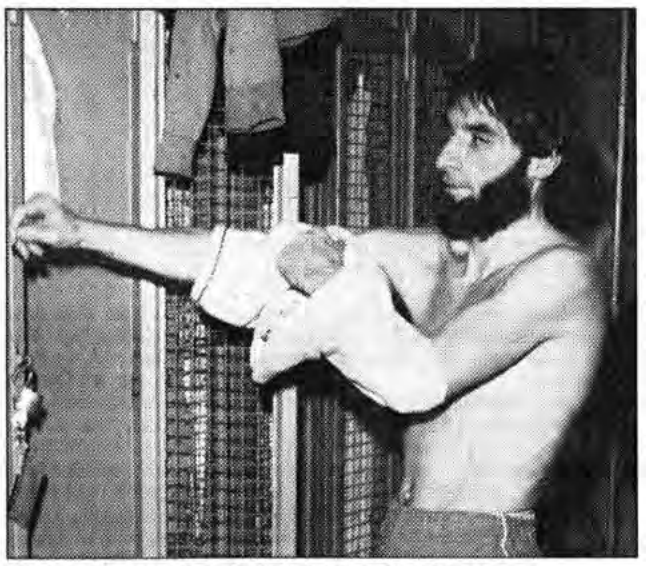
Die Hartnäckigkeit hatte Folgen, andere ließen sich anstecken, die „Langlauf-Gemeinschaft Opelaner e.V." entstand. Natürlich gehörte Herbert Hahn zu den Gründungsmitgliedern. Heutzutage treffen sich die Opel-Läufer nahezu täglich zum Lauftreff. Doch Super-Jogger Hahn reicht das nicht. Als zusätzliche Trainingsstrecke hat er sich den Weg zur Arbeitsstätte – etwa sechs Kilometer – verordnet.

Zehn Minuten Laufinterview. Das Gespräch wird einsilbig. Von meiner Seite. Zum Glück redet Herbert Hahn unaufgefordert weiter: „Beim Laufen kommen mir die besten Ideen, weil das Gehirn durchblutet wird, weil ich dann für mich allein bin und mir niemand dreinreden kann." Ist man trotzdem nicht schon fix und fertig, wenn man am Arbeitsplatz ankommt? Die Antwort: Ein klares „Nein!". Im Gegenteil: Wenn er nach etwa 20 Minuten im Umkleideraum eintrifft und geduscht hat, dann fühlt er sich fit. Hahn: „Über zehn Jahre lang brauchte ich keine Arbeits-Unfähigkeits-Bescheinigung mehr."

7.10 Uhr, Werk I, Tor 3 ist in Sicht – Gott sei Dank! Noch 70 Meter bis zum Ziel, Spind-Nummer 1286 im Umkleideraum des Preßwerks. Raus aus den Klamotten und schon dampft's im Duschraum. Nach dem Bad gibt es für die Poren schnell eine Portion Muskelöl. Und wenn Herbert Hahn dann in den Arbeitskittel schlüpft, sieht er wirklich so frisch aus wie der junge Morgen.

Sauseschritt: Betriebsrat Herbert Hahn auf dem Heimweg

Atemnot: Der rasende Reporter beim Live-Lauf-Interview



Kleiderwechsel: Arbeitskittel statt Trainingsanzug

Arbeitsplatz: Nach sechs Kilometern fit für die Schicht

Der lange Marsch von Bochum

op Bochum. Auf vollen Touren laufen zur Zeit die Läufer der „LG Opelaner", um mit dem Ansturm fertig zu werden, den sie für den 21. April erwarten. Denn an diesem Tag fällt vor dem Werk 1, Tor 1, der Startschuß zum „3. Bochumer Halbmarathon und 10-Kilometer-Lauf". Los geht's in den einzelnen Gruppen zwischen 8 und 10 Uhr, gegen 15 Uhr soll dann für alle das Ziel in Sicht sein.

Wie schon beim Vorjahres-Lauf, zu dem 1010 Teilnehmer aus 80 in- und ausländischen Städten an die Ruhr gekommen waren, erhalten auch jetzt wieder alle Sportler einen Clubbecher mit einem Opel-Oldtimer-Emblem. Wer noch Lust hat, bei diesem langen Marsch mit auf die Strecke zu gehen, kann sich bei Herbert Hahn, Ennepestr. 50, 4630 Bochum 1 melden.

Mit dem Fahrrad in den Frühling

mk Rüsselsheim. „Unser großes Jubiläum ist in drei Jahren. Da werden wir uns schon einiges einfallen lassen", sagt Gerd Rothengatter, zweiter Vorsitzender des „Radfahrvereins Opel 1888". Was die Rüsselsheimer Radler zum 100. Geburtstag ihres Vereins auf der Pfanne haben, will er allerdings noch nicht verraten.

Trotz dieser „Geheimniskrämerei" kann man in der Tat Tolles erwarten, denn schon heute pflegen die Pedalritter ein reges Vereinsleben. Im Augenblick findet das zwar mehr im Saale als im Sattel statt, weil es für einen Ausritt noch zu kalt ist. Aber schon für den April sind Frischluft und Muskelkater angesagt. Denn dann steht die „Fahrt in den Frühling" auf dem Programm. Alle Vereinsmitglieder werden sich bei diesem Anlaß in die Sättel schwingen und rund um Rüsselsheim radeln.

76 Mitglieder zählt der RV-Opel heute. „Das sind viel zu wenig", meint Gerd Rothengatter. Deshalb soll in der nächsten Zeit besonders die Jugend noch stärker angesprochen und gefördert werden. Erste Erfolge dieser Nachwuchs-Arbeit zeigen sich schon jetzt: Immerhin gibt es inzwischen wieder eine Jugendmannschaft, die Rasenradball spielt. Trainiert werden die jungen Radartisten von Opel-Mitarbeiter Werner Martin. Und der Trainer verspricht sich viel von seinem Team. Aus gutem Grund! Mittlerweile sind die jungen Balancekünstler nämlich schon so fit auf dem Fahrrad, daß sie in diesem Jahr an Meisterschaften teilnehmen werden. Anreiz genug haben die RV-Opel-Youngster übrigens: Bereits 1961 waren ihre damaligen Vereinsvorfahren schon einmal Deutscher Meister im Sechser-Rasenradball.

Ein anderer Schwerpunkt der Opel-Radler ist die Radtouristik. Von April bis Oktober kommen die Vereinsmitglieder deswegen kaum noch aus dem Sattel, denn dann stehen Rad-Tourenfahrten im gesamten Bundesgebiet und sogar in Belgien auf dem Programm. Groß-Ereignisse für den Club sind in diesem Jahr aber vor allem die Tour „Rund um die Opelstadt", die am 14. Juli stattfindet und zu der rund 800 Teilnehmer erwartet werden, sowie die gemeinsame Fahrt mit dem Opel-Werksorchester zum diesjährigen Hessentag nach Alsfeld am 2. Juli 1985.

Fernweh: Die Pedalritter vom „RV Opel" auf großer Fahrt

Opel Team-Newsarchiv

„Katalysator-Denkmal" fürs Entwicklungszentrum

Testwagen-Sauna

wh Rüsselsheim. Wie ein neues Wahrzeichen ragt der 43 Meter hohe, mit glänzenden Metall-Platten verkleidete „Soakturm" neben dem Entwicklungs-Zentrum in die Luft. Und einen Spitznamen hat der „Silberling" auch schon weg: „Katalysator-Denkmal".

Unrecht haben die Taufpaten nicht. Denn ein Kind der neuen Abgasgesetzgebung ist der Hochbau an der Eisenbahnlinie Frankfurt–Mainz. Die Vorschriften – ursprünglich in den USA entstanden, heute aber auch für die Bundesrepublik vorgesehen – verlangen nämlich, daß jedes Auto, mit dem ein Abgastest gefahren werden soll, erst einmal aufs Abstellgleis muß. Entwicklungs-Ingenieur und Katalysator-Spezialist Heinz-Ewo von Brand: „Mindestens zwölf und höchstens 36 Stunden muß jeder Wagen ruhig in einem temperierten Raum stehen. Vorgeschrieben sind dafür 20 bis 30 Grad." Der Grund für diese Norm: Allen Tests soll eine vergleichbare Ausgangsposition zugrunde liegen.

Riese: Der 42 Meter hohe Turm ist schon fast fertig

Weil aber auf dem ganzen Werksgelände in Rüsselsheim keine Klimakammer vorhanden war, die eine Vielzahl von Autos hätte aufnehmen können, mußten die Planer und Ingenieure zum Bleistift und die Maurer zur Kelle greifen. Das Ergebnis ihrer Anstrengungen: Ein 13 Stockwerke hohes, perfekt isoliertes Gebäude, in dem 132 Autos wie in einem Hochregal-Lager in ihren Brutkästen stecken. Auf Knopfdruck können sie dort per Computer geortet und mit Hilfe eines Aufzug-Systems nach Art des Paternoster zu den einzelnen Tests abgerufen werden.

Und so sieht der Weg der Prüflinge aus: Nach der Schwitz-Kur im „Soakturm" steht als erstes der „Verdampfungs-Kontroll-Test" auf dem Plan. Hierzu werden die Versuchskaninchen in einen hermetisch abgeschlossenen, 30 Grad warmen Raum gebracht, „der etwa die Größe einer Garage hat". Dort wird dann nicht nur die Karosserie auf diese Temperatur erhitzt, sondern auch der Tank, der vorher zu 40 Prozent mit 14 bis 15 Grad warmem Sprit gefüllt werden muß. Der Grund für diese Prozedur: Alle aus Benzin, Lack und Kunststoffen austretenden Kohlenwasserstoffe sollen gemessen werden. Ingenieur von Brand erklärt: „Unser Limit sind zwei Gramm pro Test."

Um wesentlich kleinere Maßeinheiten geht es dann beim nächsten Schritt, den Tests auf den Abgas-Prüfständen. Denn hier werden sogar Millionstelteile im Abgas-/Luftgemisch von den neuen Analyse-Einheiten wahrgenommen und gemessen. Per Computer läßt sich dann hochrechnen, wievielen Gramm pro Kilometer diese Mini-Mengen entsprechen. Und zwar bei jedem Tempo. Der Kat-Spezialist: „Auf den neuen Prüfständen können wir Geschwindigkeiten bis maximal Tempo 200 fahren." Außerdem sind sie so variabel konstruiert und gebaut, daß Autos aller Größenordnungen auf ihnen getestet werden können. Ganz gleich, ob sie Heck- oder Frontantrieb, Senator- oder Corsa-Größe haben.

Ein weiterer Vorteil der neuen Anlagen: Sie sind auch so etwas wie ein Dynamo. Denn die Energie, die von den Antriebsrädern auf die Rollen der Prüfstände übertragen wird, verpufft nicht im Leeren, sondern mit ihr wird Strom erzeugt, der dann wieder ins Netz eingespeist werden kann.

Nebenwirkung: Die neuen Prüfstände erzeugen auch Strom

Motoren-Rekord

op Rüsselsheim. Drei Rekorde auf einen Streich: Im Rüsselsheimer Stammwerk lief jetzt der 500 000. CIH-Dieselmotor vom Band – ein 86 PS starker 2,3-Liter-Turbo. Doppelt so hoch ist sogar die Zahl der bisher in Kaiserslautern produzierten Motoren: In dem 6500-Mitarbeiter-Werk wurde nach nur vier Jahren das einmillionste Triebwerk gefertigt.

Gleichzeitig hatten aber die über 2500 Mitarbeiter des GM-Werks Aspern bei Wien allen Grund, ein Faß aufzumachen. Denn nach nur zweieinhalb Jahren Produktionszeit „purzelte" auch dort das 500 000 Aggregat von der Linie – ein 1,2-Liter-Motor.

Kluge Köpfe

Tolle Ideen bringen allen Bares

vd Bochum. Wenn es um gute Ideen geht, sind die Opel-Mitarbeiter aus dem Ruhrpott kaum zu schlagen. Denn rund 25 000 Verbesserungs-Vorschläge in einem Jahr – das ist wirklich Spitze. Erich Eurich, Leiter des Vorschlagswesens: „Fast 80 Prozent der Belegschaft haben sich 1984 beteiligt. So ein Ergebnis ist bei einem Werk unserer Größe kaum noch in der Bundesrepublik zu finden."

Daß die Verbesserungs-Vorschläge keine Flops, sondern handfeste Ideen waren, beweist neben der Prämiensumme von drei Millionen Mark auch die Tatsache, daß 31 Prozent der 21 000 bearbeiteten Vorschläge angenommen wurden.

„Wenn die Mitarbeiter durch ein lebendiges Vorschlagswesen über den eigenen Aufgabenbereich hinaus gute Ideen entwickeln und sie dem Unternehmen zur Verfügung stellen, dann ist das keine Selbstverständlichkeit", bedankte sich angesichts der Ideenflut Werkleiter Walter Pihan während der Siegerehrung im Abteilungswettbewerb bei allen, die mitgemacht haben.

Und das sind die Gewinner: Platz 1 holte die Abteilung „Werkzeugbau", zweiter wurde das Team „Werkzeuge und Betriebsmittel" und den dritten Preis belegte die Mannschaft „Lohnkontrolle/Lohngestaltung und Vorschlagswesen".

Nicht von Pappe sind aber auch die Ideen und Vorschläge aus den Reihen der Mitarbeiter vom Main. Das wurde jetzt bei der Jahresveranstaltung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens deutlich. Sieben kluge Köpfe erhielten dort von Opel-Chef Ferdinand Beickler die Höchstprämie: Glatte 50 000 Mark.

Bochumer Sieger: Werkzeugbau war Spitze

Rüsselsheimer Preisträger: Opel-Chef Ferdinand Beickler gratulierte siebenmal zur Höchstprämie

Wesentlich größer war aber noch die Einsparungs-Summe, die dem Unternehmen die Änderungsvorschläge der sieben brachten: 2,7 Millionen Mark. Ein Ergebnis, das auch der Vorstandsvorsitzende hoch einschätzte. Er versprach: „Ich werde mich persönlich dafür einsetzen, daß die Ideen realisiert werden." Die Höchstprämien des Jahres 1984 erhielten: Georg Schneider, PEK-Versuchsbau; Peter Clodius, Produktionsvorbereitung Chassis; Dietmar Klawikowski, Qualitätskontrolle; Udo Schulz, PEK Karosserie-Innenausstattung; Horst Zimmermann, Industrial Engineering; Gottfried Gerhard, Betriebsschlosserei, und Karl Arndt, Produktvorbereitung Chassis, sowie Michael Zühlsdorf (25 000 Mark) aus der Abteilung Kostenforschung.

Die Gewinner dieses Abends waren aber nicht allein die prämiierten Tüftler und Denker, es gab auch noch andere Sieger: Die im Abteilungswettbewerb. Und dort holte sich der Bereich Instandhaltung Motor, Getriebe und Schmiede den ersten Platz, gefolgt von der Abteilung Industrial Engineering und der Instandhaltungscrew des Preßwerks.

Spenden statt Schnaps

Gutes Beispiel: Jubilare machen Behinderten Freude

ba Rüsselsheim. Feste soll man ja bekanntlich feiern, wie sie fallen. Daß dies aber nicht unbedingt immer der Fall sein muß, bewies Dieter Mann, Werkmeister und seit zehn Jahren im Betriebsrat. Er ließ nämlich zu seinem 25jährigen Jubiläum nicht das übliche Faß anrollen und Brötchen und Schnaps auffahren, sondern spendete das eingesparte Geld den Rüsselsheimer „Werkstätten für Behinderte".

Geldübergabe: Dieter Mann

600-Mark-Hilfe: Bruno Geib

„25 Jahre bei Opel, das war zwar nicht immer leicht, doch es gibt andere, die es 25 Jahre lang wesentlich schwerer haben und hatten", begründet der 42jährige seine Entscheidung. Und heimste sich damit den Beifall der allermeisten Kollegen ein. Denn die waren überhaupt nicht sauer darüber, daß sie auf dem Trockenen saßen. Sie zeigten vielmehr Verständnis und Zustimmung. Statt den Jubilar mit Geschenken zu überhäufen, stockten sie deshalb lieber die Spende noch einmal auf, so daß zum guten Schluß die ansehnliche Summe von fast 1000 Mark zusammenkam.

Ein Beispiel, das bereits Schule machte. Bruno Geib, Werkmeister in der Lackiererei, fand die Idee so gut, daß er sich spontan dazu entschlossen hat, sein Jubiläum am 14. April dieses Jahres auch in den Dienst der guten Sache zu stellen. Er hat sich vorgenommen: „Die 600 Mark, die meine Jubilarfeier kosten würde, werde ich derselben Rüsselsheimer Institution spenden."

Film zur Kat-Technik

op Rüsselsheim. Die Katalysator-Spezialisten von Opel haben die Herausforderung angenommen. Seit vielen Monaten arbeiten sie mit Hochdruck für das umweltfreundliche Auto.

Was die Ingenieure alles tun, zeigt Ihnen der Film „Opel-Katalysator-Lösung". In der ersten April-Woche ist dieser Film den ganzen Tag über in folgenden Räumen des Rüsselsheimer Werks zu sehen:

PEK – Vorhalle/Eingang, Verkauf – Ausstellungsraum, A-Gebäude – Ausstellungsraum, T+Z – Ausstellungsraum und Design – Vorraum.

Schauen Sie sich diesen lohnenden Film an. Er dauert insgesamt nur zehn Minuten.

Opel-Archiv Wiesbaden

Junge Erfinder auf Erfolgskurs

Wieder ein Sieg beim Wettbewerb „Jugend forscht"?

wn Bochum/Rüsselsheim. Sie feilen und schrauben, messen und lernen wie alle anderen 1774 Auszubildenden bei Opel auch. Doch Thorsten Drowe und Rainer Foth, beide 20, Henryk Sieja (19) und Michael Wolf (21) legten noch eins drauf: Die Vier gaben sich nicht mit der täglichen Routine zufrieden, sondern sie dachten über ihren Job nach, suchten und fanden neue Wege und Verbesserungen. Der Grund für soviel Erfindergeist: Das Azubi-Quartett nahm am diesjährigen Wettbewerb „Jugend forscht" teil.

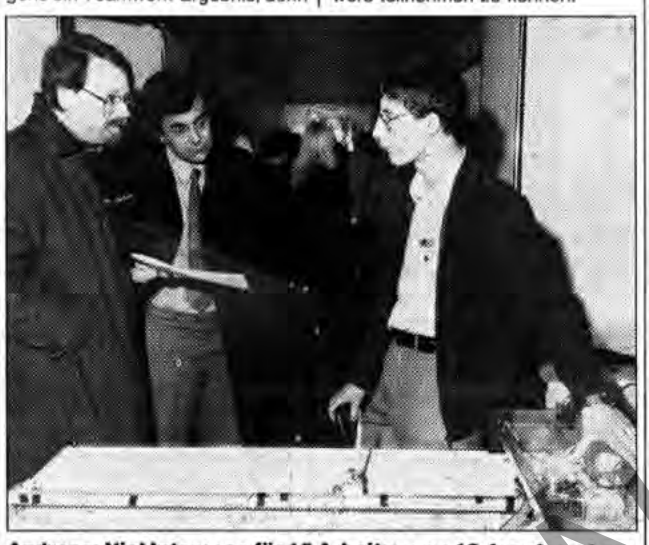
Jetzt war nämlich wieder Jungforscher-Zeit, vor allem im Werk Bochum. Denn Opel ist hier seit langem als Patenfirma Ausrichter des Regionalwettbewerbs. So auch in diesem Jahr. 18 Jungforscher beteiligten sich mit 15 Arbeiten.

Mit Heimvorteil hatte der Sieg der beiden Elektrikerlehrlinge Thorsten und Rainer sowie des künftigen Werkzeugmachers Henryk aber sicher nichts zu tun. Eher mit Grips.

Und mit dem Bruch einer Tradition, die hieß: „Das haben wir schon immer so gemacht." Seit Jahren nämlich fanden sich die Elektrikerlehrlinge damit ab, Draht, den sie bei ihrer Ausbildung in rauhen Mengen brauchten, von Hand abzuzwicken. Eine wirklich verzwickte Sache: Allein in Bochum müssen nämlich rund 49 000 Meter sogenannter Aderleitungen auf etwa 50 000 Stückchen unterschiedlicher Länge geschnitten werden. Und das heißt: 50 000 Schnittvorgänge, bei denen nicht nur Fehler unterlaufen können, sondern die auch viel Zeit kosten. Und die wiederum geht bei der Ausbildung von der reinen Lernzeit verloren.

„Schluß damit", sagten sich deshalb die Bochumer Jungforscher und entwickelten eine „Automatische Schnittvorrichtung zur Längen- und Stückzahlfertigung von PVC-Aderleitungen". Ein Maschinchen mit Pfiff! Denn jetzt können die einzelnen Schnitte einfach „abgeradelt" werden. Und zwar ohne Zeit- und Schnittverluste. Ein weiterer Vorteil: Einer schafft das ganze Pensum im Nu alleine.

Die Maschine des Trios ist übrigens ein Teamwork-Ergebnis, denn während die beiden Elektriker vorwiegend die Schaltungen besorgten, heuerten sie als Dritten im Bunde Werkzeugmacher Sieja für die übrige Technik an. Das Nachdenken und Tüfteln der drei lohnte sich: Aus den Händen von Bochums Personalchef Dr. Bernhard Prein und Opels Patenbeauftragter Ursula Knaup gab's jetzt im Beisein von Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck viel Lob, Buchgeschenke und Prämien. Noch schöner aber war: Die drei Jungforscher von der Ruhr schafften in ihrem Fachgebiet die erhoffte Qualifikation, als klarer Regionalsieger am Landeswettbewerb teilnehmen zu können.



Andrang: Viel Interesse für 15 Arbeiten von 18 Jungforschern

Erfolgstrio: Reiner, Thorsten und Henryk (v. l.) machten in Bochum den großen Schnitt

Und den erreichte auch Michael Wolf, künftiger Modelltischler im zweiten Lehrjahr in Rüsselsheim. Er konstruierte einen „Aufspannwinkel mit integrierter Ansaugvorrichtung". Der Clou bei dieser Forschungsarbeit: Durch die Saugwirkung einer Vakuumpumpe wird beim Anreißen von Werkstücken das umständliche Einspannen mit einer Schraubzwinge überflüssig. „Eine tolle Idee", urteilten dann auch die Preisrichter beim Landeswettbewerb und setzten Michael Wolf auf Platz eins im Fachgebiet „Arbeitswelt". Für den Opel-Azubi ist damit ein Traum in Erfüllung gegangen: Er nimmt jetzt im Mai am Bundeswettbewerb in Berlin teil.

Wie hieß es doch in einer der Reden bei der Bochumer Preisverleihung? Die Teilnehmer zeigten, „daß der Weg zum Begreifen ... nicht über das verständnislose Gebrauchen einer hochentwickelten Technik" führe.

Für die Azubis und ihre Ausbilder in Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim ist dies übrigens keine neue Erkenntnis. Denn schließlich stellten Opels Jungforscher schon zweimal den Bundessieger im Wettbewerb „Jugend forscht".

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim

2. 3. Fritz Klein, Achsenbau; Anna Schroen, Kundendienst-Förderung.

6. 3. Johann Hablik, Kostenschätzungen.

8. 3. Heinz Wesp, Kundendienst-Förderung.

25

Rüsselsheim

1. 3. Herta Cristina Hartmann, Werksverpflegung; Willi Hassinger, Karosserie-Unterzusammenbau und Rohrfabrikation; Winfried Lange, Modell- und Lehrenbau; Armin Laun, Inspektion; Hans Mayer, Karosserie-Unterzusammenbau und Rohrfabrikation; Willi Mohr, Inspekt. Qualitätsf. u. -kontrolle; Rudolf Peter, Karosserie-Fertigmontage; Robert Pihl, Energieversorgung; Erich Strack, Motorenbau – M 55.

2. 3. Hans-Joachim Möller, Zentralwerkstätten II; Johann Rehak, Motorenbau – M 55.

3. 3. Horst Rohleder, Lackiererei.

7. 3. Klaus Baumann, Motorenbau – M 55; Friedrich Christ, Karosserie-Rohmontage; Kurt Freitag, Wagenendmontage; Wolfgang Klein, Zentralwerkstätten II; Herbert Palitsch, Karosserie-Fertigmontage; Hans Seibert, Zentralwerkstätten I; Gerhard Semantke, Preßwerk – Große und mittlere Teile; Werner Ullmann, Instandhaltung – Motor, Getriebe und Schmiede; Ernst Vatter, MPK-Transportabteilung; Peter Weilbächer, Teilelager; Helmut Weindorf, Instandhaltung Karosseriebau u. Schweißtechnik; Dieter Wissmann, Modell- und Lehrenbau.

8. 3. Eckehard Gartner, T & Z Europa, Hochregalanlage.

14. 3. Georg Fischer, Werkfeuerwehr; Helmut Gottron, Zentralwerkstätten II; Gerhard Kiesel, PEK-Versuchsgruppe; Johannes von Krusen, Wagenendmontage; Hermann Schmittbetz, Zentralwerkstätten; Theresia Schuster, Werksverpflegung; Heinz Schwarz, Zentralwerkstätten I; Waldemar Strubel, Zentralwerkstätten I; Johann Tullius, Inspektion.

17. 3. Helmut Kleinböhl, Zentralwerkstätten I1 Franz Wesel, Teilelager.

20. 3. Erwin Stubenazi, Inspektion.

21. 3. Franz Csoboth, Modell- und Lehrenbau; Rudolf Diehl, Preßwerk – Große und mittlere Teile; Jakob Heinz Krummeck, Karosserie-Unterzusammenbau und Rohrfabrikation; Herbert Müller, Zentralwerkstätten II; Friedrich Ritter, Zentralwerkstätten II; Josef Röhrig, Instandhaltung – Preßwerk; Gerhard Vittur, MPK-Transportabteilung.

23. 3. Wilhelm Reichmann, Instandhaltung – Dieselmotore, Chassis-Aggregate und Preßwerk G-22.

28. 3. Gerhard Arnold, Instandhaltung – Motor, Getriebe und Schmiede; Rudi Gliedstein, Achsenbau; Helmut Großhöhme, Karosseriebau – Gerippebau; Karl-Heinz Ranzenberger, Karosseriebau – Gerippebau; Willi Schwab, MPK-Transportabteilung; Wolfgang Stumpf, PV-Schmiede; Hans Wüst, Schmiede.

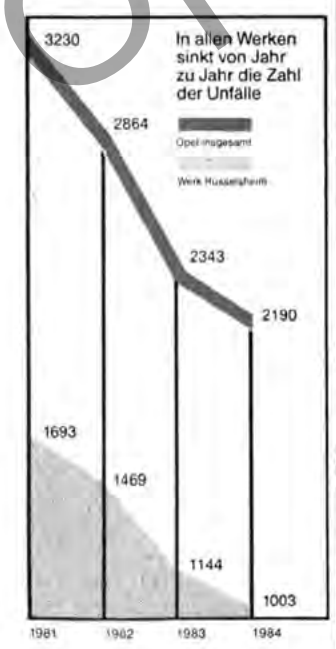
29. 3. Horst Hasenzahl, Achsenbau; Walter Held, Werksanlagen – Ordnungsdienst; Michele Pinto, Karosseriebau – Gerippebau.

31. 3. Martin Hell, Beschädigten-Einsatz.

Einfälle stoppen die Unfälle

Plakat-Wettbewerb: Superpreise für zündende Ideen

wh Rüsselsheim. Alle drei Minuten stirbt irgendwo auf der Welt ein Mensch an den Folgen eines Arbeitsunfalles oder einer Berufskrankheit, jede Sekunde gibt es mindestens vier Verletzte. Eine erschütternde Bilanz, die da jetzt von der Internationalen Arbeiterorganisation ILO in Genf veröffentlicht wurde. Auch bei Opel registrierte man solche Zahlen mit Erschrekken, „auch wenn sie nicht auf uns zutreffen", so Günter Andreae, Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit in Rüsselsheim. Im Gegenteil: In den Werkhallen am Main und in den anderen Produktionsstätten geht die Zahl der meldepflichtigen Unfälle von Jahr zu Jahr ständig deutlich zurück, wie die Statistik eindeutig beweist. Denn registrierten die hessischen Sicherheitsspezialisten 1981 noch 1693 Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als drei Kalendertagen zur Folge hatten, so tauchen in der Bilanz des Jahres 1984 nur noch genau 1003 Unfälle auf.



„Aber das sind mindestens noch drei zuviel", zieht Sicherheitsexperte Karl Ludwig Jung ein Resümee. Das Ziel der Unfallverhüter lautet nämlich: „In diesem Jahr wollen wir unter die Schallmauer von 1000 Unfällen kommen."

Um diese angepeilte Marke zu unterschreiten sind die 39 hauptamtlichen Sicherheitskräfte und die über 800 Sicherheitsbeauftragten in den deutschen Werken aber auf die Hilfe der Mitarbeiter angewiesen. „Denn mit sicheren Maschinen allein", so Günter Andreae, „ist es nicht getan." Er weiß aus jahrelanger Erfahrung: „Fast 85 Prozent aller Unfälle sind durch falsches Verhalten bedingt."

Deshalb heißt seine Devise: „Überlegen, wo Gefahren lauern!" Und genau das sollen die Mitarbeiter in allen Opel-Werken jetzt tun. Denn zusammen mit der Abteilung Arbeitssicherheit ruft die Redaktion der ***Opel Post*** alle Hobbymaler und Freizeittexter zu einem Wettbewerb auf, bei dem es nicht nur tolle Preise zu gewinnen gibt, sondern von dem auch alle profitieren werden. Und zwar durch mehr Sicherheit am Arbeitsplatz. Und das ist unsere Bitte an Sie: Entwerfen, zeichnen oder malen Sie ein Plakat zum Thema Sicherheit. Und zwar nicht nur zu Bereichen, bei denen es möglicherweise um große Gefahren geht. Uns interessieren auch die scheinbaren Nebensächlichkeiten, denn oft haben ja kleine Ursachen auch große Wirkungen, steckt der Unfallteufel im Detail.

Lassen Sie also Ihren Verstand und Ihre Phantasie spielen, denn ihr sind bei diesem Plakatwettbewerb keine Grenzen gesetzt. Nicht im Format, nicht in der Farbe und nicht durch eine Festlegung auf bestimmte Gebiete. Vom Handwerkszeug übers Büro, den Straßenverkehr, die Montage oder Instandhaltung – alle Themen können aufgegriffen werden. Eine kleine Einschränkung gibt es allerdings doch: Die Texte zu Ihrem Plakat sollten nicht länger als zwei Zeilen sein.

Wie gesagt, es lohnt sich, bei diesem Sicherheitswettbewerb mitzumachen. In allen Werken. Denn die eingesandten Entwürfe werden von einer Experten-Jury begutachtet und prämiert. Die besten Plakate werden dann nicht nur gedruckt und so wie schon in der Vergangenheit die Tafeln der Abteilung Arbeitssicherheit auf drohende Gefahren hinweisen, sondern für die Gewinner gibt es auch wertvolle Preise. Und zwar einen tragbaren Farbfernseher für den Sieger, einen Stereo-Cassettenrekorder für den zweiten und eine Quartz-Armbanduhr für den dritten Platz.

Eine Bitte: **Schicken Sie Ihre Entwürfe mit genauer Absenderangabe bitte bis zum 30. Juni 1985 an die Redaktion *Opel Post*, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim.**
Wir freuen uns schon jetzt auf den Briefträger.

Warnung: Bisher wiesen diese Tafeln eindringlich auf drohende Gefahrenquellen hin

Opel Team-Magdeburg

Im Kuhstall fing alles an

Adam Opels Wanderjahre und die ersten Nähmaschinen

Weit über 20 Millionen Autos hat Opel bis heute gebaut. Doch die Geschichte des Unternehmens begann schon lange, bevor die Räder das Laufen lernten. Wie sich die Firma Opel in den nun schon fast 125 Jahren ihres Bestehens entwickelte, welche Höhen und Tiefen es gab, was die Menschen, die in den einzelnen Werken arbeiteten, bewegte und wie sie lebten, schildert unsere Serie.

EINE SERIE VON MAX RABE

Eine Bergkuppe 20 Kilometer westlich von Bingen am Hunsrückrand. Gipfelhöhe: 643 Meter. Besondere Kennzeichen: Keine. Lediglich der Name läßt aufhorchen: Opel. Ein Berg als Naturdenkmal für eine Automarke? Keineswegs. Vielmehr stammen die Vorfahren des Gründers eben dieser Automarke aus der Gegend rund um den Berg. Jedenfalls glauben das die Ahnenforscher.

Vom Hunsrück wechseln die Oppel, Obbell, Oppelt und Opel – wie sie sich nennen – wahrscheinlich schon im frühen Mittelalter auf die andere Rheinseite über, lassen sich als Bauern im Taunusflecken Dachsenhausen nieder. Gegen Ende des 30jährigen Krieges wird das Dorf verwüstet, die Höfe der Opel-Bauern stehen in Flammen. Alle bauen ihre Häuser und Stallungen wieder auf – nur einer nicht: der Thönges Opel. Sein Sohn wird Schmied, die Weichen sind gestellt.

Spätherbst 1835. Das Marktstädtchen Rüsselsheim, mit der Welt nur durch den Main verbunden, sucht einen tüchtigen Schlossermeister. Philipp Wilhelm Opel aus Darmstadt, Nachfahre des Opel-Schmiedes aus Dachsenhausen, nimmt die Stelle an. Fortan fertigt er Dachrinnen, Blitzableiter, Ofenrohre, Fenstergitter, repariert Schlösser, Öfen, Gartentore. Seine Frau, Anna Katharina Diehl, schenkt ihm drei Söhne: 1837 den Adam, ein Jahr später den Georg, 1846 den Wilhelm. Die Jungen wachsen heran, helfen bald in der Werkstatt, lernen schnell mit Feile und Drehbank umzugehen.

Dann zeigt 1855 die Faszination, die von der Pariser Weltausstellung ausgeht, auch in der deutschen Provinz Wirkung. Vor allem Adam verschlingt die Zeitungsberichte förmlich. Er liest alles, was dort über mechanische Webstühle, Dampfmaschinen, Gaslaternen und Telegraphenleitungen steht.

„Vadder, ich meecht nach Paris un Mechaniker lerne", bittet Adam den Alten. Doch der läßt den Sohn zunächst nicht ziehen. Erst zwei Jahre später bekommt der junge Geselle sein Wanderbuch. Am Militärdienst kommt er mit Glück vorbei, zieht ein hohes Los und ist frei. Mit dem Marktschiff geht's nach Mainz, dann weiter rheinabwärts. Im Herbst 1857 macht Adam Opel in Belgien seine erste Bekanntschaft mit Dampfmaschine und mechanischem Webstuhl.

Endlich in Paris, muß sich der Hesse zunächst mit Handlangerdiensten bei einem Bäckermeister durchschlagen. Es ist schwer, in jenen Tagen Arbeit zu finden. Nachts beim Brotbacken reift der entscheidende Entschluß: Adam will lernen, eine Nähmaschine zu bauen, will eine Fabrik gründen.

Nach Lehrjahren in Paris gründet Adam die Firma

Die erste Station auf dem langen Weg nach oben ist bald erreicht: Nach einem kurzen Gastspiel in einer Kassenschrankfabrik findet Adam Anstellung in der Nähmaschinen-Manufaktur Journeaux & Leblond. Zweieinhalb Jahre arbeitet er in der bedeutendsten Pariser „fabrique des machines à coudre", lernt die Funktionsweise der Maschine kennen, ihr Vorzüge, aber auch ihre Schwächen. Der kritischste Punkt: das Nähmaschinenschiffchen. Eine Herausforderung für Adam, es zu verbessern.

Schon bald kommt Bruder Georg aus Rüsselsheim nach. Beide tüfteln bis spät in die Nacht immer bessere Systeme aus. Bei Huguenin & Reimann baut Adam dann seine Kenntnisse noch weiter aus, beherrscht bald die Nähmaschinentechnik perfekt. Doch nach fünf Jahren in der Fremde wird die Sehnsucht nach der Heimat übermächtig. Im August 1862 kehrt Adam der Seine-Metropole den Rücken, reist per Pedes, Schiff und Bahn zurück an den Main.

Doch der Vater ist nicht gerade begeistert von dem, was Sohn Adam sich in den Kopf gesetzt hat: Eine eigene Nähmaschinenproduktion in der alten Schlosserwerkstatt aufziehen? Probleme bei der Materialbeschaffung erschweren das Vorhaben zusätzlich. Es fehlt an geeigneten Maschinen zur Bearbeitung von Eisen und Stahl. Von Hand schleift und feilt Adam Opel aus sprödem Guß die ersten Nähmaschinenteile. Heimlich macht er das – und nachts, um den Vater nicht zu provozieren. Denn der ist strikt gegen den „neumodischen Schwindel". Weil das Gußeisen hart ist und bricht wie Glas, muß Adam manche Teile zehnmal herstellen. Doch er gibt nicht auf. Langsam, man schreibt das Jahr 1862, nimmt die erste Opel-Nähmaschine Formen an. Das macht Adam Mut, er gründet die Firma.

Die eigentliche Produktion beginnt jedoch nicht in der väterlichen Werkstatt. Der Bauer Diehl, Adams Onkel, stellt dem ehrgeizigen Mechanikus kostenlos einen ausgedienten Kuhstall zur Verfügung. Damit er sich selbständig machen kann, gibt er ihm außerdem Geld für die ersten Investitionen: Eisenstäbe, Gußeisenbarren, Feilen und Bohrmaschine. Im Frühjahr 1863 ist die Nähmaschine endlich fertig. Sie wird im Triumphzug aus dem Kuhstall in die Arbeitsstube eines Rüsselsheimer Schneidermeisters gebracht. Bis in unser Jahrhundert leistet sie dort dem Meister Hummel 40 Jahre lang treue Dienste.

Das zweite Nähmaschinenexemplar, diesmal in nur sechs Wochen fertiggestellt, findet keineswegs auch sogleich einen Liebhaber. Opel wird vielmehr beim Versuch, sein Werk über den Main zu bringen und in Flörsheim zu verkaufen, von wütenden Schneidergesellen mit einem Steinhagel empfangen. Die Maschinenstürmer fürchten um Arbeit und Brot, Opel muß unverrichteter Dinge zum Rüsselsheimer Ufer zurückkehren. Aber auch diesmal gibt er sich nicht geschlagen.

Bohr-, Dreh- und Fräsbänke werden angeschafft, ein von Hand bewegtes Schwungrad liefert Antriebsenergie. Zusammen mit Bruder Georg, der aus Paris zurückgekehrt ist, und dem ersten Arbeiter Peter Schäfer rackert „der Chef" bis zu 16 Stunden am Tag. Zuerst sind die Stückzahlen noch sehr gering. Doch die Uniformschneiderei infolge des Krieges zwischen Preußen und Österreich gibt auch dem Nähmaschinengeschäft in Rüsselsheim Auftrieb. Allmählich wird's zu eng im Kuhstall.

Bald arbeiten 40 Leute in der Fabrik am Bahnhof

Die Entscheidung fällt schnell: Eine richtige Fabrik muß her. Das Kapital ist da: 144 Gulden kostet der Acker, auf dem bis zum Frühjahr 1868 ein zweistöckiger Fabrikbau, ein Kesselhaus und ein Schornstein für die erste Dampfmaschine heranwachsen. Der Standort ist optimal: Gleich nebenan steht der Bahnhof, die Maschinen können sofort in die Waggons verladen werden. Kurz nach dem Einzug in die neue Fabrik beschäftigt Adam Opel bereits 40 Leute. Der Vater sieht das alles nicht mehr. Er ist bereits 1867 gestorben.

Neben der Fabrik baut Adam Opel ein hübsches Wohnhaus, denn die Gründung einer Familie steht jetzt auf seinem Plan. Am 17. November 1868 heiratet er in Homburg v. d. Höhe die Fabrikantentochter Sophie Marie Scheller. Die Mitgift ermöglicht Investitionen, die Firma wächst. Ein neues Nähmaschinenmodell kommt heraus, wird zu Ehren der Fabrikantengattin „Sophia" genannt.

Frau Sophie versorgt unterdessen nicht nur den Haushalt. Sie kümmert sich auch um die Buchhaltung, zahlt freitags den Lohn aus, mahnt die Lehrbuben zu preußischer Ordnung und peinlicher Sauberkeit. Wer seine Maschine nicht sauber hält, bekommt fünf Pfennige vom Lohn abgezogen.

Neue Verkaufsmethoden stoppen die Konkurrenz

Spartanisch wie im Betrieb geht's auch im Privatleben zu. Statt Kuhmilch trinken die Opels Ziegenmilch, weil sie billiger ist. Vom Rauchen hält der Fabrikherr gar nichts: In der Fabrik herrscht striktes Rauchverbot, brennende Zigarren wirft er eigenhändig zum Fenster hinaus – selbst dann, wenn sie Kunden gehören . . .

Der Krieg mit Frankreich 1870/71 führt zunächst zu einer Wirtschaftskrise, sorgt dann aber für Aufschwung: Opel konstruiert eine Spezial-Nähmaschine für Uniformen und macht damit ordentlichen Umsatz. Zwar sind Arbeitskräfte nicht leicht zu bekommen, trotzdem schafft der Chef es, die Belegschaft auf 100 Mann zu bringen. Offerten von Frankfurter Banken, das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, schlägt Opel aus. In weiser Voraussicht: Viele AG-Betriebe müssen in den 70er Jahren Konkurs anmelden.

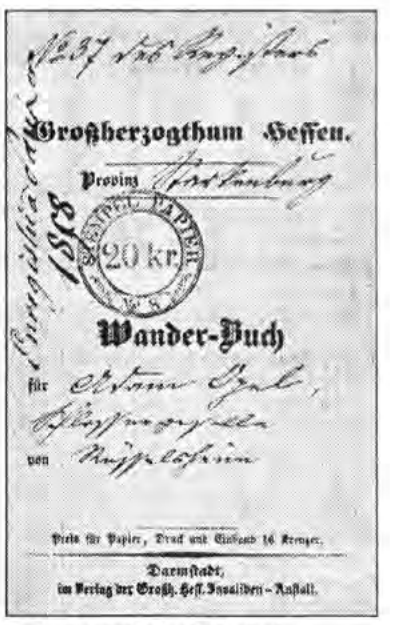
Bei Opel aber floriert die Produktion. Insgesamt werden fünf Nähmaschinentypen hergestellt, von der kleinen Haushaltsmaschine bis zum schweren Ledernähapparat für Schuhmacher. Als von Frankfurt aus der amerikanische Konkurrent Singer & Cie. mit riesigem Kapitaleinsatz den Nähmaschinenmarkt an sich zu reißen droht, reagiert Opel mit der Einführung des Abzahlungssystems, bietet Nähmaschinen auf Raten an. Adam Opel wird sehr schnell mit der amerikanischen Herausforderung fertig, exportiert bald selbst in die USA, liefert sogar nach Indien und Rußland.

Die Systeme werden ungeachtet des Erfolges ständig verbessert, der Umsatz steigt, ein Nebengebäude nach dem anderen wächst empor. Doch nicht nur die Firma wächst, auch die Familie. Wie die Orgelpfeifen werden nacheinander die fünf Opel-Söhne geboren: Carl 1869, Wilhelm 1871, Heinrich 1873, Friedrich 1875, Ludwig 1880.

In der nächsten Folge: Wie bei Opel die Räder laufen lernten – Adam Opel entdeckt das Fahrrad.

Adam Opel

Sophie Opel



Großherzogthum Hessen.
Provinz
20 kr
Wander-Buch
für
von

Preis für Papier, Druck und Einband 16 Kreuzer.
Darmstadt,
im Verlag der Großh. Hess. Invaliden-Anstalt.

Dokument: Reise-Erlaubnis vom hessischen Großherzog

1862: Start im Kuhstall vom Onkel

Wachstum: Die erste richtige Fabrik entsteht am Bahnhof

Nähmaschinen-Team: Opel-Belegschaft aus den Gründerjahren

Kostenlose Kleinanzeigen für alle Mitarbeiter

Die Opel Post bietet ab sofort den Mitarbeitern aller Werke einen Sonder-Service: Sie können kostenlos bei uns annoncieren. Der Anzeigentext Ihrer privaten Kleinanzeige sollte einschließlich Ihrer Adresse oder Telefon-Nummer nicht mehr Buchstaben umfassen, als die hier vorgegebene Zahl der Felder. Anzeigenschluß ist jeweils der 15. eines Monats.

Anzeigentext

Bitte in Druckschrift oder mit Schreibmaschine ausfüllen.

Vorname | Name | Privat-Telefon | Abteilung

Straße

(Plz) Ort | Unterschrift | Datum

Den ausgefüllten Coupon schicken Sie bitte an: Redaktion *Opel Post*, Postfach 1560, 6090 Rüsselsheim.

Fahrgemeinschaften

Essen-Altenessen nach Bochum, Werk 1, A-Schicht, K.-H. Thias, Tel. 3673/554066, privat: 328247, sucht Fahrgem.

Rosbach, H. Lütteke, PEK, Arbeitsz. 7.30–16.00 Uhr, Tel. 4217, bietet Mitfahrgelegenheit.

Geisenheim, M. Dörr, PEK, Arbeitsz. 7.30–16.00 Uhr oder 8.00–16.30 Uhr, Tel. 3720, sucht Fahrgem. o. Mitfahrgelegenheit.

Köngernheim u. Umgebung, H. Fenkl, Normalsch., Tel. 3646, privat: 06737/8316, sucht Fahrgem.

Wiesbaden, M. Abel, Früh- u. Spätsch., Tel. 4704, sucht Fahrgem.

Raum Haßfurth, Schweinfurt, Bamberg, Coburg u. Lichtenfels, M. Hümmer, K 40, Früh- u. Spätsch., Tel. 4527, sucht Fahrgem.

Neunkirchen, Ww., Limburg Nord, R. Fries, Qual.-Förd., Normalsch., Tel. 5329, privat: 06436/4072, bietet Fahrgem.

Opel Post Nachdruck verboten

Immer am Ball

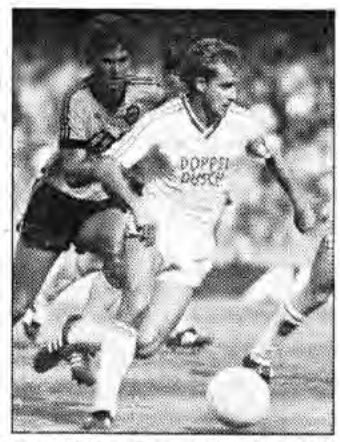
Beim 1. FC Köln geht mit Opel die Post ab

wh Köln. „Der quirlige Kadett paßt so richtig zu Toni Schumacher", meint Günter Reimer, Inhaber des Opel-Autohauses Ellmann in Bergheim-Quadrath bei Köln. Der 46jährige kann das beurteilen. Denn er ist nicht nur seit zehn Jahren „Hoflieferant" des National-Torhüters, sondern auch ein Freund. „Der Toni fährt gerne und sportlich", berichtet er.

Und daß der Torwart ein Auto-Fan ist, sieht man seinem Kadett schon auf den ersten Blick an. Breite Felgen, die ebenso wie das Kennzeichen die Initialen „TS" haben, tiefergelegtes Fahrwerk und sportliche Recaro-Sitze zeigen deutlich, daß des Keepers Kadett kein Auto von der Stange ist. Auch unter der Haube gibt's kaum eine Spur von Serie: Der mit TÜV-Segen auf 132 PS hochgekitzelte 1,8-E-Motor macht, so Opel-Händler Günter Reimer, „eine Spitze von 225 km/h möglich".

Der Clou des bei Ellmann zusammengebauten und schneeweiß lackierten Flitzers ist aber eine Stereo-Anlage, auf die sicher so mancher Disco-Besitzer scharf wäre. 24 gleichmäßig übers ganze Wageninnere verteilte Lautsprecher sorgen immer dafür, daß der Musik-Fan Harald Schumacher keinen einzigen Ton überhört.

Die Begeisterung für Opel hat übrigens beim Nationalspieler schon Familientradition. Neben dem Corsa seiner Frau fährt auch Vater Schumacher einen Kadett. Reimer: „Serie sind diese beiden Autos auch nicht. Die haben wir auch schöner gemacht." Die Vorliebe des Team-Kapitäns steckte offenbar aber auch einige seiner Vorderleute an. Denn nachdem Toni Schumacher jahrelang mit Manta-, Monza- und Kadett-Modellen zum Training am Clubhaus vorgefahren war, befiel auch andere FC-Kicker der Opel-Bazillus: Frank Hartmann, heute in Schalker Fußball-Diensten, kaufte seiner Frau einen Corsa und sich einen schnellen Ascona Sport, Dieter Prestin chauffiert einen Commodore und Stürmer-Star Pierre Littbarski legte sich jetzt ein chices Ascona-Cabriolet zu.



Wirbelwind: Pierre Littbarski gönnt sich ein Ascona-Cabriolet und dem Gegner keinen Ball

Luftig will bald auch Toni Schumacher in den Frühling starten. Der Kadett-Nachfolger ist nämlich schon in Sicht: Ein Monza-Cabriolet des schwäbischen Oben-ohne-Opel-Spezialisten Keinath. Sobald der vor der Türe steht, wird's beim Kölner Bundesliga-Club den fünften Opel-Fan geben. Denn Newcomer Hans-Peter Lehnhoff übernimmt dann den weißen und heißen Kadett des National-Torwarts.

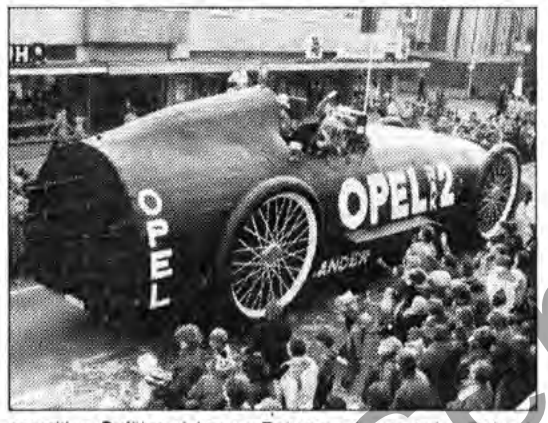
Ablösung: Toni hat jetzt ein flottes Keinath-Cabrio bestellt

Keeper-Kadett: 132 PS vom Hoflieferanten Günter Reimer

Rak rollt

Auf der Gewerbeschau war er zu sehen, auf Fastnachts-Umzügen und auf Volksfesten: Der Rak II, jenes legendäre Raketenauto von Opel, das Ende der zwanziger Jahre eine Sensation war. Der Konstrukteur dieses „neuen" Rak II heißt allerdings nicht Fritz von Opel, sondern Horst Meffert.

In mühevoller Kleinarbeit haben er und seine Helfer ein 12 Meter langes und 3,2 Meter breites Monstrum aus Holz, Draht und Pappmaché aufgebaut. Als Untersatz dient dem „Papp-Rak" ein Setra-Busfahrgestell, und angetrieben wird das



gewaltige Gefährt nicht von Raketen wie einst das Rekordauto, sondern von einem hubraumstarken Dieselmotor.

Horst Meffert, Gründer und Inhaber des größten Rüsselsheimer Reinigungsunternehmens, blüht förmlich auf bei der Frage, warum er so viel Arbeit in den Rak II gesteckt hat: „Ich wollte etwas für das Image von Opel und der Stadt tun", sagt er. „Das Werk hat uns Wohlstand gebracht, und Rüsselsheim ist eine Stadt, in der es sich leben läßt. Das sollen auch andere wissen. Ich bin eben aktiver Rüsselsheimer."

Taufpate vom Dienst

jok Rüsselsheim. Bei Achim Stein (33), Kfz-Elektriker in der Sportabteilung, hat es schon vor Jahren gefunkt: „Aus Blödsinn" verpaßte er dem Rallye-Ascona von Jochi Kleint einen bissigen Namen: „Röhrl-Killer". Die Taufe machte Stein zum unerwarteten Paten des Sieges. Denn Walter Röhrl auf Porsche fiel aus, Kleint gewann recht deutlich den Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Seither ging kaum ein Opel-Werkswagen mehr ohne Steins „Segen" an den Start. Und auch die Piloten nicht. Stein: „Bevor es losgeht schauen die Fahrer automatisch nach, was auf dem Frontspoiler ihres Wagens steht."

Jüngstes Beispiel sind die beiden Manta 400, die bei der Rallye Paris–Dakar der allradgetriebenen Konkurrenz lange zeigten, wo's langgeht, bevor ein Sandsturm sie fast verschüttete. Das Auto des belgischen Spezialisten Guy Colsoul taufte Stein „Wüstenfuchs", während sich Dakar-Neuling Erwin Weber mit dem „Wüstenbaby" auf den Weg durch Afrika machte.

Doch Stein signiert nicht nur, er packt auch mit an. Zusammen mit den Mechaniker-Kollegen Ronny Gärdsfeld und Peter Fischer saß er nämlich im Service-Lkw des Rallye-Teams: „Paris–Dakar ist das härteste, was ich je mitgemacht habe." Man kann's getrost glauben, denn er weiß, wovon er spricht.

Seit er im Oktober 1978 aus der PEK in die Sportabteilung wechselte, ist er auf den Rallye-Strecken der Welt zu Hause. Seine Frau und Töchterchen Nicole (6) bekommen ihn oft wochenlang nicht zu Gesicht, haben aber Verständnis, „weil sie wissen, daß mir der Job eine Menge Spaß macht."

Auch bei der „Paris–Dakar" und auch „wenn wir dort nur vier Stunden pro Nacht schlafen konnten". Der Grund: Die Service-Autos müssen in der Wertung mitfahren.

Der härteste Abschnitt des afrikanischen Abenteuers begann für das Service-Trio aber erst nach dem Ausfall der beiden Dakar-Wagen: „Da kam die körperliche Erschöpfung schlagartig raus, und wir mußten einen Manta noch 1600 Kilometer weit bis nach Dakar abschleppen." Stein: „Wir haben soviel Staub geschluckt, daß ich meinem Töchterchen damit den Sandkasten füllen könnte."

Autogramm: Achim Stein signiert jeden Rallye-Wagen

Nachts früher frei

op Rüsselsheim. „Früher ins Wochenende" heißt für viele Mitarbeiter am Main und in der Pfalz jetzt aufgrund der neuen Arbeitszeitregelung die Devise. Aber auch die Kollegen von der Ruhr gehen dabei nicht leer aus. Für die Mitarbeiter der Bochumer Normalschicht verkürzt sich nach der neuen Vereinbarung zwischen Betriebsrat und Werkleitung nämlich die wöchentliche Arbeitszeit ebenfalls um 45 Minuten.

Im einzelnen heißt das: Für jeweils die Hälfte einer Abteilung ist alle zwei Wochen freitags 45 Minuten früher Feierabend. Die andere Hälfte kann an einem der übrigen Arbeitstage eine Dreiviertelstunde früher nach Hause gehen. Außerdem wurden für dieses Jahr drei und für 1986 viereinhalb Freischichten beschlossen. Und zwar eine in jedem Quartal. Die restliche halbe Freischicht des Jahres 1986 kann während der ganzen zwölf Monate genommen werden.

Mitarbeiter, die in Dauer-Nachtschicht arbeiten, müssen künftig in allen drei Werken nur noch 37,5 Stunden vor Ort sein.

Die volle 40-Stunden-Woche gilt aber nach wie vor in Rüsselsheim für rund 800 und in Bochum für knapp 300 Mitarbeiter in Schlüsselpositionen. Die gleiche Regelung trifft auch auf die in der höchsten Tarifgruppe beschäftigten Angestellten des Werks Kaiserslautern zu. Für außertariflich Angestellte gilt ebenfalls weiterhin die 40-Stunden-Woche. Wichtig für diese Gruppe: Auch sie kann künftig „gleiten".

Übrigens: Wie die Regelung der Gleitzeit in den einzelnen Werken des Unternehmens aussehen wird, muß noch in einer besonderen „Gleitzeitordnung" vereinbart werden.

„Die Umsetzung der neu vereinbarten Arbeitszeiten ist ein erster Schritt auf dem Weg, die immer kostenaufwendigeren, hochtechnisierten Anlagen in allen Werken stärker ausnutzen zu können", erklärte Personaldirektor Dr. Walter Schlotfeldt. „Aus Wettbewerbsgründen wird dies auch künftig nur über eine weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit erreicht werden können. Denn schon heute ist besorgniserregend, daß wir mit der Umsetzung des Tarifvertrags die Tabelle derjenigen Länder anführen, in denen am wenigsten gearbeitet wird."

Junior-Cup: Jetzt geht's wieder rund

Beliebt war der Opel-Junior-Cup bei den Fans schon immer. Doch dieses Jahr hat der Nachwuchswettbewerb das Zeug, ein echter Publikumsrenner zu werden. Denn für die kommende Saison hat sich die Sportabteilung einen besonderen Knüller ausgedacht: 1985 geht's beim Junior-Cup nämlich nicht nur auf Rallye-Pisten, sondern auch auf Rundstrecken rund. Ein weiterer Clou: Zum Schluß wird noch der Titel eines „Super-Champion" vergeben. Und den bekommt der Pilot, der in beiden Sparten die meisten Punkte holt.

Vor einem Start im anderen Lager kann sich übrigens keiner drükken. Denn wer Rallye-Sieger werden will, muß mindestens einmal auf Asphalt zeigen, was er drauf hat. Und ohne einen Schotterausritt hat auch kein Renn-As Titelchancen. Der Lohn für den besten All-round-Fahrer: Preisgelder und ein brandneuer Opel Corsa.

Die einzelnen Cup-Termine:

Rallyes

12./13. April Int. ADAC-Rallye Hinterland, Gladenbach/Hessen
18./19. Mai Int. ADAC-Rallye Vorderpfalz, Ludwigshafen
6.–9. Juni Int. ADAC-Rallye Hessen
11.–14. Juli Int. AvD/STH-Hunsrück-Rallye
23.–25. August Int. ADAC-Reichsstadt-Rallye, Esslingen
18.–20. Oktober Int. ADAC-3-Städte-Rallye, Landshut

Rennen

20./21. April Int. AvD Großer Preis von Deutschland, Nürburgring
1./2. Juni Int. AvD/HMSC-Flugplatzrennen Mainz-Finthen
21.–23. Juni Int. AvD-Jim-Clark-Rennen, Hockenheim
20./21. Juli Int. ADAC-Flugplatzrennen Diepholz
21./22. September Int. ADAC-Bilstein-Super-Sprint, Nürnberg
5. Oktober DMV Preis von Hockenheim

Energie-Sparwelle

op Rüsselsheim. Mit großem Erfolg haben Opels Energiespezialisten in den letzten Jahren in die Spar-Trickkiste gegriffen. Sie schafften es, den Energieverbrauch des Unternehmens seit 1972 um genau 34,6 Prozent zu verringern.

Eine gewaltige Ersparnis, denn die Energiekosten belaufen sich auf rund 300 Millionen Mark im Jahr. Der Grund für diese Riesensumme: In den Werken Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim werden jährlich 130 000 Tonnen Kohle, 25 Millionen Liter Heizöl, 110 Millionen Kubikmeter Gas und 1,1 Milliarden Kilowatt Strom verbraucht. Das sind 0,3 Prozent der gesamten in der Bundesrepublik erzeugten Elektrizität, und diese Menge entspricht in etwa dem Stromverbrauch einer Großstadt mit 300 000 Einwohnern.

Neben wesentlich geringeren Energie-Kosten hatte die Sparwelle in den einzelnen Werken aber auch noch andere positive Auswirkungen: Seit 1972 gingen 34 Prozent weniger Schwefeldioxid durch die Opel-Schornsteine, wurde die Umwelt durch 30 Prozent weniger Staub entlastet.

Trotz dieser Erfolge wollen sich die 36 Energiebeauftragten um Alfred Kasper aber jetzt nicht zur Ruhe setzen. Ihr Ziel: Bis 1990 sollen noch einmal vier Prozent eingespart werden.

Opel-Team-Niedersachsen