



OPEL MONZA CONCEPT

CSAK REPÜLNI NEM TUD

VAKUK HADA VILLOG, amikor bemutatják a Monza Conceptet a világsajtónak. A formás bemutatóautó arányai, szárnyas ajtói és a beépített korszakalkotó technológia egyaránt lélegzetelállító. És ez még messze nem minden: az Opel hat további

világpremiert mutat be a 64. Nemzetközi autóiipari kiállításon. Az Opel Post természetesen nagy IAA különkiadásban számol be a Frankfurtban rendezett Autószalonnáról. Erről, valamint a további témákról is a 2. oldalon talál áttekintést.

Tartalom

OPEL POST 3. szám / 2013. OKTÓBER

IAA KÜLÖNKIADÁSSAL



03-06

HETET EGY CSAPÁSRA

Az Opel az újdonságok tűzijátékát nyújtotta az IAA-n. 3200 négyzetméter területen rögtön hét világpremiert mutattak be a 8-as csarnokban

Olvassa el



07-10

A MONZA TALÁLKOZÁSA A CONCEPTTEL

Gallion és Engler urak elmagyarázzák, hogy mit képvisel a Monza Concept

Olvassa el

MI VAGYUNK AZ OPEL

Olvassa el



11-12

Itt nagy dolgok születnek

Bővül a rodgau-dudenhofeni tesztközpont

13 A cél a lyuk

A bécsi Herbert Ziegler pályagolfozó

14-15 Gliwice ünnepel

A kollégák felidézék az elmúlt 15 év eseményeit

16 A virtuális garázs

Opel Service a myopel.de honlapon

17-20 REGIONÁLIS RÉSZ

Olvassa el

Ütős bemutatkozás

A világ legnagyobb autóiipari vására Frankfurtban hazai mérkőzést jelent az Opel



számára – és a hazai mérkőzéseket ugyebár meg kell nyerni. Valóban jelentős sikereket könyvelhetünk el az idei IAA-n hét világpremierünkkel, az Insigniától kezdve egészen a

Monza Conceptig. Ez elég ok arra, hogy egy terjedelmes különkiadást szenteljünk neki az új Opel Postban. Természetesen a lenyűgöző Monza Concept áll a közép-pontban, mely hidat épít autólegendáink és a jövő modelljei közé. Kizárólag az Opel Postban mutatják be Önöknek a hajdani és mai formatervezők, George Gallion és Friedhelm Engler pontról pontra a Monza GSE-t és az IAA-tanulmányt. Hogy mindenki, aki szívébe zárta a villámot, nap mint nap örülhessen a gyönyörű szárnyas ajtós modellnek, a www.opel.de/opelpost oldalról letöltheti saját személyes álomautóját – a Monza Conceptet Opel poszterként!

Roland Korióth, főszerkesztő

IMPRESSZUM

KIADÓ
Adam Opel AG, Belső kommunikáció
65423 Rüsselsheim

FŐSZERKESZTŐSÉG
Roland Korióth

FŐSZERKESZTŐSÉG
Irene Nowotny

KIVITELEZÉS
Content Strategy GmbH,
Großer Hasenpfad 30, 60598 Frankfurt a. M.

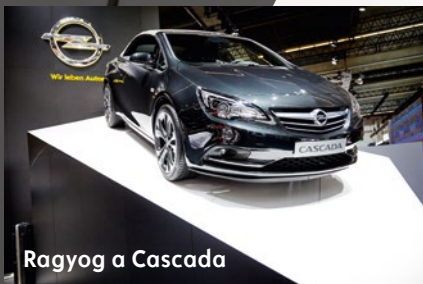
LITOGRAFIA
M & R Kreativ GmbH

A SZERKESZTŐSÉG CÍME
Interne Kommunikation, Redaktion Opel Post, IPC D5-08,
65423 Rüsselsheim
Telefon: (+49-6142) 7-74057 és -50506
Telefax: (+49-6142) 7-78131
E-mail: opel.post@de.opel.com

IAA KÜLÖNKIADÁSSAL

TÉRDET HAJTVA

Az Opel a 65. Nemzetközi autóiipari kiállításon (IAA) nem kevesebb, mint hét gépkocsit először mutat be. Az Opel Post munkatársakat, látogatókat és rajongókat kérdezt meg arról, hogy melyik újdonság a kedvencük



Ragyo a Cascada



Látogatók a műszerfal ellenőrzésénél



Tina Müller, Karl-Thomas Neumann, Angela Merkel kancellár és Steve Girsky (balról) beszélgetés közben

Karl-Thomas Neumann testközelben a Monza Concepttel

Vakuk keresztüze a sajtótájékoztatót



sorvezetője. Azt mondja: „Az Opel kedvelt márka Spanyolországban, ezért részletesen beszámolunk az Opel-standról.” Figyelj, Carolina: az Opel a hazánkban még piacvezető is. Az Insignia egyébként nem csak vonzó külsejével hódít, hanem okos is – az exkluzív myOpel Manual alkalmazásnak köszönhetően a vevőknek nem kell a kézikönyveket lapozgatniuk.

➤ <http://bit.ly/189tWKv> oldalon videót talál az alkalmazáshoz



2.

2. A megalkuvást nem ismerő

Amikor meglátja az IAA-n készült fényképet, melyen az új Insignia OPC krómozott lökhárítóját fényesítik, Jürgen Klopp így kiált fel: „Legyetek kedvesek hozzá, ez egyszerűen egy fantasztikus autó.” A Borussia Dortmund futballcsapat edzője és az Opel márkanagerje vezeti a 325 lóerős Insignia OPC-t. „Szeretem a gyors és technikás játékosokat, ugyanez érvényes az autókra is” – mondja. Különösen a testre simuló sportülések tetszenek Kloppnak: „Nem szeretnék a kanyarokban az egyik

»Insignia OPC-vel járok – vagy semmivel.«

sarokból a másikba repülni.” Érezhető, hogy finomodott az elektronikus stabilitási program is. „200 km/h sebesség fölött is nagyon biztonságban érzem magam benne. És mivel az Opeles fiúk egy új lengéscsillapító szoftvert is beépítettek, az útfekvése is mindig tökéletes.” Bár a Bundesliga és a Champions League játérendje miatt nem tudta személyesen bemutatni a járművet Frankfurtban, Klopp hűsége az autó iránt rendíthetetlen: „Visszaadtam a 911-es Porschémat. Insignia OPC-vel járok – vagy semmivel.” ➤

➤ Új reklámfilmünk Jürgen Klopp-pal: <http://bit.ly/1g9jjvX>

1. Az okos

Az új Insignia formája már sok dicséretet kapott – Carolina Alcázartól is. „Imádom ezt az autót. Tökéletesen illik a ruhámhoz” – mondja a szőke, aki a spanyol televízióban látható, „Máquina” című autós magazín mű-



1.

Vonzó kékeszöldben: az új Insignia és a spanyol tv-bemondó, Carolina Alcázar



3.



Üléspróba a csomagtérben:
Rouven Dackermann terepre
készül az Insignia Country
Tourerrel



3. A kalandor

Pódiumi fellépés, vakuk kereszttüze és taps. Eddig még soha nem tapasztalt ilyesmit Rouven Dackermann a frankfurti Goethe Egyetemen – „legalábbis nem akkor, amikor rólam volt szó” – mondja nevetve a matematika szakos hallgató. Ilyen rivaldafényes érzésben részesítette őt ugyanis az Opel: a világ minden tájáról érkezett újságíróknak tartott sajtótájékoztatót Dackermann vezette fel a színpadra az Insignia Country Tourerrel. „Bombajó autó, libabőrös lettem tőle” – meséli. Dackermann az Opel Facebook oldalán meghirdetett nyereményjátékban nyerte meg a vendégszereplést. Dackermann jelenleg egy Agila A-t vezet. „Ez a terep-kombi

4.



Jan Mathea az ADAM Black Linkkel

azonban igazi kaland. Műanyag borítás a küszöbökön és a spoileren, alig látható alvázvédelem alumíniumból, hozzá összerékhajtás Haldex-kuplunggal – valamikor szeretnék vele terepen is száguldozni egyet.”

4. A kapcsolattartó

Semmi sem fontosabb Jan Mathea számára, mint a lánya, Bianca biztonsága. Az, hogy a 20 éves lány mostanában egy Adam nevű alakért van oda, és állandóan a kinézetét dicséri, egyáltalán nem zavarja őt. Hisz a papa jól ismeri a vágy tárgyát. És megbízik benne. Pillanatnyilag sok dolga van Matheának Adammal, aki ADAM-nek írja a nevét. A Service-műhely munkatársaként a kiállítási

5.



Szintiszta szaktudás: Patrik Dellner és az 1.0 SIDI Turbo

járművekért felel – az ADAM Black Link és ADAM White Link különleges modellekért. „Apaként úgy tartom, hogy a biztonság a legfontosabb egy autóban. Ezért győzött meg engem a Siri Eyes Free hangvezérlése” – mondja. A lánya számára azonban fontosabb a megjelenés. „Okostelefon-dizájn feketében és fehérben, szálcsiszolt alumínium részletekkel. Ez lesz az új autóm” – jelenti ki Bianca.

5. A kulturált

Patrik Dellner jelenléte az Opel-standnál különösen az IAA-n résztvevők két csoportja számára hasznos: egyfelől a hoszteszek számára, akik így a bemutatásra koncentrálnak, másfelől a látogatók számára, akik Dellner szakértelmének köszönhetően megtudhatják, „miért érezhetően jobb az új háromhengeres 1.0 SIDI Turbo motor zaj- és vibrációs szintje, valamint futása, mint a legtöbb négyhengeres motoré” – magyarázza Dellner. A mérnök



6.



Kabrió-rajongó:
Tina Müller
marketing
igazgatónak tetszik
a 200 lóerős
Cascada



és a fejlesztési központban dolgozó nyolc kollégája nagyon büszke a munkájára, és az Autószalon ideje alatt szívesen válaszolnak az Opel motorkínálatával kapcsolatosan felmerülő kérdésekre. Ezt az akciót a „Jumpstart” nevű vállalati belső hálózat kezdeményezte, melynek Dellner is a tagja.

6. Az élvezetet nyújtó

Az új marketing igazgató, Tina Müller (augusztus 1-je óta dolgozik az Opelnél) kabrió-rajongó, és az új, nagy teljesítményű 1.6 SIDI Turbo-val felszerelt Cascada a kedvence. „A bőrülések szegélyvarratai egy luxusretikül minőségét kínálják” – mondja. „147 kW/200 LE teljesítmény, 300 Nm maximális forgatónyomaték és 235 km/h végsebesség” – sorolja a teljesítményadatokat. Ha valaki, akkor ő gyorsan beilleszkedett a vállalatnál. Tina Müller egy díjat is átvehetett az IAA-n. A „Világos beszéd Jürgen Klopp-pal” című reklámfilm ezüstérmes lett az Auto Bild által szervezett autóreklámok versenyében.



Star Trek? Nem, a jövő
műszerfala „made by Opel”

7. A jövőbelátó

Egyvalakit mindig közrefognak: kamerák, látogatók – a stand sztárja a Monza Concept, melyről Karl-Thomas Neumann vezérigazgató nyilatkozik lelkesen: „Ez az autó a minket ösztönző eszménykép. És az újból megerősödött márka szimbóluma.” Lázás hangulat uralkodik az Opelnél, ez nem csak az atletikus koncepcióautóban mutatkozik meg, hanem a személyügyi politikában is. Az Opel ugyanis 350 új mérnököt vesz fel, hogy elősegítse a folyamatban lévő modell- és motoroffenzívát. A legjobb feltételek ahhoz, hogy két év múlva számtalan új modelljével újra feltűnést keltsen az Opel az IAA-n.

▶ **Hivatalos Monza videó:** <http://bit.ly/1b9X00c> ◀



Indulásra kész:
Neumann vezérigazgató
a Monza Conceptben

Először
felépítették,
most meg-
csodálják



Mérhető számokban az Opel-stand?

De még mennyire!

3385 négyzetméter területű a 8-as csarnokban található stand

140 munkatárs dolgozik a kiállítási standon, közöttük 80 hoszt és hosztesz

150 szerelő készítette elő a színpadot az Opel hét világújdonsága számára

65 nyergesvontató szállította az anyagot a standhoz

40 tonna acélt, 14 kilométer kábelt, 1300 égőt és 100 négyzetméter LED- és LCD-felületet építettek be

IAA KÜLÖNKIADÁSSAL

Egyikük alkotta meg egykoron a Monza GSE-t. Másikuk, a tanítványa, csak idézte az öreg mestert: a Monza Concepttel. Az Opel Post exkluzív találkozót szervezett a két formatervező és a két kupé között

Két férfi, két vízió: Monza GSE, Friedhelm Engler, George Gallion és a Monza Concept (balról)

EGY NAP LEGENDÁK KÖZÖTT

Egy sárga teherautón gördül a Monza Concept az Adam Opel ház elé. A vadonatúj koncepciójármű névadója, egy Monza GSE, már a helyén van. George Gallion, aki 1977-ben az ős-Monzát megalkotta, és Friedhelm Engler, a Monza Concept Advanced Design igazgatója izgatottan figyelik, ahogy egymás mellé helyezik a két

járművet – libabórt okozó pillanat. Azonnal több tucat munkatárs gyűlik össze, okostelefonokat kapnak elő, és körbefogják a két autót. Először a két tervezőt sem lehet rávenni, hogy a megbeszéltek szerint pózoljanak a fotósnak. Még tart a Monza Concept elhelyezése, amikor Gallion kinyitja a GSE csomagtartóját. „Ez egy trükkös dolog volt” – mondja, és végigsimítja a hátsó ablak filigrán keretén. „Ez teszi elég merevvé a rendkívül keskeny keretet, amit mindenképpen szerettünk volna elérni” – magyarázza. „Az üvegezett csomagterájtó inspirált minket a Monza Concept esetében” – fűzi hozzá Engler. Ami közben már a helyére került.

A hátsó sárvédőn végigsimítva nyitja ki Engler a hatalmas szárnyas ajtót. Hangtalanul. Gallion helyet foglal. Engler megérinti a műszerfalat, ezzel bekapcsolja a LED kivetítőt. Az íves, ajtótól ajtóig nyúló műszerfal életre kel. A műszerfalon virtuális kapcsolók és gombok jelennek meg. „Itt mindent meg lehet jeleníteni. CD-borítót, navigációs térképet, Facebook alkalmazást, amit csak akarsz, és ahol csak akarsz” – magyarázza Engler. >



➤ **OPEL POST:** Gallion úr, Ön 1983-ban történelmet írt a Monza A2-vel. Ez volt az első digitális kijelzővel rendelkező autó. Mit szól a kijelző új formájához?

GALLION: *Néhány újság akkoriban egérmozinak nevezte a kijelzőnket. Ez tetszett nekem. Ez itt – hogy is mondjam: „Mickey egér a Csillagok háborújával keresztezve”. Szinte irigy vagyok, amikor látom, mi minden lehetséges manapság. És hogy milyen szép lett ez az autó.*

ENGLER: *Hé, George, egész libabőrös lettél. Ez az ember és gép közötti interfész örületes, nem? Ezt az információs és üzemállapot-kijelzőt eredetileg kisebbre terveztük, de aztán megállapítottuk, hogy kifejezetten jól működik, és a multifunkciós, személyre szabható műszerfalat jócskán kiszélesíthetjük, sőt, még a középkonzolt is bevonhatjuk. Ez kutatásaink legújabb eredménye.*

A technikusok most már sürgetnek. A kézzel készült bemutatóautó nem maradhat a napon. Végére is alig néhány óra, és a gyönyörű modellnek az IAA-n kell lennie. Az interjút ezért a formatervező központban folytatjuk. A recepció hölgy azonnal felismeri a sportos, kockás inget viselő rangidős mestert: „Gallion úr, hogy van?” A tervező jókedvűen elbeszélget vele. Jól érzi magát régi környezetében.

Gallion úr, Engler úr, Önök 1992-től mindketten az Opelnél dolgoztak. Munkakapcsolatban voltak egymással?

GALLION: *Hát persze. Friedhelm még felvételi beszélgetésen is nálam volt.*

ENGLER: *Még jól emlékszem rá. A beszélgetés után George végigvezetett a stúdió, és minden takaró alá benézhettem. Ezt nem is lett volna szabad megtennie. De éppen ez adja az Opel varázsát: megközelíthető – akkor és most is.*



Formatervezők egymás közt: Gallion (balra), Engler

Miben változott a tervezők munkája?

ENGLER: *Az elején ceruza, filctoll és jó papír kell – ez megmaradt, ugye, George?*

GALLION: *Igen. A régi klisé, miszerint a tervező ül egy kávézóban ceruzával és papírral, és vázlatokat készít – igaz. A megbeszéléseken ugyan figyelnek egymásra a tervezők – legalábbis a legtöbbször –, de közben rajzolgatnak.*

ENGLER: *Ami természetesen megváltozott, azok az eszközök – a számítógép és a 3D programok.*

48 évvel ezelőtt az IAA-n az Opel a világ első autógyártójaként egy koncepciójárművet mutatott be, a kísérleti GT-t. Most a Monza Concepttel lépett nyilvánosság elé. Mennyire fontosak a koncepciójárművek a formatervezés fejlődése szempontjából?

GALLION: *A bemutatóautók azért vannak, hogy bemutassák az új formatervezési ötleteket. Nem feltétlenül kell termékként végezniük, inkább egy tendenciát vázolnak fel. Mi rendelkezünk*

»Hé, hisz te libabőrös vagy!«

állapítja meg nevetve Friedhelm Engler

»Szinte irigy vagyok, amikor azt látom, hogy milyen szép lett ez az autó« – vallja be Gallion



A szárnyas ajtó árnyékában Gallion és Engler megvizsgálják a koncepciójárművet

az Opelnél akkoriban az első olyan formatervező részleggel Európában, amelyik csak a kutatásra összpontosított, függetlenül egy adott terméksaládtól.

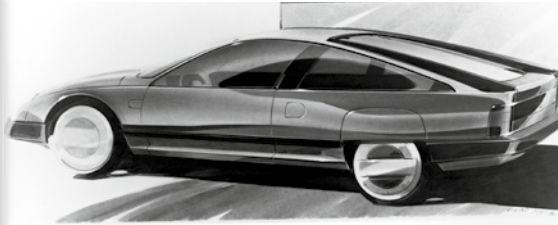
ENGLER: *A Monza Concept az Opel márka víziója – számunkra, tervezők, munkatársak és kollégák számára is. Hihetetlenül motiválja az embert, ha látja, miként ölt alakot egy vízió. Éppen most láthattuk, mi történt az Adam Opel ház előtt. Alighogy*

Monza A1/A2

A Monza A1-et 1977-ben mutatták be az IAA-n. Az új Senator csúcsmmodell háromajtós kupé változata a négy ülésel mindennapi használható is alkalmas volt. A Monzát hathengeres, 2,5-3,0 literes hengerűrtartalmú motorok hajtották. 1982 végén a Monza A2 váltotta le. 1983-ban a csúcfszereltségű GSE-ben alkalmaztak először digitális műszereket. 1986-ban állították le a kupé gyártását, mely mára lassan „youngtimerre” válik.



Világos élek: a Monza tervei és átalakulása Monza A2-vé



Monza Concept

A Sports Break sziluettjét ötvözi a kupé vonalaival, a szárnyas ajtókat a funkcionalitással. A teljesen újszerű, LED kijelzős technológián alapuló műszerfal és információs kijelzők mutatják az Opel információs technológia felé vezető útját. A meghajtásnál nagyfokú rugalmasságot biztosít a modulrendszerű felépítés. A tanulmányautó elektromos meghajtását egy 1.0 SID1 turbómotor egészíti ki, de számos más kombináció is lehetséges.

Kerek történet: a vázlatból (fent) fejlődött ki a koncepciójármű



➤ megérkezett az autó, a kollégák csapatosan gyűltek köré, megnézték az autót, fényképezték. Ilyen nincs más cégeknél, hogy a munkatársak már a kiállítás előtt láthatnák a koncepciójárművet.

Hogyan született meg a Monza Concept ötlete?

ENGLER: Egy zavaros elképzeléssel kezdődött, egy hevenyészett rajzzal. Olyan hatékonyságot akartunk bemutatni, ami műszakilag is megvalósítható. Nem kelthetett nehézkes benyomást, de filigránt sem. Ekkor született meg a vázlat a hölgygel és a kutyával. (Engler elővesz egy posztert, amelyen az autó egy agaras hölgy mellett látható.) Ezen az agáron egy gramm felesleges zsír sincs, hihetetlenül gyorsan fut és még elegáns is. Tökéletes. Ehhez jön még a nő, aki egyrészt a hetvenes, nyolcvanas éveket idézi, ugyanakkor modern és kimért is. Ezzel kerekké vált a történet. Közösen, két éven keresztül fejlesztettük tovább az ötletet. Egy bemutatóautó nem egyetlen ember munkája. 70 vagy 80 ember csapatmunkájának eredménye.



Videó: <http://bit.ly/1g0kmOG>

Apropó agár: gyakran olvashatjuk, hogy az állatok inspirációként szolgálnak az autók formájának kialakításában. A tervezők a szabadidejükben rendszeresen járnak állatkertbe?

ENGLER: Nem gondolom, hogy az embereink az állatkertben töltönek az idejüket. Habár, George, ott volt az a történet a Mantával...

GALLION: 1969-ben történt. Reakcióként a Ford Caprira négy hét alatt megterveztük egy kupé prototípusát. A ragadozó halak neve akkoriban nagyon divatos volt. Mantának akartuk nevezni, és egy

halat akartunk használni emblémaként. De senki nem tudta megmondani, hogy is néz ki ez a rája. Senki, Jacques Cousteau, a tengerkutatón kívül. Így hát elmentem hozzá Párizsba, hogy elhozzak néhány fotót a Mantáról. Csakhát a hal nem volt különösebben szép. Ezért aztán valamivel elegánsabbra rajzoltuk.

ENGLER: Az állatvilágból vett példák egyszerűen hálásak, mivel mindenkinek van valami elképzelése róluk. Ha egy megbeszélésen azt mondom, hogy „gepárd” vagy „agár”, mindenkinek azonnal megjelenik egy kép a fejében.





Friedhelm Engler

1963-ban született. Az Advanced Design GM Europe igazgatója a pforzheimi főiskolán végzett formatervezői tanulmányai után három évig Tokióban dolgozott terméktervezőként. Az Opelnél szállítási tervezőként kezdett, később a Meriva A és az Astra H fő tervezője lett, majd a Global Compact Car Architecture formatervezési igazgatója. 2010-ig vezette a GM PATAC fejlesztési központjának formatervezési részlegét Sanghajban. Igazgatóként a RAK e, RAD e és a Monza Concept bemutató- és tanulmányautóért felel.

➤ **A Monza azt jelenti: sportkupé nagy belső térrel. Milyen egyéb párhuzamok vannak még a Monza A és a Monza Concept között?**

ENGLER: *A Monza Concept önálló jármű. Tartalmaz azonban néhány tudatosan alkalmazott utalást a Monza A-ra, például a C oszlopok levegő bemeneteit. A tetővonal vonalvezetése az Opelre jellemző funkcionalitást tükrözi. Ezáltal teljes értékű négyülékes autóvá válik, kompromisszumok nélkül. A nagy, formatervezett üvegfelület – ez is egy utalás – könnyed megjelenést biztosít, és optikailag is könnyebbé teszi a járművet.*

A Monza A egyébként csak a névadó, egyfajta referencia. Ugyan ott állt nálunk a stúdióban, de nem retro-dizájnt alkottunk, nem melegítettünk fel valami régit. George és a fiúk sem néznek soha hátra. (Gallion bólint)

Mit használnak fel a Monza Conceptből a jövőbeni Opel modellekben?

ENGLER: *A Monza Concept, akárcsak a többi Opel modell, legfőbb tulajdonságainkat mutatja – a formatervezett külsőt és a német mérnöki tudást. De továbbviszi ezt, egy szinttel feljebb – a fókuszban a kifejezetten erős arányok vannak. Ezért elégségesek az egyébként egyszerű vonalak. Mint egy szép növésű karácsonyfánál: alig van szükség díszekre. Ezt teszi a formatervezett külső. Akárcsak az Astra GTC, ahol ez különösen jól érzékelhető: az oldalsó, maximálisan húzott lemez drámai megjelenést kölcsönöz az autónak.*

Gyakran előfordul, hogy egy zseniális formatervezői ötletet fel kell áldoznia funkcionális vagy műszaki előírások miatt?

ENGLER: *Nem, ha az ember az elejétől fogva együtt dolgozik a szerkesztőkkel és marketinges kollégáival a modell kifejlesztése közben.*

GALLION: *Soha nem próbáltam olyat csinálni, ami műszakilag megvalósíthatatlan. De amikor a mérnökök azt mondták nekem: „Nem, még egy fokkal jobban nem lehet megdönteni ezt a lemezt”, azt mondtam: „Oké, akkor legyen fél fok”.*

Egy dolgot még meg kell kérdeznünk, ha már két híres formatervezővel van dolgunk: milyen autó áll Önöknél otthon a garázsban? Gallion úr, Ön ma egy Merivával érkezett ...

GALLION: *Igen, ez már a negyedik Merivám! A Meriva B ajtaja nagyon praktikus, különösen akkor, amikor magammal viszem az öt éves unokámat. És az Opel Classic mellett álló kék Aero GT is az enyém.*

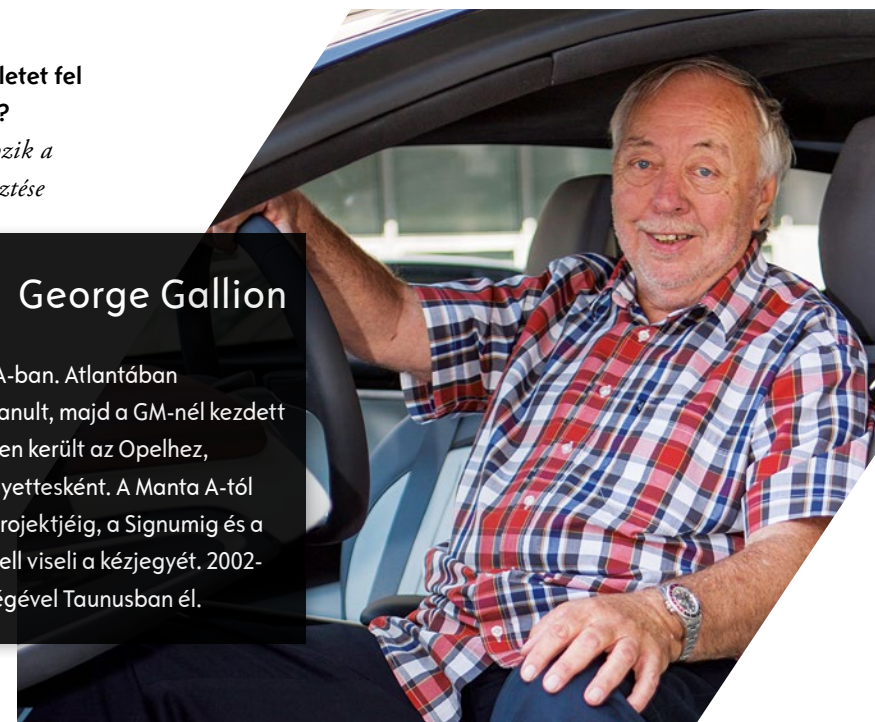
ENGLER: *Jelenleg egy speciális projekten dolgozom. A fiam és én egy Opel GT-t alakítunk át rally-járművé, amivel versenyeken szeretnénk indulni. Ha elkészül, eljövök hozzád, és teszünk vele egy kört.*

GALLION: *Megbeszéltük!*

dt <

George Gallion

1937-ben született az az USA-ban. Atlantában (USA) ipari formatervezést tanult, majd a GM-nél kezdett dolgozni Detroitban. 1969-ben került az Opelhez, formatervezési igazgató-helyettesként. A Manta A-tól kezdve a Monzán át utolsó projektjéig, a Signumig és a Movanóig számos Opel modell viseli a kézjegyét. 2002-ben vonult nyugdíjba. Feleségével Taunusban él.



ITT NAGY DOLGOK SZÜLETNEK

Nagy az izgalom az Opel tesztközpontjában, Rodgau-Dudenhofenben. Az izgalom oka egy hosszú egyenes és még számos új pályaszakasz.

Matthias Schöllmaier a „GME Proving Grounds igazgató” címet viseli, és az európai tesztpályák tartoznak a hatáskörébe. A vezetése alatt 2015-re jelentős mértékben ki fog bővülni a rodgau-dudenhofeni Opel tesztközpont. Dr. Schöllmaier az előrelátást a részletek ismeretével ötvözi, amikor kijelenti: „előrelátóan kell terveznünk, hogy ne rontsuk el jövőbeni lehetőségeinket.”

A legnagyobb építési terület augusztus vége óta egy 2,1 kilométer hosszú egyenes szakasz visszavezető pályákkal és lejtős kanyarokkal. A helyenként akár 30 méteres szélességet is elérő egyenes szakasz méreteit

Matthias Schöllmaier
az új, egyenes pályaszakaszt mutatja

Schöllmaier úr így érzékelteti: „gond nélkül leszállhatna rá egy Boeing 737-es.”

Ez az új szakasz lesz az első, a hagyományos teszterületen kívül eső pálya, és párhuzamos lesz a főúttal. Emiatt az eddigi felhajtót át kell helyezni, az új bejárat az északi oldalon kerül kialakításra. És ez még nem minden. 2015-ig közel 35 millió eurót fektetnek be a Frankfurttól dél-keletre fekvő létesítménybe. A forgalomirányítás módja is

teljesen megváltozik: kamerák, földi, illetve oldalantennák kommunikálnak az autók rendszámabláján elhelyezett chippekkel.

Schöllmaier úrnak további ötletei is vannak. „Zseniális a közlekedési összeköttetésünk az autópályákkal és a repülőtérrel” – mondja. Ezt az ütőkártyát hatványozottan ki szeretné használni. Nem engedi, hogy a lapjaiba tekintsenek, de annyit elárul: „Még tovább fogunk növekedni.” A munkálatok jelenlegi állásáról részletesen olvashatnak a következő oldalon.

1
2**Új felhajtó és új bejárat / az alkalmazottak parkolója**

Az eddigtől észak-keletre alakítják ki az új felhajtót, ami ívesen vezet majd a tesztközpont új bejáratához. Itt kerül kialakításra a szükséges infrastruktúra a parkolókkal együtt.

3

Új, hosszú, egyenes szakasz

2,1 kilométer hosszú az az egyenes, amelyen a jövő Opeljei fognak száguldozni. Legszelebb pontján tíz sávós. A visszavezető szakaszok lejtős kanyarjai itt is változatlanul tempós vezetési módot tesznek lehetővé.

4

Kibővített szerviz- és adminisztrációs terület

Itt építik meg a fejlesztők számára a kipufogógáz próbapadokat műhelyekkel, irodákkal és 100 parkolóhellyel. A dél-keleti részen épül meg a futómű-műhely magas polcrendszeres abroncsraktárral és 60 új parkolóhellyel.

5

Különleges akadályok

Több európai ország csatornafedlapja teszi próbára a vezetési kényelmet. A csattanó: állítható a magasságuk.



6

Új városi pálya

Az új „városi” pályán jellegzetes belvárosi közlekedési helyzeteket szimulálnak.



7

Kibővített technikai pálya

Hegyre fel, hegyről le, éles kanyarok és rövid ereszkedőkön át vezet az út ezen a szakaszon.

8

Rada-kupola

Idé helyezik át Pferdsfeldből a navigációs és rádiós eszközök jelerősségét mérő antennát és vevőberendezést.

9

A régi fel- és lehajtó

Ahol eddig a tesztpálya felhajtója volt, ott húzódik a jövőben az új, egyenes szakasz.

10

Nagysebességű körpálya

A 2012-ben felújított négysávós döntött pálya továbbra is a terület fénypontja. Az akár 40 fokos dőlésszög több mint 250 km/h-s sebességet tesz lehetővé oldalirányú erőhatás nélkül.

11

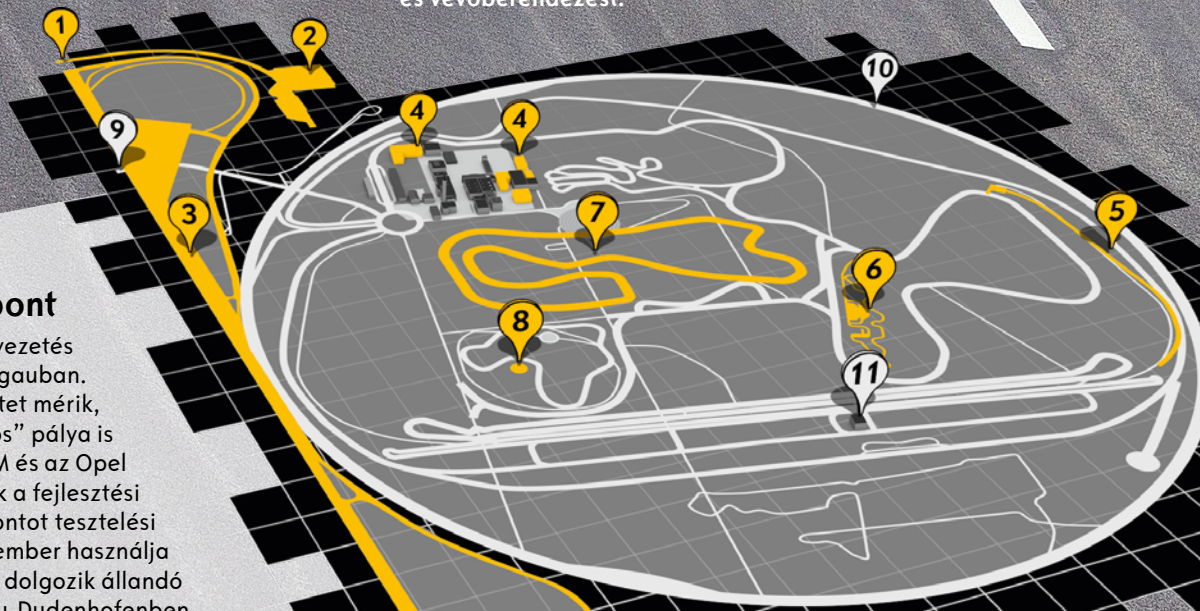
Tesztközpont (OPC)

Ez a pálya marad a belső és külső járművezető-képzés központi helyszíne.

Opel tesztközpont

Az 1966-ban végrehajtott első tesztvezetés óta az Opel elsőosztályú tesztpályát alakított ki Rodgauban.

A körpálya, amelyen a komfortérzetet és a zajszintet mérik, valamint a dímbes-dombos, a technikai „kacsaringós” pálya is intenzív járműtesztelést tesznek lehetővé. A GM és az Opel mérnökei a pályákon és saját épületeikben végzik a fejlesztési munkát. Külső ügyfelek is igénybe vehetik a központot tesztelési vagy járművezető-képzési célra. Évente közel 10 000 ember használja a terepet. Jelenleg körülbelül 300 Opel munkatárs dolgozik állandó jelleggel Rodgau-Dudenhofenben.



A PROFI GOLFOS

Ez a sport fejben dől el: Herbert Ziegler Európa-bajnoki második helyezett pályagolfban, és harmadik helyen áll az osztrák ranglistán.

Amit általában minigolfként emlegetünk, hivatalosan pályagolfnak nevezendő. 12–25 méter hosszú betonpályákon játszik. Hogy miről szól ez a sportág?

„A koncentrációról és a precizitásról. Ha az ember egy kicsit is elkalandozik, az azonnal látszik a teljesítményen” – mondja Ziegler, aki logisztikusként dolgozik az

»A koncentráción és a precizitáson múlik minden a pályagolfnál«

Herbert Ziegler, Európa-bajnoki második helyezett



Mindig a lyukra fókuszálva

F17-es sebességváltó-gyártó részlegben Wien-Aspernbén. A versenyeken naponta négy kört kell teljesítenie, öt napon keresztül.

Ziegler tulajdonképpen véletlenül kezdett el pályagolfolni. Régebben teniszezett Gänserndorfban, míg nem egy minigolfpálya épült mellettük:

„16 éves korom óta vagyok aktív minigolfozó” – mondja. Hetente egy-két alkalommal edz az egyesületénél, az SV

OMV Gänserndorfnál. Ezen kívül évente többször is edz a nemzeti válogatottal, minden alkalommal három napig. Hogy mi lehet a sikerének valódi titka? „A feleségem nagyon sokat biztat - ez tényleg segít.”

ke

Az autógyártás egyik mítosza Rüsselsheimből a veterán autók versenyén a Nürburgringen. A Fekete özvegy vezeti fel a történelmi Opel-flottát a népszerű bemutató körök során. Két vezető mászott be a bukóketrecbe: a két sisak alól kivillanó mosoly Karl-Thomas Neumanné, az Opel vezérigazgatójé, és Johan Willems kommunikációs igazgatóé. Neumann úr lelkesen meséli: „Az autó erős, gyönyörű hangja van és meglepően könnyen kormányozható – szükség esetén jobb lábbal is. Egyszerűen remek autóink voltak és vannak.” A két úr köridejéről nem szól a fáma.



A FŐNÖKÖK & az ÖZVEGY

Belinkelve

»Az Opel 300 eurós rendszere mindenkit lekörözt!«

Az Auto Bild 13 multimédiás rendszert vett górcső alá. Az egyértelmű nyertes az Opel ADAM IntelliLink infotainment rendszere

Auto Bild 2013 / 31 (2013. augusztus 2.)



Trükkös technika a Cascadában

Biztonságosan a pirotechnikának köszönhetően

STABIL A Cascada olyan biztonságos, mint egy zárt autó. Ehhez a borulásvédelmi rendszer is hozzájárul: piropatronok 200 milliszekundum alatt bukócsöveket lőnek ki a hátsó ülések mögül.

»Örülök a 140 karakteres eszmecsere lehetőségének, és izgalmas bepillantásokat engedek majd az Adam Opel AG mindennapjaiba.«

A vezérigazgató mától @KT_Neumann néven érhető el a Twitteren Karl-Thomas Neumann, 2013. szeptember

„SOK SIKERT AZ OPEL- GYÁRTÁSHOZ “



Klaudia Sarota,
beszerzési vezető, acéláru



Urszula Pawelczak,
csoportvezető,
festőüzem



Andrzej Korpak,
üzemvezető



Krzysztof Michalski,
karbantartó mérnök

A gliwicei üzem 15. születésnapját ünnepli. Négy munkatárs emlékezik vissza a kezdetekre, mesél a munkahelyi mindennapokról és az autógyártás iránti szenvedélyről.

„Utánanéztem: amikor 1998-ban ügyintézőként ide kerültem, mindössze nyolc ember dolgozott a beszerzésen, ma már 115. Mi szerezzük be a gyártáshoz szükséges anyagokat az egész vállalatcsoport számára. A csapatom az acélkészletekért felel az európai présüzemekben. Az a feladatunk, hogy a beszállítóktól magas minőségű árut szerezzünk be, és mindezt kedvező feltételek mellett tegyük.”

„A bejáratnál áll a nálunk gyártott Astra első példánya. Alapvetően egyáltalán nem vagyok szentimentális, de valahányszor ránézek erre az autóra, meghatódom és fellelkesülök. De ez nem csak velem van így, hiszen minden egyes járművünk jóval több, mint csupán alkatrészek halmaza. A motoron, az acélon és a fényezésen kívül büszkeség és rengeteg, az autógyártásban lelt élvezet, sikerélmény és csapatmunka öröme is rejlik benne.”

„15 év – egyszerre sok és kevés. Ennyi idő elég arra, hogy jelentős, az egész vállalaton belül elismert telephellyé nőjünk ki magunkat. Ugyanakkor folyamatosan az az érzésünk, hogy egy fiatal, energikus üzemhez tartozunk, melyben még rengeteg lehetőség rejlik. Meggyőződésünk, hogy még nagyon sok lehetőség áll előttünk. Számos modell készült már a gyártósorunkon, és folyamatosan azon vagyunk, hogy még jobbak legyünk.”

„A gyártási folyamat stabil működtetéséért felelek. Másként megfogalmazva csapatunk feladata az, hogy előre lássa a váratlanul felbukkanó nehézségeket a gyártósoron. Mindig megpróbálunk egy lépéssel a probléma előtt járni. Az az izgalmas benne, hogy a karbantartási munka soha nem lesz érdektelen, gépies vagy egyhangú a hétköznapiakban. Jelenleg a Cascade folyamatai jelentenek számunkra nagyon izgalmas kihívást.”

15 ÉVES GLIWICE



CASCADA 2013. február óta

3 000 MUNKATÁRS



ASTRA OPC 2012. május óta



5 AJTÓS ASTRA
2009. november óta

1,8 MILLIÓ JÁRMŰVET
GYÁRTOTT
EDDIG



ASTRA SEDAN 2012. augusztus óta



ASTRA GTC 2009. október óta

207 000 DARAB KÉSZÜLT
AZ ELMÚLT ÉVBEN



ASTRA SEDAN CLASSIC
2012. augusztus óta

6 MODELL A PORTFÓLIÓBAN,
EGY GYÁRTÓSORON LEGYÁRTVA

A sziléziai telephely az Astrával, a Cascadával és iránymutató gyártási folyamataival tűnik ki

A kapcsolat az Opel és Gliwice között a 90-es évek közepén kezdődött. A versenyben, hogy melyik település legyen a tervezett üzem telephelye, a Lengyelország dél-nyugati részén fekvő város több mint 100 versenytársat utasított maga mögé. „Amikor 1998-ban az első Astra legördült a szalagról, még nem volt előrelátható ez a gyors fejlődés” – mondja a minőségbiztosítási terület termékmérnökségi igazgatója, Marek

Zurowski. 15 év és 1,8 millió legyártott jármű után Gliwice a GTC, OPC és a 4 ajtós Astra-modellek gyártásának bázisa. Február óta a portfólió kibővült a Cascadával, és a gyártási folyamatok innovációs foka új szintre lépett. „A kabrióba természetesen a megszokott módon, kiváló minőségű alkatrészeket – ilyen például a vászontető vagy az edzett acélból készülő két A-oszlop – építünk be olyan magas szintű technológiával, mely egyébként leginkább a középkategória fölötti járművekben található meg” – magyarázza büszkén Marcin Cieszyński. A hegesztőmérnök sietve hozzáteszi: „Mi vagyunk ezen kívül az első olyan üzem a vállalatcsoporton

belül, ahol előrelátó módon már a gyártás folyamán beépítjük a – kifejezetten az Opel speciális járművek részlege által kivitelezett – gázüzemű szerelvényeket.” *mk*

ZAKŁAD OPLA W GLIWICACH
OD 15 LAT PRODUKUJEMY SAMOCHODY,
Z KTÓRYCH JESTEŚMY DUMNI



OPEL PLANT IN GLIWICE
PROUDLY MAKING CARS FOR 15 YEARS



Film: Gliwicei kollégák az üzemükről

Ünnepnapik piknik

12 000 LÁTOGATÓ vett részt az üzem 15 éves fennállása alkalmából rendezett ünnepségen. Köztük számos munkatárs, akik családjuk és barátaik körében érkeztek az üzem területén rendezett piknikre. Jerzy Buzek, Lengyelország korábbi miniszterelnöke és az Európai Parlament elnöke volt a rendezvény díszvendége.





Ez az új megatrend a szakmában: a hálózat. Az autó, az okostelefon, a táblagép és a számítógép egymáshoz kapcsolódnak, és adatokat cserélnek – a mobilinternet segítségével. „Az Opel is alkalmazza ezt a fejlesztést: már az interneten is elérhetővé tette az Opel Service-t” – mondja Timo Hinze szerviz-kommunikációs vezető.

A myOpel weboldalával (www.myopel.de), valamint iOS és Android készülékekhez ingyenes okostelefon-alkalmazással áll ügyfelei rendelkezésére. Regisztráláskor a felhasználó egy online adatlapon megadja Opel járműve adatait, például a rendszámot és a kiválasztott szervizpartnert. Az így létrehozott járműprofil segítségével speciális, az adott autónak megfelelő

»Elérhetővé tettük az Opel Service-t az interneten.«

Timo Hinze, szerviz-kommunikációs vezető

ajánlatok és ügyfélinformációk juttathatók el az ügyfélhez (lásd jobbra). Ezen kívül minden munkatárs hetente 100.000 forintot, év végén pedig akár egy ADAM-et is nyerhet a myOpel.de-nél.

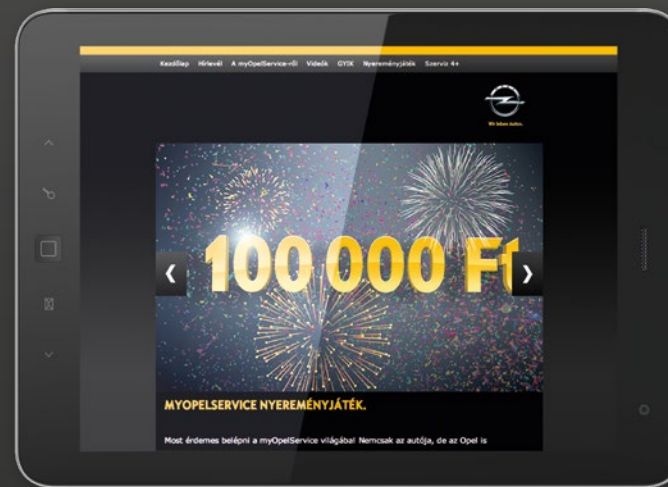
vmr

A VIRTUÁLIS GARÁZS

A myOpel.de összeköti az ügyfeleket az Opel szervizpartnerekkel, és egyedi ajánlatokat tesz

AZ AUTÓM (MY CAR) járműspecifikációkat (1997-es évjáráttól) és egy virtuális garázst tartalmaz akár négy autó számára. Ezen kívül része egy interaktív használati útmutató (2009-es évjáráttól), egy kizárólag az új, novembertől elérhető Insigniához tartozó myOpel kézikönyv (kibővített valóság-funkcióval), valamint parkolás-élelkeztető parkolás-segítő rendszer.

KAPCSOLÓDÁS (CONNECT) Ezen a felületen lehet beállítani a profil részleteit, illetve az itt látható linkeket követve könnyedén eljuthat az Opel németországi internetes oldalára, de ráléphet innen a Facebookra, a Twitterre és a Youtube-ra is. Sőt, a menüpontban található formanyomtatvány kitöltésével akár egy teszttvetést is leegyeztethet közvetlenül a kereskedővel.



A www.myopel.hu oldalon regisztráló munkatársak, illetve ügyfelek hetente 100.000 Forintot nyerhetnek

A SZERVIZ (SERVICE) címszó alatt az egyes kereskedők speciális szervizajánlatait találja; a menüpont segítségével nem felejtkezik el többet a megbeszélte időpontokról, mivel az alkalmazás emlékezteti a felhasználót a szervizes vagy műszaki vizsgálatok időpontjára.

SÚGÓ (HELP) E menüpont segítséget nyújt a baleseti bejelentés elkészítésében, illetve itt tárolhatók GPS-adatok és fotók; a „baleseti intézkedések” funkció segít az egyszerű javítási és karbantartási munkáknál, például az indításkor.



Több info: <http://bit.ly/19Upfvq>

MAGYARORSZÁG

Az idei Nyílt Napunkon, szeptember 21-én több mint 3000 látogató fordult meg. Előszörban kollégáink és családtagjaik töltötték el kellemesen a szombati napot a színes programok forgatagában, de kinyitottuk a kapukat minden érdeklődő előtt, akik érkeztek is szép számban, hogy megtekintsék gyárunkat működés közben, és érdeklődjenek aktuális állásajánlataink felől.



Solt Tamás gyárigazgató köszöntőjében minden munkatársunknak megköszönte azt az elkötelezett munkát, amivel nap mint nap hozzájárul vállalatunk sikeréhez



Rengeteg látogatót vonzott a gyárlátogató programunk, amit a nagy érdeklődésre való tekintettel meghosszabbítottunk.

NYÍLT NAP KÉPEKBEN

Fotó: Vas Népe



A változatos színpadi programok mellett számos egyéb kikapcsolódási lehetőség szerepelt a programkínálatban. A korábbi évekhez hasonlóan idén is slágerprogram volt a teszttvezetés, ahol az Opel Mokkánál még késő délután is sorok kígyóztak. A gyárunk által előállított motorok és alkatrészek mellett a legújabb Opel modelleket, köztük az ADAM-ot, Cascada-t, Mokka-t is megtekinthették a látogatók

KÖZÖSEN ALAKÍTJUK AZ ÚJ VÁLLALATI KULTÚRÁT

Augusztus vége óta zajlanak az úgynevezett brand workshopok (szerk. ezeknek a céljáról az augusztus 29-i Villám Hírekben számoltunk be). A tréning elnevezése hallatán sokan egyből az Opelre, mint márkára asszociálnak, azonban akik részt vesznek a workshopon, azok számára hamar világossá válik, hogy itt a vállalati kultúránk fejlesztéséről van szó, melynek két sarokpontja a munkatársak tulajdonosi szemléletének erősítése és a folyamatok felgyorsítása. A tréningeket Mákos Csaba működtetési igazgató, vállalatunk „brand agent”-je tartja, aki nagy lelkesedéssel összegezte lapunknak az eddigi tapasztalatokat, melyeket kimondottan pozitívan értékel, hiszen a munkatársak számos ötlettel segítik az Opel új vállalati kultúrájának megalkotását célzó munkát.



A workshop résztvevők a megközelíthetőség témakörében ötletelnek

A tréningek a folyamat első lépcsőjét jelentik. A dolgozók elmondhatják, és a tapasztalatok szerint aktívan el is mondják, hogy szerintük mely területeken, mit és hogyan kellene fejleszteni. Az viszont már most látszik, hogy a nagyobb hatékonyság érdekében érdemes a csoportok összeállításánál csökkenteni a vertikális szórást, illetve a munka eredményességét az is növelheti, ha a vegyes összetétel helyett főként az azonos vagy egymáshoz kapcsolódó szakterületek munkatársai alkotják a csoportokat. Például ha csak pénzügyeseknek rendeznénk meg egy adott workshopot, akkor más kimenetele lenne, mint egy vegyes csoport esetében. Persze utóbbinak is megvan a haszna, hiszen a vegyes összetételű csoport a csapatszellemet erősíti. Nagyon jó látni, hogy a különböző területeken dolgozó kollégák miként nyílnak meg egymás felé, és kezdenek el közösen, pozitívan gondolkodni.

A tréningek menetével kapcsolatban Csaba a nagyobb hatékonyság érdekében bevezetett változtatásokat említette:

- Legtöbbször az eredeti célt szolgáló mederben folynak a tréningek, döntően a mindennapi munkával, a vállalati kultúra fejlesztésével kapcsolatos témák, ötletek, felvetések kerülnek szóba. Szinte minden alkalommal szó esik például az adminisztrációs terhek enyhítéséről. Az első tapasztalatok alapján kicsit átalakítottam a menetrendet: az ismétlések elkerülése érdekében a tréningek elején elmondom az eddig felmerült ötleteket, s ezt követően beszélünk az újakról.

- A workshopok résztvevői szavaznak a felmerült ötletekről. A három legtöbb szavazatot kapott ötlet mellé a legmagasabb pozícióban lévő csoporttagok közül kinevezünk egy úgynevezett „drivert”, azaz támafelelőst, aki koordinálja az adott ötlet megvalósítását. Az ötletek és akciótervek az Opel Brand Agent webes felületére is felkerülnek. A heti rendszerességgel szervezett központi telefonkonferenciák, melyeken magam is részt veszek, szintén katalizálják a té-



Mákos Csaba „brand agent” ismerteti az új vállalati kultúra alapértékeit

mák feldolgozását – mondta el Csaba a tréningeken felmerülő ötletek sorsáról. – Az ötletek nagyjából 75 százaléka a saját hatáskörünkbe tartozik, és viszonylag könnyen bevezethető. Vannak olyan témák, amelyek évek óta felmerülnek, a bevezetésük azonban jogi vagy pénzügyi okok miatt húzódik. Ezeket most sem tudjuk majd egyik pillanatról a másikra megoldani, de a mostani munka során nagy lökést kaphatnak. Egy 20 éves vállalati kultúrát amúgy sem lehet egyik pillanatról a másikra megváltoztatni, de azt látom, hogy egyre többen vagyunk, akik próbálunk tenni ennek érdekében, és érzem is a változás jeleit. A kollégák egyre többször megkeresnek a javító szándékú ötleteikkel, látszik, hogy érdekli őket a téma.

A workshopok december végéig lezárulnak, addig csoportvezetői szintig minden kolléga részt vesz a tréningen, a többi kolléga pedig tájékoztatást kap a folyamatról. A tréningeket a folyamat második lépcsője, az ötletekből kiinduló akciók megvalósítása követi. Már vannak bevezetett ötletek, soknak a kivitelezése folyamatban van, és rövid idő alatt bevezetésre kerül, vannak azonban összetettebb feladatok is, melyeknek a megvalósítása hosszabb időt vesz igénybe. A folyamatról munkatársaink folyamatos tájékoztatást kapnak.

(czt, csj)

OPEL-SIKER A NAGY-VÁLLALATI FOCIKUPÁN

Szeptember 7-én hat Vas megyei nagyvállalat részvételével rendezték meg a szombathelyi Illés Akadémián a II. Nyugat-Pannon Nagyvállalati Focikupát, amin fiaink kiváló eredményt értek el. A 35 év alatti csapatunk az utolsó pillanatig izgalmas küzdelemben, minden csapatot maga mögé utasítva az első helyen végzett, míg a seniorok a szintén kiváló harmadik helyet szereztek meg kategóriájukban. A seniorokkal harmadik helyet szerző Mákos Csaba működtetési igazgató mesélt az előzményekről és magáról az eseményről.



BAJNOK CSAPAT: Tóth Attila, Kalmár Attila, Kozák Tamás, Némethy Krisztián, Vörös Szabolcs, Ács Levente, Réczeg Adrián, Ponáczy Sándor, Merkli Szabolcs, Mesterházi András, Kovács Gábor, Marton László, Merkli Péter, Márton Dávid

A SENIOR KATEGÓRIÁBAN 3. HELYEZETT CSAPAT: Tomasics Péter, Pukhely Zoltán, Szabó György, Csicsai Ferenc, Herczeg László, Kovács Imre, Mikos Balázs, Mákos Csaba, Bartakovics Ferenc, Závecz László, Korpics Gábor, Szalai Zsolt Sándor

Már a csapatokba való bekerülésért is komoly harc folyt, a legjobb focisták kiválasztását szolgáló szentgotthárdi tornára ugyanis nyolc csapat – opeles és nagy örömeinkre alvállalkozói is – nevezett. A válogatással megbízott bizottság így több mint száz sportos dolgozó közül választhatta ki a 35 év alattiak, illetve a szenior kategóriában induló csapatok tagjait. Jó hangulatban, sportszerűen folytak a meccsek, amelyeket a Vas Megyei Labdarúgó Szövetség Játékvezetői Bizottságának köszönhetően jól képzett bírók vezettek. Az Üzemi Tanács és az Eurest pedig egy-egy hordó sörrrel járult hozzá a kiváló hangulathoz. A szenior csapat összeállításánál könnyű volt a döntés, a 35 év alattiaknál azonban – a sok-sok tehetséges játékos látva – nehéz helyzetben volt a válogató bizottság, de végül is összeálltak a csapatok, amelyek a szombathelyi tornán képviselték cégünket – foglalta össze Csaba az előválogató történéseit.

A szombathelyi megmérettetésen, amelyen gyárunk mellett az LuK, a TDK-Epcos, a Jabil, a Delphi és a BPW vett részt, a seniorok győzelemmel, a 35 év alattiak viszont vereséggel kezdtek. Csaba szerint ekkor úgy tűnt, hogy előbbiek érhetnek majd el jobb eredményt, a fiatalok azonban a folytatásban olyannyira elkapták a fonalat, hogy győzelemről-győzelemre haladva meg sem álltak az első helyig:

– A mindent eldöntő, utolsó meccset a tavalyi bajnok TDK-Epcos csapatával játszottuk. Az elején ellenfelünk szerzett vezetést, aztán fordítani tudtak a srácok. Az első hely megszerzéséhez azonban az is kellett, hogy a másik ágon a riválisunk ne tudjon győzni. Ez végül így is történt, s a miénk lett az aranyérem. Mi, seniorok is közel jártunk a tornagyőzelemhez: ehhez egy előzetesen simának tűnő győzelmet kellett volna besöpörnünk, ez azonban nem sikerült, s csapatunk így bronzérmet szerzett. Nemcsak a csapatok nyújtottak kiváló teljesítményt, hanem egyéni sikert is hozott a torna az Opel számára: Ács Levente kollégánk nyerte el a gólkirályi címet. A sikert ezzel együtt a csapatmunka hozta



A csapatsiker mellett szép egyéni eredmény is született: Ács Levente kollégánk lett a torna gólkirálya

meg a fiataloknak, meggyőző játékkal, egymásért küzdve fociztak – számolt be Csaba, hozzátéve, hogy voltak olyan focisták, akik a torna végeztével szentgotthárdi színekben még bajnoki meccset is játszottak. Ráadásul a bajnokin Kovács Gábor kollégánk annyira jól szerepelt, hogy bekerült a forduló megyei válogatottjába.

Az élménybeszámoló végén Csaba pozitívumként említette meg, hogy a tornára nagyon sok kollégánk ment ki szurkolni. A tornát követően egy közeli vendéglőben pihenték ki a meccsek fáradalmait a játékosok, akiket több szurkoló is elkísért, és többek között Solt Tamás gyárigazgató is meghívott egy kör italra. (czt, csj)

Érdekességek a tornáról

- A srácok többségének szokatlan volt a műfű, különösképpen a seniorok lábizmait vette igénybe a hagyományosnál keményebb műfüves borítás.
- A torna sikerén felbuzdulva a csapatok elhatározták, hogy a téli időszakban teremben is összemérik tudásukat.

NYÍLT NAP KÉPEKBE



A kiállított autómodellek mellett motorjainkat is megtekinthették az érdeklődők



Sokan játszottak velünk az ötállomásos kvízzajátékunkban, ahol a márkával és gyárunkkal kapcsolatos kérdéseket tettünk fel; az egyik kvízállomás a szerelési gyakorlatok mellett kapott helyet



Idén debütált a Mobilis interaktív játékpark, ahol a motorgyártás tudományos háttérrel játékos formában ismerkedhettek meg az érdeklődők, sőt látványos tudományos kísérleteknek is szemtanúi lehettek



Két kolléganőnk, Unti Alexandra és Merkli Georgina pedig karikatúrákat készített a vállalkozó kedvű vendégekről



A program sztárvendége a Back II Black zenekar volt



Sok szülő órát töltött a játszótér mellett várakozva, amíg a kicsik belefeledkeztek a rengeteg játékba