

AKTUELLE PROBLEME DER AUTOMOBILINDUSTRIE

„Wir müssen die Produktivität erhöhen, um bestehen zu können...“

In jedem Frühjahr findet die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt, eine schon zur Tradition gewordene Veranstaltung (siehe Seite 2). In seinem Grundsatzreferat in der Ende März stattgefundenen Ehrung der Lieferanten für 1980 ging Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, auch auf aktuelle Probleme der Automobilindustrie und die unseres Unternehmens ein. Im folgenden Auszüge aus dem Referat.

Was sind die Hauptursachen für die Absatzprobleme in der Automobilindustrie? Was hat zu diesen Problemen geführt? Nun, die Zeiten sind nicht gerade geeignet, Kaufanreize für Autos zu geben. An erster Stelle ist wohl der dramatische Anstieg der Ölpreise und damit der Benzinpreise zu nennen. Aber darüber hinaus ist der Verbraucher auch mit erheblich höheren Kosten für Energie, Gas, Heizöl — belastet. Sein verfügbares Einkommen zur Anschaffung eines Fahrzeuges ist dadurch gemindert. Hinzu kommt, daß durch den Kaufboom der letzten Jahre einer Überalterung des Kraftfahrzeugbestandes in der Bundesrepublik entgegengewirkt wurde. Dadurch ist heute die Notwendigkeit, schnelle Ersatzbeschaffung für ältere Fahrzeuge zu realisieren, weniger gegeben, als wenn wir in den letzten Jahren einen glatteren Konjunkturverlauf gehabt hätten.

Relativ leicht kann der Autobesitzer heute den Kauf eines neuen Wagens hinausschieben, und die Ersatzkäufe repräsentieren immerhin etwa drei Viertel aller Pkw-Anschaffungen.

Schließlich schaffte die allgemeine Konjunkturlage mit hoher, noch wachsender Arbeitslosigkeit sowie das Aufblähen politischer Brandherde in der Welt eine Unsicherheit bei den Menschen, die sie von größeren und vermeidbaren Investitionen wie die in einen Wagen abhalten. Wenn ein Kaufentschluß gefaßt wird, so wird insbesondere die bisherige Käuferschicht von Wagen der oberen Mittelklasse wegen der genannten Faktoren eher zur Anschaffung eines kleineren, billigeren und weniger verbrauchenden Fahrzeuges tendieren. Daraus ergibt sich eine Umschichtung, die unser Unternehmen ganz besonders hart trifft, weil wir seit vielen Jahren die Führung

in dieser oberen Mittelklasse hatten und noch haben.

Kosten drastisch senken

Wir als die von der negativen Entwicklung betroffenen Unternehmer müssen uns fragen, was können wir für die Zukunft daraus lernen, was besser machen. Man kann, so glaube ich, die Analyse der Situation vereinfachend so darstellen: Nachfrage herrscht nach qualitativ erstklassigen, technisch ausgereiften und gut ausgestatteten Produkten bei sehr günstigen Preisen. Die Folgerung daraus ist: wir müssen den gegenwärtig immer noch erfreulich hohen Stand auf dem Gebiet der Qualität und Technik bei unseren Fahrzeugen beibehalten, aber wir müssen die Kosten drastisch senken, um zu Preisen verkaufen zu können, die uns einen angemessenen Gewinn lassen, der zur Finanzierung der riesigen Investitionsprogramme zur Modernisierung unserer Anlagen nötig ist.

Großer Investitionsbedarf

Zur Verringerung des riesigen Investitionsvolumens und damit zur Verminderung des ebenso riesigen Finanzierungsbedarfs dient der wachsende



Nach dem Manta 400 (siehe letzte Ausgabe) jetzt wieder eine Neuigkeit für Manta-Freunde mit sportlichen Ambitionen: der Manta „Magic“, der Star mit Streifen, die Zauberformel für besonderen Fahrerspaß, ist jetzt auf dem Markt. Die gelungene Verbindung von extravaganter Optik mit sportlicher Fahrleistung und hoher Wirtschaftlichkeit zeichnet dieses Sondermodell besonders aus. Damit spricht das Spitzenmodell der Manta-Baureihe genau die Zielgruppe an, die großen Wert auf ein besonderes Design legt, ohne daß dabei die Fahrleistung und Wirtschaftlichkeit zu kurz kommen. (Im Ausstellungsraum zu besichtigen.)

BETRIEBSRATSWAHL '81

In vielen Legislaturperioden bewährt

In allen Werken des Unternehmens finden in der nächsten Zeit Betriebsratswahlen statt. (Siehe die Ankündigungen auf den Werksanschlägen.) Über ihre Bedeutung sollte sich jeder Werksangehörige im klaren sein. Ihre Ergebnisse berühren hauptsächlich die Interessen der Arbeitnehmer, aber auch der Arbeitgeber und nicht zuletzt die Öffentlichkeit beobachtet den Ausgang mit Interesse.

Die Wahl ist deshalb so bedeutungsvoll, weil der Einfluß der Arbeitnehmer sich im gesellschaftlichen Kräftefeld im Laufe der Zeit wesentlich erweitert hat. Das Betriebsverfassungsgesetz (BVG) zieht den Rahmen, der von Unternehmensleitung und Betriebsrat betriebspolitisch ausgefüllt werden muß. Ohne ein solches Zusammenwirken auf vertrauensvoller Basis wäre heute keine betriebliche Arbeit mehr möglich. Bei seinen Verhandlungen muß sich der Betriebsrat auf eine breite Basis in der Belegschaft stützen können, wenn er erfolgreich arbeiten will. Auch das unterstreicht die Bedeutung der Wahl. Gerade am BVG wird die Entwicklung auf sozialpolitischem Gebiet

deutlich, in dem auch die schwierigen und vielfältigen Aufgaben der Betriebsräte verankert, aber auch die Grenzen deutlich gemacht sind, die ihnen der Gesetzgeber gezogen hat.

VIEL VERANTWORTUNG

Ein wichtiger Gesichtspunkt dabei muß gerade heute angesprochen werden. Die anhaltenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten unserer Branche verlangen vom Betriebsrat viel Verantwortungsbewußtsein. Er ist zwar zunächst Interessenvertreter der Belegschaft, aber er muß darüber hinaus auch die Gesamtlage, die Gesamtinteressen des Unternehmens mit berücksichtigen. Die bestehenden Zusammenhänge, gerade in wirtschaftlicher Hinsicht, lassen sich nicht einfach dadurch auflösen, daß man sie nicht zur Kenntnis nimmt. In guten Zeiten ist es für den Betriebsrat natürlich leichter, Verbesserungen für die Belegschaft durchzusetzen. In schlechten Zeiten gerät er dagegen sehr viel schneller in Schwierigkeiten, weil es dann viel schwerer ist, Forderungen zu realisieren.

Ohne die Interessenvertretung der Belegschaft ist soziales Leben im

Betrieb heute nicht mehr denkbar. Die Institution Betriebsrat hat sich in den Werken unseres Unternehmens im Laufe vieler Amtsperioden bewährt, genau wie die des Gesamtbetriebsrates. Wer auf den Forderungskatalog blickt, den man im Laufe der letzten drei Jahrzehnte der Geschäftsleitung präsentiert hat und weiß, was alles erreicht wurde, wird gerechterweise von großen Erfolgen sprechen. Es sollte also niemandem gleichgültig sein, wen er für geeignet hält, seine Interessen zu vertreten.

PERSÖNLICHER BEITRAG

Wer sich darauf verläßt, daß auch ohne seine Stimme die entsprechende Zahl von Leuten in den Betriebsrat kommt, dem fehlt das Gespür für diesen wichtigen Bereich unserer demokratischen Ordnung. Er darf sich hinterher auch nicht beklagen, wenn manches anders läuft, als er es sich ursprünglich gedacht hat. Wer also von seinem Wahlrecht Gebrauch macht, erfüllt nicht nur eine demokratische Pflicht, er leistet auch seinen persönlichen Beitrag zur sozialen Fortentwicklung, erweist sich als aktiver Teil unserer Gesellschaftsordnung.

Weltverbund. Das Konzept von General Motors dazu ist, die gewaltigen Investitionen durch weltweite Koordination von Großprojekten zu vermindern. Dazu ist Voraussetzung, daß die Fahrzeuge in Größe, Leistung und technischem Konzept einander immer mehr angeglichen werden. Die Ölkrise zwingt insbesondere die an große, hubraumstarke Wagen gewöhnten Amerikaner zum Bau von kleineren, den europäischen sehr ähnlichen Fahrzeugen. Dies wiederum begünstigt das Konzept des sogenannten „Weltwagens“. Das soll keineswegs bedeuten, daß ein Einheitsfahrzeug in allen Teilen der Welt gebaut und verkauft wird. Schon unterschiedliche Gesetze in den verschiedenen Ländern zwingen zu Abweichungen. Aber das Grundkonzept kann dasselbe sein und eine große Summe an Entwicklungskosten sparen. Das ist ein maßgeblicher Faktor zur Kostenreduzierung.

Konkurrenzfähig bleiben

Hinzu kommt nun, daß man Fertigungsanlagen an verschiedenen Stellen in der Welt bauen kann, die genau dem Bedarf angepaßt sind. Man kann sie auf kostengünstigste Fertigungsgröße auslegen und etwa im eigenen Lande nicht benötigte Aggregate exportieren an Stellen, wo die wirtschaftlich optimalen Kapazitäten nicht groß genug sind, um den Bedarf zu befriedigen. Das Erkennen dessen, was wir zu tun haben, ist das eine, das andere ist, auch danach zu handeln. Wir müssen der Öffentlichkeit, aber auch unseren Mitarbeitern klarmachen, daß jeder von uns den Gürtel enger schnallen und sich mit verminderter Kaufkraft abfinden muß. Das riesige Leistungsbilanz-

defizit der Bundesrepublik, im wesentlichen durch die hohen Ölpreise bedingt, wird nur vermindert, wenn wir konkurrenzfähig bleiben — im Inland wie im Export. Wir müssen die Produktivität erhöhen, um zu überleben. Die unvorstellbar hohen Investitionen der Autoindustrie zeigen die Entschlossenheit, unter Inkaufnahme starker Verluste das Notwendige zu tun...



Sehr temperamentvoll ist diese Joan Orleans, und eine tolle Stimme hat sie auch, der Stargast der Rüsselsheimer Jubilarfeier am 11. April in der Mainzer Rheingoldhalle. Einem breiten Publikum bekannt wurde sie im Februar in „Bio's Bahnhof“, wo ihr, wie man in der Show-Branche sagt, der „ganz große Durchbruch“ gelang. (Bericht über die Jubilarfeier in der nächsten Ausgabe.)

PROBLEME • FRAGEN • ANTWORTEN

Hochgesteckte Ziele unserer Kundendienst-Förderung

Von jeher war es ein erklärtes Ziel des Unternehmens, dafür zu sorgen, daß Opel den bestmöglichen Kundendienst bietet, den sich ein Autofahrer wünschen kann. Und damit sind alle gemeint – die Kunden unserer Vertragshändler und anerkannten Opel-Dienststellen, die Opel-Fahrer von Großabnehmern und Behörden und nicht zuletzt die einen Opel fahrenden Mitarbeiter. Mit dem folgenden Beitrag aus dem Wirkungsbereich der Kundendienst-Förderung wollen wir die im letzten Jahr begonnene Artikelreihe über den „Opel-Euroservice“, den europaweiten Kundendienst des Unternehmens, abschließen.

Anfang 1976 begann die Kundendienst-Förderung in ihrer Arbeit neue Wege zu gehen. Ein umfassendes „Marketing-Programm“, das allen deutschen und ab 1977 allen europäischen Opel-Händlern zur Verfügung gestellt wurde, erarbeitete schrittweise und schwerpunktmäßig dort Verbesserungen, wo bei großangelegten Meinungsbefragungen Opel-Fahrer

die allen Opel-Fahrern ein Optimum an Nutzen bringen. Ein weiteres Beispiel dafür: Der „Direct-Service“, über den an dieser Stelle bereits ein kurzer Hinweis gegeben wurde.

„DIRECT-SERVICE“

Er sorgt dafür, daß Mögliches sofort erledigt wird – daß „Kleinigkeiten“ wirklich Kleinigkeiten bleiben. Schnelligkeit und die Garantie, daß die Arbeit vom werksgeschulten Fachmann mit Spezialwerkzeugen und unter Verwendung von Original-Teilen ausgeführt wird, sind dabei die Trümpfe, die für den Direct-Service sprechen. Die Vertragspartner des Werkes werden dabei von der Kundendienst-Förderung unterstützt, für Wartungsarbeiten oder kleinere Reparaturen einen Eil-Service einzurichten, bei dem der Kunde sein Fahrzeug unkompliziert anmeldet und auf die Erledigung des Auftrages nicht



Man ist unterwegs, vielleicht auf der Fahrt in einen Kurzurlaub wie jetzt zu Ostern und hat eine „Kleinigkeit“ am Wagen festgestellt, die rasch behoben werden muß. Dafür ist der neue „Direct-Service“ da, über den unter anderem in dem Abschluß-Artikel unserer Kundendienst-Serie gesprochen wird.

lange zu warten braucht. Gleichzeitig kann er sich anhand von Komplettpreisen schon vorab über den Endbetrag der Rechnung informieren. Und dabei sind die Opel-Vertragshändler gegenüber Tankstellen und freien Werkstätten bestimmt konkurrenzfähig.

„WISSENSTEST“

Ein weiterer wichtiger Punkt des Marketing-Programms ist der Team-Wettbewerb „Wissen ohne Grenzen“ – ein europaweit seit 1979 laufender Wissenstest für alle im Kundendienst des Händlers tätigen Mitarbeiter. Er zeigt nicht nur den jeweiligen Kenntnisstand der Kundendienst-Mitarbeiter auf, sondern führt auch neben ausgiebiger Beschäftigung mit aktueller technischer

Literatur zu intensiver Kommunikation zwischen Werk und Händlerbetrieb. Diese Wissenstests, zusammen mit dem seit Jahren betriebenen Training im Rahmen der Marketing-Programme und reichhaltigem Angebot an Trainingsseminaren in unseren Trainingszentren stellen sicher, daß die Mitarbeiter im Kundendienst unserer Händlerbetriebe alle den gleichen hohen Wissensstandard haben. Dies wurde bei einer im Vorjahr durchgeführten Inspektions-Bewertungsaktion durch die befragten Opel-Fahrer bestätigt. 95 Prozent waren mit der Qualität der durchgeführten Arbeiten zufrieden, 33 Prozent davon werteten sogar mit einem „sehr zufrieden“. Ein hohes Lob für den Opel-Kundendienst. W.G.

Opel  *...ehrlich gut*
Euroservice

„Schwachpunkte“ angegeben hatten. Vieles ist seitdem erreicht worden. Ein Beispiel für viele: das neue Opel-Inspektionssystem. Auch jetzt und in Zukunft gilt es, gemeinsam mit den Vertragshändlern Aufgaben zu lösen,

AUSZEICHNUNG

Bundesverdienstkreuz für Rudi Hahn



„In Anerkennung der um Volk und Staat erworbenen besonderen Verdienste verleihe ich Herrn Rudolf Hahn, Flörsheim am Main, Das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland“. Soweit der Text der Urkunde für die vom Bundespräsidenten Professor Karl Carstens verliehene Auszeichnung für Rudi Hahn, dessen Verdienste nicht nur den betrieblichen, sondern auch den politischen und gesellschaftspolitischen Bereich umfassen.

Seit 1955 arbeitet Rudi Hahn im Betriebsrat des Rüsselsheimer Werkes. 1963 wurde er in den Betriebsausschuß und 1969 zum Gesamtbetriebsratsvorsitzenden des Unternehmens gewählt. Auch als Sprecher des Wirtschaftsausschusses und als Mitglied des Aufsichtsrates setzt sich Rudi Hahn für die Belange der Belegschaft ein. In der IG-Metall, beim Sozialgericht in Darmstadt sowie als Vorsitzender der Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse und nicht zuletzt als Vorsitzender der SPD-Fraktion im Stadtparlament von Flörsheim übt der ausgezeichnete zusätzlich öffentliche und ehrenamtliche Funktionen aus.

Verständlich, daß diese Fülle von Aufgaben im Dienste der Allgemeinheit mit einer so hohen Auszeichnung ihre Anerkennung gefunden hat. Landrat Dr. B. Löwenberg nahm die Ehrung am 17. März vor. Auch wir schließen uns den vielen Glückwünschen an, die Rudi Hahn inzwischen von vielen Seiten erhalten hat.

„Lieferanten des Jahres“ geehrt

Ende März fand im Rahmen einer kleinen Feierstunde zum achten Male die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt. Diesmal wurden 64 Repräsentanten von Lieferfirmen für Fertigungsmaterial ausgezeichnet. Seit Einführung dieser Veranstaltung im Jahre 1974 sind die Firmen Robert Bosch GmbH, Filterwerk Mann & Hummel GmbH, Gotthilf Roth GmbH & Co KG und die Sekurit Glas Union GmbH zum achten Male dabei. Die Begrüßungsansprache hielt Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke, der in seinem Referat auf die derzeitige Lage der Automobilindustrie einging. (Seite 1.) Daran an schloß sich ein Referat des Direktors Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, Karl Friedrich Schieferstein. Er ging besonders auf die Konkurrenzsituation auf dem Automobilmarkt ein, der zur Zeit durch Stagnation und den stark gestiegenen Marktanteil der Japaner gekennzeichnet sei. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die weltweiten Investitionen von GM. Anschließend wurde der preisgekrönte Opel-Film „Sicher ist sicher“ vorgeführt. Das letzte Referat hielt Peter Zumbroich, Leiter Kostenforschung, zum Thema „Kosten und Preise“, das gerade in der derzeitigen Wirtschaftslage von besonderer Bedeutung ist. Er unterstrich die Notwendigkeit, die Kosten zu senken, um der wachsenden Konkurrenz begegnen zu können. Höhepunkt und Abschluß der Feier war die Überreichung der Urkunden an die Repräsentanten der ausgezeichneten Lieferfirmen.



Unser KADETT wieder ausgezeichnet

Am 17. März war für unser Unternehmen ein großer Tag: Verleihung der begehrten Auszeichnung „Auto der Vernunft 1981“ für den Kadett durch die Auto-Zeitschrift „mot“, deren Leser diesen Titel jetzt erneut vergeben haben. Bereits Anfang 1980, kurz nach seinem Erscheinen auf dem Markt, erhielt der Kadett diesen begehrten Titel von den „mot“-Lesern schon einmal. Und jetzt, ein Jahr später – nachdem bereits mehr als 500.000 Kadett auf Europas Straßen unterwegs sind – hat sich diese Auszeichnung für den Kadett 1,3 N wiederholt (Gruppe B, 10.000 – 15.000 DM).

Es ist eine Auszeichnung, die deshalb besonders begehrt ist, weil sie direkt von einem fachkundigen Publikum vergeben wird. Ein überzeugendes Automobil-Konzept findet hier berechnete Anerkennung und dieser Erfolg bestätigt die Kaufentscheidung jedes einzelnen Kadett-Besitzers. Man kann also sagen: Ehre, wem Ehre gebührt.

Daß der Kadett nicht nur in der Käufergunst, sondern auch in der Rangliste der Titel und Medaillen ganz vorne liegt, beweisen seine früheren zahlreichen Auszeichnungen: „Auto der Vernunft 1980“ („mot“), „Sicherheitspreis 1980“ (französische Automobilpresse), „Auto des Jahres 1980“ (Dänemark), „Auto des Jahres 1980“ (Südafrika) und „Das goldene Lenkrad 1979“ („Bild am Sonntag“). Auf dem Bild Vorstandsmitglied und PEK-Direktor F.W. Lohr (links) bei der Entgegennahme der Auszeichnung.

Leserbriefe

Gut gelungen!

Neues Format der OPEL POST – Lesermeinungen zur Neugestaltung in Ausgabe 2/81.

Herzlichen Glückwunsch zum neuen Gesicht der OPEL POST. Ich meine, es ist sehr gut gelungen, und im Gegensatz zu früheren Form sieht die OPEL POST jetzt sehr aktuell und informationsreich aus. Sicherlich werden Sie, genau wie ich es bei einer früheren Umstellung kennengelernt habe, zunächst nicht nur zustimmende Reaktionen erhalten, aber ich glaube, das liegt daran, daß der Mensch sich nur ungern umgewöhnt, selbst dann, wenn es zu seinem Nutzen ist. Schon in den ersten beiden Ausgaben haben Sie nach meiner Ansicht ein gutes Rezept gefunden, eine Menge Themen in erfreulich kurzer und lesenswert aufgemachter Form an die Leser heranzutragen... Alles in allem freue ich mich, daß sich in der Automobilindustrie immer mehr das moderne und informative Zeitungsgesicht durchsetzt. Mit BMW zusammen sind wir jetzt schon zu dritt.

Hansjürgen Meisert
Volkswagenwerk
Mitarbeiterinformation

(Anmerkung der Redaktion: Inzwischen hat auch die Firma Ford ihre Betriebspublikation auf Zeitungsformat umgestellt, so daß es in der Branche jetzt vier sind, die in der Gestaltung ihres Hausorgans neue Wege gehen. Bei uns ist die Diskussion über die Formatänderung und den verringerten Umfang allmählich abgeflaut, zumal mancher Kritiker erkannt hat, daß nur so die angestrebte Kostenreduzierung erreicht werden konnte.)

DER BOSS

sagte in einem Interview...



zur Lage des Unternehmens, daß er trotz der gegenwärtig noch „flachen Fahrt“ den Punkt greifbar nahe vor Augen habe, von dem es wieder aufwärts gehe.

Während die Produktion im letzten Jahr von dem zuvor erreichten Rekordumfang um 178.000 auf noch 790.000 Fahrzeuge zurückgenommen werden mußte, soll sie 1981 um 47.000 auf voraussichtlich 832.000 Automobile aufgebessert werden. Der Zuwachs soll vom Sommer an erreicht werden, nicht zuletzt mit dem zur Internationalen Automobilausstellung herauskommenden neuen Modell.

Dabei weniger auf dem noch als recht flau eingeschätzten Inlandsmarkt als vielmehr ausgesprochen exportorientiert. Die Kurzarbeit könne dann als weitgehend beendet angesehen werden, vorausgesetzt, es käme nicht zu unerwarteten politischen Krisen, da dann Rückwirkungen befürchtet werden müßten. Die Zeit des Personalabbaues sei offensichtlich vorüber.

Das Unternehmen, so Stempel weiter, sei für die Zukunft gut gerüstet. Alle 6 bis 9 Monate solle ein neues Produkt auf den Markt kommen, angefangen beim neuen Modell im Sommer. Den Japanern müßten wieder jene Marktanteile abgerungen werden, die sie inzwischen gewonnen hätten.



MANUFACTURING KONFERENZ

Von Robotern und Automaten

Führungskräfte, Produktionsfachleute und Betriebsräte aus der gesamten Opel-Organisation, und zwar europaweit, nahmen am 18. und 19. März an einer Manufacturing-Konferenz in Rüsselsheim teil, bei der es hauptsächlich um neue Konzeptionen in der Fertigung ging. Referate und Präsentationen wechselten mit Diskussionen beziehungsweise mit einem Frage- und Antwortspiel, so daß Unklarheiten sofort beseitigt werden konnten und keine Frage offen blieb.

Die gut organisierte Fachtagung deckte einen großen Themenbereich ab. 21 Referate wurden gehalten, wobei es auch um Beispiele aus Konkurrenzbetrieben, hauptsächlich japanischen, ging. Es ging aber nicht nur um neue

Technologien, auch personalpolitische Aspekte wurden behandelt, wobei Produktivitäts- und Qualitätsfragen in die jeweiligen Diskussionen einbezogen wurden.

Im Mittelpunkt der Tagung stand die Entwicklung und der Einsatz von Industrie-Robotern beziehungsweise die Verwirklichung neuer Konstruktions- und Fertigungskonzepte. Auch mögliche neue Wege in der Büroautomation wurden behandelt. Daß in Referaten und Diskussionsbeiträgen ebenfalls die Rolle der betroffenen Mitarbeiter zur Sprache kam, war selbstverständlich, zumal hier die an der Tagung teilnehmenden Betriebsräte ihre Ansichten sehr pointiert zur Geltung brachten.

Hans G. Fischers neuer Streich



Hans Gerd Fischers „Samtfuß“ macht's möglich: nach dem Benzinspar-Rekord im Mai 1980 auf einem Rekord gelang ihm jetzt ein Diesel-Weltsparekord mit einer Tankfüllung auf einem 2,3 l Rekord-Diesel. Der Versuch begann am 9. April um 5.50 Uhr, nachdem der Tankdeckel plombiert worden war, an der Raststätte Weißkirchen (Offenbach) und führte über Nürnberg, München, Augsburg, Karlsruhe, Ludwigshafen, Köln, Münster, Hamburg, Hannover und das Frankfurter Kreuz. Der Wagen blieb dann am 10. April um 23.10 Uhr auf der Autobahn Richtung Wiesbaden nach 1.860 Kilometer Fahrt stehen. Verbrauch: 3,6 l pro 100 Kilometer. Eine tolle Leistung, zu der wir herzlich gratulieren! Kontrolliert wurde der Versuch von einer Begleitmannschaft des AvD.

ARBEITSPLÄTZE FÜR SCHWERBEHINDERTE

Vieles ist zu berücksichtigen

Das Jahr 1981 wurde von der UNO zum „Jahr des Behinderten“ erklärt. Der großen Gruppe der Behinderten in unserem Unternehmen soll gerade in diesem Jahr unsere besondere Aufmerksamkeit gelten – aber nicht nur 1981, sondern immer und überall. Das Bewußtsein aller für die aufgrund einer körperlichen oder geistigen Behinderung benachteiligten Mitmenschen muß ständig geschärft werden. Ein besonderes Anliegen dabei ist die Wiedereingliederung Behinderter in den Arbeitsprozeß. Arbeitsplätze für diese Gruppe müssen bereitgestellt – und wenn notwendig – behindertengerecht ausgestattet werden. Auch in unserem Unternehmen sind zahlreiche Mitarbeiter beschäftigt, die durch Krankheit oder Unfallfolgen in ihrer Erwerbsfähigkeit gemindert beziehungsweise stark eingeschränkt sind. Der folgende Bericht geht zwar auf Beispiele im Werk Rüsselsheim ein – die Thematik ist jedoch ein unternehmensweites Anliegen.



Der Rüsselsheimer Ausschuß für den Arbeitseinsatz geschützter Personen bei einer Besprechung. Auf dem Bild von links die Ausschußmitglieder E. Hilser, Personalabteilung, Dr. H.P. Mößler, Werkärztlicher Dienst, Schwerbehindertenvertrauensmann B. Fiedler (stehend), der Vorsitzende des Ausschusses, W. Schäfer, Betriebsrat F. Schmidt, (ebenfalls stehend), J. Hautke, Genesendenabteilung, H. Reinhardt, Industrial Engineering, und W. Meier, Arbeitssicherheit.

Ehrung der Opel-Erfinder



Im Januar 1977 rief A.A. Cunningham für die GENERAL MOTORS Operations Overseas die „Science and Technology Society“ (STS) ins Leben. Mit der Aufnahme in diese Gesellschaft werden Mitarbeiter geehrt, die sich durch besondere erfinderische Leistung auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens ausgezeichnet und deren Ideen zu Schutzrechten für die Adam Opel AG geführt haben. Die vierte Ehrung seit der Zeit der Gründung fand jetzt am 27. März im Gästezimmer der PEK statt. Dabei wurden 30 neue Erfinder in die STS aufgenommen sowie weitere 31 Erfinder geehrt, die bereits STS-Mitglieder sind, oder 1980 dem Unternehmen erneut ein Patent eingebracht haben. Die Ehrung nahm der Generaldirektor vor, Referate hielten PEK-Direktor F. Lohr sowie der Leiter der Patentabteilung, J. Baumgarten.

Betriebsratswahlen im Unternehmen

Das Betriebsverfassungsgesetz sieht einmal vor, daß Arbeiter und Angestellte ihre Vertreter in getrennten Wahlgängen in den Betriebsrat wählen (Gruppenwahl). Eine gemeinsame Wahl ist aber ebenfalls möglich, wenn sich die wahlberechtigten Angehörigen beider Gruppen hierfür in getrennten Vorabstimmungen aussprechen. Bei diesen Abstimmungen, die im März stattfanden, entschied sich nur eine Mehrheit der Wahlberechtigten in Rüsselsheim für die gemeinsame Wahl, in Bochum dagegen für die Gruppenwahl genauso im Werk Kaiserslautern. Die Betriebsratswahlen finden in Rüsselsheim und in Bochum am 5. Mai, in Kaiserslautern am 7. Mai statt. (Ergebnis in der nächsten Ausgabe.)

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

Kleine Meldungen

Im gesamten Unternehmen waren Ende März 59.358 Mitarbeiter beschäftigt (Ende März 1980: 66.475), davon im Werk Rüsselsheim 35.378 (41.924).

Die erste Betriebsversammlung im neuen Jahr im Werk Rüsselsheim war am 14. April im K 1 (alter Opel-Bahnhof). Nach dem Bericht des Betriebsratsvorsitzenden und des Angestelltenvertreters fand eine Aussprache statt.

Zum Vertrauensmann der Schwerbehinderten in unserem Rüsselsheimer Werk wurde, wie in der letzten Ausgabe der OPEL POST bereits berichtet,

Bruno Fiedler gewählt. Nachzutragen ist noch, daß zu seinen Stellvertretern Walter Daum und Hans Otto Wenski gewählt wurden.

Die Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 80/81 endete am 31. März mit dem Karibik-Vortrag von Wolfgang Freien. Zu den zehn Vorträgen kamen 7.200 Besucher, was einem Durchschnitt von 720 pro Abend entspricht. (Im Winterhalbjahr 79/80: 793.)

Zeichnungen des spanischen Mitarbeiters F. Castillo, die in seiner Heimat schon gezeigt wurden, sind vom 4. bis 22. Mai im Ausstellungsraum zu sehen.

Betriebsvereinbarung über den M 55

Die Geschäftsleitung hatte bekanntlich mehrfach erklärt, daß Arbeitnehmer in Rüsselsheim, die von der Reduzierung der Motoren-, Getriebe- und Achsenfertigung betroffen werden, nicht um eine Weiterbeschäftigung an anderen Arbeitsplätzen zu bangen brauchten. Diese Aussage wurde nun im Rahmen einer Betriebsvereinbarung zwischen der Geschäftsleitung und dem Betriebsrat festgeschrieben.

Wichtigste Punkte dieser Betriebsvereinbarung sind unter anderem: Betroffene Arbeitnehmer werden an anderen gleichwertigen und zumutbaren Arbeitsplätzen in Rüsselsheim beschäftigt. Wo das nicht möglich ist, erhalten sie einen Lohn- und Gehaltsausgleich, der – über die tarifvertragliche Regelung hinausgehend – bis zum 1. Januar 1985 gezahlt wird. – Dort, wo ein gleichwertiger und zumutbarer Arbeitsplatz nicht zur Verfügung steht, bietet das Unternehmen eine Umschulung an, sofern dies möglich ist. Dem Arbeitnehmer entstehen durch die Umschulung keine Kosten. Darüber hinaus sagte die Geschäftsleitung zu, daß Arbeitnehmer, denen nicht sofort ein anderer gleichwertiger Arbeitsplatz angeboten werden kann, so schnell wie möglich einen solchen erhalten.

Durch diese Betriebsvereinbarung dürfte somit künftigen Spekulationen und Fehlinterpretationen jegliche Grundlage entzogen sein.

Um ein reibungsloses Funktionieren des Arbeitseinsatzes von schwerbehinderten und minderleistungsfähigen Mitarbeitern zu gewährleisten, wurde

Aufgabe dieses Ausschusses ist es, geeignete Arbeitsplätze für den Kreis der geschützten Personen zu finden und Vorschläge zur behindertengerechten Gestaltung und Ausstattung dieser Arbeitsplätze auszuarbeiten. Die vom Ausschuß ermittelten speziellen Arbeitsplätze mit ihren besonderen Merkmalen werden über EDV erfaßt, so daß ein Überblick besteht, welche Arbeitsplätze für den Kreis der geschützten Personen zur Verfügung stehen. Am Beispiel von zwei besonders schweren Fällen nachstehend eine kurze Darstellung der hier geleisteten Arbeit.



am 28.6. 1979 zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat die Betriebsvereinbarung Nr. 47, „Regelung des Arbeitseinsatzes sowie des Verfahrens bei Versetzungen von Schwerbehinderten, Gleichgestellten und Bergmannversorgungsschein-Inhabern und minderleistungsfähigen Arbeitnehmern“ abgeschlossen. Im Rahmen dieser Betriebsvereinbarung wurde ein Ausschuß gebildet, dessen Mitglieder sich aus Vertretern der nachstehenden Bereiche zusammensetzen: Personalabteilung, Betriebsrat, Beschädigteneinsatz, Werksärztlicher Dienst, Arbeitssicherheit und Industrial Engineering sowie dem Schwerbehindertenvertrauensmann. Dieser Ausschuß kommt in unregelmäßigen Abständen zusammen, vor allem dann, wenn akute Probleme vorliegen, über die gesprochen beziehungsweise Beschlüsse gefaßt werden müssen.

Schwere Verkehrsunfälle

Die schwersten Verletzungen mit gesundheitlichen Folgeschäden sind meist diejenigen, die durch Verkehrsunfälle hervorgerufen werden. Bei der Wiedereingliederung der Betroffenen tritt auch in diesen Fällen der Ausschuß in Aktion. So arbeiten zum Beispiel im Werk Rüsselsheim zwei junge Mitarbeiter mit Querschnittslähmungen beziehungsweise dem Verlust von Gliedmaßen, die in ihrer Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt sind. Diese Mitarbeiter hatten gerade ihre Ausbildung abgeschlossen, konnten

Fortsetzung Seite 4



Mitarbeiter Jürgen Ledwig an seinem Arbeitsplatz in der Abteilung Großabnehmer-Behördenverkauf.

Fortsetzung von Seite 3

aufgrund ihrer schweren Behinderung dann aber nicht mehr an ihre alten Arbeitsplätze zurückkehren. Schon während ihrer Rehabilitationszeit nahm der Ausschuß mit ihnen Kontakt auf, um ihnen nach Abschluß der medizinischen Rehabilitation — in vielen Fällen ist dabei bereits eine Umschulung entsprechend der verbliebenen Fähigkeiten eingeschlossen — einen geeigneten Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Mit Hilfe der gespeicherten Daten wurden in Frage kommende Arbeitsplätze ausfindig gemacht. Der Ausschuß setzte sich mit den betreffenden Abteilungen in Verbindung, und an Ort und Stelle wurden diese Arbeitsplätze auf ihre Eignung überprüft.

Notwendige Maßnahmen

Aber mit der Ausstattung und Gestaltung des Arbeitsplatzes allein ist es nicht getan. So muß bei Rollstuhlfahrern zum Beispiel an die Bereitstellung eines Parkplatzes in der Nähe des Arbeitsplatzes, an das Vorhandensein eines Aufzuges und an geeignete sanitäre Einrichtungen gedacht werden. Alle diese erforderlichen Maßnahmen werden vom Ausschuß geprüft und eventuell notwendige bauliche oder organisatorische Veränderungen eingeleitet. Aufgrund der Vorarbeiten des Ausschusses konnte auf diese Weise für den Mitarbeiter Jürgen Ledwig (Bild), der bei einem Verkehrsunfall einen Arm und ein Bein verlor, ein Arbeitsplatz im Großabnehmer- und Behördenverkauf bereitgestellt werden. Ebenfalls bei einem Verkehrsunfall erlitt unser Mitarbeiter Ingolf Hagen (zweites Bild) eine Querschnittslähmung. Auch für ihn wurde ein geeigneter Arbeitsplatz im Ersatzteilelager gefunden.

Mahnung und Warnung

Da die berufliche Entwicklung der beiden Mitarbeiter aufgrund der Unfallfolgen stark eingeschränkt ist, sei es an dieser Stelle dem Ausschuß erlaubt, insbesondere an unsere jugendlichen Mitarbeiter die eindringliche Mahnung zu richten, am Arbeitsplatz, vor allem aber im Straßenverkehr, gleich ob mit Zwei- oder Vierrad, besondere Vorsicht walten zu lassen, um, wie in unseren Fällen, schwere Unfälle und damit Schwierigkeiten sowohl im beruflichen wie auch im privaten Alltag zu vermeiden. Die erwähnten Beispiele, zwei von vielen, sollen Mahnung und Warnung zugleich sein. Bei dieser Gelegenheit sei beiden Mitarbeitern dafür gedankt, daß sie sich bereitfanden, in diesem Artikel namentlich genannt zu werden beziehungsweise mit ihrem Bild zu erscheinen.



Mitarbeiter Ingolf Hagen beim Verpacken von Rückleuchten im Ersatzteilelager-Vorverpackung.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Betriebsversammlung in Bochum

Im März fanden in beiden Bochumer Werken Betriebsversammlungen statt. Betriebsratsvorsitzender G. Perschke (Bild) gab einen Rechenschaftsbericht. Im Anschluß daran fand die Aussprache statt, die wie immer sehr lebhaft war und sich überwiegend mit der Betriebsratswahl am 5. Mai, aber

auch mit dem Tarifkonflikt beschäftigte. Einzelne Betriebsräte berichteten aus den Sachausschüssen und ergänzten somit den Rechenschaftsbericht des Betriebsratsvorsitzenden. Die Diskussionsbeiträge waren überwiegend sachlich und betriebsbezogen.



„AUSBILDUNG IST ZUKUNFT“

Gute Prüfungsergebnisse

So heißt es in einer Broschüre des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft. Wenn man etwas gelernt hat, kann man später im Berufsleben besser bestehen. Sich diese Grundlage geschaffen zu haben, trifft für 51 Jungfacharbeiter und eine Bürogehilfin zu, die im Rahmen einer kleinen Feier aus den Pflichten des Ausbildungsvertrages entlassen worden sind. Bei den Prüfungen vor der Industrie- und Han-

Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung Bochum, beglückwünschte die jungen Leute zur bestandenen Prüfung und überbrachte auch die Grüße der Werksleitung. Im Verlauf seiner Ansprache ging er auf die Schwierigkeit ein, die Auszubildenden in ihrem erlernten Beruf einzusetzen. Als Gründe nannte er den Rückgang der Austritte von Facharbeitern, den derzeitigen Einstellungsstopp und die



Erinnerungsfoto mit den vier „Besten“ (Mitte), die ein Buchgeschenk erhalten haben. Links Dr. B. Prein, rechts H. Plattfaut.

delskammer wurden im Durchschnitt gute Ergebnisse erzielt. Vier Mitarbeiter, die entweder im praktischen oder theoretischen Teil der Prüfung die Note 1 erreicht hatten, erhielten für ihre Leistungen ein Buchgeschenk.

Wichtige Weiterbildung

H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung in Bochum, richtete als erster ein Wort an die Anwesenden. Er wies auf die Wichtigkeit einer guten Ausbildung hin und forderte die Jugendlichen auf, auch nach bestandener Prüfung sich weiterzubilden. Im Hinblick auf das Ausbildungssystem bei Opel sagte er, daß die betriebliche Ausbildung vor Ort in den Betriebsabteilungen eine wichtige entscheidende Rolle spiele. Praktische berufsspezifische Tätigkeiten, organisatorische Zusammenhänge und soziale Strukturen würden an zahlreichen Fallbeispielen erlebt und kennengelernt.

Ausbildung über den Bedarf hinaus, um einen Beitrag zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit zu leisten. Nach wie vor würden jedoch alle Bochumer Auszubildenden in ein Arbeitsverhältnis übernommen, die meisten zunächst in der Produktion. So würde man die Arbeit auch dort näher kennenlernen, und das habe auf das ganze Berufsleben sicherlich positive Auswirkungen.

Betriebsratsmitglied G. von Bronk überbrachte die Glückwünsche des Betriebsrates, insbesondere des Bildungsausschusses und der Jugendvertretung. Er forderte die generelle Übernahme der Auszubildenden in den erlernten Beruf. Vieles sei für die Auszubildenden vom Betriebsrat in harten Verhandlungen erreicht worden, vieles sei aber noch zu tun. G. von Bronk wies auch auf die Pflichten der Auszubildenden hin und sagte den jungen Leuten, daß sie Rechte und Pflichten ihr ganzes Leben begleiten würden.

Für „Erste Hilfe“ gut gerüstet



Die Bewohner der Wohnheime Sudbeckenpfad 6 und 8 in Bochum-Laer sind kürzlich zu einem Erste-Hilfe-Kurs aufgerufen worden. Spontan meldeten sich 60 Heimbewohner.

In acht Doppelstunden — jeweils für die A- und B-Schicht — wurden die türkischen, spanischen, portugiesischen und marokkanischen Heimbewohner in Erster Hilfe unterrichtet. Bei der internationalen Besetzung standen die Mitarbeiter des Jugendsozialwerkes, die die Opel-Wohnheime verwalten und die Insassen betreuen, als Dolmetscher zur Verfügung. Abgehalten wurde der Kurs von Mitgliedern des

Deutschen Roten Kreuzes, Kreisverband Bochum. Zur Veranschaulichung dienten Filme, die sich mit Erster Hilfe beschäftigten.

Später wurde den Teilnehmern des Kurses der Teilnahmechein ausgehändigt (Bild). Der Kreis, der in Erster Hilfe ausgebildeten Werksangehörigen ist damit um 60 gewachsen.

Zum Abschluß des Lehrganges wurde im Wohnheim — nachdem die Teilnahmebescheinigungen ausgeteilt waren — ein kleines Fest gefeiert. Die einzelnen Nationen taten es auf ihre Weise.

Junge Bewerber wurden getestet

Die Abteilung Berufsausbildung hat kürzlich für Bewerber um einen Ausbildungsplatz ab 1. September 1981 einen Berufseignungstest durchgeführt. 261 junge Leute haben an der Prüfung für die gewerblichen Berufe teilgenommen, 79 an dem Test für Bürogehilfinnen. Allein für eine Ausbildung im

Elektroberuf interessierten sich 148 Bewerber. Das Interesse der weiblichen Jugend an einer Ausbildung in einem gewerblichen Beruf hat in diesem Jahr zugenommen. Es nahmen 13 weibliche Bewerber an diesem Test teil. Unser Bild zeigt einige der Jugendlichen während des Tests.



„Ruhr-Slalom“ um „Opel-Preis“

Zum zweiten Mal veranstaltete der Motor-Sport-Club Ruhr-Blitz e.V. im ADAC auf dem Parkplatz vor unserem Werk seinen Ruhr-Slalom um den „Großen Preis der Adam Opel AG“. Die Tatsache, daß sich unter 89 gestarteten Fahrzeugen 30 Opel-Fahrzeuge befanden, ist ein erneuter Beweis für

die Beliebtheit der Marke Opel im Kreis der Sport-Fahrer.

Wie schon im vergangenen Jahr, konnte wieder ein Opel-Fahrer den Gesamtsieg und damit den „Großen Preis der Adam Opel AG“ erringen. Auch der 3.

Fortsetzung Seite 5



Fahrzeuge der Klasse 5, 1.600–2.000 ccm, vor dem Start.

Fortsetzung von Seite 4

Platz im Gesamtklassement fiel auf einen Opel-Kadett. Nach erfolgreicher Durchführung von zwei Veranstaltungen hat der austragende Motor-Sport-Club nun berechnete Aussicht, 1982 bei der Vergabe eines Laufes zur deutschen Automobil-Slalom Meisterschaft berücksichtigt zu werden.



Dem Gesamtsieger, J. Fritsche aus Hückeswagen, wird von J. Stiller, Leitung Verkaufsbereich Werk Bochum, der wohlverdiente Lorbeerkrantz umgehängt.

Trotz regnerischen Wetters säumten viele Schaulustige die Slalomstrecke.

Nebenbei bot sich noch Gelegenheit, das von uns neben dem Wettbewerbsgelände ausgestellte gesamte Opel-Pkw-Produktionsprogramm in Ruhe zu besichtigen.

Alle Sicherheitsexperten machen mit



- * Beispielsweise Sicherheitsschuhe tragen
- * Verbesserungs-Vorschläge einreichen



ein Referat zum Thema Sicherheitsforschung hörten.

Verständnis wecken

Werkleiter W. Pihan betonte bei der Eröffnung der Schlußveranstaltung: „Sie haben mit Ihren Arbeiten bereits erkannt, daß neue Ideen und Lösungen keine Geschenke des Zufalls sind, sondern folgerichtige Ergebnisse exakter Arbeitsmethoden. Die Bundesrepublik Deutschland gehört zu den Ländern, die eine Vielzahl ihrer in der Industrie benötigten Rohstoffe und das lebenswichtige Mineralöl und Erdgas aus dem Ausland beschaffen muß. Dafür benötigen wir einen Gegenwert, der nur durch die Arbeit, Leistung und Innovation aller in der Volkswirtschaft tätigen Mitbürger erarbeitet werden kann. Eine Grundvoraussetzung dafür ist die Forschung und das, was fantasiebegabte Menschen, fleißige Hände, das heißt jeder im Arbeitsprozeß tätige Bürger durch seine Leistungsbereitschaft mitbringt und in die Tat umsetzt. Das Förderungswerk JUGEND FORSCHT will dazu beitragen, bei unseren Jugendlichen das Verständnis und notwendige Interesse für Forschung und Weiterentwicklung unserer Technologien zu wecken. Diese Idee zu unterstützen, ist uns als Patenfirma eine angenehme Pflicht und Ehre.“

Mit kleinen Schritten

Forschung und Fortschritt, so wäre noch hinzuzufügen, fängt mit kleinen Schritten an. Schön wär's, wenn auch Berufsschüler und Auszubildende mitmachen würden, quasi als neues Hobby, das garantiert Spaß macht, Anerkennung und berufliche Beachtung bringt. Vielleicht im nächsten Jahr! U.K.

Sammlung für die Erdbebenopfer

Ein italienischer Mitarbeiter regte in einer Betriebsversammlung an, daß man für die Menschen in den Erdbebengebieten Italiens etwas tun sollte. Jeder nur eine Mark, so lautete sein Aufruf. Betriebsräte und Vertrauensleute griffen die Anregung auf. Listen



gingen durch die Abteilungen. Und der Erfolg? 3.675 DM kamen zusammen!

Die Betriebsratsmitglieder H. Reuss und H. Peukert (auf dem Bild rechts) zahlten jetzt den Betrag auf das Erdbeben-Sonderkonto des Deutschen Roten Kreuzes bei der Volksbank Bochum-Ost ein.

Zwanzig Stunden hart gekämpft

U. Kabelitz, Maschinenschlosser in der Abteilung Werkzeugbau, hat vom 16. bis 19. März in Rheinhausen an der Bundesentscheidung für den internationalen Berufswettbewerb teilgenommen (Bild). Voraussetzung für die Teilnahme ist die bestandene Facharbeiterprüfung mit der Note 1 und die Qualifikation beim Landesberufswettbewerb.

Kurzmitteilungen

Betriebsversammlungen der Jugendlichen fanden am 26. März im Werk II und am 27. März im Werk I statt.

Im Jahre 1980 haben 29.115 Personen an Werksbesichtigungen in Bochum teilgenommen, davon 3.854 ausländische Besucher aus 72 Nationen.

Mit dem Betriebsrat unseres Bochumer Werkes wurde die Vereinbarung getroffen, daß am 19. Juni 1981 Werksurlaub ist. Wer diesen Tag nicht mit Tarifurlaub abdecken kann, muß – falls er nicht beschäftigt werden kann – unbezahlten Sonderurlaub nehmen.

Für das Sommerhalbjahr (1.4. 1981 – 30.9. 1981) hat das Sportamt der Stadt Bochum die Sportplätze neu vergeben. Die uns für den Ausgleichsport zugewiesenen Zeiten auf den städtischen Sportanlagen lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor. Sie können bei der Sozialabteilung (Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407) erfragt und belegt werden.

Der 41. Meisternachwuchs-Lehrgang mit 20 Teilnehmern ging kürzlich zu Ende. In einer Abschlußveranstaltung wurden den Teilnehmern die Zeugnisse ausgehändigt.

„JUGEND FORSCHT“

Regionalwettbewerb in Bochum



„Zinn in Dosenmilch“. Mit dieser Arbeit in Chemie qualifizierten sich für den Landeswettbewerb die Schüler R. Klapper, St. Typel und G. Eggemann. Auf dem Bild außerdem Dr. Schulte vom Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, der ihnen einen Sonderpreis überreicht hatte. Für diese Arbeit erhielten die jungen Forscher übrigens noch weitere Preise.

Der aus USA stammenden Idee von Science Fair, die seit 1965 bei uns in der Bundesrepublik als JUGEND FORSCHT einen blühenden Aufschwung erlebte, ist Opel 1970 als Patenfirma beigetreten. Beim diesjährigen 16. Regionalwettbewerb war die Altersklasse der 17- bis 21jährigen erstmals mit dabei, während wir bisher nur die Gruppe der bis 16jährigen („Schüler experimentieren“) eingeladen hatten. Die Teilnehmer kamen aus

Rheine, Gütersloh, Minden, Münster, aus Oberhausen, Duisburg, Coesfeld und weiter quer durch die Städte des Ruhrgebietes bis nach Arnsberg. Diesmal waren auch drei Bochumer dabei.

Beachtliche Qualität

Insgesamt 35 Jugendliche stellten 23 Exponate vor, 12 zu „Schüler experimentieren“, 11 zu „Jugend forscht“, darunter vier bekannte Gesichter, die auch im letzten Jahr mitgemacht haben. Diese Fülle und die beachtliche Qualität stellte an die Jury erhebliche Anforderungen. Nachdem in der Sparte Mathematik/Informatik drei Arbeiten in DV-Charakter vorlagen, hatten wir ohnehin Professor Ehlich, Direktor des Rechenzentrums der Ruhruniversität Bochum, um fachmännische Unterstützung als Juror hinzugebeten. Neben der mündlichen Examinierung an den Ständen, was mit verständlichem Hoffen und Bangen verbunden war, war es für alle Teilnehmer ein erlebnisreicher Tag, an dem sie zusammen mit den sie begleitenden interessierten Fachlehrern ihrer Schulen die Gelegenheit zur Werksbesichtigung wahrnahmen und am Nachmittag noch den Opel-Film „Stapellauf“ sahen sowie



Werkleiter W. Pihan bei der Ehrung einer der Sieger.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Der Millionste



Am Dienstag, dem 17. März 1981, konnten wir wieder einem großen Ereignis entgegensehen. In der Zylinderblockfertigung wurde ein „Millionär“ erwartet. Um 16.00 Uhr war es dann soweit, der Millionste 2-Liter-Block lief unter viel Beachtung vom Band.

Mit der Fertigung dieses 2-Liter-Zylinderblocks wurde im Herbst 1975 in unserem Werk begonnen. Es dauerte somit knappe 5 Jahre, bis wir den ersten „Millionär“ begrüßen konnten. Wir wünschen uns auch noch weitere

Millionäre – und wenn möglich in kürzeren Zeitabständen. Zur Zeit werden in unserer Zylinderblockfertigung im Durchschnitt täglich 1.000 Stück gefertigt. Dieses in Kaiserslautern hergestellte Teil wird in Rüsselsheim für die 2-Liter N-, S- und E-Motore benötigt.

Unser Bild oben zeigt den „Millionär“ mit seiner „Herstellungsmannschaft“. Links der Betriebsleiter der Abteilung, J. Liné.

Die ersten KL-Meisterdiplome

An dem ersten im Werk Kaiserslautern durchgeführten Meisterausbildungslehrgang nahmen 20 Mitarbeiter teil.

Unter diesen Meisterkandidaten befanden sich auch einige unserer ehemaligen Fortsetzung Seite 6



Dr. H. Hölterhoff bei der Begrüßungsansprache, rechts neben ihm Werkleiter H.P. Klein und der ehemalige Leiter unserer Lehrwerkstatt, P. Jahn, der seine einstigen Schützlinge auch beglückwünschen wollte.

Fortsetzung von Seite 5



H.P. Klein bei der Übergabe des erstrebenswerten Diploms an einen der Teilnehmer, den einstigen Lehrling M. Menges.

gen Lehrlinge. Alle Teilnehmer dieses MALK-Lehrganges hatten die vor ihnen liegende „Hürde“ gut übersprungen und rundeten diesen Lehrgang durch gute Ergebnisse ab.

Zu dem großen Tag der Diplomübergabe kam aus Rüsselsheim auch der Leiter der Abteilung Personalentwicklung, Dr. H. Hölterhoff, um den Teilnehmern des ersten im Werk Kaiserslautern durchgeführten Lehrganges zu ihrem Erfolg zu gratulieren.

Da unser Werk sich in den letzten Monaten stark vergrößert hat, sind alle

Teilnehmer inzwischen als Meister eingesetzt worden und können somit ihre erlernten Kenntnisse gleich „an den Mann“ bringen.

Wagenverkauf an Werksangehörige

Der Wagenverkauf in Kaiserslautern befindet sich seit einiger Zeit in dem neuen Bürogebäude K 32, 1. Etage. Hier erhalten Interessenten alle erforderlichen Unterlagen für ihren nächsten Wagenkauf. Ebenso werden sie hier fachmännisch beraten, auch können sie dort ihre Zubehörteile bestellen. Die Öffnungszeiten für Wagenverkauf und Zubehör sind täglich von 9.00 bis 11.00 Uhr und von 14.00 bis 16.00 Uhr. Telefonisch ist H. J. Ribback, der zuständige Sachbearbeiter, unter der Telefonnummer 638 zu erreichen. Unser Bild zeigt H.J. Ribback bei der Beratung von Werksangehörigen.



Der zur Zeit einzige Inspektionsmeister aus Österreich mit dem Kaiserslauterner Meister H. G. Brandstätter.

verständigen. Leider hat aber unsere Küche nicht die Möglichkeit, ihnen zum Beispiel eine echte Paella zuzubereiten.

Durch das mit beiden Gruppen geführte Gespräch konnten wir feststellen, daß es ihnen im großen und ganzen bei uns gut gefällt und daß sich Spanier und Österreicher wohl bei uns fühlen. Wir hoffen, wenn sie nach Ablauf ihres Trainings in ihre Heimatländer zurückkehren, daß sie noch oft an die „Anlaufzeit“ in Kaiserslautern zurückdenken werden.

Ehrlicher Finder

Vor einiger Zeit fand unser Werksangehöriger R. Ziegler aus der Abteilung 2421 auf der Toilette einen Geldbeutel. Da er weit und breit niemanden sah, dem der Fundgegenstand gehören konnte, gab er diesen seinem Meister. Beide wollten nun den Verlierer auffindig machen. Das Erstaunen war groß, als sie nach einem eventuellen Hinweis suchten und feststellten, daß sich außer einem Zettel, auf dem eine Kontonummer vermerkt war, ein Betrag von DM 2.100,- in diesem Geldbeutel befand. Die Werkswache, die man um Rat fragte, konnte ermitteln, daß dieses Fundstück einem ausländischen Mitarbeiter, der in unserem Werk zur Zeit für eine Fremdfirma tätig ist, gehörte. Dieser hatte den Verlust zwischenzeitlich festgestellt, aber sein Geld schon abgeschrieben und mit soviel Ehrlichkeit nicht mehr gerechnet. Bei der Rückgabe der „vollen“ Scheintasche war er überglücklich und gab unserem Mitarbeiter einen ansehnlichen Finderlohn. Es zeigte sich hier wieder, daß es Ehrlichkeit auch heute noch gibt.

Wichtiger Hinweis

Die Personalabteilung weist darauf hin, daß bei dem an alle Mitarbeiter verteilten Formular bezüglich der Anschriftenüberprüfung folgendes zu beachten ist:

Im Zuge der Eingemeindung war es unumgänglich, daß die eingemeindeten Ortsteile aufgrund der gleichen Straßenbenennungen mit Nummern versehen wurden. Da zwischenzeitlich durch Straßenumbenennungen dies behoben wurde, ist es falsch, wenn man zum Beispiel Kaiserslautern 25, schreibt, falls man in dem Ortsteil Siegelbach wohnt. Richtig muß die Anschrift lauten: 6750 Kaiserslautern, Opelstraße 65. Auch im Landkreis ist teilweise die zusätzliche Kennzahl laut dem neuen numerischen Verzeichnis der Postleitzahlen entfallen.

Die Personalabteilung bittet um entsprechende Beachtung.

B Meldungen und Berichte aus der Niederlassung Berlin



Glückwunsch

Am 1. April feierte unsere Zweigniederlassung Berlin ihr 75jähriges Bestehen. Nach dem Empfang von Presse, Behörden, wirtschaftlicher und politischer Prominenten, Vertretern der Alliierten und Großabnehmern gab es bis zum 11. April großes Programm: eine Ausstellung des gesamten Opel-Programms und spezieller Sportfahrzeuge, wie Irmscher Kadett und Monza Turbo, vor allem aber die Flotte von je 75 Ascona und Rekord Fahrzeugen,

die in einer eleganten Zweifarbenlackierung aus Anlaß des Jubiläums als etwas ganz besonderes angeboten werden.

Für die Kinder der Gäste gab es Opel-Fußbälle, Fähnchen, Luftballons und Süßigkeiten. Zwei ausrangierte Gebrauchtwagen durften von den Kleinen mit bunten Farben bepinselt werden. An Marketendständen gab es zu Essen und zu Trinken, und die „Salty Dogs“, eine Dixie-Band, sorgte für den nötigen Schwung.

Von den von den Meistern durchgeführten Pannenkursen, die sich schon immer eines regen Zuspruchs erfreut haben, wurden wieder viele Interessenten angelockt. In einem großen Zelt war eine Ausstellung nützlichen und schönen Zubehörs. Als Clou der große Wettbewerb: „Wer ist der schnellste Radwechsler?“ Kleine Preise winkten den Tagessiegern und ein Farbfernseher, Auto-Stereo-Super und Fahrräder den Endsiegern.

Festlich geschmückt waren die Räume, und auf dem Werksgelände der Zweigniederlassung wehten die Opel-Fahnen. Ganz Berlin war eingeladen. (Bildbericht in der nächsten Ausgabe.) H.H.M.

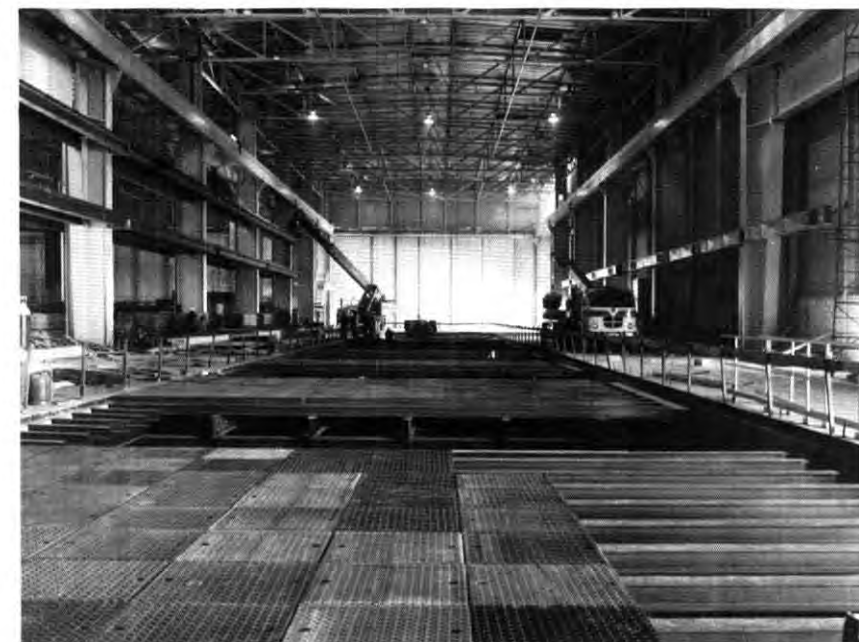
GM Meldungen und Berichte aus der Organisation

GM-Werk Saragossa von oben



Die Luftaufnahme, die vor einiger Zeit gemacht wurde, zeigt die Großbaustelle des neuen spanischen Werkes in Saragossa. Die Bauarbeiten sind inzwischen weiter fortgeschritten. Der große Rohbau im Vordergrund wird später das Preßwerk aufnehmen; in der Bildmitte folgt der Zusammenbau und daran anschließend erkennt man den Kamin und den Gebäudekomplex der

Lackiererei, während am oberen Bildrand der weitläufige Bereich der Fertigung und Endmontage auszumachen ist. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden 485.000 m² des 308 ha großen Werksgeländes bebaut sein. — Das zweite Bild zeigt als Ausschnitt eine Innenaufnahme des Preßwerkes vor der Montage der Pressen.



ZUM TRAINING IN KAISERSLAUTERN

Die Spanier haben es schwerer

Seit einiger Zeit befinden sich in unserem Werk Kaiserslautern Mitarbeiter von GM-España und seit Januar auch Mitarbeiter von GM-Aspern-Wien zum Training. Während es für die spanischen Mitarbeiter eine ungeheure Umstellung bedeutet, ist es für die Wiener bedeutend leichter, denn sie haben weder Sprach- noch Essensschwierigkeiten. Da es in unserer Werksverpflegung auch hin und wieder den in Österreich so beliebten „Kaiserschmarren“ gibt, ist für sie auch in dieser Hinsicht bestens gesorgt. Verhältnismäßig einfach ist es auch für sie, bei einem abendlichen Besuch in unseren gemütlichen Pils- und Weinstuben Kontakt mit dem Nachbar zu bekommen. Um nun auch noch etwas mehr von

der Pfalz mitzubekommen, haben sie sich vorgenommen, nach der nächsten Heimfahrt das Auto mitzubringen.

Bei den Spaniern sind die Umstellungsschwierigkeiten erheblich größer; sie müssen sich erst einmal an unseren Lebensrhythmus gewöhnen. Nach einem Gespräch haben wir festgestellt, daß sie die größten Schwierigkeiten mit dem Essen haben. Es ist ja bekannt, daß der Spanier erst am Spätnachmittag seine Mahlzeit einnimmt und somit unsere Essenszeit für ihn ganz ungewöhnlich ist. Wir hoffen, daß dies die einzigen Schwierigkeiten sind und bleiben. Da sie in ihrer Freizeit eifrig deutsch lernen, können sich einige schon recht gut in unserer Sprache



Die zukünftigen Meister des Werkes Saragossa mit ihrem Kaiserslauterner Kollegen L. Preis im Preßwerk.



Einige der später in Aspern für den Motorenzusammenbau zuständigen Meister mit unserem Obermeister W. Pesch.

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim



Fritz Diehl
Gehaltsbuchhaltung
1.4. 1981



Günther Gutlich
MPK-Ftg Montage
1.4. 1981



Heinrich Kahl
Elektr.Anlagen
5.4. 1981



Josef Kanz
Zentralwerkst.II
5.4. 1981



Helmut Schmitt
Werkzeugbau
5.4. 1981



Helmut Seibert
Werkzeugbau
5.4. 1981



Rudolf Kitzinger
Preisstudien
1.4. 1981



Heinz Ackermann
PEK-Stücklisten
5.4. 1981



Georg Körner
Masch.Rep.u.Eintr.
5.4. 1981



Hugo Kohler
Qual.Kontrolle
5.4. 1981



Ferdinand Treber
Achsenbau
5.4. 1981



Otto Werner
Zentr.Masch.Abt.
5.4. 1981



Wilhelm Arnold
PV-Ch.u.Schmiede
5.4. 1981



Gerhard Becker
PV-Ch.u.Schmiede
5.4. 1981



Josef Kopp
Getriebebau M 55
5.4. 1981



Heinz Kraft
Motorenbau M 55
5.4. 1981



Otto Wolf
Achsenbau
5.4. 1981



Wilhelm Jost
Preßwerk Großt.
15.4. 1981



Ludwig Becker
Instandh.Chassis I
5.4. 1981



Philipp Fischer
Werkzeugbau
5.4. 1981



Richard Krummeck
Getriebebau M 55
5.4. 1981



Eberhard Kübler
PVK-Unterbau
5.4. 1981



Franz Ellermann
Modellschreinerei
16.4. 1981



Heinrich Schmitt
PA-Werkschutz
22.4. 1981



Franz J. Flörshamer
Zentr.Masch.Abt.
5.4. 1981



Johann Gall
Instandh.Preßwerk
5.4. 1981



Helmut Kühne
Ind.Engineering
5.4. 1981



Willi Lösch
Werkz.Schleiferei
5.4. 1981



Heinrich Geiß
Personalentw.
5.4. 1981



Julius Haderecker
Getriebebau M 55
5.4. 1981



Franz Mohr
Betr.Ltg.Wagenendm.
5.4. 1981



Manfred Morgenstern
Schnittbau
5.4. 1981



Franz Horneck
MPK-Material Abt.
5.4. 1981



Adam Hübner
Prod.Vorb.AKD/CKD
5.4. 1981



Werner Reitz
Techn.Überw.Kar.Bau
5.4. 1981



Ernst Roll
Getriebebau M 55
5.4. 1981



Wilhelm Hübner
Kar.Rohmontage
5.4. 1981



Hans Jockel
Zentralwerkst.II
5.4. 1981



Georg Roos
Modell-u.Lehrenbau
5.4. 1981



Willi Roth
PA-Werkschutz
5.4. 1981



Karl H. Schiffler
Besch.Einsatz
5.4. 1981



Günther Schmidt
Wagenendmontage
5.4. 1981

Georg Mautry
Qual.Förd.,Kontr.
Erwin Merkel
Werksärztl.Dienst
Arthur Mühl
Werksanlagen
Rudolf Müller
Betriebsrat
Alfred Oppitz
Instandh.Preßwerk
Adolf Palme
Instandh.Preßwerk
Dieter Panzer
Werkzeugbau
Herbert Piotrowski
PVK-Konstr.Gr.Werkz.
Manfred Rausch
Zentralwerkst.II
Hans-P.Richter
Zentr.Planung
Kurt Rothenburger
Schnittbau
Dieter Rühle
Styling
Heinz Sauer
PV-Ch.u.Schmiede
Alfred Schäfer
Personalentw.
Winfried Scherber
PVP-Werkz.Planung
Hans-G.Schmitt
Betr.Elektriker
Wolfgang Schmitt
Instandh.Preßwerk
Christian Schübler
Schnittbau
Albert Schwöbel
GMO-Korea
Arthur Seitel
Vers.Bau Chassis
Richard Velten
Zentr.Planung
Peter Wagner
PVP-Werkz.Planung
Bernd Weidmann
Schnittbau
Ulrich Weigl
PEK-Fahr-u.Triebw.
Richard Weinhold
Qual.Förd.Kontr.
Karlheinz Wesp
PEK-Chassiskonstr.
Erich Werdecker
Betriebschlosserei
Gerold Winkler
PEK-Kar.Rohbau
Werner Wörsdörfer
PEK-Türen u.Beschl.

9.4. 1981
Philipp Brunner
Werkzeugbau
Heinz Burghardt
Kaltfließpreßt.
Jakob Darmstadt
Büromasch.Rep.
Heinz Frenkel
Qual.Förd.Kontr.
Günter Höhler
MPK-Materialabt.
Karl Jacobi
Ordnungsdienst
Anita Keller
Kdd.-Service T.C.
Heinz Kistingner
Lackiererei
Hubert Krebs
Vers.Bau Chassis
Josef Kriegsch
Exp.Verpackung
Franz Lang
Teile,Lehren,Werkz.
Klaus Müller
Kar.Rohmontage
Rudolf Päßler
Motorenbau M 55
Franz Reichenbach
Teilelager
Hans Sabitzer
Preßwerk
Hans Tichy
Qual.Kontr.u.Insp.
Günther Trautwein
Werkz.Ausg.
Georg Weinel
Schw.Masch.u.Vorr.
Reinhold Wenchel
Zentr.Werkst.II
Norbert Zimmermann
Lackiererei

10.4. 1981
Bernhard Frommel
Werkschutz
Hans Schaab
MPK-Ftg Mat.Disp.
Willi Weber
Masch.Rep.u.Eintr.

11.4. 1981
Karl-Heinz Weiß
Kar.Gerippebau

12.4. 1981
Karl Kneißl
Schnittbau

16.4. 1981
Manfred Caspary
Werkzeugbau
Manfred Häusser
BSW-Verkehrsabt.
Winfried Horneck
Betriebschlosserei
Karl Hüter
Instandh.Preßwerk
Dieter Kaiser
Lohnbuchhaltung
Hans Koch
Kar.Gerippebau
Leonhard Lohnes
Kar.Ftg Montage
Franz-J. Maier
Betriebschlosserei
Willi Rissel
Instandh.Schmiede
Ferdinand Schenk
Betriebsrat
Wolfgang Völzke
Devisenabteilung
Georg Volz
Instandh.Preßwerk

18.4. 1981
Wilhelm Berz
PVP-Konstr.Gr.Werkz.
Georg Hörr
Werkverpflegung
Hermann Wächter
Vers.Bau Chassis

23.4. 1981
Ferdinand Auer
Instandh.Preßwerk
Jakob Bausch
Instandh.Preßwerk
Horst Bergander
Oberfl.Veredelung
Roland Born
Eins.PI.Vers.Fahrz.
Walter Deckert
PEK-Prod.Programme
Willi Draibach
Ver-u.Entsorgung

4.4. 1981
Fritz Hahn
MPK-Materialabt.
Albrecht Herzog
Betriebschlosserei
Helmut Kersten
Kdd.-Technik
Heinz Müller
Wagenverl.u.Vers.
Karl-E.Nauheimer
Fahrz.Ausl.
Ernst Treber
Betriebschlosserei
Albert Vogt
Kar.Unterzus.Bau

27.2. 1981
Dieter Grund
Berufsausbildung

1.4. 1981
Manfred Badeck
Instandh.Chassis I
Manfred Behrendt
Prod.Lackiererei
H. Beisenkötter
Kdd.Kundenbetreuung
Günther Beller
Vers.Bau-Kar.
Heinrich Bonn
Werkzeugbau
Helga Butgerit
Ind.Engineering
Dr. Max Crone
Werksärztl.Dienst
Norbert Dasting
Kdd.Kundenbetreuung
Alfred Daut
Schw.Masch.u.Vorr.
Peter Dietrich
Zentr.Planung
Adolf Draibach
PEK-Mech.Getr.
Else Drescher
Verkauf
Hans Endres
Kdd.Kundenbetreuung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Badeck
Instandh.Chassis I
Manfred Behrendt
Prod.Lackiererei
H. Beisenkötter
Kdd.Kundenbetreuung
Günther Beller
Vers.Bau-Kar.
Heinrich Bonn
Werkzeugbau
Helga Butgerit
Ind.Engineering
Dr. Max Crone
Werksärztl.Dienst
Norbert Dasting
Kdd.Kundenbetreuung
Alfred Daut
Schw.Masch.u.Vorr.
Peter Dietrich
Zentr.Planung
Adolf Draibach
PEK-Mech.Getr.
Else Drescher
Verkauf
Hans Endres
Kdd.Kundenbetreuung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

5.4. 1981
Lothar Bernd
Vers.Bau Chassis
Horst Stallmann
Motorenbau M 55

9.4. 1981
Philipp Brunner
Werkzeugbau
Heinz Burghardt
Kaltfließpreßt.
Jakob Darmstadt
Büromasch.Rep.
Heinz Frenkel
Qual.Förd.Kontr.
Günter Höhler
MPK-Materialabt.
Karl Jacobi
Ordnungsdienst
Anita Keller
Kdd.-Service T.C.
Heinz Kistingner
Lackiererei
Hubert Krebs
Vers.Bau Chassis
Josef Kriegsch
Exp.Verpackung
Franz Lang
Teile,Lehren,Werkz.
Klaus Müller
Kar.Rohmontage
Rudolf Päßler
Motorenbau M 55
Franz Reichenbach
Teilelager
Hans Sabitzer
Preßwerk
Hans Tichy
Qual.Kontr.u.Insp.
Günther Trautwein
Werkz.Ausg.
Georg Weinel
Schw.Masch.u.Vorr.
Reinhold Wenchel
Zentr.Werkst.II
Norbert Zimmermann
Lackiererei

10.4. 1981
Bernhard Frommel
Werkschutz
Hans Schaab
MPK-Ftg Mat.Disp.
Willi Weber
Masch.Rep.u.Eintr.

11.4. 1981
Karl-Heinz Weiß
Kar.Gerippebau

12.4. 1981
Karl Kneißl
Schnittbau

16.4. 1981
Manfred Caspary
Werkzeugbau
Manfred Häusser
BSW-Verkehrsabt.
Winfried Horneck
Betriebschlosserei
Karl Hüter
Instandh.Preßwerk
Dieter Kaiser
Lohnbuchhaltung
Hans Koch
Kar.Gerippebau
Leonhard Lohnes
Kar.Ftg Montage
Franz-J. Maier
Betriebschlosserei
Willi Rissel
Instandh.Schmiede
Ferdinand Schenk
Betriebsrat
Wolfgang Völzke
Devisenabteilung
Georg Volz
Instandh.Preßwerk

18.4. 1981
Wilhelm Berz
PVP-Konstr.Gr.Werkz.
Georg Hörr
Werkverpflegung
Hermann Wächter
Vers.Bau Chassis

23.4. 1981
Ferdinand Auer
Instandh.Preßwerk
Jakob Bausch
Instandh.Preßwerk
Horst Bergander
Oberfl.Veredelung
Roland Born
Eins.PI.Vers.Fahrz.
Walter Deckert
PEK-Prod.Programme
Willi Draibach
Ver-u.Entsorgung

4.4. 1981
Fritz Hahn
MPK-Materialabt.
Albrecht Herzog
Betriebschlosserei
Helmut Kersten
Kdd.-Technik
Heinz Müller
Wagenverl.u.Vers.
Karl-E.Nauheimer
Fahrz.Ausl.
Ernst Treber
Betriebschlosserei
Albert Vogt
Kar.Unterzus.Bau

27.2. 1981
Dieter Grund
Berufsausbildung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Badeck
Instandh.Chassis I
Manfred Behrendt
Prod.Lackiererei
H. Beisenkötter
Kdd.Kundenbetreuung
Günther Beller
Vers.Bau-Kar.
Heinrich Bonn
Werkzeugbau
Helga Butgerit
Ind.Engineering
Dr. Max Crone
Werksärztl.Dienst
Norbert Dasting
Kdd.Kundenbetreuung
Alfred Daut
Schw.Masch.u.Vorr.
Peter Dietrich
Zentr.Planung
Adolf Draibach
PEK-Mech.Getr.
Else Drescher
Verkauf
Hans Endres
Kdd.Kundenbetreuung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

Heinrich Glotzbach
MPK-Mat.Abt.
Rudolf Greschner
Instandh.Preßwerk
Horst Haus
Masch.Rep.u.Eintr.
Heinz Kuch
Eins.PI.Vers.Fahrz.
Josef Röttel
Techn.Überw.Kar.Bau
Stephan Rozsai
MPK-Mat.Abt.
Erich Schmitt
Exp.Verpackung
Anton Witowski
Zentr.Masch.Abt.

24.4. 1981
Horst Kaul
Schnittbau

30.4. 1981
Willy Büttel
Zentr.Masch.Abt.
Arno Burgschat
Schw.Masch.u.Vorr.
Wilhelm Elsinger
Betriebschlosserei
Heinz Geb
Kar.Ftg Montage
Heinz Gerhardt
Schnittbau
Heinrich Heucher
Schmiede
Johannes Hopfau
PEK-Rohkarosserie

5.4. 1981
Otto Kolb
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

Willi Kauschinger
Instandh.Preßwerk
Ludwig Magenwirth
MPK Ftg Montage
Andreas Noll
Werkverpflegung
Gerhard Palzer
PVP-Werkz.Planung
Eduard Schellhomer
Energieversorgung
Klaudius Wagner
Ver-u.Entsorgung
Walter Weilbacher
Techn.Überw.Kar.B.
Erwin Weindorf
Techn.Überw.Kar.B.
Walter Wörth
Modell- u. Lehrenbau

24.4. 1981
Herbert Wrobel
Mat.Prod.Kontr.

5.4. 1981
Otto Kolb
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

5.4. 1981
Otto Kolb
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

22.4. 1981
Günter Polke
Produktion

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ludwig Meinhardt, Schmiede geb.14.9.25 gest.19.2.81

Hans Weidisch, PEK Fahrzeugeinsatz geb.24.6.30 gest.22.2.81

Michael Wittmann, PEK Vers.-Karosserie geb.22.10.55 gest.26.2.81

Josef Kantner, PV Preßwerk geb.25.6.27 gest.1.3.81

Achilles Rotsikas, Ver- u.Entsorgung geb. 1923 gest.4.3. 1981

Kurt Müller, Materialabteilung geb.8.7.22 gest.12.3.81

Trudpert Schweizer, Vergaserbau geb.3.3.26 gest.18.3.81

Erich Eidmann, Modellschreinerei geb.2.3.37 gest.20.3.81

Bochum

Ralf Linnemann, Berufsausbildung geb.30.11.60 gest.16.2.81

Hans Müseler, Betriebskrankenkasse geb.2.2.27 gest.19.2.81

Friedhelm Schmülling, Getriebebau geb.22.2.55 gest.1.3.81

Harald Nöller, Getriebebau geb.29.5.27 gest.17.3.81

Kaiserslautern

Harald Gehm, Inspektion geb.13.12.59 gest.2.3.81

Jubilare in der Rheingoldhalle

Rheingoldhalle in Mainz, 11. April, 18.00 bis 23.00 Uhr, Jubilare mit 1.300 Teilnehmern: Jubilaren, Ehepartnern und Gästen, ein Abend, an den man sich noch lange erinnern wird. Dankesworte für Treue und Pflichterfüllung durch Generaldirektor Robert C. Stempel, Dr. Walter Schlotfeldt und Richard Heller; für die Jubilare sprach Hans Endres, Kundendienst. Nach dem Essen großes Gedränge auf der riesigen Tanzfläche. Dazwischen Auftritte der „Viel-Harmoniker“ und des neu entdeckten Gesangsstars Joan Orleans (Bild Seite 1), deren temperamentvoller Auftritt Höhepunkt des bunten Teils war. Nicht zu vergessen das Werksorchester in Blas-, Streich- und Tanzbesetzung unter Vinzenz Christ. (Wegen des durch Ostern bedingten früheren Redaktionsschlusses ein längerer Bericht erst in der nächsten Ausgabe.)

25

Rüsselsheim

27.2. 1981
Dieter Grund
Berufsausbildung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Badeck
Instandh.Chassis I
Manfred Behrendt
Prod.Lackiererei
H. Beisenkötter
Kdd.Kundenbetreuung
Günther Beller
Vers.Bau-Kar.
Heinrich Bonn
Werkzeugbau
Helga Butgerit
Ind.Engineering
Dr. Max Crone
Werksärztl.Dienst
Norbert Dasting
Kdd.Kundenbetreuung
Alfred Daut
Schw.Masch.u.Vorr.
Peter Dietrich
Zentr.Planung
Adolf Draibach
PEK-Mech.Getr.
Else Drescher
Verkauf
Hans Endres
Kdd.Kundenbetreuung

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

Waldemar Gebhardt
Qual.Kontr.u.Insp.
Horst Gerlach
MPK-Prod.Planung
Klaus Hahl
PEK-Sonderentw.
Jürgen Halama
TZA-Werks-Layout
Jürgen Hartmann
Ind.Engineering
Manfred Huf
Insp.Lackiererei
Werner Jack
Vers.Bau Chassis
Reinhold Kahlenberg
Instandh.Chassis I
Peter Karbach
Qual.Förderung Ltg
Manfred Karst
Instandh,Kar.Bau
Norbert Kirsch
PEK-Kar.Konstrukt.
Wilfried Korbus
Zentr.Masch.Abt.
Jürgen Krähe
PVP-Konstruktion
Hermann Lang
PEK-Rohkarosserie
Willi Lochmann
Betriebskrankenk.
Karlheinz Maisack
PEK-Behördenverb.

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau

1.4. 1981
Manfred Morgenstern
Schnittbau



Das „fünfte“ Rad am Wagen

Unsere Autos sollen leichter werden, denn Gewicht kostet Kraftstoff. Kein Wunder, daß Fahrzeugkonstrukteure sich nach nicht unbedingt notwendigen Dingen am Auto umsehen. Und sie wurden fündig: Liegt da noch ein bis zu 20 Kilogramm schwerer und unförmiger Gegenstand herum, der nur höchst selten gebraucht wird: Das Reserverad! Also weg damit? Es ersatzlos



Die junge Dame auf dem Bild will die Aufmerksamkeit des Lesers auf die Bereifung lenken. Im Falle unseres Berichtes geht es allerdings mehr um das 5. Rad, das Reserverad – ein interessantes und aktuelles Thema.

verschwinden zu lassen, wäre keine elegante Lösung. Zwar wird es laut Statistik nur etwa alle zwei Jahre benötigt – so oft oder so selten sollen Reifenpannen auftreten – doch ganz ohne, kann das gutgehen? Die Reifenindustrie, mit diesen Bedenken durchaus vertraut, arbeitet deshalb seit einiger Zeit an einem abgestuften Programm, um dem Autofahrer die Abkehr vom herkömmlichen Reserverad zu erleichtern.

Echtes Notrad

Der Schritt beläßt dem Automobilisten noch seinen geliebten Reservereifen, allerdings stark abgemagert in Form eines echten Notrades. Reifenbreite und Außendurchmesser sind verkleinert, ebenso ist die Materialdicke geringeren Beanspruchungen angepaßt. Auch die Felge verzichtet auf jeglichen

optischen Zierrat und ist als einfache Stahlschüssel gehalten. Das Notrad ist also insgesamt kleiner und leichter, kann und soll auch nicht die Leistung eines normalen Reifens erbringen. Daß es im Ernstfall nicht allzu lange am Fahrzeug bleibt, verhindert fast automatisch sein mickriges Aussehen sowie der geschwundene Fahrkomfort.

Pannengeschützte Reifen

Um möglichst selten in die Verlegenheit zu geraten, ein Notrad benutzen zu müssen, entwickeln einige Reifenhersteller – praktisch als zweiten Schritt – pannengeschützte Reifen. Das Prinzip ist an sich einfach: Die Innenseite der Lauffläche ist mit einem Schutzfilm versehen, der kleinere Einstiche selbständig abdichten kann. Allerdings, dieser Schutzfilm ist nicht ganz frei von Problemen. Er darf bei Kälte weder fest, noch bei Hitze zu flüssig werden. Die bislang untersuchten pannengeschützten Reifen konnten deshalb nicht in allen Eigenschaften überzeugen. Immerhin, die Abdichtwirkung war zufriedenstellend, zumindest solange sich die Einstiche in der Größenordnung von Millimetern bewegen. Da die meisten Reifendefekte von derart kleinen Verletzungen verursacht werden, dürfte die statistische Durchschnittspanne nun deutlich seltener als alle zwei Jahre auftreten. Und für diesen schon seltenen Fall könnte dann das oben beschriebene „Noträdchen“ durchaus Überbrückungshilfe leisten. Aber noch ist der Kofferraum nicht leer... Ganz vom Reservereifen befreit werden kann er erst, wenn die Reifen eine Verletzung der Lauffläche oder auch Seitenwand nichts mehr ausmacht.

Auch ohne Luft

Der entscheidende Schritt zum Vergessen des Reserverades liegt erst beim total pannensicheren Notlaufreifen. Dieser kann, wenn es sein muß, auch ohne Luftinhalt weiterrollen. Zwar nur eine begrenzte Strecke – etwa 160 Kilometer – und auch nicht mit Höchstgeschwindigkeit, sondern mit maximal 80 km/h. Das Geheimnis dieses Reifens: Die Seitenwände sind wesentlich dicker als die der heute üblichen Gürtelreifen. Entweicht die Luft nach einer Verletzung, so faltet sich diese dicke Seitenwand wie ein Polster zwischen Felge und Lauffläche. Eine besondere Formgebung des Felgenhorns hält dabei den Reifen auch im luftleeren Zustand fest. Damit dabei nicht zuviel Reibungshitze entsteht, ist die Reifeninnenseite mit einer schmierenden Schicht überzogen. Die dennoch durch Walken erzeugte Wärme kann zum Verdunsten leichtverflüchtiger Medien benutzt werden, die kleinere Einstiche abdichten und überdies noch einen leichten Innendruck aufbauen können. Dennoch, auch die-

ser Superreifen hat Nachteile. Einmal der schlechtere Fahrkomfort, verursacht durch die begrenzte Federmöglichkeit der dicken Seitenwände, zum anderen der bauartbedingte höhere Rollwiderstand.

Nur mit Warnanzeige

Und noch ein wichtiger Punkt: Ein normal aufmerksamer Fahrer bemerkt einen Luftverlust – besonders an den Hinterreifen – kaum. Er weiß also nicht, ab wann er die rund 160 Kilometer Restlaufstrecke mit verminderter Geschwindigkeit fahren muß. Rast er mit plattem Pneu unvermindert schnell weiter, so löst sich auch hier der Notlaufstreifen nach einigen Kilometern durch die zu hohe Beanspruchung in seine Einzelteile auf. Aus diesem Grund sind auch echte Notlaufreifen nur in Verbindung mit einer Warnanzeige zu verwenden, die den Fahrer auf den abfallenden Luftdruck hinweist. Zwar gibt es diese schon in verschiedenen hauptsächlich elektronischen – Ausführungen, jedoch sind auch damit noch nicht alle möglichen Probleme für den Serieneinsatz der Notlaufreifen geklärt. Zum Beispiel müßte ein engmaschiges Netz von Service-Stationen gesichert sein, in denen die heutige Vielzahl verschiedener Reifengrößen stets verfügbar wäre. Und vor allem: Wie reagiert der Autofahrer selbst? Wird er weiterhin auf dem herkömmlichen Reserverad bestehen, wird er das mickrige Noträdchen als Ersatz akzeptieren oder im Vertrauen auf die technische Weiterentwicklung ganz auf die Sicherheit eines Reserverades verzichten? Ja, wie denken Sie eigentlich darüber? Schreiben Sie uns einmal. P.K.



Geisterfahrer wollen Bund und Länder jetzt für immer von Deutschlands Autobahnen verbannen. Große Pfeile an den Auffahrten werden hier von Maler- und Lackierermeistern, die sich auf Straßenmarkierungen spezialisiert haben, aufgetragen. Sie sollen künftig zusätzlich verhindern helfen, daß Autofahrer auf die Gegenfahrbahn geraten. In reflektierender Farbe weisen sie auch bei Nacht und Nebel die Fahrtrichtung an.



Frühjahrskur für's Auto – nach einem der längsten Winter der letzten Jahre nötiger denn je. Einige Arbeiten gehören dabei in die Hand des Fachmannes; man kann aber auch viel selber machen, wie zum Beispiel die gründliche Reinigung innen und außen.

Freizeit und Hobby

BILD-AUTOGRAMMSAMMLER

700 Persönlichkeiten antworteten

Diesmal berichten wir in der Hobby-Serie über einen Mitarbeiter des Bochumer Werkes. Es ist Erwin Zukowski, 43 Jahre, gelernter Maschinenschlosser, wohnhaft in Essen, verheiratet, drei Kinder, seit 1968 als Inspektor in der Abteilung Karosserie-Fertigmontage unseres Bochumer Werkes tätig.

Das ist der Steckbrief eines Mitarbeiters, der sich in seiner Freizeit mit Autogrammen beschäftigt. Er bezeichnet sich selbst als „Bild-Autogrammsammler“, eine Sammelei besonderer Art, ohne Verein, Fachverband oder Katalog, wie wir es von Briefmarkenfreunden und anderen Sammlern kennen. Mitarbeiter Zukowski kennt auch keine Gleichgesinnten, die dieses Hobby betreiben, wenn es sicher auch andere im weiten Unternehmensbereich gibt. Unser Sammler besitzt mehrere Mappen mit rund 700 Bild-Autogrammen, und es erhebt sich gleich die Frage, wie man dazu kommt.

Nun, unser Mitarbeiter (Bild) schreibt Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens (jedoch keine Showstars) zu aktuellen Themen einen Brief und bittet darin ganz höflich – falls der Angeschiedene zu antworten gedenke – um ein Bild mit Autogramm. Manchmal läßt die Antwort lange auf sich warten, aber in der Regel kommt sie doch, hin und wieder hakt unser Sammler auch etwas nach.

Oft ist das signierte Bild von einem freundlichen Brief begleitet. So schrieb zum Beispiel Carmen Thomas vom Westdeutschen Rundfunk, die die be-



Bild-Autogrammsammler E. Zukowski.

kannte Sendung „Hallo Ü-Wagen“ macht: „So'n netten Brief habe ich schon lange nicht mehr bekommen...“

Blättert man in den Sammelmappen, jeder „Fall“ ist übrigens säuberlich in eine Klarsichthülle mit allen Unterlagen eingeordnet, so entdeckt man bekannte Persönlichkeiten wie Tito, Papst Johannes Paul, Bundeskanzler Schmidt, den neuen US-Präsidenten Reagan, Bundesanwalt Rebmann, den in Ruhestand getretenen GM-Präsidenten Murphy, den EG-Präsidenten Thorn, den DDR-Staatsratsvorsitzenden Honnecker und viele andere mehr.

Wer den erwähnten Persönlichkeiten schreibt, muß sich in der Politik schon etwas auskennen. Das ist Erwin Zukowskis starke Seite. Er liest viel, spielt aber auch im Familienkreis Schach und Tischtennis, arbeitet in der Kirchengemeinde mit und betätigt sich ebenfalls politisch. Bei so vielen Aktivitäten kann es für ihn Langeweile in der Freizeit nicht geben.

TRIMMSPORT

Nur nicht übertreiben, bitte...

Ein Siebzjähriger kann durch regelmäßigen Gesundheitssport die Leistungskraft eines untrainierten Vierzigjährigen erreichen, denn sinnvolles Trimmen und Fit-Halten kann die Abnahme der Leistungsfähigkeit durch das Altern entscheidend verzögern. Mit diesem Untersuchungsergebnis aus dem sportwissenschaftlichen Universitätsinstitut in Saarbrücken unterstrich Prof. Dr. Wilfried Kindermann vor kurzem auf einer Tagung deutscher und österreichischer Ärzte den Nutzen eines regelmäßigen Trainings von Herz und Kreislauf.

Neuere Forschungen bestätigen, daß regelmäßiges und ausreichend intensives Training den Sauerstoffbedarf des Herzens vermindert. Dieser Schongang im Herz-Kreislaufsystem sowie die Vermehrung gefäßschützender Fettsäure-Eiweiß-Körper vermögen die Arteriosklerose hinauszuzögern.

Entschieden distanzierte sich Professor Kindermann jedoch von der einseitigen Propagierung des Dauerlaufs als Super-Fitness-Masche und vor allem von dessen Überbewertung in der Gesundheitsvorsorge: es sei nicht bewiesen, daß Langstreckenläufer länger leben. Unsinnig sei die Behauptung, mit Dauerlaufen könne Krebs verhütet oder gar geheilt werden. Zu den Gefahren-Quellen der in Mode gekommenen Trimm-Dich-Welle rechnet Professor Heinrich Hess, Saarlouis, das Tragen unzumutbarer Schuhe, meist alter, ausgelatschter Turn- oder Tennis-

schuhe, sowie den Gesundheitssport durch Untrainierte, die zudem meist nicht ihre Muskulatur durch geeignete Vorübungen aufwärmen.

Außerdem hob er den schädlichen Ehrgeiz zur Hochleistung hervor. Da durch entstünden Verletzungen und auch Dauerschäden an Gelenken, Sehnen und Muskeln, abgesehen von Erschöpfungszuständen nach stundenlangen Trimm-Exzessen. Professor Hess schloß mit dem Rat: „Lauf raus in den Wald, aber nimm Deinen Verstand mit.“



Jetzt ist es bald wieder soweit!

OPEL POST

33. Jahrgang/Ausgabe April '81

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl Heinz Mai – Redaktion: Gisela Kröhner – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-664879. (Fernschreiber: 41 239) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.