



GESCHÄFTSBERICHT 1981 VERÖFFENTLICHT

## „Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist wichtigstes Unternehmensziel...“

Am 15. April wurde in einer Pressekonferenz, an der zahlreiche Wirtschaftsjournalisten aus dem In- und Ausland teilnahmen, der Geschäftsbericht der Adam Opel AG für 1981 bekanntgegeben. Generaldirektor und Vorstandsmitglieder diskutierten mit den Pressevertretern über die Zahlen, Daten und Fakten des vergangenen Jahres, aber auch über aktuelle Fragen und Probleme des Unternehmens. Jeder Geschäftsbericht beginnt mit einer einleitenden Darstellung des Vorstandes über die wichtigsten Ereignisse des Berichtszeitraumes. Im folgenden eine zusammenfassende Darstellung. (Siehe zu diesem Thema auch den Beilagenhinweis in dem nebenstehenden Kasten.)

Für die Wiederbelebung der Automobilnachfrage war das wirtschaftliche Umfeld im Jahr 1981 nicht gerade förderlich. Die Zulassungsergebnisse sackten im Verlauf des Jahres in der Bundesrepublik weiter nach unten. Mit 2,33 Millionen Pkw (einschließlich Kombi) lag das Jahresergebnis um 4,0 Prozent unter dem schon unbefriedigenden Resultat von 1980 von 2,43 Millionen Fahrzeugen. Mit Ausnahme einiger weniger Länder ging die Nachfrage auf den Exportmärkten in etwa gleichem Maße zurück. Der die Rentabilität beeinträchtigende Trend von größeren zu etwas kleineren Fahrzeugen hielt auch im vergangenen Jahr an. Zu den positiven Aspekten für die deutsche Wirtschaft zählten veränderte Wechselkursrelationen, die sich zugunsten der Automobilindustrie auswirkten. Deutsche Hersteller verbesserten ihre Marktanteile im Exportbereich, und auf dem Binnenmarkt konnten sich die deutschen Fabrikate ebenfalls einen höheren Anteil sichern, zu

Lasten der ausländischen Marken, insbesondere der japanischen Wettbewerber.

Der Automobilmarkt in der Bundesrepublik zeigte im Jahre 1981 einen ausgeprägten Trend zu der Wagenklasse des Opel Kadett und seiner Wettbewerber. Dieser Marktsektor hatte 1979 in der Bundesrepublik noch einen Anteil von 23,3 Prozent an den Neuzulassungen; er stieg im Jahre 1981 auf 34,0 Prozent. Der Zuwachs kam im wesentlichen aus den darüberliegenden Segmenten der etwas größeren Fahrzeuge. So fiel die Ascona-Klasse von 30 Prozent 1979 auf 25,8 Prozent im Berichtsjahr, die Rekord-Klasse von 16,6 auf 11,9 Prozent. Der Kadett wurde auf dem deutschen Markt in etwa gleichen Stückzahlen wie in den Vorjahren zugelassen, damit verlor Opel jedoch in diesem Segment Marktanteile. Der Ascona zeigte in seiner Klasse zunächst eine fallende Tendenz, insbesondere auch deswegen,

weil es sich um ein Auslaufmodell handelte. Die Absatzsteigerung, die durch den mittlerweile neu eingeführten frontantriebenen Ascona zu verzeichnen ist, konnte sich jedoch noch nicht in größerem Umfang in den Gesamtzulassungszahlen für das Jahr 1981 niederschlagen.

Der Absatz von Opel Rekord Modellen ging zurück, wie überhaupt die ganze Wagenklasse, in der diese Fahrzeuge angeboten werden, an Boden verlor. Die Großwagenklasse, in der Opel mit den Modellen Senator und Monza vertreten ist, ist nicht nur durch starke Konkurrenz gekennzeichnet, sondern auch durch Kaufentscheidungen, die in erheblichem Umfang durch Prestigeüberlegungen, steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten und geschäftliche Nutzung von Fahrzeugen bestimmt sind.

Sowohl die Stellung der Deutschen Mark als auch intensive Absatzaktivitäten führten im Jahr 1981 zu einem auf 53,4 Prozent gestiegenen Exportanteil für das Unternehmen im Vergleich zu 50,5 Prozent im vorangegangenen Jahr. Nach wie vor ist Westeuropa für Opel das Hauptabsatzgebiet; nichtsdestoweniger verstärkten sich die Absatzerfolge auf den überseeischen Märkten. Opel konnte durch den gestiegenen Exportanteil des vergangenen Jahres die Kapazitäten besser nutzen. Die gesamtwirtschaftlichen

Fortsetzung auf Seite 2



Die Forsythien blühen, überall findet man Knospen und erstes Grün, — der Frühling ist da. Nach dem langen, harten Winter von den Menschen heiß ersehnt. Ausflugsfahrten in die Naherholungsgebiete in der näheren und weiteren Umgebung der drei Werke stehen jetzt mit an erster Stelle der Freizeitgestaltung an den Wochenenden, zuletzt an den Ostertagen. Jetzt wird auch der von vielen hinausgeschobene Kaufentschluß für einen neuen Wagen verwirklicht, und natürlich wechseln in diesen Wochen wieder zahlreiche Jahreswagen den Besitzer.

### BEILAGENHINWEIS

## „Information über 1981“

Mit dieser Ausgabe der OPEL POST wird der Sonderdruck „Information über das Geschäftsjahr 1981“ verteilt. Er ist eine kommentierende Zusammenfassung des in diesen Tagen veröffentlichten Geschäftsberichtes für das vergangene Jahr. In komprimierter, mit Schaubildern aufgelockerter Form ist der Sonderdruck — genau wie in früheren Jahren — hauptsächlich für eili-

ge Leser gedacht. Wer mehr wissen will, vertiefe sich in den Bericht des Vorstandes auf dieser Seite oder besorge sich den ausführlichen Geschäftsbericht mit seinen vielen Details und dem Zahlenspiegel über 1981. Darüber hinaus findet der interessierte Leser auf Seite 2 dieser Ausgabe einen Beitrag über das Thema „Aktiengesellschaften“.

### Neuorientierung

Die Weltautomobilindustrie befindet sich in einer Phase der Neuorientierung. Ausgelöst wurde diese Entwicklung durch den ersten Ölpreisschub in den Jahren 1973/74. Sie erhielt dann ab 1978 durch die erneute Verschärfung der Preissituation am Mineralölmarkt weitere Anstöße. Die sprunghaft gestiegenen Ölrechnungen haben den Wettbewerb an den Märkten für Industriegüter verschärft und die Ansprüche der Verbraucher an die Wirtschaftlichkeit der Automobile wachsen lassen. Vor diesem Hintergrund erlebt das Automobil gegenwärtig einen starken Innovationschub. Die Welle der technischen Veränderungen und Neuerungen umfaßt dabei nicht nur das Erzeugnis selbst, sondern auch die Fertigungstechnologie. Je nach der Ausgangslage und der Fähigkeit, neue Technologien zu erschließen, wurde

durch diese Entwicklung die Wettbewerbsposition der einzelnen Hersteller in unterschiedlicher Weise beeinflusst.

Bei aller Unterschiedlichkeit der Situation in den verschiedenen Regionen wird aber deutlich, daß die Automobilhersteller in Europa, Japan und Nordamerika außerordentliche Anstrengungen unternehmen mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu verbessern und ihr Angebot den gewandelten Käuferwünschen anzupassen. Klar zum Ausdruck kommt aber auch eine grundsätzlich zuversichtliche Einschätzung der künftigen Absatzchancen bei durchweg im Vergleich zum vergangenen Jahrzehnt niedrigeren Zuwachsraten. In diesem Zusammenhang wird von allen Beobachtern der wirtschaftlichen Entwicklung festgestellt, daß die deutsche Automobilindustrie gute Aussichten hat, sich im harten Wettbewerb der 80er Jahre zu behaupten. VDA



Unser Unternehmen — das Luftbild zeigt das Werk Rüsselsheim — ist eine Aktiengesellschaft, die gesetzlich verpflichtet ist, die Ergebnisse eines Geschäftsjahres zu veröffentlichen, so jetzt die des Jahres 1981 in der Pressekonferenz am 15. April. (Einzelheiten auf dieser und der nächsten Seite.) In diesem Zusammenhang wird in einem besonderen Artikel (Seite 2) als Hintergrundinformation auch einmal der Frage nachgegangen, was eine Aktiengesellschaft eigentlich ist und welche historische Entwicklung diese Unternehmensform genommen hat. Dabei wird ebenfalls die Rolle unseres Unternehmens als Aktiengesellschaft beleuchtet. (Luftbild freigegeben: Reg. Präsident Stuttgart 9/59976.)





## MILLIONENDING: KADETT

# Neuer Produktionsrekord

Der Kadett, traditionelles Erfolgsmodell unseres Unternehmens, stellte jetzt einen neuen Firmenrekord auf: In nur zweieinhalb Jahren brachte es die im Spätsommer 1979 vorgestellte neueste Modellgeneration auf eine Produktionszahl von einer Million Einheiten. 1981 war der Kadett Deutschlands meistgekauftes Auto mit Benzinmotor; eine weitere wachsende Nachfrage setzte bereits ein, da der Kompakt-Wagen seit März auch mit dem 1,6 Liter-Diesel des Ascona lieferbar ist. Das Jubiläums-Auto, das für den Export nach Italien bestimmt ist, wurde in den Bochumer Werken am 23. März fertiggestellt, die letzten Operationen geschahen dabei in Anwesenheit von Generaldirektor Ferdinand Beickler, der den Kadett persönlich von der Montagstätte fuhr. Auf dem Bild ist er mit Werkleiter Walter Pihan und dem Bochumer Betriebsratsvorsitzenden Günter Perschke zu sehen. Dahinter, auf dem Foto leider nicht deutlich zu erkennen, Mitarbeiter der Endmontage.

## GESCHÄFTSBERICHT '81

Fortsetzung von Seite 1

Vorteile des starken Exportgeschäftes, die sich in einer Stärkung der Zahlungsbilanzposition der Bundesrepublik ausdrücken, können dabei nicht unbeachtet bleiben.

Im Geschäftsjahr produzierte die Adam Opel AG 816.648 Fahrzeuge, das entspricht einem Anstieg von 3 Prozent gegenüber der Vorjahreszahl von 792.800 Einheiten. Darüber hinaus wurden 38.681 Fahrzeug-Teilesätze ohne Motoren für den Export hergestellt. Auch im Jahr 1981 war Opel zweitgrößter Anbieter auf dem deutschen Markt. 378.406 Personenwagen und 2.558 Bedford-Blitz-Nutzfahrzeuge wurden neu zugelassen. Auf dem Personenwagenmarkt erreichte Opel einen Anteil von 16,2 Prozent an den Neuzulassungen.

Die Bedienung des Marktes mit seinen stark schwankenden Nachfrageinflüssen stellte hohe Anforderungen sowohl an den Produktionsbereich wie auch an die Absatzorganisation. Das Investitionsprogramm, das im Geschäftsjahr planmäßig fortgeführt wurde, ist besonders darauf ausgelegt, in den Produktionsbereichen mehr Flexibilität für eine schnellere und wirksamere Reaktion auf geänderte Nachfrageströme zu schaffen.

Im Rahmen des sechs Milliarden Investitionsprogrammes, 1977 angekündigt, wurden bisher 4,7 Milliarden DM investiert. Im Jahre 1981 war die Fertigstellung der neuen Lackiererei im Werk Rüsselsheim, die alleine eine Investition von rund 500 Millionen DM erforderte, ein herausragendes Ereignis. Die Inbetriebnahme der Lackiererei führt sowohl zu einer weiteren Verbesserung der Lackqualität und zu einer größeren Farbauswahl als auch

## ZUM THEMA AKTIENGESSELLSCHAFTEN

# Für die Volkswirtschaft von großer Bedeutung

Aktiengesellschaften, also auch unser Unternehmen, sind verpflichtet, die Ergebnisse eines Geschäftsjahres zu veröffentlichen. (Siehe dazu Seite 1 und die Beilage „Information“.) In diesem Zusammenhang soll einmal der Frage nachgegangen werden, was eine Aktiengesellschaft (AG) eigentlich ist, wie sie funktioniert und welchen historischen Hintergrund die Kapitalgesellschaften haben. Dabei wird auch die Rolle unseres Unternehmens als AG beleuchtet.

Das Zeitalter der Aktiengesellschaften begann nicht erst mit der Industrialisierung, sondern schon zur Zeit der Gründung der großen Handelsgesellschaften Anfang des 17. Jahrhunderts. Mit der Erschließung neuer Seewege nach Ostindien wurde Kapital benötigt, um wagnisreiche Expeditionen finanzieren zu können. In Holland schlossen sich schon 1602 mehrere Handelsgesellschaften zur „Ostindischen Kompanie“ zusammen. Neu an dieser Gesellschaftsform war, daß das Kapital nicht durch die Ausgabe von Schuldkunden, sondern Anteilscheinen (Aktien) aufgebracht wurde. Die Käufer dieser Wertpapiere wurden Miteigentümer der Handelsgesellschaft und waren damit an den Chancen und Risiken des Unternehmens beteiligt.

### Gesetzliche Regelung

Napoleon mit seinem Handelsgesetzbuch, dem Code de Commerce, schuf in Deutschland das Vorbild für das preußische und später deutsche Aktienrecht. In den Anfangsjahren der Gründerzeit wurden auch hier viele Aktiengesellschaften gegründet, deren Leitung – heute würde man sagen deren Management – es jedoch vielfach an einer soliden Geschäftsführung fehlen ließ. Weil viele Kapitalgeber in dieser Zeit ihr eingesetztes Kapital verloren, war eine gesetzliche Regelung notwendig geworden. Aus diesem Gedanken des Gläubigerschutzes heraus ist die Aktiengesellschaft gesetzlich geregelt.

### Aufbau einer AG

In der Bundesrepublik gibt es heute ca. 2.150 Aktiengesellschaften, die für die Volkswirtschaft und für den Arbeitsmarkt der Bundesrepublik von großer Bedeutung sind. Das Mindestkapital einer AG beträgt in der Bundesrepublik 100.000 DM. Sie hat drei Organe: Dem Aufsichtsrat gehören neben den Vertretern der Kapitaleseite auch Arbeitneh-

mervvertreter an. Er überwacht den Vorstand. Der Vorstand wird vom Aufsichtsrat bestellt. Er leitet die Geschäfte der AG. Die Hauptversammlung (HV) ist das oberste Organ einer Aktiengesellschaft, in der die Aktionäre unter anderem die Anteilseigner-Vertreter im Aufsichtsrat wählen, über die Verwendung des Bilanzgewinns und Maßnahmen der Kapitalbeschaffung beschließen sowie Vorstand und Aufsichtsrat entlasten. Außerdem ist die HV eine wichtige Informationsquelle für den Aktionär.

### Der Jahresabschluss

Jedes Unternehmen gibt den Kapitalgebern und sich selbst nach Abschluß eines Geschäftsjahres Rechenschaft darüber, wie in diesem Zeitraum gewirtschaftet worden ist, ob ein Gewinn erzielt wurde oder ob man einen Verlustabschluß vorlegen muß. Hierzu sind sie – wie gesagt, durch das Gesetz verpflichtet. In der aufzustellenden Bilanz werden Schulden und Vermögen an einem bestimmten Stichtag gegenübergestellt, um den Erfolg eines Geschäftsjahres ablesen zu können. Neben der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung veröffentlichen die Aktiengesellschaften auch einen Geschäftsbericht. Er gibt Auskunft über den Verlauf eines Geschäftsjahres und über das Zustandekommen einzelner Bilanzposten.

### Einige Bilanzregeln

Es gibt eine Vielzahl von Kennziffern zur Beurteilung einer Bilanz. Eine wichtige Deckungsregel besagt, daß das Anlagevermögen als langfristiges gebundenes Vermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt sein soll. Das Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital gibt Aufschluß über die Finanzkraft eines Unternehmens. Je größer das Eigenkapital, um so sicherer ist das Fundament der Gesellschaft. Sie kann schlechte Jahre

durch Kürzung oder Streichung der Dividende überwinden und außerdem risikoreichere Investitionen wagen. Die Zinsen für das Fremdkapital sind dagegen immer zu bezahlen. Ursachen und Zusammensetzung des Erfolgs eines Geschäftsjahres gehen aus der Gewinn- und Verlustrechnung hervor. Im Aktiengesetz ist im einzelnen festgelegt, welche Positionen in diese Rechnung aufzunehmen sind.

### Opel als Aktiengesellschaft

Opel ist seit 1928 eine Aktiengesellschaft. 1929 übernahm General Motors 80 Prozent der ausgegebenen Aktien mit einer Option auf die restlichen 20 Prozent. Diese Option wurde 1931 wahrgenommen. Seit diesem Zeitpunkt ist Opel also im Alleinbesitz von General Motors.

Die Aktien von Opel wurden und werden also nicht wie bei anderen AG's an der Börse gehandelt, so daß ein Wert für eine einzelne Aktie sich täglich neu bilden kann. Sie sind alle, wie gesagt, im Besitz von General Motors. GM andererseits ist selbst eine Aktiengesellschaft (nach amerikanischem Recht), die über 1,2 Millionen Aktionäre hat mit einer breiten Streuung des Kapitals ohne Großaktionäre.

### Öffentliches Interesse

Die anfangs dieses Artikels zitierte Frage des Gläubigerschutzes ist bei Opel also von nachgeordneter Bedeutung. Die gesetzlichen Bestimmungen gelten jedoch ebenso, so daß auch unser Unternehmen einen Geschäftsbericht mit Bilanz und G + V veröffentlicht wie jetzt für 1981. Dieser findet Interesse in der Öffentlichkeit, vor allem bei Banken, Wirtschaftsjournalisten und natürlich auch in der Lokalpresse der Werksstandorte. Nicht zu vergessen die Mitarbeiter, die den Bericht einsehen können, im übrigen aber über die Werkzeitung und den Sonderdruck „Information über das Geschäftsjahr“ zusätzlich informiert werden. Zu erwähnen ist noch, daß die Bilanz und Verlustrechnung das Testat eines Wirtschaftsprüfers tragen muß. Für den Einzelaktionär ist es eine Versicherung dafür, daß die Bücher eines Unternehmens ordnungsgemäß geführt werden und die Bewertungen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. G.



An der Rüsselsheimer Betriebsversammlung am 18. März, der ersten im Jahre 1982, nahm auch Generaldirektor Ferdinand Beickler teil (Mitte vordere Reihe). Links neben ihm Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlottfeldt, der nach dem Bericht des Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller Zahlen, Daten und Fakten des Geschäftsberichts für 1981 bekanntgab, zu aktuellen Fragen und Problemen des Unternehmens Stellung nahm und auf einzelne Punkte des Referates von Richard Heller einging.

zu besseren Arbeitsbedingungen für die in der Lackiererei beschäftigten Mitarbeiter. In Kaiserslautern waren die Erweiterung des Preßwerkes und die Fertigstellung des neuen Werkes für Benzin- und Dieselmotoren die beiden bedeutenden Investitionsschwerpunkte. Erwartungsgemäß konnte Opel im Jahre 1981 die Verlustzone nicht verlassen. Ebenso wie im Jahre 1980 war eine insgesamt schwache Nachfrage, die Verschiebung innerhalb der Modelpalette zu kleineren Modellen, aufwendige Absatzförderungsprogramme und die auf allen Ebenen auf uns zukommenden Kostenerhöhungen, die nur teilweise über den Preis hereingeholt werden konnten, die Ursache. Auch der über den Preis geführte Wettbewerb zur Verteidigung der Marktposition im In- und Ausland führte zu dem unerfreulichen Ergebnis des Geschäftsjahres. Schließlich trug auch Opels großes Investitionsprogramm zu dem negativen Ergebnis des Geschäftsjahres bei. Die Stärkung der Wettbe-

werbsfähigkeit bei Produkt und Preis und die damit verbundene Rückkehr zu einer normalen Rentabilität ist das wichtigste Unternehmensziel für die Zukunft. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Investitionen in Produkte und Produktionsanlagen auf hohem Niveau weitergeführt. Die dem Unternehmen übertragene europaweite Konstruktions- und Produktionsverantwortung für Opel-Personenwagen und die weltweite Absatzverantwortung für unser Produktionsprogramm bilden den Rahmen für diese Zielsetzung.

Allen unseren Mitarbeitern möchten wir Dank und Anerkennung für ihren Einsatz und ihre Leistungen während des Geschäftsjahres aussprechen. Unser Dank gilt ebenso den Vertretern der Belegschaft in den Betriebsräten, dem Gesamtbetriebsrat und dem Aufsichtsrat. Dank sprechen wir auch unseren Vertragshändlern und den zuliefernden Unternehmen für die ausgezeichnete Zusammenarbeit im Jahre 1981 aus.





## Alfred Dregger zu Besuch

Händedruck zum Abschied: Der Landesvorsitzende der CDU in Hessen, Dr. Alfred Dregger, besuchte am 19. März unser Rüsselsheimer Werk, begleitet von dem Bundestagsabgeordneten Otto Zink, mehreren Landtagsabgeordneten und örtlichen Repräsentanten seiner Partei. In einem Informationsgespräch mit dem Generaldirektor, mehreren Vorstandsmitgliedern und der Betriebsratspitze erfuhren die

Gäste Einzelheiten über die Geschäftslage, die personelle Situation und finanzielle Aspekte. Nach einer Modellvorführung im Design Zentrum wurde die neue Lackiererei besichtigt.

Auf dem Bild erkennt man außer Dr. Alfred Dregger und dem Generaldirektor Gesamtproduktionsleiter Hermann Berger und Betriebsrat Rolf Petry.

## SPORT Spannendes Duell an der Spitze

In der deutschen Rallye-Meisterschaft zeichnete sich bereits nach drei von zehn Wertungsläufen ein spannendes Duell zwischen Exeuropameister Jochi

April, bei der Saarland-Rallye mit Start und Ziel in Saarbrücken das gleiche Ergebnis: Demuth wurde erster, Kleint zweiter. Dennoch führt Kleint in der Gesamtwertung mit 69 Punkten vor Demuth mit 63 Punkten. Start und erstes Etappenziel bei der Rallye Trifels war übrigens der Parkplatz unseres Werkes Kaiserslautern.

Erstmals führten die Veranstalter in Zusammenhang mit unserem Unter-



Kleint aus Hamburg und dem Münchner Harald Demuth ab. Kleint, der auf Ascona 400 die Sachs-Winter-Rallye gewonnen hatte, mußte sich mit seinem Darmstädter Copiloten Gunter Wanger (Bild) bei der Rallye-Trifels am Wochenende des 20./21. März hinter Demuth (Audi Quattro) mit dem zweiten Platz begnügen.

Vierzehn Tage später, am 2. und 3.

nehmen bei den beiden letzten Rallyes eine „Aktion Sicherheit im Rallye-Sport“ durch. Die Rallye-Leiter führen die Strecke mit einem Sicherheitswagen ab und appellierten an die Zuschauer, die Absperrungen zu beachten. Zehntausend mit Sicherheitstips bedruckte Handzettel, die von Kleint und Wanger entworfen worden waren, wurden zusätzlich entlang der Rennstrecke, vor allem an Gefahrenpunkten verteilt.

Auslöser für die Opel-Initiative für mehr Sicherheit im Rallye-Sport war der Unfall während der Sachs-Winter-Rallye zum Auftakt der Deutschen Meisterschaft. Immer mehr Zuschauer pilgern zu den Rallye-Veranstaltungen, weil sie dort Motorsport „zum Anfassen“ geboten bekommen. In ihrer Begeisterung mißachten sie aber manchmal die Sicherheitsvorkehrungen. Sie stellen sich zu nahe an die Strecke, halten sich in Sperrgebieten auf, und sie wissen zu wenig über die Gefahrenzonen an Kurven und Abbremspunkten. „Der Begriff Sicherheit ist bislang nur im Zusammenhang mit Rundstrecken-Rennen diskutiert worden“, erläuterte dazu Joachim Kleint die Situation. „Aber an der Rundstrecke gibt es leicht zu kontrollierende Absperrungen. Auf den kilometerlangen Sonderprüfungen im Wald ist dies jedoch nicht möglich.“

## RAUCHVERBOT

# Alle können bei der Brandbekämpfung mithelfen ...

In vielen Bereichen unserer Werke besteht Rauchverbot; schon beim Betreten der Abteilungen werden die Mitarbeiter durch große Plakate und Hinweisschilder darauf aufmerksam gemacht. Rauchverbote werden nicht erlassen, um die Raucher unter uns zu ärgern, sondern um Brände zu verhindern. Sie sind in den Gesetzen, Verord-

fahr bringt, wird mit Gefängnis und mit einer Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft ...“ Amtsdeutsch zwar, aber doch eine ernste Mahnung.

### Hohe Ordnungsstrafen

Darüber hinaus kann außerdem noch eine Bestrafung im Rahmen der Unfall-



Dieser Kollege handelt richtig ...

nungen, Unfallverhütungsvorschriften und Sicherheitsvorschriften der Brandversicherungen sowie in den Brandschutzverordnungen der einzelnen Bundesländer enthalten. Da die meisten Mitarbeiter über die rechtlichen Folgen einer „Brandstiftung“ – denn als solche ist eine Nichtbeachtung des Rauchverbotes zu werten – wenig oder fast überhaupt nichts wissen, hier ein Auszug des § 310 StGB.

### Fahrlässige Brandstiftung

„Wer feuergefährdete Betriebe und Anlagen, insbesondere solche in denen explosive Stoffe, brennbare Flüssigkeiten oder Gase hergestellt oder gewonnen werden oder sich befinden, durch Rauch und Verwenden von offenem Feuer oder Licht oder deren ungenügender Beaufsichtigung durch Wegwerfen brennender oder glimmender Gegenstände oder in sonstiger Weise vorsätzlich oder fahrlässig in Brandge-

verhütungsvorschriften erfolgen. Bei vorsätzlichen oder grobfahrlässigen Verstößen muß mit Ordnungsstrafen bis zu DM 10.000, – gerechnet werden. Schon ein altes Sprichwort sagt:

„Das Feuer ist zwar ein guter Diener, aber ein sehr schlechter Herr!“ Deshalb sollte jeder Mitarbeiter helfen, Brände zu verhindern. Bereits ein leichtfertig weggeworfener brennender Zigarettenrest kann zur Brandursache werden, wenn die Glut die notwendige Nahrung findet. Oft beginnt das wirkliche Unglück erst, wenn das Feuer gelöscht ist! E.B.

## „Pressefreundlich“

Der Ortsverein Rüsselsheim und Umgebung der Deutschen Journalisten Union hat am 31. März dem Vorsitzenden des Rüsselsheimer Betriebsrates, Richard Heller, die Trophäe „Der offene Maulkorb“ verliehen. Mit der Auszeichnung wurde die besondere Pressefreundlichkeit Richard Hellers im vergangenen Jahr gewürdigt. Durch eine intensive Kooperation mit den Journalisten aus Rüsselsheim und Umgebung habe es der Betriebsratsvorsitzende verstanden, die Arbeitnehmerinteressen in den Vordergrund zu stellen. Mit offenen Worten habe er der Presse jederzeit zur Verfügung gestanden. An der Feier nahmen zahlreiche Vertreter der örtlichen Presse teil.

## Preiserhöhung

Am Dienstag, dem 13. April, trat eine Preiserhöhung für unsere Personenwagenmodelle um durchschnittlich 3,8 Prozent in Kraft. Das Unternehmen begründete den Schritt mit deutlich gestiegenen Kosten für Materialien sowie mit zusätzlichen Aufwendungen auf dem Personalsektor.

Die unverbindlichen Preisempfehlungen für einige der Grundmodelle ab Werk einschließlich Mehrwertsteuer lauten wie folgt (bisherige Preise in Klammern): Kadett 1,2 S/N: 12.635,- (12.180,-); Manta GT/J 1,3 S: 15.745,- (15.155,-); Ascona 1,3 S/N:



## Neue Auszeichnung

Zum „Auto der Vernunft“ in seiner Klasse (Anschaffungspreis 15.000 bis 20.000 DM) wählten die Leser der Stuttgarter Automobil-Fachzeitschrift „mot“ unseren Ascona 1,6 N. (Wir erwähnten diese neue Auszeichnung bereits kurz in der letzten Ausgabe.) Die Analyse der Wahl, an der sich rund 17.000 Leser beteiligten, bestätigt das gute Preis-Leistungsverhältnis sowie den hohen Praxisnutzen des Wagens.

Die Auszeichnung nahm in Stuttgart PEK-Direktor F. W. Lohr entgegen (Bild), der hocherfreut über diese weitere Auszeichnung des Ascona war und den Lesern, die für den Wagen ihr Votum abgegeben haben, im Namen des Unternehmens dankte.

In den letzten Tagen wurde eine weitere Auszeichnung für unseren Ascona bekannt: der „Sicherheitspreis“ des französischen Motorjournalisten-Verbandes, der unter allen Neuerscheinungen des Jahres 1981 ermittelt wurde.



Blick aus dem Hubschrauber auf unseren neuen Kleinwagen CORSA, der derzeit seine letzten Proberunden auf dem Prüffeld Dudenhofen dreht. Der in Rüsselsheim konstruierte und getestete Viersitzer ergänzt das Opel-Programm unterhalb des Kadett, verfügt über Motoren von 1,0 bis 1,3 Liter Hubraum und geht im Spätherbst dieses Jahres in Saragossa in Serie.

## OPEL POST

34. Jahrgang – April 1982

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.

## ABWESENHEIT

# Vereinbarung wurde getroffen

Ende März wurde zwischen der Geschäftsleitung und dem Gesamtbetriebsrat sowie den Betriebsräten der einzelnen Werke eine Protokollnotiz beraten, der inzwischen zugestimmt wurde. Es geht dabei bekanntlich um die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und die Rückgewinnung der Rentabilität durch konkrete Maßnahmen zur Senkung der Abwesenheitsrate in unserem Unternehmen. Dabei muß es zunächst das Ziel sein, die Ursachen dafür zu erkennen, was nur durch gemeinsame Anstrengungen aller zu erreichen ist. Die zu treffenden Maßnahmen sind inzwischen in verschiedenen Veröffentlichungen bekanntgegeben worden. Mit dieser Vereinbarung ist auch die interne Regelung über den Tarifabschluß '82 in Kraft getreten.



# BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

ZUM 13. MALE IN BOCHUM:

## Regionalwettbewerb „Jugend forscht“ und „Schüler experimentieren“

Kalter Regen draußen, drinnen aber Hochstimmung und Spannung unter den 24 Wettbewerbsteilnehmern, die ihre Arbeiten am 3. März der Jury vorstellten. Achtzehn Exponate in sieben Fachgebieten waren es, neun zu „Jugend forscht“ und neun zu „Schüler experimentieren“, darunter zwei zum Sonderpreisthema „Arbeitswelt“, präsentiert von Auszubildenden des Werkes Rüsselsheim. Von Bochumer Schulen stammten drei Exponate, vier kamen aus Oer-Erkenschwick, eins aus Recklinghausen, eins aus Dortmund, ein Teilnehmer aus Kamp-Lintfort stellten gleich zwei Arbeiten vor und vier Schüler kamen aus Bielefeld.



An der Abschlußveranstaltung nahm noch einmal der Bürgermeister der Stadt Bochum, H. Kuhnert, teil. Auf dem Foto vorn von links Werksleiter W. Pihan, Stadtrat Dr. J. Freimuth, Betriebsratsvorsitzender G. Perschke, Bürgermeister H. Kuhnert und Stadtrat Dr. R. Erny.

Erstaunlich der hohe wissenschaftliche Anspruch der Arbeiten; schon bei den Jüngeren gab es für den erwachsenen Laien verblüffende Themen. Aus Platzgründen können wir hier nur einige Beispiele herausgreifen: So die Arbeit von Carsten Schwarz aus Bochum, noch nicht 13 Jahre alt, und bereits das zweite Mal dabei. Er erklärte den staunenden Fragern auf großen Tafeln den „Nachweis der systemübergreifenden Gültigkeit verschiedener Teilbarkeitsregeln“. Dafür gab es sehr viel Lob von den Experten.

Jüngste Teilnehmerin war die zehnjährige Nicola Rother, sie untersuchte am Beispiel der Haardt: „Ist unser Wald sauer?“ Seit den Sommerferien hatte sie auf einer Strecke von 62 Kilometern mit dort aufgestellten Marmeladengläsern die Niederschläge überwacht und die Proben auf den pH-Wert analysiert. Ebenso hervorragende Kenntnisse in Chemie hatte ihre ältere Schwester Gaby, die zusammen mit einer Freundin eine eigene Umweltuntersuchung vorstellte und zum siebten Mal aus Liebe zur Idee von „Jugend forscht“ mitmachte.

Zwei der Arbeiten, die sich für den Landeswettbewerb „Jugend forscht“ von Nordrhein-Westfalen bei BAYER qualifiziert haben, stellen wir auf unseren Fotos vor.

### Am Rande notiert

*Vor einigen Tagen hatte ich etwas beim Betriebsrat zu tun. Im Nebenraum unterhielt man sich. Ich hörte Wortfetzen wie . . . keine Spinde frei, mehrere Spinde belegt, einfach knacken . . . Es knallte eine Tür. „Oho“, dachte ich, „da ist wieder was los. Mach dich aus dem Staub“. Als ich am nächsten Tag unseren Blockbetriebsrat traf, sprach ich ihn an: „Hör mal, was war denn bei Euch wieder los? Ich habe da was von Spinnen oder Spinden gehört.“*

*„Ach so, da gibt es in den Waschräumen Schwierigkeiten mit den Kleiderspinden“, sagte er. „Hast Du denn nicht zugehört? Die gleiche Sache ist doch auf der letzten Betriebsversammlung schon vorgebracht worden.“ Kollegen würden, so sagte er, einfach einen zweiten Spinde belegen, ohne daß er ihnen zustehe. Es gäbe sogar Meister, die Leute in den Waschräumen schickten, um sich einen freien Spinde zu besorgen, ohne die Spindelmarkenstelle zu unterrichten. Zugewiesene Spinde seien deshalb verschlossen. Als die Leute aus Saragossa oder Wien zur Ausbildung gekommen seien, hätte es bei der Spindelvergabe Engpässe gegeben.*

*Da müßte was unternommen werden, war meine Reaktion. Ordnung muß sein! Vor dem „Knacken“ sollte man noch einmal an die Vernunft appellieren. Kollegen, räumt freiwillig, bevor die große Zange in Tätigkeit gesetzt werden muß.*

*Das meint – ganz unmaßgeblich – Euer Hennes*



Christian Sommer aus Bochum erlangte mit einer großen Studie über die „Morphologie des Geruchsorgans der Labyrinthfische“, die laut Meinung der Jury fast den Rahmen des Wettbewerbs sprengte, diese Auszeichnung.

### DER MILLIONSTE

Vom „Stapellauf“ des Millionsten Kadett D am 23. März in Anwesenheit des Generaldirektors wird auf Seite 3 berichtet.



Lutz Wisotzki aus Kamp-Lintfort war mit dem Thema „Verwendung eines Fadenkreuzokulars als Positionsmikrometer“ erfolgreich.

### In wenigen Zeilen

Nach dem Spruch der Einigungsstelle vom 12.10. 1981 wird die Pflicht zum Abstempeln für alle Lohnempfänger versuchsweise für die Zeit vom 1.4. 1982 bis 31.3. 1983 ausgesetzt.

Der Betriebsrat hat in einer seiner letzten Sitzungen eine Kommission gebildet, die sich mit dem Einsatz neuer Technologien beschäftigen soll.

An einer Bürgerwoche im Bezirk Bochum-Ost wird sich Opel mit Werksbesichtigungen im Werk II und Filmveranstaltungen beteiligen. Außerdem sollen Fußballspiele um die gestifteten Opel-Wanderpokale stattfinden.

Auf Wunsch von Essensteilnehmern wurde im Speisesaal D 1 eine Raucherzone eingerichtet.

### Bedford-Blitz für Sportler



Eine Grußbotschaft brachten Bochumer Sportler in einem Staffellauf quer durch Europa in die nordspanische Partnerstadt Oviedo. Sie sind am 12. März gestartet und hatten zu Ostern ihr Ziel erreicht. Täglich waren etwa 60 Kilometer zurückzulegen. Insgesamt betrug die Strecke annähernd 2.000 Kilometer. Die Läufer der Sportvereinigung Langendreer 04, des Polizeisportvereins sowie der Behinderten-Sportgemeinschaft Bochum Langendreer hatte Bochums Oberbürgermeister vom Rathaus aus auf die Strecke geschickt. Für die Begleitmannschaft stellte das Unternehmen einen Bedford-Blitz-Bus zur Verfügung. Unser Bild zeigt die Schlüsselübergabe für das Fahrzeug durch unseren Betriebsratsvorsitzenden G. Perschke an die Organisatoren des Laufs, Dr. Peter Schmittke und Ulrike Rexin.

### Jugendvertretung

Im März fand in unserem Bochumer Werk die vorzeitige Jugendvertreterwahl statt. Wahlberechtigt waren 162 Jugendliche, die an dem Tag der Wahl das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hatten. Es lagen zwei Wahlvorschläge vor. Insgesamt standen 12 Kandidaten auf dem Stimmzettel. 5 Jugendvertreter waren zu wählen. 145 wahlberechtigte Jugendliche haben ihre Stimme abgegeben, das entspricht einer Wahlbeteiligung von 89,5 Prozent. Gewählt wurden: Rolf Kulas (95 Stimmen), Detlef Mertins (80), Ralf Beltermann (66), Martin Simon (58), Bettina Cramer (41). (Über die konstituierende Sitzung mit der Wahl des Vorsitzenden berichten wir in der nächsten Ausgabe.)

### Ein Kommen und Gehen . . .

Vor einigen Wochen gingen 70 Auszubildende in die Prüfung. Die Ergebnisse waren hervorragend: Sechsmal gab es

in den Fertigkeiten die Note „gut“ und in den Kenntnissen sogar „sehr gut“; einmal in den Fertigkeiten „sehr

gut“. Es sind Gerd Kirschnik, Georg Skropek und Joachim Werner. Werksleiter W. Pihan beglückwünschte sie und überreichte ein Buchgeschenk (mittleres Bild). Während der Ab-

schlußfeier (linkes Bild) wurden den ehemaligen Auszubildenden die Prüfungsdokumente überreicht. Etwas später ging es dann um die Auswahl der neuen Auszubildenden, die am 1.

September 1982 eingestellt werden sollen. Zum Eignungstest (rechtes Bild) für die 145 Bochumer Ausbildungsplätze waren über 600 Jugendliche gekommen.





# KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

## KEINE WARTEZEITEN MEHR

### Unsere Küche in neuem Glanz

Den Köchen in die Töpfe sehen, ist bei uns in der Werksverpflegung Kaiserslautern nicht mehr möglich, obgleich dies sicher ganz interessant wäre. Nach einer Renovierungs- und Umbauphase, die fast ein Jahr in Anspruch nahm, strahlt nunmehr die Küche im Bau K 2 in neuem Glanz. Eine Vergrößerung war unumgänglich. Durch den Auszug

mals um die Ausgabe eines dritten und vierten Essens erweiterte, war die Vergrößerung unumgänglich. Dringend erforderlich wurde dadurch auch eine Erweiterung der Lager- und Tiefkühlräume. Gerade bei den Tiefkühlprodukten ist ein marktgerechtes Einkufen durch die günstigen Angebote der Tiefkühlartikelhersteller durchaus mög-



Blick in die neue, moderne Großküche unseres Werkes Kaiserslautern.



Keine Schlangen oder Wartezeiten mehr am neuen Ausgabeschalter.

des Nachbarn Feuerwehr war eine Verschmelzung der Räume die beste Lösung. Die Kochküche, die aus allen Nähten platzte, konnte sich endlich ausbreiten.

#### Enge wurde beseitigt

Da durch die gestiegenen Belegschaftszahlen auch die Anzahl der Essensteilnehmer wuchs, war es manchmal fast unmöglich, in der ehemaligen „Enge“ das Essen für 2.400 Teilnehmer pro Tag zuzubereiten. Auch wurden die „Schlangen“ an den Essensausgabestationen immer länger, weil nur zwei Ausgäbe vorhanden waren. Da sich ebenfalls der Service der Küche oft-

lich. Auch muß die Gelegenheit einer ein- bis zweiwöchigen Vorratshaltung gegeben sein.

#### Viele neue Geräte

Da auch auf dem Großküchensektor die Uhren nicht stehen bleiben und die moderne Technik ein leichteres Arbeiten ermöglicht, wurden viele neue Geräte eingebaut. Eine ganz besondere Errungenschaft unserer Küche ist das Brat-Bandgerät. Hiermit ist es möglich, in einer Stunde 1.200 Schnitzel oder 1.600 Frikadellen oder gar 3.200 Bratwürste zu braten. Dies bedeutet, daß bei einem zukünftigen Schnitzelessen keine Wartezeiten für die später Kom-

menden mehr entstehen. Auch wurde ein neues Reinigungsverfahren eingeführt, denn Hygiene ist ja oberstes Gebot in jeder Küche. Gereinigt wird jetzt aus der „Steckdose“ mit einem Desinfektions-Hochdruck- und Reinigungsgerät. Durch dieses System entfällt das frühere tägliche Putzen, die Räume werden jetzt durch dieses neu-

artige „Staubsauger-System“ gereinigt.

#### Man ist zufrieden

Groß war das Staunen bei vielen Werksangehörigen als sie vor dem neuen Besteckreinigungsbecken standen. Hier gab es zwar Wasserhähne, aber keine Armaturen zum An- und Abdrehen. Aber trotzdem lief das Wasser.

Wie ist das möglich? Diese Zauberei kommt durch eine Dal-Annäherungselektronik zustande. Durch die Betätigung eines Berührungspunktes wird das Wasser „in Gang“ gebracht. Die ständig steigende Anzahl der Essensteilnehmer beweist, daß unsere Werksangehörigen mit dem Umbau der Küche zufrieden sind.

## UNSERE WERKFEUERWEHR

### Moderner Neubau bezogen

Da die Feuerwehr im Ernstfall immer schnell an Ort und Stelle sein muß, war ein Umzug unumgänglich. Bisher war sie im Verwaltungsgebäude K 2, das gleich am Anfang des Werksgebietes steht, untergebracht. Aufgrund der Erweiterungen war dieser Standort nicht mehr zentral genug, und die Anfahrtswege wären zeitraubend gewesen. Dies alles mußte bei der Werksvergrößerung berücksichtigt werden. So war es die Aufgabe der Planer, auch einen geeigneten Standort für unsere Feuerwehr zu finden. Die Fläche zwischen dem Bau K 20 und K 30 bot sich hierfür an. Nach einer Bauzeit von nur fünf Monaten konnte unsere Feuerwehr kürzlich ihr neues Gebäude in Besitz nehmen. Alle Objekte sind für sie jetzt bei möglichen Einsätzen gleich schnell erreichbar.

Natürlich ist in diesem Neubau alles nach modernsten Gesichtspunkten erstellt worden. Auch die Brandmeldezentrale, das Herz der Feuerwehr, wurde mit den modernsten Geräten ausgestattet. Eventuell einzuleitende Maßnahmen werden nun über ein Datensichtgerät aufgezeigt, die Unterlagen in

vierfacher Ausfertigung ausgedruckt und dem jeweiligen Einsatzleiter bei Alarm übergeben. Neu und sehr großzügig ist ebenfalls der separate Werkstattbereich. Hier sind der Feuerlöschfüllraum, sowie Schlauchreparatur und Atemschutzwerkstatt untergebracht.



Unsere neue Feuerwehr. Der Neubau wurde zentral zwischen dem Bau K 20 und K 30 errichtet. Links erkennt man die Zentrale. Daneben ist die Fahrzeughalle und rechts der Werkstattbereich. (Die Aufnahme entstand im März, als es wieder einmal geschneit hatte.)



Diese Aufnahme wurde im Schulungsraum der Werkfeuerwehr gemacht. Am Planspielmodell erkennt man von links H. Schmidt, Leiter der Werkfeuerwehr Kaiserslautern, sowie die Mitarbeiter Th. Mollen, K. Rühl und E. Gmeinwieser.



**FRÜHJAHRSKUR FÜR'S GUTE STÜCK** – nach einem der längsten und härtesten Winter der letzten Jahre nötiger denn je. Einige Arbeiten gehören dabei in die Hand des Fachmannes; man kann aber auch viel selbst machen, wie zum Beispiel die gründliche Reinigung innen und außen. Wer es bis jetzt versäumt hat, sei daran erinnert. Schließlich soll der Wert des Wagens erhalten bleiben – wichtige Basis für einen vernünftigen Verkaufspreis.



Die Mitarbeiter der Werkfeuerwehr E. Gmeinwieser und K. Rühl (von links) beim Prüfen und Füllen von Handfeuerlöschern.

Seit dem 15. April  
bei allen Postämtern  
**Opel-Briefmarke**



Wenn wir unsere Leser heute auf die neuen Jugendmarken-Serien 1982 aufmerksam machen, die am 15. April erstmals an die Postschalter kamen, dann hat dies seinen besonderen Grund.

Das wiederum gemeinsame Thema für die Ausgaben Deutsche Bundespost und Berlin befaßt sich diesmal mit historischen Kraftfahrzeugen. Dabei trägt die 90er Marke Deutsche Bundespost (+ 0,45 DM) ein Opelwagen-Motiv, und zwar den Olympia aus dem Jahre 1937.

Mit diesem Modell hatte unser Unternehmen bereits zwei Jahre zuvor Automobilmotivgeschichte geschrieben: erstmals war ein Großserienfahrzeug mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie auf den Markt gekommen. Daran werden mit dieser Briefmarke alle Automobil-Fans nachdrücklich erinnert.



# Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

## AUF DEN WERKSTRASSEN

### Verkehrssünder Nr. 1: die Raser

„Auch auf unseren Werkstraßen gibt es Verkehrssünder, an ihrer Spitze stehen die ‚Raser‘...“ Erwin Lohr, Leiter der Verkehrsüberwachung des Rüsselsheimer Werkschutzes, kann ein Lied davon singen. „Unfälle mit Sachschaden sind häufig die Folge. Und mancher Fußgänger kann sich oft nur in letzter Sekunde durch einen kühnen Sprung in Sicherheit bringen. ‚Warum tut Ihr nichts dagegen?‘ wird dann oft gefragt...“ Erwin Lohr berichtet in diesem Zusammenhang von Anrufen empörter Kollegen, die Maßnahmen gegen die Verkehrssünder fordern. Doch das ist leichter gesagt als getan.

#### Geschwindigkeitsbegrenzung

Zunächst: auch auf den Werkstraßen gelten die Regeln der Straßenverkehrsordnung. Bei der Geschwindigkeit gibt es allerdings Einschränkungen: 40 km für Pkw's und 30 km für Lkw's. Doch daran halten sich viele nicht. „Mitunter“, so Erwin Lohr, „registriert man mit bloßem Auge Geschwindigkeiten, die bei 100 km/h liegen dürften“ – „Kann man nichts gegen die Raser tun, alle Wagen haben schließlich Kennzeichen?“, fragten wir den Leiter der Verkehrsüberwachung, der dazu mein-

te: „Natürlich können wir sie ausfindig machen, nur: wenn man einem Fall von Raserei nachgeht, heißt es oft, das sei ein Abteilungswagen, der ständig von verschiedenen Leuten gefahren werde – oder man streitet unsere Anschuldigung einfach ab.“

#### Radarkontrollen?

Da drängt sich die Frage auf, warum an den bekannten „Schnellstrecken“, beispielsweise die Straße entlang der Bahn, die entlang des K 40 oder vom Hauptportal zu den H Gebäuden, die Geschwindigkeit nicht kontrolliert wird, beispielsweise mit einem Radargerät. Erwin Lohr stimmt dem zu, schränkt aber ein, dies sei zwar in Erwägung gezogen, aber noch nicht verwirklicht worden, weil es dagegen auch Bedenken gebe. So heiße es beispielsweise, zunächst müßten bestehende Engpässe beseitigt werden, was nach Meinung des Leiters der Verkehrsüberwachung allerdings nicht ganz stichhaltig ist. „Engpässe gibt es immer wieder. – Einmal ist es ein Lkw, der unvorschriftsmäßig parkt, ein anderes Mal sind es Ausbesserungsarbeiten an der Fahrbahn oder Bauarbeiten, die eine Absperrung nötig machen



Verkehrswidrig abgestellte Pkw's blockieren hier den Fußweg auf der Werkstraße 22, so daß die gerade zur Schicht kommenden Kollegen gezwungen sind, die Fahrbahn zu benutzen.

und den Verkehrsfluß hemmen. Gerade deshalb sollte einer optimalen Verkehrsüberwachung nichts im Wege stehen.“



Die Werkschutz-Mitarbeiter R. Schmitt (links) und G. Gramss beim Anfertigen einer Unfallskizze.

#### 50 Kilometer Werkstraßen

Erwin Lohr und seine acht Mitarbeiter glauben fest, daß mit Hilfe einer gelegentlichen Geschwindigkeitskontrolle – einmal hier und einmal dort – mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet und die Raserei abgestellt würde. Übrigens sind die Männer unserer Verkehrsüberwachung, die „weißen Mäuse“ des Werkschutzes, wie sie im Betriebsmund genannt wer-

den, für rund 50 Kilometer Werkstraßen und 9.200 Pkw-Abstellplätze zuständig. Sie müssen jederzeit zur Stelle sein, denn ununterbrochen rollt der Verkehr: Pkw's, Liefer- und Transportfahrzeuge aller Art, die Werksbahn, Radfahrer und nicht zu vergessen die Fußgänger. Bei einem Unfall muß eine Unfallaufnahme gemacht und die Sicherung der Unfallstelle übernommen werden.

#### Verkehrsgerecht verhalten

Neben der Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie anderen Aufgaben kommt die Verkehrsregelung an gefährlichen Punkten, beispielsweise während des Schichtwechsels, sowie die Absicherung von Baustellen im Verkehrsreich hinzu. Außerdem obliegt es der Verkehrsüberwachung, dafür zu sorgen, daß Straßen und Durchgänge stets freigehalten werden, denn immer wieder werden Ein- und Durchfahrten gedankenlos zugestellt und damit für den Verkehr – darunter fallen nicht zuletzt auch die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr – schwer passierbar gemacht. Erwin Lohr abschließend: „Wir können nur immer wieder an alle Kollegen appellieren, sich auch auf den Werkstraßen verkehrsgerecht und umsichtig zu verhalten.“

## VORTRAGSREIHE

### Besucherandrang

Mit Michael Welders Rumänien-Vortrag am 30. März ging die Vortragsreihe des Winterhalbjahres 81/82, die Jubiläumsrunde, zu Ende. Zu den elf Vorträgen kamen 7.950 Besucher, was einem Durchschnitt von 723 pro Abend entspricht. (Durchschnitt 80/81: 720.) Nach 25 Jahren Vortragsreihe eine erfreulich und auch erstaunlich hohe Zahl, die die anderer ähnlicher Veranstaltungen weit in den Schatten stellt und um die man uns beneidet. Genau besehen wären es noch weit mehr Besucher gewesen, wenn alle, die zu bestimmten Vorträgen kommen wollten, eine Karte bekommen hätten. Für solche Abende ist die Stadthalle leider zu klein.

Der im Titel angedeutete Besucherandrang wurde mit Beginn des zweiten Teils deutlich sichtbar: die Stadthalle war oft bis auf den letzten Notplatz besetzt, mancher Nachzügler mußte sogar stehen. Das hat es früher kaum gegeben. Zunehmendes Interesse könnte ein Grund sein für die steigende Tendenz, der andere, daß neuerdings weniger Vortragsfreunde ihre Karten verfallen lassen, als dies früher der Fall war, ein Trend, der hoffentlich auch in der Runde 82/83 anhält.

Andererseits ist es dadurch für die Verantwortlichen noch schwerer, die Zahl der sogenannten Schwundkarten einigermaßen genau zu ermitteln. Gemeint sind damit jene Karten, die bei Veranstaltungen mit freiem Eintritt allgemein – nicht nur bei uns – zusätzlich gestreut werden, um den Prozentsatz derer auszugleichen, die ihre Karten verfallen lassen.



Durch gedankenlos abgestelltes Material wurde diese Werkstraße – wenn auch nur vorübergehend – für den Fahrzeugverkehr schwer passierbar gemacht. Problematisch würde es bei Feuersalarm oder einem eiligen Krankentransport.



Für den Fotografen lächeln sie, bei der Arbeit geht es ernst zu: Erwin Lohr, Leiter der Verkehrsüberwachung und des Wachdienstes des Werkes Rüsselsheim, mit seiner Mannschaft, „den weißen Mäusen“, wie sie im Betriebsmund heißen. Im Uhrzeigersinn sind um E. Lohr gruppiert: H. Fuhrmann, H. Gergen, R. Heimann, R. Schmitt, E. Nösinger, G. Gramss und W. Heerde. (Der achte „Mann“, Mitarbeiter R. Anspach, war am Tage der Aufnahme nicht anwesend.)

## BETRIEBSREPORTAGE

### WERKS-LAYOUT

## Planen für die Zukunft

Wer aufmerksam durch unsere Werke geht, kann feststellen, daß irgendwo immer etwas an-, um- oder neugebaut wird; wie zum Beispiel kürzlich der Erweiterungsbau der PEK. Oder es werden komplette neue Produktionsanlagen, wie etwa im Kaiserslauterner Werk oder in den im Aufbau befindlichen GM-Werken in Aspern und in Saragossa, errichtet. Bevor aber der erste Spatenstich getan und die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können, müssen die neuen oder die zu verändernden Gebäude und Anlagen in Form von Plänen und Layouts vorliegen; die Erstellung dieser Unterlagen gehört zum Aufgabenbereich der Abteilung Werks-Layout, von der diesmal die Betriebsreportage handelt.

Die Anfänge dieser Abteilung gehen in das Jahr 1946 zurück, zu jener Zeit nannte sie sich noch Werkstattplanung; zwei Mitarbeiter wurden damals mit der Layoutplanung innerhalb der Arbeitsvorbereitung Preßwerk betraut. Im Laufe der Jahre wurden die Layoutplanung Preßwerk und Karosserie zusammengefaßt, später kam noch der Bereich Chassis hinzu, und Ende der 70er Jahre wurde noch der Bereich Kostenschätzung und Projektkoordinierung integriert und die Abteilung unter der neuen Bezeichnung

„Werks-Layout“ in den Bereich Technische Zentralabteilungen eingegliedert. Die Hauptabteilung Werks-Layout mit jetzt 100 Mitarbeitern gliedert sich in drei Bereiche: die Projektkoordinierung und Kostenschätzung, Werks-Layout Karosserie und Werks-Layout Chassis.

#### Detaillierte Pläne

Am Beginn der Planung steht im allgemeinen die Erstellung der Layouts von Übersichts- oder Blockplänen, die Lage und Größe der Gebäude, Anbauten,

Außenanlagen und dergleichen mehr zeigen. Als zweiter wichtiger Abschnitt folgt die Ermittlung der Materialflußpläne, in denen der günstigste Materialfluß und Durchlauf innerhalb beziehungsweise zwischen den einzelnen Fertigungen dargestellt wird. Aus diesen Angaben ergeben sich schließlich die endgültigen und detaillierten Layouts, auf denen sämtliche Einzelheiten wie Anordnung und Größe der aufzustellenden Maschinen, die Lage der Fördermittel und Prozeßanlagen, aber auch die unproduktiven Bereiche

Fortsetzung auf Seite 7



Mitarbeiter Horst Kleinenz bei der Planerstellung mit Computer Graphics; dafür werden die Daten am graphischen Bildschirm aufgearbeitet.



## WERKSLAYOUT

Fortsetzung von Seite 6

wie Büros, Nebenräume u.s.w. dargestellt werden.

### Viele Informationen

Die zur Erstellung der Layouts notwendigen Informationen – beispielsweise Anzahl der Maschinen, Abmessungen, Operationsfolgen und dergleichen – werden für den produktiven Bereich von der Produktionsvorbereitung, für Gebäude und anlagenbezogene Positionen von den Werksanlagen zur Verfügung gestellt. Wenn es sich um unproduktive Bereiche handelt, kommt die Vorinformation von den jeweils betroffenen Abteilungen. Aus den bereitgestellten Unterlagen werden dann die Layouts unter Mitwirkung der einzelnen Bereiche erarbeitet. Nach Fertigstellung und Genehmigung werden sie zusammen mit einer detaillierten Auflistung aller auszuführenden Arbeiten an die Hauptabteilung Werksanlagen zur Ausführung weitergeleitet.

Parallel mit der Layouterstellung läuft in Verbindung mit den betroffenen Abteilungen sowie Werksanlagen die Terminplanung und die Terminüberwachung. Alle anfallenden Pläne und Auflistungen gehen außerdem monatlich an die Personalabteilung als Information für den Bauplanungsausschuß, der in der Regel jeden Monat

zusammentritt und über die anstehenden Vorhaben unterrichtet wird.

### Schätzung der Kosten

Natürlich müssen auch alle erwarteten Kosten ermittelt werden, so etwa für Gebäude und Fundamente, für Fördermittel und Materialflüßeinrichtungen, für Anlagen, Energie, Versorgung, Gebäudeinstallationen, Maschinenaufstellung sowie Außenanlagen. Die Kostenschätzungen werden entweder an die Finanzabteilung weitergeleitet, wo sie zur Ausarbeitung und Erstellung von Projekten benutzt werden, oder sie dienen als interne Vergleichsschätzung zur Findung kostengünstigerer Planungslösungen. Nach Genehmigung der Projekte wird gleichlaufend mit der Layouterstellung eine laufende Kostenkontrolle und Projektkoordination vorgenommen.

### Neue Verfahren

Auch in der Abteilung Werks-Layout haben neue Arbeitsverfahren ihren Einzug gehalten. Anfang 1980 wurde Computer Graphics, eine neue EDV-unterstützte Methode zur Erstellung von Layouts direkt an Bildschirmen, eingeführt. Diese Methode erlaubt eine schnellere Erstellung von Layouts von wesentlich besserer Qualität. Ein Teil der Layouts wird bereits mit dem neuen Verfahren erstellt; ein stufenweiser weiterer Ausbau ist vorgesehen. Ein anderes verbessertes Verfahren ist



An der Flachbettzeichenmaschine „Xynerics“, mit der die erarbeiteten Pläne gezeichnet werden, Mitarbeiterin Beate Kunz.



Der Techniker am Zeichenbrett, auf dem Bild Mitarbeiter Norbert Scheerer. Er legt im Layout den günstigsten Materialfluß und damit den Standort von Maschinen und Einrichtungen fest.



Die Mitarbeiter Udo Graf, Erich Sattler, Norbert Scheerer sowie Klaus Michels (von links) bei einer Layout-Besprechung.

die Anwendung EDV-gesteuerter Netzplantechnik für die Terminplanung der neuen Werke in Spanien und Österreich. Das System wurde in der Zwischenzeit verfeinert und wird bei allen zukünftigen Terminplanungen angewandt.

### Umfangreiches Aufgabengebiet

Für die neuen Kostenschätzungen ist ein neues – auf EDV basierendes System in der Entwicklung, mit dem die heute noch mit großem Zeitaufwand von Hand ermittelten Schätzungen wesentlich schneller verfügbar werden. – Insgesamt ein umfangreiches Aufgabengebiet, das wie angedeutet nicht nur die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, sondern auch alle europäischen GM-Werke einschließt.



## Umschulung beendet

Acht Monate, von August '81 bis jetzt, hatten sie wieder die Schulbank gedrückt, die 39 Teilnehmer – 27 davon ausländische Mitarbeiter – des ersten Umschulungskurses im Werk Rüsselsheim. Ende März konnten sie ihre Abschluszeugnisse aus den Händen von Ludwig Böhmer, Leiter der Lehrwerkstatt, entgegennehmen. Die Umschulung zum Schlosser umfaßte sowohl einen theoretischen als auch einen praktischen Ausbildungsteil, der an den Maschinen und Einrichtungen unserer Lehrwerkstatt stattfand. Sie schloß mit einer von der Industrie- und Handelskammer anerkannten Abschlußprüfung ab.

82 Prozent der Teilnehmer erreichten in den „Fertigkeiten“ die Note 2, 74 Prozent in den „Kenntnissen“ die Note 3. Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, überbrachte die Glückwünsche der Geschäftsleitung und sprach den Teilnehmern seine Anerkennung zu ihrer beachtlichen Leistung aus, die sie innerhalb einer so kurzen Zeit erbracht hätten. Er ermunterte sie, auch weiterhin an Fortbildungsmaßnahmen teilzunehmen, um ihre Kenntnisse zu erweitern.

Auf dem Bild überreicht der Leiter der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt, L. Böhmer, einem der Teilnehmer das Abschluszeugnis.

## Ehrung der Opel-Erfinder



Im Jahre 1977 rief A. A. Cunningham für die General Motors Übersee-Organisation die „Science and Technology Society (STS)“ ins Leben. Mit der Aufnahme in diese Gesellschaft werden Opel Mitarbeiter geehrt, die sich durch besondere erfinderische Leistungen auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens ausgezeichnet und deren Ideen zu Schutzrechten für unser Unternehmen geführt haben.

Die fünfte Ehrung seit der Gründung fand am 26. März '82 im Gästezimmer der PEK statt. Bei dieser Feier wurden 18 neue Erfinder in die STS aufgenommen und 22 weitere geehrt, die bereits Mitglieder der STS sind, dem Unternehmen im vergangenen Jahr aber erneut ein Patent eingebracht haben.

Die Ehrung nahm der Generaldirektor vor, der auch eine Ansprache hielt, während Referate von PEK-Direktor F. Lohr und des Leiters der Patentabteilung, J. Baumgarten, gehalten wurden.

## Fahrgemeinschaften

Darmstadt, A. Özgül, nur Frühsch., G Bau, Tel. 2163.

Hallgarten, Rhg, M. Abel, Werkz. Bau, Wechselsch., Tel. 4704.

Osthofen b. Worms, H. Vietor, Wechselsch., Portal 50-60, Tel. 4594.

## WETTBEWERB „JUGEND FORSCHT“

# Opel-Azubis Landessieger

Ein toller Erfolg für unsere Auszubildenden Thomas Heinz, Norbert Brosch und Wolfgang Ewald, alle drei Energieanlagenelektroniker im zweiten Lehrjahr in unserem Werk Rüsselsheim. Bei den Ausscheidungen zum Landeswettbewerb „Jugend forscht“ wurden sie in der Gruppe 7 (Arbeitswelt) erste Landessieger; sie erhielten damit die

Ihnen war aufgefallen, daß es bei Lötarbeiten immer wieder zu Verbrennungen der Finger oder zu Isolationsbeschädigungen gekommen war. Als „gebrannte Kinder“ sann sie auf Abhilfe: durch eine mechanische Vorrichtung, eine verschiebbare Schutzhülse, die nur die Lötspitze freigibt, sind solche Verbrennungen in Zukunft nicht mehr



Die drei Landessieger arbeiten hier erstmals mit dem von ihnen entwickelten preisgekrönten LötKolben. Vorne Thomas Heinz, hinter ihm Wolfgang Ewald und rechts Norbert Brosch.

Fahrkarte zum Bundeswettbewerb, der vom 14. bis 17. Mai in Stuttgart stattfindet. Unseren herzlichen Glückwunsch zu diesem großartigen Erfolg und unsere besten Wünsche für die Endausscheidung in Stuttgart.

Die drei siegreichen Jungforscher haben gemeinsam eine „Schutzvorrichtung zur Verhütung von Verbrennungen an elektrischen LötKolben“ entwickelt und konstruiert.

möglich; Einschränkungen beim Lötvorgang selbst treten dabei nicht auf. Eine im Grunde einfache Lösung – nur darauf kommen muß man.

Den zweiten Platz belegte ebenfalls ein Opeler, Ulrich Colloseus, mit seiner Arbeit zum Thema: „Unfallverhütung an Bohrmaschinen“. Auch ihm unsere herzliche Gratulation.

## Wiedersehen nach 30 Jahren

Als die „Azubis“ noch schlicht „Lehrlinge“ hießen, taten sie ihren ersten Schritt ins Berufsleben, so vor dreißig Jahren, als für einige von ihnen der Ernst des Lebens begann. Mit diesen „einigen“ sind acht von insgesamt neun ehemaligen Lehrlingen des Jahrgangs 1952 gemeint, die jetzt mit dem ehemaligen Leiter unserer Werkberufsschule, Dr. Heinrich Eberhard, zu einem Jubiläumstreffen zusammenkamen.

Gemeinsam hatten sie am 1. April 1952 ihre Ausbildung zum Industriekaufmann in unserem Werk begonnen.

Übereinstimmend konnten bei ihrem Treffen alle bestätigen, daß die Qualität und der hohe Standard dieses Bildungsabschnittes eine gute und solide Grundlage für ihre weitere Ausbildung war, und ihnen den Einstieg in Studium und Praxis sehr erleichtert hat. Beweis: alle haben es zu etwas gebracht, wie es so schön heißt, zwei im Unternehmen, die anderen draußen. Nach der Ausbildung trenn-

ten sich ihre Wege; ihren Neigungen und Möglichkeiten entsprechend, schlugen die ehemaligen Opel-Lehrlinge höchst unterschiedliche berufliche Laufbahnen ein.

Auf unserem Erinnerungsfoto sind – von links – zu erkennen: Dr. Hans Reichert, stellvertretender Vorsitzender der Schwabe-Versand AG; Dietmar Gross, Teile und Zubehör Verkaufsabwicklung; Dr. Heinrich Eberhard, ehemaliger Leiter der Werkberufsschule; Eckhart Wolf, Bundesrichter in Karlsruhe (BGH); Dr. Heinz Maier-Tenberg, Leiter eines Verkaufsbereiches der Deutschen Lufthansa AG; Dr. Josef Schuster, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater; Wolfgang H. Fischer, Diplom-Kaufmann, Diplom-Handelslehrer und Wirtschaftspädagoge; Dr. Jürgen Massenkeil, Diplom-Kaufmann und Rechtsanwalt sowie Karl-Heinz Kolb, Einkaufsbereichsleiter im Fertigungsmaterialeinkauf; der neunte, Ekkehard Klietsch, konnte an dem Treffen leider nicht teilnehmen, da er in Übersee lebt.





# Personalmeldungen

## Rüsselsheim Unsere Jubilare 40



Günther Blöcher  
Zentr.Masch.Abt.  
1.4. 1982



Walter Dauer  
PEK-Zeichn.Koord.  
1.4. 1982



Werner Gütllich  
PEK-Motorenentw.  
1.4. 1982



Ludwig Hardt  
Personalentw.  
1.4. 1982



Karl-H. Hoffmann  
Zentr.Werkst.II  
1.4. 1982



Willi Hofmann  
Härtere  
1.4. 1982



Wilh. Hollenbach  
Instandh.Preßwerk  
1.4. 1982



Erwin Kaul  
PV-Chassis.Pl.  
1.4. 1982



Kurt Klingelschmitt  
Schnittbau  
1.4. 1982



Karlheinz Kraft  
PEK-Versuchsbau  
1.4. 1982



Martin Krüchbaum  
Schnittbau  
1.4. 1982



Hans Pfeifer  
WA-Instandh.  
1.4. 1982



Heinrich Reinhardt  
Schnittbau  
1.4. 1982



Heinrich Ripp  
Masch.Rep.u.Eintr.  
1.4. 1982



Hans Roth  
Werkz.Schleiferei  
1.4. 1982



Philipp Schadt  
Besch.Einsatz  
1.4. 1982



Philipp Schäfer  
Betriebselektriker  
1.4. 1982



Heinz Schneider  
PEK-Verb.z.Prod.  
1.4. 1982



Jakob Schneider  
Geseknbau  
1.4. 1982



Hans Schwenger  
Masch.Rep.u.Eintr.  
1.4. 1982



Alfred Simon  
Masch.Rep.u.Eintr.  
1.4. 1982



Willi Suppus  
Schw.Masch.u.Vorr.  
1.4. 1982



Karl H. Wohlfahrt  
Besch.Einsatz  
1.4. 1982



Albert Wolf  
Prozeßw.Kar.Bau  
1.4. 1982



Peter Kämmerer  
Zentr.Masch.Abt.  
8.4. 1982



Josef Kreuzinger  
Rohrfabrikation  
9.4. 1982



Johann Scheerer  
Schnittbau  
13.4. 1982



Walter Börnheimer  
Instandh.Preßwerk  
14.4. 1982



Franz Remitschka  
Lackiererei  
15.4. 1982



Adam Schork  
PEK-Versuchsbau  
15.4. 1982



Walter Wagner  
Berufsverkehr  
15.4. 1982



Jakob Volk  
Kar.Ftg Montage  
20.4. 1982

## Rüsselsheim

1.4. 1982  
Eckart Albrecht  
Kdd.-Kundenbet.

Manfred von der Au  
PEK-F.u.Tr.W.Konstr.

Georg Bachmann  
PVP Terminstelle

Horst Beisenkötter  
PEK-Motorenkonstr.

Ludwig Böhmer  
Personalentw.

Heinz Carl  
PEK-Rohkarosserie

Helmut Clemens  
TZK Werks-Layout

Kurt Desch  
PEK-Kar.Innenausst.

Horst Dindorf  
PEK-Versuchsbau

Dieter Ebert  
PEK-Chassisentw.

Klaus Fritz  
PEK-Versuchsbau

Horst Fückel  
PEK-Werkst.Entw.

Walter Gerst  
z.Zt Saragossa

Dieter Giesler  
z.Zt Aspern

Helmut Graf  
Schmiede

Klaus Heinrich  
Werksfeuerwehr

Edmund Heinzel  
Zentr.Werkst.II

Hans-W. Herrlich  
Werkz.u.Betr.M.Disp.

Manfred Hildmann  
z.Zt Saragossa

Hans-P. Hoffmann  
Design

Horst Jakobi  
z.Zt Saragossa

Edmund Jonas  
PVP-Konstr.Gr.Werkz.

Edwin Kiefer  
PEK-Vorausentw.

Helmut Klappich  
PVP Werkz.Planung

Ernst Klink  
Werkz.u.Betr.M.Disp.

Roland Kramann  
Schw.Masch.u.Vorr.

Erich Krepelka  
Personalentw.

Karl Kutschka  
PEK-Versuchsbau

Bernd Maisack  
PEK-F.u.Tr.W.Konstr.

Hans Maurer  
Reisebüro

## 25

Klaus Michels  
TZA Werks-Layout

Helmut Müller  
PEK-Sitz u.Isol.Entw.

Chr. Öhlschläger  
MIS Oper.Steuerung

Herbert Paul  
z.Zt Aspern

Gerhard Pelz  
PEK-Vorausentw.

Franz Pleiner  
Berufsausbildung

Fritz Pöhler  
Instandh.Preßwerk

Ernst Prandner  
Betriebschlosserei

Werner Propp  
PEK-Versuchsbau

Jürgen Reumann  
PEK-Techn.Berechn.

Heinrich Ries  
MPK-Ftg Mat.Disp.

Dieter Röthel  
Instandh.Ges.Prod.

Erich Röttel  
Zentr.Werkst.II

Günther Roth  
Instandh.Chassis I

Karl-E. Schäfer  
PVP-Terminstelle

Meinrad Schleidt  
Betriebschlosserei

Willi Schmitt  
PEK-Versuchsbau

Kurt Schöppner  
PV Chassis,Schmiede

Ernst Schubert  
Produktkosten

Hans-D. Schweizerhof  
Werkzeugbau

Nikolaus Seebold  
PVP-Werkz.Planung

Albert Simon  
PEK-Kar.Türen,Beschl.

Karlheinz Simon  
Werkz.u.Betr.M.Disp.

Gerhard Stahl  
PEK-Getr.u.Antr.

Cordula Stein  
Instandh.Ges.Prod.

Gustav Walter  
PEK-Getr.u.Antr.

Rudolf Walter  
Ges. Produktion

Horst Weber  
PEK-Kar.Innenausst.

Manfred Weber  
Entw.Ftg Systeme

Hans-J. Weyrich  
Ind.Engineering

Wolfgang Wiedekind  
Zentr.Masch.Abt.

Manfred Wintermeyer  
TZA-Werks-Layout

Günter Zech  
PEK-Sicherh.Vers.

2.4. 1982  
Günter Stenger  
PEK-Werkst.Entw.

Hans Weigel  
Preßw.KI.Teile

3.4. 1982  
Karl-Heinz Becht  
Qual.Förd.,Kontr.

9.4. 1982  
Else Janus  
Wäscherei

Christa Maier  
Kreditorenbuchh.

11.4. 1982  
Martin Tews  
Schw.Masch.u.Vorr.

16.4. 1982  
Anton Keller  
Energieversorgung

Emmy Wendel  
Polsterei

17.4. 1982  
Franz Josef Kerz  
Masch.Rep.u.Eintr.

23.4. 1982  
Irma Dickel  
Ordnungsdienst

29.4. 1982  
Helene Kunz  
Polsterei

Heinrich Porth  
Schmiede

Herbert Schüssler  
Kar.Gerippebau

Richard Weitzel  
PEK-Motorenentw.

Werk Bochum  
5.4. 1982  
Rudolf Stetzkowski  
Teile u.Zubehör

# PEK: KFZ-TECHNIK

## Welcher Zugwagen eignet sich zum Anhängerbetrieb?

Obwohl nach der galoppierenden Erhöhung der Kraftstoffpreise in den letzten Wochen eine gewisse Stabilisierung eingetreten ist, bleibt der Kraftstoffverbrauch für Autofahrer auf lange Sicht das Thema Nummer eins. Autofahrer und Autohersteller machen die größten Anstrengungen, diesen unbeliebten Wert zu drücken: Verbrauchsbeußte Fahrweise bis zum (gelegentlichen) totalen Verzicht auf der einen wird begleitet von technischen Verbesserungen auf der anderen Seite. Allein, wir lesen und hören immer wieder, daß revolutionäre Veränderungen (noch?) nicht zu erwarten sind, und Autos hat man nun einmal zum Fahren und nicht zum Spritsparen.

Wohnwagenbesitzer und andere Gespannkapitäne lesen derartige Informationen mit gemischten Gefühlen. Es hat sich nämlich auch herumgesprochen, daß die Verbrauchsoptimierung der Autos für sie in vielen Fällen eine unschöne Begleiterscheinung hat: Die Zugeigenschaften leiden darunter, was sich auch oft in der zulässigen Anhängelast zeigt. Leicht einsehbar ist das am Beispiel der Fahrzeuggröße. Kleinere Autos sind zwar wirtschaftlicher, aber man kann mit ihnen keine großen Anhänger ziehen. Wie sieht es nun mit verbrauchsoptimierenden Maßnahmen wie Leistungsrosselung, Übersetzungsreduzierungen und anderem aus, die heute von allen Herstellern und bei allen Fahrzeugklassen vorgenommen werden.

### TEUFELSKREIS

Die Antwort, so komplex sie ist, läßt sich doch in eine einfache Formulierung pressen: Der Motor muß möglichst oft und lange in seinem wirtschaftlichsten Lastbereich arbeiten.

Grob gesagt liegt dieser Bereich bei niedrigen Motordrehzahlen und in der Nähe des Volllastbereiches. Daher hat eine „längere“ Achsübersetzung, das heißt eine kleine Übersetzung zwischen Motor und den Antriebsrädern, durch die reduzierte Motordrehzahl bei gleicher Fahrgeschwindigkeit eine Senkung des Verbrauchs zur Folge. Im Anhängerbetrieb mit Wohnwagen beispielsweise ist jedoch der Fahrwiderstand (siehe OPEL POST 11/80) wesentlich höher. Es kommt dadurch vor, daß die Motorleistung, die ja nicht konstant ist, sondern mit der Motordrehzahl ansteigt, jetzt nicht mehr

ausreicht. Man muß zurückschalten, wodurch die Motordrehzahl sich wieder erhöht. Damit steigt die Motorleistung wieder an, leider aber auch der Verbrauch. Aus diesem Teufelskreis gibt es einen Ausweg, der aber mit höherem technischen Aufwand erkauft werden muß.

### ANHÄNGERPAKET

Der Ausweg heißt Anhängerpaket und wird seit kurzem für unsere Rekord E mit dem 2.0 S-Motor angeboten. Es umfaßt neben einigen anderen nützlichen Komponenten, die es schon länger unter dem Begriff Anhängerpaket gibt, eine kürzere Achsübersetzung und das Overdrive-Getriebe. Es ist auf den ersten Blick zu erkennen, daß man mit dieser Kombination zwei Fliegen mit einer Klappe schlägt: Die kürzere Achsübersetzung sichert dem Rekord gute Zugeigenschaften, der zusätzliche 5. Gang des elektrisch geschalteten Overdrive-Getriebes (siehe OPEL POST 10/80) kompensiert nicht nur den möglichen Mehrverbrauch im Solobetrieb, er bietet sogar die Voraussetzung zu einer Verbrauchssenkung, wenn er fleißig genutzt wird.

### RATSCHLAG

Auf diese Art wurde aus der einseitigen Optimierung für Personentransport eine zweiseitige Optimierung, die auch den Anhängerbetrieb berücksichtigt. Anhängerbesitzern wird daher geraten, bei der Bestellung eines neuen Autos die Möglichkeiten für eine optimale Zusammenstellung ihres Zugwagens zu nutzen. Ein nachträglicher Einbau ist zwar vielfach möglich, jedoch mit wesentlich höheren Kosten verbunden.

W.H.Schn.

