

WIR FAHREN WIEDER MIT GEWINN

Umsatzrekord 1982

Mit 12,6 Milliarden Mark im Jahre 1982 hat das Unternehmen das bisher beste Umsatzergebnis seiner Geschichte erzielt. Gleichzeitig schrieb Opel nach Verlusten 1980/81 wieder schwarze Zahlen. „Erste vorläufige Berechnungen ergaben für die Firma einen Netto-Jahresgewinn von rund 90 Millionen Mark“, gab Generaldirektor Ferdinand Beickler kürzlich bekannt.

Größtes Wachstum

Beickler bezeichnete diese Ertragshöhe als „ermutigenden ersten Schritt“ auf dem Weg zu einer ausreichenden Rentabilität des Unternehmens, das 1983 mehr als 900 Millionen Mark investieren wird. „Viele Fakten sprechen für eine weitere erfolgreiche Entwicklung“, sagte der Generaldirektor, „denn Opel verfügt jetzt unter den großen europäischen Herstellern über die jüngste Modellpalette und hat 1982 in Deutschland und Europa das größte Wachstum unter allen Wettbewerbern erzielt.“

Gesteigerter Marktanteil

Wir steigerten 1982 unsere Produktion gegenüber dem Vorjahr um 17,7 Prozent auf 961.094 Fahrzeuge, verbesserten mit 391.916 Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik unseren Marktanteil von 16,2 Prozent auf 18,2 Prozent und steigerten den Export insgesamt um 24,5 Prozent – mit

549.944 Automobilen ein Verkaufsplus von 108.151 Fahrzeugen gegenüber dem Jahr 1981 (441.793).

Kadett und Ascona Sieger

Meistgekauft deutsches Auto mit Benzinmotor war im abgelaufenen Jahr der Kadett, für den mit zusätzlichen 13.926 Diesel-Versionen insgesamt 188.348 Verkäufe registriert wurden. Auch in der Mittelklasse stellte Opel ein besonders erfolgreiches Automobil: Der Ascona war mit all seinen Modell-Varianten das meistverkaufte Fahrzeug seiner Klasse in Deutschland und Europa. In der Bundesrepublik erzielte der seit Herbst 1981 bereits 500.000 mal gefertigte Ascona 1982 ein Neuzulassungs-Volumen von insgesamt 125.166 Fahrzeugen.

Positiv bewertet

„Der Verkaufs-Start des völlig neuen Corsa am 4. März, die wesentlich aufgewerteten Senator- und Monza-Modelle sowie die gute Aufnahme des neuen Rekord am Markt rechtfertigen unsere Zuversicht“, erklärte Ferdinand Beickler. „Wir sehen mit Aufmerksamkeit und Freude, daß in einer Zeit, in der sich die Verbraucher dem Wesentlichen zuwenden, Opels sachliche Unternehmenspolitik und seine technischen Leistungen vom Markt zunehmend positiv bewertet werden.“

Auszeichnung

Das führende französische Fachblatt „L'Automobile“ hat seine Auszeichnung „Industrial Challenge Trophy“ für das Jahr 1982 der Adam Opel AG zuerkannt. In der Begründung für die Verleihung dieses Preises, der in Frankreich als „Auto-Oscar“ gilt, werden die fortschrittliche Technik des neuen Opel Corsa ebenso hervorgehoben wie die maßgebliche Rolle unseres Unternehmens beim Aufbau und Anlauf der neuen europäischen GM-Werke in Saragossa und Wien-Aspern.



Die deutschen Autohersteller konnten zwar 1982 ihre Produktion von Pkw und Kombi um fünf Prozent steigern, aber dies verdankten sie allein dem Export. Der Inlandsabsatz schrumpfte. 2.155.537 Neuzulassungen wurden 1982 in der Bundesrepublik registriert – 7,5 Prozent weniger als 1981. Alle größeren Marken mußten Federn lassen. Einzige Ausnahme waren wir mit einem Plus von 5,3 Prozent.

Wichtiges Urteil

Fußgänger dürfen beim Überqueren eines durch Zebrastreifen geschützten Straßenübergangs nicht blindlings darauf vertrauen, daß die Autofahrer ihrer Verpflichtung zur Vorsicht auch wirklich nachkommen. Nach einem kürzlich vom VI. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes veröffentlichtem Urteil müssen sie sich vor Betreten des Zebrastreifens „mindestens durch einen beiläufigen Blick“ nach beiden Seiten von der Verkehrslage überzeugen und bei erkennbarer möglicher Gefährdung durch herankommende Kraftfahrzeuge warten.

Das trifft selbstverständlich auch für die Zebrastreifen auf dem Werksgelände und auf den Opel-Parkplätzen zu, wo ebenfalls die Regeln der Straßenverkehrsordnung gelten. Hier wird übrigens häufig beobachtet, daß Autofahrer, die nach dem Parken plötzlich zu Fußgängern werden, am Zebrastreifen forsch die Fahrbahn betreten, ohne nach rechts oder links zu blicken, obwohl sie sich kurz zuvor noch als Autofahrer über dieses leichtsinnige Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer geärgert haben.



CORSA: JETZT AUCH BEI UNS

Ein Auto für Europa

Mit Kadett und Ascona haben wir bewiesen, wie fortschrittlich Ideen und neue technische Konzepte umgesetzt werden können. Je kleiner der Preis und die äußeren Abmessungen eines Automobils sind, desto schwieriger wird es, neben einem ausreichenden Innenraum ein entsprechendes und individuelles Äußeres, eine angemessene Leistung und überzeugenden Komfort zu bieten. Mit dem Corsa hat das Unternehmen in der Klasse der „Kompakten“ einen entscheidenden Fortschritt erzielt. Jetzt – am 4. März – ist er auch bei uns offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt worden und hat auch hier auf Anhub großen Anklang gefunden.

oder Frankreich unterwegs war, wird immer häufiger diesem völlig neuen Automobil begegnet sein, dessen charaktervolles Gesicht keinen Zweifel daran läßt, aus welchem guten Stall es kommt. Der Corsa ist ein Automobil für ganz Europa. Entwickelt und konstruiert für Europas Straßen und die vielfältigen Forderungen und Wünsche europäischer Käufer vom Nordkap bis Sizilien.

Das technische Know-how und die Erfahrungen unserer Ingenieure und Designer paaren sich mit der zukunftsweisenden Fertigungstechnik des neuen Werkes in Saragossa. (Einzelheiten über den Corsa brachten wir bereits bei seiner Pressevorstellung im Herbst vergangenen Jahres.)

Wer ab November in Spanien, Italien



Endlich auch bei uns: der Corsa. Am 4. März und an den Tagen danach stauten sich die Interessenten in den Ausstellungsräumen der Opel-Händler. Die junge Dame auf dem Bild hat bei einer Probefahrt erlebt – wie bereits vorher Vertreter der Presse im Herbst '82 –, daß der Corsa unser neuestes Beispiel für ein zukunftsorientiertes Automobilkonzept ist und modernste Technik im Kompaktformat repräsentiert – als praktischer Dreitürer mit Fließheck (Aufnahme) und als eleganter Corsa TR mit klassischem Stufenheck.



MIT KARACHO IN DIE KURVE... dann sind es nur noch wenige Kilometer bis zur nächsten Service-Zone. Dort wartet schon das Rallye-Service-Team. (Bericht in der Beilage.)



Die Aufnahme zeigt einen Ausschnitt einer der zwei Veranstaltungen in der Bochumer Ruhrland-Halle.

INFORMATIONSVORANSTALTUNGEN FÜR VORGESETZTE

„Wir brauchen ein vernünftiges Maß an Sachlichkeit“

Die Informationsveranstaltungen im Februar für alle Vorgesetzten des Unternehmens unter dem Motto „Opel. Zuverlässig in die Zukunft“ war in dieser Form neu in der Geschichte unseres Hauses. Mehr als 3.000 Teilnehmer, vom Hauptabteilungsleiter bis zum Meister und Gruppenführer, erhielten während der insgesamt sieben Treffen (vier in Rüsselsheim, zwei in Bochum und eines in Kaiserslautern) vom Vorstand, dessen Mitglieder an allen Veranstaltungen teilnahmen, eine Fülle zum Teil vertraulicher Informationen über die Lage des Unternehmens, Zielsetzungen und Zukunftserwartungen, seine Stellung im Wettbewerb sowie Berichte aus den einzelnen Bereichen. Dazu kam noch eine besondere Veranstaltung mit dem gleichen Tagungsablauf für Betriebsräte aus allen Werken. Den im Mittelpunkt der Tagung stehenden Referaten schloß sich eine Diskussion an, in der die angeschnittenen Themen vertieft wurden. Die technische Entwicklung, Investitionen, Marktchancen, Arbeitsplatzsicherheit, Verlagerungen, Versetzungen und Umsetzungen, neue Technologien und die zukünftige Modellpolitik waren einige von vielen Themen aus dem Fragenkatalog der Teilnehmer. Ersten Äußerungen aus dem Kreis der Vorgesetzten zufolge ist die Veranstaltungsreihe auf ein lebhaftes Interesse gestoßen und hat allgemein ein positives Echo gefunden.

Begrüßt wurden die Teilnehmer vom Generaldirektor, der ihnen zunächst für ihren Einsatz im vergangenen Jahr dankte: „Wir haben 960.000 Opel-Fahrzeuge im In- und Ausland verkauft und sowohl auf dem heimischen Markt als auch im Export unseren Anteil gesteigert. Während fast alle großen Automobilfabriken in Europa zum Teil schwere Einbußen hinnehmen mußten, haben Ihr Einsatz und Ihr Engagement für Opel zu dieser positiven Entwicklung geführt, aber auch zu einer wesentlichen Besserung der finanziellen Situation beigetragen. Nach zwei verlustreichen Jahren hat die Adam Opel AG 1982 wieder ‚schwarze Zahlen‘ erwirtschaftet...“ (Siehe dazu auch den Kasten auf der Titelseite. D. Red.)

Sichere Zukunft

Auf die Größe des Unternehmens eingehend, wies Ferdinand Beickler auch auf die damit verbundenen Probleme der Information und Kommunikation hin; vielfach wisse man zu wenig voneinander, der einzelne Bereich nicht, was im anderen geschehe. Die Geschäftsleitung habe sich deshalb entschlossen, alle Vorgesetzten zu dieser Informationsveranstaltung einzuladen.

„Wir müssen uns darüber klar sein“, so der Generaldirektor, „daß unsere gemeinsame Zukunft, unsere Arbeitsplätze und unsere wirtschaftliche Sicherheit davon abhängen, ob wir unsere unternehmerische Leistung geschlossen, überzeugend und gemeinsam vertreten können. Wir müssen vor allem sehen, daß es mittel- und langfristig nur eine Garantie für eine sichere Zukunft dieses Unternehmens gibt – nämlich vernünftige Erträge und Gewinne, und die erreichen wir nicht durch einen Beschluß des Vorstandes, sondern nur durch die Art der Zusammenarbeit aller im Unternehmen...“

Anschließend referierten die Vertreter der Geschäftsleitung über Entwicklungen und Zielsetzungen ihrer Bereiche. Jeder Vortrag wurde durch Lichtbilder und Graphiken veranschaulicht.

Breite Modellpalette

Vorstandsmitglied Friedrich W. Lohr berichtete unter anderem über die technischen Neuerungen und Weiterentwicklungen der Produktentwicklung und Konstruktion (PEK). Er gab einen Überblick über die beträch-

lichen Leistungen der vergangenen Jahre, hob den Umfang der Opel-Produkt-Palette hervor, die noch niemals so weit gespannt und noch nie so wettbewerbsfähig gewesen sei wie heute. F.W. Lohr ging besonders auf die moderne Technik der Opel-Fahrzeuge ein und beschrieb die konstruktive Neuorientierung der Modell-Linien, die mit der Einführung des Vorderrad-Antriebes beim Kadett begann, sprach über die Entwicklung der neuen Motoren mit deutlich niedrigerem Benzinverbrauch und verwies auf die positive Beurteilung unserer attraktiven Modelle durch Presse und Öffentlichkeit. Jeder neue Opel der letzten Jahre sei mit dem „Goldenen Lenkrad“ und anderen Preisen ausgezeichnet worden. Die interessante Darstellung neuer Entwicklungen schloß F.W. Lohr mit der Feststellung, daß es die Zielsetzung der PEK sei, auch weiterhin moderne Technik zu erschwinglichen Preisen anzubieten.

Jeder ein „Verkäufer“

Vorstandsmitglied John O. Grettenberger und Arnfried Scheskat, Direktor Teile und Zubehör Europa, referierten sodann über die Verkaufsentwicklung und die Opel-Erfolge auf den Märkten des In- und Auslandes im vergangenen Jahr. Im Kreis der deutschen Automobilproduzenten sei es unserem Unternehmen als einzigem gelungen, Marktanteile hinzuzugewinnen. „Noch eindrucksvoller waren die Steigerungen im Exportbereich, in dem wir unseren Anteil um fast 30 Prozent erhöhen konnten.“ Mit Aufnahme der Produktion des Kleinwagens Corsa habe sich das Unternehmen nicht nur den spanischen Markt geöffnet, sondern seine Marktposition ganz allgemein, vor allem in Südeuropa, verbessert. Interessant waren auch die Informationen über den hart umkämpften Markt des Teile und Zubehör-Geschäftes. Weitere Themen des Vortrages behandelten Aspekte der Werbung und der Verkaufsförderung. A. Scheskat schloß mit dem Appell, jeder einzelne Mitarbeiter könne zu der aktiven Verkaufsarbeit der Firma

beitragen und sich so selbst in der Familie und im Bekanntenkreis als „Verkäufer“ verstehen.

Moderne Fertigung

Vorstandsmitglied Clifford J. Vaughan und Helmut Stark, Leiter des Bereiches Zentrale Werks- und Produktionsplanung, machten in ihren Vorträgen deutlich, daß moderne Fertigungstechnologien auch künftig eine kostengünstige Herstellung unserer Fahrzeuge ermöglichen und damit eine wesentliche Voraussetzung für Verkaufserfolge darstelle. Wie die Redner ausführten, spielte Opel schon immer eine führende Rolle bei der Mechanisierung der Fertigungsabläufe. Die Bedeutung moderner Produktionsmethoden werde sicherlich noch zunehmen. Dabei habe der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens zu stehen. In diesem Rahmen wurde auch über die positiven Erfahrungen mit den neuen Anlagen in Saragossa und Aspern berichtet. Wie in diesem Zusammenhang erkennbar wurde, tragen die modernen Fertigungsmethoden auch dazu bei, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Qualität zu erhöhen. Dies bedeute, daß notwendigerweise eine intensive Schulung der Mitarbeiter mit der Einführung neuer Technologien einhergehen müsse.

Personalpolitische Aspekte

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt stellte in seinem Bericht heraus, daß die Mitarbeiter im Mittelpunkt der Personalarbeit stünden. Voraussetzung für ihre Leistungsbereitschaft sei ein mitarbeiterorientierter Führungsstil und eine zweckentsprechende Motivation durch die Vorgesetzten. Das Niveau unserer Löhne und Gehälter sowie unserer Sozialleistungen sei in den Einzugsgebieten der Werke überdurchschnittlich, die Opel-Altersversorgung nehme in der gesamten deutschen Wirtschaft sogar eine Spitzenstellung ein. Natürlich sei auch bei uns nicht alles eitel Sonnenschein, es gebe noch viele Probleme. „Aber wir verschließen davor nicht die Augen und versuchen, sie zu lösen.“ Auf die Sicherheit der Arbeitsplätze eingehend, betonte Dr. Schlotfeldt, es sei das erklärte Ziel der Geschäftsleitung, Entlassungen aus betrieblichen Gründen auch in der Zukunft zu vermeiden; allerdings könne es keine Beschäftigungsgarantie geben, solange es keine Absatzgarantie gebe. In diesem Zusammenhang bat Dr. Schlotfeldt um Verständnis dafür, daß sich Versetzungen und Verleihungen nicht vermeiden ließen, um Schwankungen in der Nachfrage zu begegnen. Er ging auch auf das Verhältnis zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat ein und sagte abschließend: „Das oberste Ziel der

Personalpolitik ist die Schaffung fairer und gerechter Arbeitsbedingungen. Aber sie muß dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhöhen. Alle Anstrengungen dienen dem Ziel, die Zusammenarbeit zu fördern, und zwar die zwischen Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretungen ebenso wie die zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern; wir haben mehr Gemeinsames als Trennendes...“

Rund 6.000 Lieferanten

Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke und Dr. Horst Herke, Direktor des Einkaufes, vermittelten in ihrem Bericht interessante Einblicke in die Aktivitäten des Beschaffungswesens. Ihr Vortrag hob zwei wesentliche, bisher wohl nicht hinreichend bekannte Gesichtspunkte hervor. Einmal zeige sich die Bedeutung des Einkaufes daran, daß von jeder beim Verkauf erlösten Mark rund 60 Pfennige dazu verwendet würden, um unsere Lieferanten und Spediteure zu bezahlen. Zum anderen stehe Opel mit rund 6.000 Zulieferfirmen in geschäftlicher Verbindung, die somit gleichermaßen vom Erfolg unseres Unternehmens abhängen. Kreatives Einkaufen, so hieß es weiter, bedeute, alle Möglichkeiten zum Vorteil des Unternehmens auszuschöpfen; jede dabei eingesparte Mark käme dem Gewinn zugute. In dem Vortrag wurde auch Stellung zu dem Beschaffungsvolumen aus dem In- und Ausland genommen. Mit fast 80 Prozent stamme der weitaus größte Teil der an uns gelieferten Teile aus inländischen Bezugsquellen; aber die Möglichkeiten, die der Weltmarkt insbesondere durch günstigere Preise biete, würden laufend eingehend geprüft. Es würde auch auf die Ausnutzung des gesamteuropäischen Bedarfsvolumens durch Einkaufskoordination hingewiesen, um dadurch Preisvorteile zu erreichen.

Wichtige Zukunftsvorsorge

Die Vorstandsmitglieder John E. Rhome und Ferdinand Schwenger erläuterten die Verbesserung der Finanzsituation im Jahre 1982, stellten aber auch mit aller Deutlichkeit klar, daß die augenblickliche Ertragskraft nicht zufriedenstellend sei; um sie zu erhöhen, müsse der Gürtel eng geschnallt bleiben und alles unternommen werden, um die Ertragskraft zu steigern. Ungeachtet der außerordentlichen Anstrengungen im vergangenen Jahr habe man von jeder erlösten Mark nur 0,7 Prozent, das heißt nicht einmal einen ganzen Pfennig, als Gewinn verbuchen können. Das Referat umriß das Finanzwesen als großes Kreislaufsystem, in dem Geld und Leistungen in Produkte verwandelt werden, die über den Verkauf als Geld in unsere Unterneh-



Generaldirektor F. Beickler vor Teilnehmern des Werkes Kaiserslautern.

men zurückfließen. Die Finanzleitung der Firma betrachte es als wichtigstes Ziel, für eine gesicherte Zukunft vorzusorgen, indem sie vor allem die Ausgaben nach Prioritäten bewerte und kontrolliere. Diese Politik habe sich angesichts der letzten kritischen Jahre bewährt und wesentlich zur Sicherung der Arbeitsplätze beigetragen.

Opel in der Öffentlichkeit

Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb erläuterte die Notwendigkeit einer einheitlichen und klar verständlichen Unternehmensphilosophie, deren Rahmen sich vom Produkt über den Mitarbeiter

eigenen Mitarbeiter, die das Bild eines soliden, seriösen und zukunftsorientierten Unternehmens vermittele. In diesem Zusammenhang betonte H.W. Gäb, es bestünde kein Anlaß, die Firma ständig in der Öffentlichkeit zu kritisieren und damit den Ruf eines Namens zu untergraben, von dem wir alle lebten und von dem einschließlich der Händlerbetriebe mehr als 300.000 Arbeitsplätze abhingen.

Teamgeist und Solidarität

Den Referaten der Geschäftsleitung folgte die anfangs erwähnte Aussprache mit reger Beteiligung. In sei-

nernehmen zu mehr Gemeinsamkeit auf. „Was uns verbindet, ist eine gemeinsame Aufgabe, in deren Rahmen wir diesen geschäftlichen Erfolg zur Sicherung unserer Arbeitsplätze, zur Sicherung unserer Familien und damit auch indirekt zur Sicherung freier Ordnungsprinzipien anstreben.

In dieser Gemeinschaft brauchen wir ein vernünftiges Maß an Sachlichkeit, an Teamgeist und an Solidarität, und zwar ohne dabei Gegensätze zu überdecken und die notwendigen internen Auseinandersetzungen um den besten Weg verhindern zu wollen. Unabding-



Die Vertreter der Geschäftsleitung während einer der Diskussionsrunden. Von links: H.W. Gäb, Dr. K. Kartzke, H. Stark, C.J. Vaughan, Dr. W. Schlotfeldt, F. Beickler, J.E. Rhame, F. Schwenger, F.W. Lohr, K.F. Schieferstein, J.O. Grettenberger sowie A. Scheskat. (Dr. W. Herke, der auch zu den Referenten gehörte, ist auf dieser Aufnahme nicht zu sehen.)

bis zum Kunden erstrecke. Auf Probleme der Wettbewerber eingehend, führte H.W. Gäb aus, daß wir allen Grund hätten, unseren Standpunkt in der Öffentlichkeit mit Selbstvertrauen und Stolz zu vertreten. Die Öffentlichkeitsarbeit sei der Kampf um die öffentliche Meinung mit Fakten und Argumenten; sie müsse informieren statt zu überreden, nur Tatsachen zählen. Der neue Slogan „Opel. Zuverlässig in die Zukunft“ verbinde die traditionellen Werte im Opel-Image mit der Entschlossenheit, vernünftigen Fortschritt anzustreben. Wir als Großunternehmen bräuchten mehr denn je eine Botschaft für die Öffentlichkeit: für die Kunden, für die Händler und Verkäufer, vor allem auch für die

Manche glaubten, mit unserem sechzigprozentigen Exportanteil könne man zwar wertvolle Devisen in die Bundesrepublik holen, brauche aber selbst nicht in fremden Ländern zu investieren und könne mit dem „Produktionsstandort Bundesrepublik“ allein überleben. Der internationale Handel sei keine Einbahnstraße. Ferdinand Beickler forderte abschließend alle im Un-

ternehmen zu mehr Gemeinsamkeit auf. „Was uns verbindet, ist eine gemeinsame Aufgabe, in deren Rahmen wir diesen geschäftlichen Erfolg zur Sicherung unserer Arbeitsplätze, zur Sicherung unserer Familien und damit auch indirekt zur Sicherung freier Ordnungsprinzipien anstreben.

bar ist es allerdings, daß solche Auseinandersetzungen dann auch intern ausgetragen werden. Wenn wir uns in diesem großen Unternehmen besser verstehen, wenn wir unsere gemeinsamen Ziele kennen, dann ergibt sich daraus eine bessere Leistung bei geringerer Frustration... Wenn wir solche nüchternen Erkenntnisse mit der Bereitschaft zu fairem und kollegialem Miteinander verbinden, dann ist auch dies eine wichtige Basis für den Erfolg. Denken wir dabei daran, daß die Unternehmensleistung die Summe von vielen tausend koordinierten Einzelleistungen ist...“ Mit dem Appell an die verstärkte gemeinsame Arbeit beendete Ferdinand Beickler die Veranstaltung.



Schnappschuß von einer der vier Veranstaltungen in Rüsselsheim. Am Saalmikrofon ein Diskussionsteilnehmer.

MARKTANTEIL 21 PROZENT

Im Januar: Opel Nr. 1

Mit einem Marktanteil von 21 Prozent im Januar 1983 war unser Unternehmen die Nummer Eins bei den Personenwagen-Neuzulassungen in der Bundesrepublik Deutschland und stellte mit dem Kadett auch erneut das meistverkaufte Automobil auf dem deutschen Markt. Insgesamt wurden im Januar 33.335 neue Opel zugelassen, davon allein 15.452 Kadett, 8.964 Ascona und 7.055 Rekord. Neben dem Kadett waren auch Ascona und der neue Rekord Markenführer in ihren jeweiligen Klassen.

„EIN ERSTKLASSIGES AUTO“

Pressestimmen Senator

Nach der offiziellen Vorstellung der neuen Senator/Monza-Modelle Ende Januar erschienen in der Fach- und Tagespresse inzwischen zahlreiche Fahrberichte. Im folgenden Auszüge aus einigen der interessantesten Veröffentlichungen.

„Der Senator '83 präsentiert sich in verfeinerter Form, nicht mehr so chromgeschmückt, dafür potenter und kultivierter. Zweifellos für Daimler-Benz und BMW ein Gegner, der an Stärke und Anziehungskraft gewonnen hat...“

AUTO ZEITUNG

„Der Senator ist ein Wagen, der es von seinen Qualitäten leicht mit der kompakten Luxusklasse aus München und Stuttgart aufnehmen kann. Der teure Opel erfreut durch Handlichkeit und eine gelungene Mischung aus Sportlichkeit und Komfort... Wer aber den Kauf

„Glänzen kann der große Opel, wenn es um Fahrkomfort und Fahreigenschaften geht. Die bequemen Senator-Sessel warten dank einer verbesserten Seitenführung und einer praxisgerechteren Verstellmöglichkeit durch eine über die gesamte Sitzbreite verlaufende Griffleiste mit einem sehr guten Komfort auf.

Lobenswert ist außerdem die Art und Weise, wie die schwergewichtige Limousine Fahrbahnebenheiten ausbügelt. Hinsichtlich der Fahreigenschaften verdient sich der Senator ebenfalls gute Noten. Die Limousine läuft auch bei hohen



eines BMW 528i oder eines Mercedes in Erwägung zieht, sollte die guten Qualitäten des Opel Senator nicht vergessen...“

BUNTE

„Ich habe das am meisten unterschätzte Klasseauto Made in Germany getestet: Den Opel Senator 3,0 E in seiner neuen Form. In den Mittelgebirgsstrecken der Autobahn zwischen Kassel und Gießen fuhr ich mit dem Opel sogar Mercedes und BMW davon. Der Senator bleibt auch in besonders schnellen Kurven ehrlicher und besser kalkulierbar. Auch sonst muß sich das Top-Modell einer Marke, die sonst gutbürgerliche Alltagsware produziert, nicht verstecken... Die 5-Gang Knüppelschaltung ist tadellos, die Federung liegt genau in der Mitte zwischen komfortabel und sportlich straff... Wer nicht nach Image und Prestige bei einem Reisewagen schauen muß, bekommt ein erstklassiges Auto – das je nach Ausstattung 6.000 bis 12.000 Mark preiswerter ist als die anderen Edelenner...“

BILD

Geschwindigkeiten sauber geradeaus, und daß der Senator im Kurvengrenzbereich zum Übersteuern neigt, ist keineswegs kritisch, denn die leichtgängige und präzise arbeitende Servolenkung erleichtert eventuell notwendig werdende Kurskorrekturen...“

AUTO MOTOR SPORT

„Die Summe guter Eigenschaften, so meinen wir, ist die Addition von elegantem Design, modernem und sicherem Fahrwerk, Motoren, die überzeugen, belastbar und vor allem zuverlässig sind, und großräumigem Innenraum, gestaltet wie die gute Stube dessen, der sich ein Auto zwischen 30.000 und 40.000 DM leisten kann und will...“

MAZ

„Senator und Monza, Opels Flaggschiffe, stehen eigentlich dem Konkurrenten von BMW und Daimler wenig nach – bis auf die Verkaufstatistiken. Das soll sich jetzt bei den überarbeiteten Modellen ändern...“

HAMBURGER MORGENPOST

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



Die Jahresveranstaltung des Vorschlagswesens im Speiseraum D 1 unseres Bochumer Werkes.

20 JAHRE VORSCHLAGSWESSEN BOCHUM

Die Sieger im Abteilungswettbewerb 1982

Nach Ablauf eines Jahres ziehen Unternehmen Bilanz. Das heißt, sie stellen fest, was das Geschäftsjahr gebracht hat. Zieht man den Schlußstrich beim Vorschlagswesen, ergibt sich folgendes Bild: Das Jahr 1982 war das bisher erfolgreichste in der jungen Geschichte unseres Werkes Bochum. 24.959 Vorschläge gingen ein, das entspricht einer Beteiligung von 76,3 Prozent. Wir berichteten bereits in der letzten Ausgabe der OPEL POST kurz darüber.

Fairer Wettstreit

Seit Jahren gibt es beim Vorschlagswesen den Abteilungswettbewerb. Eine Bilanz besonderer Art, die anzeigt, welchen Rang die einzelnen Bereiche bei den Verbesserungsvorschlägen einnehmen. Nach einem Schlüssel – Ersteinsender, angenommene Vorschläge, Anzahl der Mitarbeiter einer Abteilung – wird die Rangreihe errechnet. Es sind 54 Bereiche: technische und kaufmännische Abteilungen bis hin zur Werksleitung, die zum fairen Wettstreit aufgefordert sind. Den ersten Platz errang im Jahre 1982 aus dem Bereich Produktionsvorbereitung Karosserie der Schnittbau. Platz 2 belegte die Abteilung Karosserie Gerippe- und Zusammenbauten. 3. Sieger wurde der Werkzeugbau. Die Siegerehrung fand

Anfang Februar im Speisesaal Bau D 1 statt.

Interessanter Rückblick

Gefeiert wurde an diesem Tag gleichzeitig das zwanzigjährige Bestehen des Vorschlagswesens im Werk Bochum. Eingeladen waren die Führungskräfte aller Bereiche. Auftakt der Veranstaltung bildete ein Film über den Aufbau des Werkes Saragossa. E. Eurich, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, hielt Rückschau auf die 20 Jahre Vorschlagswesen und auf das vergangene Jahr. Die ersten vorsichtigen Schritte seien 1963 getan worden. Nach achtjähriger Entwicklung habe man 1970 10.000 Vorschläge zu verzeichnen gehabt. 15 Prozent der Mitarbeiter hatten sich damals beteiligt. 1982 waren es fast 77 Prozent. Ein krönender Abschluß der 20jährigen Entwicklung des Vorschlagswesens! Viele Arbeitsabläufe konnten verbessert werden, die Arbeitssicherheit wurde erhöht, der Qualitätsstandard gesteigert und nicht zuletzt wesentliche Einsparungen erzielt. Das hat wirtschaftlichen Erfolg gebracht, aber auch zur Steigerung der Zufriedenheit beigetragen. Gespräche und Kontakte der Vorgesetzten zu ihren Mitarbeitern hätten den großen Erfolg mitbestimmt. Auch die schnellere Bearbeitung der Vorschläge habe

zum erfolgreichen Jahr '82 geführt. E. Eurich dankte für die vorbildliche Mitarbeit der Führungskräfte, nicht zuletzt auch allen Einsendern, die sich Gedanken gemacht und einen VV eingereicht haben.

Sicherung der Arbeitsplätze

Der Leiter der Bochumer Werke, W. Pihan, betonte, daß sich das Vorschlagswesen zum Wohle des Unternehmens entwickelt und somit auch zur Erhaltung und Sicherung der Arbeitsplätze wesentlich beigetragen habe. Wichtig sei in der heutigen Situation auf dem Automobilmarkt, durch eine bestmögliche Fertigung und unter Berücksichtigung eines hohen Qualitätsstandards unserer Wagen in einem konkurrenzfähigen Preisniveau auf den Markt zu bringen und somit den Absatz der Produkte zu sichern. W. Pihan: „Hierfür tragen wir alle die Verantwortung. Wir müssen alles tun, das bisher Erreichte zu verbessern. Wir müssen alle Möglichkeiten einsetzen, die uns zur Verfügung stehen. Dazu gehört in erster Linie die Mithilfe und die Unterstützung aller Mitarbeiter, die bei uns einen Arbeitsplatz gefunden haben. Denn viele Augen sehen mehr als wenige.“ Unter diesem Gesichtspunkt sollte, so W. Pihan weiter, die Arbeit im Vorschlagswesen geleistet werden. Der Werksleiter hob besonders hervor, daß die Zielsetzungen für das Jahr 1982 weit überschritten worden seien. Das liege an dem hervorragenden Teamgeist und dem beharrlichen Willen, in der Konkurrenz zu bestehen. Er forderte die Anwesenden auf, für noch kürzere Bearbeitungszeiten bei Vorschlägen zu sorgen und sich der Reduzierung des Umlaufs und der Lagerbestände verstärkt zu widmen.

„Die Qualität und die wirtschaftliche Fertigung unserer Produkte bestimmen unsere Zukunft. Um diese sicher angehen zu können, ist das Vorschlagswesen ein nicht zu ersetzendes Programm“, schloß W. Pihan seine Ausführungen. Zuvor hatte er ein Schreiben von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt zum 20jährigen Bestehen verlesen. Zum Schluß überreichte er den Siegerabteilungen Urkunde und Schild und gab Präsente an die Vorgesetzten aus, die einen guten Platz in der Rangliste des Vorschlagswesens erreicht hatten.



Die Sieger des Abteilungswettbewerbes 1982 mit Werksleiter W. Pihan (zweiter von rechts), und E. Eurich (links). 1. Sieger K.Ochler, PVK Schnittbau (Bildmitte); 2. Sieger H. Linnemann, Karosserie Gerippe- und Unterzusammenbauten (zweiter von links); 3. Sieger G. Rausch, Werkzeugbau (rechts).

Urlaub 1983

Die diesjährigen dreiwöchigen Werksferien des Werkes Bochum wurden für die Zeit vom 18. Juli bis 5. August 1983 (15 Arbeitstage) festgelegt. Dieser Termin ist mit dem Betriebsrat vereinbart worden. Für die Werkschließung im Zusammenhang mit den Weihnachtsfeiertagen und dem Jahresende 1983 müssen 3 Tage Tarifierurlaub reserviert werden. Der Zeitraum dieser Werkschließung wird zu einem späteren Termin bekanntgegeben. Falls kein Anspruch auf Tarifierurlaub besteht, ist unbezahlter Sonderurlaub zu nehmen.

Werksangehörige, deren Urlaubsanspruch im Jahre 1983 mehr als 18 Arbeitstage beträgt, können über die durch die Werksferien und den Weihnachtsurlaub nicht beanspruchten Urlaubstage unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange ab Januar 1983 verfügen.

Bei Werksangehörigen mit einem Urlaubsanspruch von weniger als 18 Arbeitstagen, die ihren Urlaub in den Werksferien nehmen müssen, werden in jedem Fall drei Tarifierurlaubstage für die Schließung des Werkes im Zusammenhang mit den Weihnachtsfeiertagen reserviert. Ist eine Beschäftigung während der Werksferien oder während des Weihnachtsurlaubes betrieblich nicht möglich, so ist unbezahlter Sonderurlaub zu nehmen.

Diejenigen Werksangehörigen, die während der Werksferien aus betrieblichen Gründen arbeiten, können ihren Urlaub vor oder nach den Werksferien – unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange und der für Weihnachten 1983 getroffenen Regelung – gemäß Urlaubsplan nehmen.

Bei einem Urlaubsanspruch von mindestens 15 Arbeitstagen sollen mindestens 10 Arbeitstage zusammenhängend genommen werden. Es wird schon jetzt darauf hingewiesen, daß Urlaub aus dem Jahre 1983 grundsätzlich bis Ende '83 einzuplanen ist. (Siehe auch den Werksanschlag.)



Privatparkplatz

Parkplatzsorgen scheint es – wie unser Bild zeigt – nicht zu geben. Für sein Stahlroß findet dieser Werksangehörige in Werksnähe wohl immer ein Plätzchen. Eine Kette um den Mast des Hinweisschildes geschlungen – und es ist sogar besonders gesichert. Das Hinweisschild könnte der Orientierung dienen. Zum Beispiel bei meterhohem Schnee... Wie es auch sei, mit einem Pkw könnte man nicht so verfahren. Der betreffende Kollege hat eben einen „Privatparkplatz“...

In wenigen Zeilen

Betriebsräte, die der IG-Metall angehören, haben kürzlich an einem Planungsseminar im IG-Metall-Bildungszentrum in Sprockhövel teilgenommen.

Am 23. Februar fand in unserem Bochumer Werk der Regionalwettbewerb „Jugend forscht/Schüler experimentieren“ statt. Ein ausführlicher Bericht in der nächsten Ausgabe.

56 Auszubildende in gewerblichen Berufen haben in den letzten Wochen vor der Industrie- und Handelskammer zu Bochum ihre Prüfung abgelegt. 3 Prüfungsteilnehmer erreichten in beiden Prüfungsteilen die Note „sehr gut“. Als Anerkennung für die gute Leistung werden sie an einer Studienfahrt nach München teilnehmen.



Eignungstest

Die Abteilung Berufsausbildung führte an zwei Samstagen im Februar Eignungstests durch. Der Ansturm auf die 145 Ausbildungsplätze war groß. 778 Jugendliche kamen, um sich testen zu lassen. In Speisesälen, Unterrichtsräumen an 5 verschiedenen Stellen wurde der Test durchgeführt. Un-

ser Bild wurde im Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt aufgenommen.

Jetzt geht es ans Auswerten, damit man den Jugendlichen, die sich um einen Ausbildungsplatz in einem gewerblichen Beruf oder als Bürogehilfin beworben haben, möglichst bald Nachricht geben kann, ob sie es geschafft haben. Der Ernst des Lebens beginnt dann am 1. September dieses Jahres.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

UMWELTSCHUTZMASSNAHMEN IN KAISERSLAUTERN

Abwasserreinigung und Abfallbeseitigung

Es gibt wohl heute kaum noch einen Industriebereich, der nicht in irgendeiner Form mit der Problematik des Umweltschutzes konfrontiert wird. Die hohen Ansprüche unserer Umweltgesetze erfordern ständig den Einsatz verbesserter Technologien mit dem Ziel, schädliche Einflüsse auf Mensch und Umwelt auf ein Minimum zu beschränken.

In diesem Zusammenhang hat die Abwasserreinigung in der Automobilindustrie einen ganz besonderen Stellenwert. Bei dem Herstellungs- und Bearbeitungsprozeß von Motoren-, Fahrwerks- und Chassisteilen fallen allein

im Werk Kaiserslautern jährlich mehr als 410.000 m³ Abwasser an, das mit Öl, gelösten Metallsalzen und anderen Schadstoffen angereichert ist. Bevor das Wasser in die städtische Kanalisation geleitet wird, müssen diese Stoffe daraus entfernt werden. Die höchstzulässigen Konzentrationen sind durch den Gesetzgeber eng begrenzt und werden von behördlichen Institutionen ständig überwacht.

Separates Kanalsystem

Um den Umweltschutz-Auflagen zu entsprechen, unterhält das Werk Kaiserslautern zwei zentrale Emulsionsspaltanlagen für das ölhaltige Abwasser und neun weitere Entgiftungs- und Neutralisationsstationen für die Behandlung von Galvanik- und Härtereibwasser. Während die letzteren aus wirtschaftlichen Gründen in unmittelbarer Nähe der Produktionsstätten liegen, führt ein separates Kanalsystem das ölhaltige Abwasser des gesamten Werkes den beiden Bohrwassertrennanlagen zu. Dort erfolgt in den Reaktionsbehältern eine chemisch-physikalische Trennung von Wasser und Öl. Während das zurückbleibende Altöl einer weiteren Nutzung zugeführt wird (Altölraffinerie, Stützfeuerung in speziellen Verbrennungsanlagen), verläßt das Wasser in gereinigtem Zustand die Anlage. Die ständige Überwachung der hochtechnisierten Verfahrenseinrichtung durch qualifiziertes Personal sichert eine gleichbleibend gute Abwasserqualität, die in allen Punkten die gesetzliche Mindestanforderung erfüllt und in den meisten sogar weit übertrifft.

Entsorgung fester Abfälle

Einen ebenso großen Aufwand nimmt die Entsorgung von festen Abfällen in Anspruch. Gleich am Entstehungsort wird eine strikte Trennung zwischen ölhaltigen und hausmüllähnlichen Industrieabfällen vorgenommen. Ein über das ganze Werk verzweigtes Sammelssystem sorgt dafür, daß die anfallenden unbrauchbaren Rückstände in speziellen Müllbehältern erfaßt und gemäß den behördlichen Bestimmungen auf entsprechende Deponien verbracht werden. Besondere Sorgfalt verwendet man auf die gefahrlose Beseitigung problematischer Produktionsrückstände, dem sogenannten Sondermüll aus Lackverarbeitung und Cyanhärterei.

Aufwendige Transporte von wertlosen Abfallmaterialien zu oftmals weit entfernten Sonderdeponien erfüllen in diesen Fällen die gesetzlichen Vorschriften. — All diese kostspieligen Maßnahmen sind sinnvoll und notwendig, um so eventuelle Schäden durch Industrieabfälle von Mensch und Umwelt fernzuhalten.

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



Blick in die Bohrwassertrennanlage. Links Mitarbeiter A. Sommerfeld bei der Durchführung einer Schlammabsetzprobe und rechts Mitarbeiter G. Klär beim Eichen der Meßsonden bzw. Auswerten der Meßergebnisse.



Mitarbeiter B. Hettesheimer beim Analysieren der Abwasserproben.



Die Mitarbeiter des Ordnungsdienstes W. Erler (links) und G. Fuhr sowie W. Simonis (im Fahrerhaus) und Fahrer M. Schröck beim Verkippen des hausmüllähnlichen Abfalls in das opeleigene Müllfahrzeug.



Unsere Sicherheitsbeauftragten

Der oder auch die Sicherheitsbeauftragte ist leicht zu erkennen: auf der Brusttasche der Arbeitskleidung trägt jeder von ihnen das auch auf der Abbildung eines Sicherheitsplakats deutlich zu erkennende Symbol der verbundenen Kettenglieder. Auch sind in der Nähe jedes Meisterpultes in unserem Werk große Tafeln angebracht, auf denen die Namen der Sicherheitsbeauftragten der betreffenden Abteilungen stehen, so daß jeder ohne Umwege Kontakt zu ihnen aufnehmen kann.

Die Sicherheitsbeauftragten haben die Aufgabe, Führungskräfte und Vorgesetzte bei ihrem Bemühen um die Arbeitssicherheit zu unterstützen, Gefahrenstellen zu ermitteln und sie den Vorgesetzten direkt zu melden. Die

Sicherheitsbeauftragten müssen sich in ihrem Bereich laufend von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen überzeugen.

Der Sicherheitsbeauftragte hat als Kollege die Aufgabe, die Mitarbeiter bei seinen wöchentlichen Rundgängen zu ihrem Nutzen auf sicherheitsgerechtes Arbeiten zu beobachten, sie zu beraten und ihnen Hinweise zu geben, damit alle ohne einen Unfall gesund nach Hause kommen.

Ohne die Unterstützung aller Mitarbeiter jedoch geht es nicht, darum der Appell an alle: Unterstützen Sie Ihren Sicherheitsbeauftragten bei seinen Bemühungen um Sicherheit am Arbeitsplatz!

EINER VON UNS

Aktiver Sportler

Bis Anfang Februar '83 war er Werkzeugmacherlehrling in unserer Werkstatt Kaiserslautern, jetzt ist er ein frischgebackener Jungfacharbeiter: Jürgen Bauer. Etwas an ihm jedoch ist ungewöhnlich: Er wurde kürzlich zum Sportler des Jahres des Landkreises Kaiserslautern vorgeschlagen, für uns ein willkommener Anlaß, über seinen Weg als Sportler zu berichten.

Im Alter von zwölf Jahren begann Jürgen Bauer (auf dem Bild vor einer Wand mit einem Teil seiner Auszeichnungen) mit dem Kanu-Rennsport auf dem Gelterswoog in Kaiserslautern-Hohenecken. 1.500 Trainingskilometer legte er in seinem Boot mit steigender Leistung in den Sommermonaten zurück. Frost und Schnee sind kein Hinderungsgrund, um auch im Winter auf Saar, Neckar oder Altrheinarmen zu trainieren. Bei diesem Einsatz bleiben Erfolge natürlich nicht aus. Ein fünfter Platz bei den Süddeutschen Meisterschaften in Wiesbaden im Jahre 1976 war der Beginn einer Serie von Rheinland-Pfalz-Meistertiteln, Siegen und guten Plazierungen.

Seine stärkste Disziplin ist der Einerkajak über 6.000 Meter. In dieser Klasse errang Jürgen Bauer je einen dritten, vierten und fünften Platz bei den Süddeutschen Meisterschaften der letzten drei Jahre. Bei den Deutschen Meisterschaften in Köln 1982 errang er den neunten Platz über 6.000 Meter und Platz 13 im Gesamtklassement über 500 Meter. In seinem Verein wuchs er zum Schlagmann des Vierers der Herrenklasse heran. Allein 1982 führte er die von ihm gesteuerten Boote zu 14 Siegen und zehn zweiten



Plätzen. Jetzt im Winter bereitet er sich mit Waldläufen und Hanteltraining auf die neue Saison vor. Aber auch mit seinem eisüberzogenem Boot sieht man ihn zur Zeit auf dem Wasser.

Dem „frischgebackenen“ Facharbeiter wünschen wir für seine berufliche und sportliche Laufbahn noch recht viele Erfolge — und natürlich, daß er unser „Sportler des Jahres“ wird.



Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

VERSETZUNGEN IN ANDERE BEREICHE

Neues Umschulungsprogramm erleichtert die Einarbeitung...

Innerbetriebliche Umstrukturierungen sind angesichts der ständig wechselnden Marktsituation nicht zu vermeiden, zumal es aus verständlichen Gründen nicht möglich ist, große Stückzahlen einfach im voraus auf Halde zu produzieren. Das bedeutet, daß von Fall zu Fall einzelne Mitarbeiter oder ganze Gruppen vorübergehend umgesetzt werden müssen, wenn die Auftragseingänge dies erfordern. Zu diesem Thema gehört auch die endgültige Versetzung in andere Bereiche, wenn Automations- oder Rationalisierungsmaßnahmen dies notwendig machen. In diesem Zusammenhang muß erneut betont werden, daß es in der modernen Industriegesellschaft keine Garantie gibt, einen altvertrauten Arbeitsplatz ständig zu behalten. Die sich stets wandelnden Verhältnisse und neue Fertigungs-Technologien haben zur Folge, daß ein Mitarbeiter während seines Berufslebens auch einmal andere Aufgaben wahrnehmen muß, vielleicht sogar mehrmals. Das heißt: Aufgaben- und Verantwortungsbereiche können wechseln, das gilt für jede Ebene im Unternehmen und für jeden Mitarbeiter. Jeder kann davon betroffen werden. Um die Auswirkungen von Versetzungen für die Betroffenen zu mildern, hat das Unternehmen vor einiger Zeit ein Umschulungs- und Weiterbildungsprogramm eingeführt, das die Flexibilität des betroffenen Mitarbeiters erhöht.

Wichtig bei diesem Programm ist, daß es nicht nur das Vermitteln notwendiger technischer Fertigkeiten umfaßt, sondern auch die menschliche Seite berücksichtigt, die es dem versetzten Kollegen möglich macht, sich rasch und gut in seine neue Arbeitsumgebung einzuleben. Übrigens: Angelernt wurde schon immer, wenn bei uns neue Kollegen ans Band kamen. Die Stammkräfte zeigten den Neulingen, wie sie ihre Arbeit verrichten müssen. Dieses System funktionierte in der Regel recht gut und hatte sich im Laufe der Jahre eingespielt.

Starke Strukturveränderungen des Personals (unter anderem schwindender Anteil von Facharbeitern, verstärkter Einsatz von meist ausländischen Arbeitskräften), zunehmend wählerischer werdende Autokäufer, verbunden mit der Notwendigkeit einer sehr umfangreichen Modellpalette mit den verschiedensten Ausstattungsvarianten bedingen auch verstärkte Anstrengungen beim Anlernen neuer beziehungsweise versetzter Mitarbeiter. Die bisherige Anlernmethode erwies sich inzwischen im Hinblick auf diese Forderungen als ein nicht mehr wirksames Verfahren.



Mitarbeiter O. Yilmaz (links) beim Einüben der Türschloß-Montage am Rekord unter Anleitung seines „Paten“ E. Süner (Mitte). Rechts Obermeister A. Riga.



Eine Gruppe von Mitarbeitern bei der theoretischen Unterweisung. An der Schautafel Anlernmeister K. Mathes.



Mit Unterstützung von Meister W. Schnur (rechts) erlernt Mitarbeiter R. Krüger das Punktschweißen an der Vordersäule.



„Pate“ G. Bach (rechts) demonstriert Mitarbeiter R. Rotzeck die richtige Handhaltung beim Schleifen einer Rohkarosserie. Im Hintergrund Anlernmeister Th. Wagner.

Anlernen muß konsequent, zielgerichtet und systematisch vorgenommen werden – und es muß – wie gesagt auch die persönliche Seite berücksichtigen.

Rasche Eingewöhnung

Dem neuen Mitarbeiter in einem Arbeitsbereich muß geholfen werden, sich möglichst schnell in die Arbeitsumgebung einzuleben. Dazu gehört auch, ihm Kantine, Umkleieräume, Spinde und Raucherräume zu zeigen, ihm einen Überblick über den Gesamtanlauf am Band zu geben, wenn er daran beschäftigt wird, ihn seinem Meister und Obermeister vorzustellen, kurz, ihm alles das zu zeigen und zu erklären, was ihm die Eingewöhnung an seinen neuen Arbeitsplatz und in die neue Arbeitsgruppe erleichtert. Das systematische Anlernverfahren, wie es jetzt bei uns durchgeführt und in diesem Bericht am Beispiel des Rüsselsheimer K 40 dargestellt wird, erfüllt damit zwei Forderungen noch besser als bisher: gründliches und Qualitätsarbeit beachtendes Erlernen der Operationen und rasche Eingewöhnung in die neue Arbeitsumgebung.

Zwei Ausbildungsphasen

Das systematische Anlernen gliedert sich in zwei Phasen: Einmal die Ausbildung am „ruhenden Objekt“ in der Anlernwerkstatt und die Ausbildung an der Linie unter Produktionsbedingungen. Beide Ausbildungsphasen werden vom Anlernmeister und vom Paten betreut. Der Anlernmeister bereitet die Lehrmittel und Lehrpläne vor, er schult die Paten und koordiniert ihren Einsatz, wirkt mit bei der Beurteilung der Anzulernenden und führt am Ende des Anlernens eine Erfolgskontrolle durch. Der Anlernmeister trägt zusammen mit dem Linienmeister die Verantwortung für die zielorientierte Durchführung des Trainings. Selbstverständlich muß er für diese Aufgaben

ein guter Fachmann auf seinem Gebiet sein und gleichzeitig pädagogisches Geschick mitbringen. Und noch etwas ist dabei von Bedeutung: Die Anlernmeister sind für ihre Tätigkeit freigestellt und können sich den Anzulernenden voll widmen.

Menschliche Betreuung

Der Pate übernimmt die menschliche und fachliche Betreuung des Anzulernenden. Er zeigt ihm, wie er seine Arbeit am geschicktesten ausführt, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften. Handelt es sich um schwierige Operationen, so zeigt der Pate dem Anzulernenden zunächst in der Anlernwerkstatt am „ruhenden Objekt“, wie die Arbeit verrichtet werden soll. Dort, losgelöst vom Bandtakt, wird die Operation solange in Ruhe geübt, bis der neue Mitarbeiter diese sicher beherrscht. Danach wird dieselbe Operation, wieder unter Mithilfe des Paten, am Band unter Produktionsbedingungen geübt.

Auch hier wird solange eine Operation vor- und nachgemacht, bis sie „sitzt“. Der Pate steht dabei dem Anzulernenden als Ansprechpartner in fachlichen und persönlichen Belangen jederzeit zur Verfügung.

Auch ausländische Paten

Soll der Anzulernende eine verhältnismäßig einfache Operation erlernen, so findet das Anlernen direkt am Band unter Mithilfe eines Paten statt. Die Paten, die die neuen Kollegen während ihrer Einweisungszeit betreuen, sind erfahrene Produktionsleute, die die anzulernenden Operationen voll beherrschen und Interesse an Ausbildungstätigkeiten haben. Ein besonderes Anliegen ist es dabei, auch ausländische Kollegen als Paten zum Anlernen ihrer Landsleute einzusetzen. Zur Vor- und Nachbereitung des Anlernens an der Linie und in den Anlernwerkstätten

wird künftig das Erlernen schwieriger Operationen auch mit Video-Aufzeichnungen unterstützt.

Vier Anlernwerkstätten

Bisher wurden im Werk Rüsselsheim 226 Paten für ihre Tätigkeit geschult. Die Linienmeister wurden ebenfalls über das Anlernsystem informiert. Im Karosseriewerk (K 40), als dem personalintensivsten Fertigungsbereich, sind vier Anlernwerkstätten eingerichtet worden, die jeweils von einem Anlernmeister betreut werden. Bei einem Gespräch über das Anlernverfahren betonten sie, daß es auf die menschliche Seite besonders ankomme, und allein schon die Tatsache, daß die Anzulernenden Gelegenheit haben, schwierige Operationen zunächst einmal am „ruhenden Objekt“ zu lernen, gebe ihnen viel Sicherheit für eine Arbeitsausführung der gleichen Arbeit unter Bandbedingungen. Allerdings gibt es noch einige Anlaufprobleme, die jedoch mehr organisatorischer Natur sind und von denen zu hoffen ist, daß sie bald beseitigt sein werden.

Allgemein begrüßt

Abschließend kann gesagt werden: Die Einführung des systematischen Anlernens muß sich, wie alles neue, natürlich erst noch bewähren. Das bedeutet, daß das Bewußtsein für Ziele, Methoden und Vorteile des Verfahrens bei Mitarbeitern und Vorgesetzten wächst und die Möglichkeiten des Anlernens in den Anlernwerkstätten und in der Linie voll genutzt werden. Trotz der angedeuteten Probleme bei der Einführung des systematischen Anlernens kann heute schon gesagt werden, daß Anzulernende, Kollegen, Vorgesetzte und Betriebsräte dieses neue Verfahren begrüßen. G.P./M.Be.

EINE GUTE IDEE

Geänderter Abstandhalter

Unsachgemäße Behandlung unserer lackierten Karosserien kann zu teuren Reparaturen führen. Um diese innerhalb der Lackiererei zu vermeiden, werden die Türen durch Abstandhalter von den Türrahmen abgestellt. Bei den Ascona-Hintertüren wurden die Abstandhalter häufig mit dem Unterteil in eine Öffnung des Türgerippes gesteckt. Dadurch war der Abstandhalter unwirksam; die Türen schlugen beim Durchlaufen der Lackkabinen am Radbogen an und führten zu Beschädigungen der Lackschicht.

Werner Zöllner, Meister in der Lackiererei, wurde durch die häufigen Reparaturen aufmerksam und schlug vor am Abstandhalter ein Stück Material anzuschweißen, um ein falsches Einstecken zu verhindern. Das Bild zeigt ihn mit einem geänderten Abstandhalter. Für seine gute Idee erhielt er selbstverständlich eine Prämie. Fr.



PORTRAIT

Dienstältester in der „Fernsehbütt“

Ein millionenfaches Fernsehpublikum kennt den Flörsheimer Jochen Kunz (58) als einen brillanten Büttenredner, der seit der 1. Fernsehübertragung „Mainz bleibt Mainz“ mit Ausnahme von 1978 immer dabei gewesen ist und damit unter den Rednern des Mainzer Karnevals den Rekord hält. Glanzlichter seiner Auftritte waren unter anderem „Der eingebilddete Kranke“ und „Der Dorfschullehrer“. Am 11. Februar '83 sprach er im Fernsehen als „Kleiner Mann“ vielen von uns aus dem Herzen und erhielt dafür viel Applaus.

Im Rüsselsheimer Werk ist Jochen Kunz Hauptbetriebsleiter der Zentralwerkstätten I und Vorgesetzter von 2.000 Mitarbeitern. Seine verantwortungsvolle Tätigkeit in unserem Unternehmen nimmt ihn voll in Anspruch und führt dazu, daß er berufliche und freizeitliche Aktivitäten streng unterscheidet.

Jochen Kunz sieht sich nicht als unbekümmerter Fassenachter, er ist Karnevalist: ein Büttenredner. Sein Metier ist der literarische Karneval, der seinen Ursprung in der Eigenart der Mainzer findet. Für seine Büttenreden sucht er vorwiegend nach Themen aus dem sozialen oder gesellschaftspolitischen Bereich; er beschreibt oder umschreibt die allgemeine Politik, kurz: er interpretiert sie im Sinne eines Hofnarren. Das kritische Wort ist angebracht, darf



aber nicht verletzend sein. Jochen Kunz will mit seinen Vorträgen ein breites Publikum ansprechen, politisch ausgewogen sein und möglichst allen Seiten gerecht werden. Eine Büttenrede muß seiner Meinung nach Niveau, Geist und Witz haben.

Der energisch und dynamisch wirkende Jochen Kunz ist Optimist mit Herz und Humor. Bereits 1947 stand er das erste Mal in der Flörsheimer, 1957 in der Kasteler Bütt. Auch Ehefrau Anneliese sowie seine Tochter und die beiden Söhne sind aktive Karnevalisten. In seinem Flörsheimer Karnevalsverein, dessen Vorsitzender sein Sohn Hans-Joachim ist, widmet sich Jochen Kunz insbesondere dem Nachwuchs und unterstützt ihn mit Rat und Tat.

Aufhören? Oft, wenn der Streß im Karneval besonders groß wird, heißt es, das war das letzte Mal. Doch schon wenig später, bestärkt durch persönliche Gespräche und eine große Anzahl von Zuschriften aus dem In- und Ausland mit durchweg positiven Äußerungen, ist er auf der Suche nach Themen für die nächste Saison. Wir hoffen, daß es noch viele Jahre so bleibt und freuen uns auf Jochen Kunz und seine Büttenrede 1984! M.K.



KONZERTPLAN 1983

Die Opel-Musiker kommen...

Der musikalische Botschafter unseres Unternehmens, das beliebte Werksorchester unter Leitung von Vinzenz Christ (Bild), hat sich auch in diesem Jahr wieder viel vorgenommen. Zwei Jubilärfeste in der Mainzer Rheingold-Halle, Kerb und City-Fest in Rüsselsheim sowie der Hestentag in Lauterbach sind besondere Höhepunkte genau wie der Auftakt der Konzertsaison am 19. April in der Rüsselsheimer Stadthalle unter dem Motto „Mit Musik geht alles besser“.

Aber auch bei den beliebten Heimatortkonzerten im Einzugsgebiet der Mitarbeiter werden wieder viele tausend Musikfreunde begeistert sein. 1983 musizieren die 45 Opel-Musiker in Ingelheim, Erzhausen, Hattersheim, Gräfenhausen, Ober-Olm, Mainz, Rüsselsheim-Königstädten und Nauheim. Mit beliebten Melodien und Märschen werden dabei musikalische Brücken geschlagen vom Rüsselsheimer Werk zu den Heimatgemeinden und ihren Bewohnern.

AUSZUBILDENDE VERABSCHIEDET

Fast 95 Prozent haben bestanden

Freude und Anerkennung klangen aus der Begrüßungsansprache von Georg Ehlers, Leiter Berufsausbildung, anlässlich der Verabschiedung von 107 jungen Fachkräften, die im Februar mit Erfolg ihre Ausbildung im Werk Rüsselsheim abgeschlossen haben. Die überdurchschnittlich guten Leistungen der Absolventen seien Beweis dafür, daß das ständige Engagement, ob bei Auszubildenden oder Ausbildern, die beste Garantie für den Erfolg darstelle.

Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, überbrachte die Glückwünsche der Geschäftsleitung. Er wies besonders auf die Bedeutung der Ausbildung zur Vorbereitung auf den Umgang mit neuen Technologien hin, die in Zukunft auch zu neuen Facharbeiter-Berufsbildern führen werde.

Auch Rolf Petry, Betriebsrat und Vorstand des Bildungsausschusses, gratulierte den frischgebackenen Fachkräften zur erfolgreich abgelegten Prüfung.

Er betonte, daß die jungen Leute in einer schwierigen Zeit in das Berufsleben eintreten würden, dennoch hätten sie mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung eine gute Grundlage, auch wenn sie nicht alle gleich in ihrem erlernten Beruf tätig sein könnten.

An der Prüfung hatten 113 Auszubildende teilgenommen, 86 aus dem gewerblich-technischen und 27 aus dem kaufmännischen Bereich; fast 95 Prozent davon haben bestanden. Ein Prüfling, Anke Fries (DV-Kaufmann), schloß sogar mit der Traumnote 1/1 ab; als Anerkennungspräsent erhielt sie von der Firma eine mehrtägige Reise nach München.

Zum Abschluß der Feier gratulierte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlottfeldt und überreichte Buchpräsentate an die übrigen acht besten Absolventen des Jahrganges.



Die besten Azubis erhielten aus der Hand von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlottfeldt ein Buchpräsent, auf dem Bild Petra Hebel (Datenverarbeitungskaufmann). Daneben Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, rechts hinten Georg Ehlers, Leiter Berufsausbildung.

Musiker gesucht

Unser Werksorchester sucht immer wieder einmal Mitarbeiter, die ein Blas- bzw. Holzinstrument perfekt beherrschen und notensicher sind. Im Augenblick wird vor allem ein Klarinetist und ein Posaunist gesucht. (Kontaktaufnahme bitte bei Mitarbeiter Jakob Schultheis, BME, Telefon 2783.)



MOBILES UNGETÜM Schwergewichtige Angelegenheit

Von Zeit zu Zeit taucht auch in unserem Werk ein „mobiles Ungetüm“ auf, um schwergewichtige Lasten in die Höhe zu hieven: einer der beiden größten Autokrane der Welt. (Der zweite wurde vor kurzer Zeit in England in Dienst gestellt.)

Bei uns in Rüsselsheim ging es kürzlich darum, einen defekten Transformator vom Dach des Baues E 23 an der Bahnlinie herab- und einen neuen im Austausch wieder hochzuheben, eine schwergewichtige Angelegenheit, die nur von den Spezialisten einer Spezialfirma gemeistert werden kann.

Der bei diesem Einsatz verwendete Teleskopkran, der zerlegt auf Spezial-Tiefhladern transportiert werden muß, wird erst an Ort und Stelle montiert. Allein der Ausleger mißt in ausgefahrenem Zustand 130 m und hat ein Gewicht von 50 t. Lasten bis zu 400 t können mit ihm gehoben werden.

Eingesetzt werden diese „mobilen Ungetüme“ hauptsächlich in der Industrie, um schwere Teile aus Anlagen heraus- oder hineinzuhoben, und zwar dort, wo aus Platz- und Zeitgründen auf die Montage eines konventionellen Krans verzichtet werden muß, wie zum Beispiel in dem oben geschilderten Fall.

Gleitzeitversuch wurde verlängert

Der Gleitzeitversuch in den Bereichen Zentralplanung und Technische Zentralabteilungen wird wegen der Prüfung eines neuen Systems bis zum 31. Dezember '83 verlängert. Die zahlreichen Einzelheiten dazu sind den grünen Werksanschlüssen beziehungsweise den internen Bekanntmachungen zu entnehmen.

BEHINDERTE Kennzeichnungs- pflicht...?

Mitunter wird verlangt, Menschen mit schweren Behinderungen, die ja in die gesamte Arbeitswelt eingegliedert sind, mit Armbinden, Abzeichen oder ähnlichen Merkmalen zu kennzeichnen, beispielsweise die Träger von Herzschrittmachern, schwer Zuckerkranken, die zum Koma neigen, Amputierte, oder ernstlich Herz- und Kreislaufgeschädigte, um nur einige Gruppen zu nennen, die besonderer Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme ihrer Umgebung bedürfen.

Hier erhebt sich sofort die Frage, wo anfangen, wo aufhören und: sollte es auf freiwilliger Basis geschehen oder sollte in diesen Fällen eine Kennzeichnungspflicht eingeführt werden? Nun, letzteres gibt es nicht, es erscheint psychologisch auch nicht ratsam, die ohnehin schon Geschädigten noch durch äußere Merkmale zu „kennzeichnen“. Außerdem ist zu beachten, daß einer allgemeinen Kennzeichnung dieses Personenkreises die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes entgegenstehen. Sie könnte also nur auf freiwilliger Basis mit ausdrücklichem Einverständnis jedes einzelnen erfolgen.

Wer indes glaubt, seine Behinderung seiner Umgebung deutlich machen zu müssen, muß Eigeninitiative entwickeln, wie es zum Beispiel Blinde oder Taube tun (weiße Stöcke, gelbe Armbinden). In diesem Zusammenhang muß noch auf die Sonderregelung in unserem Unternehmen für Schwerbehinderte hingewiesen werden, die, um dem Trubel an den Portalen zu entgehen, fünf Minuten vor Schichtende abstecken beziehungsweise ihren Arbeitsplatz verlassen können, ebenfalls auf den internen Bus-Verkehr für Schwerbehinderte.

Wichtig vor allem ist, daß die Betroffenen ihre Umgebung auf Behinderungen oder Leiden aufmerksam machen, damit entsprechende Vorsicht walten gelassen wird und im Falle eines Falles jeder weiß, was zu tun ist. Auch sollte der Gesundheitspaß immer bei sich getragen werden, damit Unbeteiligte oder herbeigerufenen Sanitätspersonal beziehungsweise Ärzte sofort wissen, um welche Krankheit es sich handelt. -a-

OPEL POST

35. Jahrgang — März 1983

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.

Personalmeldungen

40



Willibald Hörl
Instandh. Chassis I
28.3. 1983

Unsere Jubilare

25

Rüsselsheim

1.3. 1983
Günther Aufleger
Lohnbuchhaltung
Werner Büßer
MPK-FtgMat, Disp.
Herbert Gebhardt
Versicherungen
Günter Mauer
PEK-Fahrz. Elektrik
Hans Smollich
Produktkosten
3.3. 1983
Ludwig Disser
PEK-Getr. u. Antr.
Gerhard Leim
Masch. Rep. u. Einr.

5.3. 1983
Engelbert Kaufmann
PEK-Versuchsbau
10.3. 1983
Karl-Wilhelm Bender
Design
Otto Brumm
Teilelager
Heinrich Deußner
Motorenbau M 55
Wilh. Firnhaber
PEK-Karosserie
12.3. 1983
Fritz Keim
Instandh. Kar. Bau
15.3. 1983
Erwin Thurein
Design

17.3. 1983

Ernst Bauermann
PEK-Motorenentw.
Walter Böttcher
MPK-Materialabt.
Siegfried Döll
Gesenkbau
Erh. Eschenfelder
Diesel-Einzelt. Kdd Ftg
Lothar Rückner
PEK-Stückl. u. Fr. Gaben
Ludwig Weirauch
PEK-Motorenentw.
Christoph Worf
Instandh. Schmiede
Hans-Georg Wuttke
Werksl. Saragossa

20.3. 1983

Werner Waldstädt
Polsterei
24.3. 1983
Joachim Mucha
PEK-Dauerversuche
Werner Schmitt
Instandh. Chassis II
Friedrich Velten
Gesenkbau
25.3. 1983
Georg Gläser
MPK-Transportabt.
26.3. 1983
Georg Gollan
MPK-Transportabt.

Bochum

18.3. 1983
Andreas Meser
MPK-Materialabt.
10.3. 1983
Alfred Schütz
Zeitverrechnung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ahmet Bacanlı, Kar. Fertigmontage II
geb. 2.1.31 gest. 26.12.83
Johannes Geyler, Produktkosten
geb. 30.12.24 gest. 20.1.83
Georg Walther, Werksanlagen
geb. 22.10.38 gest. 26.1.83
Karl-Heinz Becker, Beschädigteneinsatz
geb. 26.10.46 gest. 27.1.83
Marko Vranesovic, Preßwerk
geb. 4.4.31 gest. 27.1.83
Mohamed Bougnich, Wagenendmontage
geb. 2.1.47 gest. 28.1.83
Martin Hahn, Beschädigteneinsatz
geb. 7.8.25 gest. 28.1.83
Hans Sommer, Ausschußverwertung
geb. 12.5.23 gest. 29.1.83
Kurt Reinhold, Wagenendmontage
geb. 22.12.29 gest. 31.1.83
Emil Barth, Instandh. Preßwerk
geb. 17.4.36 gest. 4.2.83
Vicente Gonzalez-Gonzalez, Kar. Ftgmontage
geb. 26.1.25 gest. 7.2.83
Gerhard Linnert, Instandh. Kar. Bau
geb. 17.10.38 gest. 10.2.83
Willi Grab, Oberflächenveredlung
geb. 7.10.27 gest. 13.2.83
Rafael Romero-Barrera, Kar. Fertigmontage I
geb. 4.11.31 gest. 14.2.83

Werk Bochum

Gerhard Gast, Qual. Kontr. u. Insp.
geb. 11.7.38 gest. 4.1.83
Emil Kroll, MPK-Materialabt.
geb. 31.1.26 gest. 10.1.83
Wilhelm Pasing, MPK-Prod. Steuerung
geb. 4.1.33 gest. 14.1.83
Hanifi Saylam, Vorderachse
geb. 1.3.47 gest. 20.1.83
Horst Kawelis, Werksanlagen
geb. 30.5.33 gest. 24.1.83
Horst Brandstätter, MPK-Transportabt.
geb. 24.11.31 gest. 3.2.83

Werk Kaiserslautern

Hans-Georg Mühlenberg, Inspektion
geb. 16.9.23 gest. 29.1.83
Hermann König, Produktion
geb. 6.4.50 gest. 7.2.83



Bald ist wieder Umbereifungszeit

Der Frühling naht. Bald ist Umbereifungszeit. Dann kommen die Winterreifen vom Auto, und Sommerreifen werden montiert. Es lohnt sich nämlich nicht, mit Winterreifen im Frühjahr oder Sommer zu fahren. Infolge höherer thermischer Belastung durch schnelleres Fahren verschleißt der Laufflächengummi rasch bis zur kritischen 4 Millimeter Profiltiefe,



Schlaf zaubert keine Promille weg!

Wer sich nach einer feuchtfröhlichen Feier nur ein paar Stunden Schlaf gönnt, um dann mit dem Auto zur Arbeit zu fahren, riskiert seinen Führerschein! Denn trotz der Schlafpause wird der Blutalkoholwert in aller Regel noch weit über der 0,8 Promille-Grenze, in vielen Fällen über 1,3 Promille, liegen.

Deshalb wird an die Kraftfahrer appelliert, nach einer „feuchten“ Feier einen Tag lang dem Lenkrad fernzubleiben und stattdessen öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Wenige Stunden Schlaf genügen nicht, einen vorhandenen hohen Promille-Spiegel entschei-

dend herabzusetzen. Wissenschaftliche Untersuchungen haben nämlich ergeben, daß sich nach Trinken der Blutalkoholgehalt pro Stunde nur um etwa 0,10 bis 0,15 Promille verringert.

Wer nach einer Feier mit mehr als zwei Promille nach Hause zurückkehrt, braucht also fast 24 Stunden, bis er wieder vollkommen nüchtern ist. Einen Wert von über zwei Promille erreicht ein normalgewichtiger Mann von etwa 70 Kilo aber bereits nach einigen Gläsern Bier und einer Flasche Wein. Also selbst dann, wenn er nichts „Hochprozentiges“ trinkt!

In diesem Zusammenhang wird auch vor sogenannten Geheimmitteln gewarnt, von denen immer wieder die Mär umgeht, sie könnten den Abbau der Promille beschleunigen. Ob Tees, Öle oder Wundertropfen — alle diese „Promille-Killer“ haben sich als wirkungslos erwiesen. Sie wiegen den Autofahrer unter Umständen nur in falscher Sicherheit — mit bösen Folgen. Vorsicht ist übrigens auch bei Einnahme von Schmerztabletten oder Aufputzmitteln geboten: Durch sie kann die Wirkung vorhandenen Restalkohols verstärkt und die Fahrtauglichkeit zusätzlich herabgemindert werden.

OPEL-INITIATIVE FÜR SCHULANFÄNGER

Sicherheits-Schulranzen

Neue Opel-Initiative auf dem Sektor Schulweg-Sicherheit: Das Unternehmen bietet im Rahmen seines Zubehör-Programms in diesem Frühjahr in limitierter Auflage einen zweckmäßigen Sicherheitsranzen für Schulanfänger an, der vor allem durch seine Tragfreundlichkeit, seine Sicherheitsdetails und die komplette Ausstattung überzeugen kann.

Der Ranzen namens „Poncho“, der exklusiv bei allen Opel-Vertragshändlern zu haben ist, enthält nicht nur so praktische Utensilien wie Verbandszeug, Regencape und Extrabeutel für das Turnzeug, er beugt auch durch spezielle, unter orthopädischen Gesichtspunkten gestaltete Polsterung des Rückenteils Haltungsschäden vor.

Außerdem entspricht er durch seine Farbgebung aktuellen Sicherheitsvorstellungen. Trotz dieses ungewöhnlichen Aufwandes ist der Opel-Ranzen nicht teuer als eine konventionelle Schultasche. Er kostet 69,50 Mark (unverbindliche Preisempfehlung).

Für Opel ist das Engagement in Sachen Sicherheit für das Schulkind nicht neu. So hat das Unternehmen in den letzten Jahren mit erheblichem materiellen und ideellen Aufwand Verkehrswacht-Projekte, schulische Verkehrserziehung und die Plakataktion „Schulanfänger — Verkehrsanfänger“ gefördert.

Die Entwicklung des Opel-Sicherheits-Schulranzens mit dem Namen „Poncho“ konzentrierte sich auf Sicherheit, optimalen Verletzungsschutz und Schutz vor Haltungsschäden. In ständiger Beratung durch den bekannten Münchener Orthopäden Dr. Dieter Göbel entstand eine Schultasche, deren Rückenteil durch eine spezielle Polsterung unter medizinisch-orthopädischen Gesichtspunkten der Anatomie des Kindes im Grundschulalter angepaßt ist.

Ein weiteres weiches Polster an der Oberkante der Schultasche dient als Nackenschutz, das Verletzungsrisiko bei einem Unfall wird reduziert. Auch in diesem Punkt fand der neue Ranzen



die Anerkennung des namhaften Automobil-Sicherheitsexperten Professor Dr. Max Danner. Neu sind aber auch vielfältige, getrennt untergebrachte Extras, so etwa ein Erste-Hilfe-Set mit Pflastern und Verbandszeug, ein Regencape, ein abnehmbarer Turnsack sowie auch Brustbeutel und Mäppchen für Pausenbrote.

Ein SOS-Paß enthält wichtige Daten wie Blutgruppe, Paßfoto, Wohn- und Schuladresse, Telefonnummern. Der Sicherheit auf dem Schulweg dienen auch reflektierende Leucht-Signalstreifen an den Tragriemen, gelbe Signalfarbe an Seiten- und Rückenflächen, Katzenaugen auf den Schnappschlössern und ein umlaufender Signalstreifen in Leuchtfarbe.

Idee, Konzeption und Design des Ranzens stammen von dem Münchener Leder-Designer Michael Pfeiffer (MP Promota GmbH). Als Vater eines schulpflichtigen Kindes und als Profi auf dem Gebiet der Gestaltung von Taschen unterschiedlichster Art ging Pfeiffer daran, in rund anderthalbjähriger Entwicklungszeit einen neuen Ranzen zu konzipieren. Seine Prototypen ließ er von Sicherheitsexperten prüfen und von Schulkindern in der Praxis benutzen. In spezielle Tests schaltete sich Pfeiffer dabei auch persönlich ein:

Den Opel „Poncho“ überprüfte er beispielsweise auf Wasserdichtigkeit, indem er sich selbst, mit dem Schulranzen auf dem Rücken, unter die heimische Brause stellte.

dann ist er als Winterreifen nichts mehr wert.

Gut beraten ist, wer die Winterreifen rechtzeitig demontiert, rundum prüft, ob sie im harten Wintereinsatz Schaden genommen haben und kennzeichnet, damit sie im nächsten Winter

wieder an der richtigen Stelle rollen. Natürlich sind die Reifen zu reinigen und zu trocknen, bevor sie geschützt vor grellem Neon- oder Sonnenlicht im kühlen Lagerraum verstaut werden. Der kritische Blick auf die Sommerbereifung genügt nicht. Vor der Montage ist auch die Profiltiefe zu messen.

Weniger als zwei Millimeter darf der Gummispeck nicht haben, wenn gute Haftung auch auf nassem Asphalt gegeben sein soll. Wer auf Nummer Sicher gehen will, läßt die Räder auswuchten, bevor sie am Auto angebracht werden. Und der Luftdruck muß selbstverständlich auch stimmen.

DER ASCONA 400

Das erfolgreichste Rallyefahrzeug 1982

Der Ascona 400, der 1980 im internationalen Rallyesport debütierte, war im Vorjahr dank seiner Zuverlässigkeit das erfolgreichste Rallyefahrzeug auf der internationalen Rallyebühne. 85 Gesamtsiege wurden 1982 auf Opel Ascona-Wettbewerbsversionen gewonnen. Im einzelnen gab es folgende Titel: Rallye-Weltmeisterschaft (Fahrerwertung), Röhr/Geistdörfer – Rallye-Vizeweltmeisterschaft (Markenwertung) – Rallye-Europameisterschaft, Tony Fassina – Rallye-Vizeeuropameisterschaft, Jimmy McRae – Englische Rallyemeisterschaft, Jimmy McRae – Schweizer Rallyemeisterschaft, Jean Pierre Balmer – Dänische Rallyemeisterschaft, Jens Ole Kristiansen – Österreichische Rallyemeisterschaft, Gerhard Kalnay – Deutsche Rallye-Trophäe Weber/Berg.

Unter der laufenden Nummer 26 des 115 Seiten dicken Service-Plans des Opel Rallye-Teams zur Rallye Monte Carlo 1983 steht nüchtern: „Großer Check, Hinterachswechsel, Benzin auf 60 Liter!“ – Reparaturen und Arbeiten, für die jede Fachwerkstatt einen kompletten Arbeitstag einkalkulieren würde. So viel Zeit haben die Fahrer bei der „Monte“ natürlich nicht, bei ihnen geht es um Minuten. Eile ist oberstes Gebot!

In der Service-Zone

Die Fahrzeuge sind in eine der Service-Zonen eingebogen. Karl-Heinz Goldstein, Opels Rallye-Techniker vor Ort, gibt mit unauffälliger Stimme Anweisungen. Er ist für die Betreuung der Einsatzautos zuständig. Die Mechaniker des Teams haben inzwischen mit der Arbeit begonnen. Der routinemäßige Hinterachswechsel (eine Vorsichtsmaßnahme), die genaue Durchsicht der Rallye-Wagen, Reifenwechsel und Betanken sind in kaum 20 Minuten abgeschlossen, und obendrein finden flinke Hände noch Zeit, die Autos zu putzen. Friedel Meuer, der eben noch jede Bewegung der Mechaniker konzentriert verfolgte, steht schon wieder wie unbeteiligt in einer kleinen Gruppe und plaudert mit einigen Journalisten, die das Geschehen hinter den Kulissen interessiert beobachten. Er fungiert normalerweise als Werkstattleiter unserer Rallye-Schmiede, gehörte schon zum „Team der ersten Stunde“ und hat an der „Rallye-Front“ eine Art Vorarbeiter-Funktion.

Dann wird „Benzin“ geredet

Herbert Fabian gönnt sich nach getaner Arbeit einen Schluck aus der Wasserflasche. Er ist seit 1963 bei Opel, war Testfahrer und Mechaniker der Versuchsabteilung, ehe er 1973 zusammen mit Helle Bein und Friedel Meuer die Sportabteilung gründen half. Er gilt als der geschickteste „Allrounder“ unter den Mechanikern und ist in der Lage, vom Auspuff bis zum Motor absolut jedes technische Problem zu lösen. Auch Bernhard Zech, Hinterachs-Spezialist und wie Fabian universell einsetzbar, ist von Anfang an dabei. Neben diesen Routiniers gibt es noch 12 Mechaniker, die mit ihren geschickten Händen bereitstehen, sobald Rallye-Service angesagt ist. Wenn sie nach bis zu 30 Stunden Schrauberei bei Wind und Wetter ohne größere Schlafpause ins Hotel kommen, sind sie meist so aufgedreht, daß sie noch lange Zeit zusammensitzen und „Benzin“ reden.

Ersatzteile und Reifen

Mobilität erhält diese „Opel-Armada der guten Geister“, wie sie einmal genannt wurde, durch zwölf Service-Wagen, die alle mit einer Fülle von Ersatzteilen und Werkzeugen beladen sind. Rallye-Einsatzleiter Jochen Berger: „In jedem unserer Service-Autos liegt, natürlich zerlegt, ein kompletter Wagen. Darüber hinaus sind noch vier Reifentransporter für uns im Einsatz. Vom grobstolligen M+S-Reifen bis zum ultraschnellen Slick-Reifen versorgen sie die Wagen



Mit Vollgas in die Kurve, ein immer wieder faszinierendes Schauspiel für die Zuschauer am Rande der Strecke, wie hier bei der „Monte“ an einer Spitzkehre in den französischen Alpen. Die Fahrer indes steuern der nächsten Service-Zone entgegen, wo sie von den Männern des Rothmans-Opel-Service-Teams erwartet werden, von denen unsere Bericht handelt.

HINTER DEN KULISSEN EINER RALLYE

Vom harten Einsatz des Service-Teams

In früheren Ausgaben der OPEL POST haben wir häufig über die Erfolge unserer Rallye-Fahrer berichtet. Diesmal werfen wir einmal einen Blick hinter die Kulissen einer Rallye, beleuchten die Arbeit der Servicetruppe, der Einsatzgruppe, die unsere Piloten bei den Rallye-Einsätzen rund um den Globus betreut. So wäre Walter Röhrls Weltmeisterschaft ohne die tatkräftige Unterstützung dieser Mechaniker nicht möglich gewesen, wie er selbst immer wieder betonte. Bei einer der letzten Rallyes, der „Monte“, hat Wolfgang Inhester, seit einiger Zeit für die Betreuung der Sportpresse in unserer Presseabteilung verantwortlich, das Team begleitet und Notizen sowie Aufnahmen für die OPEL POST gemacht.

mit dem notwendigen „schwarzen Gold“ des Motorsports... – Alle Service- und Reifen-Leute folgen permanent der Rallye-Route und stehen pünktlich auf die Minute an den vorher festgelegten Service-Punkten, die sich direkt vor und unmittelbar nach jeder Sonderprüfung befinden. Routinearbeiten wie Reifenwechsel oder Betanken zählen ebenso zu ihren Aufgaben wie Reparaturen, die sich im harten Rallyegeschäft nicht immer vermeiden lassen.

Wichtig: die „Eisspäher“

Wenn eine Rallye, wie in unserem Falle die „Monte“ oder die kürzlich stattgefundene Schweden-Rallye, in



Guter Rat von „Eisspäher“ Per Eklund (links), der den Straßenzustand mit Hilfe von Kürzeln in den Aufschrieb für Ari Vatanen eingearbeitet hat.

der kalten Jahreszeit auf dem Programm steht, gehören auch die sogenannten „Eisspäher“ zum Opel-Team.

Nach dem Aufschrieb der Rallyefahrer wird jede Sonderprüfung etwa drei bis vier Stunden vor dem Start von ihnen abgefahren. Mit Hilfe festgelegter Kürzel wird dabei der Straßenzustand (Schnee, Eis, Schnee- oder Eisreste, nasse Passagen usw.) exakt in den Aufschrieb eingearbeitet. Bei weiteren zwei oder drei Kontrollfahrten werden diese Aufzeichnungen perfektioniert.

Anschließend erwarten die „Eisspäher“ die Rallyefahrer am Start der Sonderprüfung, übergeben die „Eisnoten“ und sprechen eine Reifenempfehlung aus.

Soweit einige Notizen aus dem Tagebuch unseres Mitarbeiters Wolfgang Inhester. Alle zusammen würden Seiten füllen. Doch schon diese wenigen Impressionen beleuchten sehr deutlich die Geschehnisse am Rande der Pisten und dokumentieren, daß für den Job

des Rallye-Mechanikers nur ganze Kerle geeignet sind, ohne deren harten Einsatz die Fahrer keine Chancen für Erfolge hätten.



Er ist immer dabei: Opels Rallye-Techniker vor Ort, Karl-Heinz Goldstein; er ist für die praktische Betreuung der Einsatzautos zuständig.



Vorprogrammierter Aufenthalt am Servicepunkt: Routinemäßiger Hinterachswechsel, Reifenwechsel, komplette Durchsicht des Wagens sowie Betanken stehen auf dem Plan. Geschwindigkeit ist keine Hexerei für die Spezialisten der Servicetruppe – nach knapp 20 Minuten kann der Wagen wieder auf die Piste geschickt werden.



VV-JAHRESVERANSTALTUNG

„Wir dürfen nie zufrieden mit dem Geleisteten sein...“

Die Bedeutung des Vorschlagswesens im Unternehmen wurde schon äußerlich sichtbar durch den großen Teilnehmerkreis, der Anfang März der Einladung zu der gewissermaßen zentralen Jahresveranstaltung '82 des Vorschlagswesens gefolgt war, die im großen Speisesaal der PEK in Rüsselsheim stattfand. Generaldirektor, Vorstandsmitglieder, die Werksleiter aus Bochum und Kaiserslautern, Führungskräfte aus den drei Werken und der Niederlassung Berlin, Betriebsräte, Prüfer und besonders aktive Einsender zählten zu den Gästen, die von Albert Wilmes, Leiter Vorschlagswesen Rüsselsheim, begrüßt wurden. Eröffnet wurde die Veranstaltung mit einer Ansprache von Generaldirektor Ferdinand Beickler, der Vorträge von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt und Klaus Rieger, Leiter Zentralplanung, folgten. Sein Grundsatzreferat hatte zum Thema: „Die Zentralplanung – ihre Sicht des Vorschlagswesens und neuer Technologien“. Interessant auch der im Anschluß gezeigte Film über den Aufbau und die neuen technischen Fertigungseinrichtungen im Werk Saragossa. Danach ehrte der Generaldirektor die Sieger des Abteilungswettbewerbes, und Gerhard Noß, Leiter Personal- und Sozialabteilung Rüsselsheim, zeichnete besonders aktive Mitarbeiter aus, die für ihren Einsatz ein Präsent erhielten.

Der Generaldirektor sagte in seiner Ansprache, auch durch die Ideen unserer Mitarbeiter sei die Wettbewerbsfähigkeit unserer Fahrzeuge erhöht worden, und zwar unabhängig davon, ob es sich dabei um eine Verbesserung der Qualität, des technischen Niveaus oder um eine Verringerung der Herstellungskosten handele. Es sei gewiß kein Zufall, daß unser jüngstes Produkt, der Corsa, ebenso wie vorher der Kadett und Ascona, kurz nach seinem Erscheinen schon eine so wichtige Auszeichnung wie das „Goldene Lenkrad“ gewonnen habe. Ebenso wenig sei es kein Zufall, daß das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft in Frankfurt unserer Firma zum wiederholten Male die Silbermedaille als höchste Auszeichnung für das beste VV-Ergebnis in der Automobilindustrie verliehen habe.

Aufgeschlossene Mitarbeiter

Ferdinand Beickler führte unter anderem weiter aus: „Ich sehe einen besonderen Wert des Vorschlagswesens darin, daß es neben der Produktion von guten und kostensparenden Einzelergebnissen stets an die Intelligenz aller Mitarbeiter appelliert und an ihre Bereitschaft, sich zu engagieren, mit nachzudenken und mitzuhelfen, damit wir als Unternehmen hellwach und wettbewerbsfähig bleiben. Guten Mutes kann man in dieser Beziehung durchaus sein, denn unser jährlich durchgeführter Wettbewerb macht deutlich, wie groß der Wille und die

Aufgeschlossenheit der Mitarbeiter sind, sich über die eigene Aufgabe hinaus für die Unternehmensziele einzusetzen!“

Qualitativ hochwertige Ideen

Dr. Walter Schlotfeldt ging unter anderem auf die Verkaufserfolge des letzten Jahres ein, mit ein Beweis dafür, daß es Opel gelungen sei, sich auf die durch Ölkrise und andere Ereignisse verursachte, veränderte Bedarfssituation einzustellen. Es gelte, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten; das Vorschlagswesen trage wesentlich dazu bei. „Das



Der am Schluß des Berichtes erwähnte „Super-Tüftler“ Rudi Schmitz (rechts) hat 1.100 Vorschläge gemacht und für 20 angenommene Ideen Prämien von fast DM 90.000,- erhalten. Mit ihm freut sich Albert Wilmes.

NEBENSTEHEND: Unser Erinnerungsfoto zeigt die Sieger des Abteilungswettbewerbes nach der Ehrung durch den Generaldirektor: Von links 1. Sieger Klaus-Uwe Wohlfeil, Industrial Engineering, 2. Sieger Dieter Röthel, Instandhaltung Preßwerk, Ferdinand Beickler, 3. Sieger Heinz Lehmann, Instandhaltung Karosseriebau K 40 und Schweißtechnik, sowie Albert Wilmes, Leiter des Vorschlagswesens Rüsselsheim.

Auffinden von Schwachstellen und das Aufzeigen von entsprechenden kosten-senkenden Lösungen erspart uns in vielen Bereichen Bearbeitungskapazitäten, die ohne das Vorschlagswesen zur Bewältigung der gestellten Arbeiten notwendig wären.“ Dabei gehe es vor allem um qualitativ hochwertige Vorschläge. Dr. Schlotfeldt sprach auch einige noch in der Diskussion befindliche vorgesehene Neuerungen beim Vorschlagswesen an.

Nicht ausgeschöpfte Potentiale

Der Leiter der Zentralplanung, Klaus Rieger, hielt das oben erwähnte sehr ausführliche Grundsatzreferat der Veranstaltung, wobei er hauptsächlich auf den technologischen Wandel in den 80er und 90er Jahren und seine Auswirkungen auf das Vorschlagswesen einging. Am Schluß seines Referates sagte er: „Neue Technologien und das Vorschlagswesen schließen sich gegenseitig nicht aus. Daß es heute neue Wege gibt, ein fortschrittliches Produkt in neue Fertigungstechnologien umzusetzen, stellt sicher keinen einschränkenden Faktor für die Zukunft des Vorschlagswesens dar. Wohl ergeben sich teilweise neue Möglichkeiten, Schwerpunkte verschieben sich, während andere nur eine Veränderung ihrer heutigen Akzente erfahren. Über das hinaus was wir heute im Vorschlagswesen leisten, bestehen noch ungeahnte und nicht ausgeschöpfte Potentiale zur Verfügung...“

Alles in Frage stellen

„Der moderne Stand der Personenwagenproduktion und der Ausblick in die Zukunft sind sehr beeindruckend“, so K. Rieger weiter, „wir müssen innovationsfreudig sein, nie zufrieden mit dem Geleisteten und alles in Frage stellen. Auch wenn etwas nach landläufiger Meinung gut läuft, muß man nach Verbesserungen Ausschau halten, denn nur dieses bringt langfristig Sicherheit. Die Mitwirkung unserer Mitarbeiter an diesem Prozeß durch das Vorschlagswesen war in der Vergangenheit genauso wie heute ein wichtiges Instrument zur Verbesserung unserer Wirtschaftlichkeit. Und dieses Instrument brauchen wir auch in der Zukunft mehr denn je.“

Stetige positive Entwicklung.

Ein eindrucksvolle Bestandsaufnahme des Vorschlagswesens im Unternehmen und in den einzelnen Werken gab danach Albert Wilmes. (Die meisten von ihm genannten Zahlen, Daten und Fakten waren bereits in einem Vorabdruck in der letzten Ausgabe der OPEL POST veröffentlicht.) Technische und organisatorische Fragen beziehungsweise geplante Änderungen sowie Hinweise auf in nächster Zeit vorgesehene Sonderaktionen beim Vorschlagswesen, die A. Wilmes noch erwähnte, leiteten über zur Siegerehrung im Abteilungswettbewerb, die der Generaldirektor vornahm. (Siehe Bild oben.) Abschließend ging Gerhard Noß auf die stetige positive Entwicklung des Vorschlagswesens ein; nicht nur die Einsendungen, auch die Prämiensummen hätten sich erhöht. Der Ideenreichtum unserer Mitarbeiter sei groß; die Tatsache, daß ein Drittel aller Vorschläge zur Durchführung käme, sei ein schlagender Beweis dafür. Gerhard Noß ehrte dann die Mitarbei-

Premiere für Kadett GTE und Rekord CD

OPEL IN GENÈVE

Das sportliche Kompaktmodell Kadett GTE sowie die Komfortlimousine Rekord CD waren die wichtigsten Neuheiten, die das Unternehmen auf dem 53. Genfer Automobilsalon vom 10. bis zum 20. März im Rahmen seiner gesamten Produkt-Palette ausstellte. Ausstellungspremiere in der Schweiz hatte außerdem der Corsa, nach dessen Einführung wir nun alle wesentlichen Marktsegmente abdecken.

Die Firma verfügt derzeit unter den deutschen beziehungsweise den großen europäischen Produzenten über das jüngste Modellangebot.

Solider Optimismus

Das Unternehmen, das 1982 in der Schweiz den ersten Platz in der Zulassungs-Hitliste eroberte und im gleichen Jahr in der Bundesrepublik als einziger Großserienhersteller seine Verkäufe steigern konnte (siehe Seite 1) erwartet sowohl vom Kadett GTE als auch vom Rekord CD zusätzliche Impulse, nachdem

schon der bisherige Auftragseingang zu solidem Optimismus Anlaß gibt.

Der Rekord CD

Den Kadett GTE, den sportlichen Sprinter, haben wir bereits in der letzten Ausgabe vorgestellt. Die neue Variante des Rekord, der CD, wendet sich an Käufer, die ausgeprägten Komfort in einer geräumigen und vor allem wirtschaftlichen Limousine suchen. Zur Serienausstattung des CD zählen unter anderem Servolenkung, Lederlenkrad, zentrale Türverriegelung, Sitzhöhenverstellung für den Fahrer, ein elektrisch einstell- und heizbarer Außenspiegel, Bordcomputer und besonders elegante Bezugsstoffe im Innenraum. Geliefert wird der Komfort-Rekord ausschließlich mit dem wirtschaftlichen Zweiliter-Einspritztriebwerk (110 PS/81 kW) und Fünfganggetriebe (wahlweise Automatik). Die Spitze beträgt 187 km/h. (Werksangehörigenpreise für beide Modelle auf den Werksanschlägen.)

ter, die sich um das Vorschlagswesen besonders verdient gemacht haben und überreichte ihnen als Anerkennung ein Geschenk.

Ein „Super-Tüftler“

Zu den Gästen der Veranstaltung zählte auch Rudi Schmitz (63), PEK-Versuchsabteilung, der Ende Februar in den Ruhestand getreten ist. Unser – inzwischen ehemalige – Mitarbeiter zählte zu den ideenreichsten Werksangehörigen der letzten Jahre. Ständig

hat dieser „Super-Tüftler“ mitgedacht und es bis zu seinem Ausscheiden jetzt auf mehr als 1.100 Vorschläge gebracht. Für zwanzig angenommene Ideen erhielt er im Laufe der Zeit eine Gesamtpremiensumme von knapp DM 90.000,-. Wie er uns sagte, ein nicht unerhebliches Zubrot zu seiner Rente, das hauptsächlich in seine Reisekasse fließen soll. Jetzt, im Ruhestand, will er sich die Welt ansehen, ein Vergnügen, das er sich redlich verdient hat.



Bischof Hengsbach in Bochum

Ruhrbischof Dr. Franz Hengsbach besuchte Anfang März unsere Bochumer Werke zu einem Gedankenaustausch mit der Geschäftsleitung. Im Mittelpunkt dieses Treffens, an dem außer dem Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Beickler auch die Vorstandsmitglieder Hans-Wilhelm Gäb und Dr. Walter Schlotfeldt sowie Werksleiter Walter Pihan teilnahmen, standen Gespräche über die Situation der deutschen Automobilindustrie unter besonderer Berücksichtigung unseres Unternehmens.

Das Besuchsprogramm beinhaltete außerdem einen Rundgang durch die Endmontage und die neue Lehrwerkstatt. In der Begleitung des Bischofs befanden sich zahlreiche weitere kirchliche Würdenträger aus dem gesamten Ruhrgebiet.

Auf unserem Bild oben Ruhrbischof Dr. Franz Hengsbach im Gespräch mit Generaldirektor Ferdinand Beickler,

Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäb und dem Leiter der Bochumer Werke, Walter Pihan (links).

Auszeichnung für den Ascona

Zum „Auto des Jahres 1982“ ist unser Ascona jetzt in Jugoslawien gewählt worden. Eine Journalisten-Jury plazierte diese erfolgreiche Frontantriebs-Limousine vor dem Renault 9 TL und dem Talbot Samba. Der Ascona ist bereits das zweite Opel-Modell, das die vom Verbrauchermagazin „Halo“ jährlich durchgeführte Wahl gewann: 1976 hieß der Sieger „Kadett“.



MIT KIND UND KEGEL

17.000 bei der Produktschau

Mit Kind und Kegel kamen die Mitarbeiter zur Produktschau in den drei Werken: vom 17. bis 20. Februar in Rüsselsheim, am 26. und 27. Februar in Bochum und am 12. und 13. März in Kaiserslautern. Rund 17.000 Besucher, darunter natürlich auch Freunde und Bekannte der Werksangehörigen, wurden in den drei Opel-Städten gezählt, die ein superbreites Angebot für alle Wünsche präsentiert bekamen: vom Kompaktwagen bis zur geräumigen Reiselimousine, vom Corsa bis zum Senator/Monza, vom 1-Liter bis zum 3-Liter, dazu Aggregate, Motorschnittmodelle und ein reichbestückter Verkaufsshop des Bereiches Teile und Zubehör.

Das Bild oben wurde bei der Ausstellung in Bochum gemacht, die Aufnahme rechts in Rüsselsheim; sie zeigt Mitarbeiterin Ingrid Thalheimer beim „Probesitzen“. Sie wollte sich davon überzeugen, was die Presse nach Vorstellung des Corsa im vergangenen Herbst über unseren Jüngsten schrieb: „Außen ein Mini, innen ein Maxi“. „Stimmt“, meinte die langbeinige Kollegin, „das Platzangebot ist überzeugend.“ Was will man mehr.



RALLYE-TALENTFÖRDERUNG

Opel setzt auf den Nachwuchs

Die Deutsche Automobil-Rallye-meisterschaft 1983, die traditionell mit der Sachs-Winterrallye vom 25. bis 27. Februar 1983 (Startort war Bad Harzburg) begann, steht bei uns ganz im Zeichen der Nachwuchsförderung. Denn als einziges Bundesdeutsches Automobilwerk engagiert sich unsere Firma seit Jahren in der Rallye-Weltmeisterschaft ebenso wie in der Talentförderung und im Breitensport auf nationaler Ebene.

Das vom zweifachen deutschen Rallye-meister Reinhard Hainbach geleitete Deutsche Opel Team, das seit 1980 das Werk bei nationalen Wettbewerben vertritt, konzentriert sich in dieser Saison ganz auf den Neufahrer Erwin Weber, der nach seinen bisher gezeigten Leistungen als das hoffnungsvollste Rallye-Talent in der Bundesrepublik



Die Fahrer des deutschen Rallye-Teams '83: Erwin Weber (rechts) und sein Beifahrer Günter Wanger. Bei der im Bericht erwähnten Sachs-Winterrallye Ende Februar kamensie auf Rang drei.

gilt. (Siehe auch OPEL POST 11/'82.) Neben den zehn Läufen zur Deutschen Rallyemeisterschaft arbeitet unsere Sportbetreuung derzeit für Erwin Weber auch ein Auslandsprogramm aus, um ihn schrittweise für den internationalen Spitzenrallyesport aufzubauen.

ARI VATANEN

Sein Weg zum Rallye-Profi

Für sportlich interessierte Leser hier ein kurzes Portrait unseres neuen Spitzenfahrers im Rothmans Opel-Rallye-Team: Ari Vatanen.

Die Lehrzeit war lang und hart: Ari Vatanen hatte sich den Ruf eines „Auto-Killers“ eingehandelt. Bis 1981 schüttelte man den Kopf, wenn der Name Vatanen fiel. Nein, ein potentieller Sieger war das nicht. Viel zu oft war Vatanen bis dahin ausgefallen, und viel zu oft aus eigenem Verschulden. Nur die Rallye-Insider aber glaubten trotz allem an den aufgehenden Stern des jungen Finnen. Überhaupt: Finne zu sein ist im Rallyesport bereits ein Gütesiegel. Den Wendepunkt vom „wilden Finnen“ zum erfolgreichen Rallyeprofi markierte seine Einberufung zum Militär im Jahre 1980.

Ari Vatanen heute: „Die Soldatenzeit hat mir unheimlich viel gebracht. Ich habe gelernt, das Leben durch eine



Der Finne Ari Vatanen, 30, (rechts), Rallye-Weltmeister 1981, und sein englischer Beifahrer Terry Harryman, 44, starten 1983 bei sieben WM-Läufen als Top-Mannschaft des Rothmans-Opel-Rallye-Teams. (Siehe auch Seite 9.)

andere Brille zu sehen.“ Finnen sind, so Vatanen, normalerweise sehr sture, egoistische Leute von Natur aus. Das Schlüsselerlebnis des Ari Vatanen: Eine militärische Übung bei minus 25

Wechsel in unserem Vorstand

Mit Wirkung vom 1. April 1983 wird Vorstandsmitglied und Exekutivdirektor, Fertigung und Zusammenbau, Pkw Europa, Clifford J. Vaughan, die Funktion des Generaldirektors der General Motors do Brasil, S.A., übernehmen. Der Verwaltungsrat der General Motors Corporation hat ihn gleichzeitig zum GM-Vizepräsidenten bestellt. (Über seinen Nachfolger berichten wir in der nächsten Ausgabe der Werkzeitung.)

OPEL AUF PLATZ ZWEI

Der Kraftfahrzeug-Bestand in der Bundesrepublik

Vor einiger Zeit hat das Kraftfahrtbundesamt eine Statistik des Bestandes der Personen- und Kombiwagen in der Bundesrepublik veröffentlicht. Diese Übersicht ist nach dem Stichtag vom 1. Juli 1982 erstellt und gegliedert in Fabrikate, Typen und verschiedene Gruppen der Fahrzeughalter. Es ist recht aufschlußreich, diese Statistik ein wenig zu durchleuchten.

Der Gesamtbestand der genannten Fahrzeug-Kategorie am 1. Juli 1982 betrug 24.105.000 Einheiten. Davon waren 22.177.000 reine Personewagen und 1.928.000 Kombiwagen. Auf 23 Personenwagen entfallen demnach zwei Kombiwagen. 23 Marken teilen sich in 23.721.000 Fahrzeuge. Dabei sind alle Fabrikate genannt, die in der Bundesrepublik mit mindestens 50.000 Autos registriert sind. Der Rest ist unter „Sonstige“ erfaßt.

21,5 Prozent Ausländer

Immerhin: 5.187.000 Automobile, also 21,5 Prozent sind ausländischer Herkunft. Am stärksten sind die Franzosen mit 9,7 Prozent oder 2.346.000 Wagen vertreten. Ihnen folgen die Italiener mit 1.017.000 Einheiten (4,2 Prozent). Außer den nicht einzeln genannten „Sonstigen“ sind Wagen aus den Vereinigten Staaten mit 51.000 Stück am wenigsten anzutreffen. Den größten Anteil am Gesamtbestand hat mit 24,9 Prozent Volkswagen, gefolgt von unserer Firma mit 19,4 Prozent. Daf, Lada und Talbot liegen

mit je 0,2 Prozent an der letzten Stelle (außer „Sonstige“). Die am häufigsten vorkommende Importmarke ist Renault mit 4,8 Prozent; das zahlenmäßig schwächste deutsche Fabrikat ist Porsche mit 0,3 Prozent.

Der „Damenanteil“

15,4 Prozent, nämlich 3.712.000 Personen- und Kombiwagen, sind auf weibliche Fahrzeughalter zugelassen. Der „Damenanteil“ ist aber ständig am Steigen. Ein Jahr vor dieser Erhebung lag er bei 15 Prozent. Immerhin sind im ersten Halbjahr 1982 bereits 42 Prozent aller Fahrerlaubnisse der Klasse drei Frauen erteilt worden. Bei den Fahrzeughaltern wird zwischen Unternehmen und Privatpersonen unterschieden. Zu „Unternehmen“ zählen im Sinne dieser Statistik auch Selbständige, Gebietskörperschaften und Sozialversicherung sowie Organisationen ohne Erwerbscharakter. Danach sind 17,3 Prozent der Personen- und Kombiwagen auf Unternehmen zugelassen, 82,7 Prozent sind also Privatautos.

Grad mit Übernachtung im Zelt statt im komfortablem Nobel-Hotel. Vatanen: „Uplötzlich wird dir da klar, wie sehr du auf andere angewiesen bist und andere auf dich. Alles was du tust, betrifft die Gemeinschaft.“

Diese Erkenntnis setzte Vatanen ab sofort um auf den Rallyesport und sein Team. Und der Erfolg stellte sich ein: 1981 gewann der damals 29jährige die Rallye-Weltmeisterschaft. Den Menschen Vatanen prägen heute mehr denn je seine Frau Rita und das Familienleben. Kein Geheimnis macht er aus seiner Religiosität. Vatanen ist überzeugter Christ und spricht auch offen darüber.

Wer Ari näher kennenlernt, wird bald feststellen, daß er eine faszinierende Ausstrahlung hat. Als Rallye-Pilot ist er ohnehin schon Weltklasse. Erfreulich zu wissen, daß es in dem mittlerweile äußerst professionellen Rallye-

geschäft Persönlichkeiten gibt, die im Privatleben wie im Sport als Vorbilder gelten können. Und hier noch ein paar Daten, die dieses Portrait abrunden: Ari Vatanen wurde am 27. April 1952 in Joensuu, Finnland, geboren. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder. Britischer Meister war er 1976 und 1980, Weltmeister 1981. Insgesamt gehen sechs WM-Siege auf sein Konto. W.I.

Mehr Azubis

Zunächst sollten in diesem Jahr genauso viele Lehrstellen zur Verfügung gestellt werden wie 1982. (Siehe Ausgabe 1/2 '83.) Inzwischen hat die Geschäftsleitung beschlossen, die Anzahl der Ausbildungsplätze um 5 Prozent zu erhöhen.

JUGEND FORSCHT Landessieger

Wieder ein Erfolg für drei unserer Rüsselsheimer Azubis: Beim Landeswettbewerb „Jugend forscht“ in der Sparte Arbeitswelt wurden Rainer Herbert, Stefan Flörsheimer und Rüdiger Wlach (von links) mit einem automatisch verstellbaren Schleifbockenschlag Anfang März Hessische Landessieger und nehmen damit am Bundeswettbewerb im Mai teil. Wir drücken Ihnen die Daumen. Auf die Idee, diese Verbesserung an einem Schleifbock anzubringen, kamen die drei Azubis während ihrer praktischen Ausbildung in der Lehrwerkstatt. Laut Sicherheitsbestimmungen muß der Abstand vom Anschlag zur Schleifscheibe 1 bis 3 Millimeter betragen. In der Praxis bedeutete das, daß er jedesmal von Hand mit Schlüssel und Bandmaß eingestellt

werden mußte. Neben der Arbeitserleichterung trägt diese Idee dazu bei, die Arbeitssicherheit zu erhöhen.



PEK: KFZ-TECHNIK

Das Opel-5-Gang-Getriebe-Programm (2)

Im ersten Teil des Berichts über die verschiedenen 5-Gang-Getriebe in der Beilage zur Ausgabe 1/2 '83 wurden hauptsächlich Wirkungsweise und Fragen der Wirtschaftlichkeit behandelt. Im zweiten Teil soll hauptsächlich über technische Einzelheiten des 5-Gang-Getriebes informiert werden. Ein anspruchsvoller Beitrag für technisch interessierte Leser im Rahmen unserer PEK-Serie.

Wie in dem ersten Artikel bereits geschildert, basiert das F10-5 Getriebe auf dem F10-4. Es wurde versucht, möglichst viele Teile dieses 5-Gang-Getriebes zu übernehmen, um das neue Getriebe so preisgünstig wie nur möglich auf dem Markt anbieten zu können. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen, daß vom 1. bis zum 4. Gang beide Getriebe gleich sind. Selbstverständlich war es notwendig, den Zahnradblock (Getriebe-Eingangswelle) und die Hauptwelle (Getriebe-Ausgangswelle) für die Aufnahme des 5. Ganges zu verlängern. Die geschaffenen Fertigungseinrichtungen erlauben es dennoch, die entsprechenden Teile beider Getriebe auf denselben Transfermaschinen herzustellen. Daß die Übersetzungen der Gänge 1 bis 4 hierbei gleich gehalten werden mußten, versteht sich von selbst.

SERVICEFREUNDLICHKEIT

Das Differential ist natürlich identisch. Und bei Konstruktionsbeginn war klar, daß das Getriebegehäuse ohne jede Änderung übernommen werden muß. Dies war leicht zu verwirklichen, da bei der Entwicklung des 4-Gang-Getriebes bereits an eine mögliche 5-Gang Variante gedacht wurde. Da

das Lagerschild nun nicht mehr den Getriebeabschluß bildet, mußte dieses zwangsläufig ein Neuteil werden. Aber auch dieses Teil wird auf derselben Transfermaschine hergestellt wie das 4-Gang-Lagerschild. Den Getriebeabschluß bildet ein Deckel aus Aluminium-Druckguß. Damit sich der an das 4-Gang-Getriebe gewöhnte Fahrer nach dem Kauf eines 5-Gang-Getriebes nicht umstellen muß, wurde die bekannte H-Schaltung lediglich um eine weitere Schaltgasse für den 5. Gang ergänzt. Die inzwischen zur Selbstverständlichkeit gewordene Servicefreundlichkeit der Opel Getriebe hinsichtlich Austausch der Kupplung, Entnahme des kompletten Zahnradsatzes und Entnahme des Differentials ist natürlich auch bei diesem Getriebe gegeben.

Das F16-5 GETRIEBE

Bei der Entwicklung des F16-5 Getriebes (Abbildung 3) galten die gleichen Grundsätze. Im Gegensatz zum F10-5 konnten der Zahnradblock und die Gangräder für den 1. bis 4. Gang zum F16-4 Getriebe nicht gleich gehalten werden. Der Grund liegt darin, daß der Einbauraum im Fahrzeug begrenzt ist. Daher durfte eine bestimmte Baulänge

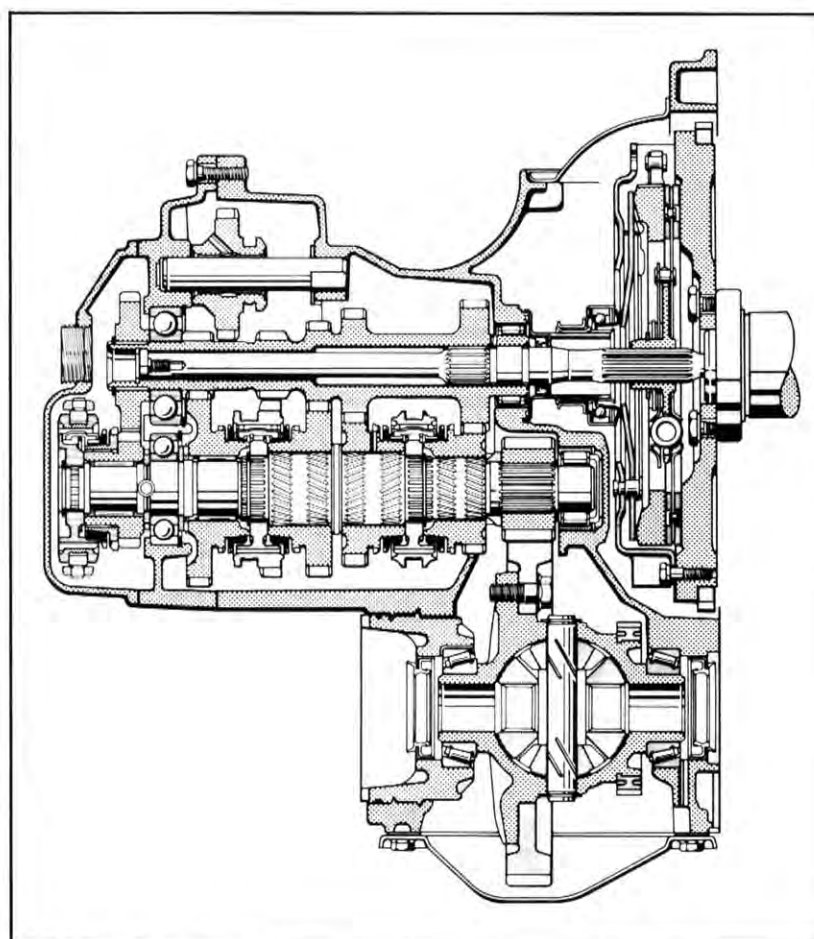


Abbildung 2: F10-5 Getriebe.

nicht überschritten werden. Das war nur durch den Einsatz eines zweiteiligen Zahnradblocks und zweiteiliger Gangräder möglich. Die jeweils zusammengehörenden Teile werden nach der Bearbeitung zusammengepreßt und warm verstemmt. Außerdem wurden die Schaltwege getriebeintern verkürzt, wodurch die Baulänge des Getriebes innerhalb des festgesetzten Limits blieb. Im übrigen gelten die für das F10-5 gemachten Ausführungen. Obwohl das F10-5 Getriebe und das F16-5 Getriebe in verschiedenen Werken gefertigt werden, sind beinahe alle Schaltteile für die 5 Gänge beider Getriebe identisch gestaltet worden und daher austauschbar. So konnte einmal mehr zur Servicefreundlichkeit, zum „Dienst am Kunden“, beigetragen werden. Auch in der mittleren und oberen Wagenklasse (Rekord, Senator/Monza) war Opel nicht untätig, wie der folgende Abschnitt zeigt.

GETRIEBEMODELL 265

Im Senator/Monza wird ein 5-Gang-Getriebe verwendet, dessen 5. Gang als Spar- und Schongang ausgelegt ist und eine Reduzierung der Motordrehzahl um ca. 19 Prozent bringt. Die übrigen Gangübersetzungen entsprechen denen eines 4-Gang-Getriebes. Wie der steigende Anteil der 5-Gang-Getriebe in den verkauften Wagen beweist, werden auch in dieser Wagenklasse die günstigen Auswirkungen der reduzierten Motordrehzahl auf Benzinverbrauch und Geräuschkomfort geschätzt. Das Getriebe wird von einem namhaften deutschen Getriebehersteller bezogen.

Nachdem es an die Einbauverhältnisse im Senator/Monza angepaßt worden war und eine umfangreiche Prüfstands- und Wagenerprobung durchlaufen hatte, konnte das Getriebe Ende 1979 in die Serie einfließen. Ein besonderes Detail des Getriebes ist der synchronisierte Rückwärtsgang, der ein schnelles, geräuschloses Einlegen ermöglicht. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß das gleiche Getriebe, jedoch mit einer sportlichen Übersetzungsvariante, im erfolgreichen Ascona/Manta 400 seinen Dienst tut.

GETRIEBEMODELL 240

Auch für Manta und Rekord wird seit kurzem, zum Teil serienmäßig oder auf Wunsch, ein 5-Gang-Getriebe geliefert. Dieses Getriebemodell 240 (Abbildung 4) ist eine völlig neue Konstruktion,

bei der keine Rücksicht auf eine 4-Gang Variante und bestehende Fertigungseinrichtungen genommen werden mußte. Angestrebt war eine möglichst steife Gehäuse- und Radsatzkonstruktion in Verbindung mit einer gewichtsparenden Bauweise. Dazu tragen bei: Die nur zweiteilige Leichtmetallgehäuseausführung mit integriertem Kupplungsgehäuse, die Leichtmetallschaltgabeln und die überwiegend aus Blechteilen bestehende äußere Schaltung des Getriebes. Zur Verbesserung des Schaltkomforts wurde ein kurzer Schaltweg gewählt; alle Gänge, auch der Rückwärtsgang, sind synchronisiert, alle Schalträder sind nadelgelagert.

Durch den 5. Gang dieses Getriebes wird die Motordrehzahl ebenfalls um etwa 19 Prozent im Vergleich zum 4. Gang reduziert. Wie schon für die Wagen der Frontantriebsbaureihen beschrieben, wurde auch für die Heckantriebswagen ein Schaltbild gewählt, das sich vom Schaltbild des 4-Gang-Getriebes nur durch den rechts vorn zusätzlich angeordneten 5. Gang unterscheidet. Die 5. Gang-Schaltebene ist über eine leichte Sperre erreichbar. Die beschriebenen Vorteile der 5-Gang-Getriebe kommen natürlich nur zur Geltung, wenn der 5. Gang häufig benutzt wird.

A.T./H.B.

Abbildung 3: F16-5 Getriebe.

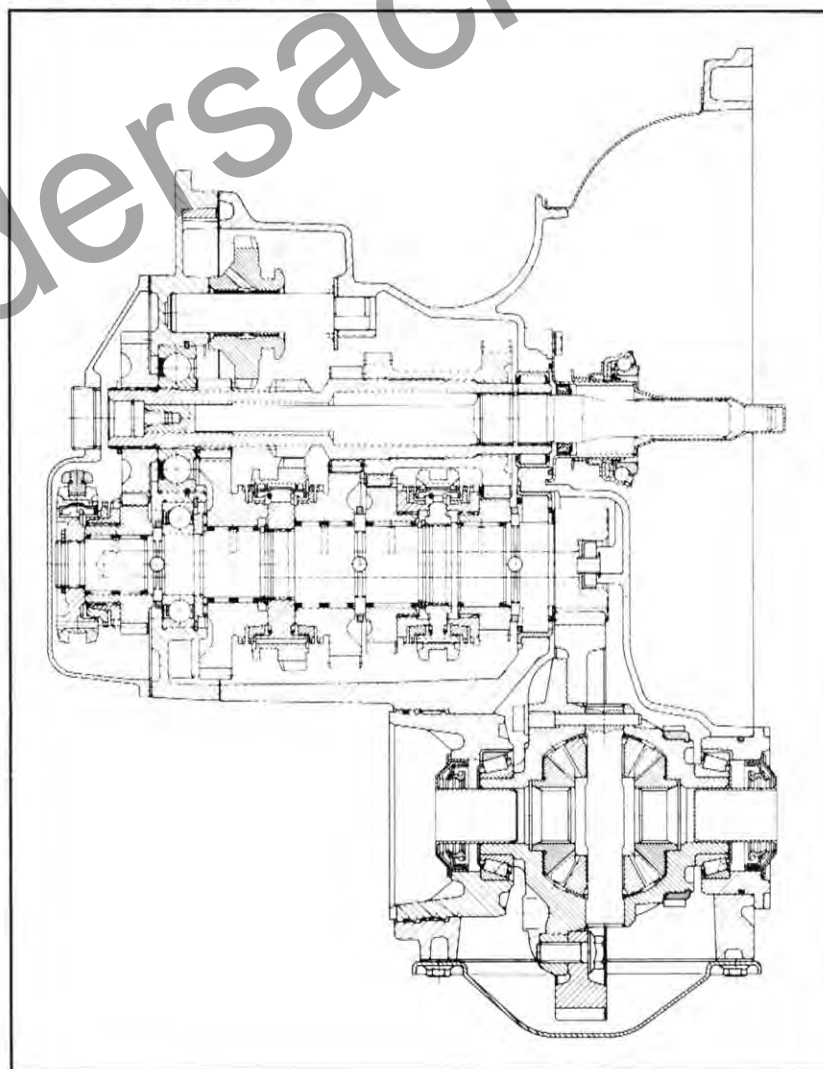


Abbildung 4: Getriebemodell 240.

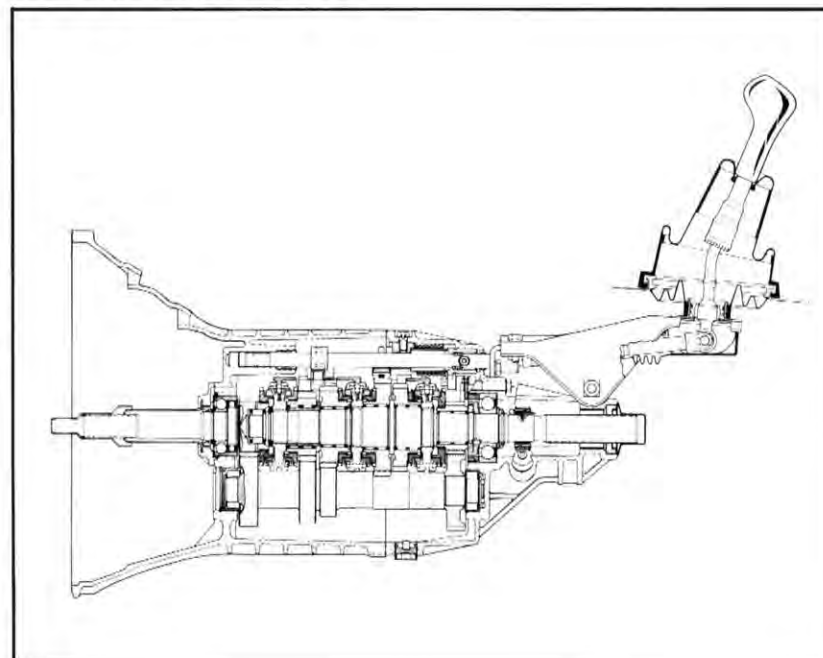


Abbildung 1: F10-4 Getriebe.

