



Über den im vergangenen Monat stattgefundenen 53. Genfer Automobilsalon und unsere Produktpalette auf dem Opel-Stand mit den Neuheiten Corsa, Kadett GTE und Rekord CD haben wir in der letzten Ausgabe bereits kurz berichtet. In jedem Jahr gibt dieser Salon einen ersten Überblick über das aktuelle internationale Modellangebot und ist Treffpunkt von Interessenten und Fachjournalisten aus aller Welt. In einer Pressekonferenz schnitt Generaldirektor Ferdinand Beickler zahlreiche Fragen und Probleme an (siehe den Kasten rechts auf dieser Seite). Zu den Verkaufserwartungen 1983 rechnet er mit einer Stabilisierung des eingeschlagenen positiven Trends. Zusammen mit Vauxhall in Großbritannien und unter Einbeziehung des Corsa wolle man mehr als 1,1 Millionen Automobile verkaufen und unseren Marktanteil in Europa auf über elf Prozent erhöhen. Die Aufnahme wurde am Eröffnungstag der Ausstellung auf dem Opel-Stand gemacht. Neben unserem Generaldirektor der Schweizer Bundespräsident, Pierre Aubert, mit seiner Begleitung bei der Besichtigung unserer Modelle.

FERDINAND BEICKLER:

Für offene Grenzen und wirtschaftlichen Wettbewerb

In einer Erklärung anlässlich des 53. Genfer Automobilsalons im März, über den wir bereits in der letzten Ausgabe kurz berichtet haben (siehe auch das Bild auf dieser Seite), ging Generaldirektor Ferdinand Beickler unter anderem auf wirtschaftspolitische Themen ein. Hier Auszüge:

„General Motors und Opel haben sich immer als ein internationales, als ein europäisches Unternehmen verstanden. Wir beschäftigen in Europa mehr als 120.000 Mitarbeiter. Wir haben 39 Werke und Niederlassungen in 17 Ländern dieses Kontinents... Die GM-Corporation hat in ganz Europa investiert, hat der Wirtschaft dieser Länder und dem internationalen Handel ganz entscheidende Impulse gegeben, und dies in der klaren Erkenntnis, daß internationaler Handel keine Einbahnstraße sein kann...“

Als Vertreter eines weltweit handelnden Unternehmens, das bei seinen Aktivitäten in den Ländern Europas und der Welt streng den Geist und Wortlaut nationaler Gesetze und Gebräuche respektiert, möchte ich meine tiefe Sorge ausdrücken über die neue Welle von Engstirnigkeit und einseitigem nationalen Denken, mit der viele Politiker und andere Interessengruppen den wirtschaftlichen Problemen von heute begegnen wollen...“

Wenn die Völkergemeinschaft des Westens den freien Warenaustausch untereinander aus kurzzeitigen Eigeninteressen einschränkt, dann wird das mittel- und langfristige nicht nur zu weniger Wohlstand führen, sondern auch zu einer bedenklichen Verschärfung nationaler Gegensätze und Rivalitäten, zu einem Rückfall in Zeiten, die längst überwunden waren...“

Wer Wohlstand will und ein friedliches, freiheitliches Europa, der muß auch für ein Europa kämpfen, das sich gegen protektionistische Tendenzen und für offene Grenzen und wirtschaftlichen Wettbewerb entscheidet...“

Wir rechnen 1983 damit, daß der europäische Automobilmarkt insgesamt stagniert und die Neuzulassungen knapp unter zehn Millionen Fahrzeugen liegen werden, bevor er sich weiter positiv in eine Richtung entwickelt, die wir 1985 mit 11,5 und 1990 mit rund 13 Millionen Neuzulassungen gekennzeichnet sehen...“



Luftig – duftig...“

„AUTO DER VERNUNFT“

Dritter Sieg für den Kadett

Zum „Auto der Vernunft“ in seiner Klasse (Anschaffungspreis von 12.000 bis 15.000 Mark) wählten die Leser der Automobil-Fachzeitschrift „mot“ (Stuttgart) kürzlich den Kadett 1,3 N. Damit wurde der erste Frontantriebs-Opel bereits zum dritten Mal Sieger in diesem Wettbewerb. Nach der Analyse der Wahl, an der sich über 16.000 Leser beteiligten, liegt der Kadett in einer ganzen Reihe von Einzelkriterien günstiger als seine Wettbewerber, so zum Beispiel in puncto „Betriebskosten“, „Platzangebot“, „Gepäckraum“, „Servicenetze“ und „Wiederverkaufswert“. Die Auszeichnung nahm kürzlich in Stuttgart Vorstandsmitglied Friedrich W. Lohr entgegen. Lohr: „Worauf wir bei Opel besonders stolz sind: Seit 1979 war jährlich ein Auto von uns auf der Siegerliste.“ Neben dem Kadett hatten auch Ascona und Senator je einmal das Votum der Leser erhalten.



SAFARI-RALLYE

Ari Vatanen strahlender Sieger

Safari-Rallye '83 in Kenia vom 31. März bis zum 4. April. Diesmal war alles ganz anders: Staub und Hitze statt, wie früher, Regen und Schlamm – und nach fünf Jahren endlich ein anderer Sieger als der einheimische Shekhar Mehta; erster und strahlender Sieger nach einem dramatischen Finale wurde die Nr. 1 im Rothmans-Opel-Rallye-Team: der finnische Exweltmeister Ari Vatanen mit seinem englischen Beifahrer Terry Harryman auf Ascona. Für Fahrer, Rallye-Team und natürlich unseren Ascona ein großartiger Sieg. Herzlichen Glückwunsch!

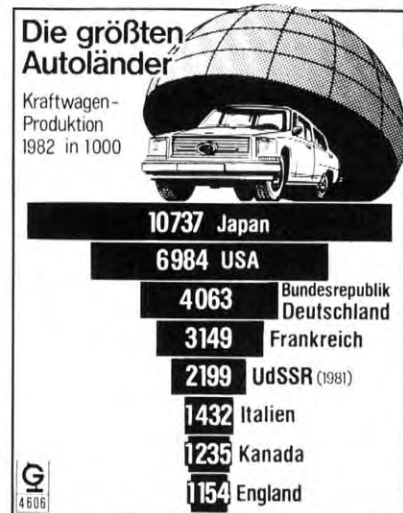
Leider hatte der finnische „Rallye-Professor“ Raimo Aaltonen Pech. Bei seiner 20. Safari-Rallye fiel der exzellente Langstreckenpilot wie Techniker und Theoretiker wegen eines Schadens an der Ölpumpe aus. Trotz besserer äußere Umstände als früher kamen von den 78 in Nairobi gestarteten Teilnehmern nach 5.040 Kilometern nur 21 ans Ziel. (Weitere Einzelheiten sowie die Vorbereitungen für diese Rallye auf Seite 2 dieser Ausgabe.)

Test: Ascona Nr. 1

Aus einem Test der „Auto-Zeitung“, an der der Ascona 1,6 S, der Toyota DX, der Saab 99 GL und der Peugeot 505 GL teilnahmen, ging unser Ascona als Sieger hervor: „Durch eine Fülle ausgewogener Allround-Eigenschaften währte er bis zum Schluß seine Chance...“

Aufsichtsratswahl

Über das Ergebnis der Aufsichtsratswahl jetzt am 19. April, eine Wahlmännerwahl, können wir aus zeitlichen Gründen erst in der nächsten Ausgabe der OPEL POST berichten. Wir werden dann die jetzt gewählten 10 Vertreter der Arbeitnehmerseite einschließlich des leitenden Angestellten im Bild vorstellen. Über Aufgaben und Befugnisse des Aufsichtsrates wurde in Heft 1/2 '83 bereits ausführlich gesprochen.



Im vergangenen Jahr wurden auf der ganzen Welt 36 Millionen Autos produziert – 27 Millionen Pkw und 9 Millionen Lkw. Mit weitem Abstand an der Spitze aller Produktionsländer stand Japan mit 10,7 Millionen Kraftwagen; das war nahezu ein Drittel der Weltproduktion und fast ebensoviel wie die amerikanische und deutsche Produktion zusammen. In die Spitzengruppe der Autoländer gehört auch Frankreich mit einem Ausstoß von 3,1 Millionen. Der ganze Ostblock produzierte zusammen nur 3 Millionen Wagen.



Erinnerungsfoto nach dem „Stapellauf“: Der Jubiläumswagen, umringt von Mitarbeitern des Werkes Bochum. Links ein „Vorfahre“ aus dem Jahre 1936, rechts ein Kadett des Modelljahres 1962. (Ausführlicher Bericht im Bochum-Teil der nächsten Ausgabe der Werkzeitung.)

Produktionsjubiläum im Werk Bochum

Mit dem Bau des fünfmillionsten im Ruhrgebiet gefertigten Wagens – einem roten Kadett GTE – konnte unser Bochumer Werk am 14. April ein besonderes Produktions-Jubiläum feiern. In der 1962 eröffneten Fabrikationsstätte sind seit Fertigungsbeginn vor 21 Jahren außerdem weitere 5,4 Millionen Fahrzeug-Komponenten zur Komplettierung in anderen Werken produziert worden. Insgesamt ergeben

sich daraus mehr als 6,5 Millionen Kadett-Modelle, die bisher in deutschen und europäischen Opel-Fertigungsanlagen gebaut wurden.

Am 14. April um 10.30 Uhr war es soweit: Zu den Klängen einer Bergmannskapelle rollten zunächst einmal die „Vorfahren“ des Jubiläumswagens, ein Modell aus dem Jahre 1936 und eines des Baujahres 1962, vom

festlich geschmückten Endmontageband, an dem sich Vertreter der Geschäftsleitung, der Werksleitung Bochum, des Betriebsrates, Mitarbeiter, Pressevertreter sowie zahlreiche Ehrengäste, an ihrer Spitze der Oberbürgermeister von Bochum, Heinz Eikelbeck, eingefunden hatten.

Werksleiter W. Pihan begrüßte Gäste und Mitarbeiter und gab in seiner

Festansprache einen historischen Rückblick auf die Entwicklungsgeschichte des Kadett und die des Werkes Bochum; er dankte der Belegschaft für ihre Arbeit, die in ihrer ganz individuellen Leistung dazu beigetragen habe, das Bochumer Werk zu einem der wichtigsten Eckpfeiler in der europäischen Opel-Organisation zu machen.

Danach hob sich ein Vorhang, und unter dem Beifall aller Anwesenden rollte der fünfmillionste Kadett, gesteuert von Werksleiter W. Pihan und dem Betriebsratsvorsitzenden Günter Perschke als Beifahrer, vom Band. Der Betriebsratsvorsitzende, ein „Mann der ersten Stunde“, erinnerte in einer kur-

zen Ansprache an die Anfänge des Bochumer Werkes und dankte ebenfalls allen Kollegen für ihren Einsatz und ihre Leistung.

Anschließend richtete Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck ein kurzes Grußwort an Werksleitung und Belegschaft und betonte die Bedeutung und den Stellenwert des Werkes für die Stadt Bochum.

Aus Anlaß des Produktionsjubiläums stiftete die Firma einen Kadett an den Verein „Familien- und Krankenpflege e.V.“. Die Veranstaltung wurde mit einem Pressegespräch abgeschlossen. (Ein ausführlicher Bericht folgt im Bochum-Teil der nächsten Ausgabe.)



Prominenz am Endmontageband. Von links Betriebsratsvorsitzender Günter Perschke, Vorstandsmitglied Hans-Wilhelm Gäß, Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck und Werksleiter Walter Pihan.

SAFARI-RALLYE IN KENIA

5.000 Kilometer durch Busch und Steppe

Den strahlenden Sieger der Safari-Rallye vom 31. März bis zum 4. April in Kenia, Ari Vatanen, stellen wir auf Seite 1 dieser Ausgabe vor. Mit ihm und seinem Copiloten Terry Harryman hat seit 1978 zum ersten Mal ein nicht-einheimisches Team in einem atemberaubenden Endspurt diesen Lauf der Rallye-Weltmeisterschaft gewonnen. Unser Mitarbeiter Wolfgang Inhester war dabei; von ihm stammt der folgende Bericht.

Die Entscheidung fiel im Morgenrauen des Ostermontags. 4.700 Kilometer lagen hinter den Werkteams von Opel, Audi und Datsun, ohne daß eine der Topmannschaften sich entscheidend absetzen konnte. Als in Kakamega, in der Nähe des Viktoriasees der

Keinem anderen Rallyeauto war es bisher gelungen, neben der klassischen Rallye Monte Carlo auch die beiden schwersten Rallyes der Welt, die Safari-Rallye in Kenia und die Bandama-Rallye an der Elfenbeinküste zu gewinnen, und – als Krönung –

Audi-Steuer Platz genommen, da wurde er nach einem banalen Riemen-scheibenbruch gleich zwei Stunden angezählt. Die Audis „stöhnten“ unter der Hitze, Michele Mouton verlor ein Rad und anschließend wieder die Nerven, als der Service nicht schnell genug arbeitete. Aufregung aber auch im Opel-Team: Fast zur gleichen Zeit waren bei beiden Wagen die Achsrohre am Differential weggebrochen, ein Schaden, den man bisher noch nicht kannte.

Immer wieder Überraschungen

Rauno Aaltonen: „Man kann alles planen, kalkulieren, testen und nochmals testen, und doch erlebt man bei der Safari immer wieder böse Überraschungen. Mein Motto nach 19 Safari-Einsätzen: Rechne immer mit dem Schlimmsten.“ Der 45jährige Finne mit der größten Safari-Erfahrung wußte sich zu helfen. Mit der Seilwinde zurrte er die Achse wieder zusammen und fuhr bis zum Service. Als man sich am Karfreitag auf den Empfang der Piloten einrichtete, platzte die Datsun-Bombe. Shekhar Metha, der fünffache Sieger, mußte wie sein Team-Kollege Mike Kirkland mit

irreparablen Motorschäden an den neuen Datsun 240 RS noch Ende der ersten Etappe passen. Die Safari '83 hatte ihre erste Sensation.

Vor dem großen Finale

Die Akteure schonten sich auf der zweiten Schleife rund um den Mount Kenia für das große Finale. Lokalmatador Preston (Audi) führte vor dem letzten Datsun mit dem Finnen Salonen. Dritte waren Mouton/Pons (Audi) vor Rauno Aaltonen. Ari Vatanen blieb ein zweites Mal die ungeliebte Rolle des Pechvogels. Allerdings ein starker Auftritt für den langen Blondinen aus dem hohen Norden: Im dichten Staub traf er in einer 180km/h Passage ein Zebra und zerfetzte sich Wagenfront und Lenkung. Und 40 Kilometer später riß er sich an einem Stein das Differentialgehäuse auf. Aber die Mechaniker leisteten einmal mehr ganze Arbeit. In 40 Minuten „bauten“ sie ihm einen „neuen“ Ascona, der bis ins Ziel problemlos lief.

Ein heißer Morgen

Kenia erlebte ein Finale, wie man es bisher auf der Safari-Bühne noch nicht gesehen hatte. Die Hauptrollen wechselten von Minute zu Minute. Rauno Aaltonen hatte sich nach Kakamega vorgestempelt, um ohne den Staub der Vorderleute angreifen zu können. Preston im Audi übernahm die Rolle

des tragischen Helden. In Aaltonens Staub zerstörte er den Quattro. Aber Rauno konnte sich am Abtritt des Führenden nur kurz erfreuen: Auf einem Vollgasstück löste sich die Ölpumpe, und der Motor wurde nicht mehr mit dem lebensnotwendigen Schmiermittel versorgt. Auch der schnelle Wechsel durch die Mechaniker konnte einen Lagerschaden nicht mehr verhindern. Es war ein heißer Morgen an diesem Ostermontag. 40 Grad in der Sonne, 70 Grad in den Rallyeautos und Fahrer, deren Köpfe wie Glühbirnen leuchteten; alles bewegte sich im roten Bereich.

Grandioses Finale

Nur einer kam durch: Ari Vatanen, mit zwei Stunden Rückstand ins Finale gestartet, kämpfte er sich mit dem nun problemlos laufenden Ascona 400 zurück an die Spitze und rettete den Sechs-Minuten-Vorsprung in einem grandiosen Finale bis ins Ziel. „Die Mechaniker waren einfach super, ohne sie hätte ich nicht gewinnen können“, strahlte der blonde Ex-Weltmeister im Ziel, als er und sein Copilot Terry Harryman gemeinsam mit Teamchef Tony Fall von der Motorhaube den Sieges-Champagner versprühten. Tony Fall: „Mit diesem Sieg haben wir einmal mehr bewiesen, daß wir die zuverlässigsten Rallyeautos bauen.“ W.I. (Vom Empfang der Sieger in Rüsselsheim berichten wir auf Seite 7.)



Der Sieger Ari Vatanen mit seinem Copiloten Terry Harryman auf der letzten Etappe zum Sieg. Es war der letzte Auftritt des Ascona 400.

Morgen anbrach, bliesen alle zum großen Angriff, den nur eine Crew schadlos überlebte: Ari Vatanen und Terry Harryman steuerten ihren Opel Ascona 400 zu einem Sieg, der in die Rallyegeschichte eingehen wird. Es war ein „Herzschlagfinale“; nur sechs Minuten Vorsprung nach 5.039 Kilometern; es war der erste Sieg eines nicht-einheimischen Piloten und nicht-japanischen Wagens seit 1978, und es war der Abschied vom Opel Ascona 400, der noch einmal stolz seine anerkannte Zuverlässigkeit auspielte und jetzt dem neuen Manta 400 mit erhobenem Haupte Platz machen kann.

einen Weltmeister-Titel zu erringen. Aber kehren wir zurück zur 31. Safari-Rallye, einem Krimi in drei Akten, den selbst Altmeister Alfred Hitchcock nicht spannender hätte inszenieren können. Es begann am Gründonnerstag. Von Nairobi stachen die Rallye-Teams hinab nach Mombasa mit Abstechern in die gefürchteten Chyulu-Hills und Taitta-Hills. Die Fahrer sollten sich ein wenig die Muskeln lockern und die Autos sich an die extrem staubige Luft gewöhnen. Doch was als Lockerungsübung gedacht war, brachte einige Helden bereits in arge Bedrängnis: Mikkola hatte gerade hinter dem



„Ohne die Mechaniker des Opel-Teams hätte ich nicht gewinnen können“, betonte Ari Vatanen. Auf unserem Bild die Männer der Opel-Gruppe mit dem Wagenpark, die die Rallye-Autos durch den Busch begleiteten.

EHRUNG DER OPEL-ERFINDER

„Auch Erfindungen sichern den Erfolg...“



Allein das Deutsche Patentamt in München besitzt 22 Millionen Patentdokumente aus allen wichtigen Industriestaaten der Welt, und jährlich kommen mehr als 500.000 Veröffentlichungen hinzu. Weltweit werden pro Jahr etwa 1,3 Millionen Anmeldungen für Patente und Gebrauchsmuster eingereicht – darunter auch von Mitarbeitern unseres Unternehmens, die der „Science and Technology Society“ (STS) angehören, die 1977 von A. A. Cunningham gegründet wurde. Mit der Aufnahme in diese Gesellschaft werden Opel Mitarbeiter geehrt, die sich durch besondere erfinderische Leistungen auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens ausgezeichnet und deren Ideen zu Schutzrechten für unsere Firma geführt haben.

Die sechste Ehrung seit Gründung der STS fand im März im Gästezimmer der PEK statt. Bei dieser Feier wurden 21 neue Erfinder in die STS aufgenommen und 26 weitere geehrt, die bereits Mitglieder der STS sind, dem Unternehmen im vergangenen Jahr aber erneut ein Patent eingebracht haben. Die Ehrung nahm der Generaldirektor vor, während Referate von PEK-Direktor Friedrich W. Lohr und des Leiters der Patentabteilung, J. Baumgarten, gehalten wurden.

Entwicklung des Patentwesens

Seit es Menschen gebe, so J. Baumgarten, würden laufend technische Erfindungen gemacht, beginnend an jenem Tag, als der Mensch gelernt habe, Feuer anzumachen. Andererseits gebe es auch Erfinder, die ihre Idee ungenutzt mit ins Grab nähmen, wofür es unterschiedliche Gründe gebe. Der Referent schilderte ausführlich die Entwicklung des Patentwesens. Die Wiege

des Patentschutzes dürfte nach seiner Meinung in Italien gestanden haben, und zwar in der damaligen Republik Venedig im Jahre 1474. Aus dem erreichbaren alleinigen Nutzungsrecht – dem Monopol – und der damit verbundenen Möglichkeit, aus der Erfindung Gewinn zu ziehen, erhalte der Erfinder den Antrieb, seine Ideen anzumelden und nicht für sich zu behalten. Durch diese Monopolstellung einerseits und die weltweite Bekanntheit der Erfindung andererseits erwachse der besondere Anreiz für die Forschung, für erfinderische Tätigkeit, für Entwicklungen und Neuerungen.

Früher fast nur „Einzelkämpfer“

Vorstandsmitglied und PEK-Direktor Friedrich W. Lohr betonte in seinem Referat die Bedeutung der Erfindungen für den Wettbewerb eines Unternehmens, auch würden durch immer neue Erfindungen unser technisches Wissen in der Konstruktion und der

Fortschritt in der Produktion immer auf dem neuesten Stand gehalten. Zur Erreichung der heutigen Position von Opel hätten auch die Erfindungen unserer Mitarbeiter eine wichtige Rolle gespielt und zur Sicherung des wirtschaftlichen Erfolges beigetragen. F.W. Lohr dankte ihnen dafür und beglückwünschte sie. Der Typ des Erfinders, so F.W. Lohr weiter, habe sich im Laufe der Zeit grundlegend geändert. Früher seien es in der Regel „Einzelkämpfer“ gewesen, heute fast ausschließlich Angestellte oder Mitarbeiter eines Teams.

Weltweite Kooperation

„Der Aufwand für erfindungssträchtige Forschungsarbeiten ist heute groß. Ein Erfinder benötigt zur Umsetzung seiner Ideen oft genug die Mithilfe anderer und einen großen technischen Entwicklungsaufwand. Die Team-Arbeit überschreitet Grenzen und vollzieht sich oft weltweit: Nur so ist die Fülle der Neuentwicklungen auf den Gebieten der Konstruktion und Produktion überhaupt machbar. So ist beispielsweise auch bei uns eine weltweite Kooperation notwendig, um laufend über den Stand der Technik informiert zu sein und moderne Fahrzeuge entwickeln zu können. Heute gilt es, erfolgversprechende Entwicklungen möglichst früh zu erkennen, auszuarbeiten und, wenn die Voraussetzung dazu gegeben ist, rasch zum Patent oder Gebrauchsmuster anzumelden. Im vergangenen Jahr wurden der Adam Opel AG wiederum zahlreiche Schutzrechte erteilt... Die Aufnahme neuer Mitglieder in die Science and Technology Society und die erneute Ehrung älterer Mitglieder zeigt, daß bei Opel ständig aktive Beiträge zur Weiterentwicklung der Automobil- und Produktionstechnik geleistet werden. Dieses Bewußtsein sollte uns zu noch größeren Anstrengungen anspornen.“



Generaldirektor Ferdinand Beickler und Vorstandsmitglied Friedrich W. Lohr bei der Überreichung der Urkunde an den neu in die STS aufgenommenen Mitarbeiter Bernd Griemsmann, der auch die Dankesrede hielt.

Motor des Wachstums

Vor der Ehrung der neuen Mitglieder durch den Generaldirektor ging Ferdinand Beickler auf einige grundsätzliche Fragen ein, so auch auf die unterschiedlichen Gründe, aus denen heraus Menschen im Laufe der Geschichte nach neuen Antworten suchten. Das Bedürfnis zu leben oder zu überleben, der Kampf gegen Not und Krankheit oder eine bessere Lebensqualität hätten unter anderem jeweils Pate bei den großen Innovationen der Technik gestanden. Der technische Fortschritt sei heute zum wesentlichen Motor des Wachstums geworden; große Unternehmen müßten die Eigenschaften von sensiblen Radarsystemen entwickeln, um die Bedürfnisse der Zukunft zu erkunden, noch bevor sie im Alltag der Menschen voll erkennbar würden. Dies gelte insbesondere für die Automobilindustrie. Sozialer Wandel, vom technischen Wandel ausgelöst, führe ge-

legentlich zu Irritationen, die man erkennen und in die Arbeit mit einbeziehen müsse.

Vorbildlicher Beitrag

Auf das Thema Kreativität eingehend, meinte unser Generaldirektor, drei Vorurteile müßten dabei ausgeräumt werden: die irrierte Ansicht, Kreativität sei angeboren, daraus folgernd die Auffassung, Kreativität sei infolgedessen nicht erlernbar sowie die These, das Bewährte sei um jeden Preis zu bewahren. Einer der Wünsche des Menschen sei, sich selbst zu verwirklichen.

In unserer arbeitsteiligen Gesellschaft beziehungsweise in einem ähnlich strukturierten Großbetrieb wie Opel könnten Innovationen nur gedeihen, wenn sich alle Mitarbeiter als Innovatoren begriffen. Die Erfinder in unserem Unternehmen hätten dazu in vorbildlicher Weise ihren Beitrag geleistet.

DAVID D. CAMPBELL

Neu im Vorstand

Der Aufsichtsrat des Unternehmens hat in seiner Sitzung im März David D. Campbell (53) zum ordentlichen Vorstandsmitglied für den Fertigungsbereich berufen. Campbell tritt die Nachfolge von Clifford J. Vaughan (48) an, der – wir berichteten bereits kurz darüber – zum Vizepräsidenten der General Motors Corporation und Generaldirektor der General Motors do Brasil S.A. ernannt wurde.

Und hier noch ein paar Daten über die berufliche Entwicklung des neuen Vorstandsmitgliedes: David D. Campbell, geboren am 2. Dezember 1929 in Detroit, Michigan, begann 1948 seinen beruflichen Werdegang in der Abteilung Produktionsplanung der Fisher Body Division. 1953 schloß er sein Studium am General Motors Institute in Flint, Michigan, als Maschinenbauingenieur ab. Im Anschluß an seinen

zweijährigen Militärdienst war er ab 1955 in verschiedenen Funktionen mit zunehmender Verantwortung bei Fisher Body tätig. Im Oktober 1969 wurde er zum stellvertretenden Chefingenieur und im März 1971 zum Direktor der Forschung und Entwicklung ernannt, im Januar 1976 zum Chefingenieur von Fisher Body be-

fördert. 1978 übernahm er die Leitung der Produktionsplanung als Generaldirektor. Am 1. April wurde er Gesamtwerksleiter der Fisher Body Division und war verantwortlich für 25 Werke in den USA sowie für die Fisher Body Werke in Irland, Mexiko und Spanien. David D. Campbell ist verheiratet und hat zwei Söhne.

ZUM ZEHNTEN MAL:

„Lieferanten des Jahres“ geehrt

Ende März fand zum zehnten Male die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt. Bei dieser Jubiläumsveranstaltung wurden 62 Repräsentanten von Lieferfirmen für Fertigungsmaterial ausgezeichnet, die die für diese Auszeichnung aufgestellten Grundsätze erfüllt haben, nämlich qualitativ stets einwandfreie Produkte, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in der Anlieferung, Anpassung an den schwankenden Bedarf und nicht zuletzt aktive Mitarbeit bei der Suche nach konstruktiven Verbesserungen bei gleichzeitiger Kostensenkung. Von Anfang an dabei und jetzt wieder geehrt wurden die Firmen Robert Bosch GmbH, Filterwerk Mann & Hummel GmbH, Kabelwerke Reinshagen GmbH und Mahle GmbH, deren Vertreter als zusätzliches Präsent die Nachbildung eines Opel-Oldtimers erhielten.

Die Begrüßungsansprache hielt Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke, der die Bedeutung eines hohen Qualitätsstandards unserer Produkte besonders in Zeiten harten Wettbewerbs unterstrich. Das anschließende Referat

„Einkaufspolitische Überlegungen“ hielt der Direktor des Einkaufs, Dr. Horst Herke, der besonders auf den Wettbewerb als dem wesentlichsten Bestandteil unserer marktwirtschaftlichen Ordnung einging und ihn als „Dreh- und Angelpunkt“ auch unserer Beschaffungspolitik bezeichnete. Der anschließende Film über den Aufbau des neuen GM-Werkes in Saragossa mit seinen modernen Fertigungseinrichtungen bildete die Überleitung zu dem Referat von Klaus Rieger, Leiter Zentralplanung, zu dem Thema „Zukunftssicherung durch moderne Arbeitsverfahren im Automobilbau“.

Nach einem kurzen Umriß der Aufgaben der Zentralplanung erläuterte K. Rieger am Beispiel einzelner Fertigungsbereiche die wichtigsten neuen Technologien, so im Bereich des Preßwerkes, in der Karosseriefertigung und Wagenendmontage, in der Lackiererei sowie im Fertigungsbereich der Antriebsaggregate. Die grundlegenden Veränderungen in der technischen, ökonomischen und sozialen Umwelt stellten die industriellen Unterneh-



Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke bei der Überreichung der „Opel-Oldtimer“ an die Repräsentanten der vier besonders ausgezeichneten Firmen.

mungen auch in Zukunft vor immer neue Anforderungen, führte K. Rieger weiter aus. Darüber hinaus sollte jedoch nicht vergessen werden, daß der technologische Fortschritt Hand in Hand gehen müsse mit den Bemühun-

gen um menschliche Arbeitsbedingungen und Arbeitsumgebungen. Höhepunkt und Abschluß der Feier war die Überreichung der Urkunden an die Repräsentanten der ausgezeichneten Lieferfirmen.

Neueinstellungen

Am 5. April drängten sich die ersten Bewerber in den Einstellbüros der Personalabteilungen von Rüsselsheim und Bochum. Inzwischen geht die Einstellungsaktion weiter. Insgesamt werden in Rüsselsheim 220 und in Bochum 120 Bewerber mit Dauerarbeitsverträgen sowie 400 in Rüsselsheim und 355 in Bochum mit befristeten Verträgen eingestellt.

Grund der Neueinstellungen ist die

verbesserte geschäftliche Situation des Unternehmens. Der Auftragszugang in den ersten drei Monaten des Jahres lag um mehr als 20 Prozent über dem des Vorjahres.

Der Optimismus gründet sich vor allem auf dem erfolgreichen Anlauf des Corsa und der guten Aufnahme des neuen Rekord sowie der unveränderten Führungsposition von Kadett und Ascona.



BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



Links: Eine der 18 „Forscher-Arbeiten“ – Rechts: Die Abschlusveranstaltung. In der ersten Reihe Ehrengäste und Jury.



Am Rande notiert

Ich möchte – um es gleich vorweg zu sagen – bei Opel keinen „grünen“ Club gründen, wenn ich hier etwas über Umweltverschmutzung schreibe. Im Werk I gibt es da den Helmut. Tagein, tagaus sieht man ihn im Werks-gelände. Ausgerüstet mit einem kleinen Handwagen, Besen, einer großen Zange, Lederhandschuhen. Er sammelt alles das auf, was unachtsame Zeitgenossen – oder sagen wir einmal Mitarbeiter, Kollegen – liegenlassen, wegwerfen: Papier, Flaschen, Dosen, Pappe, Zigarettenschachteln, Zeitungen und anderes mehr.

Man könnte sagen: „Helmut ist unser ‚Saubermann‘ oder ‚Umweltschützer‘ im Werk“. Und da gibt es Leute, wie ich gesehen habe, die ihn geradezu anpöbeln, beschimpfen und ärgern. Kürzlich hat man ihm den Wagen versteckt. Muß das sein? Sollten wir ihm die Arbeit nicht etwas erleichtern, indem wir die Abfälle in die vorgesehenen Behälter werfen, ihn mal freundlich grüßen, mit ihm reden, mal eine Cola spendieren. Das hätte er verdient.

Jenen, die ihn nicht in Ruhe lassen, ihm sogar Papier vor die Füße werfen, sollte man mal kräftig in die Seite treten. „Kollegen“ kann man zu solchen Typen eigentlich nicht sagen. Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes

Was junge Forscher ausgetüftelt haben ...

Regionalwettbewerb „Jugend forscht“ und „Schüler experimentieren“ zum 14. Mal in unserem Werk

Was Ende Februar 1983 von 24 Jungforschern im Speisesaal Bau D 1 präsentiert wurde, hatte ein erstaunliches Niveau. 10 Arbeiten kamen von den jüngeren Teilnehmern von „Schüler experimentieren“, die dieses Mal 14 bis 16 Jahre alt waren, unter ihnen ein einziges Mädchen. Sie hatte das Gewicht der Schulranzen im Verhältnis zum Körpergewicht der Schüler ausgiebig untersucht und sogar die Stiftung Warentest eingeschaltet. Bei „Jugend forscht“, mit acht Arbeiten vertreten, waren die Teilnehmer bis zu 20 Jahre alt. Zwei hatten für den Wettbewerb Sonderurlaub von der Bundeswehr bekommen. Bevorzugtes Thema war mit sechs Arbeiten die „Informatik“. Die reine Mathematikarbeit über „Notwendige Bedingungen für ungerade, vollkommene Zahlen“ hatte es im Schwierigkeitsgrad aber auch in sich. Fünf Arbeiten wurden in Biologie präsentiert, zwei in Chemie, eine in Technik und zwei im Fach Arbeitswelt.

Die neue, achtköpfige Jury, der wegen des Trends zu Mathematik/Informatik nun auch Oberstudienrätin H. Haun und Professor Dr. Dr. h.c. H. Ehlich, Direktor des Rechenzentrums der Ruhr-Universität Bochum, angehörten, bemühte sich, den unterschiedlichen Einzelleistungen im Vergleich zum Alter, der Gründlichkeit, den durchdachtem Aufbau und der Originalität gerecht zu werden. Professor Dr. V. Blüm, Ruhr-Universität Bochum, unterstützte dabei in Biologie unseren

langjährigen Juroren, Oberstudien-direktor Dr. M. Meng.

Gemeinsam mit Wettbewerbsleiter Studienrat R. Veit wurden in der Gruppe „Schüler experimentieren“ die Arbeiten als „qualifiziert“ ausgezeichnet, das heißt: sie erhielten die einheitliche Geldprämie von 6000,- DM und wie alle Teilnehmer Urkunden und Bücher. Die darunter befindliche Chemiearbeit „Nachweis von freien Aminosäuren in Nahrungsmitteln“ erhielt zusätzlich den Sonderpreis „Ökologie“, den Dr. G. Schulte, Juror von der Landesbehörde Recklinghausen für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forst-Planung im Auftrage des Düsseldorf Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vergab.

In der Gruppe „Jugend forscht“ wurden drei Arbeiten als „qualifiziert“ zum Nordrhein-Westfälischen Landeswettbewerb weitergereicht. Es waren dies die Informatikarbeit eines Bundeswehrangehörigen mit seinem Freund im 1. Semester – beide aus Bochum –, dann die reine Mathematikarbeit eines Gymnasiasten aus Herne und das Arbeitsweltthema „Erhöhte Arbeitssicherheit an Säulen- und Ständerbohrmaschinen durch Verbesserung der Bedienungs- und Schutzvorrichtungen“, vorgestellt von einem jungen Bundeswehrangehörigen aus Dortmund. Eine Mathematik-Physikarbeit über Kurzzeit-Fotografie von drei Oberschülern aus Gelsenkirchen erhielt den Sonderpreis „Elektronik“, der immer im Jahr der Funkausstellung Berlin vergeben wird.

Am Nachmittag fand eine Ausstellung der Jungforscher-Arbeiten mit fast 500 Besuchern lebhaftes Interesse. Neben Lehrern und Eltern informierten sich sehr viele Opelner, darunter auch Auszubildende unserer Abteilung Berufsausbildung. Die Presse berichtete ausführlich über die Veranstaltung.

Übrigens war auch Markus Krüger von der Realschule Wattenscheid im Fach Biologie erfolgreich, und der 14jährige Bochumer Goethe-Schüler Stefan Rühl mit seinem Fahrrad und der Technik-Arbeit „Antiblockiersystem für Zweiräder mit Seilzugbremsen“ ging durch alle Zeitungen.

Bei der Abschlusveranstaltung wurde die Stadt Bochum durch Bürgermeister N. Withoit, Vertretern des Schulverwaltungsamtes und der Verkehrs- und Wirtschaftsförderung repräsentiert. Der Bürgermeister bekundete in seiner Begrüßungsansprache seine Verbundenheit mit den Jungforschern, der Industrie und den gemeinsamen Entwicklungsaufgaben der Zukunft. Das Interesse der Industrie- und Handelskammer zu Bochum, die für die Ausbildung der gewerblichen und kaufmännischen Berufsschulen zuständig ist, wurde durch den stellvertretenden Hauptgeschäftsführer Dr. H. Goos bezeugt. Als Ehrengast war die Geschäftsführerin der „Stiftung Jugend forscht“ und Bundeswettbewerbsleitung Hamburg, Frau M. Tidick, anwesend, die der Jury beratend zur Seite stand.

U. Knap



L. Lorych und K.H. Brassel, die erfolgreichen Informatiker, empfangen ihre Urkunden.



Der überraschte S. Schulte erhält von Dr. G. Schulte (nicht mit ihm verwandt) den Ökologie-Sonderpreis.



500 Besucher kamen zur Ausstellung der Arbeiten.

„Die Ausbildung ist optimal“

Mit je einem „sehr gut“ in den Prüfungsteilen „Kenntnisse“ und „Fertigkeiten“ können drei junge Energieanlagen-elektroniker ihre berufliche Laufbahn starten. Diese Traumnoten erreichten die bisherigen Auszubildenden U. Albinski aus Recklinghausen, J. Herkelmann aus Dortmund und U. Weber aus Castrop-Rauxel bei ihrer vor kurzem abgelegten Facharbeiterprüfung. Werksleiter W. Pihan honorierte die Leistung der jungen Mitarbeiter nicht nur mit einem Buchgeschenk, sondern auch mit einer fünftägigen Fahrt nach München zum Deutschen Museum (unser Bild).

Für die Qualität unserer Ausbildung sprechen aber auch die übrigen Ergebnisse, die beim letzten Prüfungstermin erzielt worden sind: In den „Fertigkeiten“ erreichte über die Hälfte der 65 Kandidaten „sehr gut“ oder „gut“, im

Teil „Kenntnisse“ noch nahezu ein Drittel.

Zehn Prüflinge schafften sogar in einem Prüfungsteil die Note „gut“ und im anderen die Note „sehr gut“. Zwei Mädchen, die die Prüfung als Energieanlagen-elektroniker abgelegt hatten, erzielten die Noten „sehr gut“ – „gut“ und „sehr gut“ – „befriedigend“. Für die besonders guten Leistungen gab es als Anerkennung ein Buchgeschenk.

Die Prüfungsdokumente haben die Jungfacharbeiter im Rahmen einer kleinen Feier, bei der Vertreter der Personalabteilung, des Betriebsrates, der Ausbildungskräfte und der Jugendvertretung anwesend waren, erhalten. Dank an die Ausbilder, Glückwünsche zur bestandenen Prüfung und die guten Ergebnisse, Aufforderung zur Weiterbildung waren die Hauptpunkte der

einzelnen Ansprachen. Jugendvertreter R. Kulas sagte in seinem Grußwort unter anderem, daß bei der Ausbildung zwar noch einiges verbessert werden könne, daß sie aber optimal sei.

In unserem Werk sind seit dem Start der Berufsausbildung bis heute 1.684 Jugendliche in gewerblichen beziehungsweise kaufmännischen Berufen

ausgebildet worden. Statt der ursprünglich zum 1. September geplanten Einstellung von 145 neuen Auszubildenden können jetzt 157 junge Menschen eine Lehre beginnen, gut 8 Prozent mehr als vorgesehen. Werksleiter W. Pihan: „Das ist unsere folgerichtige Antwort auf die Lehrstellen-diskussion der letzten Tage und Wochen.“



KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

VORSCHLAGSWESEN 1982

„Das Ziel wurde erreicht“

Im neuen Speisesaal K 35 fand am 10. März 1983 die Jahresabschlussfeier unseres Kaiserslauterner Vorschlagswesens statt. Diese Veranstaltung, fast schon zur Tradition geworden, ist immer wieder ein willkommener Anlaß, über das ewig junge Thema „Verbesserungsvorschlagswesen“ mit den Einsendern zu sprechen. 360 Mitarbeiter aus den verschiedensten Abteilungen, die sich besonders erfolgreich im abgeschlossenen Jahr am Vorschlagswesen beteiligt hatten, vom Werksleiter bis hinunter zum Mitarbeiter an der Basis, waren der Einladung gefolgt.

Wichtig ist die Bearbeitung

Nach der Begrüßung durch K.E. Hapfel, Leiter Personal- und Sozialabteilung, ging Werksleiter H.P. Klein in einer eindrucksvollen Ansprache auf die Ergebnisse im Vorschlagswesen 1982 ein. Unter Hinweis auf die in Rüsselsheim am 1. März 1983 stattgefundene Veranstaltung aus dem gleichen Anlaß, betonte unser Werksleiter, daß dort Generaldirektor Beickler als auch Vorstandsmitglied Dr. Schlotfeldt ebenfalls auf die Bedeutung und den hohen Stellenwert des Verbesserungsvorschlagswesens in unserem Unternehmen hingewiesen hätten. Auf die markantesten Punkte des Jahresergebnisses 1982 für unser Werk Kaiserslautern eingehend, betonte der Werksleiter,

Erfolg oder Mißerfolg des Vorschlagswesens seien mit der Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen sehr eng verbunden.

Geändertes Gesamtbild

Nachdem die erheblichen Erweiterungen — das neue Motorenwerk, das neue Preßwerk und verschiedene andere Maßnahmen — durchzuführen waren,



Werksleiter H.P. Klein während seiner Ansprache.

mußten alle Planer, Instandhaltungsleute und Führungskräfte ihre ganze Kraft diesen Problemen widmen. Die Vorschlagsbearbeitung ging daher besonders 1981 etwas zurück. Nach erfolgreichem Abschluß dieser Arbeiten hat sich seit Anfang 1982 das Gesamtbild dahingehend geändert, daß wir im vergangenen Jahre in der Lage waren, die Bearbeitung der Einsendungen von 3.434 Vorschlägen im Jahre 1981 auf 7.788 für 1982 um mehr als 100 Prozent zu steigern.

Hohe Prämiensumme

Die gute Bearbeitungsquote machte sich erfreulicherweise auch bei den Annahmen bemerkbar. Für 2.300 Annahmen wurden insgesamt DM 704.509,— an Prämien gezahlt. Bemerkenswert ist noch, daß ohne besondere Werbeaktionen die Beteiligung von 42,2 Prozent (1981) im vergangenen Jahr auf 48,6 Prozent angestiegen ist, was nicht zuletzt auch aussagt, daß die neu hinzugekommenen Mitarbeiter sich aktiv am Vorschlagswesen beteiligen.

Maßstab für Erfolg

Zu den Führungskräften gewandt, sagte H.P. Klein: „Sie haben als Führungskraft nicht nur die Möglichkeit, Ihre Mitarbeiter zur Einreichung von Vorschlägen zu motivieren, sondern Sie sind vielfach auch in der Lage mitzu-



Erinnerungsfoto mit den Vertretern der Siegerabteilungen.

helfen, daß die in Ihren Bereichen vorliegenden Anregungen zügig bearbeitet werden. Es ist daher zwingend erforderlich, daß Sie sich weiterhin verstärkt um das Vorschlagswesen bemühen. Ihr Einsatz für diese Einrichtung ist unter anderem auch ein Maßstab für die Qualität und den Erfolg Ihrer eigenen Arbeit.“

Qualitatives Wachstum

„So, wie sich das Unternehmen den wachsenden Anforderungen des Marktes und der Technologie ständig stellen muß, so muß auch das Vorschlagswesen als Teil des Ganzen geeignete Maßnahmen zur Förderung eines qualitativen Wachstums anbieten. Der Abteilungswettbewerb, richtig verstanden und fair praktiziert, bietet sich hier an, und er hat auch 1982 entscheidend mit dazu beigetragen, daß 20 Prozent

aller angenommenen Vorschläge mit einer A-Prämie abgeschlossen werden konnten. Die Bereiche, die 1982 zu den „Besten“ im Abteilungswettbewerb gehören, haben einen wesentlichen Beitrag zur erneuten Steigerung im Vorschlagswesen erbracht...“

Die Siegerabteilungen

Neuer Sieger in diesem Wettbewerb wurde 1982 der Bereich Zylinderkopf, Träger Nockenwelle und Pleuel im Motorenbau K 30 unter der Verantwortung von Obermeister G. Schütz. Den 2. und 3. Platz belegten die beiden Maschinen-Instandhaltungsbereiche K 1 und K 20 unter Leitung der Obermeister H. Treusch, W. Hentschel und H. Weil. Ihnen und den Mitarbeitern dieser Bereiche herzlichen Glückwunsch zu diesem besonderen Erfolg.



Richtiges Fahren mit Anhänger

In einer früheren Ausgabe haben wir in dieser Rubrik die Gespannkapitäne mit den „angeborenen“ Zugeigenschaften eines Pkw vertraut gemacht. In dem folgenden Beitrag geht der Verfasser auf das richtige Fahren mit einem Anhänger (Wohnwagen) ein. Dabei geht es zunächst um das Anfahren am Berg. Ein Beitrag, der angesichts der bevorstehenden Urlaubszeit für alle Gespannfahrer von großer Bedeutung ist.

Hier ist das Wichtigste die richtige Motordrehzahl. Sie darf nicht zu hoch sein, weil sonst die Kupplung zu sehr beansprucht wird, und sie darf nicht zu niedrig sein, weil dann das Motormoment — also die Kraft des Motors — nicht ausreicht. Der günstigste Kompromiß zwischen diesen beiden konträren Anforderungen ist von der Motorcharakteristik, das heißt vom Drehmomentverlauf abhängig und demzufolge von Motortyp zu Motortyp verschieden. Das klingt sicher sehr einleuchtend, aber welche Drehzahl ist nun die richtige?

Um es vorweg zu nehmen: Die optimale Drehzahl kann eigentlich nur

vom Spezialisten ermittelt werden. Sie liegt einige Hundert Umdrehungen über der minimalen Durchfahrdrehzahl für die gegebenen Betriebsbedingungen, zu denen unter anderem auch die geodätische Höhe und der jeweilige Zustand des Motors gehören. Diese Einflüsse sind der Grund dafür, daß die optimale Anfahrtdrehzahl in keinen Herstellerangaben enthalten ist. Andererseits dürfte die exakte Einhaltung des optimalen Wertes nicht zwingend notwendig sein, wenn man sich an die Hinweise der Hersteller in bezug auf die Anhängelast, maximale Steigung u.s.w. hält. Dann genügt auch eine relativ grobe Empfehlung: Die Drehzahl zu Beginn des Einkuppelvorganges sollte zwischen 2.000 und 2.500, niemals aber über 3.000 Umdrehungen pro Minute liegen.

Geschick und Erfahrung

Während des Einkuppelns darf die Drehzahl nur geringfügig fallen, aber keinesfalls steigen. Selbstverständlich ist hierzu ein Drehzahlmesser ein wertvolles Hilfsmittel, um nicht zu sagen unerlässlich. Das Ganze liest sich einfach, erfordert aber viel Geschick und Erfahrung, vor allem, wenn zur Betätigung von Kupplung und Gaspedal noch das gleichzeitige Lösen der Handbremse kommt. Um sich davon freizumachen, wenden gewiefte Gespannkapitäne in heiklen Situationen einen alten Trick an: Sie verhindern ein Rückwärtsrollen mit Hilfe der Unterlegkeile und binden diese am Anhänger an.

Kupplung schleifen lassen

Während des Anfahrvorganges muß man natürlich die Kupplung schleifen lassen. Haben Sie keine Angst davor, selbst wenn Ihnen dabei das Herz blutet. Ein Schleifenlassen von fünf Sekunden und auch noch etwas länger nimmt die Kupplung durchaus nicht übel. Sollte sie sich durch Qualm und

Gestank bemerkbar machen, ist dies zwar ein Zeichen dafür, daß sie hart rangenommen wurde, aber es bedeutet noch lange nicht, daß sie defekt ist. Bei zu langer oder zu häufiger Beanspruchung quittiert die Kupplung natürlich ihren Dienst. Sie stellt keinen Kraftschluß zwischen Motor und Getriebe mehr her, obwohl der Fahrer das Kupplungspedal nicht betätigt. Die Kupplung rutscht einfach durch.

Erhitzte Kupplung

Der Fachmann nennt das Fading, was so viel wie Nachlassen heißt. Es ist auf den beträchtlichen Abfall des Reibwertes stark erhitzter Kupplungsbeläge zurückzuführen. Der Zustand des Kupplungsfadings muß vom Fahrer schnellstens durch Treten des Kupplungspedals beendet werden. Sodann muß die Kupplung bei Leerlaufdrehzahl 5—10 Minuten abkühlen. Keinesfalls darf man zu früh wieder einkuppeln und Gas geben, da die Zentrifugalkraft die Kupplungsbeläge zum Bersten bringen könnte. Nach der Abkühlung verrichtet die Kupplung wieder brav und zuverlässig ihren Dienst. Sie ist durchaus nicht defekt.

Ideale Hilfe: Automatic

Kupplungsfading und -defekte sind verständlicherweise auch eine Sache

der Dimensionierung. Je größer die Kupplung ist, um so mehr kann man ihr natürlich zumuten. Gespannfahrer sollten dies beim Autokauf beachten, weshalb hier nochmals auf die Sonderausführung „Anhängerpaket“ beim Rekord hingewiesen wird, das eine größere Kupplung beinhaltet. Wer allen diesen Schwierigkeiten aus dem Weg gehen möchte, für den gibt es eine fast ideale Hilfe: das automatische Getriebe. Es zeigt gerade beim Anfahren den größten Vorteil, den es dem Gespannfahrer überhaupt bieten kann, denn es stellt keinerlei Anforderungen an die Geschicklichkeit des Fahrers. Gang einlegen, Vollgas geben und Handbremse lösen sind die einzigen „Künste“, die der Fahrer beherrschen muß. Alles andere besorgt der Wandler, der das Motordrehmoment bei ganz niedrigen Fahrgeschwindigkeiten um mehr als das zweifache verstärkt.

Fahren im Gebirge

Zum Schluß noch ein Hinweis zum Fahren im Gebirge. Jeder weiß, daß die „dünnere“ Luft in größeren geodätischen Höhen bei jedem Motor zu einem Leistungsabfall führt. Dieser physikalisch bedingte Kraftschwund wirkt sich besonders stark im Anhängerbetrieb aus und hat zur Folge,

daß der Motor bei 1.000 Meter Meereshöhe ca. 10 Prozent weniger Leistung abgibt. Demzufolge darf das tatsächliche Gespanngewicht nur 90 Prozent der Summe vom zulässigen Gesamtgewicht und der Anhängerlast betragen.

Aber auch dann kann dem Motor noch die Puste ausgehen, besonders bei niedrigen Motordrehzahlen. Bei Vollgas kommt es zu einer starken Gemischüberfettung. In dieser Situation hilft oft eine scheinbar widersinnige Maßnahme: Man muß das Gaspedal etwas zurücknehmen, um wieder eine ausreichend hohe „Luftzahl“ zu erreichen. Dadurch steigt die Leistung und der Motor schafft das, was ihm bei Vollast nicht gelingt.

Entsprechende Planung

In der Praxis sollte man all diese Tricks eigentlich nur dann beherrschen, um sich aus einer Patsche zu helfen, in die man geraten ist. Besser ist es allemal, sich vom Grenzbereich der Motorleistung fernzuhalten. Größere Leistungsreserven durch einen stärkeren Motor oder einen kleineren Anhänger, aber auch eine entsprechende Planung der Fahrtstrecke mit flacheren Steigungen und geringeren Höhen schonen das Material, den Geldbeutel und die Nerven. W.H.S.



Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

WERKSVERPFLEGUNG

Topfgucker würden staunen . . .

Für eine Hausfrau kaum vorstellbar, doch die Zahl ist „amtlich“: mehr als zwei Millionen Essensportionen werden jährlich in unserem Rüsselsheimer Werk von den Mitarbeitern der Abteilung Werksverpflegung in sechs Großküchen und Vorbereitungsräumen zubereitet. Und in 26 Speisesälen können sich die Essensteilnehmer von Qualität und Quantität der angebotenen Gerichte überzeugen. Aufgrund der gestiegenen Materialkosten betragen die Preise für das Menü I seit dem 5. April DM 2,-, für das Menü II DM 3,-, wobei hinzuzufügen ist, daß das zweite Menü sich deutlicher vom ersten unterscheidet. Dabei ist von vornherein festzuhalten, daß das Großküchenessen aus vielerlei Gründen nicht mit dem vom häuslichen Herd vergleichbar ist. Dazu kommt, daß die Geschmäcker Tausender von Menschen sehr verschieden sind und es daher kaum möglich ist, es jedem recht zu machen. Der eine liebt die kräftige Hausmannskost, der andere ein leichtes Menü.



Blick in den Speisesaal der neuen Lackiererei K 115 während der Mittagspause. Von den Vorbereitungen, damit das Essen pünktlich aufgetragen werden kann, handelt unser Bericht.

Ganz gleich, was der einzelne auch bevorzugt, ehe das Essen auf dem Kantinentisch steht, müssen viele Vorbereitungen getroffen werden. Wichtig dabei die Planung über die voraussichtliche Zahl der Essensteilnehmer. Durchschnittlich werden bei uns täglich mehr als 8.000 Portionen (zwei warme Gerichte oder Salatteller beziehungsweise Obstbeutel) ausgegeben. Angebote über Fleisch, Fisch, Gemüse, Kartoffeln, Salat, Obst und andere Lebensmittel werden von verschiedenen Lieferanten eingeholt; Lieferbedingungen und Preise, die nach Marktlage und Jahreszeit verschieden sind, müssen verglichen und die notwendigen Mengen zu festgesetzten Terminen bestellt werden.

Möglichst Frischware

Dazu Alfred Jäger, Leiter der Werksverpflegung Rüsselsheim: „Nach Mög-



Hier werden Kartoffeln in einem Druckdämpfer hineingegeben. Nach ein paar Minuten kann Mitarbeiter Heinz Hertel, Koch in der Küche des N 23, die gegarten Kartoffeln herausnehmen.

lichkeit kaufen und verarbeiten wir Frischware. Ich fahre schon oft morgens um 4.00 Uhr auf den Frankfurter Großmarkt mit seinem riesigen Angebot, um dort frisches Obst und Gemüse einzukaufen. Nur wenn das Marktangebot es nicht zuläßt, zum Beispiel im Winter, greifen wir auf Tiefkühlkost oder Konserven zurück.“



Mitarbeiterin Hildegard Senkowski beim Bruzzeln von Fleischkäseiben.

Natürlich werden auch in unseren Großküchen die Angebote der Lebensmittelindustrie an vorbehandelter Frischware genutzt. Alfred Jäger ergänzend: „Um Zeit zu sparen, wird zum Beispiel ein Teil unserer Kartoffeln bereits geschält geliefert, was für uns gegenüber früher eine große Arbeitserleichterung bedeutet. Auch achten wir beim Einkauf von Lebensmitteln ganz besonders darauf, möglichst Ware, die nicht mit Konservierungsmitteln versetzt ist, zu verarbeiten. Ich denke dabei an Sauerkonserven oder Fisch.“

Moderne Küchentechnik

Am Anfang eines jeden Arbeitstages beginnt die Speisevorbereitung mit vielen Arbeitsgängen, beispielsweise der Portionierung des Fleisches oder mit dem Putzen von Gemüse oder Salat.

Ebenso müssen die Salatteller angeordnet und die Obstbeutel zusammengestellt werden, alles Arbeiten, die trotz technischer Hilfsmittel von Hand gemacht werden müssen. Erst daran schließt sich der eigentliche Kochvorgang an. Wichtig ist dabei ein genauer Zeitplan, damit pünktlich zu Pausenbeginn mit der Essensausgabe begonnen werden kann, so daß sich an den Schaltern keine langen Wartezeiten für die Mitarbeiter bilden. Topfgucker würden staunen, wenn sie die großen Kessel für Gemüse und Suppen oder die Pfannen von den Ausmaßen eines mittleren Schreibtisches, in denen Fleisch gebraten wird, sehen könnten.

Man sieht: Auch in die Küchen hat die moderne Technik ihren Einzug gehalten, sie erlaubt eine schonende und schnelle Zubereitung auch empfindlicher Lebensmittel. Innerhalb von Minuten werden zum Beispiel Kartoffeln oder Möhren in Dampf gegart, dabei bleibt ein Großteil der Vitamine erhalten.

Riesige Mengen

Für unsere Leser zum Abschluß noch ein paar interessante Zahlen: Für etwa 8.000 Essen werden im Rüsselsheimer Werk täglich rund 1.300 kg Fleisch, 1.600 kg Gemüse, 2.000 kg Kartoffeln, 500 kg Fette und Öle sowie 1.000 kg



In großen Kesseln werden hier Klöße gegart. Von links die Mitarbeiterinnen Eveline Lind und Hildegard Senkowski sowie Koch Rudi Pöpperl.

sonstige Lebensmittel benötigt. Alles in allem beträchtliche Mengen, die jeden Tag in unseren Küchen verarbeitet werden. Für eine Hausfrau schwindelerregende Zahlen. Und hier abschließend noch zwei Tage aus einem Wochenplan der letzten Zeit. Da gab es zum Beispiel dienstags als Menü I Rinderhacksteak mit Roten Beeten, als Menü II ein halbes Hähnchen mit Grünem und Kartoffelsalat; am Mittwoch Rinderragout mit Kräuterklößen oder Schweinenackensteak „Holzfällerart“ mit Mischgemüse. Dazu jeweils Suppe und Nachtisch. Ein vielfältiges Angebot, das, wie gesagt, noch durch den Salatteller oder den Obstbeutel ergänzt wird. Allein in Rüsselsheim sind es insgesamt 344 Mitarbeiter, die für das leibliche Wohl der täglich 8.000 Essensteilnehmer sorgen.



Am 12. April besuchte auf Einladung unserer Presseabteilung eine Gruppe Journalisten unser Rüsselsheimer Werk, um sich an Ort und Stelle über Umweltschutzmaßnahmen des Unternehmens zu unterrichten. Auf ihrer Besichtigungsfahrt innerhalb des Werksgeländes wurden sie von Vertretern des Bereiches Werksanlagen begleitet. In einem anschließenden Pressegespräch beantworteten Karlheinz Jährling, Alfred Kasper und Hans Joachim Kinzel die zahlreichen Fragen der Pressevertreter. Eine der besichtigten Umweltschutz-Einrichtungen war eines der oben abgebildeten neuen Rückhaltebecken, die das Risiko einer Verschmutzung des Mainwassers, zum Beispiel nach Unfällen mit Öl oder Chemikalien, nahezu ausschließen. (Einen ausführlichen Bericht über den Umweltschutz bei Opel bringen wir in einer der nächsten Ausgaben der OPEL POST.)

OPEL-VORTRAGSREIHE

Anhaltend großes Besucherinteresse . . .

Auch nach 26 Jahren ist der Beliebtheitsgrad der Opel-Vortragsreihe noch sehr groß, das Interesse anhaltend stark, wenn auch mit Ausschlägen nach oben und unten. Es liegt in der Natur der Sache, daß ein Thema auf größere, ein anderes auf geringere Beachtung stößt. Zu den elf Vorträgen im zurückliegenden Winterhalbjahr 82/83 kamen 7.510 Besucher, was einem Schnitt von 682 entspricht.

Eine Zahl, auf die die Verantwortlichen stolz sein können. Hier im Rückblick noch einmal die Referenten und ihre Themen: Es begann mit Maximilian Kütke „Kanadas Wilder Westen“; darauf folgten Michael Welder „Brennpunkt Kuba“; Albert Wilmes „Abenteuer Philippinen“; Hans Patzelt „Kreuzfahrt mit einem der Traumschiffe“; Wolfgang Schiemann „Im Lande der Berber“;

Fritz Kortler „Afrikanische Robinsonade“; Helfried Weyer „Auf dem Dach der Welt“; Sigi Hupfauer „Rauchende Berge“; Hans Patzelt „Reise durch Rotchina“; Robert R. Lux „Hawaii, Perle der Südsee“ und Michael Welder „Fahrt durch's Elsaß“. Die Aufnahme wurde während einer der letzten Veranstaltungen bei der Begrüßung der Besucher durch Karl Heinz Mai gemacht. Kr.



EINE GUTE IDEE

Diesmal aus der Verwaltung



Die Kurbelwelle ist das Herzstück des Automotors. Sie setzt die Auf- und Abbewegung der Kolben in Drehbewegungen um. Die Lagerung der Kurbelwelle muß bis zu 6.000 Umdrehungen pro Minute verkraften können. Deshalb sind spezielle Lagerschalen aus hochwertigem Material erforderlich. Diese Lagerschalen werden bei der GM Berlin GmbH hergestellt und an uns verkauft.

Herbert Cezanne, der als kaufmännischer Angestellter in unserer Hauptbuchhaltung beschäftigt ist, stellte fest, daß Lieferungen und Berechnun-

gen von Lagerschalen von der GM Berlin an Opel stärker rationalisiert werden könnten. Er reichte seine Idee als Verbesserungsvorschlag ein und konnte nach dessen Verwirklichung eine ansehnliche Prämie in Empfang nehmen. Wieder eine gute Idee, die zur Nachahmung empfohlen wird.

Auf unserem Bild E. Kerpen, Stellvertretender Comptroller (rechts), bei der Überreichung des Annahmeschreibens an H. Cezanne in Anwesenheit von H. Mandavid, Leiter Hauptbuchhaltung, und A. Wilmes, Leiter Vorschlagswesen Rüsselsheim (links). Fr.

Aufsichtsratswahl

Kurz vor Anlauf der letzten Druckform dieser Ausgabe erfuhren wir das Ergebnis der Aufsichtsratswahl am 19.4. und können es nun doch noch bringen. Gewählt wurden diesmal alle Kandidaten der IG-Metall: die Betriebsräte Rudolf Hahn, Richard Heller und Rudolf Müller (Rüsselsheim), Manfred Happe und Peter Labensberg (Bochum) sowie Paul Schleicher (Kaiserslautern), dazu als externe Vertreter der IG-Metall Günter Eßing, Dr. Heribert Kohl und Prof. Dr. Michael Kittner. Vertreter der leitenden Angestellten wurde Adolf Kilbert, PEK.

(Einzelheiten und Porträts der neuen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat in der nächsten Ausgabe.)

Fahrgemeinschaften

Goddellau, über Wolfskehlen-Leeheim, A. Kieselbach, Abt. 5314, B-Schicht, Portal 20 u. 60, Tel. 3514, (priv.: 06158-1345).

Lauterecken u. Umgeb., W. R. Kannacher, Wagenendmontage, A-Schicht, Tel. 4643, (priv.: 06387-1775).

Bingen — Bad Kreuznach, U. Dickescheid, Normalsch. 8-16.30 Uhr, Telefon: 3969.

Reinheim (Odw.), J. Schwab, Abt. 2001, Schmiede, Mitfahrgefl. f. Azubi ab 1.9. ges.; Arb.Zeit v. 8-16.30 Uhr. Tel. priv.: 06162-2293.

Fahrgem. s. Mitf. v. Mz-Gonsenheim/Finthen z. Parkplatz D 24, Normalsch. 8.00 — 16.30 Uhr, Braum, Tel. 2889.

TELEFONISCHE BENACHRICHTIGUNG

Wenn zu Hause etwas passiert...

Ein Mitarbeiter muß im Werk dringend benachrichtigt werden: Vielleicht ist das Kind verunglückt, die Frau plötzlich ins Krankenhaus eingeliefert worden oder ein Familienmitglied gestorben. Fälle, die täglich vorkommen können. Wie ihn dann rasch erreichen, vor allem, wenn er irgendwo im weiten Produktionsbereich beschäftigt ist?

Um dies zu erleichtern, gibt es zum Beispiel im Werk Rüsselsheim seit Jahren Telefonanschlüsse, die auf „halbamtsberechtigte“ Anschlüsse umgestellt wurden, das heißt, daß sie für dringende Nachrichten von Familienangehörigen an unsere im Werk anwesenden Mitarbeiter verwandt werden können. Eine Benutzung dieser Telefonanschlüsse für Gespräche aus dem Werk nach draußen ist jedoch nicht möglich.

Aus Platzgründen können diese Nummern hier nicht alle aufgeführt

werden, es wäre wegen der häufigen Versetzungen, Umsetzungen und Verleihungen vielfach auch illusorisch — wichtig aber ist, daß jeder Mitarbeiter zu Hause hinterläßt, wo er arbeitet beziehungsweise über welche Nummer er in dringenden Fällen erreichbar ist, entweder über die erwähnten „halbamtsberechtigten“ Anschlüsse oder über die seiner Abteilung. Wer sie nicht kennt, sollte sich bei seinem Meister oder im Abteilungsbüro nach der Nummer des Anschlusses erkundigen.

Bei Anrufen außerhalb der Normalschicht, also in der Frühschicht vor 8.00 Uhr, in der Spätschicht nach 16.30 Uhr, in der Nachtschicht sowie an produktionsfreien Samstagen und an Sonn- und Feiertagen können dringende Benachrichtigungen über das Werkschutz-Zugführer-Büro K 40, Telefon 4847 — erfolgen. —a—

PORTRAIT

Musik im Blut

Mehr als zwei Jahrzehnte dirigierte Georg Mischlich das Werksorchester, danach fast ein Jahrzehnt Andreas Wagner, und seit 1980 hebt Mitarbeiter Vinzenz Christ aus der PEK, in deren Allgemeiner Verwaltung er tätig ist, mit viel musikalischem Einfühlungsvermögen den Taktstock. Dank des großen Entgegenkommens des ganzen Orchesters, das ihn als Nachfolger von Andreas Wagner sofort akzeptierte, gestaltete sich die Zusammenarbeit mit den Opel-Musikern von Anfang an sehr gut.

Ob in Streichbesetzung oder mit Pausen und Trompeten in Blasbesetzung — immer und überall ist das Werksorchester ein gern gesehener Gast. Wenn Vinzenz Christ sein Orchester dirigiert, sieht alles so einfach aus. Wieviel Probenarbeit aber dahintersteckt, wissen nur die Eingeweihten.

Viele Zuhörer werden sich schon oft gefragt haben, wer ist eigentlich dieser Vinzenz Christ? Nun, er ist gebürtiger Lörzweiler, inzwischen 53 Jahre alt, verheiratet, hat zwei Töchter von 13 und 23 Jahren, spielt Posaune und liebt Beethoven und Wagner, aber auch die leichte Muse. Mit dem Posaunenunterricht begann er mit 14 Jahren, und zwar bei dem Vater von Mitarbeiter Jakob Schultheis, der als erster Geiger ebenfalls in unserem Orchester erfolgreich mitwirkt.

1950 trat Vinzenz Christ in unser Unternehmen ein, wurde 1965 vom damaligen Dirigenten Georg Mischlich für die Mitwirkung im Orchester gewonnen und ist seit dieser Zeit mit großem Engagement dabei. Aus eigener Initiative ließ er sich zum Dirigenten ausbilden und leitet seit nunmehr



17 Jahren in der Freizeit zusätzlich die Musikvereinigung Mainz-Ebersheim-Lörzweiler. Er besucht gern Konzerte in den Theatern Mainz und Rüsselsheim, denn Musik ist nun einmal sein Hobby, das ihn voll und ganz auslastet.

Für die Zukunft hofft und wünscht er, daß das Werksorchester bestehen bleibt und er mit seinen 45 Musikern aus Passion noch vielen Menschen musikalisch große Freude bereiten kann, wie jetzt am 19. April mit dem Konzert zum Saisonauftakt '83 in der Rüsselsheimer Stadthalle. M.K.

Jubilärfest

Am Samstag dieser Woche (30.4.) findet in der Mainzer Rheingold-Halle die erste Jubilärfest 1983 statt. Mehr als 700 Jubilare werden erwartet. Mit Ehepartnern, Vorgesetzten und Gästen sind es rund 1.500 Teilnehmer. Die Feier beginnt um 18.00 Uhr und endet gegen 22.45 Uhr.



Ausstellung neuer Bücher

Die rund 40.000 Bände der Werkbücherei, davon mehr als 60 Prozent Sach- und Fachliteratur, wurden jetzt durch zahlreiche Neuanschaffungen ergänzt. Um den Lesern einen genauen Überblick zu geben, werden die neuen Bücher in diesen Tagen in einer kleinen Ausstellung allen Interessenten vorübergehend gezeigt, damit sie sich einen besseren Überblick verschaffen können. Dabei können bereits Vorbestellungen aufgegeben werden.

Die Aufnahme zeigt die Leiterin der

Werkbücherei, Brigitte Ambrugger, im Fachgespräch mit Mitarbeiter Günther Marx, PEK. Er, genau wie die übrigen 8.500 eingetragenen Leser haben erfahren, daß Lesen nicht nur Spaß macht, sondern daß Menschen, die lesen, auch mehr wissen.

In diesem Zusammenhang der Hinweis, daß man rechtzeitig an die Urlaubslektüre, vor allem an Sprach- und Reiseleiter denken sollte, die fast alle auf dem neuesten Stand und erfahrungsgemäß rasch vergriffen sind.



Empfang der Sieger

Wenige Tage nach ihrem überragenden Erfolg bei der Safari-Rallye in Kenia kehrten die Sieger müde, aber stolz aus Afrika zurück und wurden im Ausstellungsraum unseres Rüsselsheimer Werkes von Vertretern der Geschäftsleitung sowie der Sportbetreuung empfangen und zu ihrem großartigen Erfolg beglückwünscht. Auf unserem Bildausschnitt Ari Vatanen (rechts) und sein Copilot Terry Harryman (links) mit Vorstandsmitglied John O. Grettenberger vor dem Siegerwagen. (Siehe auch die Seiten 1 und 2.)

VOM DEUTSCHEN ROTEN KREUZ

Wieder Kurse in „Erster Hilfe“

Seit Anfang des Jahres herrscht wieder reger Betrieb in den Ausbildungsräumen der Sanitätsstation I des Werksärztlichen Dienstes unseres Rüsselsheimer Werkes. Viele Mitarbeiter nahmen bereits oder nehmen noch an der Ersthelferausbildung teil, die vom Deutschen Roten Kreuz im Auftrag der Berufsgenossenschaft bis in den Frühsommer dieses Jahres hinein abgehalten werden.

Mitarbeiter aus allen Abteilungen des Werkes wurden und werden in acht Doppelstunden in Erster Hilfe unterwiesen. Neben den notwendigsten theoretischen und praktischen Grund-

kenntnissen lernen die Teilnehmer — pro Gruppe nicht mehr als 25 Mitarbeiter — unter anderem die richtige Lagerung von Verletzten oder die Anwendung von Wiederbelebungsmaßnahmen bei Unglücksfällen. Ein umfangreiches Programm also, das es zu absolvieren gilt und das auch zur Auffrischung bereits vorhandener Kenntnisse dient.

Unsere Aufnahme wurde während einer der Unterrichtsstunden aufgenommen; sie zeigt Volker Weber, Ausbilder des DRK Groß-Gerau, bei der Demonstration der stabilen Seitenlage.



Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim



Helmut Becker
TZA Ltg u. Verw.
1.4. 1983



Karl Becker
Instandh. Chassis I
1.4. 1983



Fritz Breidert
Werkzeugbau
1.4. 1983



Friedrich Christ
Zentr. Pl. Verw. Pr.
1.4. 1983



Erich Diehl
Betriebs Schlosserei
1.4. 1983



Peter Barthel
Preßwerk Kleint.
1.4. 1983



Heinrich Fritz
PEK-Stückl. u. Fr. G.
1.4. 1983



K.H. Gölzenleuchter
Modell-u. Lehrenb.
1.4. 1983



Mathias Hahn
MPK-Vers. Zw. Werke
1.4. 1983



Hans Haschert
Zentr. Pl. Verw. Pr.
1.4. 1983



Jakob Horneff
Betriebsselektiker
1.4. 1983



Heinz Jäger
Werkz. u. Betr. M.
1.4. 1983



Hans Kropp
Masch. Rep. u. Einr.
1.4. 1983



Willi Martin
Instandh. Chassis II
1.4. 1983



Paul Mathes
Zentr. Werkst. II
1.4. 1983



Georg Meier
PV-Kar. Unterzusb.
1.4. 1983



Hermann Pfeil
Insp. Mot. u. Getr. B.
1.4. 1983



Wilhelm Rais
Schnittbau
1.4. 1983



Arno Rausch
Werkz. Instandh.
1.4. 1983



Hans Roth
Chassisteile
1.4. 1983



Philipp Roth
TZA-Ltg u. Verw.
1.4. 1983



Herbert Schmid
Schnittbau
1.4. 1983



Helmut Scotti
Kdd. Service Oper
1.4. 1983



H. Vorläufer
PEK-Versuchsbau
1.4. 1983



Franz Dreste
MPK-Prod. Planung
4.4. 1983



Otto Hauf
Instandh. Chassis II
5.4. 1983



August Gütllich
PEK-Vers. Fahrz.
7.4. 1983



Willi Müller
Modell-u. Lehrenb.
19.4. 1983



Hans Edler
Instandh. Chassis II
27.4. 1983

Bochum

Niederlassung Berlin



Georg Adelberger
Finanzabteilung
1.4. 1983
Bochum



Wilh. Heizenröder
Industr. Engineering
1.4. 1983
Bochum



Willi Horneff
Prod. Vorb. Werk I
1.4. 1983
Bochum



Günter Rausch
Werkzeugbau
1.4. 1983
Bochum



Manfred Krienke
1.4. 1983
Niederlassung Berlin

Rüsselsheim

- 1.4. 1983
- Josef Arnold
Masch. Rep. u. Einr.
- Hans Barth
Finanzl. Betrieb
- Werner Baum
PEK-Sicherh. Vers.
- Norbert Baumann
Arb. Vorb. Instandh.
- Klaus Berner
Qual. Förd. u. Kontr.
- Wilhelm Bopp
Instandh. Preßwerk
- Hansjörg Bude
PV-Chassis
- Volkmar Cott
PEK-Kar. Entw.
- Rolf Damm
Schw. Masch. u. Vorr.
- Heinz Damm
Energieversorgung

- Peter Damm
PEK-Versuchsbau
- Rolf Dauber
PEK-Kar. Entw.
- Franz Eckert
Werkz. u. Betr. Mittel
- Heinz-Jürgen Eckert
PEK-Versuchsbau
- Heinz Ehret
TZA-Werklayout
- Peter Embs
Prod. Vorb. Preßwerk
- Walter Ewald
PV-Chassis
- Josef Fischer
T. u. Z. Auftr. Abw.
- Klaus Friehl
Werkz. u. Betr. Mittel
- Friedel Fritz
Zentr. Masch. Abt.
- Josef Glassl
Betriebs Schlosserei
- Hermann Götz
Zentr. Berufsausbildung

- Günter Graf
Instandh. Chassis I
- Hans-Joachim Groben
MPK-Vers. Zw. Werke
- Günter Guthmann
Design
- Herbert Haas
Werkzeugbau
- Ernst Habel
PV-Chassis
- Rolf-Dietr. Haese
PEK-Dauerversuche
- Peter Hanenberger
PEK-Leitung
- Hans Heck
Kostenforschung
- Helmut John
Modell-u. Lehrenbau
- Hermann Kirsch
TZA-Werklayout

- Wolfgang Klein
MEK-Motorenkonstr.
- Manfred Klumpp
T. u. Z. Europ. Preisgest.
- Alexander Koch
PEK-Kar., Türen, Beschl.
- Hans-J. Konrad
PEK-Kar., Türen, Beschl.
- Manfred Krämer
PEK-Versuchsbau
- Alfons Küstler
Zentr. Berufsausbildung
- Gerhard Lauer
Werkverpflegung
- Toni Muth
PEK-Versuchsbau
- Fritz Plaschnik
Rechtsabteilung
- Anton Reinhardt
PEK-Werkst. Entw.

- Klemens Remsperger
Betriebskrankenk.
- Werner Renneisen
PEK-Vorausentw.
- Erhard Roos
Werkzeugbau
- Erwin Samer
Werkzeugbau
- Joachim Schaaps
PV-Chassis Pl.
- Walter Schmidlin
PEK-Werkst. Entw.
- Walter Schreiber
PEK-Kar. Entw.
- Dietmar Schumann
z. Z. Saragossa
- Dieter Staesche
PVP-Konstr. M. u. K. W.
- Peter Staudt
PEK-Versuchsbau
- Otmar Steinacker
Qual. Förderung
- Norbert Stubenvoll
PEK-Versuchsbau

- Horst Völker
Ind. Engineering
- Werner Wanke
Schw. Masch. u. Vorr.
- Heinrich Weiland
PVP-Modell-u. Lehrenb.
- Gerhard Weichert
MPK-Ftgmat. Disp.
- Helmut Wirth
Verk. Z. Leonberg
- Günter Wolf
PV-Ch. Werkz. Konstr.
- Rolf Zimmermann
PV-Kar. Unterzusb. Pl.
- 2.4. 1983
- Arthur Lehmann
Schnittbau
- 6.4. 1983
- Herbert Hoffmann
Modell-u. Lehrenbau
- 10.4. 1983
- Peter Rainer Dick
Teilelager

25

- Waldemar Maas
Gesenkbau
- Reinhold Schwebel
Schmiede
- 14.4. 1983
- Jakob Heckmann
Gesenkbau
- Günther Martin
PEK-Motorenentw.
- Rudolf Spielvogel
Wagenendmontage
- 15.4. 1983
- Dieter Assmus
Behördenverkauf
- Helmut Ewald
Energieversorgung
- Dieter Gehrig
Mat. Eing. u. Z. Kontr.
- 16.4. 1983
- Karl Walsch
Verk. Kdd. Kundenbetr.
- 21.4. 1983
- Heinrich Brand
MPK-Transp. Abt.
- Hans Herberth
Instandh. Schmiede
- Richard Kumpf
Werkbahn
- Otto Schreyer
Prozeßabt.
- Herbert Zibold
Kar. Rohmontage
- 22.4. 1983
- Georg Schiller
Schmiede



Peter Barthel
Preßwerk Kleint.
1.4. 1983

- 23.4. 1983
- Albert Büttner
Teilelager
- Bernhard Piede
Lohnbuchhaltung
- Herbert Stolz
T. u. Z. Europ. Vorverp.
- 27.4. 1983
- Georg Wohlfahrt
Wagenendmontage
- 28.4. 1983
- Adelbert Abe
Instandh. Kar. Bau
- Lorenz Bolter
Insp. Rohbau
- Heinrich Brack
Schmiede
- Albrecht Doll
Ordnungsdienst
- Alfred Geister
Schmiede
- Heinz Kieswetter
Kundendienst
- Walter Kullmann
Besch. Einsatz
- Franz Schlitz
Schmiede
- 29.4. 1983
- Karl Gelis
Zeitverrechnung
- Hilmar Müller
PEK-Werkst.-Entw.
- Niederlassung Berlin
- 1.4. 1983
- Klaus-Dieter Raasch

Wir gedenken

Rüsselsheim

- Sammas Öztürk, Kar.-Fertigmontage I
geb. 1928 gest. 20.1.83
- Günther Sturm, Dieselteile
geb. 25.3.37 gest. 22.2.83
- Gerhard Saffer, Zentr. Auftr. Abw.
geb. 6.3.23 gest. 24.2.83
- Ernst Jacobi, Qual. Sicherung Ausw. Teile
geb. 14.5.32 gest. 25.2.83
- Rudolf Lissy, T + Z Techn. Dienst u. Kataloge
geb. 13.7.24 gest. 2.3.83
- Lutz Lemmer, Instandh. Kar. Bau
geb. 24.10.52 gest. 4.3.83
- Otokar Sedlar, Inspektion K 40 II
geb. 20.4.25 gest. 7.3.83
- Erich Samstag, Beschädigteneinsatz
geb. 26.7.34 gest. 8.3.83
- Adolf Stark, Fahrzeugdisp. Rüsselsheim
geb. 12.2.40 gest. 12.3.83

- Heinrich Brodbeck, Schnittbau
geb. 7.11.26 gest. 15.3.83
- Josef Franz Engler, Gesenkbau
geb. 24.6.24 gest. 21.3.83
- Heinz Schlesier, Lehrenb. u. Modellschreinerei
geb. 7.4.28 gest. 22.3.83

Werk Bochum

- Karl Patara, Härterei
geb. 4.4.42 gest. 16.2.83
- Horst Schalla, Auspuff-Fertigung
geb. 21.10.35 gest. 4.3.83
- Heinrich Scharnelt, Preßwerk
geb. 15.7.24 gest. 6.3.83

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
- Gerd Sandmayer, Mat. u. Prod. Kontrolle
geb. 12.7.36 gest. 19.3.83

WICHTIG FÜR ÄLTERE LESER

Sportliche Aktivitäten im Alter

Die alten Spruchweisheiten „Sich regen, bringt Segen“ oder „Wer rastet, der rostet“, bedeuten, auf unser körperliches Verhalten übertragen, letztlich nichts anderes als „Bewegung hält gesund“. Sollen nur junge Menschen in Bewegung bleiben oder gilt das, so ist in diesem Zusammenhang zu fragen, auch für die ältere Generation.

Schnellkraft oder ein rasches Reaktionsvermögen voraussetzen, für Ältere wenig geeignet. Sie machen ihm meistens auch weniger Spaß. Und Sport im Alter sollte vor allem Spaß machen. Hier bieten sich im hohem Maße die Ausdauersportarten an: Laufen, Wandern, Skilanglauf, Schwimmen und Radfahren erfordern nicht allzuviel Muskelkraft und Reaktionszeit.

Bewegung regt an

Dazu einiges vorweg: Unser Körper besteht etwa zur Hälfte aus Muskeln. Werden Muskeln nicht betätigt, werden sie schlaff. Das trifft insbesondere auf unser Herz zu, dem wichtigsten Muskel. Wer körperlich untrainiert ist, hat auch meist eine flache Atmung. Der Körper benötigt aber Sauerstoff. Sauerstoff erhöht die Leistungsfähigkeit von Herz, Hirn, Muskeln und Zellen. Bewegung regt auch die Verdauungsorgane an.

Am Anfang Mühe

Wer sich längere Zeit aufs Altenteil gesetzt hat – sportlich gesehen – hat am Anfang Mühe, mitzuhalten. Er gerät leicht „außer Puste“. Das ist normal. Nur sollte man nicht den Fehler machen, zu trainieren wie ein Weltmeister. Das wäre grundverkehrt. Die Devise sollte lauten: Den Körper geduldig belasten, Pausen machen und sich erholen. **GPS**

Schrittweise belasten

Alle Stoffwechselfvorgänge werden durch viel Bewegung „in Schwung gehalten“. Bewegung in dem hier gemeinten Sinne ist die sportliche Aktivität. Der Körper sollte, je nach Gesundheitszustand und Fitness, schrittweise belastet werden. Er sollte auch einmal schwitzen! Daraus ergibt sich: Sport treiben ist nicht allein Privileg der Jugend. Auch für ältere Menschen sind sportliche Aktivitäten wünschenswert, ja lebensnotwendig. Nur: Nicht jede sportliche Betätigung ist für den älteren Menschen geeignet. Auch hierzu eine Vorbemerkung.

Ausdauersportarten

Der Ältere hat weniger Muskelmasse als der Jüngere. In höherem Alter verliert der Körper auch seine Schnellkraft und Reaktionsfähigkeit. Deswegen sind Sportarten, die Muskelkraft,

OPEL POST

35. Jahrgang – April 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.