

OPEL POS

Versand
24.8.83



BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN

Beispielhaftes Programm zur Energieeinsparung

Im Jahre 1972 führte das Unternehmen ein Energiesparprogramm ein, das eine Energieeinsparung von 35 Prozent bis 1985 zum Ziel hat. Bis Ende 1982 konnten bereits über 32 Prozent erreicht werden. Eines der Instrumente zur Kostensenkung ist die zentrale Leittechnik, die für die automatische Steuerung der Einrichtungen und der werksinternen Verbrauchsstellen verantwortlich ist, wie zum Beispiel für die computergesteuerten Einschaltzeiten der Lacktrockenöfen und die Vermeidung von Stromspitzen durch automatisches Abschalten produktionsabhängiger Großverbraucher, wie etwa Batterieladestationen.

gesteuerte Rüsselsheimer Kraftwerk, das in Wärmekraftkopplung gleichzeitig Wärme und Elektrizität erzeugt. Durch den Austausch eines weiteren von der aus acht Kesseln bestehenden Anlage können bis zu 72 Prozent der Kraftwerksleistung mit Kohle erzeugt werden. 1973 hatte Kohle als Brennstoff nur einen Anteil von 15 Prozent.

Eine weitgehende Verringerung der Schwefeldioxid-Emission gewährleistet auch die Verwendung von schwerem Heizöl mit einem Schwefelgehalt von unter einem Prozent sowie der zunehmende Einsatz von Erdgas. Die Reinigung der Kraftwerks-Abgase übernehmen Elektrofilter, die 99 Prozent des Staubes ausfiltern.

Beispielhaft ist auch das computer-



Die Werksferien sind vorüber – die Arbeit hat uns wieder: in Rüsselsheim war es am 1. August, in Bochum und Kaiserslautern am 8. August soweit. Bänder und Maschinen laufen jetzt wieder, die Büros sind voll besetzt. Inzwischen sind auch die Urlaubsfotos fertig; oben ein Schnappschuß, der in Gstadt am Chiemsee mit Blick auf die Fraueninsel gemacht wurde.

Bedeutender Faktor

Einen immer bedeutenderen Faktor in der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Unternehmens stellen die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen dar. Sie erreichten mit mehr als 1,5 Milliarden DM im Geschäftsjahr 1982 ihren bisherigen Höchststand. Gegenüber 1981 bedeutete dies einen Anstieg um 58 Millionen Mark.

Die Sozialleistungen waren mit 86,0 Prozent der reinen Lohn- und Gehaltssumme auf vergleichbarer Basis mit dem Vorjahr (86,5 Prozent) ein erheblicher Kostenbestandteil. Die freiwilligen Sozialleistungen

und andere freiwillige Aufwendungen des Unternehmens zugunsten der Mitarbeiter betragen 351,0 Millionen DM. Darüber hinaus wendete die Firma im vergangenen Jahr 418,2 Millionen DM für die gesetzliche Sozialversicherung und 775,6 Millionen DM für bezahlten Urlaub, gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen auf.

Pluspunkte bei der Arbeit



einen erweiterten Lohnfortzahlungsanspruch im Krankheitsfall, der über die gesetzlich festgelegte Dauer von sechs Wochen hinausgeht.

Zu diesen tariflichen Regelungen kommen – wie bei uns – in vielen Fällen betriebliche, die die Pluspunkte bei der Arbeit vermehren: insgesamt ein stabiles soziales Fundament. (Siehe dazu auch den Beitrag „Bedeutender Faktor“ auf dieser Seite.) G.

SICHERHEITSGURT Nie „oben ohne“

Auch wenn von staatlicher Seite jetzt doch (noch) auf das Bußgeld für Gurtmuffel verzichtet wird, sollte man keinen Kilometer „oben ohne“ fahren.

Leider gibt es immer noch allzu viele Uneinsichtige, die auf dem Standpunkt stehen: „Mir kann ja nichts passieren, ich habe genügend Erfahrung“. Dabei wird nicht bedacht, daß selbst der beste Fahrer unverschuldet in einen Unfall verwickelt werden kann.

Die Chance, bei einem Unfall mit Gurt besser wegzukommen, steht 1 zu 300. Wenn es trotz Gurt zu Verletzungen kommt, so kann man fast immer davon ausgehen, daß der Unfall ohne Gurt tödliche Folgen gehabt hätte.

Auf die ständigen Mahnungen an die „Gurtmuffel“ kann leider nicht verzichtet werden, weil die Anlequote wieder zurückgegangen ist, vor allem im innerstädtischen Verkehr.



Die Arbeitswelt sozial gepolstert

Nicht allein um Lohn- und Gehaltsprozente geht es bei den alljährlichen Tarifverhandlungen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern. Kaum weniger wichtig sind die Bemühungen um Verbesserungen der sozialen „Umweltbedingungen“ im Berufsleben. Was dabei bisher herausgekommen ist, zeigt eine Auswertung der Tarifverträge zum Jahresende 1982 durch das Bundesarbeitsministerium.

So ist die 40-Stunden-Woche mittlerweile für fast alle Beschäftigten verwirklicht. Und Urlaubsgeld, vermögenswirksame Leistungen durch den Betrieb, regelmäßige Gratifikationen sowie ein Mindesturlaub von fünf Wochen gehören ebenfalls für die meisten zu den sozialen Selbstverständlichkeiten. Neben diesem Plus an Freizeit und Extralohn gibt es eine Reihe von tarifvertraglich festgeschriebenen sozialen Sicherungen, so die Verdienstsicherung im Alter (im Falle der Umsetzung auf einen anderen, geringer bewerteten Arbeitsplatz) oder den Kündigungsschutz im Alter sowie



Als wichtigste Neuerscheinung auf dem Produktsektor präsentierte das Unternehmen genau vor einem Jahr – im August 1982 – den Corsa, mit dem Opel erstmals im Segment der kleinen Kompaktwagen vertreten ist. Für die Konstruktion unter Einsatz moderner Computer-Technologie zeichnen die Ingenieure der Opel-Produktentwicklung in Rüsselsheim verantwortlich. Gebaut wird der Corsa im weltweit modernsten Werk von General Motors in der Nähe von Saragossa in Spanien, von wo er in zahlreiche europäische Länder verschickt wird (Bild). – In der Bundesrepublik ist unser Kleinster seit März dieses Jahres erhältlich und hat hier bereits viele Freunde gefunden.



Die Bilanz-Presskonferenz fand in den vergangenen Jahren stets im Sheraton-Hotel am Frankfurter Flughafen statt. Diesmal, Anfang Juli, war sie nach langer Zeit wieder in unmittelbarer Nachbarschaft des Werkes, und zwar in Rüsselsheims „guter Stube“, dem Stadttheater. Rund 60 Pressevertreter aus dem In- und Ausland nahmen an ihr teil, dazu kamen Führungskräfte und Betriebsräte aus dem gesamten Unternehmen. Auf der Bühne erkennt man den Vorstand und Vertreter der Geschäftsleitung; sie beantworteten zahlreiche Fragen der Journalisten. Zu Beginn war Generaldirektor Ferdinand Beickler in einem Grundsatzreferat – von Dias auf einer Riesenleinwand visuell unterstützt – auf wichtige Aspekte des Berichtsjahres eingegangen, hatte aber auch aktuelle Ereignisse behandelt. Die Veranstaltung hatte einen hohen Informationswert und fand in der Presse ein reges Echo. Die Belegschaft wurde noch vor den Werksferien in den an den Portalen verteilten „Informationen über das Geschäftsjahr 1982“ ausführlich über die Daten und Fakten des vergangenen Jahres unterrichtet.

Viele Neuerungen

Die Firma wartete mit Wiederaufnahme der Produktion nach Ablauf der Werksferien mit einer Fülle von Neuerungen auf, die das Opel-Fahren noch wirtschaftlicher, sicherer und auch umweltfreundlicher machen – zum Beispiel rollen alle Modelle jetzt mit asbestfreiem Kupplungsbelag von den Linien. (Einzelheiten über die Neuerungen an den Wagen wurden inzwischen gesondert bekanntgegeben.)



J. P. McCormack

Prof. Dr. M. Kittner

Spitze des Aufsichtsrates

Bei der kürzlich stattgefundenen konstituierenden Sitzung des neugewählten Aufsichtsrates unseres Unternehmens wurde der Vizepräsident der General Motors Corporation, John P. McCormack (links), wieder zum Vorsitzenden dieses Gremiums gewählt. Er bekleidete dieses Amt bereits in der vorherigen Aufsichtsratsperiode.

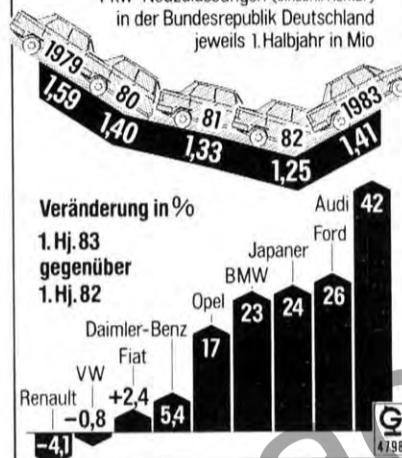
Zu seinem Stellvertreter wurde Professor Dr. Michael Kittner, Justiziar beim Hauptvorstand der IG-Metall. Er ist einer der drei externen Vertreter der Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat.

Fest übernommen

Im Juli wurde entschieden, daß von den im Frühjahr eingestellten Mitarbeitern mit befristeten Verträgen über 200 fest übernommen werden, davon 132 im Werk Rüsselsheim und 80 im Werk Bochum.

Ein neuer Auto-Frühling

Pkw-Neuzulassungen (einschl. Kombi) in der Bundesrepublik Deutschland jeweils 1. Halbjahr in Mio



Wie das Schaubild zeigt, geht es mit dem Autoabsatz in der Bundesrepublik erstmals seit 4 Jahren wieder bergauf. (Siehe auch der Kasten links.)

WEITER AN BODEN GEWONNEN

Halbjahres-Plus von 17 Prozent

Mit 53.569 in der Bundesrepublik neuzugelassenen Fahrzeugen erzielte das Unternehmen das bisher beste Juni-Ergebnis seiner Geschichte: einen Zuwachs gegenüber dem Juni 1982 von über 50 Prozent und einen Marktanteil in Deutschland von 20,4 Prozent.

Insgesamt erhöhten sich die Opel-Zulassungen im ersten Halbjahr 1983 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 17,3 Prozent – mehr als der Zuwachs im Gesamtmarkt, der sich in der ersten

Hälfte des Jahres auf 12,7 Prozent belief. Nach den ersten sechs Monaten 1983 beträgt unser Marktanteil an den Neuzulassungen in der Bundesrepublik 19,6 Prozent.

Auf den europäischen Märkten außerhalb Deutschlands verkaufte die Firma zusammen mit ihren englischen und spanischen Schwestergesellschaften im ersten Halbjahr 385.905 Fahrzeuge, 31,6 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum 1982 (293.291 Einheiten).

NEU: MONZA GSE

180 PS Sport-Coupé mit modifiziertem Fahrwerk

Jetzt im August hat das Unternehmen mit der Auslieferung des Monza GSE begonnen. Das im Frühjahr angekündigte Top-Modell der Monza-Baureihe (Spitze: 215 km/h) mit Dreiliter-Sechszylindermotor, elektronischer Kraftstoffeinspritzung (132 kW/180 PS) und Fünfgang-Getriebe unterscheidet sich von den anderen Monza-Versionen vor allem durch eine reichhaltigere Ausstattung, ein modifiziertes Fahrwerk sowie einen zusätzlichen Heckspoiler.

Das Fahrwerk mit verstärkten Stabilisatoren vorn und hinten wurde insgesamt tiefergelegt und neu abgestimmt. Die Serienbereifung auf sechs Zoll breiten Leichtmetallfelgen besteht aus Niederquerschnitt-Reifen der Dimension 205/60 VR 15.

Ergebnis dieser Modifikation: Erhöhte Lenkgenauigkeit sowie verringerte Seitenneigung und mehr Stabilität bei Kurvenfahrten oder schnellen Richtungsänderungen.

Die Ausstattung des GSE geht über das Niveau der anderen Monza-Versionen hinaus. Außen weisen vor allem der aerodynamisch optimierte und in Wagenfarbe gehaltene Heckspoiler, seitliche Schwellerabdeckungen, der Verzicht auf Chrom, Halogen-Weitstrahler sowie zwei beheizbare, von innen einstellbare Außenspiegel das Modell als die neue Top-Variante aus. Innen

besitzt der GSE Lederlenkrad, Bordcomputer und Recaro-Sitze vorn.

Der Monza GSE, der ausschließlich in den Außenfarben Silber, Anthrazit, Karneolrot, Moccabraun (alle Metallic) und Weiß geliefert wird, kostet DM 42.000,- (unverbindliche Preisempfehlung, inklusive Mehrwertsteuer ab Werk).



Auf großer Tour waren kürzlich drei Corsa quer durch China. Initiiert von GM Italia und der Fachzeitschrift „Gente Motori“ starteten unsere Minis in Xi'an und erreichten nach achttägiger Fahrt die chinesische Hauptstadt Peking. Die über 2.500 Kilometer lange Route führte quer durch Zentralchina auf den Spuren des legendären Rennens Peking-Paris des Jahres 1907. Seitdem hatte laut „Gente Motori“ kein westliches Auto diese Pisten mehr bewältigt. Unser Bild zeigt die drei Corsa nach ihrer Ankunft in Peking vor dem Kaiserpalast, wo sie große Aufmerksamkeit erregten.

VERKAUFSBEREICH TEILE UND ZUBEHÖR

Gesicherte Teileversorgung über viele Jahre hinaus

Etwa 8,5 Millionen Opel-Wagen laufen heute in fast allen Ländern der Erde. Diese Fahrzeuge möglichst reibungslos über die Opel-/GM-Händler mit Original Opel-Teilen und Anerkanntem Opel-Zubehör zu versorgen, darin liegt in kurzen Worten die Hauptaufgabe des Verkaufsbereiches Teile und Zubehör. An dem lukrativen Teile- und Zubehör-Folgemarkt, der aus den hohen Fahrzeugproduktionszahlen resultiert, partizipiert Opel jedoch nicht allein. Hunderte von Mitbewerbern, die ihrerseits Teile-Programme anbieten, sind zumindest auf einigen Teilbereichen als potente Konkurrenten anzusehen. Und hier liegt auch die Problematik dieses Geschäftszweiges. Während der Wettbewerb sich in diesen Fällen oft nur auf wenige Produktlinien konzentriert, muß Opel das gesamte Fahrzeugprogramm, also auch jene Fahrzeugtypen, die bereits seit Jahren nicht mehr produziert werden, in seinem Teilesortiment berücksichtigen. Der Kunde muß mit dem Kauf eines Opel-Wagens eine über Jahre hinaus gesicherte Teileversorgung erwarten können.

Es gilt dabei, sich der Herausforderung des Wettbewerbs zu stellen. Bei der Bedeutung, die das Teile- und Zubehör-Geschäft inzwischen erreicht hat, muß um jedes Prozent Marktanteil

Ausland, zu dem jetzt auch unser Lager in Saragossa zählt. Von der kleinsten Schraube bis zur Rohbaukarosserie muß eine ausreichende Bevorratung sichergestellt werden und das,



Wer fragt schon, was alles dazu gehört, um den vielen Millionen Opel-Fahrern in aller Welt im Bedarfsfall das benötigte Opel-Teil zur Verfügung zu stellen. Für den Kunden ist das selbstverständlich. Was aber hinter dieser „Selbstverständlichkeit“ steht, welche Organisation notwendig ist, darauf gibt der Grundsatz-Artikel auf dieser Seite eine Antwort. Wichtigste Voraussetzung ist die Lagerung aller Teile nach funktionellen und rationellen Gesichtspunkten. Auf dem Bild die Hochregalanlage in Rüsselsheim mit 22.400 Lagerstellen. (Eine gleiche Anlage steht in Bochum.) Über ihre Arbeitsweise wird in einem späteren Artikel berichtet.



60.000 Artikel umfaßt der T + Z -Lagerbestand – von der kleinsten Schraube bis zur Rohkarosserie. Auf dem Bild verlangt ein Kunde am Teileschalter eines Opel-Händlers gerade ein Original Opel-Teil. Jeder Kunde muß mit dem Kauf eines Opel-Wagens eine über Jahre hinaus gesicherte Teileversorgung erwarten können. (Zu unserem Bericht.)

gekämpft werden. Wer weiß, daß das Umsatzvolumen der Abteilung Teile und Zubehör inzwischen die Milliarden-grenze überschritten hat, kann er-messen, wie wichtig die Ergebnisse dieses Geschäftsbereiches für das Gesamtunternehmen sind.

60.000 verschiedene Artikel

Jede der einzelnen Abteilungen im Teile- und Zubehör-Bereich – Bedarfsplanung und Materialfluß, Marketing-Verkauf, Technische Operationen einschließlich Kataloge sowie Finanz und Planung – trägt mit vielfältigen Maßnahmen dazu bei, die errungenen Marktanteile nicht nur zu halten, sondern noch weiter auszubauen. Wichtige Grundlagen zur Erreichung der gesteckten Ziele sind modernste Lager- und Vertriebssysteme für 60.000 verschiedene Artikel in unseren Teilleagern im Inland und im europäischen

aus wirtschaftlichen Gründen, bei geringstmöglichem Kapitalaufwand.

Moderne Bestellsysteme

Ein oftmals schwieriges Unterfangen, das nur mit Hilfe flexibler Dispositionsverfahren zu verwirklichen ist. Trotz aller Bemühungen sind jedoch manche Engpässe durch Liefer-schwierigkeiten der Hersteller oder abnorm hohe Bestellungen nicht immer zu vermeiden. Moderne Bestellsysteme unserer Händlerorganisation im In- und Ausland tragen zu einer schnellen Abwicklung der Aufträge bei. Europa-weit sorgen ca. 1.950 Mitarbeiter im Physical Distribution-Bereich in den Lagern Rüsselsheim und Bochum sowie in acht Teilleagern im europäischen Ausland mit aufeinander abgestimmten Arbeitsstufen und mechanisierten Transportwegen für einen rationellen Materialfluß vom Eingang

bzw. der Vorverpackung über die Lagerorte bis zur letzten Station, der Laderampe. Ausgefeilte Transportsysteme, besonders im europäischen Verbund, bieten dann die Gewähr, daß die Teile und Zubehörartikel in möglichst kurzer Zeit zum Verbraucher gelangen.

Strengste Qualitätskontrolle

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, daß kein Teil das Werk verläßt, das nicht strengste Produktions- und Qualitätskontrollen durchlaufen hat. Viele Teile werden auf dem freien Markt von anderen Herstellern angeboten, die sich äußerlich kaum von Original-Opel-Teilen unterscheiden. Entscheidend ist jedoch nicht das Aussehen, sondern die geprüfte Qualität, die garantierte Paßgenauigkeit. Nur Original-Opel-Teile gewährleisten einen problemlosen Einbau ohne spätere Reklamation. Unser Qualitätsstreben trifft selbstverständlich auch auf das umfangreiche Programm von Anerkanntem Opel-Zubehör zu. Den Vertrieb der Teile- und Zubehörartikel übernehmen in Europa rund 2.320 Vertragshändler mit Großhandelsfunktionen sowie etwa 2.840 Anerkannte Opel-Dienststellen, die den Vertragshändlern angeschlossen sind. Hinzu kommen in fast allen Ländern der Erde eine Vielzahl von weiteren Stützpunkten der GM-Organisation. Die Entwicklung weiterer Händler-Kapazitäten und die Erschließung neuer Märkte in Übersee sind geplant.

Unterstützung der Händler

Die Beratung der Vertragshändler und Anerkannten Opel-Dienststellen erfolgt durch 230 Mitarbeiter in unserer

europaweiten Verkaufsorganisation für Teile und Zubehör. Oberste Aufgabe dieser Mitarbeiter ist es, die Händler in ihren aktiven Verkaufsbemühungen zu unterstützen und deren Loyalität zur Marke Opel ständig zu verbessern, um die Aktivitäten der Wettbewerber möglichst einzudämmen. Schnelles und richtiges Agieren und Reagieren auf die Gegebenheiten des Marktes sind für jeden Opel-Händlerbetrieb äußerst wichtige Faktoren. Voraussetzung ist ein gut geschultes Personal. Die T + Z-Erfolgskurse der Teiledienst-Schule in Rüsselsheim bieten den Vertragshändlern ein umfangreiches Trainingsprogramm.

Neue Absatzkonzepte

Die Bemühungen um steigende Marktanteile auf dem Teile- und Zubehör-Sektor können nur mit wirkungsvollen Marketing-Strategien erfolgreich sein. Marktbeobachtungen und Verkaufsanalysen sind Grundlagen für neue Absatzkonzepte. Dazu gehören Werbemaßnahmen, Verkaufsförderungsprogramme und Verkaufsaaktionen. Eine besondere Bedeutung kommt der Entwicklung neuer Produktlinien zu. Zu den wichtigsten Marketinginstrumenten überhaupt zählen die modellgebundenen Kataloge mit allen Teilen und Zubehörartikeln, die von der Abteilung Teile und Zubehör zu Reparatur-zwecken geliefert werden können.

Ausgewogene Preisgestaltung

Daß die Freigabe der Katalog-Nummer aufgrund von Produktionsunterlagen nur unter kundendienstfreundlichen Gesichtspunkten erfolgt, versteht sich von selbst. Von gleich großer Bedeutung ist die Preisgestaltung. Einerseits

berühren die Auswirkungen, die von der Preisgestaltung für Teile und Zubehör ausgehen, unmittelbar den Geldbeutel jedes einzelnen Autobesitzers, andererseits besteht im gleichen Maße eine Verpflichtung gegenüber unseren Vertragshändlern. Deshalb muß es das Bestreben sein, durch eine ausgewogene Preisgestaltung eine größtmögliche Wettbewerbsfähigkeit zu garantieren.

Ständige Bestandskontrolle

Damit der Teile- und Zubehör-Bereich die gestellten Aufgaben schnell und wirtschaftlich erfüllen kann, wird, wie in allen Abteilungen des Werkes, die Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung in Anspruch genommen. Die EDV speichert alle notwendigen Daten des gesamten Lieferprogramms. Verfügbarkeit, Preise, Lagerort u.s.w. Sie bucht die Warenein- und -ausgänge und führt so eine ständige Bestandskontrolle. Weiterhin ermöglicht die Datenverarbeitung eine exakte Beschaffungsdisposition, gibt statistische Auskünfte, erstellt die Auftrags- bzw. Versandpapiere, wobei alle für den Händler wichtigen Vorausinformationen über dessen Auftrag anfallen. Letztendlich wird die Rechnungsschreibung eingeleitet – ein lückenloser Kreislauf von größter Effizienz.

Abschließend zur Abrundung noch einige Zahlen aus dem vorangegangenen Jahr: 1982 wurden 338.000 Teileaufträge abgewickelt und Teile im Gewicht von 58.600 Tonnen an die Vertragshändler in der Bundesrepublik, 36 Konzernunternehmen und 360 Direktimporteure in 80 Länder der Erde versandt.

Baudarlebensprogramm

Die Geschäftsleitung hat auf Antrag des Gesamtbetriebsrates entschieden, daß im Hinblick auf die verbesserte wirtschaftliche Lage des Unternehmens ab dem Budgetjahr 1984 (September 1983 bis August 1984) wieder Mittel für das Baudarlebensprogramm zur Verfügung gestellt werden. Diese betragen für das Gesamtunternehmen DM 3.500.000,-. Dieser Betrag verteilt sich entsprechend der Belegschaftsstärke wie folgt: DM 2.000.000,- Rüsselsheim, DM 1.080.000,- Bochum, DM 390.000,- Kaiserslautern und DM 30.000,- Zweigniederlassung Berlin. (Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)

BKK-Beitragssatz gesenkt

Vorbehaltlich der Genehmigung durch das Bundesversicherungsamt in Berlin hat die Vertreterversammlung in ihrer letzten Sitzung eine Senkung des Beitragssatzes für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgelts für mindestens sechs Wochen haben, auf 10,5 v.H. des Grundlohnes (seither 11,0 v.H.) beschlossen. In diesem Zusammen-

hang werden auch die Beitragssätze für die anderen Versicherungsgruppen gesenkt.

In der gleichen Sitzung sind auch Satzungsänderungen beschlossen worden, die aufgrund der Bestimmungen des Haushaltsbegleitgesetzes 1983 erforderlich wurden. Gleichzeitig beschloß der Vorstand der Betriebskrankenkasse Härtefall-

regelungen für die Befreiung von der Zuzahlung zu den Kosten der Kurmaßnahmen sowie für die Übernahme der Kosten für die von der Versorgung jetzt ausgeschlossenen Arzneimittel. – Die Beitragssenkung, die Satzungsänderungen und Härtefallrichtlinien sind am 1. Juli 1983 in Kraft getreten.

(Die Werkzeitung wird in ihrer nächsten Ausgabe Einzelheiten über die beschlossene Beitragssenkung, die Satzungsänderungen sowie die neuen Richtlinien bringen.)

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

BETRIEBSVERSAMMLUNG

Die neuen Technologien...

Bei den letzten Betriebsversammlungen unserer Bochumer Werke ging der Vorsitzende des Betriebsrates, Günter Perschke, neben anderen Fragen und Problemen auf die vorgesehene Einführung neuer Fertigungsverfahren und ihre Auswirkungen auf die betroffenen Mitarbeiter ein. — Über die letzte Sitzung des Aufsichtsrates des Unternehmens sprach Betriebsrat P. Labensberg, der einer der zehn Vertreter der Arbeitnehmerseite ist; er gab auch Erläuterungen über den Geschäftsbericht für das Jahr 1982, der Anfang Juli der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde.

Das als Gast an der Betriebsversammlung teilnehmende Vorstandsmitglied der IG-Metall, K. H. Janzen, referierte über neue Technologien und ihre Fol-

gen für die Belegschaft. — An diese Referate schloss sich eine lebhafte Aussprache an, an der zahlreiche Mitarbeiter teilnahmen. — In dem anschließenden Bericht der Geschäftsleitung über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens (§ 43, Abs. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes), den der Leiter der Personal- und Sozialabteilung erstattete, ging Dr. B. Prein auch auf die in den Referaten aufgeworfenen Fragen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Einführung neuer Fertigungsverfahren ein und betonte, daß durch diese Veränderungen keine Entlassungen vorgenommen würden.

Es würden allerdings, so Dr. Prein, etwa 500 Mitarbeiter der Produktion andere Arbeitsplätze erhalten: „Diese Umsetzungen werden schwerkpunk-

mäßig im Sommer '84 erfolgen. Es kann davon ausgegangen werden, daß etwa die Hälfte der betroffenen Mitarbeiter sofort einen gleichwertigen Arbeitsplatz erhalten kann. Den übrigen Werksangehörigen wird bis zur Zuweisung eines gleichwertigen und zumutbaren Arbeitsplatzes ein Lohnausgleich gewährt, wie dies in den vergangenen Jahren bei anderen technischen Umstellungen ebenfalls laufend praktiziert wurde...“

Geeignete Schulungsmaßnahmen für alle Mitarbeiter, die an den neuen Einrichtungen tätig sein werden, hätten bereits im Herbst vorigen Jahres begonnen, sie würden in dem erforderlichen Umfang fortgeführt. Dr. Prein betonte abschließend nachdrücklich: „Die Einführung der genannten Fertigungsverfahren, über die andere Automobilfirmen schon längst verfügen, ist zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit unseres Werkes und damit zur Sicherung der Arbeitsplätze unerlässlich.“



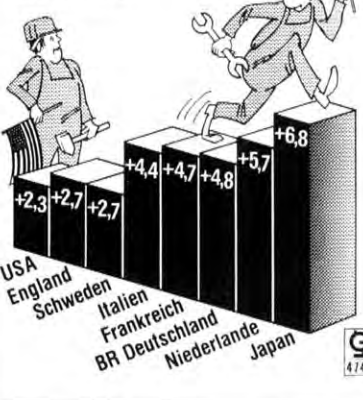
Ein neues Zuhause

Das Wohnheim Rüsselsheimer Weg 7 ist in Wohnungen umgebaut worden. Der achtgeschossige Bau bietet 32 Familien ein neues Zuhause. Die Wohnungen wurden bereits Ende Juli beziehungsweise Anfang August bezogen. Es handelt sich um 3 1/2-Raumwohnungen im sozialen Wohnungsbau mit einer durchschnittlichen Größe von 90 m². Der Umbau dauerte etwas mehr als fünf Monate.

Die Wohnlage ist günstig. Sowohl Werk I in Bochum Laer als auch Werk II in Bochum Langendreer sind gut erreichbar. In der Nähe befinden sich ein Supermarkt und der Ümminger See, der bekanntlich viele Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und Erholung bietet.

Wettstreit der Produktivität

Jährliche Mehrproduktion je Arbeitsstunde 1970-1981 in %



Wachsende Produktivität — also die größere Ergiebigkeit der Arbeit durch Rationalisierung und Modernisierung — ist ins Ziellicht geraten. In Zeiten guter Konjunktur ermöglicht sie zwar höhere Löhne und sinkende Arbeitszeiten; aber bei stagnierender Nachfrage scheint sie Arbeitsplätze zu bedrohen, weil die gleiche Produktion mit weniger Arbeitskräften hervorgebracht werden kann. Doch der Schein trügt. Tatsächlich garantiert gerade überdurchschnittliches Wachstum der Produktivität am ehesten die Arbeitsplätze. Das beste Beispiel dafür liefert Japan. Es steht mit seiner Produktivitätssteigerung an der Spitze aller Industriestaaten. Zugleich ist dort die Arbeitslosigkeit am niedrigsten, und die japanische Wettbewerbsfähigkeit auf den Weltmärkten steht außer Zweifel. Globus



Europa-Parlamentarier vor Ort

Abgeordnete des Europa-Parlaments, darunter auch Abgeordnete des Bundestages, Vertreter von Gewerkschaften, Betriebsräte aus großen Unternehmen, Journalisten und Persönlichkeiten des Öffentlichen Lebens, die vor kurzem in Dortmund an der Konferenz der Sozialistischen Fraktion des Europäischen Parlaments mit dem Thema „Mitbestimmung, Technologische Entwicklungen — Beschäftigungskrise“ teilgenommen hatten, waren auch Gäste unseres Werkes.

Nach kurzer Begrüßung und Einführung am Werksmodell besichtigten die Gäste die Produktionsanlagen im Werk I. Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt referierte über das Thema „Auto-

mation in der Automobilindustrie“ und ging dabei besonders auf die Einführung neuer Technologien ein. Der Einsatz der Handhabungsautomaten werde die Gesamtzahl der Arbeitsplätze nicht verändern, sondern nur umschichten. Die Einführung neuer Technologien sei notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Ein umfangreiches Ausbildungsprogramm laufe bereits, um die Mitarbeiter entsprechend vorzubereiten. Unser Bild zeigt die Gäste im Casino D 1 während des Referates von Dr. W. Schlotfeldt. In der ersten Reihe erkennt man links Werksleiter W. Pihan, den Europaabgeordneten O. Rogalla und den Betriebsratsvorsitzenden G. Perschke.

Auskunft zur Rentenversicherung

Im Juni 1983 hat die Auskunftsstelle und Beratungsstelle der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin in der Essener Innenstadt, Lindenallee 6-8, neue Büroräume bezogen. Aus diesem Anlaß hatte die BfA zu einer Pressekonferenz eingeladen. Anwesend dabei waren einige Herren der Geschäftsführung der BfA aus Berlin, an der Spitze ihr Präsident, K. Hoffmann. Er erläuterte, daß Sinn einer solchen Einrichtung die heute viel zitierte Bürgernähe der Verwaltung sei. Gerade im Großraum Essen besteht ein großes Interesse an dieser Einrichtung. Die Auskunftsstelle und Beratungsstelle erteilt Versicherten und Rentnern der Angestelltenversicherung mündlich Auskünfte und berät in allen Angelegenheiten der Angestelltenversicherung. Diese Auskünfte können mündlich viel differenzierter gegeben werden, als dieses wegen der Komplexität des

Rentenrechts schriftlich möglich ist. Das Hauptinteresse der Besucher gilt der Datenfernübermittlungsanlage. Diese Anlage ist direkt mit dem Computer der BfA in Berlin verbunden. In Sekundenschnelle können die Versicherten einen Versicherungsverlauf mit Rentenauskunft erhalten.

Die Erteilung der Rentenauskunft ist aber nur dann möglich, wenn vorher das bei der BfA geführte Versicherungskonto geklärt ist, alle Versicherungszeiten gespeichert sind. Die BfA versendet an alle Versicherten, die bereits vor dem 1.1. 1979 Beiträge zur Angestelltenversicherung entrichtet haben, Versicherungsverläufe über die bei der BfA bekannten Versicherungszeiten, damit die Versicherten feststellen können, ob das Versicherungskonto vollständig oder ob ein Kontenklärungsverfahren einzuleiten ist.

Soweit unsere Werksangehörigen eine solche Mitteilung erhalten, können sie sich zwecks weiterer Auskunft und Beratung oder gegebenenfalls zur Einleitung eines Kontenklärungsverfahrens wie bisher an die Abteilung III der BKK/Sozialabteilung (Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 3187) wenden.

Dies gilt auch für alle Werksangehörigen, die in der Rentenversicherung der Arbeiter versichert sind.

In wenigen Zeilen

Zum ersten Mal hat vor kurzem eine Arbeitstagung der GSA (Gemeinsame Sozialarbeit der Konfessionen) im Haus Villigst bei Schwerte stattgefunden, an der türkische und deutsche Mitarbeiter teilnahmen. Es wurde allgemein begrüßt, daß durch diese Tagung und möglicherweise weiter folgende Zusammenkünfte eine Gelegenheit zur Begegnung und Aussprache zwischen deutschen und türkischen Kollegen geschaffen worden ist.

Für ausländische Mitarbeiter in unseren Wohnheimen Sudbeckenpfad und Hauptstraße 90 hat das Jugendsozialwerk, das unsere Wohnheime betreut, Deutschkurse durchgeführt. An insgesamt 28 Teilnehmer wurden vor kurzem im Rahmen einer kleinen Feierstunde Teilnahmebescheinigungen ausgehändigt. Im Herbst soll der Kursus auf Wunsch der Teilnehmer fortgesetzt werden.

Für den Herbst hat die Abteilung Berufsausbildung für unsere Auszubildenden drei Jugendwerkwochen in Schloß Walbeck bei Geldern geplant. Es werden insgesamt 60 Jugendliche an diesen sozialpädagogischen Werkwochen teilnehmen.

Das diesjährige Sportfest der Auszubildenden hat am 8. Juli stattgefunden. Wir berichten darüber in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

Mit zwei Bussen sind die Bewohner unserer Wohnheime zu den Kölner Spiel- und Sporttagen des Jugendsozialwerkes gefahren. Sie haben mit zwei Mannschaften am Fußballturnier teilgenommen. Eine Mannschaft konnte den 2. Platz belegen.

Anfang September werden 157 Jugendliche ihre Ausbildung in unserem Werk beginnen. Um einen Beitrag zur Minderung der Jugendarbeitslosigkeit zu leisten, werden rund 8 Prozent mehr Auszubildende eingestellt als ursprünglich vorgesehen war.



Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Prof. Dr. R. Jochimsen, kam vor kurzem mit Begleitung zu einem Informationsbesuch in unser Bochumer Werk. Der Automobilmarkt allgemein und die Situation bei Opel waren Schwerpunkte der Gespräche, die der Minister mit den Vorstandsmitgliedern Dr. W. Schlotfeldt, H.W. Gäb und der hiesigen Werksleitung führte. Zusammen mit Vertretern des Betriebsrates wurden das Preßwerk, der Karosseriebau und die Wagenendmontage besichtigt. Am Mittagessen nahmen auch Bürgermeister N. Withoit und Oberstadtdirektor H. Jahofer teil. Der Minister hat sich in das Gästebuch des Werkes eingetragen. Auf unserem Bild von links Werksleiter W. Pihan, Minister R. Jochimsen, die Vorstandsmitglieder H. W. Gäb und Dr. W. Schlotfeldt sowie Ministerialrat W. Schütten am Werksmodell im Ausstellungsraum.

...muß nicht immer von Columbus sein



Verbesserungsvorschläge einreichen

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

ENDLICH ANERKANNT

Verantwortungsvolle Aufgaben des Werkschutzes

Am 20. August 1982 wurde im Bundesgesetzblatt die Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluß „Geprüfte Werkschutzfachkraft“ veröffentlicht. Die Verordnung trat am 1. April 1983 in Kraft. Dem Werkschutz obliegen heutzutage verantwortungsvolle Aufgaben. Dies ist deutlich aus den Prüfungskriterien ersichtlich. Während der Werkschutz noch bis in die 50er Jahre eine reine Bewachungsfunktion ausübte, sind danach laufend neue Aufgaben hinzugekommen, zum Teil solche, die im Rahmen der Fürsorgepflicht des Unternehmens liegen.

Bundeseinheitliche Regelung

Dies war mit ein Grund, warum die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretungen an die Bundesregierung herantraten, um eine bundeseinheitliche Regelung eines Berufsbildes und der Qualifikationsvoraussetzungen zu erreichen. Durch die Prüfung soll festgestellt werden, ob der Prüfungsteilnehmer die notwendigen Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen hat, um im Betrieb folgende Aufgaben einer Werkschutzfachkraft zu erfüllen:

Wahrnehmung des Schutzes und Sicherung im Rahmen allgemeiner und besonderer Schadensabwehr für Betrieb und Beschäftigte.

Durchführen von Ordnungsaufgaben beim Tor-, Wach-, Streifen- und Verkehrsdienst.

Mitwirkung bei der Aufklärung von Ordnungsverstößen und Straftaten zum Nachteil für Betrieb und Beschäftigte, unbeschadet der Befugnisse von Staatsanwaltschaft, Ordnungsbehörden und Polizei.

Mithilfe beim Brand- und Katastrophenschutz sowie im Bereich der Arbeitssicherheit und des Umweltschutzes.

Vier Prüfungsteile

Die Prüfung untergliedert sich in vier Prüfungsteile: Werkschutzdienstkunde,

Technische Einrichtungen und Hilfsmittel, rechtliche Grundlagen der Werkschutzstätigkeit sowie Grundsätze über den Umgang mit Menschen. Für die Mitarbeiter des Werkschutzes bestand jedoch schon seit 1974 die Möglichkeit, im Rahmen der Fortbildungsprüfung für Werkschutzfachkräfte die Prüfung bei der IHK Ludwigshafen abzulegen. Ab 1975 wurden auch bei der IHK Frankfurt Prüfungen

Die Zahlen lesen sich sehr leicht, dahinter stehen jedoch unzählige Stunden des Selbststudiums sowie der externen und betriebsinternen Fortbildung, aber auch der Wille zur Qualifizierung in einer nicht immer leichten Tätigkeit. 250 fachtheoretische Ausbildungsstunden werden als Minimum erforderlich gehalten, um das Prüfungsziel zu erreichen. Mitarbeiter unserer Firma waren bei den Vorbereitungs-



Wachmann E. van Recum bei der Fahrzeugkontrolle am Portal 1 unseres Werkes Kaiserslautern, eine von vielen Aufgaben unseres Werkschutzes.



Wachmann B. Tschee bei der Überprüfung der Aus- und Eingangsscheine von Fremdfirmen (links) und bei der Kontrolle des Aus- und Eingangsscheines am Fahrzeug einer Fremdfirma.



durchgeführt. Bis Ende 1982 haben sich bei den zwei genannten Industrie- und Handelskammern insgesamt 3.187 Werkschutz-Mitarbeiter der Prüfung unterzogen, darunter auch Mitarbeiter unserer Firma, und zwar aus Rüsselsheim 111 und aus Kaiserslautern 31.

Die bisher abgelegten Prüfungen werden voll anerkannt und sind gleichwertig mit der heutigen Anforderung anzusehen.

beiten ebenso beteiligt wie auch beim Prüfungsausschuß der IHK sowie als Referenten in der externen Ausbildung.

Durch die Anstrengung aller beteiligten Kräfte, eingeschlossen die der Prüfungsteilnehmer, hat unsere Firma auch im Hinblick auf die Ausbildung einen sehr guten Ruf. Alle Beteiligten haben wesentlich mit zur Anerkennung der Werkschutzfachkraft als Beruf beigetragen.



Liebe auf den ersten Blick kann's schon mal geben. Beim Überholen darf's nicht so schnell gehen. Hier sind aller guten Dinge immer noch drei: Blick in den Rückspiegel innen, Blick in den Rückspiegel außen, kurzes Umschauen. Denn im „toten Winkel“ lauert die Gefahr, die auch optimal eingestellte Spiegel nicht zeigen können. Etwas Routine bei den drei „Rückblicken“ — und auch kompliziertes Einfädeln wird zum zügigen Manöver.

SIEGEREHRUNG IN DEN DREI WERKEN

Weihnachtskarten-Malwettbewerb voller Erfolg

Die Siegerehrung des diesjährigen Weihnachtskarten-Malwettbewerbes fand kürzlich in den drei Werken statt. Alle Sieger wurden mit ihren Eltern zu einer Werksbesichtigung und der anschließenden Feier eingeladen, bei der ihnen in Rüsselsheim durch Dr. G. Gerlach, in Bochum durch Frau U. Knap (beide Öffentlichkeitsarbeit) und in Kaiserslautern durch K.E. Happel, Leiter Personal- und Sozialabteilung, ihre Preise überreicht wurden.

Bei der Rekordbeteiligung zum Wettbewerb '83 hatte es die Jury sehr schwer, aus der Vielzahl der eingegangenen Arbeiten von Kindern von Mitarbeitern aus den drei Werken die Sieger auszuwählen. Insgesamt sieben Bilder erhielten die erforderliche Punktzahl und konnten prämiert werden.

Der erste Preis der Gruppe I (12-16 Jahre) ging diesmal nach Kaiserslautern an Monika Rutz; sie konnte für ihre Mühe eine Schreibmaschine

in Empfang nehmen. Den ersten Preis der Gruppe II (8-12 Jahre), einen Stereo-Cassetten-Recorder, erhielt Steffan Zehnauer, Rüsselsheim. Beide 2. Preise wurden nach Bochum vergeben; ausgezeichnet wurden Marc Hölscher (Gruppe I) und Markus Franke (Gruppe II). Der dritte Preis konnte diesmal dreimal vergeben werden, einmal in der Gruppe I an Markus Eckert (Rüsselsheim) und zweimal in der Gruppe II an Oliver Barkschat und Heike Schmidt, beide Bochum.

Auch die Teilnehmer an diesem Zeichenwettbewerb, deren Arbeiten nicht prämiert werden konnten, gingen nicht leer aus: sie erhielten als Belohnung für's Mitmachen Spiele und Bücher. Das für die offizielle Opel-Weihnachtskarte '83 ausgewählte Motiv veröffentlichen wir in der Dezember-Ausgabe. Allen Siegern herzlichen Glückwunsch und den vielen anderen, die mitgemacht haben, Dank und Anerkennung für ihre Teilnahme.



Wachmann H. Forell bei einer Kontrolle der Fahrzeugplombierung.

OPEL-FILME IN SUPER-8 UND VIDEO

Interessantes Freizeitvergnügen für Hobby-Filmer

Wer jetzt im Sommer eine Rallye, die im Winter stattfand (Rallye Monte Carlo), erleben will, komme bitte in das Sekretariat der Personal- und Sozialabteilung (Bau K 2, Telefon 250 oder 205) zu Frau Tosic. Hier können Interessenten, wenn sie als Hobbyfilmer die entsprechenden Geräte besitzen, unter 10 Super-8-Filmen ihre Auswahl treffen. Und wer stolzer Besitzer einer Videoausrüstung ist, dem steht selbstverständlich die gleiche An-

zahl von Videofilmen zur Verfügung. Auch für die Dia-Freunde ist gesorgt.

Zeigen Sie Ihren Freunden und Bekannten einmal den Aufbau des neuen Werkes in Saragossa oder den Film „Formen für Morgen — Design im Automobilbau“, um nur zwei der interessantesten Angebote hervorzuheben. Übrigens ist es ganz einfach: Sie bekommen diese Filme acht Tage lang zur Ansicht. Im Sekretariat der Perso-

nal- und Sozialabteilung erhalten Sie einen Leihschein für den dazugehörigen, von Ihnen ausgewählten Film, den Sie beim Passieren des jeweiligen Werksportals dem Wachmann abgeben.

Zu Hause können Sie sich dann die Filme in Ihrem Lieblingssessel bei einem kühlen Bier oder einem guten Glas Wein in Ruhe ansehen. Es ist, wie viele Filmfreunde bestätigen, ein interessantes Freizeitvergnügen.



Szene aus dem Opel-Film über die Rallye „Monte“ Ende Januar, der, wie andere interessante Filme aus eigener Produktion, in Rüsselsheim in den Werkbüchereien sowie in Kaiserslautern und Bochum in der Personal- und Sozialabteilung ausgeliehen werden kann. (Zum Bericht links über den Filmverleih in unserem Werk Kaiserslautern.)

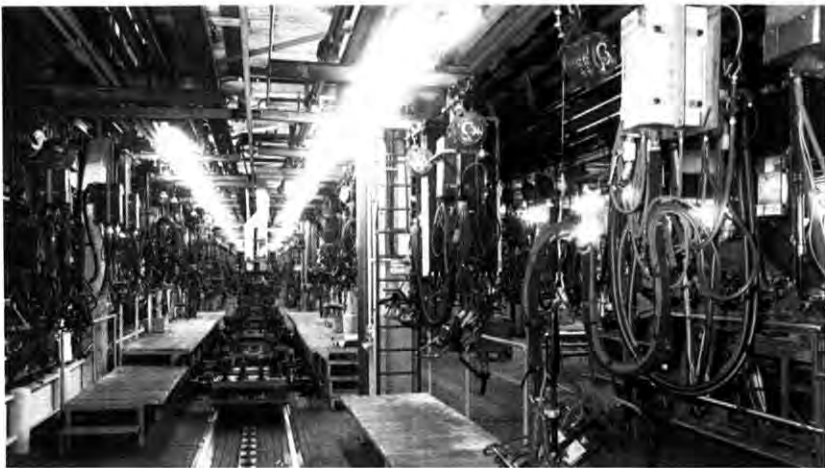
Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

WERKSFERIEN 1983

Die äußere Ruhe täuschte

Irgendwann im Sommer jeden Jahres wird es — für drei Wochen — ruhig in Werk und Stadt. Schon morgens während des Berufsverkehrs nur wenige Wagen, Fußgänger und Radfahrer;

dienst sowie Kraftwerk waren — wenn auch nicht in voller Stärke — besetzt. Auch in den Büros vieler Verwaltungsbereiche wurde mit Notbesetzung weitergearbeitet, ebenso in der PEK oder



Werksferien: Leere Werkhallen, leere Werkstraßen, aber der äußere Eindruck täuscht! Allein im Werk Rüsselsheim arbeiteten pro Werksferienwoche rund 10.000 Mitarbeiter.



im Design: die Entwicklung mußte trotz der Urlaubszeit weitergehen.

In diese Zeit fiel auch die jährlich zu machende Inventur, wurden wichtige Instandhaltungs-, Wartungs- und Reparaturarbeiten, Überprüfungen und Kontrollen durchgeführt, die während des normalen Betriebes nicht möglich sind; außerdem wurden anfallende Ausbesserungen an Gebäuden und Straßen sowie die Desinfektionsmaßnahmen in den Wasch-, Dusch- und Umkleieräumen in diesen drei Werksferienwochen vorgenommen, in denen es der Wettergott besonders gut meinte, für die pro Woche rund 10.000 hier beschäftigten Mitarbeiter oft zu gut.

Unsere Fotos, stellvertretend für das gesamte Unternehmen im Rüsselsheimer Werk aufgenommen, können natürlich nur einen unzureichenden Eindruck von der „Ruhe im Werk“ wiedergeben. Inzwischen hat uns die Arbeit wieder, alles geht in Fabrikhallen, Werkstätten und Büros — wie immer — seinen gewohnten Gang.

Parkplätze sind auf einmal reichlich vorhanden, und in vielen Ladentüren hängt ein Schild: „Wegen Betriebsferien geschlossen“. (Diesmal vom 11. bis Ende Juli.) Auch im Betrieb ein ähnliches Bild wie in der Stadt: leere Werkstraßen, ruhende Bänder, stehende Maschinen, und auch manches Büro ist nur schwach besetzt oder vollständig verwaist.

Dennoch: der äußere Eindruck täuschte auch diesmal wieder. Werkschutz, Werkfeuerwehr und Werksärztlicher Dienst, Werksverpflegung, Ordnungs-

AZUBIS VERABSCHIEDET

Bestes Prüfungsergebnis

Kurz vor den Werksferien war es wieder einmal soweit: 184 Auszubildende unseres Werkes Rüsselsheim beendeten ihre Ausbildung, 35 sogar vorzeitig. Die Leistungssteigerung zeigte sich auch am Notendurchschnitt, der bei 54 Prozent der Prüfungsteilnehmer bei 2,5 und besser lag; 15 Teilnehmer schlossen sogar mit den Noten 1 und 2, ein Prüfling, Karl-Heinz Mundt (Elektroanlageninstallateur), schaffte sogar die Traumnote 1/1.

Insgesamt gesehen das beste Ergebnis seit Jahren, wie Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, in seiner Ansprache bei der kürzlichen Verabschiedung hervorhob, der die Absolventen im Namen der Geschäftsleitung zu ihren guten Leistungen beglückwünschte.

Er sah dieses Ergebnis als einen Beweis für die hohe Qualität unserer Ausbil-



Mit der Traumnote 1/1 schloß Karl-Heinz Mundt mit dem besten Prüfungsergebnis seines Jahrganges ab. Als Anerkennung für seine guten Leistungen erhielt er aus der Hand von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt eine Heimwerker-Bohreinrichtung.

dung an, bedauerte andererseits, daß nicht alle jungen Fachkräfte sogleich einen Arbeitsplatz gemäß ihrer Qualifikation erhalten könnten. Dr. Hölterhoff betonte, daß Opel sein Ausbildungsplatzangebot ständig erhöht habe. Auch jetzt im September 1983 wieder.

Zum Abschluß der Feier gratulierte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt den jungen Leuten und überreichte Buchpräsentate an die 15 besten Absolventen.

Blutspendeaktion

Vom 6. Juni bis 1. Juli fand im Werk Rüsselsheim die diesjährige Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes statt. Insgesamt 2.325 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren diesmal dem Aufruf des DRK zur freiwilligen Blutspende gefolgt — das waren fast 1.000 Spender mehr als im vergangenen Jahr.

Dank der guten Organisation und der Unterstützung durch den Werksärztlichen Dienst konnte die Aktion reibungslos durchgeführt werden, so daß für die Blutspender keine Wartezeiten entstanden. Das Deutsche Rote Kreuz dankt auf diesem Weg den Rüsselsheimer Mitarbeitern herzlich für das hervorragende Ergebnis. Sie halfen mit ihrer Spende, die Reserven an Blutkonserven, die gerade in der Ferienzeit in verstärktem Maße benötigt wurden, zu erhöhen.

Fahrgemeinschaften

Bad Kreuznach u. nähere Umg., S. Dachs, Normalsch., s. Anschl. an Fahrgem., Tel. 0671-35592.

Dolgesheim ü. Nierstein, K. Stölzle, Normalsch., Fahrgem. s. 1-2 Teiln., Tel. 2374.

Worms, H.J. Hellmann, Gleitz., Abt. 6201, Tel. 2814.

Berufliche Weiterbildung

Weiterbildung ist heute wichtiger denn je. Wer sein Wissen erweitert und nicht auf dem einmal erreichten Stand stehen bleibt, hat im Berufsleben größere Chancen. Vor diesem Hintergrund müssen die Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung gesehen werden.

Das Wintersemester 1983/84 beginnt am 12. September. Auf den Werksanschlägen finden Interessenten in der Lehrgangsübersicht viele Sparten, die man belegen kann. Hervorzuheben ist, daß die Standardthemen früherer Jahre ab September erstmals ergänzt werden durch Themen von allgemeinem Interesse, zum Beispiel Yoga, Tischtennis, Kraft- und Konditionstraining sowie „Sicherheit im Straßenverkehr“.

Um eine genaue Planung zu ermöglichen, sollten Interessenten ihre Anmeldung bei der Abteilung Zentrale Fort- und Weiterbildung bis Ende August einreichen.

Personaländerungen

Der Gesamtproduktionsleiter unseres Rüsselsheimer Werkes, Hermann Berger, wird im September 65 Jahre und tritt nach einer sehr erfolgreichen Karriere und mehr als 36jähriger Tätigkeit in verantwortlichen Positionen in den Ruhestand. Im Zusammenhang mit seiner Pensionierung treten Personaländerungen in Kraft, deren Einzelheiten inzwischen gesondert bekanntgegeben wurden.

Zum Nachfolger von H. Berger als Leiter der Gesamtproduktion



H. Berger

H.-W. Janus

Rüsselsheim wurde Horst W. Janus ernannt, Leiter der Material- und Produktionskontrolle. Er berichtet an Theodor R. Faber, Leiter Fahrzeugfertigung und Zusammenbauwerke. — H. W. Janus ist 56 Jahre alt, aus Frankfurt gebürtig und seit 1953 in unserem Unternehmen; er ist verheiratet und hat eine Tochter.

Vor 20 Jahren kamen die ersten Gastarbeiter zu uns

Vor zwanzig Jahren, im August 1963, kamen die ersten ausländischen Arbeitnehmer zu Opel, zunächst Griechen und Portugiesen, die nächste größere Gruppe waren Spanier. Einige Wochen vor ihrer Ankunft sagte der damalige stellvertretende Generaldirektor, Gaston A. de Wolff, auf einer Pressekonferenz unter anderem: „Bedauerlicherweise sind wir selbst heute bei einer Nachfrage nach unseren Modellen, wie sie in der Opel-Geschichte noch niemals in solchem Ausmaß vorhanden war, noch nicht in der Lage, die in Rüsselsheim bestehende Kapazität von 1.600 Fahrzeugen pro Tag voll auszunutzen, obwohl wir bei einer gegenwärtigen Produktion von ca. 1.550 Wagen nicht mehr weit davon entfernt sind. Warum wir trotz aller Anstrengung bisher dieses Ziel noch nicht erreichten, liegt einfach daran, daß wir die zu diesem Ausstoß notwendigen zusätzlichen Arbeitskräfte nicht bekommen konnten. Wir sind jedoch zuversichtlich, daß diese Lücke bis August geschlossen werden kann.“

Nun, die Lücke konnte, wie gesagt, geschlossen werden — mit Hilfe ausländischer Arbeitskräfte, die den damals leergefegten Arbeitsmarkt entlasteten. Heute jedoch stehen wir vor einer ganz anderen Situation. Rund 61,5 Millionen Menschen leben zur Zeit in der Bundesrepublik Deutschland, davon 4,6 Millionen Ausländer. Das hat unser Leben stark verändert: andere Mentalitäten und Religionen, fremde Kulturen und Sprachen sind Teil des täglichen Lebens bei uns geworden — vor allem seit Bürger ausser-europäischer Staaten in großer Zahl zu uns kamen. Viele Bürger der Bundesrepublik empfinden das als belastend. Unwillen und Abkapselung gegen die „Fremden“ und ihre anderen Lebensgewohnheiten verstärken sich. Schlagworte und Parolen kursieren. Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung liegt in der hohen Arbeitslosigkeit bei uns.

Dabei fing alles recht problemlos an. Erinnern wir uns: Die Ausländerpolitik der Bundesregierung

in den fünfziger und sechziger Jahren war von dem Bemühen bestimmt, der rasant wachsenden Wirtschaft die erforderlichen Arbeitskräfte bereitzustellen. Diskussionen über gesellschaftspolitische und andere Folgewirkungen gab es seinerzeit kaum. Jeder erlebte es sehr anschaulich — auch wir: der deutsche Arbeitsmarkt war damals erschöpft (siehe oben). Erst in den siebziger Jahren — mit zunehmender Aufenthaltsdauer und verstärktem Familiennachzug — wurden die menschlichen Probleme und die Engpässe in der sozialen Infrastruktur, vor allem in den städtischen Ballungsräumen, offenkundig.

Heute sind zwei Millionen der in der Bundesrepublik Deutschland lebenden Ausländer Arbeitnehmer. Vor allem im Bergbau, aber auch in der Automobilindustrie bilden sie rund 20 bis 30 Prozent der Stammbeschafteten. Trotz der angespannten Arbeitsmarktsituation blieben auch heute noch viele Tätigkeiten unerledigt, würden sie nicht von Ausländern übernommen. Beispiele dafür gibt es in großer Zahl. In diesem Zusammenhang muß festgehalten werden, daß hauptsächlich Großbetriebe den ausländischen Mitarbeitern gezielte Integrationshilfen anbieten, zum Beispiel Broschüren und Anschläge in der Landessprache, Dolmetscher, deutsche Paten, Sprachkurse, Wohnheime mit einem weitgefächerten Betreuungsprogramm wie bei uns durch das Jugendsozialwerk, um nur einige von vielen Bemühungen zu nennen.

Im Werk Rüsselsheim, um dies abschließend festzuhalten, waren Ende Juli 7.161 ausländische Mitarbeiter aus 39 Nationen beschäftigt. Viele von ihnen kamen schon vor zwanzig Jahren oder in der Zeit danach zu uns, haben sich mit ihren Familien inzwischen voll integriert. Sie betrachten Rüsselsheim als ihre neue Heimat und besitzen teilweise sogar die deutsche Staatsangehörigkeit. Die meisten anderen jedoch sind trotz intensiver Bemühungen verschiedener Institutionen „Fremde in der Fremde“ geblieben. —a—

KUNDENDIENSTWERKSTATT

Fabrik in der Fabrik

Wie in vielen anderen Unternehmen, wird natürlich vor allem in einem Werk, das Automobile herstellt, ein großer Wagenpark für die verschiedensten Verwendungszwecke unterhalten. Man denke nur an die Wagen des Motorpools, die Abteilungs- und sonstigen Dienstwagen – insgesamt eine Flotte von ca. 1.400 Fahrzeugen. Abgesehen von Organisation und Verwaltung fallen dadurch naturgemäß laufend Wartungs- und Reparaturarbeiten an, die sofort an Ort und Stelle erledigt werden müssen, um unnötige Wartezeiten zu vermeiden.

Für Pflege und Wartung unserer firmeneigenen Fahrzeuge im Werk Rüsselsheim ist Helmut Schulmeier mit seiner Mannschaft zuständig. Werkstätten und Büros der Kundendienstwerkstatt, die organisatorisch zur Kundendienst-Leitung Deutschland gehört, liegen neben dem alten Teilebau jenseits der Bahnlinie.

Riesige Wartungshalle

Zunächst kommt man in eine riesige Halle, in der Fahrzeuge aller Modelle gewartet werden. Besonders ins Auge fallen bei unserem Besuch zwei knallrote Rekord; ihre Signalfarbe läßt auf einen besonderen Verwendungszweck schließen: es sind Feuerwehrautos. Da-



Helmut Schulmeier, Leiter der Kundendienst-Werkstatt (rechts), im Gespräch mit Karl Untergasser, der für die Abwicklung der Zulassungsformalitäten verantwortlich ist.



Mitarbeiter Karl Heinz Dieffenbach (links), Kundendienst-Annahme, nimmt gerade den Auftrag für eine Wageninspektion entgegen.



Auch die Wagen der „Oldtimer-Flotte“ müssen in die Werkstatt: Mitarbeiter Heinrich Becker legt hier letzte Hand an den Lack des Opel-Doppel-Phaetons aus dem Jahre 1908.

zu H. Schulmeier: „Alle von unserem Unternehmen auszuliefernden Spezialfahrzeuge – ob für Polizei, Feuerwehr, Taxiunternehmen oder andere Zwecke – kommen zunächst in unsere Werkstatt, um hier umgerüstet zu werden. Die notwendigen speziellen Einbauten – bei den Feuerwehrautos zum Beispiel die Signal- und Funkanlage – werden bei uns vorgenommen.“ Aber das ist, wie eingangs angedeutet, nur ein Teil des umfangreichen Aufgabengebietes dieser Abteilung.

Erfahrene Fachkräfte

Neben den üblichen Routinearbeiten, zum Beispiel den notwendigen Inspektionen, können auch Spezialuntersuchungen vorgenommen werden – wie die Achsvermessung auf einem unserer Fotos. Auch Spenglerarbeiten, Teil- oder Neulackierungen werden hier an Reparaturfahrzeugen durchge-



Teile-Ausgabe im Teilelager der Kundendienst-Werkstatt. Auf dem Foto die Mitarbeiter Wolfgang Bill und Günter Klein (von links).



Wartung eines Gebrauchtwagens, der an einen Werksangehörigen verkauft wird. Von links die Mitarbeiter Gary Fisch (liegend), Norbert Wedel und Udo Zögner.



Mitarbeiter Bernhard Czepelka beim Einbau der Funkanlage in ein Spezialfahrzeug der Feuerwehr.

führt. „In unserem Bereich arbeiten zur Zeit 113 Mitarbeiter, alle sind erfahrene Fachkräfte, beispielsweise Kfz-Schlosser, Kfz-Elektriker, Spengler und andere Berufe. Allein die Poolwagen, die ja auch von uns betreut werden, legten im Geschäftsjahr



Die große Wartungshalle der Kundendienst-Werkstatt in Rüsselsheim. Dazu kommen noch Werkstätten und Abstellhallen. Hier werden alle Reparatur- und Wartungsarbeiten an unseren firmeneigenen Fahrzeugen durchgeführt.



Mitarbeiter Heino Immerheiser beim Vermessen der Spur am Vorderachsmeßstand.

1981/82 mehr als vier Millionen Kilometer zurück. Das alles bedeutet eine Menge Arbeit für uns“, meinte dazu H. Schulmeier. Zu diesen Fahrzeugen kommt als Sondergruppe noch die Presseflotte, Fahrzeuge aller Modelle, die für Testfahrten der Journalisten zur Verfügung stehen. Sie werden gewartet und stets abrufbereit gehalten oder bei Sonderveranstaltungen an den jeweiligen Einsatzorten betreut.

Spezialisten für Oldtimer

Andere Spezialisten der Abteilung sind für Pflege, Ausbesserung und Wartung unserer Oldtimer-Fahrzeuge zuständig. Viel Liebe und Geschick sind hier notwendig, um die historischen Wagen „zeitgemäß“ instand zu halten. So wurde für das Modell auf unserem Foto, ein Doppel-Phaeton aus dem Jahre 1908, das gesamte Lederpolster von Hand nachgenäht. Lackschäden müssen ebenfalls von Hand ausgebessert werden; für alle Reparaturen stehen Spezialwerkzeuge und Spezial-

Hessentages, dem Publikum präsentiert werden, heuer in Lauterbach.

Doch das ist nicht alles. Dazu H. Schulmeier: „Neben den Wartungsarbeiten und den anderen geschilderten Aufgaben stellen wir auch die zu verkaufenden Gebrauchtwagen fertig und liefern sie aus, oder wir betreuen die Ausstellungsfahrzeuge, wie jetzt wieder anlässlich der IAA in Frankfurt. Auch der ‚Papierkrieg‘ kommt bei uns natürlich nicht zu kurz; wir haben eigenen Zulassungssachbearbeiter für unsere Wagen, der alle Formalitäten erledigt – was lange Wege und Wartezeiten erspart.“ – Am Ende unseres Rundganges waren wir ein Stück klüger: So umfangreich und vielseitig hatten wir uns die Aufgaben dieses Bereiches nicht vorgestellt, der, genau genommen, eine kleine Fabrik in der Fabrik ist.

ersatzteile zur Verfügung. Dafür erstrahlen die Wagen dann bei besonderen Anlässen auch in ihrem alten Glanz, wenn sie, zum Beispiel beim Festzug des jährlich stattfindenden



Eines der Pressefahrzeuge ist nach langer Testfahrt in die Kundendienst-Werkstatt zurückgekommen. Eine gründliche Inspektion steht jetzt auf dem Programm. Unser Bild zeigt Walter Benz (rechts), der für die sogenannte „Presse-Flotte“ zuständig ist; daneben Mitarbeiter Klaus Werner.

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Helmut Six
Werkzeugbau
2.7.1983



Hans Giesen
Revisionsabt.
9.7.1983



Walter Parthe
PEK-Kar.Innenausst.
23.7.1983



Hermann Kauth
Betr.Mittel Eink.
1.8.1983



Erwin Marek
PEK-Versuchsbau
14.8.1983



Nikolaus Adam
Berufsverkehr
25.8.1983

1.7.1983
Friedrich Geier
Zeitverrechnung
Brunhilde Jeck
Allg.Büroorganisation
Helmut Knaus
Deb.Buchhaltung
Manfred Markiewitz
Projektbuchhaltung
Philipp Roos
Verk.Z.Leonberg
Klaus Schautzki
z.Zt.Saragossa
Renate Schnabel
PEK-Kar.Entw.
Karlheinz Schneider
Gehaltsbuchhaltung
Werner Schöffler
Betr.Mitteleink.
Helmut Stöhr
Prüff.Dudenhofen

Manfred Bombis
Preßwerk, Gr.u.m.T.
Günther Buda
Inspektion
Hans-W. Decker
Wagenendmontage
Josef Fischer
Teilelager
Klaus Geilich
Instandh.Preßwerk
Karl Gendreizig
Besch.Einsatz
Friedel Habann
Kar.Ftgmontage
Hans Nold
Werkz.u.Betriebsm.
Kurt Schlicher
Achsenbau
Willi Schmidt
Instandh.Preßwerk
Hermann Steffan
Wagenendmontage
Willibald Weber
Schmiede

2.7.1983
Günter Flügel
Kar.Unterzus,Bauten

15.7.1983
Gerd Daum
PEK-Versuchsbau
Marianne Jung
Betriebskrankenk.
Wolfgang Müller
Kar.Ftgmontage

7.7.1983
Willi Baumgarten
Beschaffungswesen
Heinz Dauer
Design
Werner Daum
Werkfeuerwehr

16.7.1983
Emil Bohrmann
Instandh.Chassis I
Gustav Ernst
Besch.Einsatz
Franz Fischer
Lackiererei
Margarete Gardt
Kar.Ftgmontage
Dieter Haun
Allg.Büroorganisation
Heinz Himmelmann
Zentralwerkst. II

Nikolaus Kottak
Besch.Einsatz

23.7.1983
Hans-A. Bergmann
Qual.Kontr. K 40
Günter Rist
Instandh.Preßwerk
Ernst Schmidt
Werkz.u.Betriebsm.

Armin Nimtz
Besch.Einsatz
Dieter Schlicher
Insp.Wagenendmont.
Reinhard Schubert
Kar.Unterzus,Bauten

29.7.1983
Hans-P. Wassermann
PEK-Werkstoffentw.

8.7.1983
Heinrich B. Oehl
Ordnungsdienst

30.7.1983
Jakob L. Petri
Instandh.Lackiererei

14.7.1983
Helmut Achenbach
Rohrfabrikation

1.8.1983
Erwin Jöst
Werksanlagen

8.8.1983
Julian Chomyszczek
Chassis-Teile

11.8.1983
Heinz Althen
Polsterei
Willi Ballmert
Vergaser, Instrumente
Gerhard Baum
Wagenendmontage
Werner Bertram
PEK-Versuchsbau

25

Oskar Langer
Chassis-Teile
Günther Kess
PEK-Motorenentw.
17.7.1983
Thelemann Schmidt
Lackiererei
Helmut Wolf
MPK-Transp.Abt.

21.7.1983
Günter Benje
Achsen-Hinterachst.
Berthold Böhm
Polsterei
Heinz Brandt
Werkz.u.Betriebsm.
Günter Ciupek
Zentr.Werkst.I
Gerhard Eberle
Zentr.Werkst.II
Helmut Kasselmann
Wagenendmontage
Willi Krüger
Schmiede

15.7.1983
Käte Makowka
MPK-Transp.Abt.
Hugo Markard
Kar.Rohmontage
Hubert Morgenstern
PEK-Motorenentw.
Walter Schmitt
Kar.Gerippebau
Willy Schmitt
Wagenendmontage
Helmut Schneider
Besch.Einsatz
Werner Sturm
Insp.Preßwerk
Horst Vogel
Diesel Einzelt.
Helmut Würtz
Teilelager

16.7.1983
Gustav Ernst
Besch.Einsatz
Franz Fischer
Lackiererei

23.7.1983
Hans-A. Bergmann
Qual.Kontr. K 40
Günter Rist
Instandh.Preßwerk
Ernst Schmidt
Werkz.u.Betriebsm.

29.7.1983
Hans-P. Wassermann
PEK-Werkstoffentw.

30.7.1983
Jakob L. Petri
Instandh.Lackiererei

1.8.1983
Erwin Jöst
Werksanlagen

8.8.1983
Julian Chomyszczek
Chassis-Teile

11.8.1983
Heinz Althen
Polsterei
Willi Ballmert
Vergaser, Instrumente
Gerhard Baum
Wagenendmontage
Werner Bertram
PEK-Versuchsbau

Erwin Birkmann
PEK-Versuchsbau
Gustav Buess
Instandh.Preßwerk
Rudolf Czysch
PEK-Versuchsbau
Karl Josef Diehl
Preßwerk, Gr.u.m.T.
Bruno Drevelow
Werkschutz
Erich Engel
Wagenendmontage
Walter Fichtner
Ordnungsdienst
Lothar Fieberg
PEK-Fahr-u.Triebw.K.
Siegfried Franke
Marketing
Edgar Fröhlich
Kar.Gerippebau
Josef Geberzahn
PEK-Eins.PI.Vers.F.
Manfred Gerlicke
Achsenbau
Rudolf Günther
PEK-Versuchsbau
Manfred Halama
Qual.Förd.u.Kontr.
Hans-G. Hartmann
Werkzeugbau
Manfred Hauenstein
Schmiede
Ludwig Höhl
Instandh.Kar.Bau
Konrad R. Jorda
Polsterei
Hergart Kala
Motorenbau M 55
Anton Ketzlich
Insp.Motor u.Getr.B.
Roland Kraft
Werkschutz
Gunter Krause
Vergaser, Instrumente
Johann Krimm
Kar.Rohmontage
Hans Koster
Insp.Vorderachsen
Josef Kutzer
Insp.Gerippebau
Heinz Linner
Motorenbau M 55
Gerhard Maier
MPK-FtgmontageSt.
Rudolf Marquardt
Preßwerk, Gr.u.m.T.
Günther Maul
Kar.Ftgmontage
Jakob Müssig
Instandh.Lackiererei
Josef Nieke
Werksverpflegung
Ludwig Philipp
Preßwerk K 67
Heinrich Schäfer
Getriebebau M 55
Georg Schneider
Instandh.Lackiererei
Norbert Schreiber
Instandh.Kar.Bau
Norbert Schwade
Insp.Vorderu.H.Achsen
Martin Schwarz
Betriebsrat

21.7.1983
Günter Benje
Achsen-Hinterachst.
Berthold Böhm
Polsterei
Heinz Brandt
Werkz.u.Betriebsm.
Günter Ciupek
Zentr.Werkst.I
Gerhard Eberle
Zentr.Werkst.II
Helmut Kasselmann
Wagenendmontage
Willi Krüger
Schmiede

15.7.1983
Käte Makowka
MPK-Transp.Abt.
Hugo Markard
Kar.Rohmontage
Hubert Morgenstern
PEK-Motorenentw.
Walter Schmitt
Kar.Gerippebau
Willy Schmitt
Wagenendmontage
Helmut Schneider
Besch.Einsatz
Werner Sturm
Insp.Preßwerk
Horst Vogel
Diesel Einzelt.
Helmut Würtz
Teilelager

16.7.1983
Gustav Ernst
Besch.Einsatz
Franz Fischer
Lackiererei

23.7.1983
Hans-A. Bergmann
Qual.Kontr. K 40
Günter Rist
Instandh.Preßwerk
Ernst Schmidt
Werkz.u.Betriebsm.

29.7.1983
Hans-P. Wassermann
PEK-Werkstoffentw.

30.7.1983
Jakob L. Petri
Instandh.Lackiererei

1.8.1983
Erwin Jöst
Werksanlagen

8.8.1983
Julian Chomyszczek
Chassis-Teile

11.8.1983
Heinz Althen
Polsterei
Willi Ballmert
Vergaser, Instrumente
Gerhard Baum
Wagenendmontage
Werner Bertram
PEK-Versuchsbau

11.8.1983
Hans Seemann
Insp.Wagenendmont.
Otto Sonneck
Wagenendmontage
Erich Spengler
Insp.Rohbau
Rudi Schupp
T & Z Europa
Andreas Velten
Kar.Unterzus,Bauten
Erich Walden
Instandh.Kar.Bau
Rudolf Wallaschek
Zentr.Werkst. II
Karl Walz
Besch.Einsatz
Hugo Wassermann
Kar.Rohmontage
Christian Weg
Polsterei
Helmut Weinhold
Kar.Gerippebau
Kurt Wohlfahrt
Ordnungsdienst
Stanislaw Zabski
Ordnungsdienst

12.8.1983
Johann Engel
Besch.Einsatz
Hans Knobloch
Gesenkbau
Wilhelm Leciejewski
Zentr.Werkst.II
15.8.1983
Hermann Loschütz
Getriebebau M 55
18.8.1983
Erich G. Kiewel
Motorenbau M 55
Wolfgang Scherber
PEK-Chassis-Entw.
Anna Weiner
Vergaser, Instrumente

19.8.1983
Josef Prass
Polsterei
20.8.1983
Rudolf Daum
Kar.Rohmontage
Manfred Leonhardt
PEK-T-Car.Koord.
21.8.1983
Horst Gräter
Kdd-Förderung
25.8.1983
Rainer Glaser
Teilelager
Horst Göbler
Wagenendmontage
Otto Götz
Instandh.Chassisbau I
Günther Meise
PEK-Eins.PI.Vers.
Karl Sattler
Kar.Rohmontage
Horst Schöning
Lackiererei
26.8.1983
Alois Frondorf
Getriebebau M 55

19.8.1983
Josef Prass
Polsterei
20.8.1983
Rudolf Daum
Kar.Rohmontage
Manfred Leonhardt
PEK-T-Car.Koord.
21.8.1983
Horst Gräter
Kdd-Förderung
25.8.1983
Rainer Glaser
Teilelager
Horst Göbler
Wagenendmontage
Otto Götz
Instandh.Chassisbau I
Günther Meise
PEK-Eins.PI.Vers.
Karl Sattler
Kar.Rohmontage
Horst Schöning
Lackiererei
26.8.1983
Alois Frondorf
Getriebebau M 55

12.8.1983
Johann Engel
Besch.Einsatz
Hans Knobloch
Gesenkbau
Wilhelm Leciejewski
Zentr.Werkst.II
15.8.1983
Hermann Loschütz
Getriebebau M 55
18.8.1983
Erich G. Kiewel
Motorenbau M 55
Wolfgang Scherber
PEK-Chassis-Entw.
Anna Weiner
Vergaser, Instrumente

19.8.1983
Josef Prass
Polsterei
20.8.1983
Rudolf Daum
Kar.Rohmontage
Manfred Leonhardt
PEK-T-Car.Koord.
21.8.1983
Horst Gräter
Kdd-Förderung
25.8.1983
Rainer Glaser
Teilelager
Horst Göbler
Wagenendmontage
Otto Götz
Instandh.Chassisbau I
Günther Meise
PEK-Eins.PI.Vers.
Karl Sattler
Kar.Rohmontage
Horst Schöning
Lackiererei
26.8.1983
Alois Frondorf
Getriebebau M 55

Kaiserslautern
1.7.1983
Günter Ritter

Niederlassung Berlin
22.7.1983
Inge-Vera Barz
1.8.1983
Heinrich Knoeffel
19.8.1983
Georg Fuchs

Verzögerungsfreier Einsatz
Als Servventil wurde das Bauprinzip des Drehschiebers gewählt, was eine besonders gewichts- und raumsparende Bauweise ermöglicht. Lenkschieber bilden den Bauteil. Die Mittenzentrierung des Drehschiebers übernimmt ein Drehstab, der die Verbindung zum Antriebsritzel herstellt. Die Wälzlagerung dieser Teile garantiert die Präzision und Funktionssicherheit des Drehschieberventils auch bei hohen Öl drücken (max. 100 bar), wie sie beim Einparken erforderlich sind. Bei einer Lenkradbewegung wird der Drehschieber gegen die ihn umschließende Steuerbüchse verdreht. Die Ventildurchflußquerschnitte werden hierbei verstellt und leiten den Ölstrom noch in einen der beiden Arbeitszylinder räume, so daß die Drehbewegung der Lenkspindel unterstützt bzw. einem Fahrbahnstoß entgegengewirkt wird. Die beschriebene Ventilordnung ermöglicht einen verzögerungsfreien Einsatz der hydraulischen Unterstützung.

Kaiserslautern
1.7.1983
Günter Ritter
Niederlassung Berlin
22.7.1983
Inge-Vera Barz
1.8.1983
Heinrich Knoeffel
19.8.1983
Georg Fuchs

Wir gedenken
Rüsselsheim
Walter Schlotte, Betriebsschlosserei geb.15.2.1926 gest.9.6.83
Josef Samer, PEK-Werkst.Entw.u.Prüfung geb.19.3.34 gest.18.6.83
Walter Hoff, Kar.-Fertigmontage I geb.29.1.35 gest.19.6.83
Margitta Walter, PEK geb.5.4.49 gest.19.6.83
Walter Singer, PEK-Versuch-Karosserie geb.21.6.36 gest.10.7.83
Ernst Diehm, Besch. Einsatz geb.10.9.24 gest.8.7.83
Adam Meixner, Schnittbau geb.25.11.28 gest.11.7.83
Jakob Piemont, Instandh. Preßwerk geb.12.12.26 gest.16.7.83
Georg Matthes, Wagenendmontage geb.4.8.35 gest.27.7.83

Bochum
Albrecht Raback, MPK-Transp.Abt. geb.29.7.38 gest.30.5.83
Georg Scholz, Zsb. Unterbau geb.4.4.35 gest.13.6.83
Heinz Winter, Ind.Engineering geb.30.1.32 gest.13.6.83
Hans Babler, Teile u. Zubehör geb.23.8.28 gest.15.6.83
F. Sanchez-Castellet, Oberfl.Veredelung geb.22.11.34 gest.21.6.83
Werner Schäfers, Betriebsschreinerei geb.17.1.35 gest.24.6.83
Gerhard Baron, Unterzus.Bauten geb.1.2.30 gest.26.6.83
Walter Kalla, Verlängerung Hinterachse geb.17.1.34 gest.28.6.83
Siegfried Müller, Lackiererei geb.15.5.36 gest.30.6.83
Heinz Neumann, Prod.Vorb.Werk I geb.24.1.33 gest.2.7.83
Heinz Thabe, Zentralwerkst.Werk II geb.29.8.30 gest.14.7.83

Kaiserslautern
Ludwig König, Produktion geb.26.6.22 gest.10.6.83
Theodor Kremer, Pl.u.Instandh.Chassis geb.30.6.29 gest.14.6.83
Klaus Hettesheimer, Produktion geb.15.3.60 gest.24.6.83
Heribert Grau, Produktion geb.18.4.57 gest.27.6.83
Richard Gundacker, Produktion geb.16.6.25 gest.30.6.83

PEK: KFZ-TECHNIK

Die Servolenkung in der Ascona-Baureihe

Der immer dichter werdende Verkehr in den Städten und auf den Landstraßen verlangt vom Fahrer, daß er seine ganze Aufmerksamkeit dem Verkehrsgeschehen widmen kann und daher möglichst wenig durch die Bedienung seines Wagens abgelenkt und ermüdet wird. Mit der Zahnstangen-Servolenkung (Fabrikat ZF), die jetzt in der Opel-Ascona-Baureihe auf Wunsch eingebaut wird (bei Ascona CD serienmäßig), ist dem Kunden ein Fahrzeugaggregat in die Hand gegeben, das einen weiteren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung des Fahrkomforts leistet. Eine Servolenkung hat entscheidenden Einfluß auf das Lenk-Fahrverhalten und muß dem Charakter eines Wagens genau angepaßt werden.

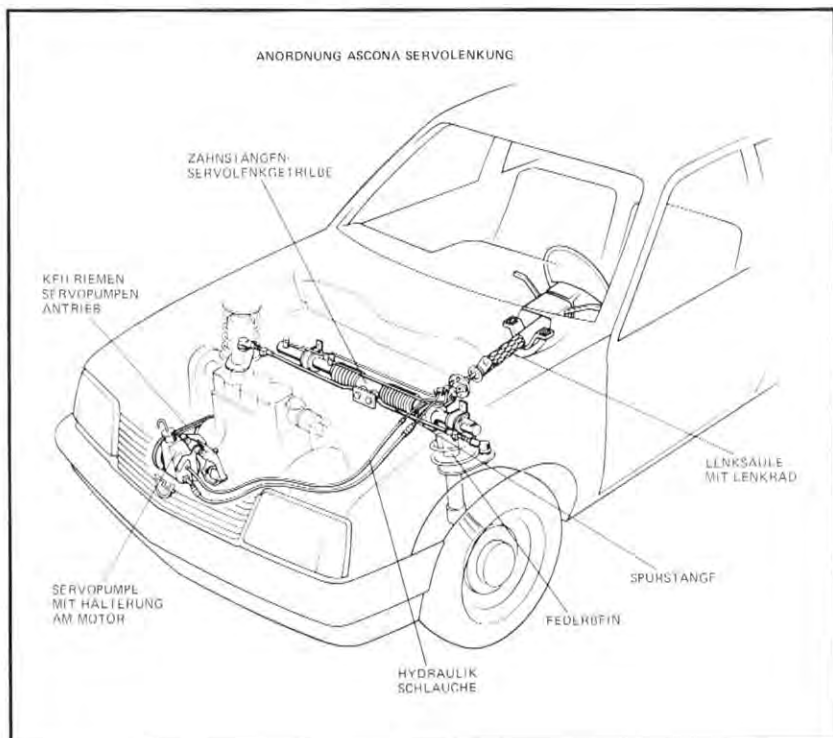
Aus diesem Grunde wurde für die Ascona-Baureihe eine Servolenkung entwickelt, die sich durch besten Straßenkontakt, hohe Empfindlichkeit und schnellste Reaktion auszeichnet. Eine Servolenkung umfaßt: das Lenkgetriebe, eine vom Motor angetriebene Ölpumpe – als Ölpumpe wird eine Flügelzellenpumpe verwendet –, eine Steuereinrichtung und ein Arbeitskolben. Im Gehäuse der Servolenkung sind Servventil und Arbeitszylinder sowie ein komplettes mechanisches Zahnstangen-Lenkgetriebe vereint.

Verzögerungsfreier Einsatz
Als Servventil wurde das Bauprinzip des Drehschiebers gewählt, was eine besonders gewichts- und raumsparende Bauweise ermöglicht. Lenkschieber bilden den Bauteil. Die Mittenzentrierung des Drehschiebers übernimmt ein Drehstab, der die Verbindung zum Antriebsritzel herstellt. Die Wälzlagerung dieser Teile garantiert die Präzision und Funktionssicherheit des Drehschieberventils auch bei hohen Öl drücken (max. 100 bar), wie sie beim Einparken erforderlich sind. Bei einer Lenkradbewegung wird der Drehschieber gegen die ihn umschließende Steuerbüchse verdreht. Die Ventildurchflußquerschnitte werden hierbei verstellt und leiten den Ölstrom noch in einen der beiden Arbeitszylinder räume, so daß die Drehbewegung der Lenkspindel unterstützt bzw. einem Fahrbahnstoß entgegengewirkt wird. Die beschriebene Ventilordnung ermöglicht einen verzögerungsfreien Einsatz der hydraulischen Unterstützung.

Zahlreiche Versuchsfahrten
Während sich die amerikanischen Servolenkungen im allgemeinen durch be-

sondere Leichtgängigkeit auszeichnen – da man in den USA nur selten Geschwindigkeiten über 100 km/h fahren darf, sind niedrige Lenkkräfte für Stadtverkehr und beim Parkiermanöver möglich – kam es bei der Ascona-Servolenkung darauf an, zwar im Stand so leicht wie möglich zu lenken, aber trotzdem den beim zügigen Fahren auf kurvenreichen Strecken entscheidenden guten Kontakt zwischen Straße und Fahrer beizubehalten. Wie zahlreiche Versuchsfahrten gezeigt haben, ist die beste Einstellung für europäische Fahr- und Straßenbedingungen dann gegeben, wenn der Fahrer noch rund 30 Prozent des Lenkwiderstandes spürt. Die Möglichkeiten der Servolenkung wurden weiterhin dadurch ausgenutzt, daß die Lenkung direkter übersetzt ist. Man braucht dann beim Kurvenfahren meist nicht nachzugreifen und hat auch beim Parken weniger Drehweg von Anschlag zu Anschlag.

Voller Lenkkontakt
Alle diese Maßnahmen, besonders die Feinabstimmung der Hydraulikkennlinie des Drehschieberventils auf das Ascona-Fahrwerk, machen diese Zahnstangen-Servolenkung zu einem sehr empfindlich reagierenden, jeder Bewegung des Lenkrades mühelos folgenden Aggregat, welches das Parken ausreichend leicht macht (ca. 5 mal leichter als mit der rein mechanischen Zahnstangenlenkung) und trotzdem den vollen Lenkkontakt zur Straße vermittelt. Aufgrund dieser sicheren Lenk- und Fahreigenschaften der Ascona-Wagen mit Servolenkung ist zu hoffen, daß möglichst viele Autokäufer die Vorzüge der Servolenkung erkennen und dieses Fahrzeugaggregat in ihre Kaufentscheidung mit einbeziehen.



OPEL POST

35. Jahrgang – Juli/August '83

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.