OPEL POST

BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN

1 • 81

VERKAUFSHILFE FÜR JAHRESWAGEN

Gebrauchtwagen-Vermittlung jetzt durch den Computer

Auf dem kürzlich ausgehängten Werksanschlag wird auf eine interessante Verkaufshilfe für Gebrauchtwagen (Jahreswagen) aufmerksam gemacht: die „Autocomputerbörse", eine Gebrauchtwagenvermittlung per Computer. Im folgenden ergänzende Einzelheiten über diesen interessanten Service für Interessenten und Anbieter gebrauchter Fahrzeuge.

Werksangehörige können Opel-Modelle zu Vorzugspreisen erwerben. Dies erleichtert ihnen die Anschaffung eines Fahrzeuges beträchtlich; sie dokumentiert die Wertschätzung für das eigene Produkt. Das ist gerade in Zeiten härter gewordenen Konkurrenzkampfes um den Autokäufer wichtig: schließlich überzeugen wir unsere potentiellen Kunden von den Vorzügen unserer Fahrzeuge am ehesten, wenn wir unsere Modelle selbst fahren und sie in großer Zahl auf die Straße bringen. Zudem hilft jedes zusätzlich gebaute Fahrzeug unsere Arbeitsplätze zu sichern.

Die Probleme der Automobilindustrie sind bekannt; die Neuwagenkäufer sind zurückhaltender geworden. Unter der nachlassenden Auto-Konjunktur hat auch der Absatz von Jahreswagen gelitten. Anders als bei den Zulassungen neuer Automobile waren jedoch die Gebrauchtwagen-Umschreibungen kaum betroffen. Auch 1980 wurden wieder fünf Millionen gebrauchte Pkw und Kombis auf neue Besitzer umgeschrieben, und 1981 werden es sicher nicht weniger sein. Großes Kaufinteresse für gebrauchte Autos besteht also nach wie vor, es kommt nur darauf an, die echten Interessenten zu finden.

Überangebot

In den Einzugsgebieten unserer Werke werden von unseren Mitarbeitern sehr viele Jahreswagen verkauft. Bei rückläufiger Nachfrage am Automarkt kommt dann schnell ein Überangebot zustande, das auf die Preise drückt und den Wagenwechsel erschwert. Nur durch eine gleichmäßige Streuung der angebotenen Fahrzeuge über alle Regionen der Bundesrepublik können diese regionalen Verkaufshemmnisse überwunden werden. Durch eine Anregung der Vereinigten Motor-Verlage in Stuttgart, die neben vielen anderen Zeitschriften auch die bekannten Auto-Magazine „auto, motor und sport", „mot" und „sport auto" herausgeben, eröffnen sich für alle Opel-Mitarbeiter, die einen Jahreswagen fahren, neue Möglichkeiten zu einem überregionalen Angebot. Die Vereinigten Motor-Verlage haben eine Computer-Vermittlung für Jahreswagen eingerichtet, die den Lesern des Magazins „auto, motor und sport" den Kauf erleichtern soll. Mit jeder Ausgabe erreicht dieses Magazin 3 Millionen Leser, so daß das Fahrzeugangebot jedem neunten Autofahrer offeriert wird.

Mehr Aufwand

Bei der heutigen Vielzahl der Modellvarianten ist eine genaue Zuordnung von Fahrzeugangeboten und Käuferwünschen eigentlich nur noch mit Hilfe eines Computers möglich. Die Vorzüge der Abwicklung der Vermittlungsaufträge per Computer erfordern aber etwas mehr Aufwand als andere Verfahren. So möchte der Computer die Bezeichnung des Modells, andere wichtige Fahrzeug-Daten, Zustandsangaben, Sonderausstattungen und Zubehör sowie Wagenfarbe und Preisvorstellung genau kennen und dies in einer bestimmten Reihenfolge eingegeben haben. Deshalb muß das Fahrzeugangebot über ein Formular der Autocom GmbH erfolgen, das bei den Auslagestellen für Kaufanträge und Beratungsstellen in unseren Werken vorrätig ist. (Muster auf dem Werksanschlag.)

Fairer Preis

Das ausgefüllte Formular wird mit einem Verrechnungsscheck oder einem anderen Zahlungsnachweis über DM 25,– an die Autocom GmbH geschickt. Hier laufen die Formulare von Jahreswagen-Verkäufern und Interessenten zusammen. Alle Daten werden einem Rechner eingegeben. Unabhängig davon erhält der Anbieter eines Fahrzeuges schon mit der Auftragsbestätigung eine Bewertung seines Wagens, die einen fairen und marktgerechten Verkaufspreis zwischen privaten Anbietern und Kaufinteressenten nennt. In Einzelfällen kann es jedoch vorkommen, daß die Preisvorstellung des Verkäufers vom Marktpreis abweicht. Falls diese Differenz zu groß ist, rät der Computer zur Preiskorrektur, weil sonst eine Vermittlung in der Regel nicht zustande kommen kann.

Fahrt in den Winterurlaub. Danach ist es soweit: der REKORD ist dann ein Jahr alt und soll verkauft werden. Doch das wird auch für sogenannte „Jahreswagen" immer schwerer, vor allem in den Einzugsgebieten der Mitarbeiter unserer drei Werke mit dem dort herrschenden Überangebot an Gebrauchtfahrzeugen. Um hier Abhilfe zu schaffen, haben die Vereinigten Motor-Verlage über ihre Tochtergesellschaft AUTOCOM GmbH eine neue Gebrauchtwagenvermittlung per Computer geschaffen, die den Verkauf von Gebrauchtwagen erleichtern soll. (Darüber Einzelheiten in dem Bericht auf dieser Seite.)

Die Kaufinteressenten erhalten auf ihre Suchanfrage an den Computer bis zu zehn Adressen von Fahrzeuganbietern mitgeteilt und werden aufgefordert, mit den Haltern in Verbindung zu treten. Die Angabe der Telefonnummer erleichtert den Interessenten die Kontaktaufnahme. In der Regel sucht der Computer Interessenten, die in der Nähe des Fahrzeuganbieters wohnen. Wenn es aber für den Verkauf vorteilhaft ist, bietet er das Fahrzeug auch Kaufinteressenten an, die weit vom Wohnsitz des Opel-Mitarbeiters beheimatet sind. Da der Interessent die wichtigsten Daten des Wunschwagens mitgeteilt bekommt und zudem die Preisvorstellung des Verkäufers kennt, dürften sich Verkäufer und Käufer nach der Kontaktaufnahme in der Regel schnell einig werden. – Die Autocomputerbörse bietet, um dies abschließend festzuhalten, einen Service, der für Kaufinteressenten und Opel-Jahreswagenverkäufer gleichermaßen vorteilhaft ist. K.H. G.

VV-AKTUELL

Auch 1980 war ein Rekordjahr

Im gesamten Unternehmen wurden im vergangenen Jahr 45.188 Verbesserungsvorschläge eingereicht. (1979 waren es 44.123.) Davon entfielen auf das Werk Rüsselsheim 21.434 (20.182) Vorschläge, auf das Werk Bochum 19.868 (16.685) und auf das Werk Kaiserslautern 5.138 (6.004).

Angenommen wurden 13.084 (10.904) Vorschläge, davon in Rüsselsheim 5.688 (6.075), in Bochum 5.739 (3.886) und in Kaiserslautern 1.270 (1.330). Insgesamt konnten im Unternehmensbereich 13 (9) Höchstprämien in Höhe von jeweils DM 50.000,– vergeben werden.

Im abgelaufenen Jahr betrug die Gesamtprämiensumme im Unternehmen DM 4.972.341,– gegenüber DM 4.489.330,– im Jahre 1979. Die Beteiligung der Mitarbeiter am Vorschlagswesen erreichte 1980 einen Höchststand von 29,5 Prozent gegenüber 25,88 Prozent im Jahre 1979.

Über die Jahresveranstaltungen des Rüsselsheimer Vorschlagswesens am 10. Februar, die des Werkes Bochum am 29. Januar und die des Werkes Kaiserslautern am 12. Februar berichten wir in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

ZUR „OPEL-INITIATIVE '81"

„Autofahren muß erschwinglich bleiben"

Der Bundesbürger muß auch 1981 fürs Autofahren mehr Geld ausgeben, hauptsächlich für den Unterhalt. Die erneute Benzinpreiserhöhung im Januar machte den Anfang. Die Autofahrer erwarten deshalb Maßnahmen, die es ihnen ermöglichen, wirtschaftlich zu fahren, ohne auf Sicherheit, Leistung und Komfort zu verzichten. Mit der „Opel-Initiative '81", die seit Beginn des Jahres läuft, entspricht das Unternehmen diesen Erwartungen.

Sie beinhaltet eine Preissenkung für verbrauchsgünstige Superbenzin-Motoren und eine komplette Ausstattung von Kadett bis Commodore ohne Aufpreis. Jeder Mitarbeiter hat neben den internen Bekanntmachungen inzwischen die Anzeigen in Tages- und Fachzeitungen gesehen, die Werbespots im Fernsehen oder Hörfunk erlebt. Auch Plakatanschläge an 2.200 Großflächen in der Bundesrepublik Deutschland werden für Aufmerksamkeit sorgen.

Die Aktion, die unter dem Motto „Autofahren muß erschwinglich bleiben" steht, bedeutet unter anderem eine Straffung des Motorenprogramms, wobei moderne Super- und Einspritzmotoren, die dem Käufer das Spritsparen erleichtern, im Preis reduziert wurden. Dazu unser Motoren–Chef Dipl. Ing. Werner Schwärzel: "Zwar ist Super an der Tankstelle immer noch etwas teurer als Normalkraftstoff, aber auch der Verbrauchsvorteil für Super ist viel höher. Das heißt, der Käufer kommt nicht nur mit weniger Benzin aus – er spart sogar noch Geld dabei. Außerdem sprechen für den Supermotor die höhere Sicherheit dank größerer Leistungsreserven sowie die Energieersparnis."

Darüber hinaus wurde vorwiegend funktionelles Zubehör serienmäßig. Das Wichtigste dabei: Kein Modell wurde teurer, einige sogar preisgünstiger. „Wir haben", so Verkaufs-Direktor John O. Grettenberger dazu, „unsere langfristige Marketing-Strategie neu geordnet. Damit hat unser Modell-Programm im Wettbewerbsvergleich sowohl in punkto Wirtschaftlichkeit wie auch hinsichtlich des Ausstattungs-Niveaus eine Spitzenstellung erworben."

Die „Opel-Initiative '81" hat in der Öffentlichkeit allgemein eine sehr gute Aufnahme gefunden, nicht nur bei Händlern und Interessenten, sondern auch in den Kommentaren der Massenmedien.

Eines der aufwendigsten Bauvorhaben des Unternehmens in den letzten Jahren ist jetzt unter Dach und Fach: die neue Lackiererei in Rüsselsheim. Ende Januar wurde mit den „Probeläufen" begonnen. (Ausführlicher Bericht in einer der nächsten Ausgaben.)

AN UNSERE LESER!

Neugestaltung der OPEL POST

„Öfter mal was Neues" kann man von unseren Modellen – konnte man von der OPEL POST bisher jedoch nicht sagen, zumindest was das Äußere betrifft. Inhaltliche Änderungen und thematische Neuerungen dagegen gab es immer wieder. Seit 1949 im Magazinformat erschienen, liegt sie jetzt in neuer Form vor. Aus der Werkzeitschrift wurde eine Werkzeitung. Die Gründe für die Formatänderung wurden bereits in der letzten Ausgabe angedeutet: die vor allem kostengünstigere Herstellung und eine flexiblere thematische Gliederung.

Auf den ersten Seiten werden in Zukunft alle Beiträge zu finden sein, die von allgemeinem Interesse für die Leser im gesamten Unternehmen sind, wobei es sich auch um Ereignisse der Werke Bochum oder Kaiserslautern handeln kann. Auch die große Betriebsreportage, die Spalten "Kfz-Technik", "Rund ums Auto" u.s.w. sind im allgemeinen Teil zu finden. Spezielle Meldungen und Berichte, die hauptsächlich die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern oder die Niederlassung Berlin betreffen, erscheinen in gesonderten Spalten, jeweils unter dem Titelkopf RÜ, BO, KL und B. Neu ist außerdem ein geschlossener Personalnachrichtenteil für alle Werke.

Allerdings steht durch die Umstellung beziehungsweise die Benutzung nur noch eines Druckbogens (bisher zwei) weniger Raum zur Verfügung. Das bedeutet, die Redaktion muß konzentrieren, manchen Beitrag stärker kürzen. Bestimmte Rubriken beziehungsweise Themengruppen werden nicht mehr regelmäßig erscheinen. Leider müssen wir auch in der Spalte „Wir gedenken" eine Begrenzung vornehmen; hier findet man jetzt nur noch die verstorbenen aktiven Mitarbeiter.

Es wird angestrebt, um möglichst aktuell zu sein, die Ausgaben weiterhin monatlich herauszubringen (mit zwei urlaubsbedingten Doppelausgaben im Jahr). Die Zahl im Zeitungskopf ist jetzt eine rein numerische und hat keinen Bezug mehr auf den jeweiligen Monat. (Die 3 zum Beispiel wird sich demnach nicht mehr auf den Monat März beziehen, sondern besagen, daß es die dritte Ausgabe im Jahrgang '81 ist.) Da die Werkdruckerei über keine Rotationsmaschine verfügt, bleibt es beim Offsetdruck auf dem seither benutzten preisgünstigen Papier, das eine gute Laufeigenschaft beim Druck garantiert.

An das neue Format und die andere Gestaltung wird man sich erst gewöhnen müssen. Das gilt auch für die Redaktion. Mancher Leser hätte es sicher lieber gesehen, wenn die frühere Magazinform beibehalten worden wäre; das gilt vor allem für Mitarbeiter, die die Werkzeitschrift einbinden ließen und sammelten. Als besseres Flugblatt wollen wir die Zeitung jedoch keinesfalls verstanden wissen; ihren seitherigen Stellenwert als Organ des Unternehmens zur Information, Kommunikation und Meinungsbildung, aber auch zur Darstellung der verschiedensten Arbeitsbereiche und der technischen Konzeption, die unseren Produkten zu Grunde liegt, soll sie auch weiter behalten. Die Redaktion

PROBLEME • FRAGEN • ANTWORTEN

Qualitätsarbeit im Händlerbetrieb

Im letzten Jahrgang der OPEL POST begonnen, setzen wir auch in diesem Jahr die Kundendienst-Serie fort. Diesmal geht es um Qualitätsarbeit im Händlerbetrieb, Grundlage für den Slogan „Opel-Euroservice – ehrlich gut".

Dem Praxistraining ist die Theorie vorangestellt, hier Fachtrainer Herbert Müller bei einer Demonstration im Getriebelehrgang.

Erläuterung der Stromlaufpläne am Modell im Elektrik-Lehrgang durch Fachtrainer Karl-Heinrich Schäffer.

Lehrgangsteilnehmer im Praxistraining „Genaue Motor-Einstellung" unter Leitung von Philipp Bender.

Jeder Käufer eines Opel-Fahrzeuges stellt bestimmte Erwartungen an die Inspektions- und Servicearbeiten im Händlerbetrieb, in dem er den Wagen betreuen läßt. Das gilt auch für die rund 17.000 Werksangehörigen, die jährlich ein Opel-Modell kaufen und größtes Interesse an der Werterhaltung ihres Fahrzeuges haben. Um die Erwartungen der Kunden erfüllen zu können, unternimmt der Kundendienst des Werkes gemeinsam mit den Vertragshändlern vielfältige Aktivitäten.

Qualität zuerst

An erster Stelle steht die Qualität der auszuführenden Arbeit. Um Qualitätsarbeit leisten zu können, muß man sein Fach beherrschen. Damit Mechaniker, Elektriker, Karosseriespengler, Lackierer, aber auch Kundendienstberater und Werkstattmeister immer auf dem neuesten technischen Wissensstand sind, schult ein Stab von Trainern in den Trainingszentren Rüsselsheim und Bochum sowie im Rahmen regionaler Schulungen in den Händlerbetrieben die Teilnehmer in 19 technischen und 11 organisatorischen Lehrgängen sowie Seminaren.

Richtiger Einsatz

Dadurch wird sichergestellt, daß die meist sehr teuren und komplizierten Einrichtungen einer Werkstatt sowie die Spezialwerkzeuge für die verschiedenen Modelle oder Fahrzeugaggregate richtig und wirtschaftlich eingesetzt werden; es geht dabei auch darum, daß die Pflege, Wartung und Instandsetzung jedes Opel-Modells genau nach den Vorschriften des Werkes ausgeführt wird. Aber auch neue Modelle oder technische Änderungen innerhalb einer Modellreihe erfordern eine rasche intensive Schulung. Neben dem Training durch das Werk schult der einzelne Händlerbetrieb seine Mitarbeiter zusätzlich selber. Außer dem technischen Training wird in organisatorischen Lehrgängen sichergestellt, daß die Mitarbeiter des Händlerbetriebes sich auch in allen notwendigen Verfahren auskennen, welche die Zusammenarbeit Händler – Werk regeln.

13.000 Teilnehmer

Die hier nicht vollständig geschilderte technische und organisatorische Schulung der Mitarbeiter der Opel-Vertragswerkstätten mit bis zu 13.000 Teilnehmern pro Jahr, die Aus- und Weiterbildung der Händler-Führungskräfte und die ständige Beratung durch die Außendienst-Mitarbeiter unserer sechs Verkaufszonen vermittelt einen Eindruck von der Vielzahl der unterstützenden Maßnahmen des Unternehmens für den Kundendienst der Vertragshändler. Dazu kommt die Kundendienst-Förderung, die die Opel-Vertragswerkstätten mit dem „Opel-Euroservice Marketing Programm" und einer Händler-Bauberatung unterstützt.

U. A.

An der zerlegten Opel-Automatic lernen die Lehrgangsteilnehmer, auf dem Bild mit Fachtrainer Adam Weidlich, die einzelnen Bauteile kennen und ihren Zustand zu beurteilen.

RALLYE MONTE

Opel-Team auf Spitzenplätzen

Die Rallye Monte Carlo '81 ist gelaufen. Zwei Opel-Teams kamen auf Spitzenplätze: die Deutschen Kleint/Wanger auf Platz drei, die Schweden Kulläng/Berglund auf Platz vier. Beide Teams auf Ascona 400. Jean Ragnotti (Renault 5 Turbo) wurde Sieger, Guy Frequelin (Lotus Talbot) zweiter.

Unsere Spitzenplätze sind ein großartiger Erfolg. Den Mannschaften und ihren Betreuern vom Opel-Euro-Team, zu denen Walter Röhrl, der Vorjahressieger, als einer der „Eisspione" kam, herzlichen Glückwunsch! Dazu kamen weitere gute Plazierungen von anderen Fahrern auf Opel Wagen.

Die Rallye Monte, eine der bedeutensten Veranstaltungen dieser Art mit

J. Kleint

A. Kulläng

weltweiter Aufmerksamkeit, begann am 24.1. und endete nach der „Nacht der langen Messer" am Vormittag des 30. Januar. 175 Mannschaften waren auf die 4.000 Kikometer lange Strecke gegangen. 32 Sonderprüfungen mußten bestanden werden.

Am Ende war das Feld durch Unfälle und Ausfälle stark zusammengeschmolzen. Verständlich, daß Klaus Joachim (Jochi) Kleint und Anders Kulläng sowie ihre Copiloten besonders stolz auf diese großartige Leistung sind. Mit ihnen natürlich alle bei Opel!

Modellversuch jetzt offiziell eröffnet

Am 2. Februar wurde in Anwesenheit des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft die Lehrwerkstatt des Modellversuchs zur Berufsausbildung von besonders benachteiligten Jugendlichen offiziell eingeweiht. Seit Herbst 1980 werden in einem gemeinsam von den Städten Rüsselsheim, Raunheim, dem Kreis Groß-Gerau und unserem Unternehmen gegründeten Träger-Verein 26 Jugendliche als „Betriebsschlosser" ausgebildet. In der eigens dazu eingerichteten Lehrwerkstatt in Rüsselsheim verbleiben die Jugendlichen 2 Jahre ihrer insgesamt dreijährigen Ausbildungszeit, ein Jahr davon in betrieblichen Einrichtungen von Opel. (Mehr im nächsten Heft.)

Kurz und bündig

Auf dem Amsterdamer Automobil-Salon „RAI 1981" vom 5. bis 15. Februar war auf dem Opel-Stand das komplette Programm unseres Hauses zu finden.

●

Am 30. Januar wurden im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Werk Rüsselsheim 137 Auszubildende nach bestandener Prüfung aus dem Ausbildungsverhältnis entlassen. Die Abschiedsrede hielt der Leiter der Abteilung Personalentwicklung, Dr. Herbert Hölterhoff, der als besondere Ehrung den elf besten Absolventen Buchpräsente als Anerkennung überreichte. (Einzelheiten in der nächsten Ausgabe.)

●

Über das Sommersemester '81 der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung im Werk Rüsselsheim informiert eine Beilage, die mit dieser Ausgabe verteilt wird.

●

Über die Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten und zweier Stellvertreter im Rüsselsheimer Werk informieren die rosa Werksanschläge. Die Wahl, für die bis zum 26. Januar Vorschläge eingereicht werden konnten, ist eine Briefwahl. Die Stimmen werden am 24. Februar ausgezählt.

„Mit dem Hute in der Hand kommt man durch das ganze Land . . ." heißt ein geflügeltes Wort. Nur im Winter sollte man ihn besser aufbehalten, sonst kann es einem wie Adam Opel auf seinem Sockel in der Nähe des Rüsselsheimer Hauptportals ergehen, wo im Januar dieser winterliche Schnappschuß entstand.

INTERESSANTE STUDIE

Energieeinsparung im Straßenverkehr

Die Entwicklung und der Bau von Automobilen, die deutlich weniger Kraftstoff verbrauchen als die heutige Fahrzeuggeneration, ist für die Automobilindustrie eine Aufgabe von höchster Priorität. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß in der Bundesrepublik Deutschland der Anteil des Straßenverkehrs am Mineralölverbrauch nur knapp 23 Prozent beträgt. Der Anteil der Pkw liegt bei etwa 17 Prozent. Auch ist der Spielraum für Einsparungen von Kraftstoff im Straßenverkehr nicht nur eine Frage der technischen Verbesserungen am Fahrzeug. Ausschlaggebend ist eine Vielzahl von Einflußgrößen.

Nicht realistisch

Die in der Öffentlichkeit an die technischen Möglichkeiten der Automobilindustrie geknüpften Erwartungen entsprechen oft nicht einer realistischen Einschätzung des technisch und ökonomisch machbaren. Zum Teil stützen sich diese Erwartungen auf theoretische Zahlen und Schätzungen, zum Teil auf Verbrauchswerte, die mit Forschungsautomobilen unter günstigen Randbedingungen erzielt wurden. Die Probleme der Marktakzeptanz, des Zeitbedarfs sowie der investiven Voraussetzungen bis zur Serienreife und die Kosten kraftstoffsparender Technologien werden in der öffentlichen Diskussion in der Regel vernachlässigt.

Beträchtlicher Einsatz

So beginnt die Entwicklung eines neuen Automobils etwa vier bis fünf Jahre bevor es in der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Diese Zeitspanne macht deutlich, warum die Hersteller auf Marktveränderungen und Forderungen des Gesetzgebers nicht immer sofort mit einem neuen Modell reagieren können. Der für ein neues Modell erforderliche finanzielle Einsatz ist beträchtlich. Unter Einschluß der zur Herstellung erforderlichen Schnitt-, Preß- und Schweißwerkzeuge, der Umrüstung in der Fabrikation, der Neuauslegung des Motors, der Erprobung und Typprüfung muß für einen Pkw der unteren Mittelklasse immerhin mit einem Entwicklungsaufwand von 1,5 bis 1,6 Mrd. DM gerechnet werden.

Niedriger Verbrauch

In der Bundesrepublik Deutschland ist 1979 der Pkw-Bestand gegenüber 1978 um 6,2 Prozent, der Absatz von Vergaserkraftstoff jedoch nur um 1,3 Prozent gestiegen. Mit anderen Worten: der Verbrauch je Pkw hat sich 1979 um 4,6 Prozent verringert; das sind etwa 60 Liter je Fahrzeug. (Die genauen Zahlen für 1980 lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor. Red.) Diese Einsparung, die im übrigen ziemlich genau den von der Internationalen Energieagentur für 1979 aufgestellten Zielen entsprach, hatte drei Ursachen: es wurde weniger gefahren, es wurde energiebewußter gefahren und es wurden mehr Fahrzeuge mit geringerem Verbrauch gefahren. Die Bundesrepublik liegt mit diesem Sparerfolg übrigens unter den europäischen Ländern an der Spitze. Der Kraftstoffverbrauch ist zu einem wesentlichen Element des Wettbewerbes innerhalb der europäischen Automobilindustrie geworden.

Verstärkter Trend

Daß dieser Wettbewerb funktioniert ist keine leere Vermutung. Gerade die letzten Monate lassen einen verstärkten Trend zum technisch hochwertigen und kraftstoffsparenden Fahrzeug erkennen. Angesichts dieser Entwicklung wäre es aber abwegig anzunehmen, der Einsatz kraftstoffsparender Technologien ließe sich durch gesetzliche Auflagen beschleunigen. Kein Hersteller zögert, solche neuen Technologien einzusetzen, soweit sie serienreif sind und die Relation zwischen Anschaffungspreis und Kraftstoffkosten eine wirtschaftliche Anwendung erwarten läßt.

Mehr Mittel

Da nicht damit zu rechnen ist, daß die Kraftstoffpreise wieder auf ihr früheres Niveau zurückgehen , wird auch in Zukunft ein Anreiz zum Bau kraftstoffsparender Fahrzeuge bestehen. Die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge und weiter wachsendes Energiebewußtsein der Autofahrer lassen bis zum Jahre 1985 trotz eines bis dahin auf 26 Millionen Pkw angewachsenen Bestandes erwarten, daß die Gesamtmenge des in der Bundesrepublik verbrauchten Kraftstoffes unter den heutigen Stand absinken wird. Das Ausmaß, in dem dies geschehen kann, ist allerdings wesentlich durch die Bereitschaft der öffentlichen Hand mitbestimmt, mehr Mittel für die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz, die Schaffung von Ortsumgehungen, die Anlage von Kriechspuren und eine verkehrsflußgerechte Gestaltung der Ampelsteuerung einzusetzen sowie darüber hinaus geeignete organisatorische Maßnahmen zum Abbau von Verkehrsspitzen zu ergreifen. Weiterhin muß vorausgesetzt werden, daß die Fahrzeugtechnik nicht durch einseitige Forderungen aus dem Bereich des Umweltschutzes oder der Fahrzeugsicherheit in die Richtung „mehr Energieverbrauch" gedrängt wird.

Erheblicher Aufwand

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Der Kraftstoffverbrauch wird beeinflußt durch den Bau sparsamer Automobile, die Wartung der im Verkehr befindlichen Automobile, die individuelle Nutzung des Automobils (Fahrweise und Fahrleistung) sowie den Verkehrsfluß (Ausbauzustand des Straßennetzes, Verkehrsorganisation u.s.w.). Die Einwirkungsmöglichkeiten der Automobilindustrie beschränken sich auf den Bau sparsamer Automobile und in Grenzen auf die entsprechende Wartung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge. Diese Möglichkeiten werden unter dem Druck des Wettbewerbes mit erheblichem Forschungs- und Entwicklungsaufwand ausgeschöpft. In den übrigen Verbrauchsbereichen, deren Anteil am Mineralölverbrauch von weitaus größerer Bedeutung ist als der Straßenverkehr, sind vergleichbare Anstrengungen bisher leider nicht erkennbar. VDA

Mehr Ausstattung ohne Mehrpreis

Die Aktion betrifft bekanntlich die Modelle Kadett, Ascona, Manta, Rekord und Commodore. Einzelheiten für Mitarbeiter auf den roten Werksanschlägen in den drei Werken und der Zweigniederlassung Berlin beziehungsweise in den internen Bekanntmachungen. (Siehe auch Seite 1.)

Betriebsversammlung in Rüsselsheim. Am Rednerpult Betriebsratsvorsitzender Richard Heller. Ähnlich ist es in Bochum und in Kaiserslautern.

Forum Betriebsversammlung

In verschiedenen Heften des letzten Jahrganges der OPEL POST wurden wichtige Institutionen des Betriebsverfassungsgesetzes in Erinnerung gerufen und ihre Bedeutung heraus- beziehungsweise ihre Aufgaben dargestellt; Wirtschaftsausschuß, Gesamtbetriebsrat, Betriebsausschuß und Jugendvertretung. In dieser Ausgabe kommen wir auf das wohl bedeutenste Forum der betrieblichen Information, Diskussion und Meinungsbildung zurück, die Betriebsversammlung, die der Betriebsrat innerhalb eines jeden Kalendervierteljahres einzuberufen hat.

Der dort zu gebende Tätigkeitsbericht der Belegschaftsvertretung muß hauptsächlich darauf gerichtet sein, die Arbeitnehmer über alle Fragen und Geschehnisse des Betriebes, die ihre Interessen berühren, umfassend zu unterrichten und auf Fragen und Probleme der Diskussionsteilnehmer einzugehen. Parteipolitik und Ehrverletzungen sind auf Betriebsversammlungen nicht erlaubt. Da der Betriebsrat die Versammlung einberuft, hat er dort gewissermaßen „Hausrecht", er bestimmt Beginn, Ablauf und Ende. Die Geschäftsleitung beziehungsweise ihre Vertreter sind einzuladen. Der Arbeitgeber hat laut Gesetz mindestens einmal im Kalenderjahr in einer Betriebsversammlung über das Personal- und Sozialwesen sowie über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Betriebes zu berichten. Bei uns geschieht das in der Regel mehrmals im Jahr.

Auf den Betriebsversammmlungen in unseren drei Werken wird seit Jahr und Tag gründlich informiert, in aller Offenheit diskutiert; es gibt keine Tabus. Kurz: Die Rechte der Arbeitnehmer werden voll ausgeschöpft. So gesehen hat die Betriebsversammlung eine Ventilwirkung, weil hier in der Regel viel „Luft abgelassen" wird. Man erfährt, wo die Menschen im Betrieb der Schuh drückt, was zu erfahren nicht nur für den Betriebsrat, sondern auch für die Geschäftsleitung von Wichtigkeit ist.

Abschließend noch der Hinweis, daß die betriebsverfassungsrechtliche Friedenspflicht ebenfalls in der Betriebsversammlung besteht. Diese vom Gesetzgeber auferlegte Schranke und die anfangs erwähnten Einschränkungen haben ihren guten Grund und sollen ein Überschreiten des der Betriebsversammlung gezogenen Rahmens verhindern. Sicher, das ist nicht immer leicht. Es bedarf daher großen Geschicks und Fingerspitzengefühls sowie guter Gesetzeskenntnisse des Versammlungsleiters. -a-

Wahl der Vertreterversammlung der KRANKEN-ZUSCHUSS-KASSE

Gemäß § 7 (2) der Satzung der KRANKEN–ZUSCHUSS–KASSE gibt der unterzeichnete Wahlausschuß im Einvernehmen mit dem Gesamtbetriebsrat und der Geschäftsleitung der ADAM OPEL Aktiengesellschaft folgenden Wahlvorschlag bekannt: (Mit Ziffern gekennzeichnete Personen gelten als Mitgliedervertreter, die mit Buchstaben bezeichneten Personen als ihre Stellvertreter.)

1. Heller, Richard, 04.01.34, 6500 Mainz 42, Ahornstraße 5
   a) Schwarz, Martin, 21.01.37, 6086 Riedstadt, Berliner Straße 13
2. Steinführer, Liane, 19.04.31, 6501 Wörrstadt, Erlengrund 2
   a) Graumann, Georg, 20.07.32, 6200 Wiesbaden-Dotzheim, Karl-Marx-Straße 4
3. Beiske, Heinrich, 08.04.29, 4630 Bochum 1, Tippelsbergerstraße 103
   a) Breuer, Rolf, 07.01.37, 4630 Bochum, Goyer-Busch 5
4. Krüger, Dieter, 02.02.37, 6750 Kaiserslautern, Finkenstraße 45
   a) Raufer, Norbert, 04.11.41, 6751 Otterbach, In der Delle 1
5. Rosenstock, Hans, 09.06.29, 4630 Bochum 7, Rebhuhnweg 14
   a) Piotrowski, Edwin, 10.10.27, 4630 Bochum, Markstraße 333
6. Koppey, Alois, 04.09.08, 6090 Rüsselsheim, August-Bebel-Straße 25
   a) Rutschitschka, Gabriele, 01.04.21, 6096 Raunheim, Ringstraße 102
7. Herbrand, Norbert, 24.12.24, 6500 Mainz 41, Konrad-Adenauer-Straße 7
   a) Moog, Hans Jürgen, 04.06.43, 6090 Rüsselsheim, Im Hasengrund 44
8. Kühlke, Arnold, 22.12.23, 6090 Rüsselsheim 7, Baumstraße 51
   a) Wirth, Horst, 05.10.38, 6090 Rüsselsheim, Sebastian-Kneipp-Weg 5

Ersatzmitglied:

Reimann, Bruno, 16.03.34, 6501 Heidesheim, Am Lerchensand 1
a) Petry, Rolf, 22.09.31, 6234 Hattersheim, Fliederweg 4

Die Vorgeschlagenen gelten als gewählt, falls nicht binnen vier Wochen vom Tage der Veröffentlichung ab (das ist bis einschließlich 10. März 1981) von mindestens einem Zwanzigstel der Mitglieder schriftlich Widerspruch beim Wahlausschuß eingegangen ist (§ 7 (2) der Satzung).

Rüsselsheim, den 10. Februar 1981

Der Wahlausschuß der KRANKEN–ZUSCHUSS–KASSE
der ADAM OPEL Aktiengesellschaft

H. Smander (Beisitzer) — W. Seidel (Vorsitzender) — O. Steinert (Beisitzer)

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

DAS BUCH IN NÄCHSTER NÄHE

50 Jahre Werkbücherei Rüsselsheim

Vor einigen Tagen, am 2. Februar, hatte die Rüsselsheimer Werkbücherei ihren 50jährigen Geburtstag. Sie wurde im Jahre 1931 mit einem Grundstock von rund 1.000 Bänden mit Hilfe der damaligen Dr. Ludwig Opel Stiftung gegründet. Durch Spenden der Geschäftsleitung, aber auch von Belegschaftsangehörigen wuchs der Bestand im Laufe des ersten Jahres bereits auf über 2.000 Exemplare.

Schon bald nach der Eröffnung machten die Mitarbeiter regen Gebrauch von dieser neuen kulturellen Einrichtung. Bis Kriegsbeginn 1939 stieg die Bestandszahl auf über 20.000 Bücher. Der Schwerpunkt lag seinerzeit auf der Unterhaltungsliteratur. Durch Kriegs- und Nachkriegseinwirkungen wurde ein Großteil des Buchbestandes vernichtet, und nur langsam begann der Wiederaufbau. 1949 zählte man aber wieder 10.000 Bände.

Im Jahre 1950 wurde die Bücherei, die sich bis dahin in Räumen der Betriebskrankenkasse befand, in den Bau B 9 am Hauptportal verlegt. Durch die Erweiterung des Werkes wurde es später nötig, eine weitere Ausleihstelle einzurichten; 1962 konnte die Werkbücherei II zunächst in einem Raum im I Bau und 1971 dann in einem eigenen neu errichteten Raum im Bau H 48 in der Nähe des Portals 20 ihre Arbeit aufnehmen.

Die 70er Jahre brachten einen grundlegenden Umschwung in der Büchereiarbeit. Nachdem die beiden Buchausleihen der Büchereien in den Jahren 1970/71 von der Theken- auf Freihandausleihe umgestellt worden waren, verlagerte sich im Laufe der Zeit der Schwerpunkt des Leserinteresses immer mehr auf das Sach- und Fachbuch; Bücher der Sachgebiete Naturwissenschaften, Technik, Wirtschaft, aber auch Geographie und Geschichte wurden immer stärker entliehen. Die Leiterin der Werkbücherei, Brigitte Ambrugger, folgt mit der Buchanschaffung diesem Trend; rund 70 Prozent des heute fast 40.000 Bände umfassenden Buchbestandes sind inzwischen Sach- und Fachbücher. 8.000 Leser im Jahre 1980 beweisen, wie beliebt diese Einrichtung bei unseren Mitarbeitern und wie wichtig sie gerade im Zeichen der beruflichen und privaten Weiterbildung ist. Kr.

Die im Jahre 1931 gegründete Opel-Werkbücherei befand sich zunächst in einem Raum beim Empfang und später viele Jahre in Räumen der Betriebskrankenkasse. (Bild.)

In den beiden Ausleihstellen der Bücherei am Hauptportal und am Portal 20 finden die 8.000 eingetragenen Leser heute fast 40.000 Bände. Auf dem Bild oben die Leiterin der Werkbücherei, Brigitte Ambrugger (stehend), und (sitzend) Mitarbeiterin Sylvia Spies. Auf dem Bild darunter, in der Bücherei II aufgenommen, die Mitarbeiterinnen Wilma Oliva (links) und Anne-Liese Voigt.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Vorschau auf den zweiten Teil '80/81

Dienstag, 10. März 1981
Elmar Engel

„Robinson im wilden Norden Kanadas"

Elmar Engel, Buchautor und Fotograf, der bereits früher am Opel-Vortragspult stand, berichtet von dem einfachen Leben mit Kanu und Kutter in seinem Blockhaus in Labrador. Auf die Frage, ob dieses Leben eines „Aussteigers" so ohne weiteres nachvollziehbar ist, wird er eine Reihe von Antworten geben.

●

Dienstag, 17. März 1981
Albert Wilmes

„Trauminsel Bali"

Ein Reisebericht des Leiters unseres Vorschlagswesens über eine der interessantesten Inseln der Welt, die nicht umsonst als das Kleinod des Fernen Ostens bezeichnet wird und deren Bewohner bis heute ihre eigenständige Kultur trotz des stetig steigenden Touristen-Booms behalten haben.

●

Dienstag, 24. März 1981
Michael Welder

„Reise durch Rumänien"

Der beliebte Referent, der dreimal über die Sowjetunion und in einem weiteren Vortrag über das ehemalige Ostpreußen berichtete, nimmt die Besucher diesmal mit auf eine Reise von der Donau im Süden über die Hauptstadt Bukarest bis zur nördlichen Moldau mit ihren einzigartigen Klöstern. Für manchen Besucher wird es ein Wiedersehen mit der alten Heimat, mit Walachei und Dobrudscha sein.

●

Dienstag, 31. März 1981
Wolfgang Freihen

„Karibische Wunderwelt"

Farbbildbericht des bekannten Referenten über seine jüngste Reise in die Inselwelt der Karibik: Landschaft, Menschen, touristische Erfahrungen und fotografische Tips sowie, bei W. Freihen schon fast selbstverständlich, die Unterwasserwelt und die Schönheiten der Korallenriffe.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. – Eintritt frei. – Änderungen vorbehalten. – Einzelheiten auf den Werksanschlägen.

„SKI UND RODEL GUT"

Des einen Freud, des anderen Leid

Am Freitag, dem 16. Januar, müsse auf allen Straßen des Bundesgebietes mit winterlichen Verkehrsbedingungen gerechnet werden. So die Meldungen der Service-Stationen der ARD. Und so war's dann auch. Der morgendliche Berufsverkehr erstickte in dichtem Schneetreiben. Tagsüber hielt der Zustrom polarer Luft an; Glatteis war die Folge. Und am Samstag, dem 17. Januar, erlebten wir erneut den Durchzug eines Schneefallgebietes, wie schon in den Tagen davor – und danach. Dazwischen lagen Tauwetterperioden. In dieser Zeit am meisten genannt: die Sauerlandlinie. Die Wintersportgebiete dagegen meldeten: „Ski und Rodel gut". So geht's: des einen Freud, des anderen Leid.

Wie dem auch sei, so dick kam's in dieser Jahreszeit schon lange nicht mehr. Unsere Pendler, ob in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern oder in Berlin, können ein Lied davon singen; mancher fuhr wesentlich früher als

sonst von zu Hause fort, um rechtzeitig zur Arbeit zu kommen, denn Schneestürme führten oft zu katastrophalen Verkehrsverhältnissen. Fahrzeuge blieben in bis zu drei Metern hohen Schneeverwehungen stecken, Lastzüge stellten sich auf glatten Straßen quer, Personenwagen rutschten in den Straßengraben, für unzählige Pendler wurde die Fahrt von und zur Arbeit zur Tortur.

Auch in den Werken des Unternehmens gab es ständig Schnee-Alarm. Natürlich ist man für solche Fälle gerüstet, Streusalz ist auf Vorrat eingelagert, und genau ausgearbeitete Einsatzpläne für die Mitarbeiter und das Räumgerät des Ordnungsdienstes liegen vor. Ständig waren die Männer im Einsatz, und kaum waren Straßen und Wege geräumt, setzte oft schon wieder starker Schneefall ein – und alles mußte von vorn beginnen. Mit schwerem Räumgerät, aber auch mit den traditionellen Schneeschippen wurde versucht, den Schneemassen Herr zu werden. „Unsere Männer waren die ganze Schicht über auf den Beinen", sagte Hermann Wolf von der Abteilung Werksanlagen, der unter anderem für den Einsatz der Räumkommandos im Rüsselsheimer Werk verantwortlich ist. Ihnen und seinen Mitarbeitern gebührt ein herzliches Dankeschön.

„Je nach Wetterlage sind in der Regel 30 - 50 Mann mit Räumarbeiten beschäftigt. Die wichtigsten Straßen und Wege im Werk (das gilt natürlich auch in ähnlicher Weise für Bochum und Kaiserslautern) müssen stets schnee- und eisfrei gehalten werden, damit der Verkehr nach Möglichkeit wenig behindert wird und die Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze möglichst gefahrlos erreichen können." – Trotz der winterlichen Tücken kam es auf dem Rüsselsheimer Werksgelände, von kleineren Blechschäden abgesehen, zu keinen nennenswerten Unfällen. „Aber auch diese Karambolagen wären bei umsichtigerer Fahrweise zu vermeiden gewesen" meinte Erwin Lohr von der Verkehrsüberwachung. G.K.

Winterliches Motiv in Rüsselsheim. Doch das „Stilleben" täuscht. So friedlich war es an den Schneefall-Tagen nicht.

Kleine Meldungen

Ein Versuch, die Arbeitszeit für den Bereich Teile-Bau im Rüsselsheimer Werk vorzuverlegen, läuft für die hier beschäftigten Mitarbeiter vom 5. Januar bis 3. April.

Die administrative Abwicklung für Gebrauchtwagen sowie die finanzielle Freigabe der Kaufanträge erfolgt ab sofort ausschließlich im Ausstellungsraum K 65. Die seitherigen Einrichtungen im K 100 sind seit dem 27. Januar '81 geschlossen.

Ende Januar waren im Gesamtunternehmen 59.255 (Ende Januar 1980 waren es 67.205) Mitarbeiter beschäftigt, davon 35.452 (42.389) im Werk Rüsselsheim.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

PRODUKTIONSREKORD

500.000 Kadett schon in 15 Monaten

Einen besonderen Produktionsrekord erzielte der Jüngste aus unserem Hause, der Kadett. In den 15 Monaten seit seiner Einführung Anfang September 1979 wurde dieser Bestseller bereits 500.000 mal gebaut. Nie zuvor in der Geschichte des Unternehmens durchbrach ein neues Modell diese Jubiläums–Schallmauer in so kurzer Zeit.

Der neue Kadett – derzeit nicht nur beliebtestes Modell und Spitzenreiter bei den Neuzulassungen in der Bundesrepublik, sondern mit einem Exportanteil von über 51 Prozent auch auf europäischer Basis ein sehr erfolgreiches Automobil – wurde im Werk Bochum gebührend gefeiert. Nach zahlreichen nationalen und internationalen Auszeichnungen und Preisen, die Fachpresse und Publikum dem Kadett zuerkannten, wurde er jüngst sogar in Südafrika zum „Auto des Jahres" gewählt.

Unser Bild zeigt Werksleiter W. Pihan und Mitarbeiter der Wagenendmontage des Werkes Bochum mit dem Jubiläumsfahrzeug, einem Kadett 1,3 S Berlina, der nach Schweden ging.

OPEL POST-GESPRÄCH

Unsere Genesendenabteilung

OPEL-POST: Herr Hiller, Sie sind der Chef der Bochumer Genesenden-Abteilung. Was ist Sinn und Zweck dieser Einrichtung?

G. HILLER: In dieser Abteilung werden für einen begrenzten Zeitraum Mitarbeiter beschäftigt, die durch Krankheit oder Unfall arbeitsunfähig waren und noch im Zustand der Genesung sind oder bei denen gesundheitliche Einschränkungen attestiert wurden, die eine Weiterbeschäftigung am alten Arbeitsplatz für einen gewissen Zeitraum nicht zulassen.

OPEL-POST: Ihren Worten ist zu entnehmen, daß sie kein Sanatorium sind, sondern daß bei Ihnen gearbeitet wird. Was sind das für Arbeiten, die die Genesenden bei Ihnen ausführen?

G. HILLER: Es sind vorwiegend leichte Montagearbeiten, die weitestgehend im Sitzen ausgeführt werden können. Zum Beispiel Unterzusammenbaue für die Gasbetätigung am Motor, Zuschneiden und Vorbereiten von Abdichtmaterialien, auch diverse kleine Zusammenbaue für die Fertig- und die Endmontage. Im Bedarfsfall vermitteln wir auch Genesende für leichte Tätigkeiten in Magazinen und Ausgaben sowie zur Aushilfe in Büros.

OPEL-POST: Herr Hiller, wenn jemand krank war und für leichte Arbeiten tauglich ist, muß er sich dann um einen Platz in der Genesenden-Abteilung bewerben?

G. HILLER: Eine Übernahme in die Genesendenabteilung wird von der Abteilung Arbeitsmedizin in Abstimmung mit uns und der Krankenkasse vorgeschlagen. Anträge zur vorübergehenden Aufnahme kann jede Abteilung bei der Personalabteilung stellen.

OPEL-POST: Die Anwesenheit in der Genesenden-Abteilung ist begrenzt und es sind schon etliche Werksangehörige bei Ihnen 'durchgelaufen'. Haben sich die Leute wohlgefühlt beziehungsweise haben sie sich mal über die Genesenden-Abteilung geäußert?

G. HILLER: Die Verweildauer in dieser Abteilung sollte maximal drei Monate nicht überschreiten. Nach der Eröffnung am 15.10. 1979 haben bereits mehr als 150 Werksangehörige hier gearbeitet. Alle diese Mitarbeiter waren durchweg mit dieser Einrichtung sehr zufrieden, was uns auch bei späteren Gesprächen immer wieder bestätigt wurde.

OPEL-POST: Gibt es Schichtbetrieb, Akkordarbeit, besondere Pausen?

G. HILLER: Hier wird nur in Normalschicht und nicht im Akkord gearbeitet. Besondere Pausen sind nur in Einzelfällen erforderlich.

OPEL-POST: Wenn die bei Ihnen vorübergehend tätig gewesenen Werksangehörigen wieder an ihrem alten Arbeitsplatz tätig sind, gibt es dann noch Kontakte von Ihnen zu den Leuten oder umgekehrt?

G. HILLER: Ja, es gibt auch später noch Kontakte. Häufig kommen ehemals bei uns Beschäftigte, um sich Rat oder andere Informationen zu holen.

OPEL-POST: Ist Opel eigentlich laut Gesetz oder sonstiger Bestimmung nach gehalten, eine Genesendenabteilung einzurichten und zu unterhalten?

G. HILLER: Mir ist kein Gesetz oder Vertrag bekannt, mit dem einem Unternehmen die Einrichtung einer solchen Abteilung vorgeschrieben wird. Die Genesenden-Abteilung ist eine freiwillige Einrichtung der Firma. Hier hat der Arbeitgeber größere Investitionen getätigt, um die Wiedereingliederung von arbeitsunfähig gewesenen Werksangehörigen in den Arbeitsprozeß und den Übergang zur Beschäftigung am alten Arbeitsplatz zu erleichtern.

Der Leiter der Genesendenabteilung, G. Hiller, im Gespräch mit Meister W. Scheiben und einem Mitarbeiter.

Im Blickpunkt: Genesendenabteilung Bochum.

Auszeichnung für „Erste Hilfe"

Meister W. Kuntze erhielt vor kurzem durch den zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten der Maschinenbau- und Kleineisenindustrie-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, Dipl. Ing. U. Steinke, eine Belobigung von 300,– DM. Durch sein beherztes Eingreifen konnte dem Fahrer eines umgekippten Elektroschleppers schnell geholfen und ärztliche Hilfe zuteil werden. W. Pihan, der Leiter des Werkes, sprach Meister Kuntze ebenfalls seine Anerkennung für die „Erste Hilfe" aus. Unser Bild zeigt im Rahmen der Überreichung der Belohnung die Aushändigung eines Geschenkes durch den Leiter des Werkes Bochum, W. Pihan.

Spitzenplatz im Landesberufswettbewerb

Der Maschinenschlosser Uwe Kabelitz (Bild), Abteilung 6114, hat im Leistungsvergleich mit anderen Spitzenkönnern seines Jahrganges den 2. Platz im Landesberufswettbewerb im Beruf Maschinenschlosser erreicht.

Mit diesem Erfolg hat er sich für die Teilnahme am Bundesberufswettbewerb qualifiziert. Sollte er hierbei erfolgreich abschneiden, so winkt die Teilnahme am Internationalen Berufswettbewerb, der 1981 in Atlanta/USA ausgetragen wird.

U. Kabelitz hat im Juli 1980 seine Facharbeiterprüfung sowohl in den Fertigkeiten als auch in den Kenntnissen mit „Sehr gut" bestanden. Diese Leistungen im Betrieb waren Voraussetzungen für die Nominierung durch die IHK Bochum zur Teilnahme am Landesberufswettbewerb.

Vorschlagswesen im Aufwärtstrend

Im Jahre 1980 wurden im Werk Bochum 19.868 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Dies sind mehr Vorschläge als Mitarbeiter beschäftigt sind; ein Ergebnis, das in anderen Werken gleicher Größe der Automobilindustrie bisher auch annähernd nicht erreicht worden ist. Als wesentlich muß auch angesehen werden, daß fast 41 Prozent unser Mitarbeiter mindestens einen Verbesserungsvorschlag eingereicht haben. Dies zeigt, daß das Interesse an dieser Einrichtung noch größer geworden ist. Insgesamt wurden 5.799 Verbesserungsvorschläge

Überreichung der 50.000,– DM-Prämie durch den Leiter des Werkes, W. Pihan, an den Mitarbeiter J. Bosserhoff im Beisein von Führungskräften des Werkes.

prämiert und dafür ein Betrag von 1.946.272 DM an die betreffenden Werksangehörigen ausgezahlt.

Zum Abschluß des vergangenen Jahres konnte die vierte Höchstprämie ausgezahlt werden. Für seine Idee, bei Herstellung des Kadett-Kraftstoffbehälters bei unverändert guter Qualität Materialeinsparungen zu erzielen, konnte dem Werksangehörigen J. Bosserhoff eine Prämie von 50.000 DM zugesprochen werden. Fürwahr ein guter Treffer und ein gerade noch rechtzeitig eintreffendes Weihnachtsgeschenk.

Bundesverdienstkreuz für Günter Perschke

Der nordrhein-westfälische Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales, Professor Friedhelm Farthmann, hat im Dezember im Rahmen einer kleinen Feierstunde dem Betriebsratsvorsitzendem unseres Bochumer Werkes, G. Perschke, das Bundesverdienstkreuz verliehen. Der Minister erwähnte in seiner Laudatio, daß G. Perschke mehr als seine Pflicht getan habe. Seit 1962 sei er aktives Mitglied der IG-Metall, vorher habe er in der IG-Bergbau und Energie gewirkt. 1965 haben ihn die Mitarbeiter als Betriebsrat gewählt. Drei Jahre später sei er Vorsitzender geworden.

Professor Farthmann wies auf weitere Stationen seiner Laufbahn hin: Vier Jahre stellvertretender Vorsitzender des Gesamt-Betriebsrates der Adam Opel AG; von 1972 bis 1978 Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat. Schwierige und weittragende Entscheidungen zum Wohle der Arbeitnehmer und des Unternehmens habe er im Laufe der Jahre mitzutragen gehabt. Für seine unermüdliche Arbeit und gesellschaftliche Leistungen stehe ihm das Bundesverdienstkreuz zu.

Zu den Gratulanten zählten Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, der Oberbürgermeister der Stadt Bochum, H. Eikelbeck, Werksleiter W. Pihan, Vertreter der Gewerkschaften und anderer Organisationen, nicht zuletzt eine Abordnung von Betriebsratskollegen aus dem Werk Rüsselsheim, Betriebsräte des Werkes Bochum, Führungskräfte aus den verschiedensten Bereichen und Kolleginnen und Kollegen aus den einzelnen Abteilungen.

Unser Bild zeigt die Überreichung des Bundesverdienstkreuzes und der Urkunde durch Minister F. Farthmann.

Kurzmitteilungen

Auf die kürzlich an den Anschlagtafeln im Werk ausgehängte Bekanntmachung über „Grenzen der Sperrbezirke nach der SMOG-Verordnung" wird noch einmal besonders hingewiesen. In der OPEL-POST Nr. 10/1980 ist über SMOG und SMOG-Alarm ausführlich berichtet worden.

Im Jahre 1980 – ein Teil der Spielzeit 1979/80 und die angefangene Spielzeit 1980/81 – wurden durch die Sozialabteilung über 600 Theaterkarten für die Häuser in Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen vermittelt.

Bewerbungen für die Ausbildung in gewerblichen Berufen und zur Bürogehilfin zum 1. September 1981 im Werk Bochum können bis zum 28. Februar 1981 bei der Abteilung Berufsausbildung eingereicht werden. Um die Erstellung der Bewerbungsunterlagen zu vereinfachen, ist ein Bewerbungsbogen erstellt worden, der bei der Abteilung Berufsausbildung Werk II, Telefon 2385, angefordert werden kann. Eine Ausbildung in folgenden Berufen ist möglich: Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Elektroanlageninstallateur mit der Möglichkeit einer aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker, Betriebsschlosser, Dreher, Universalfräser, Automateneinrichter, Universalschleifer, Bürogehilfin. – Alle aufgeführten Berufe stehen männlichen und weiblichen Bewerbern offen.

Eine Gruppe von Schauspielern des Schauspielhauses Bochum mit ihrem Intendanten Claus Peymann hat Anfang Januar unser Werk besichtigt.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Ein großer Augenblick für unser Werk Kaiserslautern

Es war am Mittwoch, dem 10. Dezember 1980. Um 8.30 Uhr erhielten wir über Telefon folgende Mitteilung: „Wie versprochen, möchte ich die Redaktion der OPEL POST Kaiserslautern informieren, daß wir den Start des ersten Motors, der komplett in Kaiserslautern gebaut wurde, heute für 9.00 Uhr vorgesehen haben."- Eile war also geboten, wenn wir den für unser Werk so bedeutenden Augenblick nicht verpassen wollten.

Im Motorenbau K 30 stand der erste Motor fertig auf dem Prüfstand. Kabel, Leitungen und anderes mehr deuteten darauf hin, daß noch viel improvisiert werden mußte. Mittlerweile hatten sich auch einige Herren der Geschäftsleitung eingefunden. Man spürte bei allen die große Spannung. Keiner der Anwesenden sprach es aus, aber sicher stellte jeder sich die gleiche Frage: „Wird er anspringen, und wie wird er laufen?"

Um 9.00 Uhr war es soweit. H. Oesterling, Betriebsleiter des Motorenbaues, gab das Zeichen zum Start. Kaum eine Sekunde verging, und schon lief er, ruhig, gleichmäßig und mit einem angenehmen Geräusch. Jetzt erst legte sich die Spannung und Applaus klang in der Runde auf.

Werksleiter H.P. Klein nahm diesen wichtigen Augenblick zum Anlaß, um erneut auf die Bedeutung der Motorenfertigung für unser Werk und die gesamte Region Westpfalz hinzuweisen. Auch wies er darauf hin, daß bis zum endgültigen Produktionsbeginn noch eine große Zahl von Maschinen aufgestellt, Einrichtungen installiert und in Betrieb genommen werden müßten. Auch gelte es, bereits erkannte Mängel zu beseitigen und weitere Mitarbeiter anzulernen beziehungsweise auszubilden. Die zusätzlich geschaffenen Arbeitsplätze würden eine positive Auswirkung auf die angespannte Arbeitsmarktlage in unserem Bezirk haben. Wir alle sollten durch qualitativ gute Erzeugnisse unseren Beitrag leisten, um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens zu stärken. „Dies ist eine große Aufgabe und eine besondere Herausforderung für uns alle, die wir, da bin ich sicher, auch bewältigen werden . . ."

Start des ersten im Werk Kaiserslautern gebauten Motors.

Erinnerungsfoto nach dem erfolgreichen Anlauf.

Der gelungene Start des ersten Motors soll Anlaß für eine kurze Rückschau sein: Mit den Rodungs- und Planierarbeiten wurde erst im Oktober 1979 begonnen. Es mußten Erdbewegungen von ca. 250.000 m^3 durchgeführt werden. Die Montage der Hallenkonstruktion begann im Februar 1980. Insgesamt waren ca. 5.000 t Stahl dafür erforderlich. Für Fundamentierungs- und Fußbodenarbeiten wurden ca. 35.000 m^3 Beton verarbeitet. Die Dacheindeckung des 49.690 m^2 großen Motorenbaues war Ende Juli 1980 beendet, und in der ersten Juli-Woche wurden bereits die ersten Maschinen aufgestellt. Lieferterminänderungen von Maschinen, Einrichtungen und Anlagen erforderten ein ständiges Anpassen der Fundamentierungs- und Fußbodenarbeiten an die jeweilige Situation.

Verstärkte Lieferungen im September 1980 und die Notwendigkeit, Maschinen und Einrichtungen sofort aufzustellen, konnte durch die Mitwirkung von Mitarbeitern des Werkes Rüsselsheim gut bewältigt werden. Dazu mußten Hunderte von Monteuren der verschiedensten Firmen von uns unterstützt, die Arbeiten koordiniert werden.

Durch sogenannte „Tryout Pilot und Problem Solving Teams", die sich aus Mitarbeitern verschiedener Fachbereiche aus Kaiserslautern und Rüsselsheim zusammensetzten und wöchentlich tagten, wurden Lösungsvorschläge gemacht. Anfang November 1980 konnte das erste OK-Teil – Zylinderblock gefertigt werden. Mitarbeiter der Produktion, Instandhaltung, Inspektion und der Prozeßabteilung wurden an den Maschinen und Einrichtungen angelernt. Danach wurden die ersten Teile für die Pilot-Motore gefertigt. Zwischenzeitlich gingen natürlich die Baumaßnahmen weiter. Versorgungsleitungen wurden verlegt, Be- und Entlüftungsanlagen installiert, weitere Maschinen aufgestellt.

Trotz manch widriger Umstände konnte der Termin 15. Dezember 1980 als Pilot-Start eingehalten werden. Dies ist ein besonderes Verdienst aller beteiligten Mitarbeiter. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit der Fachbereiche, insbesondere mit den Planungsabteilungen des Werkes Rüsselsheim, haben entscheidend dazu beigetragen, daß diese großartige Leistung möglich wurde. H.A.

B Meldungen und Berichte aus der Niederlassung Berlin

Stippvisite in Berlin

Generaldirektor Robert C. Stempel besuchte Ende vergangenen Jahres mit Begleitung die Opel-Niederlassung und die General Motors GmbH in Berlin.

Neben der Besichtigung von Einrichtungen der Filiale und der GM-Produktionsstätte standen Gespräche mit den Verantwortlichen über aktuelle Fragen und spezifische Berliner Probleme auf der Tagesordnung. Eine Rundfahrt führte zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der geteilten Stadt, während eine ausgedehnte Gesprächsrunde mit Journalisten von Berliner Blättern den Abschluß dieser Stippvisite bildete. Auf dem Bild, das im Ausstellungsraum der Niederlassung Berlin gemacht wurde, erkennt man (von links) Karl Heinrich Wolf, stellvertretender Verkaufsleiter Außenorganisation, Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde, Mathias H. Klinke, zu diesem Zeitpunkt noch Leiter der Zweigniederlassung Berlin, und Generaldirektor Robert C. Stempel.

Produktion 1980

Das Produktionsjahr 1980 stand im Zeichen einer deutlichen Nachfrageberuhigung vor allen Dingen für Fahrzeuge der oberen Mittelklasse. Positiv schlug dagegen der Marktrenner Kadett zu Buche, der sich als das gefragteste Automobil mit Benzinmotor auf dem ersten Platz bei den Neuzulassungen in der Bundesrepublik behaupten konnte. Insgesamt produzierte unser Unternehmen rund 790.000 Fahrzeuge, 1979 waren es 968.466 und über 41.000 (97.226) Teilesätze ohne Motoren für den Zusammenbau im Ausland. Davon verblieben rund 396.000 Fahrzeuge (460.678) in der Bundesrepublik, das entspricht einem Inlandsmarktanteil von etwa 16,3 Prozent gegeüber 18 Prozent 1919. Mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion, nämlich rund 409.000 Opelfahrzeuge (491.679), wurden in die überwiegend europäischen Exportländer geliefert.

Investitionen 1981

Nach Investitionen von 1,5 Milliarden DM in den deutschen Werken des Unternehmens im Jahre 1980 werden es in diesem Jahr mehr als 1 Milliarde DM sein, die dazu beitragen sollen, die Wettbewerbsfähigkeit von Opel zu stärken, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, die Qualität der Produkte zu sichern und die Flexibilität zwischen den einzelnen Werken zu erhöhen.

Jetzt „Direct-Service"

Schnelligkeit und die Garantie, daß die Arbeit vom werksgeschulten Fachmann mit Spezialwerkzeugen unter Verwendung von Originalteilen ausgeführt wird, sind die Trümpfe, die das Unternehmen über Vertragshändler jetzt beim „Direct-Service" ausspielen will. Die Händler werden dabei vom Werk unterstützt, für Wartungsarbeiten oder kleinere Reparaturen einen Eil-Service einzurichten, bei dem der Kunde sein Fahrzeug unkompliziert anmeldet und auf die Erledigung seines Auftrages warten kann. Gleichzeitig kann er sich anhand von Komplettpreisen schon vorab über den Endbetrag der Rechnung informieren. Während Tankstellen oder markenfreie Werkstätten meist ein begrenztes Angebot haben, beispielsweise nur Bremsen, Auspuff oder Stoßfänger austauschen, betrifft unser breitgefächertes Angebot mehr als 180 Positionen.

Neue Auszeichnung

Ein weiteres Mal wurde unser KADETT mit einem nationalen Titel „Auto des Jahres" bedacht, diesmal in Südafrika, wo er seit Beginn des vergangenen Jahres bei General Motors S.A. produziert wird. Ein Teil der Fahrzeugkomponenten wird dabei im Kadett-Stammwerk Bochum hergestellt und am Kap der Guten Hoffnung montiert.

Produktionsjubiläum

Ein neues Produktionsjubiläum feiert Opel Bochum: Das 1962 in Betrieb genommene Werk (Produktionsschwerpunkt Kadett) hat Anfang Februar das zweieinhalbmillionste Fahrzeug allein für den Export hergestellt. Was diese Zahl bedeutet: Wollte man die bisherigen Bochumer Export–Opel Stoßstange an Stoßstange aufstellen, so käme man beispielsweise zwischen Amsterdam und Madrid auf sechs Reihen lückenlos hintereinander geparkte Autos.

Mehr Wärme im Kadett

Auch bitterkalte Wintertage können Kadett-Fahrern und ihren Begleitern jetzt keine Klimasorgen mehr bereiten: Ab sofort erhält unser Jüngster einen vergrößerten Heizkern, der bislang den Exportmodellen für den skandinavischen Markt vorbehalten war. Damit läßt sich mehr Wärme aus dem Kühlwasser für den Innenraum „abzweigen". Ein Mehrpreis ist mit dieser Verbesserung nicht verbunden.

Behinderte am Lenkrad

Auch Schwerstbehinderte können mit entsprechender Ausbildung und technischen Modifikationen wie jeder „Normalbürger" als Autofahrer am Straßenverkehr teilnehmen. Das zeigen beispielsweise die Absolventen der Schwerstbehinderten-Fahrschule des Berufsförderungswerkes Wildbad im Schwarzwald, der das Unternehmen kürzlich wieder ein neues Trainingsauto zur Verfügung stellte. Der Fahrschulwagen, ein REKORD, ist unter anderem mit automatischem Getriebe und Servolenkung ausgestattet.

Neue Auto-Studie

Unsere vom Absatztief gebeutelte Industrie darf hoffen: Trotz steigender Benzinpreise und möglicher Schwierigkeiten in der künftigen Ölversorgung werden die Bundesdeutschen in den nächsten Jahren mehr Autos kaufen. Dies besagt eine neue Studie der Deutschen Shell AG. Bis zur Jahrhundertwende soll sich der derzeitige Bestand von 23,2 Millionen Personenwagen um 2,9 Millionen erhöhen. Womöglich ist sogar mit einer Zunahme von fünf Millionen Autos zu rechnen, womit dann statistisch jeder zweite Bundesbürger – vom Kleinkind bis zur Oma – ein eigenes Auto besitzt.

PERSONALMELDUNGEN

Veränderungen

Rüsselsheim

K. Walther

G. Lohr

K.-H. Schäfer

H.-W. Schollmaier

P. Enderle

K. Wohlfeil

B. Mees

J. Zanke

U.-W. Ehrlich

Am 31. Dezember 1980 traten Richard Meuser, Produktionsleiter Diesel-Motor und Chassis-Aggregate, und Wilhelm Klippel, Produktionsleiter Motor und Getriebe, in den Ruhestand. In Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden traten mit Wirkung vom 1. Januar 1981 im Bereich der Gesamt-Produktion Rüsselsheim folgende Änderungen in Kraft: Karl Walther, übernahm als Hauptbetriebsleiter die Verantwortung für den Bereich Diesel-Motor und Chassis-Aggregate, ohne Instandhaltungsabteilung. – Georg Lohr, seither Betriebsleiter Getriebe und Motorteile, wurde zum Hauptbetriebsleiter ernannt. Sein neues Aufgabengebiet umfaßt die Bereiche Motor, Getriebe und Schmiede, ohne Instandhaltungsabteilung.

Die beiden Chassis-Bereiche wurden mit den Bereichen Preßwerke und Karosserie-Unterzusammenbau sowie Schmiede zu dem neuen Bereich Preß- und Chassis-Werke vereinigt, unter der Leitung von Karl-Heinz Schäfer, seither Produktionsleiter Schmiede und Preßwerke, der zum Produktionsleiter Preß- und Chassis-Werke ernannt wurde.

Hans-Walter Schollmaier, derzeit Leiter der Instandhaltung Preßwerke, Karosseriebau und Schmiede, wurde zum Leiter des neuen Bereiches Instandhaltung Gesamt-Produktion Rüsselsheim ernannt. – Peter Enderle, seither Leiter des Bereiches Industrial Engineering, wurde als Nachfolger von H. Hüskes, der neue Aufgaben bei GME erhielt, zum Produktionsleiter Karosserie-Zusammenbau ernannt. – Klaus Wohlfeil, Leiter der Abteilung Zeit- und Arbeitsstudien, wird bis zur endgültigen Umorganisation des Bereiches Industrial Engineering die Aufgaben des Leiters der Industrial Engineering wahrnehmen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1981 wurden die Betriebsleitungen der Bereiche Getriebe und Motorteile sowie Härterei zu dem neuen Bereich "Getriebe, Motorteile und Härterei" vereinigt. Bernd Mees, seither Betriebsleiter Härterei, wurde zum Betriebsleiter dieses neuen Bereiches ernannt.

Jörg Zanke, bisher Leiter Händlerorganisation und Entwicklung, wurde als Nachfolger von O. Hobenthal Leiter der Zone Bochum. – Uwe-W. Ehrlich, bisher Verkaufsleiter, Zweigniederlassung Berlin, wurde Leiter der Niederlassung Berlin als Nachfolger von M. H. Klinke, der zu GM-Dänemark versetzt wurde. (Weitere Veränderungen in der nächsten Ausgabe.)

Kaiserslautern

Vor kurzem wurde Horst Oesterling, seither für Sonderaufgaben Projekt 2033 eingesetzt, zum Betriebsleiter im Motorenbau ernannt.

Unsere Jubilare

40

Karlheinz Scholl
Qual.Förderung und Inspektion
1.1. 1981

Karl Bredel
Zentr.Masch.Abt.
5.1. 1981

Anneliese Klarmann
Lohnbuchhaltung
15.1. 1981

Hans Caps
Personalentwicklung
20.1. 1981

Willi Schönthaler
PV-Kar.Zus.Bau
25.1. 1981

Anni Aspacher
Werkz.u.Betriebsm.
11.2.1981

25

Rüsselsheim

1.1. 1981
Siegfried Behrendt
Instandh.Chassis II
Armin Kerkmann
Verkauf
Norbert Kissinger
BSW-Betriebs.Eink.

2.1. 1981
Gerhard Bauer
Personalentwicklung
Karl-Heinz Deus
Instandh. Chassis I
Arthur Gabel
Instandh.Preßwerk
Willi Zissel
Instandh.Chassis I

3.1. 1981
Werner Deußer
Besch.Einsatz

5.1. 1981
Hubert Römer
Instandh.Chassis II

9.1. 1981
Jakob Reinheimer
PA-Werkschutz
Klaus Schulmeyer
Prod.Vorb.Preßwerk

10.1. 1981
Winfried Buch
Instandh.Schmiede

12.1. 1981
Helmut Müller
Instandh.Preßwerk

16.1. 1981
Günther Iwanetzki
Instandh.Chassis II
Wolfram Rackisch
Schnittbau
Ferdi Schwarz
Instandh.Preßwerk

21.1. 1981
Wolfgang Vogel
Ind.Engineering

23.1. 1981
Karl-Heinz Allendorf
Modellschreinerei
Paul Gosert
PEK-Stücklisten
Norbert Herbrand
Schw.Masch.u.Vorr.
Alfons Köhler
Werkzeugausgabe
Alwin Muskopf
Motorenbau M 55
Arno Volkmann
Schmiede

24.1. 1981
Horst Stein
Diesel Montage

25.1. 1981
Ernst Berger
Zentr.Masch.Abt.

26.1. 1981
Hans-Adolf Keil
Härterei

30.1. 1981
Hans-Jürgen Hein
PEK-Verbindung
Karl Linstädt
Instandh.Preßwerk
Herbert Magenheimer
Werkzeugbau

1.2. 1981
Georg Elfner
PEK-Stücklisten
Manfred Kirsch
T u. Z Auftragsbearb.
Rudolf Skorsetz
Arbeitssicherheit
Helmut Tessmer
Zentr.Masch.Abt.

4.2.1981
Willi Bog
Fahrz.Disposition

6.2. 1981
Werner Leichtweiß
Zentr.Masch.Abt.

7.2. 1981
Werner Schmiedl
Betriebsschlosserei

9.2. 1981
Dieter Pfeifer
PVK-Unterzus.Bau

12.2. 1981
Erhard Zinke
Wagenendmontage

13.2. 1981
Hans H. Boller
Versuchsabteilung
Jakob F. Brox
Instandh.Chassis I
Willi Hofmann
Schmiede
Oskar Kappler
Maschinenreparatur
Albert Kliem
Instandh.Chassis I
Bruno Kock
Schw.Masch.u.Vorr.
Andreas Madarasz
Schmiede
Josef Rink
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinz Schmitt
Schmiede
Norbert Schönberner
MPK-Transport Abt.
Josef Schwab
Schmiede

15.2. 1981
Horst Friedrich
Schw.Masch.u.Vorr.
Mathias Ries
Oberfl.Veredelung
Werner Traiser
Betriebskrankenk.

20.2. 1981
Helmut Bellof
PEK-Stücklisten
Gert Braun
Getriebeb. Montage
Dieter Hönge
Techn.Überw.Kar.Bau
Erwin Knodt
Schnittbau
Erwin Koslowski
Motorenbau M 55
Heinrich Kredel
Betriebsschlosserei
Walter Kurzweil
Instandh.Schmiede
Hans Maul
Zentr.Werkstätten
Willi Noll
Schw.Masch.u.Vorr.
Franz Josef Nostadt
Techn.Überw.Kar.Bau
Philipp Rahn
Techn.Überw.Kar.Bau
Friedrich Schäfer
Betriebsschlosserei
Heinz Schmuck
Techn.Überw.Kar.Bau
Renate Wagner
BSW-Betriebsm.Eink.
Horst Weber
MPK-Materialabt.
Kurt Wollstadt
Oberfl.Veredelung

21.2. 1981
Otto Ondratschek
Insp.Chassis I

23.2.1981
Josef Hennemann
Werkzeugausgabe
Willi Krämer
Kar.-Lackiererei

24.2. 1981
Hans Briesemeister
Chassis Teile
Josef Fürstenfelder
Oberfl.Verdedelung

27.2. 1981
Ludwig Beckhaus
T u. Z Disposition
Erwin Berger
Härterei
Werner Brack
Fertigbearb.u.Zusb.
Josef Eich
Instandh.Preßwerk
Willy Fischer
Betriebsschlosserei
Heinrich Friedrich
PVP-Termine
Fritz Gövert
Schnittbau
Günther Heinz
MPK-Systeme
Kurt Jaenicke
Instandh.Preßwerk
Hans Kessel
Schw.Masch.u.Vorr.
Manfred Krämer
Betriebsschlosserei
Erich Mieth
Schnittbau
Heinz Noack
Werkzeugbau
Wilhelm Pappert
T u.Z Auftragsbearb.
Hans Person
Schw.Masch.u.Vorr.
Rudolf Probst
Instandh.Preßwerk
Siegfried Rothe
MPK-Materialabt.
Jakob Anton Rücker
Schw.Masch.u.Vorr.
Edgar Schaumlöffel
GM-Saragossa
Heinrich Schellhaas
Getriebebau M 55
Karl Schißler
Insp.Preßwerke
Hans Thom
Prozeßabt.
Franz Weinand
Energieversorgung
Karl Winterstein
Tech.Überw.Kar.Bau

28.2.1981
Karl Bloedow
Werkstoffentw.
Heinz Kreher
Maschinenreparatur
Rudolf Schieck
Werksfeuerwehr

Bochum

1.2. 1981
Erich Gerlach
Arbeitssicherheit

20.2. 1981
Werner Heermann
Kar.Ftg.Montage

Wir gedenken

Rüsselsheim

Yasar Uzun, Kar.Gerippe Bau
geb.2.1.42 gest.6.10.80

Andrea Bellomo, Oberfl.Veredlung
geb.19.4.35 gest.30.10.80

Johann Hannewald, Achsenbau
geb.4.3.25 gest.9.11.80

A. Esteves-Pereira, Kar.Ger.Bau
geb.2.11.33 gest.14.11.80

Heinrich Weber, Besch. Einsatz
geb.16.10.25 gest.21.11.80

Ludwig Trollmann, Kar. Polsterei
geb.11.6.31 gest.4.12.80

Wilhelm Winter, Preßwerk
geb.19.10.28 gest.11.12.80

Heinz Rudorf, Qu.Förderung u. Insp.
geb.21.11.20 gest.25.12.80

M. Modrzyk, Ver- u. Entsorgung
geb.17.1.30 gest.30.12.80

Heinz Barth, Getr., Motort., Härterei
geb.31.10.31 gest.30.12.80

Heinrich Hauf, Besch. Einsatz
geb.19.4.23 gest.10.1.81

Herbert Schwinn, Fahrz. Disposition
geb.1.8.36 gest.10.1.81

Bochum

H. Wesringhaus, Verl. Hinterachse
geb.11.5.48 gest.9.11.80

Norbert Windelband, Wagenendmontage
geb.28.2.49 gest.22.12.80

Karl-Heinz Dicke, Qu.Kontr.u.Insp.
geb.11.5.23 gest.12.1.81

Kaiserslautern

Werner Sahm, Preßwerk
geb.3.4.33 gest.6.12.80

Paul Neuendank, Mat.u.Prod.Kontr.
geb.19.10.28 gest.21.12.80

Die rote Kontrolllampe leuchtet?

Die Farbe Rot hat einen ausgeprägten Signaleffekt. Ob als Lippenstift oder Ampel, sie zieht die Aufmerksamkeit auf sich. Solche verlangt auch das kleine rote Ladekontrollämpchen, falls es einmal außerplanmäßig aufleuchtet. Doch zuvor etwas Autoelektrik. Um die Stromverbraucher (Zündung, Wischer, Beleuchtung, Radio u.s.w.) zu versorgen, haben alle heutigen Fahrzeuge einen Generator – auch Lichtmaschine genannt –, der bei laufendem Motor den nötigen Strom produziert. Steht der Motor oder wird er erst angelassen, so muß eine Batterie den Strombedarf decken. Da sie aber nur einen begrenzten Stromvorrat speichern kann, wird sie anschließend von der Lichtmaschine wieder aufgeladen, was beim laufenden Motor automatisch geschieht.

Mehrere Ursachen

Welche Funktion hat das Ladekontrollämpchen dabei? Nun, es zeigt beim Einschalten der Zündung an, daß die Batterie im Moment der einzige Stromlieferant ist. Läuft der Motor und übernimmt die Lichtmaschine die Stromversorgung, so erlischt das Lämpchen wieder. Soweit der normale Ablauf. Was aber, wenn während der Fahrt bei schnell laufendem Motor das Lämpchen plötzlich aufleuchtet? – Nun, mit dem eingangs genannten Signaleffekt zeigt es eine Störung der Bordelektrik an. Möglicherweise ist ein Defekt an der Lichtmaschine aufgetreten, so daß sie keinen oder nicht mehr ausreichenden Strom erzeugen kann, oder eine Kabelverbindung hat sich gelöst.

Es ist völlig normal, daß Kinder einen starken Bewegungsdrang haben, spontan und unberechenbar sind. Im Großstadtverkehr bilden diese entwicklungstypischen Eigenschaften von Kindern jedoch eine Gefahr. Die Autofahrer müssen stets daran denken.

Gerissener Keilriemen

Häufigste Ursache ist jedoch ein gerissener Keilriemen mit der Folge, daß der Motor die Lichtmaschine nicht mehr antreiben kann. Dieser Defekt ist zwar leicht zu beheben, kann aber, wenn er unbeachtet bleibt, zu ernsten Motorschäden führen. Denn bei den meisten Fahrzeugtypen wird mit diesem Keilriemen nicht nur der Generator angetrieben, sondern ebenfalls die Wasserpumpe. Und steht diese still, kann nicht mehr genügend Kühlwasser zirkulieren. Die Gefahr einer Motorüberhitzung ist dann gegeben.

Sofort anhalten

Leuchtet also während der Fahrt das Ladekontrollämpchen auf, dann sofort anhalten. Motorhaube öffnen und nach dem Keilriemen sehen. Entweder hängt er so locker, daß er keine Kräfte mehr übertragen kann, oder – wahrscheinlicher – er fehlt ganz. Den oft zitierten Ratschlag, als Ersatz für einen gerissenen Keilriemen einen Damenstrumpf um die Riemenscheibe zu knoten, sollte man vergessen. Nur wenige werden so fest und unwuchtfrei binden können, um dieses Provisorium mehr als einige Leerlaufdrehzahlen überleben zu lassen. Abgesehen davon ist es sicherlich einfacher, stets einen Ersatzkeilriemen mit sich zu führen, als einen passenden Strumpf samt Dame.

Abkühlpausen

Was aber tun, falls keinerlei Ersatz zur Verfügung steht? Von der Bordelektrik her gibt es da kaum Schwierigkeiten. Eine normal geladene Batterie hat genügend Reserven, den Motor stundenlang mit Zündstrom zu versorgen. Selbst mit eingeschalteter Beleuchtung kann noch eine Weile weitergefahren werden, wobei allerdings mit sonstigen Stromverbrauchern (Gebläse, Radio) sparsamer umgegangen werden sollte. Kritischer wird es aber, die Motorkühlung aufrecht zu erhalten. In vielen Fällen reicht jedoch die natürliche Wasserzirkulation aus, um den Motor bei verhaltener Fahrweise nicht zu heiß werden zu lassen. Die Kühlwassertemperaturanzeige muß jedoch aufmerksam beobachtet werden. Wird dabei der rote Bereich (Temperatur über 104 ° C) erreicht, sollten Abkühlpausen bei geöffneter Motorhaube eingelegt werden. P. K.

OPEL POST

1/1981 – 33. Jahrgang

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.

In verkehrsberuhigten Wohngebieten sollte die Straße Lebensraum für alle sein. Dort müssen die Autofahrer Schrittempo einhalten. So können Kinder vor der Haustür spielen, ohne daß sich Mütter ständig ängstigen müssen.

AUCH IM BÜRO

Vorsicht: Diebe!

Leider geschieht es immer wieder: Ein Büro ist vorübergehend verwaist, es lohnt nicht, Handtaschen, Taschenrechner oder andere Dinge von Wert erst wegzuschliessen, es wird schon nichts wegkommen, und außerdem: in der kurzen Zeit . . . Genau diese Überlegungen machen sich Langfinger zunutze; sie arbeiten blitzschnell. Profis lassen sich aber auch durch die Anwesenheit des Personals nicht abhalten, wenn sie eine günstige Gelegenheit

erspähen, beispielsweise wie die nachgestellte auf dem Bild.

Deshalb gab uns die Polizei einige Ratschläge, die man unbedingt beherzigen sollte: Immer alle Wertsachen im Büro wegschließen, Brieftaschen und Papiere aus abgelegten Jacken oder Mänteln herausnehmen; nie – auch bei nur kurzer Abwesenheit – den Büroschlüssel im Schloß stecken lassen, sondern abschließen oder einen Kollegen bitten, einen Augenblick aufzupassen; grundsätzlich alle Dokumente und Formulare sicher aufbewahren, daß kein Unbefugter Einblick nehmen oder in einem unbewachten Augenblick etwas an sich nehmen kann. Denn auch vertrauliches Material, das unter Umständen „an den Mann" zu bringen ist, ist für Diebe von Interesse, von gezielter Industriespionage gar nicht erst zu sprechen.

Nun sollte man meinen, dies alles seien Selbstverständlichkeiten. Dem ist leider nicht so, die Statistik beweist es. Im Jahre 1979 waren allein in der Bundesrepublik Deutschland 124.060 Diebstähle in Büro- und Arbeitsräumen zu verzeichnen. (Die Zahlen für 1980 lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor. Red.) Die meisten dieser Diebstähle wären mit ein wenig Überlegung zu verhindern gewesen. Man kann aus diesem Grund die alte Weisheit nicht oft genug wiederholen: Gelegenheit macht Diebe. BKA

Freizeit und Hobby

OPEL-Filme für Werksangehörige

Mit Filmen informiert das Unternehmen die Öffentlichkeit. Den Mitarbeitern werden diese Filme ebenfalls zugänglich gemacht. Im Super-8-Format mit Magnetton, dem typischen Amateurfilmformat, können Kopien der Filme ausgeliehen werden in Rüsselsheim: Werkbücherei und PEK – Technische Zentralbibliothek. In Bochum: Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407. In Kaiserslautern: Personal- und Sozialabteilung. Es stehen folgende Titel zur Wahl:

Formen für morgen (17 Minuten): Dieser Film versetzt den Betrachter in das Design-Zentrum des Unternehmens in Rüsselsheim. Er zeigt, wie die Wirklichkeit im Automobildesign heute aussieht; denn technische Erfindungen, Markt und Meinung der Autofahrer, Vorschriften der Gesetzgeber, Bestimmungen und Geschmack in Exportländern – all das prägt die äußere Form und das Innenleben eines Automobils. Der Film zeigt die Schritte, die im Designbereich bis zur Fertigstellung des funktionsfähigen Ausstattungs- und Formgebungsmodells aus Fiberglas zu bewältigen sind.

Dem Zufall keine Chance (21 Minuten): Das Ziel eines Automobilherstellers, sichere, problemlose und wirtschaftliche Fahrzeuge zu bauen, bedingt durch eine intensive Produkterprobung unter praxisgerechten Bedingungen. Auf dem Prüffeld Dudenhofen werden sowohl neue Modell und Fahrzeugkomponenten zur Serienreife entwickelt als auch Produkte der laufenden Fertigung einer intensiven Qualitätskontrolle unterzogen. Dazu kommen Versuche in Ländern mit extremer Witterung wie auch intensive Laborversuche und Tests.

Stapellauf (20 Minuten): Die Herstellung eines Automobils aus Tausenden von Einzelteilen ist ein sehr komplizierter Vorgang. Dieser Film versucht am Beispiel des Kadett, auch mit Hilfe von Zeichentricks, den Ablauf zu gliedern und verständlich zu machen. Über die Vorserienfertigung im Pilotwerk und deren Sinn und Zweck wird der Betrachter zur eigentlichen Serienherstellung geführt.

Sicher ist sicher (20 Minuten): Der Film behandelt das Thema der passiven Sicherheit. Er verdeutlicht, welcher Aufwand und welche technischen Einrichtungen eingesetzt werden, um wirksame Schutzsysteme für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Außer den Standard-Aufprallversuchen und deren Analyse sieht der Zuschauer auch Tests von Sicherheitskomponenten wie Lenksäule, Kopfstützen und Sicherheitsgurten. (Dieser Film hat Ende letzten Jahres auf einem Film- und TV-Festival in New York eine „Goldmedaille" in seiner Gruppe erhalten.)

Die Filme können n u r auf Super-8-Tonfilmprojektoren abgespielt werden. Wir hoffen, mit diesen erneuten Hinweisen vielen Schmalfilmern eine zusätzliche Informationsmöglichkeit über das Unternehmen anzubieten. Interessenten wenden sich bitte an die oben genannten Stellen. G.

„Die Fassenacht ist mein Hobby"

Rüsselsheim – Drei mal elf Jahre ist unser Mitarbeiter Josef Marx in der laufenden Kampagne mit von der Partie, wenn es darum geht, die Menschen zum Lachen zu bringen. Er ist ein echter „Meenzer Bub", Jahrgang 1932, kam 1945 nach Rüsselsheim und ist in der PEK als technischer Sachbearbeiter beschäftigt. Als Mitglied einer in Rüsselsheim bekannten Familie begann er seine karnevalistische Laufbahn 1948 in einer Kappensitzung. 1954 war er Mitbegründer des Rüsselsheimer Karnevalclubs „Schwarze Elf", in dem er als Vorstands- und Komiteemitglied auch heute noch das Narrenzepter schwingt.

Der Schwerpunkt seines Hobbies ist jedoch der Büttenvortrag; er glossiert und kommentiert das Zeitgeschehen. Jedes Jahr in einem anderen Gewand, nimmt er mit hintergründigem Humor Lokales , aber auch Ereignisse der großen Politik „auf die Schipp". Ununterbrochen seit 33 Jahren begeistert er so sein närrisches Publikum und

sorgt für Unterhaltung und Frohsinn – nicht selten ohne eine Prise Nachdenklichkeit.

Auch in der laufenden Kampagne steht er schon seit Wochen bei vielen Sitzungen in der Bütt. „Die Fassenacht ist zwar eine anstrengende Sache, man muß viel Freizeit dafür opfern, aber ich mache es gern, denn sie ist mein Hobby", sagte uns Josef Marx, und wir wünschen ihm und seinem Club noch viele erfolgreiche Kampagnen genau wie den zahlreichen anderen Aktiven in der Belegschaft und den Vereinen, in denen sie für „Spaß an der Freud" sorgen. Kr.