

JAHRESVERANSTALTUNGEN VORSCHLAGSWESEN

Qualität und Wirtschaftlichkeit entscheiden über den Erfolg...

Das Vorschlagswesen hat im Unternehmen einen hohen Stellenwert. Auch der Vorstand ist sich seiner Bedeutung voll bewußt und unterstützt diese betriebliche Einrichtung in jeder nur möglichen Weise. Deshalb auch immer wieder der Appell an die Führungskräfte, mitzuhelfen, das geistige Potential der Mitarbeiter zu aktivieren. So kürzlich wieder, als Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt während der VV-Jahresveranstaltung in Rüsselsheim hervorhob: „Wenn wir die Herausforderung von heute und morgen bestehen wollen, brauchen wir ganz besonders die Mitarbeit der Mitarbeiter!“ Ähnliche Gedanken wurden in den Parallelveranstaltungen in Bochum von Werksleiter W. Pihan und in Kaiserslautern von Werksleiter H.P. Klein geäußert. Auf die drei Veranstaltungen wird an anderer Stelle dieser Ausgabe gesondert eingegangen. In dem folgenden Beitrag geht es um grundsätzliche Fragen und Probleme, die in den Referaten zum Ausdruck kamen.

Generaldirektor Robert C. Stempel, der die Siegerehrung in Rüsselsheim vornahm und sein Interesse am Vorschlagswesen durch seine Teilnahme bekundete, hob in seiner Ansprache hervor, wie effektiv diese Einrichtung bei Opel sei. Er dankte allen Einsendern, vor allem den Siegerabteilungen in den drei Werken für ihren Einsatz; die Mitarbeiter müßten verstärkt zur Lösung der schwierigen Aufgaben einbezogen werden. Das Vorschlagswesen biete jedem einzelnen die Basis, sich persönlich zu entfalten.

Geistiges Potential nutzen

Ähnlich äußerte sich Dr. W. Schlotfeldt, der darauf hinwies, daß ein gut funktionierendes Vorschlagswesen auch dazu beitrage, Kosten zu sparen, was heute notwendiger denn je sei. „Über den Erfolg unserer Produkte entscheidet letztlich der Preis. Das aber heißt nichts anderes, als daß wir nicht nur die technisch Besten, von der Qualität und Wirtschaftlichkeit der Konkurrenz überlegen und vom Styling modernsten Produkte anbieten können, sondern sie müssen auch vom Preis her stimmen. Um diese Zielsetzung zu verwirklichen, müssen wir unsere Fertigungsverfahren weiter rationalisieren. Und wir müssen auch alle Anstrengungen unternehmen, die Effizienz unserer Arbeitsmethoden zu erhöhen. Aber reicht das allein aus?

Sind wir nicht gezwungen, in der Vergangenheit zur Selbstverständlichkeit gewordene Dinge abzuschaffen und auf gewohnte Leistungen zu verzichten? Darüber werden wir in den nächsten Wochen und Monaten nach-

zudenken und zu unterscheiden haben... Es muß unser ständiges Bemühen sein, unseren Werksangehörigen das Gefühl der Mitverantwortung zu vermitteln. Die Bereitschaft jedes einzelnen Mitarbeiters entscheidet über Erfolg oder Mißerfolg und letztlich über die Zukunft des Unternehmens, wobei wir das gesamte geistige Potential, das uns zur Verfügung steht, nutzen müssen...“

Mehr Kreativität gefordert

Auch in Bochum wurden diese Fragen und Probleme angesprochen, die ja für alle Mitarbeiter im Unternehmen von gleicher Bedeutung sind. Bochums Werksleiter W. Pihan bedauerte unter anderem, daß leider immer noch zu wenig Menschen versuchten, durch kreatives Mitdenken alles das auszugleichen, was andere zu geben unterlassen. Die Gleichgültigen, die Teilnahmslosen müßten wachgerüttelt werden. Auch Werksleiter W. Pihan ging auf das Kostenproblem ein: „Für das Unternehmen, einschließlich der in ihm tätigen Menschen, bedeutet die Reduzierung von Kosten wirtschaftliche Besserstellung, Arbeitsplatzsicherung und verbesserte Konkurrenzfähigkeit – und für die am Vorschlagswesen teilnehmenden Mitarbeiter zusätzlich das Erfolgserlebnis am Arbeitsplatz mit allen seinen finanziellen und soziologischen Vorteilen... Der zum Kostensparen motivierte Mitarbeiter hat im Verbesserungsvorschlagswesen genügend finanzielle Anreize, über Kosten nachzudenken. Und es ist erstaunlich, wieviel vermeidbare Kosten man entdeckt, wenn man ständig in dieser Richtung nachdenkt. Der zum

Kostensparen ermunterte Mitarbeiter – wenn er den Erfolg erlebt und verspürt hat – ist ein Mitarbeiter, der sich verstärkt mit seiner Arbeit und damit mit dem Unternehmen identifiziert...“

Moralische Verpflichtung

Ebenfalls im Werk Kaiserslautern wurde in einer Feierstunde die Wichtigkeit des Vorschlagswesens für Werk und Mitarbeiter herausgestellt. Werksleiter H.P. Klein betonte, die Vorgesetzten müßten dabei den Menschen im Betrieb mit Rat und Tat zur Seite stehen.

„Ein Mitarbeiter, der wenig Gehör für seine Probleme am Arbeitsplatz findet, wird kaum für andere Probleme ansprechbar sein. Die Bereitschaft zur Mitarbeit über das vorgeschriebene Maß wird um so größer sein, je besser die Umgebung und die zur Verfügung stehenden Hilfsmittel den Bedürfnissen des Menschen angepaßt sind und je sicherer sie sind. Zu diesen Überlegungen kommen noch moralische Verpflichtungen, die wir gegenüber unseren Mitarbeitern haben. Jeder Arbeitnehmer stellt seine geistigen und körperlichen Fähigkeiten zur Verfügung, wobei er davon ausgeht, daß Leben und Gesundheit als wertvollster menschlicher Besitz nicht gefährdet wird. Aus diesem Anliegen heraus ist eine unternehmerische Verantwortung entstanden, die in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzen ist.“



Im vergangenen Jahr wurden im gesamten Unternehmen 45.188 Verbesserungsvorschläge von über 18.000 Einsendern eingereicht, 1.065 mehr als 1979. Interessante Zahlen, Daten und Fakten über das Vorschlagswesen bei Opel wurden bei den kürzlich stattgefundenen Jahresveranstaltungen in den drei Werken bekannt, über die an anderer Stelle dieser Ausgabe Einzelheiten zu finden sind. In dem Beitrag auf dieser Seite geht es um die grundsätzliche Bedeutung dieser wichtigen betrieblichen Einrichtung, für die auf dem Bild Cornelia Godawska, Mitarbeiterin im VV-Büro Rüsselsheim, wirbt. Vor sich hat sie einen Stoß Vorschläge. Genau ist es die Menge, die in der Regel wöchentlich eingeht und sofort bearbeitet wird.

„AUSSTEIGEN WÄRE GEFÄHRLICH“

Technischer Fortschritt – dringlicher denn je

Viele Menschen stehen dem technischen Fortschritt seit eh und je mißtrauisch gegenüber. Fast immer herrschte zunächst Verwirrung, oder es hagelte Proteste, wenn sich technischer Wandel bemerkbar machte, vor allem auch deshalb, weil technologische Entwicklungen von der breiten Öffentlichkeit erst relativ spät in der Praxis nachvollzogen werden können und in diesem Zusammenhang immer wieder die Furcht aufkommt, daß bei Anwendung neuer Technologien Arbeitsplätze verlorengehen. Erst die jüngste technische Revolution in Japan mit ihren Folgen für uns hat neuerdings zu einem Gesinnungswandel in weiten Kreisen geführt.

Der den Arbeitnehmern eng verbundene Arbeitsminister von Nordrhein-Westfalen, Professor Friedrich Farthmann, hat erst kürzlich wieder vor einem „Aussteigen“ der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft aus der weiteren technologischen Entwicklung gewarnt. Kein Land könne sich ein solches Ab-

koppeln vom technologischen Fortschritt weniger leisten als die Bundesrepublik Deutschland, deren einziges internationales Wettbewerbsplus in der Fähigkeit bestehe, hochqualifizierte Produktionen anzubieten.

Farthmanns Fazit: Kein Bereich wird von der technischen Revolution verschont bleiben. Das heißt also, daß die Computerisierung, der Einsatz von Industrierobotern, von Mikroprozessoren, von Bildschirmgeräten u.s.w. weitergeht, weitergehen muß, wenn wir im internationalen Wettbewerb bestehen wollen. Dabei gilt, daß Menschen und Technik keine Gegensätze bilden dürfen. Es ist ihrem wechselseitigen Zuordnungs- und Abhängigkeitsverhältnis in jedem Falle Rechnung zu tragen.

Auf technischen Fortschritt kann man aber nicht nur aus Wettbewerbs-, sondern auch aus sozialen Gründen keineswegs verzichten. Soziale Gesichtspunkte sind ebenso

bedeutsam. Einmal ist die ständige Rationalisierung unseres Produktionsapparates durch die Anwendung neuer Technologien die entscheidende Quelle unseres Produktivitätsfortschritts und damit jeder künftigen Wohlstandssteigerung. Zum anderen setzt die Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze und die Schaffung neuer Arbeitsplätze ein gesamtwirtschaftliches Wachstum voraus, das ohne die technische Entwicklung nicht zu erzielen ist. Und schließlich ist eine weitere Humanisierung des Arbeitslebens ebenfalls nur über den Weg des technischen Fortschritts möglich.

Es läßt sich also feststellen, daß eine systematische Weiterentwicklung von neuen Technologien nicht nur aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch wichtig ist, um Arbeitsplätze zu erhalten oder um neue zu schaffen. Allerdings ist dabei eine anhaltende Fortbildungs- und Anpassungsbereitschaft, Mobilität und Flexibilität im Berufsalltag unerlässlich.



Grundsätzliche Gedanken über das Vorschlagswesen im Unternehmensbereich entwickelten bei den im Februar stattgefundenen VV-Jahresveranstaltungen Generaldirektor R. C. Stempel und Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt bei der Feier in Rüsselsheim, Werksleiter W. Pihan bei der in Bochum und Werksleiter H.P. Klein bei der in Kaiserslautern (von links).

Kurznotiert



50 Jahre Training-Center

Am 23. März hat das Service Training Center in Rüsselsheim Jubiläum: 50 Jahre sind dann seit seiner Gründung im Jahre 1931 vergangen. Damals hieß es „Opel-Service-Schule“ und später lange Zeit „Opel-Kundendienst-Schule“. An der Zielsetzung der ersten Stunde, „durch die Vermittlung moderner Arbeitsmethoden und Arbeitsorganisation der Opel-Händlerschaft zu Gewinn und den Opel-Fahrern zu modernem, richtigem und preiswertem Service zu verhelfen“ hat sich in den 50 Jahren seines Bestehens nichts geändert, wenn auch Ausbildungsmethoden und Lerninhalte sich inzwischen geändert haben. Opel-Service, das heißt „Tadellose Arbeitsqualität und einwandfreie Betreuung der Kunden“ – gestern genauso wie heute. (Wir werden in einer der nächsten Ausgaben auf die Aufgaben des Service Training Centers zurückkommen.)

Ascona JS

Im Rahmen der „Opel-Initiative 81“ steht jetzt mit dem Ascona JS ein ausgesprochen interessantes Sondermodell zur Verfügung. Mit seinem sportlich-dynamischen Erscheinungsbild trifft der Ascona JS die Zielgruppe der jungen Familie exakt. Sein überaus günstiges Verhältnis von reichhaltiger Ausstattung und Preis spricht genau diese Zielgruppe an. Weitere Pluspunkte sammelt der Ascona JS durch das wirtschaftliche Motorenangebot sowie die günstigen Unterhalts- und Wartungskosten.

Gegen Steuerhöhung

Anlässlich der kürzlich stattgefundenen öffentlichen Anhörung durch den Finanzausschuß des Deutschen Bundestages sprach sich der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) gegen die geplante Erhöhung der Mineralölsteuer um 7 Pfennig pro Liter aus. Als Begründung wurde angeführt, daß der deutsche Autofahrer durch eine derartige hausgemachte Verteuerung des Kraftstoffes nicht nur zusätzlich finanziell belastet, sondern darüber hinaus für sein zunehmendes energiebewußtes Verhalten auch noch bestraft würde. Zur Sanierung der aus den Fugen geratene Staatsfinanzen sollte nach Ansicht des VDA nicht wieder der Autofahrer herhalten; vielmehr sollten andere, die den eigentlichen Ursachen ansetzende Wege eingeschlagen werden. Hinzu kommt, daß durch eine derartige Kraftstoffpreiserhöhung der allgemeine Preisauftrieb zusätzlichen Aufschwung erhalten und der konjunkturelle Erholungsprozeß gebremst werden würde.

KEIN BEIFALLSSTURM Lesermeinungen zur Neugestaltung

Die OPEL POST ist ins Gerede gekommen. Die Wellen gingen hoch, nachdem lange Zeit alles mehr oder weniger ruhig dahinplätscherte. Neugestaltung und Abmagerungskur haben die Gemüter bewegt, Diskussionen ausgelöst.

Das ist einerseits gut so; die Reaktion zeigt, daß das Blatt tiefere Wurzeln geschlagen hat, als allgemein geglaubt wurde.

Kosten sollten gesenkt, der personellen Situation der Redaktion Rechnung getragen und dennoch eine möglichst häufige Erscheinungsweise beibehalten werden, um aktuell zu sein. Dazu kamen Vorschläge, sich einmal etwas anderes, neues einfallen zu lassen, um dem Trend in der Betriebspublizistik in Richtung größeres Format Rechnung zu tragen. Alles das berücksichtigt, ist die neue Form ein Kompromiß. Wer sparen soll (und will) muß Zeichen setzen. Und unser Zeichen heißt im Augenblick, weniger Papier (das immer teurer geworden ist) zu bedrucken und sich auf das Wesentliche zu beschränken.

Die Meinungen darüber gingen (und gehen noch) auseinander. Herbe Kritik auf der einen, Zustimmung auf der anderen Seite. Proteste kamen vor allem von den „Stammlesern“, die die OPEL POST sammeln und einbinden lassen. Fazit: Von einem Beifallssturm keine Spur, eher umgekehrt: die kritischen Stimmen überwiegen.

Herbe Kritik

Hier einige Meinungen der Kritiker: „Nein, keine glückliche Lösung...“ – „Was haben Sie aus der guten, alten OPEL POST gemacht...“ – „Dünn und ohne Substanz...“ – „Früher stand mehr drin...“ – „Man findet sich ja gar nicht mehr zurecht...“ – „Euch hat wohl der Sparkommissar eins übergeben...“ – „Für eine Weltfirma unwürdig...“ – „Jetzt auch bei uns der Trend zur Massenpresse...“ – „Ich werde mich beschweren...“ – „Man muß sich erst daran gewöhnen...“ – „Die Alte war schöner, die Neue ist unhandlich...“ – „Kein Blatt, eher ein Blättchen...“ – „Landete sofort im Papierkorb...“ – „Sie wirkt dünn und damit billig...“ – „Wirkt wie ein Torso, weder eine Zeitschrift noch eine richtige Zeitung...“ – „Ich bin über das Experiment nicht glücklich...“ – „Wenn Sie mich fragen, dann sage ich nein, so nicht...“ – „Da waren Sie nicht gut beraten“.

Aber auch Zustimmung

Und hier ein Auszug aus den positiven Reaktionen: „Mein Kompliment, ich finde das neue Gesicht der OPEL POST durchaus ansprechend...“ – „Um, wie Sie im Heft 11/12 '80 angekündigt haben, Kosten zu senken und doch möglichst häufig herauszukommen, haben Sie das Beste daraus gemacht...“ – „Ich finde die Zeitung modern, den Inhalt konzentriert und ohne unnötigen Ballast, der vorher manche Seite gefüllt hat...“ – „Den Lesegewohnheiten breiter Schichten und ihrem Bedürfnis nach möglichst kurzen Beiträgen und trotzdem einem vielseitigen Inhalt kommen Sie mit der neuen Gestaltung doch weitgehend nach...“ – „Bessere thematische Gliederung beziehungsweise Abgrenzung gegenüber früher, wo alles mehr oder weniger ineinanderlief...“ –



„Mir gefällt sie im großen und ganzen, obwohl man sich erst zurechtfinden muß...“ – „Da gespart werden muß, ist mir ein dünneres Blatt, das häufiger kommt, lieber als ein umfangreicheres, das in großen Abständen erscheint und dessen Inhalt uralt ist...“ Form ist nicht so wichtig, mehr der Inhalt, und an dem hat sich ja nichts geändert...“

Soweit das Stimmungsbarometer. Die Redaktion hat diese Meinungen registriert und wird damit leben müssen. Es bleibt die Hoffnung, daß auch die kritischen Leser sich im Laufe der Zeit an die Umstellung gewöhnen werden und Verständnis für die Gründe haben.

Oberinspektor Marek lobt seinen SENATOR

Immer wieder hat die OPEL POST Bilder von Prominenten aus Politik, Sport und aus der Unterhaltungsbranche gebracht, die einen Opel bevorzugen. Diesmal ist es „Oberinspektor Marek“, der bekannte Regisseur, Autor und Schauspieler Fritz Eckardt aus Wien. In der „WELT am Sonntag“ war jüngst folgendes Lob von ihm über seinen SENATOR zu finden:



„Ich bin seit Jahren begeisterter Opel-Fahrer. Zuletzt habe ich den Admiral gefahren, seit zweieinhalb Jahren nun bin ich Besitzer eines Opel-Senator in Silbermetallic. Dies Auto ist phantastisch bequem, absolut sicher und bietet mir all den Komfort, den ich von einer Reiselimousine erwarte. Vor allem ist der Senator geräumig. Das brauche ich, weil ich ja sehr dick bin und schon aus diesem Grund ein kleines Wägelchen für mich überhaupt nicht in Frage kommt. Übrigens schwört auch meine Frau auf Opel, sie fährt einen Rekord. In den Wintermonaten, wenn wir den Senator meist in der Garage unseres Hauses in Klosterneuburg stehenlassen, 'leihe' ich mir sehr oft den Rekord. Insgesamt fahre ich pro Jahr rund 20.000 Kilometer. Seit 1928 habe ich den Führerschein. Gott sei Dank war ich in all den Jahren nur einmal in einen Unfall verwickelt – und das auch noch schuldlos. Ich fahre rücksichtsvoll und defensiv. Dabei kommt mir mein Senator in seinen ausgezeichneten Fahreigenschaften sehr entgegen...“

Soweit das Zitat. Wir wünschen Fritz Eckardt noch viel Freude mit seinem Senator und auch weiterhin „Gute Fahrt“! (Auf dem Bild der Schauspieler mit seiner Gattin sowie links der PR-Manager von GM-Austria R. Temple und rechts der GM-Opel-Händler H. Pasching.)

OPEL IN GENÈVE Commodore Voyage

Das Unternehmen komplettierte jetzt mit dem Commodore Voyage sein erfolgreiches Programm an Kombi-Limousinen und präsentierte diese Großraum-Limousine mit sechs Zylindern erstmals auf dem 51. Genfer Automobil-Salon vom 5. bis zum 15. März. Der Commodore Voyage (Bild) erweitert das Opel-Programm um ein Modell, das den gerade auf dem Sektor



der Kombis gestiegenen Käuferansprüchen gerecht werden soll und ab Mai erhältlich ist.

Er bietet gute Fahrleistungen bei kultivierter Kraftentfaltung des 2,5 Liter-Triebwerkes und viel Luxus und Komfort. Außerdem eignet sich das 85 kW (115 PS) starke Auto auch gut für

den Anhängerbetrieb; bis zu 1.400 kg dürfen geschleppt werden, mit Sondergenehmigung sogar 1.600 kg. Daneben stellen wir traditionsgemäß unser komplettes Programm in der süd-schweizer Metropole aus. Dabei erwarten wir vom Genfer Salon Indikatoren für den weiteren Verlauf des Frühjahrsgeschäfts.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

Besuch spanischer Journalisten

Vom 18. bis zum 20. Februar besuchte eine Gruppe von 40 wichtigen spanischen Wirtschafts- und Motorjournalisten das Rüsselsheimer Werk. Sie wurden von Mitarbeitern von GM-España begleitet. Da es der erste größere Kontakt zwischen Opel und führenden spanischen Pressevertretern war, maß ihm das Unternehmen, besonders auch im Hinblick auf die künftigen Aktivitäten in Spanien, große Bedeutung bei. Besichtigungen und Rundgänge wechselten mit Filmvorführungen und Dia-

Präsentationen ab. Besichtigt wurden unter anderem die neue Lackiererei, das Hochregallager, Preßwerk und Endmontage. Auch Bereiche der PEK, des Sicherheits-Testzentrums mit Crash-Tests sowie eine Rundfahrt über das Areal des Opel-Prüffeldes in Dudenhofen und Probefahrten mit unseren Modellen rundeten das Programm ab. Die Besucher verließen Rüsselsheim mit einem nachhaltigen Eindruck von dem bei Opel Gesehenen und Gehörten.

VV-Jahresveranstaltung

Über die grundsätzliche Bedeutung des betrieblichen Vorschlagswesens, die jetzt wieder in den VV-Jahresveranstaltungen der drei Werke anklang, wird auf Seite 1 berichtet. Hier ein kurzer Rückblick auf die in Rüsselsheim, die als zentrale Veranstaltung gelten kann, weil auch der Generaldirektor, Vorstandsmitglieder und die Führungsspitzen von Bochum und Kaiserslautern an ihr teilnahmen.

Prüfer, Vorgesetzte, Betriebsräte, erfolgreiche Einsender und Gäste füllten den Veranstaltungsraum bis auf den letzten Platz. Nach dem Grundsatzreferat von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt (siehe Seite 1) referierte G. Andreae, Leiter Arbeitssicherheit Rüsselsheim, über das Thema „Erhöhung der Arbeitssicherheit durch Verbesserungsvorschläge“. (Wir kommen

Fortsetzung auf Seite 3



Erinnerungsfoto nach der VV-Siegerehrung. Von links Abert Wilmes, Leiter Vorschlagswesen, Generaldirektor Robert C. Stempel, erster Sieger Friedrich Christ, Leiter Werkzeugbau, zweiter Sieger August Hummel, Leiter Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II, Schmiede und Preßwerke, dritter Sieger Klaus Wohlfeil, Leiter Industrial Engineering, und Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt.

Fortsetzung von Seite 2

in einer späteren Ausgabe auf dieses Thema zurück.) Diesem Referat folgte der preisgekrönte Opel-Film „Sicher ist sicher!“, der einen nachhaltigen Eindruck hinterließ. (Der Streifen kann bekanntlich in den Werkbüchereien entliehen werden.)

Die Ergebnisse des Vorschlagswesens 1980 in Rüsselsheim standen im Mittelpunkt des anschließenden Berichts von A. Wilmes, Leiter des Vorschlagswesens, dem die Ansprache des Generaldirektors und die anschließende Siegerehrung folgten. Vor dem Imbiß und dem gemütlichen Beisammensein hatte noch G. Noß, Leiter Personalabteilung, über die historische Entwicklung des Vorschlagswesens in der Bundesrepublik Deutschland und speziell die bei Opel interessante Beispiele gebracht und danach den Vertretern der 30 erstplatzierten Abteilungen ein Präsent überreicht.

In Rüsselsheim haben im vergangenen Jahr 8.064 Einsender 20.182 Vorschläge eingereicht. Die Beteiligung hier ist zum ersten Mal über 20 Prozent gestiegen. Über diesem Durchschnitt liegen die Bereiche Qualitätskontrolle, Qualitätsförderung und Inspektion mit 60 Prozent, Manufacturing mit 24 Prozent und Beschaffungswesen mit 23 Prozent. Daß sich das Interesse der Einsender am Vorschlagswesen verstärkt und das Mitdenken sich ausgezahlt hat, geht daraus hervor, daß für über 6.000 durchgeführte Ideen 2.667.000,- DM an erfolgreiche Einsender ausgezahlt wurden; über 100.000,- DM mehr als im Vorjahr.

Erster Sieger im Rüsselsheimer Abteilungswettbewerb wurde die Abteilung Werkzeugbau unter Leitung von Friedrich Christ, weiter die Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II, Schmiede und Preßwerke unter Leitung von August Hummel, während den dritten Platz die Abteilung Industrial Engineering unter Leitung von Klaus Wohlfeil einnahm.

Dies & Das

Manche Mitarbeiter waren überrascht, als sie beim Lesen der Ausgabe 1/81 im Kopf der Nachrichtenspalte für das Werk Rüsselsheim die Buchstaben „RÜ“ fanden. Für Bochum, Kaiserslautern und Berlin seien die verwendeten Kürzel richtig, meinten sie, aber das Autokennzeichen für unser Gebiet sei immer noch „GG“, es sei denn, die Opel-Stadt sei in der letzten Zeit klammheimlich kreisfrei geworden. — Nun, das ist nicht der Fall, obwohl sie es längst sein sollte. Wie dem auch sei: Uns schien für diese Spalte das „RÜ“ treffender als Abkürzung als das „GG“. Die Herren von der Kreisverwaltung in Groß-Gerau mögen der Redaktion diese Eigenmächtigkeit verzeihen.

Die Redaktion hat auch die Funktion einer Auskunft, zumindest glauben das viele Mitarbeiter, wie wäre es sonst zu erklären, daß fast jeden Tag einer anruft und irgend etwas wissen will. Da ist es das Geburtsdatum Adam Opels, über das in einer Pausendiskussion die Meinungen auseinandergehen, oder einer will die einstige Höhe des 1975 abgerissenen Opel-Schornsteins wissen. Über viele solcher und ähnlicher Fragen sollen die Redaktionsmitglieder Auskunft geben — wenn möglich gleich, dabei ist keiner von ihnen ein lebendes Lexikon. Gemacht! Geholfen wurde bisher jedem, nur nicht in jedem Falle sofort.

„Die Egoisten sterben nie aus!“ schreibt eine Leserin und verweist auf Parkplatz-Erlebnisse. Es sei immer wie-

der erstaunlich festzustellen, wie viele Menschen entweder Egoisten oder absolut gedankenlos seien. „Wenn man morgens zur Normalschicht kommt, tut man gut daran, mindestens schon 30 Minuten vor Arbeitsbeginn da zu sein, denn 15 Minuten kann man rechnen, die man rumkurven muß, um einen Parkplatz zu finden. Dabei wäre das gar nicht nötig, wenn viele Kollegen der Frühschicht — die ja immer im Vorteil sind — ein wenig mehr an ihre später kommenden Mitmenschen denken würden, denn viele, allzu viele benutzen 2' Parkplätze für ihr Auto, indem sie sich, oft genau schön abge-

zirkelt, in die Mitte zwischen zwei Parkstreifen stellen...“ In der Tat, gerade hier könnte man Fairneß zeigen und Kollegialität üben. Das gilt übrigens für die Parkplätze im gesamten Unternehmen.

Das Werk verschickte jüngst einen Fragebogen an verschiedene Firmen. Einer dieser Briefe ging an eine Firma X in Z. Der Adressat war verwundert, es zum Besitzer einer Firma gebracht zu haben — obwohl er nur ein einfacher Opel-Rentner ist. Wie dieser Irrläufer wohl in die Adressenkartei gekommen sein mag?

„Ausbildungsverbund Metall“

Im Februar wurde im Rahmen einer Feierstunde die „Ausbildungsstätte zur Förderung der Berufsausbildung Jugendlicher“ offiziell ihrer Bestimmung übergeben. (Kurz vor Redaktionsschluß erfuhren wir, daß der „Modellversuch“ jetzt in „Ausbildungsverbund Metall“ umbenannt worden ist.)



Die Festansprache bei der offiziellen Übergabefeier Anfang Februar hielt Bundesbildungsminister Björn Engholm. (Zu unserem Bericht.)

In einer zur Lehrwerkstatt umgebauten Rüsselsheimer Fabrikhalle haben bereits im September des letzten Jahres 26 Jugendliche, darunter sieben Mädchen, ihre dreijährige Ausbildung zum Betriebsschlosser begonnen. Für die betriebliche Ausbildungsphase, die etwa ein Jahr umfaßt, stehen den Auszubildenden, darunter auch fünf ausländischen Jugendlichen, Einrichtungen unseres Unternehmens zur Verfügung.

Im Mittelpunkt der Feier anlässlich der offiziellen Übergabe stand das Referat des neuen Bundesbildungsministers Björn Engholm, der die Realisierung dieses Modellversuchs als „politisches Wunder“ bezeichnete. Engholm erhoffte sich eine Signalwirkung dieser Rüsselsheimer Einrichtung auf die ge-

samte Bundesrepublik. Weiter unterstrich der Minister auch die engagierte Beteiligung der Firma Opel an diesem Modellversuch.

Weitere Ansprachen hielten Oberbürgermeister Dr. K.H. Storsberg, Stadtrat G. Löffert, eine Vertreterin der Elternschaft, Ausbildungsleiter

H.W. Hilzinger und Dr. H. Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, als 2. Vorsitzender des Trägervereins und als Repräsentant unseres Unternehmens.

Dr. Hölterhoff wies auf die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen Schule und Praxis und auf das sozialpädagogische Element des Modellversuchs hin. Er sehe mit Zuversicht der Erreichung des Projektzieles entgegen, übertragbare Ergebnisse zu erzielen.

Als Vertreter unseres Unternehmens nahmen unter anderem die Vorstandsmitglieder Ekkehard Rohde und Dr. Walter Schlotfeldt sowie der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller und sein Stellvertreter Rudolf Müller an der Feier teil, die mit einem geselligen Beisammensein ausklang. G.K.



Gedankenlos

„Das beiliegende Bild zeigt wieder einmal allzu deutlich, was einige Mitarbeiter von den Grünanlagen und deren Schutz halten“, meint Leser L. Dörsam, PEK, der uns diesen Schnappschuß schickte und weiter sagte: „Man muß sich fragen, ob wegen der Bequemlichkeit dieser gedankenlosen Leute auch das letzte Stückchen Wiese zwischen N 10 und N 20 als Parkplatz geopfert werden soll, obwohl keine fünf Minuten weiter ein großer Parkplatz (jenseits der Ringstraße) zur Verfügung steht.“

Hinzuzufügen wäre noch, daß man, wenn man schon ein Fremdfabrikat fährt, etwas abseits parken, auf keinen Fall aber das Schild „Schont die Grünanlagen“ übersehen beziehungsweise überfahren sollte, weil das Ganze dann erst recht provozierend wirkt und noch mehr Leute in Harnisch bringt.

INTERESSANTE NEUHEIT

Super-Manta jetzt in Serie

Nach dem Erfolg des Ascona 400 hat das Unternehmen jetzt erneut ein potentes Sportauto auf den Markt gebracht: den Manta 400. Sobald er homologiert ist, eignet sich der Wagen ebenfalls als Basis für den Sporeinsatz, wird andererseits aber auch — und dies zweifellos noch weit mehr als der nach wie vor erhältliche Ascona 400 — solche Käufer ansprechen, die überlegene Leistung in einem kompakten Automobil schätzen und dabei mit der Opel-Neuheit auch ein gewisses Understatement pflegen können: Der Manta 400 mit 2,4 Liter Motor und 106 kW (144 PS) hebt sich vom GT/E äußerlich nur durch kurze, farbige Diagonallstreifen auf der Tür und einem Heckspoiler ab.

DAS COCKPIT

Innen unterscheidet sich der neue Sport-Manta vom Normalmodell deutlicher: vorn gibt es veloursbezogene Recaro-Sitze, die Rücksitze sind mit Bezügen aus dem gleichen Material mit für den 400 exklusivem Dessin versehen. Hinzu kommt außerdem die elegante Seitenverkleidung der Berlina-Variante. Die komplette Instrumentierung entspricht der des GT/E, von dem auch das griffige Sportlenkrad übernommen wurde.

DAS TRIEBWERK

Das Triebwerk besitzt einen Querstrom-Zylinderkopf mit 16 Ventilen,

die von zwei gegenläufigen Nockenwellen angetrieben werden. Die Kurbelwelle des Triebwerkes verfügt über acht Ausgleichsgewichte, um Vibrationen weitgehend zu unterdrücken: Die Leistungswerte des Motors, dessen Gemisch von einer Bosch-L-Jetronic-Einspritzanlage aufbereitet wird, sind entsprechend eindrucksvoll: Die Nennleistung von 106 kW (144 PS) fällt bei 5.500 Umdrehungen pro Minute an, und das maximale Drehmoment von 200 Nm bei 3.500 Touren verspricht gute Elastizität — eine bei betont sportlich ausgelegten Triebwerken keineswegs selbstverständliche gute Eigenschaft. Mit einem Tuning-Satz aus dem Opel-Sportteile-Programm, der auch über die Vertragshändler angeboten wird, kann die Leistung auf rund 177 kW (240 PS) gesteigert werden.

DIE BREMSEN

Serienmäßig ist ein Fünfganggetriebe; zwei Hinterachsübersetzungen stehen zur Wahl. Vom Basismodell in der Serie unterscheidet sich der „400“ an der Vorderachse durch kleinere Modifikationen, an der Hinterachse durch die Führung an fünf Lenkern. Den hohen Anforderungen, die an ein solches Fahrzeug gestellt werden, entsprechen auch die Bremsen: Scheibenbremsen sind vorn als auch hinten selbstverständlich, wobei die vorderen in ihrer Standfestigkeit noch durch eine Innenbelüftung unterstützt werden.



MANTA 400 — ein weiteres attraktives Angebot in unserer vielseitigen Modellpalette (Einzelheiten über diesen neuen Wagen, der jetzt auf dem Genfer Salon vorgestellt wurde, im Text auf dieser Seite).

Verabschiedung der Auszubildenden

In einer Feierstunde im Werk Rüsselsheim freuten sich kürzlich 137 Auszubildende über die erfolgreich bestandenen Prüfungen und ihren neuerworbenen

Status als Fachkräfte. 110 junge Leute in gewerblich-technischen und 42 in kaufmännischen Berufen hatten

Fortsetzung auf Seite 4



Auf dem Erinnerungsfoto neun der elf mit Buchprämien ausgezeichneten Absolventen (zwei von ihnen waren an diesem Tag nicht anwesend) mit dem Leiter der Berufsausbildung, Georg Ehlers (zweiter von links), und dem Leiter der Personalentwicklung, Dr. Herbert Hölterhoff (rechts).

Verabschiedung der Auszubildenden

Fortsetzung von Seite 3

an den Prüfungen teilgenommen, elf von ihnen mit hervorragenden Leistungen abgeschlossen. (Wegen des frühen Redaktionsschlusses haben wir in der letzten Ausgabe nur ganz kurz darüber berichten können.)

Georg Ehlers, Leiter der Berufsausbildung, beglückwünschte die jungen Leute zu den von ihnen erzielten Leistungen als „einem ersten Etappenziel auf dem Berufsweg“. Rolf Petry, Sprecher des Berufsausschusses, gratulierte im Namen des Betriebsrates, während die Gratulation der Geschäftsleitung Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter der Personalentwicklung, überbrachte. Er hob in seiner Ansprache die qualitativ gute Ausbildung bei Opel hervor.

„Wesentlich hierbei ist – dem dualen Prinzip entsprechend – eine möglichst große Abstimmung der Lerninhalte in Betrieb und Schule. Der betrieblichen Phase und dem Engagement der betrieblichen Ausbilder kommt dabei ein besonderer Stellenwert zu. Dabei verwundert es mich nicht, wenn die neuere berufspädagogische wissenschaftliche Forschung den Arbeitsplatz als wichtigsten Lernort wiederentdeckt hat und anerkennt.“

Anschließend erhielten die elf besten Absolventen Auszeichnungen in Form von Buchpräsenten. Den Abschluß der Feier bildete ein geselliges Beisammensein.

SCHWERBEHINDERTE



Bruno Fiedler wieder

Vertrauensmann

Nach dem Schwerbehindertengesetz vom 1. Mai 1974 müssen in Betrieben, in denen Schwerbehinderte beschäftigt sind, alle 4 Jahre Vertrauensmänner für diesen Personenkreis gewählt werden. Bei der kürzlich stattgefundenen Briefwahl im Werk Rüsselsheim wurde Bruno Fiedler (Bild) erneut zum Schwerbehinderten-Vertrauensmann gewählt. Ein großer Vertrauensbeweis.

Als Vertrauensmann hat Bruno Fiedler die Interessen der schwerbehinderten Mitarbeiter zu vertreten und ihnen beratend und helfend zur Seite zu stehen. Er hat darüber zu wachen, daß die zugunsten der Schwerbehinderten geltenden Gesetze und Verordnungen durchgeführt werden und Maßnahmen, die den Schwerbehinderten dienen, bei den zuständigen Stellen zu beantragen. Auch nimmt er Anregungen und Beschwerden von Schwerbehinderten entgegen und wirkt, falls sie berechtigt erscheinen, durch Verhandlung mit dem Arbeitgeber auf eine Erledigung hin.

Das sind kurzgefaßt die Hauptaufgaben des Schwerbehinderten-Vertrauensmannes, wie sie im Schwerbehinderten-Gesetz niedergelegt sind. Bruno Fiedler hat die Aufgabe, die Bestimmungen dieses Gesetzes in unserem Werk mit Leben zu erfüllen, den Kontakt zu den schwerbehinderten Mitarbeitern zu wahren und sich ihrer Sorgen und Probleme im persönlichen Gespräch vertrauensvoll anzunehmen und auf deren Lösung hinzuwirken.

Kleine Meldungen

Zur Durchführung der bevorstehenden Betriebsratswahl hat entsprechend den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes der Rüsselsheimer Betriebsrat den Wahlvorstand bestellt. Hans Smander ist wieder Vorsitzender, Manfred Henrich sein Stellvertreter, während Uwe Dünzinger Schriftführer wurde. Stellvertretender Schriftführer ist Peter Uhrig, und als Beisitzer fungiert Horst Henrich.

Im Werk Rüsselsheim waren Ende Januar 8.249 ausländische Mitarbeiter aus 40 Nationen beschäftigt (Ende Januar 1980 waren es noch 12.275). Die Türken bilden mit 3.857 Personen (davon 113 Frauen) weiterhin die größte Gruppe.

Der zweite Teil der Opel-Vortragsreihe begann am 10. März mit Elmar Engels Kanada-Bericht („Robinson im wilden Norden Kanadas.“)

Die versuchsweise Einführung von gleitender Arbeitszeit in Bereichen der Zentralplanung und der Technischen Zentralabteilungen begann am 1. März. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen und in Rundschreiben.)

Kurzarbeit in Rüsselsheim wegen der noch anhaltenden Nachfrageschwäche bei Automobilen der gehobenen Marktsegmente war vom 2. bis 13. März notwendig.



Antrittsbesuch

Persönliche Kontakte bestanden natürlich schon längere Zeit. Der offizielle Antrittsbesuch von Generaldirektor Robert C. Stempel (links) beim Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim, Dr. Karl-Heinz Storsberg, fand jetzt im Februar statt. Begleitet von Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde wurden bei dem herzlichen Gespräch allgemeine wirtschaftliche Fragen, insbesondere aber auch die finanzielle Situation der Stadt sowie die Lage des Unternehmens erörtert. Robert C. Stempel brachte bei dem Gespräch seine Hoffnung zum Ausdruck, daß die Produktion im Rüsselsheimer Werk wieder steigende Tendenz erlangt. Man habe umfangreiche Investitionen unternommen, um dafür die Voraussetzungen zu schaffen. In der nächsten Zeit wird der Magistrat Generaldirektor und Vorstand zu einem ausgedehnten Informationsbesuch der städtischen Einrichtungen einladen.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

VORSCHLAGSWESEN

Das Rennen ist gelaufen

Kürzlich fand im Angestellten-Speisesaal die Siegerehrung des Abteilungswettbewerbes im Bochumer Vorschlagswesen statt. Die Führungskräfte des gesamten Werkes waren – wie in den beiden vergangenen Jahren – zusammengekommen, um der Ehrung beizuwohnen. Zu Beginn der Veranstaltung gab der Vorsitzende des Ausschusses für das Vorschlagswesen, E. Eurich, die bereits in der letzten OPEL POST aufgezeigten 80er Jahresergebnisse bekannt und ging dabei auf die hervorragende Mithilfe der Führungskräfte zur Erreichung der Spitzendaten ein:

Überwältigendes Ergebnis

„Ohne Ihren besonderen Einsatz, der auch im Zusammenhang mit den neu gestalteten Arbeitsplätzen durch die Einführung unseres neuen Kadett zu sehen ist und darauf hinzielte, daß unsere Mitarbeiter in dieser Phase über das Vorschlagswesen mithelfen, sicher, schnell und wirtschaftlich einem Optimum nahe zu kommen, hätten die überwältigenden Ergebnisse nicht erreicht werden können.“ Anhand eines fiktiven Beispiels in der Bearbeitung eines Verbesserungsvorschlages ging E. Eurich dann auf die noch vorhandenen Schwachstellen in unserem Vorschlagswesen ein und faßte zusammen: „Wir alle müssen bestrebt sein, dafür Sorge zu tragen, daß die Bearbeitung unserer Verbesserungsvorschläge, die eine Sonderleistung unserer Mitarbeiter darstellen, auch wie eine Sonderleistung behandelt werden: objektiv, umgehend und so umfassend, daß derjenige, der diese Sonderleistung in Form eines Vorschlages gemacht hat, im vollen



Werkleiter W. Pihan bei seiner Ansprache. Rechts die Leiter der Siegerabteilungen im Abteilungswettbewerb.



Blick in den Speisesaal D 1, in dem die Siegerehrung stattfand.

Umfang zum frühestmöglichen Zeitpunkt zufriedengestellt werden kann.“

Kostenpunkt Energie

Im Anschluß an diese Ausführungen übernahm G. Marquardt, Hauptabteilung Werksanlagen, das Wort und referierte über den „Kostenpunkt Energie“ im Zusammenhang mit dem Vorschlagswesen. Seine Aussagen machten vor allem deutlich, daß die Energien in der Autoproduktion einen wesentlichen Kostenfaktor darstellen und verdeutlichte dies durch einen Vergleich, daß im Werk Bochum für jeden produzierten Wagen, der unser Band verläßt, Energien in der Größenordnung aufgewendet werden müssen, die in etwa dem Aufwand eines Einfamilienhauses für Heizung, Strom, Warmwasser u.s.w. entspricht und somit 550, – DM übersteigt. An den Gesamteinsparungen, die durch technische Änderungen im Verbrauch an Wasser, Luft und Heizungsenergien des Jahres 1980 eingetreten sind, war das Vorschlagswesen mit 30 Prozent beteiligt, was nach Meinung von G. Marquardt unter stärkerer Einbindung und Bewußtseinsmachung bei unseren Mitarbeitern noch wesentlich gesteigert werden könnte.

Sicherheit der Arbeitsplätze

Im Anschluß daran nahm der Leiter des Werkes, W. Pihan, die Siegerehrung im Abteilungswettbewerb vor. Auszüge aus seiner in diesem Zusammenhang gehaltenen Ansprache werden an anderer Stelle (Seite 1) in einem überregionalen Bericht wiedergegeben. Darüber hinaus betonte er noch: „Der Vollkommenheit näherzukommen gerade im Hinblick auf die in diesem

Sinne zu verstehende Unvollkommenheit der Arbeitsplätze, des Arbeitsablaufes, des Zeit- und Materialverbrauches auch im Reparatur- und Instandhaltungsbereich sowie im organisatorischen Ablauf im Büro, ist mit ein Ziel unseres Vorschlagswesens. Hier lohnt sich der Einsatz der Führungskräfte im Zusammenspiel mit den Mitarbeitern über das Vorschlagswesen in einem breiten Feld tätig zu sein und somit zu sicheren Arbeitsplätzen in doppelter Hinsicht beizutragen. Eines der Mittel, hier besonders motivierend tätig zu sein, ist der Abteilungswettbewerb im Vorschlagswesen.“ Daß in diesem Wettbewerb eine Komprimierung und Steigerung eingetreten ist, wurde von W. Pihan besonders hervorgehoben.

Die Siegerabteilungen

Die Abteilung Betriebsmitteleinkauf unter der Leitung von W. Meier und S. Meiss erhielten dann im Rahmen der Siegerehrung für die erfolgreiche Verteidigung des ersten Platzes die Urkunde und das Siegerschild aus den Händen des Leiters des Werkes und konnten dessen Glückwünsche entgegennehmen. Zweitplatzierte – wie im Jahre 1979 – war die Prozeßabteilung unter der Leitung von J. Niester, der ebenfalls Platzierungsschild und Urkunde entgegennehmen konnte, wie auch M. Fischer, Betriebsinstandhaltung Werk II, Abteilung Teile und Zubehör, der nach einem Endspurt noch die dritte Position im Abteilungswettbewerb erreichen konnte. Die Siegerehrung klang aus mit der Überreichung einiger Anerkennungspräsenten durch den Leiter des Werkes an die zehn Erstplatzierten.

Kollegen in der Berufsgenossenschaft

Mitarbeiter K. Vogel, Abteilung Prod. Vorbereitung Karosserie, als Sicherheitsbeauftragter Mitglied des Bochumer Arbeitsschutzausschusses, ist als Vertreter der Versicherten über die Vorschlagsliste der IG-Metall in den Vorstand der Maschinenbau- und Kleineisenindustrie, Düsseldorf, gewählt worden. – A. Böhm, Teile- und Zubehörabteilung, kam über die Vorschlagsliste des Christlichen Metallarbeiterverbandes in die Vertreterversammlung der genannten Berufsgenos-

senschaft; gleichzeitig ist er Ausschuß-Mitglied der Widerspruchsstelle für die Versicherungsfälle bei der Bezirksverwaltung Düsseldorf der Berufsgenossenschaft. – C.O. Cleves, Industrial Engineering, Mitglied des Bochumer Betriebsrates, wurde über die Vorschlagsliste der DAG als Mitglied in den Rentenausschuß für die Bezirksverwaltung Dortmund der Berufsgenossenschaft gewählt. Interessante ehrenamtliche Tätigkeiten im Dienste der Kollegen.

Jugendliche informieren sich



Das ist die Frage von Jugendlichen, die bald die Schule verlassen: „Was soll ich werden – welchen Beruf ergreife ich?“ Die Berufsberatung des Arbeitsamtes Bochum hat zu diesem Zweck in Absprache mit großen Unternehmen, die Jugendliche ausbilden, sogenannte „Berufskundliche Nachmittage“ eingeführt.

Die jungen Menschen, die sich demnächst für die Ausbildung in einem handwerklichen Beruf bewerben werden, haben so die Gelegenheit, sich „vor Ort“ zu informieren. Fünf „Berufskundliche Nachmittage“ haben kürzlich in unserem Bochumer Werk stattgefunden. Über 100 Jugendliche nahmen daran teil. Unsere Abteilung

Berufsausbildung war für diese Veranstaltungen verantwortlich. Im Beisein von Vertretern des Arbeitsamtes wurden die interessierten Jugendlichen in unserer Ausbildungswerkstatt zunächst durch den Film „Berufsausbildung bei Opel“ informiert. Es wurde ihnen weiter ein Einblick in die Geschichte des Unternehmens gegeben.

In kleinen Gruppen – jeweils mit einem Meister – fanden ein Rundgang durch unsere Ausbildungswerkstatt und eine Besichtigung von Ausbildungsplätzen im Betrieb statt. Unser Bild zeigt die Begrüßung einer Gruppe von Jugendlichen durch den Leiter unserer Bochumer Ausbildungswerkstatt, H. Mehler.



Schauspieler besuchten das Werk

Wie bereits in der letzten Ausgabe kurz berichtet, hat kürzlich das Ensemble des Bochumer Schauspielhauses mit seinem Intendanten Claus Peymann unser Werk besucht. Die Gruppe bestand aus 40 Mitgliedern. Es lag der Wunsch vor, die hiesige Industrie und

ihre Menschen kennenzulernen. K. H. Wenzel von der Abteilung Industrial Engineering und Werksführer G. Dieckmann betreuten die Gäste. Unser Bild zeigt die Gruppe am Werksmodell im Empfangsraum D 1. In der Mitte hinten Intendant Claus Peymann.

Kurzmitteilungen

Die nächsten Bochumer Betriebsversammlungen finden am 19.3.81 für die Angehörigen des Werkes I und am 20.3.81 für die Angehörigen des Werkes II (einschließlich Abteilung Teile und Zubehör) statt.

Die Foto-Ausstellung „Mit Kamera und Rucksack durch Nord-Nepal“, die bis Anfang Februar im Empfangsraum D 1 stattfand, fand bei unseren Besuchergruppen und auch bei vielen Werksangehörigen großes Interesse.

Der Bochumer Betriebsrat hat gemäß § 16, Abs.1 des Betriebsverfassungsgesetzes den Wahlvorstand für die Betriebsratswahl 1981 bestellt. Der Wahlvorstand setzt sich zusammen aus: H. Rosenstock (Vorsitzender), W. Wedde (stellvertretender Vorsitzender), D. Partmann (Schriftführer), A.S. Demir, W. Exner, H. Jüttner, W. Kellermann, W. Loeffelmeier, H. Niendel, G. Perschke, R. Reuß, H.J. Schulz, S. Sonak, H. Stein, H. Trost.

An den Facharbeiterprüfungen der Industrie- und Handelskammer Bochum haben 60 gewerbliche Auszubildende teilgenommen. In den Fertigkeiten erreichten 45 Prozent der Prüflinge die Noten „Sehr gut“ und „Gut“. Bei den Kenntnissen 17 Prozent die Noten „Sehr gut“ und „Gut“.

Am 18. Februar fand im Werk Bochum zum ersten Mal der gemeinsame Wettbewerb „Schüler experimentieren/Jugend forscht“ statt. Wir berichten darüber in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

Ab sofort werden die Anträge auf medizinische Leistungen zur Rehabilitation (Heilverfahren), die über die Rentenversicherungsträger laufen, in der Abteilung III der Betriebskrankenkasse aufgenommen. Diese Abteilung befindet sich im Bau D 8, Zimmer 21 (Tel. 2646).

In unserem Werk werden für die noch im Bau befindlichen GM-Werke in Saragossa (Spanien) und Aspern (Österreich) bereits die ersten Mitarbeiter ausgebildet. An sogenannten Trainingsprogrammen nehmen zur Zeit 45 Spanier und 20 Österreicher teil. Die Mitarbeiter sind in unseren Wohnheimen untergebracht.

Am Rande notiert

Na sowas: Unsere OPEL POST hat sich im neuen Jahr ganz schön verändert. Ein größeres Format, eine andere Gestaltung. Nicht schlecht, meine ich. Manche Leute behaupten, daß von Zeit zu Zeit so etwas nötig sei. In ähnlicher Aufmachung erscheinen wie ich mir sagen ließ, übrigens zahlreiche andere Werkzeitungen. Wie ich weiter gehört habe, seien an der neuen Aufmachung die „Bochumer“ nicht ganz unschuldig. Seit längerer Zeit hätten sie daran gedreht. Jetzt ist es soweit.

Eine neue Gestaltung, das ist ungefähr so, wie wenn man ein neues Kleid oder einen neuen Anzug bekommen hat.

Der Verkäufer oder die Verkäuferin hat uns überzeugt: „Da haben Sie aber etwas Schickes, vor allen Dingen das Modernste!“ Man betrachtet sich im Spiegel. Ich beobachte dann immer meine Frau, achte auf ihren kritischen Blick.

Wenn ich später mit meinem „Neuen“ in der Stammkneipe auftauche – so war es jüngst wieder nach dem Winterschlußverkauf – komme ich mir erst etwas unbeholfen vor. Wenn die anderen aber sagen: „Guck mal, der Hennes hat einen neuen Zwirn, vom besseren Herrn nicht mehr zu unterscheiden“, dann verfliegen die Bedenken, fühle ich mich wohl.

Beziehen wir alles auf die „neue“ OPEL POST. Kompakt, aufgelockert, wenn auch noch etwas ungewohnt. Man betrachtet kritisch, blättert vor und zurück. Endresultat? Ich bin im großen und ganzen einverstanden, vor allem mit der neuen Einteilung. Andere, beobachtete ich, waren auf den ersten Blick nicht gerade begeistert, hauptsächlich, weil das Blatt jetzt dünner geworden ist. Das löste manchen kritischen Kommentar aus. Die Ansichten darüber gehen nun einmal auseinander.

Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes

VV-EINSENDER Bitte beachten

Es ist bereits einige Male vorgekommen, daß von unseren Mitarbeitern Termine bezüglich Prioritätserhaltung sowie Reklamation u.s.w. übersehen werden. Damit dies zukünftig nicht mehr geschieht, sollte der VV-Broschüre, die jedem Werksangehörigen ausgehändigt wurde, mehr Beachtung geschenkt werden. In dieser Broschüre ist alles enthalten, was im Rahmen der Einreichung von Verbesserungsvorschlägen unbedingt berücksichtigt werden muß.

B Meldungen und Berichte aus der Niederlassung Berlin

Kadett-Flotte übernommen

Das Jahr begann gut in der Zweigniederlassung Berlin. Im Januar übernahm in den Verkaufsräumen in Berlin-Tempelhof die Berliner-Kindl-Brauerei 23 Kadett-Fahrzeuge für ihren Außendienst. Alle Wagen sind mit Stahlschiebedach und mit Radio versehen. Die Außendienstvertreter der Brauerei, die bisher ein anderes Fabri-

kat führen, waren von der reichhaltigen Grundausstattung und dem Platzangebot des dreitürigen Kadett begeistert. Unser Foto zeigt den neuen Leiter der Zweigniederlassung Berlin, Uwe W. Ehrlich (links), mit Vertretern der Brauerei nach der offiziellen Schlüsselübergabe.



KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

JAHRESVERANSTALTUNG

Unsere Sieger im Abteilungswettbewerb



Auch das Vorschlagswesen Kaiserslautern mußte sich der augenblicklichen Geschäftslage anpassen und seine Jahresveranstaltung '80 in einem kleineren

neut der Bereich Instandhaltung K 1 und K 20 die Sieger-Plakette erringen. Die erfolgreiche und gezielte Arbeit der Obermeister W. Hentschel, H. Treusch sowie Meister und Mitarbeiter halfen mit, daß der Leiter dieses Bereiches, E.A. Nagel, nicht ohne Stolz das Siegerpodest besteigen konnte. —



Werksleiter H.P. Klein während seiner Ansprache.

Den zweiten Platz belegte der Bereich Beschaffungswesen unter der Leitung von H. Reiser. Diese Leistung ist besonders zu würdigen, zumal es sich hier um einen reinen Dienstleistungsbereich handelt, für den es schwierig ist, besonders gute Vorschläge einzureichen. Auf den dritten Platz kam Th. Kremer mit der Abteilung Planung und Vorbereitung. Zu Beginn des Wettbewerbes wurde hier ein Ziel gesteckt, welches



Erinnerungsfoto nach der Siegerehrung des Vorschlagswesens Kaiserslautern.

Kreis durchführen. Trotzdem kann von einer gelungenen und der Sache angemessenen Feier gesprochen werden. Sie fand am 11. Februar statt.

kontinuierlich verfolgt und letzten Endes auch durch sehr gute Vorschläge erreicht werden konnte.

In seiner Ansprache vor 140 erfolgreichen Einsendern und 40 Führungskräften ging Werksleiter H.P. Klein auf die augenblickliche Lage im Unternehmen ein. Gerade die jetzige Situation sei eine Herausforderung an uns alle. Sie könnte nur gemeistert werden, wenn sich jeder Mitarbeiter mit dem Unternehmen identifizierte und seine täglichen Aufgaben kostenbewußt verrichte. Unter dem heutigen Druck des Marktes sei dieser Grundsatz zu einem unablässigen Erfordernis geworden.

Eine Herausforderung

Betrachten wir das Jahresergebnis 1980 als eine Herausforderung, denn 6.621 offene Vorschläge zu Beginn des Jahres 1981 sprechen eine eigene Sprache. Wenn auch die Annahmehzahl aufgrund des schlechten Bearbeitungsergebnisses von 1.330 im Jahr '79 auf 1.270 im Berichtsjahr zurückging, stieg die Prämiensumme um DM 13.507 auf DM 358.400, —. Unsere Bemühungen um mehr Qualität wurden belohnt; denn das Verhältnis der A-Prämien zur Gesamtannahmehzahl konnte auf 21,5 Prozent gegenüber 18,5 Prozent im Vorjahr gesteigert werden. Für 1981 gilt es, diese Prozentzahl nicht nur zu steigern, sondern die durchschnittliche Bearbeitungszeit für einen Verbesserungsvorschlag drastisch zu kürzen. Im Hinblick auf die Anzahl unbearbeiteter Vorschläge kann es für 1981 nur einen Wahlspruch geben: „Es gibt viel zu tun, packen wir es an!“ Le

Anstrengungen machen

„Sie, meine Damen und Herren, sind Spezialisten und haben mit dem Instrument Vorschlagswesen die Möglichkeit über ihre tägliche Arbeit hinaus, neue Wege zum Erzielen einer besseren Arbeitsleistung und Qualität zu beschreiten“, betonte der Werksleiter und fuhr fort: „Obgleich Opel auf eine lange Tradition für Neuerungen zurückblicken kann, haben sie nie zuvor eine so wichtige Rolle gespielt. Ihre Leistung im Vorschlagswesen 1980 zeigt wieder, daß jedes Jahr erfolgreicher als das vorangegangene sein kann, aber nur, wenn wir es wollen, und die entsprechenden Anstrengungen machen...“

Die Siegerabteilungen

Im Abteilungswettbewerb 1980 unseres Werkes Kaiserslautern konnte er-

Machen Sie sich selbst ein bißchen reicher durch einen guten Vorschlag!



GM Meldungen und Berichte aus der Organisation

NEUE SPITZENMANAGER

Bei General Motors konzentrierte Aktivitäten

An der Führungsspitze von General Motors ist kürzlich ein Wechsel eingetreten. Neuer Verwaltungsratsvorsitzender ist Roger B. Smith, 55, der den in den Ruhestand getretenen Thomas A. Murphy nach dessen siebenjähriger Amtszeit ablöst. Der oberste Spitzenmanager bei GM wird die mittel- und langfristige Unternehmensplanung ausarbeiten und sich vornehmlich Finanzaufgaben zuwenden. — Ende Januar schied auch GM-Präsident Elliot M. Estes nach

Zwar ist der Marktanteil innerhalb eines Jahres von 47,7 auf 44,2 Prozent gesunken; gegenüber der heimischen Konkurrenz ist GM jedoch noch mächtiger geworden. Inzwischen stellt das Unternehmen 65 (Vorjahr 60,5) Prozent aller in den Vereinigten Staaten produzierten Wagen her. Der größte Autobauer der Welt hat sich ehrgeizige Ziele gesteckt: Praktisch jedes Modell soll in den nächsten Jahren durch ein neues, energiesparenderes ersetzt werden. Damit sollen die Auf-



Roger B. Smith



F. James Mc Donald



Howard H. Kehrl

Erreichen des Pensionsalters aus. An seine Stelle trat F. James Mc Donald, 58. Er wird die Tagesgeschäfte von General Motors leiten. Der ehemalige Leiter der Chevrolet- und Pontiac-Division wird sich außerdem um die Produktion kümmern. — Eine Neubesetzung ist die Position des stellvertretenden Verwaltungsratsvorsitzenden. Sie wird von Howard H. Kehrl, 57, eingenommen. Kehrl, bekannt als hervorragender Ingenieur und Produktionsexperte, zeichnet für das gesamte Auslandsgeschäft des General Motors-Konzerns verantwortlich. Alle drei neuen Spitzenmanager waren bisher als Vizepräsidenten bei General Motors in verantwortlichen hohen Positionen tätig.

Beispiellose Summe

„The Great Conversion“ heißt das Motto, unter dem der Autogigant aus Detroit verlorengegangenen Boden in den achtziger Jahren zurück- und vielleicht auch noch Neuland dazugewinnen will. Dafür soll in den nächsten fünf Jahren die in der Geschichte der Industrie beispiellose Summe von 40 Milliarden Dollar (82 Milliarden DM) investiert werden. Die Fertigung wird vollkommen umgekrempelt. Qualitätskontrolle und Produktivität werden verbessert, alle Aktivitäten auf den Automobilbau konzentriert und das Auslandsgeschäft forciert.

Ehrgeizige Ziele

Im eigenen Lande ist General Motors ohnehin unangefochten der Stärkste.

lagen der Regierung nicht nur erfüllt werden, man will sogar noch mehr leisten.

Leichtere Wagen

Nur noch 5 Prozent aller Wagen des Konzerns werden dann jener Kategorie von Benzinschluckern angehören, die jetzt noch das Bild der amerikanischen Autostraßen bestimmen. Gleichzeitig will General Motors leichtere Wagen bauen. Auch soll 1985 der Vierzylindermotor mit einem Anteil von 80 Prozent an der Produktion eindeutig dominieren, 50 bis 60 Prozent der Fertigung werden zu diesem Zeitpunkt Klein- und Mittelklassewagen sein. Die Sechs- und Achtzylinder, die dann noch gebaut werden, haben Dieselmotore. Denn die Amerikaner werden nach Smith auf wenigstens einen großen Wagen in der Familie nicht verzichten wollen.

Frischer Wind

In den Entwicklungsabteilungen des Unternehmens wird zudem fieberhaft an einem Auto mit Dreizylindermotor gearbeitet. Mit einer 1,5-Liter-Maschine und einem Gewicht von etwa 900 Kilogramm soll dieser Wagen nur etwa 5,6 Liter je 100 Kilometer verbrauchen. Schließlich wird auch mit dem Elektroauto experimentiert, wobei heute noch keiner zu sagen wagt, ob ein konkurrenzfähiges Modell schon 1985 marktreif sein wird. In den Forschungs- und Entwicklungszentren des Konzerns ist frischer Wind eingeblasen, bei GM tut sich was.

Geburtstagsgeschenk von GM-Austria

Anlässlich des siebzigsten Geburtstages des österreichischen Bundeskanzlers Dr. Bruno Kreisky überreichte Gerald

Y. Genn, Generaldirektor von GM-Austria (links), dem Bundeskanzler ein Modell des Opel Grand Prix Rennwagens von 1911, des gleichen Jahrgangs, in dem der österreichische Bundeskanzler geboren wurde. Das Geburtstagskind freute sich sehr über das ausgefallene Geschenk, das inzwischen einen Ehrenplatz in seinem Arbeitszimmer bekommen hat. Das Modell ist von allen bei GM-Austria vorher gebührend bewundert worden. Auszubildende der Opel-Lehrwerkstatt in Rüsselsheim sind seine Schöpfer. G.



GM-Werk in Aspern von oben

Die Luftaufnahme stammt vom Dezember letzten Jahres und zeigt das zur Zeit im Bau befindliche Motoren- und Getriebewerk der General Motors Austria GmbH auf dem ehemaligen Flugfeld in Wien-Aspern. Mit den Bauarbeiten wurde bekanntlich am 5. Mai 1980 begonnen. Inzwischen wurde die Stahlkonstruktion des 100.000 m² großen Produktionsgebäudes zu 95 Prozent, die Dachdeckung zu 60 Pro-

zent fertiggestellt. Der Anbau vor dem Hauptgebäude wurde aus Betonfertigteilen errichtet und beherbergt die Küche, Speisesäle, Umkleieräume und Waschräume sowie den Werksärztlichen Dienst und die Feuerwehr. Diesem Gebäude vorgelagert befindet sich das zweistöckige Verwaltungsgebäude. Der Rohbau ist inzwischen fertiggestellt, und mit den Installationsarbeiten wurde jetzt begonnen. E.M.G.

PERSONALMELDUNGEN

Veränderungen

Rüsselsheim (PEK)

Karlheinz Breitwieser, seither Konstruktionsingenieur für Vergaser und Saugrohre, wurde vor kurzem zum Abteilungsleiter mit konstruktiver Verantwortung für Gemischbildungssysteme, Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch ernannt. — Dieter Stenzel, seither Konstruktionsingenieur für Abgaskontrolle und Koordination von Programmen und Typprüfungen, wurde zum Abteilungsleiter mit konstruktiver Verantwortung für Auspuff, Luftfilter, Kühlung und Tank ernannt. — Dr. Helmut Kemmann, seither Konstruktionsingenieur für die Motorenkonstruktion der Vorausentwicklung, wurde zum Abteilungsleiter Entwicklung und Erprobung Gemischbildung und Abgaskontrolle ernannt.

Friedrich Burhop, Leiter der Abteilung Geräusche und Schwingungen



K.-H. Breitwieser



D. Stenzel



Dr. H. Kemmann



F. Burhop



M. Wepler



W. Schneider

im Fahrzeug, wurde zum Senior Staff Engineer ernannt; ihm untersteht nunmehr auch die Abteilung Sicherheitsversuche. — Durch das Ausscheiden von E. Bonn wurde im Bereich Versuch die Organisation wie folgt geändert: Manfred Wepler wurde zum Abteilungsleiter Einsatzplanung Versuchsfahrzeuge und Walter Schneider zum Abteilungsleiter Verbindung zur Produktion europäischer Werke ernannt.

Unsere Jubilare

25

Rüsselsheim

1.3.1981

Dieter Drexler Techn.,Überw.,Kar.
Rudolf Fabian Betriebsschlosserei
Heinz Jung Instandh.,Chassis I
Edmund Köbel Arb.Verf.u.,Richtl.
Karl Kraft PEK-Vers.,Bau
Walter Krybus Betriebsschlosserei
Adolf Stein MIS-Administration
Theodor Wagner Personalentw.
Herbert J.Wölfle Chassis Bau I

5.3.1981

Willi Dienst Energieerzeugung
Paul Eichner Qual.,Förd.,u.,Insp.
Heinz Emslander PEK-Motorenentw.
Emil Flory Schw.Masch.u.Vorr.
Werner Gehrmannt Getriebebau M 55
Georg Götzinger Betriebselektriker
Desider Gregusch Instandh.,Preßwerk

Josef Gruber Instandh.,Preßwerk
Oskar Heider Betriebsschlosserei
Franz A.Maier Techn.,Überw.,Kar.Bau
Horst Otto Arbeitsvorber.
Karl Puchinger Arbeitsvorber.
Herbert Rabe Techn.,Überw.,Kar.Bau
Alfred Reichert Energieerzeugung
Anton Rohm PEK-Prüfst.Vers.
Karl Schneider PEK-Fahr-u.Triebw.
Richard Schwalbach Techn.,Überw.,Kar.Bau
Hch Schweikhard MPK-Transp.Abt.
Georg Seeger Achsenbau
Werner Theis Preßwerk
Albert Walther Betriebsschlosserei
7.3.1981
August Metz Kleint.Lackiererei
Günter Poradzewski Qual.Förderung
9.3.1981
Norbert Denhard Teilelager

12.3.1981
Hans Heller Motorenbau M 55
Hugo Hoffmann Besch.Einsatz
Wolfgang Rose Motorenentw.
Valentin Schindel MPK Transp.Abt.
Ludwig Seebold Betriebsschlosserei
Georg Stephan Wagenendmontage
Reinhold Wolf Karosseriebau
14.3.1981
Rigobert Rietzler Schnittbau
15.3.1981
Eugen Becker PEK-Behördenverb.
Heinz Jakobi Instandh.,Preßwerk
Dr. Jakob Leist Werksärztl.,Dienst
Theodor Sandebeck Kar.,Polsterei
19.3.1981
Gerold Ding Besch.Einsatz
Alois Killmann Masch.Reparatur
Werner Lipp Instandh.,Preßwerk
Georg Ring Vers.,Bau Kar.
Dieter Schneider MPK-Ftg Montage
Günter Stein PEK-Vorausentw.
20.3.1981
Adolf Aspacher Ausgaben, Magazin
Heinz Karney MPK-Transp.Abt.
23.3.1981
Willi Huber Instandh.,Preßwerk
Georg Klumb MIS-Postvert.
26.3.1981
Josef Barina Preßw.Großteile
Reinhold Döring Kar.,Polsterei
W. Freudenberger Qual.Sicherung
Adolf Gsimbsl Kar.,Gerippebau
Georg Hambuch Diesel Montage

Wolfgang Hess Kar.Ftg Montage I
Franz Jahn Schnittbau
Heinz Keil Instandh.Chassis I
Willi Koch Qual.Förd.u.Insp.
H. Lautenschläger Instandh.Chassis I
Erhard Lenz Kar.Ftg Montage I
Albin Meinischmidt Schw.Masch.u.Vorr.
Werner Müller Schw.Masch.u.Vorr.
Harry Nykamp Kar.Ftg Montage II
Friedel Opper Ftg Bearb.u.Zus.
Hans Rieber Schw.Masch.u.Vorr.
Paul Schneberger MPK-Transp.Abt.
Rudi Städter Kar.Lackiererei
Christian Sünner Chassis-Teile
Martha Totzauer Werksärztl.Dienst
Georg Weber Zentr.Masch.Abt.
Maria Wenz Motorenbau M 55
Herbert Wilfer Kar.Rohmontage
R. Wölfelschneider Qual.Förderung
27.3.1981
Johann Gaspar Instandh.Chassis II
Ferdinand Schneider Wagenendmontage

25 Jahre Werk Bochum

25.3.1981
Siegfried Schoder Hinterachse
26.3.1981
Leonhard Klug Kar.Ftg Montage

25 Jahre Werk Kaiserslautern

27.3.1981
Philipp Walther Produktion

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ferdinand Raab, Inspektion Preßwerke geb.9.7.26 gest.19.1.81
Hein-Jürgen Wienken, T.,L.u.Werkz.Kontr. geb.8.4.45 gest.23.1.81
Erich Kolb, PEK-Vers.Karosserie geb.11.12.57 gest.27.1.81
Heinrich Hahl, Inspektion Preßwerke geb.10.9.22 gest.29.1.81
Werner F. Etzold, Schw.Masch.u.Vorr. geb.30.9.29 gest.5.2.81
Ernst Ludwig Dörr, Schnittbau geb.16.8.55 gest.11.2.81
Ramazan Demirkazik, Wagenendmontage geb.1943 gest.13.2.81

Bochum

Hans D. Klepker, Werkzeugabtl. geb.30.10.43 gest.27.1.81
Heinz Lück, Werkzeugbau geb.7.3.31 gest.28.1.81
Eitel Chosz, Unterzus.Bauten geb.26.4.37 gest.29.1.81
Rudi Bachert, Hinterachse geb.3.11.25 gest.30.1.81
Helmut Voss, Werksanlagen geb.13.10.29 gest.2.2.81

Kaiserslautern

Fritz Stutzenberger, Inspektion geb.15.2.22 gest.10.2.81
Roman Fronhöfer, Werkzeugbau geb.8.6.31 gest.16.2.81

BETRIEBSREPORTAGE

ZENTRALWERKSTÄTTEN I

Präzision für Qualität

In vorangegangenen Ausgaben der OPEL POST stellten wir aus dem Bereich Zentralwerkstätten I in Rüsselsheim die Abteilungen Schnittbau sowie Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbaue vor; in dieser Ausgabe berichten wir über die Aufgaben des ebenfalls zu diesem Bereich gehörenden Werkzeugbaues – eine Betriebsreportage, die für die Leser im gesamten Unternehmensbereich von Interesse sein dürfte.

Das Aufgabengebiet der Abteilung Werkzeugbau ist sehr vielseitig; wie schon aus der Bezeichnung hervorgeht, werden hier Werkzeuge gebaut. Der Begriff Werkzeuge ist in diesem Falle jedoch sehr weit zu fassen; unter anderem beinhaltet er Kontrollwerkzeuge wie Lehren und Prüfeinrichtungen aller Art, aber auch Montageeinrichtungen, Sondermaschinen und Spezialwerkzeuge für die verschiedensten Arbeitsvorgänge in der Produktion. Die

Dimensionen der hergestellten Werkzeuge reichen zum Beispiel von Grenzlehrdornen von ca. 2 mm Durchmesser bis zu Kontroll- und Montageeinrichtungen für Zylinderblock und Zusammenbau Hinterachse. Spezialwerkzeuge wie Formmatrizen und Stempel für die Anfertigung von Kaltfließpreßteilen oder der Bau von Induktoren für das Härten von Teilen auf Induktions-Härteanlagen kennzeichnen die Vielseitigkeit der zu bauenden Werkzeuge,



Das Vermessen einer Kontrollvorrichtung für Saugrohr. Meister Erich Steinbrecher (hinten) und Mitarbeiter Eduard Facchinetti beim Überprüfen der nach Zeichnung angegebenen Maßtoleranzen im Meßraum des Werkzeugbaues.



Eine Sondermaschine, auf der Naben-Scheibenbremsen bearbeitet werden, wird hier komplett, das heißt mechanisch, hydraulisch und elektrisch, im Werkzeugbau hergestellt. Mitarbeiter Alois Becker beim Ausrichten des Bohrkopfes. Hinten Mitarbeiter Wilhelm Wenzel.



Mitarbeiter Manfred Fiebig an einer Universal-Schleifmaschine beim Schleifen von Spannaufnahmen für Synchronisiererringe. Genauigkeiten von $\pm 0,002$ mm und genaue Teilarbeit mit dem Teil-Apparat sind hier Voraussetzung.

die zum größten Teil im Motoren-, Getriebe- und Achsenbau, aber auch im Bereich der Rohrfabrikation und bei der Anfertigung von Stoßfängern eingesetzt werden.

Hohe Anforderungen

Bei der Herstellung der Werkzeuge für diese Bereiche ist Präzision das oberste Gebot; so sind Herstellungstoleranzen von durchschnittlich $\pm 0,01$ bis $\pm 0,002$ mm durchaus keine Seltenheit,



Mitarbeiter Werner Eckert bohrt auf einem Lehrenbohrwerk die genauen Abstände und Winkelstellungen an einer Bohrvorrichtung für Zylinderköpfe, die im Motorenbau Verwendung findet.

denn in den genannten Produktionsbereichen werden wiederum Aggregate hergestellt, die in bezug auf Qualität und Maßgenauigkeit hohen Anforderungen genügen müssen. Um diese Genauigkeit der zu bauenden Werkzeuge zu gewährleisten, werden unter anderem Spezialmaschinen wie Lehrenbohrwerke, Koordinaten- und Zahnflankenschleifmaschinen eingesetzt. Weitere Zwischenkontrollen und eine intensive Endkontrolle mit Präzisionsmeßgeräten im Meßraum Werkzeugbau garantieren hochwertige Facharbeit.

Enge Zusammenarbeit

Nach Auftrags- und Zeichnungseingang beginnen in enger Zusammenarbeit der einzelnen Bereiche Werkzeugmacher, Lehrenbohrwerker, Lehrenschleifer, Dreher und Fräser mit dem Bau der Einzelteile. Als Arbeitsunterlagen stehen diesen Fachkräften Zeichnungen, Funktionspläne und Stücklisten zur Verfügung, die von den jeweiligen Konstruktionsbereichen erstellt werden. Selbstverständlich muß in allen Bereichen des Werkzeugbaues genau nach Zeichnungen gearbeitet werden, um die vorgeschriebenen Passungen, Toleranzen und Prüfvorschriften einhalten zu können. Im Bereich Werkstoffhärterei – hier werden die verschiedenen Werkstoffe einer Warmbehandlung unterzogen – sind Kenntnisse über Werkstoffarten, Härte- und Anlaßtemperaturen notwendig. Bei der Anfertigung von Sondermaschinen, Prüfvorrichtungen und Montageeinrichtungen etwa, die mit Hydraulik- und Elektrosteuerung ausgerüstet sind, ist die Elektro- beziehungsweise Elektronikergruppe für die auszuführenden Installationsarbeiten nach Elektro- und Funktionsplan zuständig.

Fundierte Wissen

Erfahrung, Genauigkeit, Gewissenhaftigkeit und ein fundiertes Fachwissen aller sind unbedingt erforderlich, um den Anforderungen an Präzision und Qualität gerecht zu werden, wozu zum Beispiel das Errechnen trigonometrischer Punkte zur Erstellung von Bohrplänen oder die Bedienung hochwertiger Werkzeugmaschinen und Universalmeßgeräte gehört. Die Präzisionsarbeit, die in allen Fachbereichen des Werkzeugbaues geleistet wird, bildet eine wichtige Voraussetzung für die gleichbleibend hohe Qualität unserer Produkte. F. Chr.

PEK: KFZ-TECHNIK

Moderne Karosserie-Entwicklung per Computer

In der Frühzeit des Automobilbaus bestand das Konzept eines Fahrzeuges aus einem Fahrgestellrahmen zur Aufnahme der Aggregate und einem Aufbau ohne tragende Funktion. Der Opel Olympia aus dem Jahre 1935, ausgestellt im Deutschen Museum in München, bestand als erstes Automobil der Welt aus einer rahmenlosen, selbsttragenden Stahl-Karosserie. Fahrgestell und Aufbau wurden seinerzeit erstmals zu einer Einheit verbunden. Damit war der Weg geebnet für ein leichtes, preiswertes und stabiles Fahrzeug – eine neue Ara in der Automobilgeschichte begann.

Stab-, Flächen- und Raumelemente aufteilen; ihre Verwendung hängt von der jeweilig zu untersuchenden Struktur ab. Bei richtiger Wahl der Elementtypen (Stab-, Flächen- und Raumelemente) hängt die Genauigkeit der Berechnung von der Feinheit der Aufteilung ab. Dies ist leicht verständlich, da ein Ersatzsystem aus unendlich vielen kleinen Bausteinen genau den ursprünglichen Bauelementen entsprechen würde. Als Reaktion der Karosserie auf äußere Beanspruchung interessieren uns die Steifigkeiten, die Spannungsverteilung und die ausgewählten Schwingungsbewegungen der



Abbildung 1: Rohkarosserie Kadett D.

Während der damals allein tragende Chassisrahmen und auch noch die tragende Struktur des Olympia aufgrund seiner einfachen Ausführung früher konventionell von Hand berechnet werden konnte, erfordert die moderne selbsttragende Karosserie Computer-Methoden (Abbildung 1). Als einziges geeignetes Verfahren hat sich im Laufe der Jahre die Methode der Finiten Elemente (FEM) herauskristallisiert. Bei der Anwendung der FEM unterteilt man eine Struktur in Bausteine (Elemente) endlicher (Finiter) Größe. Jedes dieser Elemente unterliegt einem bekannten einfachen Gesetz, das den Zusammenhang zwischen Beanspruchung und Reaktion herstellt. Durch Summierung über die Elemente der Struktur erhält man das mathematische Modell der Gesamtstruktur, aus der sich dann durch numerische Lösungsverfahren mit Hilfe einer Rechenanlage die gewünschten Aussagen gewinnen lassen: Die Verbindung Beanspruchung – Reaktion für

Karosserie. Die Auswertung der Steifigkeiten ermöglicht uns eine Beurteilung der Karosserie auf Biege- und Verwindungsverhalten, die Spannungs-

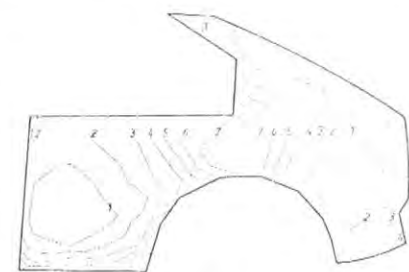


Abbildung 2: Beanspruchungsbild der Seitenwand außen Kadett D.

ausagen ermöglichen den optimalen Materialeinsatz.

Abbildung 2 zeigt die Spannungsverteilung in der Seitenwand außen am neuen Kadett, wobei die dargestellten Linien Punkte gleicher Spannungswerte verbinden und die Beanspruchungs-

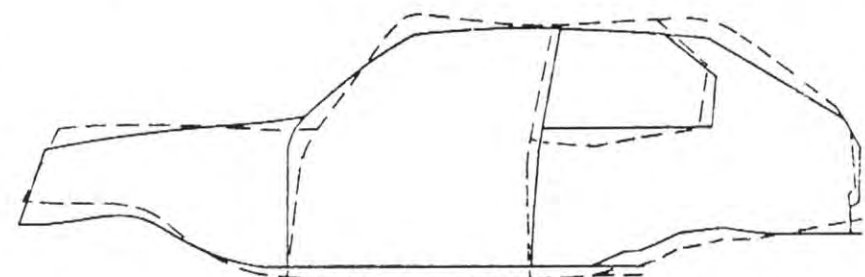


Abbildung 3: Biegeschwingsform des Kadett D.

das Gesamtmodell (Karosserie) besteht.

Elemente der FEM

Die inzwischen erprobten Standardtypen von Bauteilen lassen sich in

höhe durch die jeweilige Ordnungszahl wiedergegeben wird. Die ausgewählten Schwingungsbewegungen der Karosserie beeinflussen den Komfort, denn Vibrationen der Karosserie können in

Fortsetzung auf Seite 8

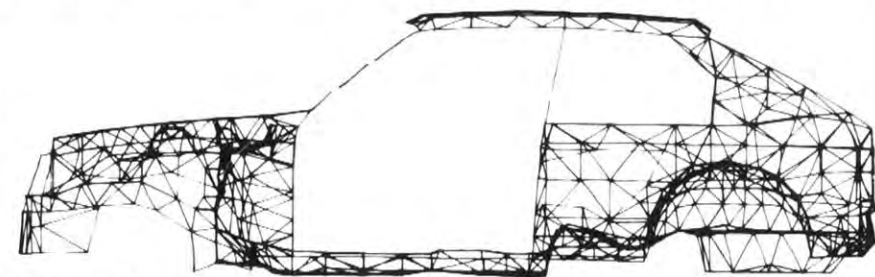


Abbildung 4: Strukturbild des Kadett D.

Fortsetzung von Seite 7

bestimmten Fahrbereichen vom Insassen als störend wahrgenommen werden (Abbildung 3). Die endgültige Karosserie besteht aus vielen Untersuchungsdetails, die letztlich alle voneinander abhängen und Kompromisse erfordern.

Neue Projekte

Die FEM ermöglicht es, Konstruktionen bereits in der Planungsphase zu beurteilen und zu verbessern. Während früher große Änderungen der Karosserie in der Praxis mit hohen Kosten verbunden waren, entfallen heute durch die FEM Vorausberechnung in der Regel zusätzlich abgeänderte Prototypen für Versuche und hohe Änderungskosten für die zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellten Werkzeuge. Oft konnten wesentliche Änderungen aus Kosten- und Termingründen nicht mehr durchgeführt werden.

Statt dessen mußte man mit zusätzlichen Verstrebungen und Verstärkungen die Schwachstellen der Karosserie beseitigen, was das Karosseriegewicht und den Produktpreis natürlich auch erhöhte. Heute sind wir in der Lage, bereits im Anfangsstadium eines Entwicklungsprojektes die optimale Karosseriestruktur zu ermitteln und erhebliche Entwicklungs-, Investitions- und Produktkosten sowie Gewicht und Zeit einzusparen.

Probleme der FEM

Wie so vieles, hat auch die FEM ihre Schattenseiten. Zunächst ist für eine sinnvolle Strukturzerlegung Erfahrung erforderlich, die Aufbereitungsphase bis zum rechenfähigen Modell soll hier auch nicht unterschätzt werden. Verdeutlichen wir das am neuen Kadett: Das zugehörige mathematische Strukturmodell der Karosserie enthält 750 Knotenpunkte, 1.400 Flächenelemente, 230 Stabelemente und ca. 15.000 Eingabedaten (Abbildung 4). Natürlich ist auch die Anzahl der Ergebniswerte sehr groß (ca. 30.000) und nur mit sinnvollen Auswertungsmechanismen (Computerprogramme, automatische Zeichenanlagen etc.) schnell zu analysieren. Doch alle Nachteile werden von der Tatsache entkräftet, daß die FEM die einzige Möglichkeit der Vorausanalyse von Karosseriestrukturen überhaupt ist.

Ausblick

Im Laufe der Zeit haben sich die Anforderungen an konkurrenzfähige Fahrzeuge geändert. Der Karosseriekonstrukteur der Zukunft hat Faktoren wie Energie- und Rohstoffbedarf sowie Kosten verstärkt zu berücksichtigen. Zur Lösung der dabei auftretenden technischen Probleme wird die FEM ihren Platz weiter festigen; ein unerlässliches Hilfsmittel zur Karosserieberechnung ist sie heute schon.

Th. K.

OPEL POST

2/1981 - 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.



FRÜHJAHRSPUTZ

Jedes Auto hat zwei Seiten

Wir mobilen Deutschen machen keinen Hehl daraus, daß wir Schnee und Frost endgültig satt haben. So dick wie heuer kam es ja auch schon lange nicht. Jetzt, wo sich der erste Krokus zeigt, müssen wir zu Schwamm und Leder greifen, die Spuren des Winters tilgen. Da werden die hauseigenen PS schaumgebädert, gewacht und poliert, Lack-schäden ausgebessert, der Chrom von den rostigen „Sommersprossen“ befreit, die ihm der Winter zugeführt hat. Vom Kühler bis zum Kofferraum bleibt da kaum ein automobiler Zentimeter, der nicht in den Akt der Reinlichkeit einbezogen wäre.

Doch leider, so muß man kritisch anmerken, vergessen die Saubermacher oft, daß ihr Auto auch unten drunter Fürsorge verdient - vor allem gerade dort, wo es von gesalzenen Straßen, Wasser und Schneematsch besonders heftig attackiert wurde. Jedes Auto hat nun einmal zwei Seiten. Eine Unterbodenwäsche ist jetzt besonders von Nöten einschließlich einer gründlichen Kontrolle aller wintergeschädigten Teile.

H.S.

Rechtsprechung

Ein Autofahrer, der bei Grün auf eine Kreuzung zufährt, die vom Gegenverkehr noch verstopft ist, muß auf seine Vorfahrt verzichten. Er darf erst dann weiterfahren, wenn die Nachzügler aus der Querstraße die Kreuzung geräumt haben. Dies gilt auch dann, wenn die sich kreuzenden Straßen einen Mittelstreifen haben.

Eine Reparaturwerkstatt darf grundsätzlich nur solche Arbeiten ausführen, für die sie einen Auftrag hat. Ist der Auftrag allerdings allgemein abgefaßt, (zum Beispiel „Geräusch im Motor feststellen“), dann muß der Kunde auch die Arbeitszeit bezahlen, während der die Werkstatt auf der Suche nach dem Defekt intakte Aggregate überprüft.

Im vorliegenden Falle hatte ein Autofahrer seiner Werkstatt eine „Fehl-

diagnose“ vorgeworfen, weil die die Einspritzpumpe überprüft hatte, obwohl das Aggregat in Ordnung war. Nach Ansicht des Gerichts durfte die Werkstatt auf der Suche nach dem unbekanntem Mangel auch die Einspritzpumpe auf Kosten des Kunden untersuchen, weil dies zur Eingrenzung des Fehlers notwendig war.



Kurz entschlossen - kurzgeschlossen ... Ist der Dieb erst mal im Auto, dauert es nur noch Sekunden, bis der Wagen für ihn fahrbereit ist. Es sei denn, man ist dem Rat der Polizei gefolgt und hat sein Lenkradschloß einrasten lassen. Auf das Knacken solch harter Nüsse verzichten die Langfinger nämlich meist schon aus Zeitgründen.

(Foto: Kripo)

LICHTHUPE

Wirkungsvolle Verständigung

Seit es die Lichthupe gibt, hat sie das Signalhorn als Verständigungsmittel weitgehend abgelöst. Der den Fahrer in seinem geschlossenen Gehäuse erreichenden Lichtstrahl ist wirkungsvoller, wenn es gilt, einen „Schläfer“ an der Ampel zum Start oder einen aus dem Tunnel kommenden Fahrer zum Lichtausschalten aufzufordern. Der ausgesandte Lichtblitz wird beim Empfänger zum Gedankenblitz: Was will er mir sagen? Der Partnerkontakt ist geschlossen, beider Blicke treffen sich, im Vorbeifahren erkannte Mimik und Handgesten lösten höchste Aufmerksamkeit aus und können vieles signalisieren.

Wer dagegen zuviel mit der Lichthupe „feuert“, ist meistens ein aggressiver Fahrer. Die Lichthupe ist nicht beim Überholen, sondern nur in Gefahrensituationen gerechtfertigt. Wer seine Überholabsicht mit dem Richtungsanzeiger ankündigt, wird bei seinem Vordermann meist mehr Bereitschaft für ein höfliches „Bitte-nach-Ihnen“ finden als der Lichthupen-Drängler. Außerdem zerstört man durch eine unduldsame und platzfordernde Fahrweise den Fahr-Rhythmus vieler auf günstigen Treibstoffverbrauch bedachter Automobilisten.

AvD

Freizeit und Hobby

ERSCHRECKENDE ZAHLEN

Mangelnde Freizeitaktivitäten

Rund 65 Prozent aller Bundesbürger leiden an irgendwelchen Beschwerden. So ermittelte erst kürzlich das Allensbacher Institut für Demoskopie, daß allein 16,5 Millionen Menschen über zu hohen Blutdruck oder Herz- und Kreislaufstörungen klagen. 9,8 Millionen plagen sich mit chronischer Verstopfung herum, 6,3 Millionen haben Kummer mit ihrer Leber, Niere oder

Galle, 8,5 Millionen macht ihr Übergewicht zu schaffen, 2,2 Millionen sind Diabetiker und 1,8 Millionen als manifeste Gichtleidende erkrankt.

Diese Zahlen sind erschreckend, und zwar vor allem deshalb, weil es sich hier in hohem Maße um ernährungsabhängige Krankheiten handelt. Anders ausgedrückt heißt das: Unsere

Bundesbürger sind zumeist durch falsche Ernährung erkrankt. Sie ignorieren vor allem die Risikofaktoren wie Überernährung, Alkoholmißbrauch und Nikotinsucht. Hinzu kommt die weit verbreitete mangelnde Bereitschaft zu körperlicher Aktivität in der Freizeit. Ein solcher Mangel an Selbstkontrolle und Selbstbeherrschung zeigt, wie gedankenlos in unserer vielgepriesenen Zivilisation oft dahingelebt wird. Kein Wunder, daß alle Verbesserungen der Leistungsfähigkeit im Gesundheitswesen überschattet werden durch weiter steigende Kosten.

Wird den Deutschen das Kranksein zu leicht gemacht? Eine Frage, die neuer-

dings oft gestellt wird. Glauben sie an einen „Ablauf“ für ihr „sündiges Leben“ in dem Bewußtsein, daß die gesetzliche Krankenversicherung schon eine Pille oder ein Pflaster gegen folgende Schmerzen spendieren wird? Niemand sollte sich der irrigen Hoffnung hingeben, daß Arzneimittel allein - so wirkungsvoll sie an sich auch sein mögen - von einem plagenden Leiden befreien. Wer weiter ungesund lebt, dem helfen keine Pillen und keine Medizin. Der darf sich nicht darüber beklagen, wenn schließlich seine Leistungsfähigkeit mehr und mehr nachläßt und der berufliche Erfolg ausbleibt. Auch für die Gesundheit müssen Opfer gebracht werden. -er

MODELLBAHNBASTLER

Eine sehenswerte Anlage

In der Weihnachtszeit kurven in vielen Familien Modelleisenbahnen durch die Wohnung oder auf gesonderten Anlagen im Keller oder auf dem Dachboden. Es gibt aber auch Bastler, deren Modelleisenbahnen das ganze Jahr über ihre Runden drehen. Von einem solchen „Modellbahnfan“ soll in unserer Hobby-Serie diesmal die Rede sein. Es ist Hans-Jürgen Pilok, Betriebsmitteleinkauf Rüsselsheim, der stellvertretend für zahlreiche andere Mitarbeiter im weiten Unternehmensbereich steht, die den Modellbahnbau als ernsthaftes Hobby betreiben.

Mitarbeiter H.-J. Pilok (Bild) hat schon viel Zeit und Mühe in den Aufbau seiner großen Anlage investiert. „Genau sind es 2.100 Stunden“ betonte der fleißige Bastler, der seit rund drei Jahren auf seinem ausgebauten Dachboden am Werkeln ist.

Seine Anlage, in offener Rahmenbauweise erstellt, umfaßt ca. 35m²; rund 300m Schienen (Zwei-Leiter-Gleichstrom) sind darauf verlegt. Außerdem ist sie mit 125 Weichen und Kreuzungen, 40 Signalen, 45 Lokomotiven und 180 Güterwagen sowie 120 D-Zug- und Personenwagen bestückt. Mitarbeiter Pilok gestaltet seine Anlage unter dem Motto „Zweigleisige Hauptstrecke in der Zeit von 1920 - 1960 (Dampfzeitalter)“.

„Da ist es natürlich mit dem Aufbau von ein paar Gleisovalen nicht getan; alles muß in der äußeren Gestaltung dem Aussehen dieser Zeit entsprechen, zum Beispiel muß man das rollende Material ‚altern‘, das heißt Waggons und Lokomotiven müssen nach Ori-

nalfotos umgestaltet werden, und auch die Umgebung, die Bahnhöfe, Häuser und Straßen, müssen dem Stil dieser Zeit entsprechen. Das ist natürlich sehr



Modellbahn-Fan Hans-Jürgen Pilok hat bis jetzt mehr als 2.000 Bastelstunden in sein interessantes Hobby gesteckt.

zeit- und arbeitsaufwendig, aber ein ernsthafter Modellbahner legt auf diese Dinge den größten Wert“, meinte H.-J. Pilok weiter. „Das Schöne dabei ist, man sieht seine Anlage langsam wachsen, und aus der Vorstellung wird dann ganz allmählich Wirklichkeit.“

H.-J. Pilok hat noch viele Arbeitsstunden vor sich, bis seine Anlage endgültig fertig sein wird. Nach ihrer Fertigstellung wird es sich bestimmt lohnen, sie dann einmal in ihrer ganzen Ausdehnung zu besichtigen.



Der Bildausschnitt zeigt einen Teil von H.-J. Piloks Anlage, die 35m² umfaßt und auf deren 300m Schienenweg allein 45 Loks und 300 unterschiedliche Waggons zu finden sind. (Zu unserem Bericht auf dieser Seite.)