

OPEL POST

BERICHTE UND INFORMATIONEN AUS DEM UNTERNEHMEN



In diesen Tagen stellt die Firma der Öffentlichkeit den neuen ASCONA vor, eine gelungene Synthese aus großem Raumangebot und beispielhafter Wirtschaftlichkeit, darüber hinaus ein Automobil mit einem der sichersten Fahrwerke für viel Spaß am Fahren. Eine Neukonstruktion mit Frontantrieb und Triebwerken modernsten Baumusters. Die Fachjournalisten, die den Wagen in der letzten Zeit getestet haben, waren begeistert, so daß man jetzt schon sagen kann, daß er den Erfolg seiner populären Vorgängermodelle sicher übertreffen wird. Mehr über unseren Jüngsten auf Seite 3 und in dem nebenstehenden Kommentar. (Auf dem Bild die Vorderansicht der SR-Version.)

ZUM THEMA AUTOMATION

Radikales Umdenken dringend nötig ...

Mit hohen Investitionen und großem Aufwand an modernster Technik müssen jetzt und in Zukunft Automation und Rationalisierung vorangetrieben werden, um durch drastisch gesteigerte Produktivität auch weiterhin technische Spitzenprodukte zu vertretbaren Preisen anbieten zu können.

Die neue Lackiererei in Rüsselsheim bietet ein anschauliches Beispiel zur Untermauerung dieser These: Dieses Großprojekt stellt eine langfristige und sinnvolle Investition dar. Großprojekte wie diese Lackiererei erweisen sich aber auch als Prüfstein für Planer, Konstrukteure, Erbauer und Einrichter.

Mehr Automaten

Der gesteigerte Automatisierungsgrad von morgen setzt ein radikales Umdenken bei der Unternehmensführung und bei den Mitarbeitern voraus. Ein gut Teil der Fertigungs- und Zusammenbauprozesse, die ausgenormten, sich ständig wiederholenden Bewegungen bestehen, werden in nicht zu ferner Zukunft von Automaten durchgeführt werden. Auch Opel beabsichtigt, die Zahl der Automaten bis zur Mitte des Jahrzehnts deutlich zu erhöhen.

Dabei werden wir keinesfalls den Kernsatz vergessen, daß Roboter zwar Automobile produzieren, jedoch keineswegs kaufen können. Der Einsatz von Automaten bedingt, daß die Mitarbeiter in der Produktion von morgen eine Vielzahl solider Fachkenntnisse benötigen. Außerdem muß die Anzahl höher qualifizierter Automobilfacharbeiter der verschiedensten Berufe deutlich gesteigert werden. Die Produktion von morgen erfordert, komplexe elektronische, hydraulische und mechanische Anlagen überwachen, steuern und instandsetzen zu können, anstatt – wie heute noch vielfach üblich – Montage- und Schweißoperationen am Produkt auszuführen.

Vorsprung vergrößern

Die Anwendung dieser Technik in der Automobilfertigung von morgen ist lebenswichtig. Daher ist es schädlich, daß auf gesellschaftlicher Ebene gewisse Tendenzen Platz greifen, die im weitesten Sinne unter dem Oberbegriff „Technikfeindlichkeit“ zusammengefaßt werden können. In der Bundesrepublik Deutschland fehlen gegenwärtig etwa 20.000 Ingenieure. Das Interesse der Studierenden liegt auch nicht

überwiegend im Bereich der technischen oder naturwissenschaftlichen Ausbildung. Das ist besorgniserregend. Wenn wir unseren traditionell hohen technologischen Stand halten wollen – weltweit bekannt und anerkannt als „Made in Germany“ – müssen junge Menschen motiviert und überzeugt werden, daß ein technischer Beruf nicht nur für ihre persönliche Karriere Zukunft verheißt, sondern daß unser aller Zukunft maßgeblich davon abhängt, unseren zur Zeit noch bestehenden Vorsprung beim Know-how zu halten ja, ihn unbedingt zu vergrößern.

Keine Schreckensvision

Hier soll keine Schreckensvision an die Wand gemalt, doch muß in aller Deutlichkeit festgestellt werden: Wenn es uns in Deutschland nicht gelingt, unsere Produktivität und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und durch höhere Qualifikation der Mitarbeiter unseren technischen Vorsprung zu halten, dann ist langfristig als Konsequenz ein schmerzhafter, unwiederbringlicher Verlust von Arbeitsplätzen, nicht nur in der Automobilindustrie, zu befürchten.

R.

GUT GEZIELT

Der neue Ascona und seine Klasse

Während der fünfziger und sechziger Jahre gab es – einmal abgesehen von motorisierten Winzlingen, die bald wieder von der Bildfläche verschwanden, und von teuren Kleinserien-Exoten – im Grunde nur drei Klassen von Automobilen bundesdeutscher Herkunft: Die preisgünstigen Kleineren, repräsentiert vor allem durch den Käfer und unseren Kadett, die Mittelklasse mit ihrem schon seinerzeit populärsten Vertreter, dem Rekord, und die Oberklasse mit den Sechszylindern sowie einigen wenigen Vierzylindern, die aufgrund ihres Preises und ihrer äußeren Abmessungen ebenfalls dazu zählten.

Unsere Antwort

Vor gut einem Jahrzehnt gehörte unsere Firma zu den ersten Herstellern, die manchen Käufer aus einer vorher oft überaus mißlichen Situation befreiten: Hatte er sich bei seinen Kaufüberlegungen für das größere Fahrzeug entschieden, lag es ihm mitunter schwer auf der Tasche. Umgekehrt erfreute sich der Besitzer eines kleineren Wagens oft nicht so recht seines Gefährtes, weil seine Transporterwartungen weitaus höher lagen. Die Antwort von Opel – wo bereits 1968 mit dem Commodore die Programmlücke zwischen dem Rekord und den Großen geschlossen wurde – war im Jahre 1970 der Ascona. Die kompakte Mittelklasse-Limousine startete als Außenseiter auf dem Markt. Plötzlich war da noch ein Opel, kleiner als der Rekord, etwas größer als der Kadett – und das, obwohl die beiden anderen

bereits einen Stammpfad in der Zulassungs-Hitliste hatten. Da stand er beim Händler, außen kompakt mit schnörkelloser Linienführung, innen relativ groß, preisgünstig – und mit einem ganz gehörigen Schuß Sportlichkeit. Was ihm viele nicht zutrauten: Der Außenseiter Ascona machte das Rennen. Bis August 1981 wurden insgesamt 2,2 Millionen Einheiten hergestellt.

Weltweites Vorbild

Nun geht die jüngste Generation an den Start; eine Neukonstruktion mit Frontantrieb und Triebwerken modernsten Baumusters. Diese Mittelklasse-Limousine spielt dabei im Opel-Programm nach wie vor den Part in der Mitte zwischen Kadett und Rekord. Doch das ist nicht alles: Das Auto, das sich dank seiner Geräumigkeit und Wirtschaftlichkeit, dank seiner kompletten Ausstattung und dank seines Komforts und seiner Fahrsicherheit vorwiegend jüngeren Fahrern als ideales Fahrzeug anbietet, schafft nicht nur den nahtlosen Übergang im Programm, sondern ist selbst schon Programm: Jeder Käufer kann sich dank der Karosserie-, Ausstattungs- und Motorisierungsvarianten seinen Ascona maßschneidern. Der Neue geht nicht mehr mit dem seinerzeitigen Außenseiter-Image in den Wettbewerb. Das Auto, hier entwickelt und innerhalb des General Motors-Konzerns weltweit Vorbild für ähnliche Modelle, dürfte das Zeug haben, den Erfolg seiner populären Vorgängermodelle noch zu übertreffen. (Einzelheiten auf Seite 3.)

AUTOAUSSTELLUNG '81

In drei Wochen ist Premiere

In rund drei Wochen, am 17. September, ist es wieder soweit: Feierliche Eröffnung der 49. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) auf dem Frankfurter Messegelände. Am 27. September wird sie mit dem traditionellen Hupkonzert ihre Tore schließen. Hersteller aus dem In- und Ausland werden in diesen Tagen einen Überblick über das breite Angebot auf dem Automobilmarkt vermitteln – unter ihnen auch unser Unternehmen.

Das Motto der Ausstellung „Partner für alle“ gilt auch für Opel, ergänzt durch das Motto „Opel Initiative für besseres Fahren“. Im Mittelpunkt des Opel-Standes in Halle 5 wird der neue Ascona stehen. Neben 28 Wagen unserer gesamten Modell-Palette werden Schnittmodelle und solche von Motoren, Getriebe und Achsen zu sehen sein, außerdem – als besonderer Anziehungspunkt – ein Design-Prototyp. Eine Multi-Visions-Show sowie verschiedene interessante Opel-Filme werden das Bild, das das Unternehmen wieder Zehntausenden von Menschen

vermitteln wird, abrunden. Dazu kommen auf einem weiteren Stand in Halle 4 zahlreiche Nutzfahrzeuge aus unserem weitgefächerten Programm.

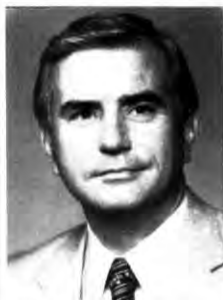
Wie in der Vergangenheit, werden auch diesmal wieder viele Opeler auf dieser großen Auto-Schau zu finden sein und sich auf den zwei Opel-Ständen ein Stelldichein geben. Auf Wiedersehen in Frankfurt!



Unsere Geschäftsleitung



R. C. Stempel
Generaldirektor



J.O. Grettenberger
Verkauf,
Kundendienst, Teile *



Dr. K. Kartzke
Beschaffungswesen



F. W. Lohr
Produktentwicklung
und Konstruktion *

Der Vorstand



J. E. Rhame
Finanzwesen und
Verwaltung *



E. Rohde
Öffentlichkeitsarbeit



Dr. W. Schlotfeldt
Personal- und
Sozialwesen *



F. Schwenger
Comptroller



C. J. Vaughan
PKW-Fertigung und
Zusammenbau *

An den Generaldirektor berichten außerdem:



G. M. Brown
Design



K.F. Schieferstein
Qualitätsförderung u.
-kontrolle, Inspektion



T.P. Schreitmueller
Programmplanung

Hinweis

Nach jeder Betriebsratswahl veröffentlichen wir die Aufnahmen der neuen Betriebsräte. Diesmal geschah dies in Form einer Beilage zur Juni-Ausgabe der OPEL

POST. In diesem Zusammenhang haben wir jedesmal auch die Mitglieder der Geschäftsleitung vorgestellt, da sich über den langen Zeitraum in ihren Reihen ebenfalls immer wieder Veränderungen ergeben.

* mit europaweiter Zuständigkeit

Leserbriefe

„Technikfeindlichkeit“

Der Beitrag „Technikfeindlichkeit“ von Vorstandsmitglied F. Lohr in der letzten Ausgabe (5/81) – Auszug aus einem längeren Referat – hat Stellungnahmen ausgelöst, unter anderen die folgende von Mitarbeiter Dieter Fleischer, PEK.

„Der von Ihnen unter ‚Technikfeindlichkeit‘ veröffentlichte Beitrag reizt mich zum Widerspruch. Er zeigt, mit welchem Informationsdefizit Manager heute oft leben müssen, wenn es um übergreifende sozio-kulturelle Entwicklungen geht. Der Ex-Atommanager Traube schildert dieses Dilemma in seinem Buch ‚Müssen wir umschalten?‘ sehr überzeugend. Die totalen dienstlichen Anforderungen geben den Kapitänen, selbst bei vorhandenem besten Willen, kaum eine Chance, sich gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen eingehend zu widmen.“

Dem steht die starke, in den Industriestaaten dominierende Beeinflussung von Politik und Gesellschaft durch die Technik gegenüber. Diese Herausforderung wurde vom Verfasser sehr wohl erkannt. Aber über diesen Punkt kommt er nicht hinaus. Es fehlt die wichtige Schlußfolgerung: Wenn es ‚gute‘ und ‚böse‘ Entwicklungen in der Gesellschaft gibt, von der Technik hervorgerufen, dann ist es berechtigt, ja dringend erforderlich, auch zwischen ‚guter‘ und ‚böser‘ Technik zu unterscheiden. Es muß also gute Erfin-

dungen, segensreiche Fortschritte geben und andererseits auch Erfindungen wie die Atombombe – es gibt keinen Fortschritt als ‚Fortschritt schlechthin‘ oder Technik als ‚Technik überhaupt‘.

Wenn der Verfasser dann global von ‚Technikfeindlichkeit‘ spricht und sich berechtigter und dringend erforderlicher Technikkritik völlig entzieht, ist der von ihm beklagte Vertrauensschwund wahrscheinlich letztenendes berechtigt. Es hat keinen Sinn, der

Fortschritts euphorie vergangener Zeiten nachzutruern. Viele Menschen sind kritischer geworden. Und auf Technikkritik muß auch der Techniker differenziert und engagiert eingehen.

Der enge Rahmen eines Leserbriefes gestattet mit nicht, auch zu dem Thema Japan, das in diesem Beitrag ebenfalls angesprochen wurde, noch etwas zu sagen, obwohl es mich reizen würde. Schön wäre es, wenn die OPEL POST der offenen Diskussion gerade derartiger Fragen einen festen Rahmen geben würde.“ Dieter Fleischer, PEK

Glückwunsch



J. Kleint

Wichtiger Rallye-Sieg

Bei der Anfang August vor rund 150.000 Zuschauern durchgeführten Hunsrück-Rallye gewann das Opel-Werksteam „Jochi“ Kleint/Gunther Wanger (Hamburg/Darmstadt) auf Ascona 400 überlegen die über 1000 Kilometer und 38 Wertungsprüfungen gehende internationale AvD/STH Hunsrück-Rallye rund um Idar-Oberstein. Damit konnte sich der Ex-Europameister für das viele Pech bei den ersten sechs Läufen zur deutschen Rallyemeisterschaft entschädigen.

Alle bei Opel gratulieren den beiden Rallye-Assen zu diesem wichtigen Sieg.

Neuer Opel- Informationsfilm

Die Arbeitsweise des Vier-Takt-Ottomotors ist das Thema eines neuen Opel-Films, der seit dem 20. August zur Verfügung steht. Auf informative Weise wird der Weg des Benzinluftgemisches in die Verbrennungsräume, die Arbeit des Vergasers, der Kolben, der Ventile, der Nocken- und der Kurbelwelle sowie die Schmierung und Kühlung erläutert.

In diesem neuen Informationsfilm wurde eine außergewöhnliche Aufnahmetechnik angewandt: so wurden zum Beispiel mit der Sondentechnik Verbrennungsvorgänge oder Fluß des Kühlmittels und der Schmierung aufgenommen. Kurz: Ein Film für alle, die mehr wissen wollen.

Interessierte Mitarbeiter können sich Super 8-Magnetton Kopien des neuen Films in Rüsselsheim in den beiden Werkbüchereien, in Bochum und Kaiserslautern jeweils in der Sozialabteilung entleihen.

ERFREULICHE MELDUNG

Modellprogramm verbessert

Wie in diesem Jahr schon einige Male, kamen kürzlich für Autointeressenten wieder gute Nachrichten aus Rüsselsheim: Das Unternehmen hat mit der Wiederaufnahme der Produktion nach den Werksferien die Ausstattung einiger Modelle erheblich erweitert oder verbessert. Schwerpunkt des Fortschritts war wiederum das Streben nach mehr Wirtschaftlichkeit, aber auch das Eingehen auf gestiegene Komfortansprüche des Käufers. Dem Leitmotiv der „Opel-Initiative ‘81“ entsprechend, bleiben die Preise unverändert.

In puncto Wirtschaftlichkeit profitieren jetzt alle Opel-Motoren ab 1,6 Liter Hubraum von einer wartungsfreien kontaktlosen Transistorzündung; bei den Vierzylinder-Einspritzern sorgt eine Kraftstoffabschaltung im Schubtrieb für eine weitere Reduzierung des Treibstoffbedarfes. Ebenfalls verbesserte Verbrauchswerte wurden durch geänderte Achsübersetzungen bei Kadett-, Manta-, Senator- und Monza-Modellen, durch günstigere Luftwiderstandsbeiwerte bei Rekord und Commodore sowie durch temperaturgesteuerte Kühler-Ventilatoren für alle Rekord-Modelle erzielt.

Weitere wichtige Einzelheiten: Alle Kadett jetzt serienmäßig mit Heckscheibenwischer/Wascher, Intervallschaltung Scheibenwischer für Standard-Modelle, außerdem Gepäckraumabdeckung für sämtliche drei- beziehungsweise fünftürigen Limousinen; bei Rekord und Commodore Neuorientierung bei der Innenausstattung mit neuen Farben und noch eleganteren Bezugstoffen sowie spürbar verbesserter Ausstattung, mehr Kniefreiheit hinten. Bei allen unseren Modellen wurden darüber hinaus Korrosionsschutz, Geräuschdämpfung sowie die Methanol-Beständigkeit des Kraftstoffsystems weiter verbessert. (Auszug aus einem langen Katalog verbesserter Modellausstattungen.)



Dem schlaun Vogel ist ein Licht aufgegangen: Er hat JUGEND FORSCHT entdeckt. Hier sind alle schlaun Vögel richtig! Auch bei der 17. Wettbewerbsrunde können alle Jungen und Mädchen unter 22 Jahren mitmachen. Die Fachgebiete sind: Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik und Informatik, Physik, Technik und das Sonderpreisthema Arbeitswelt. Teilnahmebedingungen, Informationsmaterial und Themenvorschläge können angefordert werden bei: STIFTUNG JUGEND FORSCHT e.V., Notkestraße 85, 2000 Hamburg 52. Wer selbst einmal herausfinden will, warum und wie die Naturwissenschaften und die Anwendung ihrer Forschungsergebnisse unseren Alltag beeinflussen, sollte sich melden. Dies gilt auch für unsere Azubis.

Personalien



Dr. W. Schlotfeldt



H. W. Gäb

Die Funktionen des Unternehmens umfassen bekanntlich auch Koordinierungsaufgaben im Rahmen der GM-Organisation in Europa, was ebenfalls für Personalangelegenheiten gilt. Um den erweiterten Aufgaben Rechnung zu tragen, wurde die Funktionsbezeichnung von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Direktor des Personal- und Sozialwesens, ab Juli 1981 geändert in: Exekutiv Direktor, Personal- und Sozialwesen, PKW Europa.

Am 1. Oktober 1981 tritt Hans Wilhelm Gäb (45) in das Unternehmen ein und wird die Leitung des Bereiches Öffentlichkeitsarbeit und Beziehungen zu Regierung und Industrie von Ekkehard Rohde übernehmen, der am 31. Januar 1982 nach Vollendung des 65. Lebensjahres in den Ruhestand tritt. H. W. Gäb war bis zu seinem Ausscheiden am 30. Juni 1981 Mitglied des Vorstandes der Ford-Werke AG für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit.

ZEITGERECHTE MITTELKLASSE

Unser neuer ASCONA



Schrägheck-Version mit 4 Türen und großer Hecktür.

Der Modellname ist geblieben, das Auto ist neu bis ins kleinste Detail: die Firma präsentiert in diesen Tagen den ersten ASCONA mit Frontantrieb, der dem preis- und verbrauchsbewußten Käufer von Fahrzeugen der Mittelklasse geradezu auf den Leib geschneidert wurde. Der Wagen ist außen kompakt, aber innen von beachtlicher Größe. Seine Form entstand unter der Patenschaft des Windkanals, was in Verbindung mit Leichtbau und modernsten Triebwerken zu zeitgemäßer Wirtschaftlichkeit führt; und er bietet dank seines Komforts und seiner Fahrsicherheit ein beträchtliches Potential für Spaß am Fahren.

Dabei macht unser Jüngster auch für das Auge eine gute Figur. Ob als klassische Stufenhecklimousine oder in der Schrägheck-Version ist seine Form nicht nur windschlüpfig (c_w -Werte, gemessen unter anderem im Windkanal Turin, 0,39 bei Stufenheck und 0,38 beim Schrägheck), sondern auch gefällig. Und er birgt eine Fülle von Platz im Innern. Dank des wesentlich größeren Radstandes erfreuen sich auch Fondpassagiere großer Bewegungsfreiheit. Viel Platz auch für das Gepäck: Die Stufenhecklimousine faßt 510 Liter (netto, wie die folgenden Werte nach VDA-Meßmethode), das Schrägheckmodell 445 Liter, bei voller Nutzung des variablen Stauraumes sogar 1215 Liter.

Cockpit-Atmosphäre

Der Arbeitsplatz des Fahrers vermittelt Cockpit-Atmosphäre. So sind alle Überwachungs- und Bedienungsinstrumente nach neuesten ergonomischen Er-

nahmen sowie die komfortablen Vollschaumsitze bei.

Überdurchschnittlich fahrsicher

Komfort verbürgt auch das neue Fahrwerk. Es ähnelt dem des erfolgreichen Kadett, der vom Start weg in dieser Disziplin als mustergültig eingestuft worden war. Die wesentlichen Kennzeichen: Reibungsarme McPherson-Federbeine vorn, Verbundlenkerachse hinten. Sie verbindet die Vorzüge einer spur- und sturzkonstanten Achse mit denen der Einzelradaufhängung. Dabei findet auch wieder die zugunsten des Kofferraum-Volumens platzsparende – von Opel in den Serien-Automobilbau eingeführte – Miniblockfeder Verwendung. Auch der neue Ascona zählt zu den überdurchschnittlich fahrsicheren Automobilen. Ebenso zu den besonders wirtschaftlichen: Seine Triebwerke mit Leistungswerten von 44kW (60 PS) bis 66 kW (90 PS) sind allesamt modernster Konstruktion. Ein

bundglasfrontscheibe (ohne Mehrpreis, auf Wunsch), Kopfstützen vorn, Automatikgurte vorn und hinten, elektrische Scheibenwaschanlage, Wischer mit zwei Geschwindigkeiten plus Intervallschaltung, Bodenteppiche, ein abschließbarer Tankdeckel sowie breite PVC-Schutzleisten außen und Halogen-Hauptscheinwerfer. Wer etwas mehr investiert, kann mit der Luxus- oder Berlina-Version noch höhere An-

Die SR-Version des Ascona.



Zweitüriger Ascona L.

sprüche befriedigen. Auf den sportlichen Fahrer zugeschnitten ist der Ascona SR mit 66 kW-Motor (90 PS), speziell abgestimmten Fahrwerk, Recaro-Sitzen vorn und weiterem entsprechenden Zubehör, freilich – neuesten Erkenntnissen der Marktforschung zufolge – auch unter Betonung einer luxuriösen Komponente.

Sehr wartungsfreundlich

Ein Pluspunkt aller Ascona-Modelle ist

die hervorragende Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit. So kann bei dem neuen Opel die Kupplung ohne Trennung von Motor und Getriebe gewechselt werden. Aufwendig auch die Korrosionsvorsorge. Neben der Versiegelung durch PVC-Material oder Wachs an den entsprechenden Stellen kommt in besonders gefährdeten Bereichen Zink-Metall zum Einsatz. – Der neue Ascona ist nicht zuletzt Grund für den Optimismus der Firma.

Fassen wir zusammen: Mehr noch als bei den Vorgänger-Modellen floß in die Konzeption des neuen Ascona die Notwendigkeit zu ausgeprägtester Wirtschaftlichkeit sowie das Votum des Käufers für die Eigenschaften ein, die heute in seiner Klasse zeitgerecht sind. Das Ergebnis ist ein Automobil, das außen kompakt geblieben ist, aber innen dank optimaler Raumausnutzung einen neuen Mittelklasse-Maßstab setzt, das schon in der Grund-Version mit allem Nützlichen gut und dabei funktionell ausgestattet ist, das wirtschaftlich ist dank bescheidenem Benzinverbrauch und niedriger Wartungs- und Versicherungskosten, und ein Automobil mit einem der sichersten und komfortabelsten Fahrwerke für viel Spaß am Fahren.

Der viertüriger Ascona Berlina.



kennnissen angeordnet. Die Be- und Entlüftung wurde erheblich verbessert (bis zu viermal pro Minute kompletter Luftaustausch). Auffällig im Innenraum außerdem die harmonische farbliche Abstimmung aller Details des Interieurs. Zur Behaglichkeit im Passagierabteil tragen darüber hinaus die aufwendigen Geräuschkämpfungsmäßig-

Diesel-Motor folgt im Frühjahr. Ein Fünfganggetriebe ist in Vorbereitung. Wer will, kann ab 55 kW/75 PS auch automatisch schalten lassen.

Funktionelle Ausstattung

Die Ausstattung des Ascona ist gut und funktionell. Schon zur Grundausstattung gehören unter anderem Ver-

ZAHLEN • DATEN • FAKTEN

MOTORE

1,3 Liter N, 44 kW (60 PS); 1,3 Liter S, 55 kW (75 PS); 1,6 Liter N, 55 kW (75 PS); 1,6 Liter S, 66 kW (90 PS).

KAROSSERIE

Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie mit zwei oder vier Türen beziehungsweise mit vier Türen und Heckklappe, zugelassen für fünf Personen; stoßnachgiebige Front- und Heckpartie; versenkte Sicherheits-Türgriffe; Kindersicherung an den hinteren Türen; alle Scheiben Sicherheitsglas, wahlweise Windschutzscheibe aus Verbundglas; heizbare Heckscheibe; Stoßfänger vorn und hinten mit schwarzer Kunststoffummantelung; breite seitliche PVC-Schutzleiste; Front-

Spoiler mit PVC-Verlängerung; Abschleppöse vorn und hinten.

GRUNDAUSSTATTUNG

Zweistufige elektrische Scheibenwischer mit Intervallschalter, parallellaufend; Scheibenwascher mit Elektropumpe und Wischerkontakt; Ascher; Handschuhkasten mit Deckel; zwei gepolsterte Sonnenblenden, rechte Blende mit Makeup-Spiegel; abblendbarer Sicherheits-Rückblickspiegel, innen; Außenspiegel; Tunnelkonsole mit offenem Ablagefach; Armlehnen aus nachgiebigem Kunststoff, an den Türen als Zuggriffe ausgebildet; Ascher in den Seitenwänden beziehungsweise in den hinteren Türen; Ablagefach an Fahrertür; Haltegriff über der Beifahrertür und Hal-

tegriffe mit integrierten Kleiderhaken am hinteren Dachrahmen; Deckenbespannung Kunstleder; Bodenbelag vorn und hinten Vliestepich; verschließbarer Kraftstoff-tankdeckel. (Auszug aus einer langen Liste mit Daten und technischen Einzelheiten.)

ROSTSCHUTZ

Oberfläche der Karosserie phosphatiert, tauch- und spritzgrundiert sowie lackiert; Verwendung verzinkter Bleche im Bereich des Unterbaus und der Einstiegsschweller; Rostschutzgrundierung und Schutzwachs in den Einstiegsträgern; Unterbodenschutz auf PCV-Basis seitlich am Fahrzeug-Unterbau und im Schleuderbereich der Räder, zusätzliche PVC-Radkasten-Abdeckungen, vorn; Wachsschutzschicht für den gesamten Unterbau; Auspuffanlage ab Vorschalldämpfer komplett aluminisiert.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



Seit 1911 über 10.000 junge Menschen in Rüsselsheim ausgebildet

Kurz vor den Werksferien wurden im Werk Rüsselsheim 223 Auszubildende nach erfolgreich bestandener Prüfung als Fachkräfte ins Berufsleben entlassen. 166 hatten in gewerblich-technischen – unter ihnen erstmals ein Mädchen, Ute Wagner, mit Abschluß als Maschinenschlosser – und 74 in kaufmännischen Berufen an den Prüfungen teilgenommen, davon elf mit hervorragenden Leistungen.

Die Verabschiedung war diesmal mit einem besonderen Ereignis, einem Ju-



Gabriele Koch erhielt als eine der elf Besten eine Auszeichnung in Form eines Buchpräsenes aus den Händen von Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung.

biläum, verbunden: 70 Jahre Opel-Berufsausbildung. (Einzelheiten darüber in der nächsten Ausgabe.) Gleichzeitig konnte der Werkzeugmacher Reiner Anthes, der als 10.000. Auszubildender an diesem Tag seine Lehre abgeschlossen hatte, begrüßt werden. Er erhielt zur Erinnerung eine Bohrmaschine. (Siehe den Bericht auf dieser Seite.)

Nach der Begrüßung durch Georg Ehlers, Leiter Berufsausbildung, gratulierte Vorstandsmiglied Dr. Walter Schlotfeldt (Bild oben) im Namen der Geschäftsleitung. Er hob in seiner Ansprache das 70jährige Bestehen dieser wichtigen Einrichtung hervor, deren Wert er ganz besonders herausstellte.

Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, ging auf die erzielten Prüfungsergebnisse ein und betonte, daß die wirtschaftliche Situation des Unternehmens auch in Zukunft keine Auswirkungen auf die Ausbildungsqualität haben dürfe. Rolf Petry, Berufsbildungsausschuß, überbrachte die Glückwünsche des Betriebsrates. Zum Schluß der Veranstaltung erhielten die elf besten Absolventen Auszeichnungen in Form von Buchpräsenen.

DER ZEHNTAUSENDSTE AZUBI

„Jetzt habe ich eine gute Grundlage“

Der Auszubildende Reiner Anthes konnte, wie in dem Berufsbildungsartikel auf dieser Seite erwähnt, kürzlich als 10.000. Auszubildender der Berufsausbildung im Werk Rüsselsheim seine Lehre als Werkzeugmacher abschließen. In einem kurzen Gespräch mit ihm meinte Reiner Anthes, daß, „ehrlich gesagt, ich mich jetzt ziemlich erleichtert fühle, daß die ganzen Prüfungen hinter mir liegen; so etwas strengt doch ganz schön an. Und deshalb fahre ich erst einmal in Urlaub.“

Daß ausgerechnet er der „Zehntausendste“ Azubi in Rüsselsheim war, damit hatte er nicht gerechnet. „Die Bohrmaschine, die ich dafür bekommen habe, finde ich ganz toll.“ Auf die Frage, was er über die Ausbildung bei Opel zu sagen habe, betonte der ehemalige Lehrling, daß sie gut und er damit zufrieden gewesen sei. „Ich würde jederzeit wieder eine Ausbildung bei Opel machen und glaube, jetzt eine gute Grundlage zu haben,

auf der ich später weiter aufbauen kann.“

Reiner Anthes arbeitet inzwischen als Werkzeugmacher in der Abteilung



Reiner Anthes, glücklicher Besitzer einer neuen Bohrmaschine, hat sie gerade als „10.000. Azubi“ bei Opel in Rüsselsheim aus den Händen von Vorstandsmiglied Dr. Walter Schlotfeldt entgegengenommen.

Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau. Seine Pläne für die Zukunft sehen so aus: „Ich werde jetzt erst einmal in meinem Beruf bei Opel arbeiten. Irgendwann in den nächsten Monaten muß ich dann zur Bundeswehr, wenn die Zeit dort herum ist, werde ich weitersehen...“ Für die Zukunft wünschen wir dem frischgebackenen Facharbeiter alles Gute.

Kurz berichtet

Im Unternehmen waren Anfang August 59.693 Mitarbeiter beschäftigt (August 1980: 62.320), davon 35.017 in Rüsselsheim, 18.875 in Bochum, 5.617 in Kaiserslautern und 184 in der Niederlassung Berlin.

Eine Silbermedaille für die höchste vom Institut für Betriebswirtschaft in Frankfurt ermittelte Punktzahl im betrieblichen Vorschlagswesen der Automobil- und Zubehörindustrie im Jahre 1980 erhielt das VV-Rüsselsheim, dessen Leiter, A. Wilmes, die Auszeichnung kürzlich in Empfang nahm.

Über die Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung des bevorstehenden Herbst-Winter-Semesters werden die Rüsselsheimer Mitarbeiter durch eine Beilage informiert, die mit dieser Ausgabe verteilt wird.

Bewerbungen für eine berufliche Ausbildung ab September 1982 im Werk Rüsselsheim müssen bis zum 5. Oktober '81 bei der Abteilung Berufsausbildung eingereicht werden. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen und in der nächsten Ausgabe.)

Im Jahre 1980 hat sich im Werk Rüsselsheim der bereits im Vorjahr beobachtete Trend der rückläufigen Unfallzahlen fortgesetzt. Unfallhäufigkeit und Unfallschwere lagen in etwa so niedrig wie in den Rezessionsjahren 1974/75.

Gruppen von Fachjournalisten aus der Bundesrepublik Deutschland und zahlreichen anderen europäischen Staaten hatten in der Zeit vom 8. bis zum 21. August Gelegenheit, den neuen Ascona auf Probefahrten im Spessart gründlich zu testen.

Momentaufnahme

Es wird viel von der „rauen“ Arbeitswelt gesprochen. Daß diese auch eine andere Seite hat, daß es im Betriebsalltag auch Herzlichkeit, Verständnis, Kameradschaft und ein gutes Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern gibt, davon hört man wenig, obwohl dies alles keine Ausnahmen sind. Nehmen wir eins von vielen Beispielen: Da treffen sich zur späten Stunde kurz vor Ende der Spätschicht in einer Rüsselsheimer Produktionsabteilung die Kollegen dieses Bereiches. Es gilt, Abschied zu nehmen, Abschied von der langjährigen vertrauten Arbeit, Abschied von Kollegen und Vorgesetzten. Zumindest gilt dies für die Hälfte der Anwesenden. Die Abteilung wurde verkleinert, die einen blieben, die anderen wurden in andere Werkteile versetzt. Der Augenblick der Trennung, so ein Augenzeuge, habe alle bewegt. Gute Wünsche, Händeschütteln, Bedauern, daß man sich trennen müsse, improvisierte Ansprachen, Worte des Dankes für die kollegiale Zusammenarbeit, Worte der Anerkennung für den Vorgesetzten, der wegen seines menschlichen Verhaltens allgemein beliebt war. – Eine Momentaufnahme nur, die aber doch sehr viel aussagt.

FLUG NACH ZAGREB

„Aus allen Wolken gefallen...“

Anläßlich des kürzlichen 25jährigen Arbeitsjubiläums des Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller und des seines Stellvertreters Rudolf Müller (wir haben bereits darüber berichtet), brachte der Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs neben den Glückwünschen der Stadt Mainz für beide Jubilare noch ein ganz besonderes Geschenk mit, nämlich zwei ein-

renbau, die über dieses unerwartete Geschenk sehr erfreut waren. Als sie davon hörten, seien sie, wie sie sagten, „aus allen Wolken gefallen“. Beide sind seit 1936 in unserem Rüsselsheimer Werk tätig und haben sich für eine Flugreise in die Mainzer Partnerstadt Zagreb in Jugoslawien entschieden, die sie, zusammen mit ihren Ehefrauen, voraussichtlich im Oktober



wöchige Reisen in eine der Mainzer Partnerstädte, die an die beiden „dienstältesten Opelaner“ gehen sollten.

Vor kurzem überreichte der persönliche Referent des Oberbürgermeisters, Erich Strather, die Reise Gutscheine an die Mitarbeiter Josef Bolz, Industrial Engineering, und Philipp Barth, Moto-

antreten werden. Herzlichen Glückwunsch und guten Flug.

Auf dem Bild Betriebsratsvorsitzender Richard Heller, die Mitarbeiter Josef Bolz und Philipp Barth sowie der persönliche Referent des Mainzer Oberbürgermeisters, Erich Strather (von links).



GROSSE BITTE

„Kurz fassen!“

„Fasse Dich kurz“ ist das Motto beim Telefonieren, hauptsächlich in öffentlichen Telefonzellen, die es in allen drei Werken gibt, 23 allein in Rüsselsheim. Mitarbeiterin Ursula Siegel, im Telefonhäuschen an der Rüsselsheimer Personalabteilung aufgenommen, weiß das. Während ihres Telefonats bildete sich keine Schlange wartender Kollegen; sie hat ihr plötzlich notwendig gewordenen, privates Gespräch nach draußen kurz und bündig geführt. Andere dagegen sind wahre Dauerredner, die vom Hundertsten ins Tausendste zu kommen scheinen und dadurch anderen die Zeit stehlen, die ja gerade für solche Gespräche nicht unbegrenzt bemessen ist, weil die Arbeit wartet.

Wußten Sie eigentlich...

daß in beiden Rüsselsheimer Werkbüchereien (am Hauptportal und am Portal 20) rund 40.000 Bände stehen – davon etwa 27.000 Sach- und Fachbücher, daß Jahr für Jahr mehr als 50.000 Bände ausgeliehen werden und daß die Leser der Werkbücherei auch für ihre Familienangehörigen Bücher mit nach Hause nehmen können?



Mitarbeiter unseres Rüsselsheimer Werkes nahmen Anfang August als „Werksteam“ an einem Fußballturnier verschiedener Betriebsmannschaften teil und belegten den zweiten Platz. (Mehr darüber und über unsere „Kicker“, die sich vor kurzem unter ihrem Betreuer Helmut Hill zu einer Art „Werksmannschaft“ zusammengeschlossen haben, in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.)

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



Im Schatten von Werk II: Die Sportanlage „Am Hessenteich“.



Auf die Plätze, fertig – los!



Fußballspiel der Mädchen.



Hau-ruck: Tauziehen.

Parkplätze Werk I

Das Parken auf öffentlichen Straßen durch Werksangehörige – insbesondere im Bereich „Alte Wittener Straße“ – hat derart zugenommen, daß es zu Beschwerden der Anwohner kam.

Der Parkplatz nördlich Tor 2 (Waage) verfügt über genügend freie Plätze. Die Zweiradzufahrt nördlich Bau D 8 (Personalabteilung) von der Dannenbaumstraße bis zum Parkplatz wurde so ausgebaut, daß sie ab sofort im wechselnden Einbahnverkehr auch mit Personenwagen befahren werden kann. Die jeweils zulässige Fahrtrichtung ist den Schichtwechselzeiten angepaßt.

Die bisher zweispurige Parkplatzausfahrt zum Opel-Ring ist um eine Spur erweitert worden, so daß in Zukunft dreispurig abgefahren werden kann.

Es wird erwartet, daß insbesondere die neu angelegte Parkplatzausfahrt an der Dannenbaumstraße dazu beiträgt, daß Werksangehörige ihre Fahrzeuge nicht mehr auf den umliegenden öffentlichen Straßen abstellen,

Attraktion: Damenfußball

Streiflichter vom Sportfest der Auszubildenden im Werk Bochum

Freitag, 10. Juli, 7.30 Uhr: Der Sportplatz „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer in der Nähe von Werk II ist mit Leben erfüllt. 323 Auszubildende wollen ihre Kräfte messen, wollen zeigen, was in ihnen steckt. Heute ist der Arbeitsplatz die Laufbahn, der grüne Rasen, die Sprunggrube. Bevor die Ferienzeit beginnt, veranstaltet die Abteilung Berufsausbildung seit Jahren diese Sportfeste. Es ist heiß, 30 Grad im Schatten, heiß wird auch gekämpft.

Das Fest beginnt mit dem Dreikampf: Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen. Gewertet wird nach den Regeln der Bundesjugendspiele. Es folgen die Fußballspiele. 14 Mannschaften kämpfen um

den Fußballwanderpokal. Außerdem spielen die Ausbilder und die weiblichen „Azubis“ Fußball. Der Damenfußball ist die Attraktion des Tages. Die Mädchen bekommen viel Applaus.

Tauziehen ist eine weitere Besonderheit des Sportfestes. Hier treten auch 14 Mannschaften gegeneinander an. „Zieh, zieh – hau-ruck“, schallt es über den Platz. Die „Spaner“ sind die stärkste Mannschaft. Übrigens: Nicht nur unsere Auszubildenden treten zu den Wettkämpfen an, auch 23 Ausbilder machen mit. Sie kämpfen um das Mehrkampfabzeichen des DLV. Ergebnis: 3 mal Gold, 5 mal Silber, 2 mal Bronze. Glückwunsch!

Damit man bei Kräften bleibt, ist mittags die Abteilung Werksverpflegung zur Stelle. Es gibt eine kräftige Erbsensuppe mit Würstchen. Auch Tee wird angeboten. Ein Mitarbeiter der Werkfeuerwehr steht mit einem Sanitätswagen am Rande des Sportplatzes und leistet erste Hilfe. Es gibt keine nennenswerten Verletzungen. Die Organisation klappt, es ist alles gut vorbereitet. Besondere Leistungen: Höchstpunktzahl beim Dreikampf: 3.233; Bestzeit beim 100 m Lauf: 12,0 Sekunden; 5,59 m beim Weitsprung; Kugelstoßen 11,78 m.

Am Nachmittag findet die Siegerehrung statt. 155 Urkunden werden überreicht, 15 Bücher und 44 selbst angefertigte Pokale gehen an die einzelnen Sieger. Das Sportfest war wieder mal eine runde Sache.



Sie strahlten ...

Im Weihnachtskarten-Malwettbewerb für Kinder unserer Werksangehörigen wurden der 2. und der 3. Preis in der Altersklasse der Jüngeren an das Werk Bochum vergeben. Unser Bild zeigt die glücklichen Kinder mit ihren Preisen: Katja Zimmermann, 9, erhielt einen Grundig-Radio-Recorder. Ihre Großmutter R. Vogt, war bei uns als Näherin beschäftigt. – Manuel Rose, 11, präsentiert seine Dugena-Quarz-Armbanduhr. Seine Eltern hoffen, daß er weiterhin die Oberschule schafft. Sein Vater arbeitet als Werkzeugmacher im Bereich der Abteilung Produktionsvorbereitung Karosserie. Die übrigen Kinder erhielten für ihre Einsendungen Malkästen und Bücher zur weiteren Motivation.

Zweimal ein Super-VV

Werkleiter Walter Pihan konnte Höchstprämie Nr. 3 und 4 des Jahres 1981 (je DM 50.000,-) an zwei Mitarbeiter des Werkes Bochum für Verbesserungsvorschläge überreichen, die zur Energiekosteneinsparung sowie Reparaturkostenreduzierung im Fertigungsablauf geführt haben.

Unter Berücksichtigung, daß im ersten Halbjahr 1981 im Werk Bochum bereits über 1,5 Millionen DM an Prämien zur Auszahlung gelangt sind, sollte jeder, der bisher an diesem

Prämiensegen nicht beteiligt war, seinen Arbeitsplatz und dessen Umfeld einmal durchleuchten, welche Änderungen er vornehmen würde, wenn es sich um sein persönliches Eigentum handelte. Unter diesem Aspekt werden die besten Verbesserungsvorschläge geboren und führen dann natürlich auch in den Kreis der Prämienempfänger hinein.

Unser Bild unten zeigt W. Pihan bei der Überreichung der Höchstprämien. Im Hintergrund Führungskräfte. E.



Siegerehrung.

Für den sicheren Schulweg ...

Zu Gast bei Opel, führte die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen am 4. Juni 1981 den Landeswettbewerb der Schülerlotsen durch. Schirmherr war der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, Professor Dr. R. Jochimsen. In Nordrhein-Westfalen sind zur Zeit 6.847 Schülerlotsen eingesetzt. Die am Wettbewerb teilnehmenden 40 Schülerlotsen wurden in Orts- und Kreiswettbewerben ermittelt.

Die Veranstaltung eröffnete der Vizepräsident der Landesverkehrswacht C. Baumann. Im Auftrage des Ministers dankte ein Vertreter aus dem Ministerium den Schülerlotsen für ihren selbstlosen Einsatz als Verkehrshelfer. Bürgermeister N. Withoit überbrachte die Grüße der Stadt Bochum. Werkleiter W. Pihan betonte unser besonderes Interesse als Automobilhersteller, die verantwortungsvolle Aufgabe der Deutschen Verkehrswacht mit ihren vielfältigen Einrichtungen gebührend zu würdigen und zu fördern. Er dankte auch den Herren der Verkehrspolizei für ihren wichtigen Einsatz, den sie zur Unterstützung der Verkehrswacht leisten. Verkehrsingenieur F. Fingerholz als Vorsitzender der Verkehrswacht Bochum unterstrich ebenfalls die Bemühungen, Kinder und Jugendliche zu sich richtig verhaltenden Teilnehmern im Straßenverkehr zu machen.

Unterteilt in die beiden Altersklassen 13-14 Jahre und ab 15 Jahre, hatten die Schülerlotsen im theoretischen Teil Fragen zur Verkehrs- und Staatskunde zu beantworten und ihre Seh- und Reaktionsfähigkeit in einem Test zu beweisen. Der praktische Teil der Prüfung bestand in einem Fahrradparcours auf dem Parkplatz vor dem Verwaltungsgebäude D 1, der möglichst fehlerfrei und mit Zeitauswertung durchfahren werden mußte, wobei für die älteren Schüler auch Mofas bereitstanden.

An das gemeinsame Mittagessen schloß sich eine Werksbesichtigung an, die großes Interesse erntete. Nach Kaffee und Kuchen fieberten die Kinder dann der Siegerehrung entgegen, bei der alle Wertungen bekanntgegeben und wertvolle Preise der Stifter verteilt wurden: Fahrrad, Fernseher, Radiogeräte, Polaroidkameras, Regenmäntel, Tragetaschen, T-Shirts, Spiele, Abstandsmarkierer. U.K.



Vor dem Start einige Tips.



Pressebesuch

Von der Zentralredaktion der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung in Essen führten unlängst Chefredakteur S. Mahrun, die beiden stellvertretenden Chefredakteure H. Vollmer und R. Lehmann, Motorsportredakteur F. Hannen und zehn weitere Redaktionsmitglieder ein Informationsgespräch mit der Bochumer Werksleitung. Unser Bild zeigt die Gruppe während des anschließenden Betriebsrundganges, bei dem Werkleiter W. Pihan Chefredakteur S. Maruhn (Bildmitte) den Schweißzusammenbau des Karosseriegipfes erklärte.

GM Meldungen und Berichte aus der Organisation

Trainings-Center in Madrid

Vor kurzer Zeit öffneten die ersten spanischen Opel-Vertragshändler offiziell ihre Türen und begannen mit dem Verkauf der aus Deutschland importierten Opel-Wagen. Die Modelle Kadett, Rekord, Senator und Monza wurden von den Händlern, der Öffentlichkeit und der Presse sehr gut aufgenommen. Doch auch noch so gut konstruierte Wagen brauchen einen regelmäßigen Service, damit ihr guter Zu-

Möglichkeiten zum Abhalten technischer Kurse gefunden werden. Auf Grund des guten Kontakts zu Regierungsstellen gestattete das Arbeitsministerium die Benutzung seiner modernen Trainingseinrichtungen in Madrid. Die Firma stellte einen qualifizierten spanischen Fachtrainer, der in Rüsselsheim ausgebildet worden ist. Trainingsmaterial, Spezialwerkzeuge und -ausrüstungen wurden beschafft, so daß die



stand erhalten bleibt. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, müssen die Kfz-Handwerker unserer Opel-Händler hoch qualifiziert und mit den Opel-Produkten bestens vertraut sein. Da das geplante Trainings-Center in Saragossa nicht vor 1982 fertiggestellt sein wird, mußten vorübergehend

ersten Kurse für das Händler-Personal beginnen konnten. In der Zwischenzeit sind weitere Fachtrainer und ein Trainingsleiter für das Madrider Trainings-Center eingestellt worden, die gerade dabei sind, neue Kurse vorzubereiten. (Das Bild wurde während einer der ersten Produkt-Kurse gemacht.)

torenmontage. Zu Anschauungszwecken war ein Motor-Schnittmodell aufgestellt. Während des sich anschließenden längeren Rundganges stießen die Technisierung der Maschinen und Einrichtungen, die voll me-



Obermeister O. Denig während des Rundganges mit einer Besuchergruppe.

chanisierten Fertigungsbereiche, die sehr hohe Genauigkeit, mit der die Teile gefertigt werden und vielfältige Qualitätsüberwachung auf das Interesse der Besucher.

Lang gehegter Wunsch

Die Sauberkeit in den Abteilungen und die Arbeitssicherheitsvorkehrungen fanden besondere Beachtung, und die

guten Arbeitsbedingungen bei Opel standen immer wieder im Mittelpunkt von Diskussionen. Sehr erfreulich war es, daß der überwiegende Teil der Mitarbeiter ihren Familien und Bekannten ihren eigenen Arbeitsplatz

selbst vorstellten und ihre Tätigkeit und Aufgaben ausführlich und mit einem gewissen Stolz erklärten. Mit dieser Besichtigung wurde ein schon lange gehegter Wunsch unserer Mitarbeiter erfüllt. Ein während des Rundganges viel gemachter Vorschlag, eine Besichtigung während der normalen Fertigung durchzuführen, wird sich in Zukunft sicher realisieren lassen.



Der neue 1,6 Liter S-Motor, der von nun an auch für alle Kadett-Modelle lieferbar ist. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h.

PRODUKTINFORMATION

Der neue 1,6 Liter Motor

In der vorletzten Ausgabe schon kurz vorgestellt, hier nun für technisch interessierte Leser weitere Einzelheiten über dieses neue Triebwerk, das nach den Werksferien in unserem Werk Kaiserslautern in Produktion gegangen ist.

Das Lastenheft für die Konstruktion des neuen Motors wurde über geradezu selbstverständliche Forderungen wie Wirtschaftlichkeit, einfache Wartung, günstiges Abgasverhalten und hohe Lebenserwartung hinaus um weitere Ansprüche verschärft, die sich primär aus der Konzeption bestehender und künftiger Opel-Frontantriebsmodelle ergeben: Für den Quereinbau mußte der Motor möglichst kurz sein, und im Interesse eines günstigen Lenkverhaltens war naturgemäß ein verringertes Gewicht erwünscht. Ferner muß ein Quermotor, für den bei raumökonomisch günstigem Einbau prinzipbedingt wenig Platz zur Verfügung steht, einen guten Ausgleich seiner bewegten Masse mitbringen. Daß man bei uns diese Aufgaben zu lösen weiß, ließ bereits der 1,3 Liter Motor eindrucksvoll erkennen, der weltweit als eines der modernsten Triebwerke seiner Klasse gilt.

Der neue 1,6 Liter-OHC-Motor ist ein Vierzylinder mit den nahezu quadratischen Grundabmessungen 80 mm Bohrung und 79,5 mm Hub. Seine Sphäroguß-Kurbelwelle ist fünffach gelagert und mit acht Gegengewichten versehen. Senkrecht im Leichtmetall-Zylinderkopf hängende Ventile werden von der oberliegenden Nockenwelle betätigt. Der hydraulische Ventilspielausgleich erübrigt eine Einstellung des Ventilspiels während der gesamten Lebensdauer des Motors. Den Antrieb von Nockenwelle und Wasserpumpe besorgt ein geräuscharm laufender Zahnriemen. Die Spannung des Riemens läßt sich dabei durch Verdrehen des Lagerschildes der Wasserpumpe einstellen.

Auch die mit dem Ottomotor im Unterbau weitgehend identische Diesel-Variante, die zu Beginn des Jahres 1982 angeboten werden soll, trägt einen Zylinderkopf aus Leichtmetall mit eingesetzter Wirbelkammer aus hoch-warmfestem Stahl. Dieser kleine Selbstzünder wird dann der erste Personenwagen-Dieselmotor der Welt mit hydraulischem Ventilspielausgleich sein. Diese eliminieren außer dem Ar-

beitsgeräusch des Ventiltriebs auch die Notwendigkeit periodischer Nachstellarbeiten.

Der neue 1,6-Liter ist um 15 Prozent (84 mm) kürzer als sein Vorgänger und um 18 Prozent leichter. Er wird in zwei Varianten gebaut: Einmal mit dem Verdichtungsverhältnis von 8,2 : 1 für den Betrieb mit Normalbenzin und einer Leistung von 55 kW (75 PS) bei 5600/min sowie mit der Verdichtung von 9,2 : 1 für Superkraftstoff, wobei die Leistung dann 66 kW (90 PS) bei 5800/min beträgt. Die Gemischbildung besorgt im ersten Fall ein Fallstrom- und im zweiten ein Registervergaser mit automatisch zuschaltender zweiter Stufe. Die mit einem Hall-Geber arbeitende elektronische Zündanlage ist wartungsfrei und bietet Gewähr für einen stets korrekten Zündzeitpunkt.

Wir gedenken

Rüsselsheim

P. Terzopoulos, Instandh. Chassis II geb. 20.10.25	gest. 6.6.81
Heinz Walther, Kaltfließpreßteile geb. 14.11.47	gest. 6.6.81
Rosario Venasco, Kar. Fertigmontage I geb. 11.1.37	gest. 20.6.81
Karl-Heinz Schmidt, Schweißm. u. Vorr. Bau geb. 3.4.29	gest. 22.6.81
Georg Spinnler, Schweißm. u. Vorr. Instandh. geb. 11.10.34	gest. 6.7.81
Herbert Nold, PV Preßwerk Konstruktion geb. 3.4.25	gest. 9.7.81
Ludwig Nold, Kar. Fertigmontage I geb. 19.8.33	gest. 10.7.81
Hugo Hoffmann, Beschädigten Einsatz geb. 16.7.22	gest. 12.7.81
Paula Theis, Beschädigten Einsatz geb. 7.4.22	gest. 13.7.81
Heinz August Walter, Chassis Teile geb. 24.5.28	gest. 13.7.81
Friedrich Hasenzahl, PEK-Vers. Karosserie geb. 29.7.30	gest. 16.7.81
Karl Dexheimer, Preßwerk geb. 11.1.28	gest. 17.7.81
Wolfgang Keile, Techn. Planung Europa geb. 10.7.31	gest. 17.7.81
Erich Schuhmacher, Kar. Fertigmontage I geb. 1.4.28	gest. 21.7.81
Wenzel Kraus, Insp. Chassis II geb. 1.12.31	gest. 23.7.81
Walburga Kircher, Ordnungsdienst geb. 13.8.27	gest. 23.7.81
Karl Hess, Zentrale Maschinen Abt. geb. 30.4.27	gest. 27.7.81

BOCHUM

Lothar Fink, Kar. Fertigmontage geb. 16.10.33	gest. 4.6.81
Günter Langmesser, Energieanlagen W.II geb. 29.4.38	gest. 7.6.81
Walter Porwollik, Härterei geb. 29.1.26	gest. 11.6.81
Hans Schomper, Kostenabrechnung geb. 1.12.19	gest. 13.6.81
Kadir Güz, Wagenendmontage geb. 2.8.36	gest. 15.6.81
Hans G. Wolf, Qual. Kontr.u. Insp. geb. 24.12.41	gest. 20.6.81
Bruno Nörenberg, Karosserie Rohbau geb. 7.6.27	gest. 29.6.81
Wilhelm Porsdorf, Exp. Verpackung geb. 30.1.29	gest. 29.6.81
Axel Winterboer, Werkzeugbau geb. 17.10.59	gest. 6.7.81
Karl Deppner, Prod. Steuerung geb. 6.12.32	gest. 10.7.81
Emil Kaiser, Prod. Steuerung geb. 8.4.26	gest. 13.7.81

KAISERSLAUTERN

Franz Brendamour, Ind. Engineering geb. 27.2.37	gest. 22.6.81
Walter Nothof, Instandhaltung geb. 3.8.43	gest. 28.6.81
Ingeborg Ulrichs, Produktion geb. 20.2.28	gest. 23.7.81
Rudolf Kessler, Produktion geb. 18.10.46	gest. 27.7.81

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Mitarbeiter des Motorenbaues stellen ihren Arbeitsplatz vor

Knapp 350 Personen, darunter sehr viele Ehefrauen und Kinder unserer Mitarbeiter, hatten kürzlich die Möglichkeit, den Motorenbau unseres Werkes Kaiserslautern zu besichtigen. Die Idee fand allgemeine Zustimmung. Was der Anlaß dazu war, wollten wir von Betriebsleiter H. Oesterling, wissen. Er meinte:

ten daran die Erwartung geknüpft, daß die Verbindung zwischen dem Unternehmen einerseits und den Mitarbeitern und ihren Familien andererseits noch mehr gefestigt wird. . . ."

Großes Interesse

An vier Tagen während der arbeitsfreien Zeit nach Feierabend oder an



Betriebsleiter H. Oesterling bei der Begrüßung einer Besuchergruppe.

„Regelmäßig besichtigen Schulen, Vereine, Politiker und sonstige Personengruppen unser Werk, da ist es doch sehr naheliegend, daß auch ein besonderes Interesse bei den Familien, Freunden und Bekannten unserer Mitarbeiter besteht. Wir wollten einen Einblick geben in unsere Fertigung, die Arbeitsbedingungen, sozialen Einrichtungen und dergleichen mehr und hat-

einem Samstag konnten die Besucher unter der Führung von Obermeistern und Meistern des Motorenbaues ihre Arbeitsplätze beziehungsweise die ihrer Männer, Väter u.s.w. besichtigen.

Nach der Begrüßung gab H. Oesterling an Hand eines Planes einen Überblick über den Aufbau der Produktionsanlagen, der Teilefertigung und der Mo-

COMPUTER-EINSATZ FÜR DEN FINANZ- UND PERSONALBEREICH

Diskussionen um PAISY

Über PAISY – übrigens kein neuer Modename für junge Damen – wird zur Zeit in allen drei Werken diskutiert; dabei werden Bedenken geäußert, die jedoch unbegründet sind. Um es vorweg zu sagen: Bei dem neuen Personal-Abrechnungs- und Informations-System (PAISY), wie es jetzt bei uns angewandt werden soll, wurden Vorkehrungen getroffen, damit in keiner Weise ein unberechtigter Eingriff auf Daten von Seiten Dritter erfolgen kann. Der Betriebsrat in allen drei Opel-Werken ist über das PAISY-Projekt informiert worden, hat jedoch Vorbehalte angemeldet. Unabhängig davon hat der Gesamtbetriebsrat aus seinen Reihen Experten in eine Arbeitsgruppe delegiert, die mit Vertretern der Geschäftsleitung zusammen gewährleisten sollen, daß der Datenschutz jedes einzelnen gewahrt wird und organisatorische Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, die jeden Mißbrauch ausschließen. – Was PAISY ist und was damit erreicht werden soll, wird in dem folgenden Beitrag (und in späteren) dargestellt.

Gesetze, Verordnungen, Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und viele Absprachen stecken den Rahmen ab, der das Einkommen und die soziale Sicherheit eines jeden unserer 59.000 Werksangehörigen regelt. So sind, damit der monatliche Nettoverdienst auf das Konto der einzelnen Mitarbeiter überwiesen werden kann, eine Vielzahl von Vorschriften in der Lohn- und Gehaltsbuchhaltung und in der Personalabteilung zu berücksichtigen, um dieses Beispiel herauszugreifen. Eine Selbstverständlichkeit, wird jeder Mitarbeiter sagen. Und dennoch: von der Ermittlung der zu vergütenden Stunden bis zur Verdienstüberweisung ist es ein weiter Weg.

150 Kriterien

Wegen der Fülle der notwendigen Arbeiten hat das Unternehmen sich auch in der Vergangenheit bereits moderner Techniken der Datenverarbeitung bedient. Diese im Hause erstellten DV-Verfahren mußten aber, bedingt durch erweiterte gesetzliche und tarifliche Bestimmungen, laufend angepaßt werden und haben inzwischen einen Stand erreicht, der weitere Anpassungen nicht mehr zuläßt und Abrechnungsvorschriften des Sozialversicherungsträgers nicht mehr entspricht. Die Geschäftsleitung hat deshalb beschlossen, ein DV-Verfahren anzuwenden, das die Berücksichtigung von gesetzlichen und tariflichen Bestimmungen auch für die Zukunft garantiert und das heute bereits von vielen Anwendern benutzt wird, um zum Beispiel die Lohn- und Gehaltsabrechnungen durchzuführen. Nach einer Untersuchung, die nach einem 150 Kriterien umfassenden Anforderungskatalog erstellt wurde, fiel die Wahl auf PAISY,

ein Kurzbegriff, der, wie schon gesagt, für Personal- Abrechnungs- und Informations-System steht.

Modernes Verfahren

PAISY ist ein modernes Abrechnungsverfahren, das speziell die Lohn- und Gehaltsabrechnung weitgehend mechanisiert und darüber hinaus eine Entlastung im Personalbereich gewährleistet. Es stellt sich daher die Frage, warum moderne technische Anlagen nur im Fertigungsbereich genutzt werden sollen. Die Antwort liegt auf der Hand: sie müssen auch für die Betreuung der Mitarbeiter nutzbar gemacht werden, um einerseits für den einzelnen eine schnelle und unbürokratische Erfüllung seiner Forderungen zu gewährleisten, aber auch, um die Verwaltungsarbeit zu vereinfachen.

Kritische Betrachtung

Jede neue Technik, und das gilt auch für PAISY, muß unter den folgenden Aspekten kritisch betrachtet werden: Was hat der einzelne Mitarbeiter von PAISY? – Was bedeutet das Arbeiten mit PAISY für den jeweiligen Sachbearbeiter in den Verwaltungsabteilungen? – Können die Informationen, die über jeden Mitarbeiter im Computer gespeichert sind, mißbraucht werden? Mit anderen Worten: Ist der Datenschutz gewährleistet? – Um es vorweg zu sagen: PAISY soll zukünftig in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern eingesetzt werden, darüber hinaus für alle Opel-Rentner sowie für die Hinterbliebenen ehemaliger Opel-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen, die Leistungen aus der Adam-Opel-Gedächtnisstiftung erhalten. Was hat nun der einzelne Werksangehörige von PAISY?

Schnelle Abwicklung

Die Lohn- und Gehaltsabrechnung wird selbstverständlich auch künftig genauso korrekt und pünktlich wie bisher durchgeführt. Das Verdienstabrechnungsfeld wird jedoch übersichtlicher und verständlicher sein. (Es wird darüber zu gegebener Zeit eine entsprechende Information in der OPEL POST veröffentlicht.) Familienstandsänderungen, zum Beispiel der Wohnortwechsel eines Werksangehörigen mit seiner Familie und die daraus resultierenden Veränderungen, wie Postleitzahl, Straßename, Hausnummer, werden künftig schneller erfaßt; andererseits können wichtige Informationen dem Werksangehörigen schneller zugestellt werden. Auch die Errechnung der Vergütungen für Dienstjubiläen wird zukünftig voll maschinell erfolgen. Darüber hinaus wird dem Mitarbeiter, wenn der Tag des Eintritts in den Ruhestand bevorsteht, der Rentenanspruch aus der Adam Opel Altersversorgung maschinell errechnet und geprüft. (Bei dem heutigen Verfahren muß die Ermittlung über die Personalakte vorgenommen werden, was mit viel Zeitaufwand verbunden ist.)

Und die Sachbearbeiter?

Was bedeutet nun PAISY für die zuständigen Sachbearbeiter in der Verwaltung? Nun, da ergibt sich zunächst einmal eine Reduzierung von Routinearbeiten und der doppelten Führung von Personaldaten, die heute auch in der Finanzabteilung zum Zwecke der Lohn- und Gehaltsabrechnung noch geführt werden müssen. In Zukunft hat der Sachbearbeiter die für seine Arbeit erforderlichen Daten über den Bildschirm sofort greifbar und kann beispielsweise Fragen über die Lohn- und Gehaltszusammensetzung im einzelnen oder allgemeinen sofort beantworten. Er sieht auf dem Bildschirm die letzten Änderungen, er erhält Informationen über zahlreiche Daten, so über Urlaubstage, Familienstand, Kinderzahl, der Krankenkasse des Mitarbeiters, alles Informationen, die er benötigt, um die Aufgaben einer zeitgemäßen Personalbetreuung rasch zu erledigen.

Datenschutz gewährleistet

Aber auch das muß in diesem Zusammenhang erneut betont werden: Das PAISY-System gewährleistet den Datenschutz des einzelnen und schließt jeden Mißbrauch aus. Kein Unbefugter kann im PAISY-System gespeicherte Daten lesen oder verwenden! Und wenn jemand im Personal- oder Finanzbereich Informationen abrufen wollte, die für seine Arbeit nicht erforderlich sind und von denen er keine Kenntnis haben darf, dann verweigert PAISY die Auskunft. Deshalb ist es wichtig zu wissen: Wer vom Computer etwas wissen will, muß ihm sein persönliches Schlüsselwort mitteilen, woraus der Computer erst die Informationsberechtigung und die Art des Informationsumfangs, den dieser Sachbearbeiter erhalten kann, erkennt. Doch das ist nur ein Teil des Datenschutzes, der in PAISY enthalten ist.

Zusätzliche Vorkehrungen

Darüber hinaus gibt es noch zusätzliche organisatorische Sicherheitsvorkehrungen. Um es mit einem Satz zu sagen: Die programmierte Sicherheit des PAISY-Systems ist umfangreich und entspricht den gesetzlichen Bestimmungen. Über die Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen wacht der betriebliche Datenschutzbeauftragte, zu dessen Aufgaben es unter anderem gehört, die Datenverwendung zu überwachen und den Datenmißbrauch zu verhindern. (In der nächsten Ausgabe schauen wir einem Sachbearbeiter über die Schulter, um an Hand einiger Beispiele einmal zu sehen, wie PAISY in der Praxis funktioniert.)

J.H.W.



„Mal wieder einen Vorschlag machen...“ – eine Bitte des Vorschlagswesens aller Werke, die an dieser Stelle nach der langen Werksferienpause im Unternehmen (beginnend in Rüsselsheim am 6. Juli und endend am 15. August in Bochum) gerne weitergegeben wird, verbunden mit dem Hinweis, daß gute Ideen sich natürlich auch bezahlt machen: DM 50.000,- beispielsweise für einen Super-VV. Aber auch schon weniger tut der Haushaltskasse gut. Dazu kommt das Gefühl, sich persönlich entfaltet, etwas besonderes geleistet zu haben – ganz gleich, in welche Richtung eine gute Idee zieht. Das Vorschlagswesen ist ein weites Feld, auf dem sich jeder einzelne betätigen kann. Deshalb der gute Rat: „Mal wieder einen Vorschlag machen!“

NEUE ERHOLUNGSZEITREGELUNG

„Ein tragbarer Kompromiß“

Als „eine Regelung, die sich sehen lassen kann“, bezeichnete Gerhard Noß, Leiter Personalabteilung, die am 7. August von Geschäftsleitung und Betriebsrat unterzeichnete Betriebsvereinbarung über weitere Erholungszeiten für Akkordarbeiter im Werk Rüsselsheim. „Sie ist ein tragbarer Kompromiß, hinter dem die Geschäftsleitung steht.“ Im übrigen bemühe sich die Firma, besondere Arbeitsplatzbelastungen im Rahmen des technisch Möglichen weiter abzubauen, sagte G. Noß in diesem Zusammenhang.

Und der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Rudolf Müller erklärte, „die jetzt ausgehandelten zusätzlichen Erholungszeiten, die der besonderen Situation der Akkordarbeiter gerecht wird, sind ein Erfolg der Beharrlichkeit, die die Arbeitnehmervertretung seit 1976 in dieser Frage praktiziert hat.“

Zusätzliche Springer

Um einen geregelten Produktionsablauf zu gewährleisten, muß das Werk jetzt zusätzliche Springer einsetzen. Der dafür notwendige Personalbedarf wird jedoch aus den eigenen Reihen

gedeckt, vor allem durch Umsetzen von Kollegen aus dem Motorenbau. Bei Hochkonjunktur hätten allerdings neue Mitarbeiter eingestellt werden müssen.

Betriebsrat seit 1976 aktiv

Bekanntlich war der Betriebsrat bereits 1976 in dieser Angelegenheit aktiv geworden. Damals gab es noch kein System zur Ermittlung der individuellen Erholungszeiten. Eine kollektive Regelung brachte allen Akkordarbeitern zunächst eine Pause von zehn Minuten. Diese Vereinbarung kündigte der Betriebsrat 1979. Als keine Einigung zu erzielen war, wurde die Einigungsstelle eingeschaltet, deren Vorsitzender eine freiwillige Betriebsvereinbarung vorschlug, die dann auch zustande kam. Danach wurde die Erholungspause auf 16 Minuten erhöht; gleichzeitig wurde vereinbart, die Akkordarbeitsplätze zur Ermittlung von Erholungszeiten zu überprüfen.

Das Ergebnis dieser Prüfungen ist die neue Regelung, über die Einzelheiten dem Werksanschlag vom 11. August zu entnehmen sind.

Erhöhung

Mit Wirkung vom 1. August 1981 wurden die unverbindlichen Preisempfehlungen für die Bedford Blitz- Modelle und deren Sonderausstattungen – soweit sie nicht Sonderaufbauten der Karosseriefirmen darstellen – um 5 Prozent erhöht. Die Preise der Chevette-Modelle und Sonderausstattungen erhöhten sich um 4,5 Prozent. (Siehe auch die Werksanschläge.)

Händlertreffen

Anlässlich des „Stapellaufs“ des neuen Ascona wurde nach den Pressekonferenzen und Probefahrten der Fachjournalisten den Opel-Händlern am 24. und 25. August das neue Modell im Rahmen einer großen Informations-Veranstaltung im Münchener Olympia-Zentrum vorgestellt. Präsentationen, Filme und Fachvorträge bildeten den Rahmen dieser großen Produkt-Show.



Mitarbeiterin Margarete Homfeldt, PA-Lohnkontrolle, bei der Arbeit mit PAISY über die Schulter geschaut: Über die Tastatur werden die Befehle an den Computer gegeben, später – nachdem das Prüfprogramm für den Datenschutz abgelaufen ist – erscheinen die angeforderten Daten auf dem Bildschirm des Datensichtgerätes. (Weitere Einzelheiten in der nächsten Ausgabe.)

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40

Rüsselsheim



Hans Dienst
Qual.Förd.Chassis I
5.7. 1981



Albert Erbs
PVP-Terminstelle
11.7. 1981



Walter Lutz
PVP-Mechanisierung
12.7. 1981



Emil Seif
Werksanlagen
4.7. 1981



Johann Roos
Besch.Einsatz
21.7. 1981



Karl Schnell
Motorenbau M 55
22.7. 1981



Wilhelm Barthel
Modell-u. Lehrenbau
3.8. 1981



Rudolf Jacobi
Zentr. Werkst. I
16.8. 1981



Ludwig Engel
Werkschutz
21.8. 1981



Wilhelm Tron
Lohnbuchhaltung
22.8. 1981



Josef Sans
Zentr. Masch. Abt.
24.8. 1981



Ludwig Wolf
Wagenendmontage
29.8. 1981



Werner Oldenburg
Ind. Engineering
7.7. 1981

Bochum

Rüsselsheim

25

1.7. 1981
Martin Arnold
PEK-Motorenentw.
Alfred Blum
Produktkosten
Hans May
Hauptbuchhaltung
Werner Schwärzel
PEK-Motorenkonstr.
Josef Simon
PEK-Kar. Türen
2.7. 1981
Franz Berschneider
Instandh. Preßwerk
Horst Deger
Energieversorgung
Walter Dittrich
Modell-u. Lehrenbau
Heinrich Hofmann
Schmiede
Günter-Hch Klein
Kar. Ftgmontage
Josef Merkelbach
Werkzeugbau
Paul Pannke
Ordnungsdienst

Rudolf Walter
Werkstoffentw.
5.7. 1981
Artur Emich
Motorenentw.
Adam Jürgensen
Lackiererei
9.7. 1981
Stefan Polchert
Instandh. Preßwerk
11.7. 1981
Albert Lang
Besch. Einsatz
15.7. 1981
Hermann Eirich
Transp., Imp. u. Vert.
16.7. 1981
Erwin Schulmayer
Gehaltsbuchhaltung
18.7. 1981
Bernhard Braum
Werksverpflegung
Paul Griesling
Schw. Masch. u. Vorr.

23.7. 1981
Heinz Escher
Schnittbau
Franz Hegen
MPK-Transp. Abt.
Horst Müller
PVP-Konstr. Gr. Werkz.
Leonhard Vogler
Werksverpflegung
25.7. 1981
Adolf Hartmann
MPK-Transp. Abt.
30.7. 1981
Josef Dworschak
Motorenbau M 55
Christa Kreuziger
Werksverpflegung
Wolfgang Melitzki
Instandh. Preßwerk
Herta Menzel
Werksverpflegung
Ernst Pella
Modell-u. Lehrenbau
1.8. 1981
Hans Arnold
MPK-Teile u. Zubeh.
Ernst Bauer
Ausg. Magazin, Lager
Werner Eller
Werksverpflegung
Heinz Fritz
Lohnbuchhaltung
Wolfgang Lucker
Produktkosten
Friedrich Ratke
Verbesserungsvorsch.
Marga Reinheimer
PA-Lohnempfänger
Ingelinde Richter
Zentralpl. Verw.
6.8. 1981
Hans Mildeberger
Werksverpflegung
7.8. 1981
Christa Schneider
Qual. Förd. u. Kontr.
13.8. 1981
Heinz Amann
Kar. Rohmontage
Walter Arnold
Kar. Ftgmontage
Willi Bärenfänger
Schaumteile

Günter Barth
Werkz., Betr. Mittel
Heinrich Barth
Qual. Förd. u. Kontr.
Ludwig Bayer
Instandh. Preßwerk
Günter Becker
Kar. Ftgmontage
Hans Becker
Wagenendmontage
Günther Beutel
Betriebsschlosserei
Kurt Binger
MPK-Material Abt.
Karl-H. Birkmeyer
Instandh. Chassis II
Franz Böhm
Arbeitssicherheit
Werner Bootz
Polsterei
Willi Bootz
MPK-Transp. Abt.
Hans Borg
Wagenendmontage
Albert Born
Schmiede
Horst Born
Instandh. Chassis II
Willi Breideband
Kar. Ftgmontage
Werner Brosius
Lackiererei
Rudolf Burghold
Motorenbau M 55
Günter Burkert
Wagenendmontage
Hans Deister
Motorenbau M 55
Oswald Dintelmann
Zentr. Masch. Abt.
Norbert Doll
Kar. Ftgmontage
Rudolf Eckert
Qual. Förd. u. Kontr.
Rudolf Ehrbar
MPK-Verpckg. u. Vers.
Karl Eichenauer
Zentr. Masch. Abt.
Friedel Eisenhauer
Kar. Rohmontage
Peter Fachinger
Kar. Ftgmontage
Adam Fassoth
MPK-Material Abt.
Helmut Fiedler
Kar. Unterzus. Bau

Rüsselsheim

25

13.8. 1981

Hugo Finkernagel
Kar. Ftgmontage
Helmuth Fischlein
Zentr. Masch. Abt.
Hans Forg
Kar. Ftgmontage
Werner Friedrich
Gesenkbau
Herbert Fröse
Qual. Förd. u. Kontr.
Ernst Galm
Versuchsbau
Erich Gebauer
Teilelager
Ludwig Gernandt
Zentr. Masch. Abt.
Günter Görlich
Kar. Ftgmontage
Leonhard Göttmann
PEK-Einsatzpl.
Helmut Götz
Qual. Förd. u. Kontr.
Johann Gottwald
Oberfl. Veredelung
Helmut Grimm
Schnittbau
Martin Grischke
Chassis-Teile
Hermann Grüning
Ausg. Magazin, Lager
Franz R. Günther
Diesel Einzelt.
Günter Gutgesell
Teile u. Zubeh. Disp.
Günther Haber
Wagenendmontage
Friedel Hahn
Eins. Pl. Vers. Fahrz.
Franz Hanys
Werkschutz
Karl Hassinger
Vers. Zweigwerke
Karl J. Heckwolf
Wagenendmontage
Waldemar Hein
Wagenendmontage
Otto Heinrich
Werkschutz
Helmut Herchenroder
Motorenbau M 55
Jakob Hermann
Kar. Ftgmontage
Eugen Herrmann
Schnittbau
Heinz-G. Herzog
Ind. Engineering
Michael Hetzer
MPK-Transp. Abt.
Richard Hirnke
Lackiererei
Horst Holz
Masch. Instandh.
Philipp Hofmann
Polsterei
Wilfried Hofmann
Kar. Unterzus. Bau
Hans Huba
Prod. Vorbereitung
Richard Hulke
Energieversorgung
Karl-Heinz Iben
Preßwerk
Hans J. Itzel
Instandh. Preßwerk
Josef Ivenz
Lackiererei
Heinrich Joerg
Preßwerk
Horst Judith
Polsterei
Günter Kalinowski
Lackiererei
Philipp Keil
Kar. Ftgmontage
Kurt Kessel
Besch. Einsatz
Heinrich Klein
Wagenendmontage
Heinrich Koch
PVP-Terminstelle
Peter König
MPK Verpckg. u. Vers.
Siegfried Kollmann
Schw. Masch. u. Vorr.
Wilhelm Kopp
Zentr. Masch. Abt.
Hans Koppold
Kar. Ftgmontage
Richard Kottler
Achselbau
Valentin Kratz
Betriebsschreinerei
Rolf Krüger
MPK-Material Abt.
Otto Küllmer
Wagenheizung u. Kdd.

13.8. 1981

Wolfgang Kümmer
Instandh. Preßwerk
Edgar Kumpf
Instandh. Preßwerk
Philipp Landau
Lackiererei
Adolf Langsteiner
Modell-u. Lehrenbau
Robert Laut
Wagenendmontage
Heinz Liederbach
Modell-u. Lehrenbau
Erhard Lobenstein
Motorenentw.
Harry Lux
Modell-u. Lehrenbau
Rudolf Mahler
Wäscherei
Karl Mann
Kar. Unterzus. Bau
Günter Martin
Werkschutz
Erich Mattern
Kar. Ftgmontage
Willi Meckel
Lackiererei
Günther Misch
Kar. Gerippebau
Erwin Mohr
Versuchsbau
Wenzel Müller
Preßwerk
Georg Muth
Techn. Überw. Kar. B.
Wolfg. Neuhäuser
Fahrz. Auslieferung
Ludwig Nillius
Versuchsbau
Otto Ost
Instandh. Chassis I
Richard Pauly
Instandh. Chassis I
Lorenz Priller
Wagenendmontage
Alfred Püschel
MPK-Material Abt.
Franz Ranzenberger
Kar. Gerippebau
Walter Reiner
Lackiererei
Aug. R. Reinhardt
Preßwerk
Adolf Reitz
Kar. Ftgmontage
Günter Repp
Wagenendmontage
Erich Riedl
Preßwerk
Gerh. Rosenberger
Polsterei
Georg Roth
Besch. Einsatz
Günther Rudhof
Kar. Rohmontage
Karl Heinz Ruff
Verg., Instrumente
Werner Sandner
Motorenentw.
Wolfgang Sasse
Lackiererei
Rudolf Schäfer
Schmiede
Herbert Scheller
Kar. Gerippebau
Günter Scheppler
Instandh. Chassis I
Alfred Schickanz
Motorenbau M 55
Helmut Schipper
Lackiererei
Rudolf Schmidt
Qual. Förd. u. Kontr.
Johann Schneider
Schmiede
Josef Schürger
Modell-u. Lehrenbau
Heinz Schulz
Wagenendmontage
Heinz Schwerdt
Preßwerk
Johann Seeger
Achselbau
Helmut Silz
Wagenendmontage
Josef Söngerrath
Kar. Gerippebau
Adolf Sonnemann
Werkzeugbau
Richard Stephan
MPK-Prod. Planung
Erwin Sünner
Kar. Ftgmontage
Hans Supp
Schnittbau
Karl-H. Trautwein
Wagenendmontage

Freizeit und Hobby

Die Kicker vom Sportclub Opel

Der weit über die Grenzen Rüsselsheims hinaus bekannte Traditionsverein „Sportclub Opel 06 e.V.“ kann in diesem Jahr auf seine 75jährige Vereinsgeschichte zurückblicken. (Über den Festakt anlässlich des Jubiläums haben wir bereits berichtet.)

Förderung Heinrich von Opels – im Jahre 1928 der „SC Opel“, der allerdings kein werkseigener Verein ist, was von Außenstehenden mitunter vermutet wird. Doch wird er ideell und finanziell von unserer Firma unterstützt.

Es begann 1906 mit der Gründung unter dem Namen „SC Borussia 06“. Im Jahre 1920 schloß sich der Verein mit den Fußballern der Turngesellschaft zusammen; daraus wurde dann – nicht zuletzt durch die maßgebliche

Diese Unterstützung war gerade in den 30er Jahren von großer Bedeutung, denn mehrmals hatte die I. Mannschaft den Aufstieg, aber auch den Abstieg aus der damals noch höchsten Spielklasse zu verkraften. Ähnliches wieder-



Auf unserem Bild die I. Mannschaft des SC Opel. Stehend von links: Betreuer Ernst Haas (Opel), Spielausschussvorsitzender Karl Heinz Vieth (Opel), die Spieler Ralf Kohlmann, Dieter Diewock (Opel), Rainer Haas (Opel), Andreas Machill, Volker Haas (Opel), Peter Grimm (Opel), Ralf Höhn (Opel), Ottmar Fiebig (Opel), Bernhard Resch sowie Trainer Günter Lasse (Opel). Davor knieend: Günter Adler (Opel), Garry Fisch, Ralf Spielmann, Michael Fuhrmann (Opel), Herbert Unterwieser und Herbert Rausch.

Rüsselsheim

25

Wilhelm Uttrich
Motorenbau M 55
Erwin Vilam
Motorenentw.
Willi Vollhardt
MPK-Material Abt.
Erich Vorherr
Schmiede
Helmut Wälde
Wagenendmontage
Rudi Weckbacher
Motorenbau M 55
Josef Weiser
Werkschutz
Ernst Weiss
Instandh. Chassis I
Franz Wenner
Teilelager
Edmund Werle
Getriebe Bau M 55
Bernhard Wink
Motorenbau M 55
Günther Zeidler
Qual. Förd. u. Kontr.
Franz Zimmermann
Motorenbau M 55
Helmut Zörgiebel
Motorenbau M 55

Friedrich Mörbel
Teilelager
Otto Kaufmann
Teilelager
Helmut Polke
Kar. Gerippebau
Karl-H. Weber
PEK-Kostenberatung
16.8. 1981
Alfred Müller
PVP-Terminstelle
20.8. 1981
Kurt Reger
Schnittbau
22.8. 1981
Egon Hein
Teilelager
Rudi Wolf
Kar. Rohmontage
27.8. 1981
Franz Berger
Betriebsschlosserei
Kurt Flauaus
Teilelager
Horst Langner
MPK-Transp. Abt.
30.8. 1981
Heinz Luchtenborg
Energieversorgung

holte sich noch einmal in den 60er Jahren, als man von der Hessenliga in die zweithöchste Spielklasse, die Regionalliga Süd im Lizenzlager aufsteigen konnte. 1972 mußte der Verein jedoch wieder absteigen, was unter anderem erhebliche finanzielle Probleme mit sich brachte.

Mit Hilfe der Stadt und privater Förderer – auch unseres Unternehmens als kooperativem Mitglied – wurde ein Sanierungsprogramm erarbeitet, so daß die fußballbegeisterte Jugend die Möglichkeit hatte, auch weiterhin ihren Sport auszuüben. Die Entwicklung erlaubt es inzwischen, wieder auf eine bessere Zukunft zu hoffen; die Mannschaft setzt alles daran, ihrem Publikum guten Fußball zu bieten. Dem Club, dessen Mitglieder zumeist Mitarbeiter unseres Rüsselsheimer Werkes sind (Bild), wünschen wir für die Zukunft viel Erfolg.

OPEL POST

33. Jahrgang – August '81

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.

Bochum

1.7. 1981
Udo Heckmann
Werkzeug Abt.
12.7. 1981
Werner Tschierswitz
Prod. Vorb. Werk I
13.8. 1981
Franz Gruber
Motorenbau
21.8. 1981
Karl-Heinz Jürgen
Werksanlagen

Berlin

1.8. 1981
Siegfried Näser



„Bitte recht freundlich!“ Schnappschuß für Ullas Urlaubsalbum.