

NEUER 1,6 LITER DIESEL

Wirtschaftlich und lebendig

Mit einem modernen und sparsamen Diesel-Aggregat erweitert die Firma im Frühjahr ihre Motoren-Palette. Der 1,6-Liter, der für die Modellreihen Kadett und Ascona wahlweise angeboten wird, zeichnet sich durch kompakte Bauweise und geringes Gewicht aus; außerdem verfügt er über Besonderheiten, die erstmals bei Serientriebwerken seiner Größenordnung verwirklicht wurden, wie Hydrotößel und eine automatische Entlüftung der Einspritzanlage. Die Nennleistung des Selbstzünders, der nach dem Ricardo Comet V-Wirbelkammerverfahren arbeitet, liegt bei 40 kW (54 PS).

Vom Aufbau her ähnelt der in unserem neuen Opel-Motorenwerk Kaiserslautern gebaute 1,6 D den dort seit Sommer 1981 produzierten Benzintriebwerken gleichen Hubraums, die ebenfalls im Kadett beziehungsweise Ascona Verwendung finden. Die geringe Bauhöhe des Motors erlaubt den Einbau unter die Haube der Opel-Fronttriebler, ohne deren strömungsgünstige Form zu verändern. Zur Gewichtsersparnis trägt wesentlich der Zylinderkopf aus Leichtmetall bei, dessen Innenleben – wie das gesamte Triebwerk – auch auf hohe Lebensdauer ausgelegt ist: Die Ventilschäfte sind verchromt, die Einlaßventile in Mono-Metall, die Auslaßventile in Bi-Metall ausgeführt. Zur weiteren Erhöhung der Lebensdauer verfügen alle Ventile über

Drehvorrichtungen ("Rotocaps"). Eine Besonderheit des Ventiltriebs verwirklichte das Werk beim neuen 1,6 D erstmals bei einem Diesel-Großserienmotor in Europa: den hydraulischen Ventilspielausgleich durch Hydrobolzen. Damit entfallen eine mechanische Geräusquelle sowie auch ein Kostenfaktor bei der Wartung, denn ein Einstellen des Ventilspiels erübrigt sich völlig. Bei der Wahl des Verbrennungsverfahrens fiel die Entscheidung wieder auf das Ricardo Comet V-Wirbelkammerverfahren, das sich in den gegenwärtig schon produzierten Opel-Diesel-Motoren bewährt hat.

Es erlaubt eine optimale Abstimmung zur Erfüllung der Forderungen nach niedrigem Verbrauch sowie geringer Schadstoff- und Geräuschemission.

Eine Bosch-Einspritz-Pumpe mit mechanischem Teillastregler sorgt für eine sehr gute Fahrbarkeit. Neben der lastabhängigen Einspritz-Verstellung wurde auch eine drehzahlabhängige installiert, um bei Teillast einen ruhigen Lauf des Triebwerkes zu ermöglichen. Eine Besonderheit des Einspritzsystems kommt solchen Fahrern entgegen, die gelegentlich nicht auf die Reserve im Tank achten. Mußte bislang nach leergefahrenem Kraftstoffbehälter die Einspritzung zeitraubend entlüftet werden, geschieht dies jetzt automatisch: Zur Entlüftung genügt die Betätigung des Anlassers.



Viele Urlauber zog es in den Weihnachtsferien in die Wintersportgebiete der Mittelgebirge in der Nähe der drei Werke oder etwas weiter in den Schwarzwald beziehungsweise in die Alpen, wo diese Aufnahme entstand. Zurückgekehrt, wurden sie im neuen Jahr zu Hause von wechselnd durchziehenden Wetterfronten mit Eis und Schnee überrascht, die hauptsächlich den Pendlern das Leben schwer machten mit Verkehrsproblemen auf der Hin- und Rückfahrt sowie den im Schneegestöber auf den Parkplätzen eingeschneiten Autos, mit denen manche die Heimfahrt erst nach „schubkräftiger“ Hilfe von Kollegen bzw. anstrengenden Schneeräum- sowie Eiskratzaktionen antreten konnten. So lang hintereinander kalt wie heuer war es schon lange nicht mehr.

WAS IST EIGENTLICH DIE PEK?

„Mit den Herausforderungen der Zukunft fertig werden...“

Die Produktentwicklung und Konstruktion (PEK) hat um etwa 15 Prozent erweiterte Konstruktionsbüros und eine zusätzliche Fahrzeugwerkstatt im neu errichteten Gebäude N 23 bezogen. Die Erweiterung war dringend notwendig geworden, weil die PEK in den letzten vier Jahren um 700 auf insgesamt 3.900 Mitarbeiter angewachsen war. So entstand allmählich eine akute Platznot, und die zum Teil drastisch beengten Arbeitsverhältnisse konnten nur toleriert werden, weil Planung und Bau des neuen Gebäudes von jedem Betroffenen miterlebt werden konnte.

Seit kurzem sind die neuen Räume bezogen, die zweite Großküche mit Speisesaal ist in Betrieb, und inzwischen sind auch alle Umzüge innerhalb der bisherigen Gebäudeteile N 20 und N 21 durchgeführt. Wenn auch in Anbetracht der derzeitigen Lage des Unternehmens nicht alle Wünsche er-

Fortsetzung auf Seite 2

Außenansicht des Neubaus N 23, der im Anschluß an die anderen PEK-Gebäude zwischen B 43 und der Bundesbahnlinie Frankfurt - Mainz erstellt wurde. Nahezu 500 Arbeitsplätze wurden hier neu geschaffen und Erweiterungen sind möglich.



RALLYE „MONTE“ '82

Opel-Sieg

Sieger der Rallye Monte Carlo '82 wurden Walter Röhrli und Christian Geistdörfer auf einem Ascona 400. Unser Bild zeigt das Team auf einer Alpenstraße. Herzliche Gratulation! (Ausführlicher Bericht auf Seite 3).

In eigener Sache

Ein Jahr OPEL POST mit neuem Format liegt hinter uns. Auch in absehbarer Zeit wird sich nichts daran ändern. Viele haben sich inzwischen an die von Sparmaßnahmen diktierte Umstellung gewöhnt, andere trauern dem früheren Format und vor allem dem wesentlich größeren Umfang nach, der in der Tat eine ausgedehntere Berichterstattung ermöglichte, wozu die Kontinuität verschiedener ständiger Rubriken und Serien zählte. Dennoch: Im Großen und Ganzen sind wir 1981 ganz gut über die Runden gekommen, vor allem haben wir unser Versprechen gehalten, aus Aktualitätsgründen weiter monatlich zu erscheinen, von zwei ur-

gesehen. Wir hoffen, diesen Rhythmus beibehalten zu können, wobei wir auf vielfachen Wunsch wieder die alte Numerierung einführen. Die vorliegende Ausgabe 1/2 betrifft also die Monate Januar und Februar, die Nummer 3/82 wird für den Monat März gelten. Wir sagten früher schon, daß die unerwartet breitgestreute Reaktion auf die Umstellung das große Interesse an der Zeitung gezeigt hat, die im Laufe von mehr als drei Jahrzehnten tiefe Wurzeln in der Leserschaft geschlagen hat. Darüber hinaus haben briefliche und mündliche Anregungen, Vorschläge und Kritiken im vergangenen Jahr uns Blattmachern wieder manchen Fingerzeig gegeben. Wir wünschen uns dieses Interesse auch für das gerade begonnene Jahr 1982.

Die Redaktion



PEK

Fortsetzung von Seite 1

füllt werden konnten, so geht doch ein Aufatmen durch die PEK.

Aufgaben der PEK

In diesem Zusammenhang erhebt sich wieder einmal die Frage: „Welche Aufgaben verbergen sich denn hinter den

europäischen GM-Werken gebaut werden; außerdem bekam sie die Aufgabe übertragen, auch die Pkw-Konstruktions- und Koordinationsverantwortung für alle Schwesterwerke der GM Überseegruppe außerhalb der USA zu übernehmen. Dies schließt die Berücksichtigung der höchst unterschiedlichen Fahrbedingungen und die Erfüllung der in den einzelnen Ländern

Blickwinkel eines Kunden unterzogen. Die viele Jahre dauernde Entwicklungsgeschichte eines Automobils lebt davon, daß Gruppen mit ganz unterschiedlichen Aufgabenstellungen am selben Produkt – oft geradezu im Wettbewerb miteinander – arbeiten.

Gemeinsame Zielsetzung

Die gemeinsame Zielsetzung aber ist zu jedem Zeitpunkt klar: Der Kunde soll, wenn das Auto auf dem Markt erscheint, ein hoch wettbewerbsfähiges Produkt bekommen, und wer aufmerksam den Fahrzeugmarkt beobachtet, kann ersehen, welche ausgezeichneten Fahrzeuge – ganz allgemein gesehen – in Europa angeboten werden. So freuten sich auch die Mitarbeiter der PEK zusammen mit allen Opelern, daß der neue 1,6 S ASCONA im November letzten Jahres das „Goldene Lenkrad“ verliehen bekommen hat.

(Wie so ein Auto entsteht, von der Planung bis zum fertigen Prototyp, soll einmal in einer späteren OPEL POST beschrieben werden.)

Anforderungen an die PEK

Vielleicht mag es im Werk Mitarbeiter geben, die sagen: „Na, die von der PEK! Jetzt haben sie auch noch einen schönen Neubau bekommen. Immer die PEK!“ Nun, sie können sicher sein, daß auch dort die Uhren nicht anders gehen als im übrigen Werk. Aber die Notwendigkeit, daß so viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit allen nur vorstellbaren technischen, kaufmännischen und wissenschaftlichen Ausbildungen unter einem Dach arbeiten, setzt schon besondere räumliche und technische Verhältnisse voraus. Je schwieriger die Bedingungen auf dem Pkw-Markt werden, desto größer und schwieriger sind die Anforderungen, die man an die PEK stellt. Und jeder kann sich vorstellen, daß es nicht ganz einfach ist, heute ein Produkt zu entwickeln, das zu den Verhältnissen der späten 80er Jahre paßt und zu Kosten produziert werden kann, die einen marktgerechten Preis ermöglichen.

PEK prägt Image mit

Das für den Verkauf unserer Wagen so wichtige Image der Firma wird auch vom PEK-Team mitgeprägt. Denn die Öffentlichkeit, die unsere Opel-Fahrzeuge kaufen soll, muß überzeugt davon sein, daß die drei Buchstaben „PEK“ für ein Team stehen, das die Fähigkeit besitzt, mit den technischen Herausforderungen der Gegenwart und vor allem der Zukunft fertigzuwerden und das den Zielkonflikt auflösen kann, trotz verschärfter Abgas- und Außengeräuschvorschriften den Benzinverbrauch entscheidend zu verringern, damit das Autofahren weiterhin erschwinglich bleibt und trotz allem auch in Zukunft Freude macht. S-B.



In der Fahrzeugwerkstatt N 23 der PEK messen die Mitarbeiter Reinhard Zimmer (links) und Wolfgang Dieken mit einer neuen Prüfrichtung die Verformung eines Vorderwagens in drei Ebenen unter Belastungen, wie sie vom Rad her über den Vorderachskörper eingeleitet werden.



Ausschnitt aus dem Bürobereich Chassis-Entwicklung. Viele Mitarbeiter dieses Bereiches haben noch einen zweiten mobilen Arbeitsplatz: das Auto. Denn nur dort können sie die Feinabstimmung in Straßenlage, Spurtreue und aktiver Sicherheit des Fahrwerks ermitteln.



Blick in einen Teilbereich der Chassis-Konstruktion. Auf den Plantischen werden Auslegung und Entwürfe der Hinterachsaufhängung aufgerissen und die Geometrie der Radbewegung beim Einfedern zeichnerisch dargestellt.



Arbeitsbereich der Vorderachsguppe. Auf den Reißbrettern werden Einzelteile konstruiert, während die Mitarbeiter an den Plantischen Entwürfe für die Gesamtauslegung des Zusammenbaues machen und in Geometrieuntersuchungen die Radbewegungen beim Einschlagen der Lenkung darstellen.

drei Buchstaben PEK?“ Für alle Leser, die es nicht oder nicht mehr genau wissen, hier eine kurze, präzise Antwort: Unsere Produktentwicklung und Konstruktion hat Zeichnungen, Stücklisten und Spezifikationen zu erstellen und termingerecht freizugeben, nach denen ein funktionsfähiges, in Qualität, Handhabung, Zuverlässigkeit und Lebensdauer überzeugendes Automobil zu wettbewerbsfähigen Kosten gebaut werden kann. Der große Apparat mit den fast 4.000 Mitarbeitern und ausgedehnten technischen Einrichtungen soll sicherstellen, daß die Zeichnungen alle Angaben enthalten, um diese Zielsetzung zu garantieren. Zusätzlich kompliziert wird die Aufgabe der PEK dadurch, daß sie alle Pkw's zu konstruieren hat, die in den

unterschiedlichen gesetzlichen Vorschriften mit ein. Ein weites Feld.

Organisation der PEK

Wie ist die PEK nun für diese Aufgabe organisiert? Neben den eigentlichen Konstruktionsabteilungen, die für Konstruktion, Entwicklung und die schließliche Freigabe verantwortlich sind, werden in den sogenannten Service-Abteilungen die zur Überprüfung notwendigen Versuchsteile hergestellt, was nicht nur Einzelteile, sondern alle Baugruppen bis hin zum kompletten Fahrzeug umfaßt. In eigens erstellten Vorrichtungen und Prüfständen werden dann diese Muster auf Funktion und Lebensdauer geprüft. Einzelteile und Prototyp-Fahrzeuge werden einer umfangreichen Beurteilung aus dem

WICHTIGE BKK-NOTIZ

Änderung der Beitragssätze

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse hat in ihrer Sitzung am 1. Dezember 1981 die folgenden Änderungen der Beitragssätze ab 1. Januar 1982 beschlossen:

Allgemeiner Beitragssatz: 11,0 v.H. (seither 10,2 v.H.);

Erhöhter Beitragssatz: 13,5 v.H. (seither 13,0 v.H.);

Ermäßigter Beitragssatz (§§ 215 Abs. 3, 494 RVO): 9,8 v.H. (seither 9,0 v.H.);

Ermäßigter Beitragssatz (§ 313 Abs. 4 und 5 RVO): 4,8 v.H. (seither 4,2 v.H.).

Die jetzt vorgenommene Beitragserhöhung wäre aufgrund der allgemeinen Kostensteigerung bereits ab 1. Januar 1980 erforderlich gewesen, konnte jedoch entsprechend neuer gesetzlicher Vorschriften durch Abschmelzung von Rücklagen bis zum jetzigen Zeitpunkt verschoben werden. Vertreterversammlung, Vorstand und Geschäftsführung der Betriebskrankenkasse der Adam Opel Aktiengesellschaft legen großen Wert auf die Feststellung, daß die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Betriebskrankenkasse zum Wohle ihrer Versicherten keine andere Entscheidung zuließ.

Das Bundesversicherungsamt, Berlin, hat mit Bescheid vom 16. Dezember 1981

die Beitragsänderung genehmigt.

BETRIEBSKRANKENKASSE der Adam Opel Aktiengesellschaft

ZUSCHUSSKASSE

Infolge der allgemeinen Kostensteigerungen mußten die Beiträge der Krankenzuschuß-Kasse mit Wirkung vom 1. Januar 1982 neu festgesetzt werden. Gemäß § 16 Ziffer (1) der Satzung beträgt der monatliche Beitrag: a) für Werksangehörige – vorbehaltlich Buchstabe b) 3, – DM; b) für Werksangehörige in der beruflichen Ausbildung oder Fortbildung 1,50 DM; c) für Rentner und hinterbliebene Ehefrauen 4,50 DM. Besteht Beitragspflicht nicht für einen vollen Monat (§§ 5, 16 Ziffer (3) der Satzung), dann ist der Beitrag nach Kalendertagen zu berechnen. Der kalendertägliche Beitrag wird für die unter a) genannten Versicherten auf –, 10 DM; b) genannten Versicherten auf –, 05 DM; c) genannten Versicherten auf –, 15 DM festgesetzt. Der nach diesen Sätzen ermittelte Beitrag darf den monatlichen Beitrag nicht übersteigen.

Das Bundesversicherungsamt für das Versicherungswesen in Berlin hat den Beschluß der Vertreterversammlung am 17. Dezember 1981 genehmigt.

KRANKEN-ZUSCHUSS-KASSE der Adam Opel Aktiengesellschaft

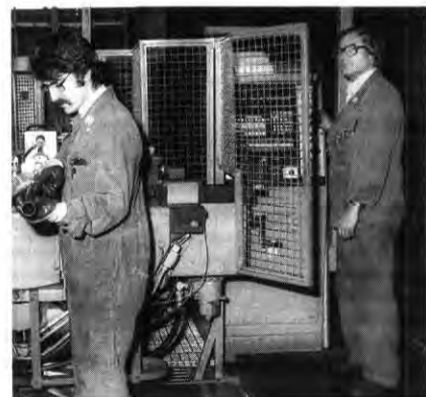
(Zu dem hier angeschnittenen Fragenkomplex wird mit dieser Ausgabe der OPEL POST ein Falblatt der BKK ausgegeben.)

ZUM TRAINING BEI UNS

Ausbildung für die Werke in Spanien und Österreich jetzt auf dem Höhepunkt

In unseren Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern läuft das Training für die neuen Werke in Spanien und Österreich jetzt, Anfang 1982, auf vollen Touren. In den Betriebsabteilungen der drei Werke befinden

enthalten bei Zulieferanten komplettiert und durch weiterführende Kurse bei Opel – zum Beispiel Roboter-Kurse in der Abteilung EFS – ergänzt.



Training an einem Biegeautomaten für Auspuffrohre unter Anleitung des Rüsselsheimer Kollegen Eduard Schuck (rechts).

den sich zur Zeit 664 spanische und 187 österreichische Kollegen nahezu aller Berufe und Ebenen, die hier für ihre zukünftigen Aufgaben praxisnah geschult werden. Man nennt sie Trainees.

Die Ausbildung erfolgt streng dem Grundsatz „Lernen durch Tun“. Aufbauend auf einer soliden Grundausbildung vervollkommen die Mitarbeiter der neuen Werke ihre automobilspezifischen Kenntnisse und Fertigkeiten, gewöhnen sich an die Organisation eines Großunternehmens und erlernen die Handhabung neuer Technologien.

In zahlreichen Fällen wird die Ausbildung durch gezielte Trainingsauf-

Viele Trainees nehmen übrigens freiwillig nach der täglichen Ausbildung an Deutschkursen teil, die auf dem Deutschunterricht in Spanien aufbauen. Wo die Deutschkenntnisse dennoch nicht ausreichen, Sprachbarrieren zu überwinden, helfen sogenannte Tutoren, im Betriebsmund „Opel-Spanier“, den betrieblichen Ausbildern vor Ort, unseren Kollegen aus Spanien eine optimale Ausbildung zukommen zu lassen.

Das Verhältnis zwischen Trainees und deren Vorgesetzten, Tutoren und der zuständigen Trainingsabteilung (TEEP) ist in der Regel ausgezeichnet. Dadurch wird sichergestellt, daß die Ausbildung zielgerecht durchgeführt werden kann. M.B.



„Lernen durch Tun“ an einem Schweißroboter unter Mithilfe des Opel-Trainingsbetreuers Josef Frosch (Mitte).

Wechsel an der Unternehmensspitze

Der Verwaltungsrat der General Motors Corporation hat Anfang letzter Woche (1. Februar) beschlossen, Robert C. Stempel, Vizepräsident der Corporation, zum General Manager der Chevrolet Division, USA, zu berufen. Gleichzeitig hat der Verwaltungsrat Ferdinand Beickler, GM Vizepräsident, bis jetzt Vorsitzender des Verwaltungsrates und Generaldirektor der Vauxhall Motors Limited, Großbritannien, als Nachfolger von R. C. Stempel zum Vizepräsidenten mit Verantwortung für das Europäische PKW-Geschäft der GM Corporation bestellt und ihn dem Aufsichtsrat als Vorsitzenden des Vorstandes vorgeschlagen.

Auf der am 5. Februar stattgefundenen außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates hat dieses Gremium sich mit dem Vorschlag befaßt und F. Beickler zum Vorsitzenden des Vorstandes bestellt.

Der scheidende Generaldirektor leitete die Geschicke unseres Unternehmens seit dem 1. September 1980 und war verantwortlich für das europäische

PKW-Geschäft der General Motors Corporation, der er seit 1958 angehört, zunächst bei Oldsmobile und später bei Chevrolet — jeweils in verantwortlichen Positionen. Im November 1978 wurde er zum Generaldirektor von Pontiac berufen und gleichzeitig zum Vize-Präsidenten von General Motors ernannt.



Robert C. Stempel

Robert C. Stempel, am 15. Juli 1933 in Trenton, New Jersey, geboren, beendete 1955 sein Studium als Maschinenbau-Ingenieur. Er vervollständigte später seine Studien und erhielt 1970 das Master Diplom an der Michigan State University und promovierte 1977 als Ingenieur am Worcester Polytechnic Institute. Wir wünschen ihm



Ferdinand Beickler

für seine neuen und erweiterten Aufgaben bei Chevrolet viel Glück und Erfolg.

Unser neuer Generaldirektor ist für die Mitarbeiter des Unternehmens kein Unbekannter; sein bisheriges Berufsleben ist mit Opel eng verknüpft. Ferdinand Beickler, am 2. November 1922 geboren, begann 1937 die Lehre im Rüsselsheimer Werk. Von der Pike auf hat er sich mit Unterbrechung durch Maschinenbaustudium und Wehrdienst hochgearbeitet.

Schon bald hatte er leitende Positionen inne und war in den frühen sechziger Jahren maßgeblich an Konzeption und Planung für die Bochumer Opel-Werke beteiligt, wo auch die nächste Station auf dem Weg seines beruflichen Aufstiegs war, zunächst als Produktionsleiter. Ab 1964 war er auch verantwortlich für die übrigen technischen Bereiche. Im Herbst 1966 wurde ihm dann die Gesamtleitung der Bochumer Werke übertragen, eine Position, die er bis zu seiner Berufung in den Vorstand des Unternehmens im Herbst 1970 bekleidete. Ab dann war er für die europäische PKW-Fertigung zuständig.

Der 1. August 1979 war ein weiteres wichtiges Datum: der Verwaltungsrat der General Motors Corporation ernannte ihn zum GM-Vizepräsidenten und berief ihn zum Generaldirektor von Vauxhall Motors Limited in Luton, Großbritannien.

Ferdinand Beicklers Verdienste für das Unternehmen und die Wirtschaft wurden im Dezember 1975 durch die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande durch den Bundespräsidenten gewürdigt. Dem neuen Mann an der Spitze des Unternehmens — er ist verheiratet und hat einen Sohn — wünschen wir ebenfalls viel Glück und Erfolg.



Ekkehard Rohde im Ruhestand

Einer der inzwischen rar gewordenen Führungskräfte mit langer Opel-Tradition ist Ende Januar wegen Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Wir sprechen von Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde, bis jetzt zuständig für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Beziehungen zu Regierung und Industrie. Doch er bleibt dem Unternehmen weiter verbunden: Seit dem 1. Februar ist er Mitglied des Opel-Aufsichtsrates.

Rohde verkörpert ein Stück Werks-geschichte. Sieben Generaldirektoren hat er erlebt, wichtige Positionen im Laufe der Jahre bekleidet, davon lange Zeit im Export und im Verkauf. Als kaufmännischer Leiter des Werkes Bochum hat er sich in der ersten Phase für den reibungslosen Anlauf unseres Werkes an der Ruhr große Verdienste erworben. 1974 übertrug man ihm die Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens, die er geschickt durch manche Klippe hindurchsteuerte. Gute Kontakte zu Journalisten, Behörden- und Regierungsvertretern zu knüpfen und auszubauen war dabei eine der wichtigsten Zielsetzungen, Grundlage für die sehr erfolgreiche PR-Arbeit des Hauses in den letzten Jahren. (Das Bild wurde während eines kürzlichen Interviews mit der Rüsselsheimer „Mainspitze“ gemacht.)

Rohdes Opel-Erfahrungen reichen ins Jahr 1940 zurück. Damals trat er in die Behördenabteilung des Werkes in Berlin ein. Ältere Mitarbeiter wissen, daß hier Material und Aufträge zu beschaffen sowie die im damaligen Opel-Werk Brandenburg gebauten Lastwagen zu verteilen waren. Nach dem Krieg kam er 1949 nach Rüsselsheim, wo seine erfolgreiche Karriere begann.

Mit Ekkehard Rohde ist, um dies noch zum Schluß zu erwähnen, der Dienstälteste aus der Opel-Vorstandsetage ausgeschieden, in die er bereits 1967 einzog. Er hat jetzt einem jüngeren, Hans-Wilhelm Gäb, Platz gemacht. Unsere besten Wünsche begleiten ihn in den Ruhestand, und seinem Nachfolger wünschen wir einen guten Start auf diesem wichtigen Feld moderner Unternehmenspolitik. M.

VERDIENSTABRECHNUNGSMUSTEREXEMPLARE

Jeder Lohnempfänger im Unternehmen erhielt Anfang der 6. Woche (8. Februar) ein Musterexemplar der neuen Verdienstabrechnung ausgehändig, die sich durch die Umstellung auf PAISY geändert hat, mit eingehenden Erläuterungen über die zusätzlichen oder in geänderter Form ausgewiesenen Angaben.

SOUVERÄNER SIEG

Rothmans Opel Rallye Team gewinnt die „Jubiläums-Monte“

Auftakt nach Maß für das Rothmans Opel Rallye Team: Walter Röhl (Regensburg) und Christian Geistdörfer (München) gewannen zum zweitenmal die Rallye Monte Carlo, nachdem sie die Führung in der Nacht vom Sonntag auf Montag übernommen und bis zum Ziel am Freitagmorgen (22.1. 1982) nicht mehr abgegeben hatten. Für unser Unternehmen ein Erfolg mit besonderer Bedeutung, denn bei der 50. Jubiläumsausgabe der wohl berühmtesten aller Rallyes stellte unser Werk mit dem rund 260 PS starken Ascona 400 zum erstenmal das Siegerauto. Walter Röhl: „Auf der großen Schleife über 1.700 Kilometer von Dienstag bis Mittwochabend lief unser Ascona 400 wie ein Uhrwerk. Reifenwechsel, Öl nachgießen, sonst nichts.“ Aber auch sonst gab es keine großen Probleme.



Gute Wünsche für Röhl/Geistdörfer: Generaldirektor Robert C. Stempel überbrachte sie im Namen aller bei Opel — natürlich auch für Kleint/Wanger.

schnitt. Ein Vorderradschaden, ein Aufhängungs- sowie ein Lenkungsdefekt kosteten Kleint/Wanger 34 Minuten. Im Gesamtklassement belegten sie Platz sieben.

Zweiter in dem mit viel Spannung erwarteten deutschen Firmenduell wurde das Audi-Team. Der Finne Hannu Mikkola, als einziger von drei Werks-Quattro-Fahrern im

Rennen verblieben, verlor gleich in der ersten Sonderprüfung der letzten Nacht 26 Sekunden auf Röhl, drehte sich später am Turini und verzichtete danach auf weitere Attacken.

Walter Röhl, der seinen achten WM-Lauf gewann, überstand die gesamte Rallye Monte Carlo — wie gesagt — ohne nennenswerte technische Probleme. Von den insgesamt 32 Wertungsprüfungen der 4.200 Kilometer langen Rallye gewann er 13, Hannu Mikkola zehn



Kurz vor dem Start: Lächeln für die Fotografen.

und Joachim Kleint vier. In einem Interview sagte der Sieger: „Überall auf der Strecke lauerte Glatteis. Da ich immer als erster fahren mußte, war ich eine Art Testpilot. Ein kleines Himmelfahrtskommando! Deshalb schätze ich diesen Monte-Sieg noch höher ein als den von 1980.“

Bereits am 30. Januar flogen Walter Röhl und Christian Geistdörfer nach Schweden, um dort für den zweiten Weltmeisterschaftslauf der Saison (12. bis 14. Februar) zu trainieren. Joachim Kleint und Gunter Wanger hingegen konzentrieren sich jetzt ganz auf die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Beiden Opel-Teams für die Saison '82 viel Erfolg!

Einen möglichen Doppelerfolg im Finale, der „Nacht der langen Messer“, verhinderte ein Unfall des zweiten Teams mit dem Hamburger Joachim Kleint am Steuer und dem Ludwigshafener Gunter Wanger als Co-Piloten. Die ehemaligen Europameister „stolperten“ über einen vorher nicht bekannten Schneeb-



Siegerehrung durch Fürst Rainier von Monaco: die Musikkapelle spielt gerade das Deutschlandlied.

Abschiedsgruß von R. C. Stempel

Liebe Opel-Mitarbeiter!

Der Aufsichtsrat hat Ferdinand Beickler als nächsten Opel-Generaldirektor berufen, während ich mich schon auf meine neue Aufgabe bei General Motors vorbereite.

Meine Zeit bei Opel war kurz, aber die warmherzige Aufnahme hier half mir, mich als Einheimischer und Opeler zu fühlen: Um so schwerer fällt mir der Abschied! Es war mir eine Freude, ein Teil von Opel zu sein und mit Ihnen allen zusammenzuarbeiten. Meine Familie und ich nehmen viele gute und dauerhafte Erinnerungen mit in die Vereinigten Staaten.

Unsere gemeinsame Zeit war eine Zeit des Umbruchs, nicht nur auf dem Automobilmarkt, sondern auch in der Art und Weise, wie wir unser Geschäft betrieben und unsere Autos gebaut haben. Viele dieser Änderungen sind erst eingeleitet, und es bleibt noch viel zu tun.

Wenn wir jedoch in dem Geiste des gegenseitigen Verstehens und der Zusammenarbeit, den Sie so häufig unter Beweis gestellt haben, weitermachen, bin ich sicher, daß Opel noch stärker werden wird.

Jemand, der wie ich sich als Teil von Opel fühlt, wird Ihren Fortschritt mit großem Interesse verfolgen. Viel Glück und die besten Wünsche zum Erfolg. Ich kehre in die Vereinigten Staaten zurück, wo man sich mit einem „good bye“ verabschiedet. Da ich mich aber nun auch in Deutschland zu Hause fühle und mich auf meinen nächsten Besuch bei Ihnen freue, ziehe ich Ihr Abschiedswort vor: „Auf Wiedersehen“.

Robert C. Stempel

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Superjahr im Bochumer Vorschlagswesen

Nachdem bereits 1980 im Bochumer Vorschlagswesen Rekordergebnisse zu verzeichnen waren, kann nach Abschluß des Jahres 1981 nur in Superlativen gesprochen werden. Die Mitarbeiter unseres Werkes haben offensichtlich immer mehr den Wert dieser Einrichtung erkannt und festgestellt, daß durch das Mitarbeiten im Vorschlagswesen ihre Ideen,

die Arbeitsplätze nach ihren Vorschlägen mitzugestalten; Unfallgefahren zu vermindern; Nacharbeit und Ausschuß zu reduzieren; Material- und Zeitverbrauch zu verringern und auch Reparaturen möglichst zu vermeiden,

verwirklicht werden, bessere Bedingungen entstehen und darüber hinaus auch Prämien in großer Zahl und entsprechender Höhe ausgezahlt werden.

21.523 in einem Jahr, bei ca. 19.000 Mitarbeitern, heißt, daß rund 13 Prozent mehr Verbesserungsvorschläge eingereicht wurden als Belegschaftsmitglieder tätig sind. Daß über 6.600 dieser Vorschläge positiv abgeschlossen werden konnten, heißt auch, daß die Ideen von hoher Qualität waren.

Dies kommt auch in der ausgeschütteten Prämiensumme zum Ausdruck, die im abgelaufenen Jahr um 1,3 Millionen DM höher war als 1980 und die Rekordsumme von 3.216.000, — DM erreichte — davon 7 Höchstprämien von je 50.000, — DM. Es sollte bei diesem kurzen Aufriß nicht unerwähnt bleiben, daß zum ersten Mal seit Bestehen des Bochumer Vorschlagswesens die Traumgrenze von über 50 Prozent Ersteinsern überschritten wurde, was heißt, daß mehr als die Hälfte aller Mitarbeiter des Werkes Bochum mindestens einen Verbesserungsvorschlag im Jahr 1981 eingereicht hat.

Dies dürfte unter Berücksichtigung der Größe des Werkes in der Automobilindustrie einmalig sein. Es zeigt, daß unsere Mitarbeiter nicht nur gewillt sind, nach Arbeitsvorschriften und Aufträgen zu arbeiten, sondern auch ihre Ideen in das Betriebsgeschehen mit einbringen. Dies sollte auch für die Zukunft der Sinn und Zweck unseres Vorschlagswesens bleiben. E.E.



Gesprächsrunde der GSA-Tagung im Dezember 1981 im „Haus der Begegnung“

Wichtiges Informationsforum

3.216 Mitarbeiter nahmen an Tagungen der GSA teil.

Aus Anlaß des 10jährigen Bestehens der Gemeinsamen Sozialarbeit der Konfessionen bei Opel — kurz „GSA“ genannt — trafen sich Ende vorigen Jahres in Münster (Westfalen) Repräsentanten der evangelischen und der katholischen Kirche, der Opel-Geschäftsleitung, der Leitung des Opel-Werkes Bochum, des Bochumer Be-

triebsrates und die Tagungsleitung. 156 Tagungen fanden bisher in den vier Tagungsstätten der beiden Konfessionen statt: 3.216 Werksangehörige nahmen daran teil.

Ziel dieser Begegnungen ist es, auf der Grundlage christlicher Vorstellungen die Zusammenarbeit der Menschen im

Opelwerk Bochum zu verbessern. Aktuelle Fragen und Konflikte werden offen zwischen den Mitarbeitern aller Hierarchiestufen diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet, die den zuständigen Stellen des Werkes zugeleitet werden. Kurz: ein wichtiges Forum, wo vieles auf den Tisch kommt.

„Katastrophenübung D 1“

Kürzlich fand eine Räumungsübung im Verwaltungsgebäude Werk I statt. Etwa 400 Personen waren von dem überraschenden, unangekündigten Katastrophenalarm betroffen. Neben unserer Werkfeuerwehr war an der Übung auch ein Löschzug der städtischen Berufsfeuerwehr beteiligt.

Nach Feststellungen der Übungsbeobachter war ein Teil der von der Übung betroffenen Werksangehörigen nur zögernd bereit, ihren Arbeitsplatz zu verlassen, da optische, akustische oder visuelle Hinweise auf ein Katastrophenereignis fehlten.

Aus diesem Grunde sollten sich alle Werksangehörigen erneut mit den aushängenden Alarmplänen vertraut machen und im Interesse ihrer eigenen Sicherheit im Alarmierungsfalle danach handeln. Auch im Ernstfall sind die Gründe für den Katastrophenalarm nicht unbedingt für alle erkennbar.

Man denke nur an nicht wahrnehmbare gasförmige Schadstoffe.



Ein Katastrophenalarm kann vielfältige Ursachen haben. Auch eine Übung muß sehr ernst genommen werden und erfüllt nur dann ihren Zweck, wenn sie sensibel macht für den Ernstfall.

Unser Bild zeigt Angestellte des Baues D 1, die nach dem Alarmzeichen die Büroräume verlassen hatten und nach draußen „geflüchtet“ waren.

Am Rande notiert

Als ich vor Jahren noch auf der Zeche arbeitete, war ich das Belegschaftsmitglied „Soundso“ mit der Kennnummer 854. Als ich dann bei Opel anfang, war ich Werksangehöriger und bekam eine Stamm-Nummer. In anderen Betrieben, aber auch bei uns, spricht man von Mitarbeitern. Drei verschiedene Bezeichnungen für die gleiche Sache. Immer liegt ein Arbeitsverhältnis zugrunde. Ich will mal versuchen, die einzelnen Worte etwas zu zerpfücken:

Belegschaftsmitglied: Ich gehöre der Mannschaft an, die die Arbeitsplätze belegt und zähle voll mit. Ich bin Glied einer Kette. Ein Bild, das zum Bergbau paßt. Man wohnt zusammen, arbeitete zusammen, hielt zusammen. Werksangehöriger: Werk besagt, daß hier etwas geschieht, etwas produziert wird, und ich bin ein nicht unwichtiges Rädchen in diesem „Getriebe“. Ich denke da an unser Grubenpferd „Emil“. Es hat damals mitgeholfen, die Kohle ans Tageslicht zu fördern; es mußte allerdings gelenkt und geleitet werden.

Und was steckt hinter dem Begriff Mitarbeiter? Nach meiner Meinung ist er die Krönung des Werksangehörigen, ohne ihn geht es nicht. Er denkt mit, schafft mit am gemeinsamen Ziel. Er tut nicht nur seine Pflicht, sondern arbeitet wirklich mit. Bei uns in der Kirche sagt man dazu: mündige Christen; es sind solche, die verantwortungsbewußt mitmachen. In diesem Zusammenhang fällt mir der Begriff Teilhaber ein. Nach meiner Meinung ist das jemand, der etwas eingesetzt oder eingebracht hat und wofür er arbeitet. Er darf mitreden.

Doch Schluß mit dem Wortgeplänkel. Jeder sollte mal seine Position überprüfen. Prolet möchte ich auf keinen Fall genannt werden. Ich fühle mich als Mitarbeiter! Mitarbeiter müssen natürlich wissen, wo es lang geht, müssen informiert sein, müssen Weg und Ziel kennen. Kurz: Mitarbeiter müssen auch Mitwisser sein? Hier könnten Mitarbeitergespräche zur wertvollen Hilfe werden. Es gibt sie schon bei uns.

Jedoch: Fast nur oben und viel zu wenig unten! Wir sollten nach Verbesserungen suchen und nicht ängstlich sein. So könnte hier und da auch das Klima verbessert werden.

Packen wir's an!
Das meint ganz unmaßgeblich
Euer Mitarbeiter Hennes

In wenigen Zeilen

Im Jahre 1981 haben 29.500 Personen an Werksbesichtigungen in Bochum teilgenommen. Von diesen Personen kamen 4.849 aus dem Ausland. Über die Hälfte der Besucher — genau 15.864 — waren Jugendliche.

In einer Versammlung aller Betriebsgruppen der Metallindustrie des DAG-Bezirktes Bochum und Gelsenkirchen wurde C.O. Cleves, der auch Mitglied des Betriebsrates ist, in die Tarifkommission Nordrhein-Westfalen wiedergewählt.

70 Auszubildende sind im Januar in die Facharbeiterprüfung der Industrie- und Handelskammer zu Bochum gegangen. Über die Ergebnisse berichten wir in unserer nächsten Ausgabe.

Zum 1. September 1982 werden wieder Auszubildende für die Ausbildung in gewerblichen Berufen und zur Bürogehilfin eingestellt. Einzelheiten waren einem Werksanschlag zu entnehmen. Alle, die sich um eine Ausbildungsstelle beworben haben, sind durch die Abteilung Berufsausbildung für den 20.2. beziehungsweise 27.2. 1982 zu einem Eignungstest eingeladen worden.

Werksangehörige, die die Jahrgänge der OPEL POST sammeln, können noch einzelne Exemplare des Jahrganges 1981 bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646, bekommen.

Der Kommunalverband Ruhrgebiet in Essen veranstaltet seit Jahren unter sachkundiger Führung Fahrten durch das Ruhrgebiet. Diese Fahrten tragen

den Namen „Ruhr-Tour“. Man hat die Wahl unter 6 verschiedenen Touren. Die Sozialabteilung hält für alle Interessenten einen Prospekt bereit. Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646.

Jahreswagenbörse

Am 16. und 17. Januar '82 hatten Werksangehörige zum ersten Male Gelegenheit, auf dem Parkplatz am Tor 4 (Bochum Laer, Wittener Straße) ihre Jahreswagen zum Verkauf anzubieten. Die Verkaufsbörse fand auch an den letzten Wochenenden und findet in Zukunft ebenfalls jeweils samstags und sonntags von 9 bis 13 Uhr statt.



Der Ende Januar 1982 in den Ruhestand getretene seitherige Direktor für Öffentlichkeitsarbeit und Beziehungen zu Regierung und Industrie sowie Mitglied des Vorstandes, E. Rohde (rechts), hat vor kurzem unser Werk Bochum besucht und sich verabschiedet sowie gleichzeitig seinen Nachfolger, H.W. Gäb (zweiter von rechts), vorgestellt. Sie wurden am Werksmodell von Werksleiter W. Pihan und Fertigungsleiter H.G. Dörr begrüßt.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern



Neues Bürogebäude bezogen

Dringend erforderlich war das neue Bürogebäude K 32 schon lange; vor Weihnachten war es endlich soweit.

Nach einer Bauzeit von nur 5 Monaten konnten im neuen Gebäude, das 19.000 m³ umbauten Raum umfaßt und 152 m lang sowie 13,60 m breit ist, die Abteilungen Planung- und Instandhaltung, Material- und Produk-

tionskontrolle, Produktion, Qualitätskontrolle, Unfallverhütung, Zeitverrechnung, Zeit- und Arbeitsstudien sowie die Außenstelle Kaiserslautern der PEK ihre neuen Arbeitsräume „in Besitz“ nehmen. Mit diesem Neubau ist die gesamte bebaute Fläche einschließlich der Straßen und Parkplätze unseres Werkes auf stolze 633.534 m² angewachsen.

Besuch aus der Nachbarindustrie

Der Verein Deutscher Ingenieure und der Refa-Bezirksverband Kaiserslautern bieten ihren Mitgliedern in ihren Programmen auch Betriebsbesichtigungen an, damit sie sich ein besseres Bild über die in unserem Bezirk ansässigen Unternehmen machen können.

Unser Kaiserslauterner Werk, durch die in der letzten Zeit vorgenommenen

Unternehmens geben zu können, wurden drei Besuchstage festgelegt. E. Hofmann, Leiter der Fertigung und technischen Bereiche, begrüßte die Gäste; anhand eines Layouts erläuterte er ihnen die Werksentwicklung. Besonders hervorgehoben wurden die neuen Werksbereiche K 30 Motorenbau und K 19/25 Preßwerk. Die für diese Bereiche zuständigen Betriebsleiter, H. Oesterling und R. Leichtfuß sowie



Erweiterungen jetzt das in unserem Raum größte Industrieunternehmen, eröffnete den „Reigen“ der Besichtigungen. Zu dieser ersten Veranstaltung meldeten sich 370 Gäste an, ein weiteres Indiz für den hohen Stellenwert unseres Werkes im Kaiserslauterner Raum.

Um den Besuchern, die ausschließlich aus technischen Bereichen der benachbarten Industrie kamen, einen optimalen Eindruck in die Arbeit unseres

deren Mitarbeiter, hatten bei den qualifizierten Fragen der Besucher „alle Hände voll zu tun“. Auch in den sich anschließenden Rundgesprächen, geleitet von E. Hofmann, waren die Diskussionen über technische Fragen sehr rege.

Auf unserem Bild eine der Besuchergruppen während des Rundganges durch den Motorenbau. In der Mitte H. Oesterling, Betriebsleiter dieses Bereiches.



ALS DANK: Madonna für die Gastgemeinde

Fast ein Jahr lang lebten die GME-Trainees des Preßwerks in dem bei Kaiserslautern liegendem Queidersbach. Sie wohnten in der Gemeinde, und in ihrer Freizeit besuchten sie dort kulturelle Veranstaltungen und waren auch sonst überall gern gesehene Gäste. Viele freundschaftliche Bande mit der Bevölkerung wurden in dieser Zeit geknüpft.

Als Dank für die freundliche Aufnahme überreichten die Kollegen aus Spanien der katholischen Pfarrgemeinde eine Nachbildung der Schutzheiligen von Saragossa, die Statue der „La Virgen del Pilar“ (Bild). Pfarrer Joachim Bersky, der das Geschenk für seine Pfarrei entgegennahm, dankte den spanischen Trainees mit bewegten Worten für ihre Gabe und versprach ihnen, daß ihre Madonna in der Quei-

dersbacher Kirche einen würdigen Platz erhalten würde.

Im Anschluß an die feierliche Messe während eines gemütlichen Beisammenseins, bei dem von den Trainees selbst hergestellte spanische Spezialitäten gereicht wurden, nahm Pfarrer Bersky eine Einladung nach Saragossa gerne an.

Gut besuchte Betriebsversammlung



Ein volles Haus brachte die letzte Betriebsversammlung in unserem Werk Kaiserslautern, nicht zuletzt deshalb, weil Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, den viele einmal „live“ erleben wollten, über die Lage des

Unternehmens und auch über die unseres Kaiserslauterner Werkes sprach.

Unser Bild zeigt Dr. W. Schlotfeldt während seiner Ansprache. Hinter ihm unser Betriebsausschuß.

Refa-Lehrgang

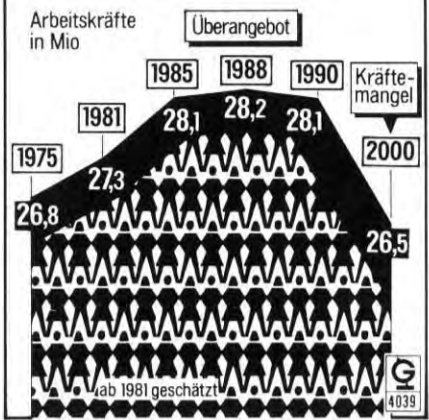
Erstmals wurde im Werk Kaiserslautern ein „Refa-Fachlehrgang Fahrzeugbau“ durchgeführt, um dem erhöhten Bedarf an qualifizierten Fachleuten zu begegnen. Zu dem Lehrgang, in dem in 125 Unterrichtsstunden unter anderem Kenntnisse in Problemlösungsmethoden, Grundlagen und Zusammenhänge der Fertigungsorganisation oder Technologie der Fahrzeuge vermittelt wurden, hatten sich 31 Teilnehmer gemeldet. Auf unserem Bild rechts überreichen K. Knauber (Kaiserslautern) und H.J. Wagner, Rüsselsheim, (von links) das Abschlußdiplom an S. Hölzel, einen der erfolgreichen Absolventen des Lehrgangs.



Auf einem Rundgang in unserem Werk traf der Fotograf Mitarbeiterin Hedwig Hocke an ihrem Arbeitsplatz in der Abteilung Zusammenbau Kühlergitter im K 16. Kollegin Hocke arbeitet seit 1971 in unserem Werk. Auf dem Bild ist sie mit Obermeister W. John bei der Montage von Kühlergittern zu sehen. Übrigens: sie ist eine von 234 Mitarbeiterinnen unseres Kaiserslauterner Werkes. Belegschaftsstand heute: 6.363.

Durststrecke auf dem Arbeitsmarkt

Geburtenstarke Jahrgänge drängen auf den Arbeitsmarkt



Die geburtenstarken Jahrgänge der 60er Jahre drängen jetzt auf den Arbeitsmarkt. In den neunziger Jahren ist dann die Durststrecke auf dem Arbeitsmarkt überwunden; es könnte sogar wieder zu Arbeitskräftemangel kommen, weil die Nachwuchsjahrgänge immer kleiner werden. Bis dahin steht aber die Beschäftigungspolitik vor schweren Problemen, insbesondere natürlich, wenn noch konjunkturelle Schwächeperioden – wie jetzt – hinzukommen. Globus

KUNDENBRIEF

Lob für den Rekord-Diesel

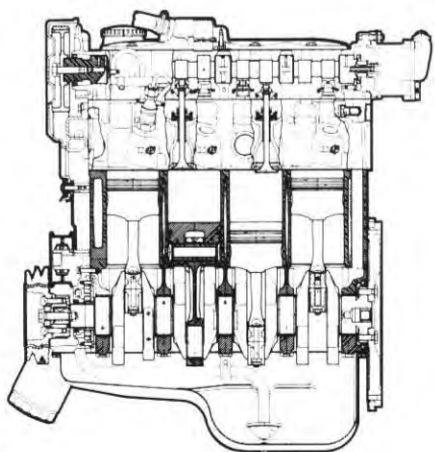
Ein treuer Opel-Kunde, Heinz Parbs aus Unna, wurde vor eineinhalb Jahren stolzer Besitzer eines Rekord-Diesels. Er ist voll des Lobes und schreibt in einem Dankesbrief über das Fahrzeug unter anderem:

„Zuverlässigkeit und Sparsamkeit bei diesem Wagen übertreffen einfach alles Dagewesene! Die Beratung beim Kauf dieses Wagens durch Ihre Opel-Vertretung in Unna hat sich voll gelohnt. Vor 14 Wochen hatte ich meinen ‚Diesel‘ an meinen Sohn, der einen Opel-Kadett fährt, verliehen, da er mit seiner Frau und einem befreundeten Ehepaar eine Urlaubsfahrt nach Norwegen machen wollte. Er ‚dieselte‘ 5 Wochen durch Norwegen und fuhr ca. 6.000 Kilometer. Natürlich ohne irgendeine Panne (davon eine Etappe von 913 Kilometer mit einer Tankfüllung!).“

Nun hat mein Wagen schon 50.000 Kilometer auf dem Buckel – ohne bis heute einer Reparatur zu bedürfen. Mein Dank gilt Ihren Konstrukteuren, Ingenieuren und Arbeitern für diese Leistung. Ich schreibe Ihnen dieses, weil ich meine, wenn etwas Gutes geleistet wird, sollte es auch einmal anerkannt werden...“

Neuer Diesel-Motor

Der in unserem Werk Kaiserslautern gebaute neue 1,6 Liter Diesel Motor für Kadett und Ascona, der auf dem 60. Automobilsalon in Brüssel vom 13. bis zum 24. Januar erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, wird auf Seite 1 dieser Ausgabe im einzelnen beschrieben. Unverbindl. Preisempfehlung inkl. MwSt. beim Kadett Diesel DM 13.980,-, beim Ascona Diesel m. Stufenheck DM 16.250,-.



Ende des Kaiserslautern-Teils

Öl und Autos

Um Anfang des Jahres 1979 100 Tonnen Rohöl zu importieren, mußten zwei Pkw der unteren Mittelklasse exportiert werden. 1981 mußten für 100 Tonnen Rohöl fünf bis sechs vergleichbare Autos verkauft werden, um die Rechnung zu begleichen.

Stimmt's ?

Niemand ist unnütz – er kann immer noch als abschreckendes Beispiel dienen...

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

VV-NOTIZEN

Erfolgreiches

VV-Jahr 1981

Eine erfreuliche Bilanz kann das Rüsselsheimer Vorschlagswesen auch für das abgelaufene Jahr 1981 vorlegen: der Aufwärtstrend hält an. Mit 22.300 (1980: 20.182) eingereichten Vorschlägen lag die Beteiligung der Mitarbeiter bei 21,6 Prozent (1980: 20,6 Prozent). 5.454 (1980: 6.075) gute Ideen konnten angenommen werden, dafür wurden in Rüsselsheim insgesamt DM 2.395.532,- (1980: 2.667.669,-) an Prämien gezahlt. Die Höchstprämie in Höhe von jeweils DM 50.000,- konnte elfmal (1980: achtmal) vergeben werden; der Generaldirektor überreichte sie den Einsendern persönlich. (Über die Jahresveranstaltung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens am 9. Februar berichten wir in der nächsten Ausgabe.)

Michaelas Idee war ok

Na also! — Unser Hinweis vor einiger Zeit und die sich daraus entwickelnde Diskussion zum Thema Frauen seien „auch“ erfinderisch — nur beim Vorschlagswesen merke man nicht viel davon, gemessen an der geringen Anzahl von Einsendungen, ist auf fruchtbaren Boden gefallen, zumindest in einem Falle, nämlich dem von Michaela Ruppert, Technische Zeichnerin in der PV-Chassis Konstruktion.

Sie hat sich über einen bestimmten Vorgang Gedanken gemacht und diese als Vorschlag zu Papier gebracht. Ergebnis: ihre Einsendung wurde als gute



Idee anerkannt und entsprechend honoriert. Um was ging es?

Bei der Montage unserer Getriebe für Frontantriebsmotore mußte zur Abdichtung einer Welle ein Wellendichtring in das Getriebegehäuse eingepreßt werden. In Bochum war bereits eine hydraulische Einpreßvorrichtung in der Fertigung im Einsatz, für neu zu errichtende Montageeinrichtungen sollte eine ähnliche Einpreßvorrichtung konstruiert werden.

Bei der Konstruktionsvorbereitung für diese Vorrichtung kam Mitarbeiterin M. Ruppert die Idee, das Einpressen des Wellendichtringes könnte auch mit einem hydraulischen Kleinzylinder und einer Handpumpe auf dem Montagebock vorgenommen werden, wodurch erhebliche Investitionen eingespart würden. Auf unserem Bild Michaela Ruppert mit einem Wellendichtring, der in die Öffnung des Getriebegehäuses eingepreßt wird.

VV-Verlosung

In die Berichtszeit dieser Ausgabe fällt auch die Verlosung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens in den Tagen vor Weihnachten. Wer vom 1. November bis zum 15. Dezember '81 einen Vorschlag eingereicht hatte, nahm automatisch daran teil. Genau waren es 2.623 Mitarbeiter. „Die Werbeaktion hat mit 4.700 Vorschlägen dem Verbesserungsvorschlagswesen zum Jahreschluß noch einen beachtlichen Auftrieb gegeben“, meinte Albert Wilmes, Leiter Vorschlagswesen Rüsselsheim.

Unser Bild wurde während der Verlosung der 570 Preise (unter anderem Werkzeughäuschen, Schweizer Taschenmesser und Taschenrechner) gemacht. Als Glücksfee fungierte Cornelia



Godawska unter Assistenz ihrer Kolleginnen H. Winterhalter und M. Stowasser, alle Vorschlagswesen. Der Leiter der Rechtsabteilung, F. H. Plaschnick (links), hatte die „notarielle Aufsicht“ übernommen, während G. Noß, Leiter Personalabteilung, dem auch das Vorschlagswesen untersteht, der Verlosung als Beobachter beiwohnte.

Die glücklichen Gewinner wurden umgehend durch ihre Vorgesetzten benachrichtigt, so daß sie ihre Preise noch vor Weihnachten in Empfang nehmen konnten. Auch diejenigen, die bei der Verlosung kein Glück hatten, gingen nicht leer aus, sie erhielten als Trostpreis je eine Auto-Innenlampe.

Superprämie für eine gute Idee

Einer der 11 Empfänger der Höchstprämie des Jahres 1981 im Werk Rüsselsheim war Mitarbeiter Paul Müller, Werkstatt für Transporteinrichtungen. Ihm fiel auf, daß die Armaturentafeln für unseren Kadett vom Lieferanten in Spezialgestellen nach Bochum und Antwerpen verschickt werden; dabei kam es häufig vor, daß die Teile aus ihren Halterungen sprangen und beschädigt wurden, was beträchtliche Kosten verursachte.

Mitarbeiter Müller überlegte. Ein Gedankenblitz brachte die Lösung des Problems: Neue Teileaufnahmerahmen



an den Einlegestangen. Dadurch kommen die Armaturentafeln in eine günstigere Lage und können beim Transport nicht mehr aus den Aufnahmen springen und beschädigt werden. Gleichzeitig erhöht sich der Ladeinhalt der Gestelle von 39 auf 49 Teile.

Der Vorschlag wurde geprüft. Seine Vorteile gegenüber dem alten Zustand waren so augenfällig, daß Mitarbeiter Müller die Höchstprämie zuerkannt werden konnte.

Auf unserem Bild Generaldirektor Robert C. Stempel, der den erfolgreichen Einsender im Beisein seiner Vorgesetzten H. Eberz und H. W. Janus beglückwünscht.

Geldsegen durch Preisausschreiben

Der Geldbriefträger brachte 35 Mitarbeitern des Werkes Rüsselsheim noch vor Weihnachten zusätzliche frohe Botschaft. Bei zwei Kollegen erschien der Glücksbringer sogar persönlich am Arbeitsplatz. Im Gesenkbau überreichte er einen 500,- DM Schein und in der Karosserie-Fertigung gleich zwei dieser begehrten Scheinchen! Wie diese Mitarbeiter zu dem angenehmen, nicht unbedingt erwarteten Geldsegen kamen? Ganz einfach, sie hatten sich an dem jährlichen großen Preisausschreiben „Arbeitssicherheit“ unserer Berufsgenossenschaft beteiligt.

In diesem Falle bedeutet es doppelten Gewinn, sich mit Fragen der Arbeitssicherheit zu beschäftigen. Einmal durch erworbenes, erweitertes oder aufgefrischtes Wissen zur eigenen Sicherheit — und dazu noch Belohnung in klingender Münze! Was hält eigentlich viele noch davon ab, beim nächsten Mal mitzumachen? Je mehr Teilnehmer, um so mehr Gewinner — im doppelten Sinne, wie gesagt! K.L.J.



Vor einem der letzten Auftritte in der Kampagne 81/82. Auch diesmal haben sich wieder viele Aktive aus unseren Reihen am närrischen Geschehen beteiligt. Ganz einfach so: aus Spaß an der Freud'. Der ganzen Narrenzunft bei Opel zum Endspurt ein kräftiges Helau!

HYBRID-FACHARBEITER

Was ist das?

Einem jungen Maschinenschlosser aus dem K 88 legt sein Betriebsleiter nahe, sich zum Hybridfacharbeiter weiterzubilden. Der junge Mann wußte nicht so recht, worum es ging, schlug im Duden nach und fand:

HYBRIDE: (lat) Bastard, pflanzliche oder tierische Züchtungen.

„Sauerei, mich derart zu foppen!“ dachte unser Maschinenschlosser und blätterte, um endgültige Klarheit bemüht, in einem sechsbändigen Wörterbuch. Nicht ohne Erfolg!

1. hybrid: zwitterhaft, zusammengesetzte Wortbildungen, zum Beispiel Auto — mobil etc. . . .

2. hybrid: hochmütig, überheblich, vermessen . . .

HYBRID: HYBRIDbus, HYBRIDfahrzeug, HYBRIDrechner, HYBRIDmotor, HYBRIDSchwein.

Von HYBRIDfacharbeiter war jedoch auch hier nichts zu finden. Unser nach dieser Lektüre wütend gewordener Kollege beschließt, bei einem Fachmann der Firma nachzufragen. Ein Anruf klärt ihn auf:

„HYBRIDFACHARBEITER sind doppelt oder mehrfachqualifizierte Spezialisten und beherrschen somit die Wissensgebiete zweier oder mehrerer traditioneller Ausbildungsberufe. Beispiele: Elektriker und Maschinenschlosser; Elektroniker und Mechaniker. Die Qualifizierung zum HYBRIDfacharbeiter kann in zwei oder mehreren kompletten Ausbildungsgängen (mit Verkürzungen), aber auch durch berufliche Weiterbildung erworben werden.“

Unser Freund wäre aufgeklärt gewesen und hätte seinen Frieden wiedergefunden, wenn sein Gesprächspartner nicht hinzugefügt hätte: „In Amerika nennt man diese Leute übrigens WEMR (Wierner).“ — „Ja! Ja!“ dachte der Belehrte, „es ist schon zum WIMMERN mit Euch 'HYBRIDzüchtern'“ und legte auf.

Anmerkung 1: WEMR = Welding-Electronic-Mechanic-Repairman. Anmerkung 2: Die Finanzabteilung fragte den Verfasser vor einigen Tagen, wozu er den bestellten DUDEN eigentlich brauche. — Ist doch klar, oder? M.B.

VORTRAGSREIHE: ZWEITER TEIL

Wieder interessante Themen

Die Dienstagabende im März sind in der Stadthalle traditionsgemäß für die Opel-Vortragsreihe reserviert.

Der zweite Teil der Jubiläumsrunde 81/82 sieht wieder interessante Themen vor, die sicher dem Geschmack eines breitgestreuten Publikums entsprechen werden.

Dienstag, 2. März
Helfried Weyer

„Kilimandscharo“

Leicavision über den höchsten Berg Afrikas sowie die umliegenden Steppen, Savannen und weltberühmten Nationalparks.

Dienstag, 9. März
Hans Patzelt

„San Francisco“

Zweiter Teil der USA-Reise des Meisterfotografen aus München, diesmal über San Francisco und den Westen Nordamerikas.

Dienstag, 16. März
Dr. Georg Wolff

„Gipfel, Täler, Pässe“

Eine farbenprächtige Alpenfahrt vom Königs- bis zum Genfer See mit vielen Tips für Foto- und Filmfreunde.

Dienstag, 23. März
Sigi Hupfauer

„Auf dem Sitz der Götter“

Spannender Bericht über die erste deutsche Tibetexpedition auf den Gipfel des Shisha Pangma.

Dienstag, 30. März
Michael Welder

„Banat und Siebenbürgen“

Farbbildbericht über die „deutschen Inseln“ in Rumänien mit ihren historischen Zeugnissen und landschaftlichen Schönheiten.

Alle Vorträge um 20 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. — Eintritt frei. — Einzelheiten auf den Werksanschlägen. — Änderungen vorbehalten.

BETRIEBSREPORTAGE

KRAFTWERK RÜSSELSHEIM

Die Energieversorgung der neuen Lackiererei

Der erste Teil unseres Berichts über die Energieversorgung in Ausgabe 9/81 der OPEL POST hatte hauptsächlich die Arbeitsweise unseres Rüsselsheimer Kraftwerkes zum Inhalt. Nach dieser mehr allgemeinen Darstellung der Energieerzeugung und Energieverteilung gehen wir in dem folgenden Beitrag auf die Energieversorgung der seit Frühjahr 1981 im Betrieb befindlichen neuen Lackiererei ein, weil gerade an diesem Beispiel gezeigt werden kann, wie durch modernste technischen Einrichtungen eine noch größere Energieeinsparung möglich ist. Ein gerade heute wichtiges Thema.

Neue Lackiererei-Technologien, die der Qualitätssicherung unserer Produkte dienen, dazu erweiterte Umweltschutzmaßnahmen sowie Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erfordern mehr Energie als sie bei der alten Lackiererei notwendig war. Dabei war oberstes Ziel, die Wärmekraftkopplung im Opel-Kraftwerk in das Versorgungssystem für die neue Lackiererei einzubeziehen und somit noch besser als bisher zu nutzen.

Bessere Auslastung

Der Wärmebedarf ist wegen des hohen Anteils an Raumwärme gerade für diesen Bereich bedingt durch die ständig wechselnden Außentemperaturen großen Schwankungen unterworfen.

So treten absolute Wärmespitzen nur an wenigen Wintertagen auf. Die Wärmeversorgung mußte deshalb so gestaltet werden, daß die gesamte Basiswärme oder Grundlast vom Kraftwerk zur Verfügung gestellt wird. Als Wärmeträger dient Wasser, das durch den Entnahmedampf der Kraftwerksturbinen aufgeheizt wird. Durch diese Betriebsweise wird eine gleichmäßigere Auslastung des Kraftwerkes auch während der Sommermonate erreicht; sie verbesserte sich in dieser Zeit von 60 auf 76 Prozent.

Wärmeverluste verringert

Das führt zu einer beachtlichen Verringerung der Wärmeverluste bei der Stromerzeugung. Zusätzlicher Wärmebedarf kann ebenfalls durch Entnahmedampf des Kraftwerkes abgedeckt werden. Dafür wurden in der neuen Lackiererei Oberflächenwärmetauscher für die Heißwasserbereitung installiert und ein Dampf-Verbundsystem geschaffen, in das nach Bedarf auch vom Kesselhaus E 15 zusätzlich eingespeist werden kann. Das führt zu einer besseren Auslastung und somit zu wirtschaftlicherer Betriebsweise der Anlagen. Für die Spitzenlast wurde in unmittelbarer Nähe der neuen Lackie-

erei ein neues Kesselhaus erstellt, in dem drei Heißwasserkessel für die Wärmeversorgung bereitstehen (Bild). Davon sind zwei Kessel für die Abdeckung der Leistungsspitze ausreichend, der dritte dient als Reserve. Als Brennstoff wird Erdgas eingesetzt.

Wärmerückgewinnungsanlagen

In der neuen Lackiererei wurden überall da Wärmerückgewinnungsanlagen eingebaut, wo es technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Als größte Anlage in der neuen Lackiererei ist die „thermische Nachverbrennung“ zu nennen, die notwendig ist, um die Emissionswerte so niedrig wie möglich zu halten. Die Abluft der Trockenöfen mit ihrem hohen Anteil an gasförmigen Lacklösungsmitteln, in denen ein hoher Anteil Kohlenwasserstoffe enthalten ist, wird durch die erdgasbeheizte Nachverbrennungsanlage geschickt. Neben der Verbrennungswärme wird auch der Wärmeinhalt aus den verbrannten Kohlenwasserstoffen frei. Die in den heißen Abgasen enthaltene Wärme wird in drei Stufen wieder zurückgewonnen. Bei allen raumlufttechnischen Anlagen wird der Abluft die Wärme entzogen und der Frischluft wieder zugeführt.

Verringerter Energiebedarf

Die dadurch zurückgewonnene Wärme spart Primärenergie, die 1,5 Millionen Liter Heizöl entspricht. — Die Wärme aus dem Kondensatorkühlwasser der Kälteanlagen wird benutzt, um einen Teil des Energiebedarfs abzudecken, der für die Erwärmung der Frischluft für die Spritzkabinen notwendig ist, außerdem dient sie zur Erwärmung von Waschwasser für die sanitären Einrichtungen. — Die aus den Abreibzonen anfallende Abluft wird über Staubfilter für die Spritzkabinen wieder beigemischt. Um den darin enthaltenen Wärmeanteil verringert sich der Energiebedarf für die Heizung der Spritzkabinen.



Die neue Lackiererei im Werk Rüsselsheim. Links das für diesen Komplex neu errichtete Kesselhaus K 124.

Gebäude-Leittechnik

Außer durch die vorher aufgezählten Energierückgewinnungsanlagen wird von der zentralen Leittechnik eine weitere spürbare Reduzierung des Energieverbrauchs erwartet. Die verschiedenen Programme, die dabei zum Einsatz kommen sollen, steuern dann die einzelnen Verbraucher oder Verbrauchergruppen wie Beleuchtung, Trockner, Bäder, Heizung, Klimaanlage, Lüftung u.s.w. zeitabhängig, temperaturabhängig oder energieabhängig. Außerdem soll in Zukunft der Energiever-

brauch bereichsweise, und je nach Bedarf auch einzeln am Verbraucher gemessen, registriert und protokolliert werden, denn nur wenn der tatsächliche Verbrauch und sein zeitlicher Verlauf bekannt sind, kann ein optimaler Energieeinsatz erreicht werden. Trotz aller bereits beschrittenen Wege, die Energie so sorgsam wie möglich einzusetzen, gibt es im Unternehmen sicherlich noch viele Möglichkeiten, die zur weiteren Reduzierung des Verbrauchs und damit zu weiterer Kostensenkung führen. Wi

PEK: KFZ-TECHNIK

Die Technik des Bremsens

Über das Thema Bremstechnik wurde in der OPEL POST schon mehrfach geschrieben. Diesmal wollen wir uns in der Serie „Kfz-Technik“ einmal mit der Technik des Bremsens befassen.

STOTTERBREMSUNG?

Jeder hat sicherlich schon einmal den Begriff „Stotterbremsung“ gehört. Man versteht darunter ein Betätigen und wieder Lösen der Bremse in mehr oder weniger rascher Folge, bis das Fahrzeug zum Stehen kommt. Zwei Gründe werden meist genannt, warum man diese Art der Bremsbetätigung im Notfall anwenden soll: Die Bremswege

verkürzen. Das können nur die seit einiger Zeit gegen hohe Aufpreise angebotenen automatischen Blockierhinderer, die viele Male pro Sekunde den Bremsdruck auf und ab regeln, so daß die Räder nie blockieren und immer die optimale Bremskraft zur Verfügung steht. Wenn man bedenkt, daß eine Notbremsung aus 100 km/h auf trockener Straße nur ca. dreieinhalb Sekunden dauert, kann man sich vorstellen, wieviel Zeit einem da noch zum „Stottern“ bleibt! Versucht man's trotzdem, so werden dabei oft gravierende Fehler gemacht, so daß die Situation nur noch verschlimmert



Im Falle eines Falles: Voll- statt Stotterbremsung! (Zu unserem Bericht.)

sollen kürzer werden und die Lenkfähigkeit soll erhalten bleiben. Theoretisch ist natürlich etwas dran an dieser Version, wobei hauptsächlich zwei Eigenschaften der Reifen eine Rolle spielen. Zum einen kann ein Reifen in blockiertem Zustand weniger Bremskraft übertragen als kurz vorher, also wenn er gerade noch rollt, und zum anderen kann ein blockiertes Rad nur noch Brems-, aber keine Seitenführungskräfte mehr übertragen. Doch wie so oft, sind Theorie und Praxis zwei Paar Stiefel.

KEINE VERKÜRZUNG

Keinem Fahrer der Welt gelingt es, mit der Stotterbremsung den Bremsweg zu

wird. Häufigster Fehler ist, daß die Lenkung während des Blockierens eingeschlagen wird. Solange die Räder blockiert bleiben, ist das nicht schlimm: das Fahrzeug rutscht geradeaus weiter. Wird aber die Bremse gelöst, so schlägt das Fahrzeug wegen der plötzlich einsetzenden Seitenführungskräfte der Reifen einen Haken, und ein Schleudern kann meist nicht mehr verhindert werden.

EMPFEHLUNG

Demnach kann nur folgendes empfohlen werden: Ist eine Notbremsung nicht zu vermeiden, so gibt es nur eines: „voll in die Eisen“, und zwar so kräftig man kann. Die Lenkung dabei

in Geradeausstellung festhalten! Reicht der Anhalteweg nicht, so kann man versuchen, das Hindernis seitlich zu umfahren, sofern dort nicht noch massivere Gegenstände wie deutsche Eichen oder anderes im Wege stehen. Die Bremse darf jedoch nur gelöst werden, wenn die Räder noch nicht eingeschlagen sind und das Fahrzeug noch seine ursprüngliche Fahrtrichtung hat.

SCHRECKSEKUNDE

Auf glatten Straßen (Eis, Schnee, nasses Kopfsteinpflaster) bleibt dem Fahrer in der Regel etwas mehr Zeit für derartige Überlegungen, sofern Geschwindigkeit und Abstand wenigstens in etwa den Straßenverhältnissen angepaßt wurden. Wird's trotzdem einmal „knapp“, so sollte man versuchen, durch kurzes Lösen der Bremse und gefühlvolles Lenken dem Hindernis auszuweichen. Eine „Stotterbremsung“ würde auch hier den Bremsweg verlängern! Bei allen Bremsmanövern ist es besonders wichtig, die „Schrecksekunde“ so kurz wie möglich zu halten. Wie entscheidend eine schnelle Reaktion sein kann, sollen die nachfolgenden Zahlenbeispiele verdeutlichen: Verlängert sich die Reaktionszeit nur um eine Zehntelsekunde, was zum Beispiel bereits nach einem Glas Bier der Fall sein kann, so hat das Fahrzeug bei einer Notbremsung aus 100 km/h auf trockener Fahrbahn an der Stelle, an der man ohne diesen Zeitverzug zum Stillstand gekommen wäre, noch eine Geschwindigkeit von ca. 24 km/h. Bei drei Zehntelsekunden beträgt diese Geschwindigkeit schon ca. 41 km/h. Im Falle eines Zusammenstoßes ist hier schon mit ernsthaften Blessuren zu rechnen. Am besten ist es natürlich, gar nicht erst in derartige Situationen zu kommen, daß heißt „vorausschauend“, sozusagen mit dem „siebten Sinn“ zu fahren. Dabei wird auch kostbare „Energie“, Benzin, gespart. D.H.

Unternehmensweiter VV-Rekord 1981

Im Gesamtunternehmen konnte für das Vorschlagswesen 1981 ein neuer Rekord aufgestellt werden. Insgesamt wurden in den drei Werken 49.493 (1980: 45.188) Vorschläge eingereicht und 13.158 (13.084) davon angenommen. Die Gesamtprämiensumme betrug DM 6.143.499 (4.972.341). Die Beteiligung der Mitarbeiter erreichte 1981 unternehmensweit einen Höchststand von 33,2 Prozent gegenüber 29,7 Prozent im Jahre 1980. Insgesamt erfreuliche Zahlen, die Ansporn sein sollten, auch in diesem Jahr ein so großartiges Ergebnis zu erreichen oder es möglichst noch zu überbieten.

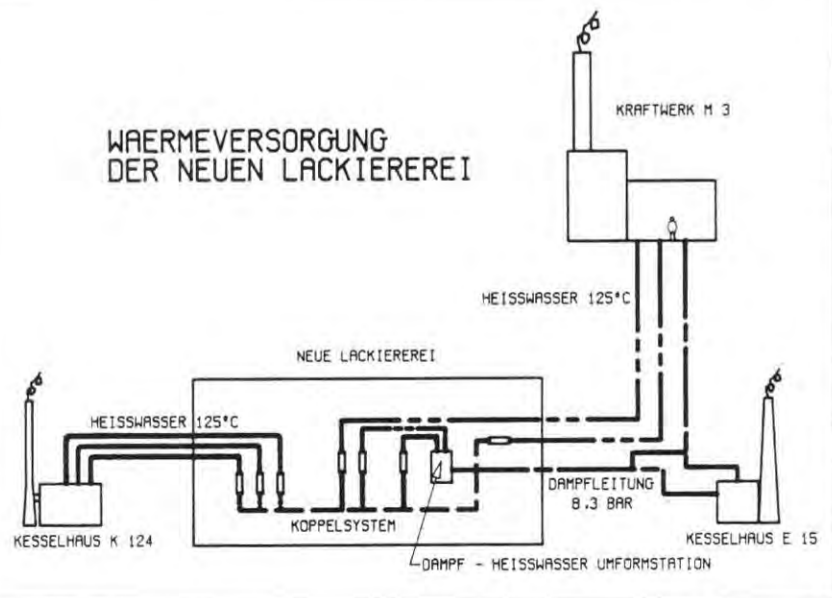
VV-Jahresveranstaltungen

Die Jahresveranstaltung des Bochumer Vorschlagswesens fand am 28. Januar, die in Rüsselsheim am 9. Februar statt. (In Kaiserslautern ist sie am 25. Februar.) In beiden Veranstaltungen wurden die Sieger im Abteilungswettbewerb 1981 geehrt.

In Bochum: 1. Karosserie-Gerippe- und Unterzusammenbau, 2. Werksanlagen Werk II sowie Teile und Zubehör, 3. Produktionsvorbereitung Chassis-Werkzeugbau. In Rüsselsheim: 1. Industrial Engineering, 2. Instandhaltung Preßwerk, 3. Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II, Schmiede und Preßwerk. Herzlichen Glückwunsch!

Berichte über die Feiern bringen wir in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

WÄRMEVERSORGUNG DER NEUEN LACKIEREREI



Personalmeldungen

40



Erich Manns
Ordnungsdienst
3.2. 1982



Willi Simon
Instandh.Preßwerk
4.2. 1982



Johannes Gensert
Zus.Bau, Teilefabr.
Werke, Leitung
21.2. 1982

Unsere Jubilare

25

Rüsselsheim

1.1. 1982
Ernst Adamek
Betriebskrankenk.
Heinz Benz
PEK-Fahrw.Konstr.
Friedrich Heuer
PV-Kar.Zus.Bau Ltg
Manfred Knoblich
WA-Elekt.r.PI.Ltg
Rolf Müller
PEK-Werkst.Entw.
G. Ruckelshaußen
Rechenabteilung

Johannes Thiele
PEK-Chassis Konstr.
Josef Wendl
MPK-Materialabt.
Kurt Zinnkann
PEK-Fahrz.Elektrik
2.1. 1982
Hans A. Hofmann
Instandh.Schmiede
Josef Horesnyi
Teilelager
7.1. 1982
Wolfgang Richter
PEK-Motorenkonstr.
14.1. 1982
Franz Friedrich
Schw.Masch.u.Vorr.

17.1. 1982
Wilhelm Wedel
Betriebsschlosserei
29.1. 1982
Hans-Dieter Kranz
Schnittbau
14.2. 1982
Hans Haas
Motorenbau M 55
22.2. 1982
Klaus Orlemann
Verk. München
24.2. 1982
Robert Rumpeltes
Energieversorgung

25.2. 1982
Karl-Heinz Funck
Instandh.Chassis I

Bochum

4.1. 1982
Gerhard Przygodda
Wagenendmontage
18.1. 1982
Karl Röseler
Werkschutz
21.1. 1982
Gerhard Kunert
Teile u.Zubehör

Wir gedenken

Rüsselsheim

Ömer Kabaagac, Lackiererei
geb. 1.2.1940 gest. 20.9.1981
Hans Bersch, Inspektion Chassis I
geb. 25.8.1932 gest. 5.12.1981
Walter Ihrig, Kar.-Bau I
geb. 2.1.1955 gest. 7.12.1981
Hans Briesemeister, Chassis-Teile
geb. 21.8.1923 gest. 9.12.1981
Ludwig Roth, Kar.-Fertigmontage II
geb. 10.10.1945 gest. 14.12.1981
Thomas Schneider, Kar.-Fertigmontage I
geb. 20.6.1957 gest. 25.12.1981
Hans-Dieter Diebschlag, Sch.Masch.u.Vorr.
geb. 25.3.1923 gest. 28.12.1981
Rudolf Malkmus, Fahrzeugdisposition
geb. 26.12.1927 gest. 30.12.1981
Friedel Schreiber, Betriebsrat
geb. 27.5.1928 gest. 5.1.1982
Josef Streicher, PEK-Motorentw.
geb. 15.11.1928 gest. 10.1.1982

Bochum

Günter Schubinski, Transportabteilung
geb. 1.12.1929 gest. 23.11.1981
Wolfgang Schröder, Lackiererei
geb. 29.5.1946 gest. 24.11.1981
Helmut Marzowski, Vorschlagswesen
geb. 21.4.1929 gest. 28.11.1981
Heinz Flachmann, Qual.Kontrolle
geb. 24.4.1936 gest. 6.12.1981
Baki Arslantürk, Motorenbau
geb. 11.11.1948 gest. 25.12.1981
Franz Josef Moze, Preßwerk
geb. 14.4.1934 gest. 2.1.1982
Johann Koim, Material-u.Prod.Kontrolle
geb. 7.1.1921 gest. 5.1.1982
Franz Hanulok, Getriebebau
geb. 10.10.1936 gest. 10.1.1982

Kaiserslautern

Thomas Jung, Motorenbau
geb. 12.4.1960 gest. 27.11.1981

Fahrgemeinschaften

Rüsselsheim

Bickenbach-Alsbach, Wechselsch., Beginn: 1.2.m.Frühsch., H. Frech, Tel. priv.: 06257-5425.

Heidenrod-Dickschied, (bei Bad Schwalbach), A. Stübs, PEK-Techn. Berechn., Tel. 3096 (priv.: 06775-461).

Limburg, Drywa, PEK, Arbeitsz.v. 7.30-16.00 Uhr, Tel. 4722 (priv.: 06431-72715).

Rossdorf 1, bei Darmstadt, H. Heck, PEK, Arbeitsz.v.7.30-16.00 Uhr, Tel. 2726 (priv.: 06154-8539).

Ober-Roden, Normalschicht, Mitfahrgelegenheit gesucht, Schwester Marlene, Sanitätsstation I, Tel. 3810.

Freizeit und Hobby



Sein Hobby macht ihm Dampf

Der Siegeszug der Technik begann mit der Dampfmaschine, mit ihrer Hilfe wurde die moderne industrielle Fertigung erst möglich gemacht. Diese Anfänge des technischen Zeitalters haben es unserem Mitarbeiter Hans Bernhard Dietz, Entwicklungsingenieur in der PEK, angetan; sie wurden zu seinem Hobby. Dem Bau von Dampfmodellen hat er sich mit Haut und Haaren verschrieben. Sein besonderes Interesse gilt zur Zeit der Straßenlokomotive „Allchin Royal Chester“ (Bild) aus dem Jahre 1925, die er als Modell im Maßstab 1 : 8 nachbaute. Das Original ist noch gelegentlich bei Dampftrallies in England zu bewundern.

In dem 35 kg schweren Modell (Länge 650 mm, Breite 265 mm und Höhe 430 mm), das eine Zugkraft von 200 kg entwickelt, stecken bis jetzt rund 1.000 Arbeitsstunden. Die Zeichnungen und Rohteile kamen aus England. „Alle Rohteile mußten von Hand bearbeitet werden, vieles habe ich in Handarbeit selber hergestellt, so zum Beispiel alle Schrauben. Für mich als gelernten (Opel) Werkzeugmacher war das kein Problem“, erzählte H.B. Dietz, als wir uns mit ihm über sein Hobby unterhielten.

Für technisch interessierte Leser hier noch einige Details: Der Kessel ist aus

Kupfer und hat 18 Rauchrohre, 4 Längsanker und 50 Stehbolzen, der zulässige Betriebsdruck beträgt 7 bar.

Der Dampfzylinder ist mit 22 Stehbolzen M 3 festgeschraubt; der Kolben hat einen Durchmesser von 27 mm und einen Hub von 38 mm. Die Kurbelwelle ist aus einem vollen Stück



Stahl herausgearbeitet. Geheizt wird mit Antrazit-Kohle.

Unser oberes Bild zeigt die „Allchin“ in voller Fahrt. Ihr Erbauer sitzt mit seinem Sohn auf dem eigens von ihm für die Maschine konstruierten Anhänger, in dem sich ein zusätzlicher Wasservorrattank von 5 Liter befindet.

AM WOCHENENDE

„Mal kurz nach Frankfurt fahren“

In der schlechten Jahreszeit taucht in vielen Familien immer wieder die Frage auf: Wohin am Wochenende? Statt ins Grüne zu fahren, bietet sich jetzt eine Besichtigungsfahrt in eine der umliegenden Städte an. Am nächsten Sonntag könnte es beispielsweise heißen: „Mal kurz nach Frankfurt

fahren!“ In der Tat, das lohnt sich, denn in der Mainmetropole gibt es viel zu sehen und zu besichtigen, entweder auf den Spuren der Vergangenheit oder denen der Gegenwart.

Frankfurt mit knapp 700.000 Einwohnern gilt als die „amerikanischste“



Übrigens:

Die Autofahrer sind sicherer, wenn die Straßen trocken sind. Die Straßen sind sicherer, wenn die Autofahrer trocken sind!

hektischste und verkehrsreichste Stadt der Bundesrepublik Deutschland. Ihr Florieren verdankt sie ihrer zentralen Lage; sie liegt nicht nur im Zentrum Deutschlands, sondern ganz Westeuropas und ist die Drehscheibe des Weltluftverkehrs sowie Kreuzungspunkt wichtiger Autobahnen. Besondere Bedeutung besitzt Frankfurt auch als Stadt der Banken. Aber alles dies gilt nur werktags; sonntags dagegen herrscht Geruhsamkeit. Die Stadt öffnet sich dann den Besuchern.

Von der Vergangenheit dieses Mittelpunktes deutscher Geschichte und der späteren Zeiten künden der Kaisersaal, der Römer mit dem Kaisersaal, die Hauptwache, Paulskirche, Liebfrauenkirche, einige erhaltene Stadt-Türme sowie die neue Alte Oper, die im letzten Sommer unter großer Anteilnahme der Bevölkerung nach langer Aufbauzeit wieder eröffnet wurde (Zeichnung).

Die Stadt hat auch interessante Museen, Galerien und andere Stätten, die zu besichtigen sich lohnen. Palmengarten und Zoo sind besondere Attraktionen. Einmalig der Blick vom riesigen Fernmeldeturm auf Stadt und Umgebung. Beim Stadtbummel durch die Fußgängerzonen oder über die Zeil, die längste Einkaufsstraße Deutschlands, sollte ein Besuch in Goethes Geburtshaus unweit der Hauptwache nicht fehlen. Es gibt viel zu sehen. Hinfahren lohnt sich.

Die Sportlichen vom Prüffeld

Einen hervorragenden dritten Platz erstritt die „Prüffeld-Mannschaft“, die Kicker aus den Reihen unserer Dudenhofener Mitarbeiter, bei einem vor einiger Zeit stattgefundenen Fußball-



Turnier in Palma de Mallorca gegen eine Auswahl von Mannschaften anderer Betriebe (Bild). Gute Tips erhielten alle Spieler von Alt-Bundestrainer Helmut Schön, der mit der Prominenten-Elf des Zweiten Deutschen Fernsehens an diesem Turnier teilnahm. Die von fußballbegeisterten Mitarbeitern des Prüffeldes gegründete „Betriebs-Sport-Gemeinschaft Opel Dudenhofen“ trat in den zwei Jahren ihres Bestehens schon gegen eine Reihe von Mannschaften aus anderen Betrieben – auch auf internationaler Ebene – an. Wir wünschen der erfolgreichen Prüffeld-Elf auch weiterhin viele spannende Spiele.

OPEL POST

34. Jahrgang – Jan./Febr. 1982

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.