



HANS WILHELM GÄB :

Fundamente, auf denen der CORSA steht



Wesentlich mit Hilfe von Kadett und Ascona, die in der Bundesrepublik zu den drei meistverkauften Automobilen gehören und auch in Europa beständig Boden gewonnen haben, haben wir für unsere Fahrzeuge der neuen Generation Vertrauen aufgebaut. In diesem für uns positiven Trend stellt der technisch gleichrangige Corsa nun eine wichtige Ergänzung und Abrundung des Angebots dar. Die hochmoderne Maschinen-Ausrüstung des Werkes Saragossa, neue Fertigungsverfahren, eine Qualitätskontrolle nach harten Opel-Normen und die Mitarbeit deutscher Fertigungs-Techniker werden eine gute Verarbeitung und die Zuverlässigkeit des Corsa gewährleisten.

GRUNDSÄTZLICH NEUES FAHRZEUG

Der Wagen ist ein von der ersten bis zur letzten Schraube neues Fahrzeug - einschließlich der Komponenten. Er verfügt über zwei neuentwickelte OHC-Motoren, die wartungsarm sind, und auch der traditionsreiche 1,0 Liter Motor aus dem Kadett ist konstruktiv entscheidend verbessert worden. Neue Motoren, Leichtbau mit Hilfe von Computern, die besten Aerodynamik-Werte seiner Klasse und sorgfältig einkonstruierte Service- und Reparaturfreundlichkeit machen den Corsa zu einem besonders wirtschaftlichen Automobil in einer Klasse, in der Wirtschaftlichkeit das Kaufargument Nr. 1 ist. Opel vertraut darauf, daß nüchtern rechnende Autokäufer ein feines Gefühl haben für die Seriosität und Glaubwürdigkeit eines Angebots.

„MEHR SEIN ALS SCHEINEN“

Zu den Zielen unserer Ingenieure bei der Konstruktion neuer Automobile gehören deswegen nicht die Jagd nach Superlativen oder die Konzentration auf vereinzelte Sensationen. Typisches Beispiel für diese Philosophie: Der Corsa ist äußerlich der kleinste in Deutschland entwickelte Mini - im Innenraum aber ist er der größte! Mehr sein als scheinen also, ein Auto von unaufdringlicher Modernität bauen, das in der Summe seiner guten Eigenschaften überzeugen kann, aus dieser Denkweise sind die Opel der neuen Generation geboren - und jetzt der Corsa.

DER KREIS WIRD SICH SCHLIESSEN

Die unternehmenspolitische Bedeutung des Corsa-Programms liegt darin, daß Opel jetzt die südeuropäischen Märkte Spanien, Frankreich und Italien für unsere Marke besser erschließen kann. In diesen Märkten, in denen jährlich über vier Millionen neue Personenwagen verkauft werden - davon 38 Prozent Kleinwagen à la Corsa - hat das Unternehmen bisher nur einen Marktanteil von 2,5 Prozent. Wenn wir hier mit dem Corsa erfolgreich sind, werden Kadett, Ascona, Manta, Rekord und Senator/Monza aus deutscher Produktion in noch größeren Stückzahlen als bisher nachfolgen. Der Kreis wird sich schließen. Die Strategie, progressive und innovative Produkte zu entwickeln, die Präsenz in Europa zu stärken und Rüsselsheim mehr als bisher als internationales Automobilzentrum zu sehen, wird alle Bereiche des Unternehmens stärken, auch die traditionellen Produktionsstätten hier in Deutschland.

STABILISIERUNG DER BESCHÄFTIGUNG

Der Corsa wird nicht nur die Opel-Modellpalette komplettieren, er öffnet auch einen bisher nicht zugänglichen Markt: Die Produktion eines Opel auf der iberischen Halbinsel war nach den Bestimmungen der spanischen Behörden Voraussetzung für den Import von in Rüsselsheim oder Bochum gefertigten Opel-Modellen nach Spanien und damit in ein Absatzgebiet, das in Europa die höchsten Wachstumsraten erwarten läßt. Inzwischen entwickelte sich Opel in Spanien schon zu einem der zwei größten Automobilimporteure. Das aus GM-Mitteln finanzierte Werk Saragossa schafft also nicht nur Arbeitsplätze in Spanien. Es sichert und stabilisiert auch direkt die Beschäftigung unseres Unternehmens in der Bundesrepublik Deutschland.



Ob zu Lande oder in der Luft - wer dem Wind nur wenig Widerstand entgegensetzt, kommt weiter. Corsa und Corsa TR sind in punkto Aerodynamik wahre Musterknaben. Die Abbildung zeigt Corsa TR Berlina und Corsa Luxus. (Zu unserem Bericht auf dieser Seite.)

DER CORSA JETZT AUF DEM EUROPÄISCHEN MARKT

Modernes Allround-Auto in der Kleinwagenklasse

Unser Neuer, der frontgetriebene Corsa, ist jetzt in den europäischen Markt gestartet. (Start in der Bundesrepublik im Frühjahr 1983.) Es ist der Einstieg in das letzte Marktsegment, das Opel bisher noch nicht abgedeckt hatte. Fachjournalisten aus Deutschland und den europäischen Staaten haben den Corsa von Mitte bis Ende September kennengelernt und getestet. Fachblätter und Tageszeitungen haben inzwischen erste Fahrberichte veröffentlicht, in denen die großzügigen Platzverhältnisse, die sparsamen, wartungsarmen Motoren, das sichere Fahrverhalten sowie die günstigen, für seine Klasse beispielhaften Luftwiderstandsbeiwerte besonders hervorgehoben werden. In Vorberichten in den beiden letzten Ausgaben hat die OPEL POST bereits zahlreiche Einzelheiten gebracht. Der folgende Artikel ist eine zusammenfassende Darstellung.

Der mit asbestfreien Bremsklötzen ausgerüstete Corsa rollt in zwei Karosserie-Varianten auf den Markt: Als Schrägheck-Modell, der dominierenden Silhouette in der Kleinwagenklasse, und als Stufenheckversion Corsa TR. Während der Kofferraum der Stufenheck-Limousine beachtliche 430 Liter schluckt, faßt die dreitürige Schrägheck-Version je nach Stellung der Rücksitze 225 bis 550 Liter, bei maximaler Raumausnutzung sogar 845 Liter (jeweils nach VDA-Meßmethode). Praktisch im Auto-Alltag: Beim Schrägheck reicht die Hecktür bis zum Stoßfänger hinunter, der Kofferraumdeckel beim Stufenheck nahezu - bequemes Beladen ist bei beiden Versionen sichergestellt.

Drei Ausstattungs-Varianten

Der Corsa wird in drei Ausstattungs-Varianten angeboten: als Standard, als Luxus und als Berlina. Der SR - nur in Schrägheck-Form - spricht als eigenständiges Modell besonders die

sportlich ambitionierten Fahrer an. Alle Modelle bestechen durch günstige Aerodynamikwerte. Wir wiederholen sie hier noch einmal: c_w -Wert für den Corsa TR beträgt 0,38, der Wert für das Schrägheck-Modell nur 0,36, und die Sport-Version SR mit ihren zusätzlichen Spoilern erreicht sogar c_w 0,35 (alle Werte Windkanal Pininfarina, Turin).

Neuentwickelte Motoren

Zur Wirtschaftlichkeit tragen neben der aerodynamischen Form auch konsequenter Leichtbau (Gewicht unter 750 kg, Zuladung 460 bis 480 kg) wie auch konsequent auf Sparsamkeit ausgelegte Motoren bei. Opel bietet drei Varianten an, einen 1,0 S, einen 1,2 S und einen 1,3 S Motor. Die beiden größeren mit 40 kW/55 PS beziehungsweise 51 kW/70 PS sind neuentwickelte, hochmoderne und wartungsarme OHC-Triebwerke; der Einliter mit 33 kW/45 PS stellt eine Verbesserung und Modernisierung des millionenfach be-

währten Kadett-Motors dar, unter anderem ausgestattet mit einer neuen Nockenwelle. Zwei der Triebwerke, der Einliter und ganz speziell der 1200er, wurden nach dem in Rüsselsheim entwickelten „Low End Torque“ - Prinzip (LET) ausgelegt, das heißt sie geben schon im unteren Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment ab. Das ermöglicht niedertouriges und damit besonders benzinsparendes Fahren.

Die Verbrauchswerte

Die Verbrauchswerte sprechen für sich: Für den 1,0 S werden nach DIN 70 030 (90 km/h, 120 km/h und Stadtverkehr) 5,2; 7,0; 7,7 Liter Superbenzin gemessen, für den 1,2 S sind es 5,1; 7,0; 8,5; und für den 1,3 S 4,7; 6,3; 8,8 Liter. Der flotteste Corsa, der 1,3 S, ist 162 km/h schnell und beschleunigt aus dem Stand auf 100km/h in 13,5 Sekunden. Doch selbst der Corsa 1,0 S ist mit einer Spitze von 140 km/h ein für seine Klasse durchaus flinkes Auto, das in 19,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen kann. Der Corsa 1,2 S schließlich erreicht 152 km/h Spitze und bewältigt den 0 - 100 km/h Sprint in 16 Sekunden.

Der Innenraum

Den Innenraum des Corsa bestimmen großzügige Platzverhältnisse. Schon das Einsteigen ist bequem: Dafür sorgen große Türen mit breitem Öffnungswinkel sowie - für die Fondpassagiere -

Fortsetzung auf Seite 2

CORSA Fortsetzung von Seite 1



Auch die Jungen entdecken wieder vermehrt das Stufenheck; beim Öffnen der Heckklappe des Corsa TR müssen weder Surfbretter noch im Winter die Skier abgenommen werden (Abbildung Berlina-Version).

ein neuartiger Klappmechanismus der Vordersitzlehnen mit weit vorn liegenden Scharnieren. Der Fahrer findet logisch nach Primär- beziehungsweise Sekundärbedeutung angeordnete Schalter und Hebel vor, die Instrumente sind reflexfrei verglast.

Das Fahrwerk

Das Corsa-Fahrwerk enthält Komponenten, über die schon die anerkannt fahrsicheren, komfortablen und geräumigen Fronttriebler Kadett und Ascona verfügen: Federbeine vorn (McPherson), Verbundlenkerachse hinten mit der raumsparenden Miniblockfeder – ideale Voraussetzung für einen großen Kofferraum. Das Fahrverhalten ist von einer leichten Untersteuertendenz gekennzeichnet, Fahrsicherheit und Fahrkomfort können als überdurchschnittlich gelten.

Servicefreundlichkeit

Zu günstigen Unterhaltskosten führt die ausgeprägte Servicefreundlichkeit des neuen Wagens. Wartungsfrei sind beispielsweise Vorderachse, Batterie sowie bei den 1,2 und 1,3 Liter Versionen die Zylinderkopfdichtung. Diese beiden Triebwerke sind wartungsarm und nehmen damit in ihrer Klasse eine Sonderstellung ein. Darüber hinaus gelang es, beim Corsa arbeits- und kostenintensive Servicearbeiten zu vermeiden (Wechsel der asbestfreien Kupplungsscheibe zum Beispiel ohne Getriebeausbau). Häufig sind kleinere Arbeiten ganz ohne Werkzeug möglich (beispielsweise Austausch der Glühlampen). Selbstverständlich gelten auch für den Corsa die Service-Intervalle von einem Jahr (beziehungsweise 15.000 Kilometer), die Opel als erster deutscher Hersteller eingeführt hat.

Zahlreiche Pluspunkte

Für die Wertbeständigkeit unseres Kleinsten ist gut vorgesorgt: Im un-

teren Karosseriebereich wird schwerpunktmäßig Zincro-Metall eingesetzt, die Karosserie wird im Kataphorese Verfahren lackiert. Auch ein hohes Maß an passiver Sicherheit zählte zu den Entwicklungszielen. Beim Corsa haben wir zum Beispiel auch die im Werk Rüsselsheim entwickelte Crash-Methode mit Modellen im 1:2 Maßstab angewandt, um noch vor dem Bau des ersten Prototyp-Fahrzeugs die Karosseriekonstruktion zugunsten optimierter Sicherheit beeinflussen zu können.

Weiterer Pluspunkt: Erstmals wurde bei den Vordersitzen die Kombination einer hohen Stützrampe mit Gurtschlössern am Sitz realisiert. Dadurch bleibt der Beckengurtwinkel gleich, und ein „Abtauchen“ von Fahrer und Beifahrer wird – im Falle einer Kollision – sicher ausgeschlossen.

Strenge Qualitätsmaßstäbe

Der Corsa ist der jüngste und wahrscheinlich modernste Kleinwagen auf dem Markt. Nach den strengen Maßstäben unserer Qualitätskontrolle wird



In den Corsa paßt nicht nur viel Gepäck, sondern es geht auch leicht hinein. Damen werden die niedrige Ladekante und den großen Öffnungswinkel der Hecktür schätzen; nach dem Umdrehen des Schlüssels öffnet eine Gasdruckfeder die Hecktür selbsttätig (Abbildung Luxus-Version).



Fahrerorientierte Funktionalität. Das Cockpit ist streng nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet; unter den vielen Ablagemöglichkeiten befindet sich auch ein über die ganze Breite gehendes Fach unterhalb der Instrumententafel (Abbildung Corsa Luxus).

er in Europas modernstem Automobilwerk gefertigt. Er ist trotz solcher Superlative erneut ein Auto, das die sachliche Philosophie des Unternehmens widerspiegelt: Ein Opel der neuen Generation soll nicht durch einzelne Sensationen auf sich aufmerksam machen, sondern durch unaufdringliche Modernität, durch Zuverlässigkeit und die Summe seiner guten Eigenschaften.

Die gut geformten Vollschaumsitze des Corsa tragen auch zur Sicherheit bei: Sie geben guten Seitenhalt, die Gurtschlösser sind am Sitz selbst befestigt und die Stützrampe des Sitzaufbaues verhindert im Fall des Falles zuverlässig den gefürchteten „Abtaucheffekt“. (Abbildung links: Corsa Luxus.)

Fakten und Hintergründe der CORSA-Entwicklung



Der Corsa ist da. 30.000 sollen noch in diesem Jahr gebaut werden, 1983 dann 200.000, und 1984 steht in Europas modernstem Automobilwerk die volle Kapazität zur Verfügung – 270.000 Corsa können dann das Werk Saragossa verlassen.

Rund 2,5 Millionen Testkilometer legten Prototypen, Vorserienautos und Komponententräger zurück, bevor unsere Techniker dem Corsa die Serienfreigabe erteilten. Anders gesagt: Um den Corsa zu testen, fuhren Opel-Versuchspiloten fast 60mal um die Erde.

Um die Motoren auf die Einsatzbedingungen im Corsa abzustimmen, ließen unsere Techniker über 150 Motoren in ausgedehnten Prüfstandversuchen laufen, mit einer Testdistanz von umgerechnet mehr als 2 Millionen Kilometern.

Im Zeichen der Suche nach umweltfreundlichen technischen Lösungen testeten die Ingenieure für den Corsa asbestfreie Bremsbeläge, die jetzt beim Anlauf der Produktion schon zur Serienausstattung gehören. Asbestfrei ist auch die Kupplungsscheibe des neuen Kompaktwagens.

Am Corsa-Programm waren im Entwicklungszentrum Rüsselsheim insgesamt 3.000 Spezialisten beteiligt. Der Corsa absolvierte seine Testfahrten nicht nur in Deutschland, am Polarkreis oder im heißen Süden Europas, sondern auch in der Wüstenlandschaft von Arizona. An der Aufbereitung der Testdaten aus zwei Kontinenten arbeiteten in

Rüsselsheim 75 Computer, bedient von 150 Ingenieuren und Programmierern.

Die Arbeit der Design-Mannschaft, die für dieses Projekt aus etwa 50 Spezialisten bestand, basierte auf drei Millionen Marktbeobachtungsdaten der Marketingexperten; zum Corsa und zum Projekt eines kleinen Kompaktwagens befragte das Unternehmen innerhalb von fünf Jahren rund 30.000 Personen in ganz Europa.

Unser Service-Trainingscenter, vor 51 Jahren gegründet und die erste Kundendienstschule eines deutschen Automobilherstellers überhaupt, bildet seit längerem die ersten Mechaniker für die Servicearbeiten am Corsa aus.

Experten schätzen, daß die mit 12.500 neuen Arbeitsplätzen verbundene Investition in Spanien europaweit insgesamt 50.000 Arbeitsplätze schafft oder sichert. Auf jeden Arbeitsplatz im Automobilbau selbst entfallen rund vier im Zuliefer-, Vertriebs- und Service-Bereich.

Daß die Investitionen in Europa sich nicht nur auf unser Unternehmen positiv auswirken, sondern auch von erheblichem Nutzen für die gesamte Volkswirtschaft sind, zeigt ein Beispiel: Allein die deutsche Maschinenbauindustrie hat Anlagen und Ausrüstungen im Wert von rund einer Milliarde Mark nach Spanien und Österreich (Motoren- und Getriebewerk in Aspern bei Wien) geliefert.

MONZA-DESIGN-STUDIE

Sportler im Gala-Dress

Eine Design-Studie auf der Basis des Monza gehörte – neben dem Premieren-Modell Corsa – zu den Attraktionen des Opel-Standes auf dem 69. Internationalen Pariser Automobil-Salon vom 30. September bis zum 10. Oktober. Das äußerlich ganz in Perlweiß gehaltene Schau-Stück unterscheidet sich vom Serien-Original durch eine Vielzahl von Modifikationen vor allem im Frontbereich: Haube

und Grill (mit integriertem Ölkühler) sind tief nach unten gezogen, die großdimensionierten Scheinwerfer in die aerodynamisch optimierte Frontpartie integriert. Innen ist das für die Pariser Ausstellung präparierte Coupé mit erlesenen Materialien ausgestattet, wie sie heute selbst bei Fahrzeugen von der Klasse des Monza nicht serienmäßig sind.



Pressestimmen CORSA

In der letzten Zeit erschienen in der Fach- und Tagespresse des In- und Auslandes erste Fahrberichte mit dem neuen CORSA. Im folgenden Auszüge aus einigen der vielen Veröffentlichungen, die uns vorliegen.

Bereits auf den ersten Blick gibt sich der Corsa als Familienmitglied der frontgetriebenen Opel-Generation zu erkennen. Sein straffes, aber nicht unkomfortables Fahrwerk stempelt ihn zu einem handlichen, betont fahraktiven Auto. Die aerodynamisch sorgfältig gestaltete Karosserie läßt auf sehr günstige Verbrauchswerte schließen. Ab kommenden Frühjahr müssen sich Fiesta und Polo auf dem Markt ihrem bislang ganz eindeutig stärksten Gegner stellen...

Auto Zeitung

Der Innenraum des Corsa besticht durch ein großzügiges Raumangebot und ausgezeichnete Rundumsicht. Kopf- und Knieraum sind sowohl vorne wie im Fond auch für großgewachsene Passagiere ausreichend dimensioniert, der Sitzkomfort der Vollschummöbel entspricht dem Klassenstandard, und auch hinsichtlich der Bedienbarkeit von Pedalerie und Schaltung weiß der Corsa zu gefallen... Daß man sich im Corsa dennoch auf Antrieb wohlfühlt, liegt nicht nur an der günstigen Sitzposition und den gut zur Hand liegenden übrigen Schaltern und Bedienungselementen, sondern vor allem an der gelungenen Verbindung aus Fahrspaß, Fahrkomfort und Fahrsicherheit. Der Corsa fährt sich eine halbe Klasse erwachsener als seine Hauptkonkurrenten, ohne dabei an Kleinwagen-Tugenden wie Handlichkeit, Übersichtlichkeit und Wendigkeit zu verlieren... Bei ersten Testfahrten hinterließ die serienmäßig mit Stabilisatoren vorne und hinten sowie mit 145er Reifen ausgestattete 70-PS-Ausführung dann auch einen besonders positiven Eindruck. Im Gegensatz zu einigen kräftig motorisierten Kompaktwagen der Konkurrenz verdaut der Corsa die Mehrleistung ohne Probleme: keine durchdrehenden Antriebsräder, kaum Antriebsinflüsse in der Lenkung, keine verstärkte Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven; nicht einmal ein Anflug von Instabilität bei hohen Geschwindigkeiten...

Süddeutsche Zeitung

Aber als „Einstiegsmodell“ sind solche Kleinwagen heute wichtig. Erfahrungsgemäß herrscht gerade unter Opel-Käufern eine erhebliche Markenloyalität, die sich dann für das Unternehmen auszahlt, wenn der Erstkäufer später in größere Klassen hineinwächst und sich innerhalb des Opel-Programms „heraufmotorisiert“. Der Corsa bringt dabei für einen guten Markterfolg recht günstige Voraussetzungen mit...

Frankfurter Rundschau

Mangelnde Erfahrung auf dem Kurzwagenektor konnte wohl kein Hinderungsgrund für die Fahrwerkspezialisten um Herbert Oberhaus sein, auch ihrem kleinsten Familienmitglied jene Fahrwerksqualitäten mitzugeben, wie sie alle Opel besitzen. Daß bei einem Radstand von nur 2,34 m im Komfortbild Abstriche zu machen sind, liegt in der Natur der Sache. Dafür werden die mit Leergewichten von 735 bis 750 kg daherrrollenden Minis hohe Fahrleistungen realisieren können bei gleichzeitig günstigen Verbrauchs-

werten. Der probierte 70-PS-Corsa lief komfortable 160km/h, und sein Beschleunigungsvermögen dürfte sich bei 13 Sekunden für das Erreichen der 100 km/h-Marke bewegen. Besonders erfreulich dabei, daß der stärkste zugleich der sparsamste (Mischwert: 7 Liter) aller Corsa-Varianten ist...

WELT

Der Corsa ist mit einer Länge von 3,62 Metern ein relativ großer Kleinwagen. Das hat seinen Grund: Autos dieser Klasse müssen in Südeuropa die Rolle von Familienkutschen spielen, und da ist jeder Zentimeter Nutzraum willkommen. Unsere erste Begegnung mit dem Fronttriebler aus Saragossa bewies uns, daß Opel bei aller Kompaktheit ein geräumiges Fahrzeug gelungen ist. Damit nicht genug. Wie beim neuen Ascona wird neben der Schrägheck-Grundform eine Stufenheck-Version angeboten. Dieser Corsa TR ist 33 Zentimeter länger und kann sich etwa des gleichen Kofferraumvolumens wie der alte Ascona mit Hinterradantrieb rühmen, der immerhin 38 Zentimeter mehr Außenlänge hatte. Moderne Konstruktionsprinzipien kommen im recht großen Radstand (2,34 Meter), dem geringen Gewicht (unter 750 Kilogramm), der hohen Aufprallsicherheit trotz kleiner Abmessungen und in der günstigen Aerodynamik zum Ausdruck...

Frankfurter Allgemeine

Der c_w -Wert des Corsa, gemessen im Pininfarina-Windkanal in Turin, gewinnt vor diesem Hintergrund seine Bedeutung. 0,36 c_w für die serienmäßige Schrägheck-Variante und sogar 0,35 c_w für die durch Spoiler noch einmal verbesserte sportliche SR-Version, markieren ein Stück Fortschritt. Das zeigt sich darin, daß der Corsa in seiner Klasse aerodynamisch in Führung geht und bessere Luftwiderstandsbeiwerte bietet als viele Sportwagen. Die drei Corsa-Triebwerke 1,0 S, 1,2 S und 1,3 S verfügen über 45, 54 und 69 PS, die beiden größeren Maschinen sind neukonstruierte und wartungsarme OHC-Motoren, und was alle drei kennzeichnet auch den konstruktiv wesentlich verbesserten 1,0-Liter-Motor, ist der maßvolle Umgang mit dem Kraftstoff, wobei der 1,3 S mit einem Verbrauch von nur 4,7 Liter bei 90 km/h und nur 6,3 Liter bei 120 km/h besonders eindrucksvolle Werte erzielt...

Cellesche Zeitung

Mit einem neuen „Einsteigerauto“ rundet Opel seine Modellpalette nach unten ab. Im Markt der Kleinwagen wird der „Corsa“ ab Frühjahr '83 vor allem gegen VW-Polo und Ford-Fiesta antreten. Mit guten Aussichten! Die vorläufig besten Aerodynamik-Werte seiner Klasse (0,36 c_w für den Schrägheck-Corsa) sind ein Schlüssel für die erstaunliche Wirtschaftlichkeit des von Grund auf neuen Wagens. Auf Rüsselsheimer Reißbrettern entworfen, im gerade fertiggestellten Werk im spanischen Saragossa gebaut, ist der Corsa in der Tat ein Spar-Wunder...

Deutsche Automobil Revue



Unser neuer REKORD

Eine aerodynamisch gegenüber dem Vorgänger um zwanzig Prozent verbesserte Karosserie und neue 1,8 Liter-Motoren bilden die konstruktive Basis für unseren neuen Rekord, mit dessen Produktion in Rüsselsheim im Spätherbst begonnen wird. Mit Hilfe eines Luftwiderstandsbeiwertes von c_w 0,36 und modernen Motoren, die nicht nur extrem wartungsarm sind – zum Beispiel hydraulischer, selbstnachstellender Ventilspielausgleich, elektronische Zündanlage –, sondern auch um 25 kg leichter als ihre Vorgänger, reduzierten unsere Ingenieure den Verbrauch des Rekord mit dem 1,8 Liter S Basis-Triebwerk um gut 15 Prozent gegenüber dem bisherigen, leistungsgleichen 2,0 N.

Neue Vier- und Fünfgang-Getriebe, Überarbeitung von Fahrwerk und Lenkgeometrie, Absenkung des Vorderwagens, keilförmig ansteigendes Heck mit größerem Kofferraum, Aufhängung der Motoren in neuentwickelten hydraulisch-gedämpften Lagern, höhere Endgeschwindigkeit durch bessere Aerodynamik, eine neue Sitzkonstruktion, die bei einer Kollision das Abtauchen angegurter Passagiere verhindert – diese und andere Verbesserungen machen den neuen Rekord sparsamer und komfortabler als seine Vorgänger, von denen Opel seit 1953 insgesamt 6,8 Millionen Exemplare herstellte, davon knapp eine Million Einheiten des jetzt auslaufenden Modells. (Ausführlicher Bericht in der nächsten Ausgabe.)

MANTA 400

Kompromißloses Kraftpaket

„Von jedem das Beste“, hieß die Entwicklungsdevise beim Manta 400. Solide, ausgereifte Großserienteile kombiniert mit leistungsstarken, für härteste Rallyeeinsätze entwickelte Sportkomponenten bilden die Basis des sportlichsten Automobils innerhalb der Opel-Modellpalette. Als legitimer Nachfolger des derzeit in der Rallyeweltmeisterschaft führenden Opel Ascona 400 soll das kompromißlose Coupé auch in Zukunft Garant für Opel-Erfolge im Motorsport sein.

Der Manta 400 mit seinem 2,4 Liter Motor und 106 kW (144 PS) hebt sich äußerlich vom GT/E durch einen Heckspoiler und spezielles Farb-Design ab. Auch innen unterscheidet sich der neue Sport-Manta vom Normal-Modell deutlich: Vorn gibt es veloursbezogene Recaro-Sitze, die Rücksitze sind mit Bezügen aus dem gleichen Material mit für den Manta 400 exklusivem Design versehen. Hinzu kommt außerdem die elegante Seitenverkleidung der Berlinetta-Variante. Die komplette Instrumentierung entspricht der des GT/E, von dem auch das griffige Sportlenkrad übernommen wurde.

Das Triebwerk besitzt einen Querschnitt-Zylinderkopf mit 16 Ventilen, die von zwei gegenläufigen Nockenwellen gesteuert werden. Die Pleuellwelle verfügt über acht Ausgleichsgewichte. Die Leistungswerte des Motors, dessen Gemisch von einer Bosch-L-Jetronic-Einspritzanlage aufbereitet

wird, sind entsprechend eindrucksvoll: Die Nennleistung von 106 kW (144 PS) fällt bei 5.500 Umdrehungen pro Minute an, und das maximale Drehmoment von 200 Nm bei 3.500 Touren verspricht gute Elastizität – eine bei betont sportlich ausgelegten Triebwerken keineswegs selbstverständliche Eigenschaft.

Mit einem Tuning-Satz aus dem Opel-Sportteile-Programm, der über die Opel-Vertragshändler angeboten wird, kann die Leistung auf bis zu 185 kW (252 PS) gesteigert werden.

Serienmäßig ist ein Fünfganggetriebe, zwei Hinterachsübersetzungen stehen zur Wahl. Vom Manta-Basismodell un-



Verkäufe und Investitionen

Auf einer Pressekonferenz anlässlich des Pariser Automobilsalons, der vom 30. September bis zum 10. Oktober in der Seine-Metropole stattfand, erklärte Generaldirektor Ferdinand Beickler, Opel und General Motors seien in den ersten acht Monaten dieses Jahres, schon vor dem Start des in Deutschland entwickelten neuen Corsa, die Gewinner auf dem europäischen Markt: Bis Ende September hatten Opel und GM auf den europäischen Märkten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland schon so viele Fahrzeuge verkauft wie im gesamten Jahr 1981. Opel allein steigerte seine Verkäufe außerhalb der Bundesrepublik Deutschland von Januar bis August um 28 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Nach Aussagen von Ferdinand Beickler haben Opel und General Motors in Europa von 1977 bis 1982 zwölf Milliarden Mark investiert, um ihre Position auf dem europäischen Markt zu verbessern, der nach Meinung der Marktforscher von augenblicklich zehn Millionen Neuzulassungen pro Jahr auf 11,5 Millionen 1985 und auf 13 Millionen 1990 anwachsen wird.

Opel und die anderen GM-Niederlassungen beschäftigen zur Zeit europaweit über 120.000 Mitarbeiter und steuern insgesamt 39 Werke und Niederlassungen in 17 Ländern Europas. Opel ist derzeit Marktführer in den Niederlanden, in Belgien, Dänemark, Norwegen und Schweden. In der Bundesrepublik Deutschland ist Opel mit einem Marktanteil von fast 19 Prozent vor Ford, Daimler Benz, BMW, Audi, Renault und Fiat die Nummer Zwei hinter Volkswagen.

terscheidet sich der „400“ an der Vorderachse durch kleinere Modifikationen, an der Hinterachse durch die Führung an fünf Lenkern. Den hohen Anforderungen, die an ein solches Fahrzeug gestellt werden, entsprechen auch die Bremsen: Scheiben sind vorne wie hinten selbstverständlich, wobei die vorderen in ihrer Standfestigkeit noch durch eine Innenbelüftung unterstützt werden.

Wer freilich auch äußerlich auf ein Höchstmaß an Sportlichkeit und auf ein optimiertes Sport-Fahrwerk Wert legt, kann seinen Manta 400 mit einem exklusiven Karosserie-Tuning-Paket ausrüsten, das gleichzeitig die Basis für den Motorsporteinsatz bildet.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Postbüro Kaiserslautern

Jeder von uns hat im privaten Bereich mehr oder weniger mit der Post zu tun. Ein Leben ohne die Post und ihre Dienstleistungen ist in unserer hochzivilisierten Welt nicht mehr denkbar. Dies gilt insbesondere für unsere Volkswirtschaft, deren Existenz wir uns ohne den schnellen und pünktlichen Austausch von schriftlichen Informationen nur schwer vorstellen können. Auch der Industriebetrieb ist in das postalische Geschehen eingebunden und hat in der Regel ein mehr oder weniger großes „Postamt“, bei uns das Postbüro, das sich im Verwaltungsgebäude K 2 im Erdgeschoß links befindet. Eine Nebenstelle ist im zweiten Bürogebäude K 32 bei der Abteilung Zeitverrechnung eingerichtet.

Schließfachanlage

Postbüro und Nebenstelle sind mit einer Postschließfachanlage und mit

Ausgangspost, das heißt alle das Werk verlassenden Briefe sind – soweit noch nicht geschehen – maschinell zu verschließen, nach Format und Gewicht zu sortieren und anschließend zu frankieren. Eine Frankiermaschine versieht die zu versendenden Briefe, Postkarten, Drucksachen u.s.w. mit einem Aufdruck, der die gleiche Aufgabe erfüllt wie eine Briefmarke. Postgebühr, Absendeort, Datum und Auslieferungspostamt sowie Absender-Postleitzahl sind aus dem Aufdruck ersichtlich, so daß eine zusätzliche Freistempelung durch die Bundespost entfällt. Dadurch ist eine schnellere Bearbeitung bei der Post möglich.

„Freistempler“

Das Auffüllen des Portobestandes an unserem „Freistempler“ erfolgt durch Einlegen einer Wertkarte in die Maschine. Die Wertkarten werden auf



Mitarbeiter J. Heinrich beim Einsortieren der Post in die Postfächer der Abteilungen unseres Werkes Kaiserslautern.



Mitarbeiter K. Eschmann beim Frankieren der ausgehenden Post.

Briefkästen ausgerüstet. Diese Einrichtung erlaubt zu jeder Zeit das Abholen und Einwerfen von externer und von Werkspost. Jede Abteilung ist im Besitz eines Postschlüssels, mit dem das jeweilige Postschließfach geöffnet und die darin lagernde Post entnommen werden kann. Zuvor müssen jedoch täglich bis zu 1.500 Werkpostumschläge und die externe Tagespost von zwei Mitarbeitern unseres Postbüros gesichtet und in die Postschließfachanlagen einsortiert werden. Die Post-Nebenstelle im Gebäude K 32 wird zu festgelegten Zeiten täglich angefahren und bedient. Der Transport von Post und anderen Unterlagen zwischen den Werken Kaiserslautern und Rüsselsheim wird täglich durch einen Kurier zuverlässig erledigt.

Frankiermaschine

Am frühen Nachmittag beginnt in unserem Postbüro die Bearbeitung der

dem Postamt im bargeldlosen Zahlungsverkehr erworben. Die frankierten Werte werden in einem Gebührenzählwerk erfaßt, das nicht auf Null stellbar ist. Sobald die in dem Zählwerk aufgelaufene Summe den Wert der in der Maschine liegenden Wertkarte erreicht hat, sperrt eine Automatik die weitere Freistempelung. Die Sperrung wird dadurch aufgehoben, daß die verbrauchte Wertkarte entnommen und eine neue eingelegt wird.

Portokostenbudget

Mehrfache Portogebührenerhöhungen und ein gestiegenes Postausgangsvolumen verlangen auch in unserem Postbüro ein höheres Portokostenbudget. Monatlich müssen in unserem Werk Kaiserslautern bis zu DM 6.000, – an Portokosten aufgewendet werden. Jede Verwaltungs- und Betriebsstelle, die Ausgangspost erstellt, sollte deshalb über die wichtigsten In- und Auslands-Briefpost-Gebühren und Tipps zum Portosparen informiert sein. Diese Informationen sind in einer Broschüre zusammengefaßt, die den betreffenden Abteilungen zugestellt wurde.

D.

Ein bißchen reicher werden durch einen guten Vorschlag!



BETRIEBSRÄTEVERSAMMLUNG 1982

Berichte, Referate, Diskussionen

Wer in diesen Tagen in den drei Werken und der Niederlassung Berlin die jeweilige Betriebsratsspitze sowie zahlreiche Betriebsräte vermißt hat, kann beruhigt sein – sie sind wieder da, waren Teilnehmer der diesjährigen Betriebsräteversammlung, die vom 18. bis zum 20. Oktober in Kaiserslautern stattfand. Referate, auch eines der Geschäftsleitung über die wirtschaftliche und personelle Lage des Unternehmens, Berichte des GBR und der GBR-Ausschüsse sowie aus den einzelnen Werken standen neben Aussprachen zu den Berichten auf der Tagesordnung. Am Abend des 19. Oktober gab die Stadt Kaiserslautern für alle Tagungsteilnehmer, zu denen – als Gäste – zeitweise auch Vertreter der Geschäftsleitung gehörten, einen Empfang. (Bericht in der nächsten Ausgabe der Werkzeitung.)

AAA-BERLIN

Opel Autos aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Die Premiere des Ascona CD (siehe an anderer Stelle) stand im Mittelpunkt des Ausstellungsprogramms der Firma auf der dritten Automobilschau „Auto, Avus, Attraktionen“, die vom 25. September bis zum 3. Oktober 1982 in Berlin stattfand. Opel Autos aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft wurden dabei gezeigt. Mehr als ein halbes Jahrhundert umspannten die Ausstellungsbeiträge auf dem Opel-Stand.

Während TECH 1 und Corsa Spider als Design-Studien und Ideenträger zukünftiger Automobiltechnik den Besuchern einen Einblick in die Arbeit des Rüsselsheimer Entwicklungszentrums vermittelten, erinnerten der Torpedowagen 8/25 aus dem Jahre 1920

und der zwischen 1936 und 1939 gebaute erste Kadett mit ihren für die damalige Zeit überaus fortschrittlichen Details an die alte Opel-Tradition im Automobilbau. Reminiszenzen an die Einsätze von Opel-Rennwagen auf der legendären Berliner Avus-Rennbahn weckte der ausgestellte Grand-Prix Rennwagen aus dem Jahre 1913.

Darüber hinaus beherrschte das umfangreiche und moderne Produktprogramm von Kadett bis Senator den Berliner Opel-Stand.

Besondere Beachtung bei den ausgestellten Motoren haben die beiden Diesel-Versuchsaggregate mit Turbolader und Complex-Aufladung gefunden.



Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



SEKRETÄRINNEN

Alle Achtung!

Wer sagt's denn: Deutschlands Sekretärinnen sind besonders pflichtbewußt und fleißig – vor allem, sie sind von allen Arbeitnehmerinnen am wenigsten krank. In einer vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Studie des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen über „Krankheit und arbeitsbedingte Belastungen weiblicher Arbeitnehmer“ geht hervor, daß die über 100.000 Sekretärinnen, die zwischen Flensburg und Garmisch täglich ihrer Pflicht nachgehen, nur selten an ihrem Schreibtisch fehlen. Wörtlich heißt es: „Sie fehlen am wenigsten wegen Krankheit, lassen Chefs und Firmen nicht in Stich...“. Da kann man nur sagen: Alle Achtung!



Sportlichkeit x 2 – einmal für die Luft, einmal für die Straße. Man könnte zu diesem Bild in Anlehnung an einen früheren Opel-Werbeslogan auch sagen: „Nur fliegen ist schöner...“

RATSCHLAG

Unterschrift ist „keine“ Formsache

„Wir veranstalten eine großangelegte Werbeaktion und wollten Sie mit unseren Produkten bekanntmachen. Hier ein kleines, kostenloses Geschenk für Sie.“ Der freundliche junge Mann drückte Frau M. ein stattliches Päckchen in die Hand. „Und es kostet wirklich nichts?“ Die vorsichtige Hausfrau fragte danach. Nein, Geld wollte der junge Mann nicht – jetzt noch nicht. Sondern nur schnell eine Unterschrift zur Bestätigung, daß er das Päckchen auch wirklich abgeliefert hatte. „Reine Formsache“, meinte er dazu.

Ohne genau hinzuschauen, unterschrieb Helga M. das vorgelegte Papier. Zwei Wochen später erhält sie ein Paket mit Dingen, die sie gar nicht braucht und die extrem teuer sind. Noch elfmal muß sie eine solche Sendung annehmen. So lautet der Vertrag, den sie damals als „reine Formsache“ ungelesen unterschrieben und dessen Durchschrift ihr der Vertreter wohlweislich vorenthalten hatte.

Nach dem Abzahlungsgesetz hätte der Vertreter die Vertragsdurchschrift sofort aushändigen müssen. Dann hätte Frau M. die Möglichkeit gehabt, von ihrem gesetzlichen Rücktrittsrecht, innerhalb einer Woche Gebrauch zu machen. Allerdings unterlaufen Betrüger oft das Rücktrittsrecht, indem sie den Vertrag um mindestens eine Woche zurückdatieren. Daß solchen schwarzen Schafen, die einen ganzen Berufsstand in Mißkredit bringen, das Handwerk gelegt wird, daran sind gerade auch seriöse Vertreter interessiert. Sie haben deshalb auch nichts dagegen, wenn Sie alles genau prüfen, bevor Sie unterschreiben. Sie kommen auch gerne wieder oder lassen sich den Vertrag zusenden.

Deshalb der gute Rat: Unterschreiben Sie nichts unter Zeitdruck – schon gar nicht an der Haustür. Lesen Sie alles – besonders das Kleingedruckte – genau durch. Bitten Sie im Zweifelsfall um Bedenkzeit. – Schauen Sie ganz genau nach, was und wo Sie unterschreiben, wenn Sie um eine „rein formelle“ Unterschrift – etwa als Besuchsbestätigung oder Empfangsquittung für Werbegeschenke – gebeten werden. Besonders ältere Menschen fallen leicht auf das energische Auftreten von Geschäftemachern herein. Deshalb sollten Sie sich nicht scheuen, gegebenenfalls Ihren Nachbarn um Rat zu fragen. Man sieht, es kostet nichts, sich vor Schaden zu bewahren. Mitdenken macht Sie selbst sicherer!

HLK

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

TELEFON- UND FERNSCHREIBZENTRALE

Verbindungen rund um die Welt

Eine wichtige Voraussetzung des modernen Wirtschaftslebens ist die Nutzung moderner Kommunikationsmittel wie Telefon, Fernschreiber und Telekopierer, die in Sekundenschnelle über Landesgrenzen und Kontinente hinweg Verbindungen schaffen, den Informationsfluß über Tausende von Kilometern schnell und präzise ermöglichen. Für gute Verbindungen sorgen in unseren Werken die Mitarbeiter der Telefon- und Fernschreibzentrale, die sozusagen hinter den Kulissen des Unternehmens tätig sind. Von ihnen handelt am Beispiel des Rüsselsheimer Werkes unser Bericht.

Viele von uns kennen sie, zumindest ihre Stimmen – die fünf „Fräuleins vom Amt“, die Mitarbeiterinnen der Telefonvermittlung Rüsselsheim. Sie haben mit rund 200.000 eingehenden Telefongesprächen im Monat im wahrsten Sinne des Wortes alle Hände voll

despost geschaltet. Hinzu kommen weitere 145 Posthauptanschlüsse im Werk. Aber das reicht bei weitem nicht aus. Um den steigenden Bedarf zu decken, ist vorgesehen, das interne Telefonnetz in naher Zukunft zu erweitern. Für schnelle und problemlose



Blick in die Telefonvermittlung des Rüsselsheimer Werkes: Die vier Mitarbeiterinnen Anneliese Köchel, Monika Schinko, Helma Haumann und Kätha Kramer nehmen gerade eingehende Gespräche entgegen und verbinden mit den gewünschten Teilnehmern. (Die fünfte Mitarbeiterin, Jutta Seidler, war zum Zeitpunkt der Aufnahme nicht anwesend.)

zu tun. Die in der Vermittlung von außen eingehenden Gespräche werden von ihnen an die einzelnen Fachabteilungen weitergegeben. Dabei handelt es sich um Anrufe von Teilnehmern, die die Durchwahlnummer der von ihnen gewünschten Abteilung beziehungsweise des Sachbearbeiters nicht kennen. Das gilt natürlich auch umgekehrt für Gespräche nach draußen.

Rund 2.700 Anschlüsse

„Zur Zeit haben wir im Werk Rüsselsheim rund 2.700 interne Rufnummern“, sagte uns der Leiter der Telefon- und Fernschreibzentrale, „außerdem sind 185 Amtsleitungen zwischen der Telefonzentrale und der Bun-

Verbindungen zu den GM-Werken und den Niederlassungen in aller Welt stehen neben 19 Leitungen nach Bochum und Kaiserslautern auch nach Antwerpen, Dunstable, Luton und Kopenhagen noch 12 Standleitungen zur Verfügung. Und in die Vereinigten Staaten sind drei separate Leitungen geschaltet, die von berechtigten Teilnehmern ohne Vermittlung direkt benutzt werden können.

Schnelle Übermittlung

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Fernschreibzentrale. In einem Industriebetrieb unserer Größe laufen über die Fernschreibgeräte jeden Tag rund 500 Fernschreiben nach draußen,

und rund 800 gehen ein. Die eingehenden Fernschreiben laufen auf fünf Fernschreibmaschinen über eine Sammelnummer ein und werden sofort ausgedruckt, aus der Maschine genommen und durch einen Botendienst den einzelnen Empfängern zugestellt.

Außerdem steht ein GM-eigenes Fernschreibnetz zur Verfügung, das direkt an ein zentrales Computersystem in Detroit angeschlossen ist. Der Computer dient als Zwischenspeicher und Weitervermittlungssystem für alle GM-internen Nachrichten weltweit und ist rund um die Uhr im Einsatz. In Rüsselsheim werden derzeit Planungen betrieben, die einen noch direkteren und damit wirkungsvolleren Nachrichtenaustausch zwischen Absender und Empfänger zum Ziel haben. Dabei wird es mittels moderner Elektronik schon in naher Zukunft möglich sein, Fernschreiben und andere Nachrichten innerhalb und außerhalb des Unternehmens von Schreibtisch zu Schreibtisch zu übermitteln.

Telekopierer als Ergänzung

Als Ergänzung zum herkömmlichen Fernschreiben hat sich seit einiger Zeit auch der sogenannte Telekopierer bewährt; mit ihm lassen sich nicht nur Texte, sondern komplette Seiten im DIN A 4-Format, zum Beispiel auch mit Zeichnungen und graphischen Darstellungen, über das Telefonnetz zum Telefonat in alle Teile der Welt versenden. Vorausgesetzt natürlich, der Empfänger verfügt über ein entsprechendes Empfangsgerät. Diese Möglichkeit wird bei uns reichlich genutzt, allein 1981 lag das Übertragungsvolumen bei rund 82.000 Einzelsendungen. – Ein weiterer Schwerpunkt der Telefon- und Fernschreibzentrale liegt in der Verwaltung und Abrechnung sowie in der internen Telefon-Auskunft über Rufnummern innerhalb der Bundesrepublik und West-Berlin. Außerdem wird hier das interne Telefonbuch zusammengestellt, das laufend ergänzt und geändert werden muß.

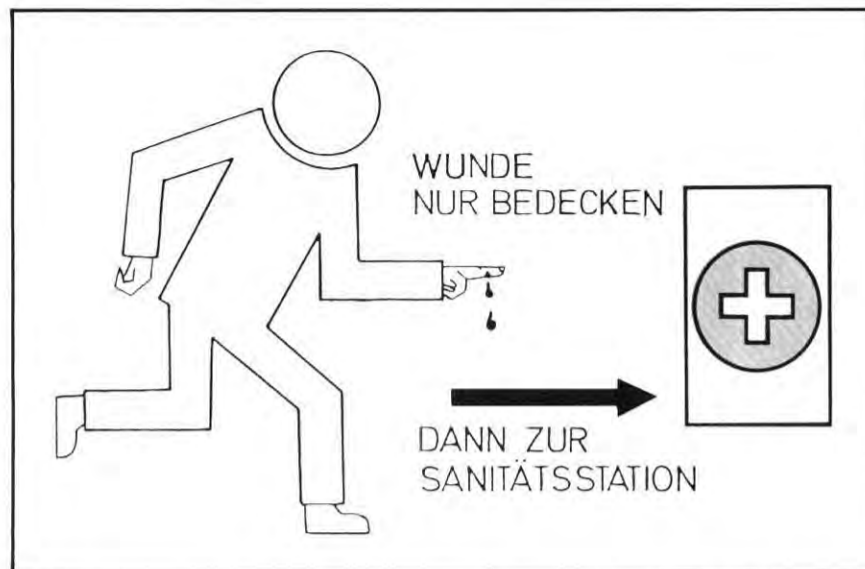
Hohe Kosten

Auch die monatlich rund 450 Fernsprechrechnungen der Deutschen Bundespost werden hier bearbeitet. Alle Einzelbeträge, wie Telefongesprächgebühren, Fernschreib- und Telegrammgebühren und andere mehr, werden in einer monatlichen Gesamtabrechnung in Höhe von durchschnittlich 750.000 DM zusammengefaßt. Ein nicht gerade billiger, andererseits aber notwendiger Preis dafür, daß wir jederzeit intern und nach draußen, im Grunde mit Teilnehmern rund um den Globus in Verbindung bleiben. Kr.

VORTRAGSREIHE Erfolgreicher Start

Vor ein paar Tagen, am 12. Oktober, begann der erste Teil der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 82/83 mit dem Kanada-Bericht von Maximilian Küthe. Ein erfolgreicher Auftakt, fortgesetzt von Michael Welders Kubanischen Impressionen am 19. Oktober. Die nächsten, sicher wieder interessanten Abende sind am 2., 9., 16. und 23. November. Ende Februar '83 geht es dann mit dem zweiten Teil weiter.

Übrigens: Wer es noch nicht weiß oder wieder vergessen hat – es ist diesmal die 26. Runde dieser beliebten Kultureinrichtung des Rüsselsheimer Werkes, die 1956 gegründet wurde und sich seitdem eines zunehmenden Interesses erfreut.



Verbandskästen überall im Werk

Erste Hilfe im Betrieb: da denken die meisten Mitarbeiter wohl zuerst an den Werksärztlichen Dienst. Das ist klar. Wer sich verletzt, und sei es nur eine kleine Schnittwunde oder eine harmlos erscheinende Schramme, soll nach den bestehenden Vorschriften schnell die nächste Sanitätsstation aufsuchen.

Selbstbehandlung am Arbeitsplatz hat große Risiken, weiß man doch nicht, welche Folgen eine auch noch so harmlos aussehende Verletzung bei unsachgemäßer Behandlung haben kann. Zum Beispiel äußerlich nicht erkennbare Sehnen- oder Knochenverletzungen, vielleicht sogar eine Tetanusin-

fektion. Darüber hinaus ist auch an die berufsgenossenschaftlichen Versicherungsbestimmungen zu denken.

Damit keine Mißverständnisse aufkommen: die 410 jetzt überall im Rüsselsheimer Werk angebrachten Verbandskästen (unsere Zeichnung) sind keine Aufforderung zur Selbstverarzung. Die darin enthaltenen Verbandsmittel dienen lediglich dazu, eine Schramme oder Wunde zum Schutz vor Verschmutzung provisorisch abzudecken.

Dann ist nach wie vor so schnell wie möglich die nächstgelegene Sanitätsstation aufzusuchen.

NACHAHMENSWERT

Gute Taten

Die Redaktion erfährt häufig von Mitarbeitern, die den Erlös aus einem von ihnen veranstalteten Sportwettbewerb oder eines geselligen Beisammenseins im Kollegenkreis als Spende an eine Wohlfahrtsorganisation geben.

Stellvertretend für diese Gruppen und auch für die Kollegen, die das anlässlich ihres Jubiläums gesammelte Geld zum Beispiel an die Aktion Sorgenkind überweisen, möchten wir in diesem Zusammenhang die Mitarbeiter der Abteilung Industrial Engineering nennen, die gemeinsam mit ihren Bochumer und Kaiserslauterner Kolle-



gen kürzlich ein zünftiges Fußballturnier ausgetragen hatten.

Den Nettoerlös der bei der Siegfesteier veranstalteten Tombola in Höhe von DM 500,-, stellten sie der Werkstätte für Behinderte in Rüsselsheim zur Verfügung.

Die Vorsitzende der Organisation, Herta Max, freut sich auf unserem Bild über den Scheck. Links Klaus-Uwe Wohlfeil, Leiter Industrial Engineering, und sein Mitarbeiter Helmut Hill, der Organisator des Fußballturniers.

VIELE PREISE

VV-Verlosung

Auch in diesem Jahr wird das Rüsselsheimer Vorschlagswesen noch vor Weihnachten eine Verlosung unter den VV-Einsendern durchführen. Wer in der Zeit vom 18. Oktober bis einschließlich 30. November 1982 einen Vorschlag einreicht, nimmt automatisch daran teil und hat die Chance, einen der Preise (Werkzeugkoffer und Taschenrechner, Werkzeugtaschen und Schweizer Taschenmesser sowie Kalender-Brieftaschen) zu gewinnen.

Die Verlosung wird am 6. Dezember (Nikolaustag) stattfinden, so daß die glücklichen Einsender ihre Gewinne noch vor dem Weihnachtsfest erhalten.

Wir wünschen allen unseren Mitarbeitern, die einen Vorschlag einreichen, recht viel Glück bei der diesjährigen Nikolaus-Verlosung. Unabhängig von der Verlosung – die Prämie für einen guten Vorschlag gibt es auf jeden Fall. Wi.

Jahreswagenbörse

Interessierte Leser fragen immer wieder, wie es mit der „Jahreswagenbörse“ weitergehen wird. Dazu ist festzuhalten, daß die Firma gegen das Urteil des Landgerichts Kaiserslautern Berufung eingelegt hat. Wann der Termin stattfindet, steht im Augenblick noch nicht fest.



Die rund 800 täglich bei uns eingehenden Fernschreiben werden von Mitarbeiterin Martha Kotyga aus den Maschinen genommen und danach den Empfängern im Hause zugestellt.

Anstempeln entfällt versuchsweise im Werk Rüsselsheim

Zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat unseres Werkes Rüsselsheim wurde, beginnend mit dem 15. Oktober 1982, eine Vereinbarung über den Versuch des Wegfalls des Anstempeln der Zeitkarten für Lohnempfänger getroffen. In Abweichung von § 3 Absatz 8 Satz 2 der Betriebsordnung wird die Pflicht zum Anstempeln für Lohnempfänger des Werkes Rüsselsheim versuchsweise für ein Jahr ausgesetzt. (Ausgenommen sind Mitarbeiter, die am Gleitzeitversuch teilnehmen.) Ziel dieses Versuchs ist es, die Durchführbarkeit und die Auswirkung einer manuellen Anwesenheits erfassung zum Schichtbeginn anstelle des Anstempeln der Zeitkarten festzustellen. Das Abstempeln bei Schichtende ist von dieser Regelung nicht betroffen; es muß auch weiterhin erfolgen. (Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)



Vom Opel-Lehrling zum Minister

Zahlreiche Politiker auf kommunaler und Landesebene, ja sogar in der Bundespolitik — man denke nur an Otto Zink — sind oder waren Opelaner — ein Minister fehlte bisher. Seit dem 4. Oktober ist das anders: der neue Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung heißt Dr. Norbert Blüm.

Der in Rüsselsheim geborene Politiker hat einen interessanten Werdegang: Blüm, Jahrgang 35, hat sich aus eigener Kraft hochgearbeitet. Er hat die Volkshochschule besucht, eine Lehre als Werkzeugmacher in unserem Rüsselsheimer Werk absolviert und in diesem Beruf gearbeitet. Später hat er sich am Abendgymnasium fortgebildet, dann hat er Philosophie, Geschichte und Theologie studiert und in der Philosophie promoviert.

Den Weg in die Politik hat Blüm über die CDU-Sozialausschüsse gefunden.

Dort hat er zunächst als Journalist gearbeitet, ehe er deren Hauptgeschäftsführer wurde. Seit 1977 ist er Bundesvorsitzender der Arbeitnehmer-Organisation der CDU. Dem Bundestag gehörte er von 1972 — 1981 an, bis ihn der neue Regierende Bürgermeister von Weizsäcker als Senator nach Berlin holte.

Die Aufnahme hat für uns dokumentarischen Wert. Sie war in der Dezember-Ausgabe 1982 der OPEL POST veröffentlicht und beweist, daß der junge Blüm schon vor 30 Jahren bereits im Interesse der Arbeitnehmerschaft tätig war. Auf dem Bild (rechts vorne) ist der damalige Vorsitzende der Opel-Jugendvertretung zusammen mit den Jugendausschußmitgliedern Alois Marx und Werner Krüger im Gespräch mit dem seinerzeitigen Vorsitzenden des Opel-Betriebsrates, Fritz Becker (sitzend), und dessen Stellvertreter, Josef Sehr, zu sehen.

50 Tausender für 1 x Nachdenken

Für unsere Kadett-Modelle werden die Türen in Rüsselsheim als Einzelteile gefertigt, in Transportgestelle gesetzt, mit opeleigenen Großraum-Waggons nach Bochum transportiert und dort eingebaut. Beim Transport der Gestelle in Fahrtrichtung wären die Türteile aus den Halterungen gesprungen und beschädigt worden.

Die Transportgestelle wurden daher quer zur Fahrtrichtung in die Waggons gestellt, was allerdings zur Folge hatte, daß nur eine einfache Stapelung mit 19 Gestellen möglich war, da die Gestelle zu lang sind und nicht in den oberen Profilaum der Waggons paßten, die zum Dach hin abgeschrägt sind.



Mitarbeiter Werner Eberhardt, der als Kolonnenführer in der Abteilung Verpackung und Versand tätig ist, fiel beim Verladen der Transportgestelle immer wieder auf, daß aus den oben genannten Gründen der obere Teil der Waggons nicht genutzt werden konnte. Er überlegte, wie dies abzuändern sei. Und da kam ihm der Gedanke, einen Sicherheitsbügel anzubringen, der die Teile in ihren Halterungen festhalten sollte.

Sein Vorschlag wurde geprüft und für gut befunden. Nachdem alle Transportgestelle für Türteile mit dem von Werner Eberhardt vorgeschlagenen Bügel versehen waren, konnten diese in Fahrtrichtung zweifach gestapelt werden. Auf diese Art wurde der Ladeinhalt der Waggons von 19 auf 34 Transportgestelle erhöht.

Durch die bessere Ausnutzung des Waggonvolumens konnten die Transportkosten verständlicherweise erheblich gesenkt werden. Doch nicht nur die Firma hatte den Nutzen von dieser guten Idee — auch der Einsender, dem die Höchstprämie zugebilligt wurde.

(Auf unserem Bild oben Mitarbeiter Werner Eberhardt in einem Waggon mit einfacher Stapelung sowie Transportgestellen mit Sicherheitsbügel und zweifacher Stapelung, wie er es vorgeschlagen hat.) Fr.

jugend forscht



„Jugend forscht“ ist kein Wettbewerb für junge Einsteins! Mitmachen können Schüler, Auszubildende, Studenten und junge Arbeitnehmer, die noch keine 22 Jahre alt sind. Das Thema, das man selbst wählen kann, muß in die Fachgebiete des Wettbewerbs passen. Anmeldeschluß für die 18. Runde ist der 30. November 1982. Die genauen Teilnahmebedingungen und die Fachgebiete des Wettbewerbs gibt es kostenlos bei der Stiftung Jugend forscht e.V., Notkestraße 31, 2000 Hamburg 52.

Sieger beim Wettbewerb '82 in der Gruppe Arbeitswelt waren bekanntlich Thomas Heinz, Norbert Brosch und Wolfgang Ewald — bis zum Sommer noch Azubis im Werk Rüsselsheim — mit der Arbeit „Schutzvorrichtungen zur Verhütung von Verbrennungen an LötKolben“. (Die OPEL POST hat darüber ausführlich berichtet.) Zu gewinnen sind diesmal neben Buchpreisen, Studienaufenthalten und Studienreisen insgesamt 90.000 Mark.

ASCONA CD: Der Aufsteiger

Die im Herbst 1981 vorgestellte frontgetriebene Ascona-Generation hat jetzt ein neues Spitzenmodell, den Ascona CD. Die umfangreiche und besonders luxuriös gestaltete Ausstattung des CD beinhaltet unter anderem Bordcomputer, elektrische Fensterheber, elektrisch betätigte Außenspiegel, Servolenkung sowie eine hochwertige, farblich abgestimmte Innenausstattung. Diesem Niveau wurde die Technik angepaßt. Der neuentwickelte, 85 kW (115 PS) starke 1,8 Liter OHC-Motor mit L-Jectronic-Einspritzung und Schubabschaltung bietet in Verbin-

Die Höchstgeschwindigkeit des Ascona CD liegt bei 187 km/h, den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert er in 10,5 Sekunden. Demgegenüber fallen die DIN-Verbrauchswerte äußerst günstig aus: Bei konstant 90 km/h benötigt der 1,8 E-Motor lediglich 6,0 Liter Superbenzin je 100 km, bei 120 km/h sind es 7,8 Liter und im Stadtzyklus 10,2 Liter. Auf die Außenfarben abgestimmt sind die Stoßfänger, der neue Kühlergrill, der Frontspoiler mit integrierten Nebelscheinwerfern und das gesamte Interieur. Der neue Opel-Bordcomputer, das „elektro-



derung mit dem speziell auf die Motorcharakteristik abgestimmten Fünfganggetriebe hohe Fahrleistungen bei gleichzeitig ausgeprägter Sparsamkeit.

nische Energiegewissen“, verfügt über sieben Informationsbereiche, die der Fahrer über einen zentralen Bedienungsknopf jederzeit abfragen kann.

Werk Aspern wurde eingeweiht

Mit einem Festakt in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste feierten Geschäftsleitung und Belegschaft am 15. Oktober die offizielle Einweihung des GM-Motoren- und Getriebewerkes in Aspern. Die Festreden im Verlauf der Feierstunde hielten der österreichische Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky,

Weihbischof Florian Kuntner sowie GM-Präsident F. James McDonald und der Generaldirektor des neuen Werkes, Gerald Y. Genn. Anschließend nahmen die Gäste an einem Rundgang durch den in wenig mehr als zwei Jahren errichteten Betrieb teil und konnten die modernen Produktionsanlagen in Augenschein nehmen. Von hier aus wird österreichische Qualitäts- und Präzisionsarbeit in unsere Werke in Deutschland, Belgien und Spanien exportiert.

WERKBÜCHEREI

Mal wieder schmökern...

Für Bücherfreunde bietet unsere Rüsselsheimer Werkbücherei mit ihren Ausleihstellen am Hauptportal und am Portal 20 interessanten Lesestoff. Vor allem jetzt in der kalten Jahreszeit mit den langen Abenden ist besonders viel Gelegenheit zum schmökern. Zur Wissenserweiterung dient der Sach- und Fachbuchbestand, der inzwischen auf mehr als 60 Prozent erweitert wurde. Der Bestand an Reiseführern ist jetzt ergänzt beziehungsweise erneuert worden. Insgesamt beträgt der Gesamtbestand rund 40.000 Bände. Die Ausleihe ist kostenlos. Zur Erstanmeldung genügt der Werksausweis. Auch für Familienmitglieder und Kinder können Bücher entnommen werden.

Aus den Regalen mit Sachbüchern hier ein Exemplar für technisch interessierte Leser: Hans Rüdiger Ezoldt's Buch „So wird's gemacht — Wartung und Instandhaltung des Opel Kadett D: 1,3 l 44 kW/60 PS, 1,3 l 55 kW/75 PS“. Der mit zahlreichem Bildmaterial versehene Band will dem technisch interessierten Kadett-Besitzer und Heimwerker die nötigen Grundlagen vermitteln, um einen Teil der anfallenden Pflege- und Ausbesserungsarbeiten selbst zu machen: Aus- und Einbau der entsprechenden Teile

werden genau beschrieben. Dazu gibt es Hinweise zur Lackpflege sowie zur Glas- und Polsterreinigung.

Allerdings sollte man schwierige Reparaturen dem Fachmann überlassen. Man sollte darüber hinaus auch nicht vergessen — der Autor weist im Vorwort ausdrücklich darauf hin — zur Überwachung und Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit des Fahrzeugs regelmäßig eine Opel-Werkstatt aufzusuchen, was vor allem für die In-



spektionen laut Scheckheft gilt. (Übrigens gibt es Bücher vom gleichen Verfasser noch über den Kadett D Diesel und den Ascona C 60/75/90 PS sowie den Ascona C Diesel.)

OPEL POST

34. Jahrgang — Oktober 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.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



Azubis erzielten Top-Ergebnisse

35 Prüflinge wurden für sehr gute Leistungen ausgezeichnet

Im September wurden 94 jungen Mitarbeitern (11 Bürogehilfen und 83 Facharbeitern), die vor der Industrie- und Handelskammer zu Bochum ihre Prüfung abgelegt hatten, die Prüfungsdokumente ausgehändigt. Der Leiter der Abteilung Berufsausbildung im Werk Bochum, H. Plattfaut, der die Anwesenden – unter ihnen Vorgesetzte, Vertreter des Betriebsrates, der Werksleitung und der Jugendvertretung – begrüßte, konnte der Versammlung das bisher beste Prüfungsergebnis seit Bestehen des Werkes Bochum bekanntgeben:

Im Prüfungsteil „Fertigkeiten“ erreichten 32 Prüflinge die Note „sehr gut“ sowie 40 die Note „gut“, und im Prüfungsteil „Kenntnisse“ gab es 18mal „sehr gut“ und 33mal „gut“.

Der Betriebsratsvorsitzende G. Perschke, G. von Bronk für den Bildungsausschuß des Betriebsrates und D. Mertins für die Jugendvertretung beglückwünschten die jungen Mitarbeiter zur bestandenen Prüfung und dankten den 25 hauptamtlichen Ausbildern sowie den 350 Ausbildungsbetreuern im Betrieb und in den Büros für die geleistete Arbeit. 24 frischgebackene Jungfacharbeiter wurden für das Prüfungsergebnis „Sehr gut/gut“ durch den

Leiter des Personal- und Sozialwesens, Dr. B. Prein, mit einem Buchgeschenk ausgezeichnet.

Die 11 Absolventen, die in beiden Prüfungsteilen die Traumnote „sehr gut“ geschafft hatten, wurden vom Leiter der Bochumer Werke, W. Pihan, besonders geehrt. Für ihre außergewöhnlichen Leistungen sprach er ihnen auch im Namen der Geschäftsleitung seine Anerkennung aus und überreichte ein besonderes Geschenk.

Die Berufsausbildung im Werk Bochum begann 1963 mit 73 Lehrlingen. Die Ausbildungsplätze wurden kontinuierlich erweitert. 1979 wurde eine neue Ausbildungswerkstatt im Werk II in Langendreer errichtet, nicht zuletzt deshalb, um die gestiegene Zahl der Jugendlichen, die eine Ausbildungsstelle suchten, aufnehmen zu können. Noch vor kurzem, am 1. September 1982, begannen 145 Jugendliche ihre Ausbildung. Zur Zeit lernen insgesamt 474 junge Leute im Werk Bochum. Mit den Absolventen dieser Abschlußprüfung Sommer '82 sind bisher über 1.600 Jugendliche in unserem Werk Bochum in gewerblichen und kaufmännischen Berufen ausgebildet worden. Sie kamen – mit Schwerpunkt Bochum – aus dem ge-

Aufenthaltsraum der Ausbildungswerkstatt. Hier wurden den jungen Mitarbeitern Anfang September die Prüfungsdokumente überreicht.

samten Ruhrgebiet, so zum Beispiel aus Dortmund, Essen, Recklinghausen, Gelsenkirchen sowie aus Castrop-Rauxel und Witten.

Die werksinterne Ausbildung geschieht in der Ausbildungswerkstatt, im Betrieb beziehungsweise im Büro und im wöchentlichen fünfständigen Werksunterricht; auch die Sportstunde gehört dazu. Außerbetrieblich erhalten die Auszubildenden im Durchschnitt 6 Stunden pro Woche Berufsschulunter-

richt. Im 3. Ausbildungsjahr nehmen die jungen Mitarbeiter für eine Woche an einem sozialpädagogischen Seminar außerhalb des Werkes teil.

Nach der „Lehrzeit“ besteht die Möglichkeit, die Fachoberschule und Fachhochschule zu besuchen. Das Unternehmen gewährt hierfür Sonderurlaub und erhält so den Arbeitsplatz. Außerdem gibt es eine werksinterne Weiterbildung, beispielsweise in Hydraulik, Pneumatik, Elektronik.



Die „Allerbesten“, die in beiden Prüfungsteilen „sehr gut“ erzielt hatten, bat Werksleiter W. Pihan zu einem kleinen Empfang.

ARBEITSSICHERHEIT

Positive Entwicklung

In dem kürzlich von der Bochumer Abteilung Arbeitssicherheit verteilten „Jahresbericht 1981“ wird von einer positiven Entwicklung der Unfallzahlen berichtet. Die absolute Zahl der meldepflichtigen Unfälle (Unfälle mit einer Ausfallzeit von über drei Kalendertagen), die im Werk geschahen, verminderten sich gegenüber 1980 um 7,2 Prozent. Ebenfalls ging die Häufigkeit dieser Unfälle um 16,1 Prozent beziehungsweise um 50,8 auf 42,6 Unfälle pro 1 Million gearbeiteter Stunden zurück. Gleichfalls verminderte sich die Unfallschwere um 11,2 Prozent beziehungsweise von 560 auf 497 Verlusttage pro 1 Million gearbeiteter Stunden.

Besonders vermerkt wird im Jahresbericht, daß 1981 kaum schwere Unfälle mit bleibenden Körperschäden im Betrieb geschehen sind, an deren Folgen die Verletzten ihr Leben lang zu tragen haben, und deren Kosten sich auf die Betriebsergebnisse entsprechend negativ auswirken.

An erster Stelle der Verletzungsarten stehen die Prellungen mit einem Anteil

von 33 Prozent, gefolgt von den Schnittwunden mit 20,2 Prozent. Die Quetsch-, Stich-, Riß- und Schürfwunden nehmen mit 17,7 Prozent die 3. Stelle bei den Verletzungsarten ein, und danach folgen mit 11,2 Prozent Verstauchungen, Verrenkungen und Zerrungen. Für erlittene Platzwunden werden 9,1 Prozent, Verätzungen und Brandwunden 2,9 Prozent, Augenverletzungen 1,6 Prozent, Knochenbrüche 1,1 Prozent, entzündete Wunden 1,7 Prozent und sonstige Verletzungen 1,5 Prozent anteilmäßig genannt.

Der positive Trend der Unfallzahlen von 1981 hat sich auch auf 1982 übertragen. Die Häufigkeit der Unfälle beträgt von Januar bis Juli 1982 32,3 Unfälle pro 1 Million gearbeiteter Stunden gegenüber einer Unfallhäufigkeit von 36,3 für Januar – Juli 1981.

Wenn alle Beteiligten ihre Anstrengungen für sicheres Arbeiten in dem bisherigen Maße fortsetzen, kann für 1982 mit einer weiteren Verbesserung der Sicherheitsergebnisse gerechnet werden.

E.G.

Schwerbehinderten-Vertrauensleute

Die am 17. September stattgefundene Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten und seiner beiden Stellvertreter hatte folgendes Ergebnis:

Von den 2.380 wahlberechtigten Bochumer Werksangehörigen haben 1.849 ihre Stimme abgegeben. Das sind 77,69 Prozent.



Auf den Kandidaten Hans Rosenstock entfielen 1.818 Stimmen (= 98,32 Prozent), der damit zum Vertrauensmann gewählt worden ist. Als 1. Stellvertreterin wurde Helga Krause und als 2. Stellvertreter Werner Schwarzer gewählt. Der Vertrauensmann ist im Bau D 8, Zimmer 42 b, erreichbar. Telefon 2748.

EINER VON UNS

König Gerd I.

Mitarbeiter G. Mattern, Abteilung Industrial Engineering, wurde beim Schützenfest in Bochum-Laer, das im vorigen Monat im Schatten unseres Werkes stattfand, zum Schützenkönig gekrönt. Er hatte den Vogel mit dem 632. Schuß von der Stange geholt. Der Verein „Treue Kameradschaft“, dessen Vorsitzender unser Mitarbeiter ist und auch etliche Werksangehörige Mitglied sind, hat drei Tage kräftig gefeiert. Daß Stimmung herrschte, zeigt unser Bild: Man läßt den neuen König hochleben. Matterns Familie hat Königs-tradition. Frau und Schwiegereltern haben auch schon in Laer das Zepter geschwungen. Das Kegeln, der Garten und Schwiagerelterns Tauben sind weitere Hobbies unseres Mitarbeiters. In einigen Jahren wäre Sohn Marcus an der Reihe, König zu werden, wenn die Tradition fortgesetzt werden soll.



Ein Nachbarschaftsfest fand im vorigen Monat im und an unserem Wohnheim Everstalstraße in Bochum-Langendreer statt. Zum Programm gehörten Musik, Grillstände, Tanz, Kinderfest, Cafeteria. Die Anwohner und die überwiegend ausländischen Heimbewohner verbrachten unter der Regie der Heimleitung ein paar frohe Stunden, wie es unsere Aufnahme zeigt.

In wenigen Zeilen

Versammlungen der Jugendlichen fanden am 7. und 8. Oktober jeweils im Werk I und im Werk II statt.

In den letzten Wochen haben Mitglieder des Betriebsausschusses und Vertreter der Geschäftsleitung die neuen Werke in Saragossa und Wien besichtigt, um die dort zum Einsatz gekommenen Technologien kennenzulernen.

Für den Ausgleichssport im Winterhalbjahr (1.10.1982 – 31.3.1983) sind uns vom Sportamt der Stadt Bochum die Sportplätze zugewiesen worden. Auskünfte und Einteilung der Zeiten

durch die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646 und 3187.

Neu im Programm ist der Sportfilm „Opel im Rallye-Winter“. Dieser Film, der nicht nur für ausgesprochene Rallye-Fans interessant ist, kann im Format Super 8 und als Video-Kassette (System VHS und Video 2000) neben weiteren Filmen bei der Sozialabteilung kostenlos entliehen werden.

Die Gemeinschaftsfeier der Bochumer Jubilare findet am Freitag, dem 10. Dezember 1982, statt. Es werden dazu die Werksangehörigen eingeladen, die in der Zeit vom 1.10. 81 – 30.11. 82 ihr Jubiläum hatten beziehungsweise noch haben werden.

Hinweis

In der letzten OPEL POST – Bericht „20 Jahre Werk Bochum“ – wurde die Produktionszahl 10 Millionen genannt. Es fehlte der Hinweis, daß es sich sowohl

um fertige Fahrzeuge als auch um in Teile zerlegte Wagen gehandelt hat. Die Zahl der tatsächlich gebauten Fahrzeuge im Werk Bochum betrug am 31.8.82 4.848.920. Voraussichtlich am 15.4.83 wird der 5.000.000ste Wagen vom Band laufen.

Personalmeldungen

Unsere Jubilare



Alois Marx
PEK-Werkst.,Entw.
14.10.1982



Anton Josef Vogel
Instandh.Chassis II
15.10.1982



Martin Scheppeler
Schnittbau
8.9.1982



Johann Vogt
Schw.Masch.u.Vorr.
5.10.1982



Karl Geyer
Berufsausbildung
18.10.1982



Adam Dietz
Schw.Masch.u.Vorr.
20.10.1982

Rüsselsheim

1.10.1982

Karl Adrio
Qual.Kontr.u.Insp.
Karl-Heinz Gerhardt
Kar.Rohmontage
Günther Holthus
Verk.Systemplanung
Wilhelm Kropp
Design
Walter Schmitt
Motorenbau M 55
Otto Simon
Werkz.u.Betr.Mittel
Werner Wagner
Preßwerk
Wilhelm Weigelt
PEK-Motorenentw.

Albert Tober
Prozeßw.K 40 u.K 115
Karl-Heinz Weber
MPK-Ftgmontage
Otto Wesemeyer
Beschaffungswesen
Gerhard Wink
Betriebsrat

8.10.1982

Erhard Becker
Lackiererei
Johann Berenz
Preßwerk
Heinrich Faust
Modell-und Lehrenb
Josef Fladerer
Kar.Rohmontage
Karl Geibel
Preßwerk
Wilhelm Hammann
Kar.Ftgmontage
Helmut Höger
Lackiererei
Wilhelm Wenskowsky
Qual.Kontr.u.Insp.

2.10.1982

Ewald Feil
Instandh.Chassis I
Georg Kemmler
Besch.Einsatz
Rudolf Ohnacker
Qual.Kontr.u.Insp.

9.10.1982

Adam Müller
PEK-Personal u.Budg
Alfred Siekirra
Kar.Ftgmontage

3.10.1982

Heinz Gölzenleucher
Design
Josef Heppert
Instandh.Chassis II
Walter Köstler
Kar.Rohmontage
Manfred Lingner
Schnittbau
Hans Raiß
Ind.Engineering

10.10.1982

Josef Eberl
Preßwerk
Manfred Plüschke
Kar.Rohmontage
Manfred Sokolla
Kaltfl.Preßteile
Horst Weber
MPK-Materialabt.
Josef Weber
Preßwerk
Edgar Werner
MPK-Produktionspl.

4.10.1982

Hans Schreiber
Gesenkbau

7.10.1982

Emil Baumgart
Produktkosten
Heinz Josef Becker
PEK-Motorenentw.
Willi Dorn
Achsenbau
Paul Dragon
Preßwerk
Kurt Eppelmann
Qual.Förd.u.Insp.
Adolf Fuchs
Qual.Kontr.u.Insp.
Günter Heß
Motorenbau M 55
Rudolf Hoffmann
Kar.Rohmontage
Franz Konradt
Instandh.Preßwerk
Dieter Krummäck
Kar.Rohmontage
Erich Lorenz
MPK-Materialabt.
Walter Messenkopf
Instandh.Kar.Bau K 40
Albert Ringel
Design
Horst Schäfer
Schw.Masch.u.Vorr.

14.10.1982

Heinz Bärsch
Teilelager
Anton Dietz
MPK-Transp.Abt.
Werner Flick
Betriebschlosserei
Theo Fuchs
Schmiede
Johann Grauvogel
Kar.Rohmontage
Rainer Hänel
Lackiererei
Heinrich Hundsdorf
Wagenendmontage
Jakob Kahl
Preßwerk
Walter Kirschner
Kar.Rohmontage
Herbert Klose
Kar.Ftgmontage
Otto Köth
Polsterei

25

Erich Wehrfritz
Modell-u.Lehrenbau
Wolfram Zimmer
Schw.Masch.u.Vorr.

17.10.1982

Erwin Kibler
Werkz.u.Betr.Mittel
Heinrich Saal
Chassis-Teile
Wolfgang Wattenbach
Preßwerk

21.10.1982

Gregor Ahl
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinz Becker
Kar.Gerippebau
Helmut Berg
Schw.Masch.u.Vorr.
Hans Bitsch
Kar.Rohmontage
Helmut Dechent
Energieversorgung
Werner Drod
Lackiererei
Willi Ehrhardt
Kar.Gerippebau
Hans Fröder
Qual.Kontr.u.Insp.
Friedrich Hartmann
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinrich Henning
Insp.Preßwerk
Karlheinz Hill
Lackiererei
Heinz Hofmann
Wagenendmontage
Klaus Hohmann
Qual.Kontr.u.Insp.
Ludwig Jochem
Preßwerk
Bruno Klein
Kar.Ftgmontage
Walter Lehmann
Polsterei

16.10.1982

Heinrich Clus
Qual.Kontr.u.Insp.
Heinrich Fuchs
Besch.Einsatz
Anita Habeth
Kar.Ftgmontage
Arnold Kauf
Wagenendmontage
Karl Mehl
Preßwerk
Walter Schwarzkopf
Kar.Ftgmontage

22.10.1982
Alfred Aspacher
Motorenbau M 55
Friedrich Bickel
PVP-Konstr.Gr.Werkz.
Fritz Dollinger
Wagenendmontage
Ansbert Danner
MPK-Transp.Abt.
Horst Henkel
PEK-Versuchsbau
Gerhard Rabold
Instandh.Chassis I
Fritz Sziel
Blechbearb.u.Kdd.
Rudolf Zimmer
Preßwerk

Johann H.Roßkopf
Polsterei
Josef Schultheis
PEK-Versuchsbau
Werner Taube
Ind.Engineering
Horst Thielke
Preßwerk
Alfred Wodtke
Schw.Masch.u.Vorr.
Otto Wolf
MPK-Transp.Abt.
Karl Zimmermann
Preßwerk

28.10.1982

Alois Becker
Werkzeugbau
Jakob Binzel
Lackiererei
Georg Birkenbach
Polsterei
Paul Braun
Schw.Masch.u.Vorr.
Fritz Dörfler
Kar.Ftgmontage
Otto Ferschke
Polsterei
Otto Gläser
Qual.Kontr.u.Insp.
Hermann Gmach
Europ.Oper.MIS,DV
Franz Harth
MPK-Materialabt.
Günter Heisel
Kar.Ftgmontage
Friedrich Klöckler
Preßwerk
Hermann Lindner
Gesenkbau
Udo Metzger
Kar.Ftgmontage
Katharina Neu
Kar.Ftgmontage
Edmund Roosen
Insp.Preßwerk

29.10.1982
Erwin Döring
Schnittbau
Willibert Henkel
Schmiede

30.10.1982

Hermann Becker
MPK-Materialabt.
Walter Benirschke
Schnittbau

31.10.1982

Walter Weyell
Kar.Gerippebau

Bochum

1.10.1982

Gerhard Weiss
Finanzabteilung

3.10.1982

Anton Leussler
Prod.Vorb.Werk I

Kaiserslautern

10.10.1982

Horst Kramm
Ind.Engineering

FREIZEIT UND HOBBY

Hoch zu Roß

Unseren Lesern ist sie keine Unbekannte mehr; zu Anfang dieses Jahres stellten wir Mitarbeiterin Michaela Ruppert als erfolgreiche VV-Einsenderin vor. Sie arbeitet in unserem Rüsselsheimer Werk als Technische Zeichnerin in der PV-Chassis Konstruktion. Doch nach Feierabend wechselt sie vom Zeichenbrett oft auf den Pferderücken. Michaela Ruppert ist eine begeisterte Freizeitreiterin, sie betreibt diesen Sport – mit Unterbrechungen – seit ihrem 11. Lebensjahr.

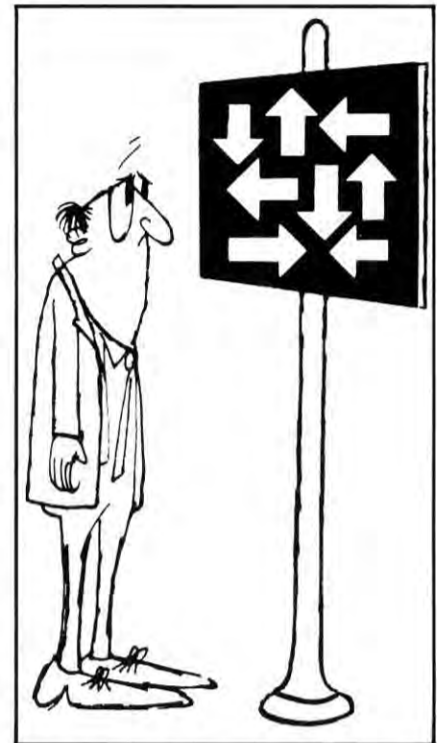


mit dem Pferd, es läßt sich keine schönere Freizeitbeschäftigung denken!"

„Reiten ist ein Hobby, das immer wieder herrlich ist, leider hat man als ‚Feierabendreiter‘ aber viel zu wenig Zeit“, meinte unsere Kollegin, „denn mit dem Reiten allein ist es ja nicht getan, das Pferd muß schließlich auch geputzt, gesattelt, gefüttert und frisch eingestreut werden, eine Arbeit, die etwa zwei Stunden in Anspruch nimmt!“

Zur Zeit reitet sie das Pferd einer Freundin (Bild). In der warmen Jahreszeit geht es fast täglich hinaus ins Gelände; im Winter wird in der Halle geritten, wo unter Anleitung eines Reitlehrers Dressuraufgaben und Sprünge geübt werden. Dazu Michaela Ruppert:

„Als Reiter lernt man niemals aus, als sportliches Ziel habe ich mir eventuell den Erwerb des Reitabzeichens oder des Reiter-Passes gesetzt. Aber das Wichtigste bleibt für mich der Umgang



Viele Wege führen zum Ziel – aber welcher ist der kürzeste?

Wir gedenken

Werk Rüsselsheim

Mustafa Sahan, Wagenendmontage
geb.5.9.46 gest.18.7.82
Hartmut Nau, Kar.-Fertigmontage I
geb.17.6.64 gest.24.7.82
Manfred Otto, PEK-Motorenentw.u.-erprob.
Sabato Monzo, Wagenendmontage
Julianna Nepp, Arbeitssicherheit
geb.31.3.24 gest.9.8.82
Karl-Heinz Hummes, Produktionsplanung
geb.24.10.41 gest.9.8.82
Hans-Joachim Hönig, Kar.-Fertigmontage II
geb.31.1.49 gest.10.8.82
Werner Schweigert, Wagenendmontage
geb.15.2.32 gest.10.8.82
Werner Ludwig, Ordnungsdienst
geb.9.11.22 gest.11.8.82
Franz Collet, PV-Werkz.u.Betr.Mittel
geb.23.9.35 gest.13.8.82
Philipp Klink, Prod.Vorb.Preßwerk
geb.14.9.22 gest.21.8.82
Richard Kurtz, Kostenforschung
geb.12.8.23 gest.31.8.82

Werk Bochum

Mehmet Ildemir, Werksanlagen
geb.1.1.38 gest.7.8.82
Mohamed Tamimi, Vorderachse
geb.1942 gest.7.8.82
Ant. Cano-Arias, Kraftst.Beh.Ftg
geb.18.7.23 gest.28.8.82
Arnold Lenczewski, Werkz.u.Pressenrep.
geb.14.11.25 gest.29.8.82
Hamdi Güney, Wagenendmontage
geb.2.3.38 gest.10.9.82
Gerhard Radziej, Fertigmontage
geb.9.7.38 gest.17.9.82
Ahmet Yüksel, Unterzus.Bau
geb.1.1.55 gest.18.9.82

Werk Kaiserslautern

Erich Mayer, Schreinerei
geb.10.1.30 gest.2.8.82
Armin Hess, Produktion
geb.12.8.53 gest.22.8.82
Bodo Hoim, Berufsausbildung
geb.4.11.64 gest.30.8.82
Hermann Zinn, Produktion
geb.24.12.33 gest.7.9.82
Martin Wegge, Produktion
geb.3.4.63 gest.10.9.82

FREIZEITPROBLEME

Einigeln ist keine Lösung

In Zukunft jede Menge Freizeit, doch sie macht uns nicht unbedingt glücklicher. Auf diese knappe Formel lassen sich Untersuchungsergebnisse des BAT-Freizeit-Forschungsinstitutes zusammenfassen. Der Hauptgrund: Wir sind für die Freizeit schlecht ausgebil-

zur Freizeitinsel. Der zunehmenden Kontaktarmut steht der Konsumreichtum gegenüber. Für eine glückliche Freizeit wären mehr gemeinsame Betätigungen erforderlich, mehr gegenseitige Anerkennung, Vertrauen und Verständnisbereitschaft. Wichtig ist es,



In diesem Beitrag geht es um Freizeitprobleme in den 80er Jahren, vor allem um die zunehmende Kontaktarmut der Menschen. Um so erfreulicher Szenen wie diese, dem Plausch zwischen Jung und Alt auf der Bank im nahen Park.

det. Mangel an Freizeitinteressen und Entfremdung gegenüber Mitmenschen sind die Wurzeln vieler Probleme in der Freizeit. Der abnehmenden Kommunikation am Arbeitsplatz folgt die Vereinsamung am Feierabend, am Wochenende, im Urlaub.

den Mitmenschen entgegenzukommen, einander zuzuhören, aufeinander einzugehen. Gefragt ist Mitmenschlichkeit. Jeder fünfte Deutsche gibt mittlerweile an, sich einsam zu fühlen.

Zwar rücken moderne Massenmedien fremde Welten immer näher, doch der unmittelbare Nachbar wird zu einem Wesen vom anderen Stern. Das Zusammenleben vieler Menschen auf engem Raum, ob zu Hause oder im Urlaub, schafft keine menschliche Nähe. Im Gegenteil, der Mensch am Anfang der 80er Jahre neigt zum Einigeln. Die Wohnung entwickelt sich

Erstaunlicherweise ist dies keine Frage des Alters. Junge Menschen neigen, wie die Forschungsergebnisse zeigen, viel stärker zu Einsamkeitsgefühlen, zu Flucht und Aussteigertendenzen. Vereinsamung ist immer auch ein Stück unbewältigter Vertrauensprobleme. In einer Gesellschaft, in der das Konkurrenzprinzip in der Arbeit und das Konsumprinzip in der Freizeit vorherrschen, wird die zwischenmenschliche Verständigung erschwert. -ibi-