



Presseabteilung

145 x



Auf der Fahrt in den Weihnachtsurlaub.

OPEL. Zuverlässig in die Zukunft

Opel hat einen neuen Firmen-Slogan, ein neues Motto, das im Zusammenhang mit der Opel-Rekord-Werbung jetzt zum ersten Mal auftaucht und das in den nächsten Jahren ein fester Bestandteil der gesamten Firmen-Kommunikation werden wird. „Opel. Zuverlässig in die Zukunft“ heißt die Formulierung, die Opels Strategie und Philosophie beschreibt. Hans Wilhelm Gäb, Vorstandsmitglied für Öffentlichkeitsarbeit und einer der Fürsprecher dieser Entscheidung, schreibt dazu:

„Diese Formulierung verbindet die alten traditionellen Werte im Opel Image (Opel der Zuverlässige) mit unserer Entschlossenheit, zukunftsorientiert zu denken und zu handeln, zuverlässig nach vorn zu gehen, modern zu sein, ohne auf Kosten unserer Kunden zu experimentieren.“

Unsere Marktuntersuchungen haben gezeigt, daß dieser Slogan von Autofahrern aller Marken sehr gut akzeptiert wird, mit Präferenz bei den Opel-Fahrern selbst und mit sehr starkem Anklang bei der Jugend, den 18 - 24jährigen Autofahrern, unter denen Opel statistisch

bisher nicht zufriedenstellend vertreten ist.

Die Formulierung ‚Zuverlässig in die Zukunft‘ wird nicht nur als ein Versprechen verstanden, technisch moderne Produkte auf den Markt zu bringen, sondern sie bezieht sich auch auf die Zuverlässigkeit der Firma und ihrer Mitarbeiter, auf unsere Tradition und unser Selbstverständnis.

Sicherlich erklärt sich die gute Akzeptanz dieser Formulierung auch aus der Tatsache, daß dieser Slogan sachlich, glaubwürdig und motivierend in einer Zeit wirkt, in

der Pessimismus vielfach die Zuversicht zu verdrängen droht.

Opel. Zuverlässig in die Zukunft wird ein fester Bestandteil unserer Werbung werden, ist aber universell in allen Bereichen unserer Kommunikation verwendbar.

Ich bin froh, daß, ermutigt von Ferdinand Beickler, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing in enger Zusammenarbeit ein so aussagekräftiges Motto gefunden haben – glaubwürdig, seriös und in Übereinstimmung mit dem Charakter des Unternehmens und seiner Mitarbeiter.“

RUND UM DEN GLOBUS

Das Opel-Rothmans-Rallye-Team

In Zusammenhang mit den Weltmeisterschaftsläufen erwähnen wir auch immer wieder das Opel-Rothmans-Rallye Team, das rund um den Globus die WM-Läufe vorbereitet und betreut. Über die Tätigkeit des Teams hier eine kurze Darstellung.

Minutiöse Planung

Chef des Teams ist der Engländer Tony Fall. Der ehemalige Rallye-Profi führt die Verhandlungen mit Fahrern und Sponsoren und bestimmt im wesentlichen die sportliche Strategie des Hauses. Sein „Vize“, Jochen Berger, zieht dagegen an vorderster Front die Fäden. Berger, 1974 als Copilot von Walter Röhrl Rallye-Europameister auf Ascona, ist ein exzellenter Praktiker, der alle Einsätze bis ins letzte Detail vorbereitet.

Schon Monate vor einer Veranstaltung werden die Einsatzautos disponiert und aufgebaut. Das Training der Fahrer wird geplant. Trainingswagen werden vorausgeschickt oder an Ort und Stelle organisiert. Basierend auf den Erfahrungen der Vorjahre und den Erkenntnissen des Trainings werden Service- und Reifenpläne erstellt. Ein Troß von häufig bis zu dreißig Service- und Betreuer-Fahrzeugen ist dabei zu koordinieren.

Technischer Leiter im Rothmans-Opel-Rallye-Team ist Erich Koch. Er hat die Entwicklung des bisher so zuverlässigen und erfolgreichen Ascona 400 verantwortlich geleitet und überwacht den Reifungsprozeß jedes Einsatzwagens vom Zeichenbrett bis an die Rallye-Front. Die Betreuung der PS-gewaltigen Rallye-Autos vor Ort liegt

in den Händen von Karl-Heinz Goldstein. Wenn es sein muß, überwacht er rund um die Uhr die Fahrzeuge, damit sie immer „fit“ sind.

Harter Job

Der Job des Rallyemechanikers gilt als einer der härtesten überhaupt. Solange unsere Fahrer unterwegs sind, sind auch sie im Einsatz. Mit ihren vollgepackten Servicewagen müssen die Mechaniker pro Rallye bis zu 40 verschiedene Servicepunkte ansteuern, Reifen wechseln, nachtanken, Teile auswechseln. Mitunter sehen sie zwei Tage kein Bett, schlafen minutenweise auf den Serviceplätzen. Verständlich, daß die Fahrer immer wieder betonen, daß sie ihre Erfolge nicht zuletzt der tatkräftigen Unterstützung dieser mobilen Einsatzgruppe verdanken. (Längerer Bericht in einer späteren Ausgabe.)



Wieder ein „Auto-Oscar“ für einen OPEL. Diesmal für den CORSA. (Bericht auf Seite 3.)

Bedenke, daß die Menschlichen Verhältnisse Insgesamt unbeständig sind; Dann wirst Du im Glück Nicht zu fröhlich und im Unglück nicht zu traurig sein.

Sokrates

Weihnachten 1982

Nur noch wenige Tage trennen uns von Weihnachten und dem Jahreswechsel. Nach der Hektik der letzten Zeit wird dann Ruhe einkehren.

Der oben zitierte griechische Philosoph hat schon vor mehr als zweitausend Jahren von der Unbeständigkeit der Verhältnisse gesprochen. Auch wir spüren diese Unbeständigkeit gerade in diesen Wochen und Monaten ganz besonders. Die bevorstehenden Feiertage geben uns Gelegenheit, darüber nachzudenken.

Dazu gehört auch die Frage, was das kommende Jahr bringen wird. Fest steht, daß der Gesundungsprozeß der Wirtschaft nicht einfach sein wird und es der Anstrengung aller Gruppen in unserem Lande bedarf, daran mitzuwirken. Auch wir im Unternehmen sollten uns hier angesprochen fühlen – denn wir stehen ebenfalls vor Problemen, die es zu bewältigen gilt.



Doch sollten die hier angeschnittenen Fragen die Festtagsfreude nicht trüben; am Beginn des neuen Jahres sind Hoffnung und Zuversicht das Gebot der Stunde.

Die Belegschaft unseres Unternehmens hat im zu Ende gehenden Jahr große Leistungen vollbracht. Dafür ist jedem einzelnen Mitarbeiter zu danken.

Generaldirektor, Vorstand, Werkleitungen, Gesamtbetriebsrat und Betriebsräte der Werke und der Niederlassung Berlin wünschen allen aktiven und ehemaligen Mitarbeitern und ihren Familien ein frohes Fest und ein glückliches neues Jahr.



Pressestimmen REKORD

Nach der offiziellen Vorstellung des neuen REKORD im November, erschienen in der Fach- und Tagespresse des In- und Auslandes inzwischen zahlreiche Fahrberichte. Im folgenden Auszüge aus einigen der vielen Veröffentlichungen.

„Der Opel Rekord, Deutschlands beliebtestes Mittelklasseauto, ist nicht mehr der alte. Unter dem Blech hat sich viel geändert... Die Motoren laufen wunderbar leise, eine hydraulische Motoraufhängung macht's möglich. Die Lenkung läuft leicht durch die Hände, gibt aber guten Kontakt zur Straße. Ein sogenannter Pendelstabilisator sorgt dafür, daß die Hinterachse auf unruhigem Pflaster deutlich satter auf der Straße liegt. Die Sitze sind bequem, auch auf langen Strecken, die Schaltung exakt. Bremsen packen noch eine Idee besser zu. Der neue 1,8-Liter-Motor (obenliegende Nockenwelle) beißt schon bei niedriger Drehzahl gut an. Der Rekord wurden einen halben Zentner leichter, mit der windschlüpfigeren Front auf dem hochgezogenen Heck ist er deutlich sparsamer...“

BILD

„Opel rüstet jetzt zur Renaissance beim Rekord: Er soll nicht nur das beliebteste Modell seiner Klasse bleiben, er soll auch wieder die Butter auf das Brot verdienen. Dazu erhielt der Rekord eine vor allem an Front und Heck neu geformte Karosserie... Der überarbeitete Rekord ist zweifellos der beste in seiner langen Ahnengalerie (die bis 1953 zurückreicht). Er dürfte in der Tat Chancen haben, der Klasse wieder den Auftrieb zu verleihen... Mehr äußere und innere Werte bietet der neue Opel Rekord auf jeden Fall...“

FRANKFURTER RUNDSCHAU

„Statt für viele Millionen Mark ein ganz neues Auto zu bauen, hat Opel Feinschliff vorgenommen. Vernünftig! Der neue Rekord wirkt sehr solide, ist handlich, ein feines Alltags-Reise-Urlaubs-Familienauto (auch als Caravan und mit 2,3 Liter 65-PS-Diesel zu haben). Ein Co-Pilot sagte: ‚Welche Wohltat nach den vielen kleinen Autos...‘ Damit meinte er den Innenraum. Vorne und hinten gemütlich Platz; einerlei ob Fahrer oder Mitfahrer, alle fühlen sich wohl. Straßenunebenheiten werden satt geschluckt. Sehr komfortabel. Exakte Viergangschaltung im ‚kleinen‘ 75-PS-Rekord. Klare Instrumente. Bei der 300-Kilometer-Testfahrt, davon 200 Kilometer scharf auf der Autobahn, wurden 11 Liter Normalbenzin (für 100 km) verbraucht...“

BILD AM SONNTAG

„In der Tat kann Opel mit Stolz darauf verweisen, daß die technischen Fertigkeiten weltweit anerkannt sind, und auch dieser Rekord

macht da keine Ausnahme. Weit oben im Lastenheft wieder einmal angesiedelt, die Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit. Der gehobene Mittelklassler ist bis ins letzte Detail solide gebaut und bietet dem Kunden für 18.075 DM für das Grundmodell einen guten Gegenwert fürs Geld... Schließlich und endlich muß festgehalten werden, daß Opel mit dem Rekord ein Auto anbietet, das das Gefühl aufkommen läßt, ein Fahrzeug mit hoher Lebenserwartung vor sich zu haben...“

WELT

„Auch das Fahrwerk wurde verbessert. Die wartungsfreien Federbeine vorne sind neu abgestimmt. Hinten wurden Federn mit progressiver Kennung eingebaut. Diese werden immer härter, je mehr sie einfedern. Damit hat Opel die hintere Starrachse gebändigt. Der Rekord kann es mit vielen Autos aufnehmen, die Einzelradaufhängung haben...“

HOBBY

„Der neue Opel Rekord bietet keine Gags, aber hohen Nutzwert. Windschnittigkeit hat die Karosserie nur da, wo diese im täglichen Gebrauch keine Nachteile bringt. Elektronik steckt nur dort, wo es sinnvoll ist. Der Neue aus Rüsselsheim ist also keine sensationelle, aber eine der gediegensten und dank stabiler Verarbeitung eine der solidesten Neuheiten auf dem Markt.“

Der Rekord hat keine Kinderkrankheiten und wird seinen Käufern – das läßt sich jetzt schon absehen – lange Jahre treue Dienste tun. In der Summe seiner Details ist der Neue besser als sein Image...“

BUNTE

„Bessere Aerodynamik stand bei den Änderungen an der Karosserie im Vordergrund. Trotz eher behutsamer Retuschen, und ohne daß etwa der Neigungswinkel der Scheiben geändert worden wäre, ist das Ergebnis der Bemühungen respektabel: Opel nennt für das neue Modell einen Luftwiderstandsbeiwert von c_w 0,36 für den Rekord mit 1,8 S-Motor. Diesen Wert kann man erst richtig würdigen, wenn man ihn mit dem des Vorgängermodells vergleicht... In der Summe seiner Eigenschaften könnte der nun gestreckter wirkende Rekord durchaus die Hoffnungen seiner Väter erfüllen und Opel aus der Talsohle in der Mittelklasse ziehen. Das Zeug dazu hat er...“

MOT

„Ohne Vertrauen geht es nicht“

Für die Wirtschaft unseres Landes geht das Jahr 1982 in einer schlechteren Konstellation zu Ende als noch Anfang des Jahres erwartet wurde. Die Weltwirtschaft, und damit auch die deutsche Volkswirtschaft, steht inmitten von strukturellen Veränderungen. Für die Industrienationen kommt ein weiterer Faktor hinzu: Der zunehmende Drang von immer mehr Ländern, Industrien aufzubauen und damit Arbeitsplätze in ihren eigenen Volkswirtschaften zu schaffen. Das Niveau der Lebenshaltung und das der sozialen Absicherung und damit auch der Löhne liegt in diesen Staaten meist unter dem Niveau, das sich in den großen Industrienationen durchgesetzt hat. Selbst wenn man die teilweise noch recht bescheidene Produktivität in den Entwicklungsländern in Rechnung stellt, sind hier inzwischen doch neben der japanischen beachtliche Wettbewerbspositionen aufgebaut worden, die in die Gesamtbilanz einkalkuliert werden müssen.

KONKURRENZFÄHIGKEIT
Beispiele dafür, welche Folgen diese Entwicklung unter anderem in der Textil- und Fotoindustrie, aber auch in der Fernseh- und Videobranche für den Bestand vieler Unternehmen, verbunden mit dem Verlust von Arbeitsplätzen, hatte, sind leider auch in der Bundesrepublik Deutschland gerade in dem

jetzt zu Ende gehenden Jahr jedermann deutlich vor Augen getreten. Dennoch: Nicht Resignation darf die Reaktion auf diese Entwicklung sein, sondern das Erkennen der Probleme und – darauffolgend – Maßnahmen, um die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie wiederherzustellen bzw. zu festigen. Investitionen sind dazu der Schlüssel.

INVESTITIONSPROGRAMM

Wie jeder Mitarbeiter weiß, hat Opel von 1977 bis 1982 ein eindrucksvolles Investitionsprogramm durchgeführt. In dieser Zeit sind mit den 6 Milliarden DM nicht nur die neuen Kadett-, Ascona-, Rekord- sowie die Senator- und Monza-Fahrzeuge entwickelt und teilweise auf Frontantrieb umgestellt worden, auch eine neue Motorengeneration, die auf den bisherigen Produktionsanlagen nicht herzustellen war, ist in Kaiserslautern und in Aspern im Einsatz.

In Rüsselsheim wurde als wichtigste Investition eine neue Lackiererei gebaut. Auch im Werk Bochum ist ein Investitionsprogramm von 1,25 Milliarden Mark zur Modernisierung der Produktionsanlagen vorgesehen; ein Schwerpunkt ist die Lackiererei. Alles dies sind Beispiele dafür, wie das Unternehmen im Hinblick auf eine geänderte beziehungsweise neue Marktlage reagiert.

ARBEITSPLATZSICHERUNG

Was wir jedoch nicht können ist, die saisonalen und konjunkturellen Schwankungen völlig auszugleichen. Auf der anderen Seite wollen wir natürlich darauf vorbereitet sein, am erhofften Frühjahrsgeschäft 1983 voll teilzuhaben. Das Unternehmen ist dafür gerüstet und ist sicher, daß alle Mitarbeiter helfen werden, die Wünsche unserer Kunden qualitativ und quantitativ zu erfüllen. Dazu gehört auch, unsere Produkte von der Kostenseite und damit vom Preis her wettbewerbsfähig zu halten.

ZUKUNFTSAUFGABEN

Opel hat im jetzt zu Ende gehenden Jahr seinen Marktanteil in einem schrumpfenden Markt steigern können. Mit einer wettbewerbsfähigen Produktpalette und dem vollen Einsatz der Belegschaft wurde dieses Ergebnis erzielt. Diese Position auszubauen, ist – trotz der beantragten Kurzarbeit für Anfang 1983 – die Aufgabe für das vor uns liegende Jahr. Die Erfolge der letzten Monate berechtigen zu der Zuversicht, daß dies möglich sein dürfte.

Der neue Firmenslogan „Opel. Zuverlässig in die Zukunft“ ist Ausdruck für diese Zuversicht. Ohne Vertrauen geht es nicht.

G.G.

Neue Senator- und Monza-Modelle

Nach der Einführung von Corsa und Rekord präsentiert das Unternehmen jetzt auch Senator und Monza in neuer Form. Aerodynamisch verbesserte Karosserien, die Erweiterung der Motorenpalette um den besonders wirtschaftlichen Zweiliter-Vierzylinder mit elektronisch gesteuerter Kraftstoff-Einspritzung, Optimierung der Einzelradaufhängung, mehr Bedienungs- und Ausstattungs-Komfort sowie zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen für Fah-



rer und Beifahrer kennzeichnen die neuen Opel-Spitzenmodelle.

Aerodynamische Verbesserungen

Allein die aerodynamischen Verbesserungen der Karosserie führen bei Senator und Monza zu Verbrauchsreduzierungen von bis zu sieben Prozent.

Ein weiterer entscheidender Schritt auf dem Wege zu höherer Wirtschaftlichkeit ist die Ergänzung der Motorenpalette (2,5 Liter E mit 136 PS, 3,0 Liter E mit 180 PS) durch den 110 PS starken Zweiliter-Einspritzer mit elektronischer Schubabschaltung, der beispielsweise beim Senator DIN-Verbrauchswerte von 7,5 Litern, 9,8 Litern und 11,9 Litern bei konstant 90 km/h, 120 km/h und im Stadtverkehr erlaubt.

Neuer 2,0 Liter E-Motor

Die Limousine 2,0 E, ab März 1983 und damit vor dem Monza 2,0 E

lieferbar, beschleunigt von null auf 100 km/h in 13,5 Sekunden, erreicht 180 km/h Spitzengeschwindigkeit und verbindet so das technische Niveau dieser Baureihe mit Unterhaltskosten der Mittelklasse. Die Firma stellt die jüngste Generation ihrer Spitzenmodelle, in deren Top-Versionen ein konstruktiv verbesserter Dreiliter-Einspritzer mit neuer Kurbelwelle arbeitet, am 21. Januar der Öffentlichkeit vor. Eine sportliche Variante des Coupés, der Monza GSE, wird einige Monate später das Programm abrunden. (Ausführlicher Bericht in der nächsten Ausgabe.)

STREUSALZ

Umfrage bei Autofahrern

Etwa 45 Prozent der deutschen Autofahrer lehnen im Winter das Salzstreuen in der Stadt ab; das hat der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) jetzt bei einer

Umfrage erfahren; 43,6 Prozent der Kraftfahrer sind der Auffassung, daß Salz in der Stadt erst dann gestreut werden sollte, wenn die Straßen bereits glatt sind; nur 10,6 Prozent dagegen bestehen darauf, daß Streusalz schon vorsorglich gegen Schnee und Eis verwendet werde. Die Ansichten sind jedoch erheblich anders, wenn es um den Winterdienst auf den Autobahnen geht. Hier ist lediglich jeder vierte grundsätzlich gegen den Einsatz von Streusalz.

DIESMAL DER CORSA

Wieder ein „Goldenes Lenkrad“

Nach Senator CD (1978), Kadett 1,3 S (1979), Ascona 1,6 S (1981) jetzt wieder ein Opel, der eine der begehrtesten internationalen Auszeichnungen, das „Goldene Lenkrad“, erhielt. Diesmal war es unser Corsa, der in seiner Klasse (bis 14.999 Mark) diesen Preis errang. Das „Goldene Lenkrad“ zählt zu den wenigen wirklich objektiven internationalen Auszeichnungen auf dem Automobilssektor. In Klasse I (über 30.000 Mark) erhielt sie der Toyota Celia Supra und in Klasse II (15.000 bis 29.999 Mark) der Audi 100. Verliehen wurden die Preise wieder von „BILD am Sonntag“, der größten Sonntagszeitung des europäischen Kontinents.



Der Corsa hat eine der begehrtesten Trophäen in seiner Klasse errungen: „Das Goldene Lenkrad“. Das Erinnerungsfoto wurde nach der Preisverleihung gemacht und zeigt Generaldirektor Ferdinand Beickler mit den Vorstandsmitgliedern Friedrich W. Lohr (links) und Hans Wilhelm Gäb.

Eine Jury von 25 Mitgliedern aus Deutschland, Österreich, Japan, Italien und Schweden hat die Preise vergeben, darunter die Rennfahrer Rolf Stommelen, Hans Joachim Stuck, Lilli Reisenbichler, Leopold von Bayern und als Gastjuror Jochen Mass. Der Abstimmung waren Testtage auf dem Hockenheimring vorausgegangen. Nur Juroren, die alle Fahrzeuge gründlich unter die Lupe genommen hatten, konnten sich an der Wahl beteiligen.

Jedes Fahrzeug — es waren insgesamt 25 neue Modelle — wurde nach mehreren Kriterien bewertet: zum Beispiel Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Fahrverhalten, Motorleistung, Preiswürdigkeit.

In der Urteilsbegründung, die der Vater des Formel-2-Fahrers Christian

Danner, Unfallforscher Professor Max Danner, im Namen der Jury bei der Verleihungsfeier im Verlagshaus Axel Springer Ende November in Berlin abgab, hieß es unter anderem über unseren Corsa:

„Der optisch ansprechende Corsa präsentiert sich als praktischer, unheimlich fahraktiver Kleinwagen, der auch den Fahrspaß nicht zu kurz kommen läßt.“ Er habe die beste Aerodynamik seiner Klasse, sei reparaturfreundlich und biete viel aktive und passive Sicherheit. „Die Anforderungen, die an die Alltagstauglichkeit der Autos der ‚Mini-Klasse‘ gestellt werden — Wirtschaftlichkeit, kompakte Ausmaße, ausreichender Innenraum und angemessene Fahrleistungen — erfüllt in jeder Beziehung die jüngste Neuent-

wicklung aus dem Hause Opel, der neue Corsa.“

Die Preisverleihung am 24. November nahm der Verleger Axel Springer in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste, darunter der Bundesverkehrsminister, Werner Dollinger, vor. Die Trophäe nahmen für das Haus Opel Generaldirektor Ferdinand Beickler sowie die Vorstandsmitglieder Hans Wilhelm Gäb und Friedrich W. Lohr in Empfang. Ferdinand Beickler hielt dabei eine kurze Ansprache.

Tags darauf dankte der Generaldirektor bei einem kleinen Empfang zahlreichen Führungskräften stellvertretend für alle bei Opel, die an der Entwicklung des Corsa beteiligt waren, für ihren Einsatz, an dessen Ende die hohe Auszeichnung stehe.

Opel-Betriebsrenten erhöht

Das Unternehmen hat die Betriebsrenten von ca. 2.800 Opelpensionären und Hinterbliebenen ehemaliger Opel-Mitarbeiter ab dem 1. November 1982 erhöht. Alle Opel-Renten, die 1972, 1975 und 1978 begonnen haben, werden um 7,85 Prozent angepaßt. Mit dieser Rentenerhöhung trägt die Firma dazu bei, einen Ausgleich für die in den letzten Jahren angestiegenen Lebenshaltungskosten zu schaffen. Die erhöhten Renten werden erstmals im Januar 1983 gezahlt. Gleichzeitig werden die Nachzahlungsbeträge für die Monate November und Dezember 1982 überwiesen.

Kurz berichtet (RÜ)

In die Opel-Kindertagesstätte kam am 6. Dezember der Nikolaus, während am 21. Dezember das Christkind erwartet wird.

Ein Internationales Folklore-Festival mit türkischen und spanischen Musik- und Tanzgruppen sowie mit Darbie-

tungen lokaler Vereine fand am 12. Dezember im Centro der Wohnheime am Grundweg statt.

Die sechs Vorträge des ersten Teils der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 82/83 wurden von fast 4.000 Interessenten besucht, was einer Durchschnittszahl pro Abend von rund 660 entspricht. (Siehe auch den Kasten auf Seite 6.)

DEMENTI

Vor kurzem ist in einigen Publikationen die Meldung verbreitet worden, 1983 komme ein neuer beziehungsweise optisch überarbeiteter Kadett auf den Markt. Dazu wurde ein Bild veröffentlicht. Die Firma dementierte sofort:

„Diese Meldung ist falsch. Der erst 1980 voll angelaufene und außerordentlich erfolgreiche Kadett bleibt selbstverständlich noch auf Jahre im Programm, und wenn dann einmal ein neuer kommt, sieht er mit Sicherheit anders aus als auf dem publizierten Foto...“

GM Meldungen und Berichte aus der Organisation

Das modernste Automobilwerk Europas

SARAGOSSA

In der letzten Ausgabe der OPEL POST berichteten wir wegen des Redaktionsschlusses nur sehr kurz über die feierliche Einweihung des Werkes Saragossa am 5. November in Anwesenheit von König Juan Carlos, der nach der Feier einen Corsa vom Band fuhr. Hier ergänzend noch einige wichtige Daten und Fakten.

Das Werk entstand in zweijähriger Aufbauzeit in Figueruelas, 20 Kilometer vor Saragossa, unter Mitwirkung zahlreicher Opel-Mitarbeiter. Der Wagen, der kleinste in der Opel-Modell-Palette, wurde in Rüsselsheim entwickelt. Wir haben schon mehrmals darüber berichtet, wie auch den Aufbau des Werkes in Wort und Bild begleitet. Opel ist übrigens mit etwa 30 Prozent Anteilen an der neuen Fabrik beteiligt.

Heute sind noch knapp 300 Opeler ständig in Saragossa tätig, und wöchentlich fliegen nach wie vor zahlreiche Mitarbeiter in die nordspanische Stadt, um die zur Zeit 8.000 spanischen Kollegen, von denen mehr als 1.500 bei uns geschult wurden, zu

unterstützen. In absehbarer Zeit sollen dort 10.000 Menschen beschäftigt sein. (Von der Arbeit der Opeler in Saragossa handelte eine große Reportage in Ausgabe 9/82 der OPEL POST.)

Die Chartergesellschaft Aviaco sorgt weiterhin im Rahmen eines speziellen Liniendienstes für den Transport zwischen dem Flughafen Rhein-Main und dem von Saragossa. Knapp 40.000 Passagiere waren es in den letzten beiden Jahren, die hin und her pendelten.

Das neue Werk ist nach Meinung der Fachwelt die zur Zeit modernste Automobilfabrik Europas; die Anlagen entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Rund 150 Roboter und Automaten wurden installiert. Die Qualitätsmerkmale kommen denen von Opel gleich. Bei voller Auslastung sollen hier ab 1984 rund 270.000 Corsa pro Jahr gebaut werden. Im Frühjahr 1983 runden sie auch in der Bundesrepublik Deutschland die Opel-Produktpalette nach unten ab.



Nach der feierlichen Eröffnung des Werkes Saragossa und einem anschließenden Rundgang durch die Produktionsanlagen fuhr König Juan Carlos einen CORSA vom Band. Bei dieser Gelegenheit entstand dieses Erinnerungsfoto, auf dem der König (Mitte) mit R.B. Smith, Vorsitzender des GM-Verwaltungsrates (links neben ihm), Managing Director GM España, R.C. Nerod (rechts neben dem König) sowie Werksleiter H. Hüskes zu sehen ist.

RÖHRL UND OPEL

Stellungnahme der Firma

Zur Entscheidung der Opel-Teamleitung, die Nominierung von Walter Röhl vor dem Start zum letzten Lauf der Rallye-Weltmeisterschaft im November in England zurückzuziehen, die in einigen Blättern als „Hinauswurf“ interpretiert wurde, hat die Firma Stellung genommen und bedauert, daß die Zusammenarbeit mit ihrem Vertragspartner Walter Röhl nicht mit der Teilnahme an der RAC-Rallye beendet werden konnte.

Röhl sei einem Presseempfang beziehungsweise einer vorgesehenen Ehrung für ihn ferngeblieben und habe später auf Fragen erklärt, es

sei ihm am liebsten, wenn er nicht mehr zu starten brauche. Daraufhin sei Röhl's Meldung zurückgezogen worden. Abschließend hieß es in der sehr ausführlichen Stellungnahme wörtlich:

„Opel möchte Walter Röhl zum Abschluß der Zusammenarbeit in jedem Fall Respekt und Dank für seine Leistungen im Opel Ascona aussprechen und ihm eine gute Zukunft wünschen. Opel hofft, daß die augenblickliche Diskussion sehr bald hinter Röhl's sportlichen Leistungen in der Rallye-WM 1982 zurücktreten wird.“

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Am Rande notiert

Vorigen Freitag hatte ich Besuch. Paul, mein ehemaliger Kumpel, stand vor der Tür. Über 20 Jahre waren wir zusammen in der Abteilung. Vor ein paar Monaten hatte er seinen „Letzten“ gemacht. Die Rente ist durch. Es geht ihm gut. Paul sah an dem Abend die „OPEL POST“ bei mir liegen. Wir sprachen über den Artikel „Wo einst Kohle gefördert wurde – Unser Werk wird 20 Jahre alt“. Alte Erinnerungen wurden wach. Mehrere Stunden haben wir geplaudert. Paul war richtig in Stimmung. Immer wieder sagte er: „Weißt Du noch ...?“

Wir waren von Anfang an mit dabei, haben das Werk wachsen sehen, haben gute und schlechte Zeiten mitgemacht. Wir hätten wahrscheinlich die ganze Nacht durchgeplaudert, wenn nicht unsere Frauen zum Zapfenstreich geblasen hätten.

Eine Sache hatte Paul in schlechter Erinnerung. Es war sein letzter Arbeitstag. Ich kann mich noch gut erinnern. Er hatte für uns zum Frühstück Mett und Brötchen mitgebracht. Auch die Vorgesetzten waren gekommen und hatten „Auf Wiedersehen“ gesagt. Trotzdem war die Atmosphäre kühl. Nicht etwa, daß Paul ein schlechter Kumpel oder ein schlechter Arbeiter gewesen wäre. Nichts von dem. Sondern das Herzliche, das Menschliche fehlte. Mir sind aber auch andere Beispiele bekannt. Und das stimmt mich zuversichtlich. Wir sollten allesamt überlegen, wie so ein letzter Arbeitstag eines „Mitarbeiters“ aussehen könnte. Ich meine würdig und so, daß man sich gerne daran erinnert.

Ich denke da an die Advents- und Weihnachtszeit. Mit ein paar Tannenzweigen, einer Kerze, etwas Gebasteltem läßt sich am Pausen- oder Arbeitsplatz schon etwas Atmosphäre schaffen. Wir machen es so in der Abteilung. Wenn demnächst mal wieder einer von uns seinen „Letzten“ macht und in den Ruhestand geht, sollte es anders laufen.

Das meint ganz unmaßgeblich mit guten Festtagswünschen

Euer Hennes



„Es war große Klasse...“

Bochumer AZUBIS Teilnehmer einer sozialpädagogischen Werkwoche



Bettina Dunkel

Es gehört zum festen Programm der Abteilung Berufsausbildung, daß die Jugendlichen im letzten Ausbildungsjahr zu einer sozialpädagogischen Werkwoche eingeladen werden. Vom 8. bis 12. November 1982 haben 24 Auszubildende an einer solchen Jugendwerkwoche in Schloß Walbeck bei Geldern – nahe der holländischen Grenze – teilgenommen. Das Haus gehört zum Christlichen Jugenddorfwerk Deutschlands, das über 100 ähnliche Einrichtungen unterhält. Wir haben für die Leser der OPEL POST mit der Auszubildenden Bettina Dunkel, die an der Werkwoche teilgenommen hat, ein Gespräch geführt.

Opel Post: Fräulein Dunkel, Sie waren in Walbeck dabei. Dürfen wir Sie nach Ihren Eindrücken fragen, die dieser Kursus bei Ihnen hinterlassen hat?

B. Dunkel: Ich konnte mir zunächst nichts unter einem sozialpädagogischen Kursus vorstellen, war aber angenehm überrascht, was wir alles unternommen und erarbeitet haben. Die Woche hat bei uns allen einen sehr guten Anklang gefunden. Das Haus ist schön, das Essen gut, schöne Zimmer und freundliches Personal.

Opel Post: Sie machen uns neugierig. Würden Sie uns etwas zum Verlauf sagen?

B. Dunkel: Nach der Begrüßung, Einführung und Zuweisung der Zimmer haben wir ein sogenanntes Gedächtnistraining gemacht. In der Form eines Spieles übten wir das Zusammenarbeiten in der Gruppe. Dabei sollte beachtet werden, daß jede Meinung akzeptiert wird und nicht nur einer den Ton angibt. In Krefeld haben wir eine Straßenbefragung durchgeführt. Das Thema lautete „Ehe ohne Trauschein?“. Mit Video-Kameras, Kassetten-Recordern, Fragebogen und Kugelschreibern sind wir in mehreren Gruppen in eine Geschäftsstraße gegangen und haben versucht, möglichst viele Leute zu interviewen. Nach meiner Meinung müssen es über 100 Personen gewesen sein, die wir angesprochen und nach ihrer Meinung gefragt haben.

Opel Post: Das war sicher sehr interessant?

B. Dunkel: Ja! Aus den unterschiedlichsten Antworten konnten wir uns nachher bei der Diskussion über das Thema eine gute Übersicht verschaffen. Ich hatte mir vorgestellt, daß gerade die Jüngeren dazu etwas aussagen würden. Doch wir waren sehr überrascht, daß auch sehr viele ältere Leute bereit waren, etwas dazu auszu-

sagen. An einem Tag haben wir das Philips-Museum in Eindhoven besichtigt und dann in der Stadt einen Einkaufsbummel gemacht. Es fand auch ein Gespräch mit Betriebsrat, Jugendvertretern und Ausbildern statt.

Opel Post: Das war ja ein großes Programm. Hat es auch noch Freizeit gegeben, um seinen persönlichen Neigungen nachgehen zu können?

B. Dunkel: Zwischen den Programmpunkten gab es genügend Möglichkeiten, die freie Zeit zu gestalten. Ich darf nur einiges kurz erwähnen: Eine Nachtwanderung zum Pfannkuchenhaus, Grillabend, Kegeln, gemütliches Beisammensein am letzten Abend. Das alte Schloß bot viele Möglichkeiten, etwas anzustellen. Man konnte fernsehen, lesen, kickern, Tischtennis spielen, schwimmen, wandern oder in den Bierkeller gehen.

Opel Post: Fräulein Dunkel, Walbeck ist bereits Vergangenheit. Haben Sie sich einmal Gedanken über Sinn und Zweck einer solchen Veranstaltung gemacht?

B. Dunkel: Wir Auszubildenden haben uns untereinander besser kennengelernt, der Kontakt zu den Ausbildern, mit denen wir zusammen waren, ist besser geworden. Wir haben außerdem gelernt, freier und unbefangener zu reden und wir haben uns erholt. Es hat Spaß gemacht. Wir würden sofort wieder nach Walbeck fahren. Alles in allem: Es war große Klasse!

Opel Post: Vielen Dank. Wir wünschen Ihnen alles Gute!

Zwei waren dabei

Unsere Mitarbeiter W. Schareika und J. Hornik, die erst kürzlich ihre Facharbeiterprüfung abgelegt hatten, wurden wegen ihrer sehr guten Leistungen von der Industrie- und Handelskammer Bochum für den Internationalen Berufswettbewerb vorgeschlagen. Maschinenschlosser W. Schareika mußte in den letzten Tagen sein Können bei der Firma Krupp in Rheinhausen und Werkzeugmacher J. Hornik in der Gemeinschaftslehrwerkstatt Remscheid unter Beweis stellen.



In diesen Einrichtungen fanden die Landeswettbewerbe '82 statt. Nach einer Zeichnung war ein Prüfungsstück anzufertigen. Die Anforderungen, die an die Teilnehmer gestellt wurden, lagen wesentlich höher als bei den Facharbeiterprüfungen.

W. Schareika konnte den 8. Platz belegen; J. Hornik erreichte den 7. Platz. Abordnungen der Abteilung Berufsausbildung haben unsere Mitarbeiter in Rheinhausen und Remscheid besucht. Unser Bild zeigt W. Schareika beim Messen an seinem Prüfungsstück in Rheinhausen.

In wenigen Zeilen

Der Arbeitskreis Technische Berufsausbildung der deutschen Automobilindustrie trifft sich zweimal im Jahr bei einem Mitgliedswerk zum Erfahrungsaustausch. Kürzlich tagte dieser Kreis mit 15 Teilnehmern – von VW bis BMW – im Werk Bochum. Im Rahmen der Tagung besuchten die Gäste auch das Bochumer Bergbaumuseum.

Über die am 10. Dezember stattgefundene Jubilarfeier unseres Werkes Bochum können wir aus zeitlichen Gründen erst in unserer nächsten Ausgabe berichten.

Die letzten Betriebsversammlungen des Jahres fanden am 16. und 17. Dezember jeweils im Werk I und im Werk II statt.

Weihnachts- und Neujahrsgrüße gehen in diesen Tagen wieder an unsere Mitarbeiter, die zur Zeit bei der Bundeswehr sind oder Ersatzdienst leisten.

Auch in diesem Jahr werden Werksangehörige und Familienmitglieder von Werksangehörigen, die über Weihnachten im Krankenhaus sind, besucht und erhalten ein Weihnachtspäckchen.

Der neue Rekord, der am 12. November der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, konnte zum gleichen Zeitpunkt im Ausstellungsraum Bau D 1 besichtigt werden. Viele Werksangehörige nutzten die Gelegenheit, sich über den Rekord '83 zu informieren.

GM-Vize-Präsident zu Besuch

Hoher Besuch war kürzlich in Bochum. Robert W. Decker, GM Vice President Quality and Reliability, besuchte zusammen mit Cardy R. Davis, General Director Quality and Reliability, die Bochumer Werke, um sich vor Ort ein anschauliches Bild über die Anstrengungen der Bochumer Organisation zur Sicherstellung optimaler Produktqualität zu machen. Nach einer Konfe-

renz mit den Leitern der Qualitätsbereiche der europäischen GM-Werke folgten Besichtigungen der Werke I und II. Unser Bild zeigt in der ersten Reihe von links: Robert W. Decker, Peter M. Johnson, Manager Reliability and Quality Control, Vauxhall Motors Ltd. und Cardy R. Davis beim Einführungsvortrag am Werksmodell durch Werksleiter W. Pihan.



Parkplätze Werk I

Das Parken auf den öffentlichen Straßen durch Werksangehörige – insbesondere im Bereich „Dannenbaumstraße“ und „Alte Wittener Straße“ – hat erneut zu Beschwerden der Anwohner geführt.

Es steht genügend freier Parkraum auf unserem Parkplatz nördlich Tor 2 (Waage) zur Verfügung. Die Zu- und Abfahrt zu dem Parkplatz ist wesentlich verbessert worden. Sie wird von vielen Mitarbeitern leider nicht genutzt.

Darum wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Zweiradzufahrt nördlich Bau D 8 (Personalabteilung) von der Dannenbaumstraße bis zum Parkplatz so ausgebaut wurde, daß sie mit Personenkraftwagen befahren werden kann. Die jeweils zulässige Fahrtrichtung ist den Schichtwechselzeiten angepaßt und auf Hinweistafeln kenntlich gemacht.

Es werden daher erneut alle Mitarbeiter gebeten, ihre Fahrzeuge nicht

mehr auf den umliegenden öffentlichen Straßen abzustellen, sondern die werkseigenen Parkplätze zu benutzen.



KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Die „Allround“-Mitarbeiter unserer Elektrowerkstatt

Um weiterhin auf dem Weltmarkt mithalten zu können, ist jedes Unternehmen bestrebt, sich mit den modernsten Maschinen auszurüsten. Aufgrund der immer weiter fortschreitenden Automatisierung besteht das „Innenleben“ dieser „Mitarbeiter“ fast nur noch aus elektrischen Motoren. Eine gut ausgestattete Elektrowerkstatt mit gut ausgebildeten Mitarbeitern ist deshalb das A und O eines jedes Unternehmens.

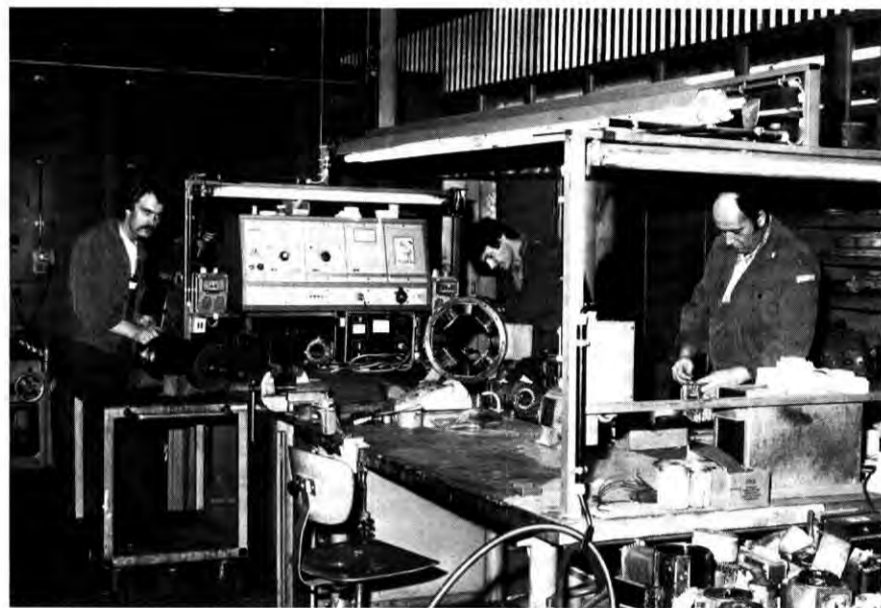


Mitarbeiter H. Kirsch beim Prüfen einer IPC-Steuerung.



Mitarbeiter H. Kirsch, R. Obukas, H. Göttel und Meister Jandt an Reparatur- und Prüfarbeiten im Elektronikraum.

Wir haben uns deshalb mit unserer Elektrowerkstatt beschäftigt, die ihre Zentrale im Bau K 18, mitten im Maschinenpark, hat und deren Mitarbeiter im Betriebsmund „Betriebsstros-



Die Mitarbeiter H. Beyersdörfer, H. J. Schuff und S. Becker in unserer Motorenreparaturwerkstatt.

mer“ heißen. Sicher ist den wenigsten bekannt, für welche Arbeiten dieser Bereich außer den täglich anfallenden Routinearbeiten, wie Reparaturen an Krananlagen, Aufzügen und Beleuchtungsanlagen innerhalb und außerhalb der Werkshallen noch zuständig ist.

Zu diesen oft sehr zeitraubenden Routinearbeiten gehören auch die

Maschinen und Anlagen werden von vielen tausend Elektromotoren der verschiedensten Ausführungen angetrieben. Diese Motoren unterliegen dabei einem ganz natürlichen Verschleiß, und Ausfälle sind unvermeidbar. In unserer Elektroabteilung werden defekte Motoren, Generatoren oder Umformer aus dem gesamten Bereich des Werkes überholt beziehungsweise instandgesetzt; die Neuentwicklung von Gleich- und Wechselstrommaschinen, von Transformatoren, Magnetbremsen und Induktionskupplungen wird von

unseren Elektromaschinenbauern und Ankerwicklern zur Vermeidung längerer Ausfallzeiten in möglichst kurzer Zeit vorgenommen.

Mit der Erweiterung unseres Werkes hat auch die moderne Industrieelektronik ihren Einzug bei uns gehalten. Diese elektronischen Baugruppen aus drehzahlveränderlichen Antrieben, Meßsteuerungen, Schweißstromsteuerungen, sowie der in jüngster Zeit überall eingeführten programmierbaren Steuerungen, kurz PC-Steuerungen genannt, werden bei auftretenden Störungen in der Elektronik-Werkstatt von unseren Elektronikern repariert und geprüft.

In diesem modernen Reparaturbereich werden auch die Analog- und Digital-Betriebsmeßgeräte der Reparaturrelektiker aus den gesamten Instandhaltungsabteilungen überholt und neu geeicht. Zu dem umfangreichen Aufgabengebiet gehört auch das gesamte Fernmeldenetz mit all seinen im Werk installierten Telefon- und Funkanlagen. Aber auch das Reparieren von Schreib- und Rechenmaschinen, soweit es in ihrer „Macht“ liegt, wird von diesen „Allround-Mitarbeitern“ schnellstens erledigt.

Die Anwendung immer neuer Technologien bei der Ausrüstung moderner Fertigungseinrichtungen erfordert von den Mitarbeitern der Elektrowerkstatt eine ständige Weiterbildung auf dem Gebiet der Elektronik, ohne die die täglich anstehenden Probleme nicht gelöst werden könnten.



Die Mitarbeiter J. Urschel und Ph. Christmann bei der Reparatur von elektrischen Handwerkszeugen.

Kurz und bündig

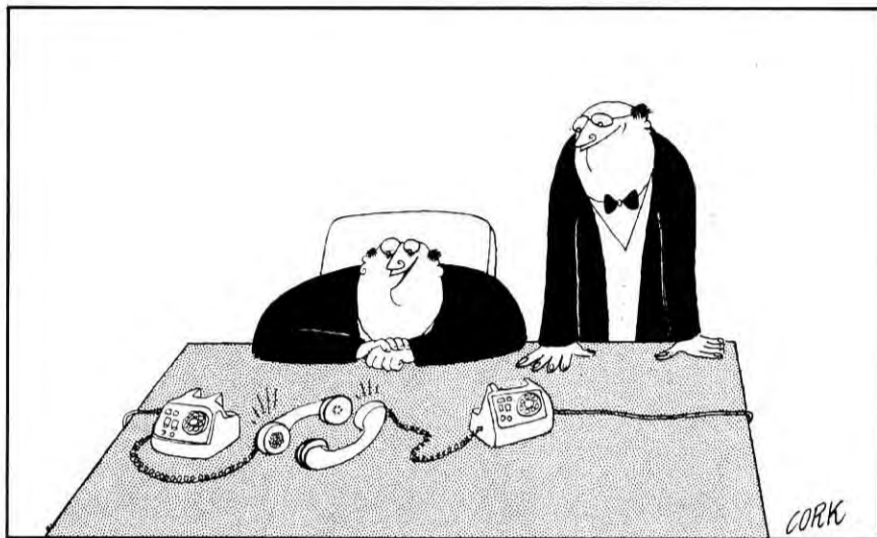
Zum zweiten Mal seit Bestehen unserer Lehrwerkstatt wurde Schülern der neunten und zehnten Klasse die Gelegenheit gegeben, sich an Ort und Stelle über die bei uns angebotenen Ausbildungsberufe zu informieren, um so eine bessere Berufswahl treffen zu können. An 12 Vormittagen konnten Schulklassen mit ihren Lehrern auf einem Rundgang durch unsere Lehrwerkstatt erste Eindrücke von der Ausbildung bei uns sammeln.

Eine Gruppe von amerikanischen und deutschen Offizieren besuchte kürzlich unser Werk Kaiserslautern, um sich an Ort und Stelle einen besseren Eindruck

von dem modernsten Motorenbau Deutschlands zu verschaffen.

Auch in diesem Jahr luden die Mitarbeiter unseres Kaiserslauterner Motorenbaues Familienangehörige sowie Freunde und Bekannte zu einer Besichtigung – außerhalb der Arbeitszeit – ein. Es standen den Besuchern acht Termine zur Wahl. Insgesamt haben dieses Jahr 639 Personen die Gelegenheit dazu wahrgenommen.

Mit dieser Aktion wollten diese Mitarbeiter einen Beitrag leisten, Kontakte zwischen den Werksangehörigen und ihren Familien einerseits und Opel als Unternehmen andererseits herzustellen, mit dem Ziel, die gegenseitige Verbundenheit weiter zu verbessern und zu stärken.



VV zur Verbesserung der innerbetrieblichen Kommunikation.

TORVERTEILUNG: RÜ • BO • KL

Wieviel Mitarbeiter nehmen die OPEL POST mit?

Erst die Ausgabe an den Toren bringt es an den Tag – das „echte“ Interesse der Mitarbeiter an der Werkzeitung. Die Verteilung im Betrieb, wie sie in Rüsselsheim über drei Jahrzehnte praktiziert wurde, enthielt dagegen manche Unbekannte, wenn dieser Service auch Vorteile hatte gegenüber der anonymen Verteilungsart an den Werkstoren.

Die Gründe der Umstellung sind bekannt, jetzt, nach einer mehrmaligen Ausgabe an den 25 Portalen des Rüsselsheimer Werkes, ergeben sich folgende Zahlen und Fakten:

Über 80 Prozent der in der Ausgabewoche anwesenden Mitarbeiter haben bisher aus den gelben Ständern ein Heft heraus- und mitgenommen. An manchen Portalen waren die bereitgestellten Exemplare meist schon am Ende des ersten Tages vergriffen, an anderen dauerte es zwei oder drei Tage. (Dazu kommen noch rund 5 Prozent weiterer Bezieher – Mitarbeiter ausgelagerter Bereiche, des Prüffeldes, der Zonenbüros, Führungskräfte u.s.w.)

In diesem Zusammenhang dürften die nach dem gleichen Schema ermittelten Zahlen für die Werke Bochum und Kaiserslautern von Interesse sein, wo die Werkzeitung schon seit Jahr und Tag an den Portalen ausliegt:

In Bochum sind es rund 95 Prozent, in Kaiserslautern rund 90 Prozent der in der Ausgabewoche anwesenden Mitarbeiter, die die OPEL



Wieviel Prozent der Mitarbeiter nehmen eigentlich die an den Toren der drei Werke ausliegende Werkzeitung mit? Die Antwort findet man in dem nebenstehenden Bericht.

POST mitnehmen; im Vergleich zu Rüsselsheim höhere Zahlen, die allerdings vor dem Hintergrund eines wesentlich größeren Ausländeranteils in Rüsselsheim (über 23 Prozent der Gesamtbelegschaft) gesehen werden müssen.

Dadurch wird die Mitnahmequote stärker beeinflusst, weil in dieser Gruppe das Interesse an der Werkzeitung aus sprachlichen Gründen logischerweise geringer ist, was jedoch nicht verallgemeinert werden oder heißen soll, daß es unter den deutschen Kollegen keine „Werkzeitungsmuffel“ gibt.

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



„Mit Musik geht alles besser . . .“ – eine alte Weisheit, die auch für unser Werksorchester unter seinem Dirigenten Vinzenz Christ gilt, denn das Hobby der Opel-Musiker ist die bunte Welt der Melodien. Voraussetzung dafür ist die exzellente Beherrschung der Instrumente. Das in voller Besetzung mehr als 40köpfige Blasorchester spielt bei zahlreichen Werksveranstaltungen, zuletzt wieder bei der Jubilärfest in der Rheingoldhalle in Mainz (siehe letzte Ausgabe), aber auch, und das mit besonderer Freude, bei den Heimatortkonzerten in den Gemeinden der Mitarbeiter. Tausende von Zuhörern sind es jährlich, die unser Orchester erleben, das musikalische Brücken schlägt und den Ruf des Hauses als guten Nachbarn festigen hilft.

25 JAHRE MEISTERAUSBILDUNG BEI OPEL

„Oft war es der Anfang einer Karriere“

Nach dem 75jährigen Jubiläum der Berufsausbildung im Jahre 1981 konnte im Bereich Personalentwicklung in diesem Jahr erneut ein Jubiläum begangen werden: 25 Jahre Meisterausbildung bei Opel, ein geeigneter Anlaß, sich einmal die Anfänge dieser in der deutschen Industrie nicht häufig anzutreffenden innerbetrieblichen Möglichkeit des beruflichen Aufstiegs ins Gedächtnis zurückzurufen und sich der Männer der ersten Stunde sowie der späteren Durchführung dieses wichtigen Programms der Personalentwicklung zu erinnern.

Im Jahre 1957 konnten die ersten Opel-Meister in Rüsselsheim die „Schulbank“ verlassen. (In den Werken Bochum und Kaiserslautern liefen die Meisterprogramme 1961 beziehungsweise 1965 an.) Bis heute haben fast 2.700 Mitarbeiter aller drei Werke dieses Programm durchlaufen, und oft stand die Meisterausbildung am Anfang einer Karriere. So sind zur Zeit rund 55 Abteilungs-/Betriebsleiter und drei Hauptabteilungs-/Hauptbetriebsleiter in unserem Unternehmen tätig, deren beruflicher Aufstieg als Meister begann.

Zahlreiche Veränderungen

Die Ausbildung wurde in diesen 25 Jahren zahlreichen Veränderungen unterworfen, um sie den sich wandelnden betrieblichen Anforderungen anzupassen. Heute ist die Meisterausbildung in

ein zwölfwöchiges Grundprogramm unterteilt, das vor der Ernennung zum Meister absolviert wird. Sechs Monate danach folgt dann das Aufbauprogramm. Die Themenpalette während der Ausbildungswochen ist sehr umfangreich. Die Fächer Technisches Rechnen, Technisches Zeichnen, Werkstoffkunde, Methoden des Arbeitsstudiums, Arbeitsrecht, Arbeitssicherheit, schriftliche und mündliche Kommunikation, Führen von Mitarbeitern und wirtschaftliche Grundlagen werden im Gegensatz zu dem früher üblichen Stundenunterricht im Blockunterricht erteilt und schließen mit einer Blockprüfung ab. Sonderreferate von Vertretern des Werksärztlichen Dienstes, der Qualitätskontrolle, der Zeitverrechnung, von Industrial Engineering und Feuerwehr ergänzen den Stundenplan der Meisterausbildung, die



Unser Schnappschuß aus dem Jahre 1977 zeigt die Übergabe des Meisterdiploms durch G. Hofmann (Mitte), Preßwerk und Unterzusammenbau, und K.H. Müller (links), Leiter Fort- und Weiterbildung, an den Teilnehmer des Meisterlehrgangs 61, Hans Mück.

mit einer mündlichen und schriftlichen Abschlußprüfung endet.

Ständige Weiterentwicklung

Aus Anlaß des 25 jährigen Jubiläums soll an dieser Stelle auch an die Führungskräfte erinnert werden, die diese Einrichtung bei Opel geschaffen und mit Leben erfüllt haben. Zu Beginn waren es 19 Jahre lang der Leiter der damaligen Abteilung „Betriebskunde für leitende Angestellte“, C.A. Ahlemeyer, später sein Nachfolger H. Marx.

Für viele unvergessen sind aber auch die Referenten F. Kühne, H. Ritter, F.J. Kauhausen, W. Rapsch, H.G. Krachten, W. Polka und der Unterrichtsplaner R. Boji, wie Gespräche mit ehemaligen Absolventen immer wieder beweisen. Auch in Zukunft wird sich die Meisterausbildung bei Opel inhaltlich weiterentwickeln und sich laufend den betrieblichen Anforderungen anpassen. Wir erleben es ja täglich, welcher Wandel sich auf Grund moderner Technologien auf allen Gebieten vollzieht. Die Entwicklung – besonders auf dem technischen Sektor – verläuft teilweise in einem atemberaubenden Tempo. Die Ausbildung der Meister mußte sich ständig



Notenkonferenz im Jahre 1979. Von links im Gespräch W. Rapsch, H. Ritter, H.J. Risto, K.H. Müller, H. Dechering und K. Seidner.

OPEL-VORTRAGSREIHE (Zweiter Teil)

Von Tibet bis Äthiopien

Nach Abschluß des mit 4.000 Besuchern wieder sehr erfolgreichen ersten Teils der OPEL-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 82/83 für alle Interessenten hier eine kurze Vorschau auf den im Februar beginnenden zweiten Teil, in dem die Referenten wieder aus vielen Weltgegenden berichten.

Dienstag, 22. Februar 1983
Helfried Weyer

„Tibet“

Interessante Einzelheiten über dieses Land am „Ende der Welt“ in Leicavision.

Dienstag, 1. März 1983
Sigi Hupfauer

„Rauchende Berge“

Farbbildbericht über Vulkanbesteigungen in Mexiko und Ecuador und die dabei bestandenen Abenteuer.

Dienstag, 8. März 1983

Hans Patzelt
„Rotchina“

Farbbildbericht über eine Reise

durch verschiedene Provinzen des Landes.

Dienstag, 15. März 1983

Albert Wilmes

„Hawaii“

Farbbildbericht über die bekannteste und wohl am meisten besungene Insel im Pazifik.

Dienstag, 22. März 1983

Michael Welder

„Äthiopien“

Der bekannte Osteuropa-Experte berichtet diesmal über das alte Kulturland Afrikas.

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

EINE GUTE IDEE

Im Interesse der Gesundheit

Bei Elektro-Deichselfahrzeugen, die im Schlepptrieb eingesetzt sind, standen die Fahrer auf einer Blechplatte der ungefederten Fahrzeuge. Die Stöße, die durch jede Bodenwelle und Unebenheit der Fahrbahnen entstanden, wurden über die kleinen, vollgummibereiteten Räder auf das Fahrzeug



und den Fahrer übertragen, wodurch Gesundheitsschäden verursacht werden konnten.

Helmut Ray, Meister im Rohrwalzwerk, wollte seine Mitarbeiter davor bewahren und schlug vor, die Standplatte der Fahrer abzufedern. Ein Fahrzeug wurde versuchsweise mit einer 60 mm starken Moosgummiplatte ausgelegt. Fahrversuche und Befragungen der betroffenen Mitarbeiter durch den Werksärztlichen Dienst ergaben, daß die Polsterung eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem alten Zustand darstellt. (Nach und nach werden alle Deichselfahrzeuge mit Moosgummiplatten ausgelegt.) Auf unserem Bild Helmut Ray an einem umgerüsteten Fahrzeug. Fr.

darauf einstellen. Die fachlichen und persönlichen Voraussetzungen für eine bestimmte Meisterposition werden in Zukunft noch schwieriger zu erfüllen, die Anforderungen auf dem tech-

VV-Verlosung

Vor wenigen Tagen, am 6. Dezember, fand die Nikolaus-Verlosung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens statt, bei der viele wertvolle Preise verlost wurden, unter anderem Werkzeugkoffer, Schweizer Taschenmesser, Taschenrechner, Werkzeugtaschen u.s.w. Die glücklichen Gewinner erhalten ihre Preise noch vor Weihnachten. Ihnen allen: herzlichen Glückwunsch!

VV-Rekord

Nach den Steigerungen in den Vorjahren, verspricht das Jahr 1982 erneut einen VV-Rekord im gesamten Unternehmen. Allein in Rüsselsheim werden es rund 23.000 Vorschläge sein (1981: 22.300).

NACHDENKEN



LOHNT SICH!

nischen als auch im zwischenmenschlichen Bereich noch höher sein. Für die Meister ist der Begriff des „Lebenslangen Lernens“ eine Selbstverständlichkeit geworden. Mü.

BEOBACHTUNG

Nur eine Katze...

Plötzlich flitzte sie aus einer Toreinfahrt auf die Werkstraße — eine ganz gewöhnliche graugegrünte Hauskatze, die — ohne sich von Autos und Fußgängern beirren zu lassen — zielbewußt ihrem gewohnten Platz zusteuert. „Guckt mal, eine Katze“, die Kollegen, die gerade in die Pause gehen, bleiben stehen und sehen ihr nach, wie sie hinter einigen Büschen verschwindet.

„Hoffentlich wird sie nicht von

einem Auto oder einem Transporter überfahren“!, meint einer. — „Die weiß bestimmt wo sie hingehört, einen verhungerten Eindruck macht sie nicht“, mutmaßt ein anderer Kollege. —

„Sicher so eine Abteilungskatze auf dem Weg zu ihrem Futterplatz“, kommentiert darauf der nächste.

Die Katze im Betriebsgelände — im normalen Alltag nichts besonderes — gibt Anlaß zu Gesprächsstoff und Vermutungen, jeder freut sich, so ein kleines Tier auf der sonst nur von Fahrzeugen und Fußgängern belebten Werkstraße zu sehen.



An der Jubilarfeier im Oktober in der Rheingold-Halle haben sehr viele Jubilare mit 40jähriger Werkszugehörigkeit teilgenommen. Das Erinnerungsfoto im Bericht über die Jubilarerhebung in der letzten Ausgabe der OPEL POST zeigte die meisten von ihnen. Ein gesondert gemachtes Gruppenbild mit Jubilaren aus dem Mainzer Raum wurde beim Umbruch versehentlich weggelassen. Ehre wem Ehre gebührt! Aus diesem Grund die nachträgliche Veröffentlichung auch dieser Jubilare zusammen mit Generaldirektor Ferdinand Beickler und Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt.

Jubiläum in Saragossa

Trotz enger Termine und Arbeitsbelastung kommen auch bei GME-Opel in Spanien unsere Jubilare nicht zu kurz. So konnte kürzlich im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Kreise spanischer und deutscher Kollegen sowie Vorgesetzter unser Rüsselsheimer Mitarbeiter Hans Vogt, Schweißmaschinen und Vorrichtungsbau, auf 40 Jahre erfolgreicher Tätigkeit bei Opel zurückblicken. Mitarbeiter Vogt durchlief die Stationen Karosseriebau und Schweißmaschinen Vorrichtungsbau und ist seit 10 Jahren als Kolonnen-

führer tätig. Beim Aufbau der Werke Bochum und Straßburg war er ebenfalls beteiligt. Wir wünschen ihm für seinen weiteren Lebensweg alles Gute. Unser Bild zeigt den Jubilar (rechts) zusammen mit dem Manager, Works & Production Engineering, H. G. Wuttke.

Fahrgemeinschaften

Darmstadt-Nord, Uwe Schober, Lehrwerkst., Normalsch., Tel. 3674, (priv. 06147/2379).

Pfungstadt-Hahn, Gartenstr. 26A, Günter Brendel, Abt. Verkehr/Werksbahn, Normalsch., Tel. 4629 (priv. 06157/81112).

Wußten Sie...

... daß 1981 allein 86,5 Prozent Sozialleistungen zusätzlich auf Löhne und Gehälter entfielen?

MATHEMATIKWETTBEWERB

Ehrung der Landessieger

Ende November fand in der PEK unseres Rüsselsheimer Werkes die Ehrung der Landessieger des Bundeswettbewerbes Mathematik des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft statt, der in diesem Jahr zum 12. Male ausgetragen wurde.

wichtige Aufgabe der Wissenschaftsförderung an. Kreativität und Ideenreichtum verhilfen uns dazu, wettbewerbsfähig zu bleiben.

Nach dem offiziellen Teil wurden die Preise verliehen. Das Schlußkollo-



Generaldirektor Ferdinand Beickler begrüßte die jungen Mathematiker und betonte in seiner Ansprache, daß man sich bei Opel nicht als neutraler Beobachter verstünde, sondern sich auch künftig um einen lebendigen Kontakt mit qualifizierten Nachwuchskräften bemühe. Man sähe dies als besonders

quium mit der Ermittlung der Bundesieger findet Anfang nächsten Jahres in Bonn statt. Besonders den hessischen Landessiegern wünschen wir dabei viel Erfolg und natürlich auch ein bißchen Glück. (Auf dem Bild Generaldirektor Ferdinand Beickler mit den Landesiegern.)

INTERNATIONALER BERUFSWETTBEWERB '82

Drei von uns kamen weiter

Ende November fand in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt die Ausscheidung zum Regionalen Berufswettbewerb der Dreher für die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen statt. Sechs Jungfacharbeiter, die bereits in ihrer Facharbeiterprüfung sehr

Anfang November in Kassel austrugen, qualifizierte sich ein Opeler für den Bundeswettbewerb: Georg Reinheimer, Maschinenschlosser aus Rüsselsheim, errang den 3. Platz und erhielt damit ebenfalls die Fahrkarte zum Bundeswettbewerb.



Unser linkes Bild zeigt den Dreher Bernhard Deszcka, der bei dem Regionalwettbewerb den 3. Platz belegte und sich damit für den Bundeswettbewerb 1983 qualifizierte, bei der Vermessung einer Welle auf Rundlauf an nicht eingeschalteter Maschine mit Meister Hans Caps, einem Mitglied der Prüfungskommission. — Rechts erkennt man Georg Reinheimer beim Feilen des Prüfungsstückes; er errang beim Regionalwettbewerb der Maschinenschlosser den 3. Platz und kam ebenfalls eine Runde weiter.



gute Leistungen aufzuweisen hatten, stellten sich drei Tage den kritischen Augen der Juroren. Die Aufgabe lautete, innerhalb von 20 Stunden ein Prüfungsstück von beträchtlichem Schwierigkeitsgrad anzufertigen. Die drei Bestplatzierten nehmen an der nächsten Runde, der Ausscheidung zum Bundeswettbewerb im April 1983 teil.

Bei den Drehern hat es ein Rüsselsheimer geschafft: Bernhard Deszcka (Bild) belegte mit seiner Arbeit den 3. Platz und kam damit in die nächste Runde des Wettbewerbes. Sein Arbeitskollege Dirk Eissler lag in der Bewertung knapp hinter ihm und errang den 4. Platz.

Auch bei den Maschinenschlossern, die ihre Regional-Ausscheidung bereits

Wir gratulieren unseren erfolgreichen Jungfacharbeitern zu ihren hervorragenden Leistungen und wünschen den Teilnehmern am Bundeswettbewerb auch weiterhin viel Glück und Erfolg.

BELEGSCHAFTSZAHL
Über 60.000

Im Herbst 1982 beschäftigte das Unternehmen insgesamt 60.099 Mitarbeiter, und zwar 34.520 in Rüsselsheim, 18.663 in Bochum, 6.724 in Kaiserslautern und 192 in der Filiale Berlin. Davon waren ausländische Kollegen in Rüsselsheim 7.874, in Bochum 3.111 und in Kaiserslautern 42.



WICHTIGER HINWEIS

Diesel im Winter

Konnten sich Diesel-Fahrer während der hinter uns liegenden warmen Jahreszeit wieder über die Wirtschaftlichkeit ihrer nagelneuen Selbstzünder freuen, so wartet die kalte Jahreszeit mit einem Problem auf: Nämlich der unschönen Eigenschaft des Dieseldiesels, bei Minustemperaturen noch dickflüssiger zu werden. Zwar fließt seit dem Spätherbst spezieller Winterdiesel aus den Zapfsäulen, der seine Verwendbarkeit bis etwa -15°C sicherstellt.

Bei strengerer Kälte jedoch wird auch daraus eine griesbreiähnliche Masse, die Engstellen der Kraftstoffleitungen — vor allem den Filter — verstopft. In den Brennraum gelangt dann kaum noch etwas, und morgendliche Startversuche dürften nach einer Nacht mit Temperaturen unter -15°C mit leerer Batterie statt der ersehnten ersten Zündung enden.

Was tun? Die einfachste Abhilfe besteht in einem Zusatz von Normalbenzin zum Dieseldiesels. Zwischen 15 und 30 Prozent (je nach Kältegrad) sind vertretbar. Allerdings, der Diesel ist dann kein echter Diesel mehr, und Einbußen an Motorleistung sind bei einem derartigen Zusatz zu erwarten.

In Skandinavien, mit seinem weitaus rauheren Klima, das dem Fahrer und Fahrzeug im Winter durch extreme Witterung in vielen Bereichen hart zusetzt, behelfen sich Dieselfahrer mit Petroleum. Neben den normalen Zapfsäulen stehen Fässer, aus denen die streng duftende Flüssigkeit in bis zu 50 prozentiger Mischung in den Tank gepumpt wird.

Die elegantere Lösung wird auch bei uns in Form von zusätzlichen sogenannten Fließverbesserern angeboten. Im Verhältnis von meist 1 : 1000 dem Dieseldiesels zugemischt, verschieben sie den Beginn der Kraftstoffverfälschung um einige Grade nach unten. Für unsere gemäßigten Winter sollte dies ausreichen. Die Preisunterschiede verschiedener Fabrikate sind jedoch zum Teil recht beträchtlich, so daß vor dem Kauf ein Markenvergleich der Fließverbesserer lohnenswert ist.

Zusätzliche Zusätze nützen aber nur, wenn sie dem Dieseldiesels vor dem Kälteeinbruch beigemischt wurden. Ist der Filter vom Dieseldiesels bereits zugestopft, kann nachträglich auch der beste Zusatz im Tank nicht mehr helfen.

Also rechtzeitig einfüllen und mit einigen Kilometern Fahrt für gute Mischung und Transport des nun extrem winterfesten Kraftstoffs bis in Filter und Einspritzpumpe sorgen.

Sollte doch einmal der Fall eintreten und der Diesel aufgrund eingedickten Kraftstoffs seinen Dienst nicht antreten, gibt es nur eins: Auf freundlichere Temperaturen warten. P.K.

Personalmeldungen

40

Unsere Jubilare



Karl Herdt
Instandh.Preßwerk
28.12.1982

Rüsselsheim

1.12.1982
Klaus Hanf
Verk.Prog.Steuerung

2.12.1982
Günther Appelpkamp
Ind.Engineering

Manfred Fink
Europ.Oper.

Günther Held
Preßwerk

Ernst Himmel
Rohrfabrikation

Günter Jonietz
Motorenbau M 55

Willi Löh
Preßwerk

Heinz Meusel
Instandh.Preßwerk

Sebastian Müller
Preßwerk Kleint.

Klaus Neumann
MPK-Materialabt.

Franz Rauscher
Kar.Rohmontage

Karl-Heinz Schmenger
Energieversorgung

Helmut Schwarz
Preßwerk, Gr.u. Mittl. T.

Rudolf Stecker
Kar.Rohmontage

Karl Rolf Trebs
Werkz.u. Betr. Mittel

Alois Vinzenz
Härterei

Wolfgang Vogt
Beschädigteneinsatz

Werner Voigt
Motorenbau M 55

3.12.1982
Kurt Wilhelm
Motorenbau M 55

4.12.1982
Ernst Fechter
Lackiererei

Hans M. Reinhard
Qual.Sicherung

5.12.1982
Rudolf Helm
T.u.Z. Änderungsdt.

6.12.1982
Norbert Engert
PVP-Werkz., Planung

Helmut Menhardt
PVP-Konstr.

9.12.1982
Klaus Andres
PEK-Versuchsbau

Kurt Claus
Motorenbau M 55

Franz-Josef Dahlem
Instandh.Preßwerk

Anton Dilly
Werkz.u. Betr. Mittel

Manfred Eckelt
MPK-Produktionspl.

Rudi Gaska
Besch.Einsatz

Hans Häusler
Motorenbau M 55

Ludwig Hammer
Qual.Kontr.u. Insp.

Heinz Happ
Insp.Preßwerke

Dietmar Hellwig
Instandh.Preßwerk

Bruno Knorr
Ordnungsdienst

Klaus Kuhles
Chassis Teile

Friedhelm Kurmann
Wagenendmontage

Johann Peter Link
Schmiede

Fritz Mather
Rohrfabrikation

Gerh. Messerschmidt
Motorenbau M 55

Adolf Reiß
Preßwerk

25

Dieter Rube
Motorenbau M 55

Adolf Schloßbauer
Rohrfabrikation

Günther Sturm
Diesel Einzelt.

Norbert Zwingmann
Schmiede

10.12.1982
Josef Frenz
MPK-Materialabt.

Walter Kurz
Qual.Sicher. Ausw. T.

11.12.1982
Karl Laborgne
Besch.Einsatz

Hans Stern
Qual.Kontr. Insp.

13.12.1982
Friedhelm Frenger
MPK-Ftgmontagest.

16.12.1982
Willi Barth
Instandh.Preßwerk

Karlheinz Drott
Energieversorgung

Bruno Duhr
Bl.Bearb.u. Kdd.

Horst Eckold
PEK-Dauervers.Prüfst.

Rudi Görlich
Werkz.u. Betr. Mittel

Hans Graffy
MPK-Transp. Abt.

Ferdinand Grimm
Zentr. Masch. Abt.

Willi Haase
Preßwerk

Hermann Henn
MPK-Materialabt.

23.12.1982
Fritz Hauke
Achsenbau

Herbert Heinicke
Instandh. Schmiede

Günter Jehmann
Qual. Kontr. Chassis

Bruno Mosmann
Preßwerk Gr.u. M. T.

Dietrich Rattke
Instandh. Preßwerk

Günther Schömel
Preßwerk Gr.u. M. T.

25.12.1982
Harry Barth
MPK-Transport Abt.

Helmut Corell, Preßwerk K 40
geb. 1.5.30 gest. 12.11.82

G. Segura de los Rios, Kar. Ftgmontage I
geb. 2.11.27 gest. 18.11.82

José Rodriguez-Bernaldez, Lackiererei
geb. 8.12.24 gest. 20.11.82

Bochum
Horst Gantenberg, Qual. Kontr. u. Inspektion
geb. 29.11.40 gest. 13.11.82

Peter Paul Zborala, Lackiererei
geb. 29.6.39 gest. 14.11.82

Heinz Wenke, Qual. Kontr. u. Inspektion
geb. 2.7.22 gest. 17.11.82

Gedanken zum Fest...

Es weihnachtet sehr. Mütter und Töchter backen. Die Küche duftet nach Spekulatius, Printen und Zimtsternen. Väter und Söhne beginnen die Modelleisenbahn aufzubauen. Die Kerzen am Adventskranz werden angezündet. Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Wo es sonst hektisch zugeht, läßt der Streß allmählich nach. Kurz: Es weihnachtet sehr.

Mehr persönliches

Kollegen sprechen jetzt mehr über Persönliches, sie kommen sich vielleicht noch näher als sonst. Die Größe des Unternehmens, die in vieler Hinsicht Sicherheit für die Mitarbeiter bedeutet, erzwingt auch generelle und damit unpersönliche Regelungen, die oft Distanz unter den Kollegen schafft. Wer kann von sich schon behaupten, er kenne alle Mitarbeiter im Nebengebäude oder zwei Stockwerke tiefer? Persönliches Kennen wirkt sich förderlich auf die zwischenmenschlichen Beziehungen aus, Anonymität dagegen zieht häufig negative Verhaltensweisen nach sich. Eines ist jetzt sicher allen gemeinsam, die Freude auf ein paar ruhige Tage des Aus- und Entspannens, des Zeithabens für die Dinge, die im Berufsalltag häufig zu kurz kommen.

Erst seit 400 Jahren

Vor 1.600 Jahren feierte man Weihnachten noch nicht. Zwar war bekannt, daß Christus geboren, gestor-

ben und wiederauferstanden war, aber niemand nahm Notiz davon. Die frühen Christen hielten Geburtstagsfeiern ohnehin für heidnisch. Wichtig waren damals die Leute, die für ihren Glauben starben; wen kümmerten schon die Geburtstage der Märtyrer und Apostel? Die ersten Weihnachtskrippen und die Sitte, sich Bäume ins Zimmer zu stellen, gibt es erst seit etwa 400 Jahren. Volksweit üblich sind Baum und Bescherung jedoch erst durch den Deutsch-französischen Krieg 1870/71 geworden. Damals trug der Preußenkönig Wilhelm I. diesen Brauch an die Front, um seine Soldaten bei guter Laune zu halten.

Auch am Arbeitsplatz

Weihnachten gilt als Fest des Friedens. Wie sieht es heute aus mit dem „Frieden auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen“, wie es in den Psalmen und Weihnachtsliedern verkündet wird? Zu allen Zeiten hat man sich darum bemüht, und dennoch gibt es ihn auch heute noch nicht, diesen Frieden auf Erden, obwohl einzelne Länder ihn für sich weitgehend verwirklichen konnten. Wir sollten uns von der Christnacht nicht die Lösung aller Probleme als Wunder erhoffen. Aber Frieden und Freiheit, gegenseitiges Verständnis für die Belange des Anderen, Freiraum zur Entfaltung der eigenen Möglichkeiten, Bereitschaft zur Hilfe, wo sie ge-



„Morgen Kinder wird's wasgeben...“

braucht wird, dies alles gilt nicht nur für Länder und Völker, sondern beginnt in der eigenen Familie – aber auch am Arbeitsplatz.

Keine Frage der Religion

Wenn wir uns bei allem verständlichen Konsumdenken in diesen Tagen, bei allem materiellen Freudebereitenwollen auch auf diese Werte und Gedanken besinnen, die vor einigen Jahrhunderten mit dazu beigetragen haben, daß aus dem einst heidnischen Mithrasfest unser christliches Weihnachten wurde, dann können wir dadurch – ein jeder von uns – auch ein wenig zum „Frieden auf Erden“ beitragen. Und das ist keine Frage der Religion. Wir alle sind dazu aufgerufen. -ibi-

Wir gedenken

Rüsselsheim

Erich Portofee, Zentrale Masch. Abt.
geb. 28.7.34 gest. 2.11.82

Karl Hans Jenemann, Kar.-Gerippebau
geb. 18.4.33 gest. 4.11.82

Oswald Baumung, Qualitäts-Kontr. Chassis
geb. 9.4.36 gest. 10.11.82

OPEL POST

34. Jahrgang – Dezember 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.



Weihnachtliches Hauptportal



Nach dem so erfolgreichen diesjährigen Wettbewerb, für das vor uns liegende Weihnachtsfest ein Bild zu malen oder zu zeichnen, wird dieser Wettbewerb auch für Weihnachten 1983 ausgeschrieben. In einer Beilage der letzten Ausgabe der OPEL POST wurden die Kinder der Werksangehörigen darauf aufmerksam gemacht. Jetzt, vier Wochen später, am Ende der Adventszeit mit ihrer vorweihnachtlichen



Stimmung, wollen wir noch einmal an den Wettbewerb erinnern.

In diesem Jahr wurde bekanntlich die untenstehende Karte der zehnjährigen Tanja Zwilling ausgewählt und an Kunden und Freunde des Hauses verschickt. (Für jede Karte, die in Farbe natürlich viel schöner aussieht, wird DM 1,- wohlthätigen Zwecken zugeführt.)

Zum Wettbewerb 1983/84 werden die Kinder und Enkelkinder unserer Mitarbeiter in allen drei Werken und der Zweigniederlassung Berlin eingeladen, ihre guten Ideen zu Papier zu bringen. Einsendeschluß ist der 21. Januar 1983. Die Teilnehmer werden, wie bereits in der oben erwähnten Beilage gesagt, in zwei Gruppen eingeteilt. Gruppe I: Jahrgänge 1967, 1968, 1969, 1970, 1971. Gruppe II: Jahrgänge 1972, 1973, 1974, 1975. (Nicht mehr teilnahmeberechtigt sind die Hauptpreis-Gewinner der früheren Wettbewerbe.)

Die Ausführung wird erbeten auf weißem Zeichenkarton DIN A 4 in Tusche, Aquarell, Tempera oder Ölfarbe. Jeder Teilnehmer kann nur einen Entwurf einsenden. Auf der Rückseite der Zeichnung sind deutlich und in Druckbuchstaben Vor- und Zuname, Adresse und Geburtsdatum des Einsenders sowie die Abteilungs- und Stammnummer des Vaters oder der Mutter anzugeben.

Mit der Einsendung erklärt der Teilnehmer automatisch, daß er die Zeichnung allein, das heißt ohne fremde Hilfe angefertigt hat und gibt gleichzeitig die Zustimmung zur eventuellen, kostenlosen Veröffentlichung. Und noch etwas: Der Zeichenkarton darf nicht geknickt sein und sollte möglichst in einem mit Pappe verstärkten Umschlag eingereicht werden.

Die Einsendungen sind zu richten im Werk Rüsselsheim an den Bereich Öffentlichkeitsarbeit; im Werk Bochum

Frage

Was ist Ordnung? – Ordnung ist, wenn man etwas sucht und es trotzdem findet.



Prosit Neujahr!

Ob in der ausgelassenen Stimmung einer Silvesterparty (unser Bild) oder bei Freunden und Verwandten bzw. im stillen Kreis der Familie – angestoßen auf ein glückliches, friedliches 1983 wird in der Neujahrsnacht in jedem Fall. Auch die Redaktion wünscht allen Lesern der OPEL POST einen guten Rutsch in das kommende Jahr.



INFORMATION

ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR 1981

1981: Beschäftigung gehalten, Export noch vergrößert

Das Jahr 1981 ging zu Ende, wie es begann: Der Silberstreif am Horizont der Wirtschaft, den viele Experten mehr erhofft als erwartet hatten, blieb aus. Die weiter zunehmende Arbeitslosigkeit, eine Rekordzahl von Firmenzusammenbrüchen, die Ebbe in den öffentlichen Kassen, die das Wort „Sparen“ zum geflügelten Wort des Jahres machte, zurückhaltende Verbraucher, deren Kaufkraft durch die hohe Inflationsrate dahinschmolz – das alles kennzeichnet die kritische Wirtschaftslage, ein Jahr der Unsicherheit und Ungewißheit.

Daß die gesamtwirtschaftlichen Schwierigkeiten am Automobilmarkt, der von Konjunkturschwankungen und Rezessionen unmittelbar betroffen ist, nicht spurlos vorübergehen konnten, liegt auf der Hand. Nur wenige Lichtblicke erhellen ein im ganzen sehr schwieriges Jahr.

Während die Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik gegen Jahresende der neuen Rekordmarke von annähernd zwei Millionen zustrebte, konnte Opel seine Beschäftigtenzahl halten. Obwohl das Jahr mit Kurzarbeit begann, mußten dann im Werk Bochum wegen der starken Nachfrage nach Kadett-Fahrzeugen sogar Zusatzschichten gefahren werden, ebenso im Werk Rüsselsheim.

Exportserfolge: Ohne Illusionen

Opel hat seinen ohnehin schon hohen Exportanteil 1981 weiter steigern können. Gut 53 Prozent der Fahrzeuge wurden exportiert. Mit anderen Worten: Opel verkauft heute mehr Fahrzeuge im Ausland als in der Bundesrepublik.

Dies ist ein für die deutsche Volkswirtschaft sehr wichtiges Ergebnis. Die Exportserfolge des vergangenen Jahres haben nicht nur dazu beigetragen, eine noch höhere Arbeitslosigkeit zu verhindern; sie sind auch für den Ausgleich der Zahlungsbilanz von großer Bedeutung.

Drei Jahre hintereinander steckt die deutsche Zahlungsbilanz schon in den roten Zahlen. Seit 1979 mußte die Bundesrepublik rund 57 Milliarden DM mehr ins Ausland überweisen, als sie einnahm. Die Währungsreserven – das sind die Überschüsse, die in guten Jahren verdient wurden – schmolzen dafür wie Schnee in der Sonne. Sie reichen heute gerade noch aus, um die Einfuhrrechnung für zweieinhalb Monate zu bezahlen.

Der Ausweg aus dieser schwierigen Lage kann nur in verstärkten Exportanstrengungen gefunden werden. Wir Deutschen müssen im Ausland mehr Geld verdienen, um die lebensnotwendigen Einfuhren – vor allem Energie

und Rohstoffe – bezahlen zu können und um auch die sonstigen Ausgaben – Auslandsreisen, Zahlungen an internationale Organisationen – begleichen zu können.

Der Exporterfolg des vergangenen Jahres hat vor allem zwei Ursachen:

- Die höheren Preissteigerungen im Ausland, die deutsche Waren im Ausland vergleichsweise preiswert machten.
- Die Schwäche der D-Mark gegenüber dem Dollar und der japanischen Währung, die in zwei Richtungen wirkte:

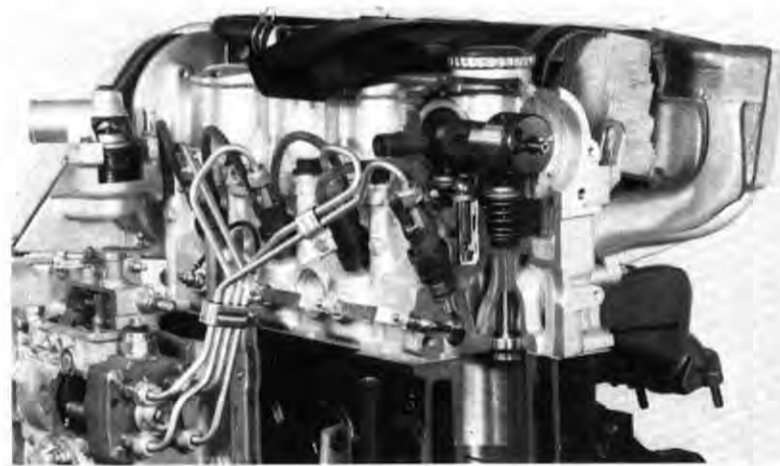
Zum einen bekamen ausländische Käufer für das gleiche Geld mehr deutsche Waren. Die deutschen Exporteure errangen einen Wettbewerbsvorsprung

teilweise mit zweistelligen Zuwachsraten auf den deutschen Markt drängte und im Jahre 1981 einen Marktanteil von 10 Prozent erringen konnte.

Der Kostendruck hält an

Trotz der Exporterfolge, die auch in den ersten Monaten 1982 anhalten, sind Illusionen fehl am Platze.

- Der Exportanstieg beruht weniger auf einem Nachlassen des Kostendrucks im Inland und dadurch verbesserter Wettbewerbsfähigkeit, als auf der Schwäche der D-Mark. Er kann also rasch wieder verlorengelangen, wenn sich die Währungssituation ändert.



Der neue Dieselmotor, auf den Opel große Hoffnungen setzt. Die Produktion des 1,6-Liter-Motors ist im März 1982 im Werk Kaiserslautern angelaufen.

und konnten verlorengegangene Marktanteile zurückholen.

Zum anderen wurden ausländische Produkte in der Bundesrepublik teurer. Der Konkurrenzdruck, dem die deutschen Unternehmen im eigenen Land ausgesetzt sind und der auch der Automobilindustrie sehr zu schaffen macht, hat etwas nachgelassen. Die deutschen Hersteller konnten ihren Anteil am deutschen Automobilmarkt wieder ausbauen. Opel hielt mit einem Anteil von 16,2 Prozent seinen zweiten Platz und konnte seinen Anteil an der deutschen Pkw-Produktion auf 22,6 Prozent steigern.

Die Erfolge der deutschen Hersteller gingen vor allem zu Lasten der japanischen Konkurrenz, die in den Vorjahren

- Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten aller großen Industrieländer halten an. Bei nur mäßigem Wachstum der Nachfrage nimmt der Wettbewerbsdruck auf den Auslandsmärkten und im Inland zu, wird der Kampf um die Sicherung und Ausdehnung der Marktanteile schwieriger und härter.

Zum zweiten Mal: Rote Zahlen in der Bilanz

Opel hat 1981

- mehr Fahrzeuge produziert,
- mehr Fahrzeuge exportiert,
- und dennoch, zum zweiten Male seit der Währungsreform, mit roten Zahlen abge-

Das Opel-Jahr '81: Rückblick und Ausblick

● Die Hoffnung, daß nach dem Nachfragerückgang des Jahres 1980 eine Stabilisierung der Autozulassungen erreicht werden könnte, hat sich 1981 nicht erfüllt. Während der traditionellen zweite Platz auf dem deutschen Pkw-Markt gehalten werden konnte, ging der Absatz von Opel-Fahrzeugen im Inland um 4,7 Prozent zurück (Bericht Seite 4).

● Die Flaute im Inlandsabsatz konnte Opel durch einen überdurchschnittlichen Export wettmachen. Rund 7 Prozent mehr Opel-Fahrzeuge wurden im Ausland verkauft. Der Exportanteil kletterte 1981 weiter auf 53,4 Prozent (Bericht Seite 4).

● Zum zweiten Mal hintereinander schließt die Opel-Bilanz mit roten Zahlen. Über die Ursachen des Verlustes: Bericht Seite 2.

● Verluste im Unternehmen bedeuten: Weniger Steuereinnahmen für den Staat (Bericht und Grafik Seite 2), aber auch Gefährdung von

Arbeitsplätzen. Trotz schlechter Wirtschaftslage und roter Zahlen in der Bilanz hat Opel seinen Beschäftigungsstand 1981 halten können (Bericht und Grafik Seite 3).

● Der Beitrag, den Opel zum Volkseinkommen der Bundesrepublik leistet, die sogenannte „Wertschöpfung“, lag 1981 bei 2,75 Milliarden DM (Bericht und Grafik Seite 2). Die Leistungen für die Mitarbeiter – Löhne, Gehälter und Sozialleistungen – erreichten mit 3,2 Milliarden DM ihren bisher höchsten Stand (Bericht und Grafik Seite 2).

● Das 6-Milliarden-Investitionsprogramm ist planmäßig weitergeführt worden. Mit neuen Modellen, Motoren und Produktionsanlagen wird Opel seine Wettbewerbsfähigkeit stärken und seinen Marktanteil auf dem hart umkämpften Automobilmarkt sichern und ausbauen (Bericht Seite 3).

geschlossen. Die Verluste aus den beiden Jahren 1980 und 1981 summieren sich auf rund eine Milliarde DM. Das ist mehr, als in den drei Jahren 1977 bis 1979 verdient wurde; ein Betrag, der auch für ein großes und finanzstarkes Unternehmen eine enorme Belastung bedeutet.

Die Ursachen, die dazu geführt haben, sind vielschichtig:

- Das Investitionsprogramm, das 1977 zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit angegangen ist;
- die Veränderungen der Modellpalette in Richtung auf kleinere und sparsamere Fahrzeuge, die hohe Anlaufkosten verursachten;
- nicht voll ausgelastete Fertigungskapazitäten in einzelnen Werken;
- die verbesserte Ausstattung der Fahrzeuge ohne Aufpreis;
- hohe Aufwendungen für Abschreibungen und Zinsen;
- der anhaltende Anstieg der Material- und Personalkosten, der nur zum Teil durch Preiserhöhungen aufgefangen werden konnte.

Kostensteigerungen ergaben sich vor allem bei den Preisen für importierte Rohstoffe, bei den Stahlpreisen, die nicht nur im Unternehmen selbst, sondern auch bei den zahlreichen Zulieferern deutlich zu Buche schlugen, sowie durch die anhaltend hohen Ölpreise, die zu höheren Preisen für Kunststoffe führten. Auch der Anstieg der Personalkosten hielt 1981 unvermindert an. Der Aufwand für Löhne und Gehälter einschließlich der Personalzusatzkosten und der Auf-

wendungen für die Altersversorgung stieg von 3,0 auf 3,18 Milliarden DM. Überdurchschnittlich nahmen auch die sozialen Leistungen für die Belegschaft zu (Bericht Seite 2).

Der durchschnittliche Stundenverdienst der Lohnempfänger erreichte 1981 den Betrag von 17,61 DM, der durchschnittliche Monatsverdienst jedes Lohnempfängers lag mit 3.187 DM um 12,6 Prozent höher als ein Jahr zuvor.

Als ein weiteres positives Zeichen kann das unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten wohl noch vertretbare Ergebnis der letzten Tarifrunde in der Metallindustrie angesehen werden. Es spiegelt das hohe Verantwortungsbewußtsein der Tarifpartner wider. Besonders begrüßenswert ist, daß der Kompromiß so schnell erreicht wurde. Das Tarifergebnis kann deshalb dazu beitragen, das Vertrauen in die Stabilität der Wirtschaft wiederherzustellen. Auf der anderen Seite hätte Opel natürlich lieber ein niedrigeres Tarifergebnis gesehen; denn jede Kostenerhöhung ist in der gegenwärtigen finanziellen Situation schwer verkraftbar und macht eine Preiserhöhung unumgänglich. In dieser Situation konnte der Vorstand einer effektiven Anhebung der Opel-Löhne und -Gehälter nur zustimmen, wenn es Opel gelingt, auf anderen Gebieten Kosteneinsparungen zu erzielen. Opel wertet es auch als ein positives Zeichen der Zusammenarbeit, daß mit den Betriebsräten gemeinsame Maßnahmen erarbeitet werden konnten, die hohe Abwesenheitsrate zu reduzieren.

Die Wertschöpfung des Unternehmens

Der Beitrag der Adam Opel AG zum Volkseinkommen der Bundesrepublik Deutschland, die sogenannte „Wertschöpfung“, erreichte 1981 rund 2,75 Milliarden DM.

Angesichts der Umsatzerlöse (10,1 Milliarden DM) und der sonstigen Erträge (0,6 Milliarden DM, einschließlich der Bestandserhöhungen und der aktivierten Eigenleistungen) erscheint diese Zahl relativ bescheiden. Dies liegt zum einen daran, daß in der Wertschöpfungs-Rechnung wirklich nur die Dinge erfaßt werden, die das Unternehmen – also die Mitarbeiter und Maschinen – „geschafft“ haben. Nicht mitgezählt werden die Leistungen, die von anderen Unternehmen zugekauft worden sind und mittelbar im Opel-Umsatz stecken. Also zum Beispiel der Materialwert

der Bleche, die bei Opel zur Karosserie geformt werden, die zugekauften Teile, die Reifen und ähnliches mehr bis hin zu den Leistungen der Deutschen Bundespost bei einem Verkaufsgespräch per Telefon. Alle diese fremden Leistungen sind zwar ein Bestandteil des verkauften Opel-Fahrzeuges, aber dennoch keine Opel-Leistungen. Ihr Wert belief sich 1981 auf 7,1 Milliarden DM.

Zum anderen muß berücksichtigt werden, daß während des Fertigungsprozesses die Maschinen einem natürlichen Verschleiß unterliegen. Oder sie werden aus anderen Gründen

gewisse Wertverluste hinnehmen müssen – zum Beispiel dadurch, daß Preßwerkzeuge eines Auslaufmodells verschrottet werden müssen. Mit anderen Worten: Die Produktion ist nicht allein mit der „Schöpfung“, sondern auch mit der „Zerstörung“ von Werten verbunden. Durch die Abschreibungen auf Abnutzung wird dieser Tatbestand berücksichtigt. Und deshalb müssen die Abschreibungen (und Verluste aus Wertminderung und dem Abgang von Gegenständen, bei Opel waren es 1981 über 860 Millionen DM) erst einmal herausgerechnet werden, bevor man die echte, die „Netto“-Wertschöpfung erhält.

So ist es zu erklären, daß letzten Endes nur rund ein Viertel der Umsatzerlöse und sonstiger Erträge an jene ausgeschüttet werden kann, die an der bei der Adam Opel AG erbrachten Leistung beteiligt waren. Das heißt: an die Mitarbeiter, an die Darlehensgeber, an den Staat und nicht zuletzt an die Aktionärin General Motors. Letztere ist freilich 1981, wie bereits ein Jahr zuvor, leer ausgegangen. Denn nach der Zahlung von Löhnen, Zusatzleistungen an die Mitarbeiter, Kreditzinsen und Steuern blieb kein Gewinn übrig – es entstand ein hoher Verlust von fast 600 Millionen DM.

An die Mitarbeiter: Eine neue Rekord-Summe

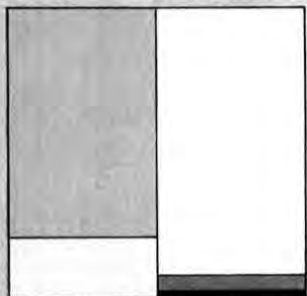
Mit annähernd 3,2 Milliarden DM erreichten die Leistungen der Adam Opel AG an die Mitarbeiter 1981 ihren bisher höchsten Stand.

In dieser Summe sind die Löhne und Gehälter für geleistete Arbeit mit 1,7 Milliarden DM und die Personalzusatzkosten mit 1,5 Milliarden DM „vertreten“. Der im abgelaufenen Geschäftsjahr entstandene Gesamtaufwand für die Mitarbeiter übertrifft den bislang höchsten Wert von 1979 um knapp ein Prozent – und dies, obwohl die Wertschöpfung des Unternehmens im gleichen Zeitraum um 28 Prozent gesunken ist. Dies zeigt, daß die Opel-Mitarbeiter von den finanziellen Folgen der schwachen Automobilkonjunktur der beiden letzten Jahre verschont geblieben sind. Auch im Vergleich zu den Arbeitnehmern der deutschen Industrie insgesamt haben die Mitarbeiter von Opel sehr gut abgeschnitten: Der durchschnittliche Stundenverdienst

von 17,61 DM, den die Lohnempfänger bei Opel 1981 erhalten haben, liegt um rund ein Viertel über dem Industrie-Mittel. Die gesetzlichen und tariflichen Zusatzleistungen an die Mitarbeiter haben sich erneut merklich erhöht. Stark zugenommen hat u. a. die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall, die – je Mitarbeiter gerechnet – inzwischen mit jährlich 2200 DM zu Buche schlägt. Die von der Adam Opel AG gewährten freiwilligen Leistungen zugunsten der Mitarbeiter erreichten mehr als 351 Millionen DM; sie stiegen 1981 um reichlich 20 Prozent an. Hierbei machten sich vor allem die Aufwendungen für die Opel-Altersversorgung stark bemerkbar: Der entsprechende Betrag kletterte um 40 Prozent in die Höhe.

Mehr verteilt als erwirtschaftet – Die Opel-Wertschöpfungsrechnung '81 –

Erwirtschaftete Wertschöpfung
2.750,4 Mio DM



Verteilte Wertschöpfung
3.343,2 Mio DM
davon:
an die Mitarbeiter
3.176,3 Mio DM

an die Darlehensgeber
131,0 Mio DM
an den Staat
35,9 Mio DM

Jahresfehlbetrag
592,8 Mio DM

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Wertschöpfung der Adam Opel AG um 2,3 Prozent erhöht. Dies reichte jedoch nicht aus, um die Steigerungen auf der Verteilungsseite aufzufangen. Im Gegenteil: Die Lücke zwischen der erwirtschafteten und verteilten Wertschöpfung war 1981 um 182 Mio DM größer als 1980.

An die Darlehensgeber: 131 Millionen für geliehenes Geld

Die ungünstige Geschäftsentwicklung zwang die Adam Opel AG 1981 zu einer verstärkten Kreditaufnahme. Folge: der Zinsaufwand nahm binnen Jahresfrist von 22 auf 131 Millionen zu.

Im Jahre 1981 gewährte die Muttergesellschaft der Adam Opel AG ein Großdarlehen zu günstigen Bedingungen – ein Beispiel dafür, daß es sich in einer schwierigen finanziellen Situation leichter leben läßt, wenn man einen entsprechenden Rückhalt besitzt. Gleichwohl ist es im Interesse des Unterneh-

mens und seiner Mitarbeiter, in der Zukunft wieder Anschluß an frühere Zeiten zu finden, als man auf eine starke eigene Finanzbasis bauen konnte. Dazu freilich müssen die Erträge erst einmal verbessert werden – eine echte Gemeinschaftsaufgabe für die Unternehmensführung und alle Mitarbeiter.

Erneut in den roten Zahlen

Zum zweiten Mal hintereinander schließt die Bilanz der Adam Opel AG mit einem Fehlbetrag ab. Der Verlust '81 ist mit 592,8 Millionen DM noch um einiges höher ausgefallen als im Jahr davor (411 Millionen DM).

Die gleichen Gründe, die Opel im Jahre 1980 erstmals in die Verlustzone brachten, waren es, die 1981 erneut für rote Zahlen gesorgt haben:

1. Vor allem die inländische Nachfrageschwäche machte sich nachteilig für die Produktionsauslastung bemerkbar. Die zur Verfügung stehenden Fertigungskapazitäten der Werke mußten zum Teil ungenutzt bleiben, weil der Absatz stockte.
2. Neben der insgesamt schwachen Nachfrage wirkte sich auch die veränderte Zusammensetzung der Modellpalette auf die Ertragslage negativ aus. Es ist kein Geheimnis, daß mit kleineren Modellen weniger verdient werden kann als mit größeren.
3. Um den Absatz auf dem schwachen Markt zu stabilisieren, wurden aktive Verkaufsförderungsprogramme durchgeführt, zumeist in Form verbesserter Ausstattungen zu gleichem Preis.
4. Gegen die scharfe Konkurrenz auf den inländischen und ausländischen Märkten konnte nur eine äußerst behutsame Preispolitik „gefahren“ werden. Die Herstellkosten, zuletzt vor allem bedingt durch die Verteuerung im Materialsektor (Stahl und Kunststoffe!), zogen indes kräftig an.

Die Tatsache, daß Opel die Preise längst nicht im Maße des

Kostenanstiegs erhöht hat, sorgte dafür, daß bei Opel die Fertigung insgesamt leicht gesteigert werden konnte – und mit ihr auch die Zahl der Beschäftigten. Aber aus dem Blickwinkel der Rentabilität war dies kurzfristig eben „kein Geschäft“. Daß die Opel-Position auf dem Markt 1980/81 unter Inkaufnahme von Verlusten verteidigt worden ist, sollte man künftig gerade dann nicht vergessen, wenn wieder schwarze Zahlen geschrieben werden.

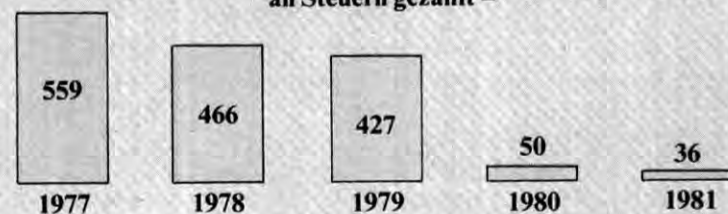
Die Kosten sind den Erlösen 1980/81 auch deshalb davongeeilt, weil das Abschreibungsvolumen im Zuge des großen Investitionsprogramms erheb-

lich angestiegen ist. Unter mittelfristigen Gesichtspunkten hat diese „Verlust-Quelle“ eine besondere Qualität. Denn die Zukunftsinvestitionen der Adam Opel AG, die automatisch zu höheren Abschreibungen führen, bilden die einzige Gewähr dafür, daß das Unternehmen mit wettbewerbsfähigen Verfahren und Produkten aufwarten kann. Das Investitionsprogramm führte aber auch dazu, daß das Unternehmen in erheblichem Maße Fremdmittel in Anspruch nehmen mußte. Ein gegenüber dem Vorjahr um fast 110 Mio. DM erhöhter Zinsaufwand belastete das Jahresergebnis erheblich.



Nur noch ein Rinnsal

– Soviel Millionen DM hat die Adam Opel AG an Steuern gezahlt –



Da 1981 – wie bereits im Vorjahr – bei Opel die Bilanz mit einem Verlust abschloß, fielen keine „gewinnabhängigen“ Steuern an.

An den Staat: Kein Gewinn – kaum Steuern

Von den durchschnittlich 454 Millionen DM, die 1976–1979 jährlich von Opel in die Kassen des Staates geflossen sind, ist 1981 nur noch ein Betrag von knapp 36 Millionen DM übrig geblieben.

Auch die Einnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden leiden unter der gegenwärtigen Konjunkturschwäche. Denn ein großer Teil der von den Unternehmen an den Staat gezahlten Steuern entfällt auf die Einkommen- und Körperschaftsteuer – also auf die sogenannten „ertragsabhängigen“ Steuern. Und wenn keine Erträge erwirtschaft-

tet werden, fließt aus dieser Quelle nur ein dünnes Rinnsal. Dies zeigt sich am Beispiel Opel sehr deutlich. Auf der anderen Seite schmerzen das Unternehmen selbst die nunmehr knapp 36 Millionen, die an den Staat gezahlt werden müssen. Denn sie stammen halt nicht aus einem erwirtschafteten Gewinn, sondern aus der Substanz.

Investitionen:

Wieder eine Milliarde zugelegt

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten in allen großen Industrieländern halten an. Folge: Die Nachfrage nach Automobilen wächst nur bescheiden, der Wettbewerb unter den großen Herstellern um die Marktanteile im Inland und Ausland wird zunehmend härter. Wer in diesem Wettbewerb nicht nur überleben will, sondern Marktanteile sichern und vergrößern, Arbeitsplätze erhalten will, dem bleibt nur eine Wahl: hohe Investitionen.

Opel hat auch im Vorjahr sein 6-Milliarden-Investitionsprogramm, das 1977 angelaufen ist, planmäßig fortgeführt. Zu den bisher investierten 3,7 Milliarden DM kamen 1981 weitere Aufwendungen für Sachanlagen in Höhe von 1.064 Millionen DM. Nicht zuletzt diese hohen Investitionen waren mit ein Grund dafür, daß Opel auch 1981 aus den roten Zahlen nicht herauskam. Vorübergehende Verluste mußten in Kauf genommen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens in den kommenden Jahren zu sichern.

Investitionsschwerpunkte: Neue Motoren, neue Modelle

Die Schwerpunkte des Opel-Investitionsprogramms:

● **Die neue Lackieranlage im Werk Rüsselsheim**, die – über mehrere Jahre verteilt – rund 500 Millionen DM gekostet hat. Sie konnte nach mehrjähriger Bauzeit im Frühjahr 1981 in Betrieb genommen werden. Das Unternehmen erreicht mit dieser Investition eine weitere Verbesserung der Lackqualität, die dem neuesten technischen Stand des Kor-



rosionsschutzes entspricht, und den Kunden eine größere Farbauswahl ermöglicht. Beim Bau der Anlage standen Gesichtspunkte des Umweltschutzes ebenso im Vordergrund wie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die in diesem Bereich beschäftigten Mitarbeiter.

● **Der neue Dieselmotor** für den Ascona, der wahlweise auch für die Kadett-Baureihe zur Verfügung steht (siehe Foto Seite 1). Die Produktion ist im März 1982 im Werk Kaiserslautern angelaufen. Während Opel in der Vergangenheit in der Kadett-Klasse keine Alternative zu den Benzinmotoren anbieten konnte, füllt der neue 1,6-l-Dieselmotor eine Lücke in der Angebotspalette des Unternehmens und soll vor allem die Kunden ansprechen, die an einer wirtschaftlichen Fahrweise interessiert sind.

● **Das neue Ascona-Modell**, das im September 1981 sein Debüt in der Öffentlichkeit gab und zum Modellknüller des Jahres wurde. Der völlig neuentwickelte Ascona ist – neben dem 1979 angelaufenen Kadett – die zweite Fahrzeugreihe des Unternehmens mit Frontantrieb. Er kann auch mit dem neuen Dieseltriebwerk ausgerüstet werden. Die Umstellung der Produktionsanlagen, Pressenstraßen und Werkzeuge im Werk Rüsselsheim erforderte erhebliche Aufwendungen.

● **Das neue Motorenwerk** für Benzin- und Dieselmotoren, das 1981 in Kaiserslautern in Betrieb genommen wurde, die Erweiterung des Preßwerkes und der Produktionsanlagen für die Komponentenfertigung: Mit diesen Investitionen sind im Werk Kaiserslautern rund 1.800 neue Arbeitsplätze geschaffen worden.

Trend: Kleiner, billiger, leiser

Opel hat mit dem Investitionsprogramm '81 dem Trend der Gegenwart erneut Rechnung getragen: Die Verlagerung der Nachfrage auf die unteren Mittelklassemodelle, nach kleineren und sparsameren Fahrzeugen, hält an. Die Ursachen dieses

durch optimale Windschlüpfigkeit stand dabei für die Konstrukteure an erster Stelle, aber auch die Senkung der Betriebskosten durch eine reparatur- und kundendienstfreundliche Technik.

Opel hat es im vergangenen Jahr geschafft, den Kraftstoffverbrauch seiner gesamten Modellpalette durch die geänderten Anteile der Modelle und durch technische Neuerungen um 10 Prozent zu senken. Das Unternehmen ist damit der Ankündigung der deutschen Automobilindustrie, bis 1985 den Kraftstoffverbrauch gegenüber den Werten von 1978 um 15 Prozent zu reduzieren, sehr nahe gekommen.

Auch die Versuche mit neuen Kraftstoffen gehen weiter. Das Kraftstoffsystem der Opel-Fahrzeuge ist seit Ende 1981 beständig gegen Kraftstoffe, die bis zu 15 Prozent Methanol enthalten.

Gesamtkosten der Arbeit 1981

je Mitarbeiter im Durchschnitt

DM

1. Löhne und Gehälter 28.075,-

2. Opel-Anteil an der gesetzlichen Sozialversicherung für:

Rentenversicherung 3.517,-

Krankenversicherung 1.756,-

Arbeitslosenversicherung 570,-

Berufsgenossenschaft 379,-

Sonst. gesetzl. Vers. 65,-

6.287,-

3. Andere gesetzliche oder tarifliche Aufwendungen für:

Urlaub und Feiertage 7.994,-

Weihnachtsgratifikation 1.438,-

Lohn- und Gehaltsfortzahlung im Krankheitsfall 2.192,-

Vermögensbildung 543,-

Betriebsrat, Betriebsversammlungen 226,-

Werksärztlicher Dienst, Arbeitssicherheit 172,-

Berufsbekleidung 36,-

Betriebskrankenkasse 67,-

Sonstiges 27,-

12.695,-

4. Freiwillige Aufwendungen für:

Opel-Altersversorgung 2.686,-

Versicherungen 90,-

Weihnachtsgratifikation 1.461,-

Berufsausbildung 358,-

Werksverpflegung 306,-

Opel-Wohnheime 217,-

Berufsbekleidung 149,-

Werksärztlicher Dienst, Arbeitssicherheit 47,-

Kulturelle Zwecke 45,-

Dienstjubiläen 109,-

Bezahlte Ausfallzeit 264,-

Sonst. soz. Einrichtungen 60,-

5.792,-

5. Sonstige Personalaufwendungen 167,-

Insgesamt (ohne Aufwendungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit sowie für Aufhebungsverträge und vorzeitige Pensionierung) 53.016,-



Design-Studie Tech I: Innenausstattung

Einen weiteren Schwerpunkt der technischen Weiterentwicklung bildet das Problem der Geräuschdämpfung. Während die Opel-Modelle seit 1980 um durchschnittlich 1,5 Dezibel (A) leiser wurden, liegen der neue Ascona und die Senator-/Monza-Modelle um 3 Dezibel niedriger, als der deutsche Gesetzgeber vorschreibt. Das ist nicht wenig, wenn man bedenkt, daß 3 Dezibel schon als Verdoppelung bzw. Halbierung des Geräuschpegels empfunden werden.

Im Konkurrenzkampf bestehen

Opel hat im technischen Bereich, in der Modellentwicklung und zur Modernisierung seiner Produktionsanlagen sehr viel Geld investiert, um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können. Das Risiko dieser sehr kapitalaufwendigen Investitionen ist hoch, die Gewinnschwelle so ungünstig wie nie. Ursache: Der Übergang zu kleineren Modellen mit geringeren Gewinnspannen und der scharfe

internationale Wettbewerb, der auf Kosten ausreichender Gewinnspannen geht.

Es besteht wenig Zweifel, daß die Herausforderung durch die japanische Konkurrenz nicht abgeschlagen, sondern nur zurückgedrängt wurde. Seit Herbst 1981 liegt der Marktanteil japanischer Modelle relativ stabil bei 10 bis 11 Prozent, in den letzten Monaten ist er sogar weiter zurückgefallen. Der Wettbewerbsvorsprung der Japaner liegt jedoch in ihrer hohen Produktivität und in deutlich niedrigeren Arbeitskosten. Dieser Vorsprung bleibt nach wie vor bestehen; er wird durch die derzeitigen Währungsrelationen nur vorübergehend verdeckt. Es muß also damit gerechnet werden, daß die japanische Konkurrenz versuchen wird, ihren Marktanteil zu behaupten und wieder auszudehnen.

Es wird darum weiterhin sehr hoher Investitionen, energischer Anstrengungen im Bereich der Technik und des Marketing, aber auch deutlicher Zurückhaltung bei den Personalkosten bedürfen, um auf Dauer der ausländischen Konkurrenz gewachsen zu sein.

Beschäftigungsstand gehalten (Beschäftigte Jahresende)

	1976	1980	1981
Rüsselsheim	36.290	35.964	35.090
Bochum	19.014	19.102	18.921
Kaiserslautern	2.920	4.618	6.412
Berlin	197	192	189
Gesamtzahl:	58.421	59.876	60.612
darunter Ausländer	12.356	11.933	11.594

Das Jahr 1981 war für die deutsche Wirtschaft ein sehr kritisches Jahr. Rund 11.500 Firmen, eine neue Rekordzahl, mußten schließen, die Arbeitslosigkeit näherte sich zum Jahresende der 2-Millionen-Grenze.

Auch für Opel war 1981 ein Problem-Jahr. Dennoch gab es keinen dramatischen Beschäftigungseinbruch. Insgesamt beschäftigte das Unternehmen zum Jahresende 60.612 Mitarbeiter, 736 mehr als zum Ende des Jahres 1980.

Während das Jahr mit Kurzarbeit begann, die noch von den Absatzschwierigkeiten des Vorjahres verursacht war, mußten im Verlauf des Jahres in den Werken Bochum und Rüsselsheim Zusatzschichten gefahren werden, um den Produktionsanforderungen gerecht zu werden. Durch das neue Motorenwerk, die Erweiterung des Preßwerkes und der Komponentenfertigung in Kaiserslautern konnten rund 1.800 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Belegschaft dieses Werkes hat sich damit in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt.

Nicht ganz so günstig erscheint die Beschäftigungsentwicklung, wenn man auf den Jahresdurchschnitt abstellt. 1981 zählte Opel im Jahresdurchschnitt 59.819 Beschäftigte, rund 3.900 weniger als im Durchschnitt des vorangegangenen Jahres.

Trends liegen auf der Hand: Erdöl wird auch in Zukunft ein teurer Rohstoff bleiben, die Betriebskosten der Fahrzeuge werden deshalb weiter relativ hoch sein. Darüber dürfen auch vorübergehende Schwankungen des Benzinpreises nach unten nicht hinwegtäuschen. Auf dem Markt für Rohöl reichen schon geringe Schwankungen des Angebots oder der Nachfrage aus, um den Benzinpreis in Bewegung zu bringen, der außerdem sehr stark mit den Veränderungen des Dollarkurses verknüpft ist.

Die Entwicklung kleinerer und verbrauchsgünstiger Fahrzeuge bleibt deshalb das Gebot der Stunde. Nach dem 1979 neukonzipierten Kadett ist die Entwicklung der Ascona-Reihe ein weiterer Schritt in dieser Richtung: Geringerer Kraftstoffverbrauch

Opel in der Bundesrepublik:

Im Zeichen der Konjunkturflaute

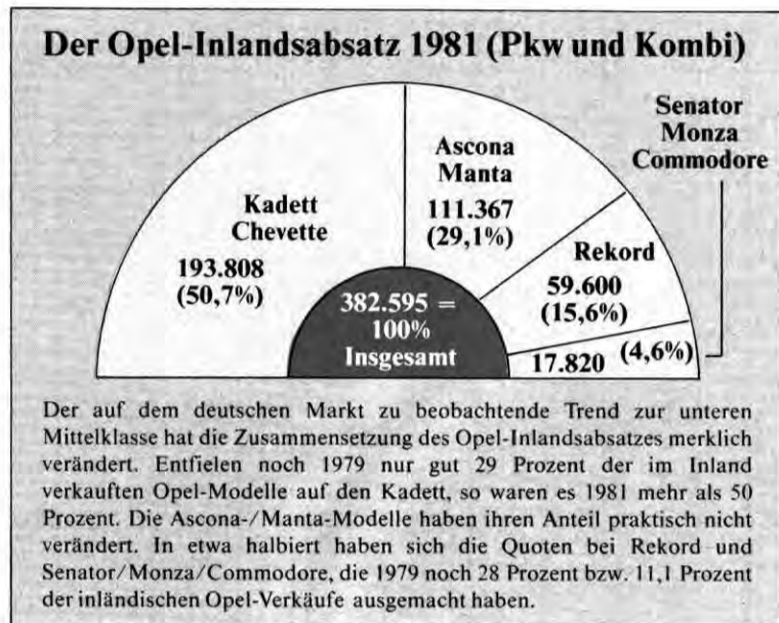
Wirtschaftlicher Stillstand, schwierige Arbeitsmarktlage und Kaufkräfteinbußen der Arbeitnehmer bildeten die denkbar ungünstigen Rahmenbedingungen der inländischen Automobilnachfrage 1981: die Zahl aller in Deutschland neu zugelassenen Pkw und Kombifahrzeuge sank um 100 000, wobei der Trend zu kleineren Hubraumklassen weiter anhielt. Aufgrund dieser für die Rekord- und Ascona-Klassen nachteiligen Marktentwicklung schrumpfte der Inlandsabsatz von Opel um 4,7 Prozent. Mit einem Anteil von 16,2 Prozent konnte die Adam Opel AG allerdings ihren traditionellen zweiten Platz auf dem deutschen Pkw-Markt halten.

schwung auf dem Automobilmarkt weiter an. Für die Hersteller bot es nur einen schwachen Trost, daß zumindest das Tempo der Talfahrt halbiert werden konnte. Nach einer Schrumpfung um annähernd 8 Prozent in 1980 sank die Zahl der neu zugelassenen Pkw und Kombi diesmal „nur“ um 4 Prozent. Bedenkt man freilich, daß die im Inland abgesetzten Autos im Durchschnitt kleiner geworden sind, so wird noch deutlicher, daß die Automobilnachfrage von der allgemeinen Konjunkturschwäche stärker getroffen wurde als andere Sparten des Konsums.

im Durchschnitt bei 2,5 Prozent – mithin deutlich unterhalb des Einkommenszuwachses. Gleichwohl waren die Automobilhersteller die Leidtragenden der Entwicklung.

frontgetriebenes Modell auf den Markt kommt. Der „Neue“ sorgte zwar für frischen Schwung, doch für die Zulassungs-Statistik '81 machte sich dies noch nicht voll bemerkbar.

Schwer tat sich der Rekord auf dem gewandelten Markt. Es hat sich einmal mehr gezeigt, daß es unter ungünstigen Gesamtumständen bei den Haushalten von Arbeitnehmern äußerste Mühe bereitet, die Zulassungen in der oberen Mittelklasse auch nur halbwegs zu stabilisieren. Opels „Große“ hatten im abgelaufenen Jahr im Grunde mit den gleichen Problemen zu kämpfen. Hier machte sich die starke Konkurrenz der überwiegend geschäftlich genutzten und prestigeeorientierten Modelle der Wettbewerber als nachteilig bemerkbar.



Autokäufer verunsichert

Nach den Ursachen dafür braucht man nicht lange zu suchen. Denn die Autokäufer hatten es im abgelaufenen Jahr alles andere als leicht:

1. Die Kosten der Fahrzeughaltung zogen kräftig an. Der vom Statistischen Bundesamt ermittelte „Kraftfahrer-Preisindex“, der die Aufwendungen für die Anschaffung, für Ersatzteile, Reparaturen, Garagenmiete, Steuern, Versicherungen und Kraftstoffe erfaßt, erhöhte sich im beschleunigten Tempo.

2. Die Kosten für die Finanzierung eines neuen Autos erreichten schwindelerregende Größenordnungen. Bis zu 16 Prozent und mehr mußten an Zinsen bei den Banken und Sparkassen gezahlt werden.

An der doppelten Kosten-Klemme ihrer Kunden war die Automobilindustrie nicht schuld. Die im Jahre 1981 erfolgten Preisanhebungen für Neuwagen lagen

Trend zur Kadett-Klasse

Für die Adam Opel AG spielten die strukturellen Verschiebungen der inländischen Automobilnachfrage eine wichtige Rolle, die das Unternehmen mit einem lachenden und einem weinenden Auge quittieren mußte.

Auf der einen Seite kam dem Opel-Inlandsabsatz zugute, daß die Kundschaft bei ihren Kaufentscheidungen zunehmend jener Klasse den Vorzug gab, in der Opel mit dem Kadett sehr gut vertreten ist. Binnen zwei Jahren kletterte der Anteil dieser Klasse an den Gesamtzulassungen von gut 23 auf 34 Prozent. Durch den Trend zur unteren Mittelklasse wurde der von den Lesern einer Automobilzeitschrift zum „Auto der Vernunft“ gekürte Kadett zum besten Pferd im Stall: Mit 188.606 zugelassenen Fahrzeugen führte er die '81er Hitliste der auf dem deutschen Markt zugelassenen Benzin-Modelle an.

Auf der anderen Seite freilich kam es zu deutlichen Einbußen in den beiden darüberliegenden Marktsegmenten, in denen Opel mit dem Ascona und dem Rekord stark vertreten ist: Der Anteil dieser beiden Klassen an den Gesamtzulassungen ging von 1979 auf 1981 um ein Fünftel zurück. Beim Ascona-Absatz kam es zunächst auch deshalb zu Stockungen, weil es sich herumsprach, daß ein neues

Aktive Modellpolitik

Die im Jahre 1981 insgesamt 378.406 in der Bundesrepublik neu zugelassenen Opel-Pkw sind mit Sicherheit nicht das letzte Wort. Durch eine aktive Modellpolitik ist das Unternehmen bestrebt, den zweiten Platz auf dem deutschen Markt auszubauen. Mit dem neuen Ascona ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung bereits getan worden. Mit dem ab März 1982 gefertigten Dieselmotor für den Ascona, der wahlweise auch der Kadett-Baureihe zur Verfügung steht, antwortet Opel auf die Herausforderung, Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte dem Kundenwunsch entsprechend ganz groß zu schreiben. Der neue Kleinwagen „Corsa“ rundet die Modellpalette von Opel nach unten ab.

Das Jahr 1981 bescherte der deutschen Wirtschaft die dritte Rezession seit der Währungsreform. Die für den Spätherbst vorausgesagte Erholung der Konjunktur ist ausgeblieben – nunmehr richten sich die Hoffnungen auf eine Überwindung der Flaute gegen Ende dieses Jahres. Die Voraussetzungen für eine konjunkturelle Wende haben sich jedenfalls in den ver-

gangenen Monaten etwas verbessert. Zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland konnten die Einkommen der privaten Haushalte mit der Verteuerung der Lebenshaltung keinen Schritt halten: Die Konsum-Kaufkraft nahm gegenüber 1980 leicht ab. Im Zuge dieser ungünstigen Entwicklung hielt der bereits ein Jahr zuvor eingesetzte Ab-

Opel auf den Auslandsmärkten:

Überdurchschnittlicher Export-Erfolg

Nach vielen Jahren, in denen der Wind den deutschen Exporteuren hart ins Gesicht blies, kam es 1981 zu einer spürbar verbesserten Wettbewerbsposition auf den Auslandsmärkten. Trotz schwacher Marktverfassung konnte der deutsche Pkw-Export daher um 4 Prozent gesteigert werden. Die Adam Opel AG erzielte dabei einen überdurchschnittlichen Exporterfolg: Mit 441.793 verkauften Fahrzeugen wurde der Auslandsabsatz des Jahres 1980 um 7,1 Prozent übertroffen.

Die Steigerung der Absatzziffer im Ausland um 77.000 Pkw und Kombifahrzeuge hat die deutsche Automobilindustrie, was den Zugewinn im Jahre 1981 anbelangt, an die Weltspitze gehoben. Die westeuropäischen Wettbewerber mußten dagegen Export-Rückgänge zwischen 10 und 20 Prozent hinnehmen; selbst die erfolgsgewohnten Japaner kamen nur mit „plus minus null“ über die Runden.

Opel-Fahrzeuge im Aufwind

Mit 29.000 Fahrzeugen mehr hat Opel einen großen Anteil an diesem Erfolg – fast 40 Prozent des deutschen Export-Plus entfallen auf Opel-Modelle.

Aus der Sicht der Adam Opel AG hat die Öffnung des „Export-Ventils“ die Möglichkeit geschaffen, die Fertigungskapazitäten besser zu nutzen. Dies zeigt folgendes Zahlenbeispiel: Wäre der Auslandsabsatz im gleichen Rahmen zurückgegangen wie der Inlandsabsatz, so hätten 1981 fast 60.000 Opel-Fahrzeuge weniger hergestellt werden können als dies tatsächlich der Fall war. Hieraus sieht man auch, daß die Beschäftigung in allen Opel-Werken sehr eng mit den Auslandserfolgen des Unternehmens verknüpft ist. Jeder zweite Arbeitsplatz produzierte bereits 1980 für den Export. Im Jahre 1981 waren, gemessen an den Absatzziffern, von 1000 Opel-Mitarbeitern 534 für den ausländischen Markt

tätig. Genauer gesagt, ging es dabei vor allem um den westeuropäischen Markt. Denn die Adam Opel AG verkauft zwar ihre Fahrzeuge an 64 Länder der Welt, aber annähernd 93 Prozent aller Exporte gehen nach Westeuropa.

Wachsender Marktanteil

In sieben Ländern des Kontinents konnte Opel seinen Absatz und seinen Marktanteil erhöhen: Es waren Frankreich, Norwegen, Irland, Dänemark, Finnland, Griechenland und Spanien. Die meisten Opel-Fahrzeuge wurden mit knapp 65.000 in Italien verkauft. Damit wurde das glänzende Vorjahres-Ergebnis auf diesem bekanntlich sehr kritischen Markt nur knapp verfehlt. Die Niederländer kauften über 51.000 Opel-Wagen und sorgten dafür, daß zum dreizehnten Mal in ununterbrochener Folge die Adam Opel AG die dortige Zulassungs-Liste anführt. Dies ist um so bemerkenswerter, als der niederländische Markt als besonders „offen“ für Autos aus aller Herren Länder gilt.

Nach Großbritannien gingen insgesamt knapp 84.000 Fahrzeuge, darunter 67.548 von Opel für Vauxhall Motors Limited hergestellte Exemplare. Auch dies gehört zu den Erscheinungen einer über die Landesgrenzen hinausgehenden Zusammenarbeit innerhalb der General Motors Familie. In diesem Zusammenhang ist auch die neue uneingeschränkte Zuständigkeit von Opel für die außereuropä-

ischen Absatzgebiete zu nennen. Auf diesen mittelfristig sehr vielversprechenden Märkten, die auch von anderen großen Fahrzeugexport-Nationen ins Auge gefaßt worden sind, hat sich die neue Organisationsform 1981 bewährt: Mit einem Zuwachs um mehr als ein Viertel binnen eines Jahres erwies sich der „Übersee-Markt“ als wachstumsträchtigste Region des Unternehmens.

