

UNSER NEUER KADETT

Moderne Autotechnik in aerodynamischer Bestform

Bemerkenswerte Fortschritte in Bezug auf Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Fertigungsverfahren, Komfort-, Umwelt- und Wartungsfreundlichkeit kennzeichnen unseren neuen Kadett, in den das Unternehmen 1,5 Milliarden investiert hat und dessen Verkauf am 22. September beginnt. Insbesondere sparsame Motoren und aerodynamische Werte, wie sie in dieser Klasse zuvor nicht erzielt wurden, bewirken eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um durchschnittlich fünf bis sieben Prozent. Die C_W -Werte betragen 0,30 für den sportlichen GSi sowie 0,32 für die Limousine. Diese absoluten Bestwerte der Klasse erreichten die Opel-Ingenieure unter anderem durch eine konsequente Keilform, einen tropfenförmigen Fahrzeug-Grundriß, geglättete Scheibenebenen und durch neuartige Detail-Lösungen – etwa die flexiblen Fugendichtungen der Karosserie.

Darüber hinaus charakterisieren den neuen Kadett Konstruktions-Merkmale wie ein abermals erhöhtes Raumangebot für Passagiere und Gepäck, ein technisch verfeinertes Fahrwerk sowie ein Ausstattungs-Niveau, das in diesem Umfang bis vor kurzer Zeit selbst in teureren Fahrzeug-Kategorien kaum erhältlich war. Dazu gehören beispielsweise bei den fünftürigen Versionen höhenverstellbare Sicherheitsgurte für die Vordersitze.

GSi: Sportlich exklusiv

Mit dem sportlich exklusiven Kadett GSi realisierten die rund 4.000 Opel-Ingenieure und -Techniker unter der Regie von Entwicklungschef Fritz W. Lohr eine Top-Variante, die gleichermaßen über beispielhafte Wirtschaftlichkeit, souveräne Fahrleistung sowie eine umfassende Ausstattung mit attraktiven Accessoires verfügt. Sein 85 kW/115 PS starkes 1,8-Liter-Einspritztriebwerk mit Schubabschaltung und eng gestuftem Fünfganggetriebe ermöglicht – in Verbindung mit den günstigen aerodynamischen Werten – eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,0 Sekunden und auch eine zufriedenstellende Höchstgeschwindigkeit.

Mit einem C_W -Wert von 0,30 und der vergleichsweise geringen Stirnfläche von 1,90 m² ist der GSi unter den Automobilen der Welt die Serienlimousine mit der derzeit geringsten Luftwiderstandsfläche überhaupt ($C_W \times A = 0,57$ m²). Der Verbrauch beträgt mit Euro-mix 8,0 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (nach DIN).

Fünf Modellvarianten

Die Modellreihe des neuen Kadett umfaßt insgesamt fünf Karosserievarianten: Eine drei- und fünftürige Schrägheck-Version mit bis zum hinteren Stoßfänger hinabreichender Heckklappe, eine drei- und fünftürige Kombi-Limousine „Caravan“ sowie einen geräumigen Lieferwagen für gewerbliche Zwecke. Fünf Modellvarianten sind wahlweise erhältlich: Kadett LS, GL, GLS, GT und GSi. Diese neuen Kennzeichnungen charakterisieren ein Opel-Ausstattungskonzept mit mehr Umfang und Qualität, das eine günstigere Preis-/Gegenwert-Relation bietet. Darüber hinaus erweiterte die Firma für den neuen Kadett das Sonderzubehör-Angebot um zahlreiche angenehme und exklusive Details. Dazu gehören beispielsweise Servolenkung, elektrische Fensterheber, Sitze und Lenkräder mit Höhenverstellung, Glaskurbeldach oder Zentralverriegelung.

Das moderne, technisch modifizierte Motorenprogramm des neuen Kadett umfaßt ein OHV-Aggregat und fünf OHC-Aggregate von 1,2 bis 1,8 Liter Hubraum. Das Leistungsspektrum reicht von 40 kW/55 PS bis 85 kW/115 PS und beinhaltet wieder ein 40 kW/55 PS starkes Dieseltriebwerk mit besonders günstigen Verbrauchswerten (Euromix: 6,2 Liter Dieselmotorkraftstoff pro 100 Kilometer; nach DIN). Ein Vierganggetriebe, zwei Fünfganggetriebe mit Spar- bzw. sportlicher Charakteristik sowie eine Automatik stehen zur Wahl. – Der Innenraum des neuen Ka-

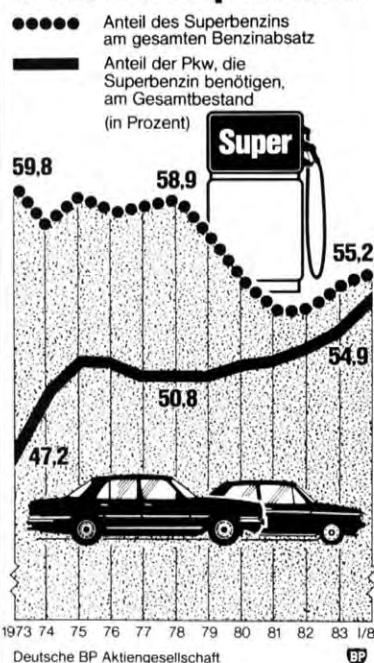


Fünf Karosserievarianten umfaßt die Modellreihe des neuen Kadett: auf dem Bild die GLS-Version. Erhöhtes Raumangebot für Insassen und Gepäck, ein technisch verfeinertes Fahrwerk sowie ein umfangreiches Ausstattungs-niveau charakterisieren das neue Modell.

dett übertrifft hinsichtlich des Platzangebots noch das ohnehin als geräumig geltende Vorgängermodell. Auch das Volumen des Kofferraums wuchs auf 390 Liter netto. Die um den Fahrer gerundete Instrumententafel verfügt über eine zentrale Mittelkonsole und vielfältige Ablagemöglichkeiten. Der GSi ist serienmäßig mit LCD-Instrumentierung ausgestattet; auf Wunsch sind auch Rundinstrumente erhältlich.

Lesen Sie weiter auf Seite 2

Immer mehr Autos brauchen Superbenzin



Der Super-Anteil am Motorenbenzinabsatz steigt nach jahrelangem Rückgang seit 1982 wieder an. Diese Trendwende ist durch den steigenden Anteil von Autos, die Superbenzin benötigen, am gesamten Pkw-Bestand begründet. Immer mehr Autos sind nämlich aus Gründen der Benziner-sparnis mit höher verdichteten Motoren ausgerüstet, die eine noch höhere Oktanzahl und damit Superbenzin brauchen.

Vernunft und Augenmaß

Das Automobil von heute sollte so zukunftsorientiert sein, daß seine Konzeption sich nicht nur an dem Gedanken des Heute, sondern auch an dem Wissen um die Ansprüche von morgen und übermorgen orientiert. Der informierte, realitätsbewußte Käufer verlangt die konsequente Erfüllung bestimmter Erwartungen und wünscht sich Hilfen, die seine Entscheidung erleichtern, ihm Antwort geben auf die Frage: „Worauf kommt es beim Kauf meines Autos eigentlich an?“

Wichtige Antworten

Die Antworten können wichtig, möglicherweise einmal lebenswichtig sein. Wichtig, weil das Auto, für das man sich heute entscheidet, über viele Jahre einen möglichst hohen Nutzen bringen soll, ohne mit hohen Kosten zu belasten.

Denn heute ist mehr denn je das vernünftige Verhältnis zwischen Preis und Gegenwert, zwischen Kosten und Nutzen gefragt. Lebenswichtig, weil das Auto natürlich sicher sein muß: sicher im Alltagsbetrieb, sicher in kritischen Situationen und sicher bei einem – hoffentlich nie eintretenden – Unfall.

Opel baut erfolgreiche und sichere Automobile – praktisch alle Opel-Modelle der letzten Jahre wurden ausgezeichnet. Der Senator, der Kadett, der Ascona, der Corsa mit dem „Goldenen Lenkrad“. Darüber hinaus wurde der Kadett von der „Vereinigung Französischer Automobiljournalisten“ 1980 zum sichersten Auto gewählt. Und 1983 kürten ihn die Leser von MOT zum „Auto der Vernunft“. Der Ascona errang 1981 sogar die Auszeichnung „Weltauto des Jahres“ von der bekannten japanischen Automobilzeitschrift „Motor Magazin.“

Überzeugender Beweis

Überzeugender läßt sich der Anspruch von Opel, moderne und anspruchsvolle Automobile zu bauen, nicht dokumentieren. Jedes unserer Fahrzeuge stellt für sich ein Optimum an Fahrsicherheit, Raumkomfort, Wirtschaftlichkeit, Servicefreundlichkeit und Zuverlässigkeit dar. Daß dabei jedes Fahrzeug aus der Modellpalette auch noch sehr erfreulich anzusehen ist und sehr viel Fahrfreude bietet, zeigt einmal mehr, daß hier Fortschritt mit Vernunft und Augenmaß verwirklicht wird, wie jetzt wieder beim neuen Kadett.



Aerodynamische Werte, wie sie in dieser Klasse zuvor nicht erzielt wurden, bewirken eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um durchschnittlich fünf bis sieben Prozent.

Der neue Kadett

Fortsetzung von Seite 1

Mehr Fahrkomfort

Im Fahrwerksbereich optimierten die Ingenieure ein bewährtes Konzept: MacPherson-Federbeine vorn, Verbundlenkerachse hinten — jetzt mit

Moderne Fertigungstechnik

Im Interesse weiter gesteigerter Qualität, rationellerer und damit kostengünstigerer Fertigung sowie humanerer Arbeitsplätze rüstete das Unterneh-



Die um den Fahrer gerundete übersichtliche Instrumententafel verfügt über eine zentrale Mittelkonsole.

doppelkonischen Miniblockfedern. Ergebnisse dieser Weiterentwicklung sind noch mehr Fahrsicherheit, größere Lenkpräzision sowie ein spürbarer Zugewinn an Fahrkomfort. — Besonders umfangreiche Maßnahmen galten dem Korrosionsschutz. Beispiele dafür sind die kataphoretische Tauchgrundlackierung, zahlreiche Zinkrometalteile sowie Kunststoffschalen in den vorderen Stoßfängern. Umweltfreundlichkeit dokumentieren unter anderem asbestfreie Kupplungs- und Scheibenbremsbeläge, der Verzicht auf Cadmium in den Lackpigmenten sowie deutlich unter den gesetzlichen Vorschriften liegende Abgas- und Geräuschemissionen.

men jetzt das Bochumer Kadett-Werk mit zusätzlicher moderner Fertigungstechnik aus, in deren Rahmen beispielsweise 98 Prozent aller Schweißpunkte automatisch mit Millimeter-Präzision gesetzt werden. Aber auch bislang einzigartige Methoden wie die Modulbauweise des gesamten Cockpits — einschließlich zentralem Komponententurm — sowie die separate Fertigstellung der Türen dienen einem besseren Produkt.

Das Presse-Echo war bis jetzt äußerst positiv. „Innen Klasse, außen Rasse“ lautete eine der Überschriften. Gespannt darf man auf die Korsika-Fahrtberichte sein.



Sportlich exklusiv: die Top-Variante der Modellreihe — die GSi-Version.



In den Tagen zwischen dem 20. und 24. August fand in der Rhein-Main-Halle in Wiesbaden eines der bedeutendsten Opel-Ereignisse des Jahres statt: Die Präsentation des mit viel Spannung erwarteten Kadett-Nachfolgers vor rund 2.500 Vertragshändlern aus dem In- und Ausland. Gleichzeitig erlebten Verkaufsleiter, Verkäufer und Inhaber von Anerkannten Opel-Dienststellen der deutschen Opel-Vertriebsorganisation die Vorstellung des neuen Kadett. Moderator der mehrstündigen Produkt-Präsentation war der vom Fernsehen bekannte Thomas Gottschalk. Zur Unterhaltung der Gäste trug unter anderem die amerikanische Formation „Up With People“ bei. Verbunden mit dieser Präsentation war eine sehenswerte Ausstellung zum Thema „Opel — Gestern — Heute — Morgen“. — Die Medien erhielten in der gleichen Zeit eine umfangreiche Pressemappe mit allen Zahlen, Daten und Fakten sowie einer Fülle von Aufnahmen und technischen Zeichnungen vom neuen Kadett. In diesen Tagen haben Fachjournalisten aus dem In- und Ausland Gelegenheit, unser neues Modell auf den Straßen der Insel Korsika auf Herz und Nieren zu prüfen.

Aus dem Tagebuch eines Prototyps

Frühzeitige Presseveröffentlichungen von Erbkönigfotos bringen dem betreffenden Medium Reputation und Auflage. Und dem Unternehmen des zur Strecke gebrachten Unglückswurms aufrichtige Anteilnahme — insbesondere seitens der Händlerorganisation — und ganz schnell Schäden in Millionenhöhe. Deshalb scheuen auch Opels Prototypen das Licht der Öffentlichkeit so lange es geht. Seit der Erfindung des Blitzlichts freilich mit eher mäßigem Erfolg. Dennoch dienten beispielsweise die folgenden Tagebuchnotizen über Prototypen des Projekts 2275 — Einzelstückpreis eine halbe Million Mark — bis vor kurzem vornehmlich zur vertraulichen Vorstandslektüre.

Insgesamt dreißig echte Prototypen standen beim Projekt 2275, dem neuen Kadett, zur Verfügung. Und der erste wirklich neugewandete Wagen rollte schon im September 1982 auf geheimen Pfaden. Vorher, ab Januar 1982, hat es bereits neun Komponenten-Wagen gegeben; das sind Mischlinge mit neuen Aggregaten in der bisherigen Karosserie.

Insgesamt 18 sogenannte Nullwagen — Autos mit neuen Aggregaten, neuem Unterbau und neuen Chassis-Elementen — bildeten ab April 1982 den nächsten Entwicklungsschritt. Sie wurden schließlich von den ersten, komplett handgearbeiteten Prototypen abgelöst. Unter ihnen tummelte sich freilich noch manch merkwürdiger Bastard: Sogenannte Hybrid-Fahrzeuge mit neuer Front und altem Heck für spezielle Crashzwecke, bei denen man nicht unnötig handbearbeitetes neues Blech opfern möchte.

Jede kostbare Einsatzminute eines Prototyps ist schon vor Fertigstellung generalstabsmäßig verplant. So rollte

beispielsweise Prototyp 2275/15, der fünfzehnte handgedungelte Wagen des Entwicklungsprojekts 2275, am 29. Juni 1983 aus dem Versuchsbau. Bis zum 8. Juli dauerte eine erste, superpedantische Inspektion, in deren Verlauf das Fahrzeug bis aufs i-Tüpfelchen exakt eingestellt wurde.

Dann erster Einsatz in Dudenhofen im Rahmen von Tests des Ingenieurteams „Geräusche und Schwingungen am Fahrzeug“. 8. August: In eine

Plane gehüllt Rücktransport in einem geschlossenen Spezialtransporter nach Rüsselsheim und Vorbereitung im Versuchsbau für einen Ausflug in den Windkanal.

20. August: Motor- und Getriebe-Umbau nach letztem Entwicklungsstand; anschließend zweitägige Inspektion; am 27. August Start zu einem Flug in die USA zwecks Testfahrten für die unterschiedlichsten Motorversuche und Schwingungsmessungen sowie zur Entwicklung von Isolations-Komponenten.

Am 27. Oktober Rückkehr nach Rüsselsheim; Inspektion und Vorbereitung des Wagens für eine Management-Fahrprobe am 9. November auf dem Prüffeld Dudenhofen. 10. November 1983 bis 3. Januar 1984: Tests in Dudenhofen mit ständig wechselnden Mannschaften (Geräuschgruppe, Karosserieentwicklung, Innenausstattung, Chassisbereich).

Bis 23. Januar rollt Prototyp 2275/15 für eine weitere Management-Beurteilung zur Vorbereitung in den Versuchsbau, und am 28. Januar geht es ab in Opels Klimakanal, um dort bis zum 6. Februar für Materialtests im Fahrzeug-Innenraum präsent zu sein.

Solchen und ähnlichen Übungen diente Prototyp Nr. 15 in nahtloser Folge bis zum Ablauf der ersten Produktionsfahrzeuge im August 1984. Und selbst heute befindet er sich noch nicht im Ruhestand, denn an ihm müssen sich die Artgenossen von der Linie zum Vergleich messen lassen — um die vorgegebene Qualitätsnorm auch in der Serienfertigung kontinuierlich zu gewährleisten. Merke: Auch einem Erbkönig fällt kein Zacken aus der Krone, wenn er sich unter Volk mischt.



Die Karosserieform des neuen Kadett ähnelt jenen Tropfen-Konturen, die in der Aerodynamik als strömungstechnisch ideal gelten. Mit einem C_w -Wert von 0,30 und der vergleichsweise geringen Stirnfläche von $1,90 \text{ m}^2$ ist der GSi (Foto) unter den Automobilen der Welt die Serienlimousine mit der derzeit geringsten Luftwiderstandsfläche überhaupt ($C_w \times A = 0,57 \text{ m}^2$).

BILANZ-PRESSEKONFERENZ IN RÜSSELSHEIM

„Die Schwierigkeiten des ersten Halbjahres '84 überwinden“

Die Zahlen und Daten des Geschäftsberichtes für 1983 sollten ursprünglich im Juli der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden. Durch den Arbeitskampf war es dann zu einer Terminverschiebung auf den 23. August gekommen. Rund 80 Journalisten nahmen die Einladung zur Pressekonferenz an und stellten viele Fragen an den Vorstandsvorsitzenden und die einzelnen Vorstandsmitglieder. Schwerpunkte dabei waren die Position des Unternehmens gestern und heute, Zukunftserwartungen, Investitionsvorhaben, finanzielle und personalpolitische Aspekte, Umweltfragen und Abgasgesetzgebung – um nur einige aus dem großen Fragenkatalog zu nennen. Dabei wurde auch bekannt, daß frei werdende Arbeitsplätze in der Produktion wieder besetzt würden, außerdem werde zur Zeit geprüft, ob in den produktiven Abteilungen in Rüsselsheim und Bochum zusätzliche Arbeitskräfte eingestellt werden könnten. Auch im Angestelltenbereich seien unter Umständen für spezielle Projekte Neueinstellungen geplant; geprüft werde ebenfalls, ob die Zahl der Auszubildenden erhöht werden könne. Eingeleitet wurde die Pressekonferenz mit einer Erklärung des Vorstandes, die vom Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Beickler abgegeben wurde. Hier ein Auszug.

Nach einem guten Geschäftsjahr 1983 und Rückschlägen im ersten Halbjahr 1984 ist die Adam Opel AG zuversichtlich, mit dem neuen Kadett als Schrittmacher ab Herbst dieses Jahres wieder Fahrt aufzunehmen und 1985 an die Aufwärtsentwicklung der vergangenen zwei Jahre anzuknüpfen. Für das Jahr 1983 konnte Opel mit 14,7 Milliarden Mark einen neuen Umsatzrekord erreichen und mit 299 Millionen Mark auch einen gegenüber 1982 (92 Mio. DM) deutlich höheren Gewinn ausweisen.

Irritierende Diskussion

Während das Unternehmen 1983 seinen Marktanteil im Inland auf 18,5 Prozent steigerte und auch im Ausland den höchsten Verkaufszuwachs unter allen europäischen Herstellern erzielte, konnte Opel dieses Tempo im heimischen Markt während der ersten sechs Monate 1984 nicht halten. Kaufzurückhaltung als Folge der irritierenden Diskussion um die künftige Abgasgesetzgebung und die direkten Auswirkungen des Streiks seien im wesentlichen für den Rückgang des Opel-Marktanteils auf 17,4 Prozent im ersten Halbjahr 1984 verantwortlich, erklärte der Vorstandsvorsitzende, der den Ertragsausfall durch den Streik auf mehr als 250 Millionen Mark bezifferte. Opel hat während des Arbeitskampfes mehr als 120.000 Fahrzeuge im Umsatzwert von rund zwei Milliarden Mark nicht produzieren können. Es entstanden schwerwiegende Verluste, in deren Folge Opel die Gewinnzone verlassen mußte.

Zum Arbeitskampf

Der Vorstandsvorsitzende dann zum Arbeitskampf weiter: „Ich will in diesen knappen Ausführungen nicht den Versuch machen, die mit dem Streik zusammenhängenden komplexen gesellschafts- und sozialpolitischen Probleme zu bewerten. Es darf nicht darum gehen, Abrechnungen vorzunehmen und den Nachweis zu erbringen, man habe immer Recht gehabt und Recht behalten. Ich möchte deswegen – im Blick auf die Zukunft und um uns nicht dem Vorwurf auszusetzen, wir würden in einer so grundsätzlichen Frage schweigen – nur soviel sagen: Mehr noch als die schwerwiegenden materiellen Schäden hat uns die Tatsache bedrückt, daß im Zusammenhang mit dem Arbeitskampf Verächtlichmachung und Verunglimpfung an der Tagesordnung waren, daß Einschüchterung und Gewalt keine Absage erteilt oder der Meinung des anderen kein Respekt mehr entgegengebracht wurde. Es ist diese bittere Erfahrung vor Ort, die uns allen, auch außerhalb des parteipolitischen Lebens,



Ferdinand Beickler

die Verpflichtung zum Handeln auferlegt.“

Vernünftige Regelungen

„Wir müssen für die große Mehrheit derjenigen, denen die demokratische Ordnung über alles geht, wieder eine stabile Grundlage schaffen, auf der sich Meinungsverschiedenheiten in einen Kompromiß umsetzen lassen. Ein solcher Kompromiß muß gefunden werden, bevor dem ganzen Land sinnlose Milliarden-Verluste entstehen und bevor man die Republik in Freunde und Feinde einteilt, statt Bürger unterschiedlicher Meinung zu sehen, die über den richtigen Weg mit dem Maß an Achtung voreinander streiten, das die wahre Demokratie auszeichnet. Unabhängig von diesen politischen Überlegungen aber muß unter den Streik ein Strich gezogen werden. Der Arbeitskampf liegt hinter uns. Es gilt jetzt, die Schäden, die er verursacht hat, so schnell wie möglich zu beseitigen und in Zusammenarbeit mit allen Betroffenen vernünftige innerbetriebliche Regelungen zu finden, um die Effizienz des Unternehmens durch die veränderte Arbeitszeitregelung so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.“

Positiver Trend

Im Gegensatz zu den Einbußen auf dem deutschen Markt konnten Opel und die mit ihm verbundenen Unternehmen im Verlauf des ersten Halbjahres 1984 ihre Position in Europa halten und sogar verbessern: In der Rangliste der sechs größten europäischen Hersteller schoben sich die in Rüsselsheim konstruierten Fahrzeuge mit einem Marktanteil von 11,5 Prozent von Platz sechs im Jahre 1983 inzwischen auf den vierten Platz vor. In der Bundesrepublik steigerte Opel im vergangenen Jahr die Zahl der Neuzulassungen auf 448.288 Fahrzeuge und verzeichnete den höchsten Volumenzuwachs aller Wettbewerber. Opels

Marktanteil von 18,5 Prozent in 1983 entspricht einer Steigerung von 0,3 Prozentpunkten gegenüber 1982 und von mehr als zwei Prozentpunkten gegenüber 1981.

Zunehmender Erfolg

Deutlich fielen die Steigerungsraten für die in Rüsselsheim konstruierten Fahrzeuge auch auf den europäischen Märkten aus. Die größten Zuwächse erzielte das Unternehmen in Spanien (plus 215 Prozent) und in Frankreich (plus 50 Prozent). Opel war 1983 Marktführer in so wichtigen Export-Ländern wie Holland, Belgien und der Schweiz. Gemeinsam mit den Schwestergesellschaften Vauxhall und General Motors Espana steigerte Opel den europäischen Marktanteil nach 9,6 Prozent in 1982 auf 11,1 Prozent in 1983 – es war das stärkste Wachstum aller europäischen Hersteller.

Abgas-Gesetzgebung

Zur öffentlichen Diskussion um eine mögliche neue Abgas-Gesetzgebung versicherte Ferdinand Beickler, Opel habe ein lebhaftes Interesse daran, Fahrzeuge mit schadstoffärmeren Emissionen zu bauen. Obgleich die Politiker bis heute keine präzisen, für die Entwicklungs-Ingenieure aber unverzichtbare Vorgaben erarbeitet hätten, habe Opel seit Bekanntwerden der Regierungspläne mit vollem finanziellen Einsatz und beispielsweise durch die Neueinstellung von mehr als 100 Ingenieuren sämtliche Vorbereitungen getroffen, um neuen Emissions-Gesetzen entsprechen zu können. Der Generaldirektor bezifferte die direkten und indirekten Aufwendungen des Unternehmens für eine potentielle Umrüstung der gesamten Modellpalette auf den Katalysator-Betrieb mit einer runden Milliarde Mark.

Europaweite Regelung

Beickler erneuerte die Forderung nach einer europaweiten Regelung und warnte vor einem deutschen Alleingang. Ansonsten drohe auf dem Automobilsektor die Gefahr eines europäischen Handelskrieges, der einen schwerwiegenden Einschnitt in die Beschäftigung und in die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten deutschen Automobilindustrie bedeuten würde. Entschieden verwahrte sich Beickler in diesem Zusammenhang gegen Vorwürfe, die Automobilindustrie betreibe bei der Einführung der Katalysator-Technik Verzögerungstaktik.

Nicht ohne Schaden

Der fälschlicherweise behauptete „Widerstand“ der Industrie habe sich

Betriebsrenten werden erhöht

Das Unternehmen erhöht die Renten aus seiner betrieblichen Altersversorgung für rund 9.000 Pensionäre sowie Hinterbliebene ehemaliger Opel-Mitarbeiter. Alle Opel-Renten, die 1971 und früher, 1974, 1977 und 1980 erstmals gezahlt worden sind, werden rückwirkend zum 1. Januar 1984 um 9,5 Prozent angehoben.

Das Unternehmen trägt mit dieser Rentenerhöhung wiederum dazu bei, einen Ausgleich für die in den letzten Jahren angestiegenen Lebenshaltungskosten zu schaffen. Die erhöhten Rentenbeträge werden erstmals im September 1984 ausgezahlt. Gleichzeitig wird die Nachzahlung für die Monate Januar bis August 1984 überwiesen.

vielmehr darin erschöpft, von vornherein auf die Konflikte mit dem EG-Recht und die daraus resultierenden Gefahren hingewiesen zu haben, die nicht zu bewältigenden terminlichen und technischen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem 1. Januar 86 genannt sowie auf das Problem aufmerksam gemacht zu haben, daß man Millionen von deutschen Auslands-Urlaubern in der Bundesrepublik doch wohl kaum ein Katalysator-System verkaufen könne, das sich in anderen Teilen Europas in Ermangelung von unverbleitem Benzin nicht ohne Schaden betreiben lasse.

Klare Entscheidung

Angesichts der bereits getätigten Investitionen der Automobilhersteller in sinnvolle Umweltschutzmaßnahmen erwarte die Industrie jetzt von den Politikern keine Schuldzuweisungen

mehr, sondern endlich verbindliche Grundlagen für die technischen und investiven Schritte in Richtung Abgas-Reduzierung, die bekanntlich so kostspielig seien, daß Fehlentscheidungen oder ein übereiltes Losmarschieren in die falsche Richtung die Existenz selbst der größten Konzerne gefährden könnten. „Unsere Ingenieure können mit Vorgabe alles, mit Vorwürfen hingegen nichts anfangen“, sagte Beickler zu diesem Thema.

Abschließend betonte der Vorstandsvorsitzende, der neue Kadett stehe für die Entschlossenheit des Unternehmens, die Schwierigkeiten des ersten Halbjahres 1984 zu überwinden. „Dieses wichtige Automobil des Unternehmens dokumentiert durch sein formales und technisches Niveau auch unseren Willen, das Image von Opel weiter zu verjüngen und dynamischer zu gestalten.“

PLAKATWETTBEWERB

Worauf wir stolz sein können

Die Adam Opel AG zählt europaweit zu den führenden Automobil-Unternehmen. In jeder Hinsicht. Sehr viele Menschen entscheiden sich ständig für Opel, haben Vertrauen in die Zuverlässigkeit unserer Fahrzeuge. Darauf können wir, die Mitarbeiter der Adam Opel AG, stolz sein.

Das kommt natürlich nicht von ungefähr, denn neben der hohen Qualität unserer Wagen bietet unsere breite Modellpalette auch für jede Brieftasche und für jeden Geschmack etwas. Das ist jedoch nicht alles. Hinter unseren Produkten stehen Menschen, die sie entwickelt und gebaut haben. Sie sind stolz auf ihre Arbeit und fühlen sich eng verbunden mit dem Unternehmen. Diese Verbundenheit findet auch Ausdruck, wenn beispielsweise im privaten Umfeld über Opel gesprochen wird. Positiv natürlich! Dies gilt ebenfalls, wenn man mit Freunden und Bekannten über „seinen“ Opel spricht, ganz gleich, welches Modell man gerade fährt.

Nicht zuletzt diese „persönliche Öffentlichkeitsarbeit“ jedes einzelnen von uns trägt mit dazu bei, die Sympathien für Opel zu verstärken. Um so besser unser Unternehmen und unsere Produkte in der Öffentlichkeit dastehen, um so besser lassen sich unsere Autos verkaufen – und um so sicherer sind unsere Arbeitsplätze.

Aus diesem Grund hat jeder Werksangehörige jetzt die Gelegenheit im Rahmen eines Plakat-Wettbewerbs seinen Vorstellungen, wie zusätzlich für Opel – für das Werk und seine Produkte –

geworben werden kann, Ausdruck zu verleihen. Mit einfließen sollen hier auch kreative Gedanken der teilnehmenden Mitarbeiter, wie sie sich mit dem Unternehmen identifizieren, wie stolz sie auf das Werk, auf ihre Arbeitsstätte sind. Zu diesem Plakat-Wettbewerb ist selbstverständlich auch die kleine Gruppe von Werksangehörigen aufgerufen, die bisher noch keinen Opel fährt. Also lassen Sie Ihrer künstlerischen Ader und Ihrem Ideenreichtum freien Lauf und machen Sie mit beim „Opel-Motivations- und Identifikations-Plakat-Wettbewerb“. Die Plakat-Entwürfe werden von einer Jury begutachtet, und das Siegerplakat wird in allen drei Werken ausgehängt.

„Worauf wir stolz sein können“ – das Plakat soll jeden Werksangehörigen daran erinnern, daß er stolz darauf sein kann, zu Opel zu gehören und mit zum Erfolg unserer Produkte beiträgt.

Ihre Entwürfe schicken Sie bitte bis zum 15. Oktober 1984 an die Abteilung Verkaufsförderung und Produktinformation in Rüsselsheim. Format und Gestaltungstechnik sind frei. (Siehe auch den Werksanschlag.)

Die Preise: 1. Preis: Opel-Reiseset im Wert von DM 600,-. 2. Preis: Opel-Lederblouson im Wert von DM 300,-. 3. – 5. Preis: Opel-Fitnessanzug im Wert von DM 125,- sowie weitere wertvolle Sachpreise.

Wir wünschen allen Teilnehmern viel Erfolg, viel Freude beim Gestalten und die Portion Glück, die zu einem Preis führen kann.

B0 Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



1. Rallye Ruhrgebiet

Unter der Regie von Fahrleiter Ulrich Liebert vom bekannten Bochumer Team Wichern fand am Samstag, dem

11. August, die erste RALLYE RUHRGEBIET statt, angeführt vom OPEL MANTA 1200 mit den Brüdern Ronald

und Günter Holzer vom Deutschen Opel-Team. Sie starteten als Nr. 1, fuhren aber außerhalb der Wertung mit. Auf einer Strecke von 200 km ging das Rennen vom NOVOTEL nach Witten-Stockum, über das Ruhrpark-Einkaufszentrum bis ins Hafengebiet nach Mülheim, durch den Ennepe-Ruhrkreis nach Durchholz und zurück nach Bochum.

Unter den 131 gestarteten Teams waren 57 Opel-Fahrzeuge. Gesamtsieger wurden Helmut Schulten (aus Hamminkeln) mit Peter Kohlhepp (aus Isselburg) auf OPEL-KADETT, gleichzeitig Sieger in der Gruppe H (verbesserte Fahrzeuge). Fünf der zehn gewerteten Klassen wurden von Opelwagen gewonnen. Trotz des strömenden Regens und der Olympiade fanden sich bei den Wertungsprüfungen allein am Ruhrpark ca. 6.500 Zuschauer ein.

Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck, der Schirmherr war und mit der Fahne die Rallye startete, fand es in seiner Begrüßung sehr richtig, wenn in der Stadt Bochum mit dem großen Automobilwerk Motorsport betrieben, gefördert und die Beherrschung des Fahrzeugs durch die Rallyefahrer demonstriert wird. Nach seinen Worten müsse es gar keine Geschwindigkeitsbegrenzungen geben, das fahrrische Können und die Anpassung an die Verkehrssituation vorausgesetzt.

Blutspendeaktion

Es wird auch in diesem Jahr wieder eine Blutspendeaktion im Werk Bochum durchgeführt.

Seit 1976 finden diese Aktionen bei uns statt. In den acht Jahren wurde 12.583 mal Blut gespendet. Die Aktion findet statt:

Werk I:

Montag, 15. Oktober 1984, Dienstag, 16. Oktober 1984, Mittwoch, 17. Okto-

ber 1984 jeweils von 9.00 – 18.00 Uhr im Angestellten Speisesaal D 4.

Werk II:

Montag, 1. Oktober 1984, Dienstag, 2. Oktober 1984 jeweils von 9.00 – 18.00 Uhr im Angestellten Speisesaal L 2.

Alle Werksangehörigen, die sich zur Blutspende angemeldet haben, erhalten von ihren Vorgesetzten die Meldekarte mit dem genauen Termin zurück. Für den reibungslosen Ablauf ist pünktliches Erscheinen erforderlich.

SPORTFEST DER BERUFSAUSBILDUNG

Wie immer eine runde Sache ...

6. 7. 1984, 8.00 Uhr: Auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer ist was los. 357 Auszubildende des Werkes Bochum – dazu 15 Teilnehmer aus dem Kreis der Meister und des Ausbildungspersonals – sind zum Wettkampf angetreten. Die Abteilung Berufsausbildung macht diese Sportfeste schon seit Jahren.

Zuerst der Dreikampf: 100m-Lauf, Kugelstoßen, Weitsprung. Es geht nach den Regeln der Bundesjugendspiele. Die Besten: Carsten Block = 3.305 Punkte, Astrid Röttchen = 1.943 Punkte. Klasse! Es folgen die Einzeldisziplinen. Im Hochsprung schafft Georg Burghardt 1,70 m. Beim 400m-Läufer erreicht Carsten Block – auch Sieger beim Dreikampf – 57,3 Sekunden. Lutz Kerber legt die 1.500 m in 5.09,9 Minuten zurück. Gegen Mittag ziehen 14 Mannschaften zum Tauziehen aufs Feld. Sieger wird die Gruppe 1. Lehrjahr, Betriebsschlosser (Meister Schmidtke).

Nach den Anstrengungen am Vormittag folgte die Mittagspause. Es gibt einen deftigen Schlag Suppe. Die Abteilung Werksverpflegung hat den richtigen Geschmack getroffen. Nachmittags folgen Fußballspiele. 16 Mannschaften hatten bereits in den letzten Wochen gespielt, so daß nur noch das Endspiel ausgetragen werden muß.

Sieger wird die Gruppe der Schlosser, 2. Lehrjahr (Meister Finke). Als Sondereinlage findet ein Fußballspiel Betriebsrat gegen Ausbildungspersonal statt. Spielausgang: 3 : 1 für den Betriebsrat.

Zum Schluß gibt es eine Menge Auszeichnungen: 190 Urkunden, 45 Pokale und ein Wanderpokal werden ausgehändigt. Die besten Sportler bekommen noch ein Buchgeschenk.

Zum Schluß sei noch der Ausspruch eines „Azubis“ angeführt: „Ich bin zufrieden – es war eine runde Sache!“



Höchstes Lob für die Ausbildung

Kurz vor den Werksferien erhielten wir eine Urkunde des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft, unterzeichnet vom damaligen Bundespräsidenten Prof. Karl Carstens.

Es heißt darin: „Für beispielhafte Leistungen in der Berufsausbildung junger Menschen spreche ich der Adam Opel AG, Werk Bochum, meine besondere Anerkennung aus.“ Werksleiter W. Pihan hat das Dokument im Rahmen einer kleinen Feierstunde dem

Leiter der Abteilung Berufsausbildung, H. Plattfaut, übergeben.

Als 1978 die neue Ausbildungswerkstatt in Betrieb genommen wurde, konnte das Lehrstellenangebot um 200 erweitert werden. Mit den „Neuen“, die ihre Ausbildung am 1. September begonnen haben, zählt das Werk Bochum zur Zeit 510 „Azubis“. 480 gehören zum gewerblichen Bereich, 30 – ausnahmslos Mädchen – zum kaufmännischen Bereich.

mit Hilfe des Zonenbüros mit einem beflaggten Stand vertreten.

Es war ein Corsa-Schnittmodell mit Katalysator auf einem Spiegel aufgestellt und eine Schautafel mit Katalysatorhinweisen angebracht worden, außerdem wurde ein 2,3 l Dieselmotor vorgestellt. Die Besucher wurden auf die fünf Bochumer Opel-Vertragshändler aufmerksam gemacht. Der Stand fand reges Interesse.

TAG DER UMWELT Opel war dabei

Den „Tag der Umwelt“ Anfang Juni 1984 hat die Stadt Bochum auf dem Gelände des Ruhrpark-Einkaufszentrums mit einer besonderen Informationsveranstaltung begangen. Neben den vielen Ständen der Industrie, Behörden und Einrichtungen war Opel



Theaterplan

Der Theaterplan für Veranstaltungen in den Häusern Bochum, Essen, Dortmund, Gelsenkirchen und Witten hängt ab September/Oktober wieder an den Anschlagtafeln aus. Ermäßigte Eintrittskarten (bis 25 %) werden über die Sozialabteilung, Bau D 8, beschafft.

Ergebnis der Jugendvertreterwahl

Die im Frühjahr '84 durchgeführte Jugendvertreterwahl im Werk Bochum hatte folgendes Ergebnis:

Wahlberechtigte	118
abgegebene Stimmen	103
gültige Stimmen	102
ungültige Stimmen	1
Wahlbeteiligung	87,28 %

Die höchste Stimmenzahl erhielten folgende 5 Werksangehörige, die damit zu Jugendvertretern gewählt worden sind:

Rolf Kulas	72 Stimmen
Bett. Gantenberg	63 Stimmen
Martin Simon	48 Stimmen
Astrid Röttchen	35 Stimmen
Dirk Pross	29 Stimmen

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Bundespräsident zeichnete unsere Ausbildungsarbeit aus

Für besondere Verdienste auf dem Gebiet der Ausbildung wurde ebenfalls unser Werk Kaiserslautern noch durch den ehemaligen Bundespräsidenten Prof. Dr. Karl Carstens mit einer Urkunde ausgezeichnet. (Siehe auch den Bochum-Teil.) Der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, K.-E. Happel, nahm diese Urkunde für das Werk Kaiserslautern in Empfang. In einer kleinen Feierstunde fand der Vizepräsident der Kammer, Dr. A. Wiesenhütter, anerkennende Worte für die Ausbildungsleistung der ausgezeichneten Betriebe.

Aus Anlaß dieser ehrenvollen Auszeichnung übermittelte der Leiter der Personal- und Sozialabteilung den Dank und die Anerkennung des Unternehmens an alle Ausbilder und wies darauf hin, daß trotz erheblich gestiegener Lehrlingszahlen die Ausbildungsergebnisse in den letzten Jahren ständig gestiegen seien. Dieses Verdienst falle insbesondere den dafür verantwortlichen Ausbildungsmeistern und der Leitung der Ausbildungsabteilung zu.

Erster Refa-Fachlehrgang „Instandhaltung“ im Werk

Mit der zunehmenden Mechanisierung und Automation steigen auch die Anforderungen an die Instandhaltung. Analog der Be-

und dem Abteilungsleiter der PI-Chassis, H. Oesterling (rechts). Auf dem zweiten Bild die Zeugnisübergabe durch den Lehr-



deutung dieser Entwicklung wurde vor einiger Zeit in der Lehrwerkstatt Kaiserslautern ein erster REFA-Fachlehrgang „Instandhaltung“ durchgeführt. Das eine Bild zeigt die Lehrgangsteilnehmer mit dem Leiter der Berufsausbildung, F. Tregel (erster von links), dem Geschäftsführer des REFA-Bundesverbandes Instandhaltung, H. Slaghuis (zweiter von links),

gangsleiter, H. Knauber, an den Meister der Instandhaltung K-20, E. Mänges. Die Ausbildung befähigt die Teilnehmer, Arbeitssysteme der Instandhaltung nach ergonomischen, organisatorischen, technologischen, fertigungstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu untersuchen zu gestalten und zu bewerten.



H. P. Klein bei der Eröffnung des Turniers.

Fußballturnier um den Opel-Wanderpokal in KL

Auf dem Sportgelände Bergemer und des FC Queidersbach ermittelten unter der Schirmherrschaft des Werksleiters H. P. Klein insgesamt 17 Opel-Werksteams den neuen Fußballmeister des Werkes Kaiserslautern. In seiner Eröffnungsrede betonte H. P. Klein, daß er es begrüße, wenn sich Mitarbeiter aus allen Bereichen des Werkes, ohne Rücksicht auf ihre Stellung im Hause Opel, in Mannschaften zusam-

froh, solche Spieler in seiner Mannschaft einsetzen zu können. „Klingende“ Namen der einzelnen Teams wie FC Schnittluft, Vorwärts Kabelbruch, Nacharbeitsclub K 25, OFC Preßwerk, um nur einige zu nennen, gaben dem Geschehen auf dem Rasen zusätzliche Motivation. Nach teilweise rassistischen Spielen, die sich über zwei Tage erstreckten, konnte in Vertretung der Werksleitung H.



Übergabe des Wanderpreises durch H. Eberle an den Spielführer der siegreichen Mannschaft, Th. Gros.

menschießen, um in sportlich fairem Spiel ihre Kräfte zu messen. H. P. Klein sagte weiter: „Für mich als ehemaliger aktiver Jugendspieler ist es eine besondere Freude, hier sein zu können, und gern habe ich die Schirmherrschaft für dieses Turnier übernommen. Als besondere Anerkennung habe ich noch zusätzlich für den Tor-schützenkönig einen Opel-Oldtimer mitgebracht“.

Die 17 Teams ermittelten in zwei Gruppen die vier Endrundenteilnehmer. Bei den einzelnen Spielen konnte man feststellen, welches fußballerische Potential hier vorhanden ist; mancher Trainer bis hin zur Bezirksliga wäre

Eberle den gestifteten Pokal und einen Satz Trikots an den Kapitän der siegreichen Mannschaft „FC Betriebschloss 6255“, Thomas Gros, überreichen. In einem hervorragenden Endspiel, vor einer stattlichen Kulisse, mußte sich die Abteilung Kurbelwelle K 30 mit 2 : 0 geschlagen geben. Im Spiel um den dritten und vierten Platz standen sich der OFC Preßwerk 1101 und die Instandhaltung Preßwerk 6241 gegenüber. Das Team von Betriebsleiter R. Koltzer verließ am Ende mit 2 : 1 nicht unverdient als Sieger den Platz.

Die vier erstplatzierten Mannschaften erhielten Pokale und Sachpreise, ge-



Der neue Fußballmeister des Werkes Kaiserslautern, die Mannschaft FC Betriebschloss 6255.

stiftet von der Kreissparkasse Kaiserslautern, vom Autohaus Bösen und von der Firma Ara-Service. Die Abteilung 6251-Werkzeugbau erhielt den Fairnesspokal. Ballspenden zu diesem Turnier kamen von G. Treu, R. Koltzer, P. Schleicher, A. Leßmeister sowie von den im Werk vertretenen Gewerkschaften.

Den Ausrichtern dieses Turniers, stellvertretend für die Abteilung Instandhaltung Preßwerk K 19 R. Müller, W. Glass, H. Heidenreich u. a., gilt ein ganz besonderer Dank für die hervorragende Organisation. Abschließend traf man sich im Festzelt zu ein paar gemütlichen Stunden. Fazit dieser Veranstaltung: die Opel-Familie im Werk Kaiserslautern ist wieder näher zusammengedrückt.

Wieviele Urlaub?

Jahresurlaub der Industriearbeiter in Tagen (Stand 1983)

BR Deutschland	30
Niederlande	27
Schweden	25
Frankreich	25
Italien	25
Österreich	23
England	22
Schweiz	21
USA	12
Japan	10



KOPFSTÜTZEN

Richtige Einstellung ist wichtig

Bei einer kürzlich durchgeführten Untersuchung an 563 willkürlich ausgewählten Autofahrern wurde festgestellt, daß — obwohl mehr als 80 Prozent von ihnen Sinn und Funktion der Kopfstütze voll bewußt war — dieses Zubehör bei über 40 Prozent der Fahrzeuglenker nicht ihrer Sitzposition und Körpergröße angepaßt und viel zu niedrig eingestellt war. Damit bestand die Verletzungsgefahr (u. a. Halswirbelsäule, Schleudertrauma) bei einem Auffahrunfall trotz dieses Sicherheitssystems weiter.

Einfache Empfehlungen wie „Kopfstützen in Augenhöhe“, „auf Höhe der Ohren“, oder „am Hinterkopf“ reichen da nämlich nicht aus. Im Ernstfall muß der größte Teil der Kopfrückseite auf die Mitte der Kopfstütze aufreffen, damit die Beschleunigungskräfte optimal aufgefangen und verteilt werden. Daraus folgt, daß die Oberkante der Kopfstütze sich 10,5 cm über Ohrhöhe (gemessen ab Öffnung des äußeren Gehörganges) befinden muß, erst dann ist ein bestmöglicher Schutz der Wageninsassen bei einem Auffahrunfall gegeben.

Das bedeutet für jeden Autofahrer, das Sicherheitssystem „Kopfstütze“ auf seine richtige Einstellung hin zu überprüfen, damit es im Falle eines Unfalles das größtmögliche Maß an Sicherheit und damit Schutz vor ernsthaften Verletzungen bieten kann.

Mal wieder einen Vorschlag machen!

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

VV-VERLOSUNG

Hauptpreis eine HiFi-Anlage

Eine gute Nachricht erhielten Ende August 748 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Rüsselsheimer Werkes: die Gewinner des diesjährigen Frühjahrs Wettbewerbs des Vorschlagswesens mit Sachpreisen im Gesamtwert von rund 15.000 Mark.

dritte ihrer Art — war der Hauptpreis ein HiFi-Stereo-Miniturm, komplett mit zwei Boxen, im Gegenwert von ca. 1.000 Mark. Es folgten vier tragbare Farbfernsehergeräte und zwei elektronische Schreibmaschinen. Aber auch die übrigen Preise dürften Freude bei



Glücksfee bei der VV-Verlosung war die Auszubildende Pia Reinhold. Daneben F. H. Plaschnick, Leiter der Rechtsabteilung, der die Verlosung beaufsichtigte, sowie G. Noss, Leiter der Personal- und Sozialabteilung Rüsselsheim, und Albert Wilmes, Leiter des Rüsselsheimer Vorschlagswesens.

„Aktionen wie diese“, meinte Albert Wilmes, Leiter des Vorschlagswesens, „tragen wesentlich dazu bei, daß sich 25 Prozent der Belegschaft mit einem oder auch mehreren Vorschlägen im Jahr beteiligen.“ Generell sei ein steigendes Engagement der Mitarbeiter zu registrieren, ein Trend, der nicht nur quantitativ hervortritt, sondern gerade auch in steigender Qualität der einzelnen Ideen. Überhaupt gilt das innerbetriebliche Vorschlagswesen des Unternehmens seit Jahren als die erfolgreichste Einrichtung ihrer Art in der deutschen Automobilindustrie. Bei der diesjährigen Verlosung — die

den Empfängern ausgelöst haben: Kofferradios, Taschenrechner, Armbanduhr, Werkzeugkästen, Lederfußbälle, Seidenkrawatten und lederne Brieftaschen oder Geldbörsen.

Bei der von Fritz H. Plaschnick, Leiter der Rechtsabteilung, beaufsichtigten Auslosung befanden sich automatisch die Namen all jener Mitarbeiter in der Glückstrommel, die in der Zeit vom 12. März bis 13. Juli 1984 einen Verbesserungsvorschlag eingereicht hatten. Dabei war es nicht Bedingung, daß die eingesandte Idee zu realisieren sein mußte.

BESTES ERGEBNIS

Große Klasse unsere Azubis

Kurz vor den Werksferien fand im Rahmen einer kleinen Feier die Verabschiedung der Rüsselsheimer Azubis statt. Der Endspurt kurz vor der Abschlußprüfung stand im Schatten des Arbeitskampfes, dennoch konnte dank vereinter Anstrengungen aller

Ausbilder die Berufsausbildung für 206 Azubis mit der erfolgreichsten Prüfung der letzten Jahre abgeschlossen werden: ein Drittel der jungen Leute zeigte trotz der erschwerten Umstände besonders gute Leistungen. Unter ihnen waren diesmal auch drei türkische Jugendliche, die ihre Ausbildung im praktischen Teil mit der Note eins bestanden.

Jahrgangsbester war Kerstin Hastall (Bürogehilfin), die ihre Prüfung mit der Traumnote 1/1 bestand; sie erhielt als besondere Auszeichnung eine einwöchige Reise nach München. Unter den Absolventen waren auch die beiden Rüsselsheimer Teilnehmer am Bundeswettbewerb „Jugend forscht“, Volker Britzwein und Hans-Peter Engel, die mit ihrer Arbeit seinerzeit den zweiten Platz belegten. (Die OPEL POST berichtete in ihren letzten Ausgaben darüber.)

Weitere zwanzig junge Leute, die ihre Ausbildung mit der Notenkombination 1/2 beenden konnten, erhielten als Anerkennung ihrer guten Leistungen Buchgeschenke.



Jahrgangsbester Kerstin Hastall, Bürogehilfin, erhielt die Traumnote 1/1 und wurde während der Feier von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt besonders herzlich beglückwünscht. Auch Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, freute sich über dieses hervorragende Ergebnis.



Die Lohn- und die Gehaltsbuchhaltung sind vor einiger Zeit in einen Neubau am Rande der Grünanlagen in der Nähe des Personalbereichs umgezogen.

AM PORTAL 60

Neue Ampelanlage

Eine neue Ampelanlage konnte die Firma Anfang August am Portal 60 in der Mainzer Straße in Betrieb nehmen.

Die durch Mikroprozessoren gesteuerte Anlage löst die seitherige, rund 20 Jahre alte Anlage ab, die bei weitem nicht mehr den neuesten Richtlinien entsprach und für die nach Aussagen der Werkstechniker es auch immer schwerer wurde, Ersatzteile zu beschaffen.

Durch die neue Anlage ist es nun besser möglich, die Verkehrsspitzenzeiten, so bei Schichtwechsel, in die Signallinien einzubeziehen. Durch Drahtschleifen, die in die Fahrbahn eingelassen sind, aber auch durch den Drucker für die Fußgänger, wird jede Sekunde die Verkehrsdichte an den Rechner durchgegeben; der Rechner im Schaltgerät M 32 entscheidet dann über das entsprechende Signalprogramm.

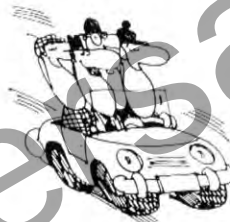
Besonders bei Schichtwechsel soll dies in Zukunft erhebliche Verbesserungen im Einfahren auf die Mainzer Straße bringen. Stündlich fahren zum Schichtwechsel bis zu 1.400 Fahrzeuge über diesen Kreuzungspunkt, wie eine Verkehrszählung ergeben hat.

Berufsausbildung im Jahre 1985

Wer im Werk Rüsselsheim ab 1. September 1985 einen der unten genannten Berufe erlernen will, kann noch bis zum 31. Oktober '84 seine Bewerbung bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen, wo auch Einzelheiten zu erfragen sind (oder auf den Werksanschlagen).

Die Einstellung erfolgt in den Ausbildungsberufen: Bohrwerksdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Universalfräser, Universal Schleifer, Kraftfahrzeugschlosser, Maschinenschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher, Technischer Zeichner, Bürogehilfin/Büroassistentin, DV-Kaufmann und Industriekaufmann.

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



Fahrgemeinschaften

Bad Camberg oder Idstein, R. Doncker, PVCh, Gleitzeit oder Normalschicht, Tel. 2950 s. Fahrgem.

Nieder-Olm, G. Baumgärtner, Normalschicht, Tel. 2093, priv.: 06136-1739 s. Fahrgem.

Taunusstein-Seitzenhahn, A. Schmitt, Normalschicht, Tel. 4850, priv.: 06128-42632 s. Fahrgem.

Darmstadt, M. Suckel, PEK, 7.30 — 16.00 Uhr, Tel. 3768 s. Fahrgem.

Sprendlingen/Rhh., H. P. Wöndle, Normalschicht, Tel. 2957 od. 2154 s. Fahrgem.

EINER VON UNS

Rettungsschwimmer

Kein außergewöhnliches Hobby, das sich unser Rüsselsheimer Mitarbeiter, Werkschutzmann E. Simon, ausgesucht hat, möchte man auf den ersten Blick meinen. Schwimmen ist schließlich eine weit verbreitete Sportart, fast schon eine Selbstverständlichkeit.

Doch der erste Blick täuscht: Mitarbeiter Simon, seit über 15 Jahren in unse-

Jubilärfest

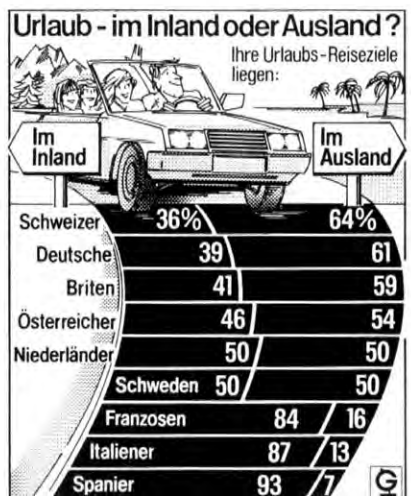
Über die Jubilärfest Mitte September in der Mainzer Rheingoldhalle mit rund 1.200 Teilnehmern — Jubilaren, Ehepartnern und Gästen — ein Bericht in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.

rem Unternehmen, betreibt das Schwimmen nicht als Sport allein. Seit 1975 gehört er der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) an und hat sich zur Aufgabe gemacht, anderen das Schwimmen beizubringen: Nichtschwimmer zu Schwimmern und Schwimmer zu Rettungsschwimmern auszubilden. Dazu gehört, um immer auf dem neuesten Stand zu bleiben,



daß er sich laufend theoretisch weiterbildet und auch das regelmäßige Trainingspensum nicht vernachlässigt. Als Rettungsschwimmer und Ausbilder muß er immer gut in Form sein. „Wichtig ist auch beim Schwimmenlernen eine fachgerechte Anleitung durch ausgebildetes Personal; etwaige Fehler werden so von vornherein vermieden und der Erfolg ist gewährleistet, ganz besonders gilt das für die Arbeit mit Kindern“, sagte uns dazu Mitarbeiter Simon. Zur Ausbildungsarbeit kommt im Sommer noch der Wachdienst als Rettungsschwimmer in den öffentlichen Schwimmbädern.

Auf unserem Foto E. Simon (links) mit einem Schüler beim theoretischen Unterricht vor einer Schautafel, auf der verschiedene Knotenarten dargestellt sind.



Jetzt ist wieder Drachenzzeit.

Konstituierende Sitzung des GBR

Am 21. August hat sich der Gesamtbetriebsrat des Unternehmens konstituiert und dabei auch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses nominiert. (Über die Aufgaben beider Gremien hat die OPEL POST schon mehrmals berichtet.)

Hier zunächst der geschäftsführende Ausschuß des GBR: Vorsitzender ist wieder Rudi Hahn, Stellvertreter erneut Rudolf Müller (beide Rüsselsheim). Aus Bochum gehören ihm Heinrich Beiske und Rolf Breuer an, aus Kaiserslautern Dieter Krüger.

Weitere Mitglieder des Gesamtbetriebsrates sind die Betriebsräte Liane Steinführer, Berthold Muders, Martin Schwarz, Kurt Schneider und Rolf Petry (Rüsselsheim), Helmut Peukert (Bochum), Heinz Leis (Kaiserslautern) sowie Ronald Rottig (Filiale Berlin).

In den Wirtschaftsausschuß hat der GBR folgende Betriebsräte bestellt: Rudolf Hahn, Richard Heller und Rudolf Müller (Rüsselsheim), Günter Perschke und Peter Labensberg (Bochum) sowie Willi Balzer (Kaiserslautern).

(Die Bilder der Mitglieder beider Gremien in der Beilage mit den Betriebsräte-Porträts.)

Auch die Gesamtjugendvertretung hat sich inzwischen konstituiert: Vorsitzender ist Jürgen Leber (Rüsselsheim), stellvertretender Vorsitzender Ralf Steiner (Kaiserslautern).

Weitere Mitglieder der Gesamtjugendvertretung sind: Uwe Cartarius (Rüsselsheim), Gerald Scherbaum (Kaiserslautern), Martin Simon (Bochum) und Ali Sahilli (Filiale Berlin).

Alkoholprobleme

Neben dem Drogenproblem ist Alkohol Suchtproblem Nummer eins. Generell wird festgestellt, daß der Alkoholkonsum und die Zahl der Alkoholkranken ständig steigen. Diese Entwicklung geht auch an den Betrieben nicht vorbei. Die Deutsche Hauptstelle gegen die Suchtgefahren geht von 5 bis 7 Prozent Alkoholkranken der Belegschaft einer Firma aus. Während früher viele Firmen bei Alkoholmißbrauch mit Entlassung reagierten, stehen heutzutage als Reaktion Hilfsangebote im Vordergrund und das Bemühen, den Arbeitsplatz des Betroffenen zu erhalten. So auch bei Opel.

Neben den Werksärzten in den drei Werken gibt es in Rüsselsheim und Bochum interne Suchtbetreuer, die

bei Alkoholproblemen von den Betroffenen oder deren Angehörigen konsultiert werden können. (Einzelheiten, Sprechstunden usw. sind bei den jeweiligen Betriebskrankenkassen oder dem Werksärztlichen Dienst zu erfragen.) Darüber hinaus besteht in der BKK Rüsselsheim eine Beratungsstelle des Caritasverbandes für psychosozialistische Beratung und Behandlung.

In diesem Zusammenhang wird auf eine Sendereihe des ZDF in der Zeit vom 21. bis 26. Oktober hingewiesen, in der mit Vorträgen, Diskussionsrunden usw. die Ursachen und Entwicklung der Krankheit aufgezeigt und Möglichkeiten der Behandlung angesprochen werden.

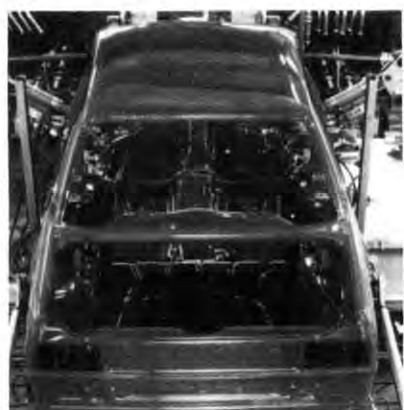


Versuchsbau: Jeder Testwagen wird von Hand gefertigt.

TESTS

Prüfsteine für die Serienreife

Einzelne und meist von Hand fertigen Facharbeiter der PEK Fahrzeugteile, Karosserien und komplette Autos als Versuchsmuster an — die anschließend in systematischen Lebensdauer-Untersuchungen bis zur Zerstörung getestet werden.



Martertest auf dem multiaxialen Prüfstand.

Prüfstände belasten jedes Bauteil für sich, simulieren Millionen Auto-Alltagskilometer: Bremscheiben glühen, mechanische Hände öffnen und schließen fortwährend Türen, Stöße drücken Federn zusammen, Motoren absolvieren auf Prüfständen computergesteuerte Programme: Starten, Anfahren, Schalten, Stoppen und vieles andere mehr.

Die ersten Versuchswagen sind da. Es folgen Tests im Windkanal und in der Klimakammer, auch Sicherheitstests. Teure, von Hand gefertigte Autos werden gegen Betonmauern gefahren, von Rampen katapultiert. Hochgeschwindigkeitskameras surren, elektronische Meßgeräte registrieren Versuchsdaten, liefern Zahlen und Diagramme, Testpuppen ertragen Torturen. Alles für die Sicherheit der Insassen. Später geht es zum Prüffeld. Dort warten weitere Bewährungsproben.



„Freizeitclub“ auf großer Fahrt

Schon vor vielen Jahren haben Mitarbeiter von Produktion und Inspektion einen Opel-Freizeitclub gegründet. Die Mitglieder treffen sich monatlich beim Kegeln oder bei geselligen Veranstaltungen und Ausflügen. Neben den noch aktiv im Berufsleben stehenden Mitarbeitern nehmen auch Pensionäre an den Veranstaltungen teil; sie sind noch stark interessiert am Geschehen in „ihrer“ alten Firma. Besondere Höhepunkte in den letzten Jahren waren der Besuch des Opel-Werkes in Kaiserslautern, eine fünftä-

gige Wienfahrt mit Besuch des GM-Werkes Aspern und vor ein paar Wochen eine dreitägige Elsaßfahrt, die mit einem Besuch des GM-Werkes Straßburg verbunden wurde.

In allen Werken wurden die Clubfreunde freundlich aufgenommen und über alles informiert. Die Betriebsbesichtigungen waren für die „Opeler“, aber auch für deren Angehörige stets sehr aufschlußreich. Das Bild zeigt einen Teil der Reisegruppe vor dem GM-Werk in Straßburg. Mo.



DUDENHOFEN Kuckuck im fremden Nest

Prüffeld Dudenhofen im Sommer '84: Im Motorraum eines dort abgestellten und kaum benutzten Opel-Blitz-Fahrzeugs hat zunächst ein Rotschwanzpaar ein Nest gebaut und Junge aufgezogen. Als diese ausgeflogen waren (die Ein- und Ausflugschneise befand sich im Bereich des Radbogens), kam ein Bachstelzenpaar und nahm das Nest in Besitz. Das Ein- und Ausfliegen dieser Tiere hat ein Kuckuck beobachtet — und in einem geeigneten Augenblick sein Ei im Nest der Bachstelzen untergebracht. Damit hatte die Kuckucksdame ihre Pflicht erfüllt. Alles andere, Brüten und Futtersuche, auch für das Kuckuckskind, übernahmen die Bachstelzen, die aber dann doch noch das Nachsehen hatten, denn der Jungkuckuck warf die lieben „Geschwister“ einfach aus dem Nest — so einfach nach Kuckucksart.

A.K.

SENATOR CD Sicherheitspreis

Der britische Verband der Glasindustrie hat seinen diesjährigen Sicherheitspreis kürzlich unserem Senator CD zuerkannt. In der Begründung der Jury heißt es u. a. „Mit dem Flaggschiff aus Rüsselsheim ist jetzt in Großbritannien eine neuartige Frontscheibe eingeführt worden, die ein Splintern des Glases zuverlässig ausschließt“.



Rund 30 Jahre alt — und immer noch fahrbereit, kurz: „Opel, der Zuverlässige“. Das Bild wurde jetzt in Kuba von Mitarbeiter Helmuth Six, Werkzeugbau-Meßwesen, aufgenommen und ist eine von vielen ähnlichen Aufnahmen, die Opel-Urlauber während der Werksferien machten. (Leider ist es uns aus Platzgründen nicht möglich, alle nach dem Urlaub an die Redaktion geschickten Motive mit Opel-Oldtimern zu veröffentlichen. Wir bitten um Verständnis.)

AZUBIS

Sportfest im Stadion

Die Sportfeste der Azubis haben bei uns Tradition. Jedes Jahr im Spätsommer finden sie im Rüsselsheimer Stadion statt, wie auch jetzt wieder am 28. August. An der diesjährigen Schulsportveranstaltung nahmen 635 Jungen und Mädchen teil, während Lehrer und Lehrmeister die Kampfrichter und Riegenführer stellten.

Im Mittelpunkt der Wettkämpfe stand der Leichtathletik-Dreikampf (100m-Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen) nach den Regeln der Bundesjugendspiele. Ein Zusatzprogramm sah Fußball, Pendelstaffeln, Tauziehen, Wasserstaffeln und ein Gocart-Rennen vor.

Die Sieger erhielten Ehrenurkunden und Buchpreise. Bei den Klassenwettkämpfen gab es Wanderpokale. Unsere Jugendlichen waren wieder mit Eifer und großem Einsatz dabei. Die Veranstaltung, die sich über den ganzen Tag erstreckte, wurde auch in diesem Jahr von H. J. Barwig, Werkberufsschule, vorbereitet und geleitet.

VORTRAGSREIHE Interessanter Themenkatalog

Ende Oktober beginnt wieder unsere beliebte Vortragsreihe, zu der wir im folgenden einen kurzen Überblick geben. Sechs bekannte Referenten werden über ihre Erlebnisse in vielen Weltgegenden berichten: der Bogen spannt sich von den eisigen Regionen des nördlichen Alaska bis zu den feuchtwarmen Urwäldern Südamerikas. Zuerst sind wir jedoch in Europa: in der alten Heimat vieler Vertriebenen, in Schlesien.

Dienstag, 23. Oktober 1984

Michael Welder

„Schlesien“

Der Farbbildbericht führt in den ehemals deutschen Osten, in das alte Kulturland Schlesien, heute die westlichste Provinz Polens.

Dienstag, 30. Oktober 1984

Harald Weisker

„Alaska“

Farbbildbericht über einen 16monatigen Aufenthalt in der arktischen Einsamkeit des nördlichen Alaska fernab jeder Zivilisation.

Dienstag, 6. November 1984

Dieter Kreutzkamp

„Australien“

Mit dem Fahrrad durchquerten der Referent und seine Frau den fünften Kontinent, insgesamt 12.000 Kilometer, im Sattel, durch Großstädte, Steppe und Wüste.

Dienstag, 13. November 1984

Klaus Henning Schade

„Südamerika“

Eine abenteuerliche Reise durch die Urwälder des nördlichen Südamerika, durch das Hochland von Kolumbien über den Äquator bis nach Quito, der Hauptstadt Ecuadors.

Dienstag, 20. November 1984

Wolfgang Steinmetz

„Türkei“

Die Reise führt in den kleinasiatischen Teil der Türkei mit ihren historischen Stätten und vielen, wenig bekannten landschaftlichen Schönheiten.

Dienstag, 27. November 1984

Hans Patzelt

„Mexiko“

Der Referent führt uns in das alte Kulturland Mexiko, in ein Land zwischen Vergangenheit und Gegenwart, er berichtet von der Kultur der Mayas und Azteken, zeigt aber auch das moderne, pulsierende Leben in Mexiko-City.

Alle Vorträge um 20.00 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. — Eintritt frei. — Einzelheiten auf den Werksanschlagen. — Änderungen vorbehalten.

PERSONALMELDUNGEN

Unsere Jubilare

40



Josef Schultheis
Besch. Einsatz
30. 6. 1984



Otto Kaufmann
Motorenbau M 55
7. 8. 1984



Helmut Schmenger
PV Werkz. Konstr.
11. 8. 1984



Felix Kleinhenz
Instandh. Chassis I
21. 8. 1984



Jakob Schehlmann
Polstererei
4. 9. 1984

Rüsselsheim

1. 8. 1984
Günter Weber
WA El.u.Förd. Techn.

4. 8. 1984
Emil Kuntscher
Wagenverf. u. -Vers.
Hans Pache
PEK VE-Fahrz. Ausl.

10. 8. 1984
Heinz Ackermann
Instandh. Chassis II

Arno Bardehly
Polstererei

Karl Baschta
Polstererei

Wolfgang Becker
Kar. Gerippebau

Günter Berg
Insp. Mot. Bau M 55

Arthur Bittmann
Kar. Ftgmontage

Gerhard Bodmann
Kreditoren buchh.

Georg Böning
Polstererei

Fritz Braun
Kar. Ftgmontage

Werner Dilly
MPK Materialabt.

Werner Eckstein
Zentr. Werkst. I

Albert Ehse
Kar. Rohmontage

Lothar Faulhaber
Kar. Ftgmontage

Manfred Frank
Kar. Ftgmontage

Gerhard Frey
Lackiererei

Alois Gillich
Zentr. Werkst. I

Roland Glaser
Kar. Rohmontage

Karl Görlich
PEK Fahr- u. Tr. Werk

Günther Göttmann
MPK Transp. Abt.

Siegfried Götz
Schaumteile

Wilfried Gräsel
PEK Vers. gruppe

Herbert Günther
Lackiererei

Dieter Hallpap
Kar. Rohmontage

Roland Hame
Zentr. Werkst. I

Kurt Hamm
Kar. Ftgmontage

Theo Hudelmaier
Polstererei

Theo Jucht
Zentr. Werkst. I

Kurt Kapitain
Kar. Ftgmontage

Rudolf Krömke
MIS Postabt.

Kurt Langhammer
MPK Materialabt.

Herbert Loos
Ind. Engineering

Bernhard Mohr
PVK Zsb. Planung

Adolf Mück
Polstererei

Robert Naab
Achsenfertigung

Karl-Heinz Nahn
Kar. Ftgmontage

Gerhard Opelt
T&Z Hochregallager

Raimund-J. Pfaff
Preßwerk

Hans Schadt
BSW Eink. Ber. 340

Ewald Schaub
Besch. Einsatz

Gerhard Schaub
Lackiererei

Friedrich Scheiber
Werkz. u. Betr. Mittel

Walter Schimana
Kar. Ftgmontage

Meinhard Schlausch
Zentr. Werkst. I

Günter Schmidt
Kar. Ftgmontage

Ludwig Schrimpf
Chassis Teile

Lothar Schuchmann
PEK Versuchsbau

Heinz Schwab
MPK Prod. Planung

Peter Stanzeck
Besch. Einsatz

Heinrich Sulik
MPK Verp. u. Versand

Horst Ullmann
Lackiererei

Adolf Utler
Europ. Perations DV

Peter Weiler
PEK Versuchsbau

Lothar Wex
Kar. Ftgmontage

Ernst Wolf
Motorenbau M 55

Johann Wollnitsa
Kar. Rohmontage

11. 8. 1984
Karl Groove
Polstererei

Adolf Schmitt
PEK Werkstofftech.

12. 8. 1984
Elvira Glaser
TZA Ltg u. Verw.

Edith Hartmann
Insp. Polstererei

Dieter Högg
Chassis Teile

Karl-H. Lobenstein
PEK Versuchsbau

Horst Roth
Werkz. u. Betr. Mittel

Wilfried Devant
Wagenverf. u. Vers.

Werner Spies
Zentr. Werkst. I

14. 8. 1984
Hartmut Gunst
Preßwerk

15. 8. 1984
Horst Dittich
Preisstudien u. Gest.

Günther Hönicke
Design

17. 8. 1984
Günter Backhausen
Verk. Z. Mainz

Hubert Hipper
Zentr. Werkst. I

Anton Peter Kopf
Kar. Ftgmontage

Gertraude Maier
Werkz. u. Betr. Mittel

Ewald Malig
Kar. Rohmontage

Wilhelm Raas
Instandh. Preßwerk

Winfried Scholz
Polstererei

Jürgen Weber
Teilelager

18. 8. 1984
Gerhard Gabriel
Schaumteile

Adolf Haupt
Energieversorgung

Dietmar Pöschl
Insp. Wagenendmont.

19. 8. 1984
Helmut Mittrach
End. Engineering

24. 8. 1984
Karl-H. Forstmeister
Kar. Ftgmontage

Fritz Immig
Wagenendmontage

Albert Kraus
Kar. Ftgmontage

Georg Krug
Zentr. Werkst. I

Arthur Lamowski
Wagenendmontage

Irmgard Schmidt
Werkz. u. Betr. Mittel

Rudolf Rebhan
Kar. Ftgmontage

12. 8. 1984
Elli Vollmar
Werkz. u. Betr. Mittel

25. 8. 1984
Heinrich Hofmann
Verg. Instrumente

Paul Melitzki
Zentr. Werkst. I

Ludwig Schäfer
MPK Transp. Abt.

31. 8. 1984
Roland Bernhart
Zentr. Werkst. I

Kurt Boos
Ordnungsdienst

31. 8. 1984
Roland Bernhart
Zentr. Werkst. I

Kurt Boos
Ordnungsdienst

Horst Brückner
Werkz. u. Betr. Mittel

Wilfried Devant
Wagenverf. u. Vers.

Willi Ewald
PEK Versuchsbau

Friedrich Mauer
MPK Transport Abt.

Albert Merker
Teilelager

Günther Michlich
Kar. Ftgmontage

Karl Niebergall
PEK Vers. gruppe

Gerhard Onkelbach
Preßwerk

Lorenz Pauly
Kar. Ftgmontage

Harald Schönbein
Zentr. Werkst. II

1. 9. 1984
Franz Bangsow
Produktkosten

Wilhelm Brunner
Qual. Förd. u. Kontr.

Eckhard Ebert
Verg. Instrumente

Karl Erb
PEK-Verwaltung

Heinz Fischer
Sportförd. Europa

Erhard Rauch
Preßwerk K 67

Horst Schug
Besch. Einsatz

Theodor Wetzol
Preßwerk-Kleint.

3. 9. 1984
Helmut Bejenke
PEK-Versuchsbau

7. 9. 1984
Gerhard Balser
Verkehrsabt. W. Vers.

Rudolf Balzer
Kar. Ftgmontage

Pauline Domes
Werkz. u. Betr. Mittel

Gerhard Erdmann
Instandh. Preßwerk

Dieter Erhard
Qual. Förd. u. Kontr.

Herbert Krämer
Motorenbau M 55

Walter Krumb
Kar. Ftgmontage

Josef Neuhäusler
Kar. Ftgmontage

Roman Rotzal
Instandh. Kar. Bau

Josef Schein
PEK-Motorenentw.

W. Schornstheimer
Kar. Rohmontage

Karl Schütz
Schmiede

Otto Sommer
Lackiererei

Bernhard Walczuch
Zentr. Werkst. II
Wolfg. Zimmermann
Public Relations

8. 9. 1984
Kurt Hartmann
Besch. Einsatz
Janosch Imre
MPK-Materialabt.

9. 9. 1984
Marga R. Korff
Teilelager

10. 9. 1984
Karl Heinz Schroer
Zentr. Werkst. I

14. 9. 1984
Erwin Ahlbach
Schaumteile

Heinz Becker
Inspektion

Franz Belchhaus
Energieversorgung

Norbert Buss
Wagenendmontage

Heinrich Dexheimer
Kar. Gerippebau

Jürgen Evers
Instandh. Preßwerk

Siegfried Fuhrmann
Kar. Ftgmontage

Walter Gallinat
Kar. Gerippebau

Johann Groß
Marketing

Günter Hanelt
Kar. Gerippebau

Horst Kaczmarek
Zentr. Werkst. I

Walter Losert
MPK-Verpckgu. Vers.

Werner Mauritz
Zentr. Werkst. I

Franz Melcher
Kar. Unterz. Bau

Günter Meyer
Wagenendmontage

Erich Schneider
Motorenbau M 55

Viktor Schneider
Styling

Gerhard Schniering
Zentr. Werkst. I

Richard Wagner
Zentr. Werkst. I

Gerhard Wetzol
Werkz. u. Betr. Mittel

Günther Wollstadt
PEK-Fahr- u. Triebw.

15. 9. 1984
Manfred Pubanz
Zentr. Werkst. I

Horst Schöttner
PEK-Vers. gruppe

Ingrid Trepte
PVKPr. u. Term. Überw.

16. 9. 1984
Hans Ertner
Kar. Gerippebau

Manfred Schellin
PEK-Behördenverb.

21. 9. 1984
Horst Auer
Inspektion

Egon Baudendistel
Zentr. Werkst. II

Arno Bauer
Kar. Gerippebau

August Baumhauer
Energieversorgung

Kurt Bender
PEK-Getr. u. Antrieb

Franz Dorn
Teilelager

Rudolf Groß
PEK-Vers. gruppe

Ulrich Harbrucker
Ordnungsdienst

Hermann Hatzinger
Instandh. Preßwerk

Horst Hippler
Schmiede

Horst Klein
Zentr. Werkst. I

Siegfried Leupold
Werkz. u. Betr. Mittel

Egon Löhr
Kar. Unterz. Bau

Josef Schönweitz
TZA-Ltg u. Verw.

Robert Schwäch
Ind. Engineering
Anton Solga
Chassis-Teile
Heini Wacker
Energieversorgung
Albert Weidanz
Lackiererei
Valentin Ziergöbel
Kar. Gerippebau

23. 9. 1984
Günter Hölzl
Ind. Engineering
H.-J. Schneid
Zentr. Werkst. I

Jakob Schneider
Werkz. u. Betr. Mittel

Heinrich Voges
Instandh. Kar. Bau

28. 9. 1984
Ludwig Andel
Kar. Ftgmontage

Engelb. Baumgärtner
Inspektion

Richard Botta
PEK-Vers. gruppe

Helmut Engel
Polstererei

Franz Genner
Kar. Unterz. Bau

Herbert Gerhard
Kar. Ftgmontage

Sonja Glaser
MPK-Ftgmont. Steu.

Heinrich Glomb
Energieversorgung

Franz-J. Kasper
MPK-Transp. Abt.

Maria Knell
Kar. Ftgmontage

Horst Knewitz
Preßwerk

Anton König
MPK-Transp. Abt.

Rudolf Reitingen
Härterei

Siegfr. Rettweiler
PEK-Verwaltung

Herbert Scheibe
Ordnungsdienst

Karl O. Schellheimer
Kar. Ftgmontage

Margarete Schindler
Preßwerk

Erwin Schmidt
Zentr. Werkst. I

Philipp Schmitt
Instandh. Chassis I

Hans Steinbrecher
Oberfl. Veredelung

Karl H. Veith
Energieversorgung

Renate Weiss
Kar. Ftgmontage

Ambrogio Zedda
Wagenendmontage

Lothar Zuck
Preßwerk

29. 9. 1984
Adolf Baumgartner
Kar. Unterz. Bau

Helmut Dreher
MPK-Transp. Abt.

1. 9. 1984
Heinz Jonczyk
T. Eing. u. Vorverpckg.

2. 9. 1984
Paul Hofmann
PVK Werk II

Franz Törker
Werkz. u. Betr. Mittel

7. 9. 1984
Klaus Rohr
Ind. Engineering

21. 9. 1984
Xaver Geith
Insp. Kar. Ftg u. Endm.

28. 9. 1984
Manfred Arlt

Wir gedenken

Rüsselsheim

Georg Krost, Transportabteilung
geb. 1. 5. 28 gest. 4. 7. 84
Heinz Schüler, Lehrenb. u. Modellschr.
geb. 27. 3. 31 gest. 11. 7. 84
Herbert Pose, Achsenfertigung
geb. 5. 1. 27 gest. 12. 7. 84
Arnold Zabbei, Masch. Instandhaltung
geb. 14. 12. 30 gest. 22. 7. 84
Dieter Ehrenhardt, Teilelager
geb. 9. 12. 55 gest. 28. 7. 84
Karl Peer, Zentrales Personalwesen
geb. 14. 8. 49 gest. 30. 7. 84
Karl Klug, Instandh. Presswerk
geb. 11. 4. 28 gest. 3. 8. 84
Manfred Richter, Transportabteilung
geb. 14. 6. 38 gest. 5. 8. 84
Johann Bauer, Transportabteilung
geb. 11. 9. 36 gest. 10. 8. 84

Bochum

Herbert Schlüter, Erwachsenenbild.
geb. 29. 10. 24 gest. 18. 5. 84
Fritz Szymanski, Härterei
geb. 22. 6. 27 gest. 21. 5. 84
Wolfgang Freiberg, Kar.-Fertigmontage
geb. 27. 2. 52 gest. 25. 5. 84
Helmut Brostedt, Prod. Vorb.
geb. 23. 6. 26 gest. 27. 5. 84
Reiner Vorthmann, Lohnabrechnung
geb. 22. 7. 39 gest. 30. 5. 84
Heribert Schillers, Ind. Eng.
geb. 4. 8. 36 gest. 2. 6. 84
Wolfgang Meyer, Vorderachse
geb. 7. 10. 48 gest. 7. 6. 84
Heinz Thiem, Kar.-Fertigmontage
geb. 15. 2. 37 gest. 7. 6. 84
Herbert Hörtemann, Werksbahn
geb. 16. 5. 27 gest. 12. 7. 84
Rudi Schatton, MPK-Transportabt.
geb. 13. 10. 33 gest. 30. 7. 84

Kaiserslautern

Günther Jenet, Mat.- u. Prod. Kontr.
geb. 2

ENTSENDUNGEN INS AUSLAND

Viele Vorteile für die berufliche Entwicklung

Daß die „OPEL POST“ in alle Kontinente der Erde verschickt wird, dürfte für viele Leser neu sein. Doch es ist so, denn unsere Werkzeitung wird neben anderem Informationsmaterial auch all den Opel-Mitarbeitern zugesandt, die bei einer anderen General Motors Niederlassung eingesetzt und dort – oft für mehrere Jahre – für unser Unternehmen tätig sind. Grund für eine langfristige Entsendung sowohl von Spezialisten als auch von Führungskräften ist einmal die inzwischen er-

folgte Ausweitung der Verantwortung von Opel für die General Motors PKW-Gruppe Europa, zum anderen die Lieferung von „Opel-know-how“ in viele Länder, und zwar auf technischen wie auch verwaltungsmäßigen Sektoren in und außerhalb Europas.

Bei der Bereitschaft der vorgesehenen Mitarbeiter für eine mehrjährige Auslandsentsendung spielt neben dem Interesse an Fremdsprachen und der Erweiterung des politischen und

kulturellen Horizontes vor allem der Wunsch nach einer rascheren beruflichen Weiterentwicklung eine Rolle; sie gehen zu Recht davon aus, daß bei den wachsenden internationalen Wirtschaftsverflechtungen Auslandsaufenthalte und Sprachkenntnisse immer mehr von Bedeutung sind. Daß Opel diese Mitarbeiter nicht nur während ihres Auslandsaufenthaltes bei allen in unserem Hause stattfindenden Gehaltsverbesserungen und Neubesetzungen von Führungspositionen berücksichtigt, sondern nach Möglichkeit bei der Wiedereingliederung in die hiesige Organisation gerade von den zusätzlichen im Ausland erworbenen Fähigkeiten Gebrauch zu machen sucht, versteht sich von selbst. Kurz- oder langfristig erweisen sich Auslandsaufenthalte deshalb in der Regel von Vorteil für die berufliche Entwicklung.

Die Zahl der für mehrere Jahre im Ausland tätigen Mitarbeiter, die zum Zeitpunkt des Aufbaus der GM-Werke in Spanien und Österreich weit über 100 lag, ist inzwischen wieder abgesunken, doch wird sich aus den oben genannten Gründen künftig immer eine größere Zahl von Mitarbeitern im Ausland aufhalten. Die geografische Palette erstreckt sich dabei außer auf die genannten Länder auch auf Belgien, Großbritannien, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg und Schweden; hin-



Ein Beispiel für viele: Günther Thur, rechts, Betriebsleiter Motorenwerke Kaiserslautern, im Gespräch mit Mitarbeiter Frank Schiffer. Der Weg von G. Thur führte von Rüsselsheim, wo er Obermeister im Chassisbau I war, für zwei Jahre nach Spanien. Bei GM España war er als Betriebsleiter Chassisproduktion am Aufbau des Werkes maßgebend beteiligt.

zu kommen die USA, Australien, Japan, Korea, die Philippinen und Südafrika. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß hierbei für die Betroffenen wie für die Firma vielfältige Probleme entstehen.

Zu deren Lösung wurde innerhalb der „Zentralen Personalabteilung Obere Führungskräfte und Management-Planung“ ein spezielles Ressort geschaffen, das sich mit den langfristi-

gen Auslandsentsendungen befaßt. Hier geht es um Planung und Abstimmung von Terminen innerhalb der Adam Opel AG und den betroffenen GM-Gliederungen, die Klärung von Grundsatzfragen und die Schaffung notwendiger Voraussetzungen für Auslandsentsendungen, die Mitwirkung bei der Auswahl der zu entsendenden Mitarbeiter einschließlich ihrer Prüfung auf Auslandseignung. Auch das Abfassen eines entsprechenden Ergänzungsvertrages zum Arbeitsvertrag, Information und Betreuung der betroffenen Mitarbeiter sowie deren Familienmitglieder vor und während der Entsendung und nicht zuletzt die Koordinierung und Rückführung sowie eine möglichst optimale Wiedereingliederung ins Entsenderwerk gehören zu den Aufgaben dieses Bereiches. St.



Unser Bild zeigt den Leiter der Zentralen Personalabteilung, Obere Führungskräfte und Management-Planung, Heinz Stauder (stehend), in einer Besprechung mit seinen Mitarbeitern Hans-Joachim Frotscher und dem für Auslandsentsendungen verantwortlichen Hans R. Kilian.



Zur Betreuung und Unterstützung der zahlreichen Opel-Mitarbeiter, die bei General Motors España in Saragossa eingesetzt sind, ist Norbert Küpper, als Manager ISP Administration, vor Ort in Spanien tätig. Sein Entsenderwerk ist Rüsselsheim



Wer in einen Unfall verwickelt wird, sollte nicht den Kopf verlieren. Gerade im Schnellverkehr auf der Autobahn ist es wichtig, besonnen zu reagieren. Leider lehrt die Erfahrung, daß es meist viel zu lange dauert, bevor die ersten Maßnahmen zur Absicherung des Fahrzeuges eingeleitet werden.

So kommt es in dieser Zeit häufig zu weiteren Unfällen, weil der liegengeliebene Wagen nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt wurde. Jeder Autofahrer sollte sich deshalb für den „Fall der Fälle“ folgende Punkte unbedingt einprägen: 1. Sofort Warnblinkanlage einschalten. – 2. Danach Warndreieck in ausreichender Entfernung aufstellen (mindestens 100 m). – 3. Wenn möglich, den Wagen sofort von der Fahrbahn bringen. – 4. Alle im Wagen müssen aussteigen, selbstverständlich zu der der Fahrbahn abgewandten Seite hin. – 5. Polizei über Notrufsäule anfordern, bei einem schweren Unfall auch ein Sanitätsfahrzeug (Notarzt).

Sofortmaßnahmen

Mit den Sofortmaßnahmen bei einem schweren Unfall verbindet sich die Forderung an alle Verkehrsteilnehmer, richtig zu reagieren und zu helfen.



Ein Unfall fordert gerade auf der Autobahn von allen Beteiligten schnelle Reaktionen, wenn es um das Absichern des Unfallortes und das Herbeirufen der Polizei und Erster Hilfe geht. Nicht immer hat man das Glück, direkt neben einer Notrufsäule zu stehen. (Zu unserem Bericht.)

Ein Unfall – was ist zu tun?

(Zur Hilfeleistung ist übrigens jeder Autofahrer verpflichtet; wer diese unterläßt, macht sich strafbar.)

Nicht umsonst wird es deshalb heute jedem Führerscheinanwärter zur Pflicht gemacht, an einem entsprechenden Kurs teilzunehmen. Während Absicherung und Meldung an Polizei und Rettungsdienst eingeleitet sind, ist es für Schwerverletzte oft lebensrettend, wenn ein Unfallbeteiligter oder Zeuge die „Erste Hilfe“ beherrscht.

Wie oft aber passiert es bei Verkehrsunfällen, daß trotz allen guten Willens Verunglückte durch falsche Griffe gefährdet werden. In solchen Fällen greift der fachkundige Helfer ein und trifft

umsichtig seine Anordnungen bis ein Arzt oder der Rettungsdienst die weiteren Maßnahmen übernimmt.

Kenntnisse nachträglich

Allein diese Hinweise sollten auch oder gerade ältere Autofahrer veranlassen, die wichtigsten Kenntnisse über Sofortmaßnahmen und Erste Hilfe noch nachträglich zu erwerben.

Man sollte auch den Inhalt seines Verbandskastens immer wieder überprüfen und ihn auffüllen, wenn ihm etwas entnommen wurde, denn auch der richtig gefüllte Verbandskasten entscheidet vielfach über Leben und Tod bei einem Unfall.

IVB

ALLE 7 MINUTEN VERSCHWINDET EIN AUTO

Risiko für Diebe erhöhen

Beim Diebstahl von Kraftfahrzeugen herrscht stets „Hochkonjunktur“. In der Bundesrepublik Deutschland wurden im vergangenen Jahr rund 80.000 Kraftfahrzeuge gestohlen, insgesamt 25 Prozent mehr als noch vor vier Jahren.

Nachlässigkeit und Vertrauensseligkeit werden sowohl von Gelegenheitsdieben als auch von Profis schonungslos ausgenutzt. Ob der oder die Täter ein Auto für eine „Spritztour“, zur Durchführung einer weiteren Straftat oder auf Bestellung „beschaffen“, ist für den Halter zunächst ohne große Bedeutung. Für ihn steht der finanzielle Verlust und ein mehr oder weniger hohes Maß an Ärger und Zeitaufwand im Vordergrund.

Deshalb: Erhöhen Sie das Risiko für den Täter – der Aufwand lohnt sich. Ein für alle Fälle gleichermaßen anwendbares „Patentrezept“ gibt es nicht. Erfolgsversprechende Maßnahmen müssen auf die individuellen Voraussetzungen und die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden.

Hier einige Möglichkeiten: Technische Zusatzeinrichtungen (Sperrern) und elektrische Alarmüberwachungsanlagen sind dann empfehlenswert, wenn sie richtig eingebaut sind und auch benutzt werden.

In Betracht kommen Zusatzschlösser-Verriegelungen, Zündstromunterbrecher, elektrische Kontakthanlagen, elektrische Innenraumüberwachungsanlagen u.s.w.

Welche dieser Sicherungen für Ihr Fahrzeug zweckmäßig erscheint, muß

von Fall zu Fall geprüft werden. Auch der finanzielle Aufwand ist sehr unterschiedlich. Eine verhältnismäßig billige, jedoch individuell zugeschnittene Sicherung kann unter Umständen sachdienlicher sein als eine komplizierte Einrichtung. Autorisierte Fachwerkstätten, erfahrene Autoelektriker und nicht zuletzt die Beratungsstellen der Kriminalpolizei informieren dazu gerne über Einzelheiten.

Helfen Sie in Ihrem eigenen Interesse mit, den Autodieben das Handwerk zu legen. BKA

Klare Sicht

An heißen Tagen verschmutzt die Windschutzscheibe sehr schnell durch Insektenkadaver. Ihnen mit dem Scheibenwascher und -wischer zu Leibe zu rücken, macht es meist nur noch schlimmer.

Da hilft nur eins, kurz anhalten und mit Wasser und Fliegenschwamm den sichtbehindernden Schmutz entfernen. Es gibt dafür auch Sprays. Glascheiben verschmutzen aber auch von innen. Niedergeschlagener Atem und Raucherqualm erzeugen einen Schmutzfilm, der die Sicht beeinträchtigt.

Dagegen gibt es ein ganz einfaches Mittel. Man knäuel ein paar Zeitungseiten zu einem Bausch und bearbeitet damit die Glasflächen. Der Erfolg ist glänzend, das Zeitungspapier nimmt den Schmutz auf.



Teilnehmer des Lehrganges „Grundlagen der Elektronik“ mit den Trainern L. Refardt und R. Dörfel vom Berufsförderungszentrum Essen e.V.

QUALIFIZIERTE MITARBEITER NOTWENDIGER DENN JE

Fort- und Weiterbildung

Die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens hängt zum größten Teil vom technischen Stand seiner Anlagen und der kundenorientierten Qualität seiner Produkte ab. Aber ebenso wichtig sind Qualifikation, Einsatzbereitschaft und Leistung seiner Mitarbeiter, die in einer Zeit des strukturellen Wandels bereit sein müssen, sich neuen Bedingungen anzupassen. Die technologische Entwicklung verändert herkömmliche Arbeitsplätze und damit natürlich auch die Anforderungen an die Belegschaften. Traditionelle Berufsbilder veralten, neue Ausbildungsinhalte kommen hinzu. Ein aktuelles Berichtsthema.

Im vergangenen Jahrzehnt sind rund ein Drittel aller Arbeitsplätze in der Industrie in irgendeiner Form durch neue Technologien verändert worden: durch Datenverarbeitung, NC- und CNC-Maschinen, den Einsatz elektronischer Geräte und durch neue elektronische Systeme, um nur einige zu nennen. Rund drei Viertel der von solchen Veränderungen betroffenen Beschäftigten arbeiten heute an Arbeitsplätzen, für die sie ursprünglich nicht ausgebildet waren, sondern sich erst durch Umschulung oder Weiterbildung qualifizieren mußten – meist im Rahmen betrieblicher Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Zuständig in unserem Unternehmen für die Berufsausbildung, die Fort- und Weiterbildung von Mitarbeitern und Führungskräften sowie die Organisationsentwicklung ist die Zentrale Personalentwicklung. Ihre vielseitigen, nach neuesten Erfahrungen konzipierten Aufgaben sind wichtiger Bestandteil

unserer zukunftsorientierten Personalpolitik mit dem Ziel, Verständnis und Zusammenarbeit im Betrieb zu fördern und einen Ausgleich zwischen unterschiedlichen Bildungsmerkmalen beziehungsweise Bildungsinteressen herbeizuführen. Wie schon angedeutet, reichen einmal erworbene Qualifikationen heute in vielen Fällen nicht mehr aus, die sich rasch verändernden Aufgaben zu lösen. Dies gilt für Mitarbeiter und Führungskräfte gleichermaßen. Dem heutigen beruflichen Anspruch zu entsprechen, heißt in zunehmendem Maße lebenslanges Lernen. Mit anderen Worten: Wissen und Können der Mitarbeiter müssen reaktiviert, vertieft, korrigiert und ergänzt werden, um anhaltende berufliche Leistungsfähigkeit und Flexibilität zu gewährleisten.

Der Bereich Personalentwicklung muß aber auch soziale Lernprozesse beachten, vor allem bei den Führungskräften: Führungsverhalten,

Problemlösungsfähigkeit, Kooperations- und Innovationsbereitschaft sind Beispiele für den verhaltensorientierten Bereich. Ein wesentlicher Anspruch der Personalentwicklung ist also, eine der Entwicklung angepaßte Bildungsarbeit im Unternehmen zu leisten. Um diese zukunftsorientierte Aufgabe zu lösen, gliedert sich die Zentrale Personalentwicklung in die Bereiche Zentrale Berufsausbildung, Zentrale Fort- und Weiterbildung, Technische Weiterbildung sowie Organisationsentwicklung. Wichtig dabei ist, daß in diese Bildungsprogramme Führungskräfte aller Ebenen – mit einbezogen sind.

Die Programme für sie gliedern sich in allgemeine Fachseminare, wozu Bereiche wie Qualitätskontrolle und REFA gehören, außerdem umfaßt es Sprachkurse und die Führungskräftefortbildung sowie die Pflichtprogramme für Meister und Gruppenführer; darüber hinaus weiterführende Programme aus den Bereichen Kommunikation und Information, Führungsverhalten und Interaktion, Problemlösung und Entscheidungsfindung, soziales, wirtschaftliches und politisches Umfeld, Andragogik, Finanz und Wirtschaft sowie Arbeitsrecht; schließlich zählen noch die Intereuropäischen Seminare in englischer Sprache zu diesem Weiterbildungsbereich. Insgesamt ein weites Feld.

Die Abteilung Neue Technologien und spezielle Trainingsprojekte wurde mit dem Ziel aufgebaut, parallel zu den technischen Neuerungen in den Werkstätten, in der Produktion und an unseren Produkten die erforderliche Weiterbildung unserer Mitarbeiter auf allen Gebieten und für alle Ebenen sicherzustellen. Die konkrete Aufgabe der Abteilung besteht in der Ermittlung des aktuellen Weiterbildungsbedarfs der Betriebsabteilungen und der Sicherstellung geeigneter Weiterbildungsmaßnahmen. Grundagentraining, zum Beispiel in Elektronik, Mechanik, Steuerungstechnik bilden einen Schwerpunkt, anlagenbezogene Weiterbildung der Mitarbeiter einen



Das Seminar „Informations-Verarbeitungssysteme“ unter Leitung von Trainer D. Schlag (sitzend): Gruppenarbeit „Problemlösung und Entscheidungsfindung“ mit Hilfe eines Planspiels.



Blick in den „Hydraulik/Pneumatik-Aufbaulehrgang 2/84“. Die Trainerassistenten B. Knauf und R. Krögel mit den Teilnehmern des Lehrganges.



Angehende Bürogehilfinnen beim Unterricht im Schreibmaschinensaal der Werkberufsschule.

weiteren dieses ebenfalls wichtigen Trainingsbereiches. Es gehört auch zu den Aufgaben dieser Abteilung, das systematische Anlernen produktiver Mitarbeiter pädagogisch zu betreuen.

Fester Bestandteil der Personalentwicklung sind nach wie vor die Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung, die, im Unterschied zu den oben geschilderten Lehrgängen, außerhalb der Arbeitszeit stattfinden. Diese Veranstaltungen richten sich mit ihrem breitgefächerten Bildungsangebot ausnahmslos an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und tragen allgemeinen Bildungsbedürfnissen Rechnung. Sie bieten die Möglichkeit, Grundkenntnisse in verschiedenen Sachgebieten zu erwerben oder weiterzuentwickeln. Eine detaillierte Lehrgangsübersicht wird jeweils zu Beginn eines neuen Semesters an den „Schwarzen Brettern“ vorgestellt. Das

Programm beinhaltet folgende Schwerpunkte: Technisches Rechnen/Mathematik, Technisches Zeichnen, Naturwissenschaften und Technik, Informatik, Kaufmännisches Grundwissen und Sprachlehrgänge, hauptsächlich in Englisch, aber auch Französisch.

Dieser Ausschnitt aus einem weitgefächerten Arbeitsgebiet kann nicht vollständig sein; deutlich sichtbar aber ist das Bemühen, den Menschen im Betrieb Rüstzeug zu geben zur Lösung der Aufgaben heute, aber auch der, die, durch den Strukturwandel bedingt, in geänderter Form morgen zu lösen sein werden.

(Da über die Berufsausbildung und die Werkberufsschule in der Werkzeugzeitung schon sehr oft berichtet wurde, ist in diesem Artikel auf eine detaillierte Darstellung dieses Bereiches verzichtet worden.)



Blick in einen Rhetorik-Lehrgang während einer Übung. Trainer Herbert Römer erläutert anhand von Video-Aufzeichnungen die Redetechnik eines Lehrgangsteilnehmers.

PEK: KFZ-TECHNIK

IM INTERESSE DES KUNDEN

Neues Rostschutzsystem

Die Korrosion der Metalle hat eine große volkswirtschaftliche Bedeutung. Allein in der Bundesrepublik Deutschland gehen jährlich für etwa 300 Millionen Mark Stahl durch Korrosion verloren. Weil die Karosserien der Kraftfahrzeuge hauptsächlich aus Stahlblech hergestellt werden, ist es besonders wichtig, dieses Blech mit geeigneten Korrosionsschutzmaterialien zu behandeln, um zur Werterhaltung und langfristigen Nutzung des Fahrzeuges beizutragen. Durch immer neue und mehr in der Atmosphäre auftretende Schadstoffe, dem vermehrten Einsatz von Auftausalzen, die alle stark korrosive Wirkungen haben, ist eine ständige Weiter- und Neuentwicklung der Korrosionsschutzmaterialien erforderlich. Kontinuierliche Überprüfungen unserer Produkte im Feld, in unseren Laboratorien und auf dem Prüffeld Dudenhofen in speziell ausgerichteten Testprogrammen geben uns Informationen über das Korrosionsverhalten unserer Fahrzeuge. Diese Ergebnisse tragen dazu bei, immer bessere Materialien und die neuesten Technologien einzusetzen, die durch konstruktive Maßnahmen abgerundet werden, um unsere Produkte stetig zu verbessern. Aus dem folgenden Bericht geht ganz klar hervor, daß der Korrosionsschutz bei uns einen wichtigen Faktor darstellt, um alle Kunden, die sich für unsere Produkte entscheiden, zufriedenzustellen.

Bei Opel werden Blechteile, die durch ihre Verformung mit herkömmlichen Spritzeinrichtungen nicht ausreichend zu beschichten sind, aus vorbehandelten Blechen gefertigt (Abbildung 1). Vorbehandelte Bleche sind zum Beispiel Zinkmetall, einseitig oder beidseitig elektrolytisch beziehungsweise feuerverzinkt, mit unterschiedlichen Zinkauflagen. Die Einsatzgebiete für diese Materialien bei uns sind beispielsweise die Bleche der Türen, Hauben, Heckraumdeckel und Rückwandklappen.

Auch zum Umweltschutz

Durch den Einsatz vorbeschichteter Bleche kann auch ein Schritt zum Umweltschutz getan werden. Voraussetzung ist allerdings die Ziehbarkeit der entsprechenden Teile ohne zusätzliche Schmiermittel. Diese Teile brauchen nicht mehr gewaschen zu werden, und auch das Beschichten mit lösungsmittelhaltigen Rostschutzmaterialien kann entfallen. Nicht sichtbare Blechteile, wie seitliches Bodenblech oder Strebe Vorderwagen und Einsatzstück Kotflügel, werden aus beidseitig verzinkten Blechen gefertigt. Der Einsatz dieser vorbehandelten Bleche ist jedoch in erster Linie abhängig vom Modell und seiner Konstruktion. Andererseits sind aber

auch noch eine Reihe von Einzelteilen und Zusammenbauten im Einsatz, die nach herkömmlichem System gewaschen und danach mit Rostschutzgrundierung beschichtet werden.

Optimale Farbhafung

Die Waschoperationen sind erforderlich, um alle Ziehmittelmittelrückstände zu entfernen. Nur dadurch ist eine optimale Farbhafung zu erzielen. Unsere Korrosionsschutzgrundierungen für die Vorbeschichtung basieren auf aktiven Korrosionsschutzpigmenten, wobei wir Zink als Korrosionsschutzpigment benutzen. Zwei wichtige Forderungen außer gutem Korrosionsschutz müssen darüber hinaus erfüllt werden: Die Schweißbarkeit und gute Leitfähigkeit für die Elektrotauchgrundierung.

Phosphatierungsanlage

Nachdem die Rohkarosserie fertiggestellt ist, erfolgt der Einlauf in eine mehrstufige Entfettungs- und Phosphatierungsanlage. Die Entfettung der Karosserie ist dabei ein wichtiger Faktor für die Haftung der Lacke. Die nachfolgende Zinkphosphatierung ist optimal auf das Lacksystem abgestimmt. Der Phosphatfilm muß als Fundament für alle nachfolgenden

Lackschichten gleichmäßig und feinkörnig sein. Die Phosphatierung bewirkt auch einen besseren Korrosionsschutz bei möglichen späteren Lackschichten dadurch, daß sie die Rostunterwanderung hemmt. Als wichtigste Neuerung und als weitere optimale Maßnahme zur Verbesserung des Korrosionsschutzes werden die gesamten Karosserien vollständig kathaphoretisch tauchgründiert. Hier wird unter Anlegung einer Spannung ein gleichmäßiger Lackfilm innen und außen auf der Karosserie abgeschieden (Abbildung 2).

Auch in Hohlräumen

In der Automobilindustrie war bislang die anaphoretische Tauchgründie-

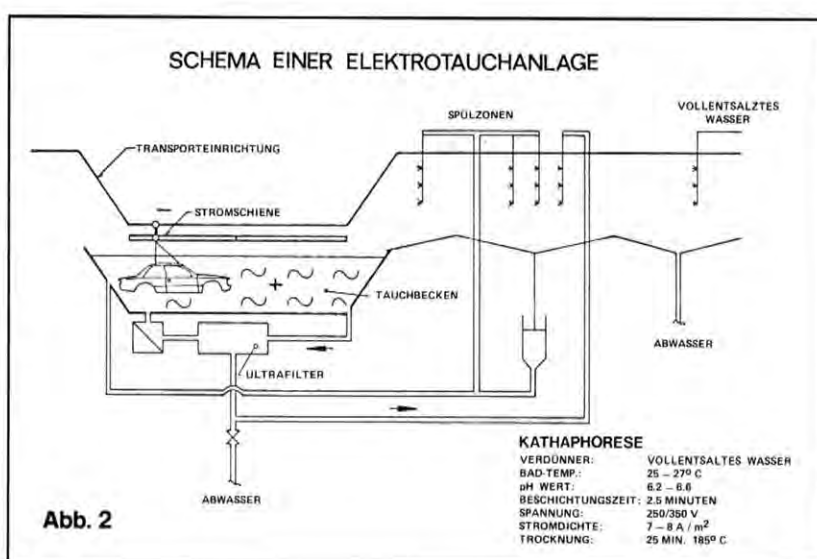
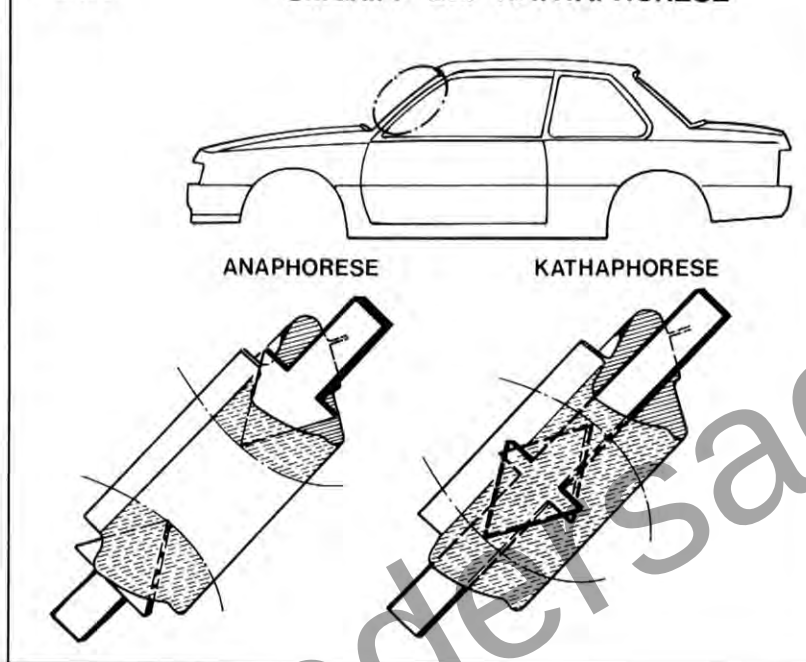
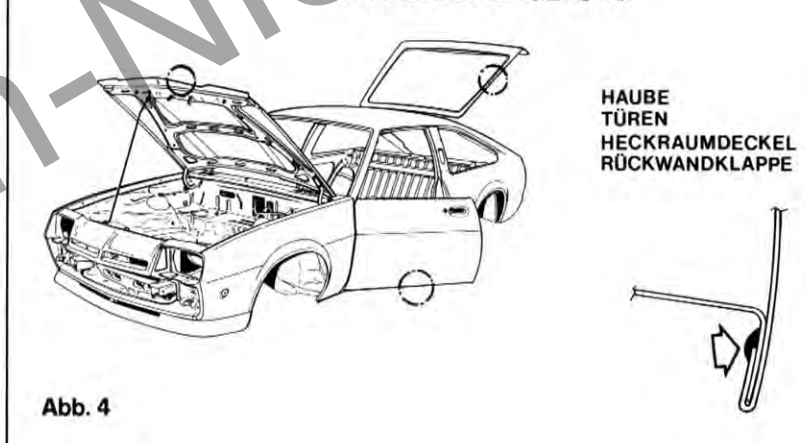


Abb. 3

UMGRIFF BEI KATHAPHORESE



BÖRDELVERSIEGELUNG



serieaußenhaut, wie Front unten, Türschweller und Seitenwand außen, werden mit einer zusätzlichen Lackschicht beschichtet. Dieser Schutz verhindert durch seine Elastizität die Beschädigung des Decklackes durch mechanische Einflüsse von außen.

Unterbodenschutz

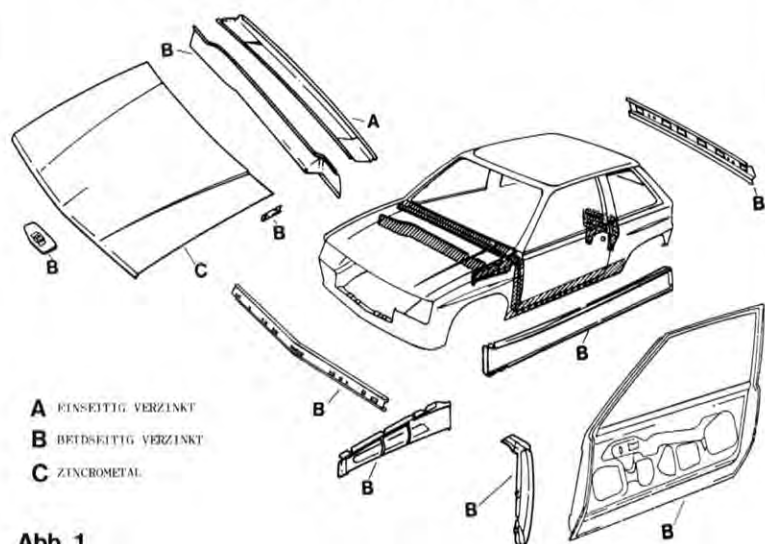
Als Erweiterung des Opel-Korrosionsschutzprogramms werden die Karosserien zuerst am Unterbau mit einem hochwertigen Hydro-Unterbodenschutzfüllgrund und dann die Außen- und Innenflächen der Karosserien mit Hydro-Füllgrund beschichtet. Die Beschichtung wird soweit wie möglich automatisch ausgeführt. Diese Schicht wird als zusätzlicher Korrosionsschutz aufgebracht. Ein anderer Grund ist die Verfeinerung der Oberfläche für den Decklack. Auf die bei 170° C getrocknete, mit Füllgrund beschichtete Karosserie wird in besonders steinschlaggefährdeten Bereichen der Räder, wie Radeinbau, Kotflügel, Radgehäuse hinten und dem seitlichen Unterbaubereich, ein spezielles PVC-Kunstharzgemisch aufgetragen. Dieser PVC-Unterbodenschutz verhindert physikalische Beschädigungen des zuvor aufwendig aufgetragenen Korrosionsschutzes.

Decklack-Schutzwachs

Als letzte Schicht des Lackaufbaues und ebenfalls als Korrosionsschutz wird der Decklack aufgetragen. Diese Schicht soll außerdem dem Fahrzeug über die gesamte Lebensdauer ein optimales optisches Aussehen geben. Als Ergänzung zu unserem Korrosionsschutzprogramm wird Schutzwachs eingesetzt. Der Schweller innen wird zum Beispiel mit einer Langrohrpistole ausgewachst. Dies ist mit einer Hohlraumversiegelung vergleichbar. Ebenfalls der Motorraum und der gesamte Unterbau werden als letzte Operation am fertigen Fahrzeug automatisch mit Unterbodenschutzwachs behandelt (Abbildung 5). Dieses Schutzwachs wirkt wie eine Wassersperre und verhindert den Kontakt von Wasser mit dem geschützten Unterbau. Alles in allem ein äußerst aufwendiges Verfahren im Interesse des Kunden.

D.

VORBEHANDELTE BLECHE CORSA



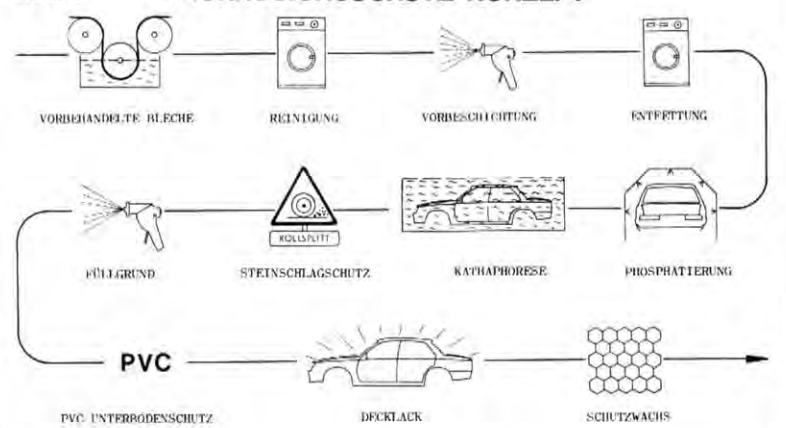
rung bekannt und weltweit im Einsatz, jedoch konnte mit diesem Verfahren nicht die gewünschte Verbesserung des Rostschutzes voll erreicht werden. Durch Änderung des Materials und des Verfahrens, wurde diese Verbesserung erreicht: das Lackiergut ist die Kathode, in diesem Fall die Karosserie, an der sich der Lackfilm unter Anlegung einer Spannung abscheidet. Die kathaphoretische Tauchgrundierung zeichnet sich durch noch besseren Korrosionsschutz, einen besseren Umgriff und bessere Kantenbeschichtung aus (Abbildung 3). Mit Umgriff bezeichnet man übrigens die Fähigkeit des Materials, in Hohlräumen ausreichende Abscheidung zu erzielen.

Zusätzliche Lackschicht

Während der kathaphoretischen Tauchgrundierung bleiben die Karosserien ca. 2,5 Minuten voll untergetaucht in dem fast 200 m³ fassenden Tauchbecken. Nach dem Austauschen der beschichteten Karosserien wird das nicht abgeschiedene Lackmaterial mit Ultrafiltrat abgespült. Die Trocknung dieser Beschichtung erfolgt bei ca. 185° C. Der Einsatz der kathaphoretischen Tauchgrundierung bei Opel ist ebenfalls ein weiterer Schritt

zur geringeren Umweltbelastung, weil dieses Material praktisch lösungsmittelfrei ist. Nach Abkühlung der Karosserien werden die Schweißnähte und Fugen mit hochwertigen Plastisolen abgedichtet. Hierdurch wird das Eindringen von Feuchtigkeit mit nachfolgender Korrosion verhindert. Ebenso werden die Bördelkanten der Türen, Hauben und Heckraumdeckel mit PVC-Versiegelungsmasse versiegelt. Der sonst leicht auftretende Kantenrost ist durch diese Operation eliminiert (Abbildung 4). Die steinschlaggefährdeten Bereiche an der Karos-

Abb. 5 KORROSIONSSCHUTZ-KONZEPT



HAUPTABTEILUNG WERKSANLAGEN

Das weitverzweigteste Arbeitsgebiet des Unternehmens

Wer über den wohl umfangreichsten und weitverzweigtesten Unternehmensbereich, die „Werksanlagen“, berichten will, steht bereits zu Beginn vor der Frage: wo anfangen, wo aufhören? – so vielseitig ist das Aufgabengebiet dieser Hauptabteilung, mit der eigentlich jeder von uns in irgendeiner Form zu tun hat, so zum Beispiel beim Druck auf den Lichtschalter, beim Aufdrehen des Wasserhahns oder des Heizungsventils, um nur drei von vielen alltäglichen Berührungsmöglichkeiten zu nennen. Eine vollständige Aufzählung würde Seiten füllen. So gesehen kann die folgende Darstellung auch nur der Versuch sein, einen groben Überblick zu geben.

Der Begriff „Werksanlagen“ sagt dem Außenstehenden zunächst nicht viel. Im offiziellen Organisationsplan heißt es „Works Engineering“. Das sagt schon mehr aus, besonders dann, wenn man sich die im Plan aufgeführten einzelnen Bereiche vor Augen führt.

Um es in einem Satz zusammenzufassen: Werksanlagen sind hauptsächlich zuständig für die Einrichtungsplanung, die Bauplanung, die elektrischen und mechanischen Einrichtungen, die Energieversorgung sowie die Instandhaltung und Reinigung von Gebäuden und Anlagen; dazu kommt das weite Feld des Umweltschutzes und des aktiven und vorbeugenden Brandschutzes.

Es geht also, wenn man das Ganze vereinfacht darstellen will, um Gebäude, Produktionsanlagen und Versorgungseinrichtungen des Unternehmens. Doch das ist noch nicht alles: Werksanlagen ist auch verantwortlich für alle Außenanlagen, also Werkstraßen, Park- und Abstellplätze, Gleisanlagen sowie die Umzäunungen, nicht

zu vergessen die Außen- und Innenreinigung aller Gebäude.

Wichtig zu wissen ist auch, daß hier fast alle Ingenieurberufe vertreten sind. Die Angehörigen dieser Hauptabteilung haben, wie bereits aus dieser kurzen Schilderung ersichtlich ist, ein weites Feld zu bearbeiten, das bis in die Zweigwerke hineinreicht und auch die europäischen Betriebe einschließt.

So war Werksanlagen federführend an den Planungs- und Bauarbeiten in Saragossa und Aspern beteiligt. Jetzt sind die Neu- und Umbaumaßnahmen im Rahmen des großen Investitionsprogramms hinzugekommen.

Abschließend muß festgehalten werden, daß einzelne Bereiche der Werksanlagen in der OPEL POST bereits ausführlich dargestellt worden sind oder in speziellen Reportagen noch vorgestellt werden, so daß es sich erübrigt, in diesem kurzen, allgemein gehaltenen Bericht auf Einzelheiten einzugehen.



Blick in die Maschinenhalle des Kraftwerkes am Main, das „Herz“ des Rüsselsheimer Werkes.



Aufnahmen links:

Auf dem oberen Bild der Leiter der Werksanlagen, K. Jährling (rechts), bei einer Besprechung mit einigen seiner Mitarbeiter. Von links H. Boemke und H. J. Kinzel (beide Umweltschutz), H. Nowatzki (Einrichtungsplanung), G. Steiner (Verwaltung), sowie – dahinter stehend – B. Steglich (Bauplanung).



Das neue Auffangbecken – eine der zahlreichen Anlagen für den Umweltschutz – hält in Notfällen, zum Beispiel bei einem Ölunfall, verschmutztes Wasser zurück, so daß es erst nach der Reinigung in den Main gelangen kann. (Bild Mitte.)



Anstehende Planungsprobleme werden von Mitarbeitern der Bauplanung diskutiert. Von links B. Steglich, B. Brinkmann, W. Wölfe und H. Pons.



Mitarbeiter K. H. Hartmann vor einem graphischen Bildschirmgerät bei der Entwicklung einer Bauzeichnung mittels eines Lichtstiftes (links). Vor dem Eingabegerät an der Computer-Zeichenmaschine Mitarbeiter R. Gielenz (rechts).



Vor Ort auf der Baustelle bei der Diskussion über ein Problem: H. Wolf, Bauüberwachung Leitung, links, Bauleiter K. H. Wenzel, rechts, und der Leiter des Ordnungsdienstes, Obermeister R. Bopp, der für alle Reinigungsarbeiten in und an den Gebäuden, aber auch für Ordnung und Sauberkeit auf den Straßen und Plätzen des Rüsselsheimer Werksgebietes verantwortlich ist.

Die neuen Betriebsräte im Unternehmen

Werk Rüsselsheim

Betriebsausschuß



Richard Heller
Betriebsratsvorsitzender



Rudolf Müller
Stellv. Vorsitzender



Richard Adam
Personalfragen,
Publikumsverkehr



Georg Graumann
Personalfragen

Über die Vorbereitungen der Betriebsratswahlen '84 im Unternehmen und die Ergebnisse in den einzelnen Werken wurde in früheren Ausgaben ausführlich berichtet. Der alte Betriebsrat amtierte bekanntlich bis Mitte Mai. Die neugewählten Betriebsräte traten danach zu konstituierenden Sitzungen zusammen, um die Vorsitzenden und die Betriebsausschußmitglieder sowie die Vertreter im Gesamtbetriebsrat und im Wirtschaftsausschuß zu wählen bzw. zu nominieren. Auch die Blockeinteilung wurde dabei vorgenommen. Wie nach jeder Wahl, veröffentlicht die OPEL POST auch diesmal die Portraits der neuen Betriebsräte in der Beilage dieser Ausgabe, um sie allen Mitarbeitern vorzustellen.



Rudolf Hahn
Lohn-, Akkord- und Zeitstudien



Adolf Mildner
Angestelltenfragen,
Bauplanung



Berthold Muders
Arbeitssicherheit,
Gesundheitsschutz



Rolf Petry
Schriftführer,
Berufsverkehr,
Berufsbildung



Martin Schwarz
Lohn-, Akkord- und Zeitstudien



Liane Steinführer
Soziale Angelegenheiten,
Frauenfragen,
Wohnungsfragen



Gerhard Wink
Personalfragen

Betriebsräte der Lohnempfänger



Yasar N. Akkeci



Horst Bach



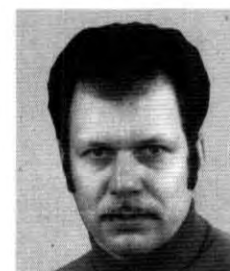
Valentin Bauschbach



Konrad Beckendorf



Hans Edler



Walter Feist



Klaus Franz



Helmut Friess



Wolfram Georgi



Fortunato Giunta



Horst Henrich



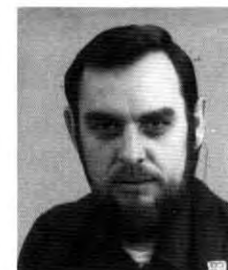
Norbert Herbrand



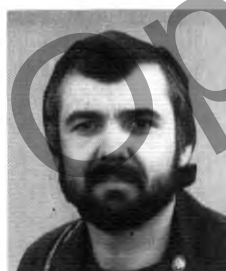
Wolfgang Jahn



Annelore Judisch



Gerhard Kämmerling



Jürgen Kolb



Wilfried Lang



Horst Leismann



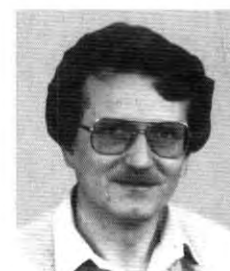
Walter Lutz



Mehmet Nakay



Eleonore Reichhardt



Franz Remitschka



Ferdi Schenk



Helmut Späth



Günther-P. Teska



Hüseyin Tezkac



Werner Wolf

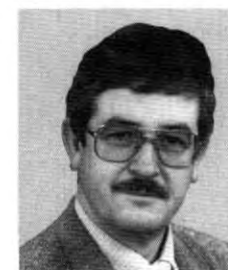


Naci Yesilyurt

Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Leonhard Bubach



Günther Erb



Adam Harth



Manfred Henrich



Dagmar Losert



Dietmar Mann



Herbert Pfeifer



Bruno Reimann



Kurt Schneider



K. de Vries-Schmidt

Werk
Bochum



Günter Perschke
Betriebsratsvorsitzender



Rolf Breuer
Stellv. Vorsitzender



Heinrich Beiske
Personalfragen



Günter von Bronk
Bildung Werk II



Wilhelm Gröber
Lohn u. Akkord,
Neue Technologie



Peter Labensberg
Soziales

Betriebsausschuß



Helmut Peukert
Publikumsverkehr



Hans Reuss
Publikumsverkehr Werk II



Karl-Heinz Schütte
Publikumsverkehr



Siegfried Sonak
Betriebsplanung Werk II



Günter Zimmermann
Arbeitssicherheit

Betriebsräte
der Lohn-
empfänger



Dieter Bengs



Mehmet Duman



Vahap Durgun



Waltraud Exner



Hildegard Götz



Klaus Gulcz



Herbert Hahn



Abdul H. Kheder



H. Hutmacher



Peter Jaszczyk



Horst Koberg



K.-H. Limberg



W. Löffelmeier



L. Marquardt



Herbert Niendel



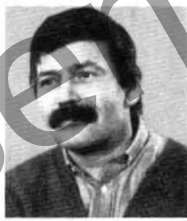
F. Oldach



Edwin Piotrowski



Rolf Reiß



Hans Reppel



Hilmar Richter



Manfred Strobel



Rudi Wacholder



G. Wiczoreck



Mevlüt Yüksel



Yusuf Yüksel

Betriebsräte
der Gehalts-
empfänger



C.-O. Cleves



Dieter Partmann



Gerhard Steputat

Werk
Kaiserslautern



Paul Schleicher
Betriebsratsvorsitzender



Heinz Leis
Stellv. Vorsitzender



Willi Balzer
Aus- u. Weiterbildung,
Personalfragen



Leo Germann
Soziales



Dieter Krüger



Wilfried Müller
VV-Wesen

Betriebsausschuß



Norbert Raufer
Arbeitssicherheit



Lothar Sorger
Lohn- u. Akkord



Hans. J. Westphal

Betriebsräte der
Lohnempfänger



Heinz Braun



Erich Heinrich



Friedr. Kessing



H. Leßmeister



Horst Löffler



Herbert Lorch



Karl Lutz



Rudolf Matthes



R. Nutzenberger



Gunter Rech



R. Rothfuchs



Christel Schläfer



Heinz Schwartz



Maria Stümpert



Hans Utzig



Theresia Voltz

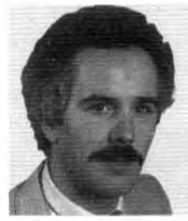


Fritz Weißmann

Betriebsräte
der Gehalts-
empfänger



Reinhard Kafitz



Peter Stemler



Wolfgang Stuppy

Nieder-
lassung
Berlin



Karl W. Witthaus
Betriebsratsvorsitzender



Dagmar Iszdonat
Stellv. Vorsitzende



Hartmut Bodmann



Günter Johannes



Ruth Müller



Hans Nebeling



Ronald Rottig