

## **Betriebsbesuch bei Opel-Wien GmbH** **anlässlich der 24. Generalversammlung des Verbands betrieblicher Führungskräfte**

Am 21. Oktober 2011 vor der Generalversammlung trafen sich zahlreiche Mitglieder des Verbandes auch am Werksgelände Opel-Wien im 22. Bezirk. Um 11.30 Uhr begrüßten uns die Herren Janda und Spitzwieser in der Empfangshalle. Herr Janda erklärte kurz den Werdegang der Firma Opel-Wien.

Im Jahre 1979 wurde der Vertrag zur Errichtung eines Autowerkes unter der damaligen Regierung Kreisky und der Firma Opel abgeschlossen. Im Jahre 1982 wurde das Werk in Wien-Aspern eröffnet. Damals arbeiteten schon ca. 1600 Mitarbeiter im Betrieb. Es wurden Getriebe und Motoren für Opel erzeugt. Die Gesamtbetriebsfläche betrug damals schon 605.000 m<sup>2</sup>.

Im Jahre 2000 erfolgte ein Joint-Ventureabkommen mit Fiat und endete 2005. Im Jahr 2007 wurden bereits 1.500.000 Getriebe und Motoren für GM erzeugt. Im gleichen Jahr feierte man das 25-jährige Jubiläum.

Der Start der 5-Zylindermotoren erfolgte im Jahre 2009, bei gleichzeitiger Produktion der Getriebe und kleiner ECO-Motoren für GM.

Seit einigen Jahren führt die Firma nur den Namen Opel-Wien GmbH. Nach der Besichtigung der ausgestellten Motoren und Getriebe besichtigten wir die Werkshalle.

Diese Halle ist 41.700 m<sup>2</sup> groß und unser erster Halt war bei der Getriebefertigung



In Produktionslinien werden die Einzelteile gefertigt und je nach Auftrag zusammen gebaut. Weiter führte uns der Weg zur Motorenfertigung. Zufällig wurden gerade die 5-Zylinder Turbomotoren zusammengebaut. Herr Spitzwieser erklärte uns die Vorgangsweise. Das Interesse war sehr groß und unsere Teilnehmer waren fast nicht bereit weiterzugehen. Herr Spitzwieser antwortete auf Anfragen der Besucher über die Versendung der Motoren, daß diese mit Öl gefüllt werden, probegelaufen und

mit Zertifikaten versehen werden. Anschließend wird das Öl abgepumpt um Gewicht zu sparen und im Leerzustand, peinlichst von äußeren Öls Spuren gereinigt, an die Verbrauchswerke versendet. Sollten dennoch geringe Öls Spuren an den Außenwänden vorhanden sein, werden diese gar nicht in die Karosserien eingebaut. Sie werden als Reklamation ans Werk zurück gesendet, was zusätzliche, unnötige Kosten verursachen würde.

Weiter gingen wir zu den Motorenfertigungszellen. Roboter bringen hier punktgenau die notwendigen Einzelteile, die anschließend am Fließband zu einer Endproduktion zusammen gebaut werden.

Anschließend kamen wir zur Getriebefertigung. Hier werden Zahnräder gefräst, induktionsgehärtet und geschliffen. Auf die Frage, warum nur schräg- und nicht geradeverzahnte gefertigt werden, antwortete Herr Spitzwieser, daß die Schrägverzahnung viel weniger Abrollgeräusche erzeugt und viel weniger Verschleiß hat. Deshalb ist, trotz höherer Produktionskosten, die Schrägverzahnung von Vorteil.



Wir verließen nun die große Werkshalle und besuchten noch die Lehrwerkstätte. Hier empfing uns Herr Badschura und zeigte uns die Ausbildungsplätze. Da werden neben den Opel-Lehrlingen auch Lehrlinge von Jugend am Werk ausgebildet. Für die Weiterbildung müssen alle Lehrlinge im Laufe ihrer Ausbildung Zwischenprüfungen ablegen. Jährlich werden 20-30 Lehrlinge aufgenommen von denen sich derzeit ca. 20 in der Lehrwerkstätte befinden. Viele werden nach ihrem Abschluss im Betrieb in der Instandhaltung eingesetzt.

Die Zeit war rasch vergangen und wir hatten interessante Erfahrungen gesammelt. Zurück in der Empfangshalle verabschiedeten wir uns von den Herren Spitzwieser und Badschura und dankten ihnen für die aufschlussreiche

Führung. Anschließend fuhren wir nach Korneuburg zur Generalversammlung.

Landesstellenleiter Wien-NÖ  
Franz Karl