

# OPEL POST

10  
77

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



**Das Auto im Blickpunkt**

Großer IAA-Bericht ab Seite 17

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl-Heinz Mai — Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen — Fernsprecher: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) — Hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

## AUS DEM INHALT

Kurz berichtet . . . . .	2
Senator und Monza . . . . .	4
Zur Aufsichtsratswahl . . . . .	6
Weiterbildungslehrgänge . . . . .	8
BKK-Notizen . . . . .	8
Vom Außendienst . . . . .	9
Jubilare — Ruhestand . . . . .	14
Großer IAA-Bericht . . . . .	17
Hobby: Segelfliegen . . . . .	25
Kfz-Technik . . . . .	26
Gastarbeiter-Serie . . . . .	28
Zum Thema Sicherheitsgurt . . . . .	30
Am Lenkrad . . . . .	31
VV-Jahresbericht '76 . . . . .	32
Wir gedenken . . . . .	33
Werk Bochum . . . . .	34
Werk Kaiserslautern . . . . .	38
Qualitäts-Serie . . . . .	40

## TITELBILD

Wie zu einer Sternfahrt sind im letzten Monat über eine Million Menschen (genau 1.034.000) in allen Teilen der Bundesrepublik und auch im Ausland aufgebrochen, um das Ziel ihrer Träume, die Neuschöpfungen aus Chrom und Stahl auf der IAA in Frankfurt, elf Tage lang das „Mekka der Automobilisten“, zu bewundern. Nur so wurde das ständige und oft beängstigende Gedränge in Halle 5 und insbesondere auf dem Opel-Stand verständlich, wo der neue Rekord und die als Prototypen gezeigten Modelle Commodore, Senator und Monza besondere Anziehungspunkte waren. Doch mehr als Worte sagen die Bilder des großen IAA-Berichts ab Seite 17,

## ZAHLEN UND DATEN

# Wußten Sie eigentlich . . .

... daß im Geschäftsjahr 1976 437.577 Personen- und Lieferwagen ausgeführt wurden, was einem Anteil von 47,3 Prozent der Fahrzeugproduktion '76 entspricht? —

... daß 1976 zehn europäische Länder, darunter Frankreich, Italien, Dänemark, Österreich und Großbritannien, die bisher höchsten Opel-Verkäufe meldeten? —

... daß auf Grund einer Meinungsumfrage 91 Prozent aller Opel-Fahrer mit dem Kundendienst ihrer Händler zufrieden beziehungsweise sehr zufrieden waren? —

... die Zahl der Mitarbeiter im Gesamtunternehmen sich von 1975 bis 1976 um 5.291 auf 58.421 erhöhte und inzwischen mehr als 60.000 beträgt? —

... der durchschnittliche Stundenverdienst eines Opel-Lohnempfängers bei einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 43,9 Stunden im vergangenen Jahr DM 13,29 betrug? —

... im vergangenen Jahr die freiwilligen sozialen Leistungen und andere freiwilligen Aufwendungen zugunsten der Mitarbeiter 220,2 Millionen DM betragen? —

... davon allein 117,6 Millionen DM für die Weihnachtsgatifikation gezahlt wurden? (Zusammen mit den gesetzlichen Leistungen betrug der Sozialaufwand 1976 fast 980 Millionen DM.)

... am vergangenen Jahresende 12.602 ehemalige Mitarbeiter oder deren Hinterbliebene Rentenzahlungen aus der betrieblichen Altersversorgung oder der Adam Opel-Gedächtnisstiftung erhielten? —

... am Jahresende '76 fast 5.000 Mitarbeiter bei Opel beschäftigt waren, die dem Unternehmen bereits 25 oder mehr Jahre angehörten? —

... die Zahl der Ausbildungsplätze 1976 um 20 Prozent gegenüber 1975 stieg und durch die kürzliche Anhebung inzwischen die bisher höchste Zahl der Auszubildenden in der Geschichte unseres Unternehmens erreicht wurde? —

... seit Einführung des Baudarlehensprogramms 1974 bis Ende '76 insge-

samt 428 Werksangehörige Darlehen zu sehr günstigen Bedingungen erhielten? —

... 1976 Investitionen in Höhe von 310 Millionen DM getätigt wurden? (Sie betrafen u.a. Produktionsprogramme, Erweiterung bestehender und zusätzlicher Einrichtungen für Konstruktion und Entwicklung, Überholung und Ersatz von Maschinen und Anlagen, Umweltschutz sowie die Sicherheit am Arbeitsplatz.) —

... es bei dem 5-Milliarden-Investitionsprogramm für die Jahre 1977 — 1982 um produktionsgebundene Ausgaben, Aufwendungen für die Arbeitsplatzverbesserung, den Umweltschutz, die Beseitigung von Produktionsengpässen und um eine beträchtliche Anzahl neuer Arbeitsplätze geht? —

... die Arbeitsbedingungen durch zusätzliche Lärmschutzeinrichtungen, Be- und Entlüftungsanlagen, arbeitsplatzspezifische Beleuchtung und Pausenräume in der Nähe der Arbeitsplätze bis jetzt laufend verbessert wurden? —

... ein Ausschuß für neue Arbeitsstrukturen Informationen über Methoden zur Verbesserung der Arbeitswelt aus den verschiedensten Quellen zusammenträgt und ihre Einsatzmöglichkeiten bei Opel beurteilt? —

... die Brutto-Materialbezüge aller Opel-Werke um mehr als 38 Prozent von 1.323.000 Tonnen im Jahre 1975 auf 1.827.000 Tonnen im Jahre 1976 stiegen? —

... von unserem Unternehmen Rohstoffe und Vorprodukte im Wert von etwa 60 Prozent des Umsatzes bezogen wurden? —

... das Unternehmen fast 9.000 Lieferanten hat? —

... der Energieverbrauch auf Grund von besonderen Energieeinsparungsprogrammen in den vergangenen zehn Jahren nur um 20 Prozent stieg, obwohl die Produktion in dieser Zeit um 67,8 Prozent wuchs? —

... die Kostenreduzierungsprogramme unbedingt weitergeführt werden müssen, da sie angesichts steigender Kosten für Material, Arbeit und Energie für den wirtschaftlichen Fortbestand des Unternehmens unumgänglich sind?



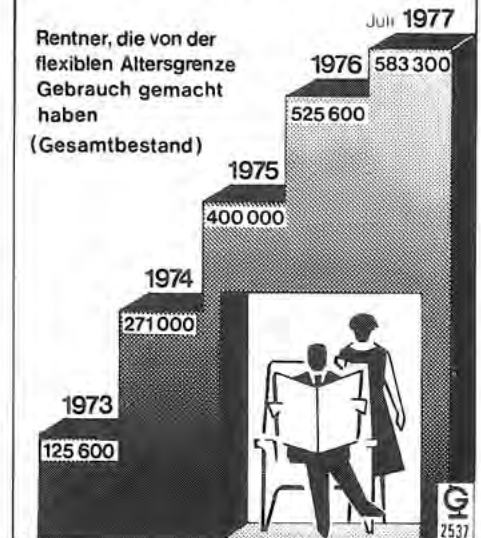


## Aufsichtsratswahl wird vorbereitet

Die Aufsichtsratswahl '78, die nach den Vorschriften des neuen Mitbestimmungsgesetzes im nächsten Jahr stattfinden wird, wirft bereits ihre Schatten voraus. Unter anderem wurden inzwischen die verschiedenen Wahlvorstände gebildet. Während der letzten Sitzung des Hauptwahlvorstandes am 6. Oktober, der für die Wahlvorbereitungen im gesamten Unternehmen sowie bei GM Berlin verantwortlich ist, wurde die Aufnahme oben gemacht. Man erkennt von links F. Schenk (Rüsselsheim), W. Balzer (Kaiserslautern), M. Henrich, H. Smänder (Vorsitzender), Eleonore Reichardt, K. Nitsche (alle Rüsselsheim) und W. Schröder (Bochum). (Ein längerer Beitrag auf den Seiten 6 und 7 bringt wichtige Informationen über die Wahl und ihre Vorbereitungen.)

## Flexible Renten – sehr begehrt

Rentner, die von der flexiblen Altersgrenze Gebrauch gemacht haben (Gesamtbestand)



Vor vier Jahren wurde in der Bundesrepublik Deutschland eine bedeutende sozialpolitische Neuerung eingeführt: Die flexible Altersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung. Seit dem 1. Januar 1973 können die Arbeitnehmer unter bestimmten Voraussetzungen selbst entscheiden, ob sie vorzeitig (frühestens mit 63 Jahren; bei Schwerbeschädigung oder Erwerbsunfähigkeit mit 62 Jahren) in den Ruhestand treten wollen. Daß Bonn damit einem wirklichen Bedürfnis entgegenkam, zeigt ein Blick auf die Grafik.

bestellt werden. Das gilt auch für Sondergastspiele im Rüsselsheimer Theater.

Neue Anschlagtafeln speziell für die kommende Aufsichtsratswahl sind jetzt an den Portalen montiert worden.

Vom Bahnhofsvorplatz in die Weisener Straße verlegt werden demnächst die Opel-Besucherparkplätze.

## Kurz berichtet

Dementiert hat das Werk Berichte, nach denen Opel in der Bundesrepublik, in West-Berlin oder im Ausland ein neues Zweigwerk errichten würde. Das angekündigte Investitionsprogramm betreffe einzig und allein die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, hieß es in der Pressemitteilung.

Über die Betriebsräteversammlung '77, die in dieser Woche (18. und 19.10) in Berlin stattfand, berichten wir im nächsten Heft. Außerdem wird etwas später ein ausführlicher Sonderdruck mit den Reden, Berichten und Diskussionsbeiträgen sowie den Anträgen erscheinen.

Die letzte Betriebsversammlung in Rüsselsheim war am 11. Oktober in der Verladehalle K 49. Nach dem Rechenschaftsbericht des Betriebsrates erläuterte Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt den kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht für 1976. Gleichzeitig fanden Teilverfassungen für türkische und italienische Mitarbeiter statt. – Die letzte Jugendversammlung war am 6. Oktober in der Kantine A 7.

Ein Tag der offenen Tür findet bekanntlich am kommenden Samstag (22.10.) in Rüsselsheim und Bochum, am 23.10. in Kaiserslautern statt. (Bericht im nächsten Heft.)

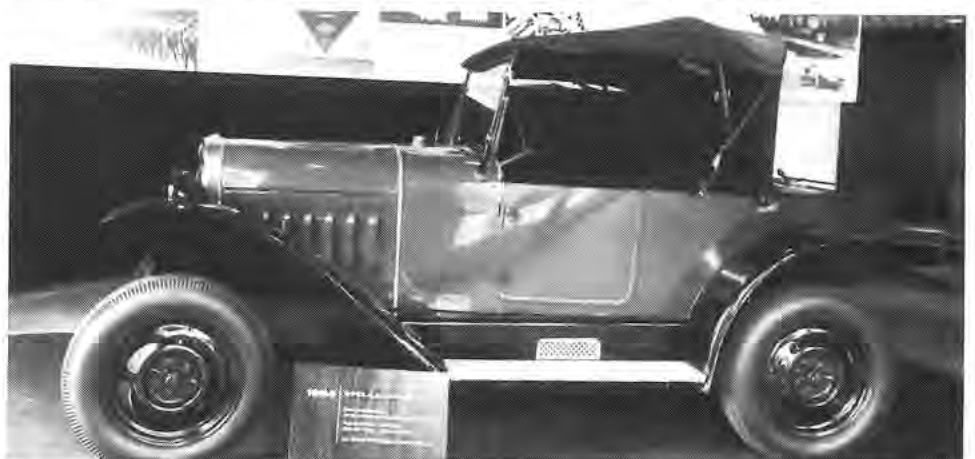
Auch über die Jubilarfeier am 29. Oktober in der Walter-Köbel-Halle wird in der nächsten Ausgabe berichtet.

Für die Einstellung zur Berufsausbildung '78 (1.9.78) können Bewerbungen noch

bis zum 13. November (Poststempel) eingereicht werden. (Siehe dazu die Anschläge.) Auskunft erteilt die Abteilung Berufsausbildung.

Die Opel-Vortragsreihe des Winterhalbjahres '77/78 (Teil I) begann am 18. Oktober mit dem alpinen Bericht von Reinhold Messner und wird am 25. Oktober mit Helmut Nestlers Vortrag über unseren Nachbarn Holland fortgesetzt.

Mit Beginn der neuen Saison können in der Kulturabteilung wieder Theaterkarten für Vorstellungen der Theater in Rüsselsheim, Mainz, Wiesbaden und Frankfurt



Mit immer wieder wechselnden Motiven werden die Besucher des Rüsselsheimer Ausstellungsraums auch auf die Frühzeit der Opel-Produktion aufmerksam gemacht. Zur Zeit ist es ein Opel 4/12 PS-Wagen aus dem Jahre 1924, der im Volksmund wegen seiner grünen Farbe bald den Namen „Laubfrosch“ erhielt. Mit ihm begann die Fließbandfertigung in der deutschen Automobilindustrie. Der Motor hatte einen Hubraum von 951 ccm

und leistete 12 bis 14 PS. Der Wagen schaffte 70 km/h. Zu Anfang kostete er 4.500,- Mark, nach vier Jahren nur noch 2.300,- Mark. Mit dem „Laubfrosch“ feierte Opel das Produktionsjubiläum des 100.000sten Wagens. Rund neun Jahre wurde er hergestellt. Zu dem Zweisitzer kamen in dieser Zeit als weitere Modellvarianten: Dreisitzer, Limousine, Lieferwagen, zweisitziges Coupé und viersitzige Cabriolet-Limousine.

STARS DER IAA

# SENATOR und MONZA



Hier noch einmal die im letzten Heft bereits kurz vorgestellten und auf der IAA als Prototypen gezeigten neuen Opel-Modelle SENATOR und MONZA, die, wie in dem IAA-Bericht an anderer Stelle des Heftes gesagt, die Stars, die beson-

deren Anziehungspunkte der am 25. September zu Ende gegangenen Autoausstellung waren.

Der SENATOR, das neue Spitzenmodell im Opel-Programm, bereichert als luxuriö-

se Limousine Europas Großwagenklasse um ein Automobil, das sowohl durch seine Ausstattung wie auch durch seine Fahrleistungen und -eigenschaften besticht. McPherson-Federbeine vorn und Schräglenkerachse hinten setzen den hohen Standard auf dem Fahrwerkssektor fort. Als Triebwerk wird ein Dreiliter-Sechszylinder-Motor eingebaut, der in seiner Einspritzversion 180 PS leistet. Mit dem Senator, der in weniger als zehn Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt und eine Spitze von 210 km/h erreicht, dürfte das Werk besonders die Liebhaber luxuriöser, komfortabler und leistungsstarker Limousinen ansprechen.

Der Name MONZA kommt nicht von ungefähr: Die Assoziation zu der oberitalienischen Grand-Prix-Strecke paßt gut zu unserem neuen Coupé. Angetrieben von einem Dreiliter-Sechszylinder-Motor, der in seiner Einspritzversion 180 PS leistet, beschleunigt der Monza in weniger als zehn Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, seine Spitze liegt bei 215 km/h. Das Coupé wird aber auch durch eine Besonderheit auf dem Karosserie-Sektor viele Freunde finden – den Weg zum großen Gepäckabteil gibt eine sich weit öffnende Heckscheibe frei. Wie der Senator soll auch der mit McPherson-Federbeinen und Schräglenkerhinterachse ausgerüstete Monza Anfang 1978 in Produktion gehen. (Wir kommen zu gegebener Zeit ausführlich auf diese Modelle zurück.)

## Der neue Rallye

Der neue Opel Rallye – lieferbar mit 1,6 Liter-S-Motor (55 kW/75 PS) oder 2,0 Liter-Einspritztriebwerk (81 kW/110 PS) – ist konzipiert für jene Fahrer, die Freude am sportlichen Fahren haben und gleichzeitig ein unproblematisches, zuverlässiges und wirtschaftliches Auto für den Straßenverkehr suchen. Für sie löst er in seiner stärksten Version den Kadett GT/E ab, in der das sprintstarke Coupé in 9,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt und eine Spitze von 189 km/h erreicht. Auch er wurde auf der IAA stark beachtet.



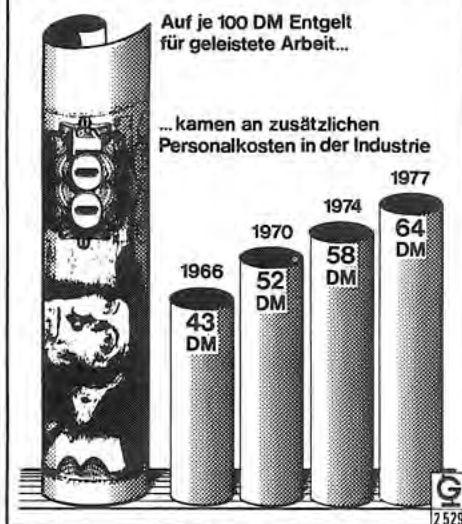


## OPEL erhielt den Ehrenbrief des Ski-Verbandes

Wenn in diesem Winter die Damen der Deutschen Ski-Nationalmannschaft von Rennen zu Rennen – und hoffentlich von Erfolg zu Erfolg – fahren, werden sie ausschließlich unsere Fahrzeuge benutzen. 4 Rekord Caravan und 3 Bedford Blitz Kleinbusse stehen den Sportlerinnen zur Verfügung, um sie sicher und bequem von einem Einsatzort zum anderen zu bringen. Opel ist damit „offizieller Ausrüster der Deutschen Damen-Ski-Nationalmannschaft“. Eine nicht alltägliche Ehrung hatte sich jetzt der Deutsche Ski-Verband für uns vorbehalten: Auf der IAA, die bekanntlich im September in Frankfurt stattfand, überreichten Offizielle und Spitzenfahrerinnen den Ehrenbrief und Ehrenteller des Verbandes. Auf dem Bild von links nach rechts H. Krecek (DSV), Christa Zechmeister, Irene Epple, K. Krödel, Leiter Nutzfahrzeugverkauf, Evi Mittermaier, K. Mayr, Trainer der Damen-Nationalmannschaft, und K. H. Theis, Leiter der Nutzfahrzeugverkauf Außenorganisation.



### Der Schub beim „zweiten Lohn“



Was die Arbeitnehmer Jahr für Jahr mehr verdienen, können sie an ihren Lohn- und Gehaltsabrechnungen ablesen. Was sie aber darüber hinaus mehr bekommen, wissen sie meist nicht. Diese sogenannten Lohnnebenkosten sind in den letzten Jahren wesentlich schneller gestiegen als die eigentlichen Löhne. Der Schub beim „zweiten Lohn“ bewirkt, daß in der Industrie durchschnittlich auf jeden Hundertmarkschein für Lohn und Gehalt heute noch einmal 66 DM draufgelegt werden müssen. Bei Opel sogar 75 Mark.

# MODELLAUTO WETTBEWERB



## FÜR JUGENDLICHE DER JAHRGÄNGE 1961-1965

1. Preis **5.000 DM**  
UND EINE 8 TÄGIGE REISE
2. Preis **3.000 DM**  
UND EINE 8 TÄGIGE REISE
3. Preis **2.000 DM**  
UND EINE 8 TÄGIGE REISE
4. Preis **1.500 DM**  
UND EINE 8 TÄGIGE REISE
5. Preis **1.000 DM**  
UND EINE 8 TÄGIGE REISE

### ZUSÄTZLICHE PREISE FÜR SCHULEN

1. Preis 2.500 DM
2. Preis 2.000 DM
3. Preis 1.000 DM
4. Preis 500 DM
5. Preis 500 DM
6. Preis 500 DM

NAHERE INFORMATIONEN ÜBER DEN SCHUL-WETTBEWERB BITTE ANFORDERN

**100 SACHPREISE**

ANMELDUNGEN MIT POSTKARTE UNTER ANGABE VON VOR-UND NACHNAME, STRASSE, POSTLEITZAHL, WOHNORT UND GEBURTS-JAHRGANG AN:

**Modellbauer-Gilde ADAM OPEL AG 6090 Rüsselsheim**

DIE ZUSENDUNG DER BAUANLEITUNG ERFOLGT KOSTENLOS

**EINSENDESCHLUSS FÜR DIE MODELLAUTOS: 15. APRIL 1978**

# AUFSICHTSRATSWAHL

## Wichtige Informationen über die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer nach dem neuen Mitbestimmungsgesetz

Aufgrund des neuen Mitbestimmungsgesetzes sind demnächst die Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat unseres Unternehmens neu zu wählen. Der Aufsichtsrat wird sich entsprechend dem Verhältnis Arbeiter/Angestellte in unserem Unternehmen wie auf der Abbildung rechts oben zeitlich zusammensetzen. An

der Wahl zum Aufsichtsrat können alle Arbeitnehmer, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, teilnehmen.

### Grundzüge des Wahlverfahrens

1. Inzwischen wurden ein Haupt- und ein Unternehmenswahlvorstand mit Sitz in Rüsselsheim sowie Betriebswahlvorstände

für die Werke Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern, die Zweigniederlassung Berlin und für die GM GmbH Berlin gebildet. Diese Wahlvorstände leiten das gesamte Wahlverfahren. Jeder Betriebswahlvorstand hat für seinen Betrieb die wahlberechtigten Arbeitnehmer in einer Liste zusammengestellt (Wählerliste). Ein Arbeitnehmer kann an der Wahl nur teilnehmen, wenn er in der Wählerliste eingetragen ist. Ist jemand nicht oder falsch in der Liste eingetragen, kann er Berichtigung und Änderung verlangen.

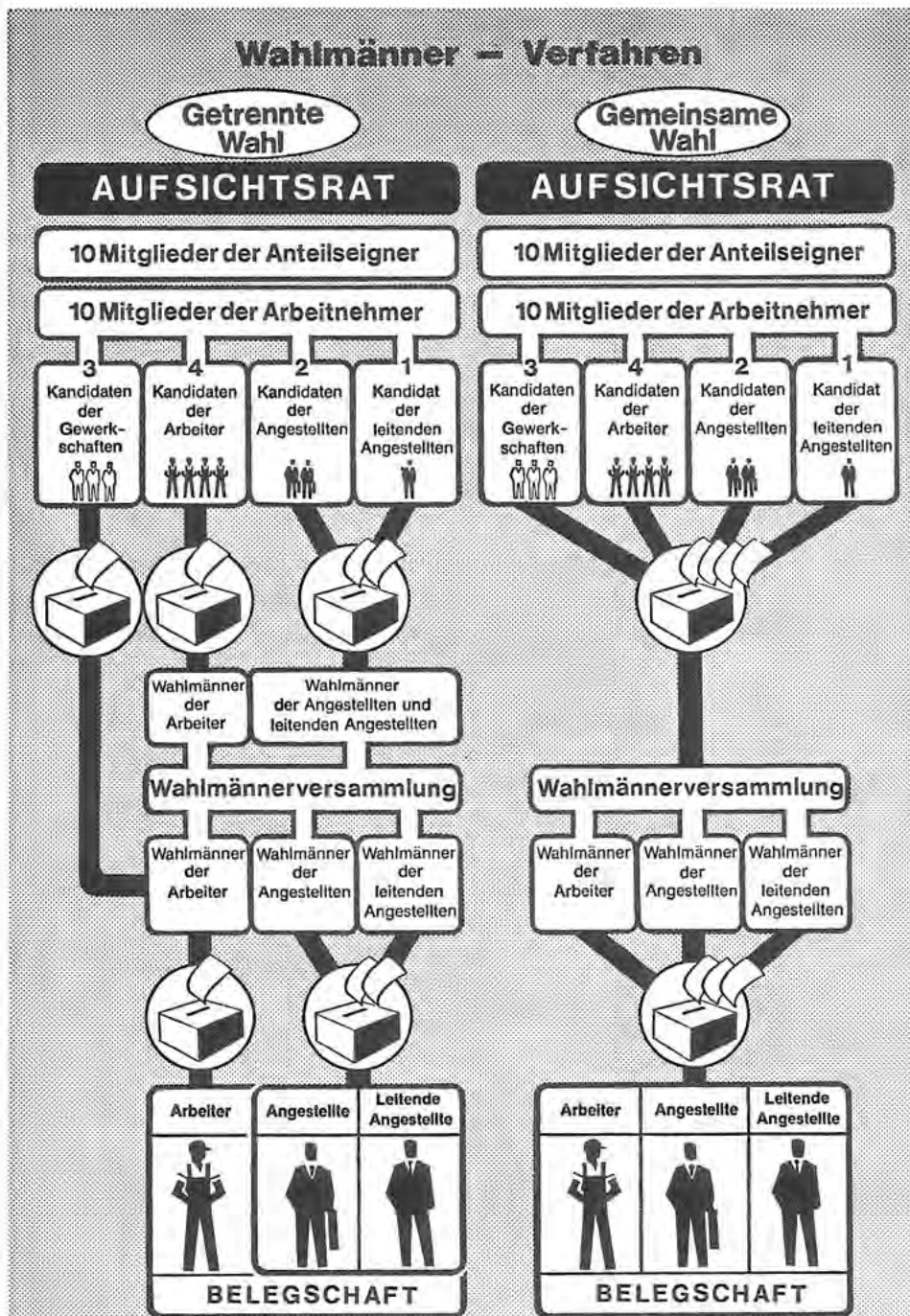
2. Die Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer erfolgt aufgrund von Wahlvorschlägen. Ein Aufsichtsratsmitglied der Arbeiter, ein Aufsichtsratsmitglied der Angestellten nur von den Angestellten, ein Aufsichtsratsmitglied der leitenden Angestellten nur von den leitenden Angestellten und ein Gewerkschaftsvertreter nur von einer im Unternehmen vertretenen Gewerkschaft vorgeschlagen werden. Daneben kann für jedes Aufsichtsratsmitglied ein Ersatzmitglied vorgeschlagen werden.

3. Alle Abstimmungen sind geheim.

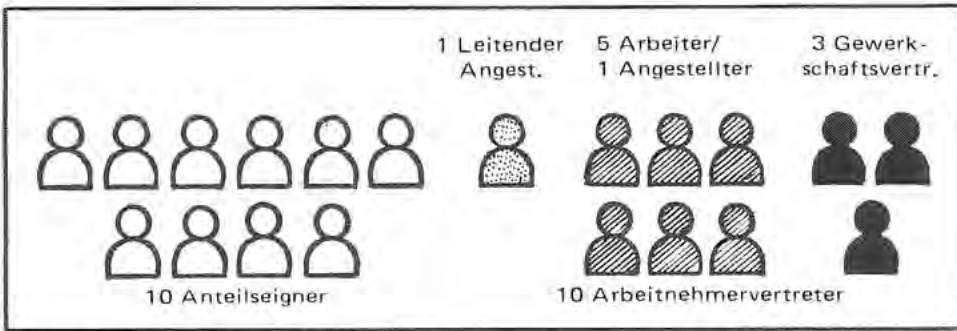
4. Die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat kann auf zweierlei Weise erfolgen: entweder in Form einer Wahlmännerwahl (siehe Punkt „Wahlmännerwahl“) oder in Form einer Urwahl (siehe Punkt „Urwahl“). Für Unternehmen mit mehr als 8.000 Mitarbeitern ist grundsätzlich die Wahl durch Wahlmänner vorgesehen, allerdings können die Arbeitnehmer durch Mehrheitsentscheid auch die Urwahl beschließen.

### Wahlmännerwahl

Auf je 60 Arbeitnehmer eines Betriebes entfällt bei dieser Wahl ein Wahlmann (siehe Grafik linke Seite). Unter den Wahlmännern müssen sich Arbeiter, Angestellte und leitende Angestellte entsprechend ihrem zahlenmäßigen Verhältnis im Betrieb befinden. Entfällt auf eine Arbeitnehmergruppe in einem Betrieb kein Wahlmann, so wählen deren Arbeitnehmer in einem anderen Betrieb mit. Die Wahlmänner werden aufgrund von Wahl-







Zusammensetzung des Aufsichtsrates in Unternehmen mit mehr als 20.000 Arbeitnehmern (Grafiken: GLOBUS).

vorschlägen gewählt. Vorschlagsberechtigt sind nur die Arbeiter, Angestellten und leitenden Angestellten für die jeweils auf sie entfallenden Wahlmänner. In der Regel werden die Wahlmänner in getrennter Wahl gewählt, es sei denn, die Arbeiter und Angestellten haben in getrennten

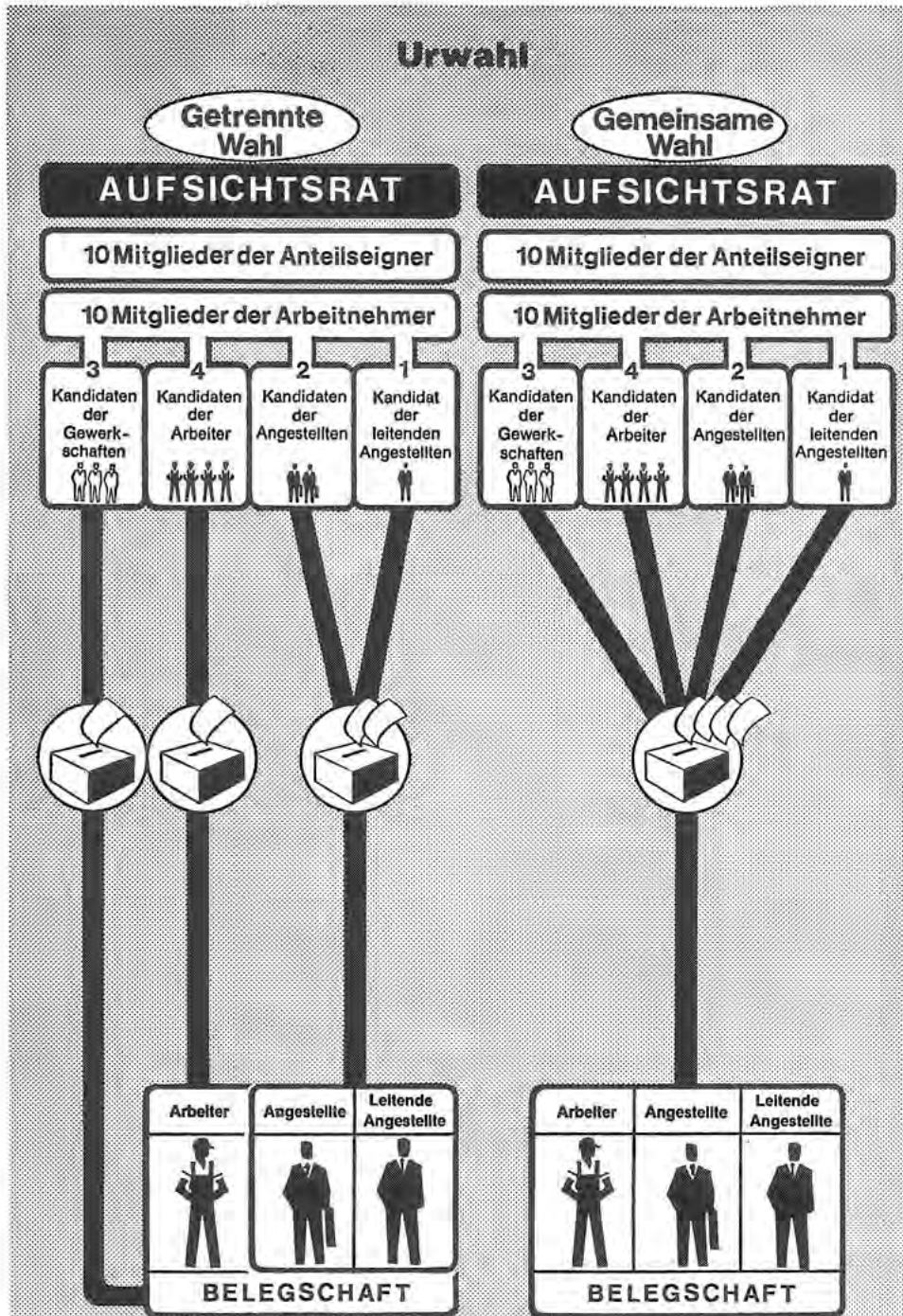
Abstimmungen mit Mehrheit die gemeinsame Wahl beschlossen.

Im Regelfall finden verschiedene Wahlgänge statt, und zwar: Wahl der Wahlmänner der Arbeiter (wahlberechtigt sind nur die Arbeiter), Wahl der Wahlmänner der

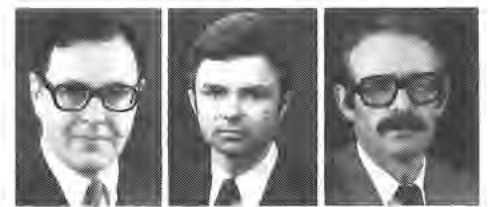
Angestellten bzw. der leitenden Angestellten (wahlberechtigt sind nur die Angestellten und leitenden Angestellten). Ist gemeinsame Wahl beschlossen, sind stets alle Arbeitnehmer in allen Wahlgängen abstimmungsberechtigt. Die Wahlmänner wählen dann aus den eingereichten Wahlvorschlägen die Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat.

### Urwahl

Urwahl bedeutet, daß alle wahlberechtigten Arbeitnehmer die Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat unmittelbar wählen (siehe untere Grafik rechte Seite). Die Wahl erfolgt in verschiedenen Wahlgängen und in der Regel nach Gruppen (Arbeiter und Angestellte) getrennt. Die Wahl der Gewerkschaftsvertreter findet immer in gemeinsamer Wahl statt. Es gibt folgende Wahlgänge: Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeiter (wahlberechtigt sind nur die Arbeiter), Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Angestellten sowie der leitenden Angestellten (wahlberechtigt sind nur die Angestellten und die leitenden Angestellten), Wahl der Gewerkschaftsvertreter (gemeinsame Wahl). Die Arbeiter und Angestellten können in getrennten Abstimmungen mit Mehrheit die gemeinsame Wahl beschließen. Dann sind in allen Wahlgängen alle Arbeitnehmer unterschiedslos abstimmungsberechtigt. (Die OPEL POST wird zu gegebener Zeit auf weitere Punkte dieses Fragenkomplexes zurückkommen.) Ha.



## Personalien



B. McCabe    H. Barth    H.W. Ackermann

Um den Kontakt zu den Opel Marketing Units in Europa auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit zu vertiefen, wurde Charles B. McCabe, bisher Manager Media Relations, GM Overseas Public Relations, mit Wirkung vom 1. September 1977 zum Manager Public Relations-Eurex, ernannt. Er berichtet an den Direktor für Öffentlichkeitsarbeit und Beziehungen zu Regierung und Industrie, E. Rohde.

Hans Barth wurde zum Abteilungsleiter Kostenschätzungen ernannt, Horst W. Ackermann zum Leiter Beschaffungssysteme befördert.

(Berichtigung: H. A. Meyer ist zum Leiter Absatzförderung Nutzfahrzeuge ernannt worden. Die Meldung wurde im letzten Heft versehentlich unvollständig abgedruckt.)

**WICHTIGER HINWEIS:**

## Familien-Krankenhilfe wurde geändert

Mit Inkrafttreten des Krankenversicherungs-Kostendämpfungsgesetzes am 1. Juli 1977 sind unter anderem die Voraussetzungen für den Anspruch auf Familienkrankenhilfe geändert worden. Hier die wichtigsten Bestimmungen:

Familienangehörige (Ehegatte, Kinder und sonstige Angehörige) eines Versicherten, die bisher beitragsfrei im Rahmen der Familienhilfe mitversichert waren, sind jetzt nicht mehr mitversichert, wenn ihr Gesamteinkommen regelmäßig im Monat DM 370,- (für das Jahr 1977; für das Jahr 1978 wahrscheinlich DM 400,-) überschreitet.

Zum Gesamteinkommen zählen: Arbeitsentgelt, Einkünfte aus selbständiger Tätigkeit, Land- und Forstwirtschaft, Haus- und Grundbesitz, Kapitalerträge, Renten und Pensionen aller Art, Sozialhilfe, Kindergeld, Unterhaltsgeld usw. Nicht zum Gesamteinkommen zählen die Leistungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz (BaföG).

Außerdem besteht für die Kinder eines Versicherten, die bisher beitragsfrei im Rahmen der Familienhilfe mitversichert waren, kein Anspruch mehr, wenn ein Elternteil nicht Mitglied in der gesetzlichen Krankenversicherung ist, ein Einkommen oberhalb der Versicherungspflichtgrenze (1977: DM 2.550,- mtl.; 1978: DM 2.775,- mtl.) bezieht und sein Einkommen regelmäßig höher ist als das des in der gesetzlichen Krankenversicherung versicherten Ehegatten.

Sind aufgrund der neuen Bestimmungen die Voraussetzungen für den Anspruch auf Familienkrankenhilfe nicht gegeben, so ist der Versicherte verpflichtet, das Krankenscheinheft zurückzugeben. Ein Leistungsanspruch besteht ab sofort nicht mehr. Es gibt jedoch die Möglichkeit, daß der Angehörige selbst Mitglied der Betriebskrankenkasse wird.

Zur Feststellung eines Leistungsanspruchs benötigt die Betriebskrankenkasse außerdem genaue Angaben darüber, ob Familienangehörige eine Rente beziehen, eine Rente beantragt haben oder vom Versorgungsamt wegen der Folgen einer Wehrdienstschädigung oder eines Impfschadens ein Anspruch auf Heilbehandlung anerkannt wurde.

Die Betriebskrankenkasse bittet darum, die gegebenen Hinweise genau zu beachten und unter Vorlage der entsprechenden Rentenbeziehungsweise Anerkennungsbescheide, Verdienstbescheinigungen usw. umgehend mitzuteilen, wenn einer der aufgeführten Sachverhalte bei einem der Familienangehörigen vorliegt. Es ist ratsam, sich auch dann mit der Betriebskrankenkasse in Verbindung zu setzen, wenn Zweifel bestehen, ob eine der Rechtsvorschriften zutreffen könnte. **BKK**

## Lehrgänge zur Weiterbildung

Die Opel-Lehrgänge des Wintersemesters 1977/78 zur beruflichen Weiterbildung haben bekanntlich am 3. Oktober begonnen. Die kostenlosen Lehrgänge finden jeweils nach Beendigung der Früh- bzw. Normalschicht und vor der Spätschicht in den Unterweisungsräumen der Werkberufsschule statt, und zwar in folgenden Fächern: Technisches Rechnen I – IV, Moderne Mathematik (Mengenlehre), Technisches Zeichnen I – IV, Fachzeichnen, die Anwendung der neuen gesetzlichen Maßeinheiten, Kfz-Technik I und II, Hydraulik, Pneumatik, Steuerungstechnik, Einführung in die Technologie der Kunststoffe, Einführung in die elektronische Datenverarbeitung (II), Mathematik für Kaufleute und DV-Sachbearbeiter, Wirtschaftsrechnen I und II, Volkswirtschaftslehre (II), Englisch I – IV. Auskunft erteilt die Abteilung Seminar-dienste, Telefon 4779 und 4850. Das obere Bild zeigt eine Gruppe am Flüssigkeitstrainer aus dem Lehrgang „Einführung in die Hydraulik“.

Diese Lehrgänge sind nicht zu verwechseln mit den Kursen des Kontaktstudiums. Hier hat das Wintersemester

am 10. Oktober begonnen (siehe OPEL POST Nr. 9/77). Die Kurse finden in der Fachhochschule in Rüsselsheim, Am Brückweg 26, statt. Auskunft und Anmeldung bei der Geschäftsstelle der Volkshochschule Rüsselsheim, Rathaus, Pavillon in der Mainstraße, Telefon 06142-600339. Die sehr preiswerten Kurse des Kontaktstudiums sind übrigens durchaus praxisnah und deshalb auch für Personen geeignet, die keine Techniker- und Ingenieurausbildung hinter sich haben. Hier eine kurze Übersicht über das Programm: Grundlagen der Physik in experimenteller Demonstration (Wärmelehre, Elektrizität, Magnetismus, Atomphysik), Höhere Mathematik (Grund- und Aufbaukurs sowie ausgewählte Kapitel), Wärmepumpen zum Heizen, Netzplantechnik, Moderne Fertigungstechnik, Mikroprozessoren in technischen Anwendungen, Digitaltechnik (mit Praktikum), Oszillographenmeßtechnik (mit Praktikum), Berechnung elektronischer Schaltungen (mit Demonstrationsversuchen), Arbeits- und Betriebspsychologie, Arbeitswissenschaft. Das Bild unten zeigt eine Gruppe aus dem Kurs Oszillographenmeßtechnik.





# Mit einem Distriktleiter unterwegs

„Nah am Händler, nah am Kunden“ war der Titel unseres Berichtes über die Zonenbüros am Beispiel der Zone IV mit Sitz in Mainz (Heft 7/8-77). Zur Abrundung des Themas Außendienst sind wir diesmal mit einem Distriktleiter (DL) unterwegs, um auch dessen Tätigkeit einmal kennenzulernen. Wir sind für diesen Bericht in der Zone Mainz geblieben und haben den zu ihrem Bereich gehörenden Distrikt 40 besucht, genau genommen zwei Händlerbetriebe in diesem Bereich: einen in Ludwigshafen und einen in Speyer. Der Distrikt selbst ist, wie die Karte unten zeigt, natürlich ausgedehnter, geht von Ludwigshafen über Speyer in südlicher Richtung, um sich dann zwischen Germersheim und Hagenbach in westlicher Richtung bis nach Zweibrücken auszudehnen. Mit dem zuständigen Distriktleiter, Walter Poser, fuhren wir vor einiger Zeit zu den erwähnten Händlerbetrieben.



Distriktleiter (DL) W. Poser überreicht die Ehrenplakette des Opel-Ehren-Clubs an den Geschäftsführer des Händlerbetriebes Auto Einig in Ludwigshafen, Herrn Barth.

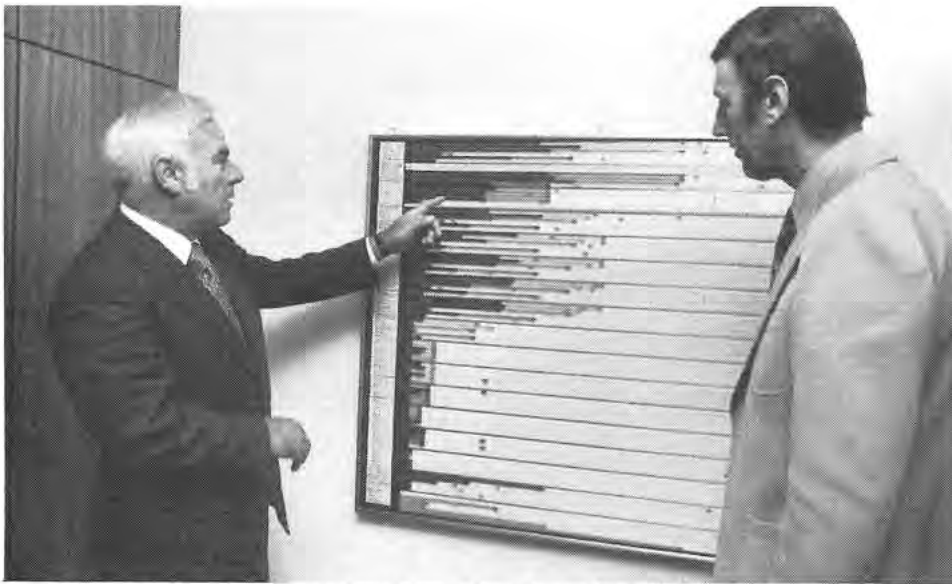
Auf der Fahrt dorthin erzählte uns der DL, daß er zwar in Rüsselsheim wohne, doch die Woche über meist im Distrikt bleibe und dort auch übernachtete, um lange Anfahrten zu vermeiden und morgens rechtzeitig bei dem zu besuchenden Händler zu sein. Auf unsere Frage, wie man Distriktleiter wird, erfuhren wir, daß W. Poser, von Haus aus Maschinenbauingenieur, früher bereits einige Jahre in der PEK und auch im Kundendienst tätig war. „Als ich eines Tages im Rahmen einer internen Stellenausschreibung hörte,

daß die Verkaufsleitung Außendienstmitarbeiter sucht, habe ich mich beworben, da mich dieser Job von einer früheren Tätigkeit her stark interessierte. Ich hatte Glück und wurde angenommen. Mit anderen Kollegen mußte ich jedoch zunächst monatelang Lehrgänge besuchen, denn so ohne weiteres wird ein ‚Greenhorn‘ nicht an die ‚Verkaufsfront‘ geschickt. Nach einer weiteren Einarbeitungszeit durch erfahrene DL-Kollegen war es dann endlich soweit.“ W. Poser war zunächst in der Zone Bielefeld im

Distrikt 15. Später kam dann die Versetzung zur Zone IV, wo er heute – wie gesagt – den Distrikt 40 betreut.

Laien machen sich meist falsche Vorstellungen über die Arbeit eines Distriktleiters, glauben vielleicht, er fahre hauptsächlich in der Gegend herum, schüttle da





Der Verkaufsleiter des Händlerbetriebes, Herr Borne (links), erläutert an der Tafel für Verkaufsplanung die erreichte Zielsetzung. — Rechtes Bild: Der Zonenbeauftragte für Teile und Zubehör, E. Keil (rechts), im Verkaufsgespräch mit Händler-Teileleiter Reith. — Darunter: Ausstellungsraum der Firma Auto Einig in Ludwigshafen sowie Auftragsannahme und Zubehörverkauf dieses Opel-Händlerbetriebes.



und dort ein paar Hände, bringe sich und das Werk in Erinnerung — und damit hätte es sich. Nun, die folgenden Beobachtungen zeigen, daß dies ein Trugschluß ist.

In Ludwigshafen erwartet uns der Chef bereits. Zunächst gilt es, ihm einen Glückwunsch auszusprechen: Der Händlerbetrieb Ludwigshafen hatte sich durch ausgezeichnete Leistungen aller seiner Betriebsabteilungen beim Opel-Ehren-Club-Wettbewerb an vorderer Stelle plazierte. Ehrenurkunde und Plakette werden überreicht und gleich ein paar wichtige Themen erörtert: die aktuelle Situation des Neuwagen- und Gebrauchtwagenverkaufs, die Auswirkungen einer gerade angelaufenen neuen Verkaufskampagne.

Später, beim Verkaufsleiter des Händlerbetriebes, Herrn Borne, geht es detaillierter zu. An einer Tafel für die Planung der Verkaufsziele wird der Verkaufserfolg des Betriebes und auch der der einzelnen Verkaufsberater analysiert, Schwerpunkte für den Verkaufseinsatz und die Werbung werden festgelegt. Auch die Gesamttendenz der Neuzulassungen aller Hersteller im Raum Ludwigshafen wird an Hand von Statistiken erörtert, nicht zuletzt die Stellung der Konkurrenz auf dem Markt ins Auge gefaßt und vieles andere mehr zur Sprache gebracht, was in einem modern geleiteten Händlerbetrieb zu tun ist, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Hier leistet der Distriktleiter wertvolle Hilfe. Er berät, macht Vorschläge, er wird auch über geplante Investitionen informiert, gibt seinerseits Empfehlungen.

Ein Rundgang durch den Betrieb schließt sich an. Besonderes Augenmerk wird dabei dem Verkaufsraum gewidmet. Die vom Werk zur Verfügung gestellten Werbeplakate und Dekorationsstücke für eine gerade angelaufene Verkaufskampagne





Blick in die modern eingerichtete Werkstatt des Händlerbetriebes.

sind gut plaziert, springen ins Auge, lenken die Aufmerksamkeit der zahlreichen Interessenten auf unser Opel-Programm.

Es folgt ein Besuch des ausgedehnten Kundendienst- und Werkstattbereiches. Auch hier wieder Gespräche mit den Verantwortlichen. Die gerade anwesenden Beauftragten für Kundendienst sowie für den Ersatzteile- und Zubehörverkauf werden in die Gespräche einbezogen. DL Poser betont, daß mit allen Mitarbeitern des Außendienstes enger Kontakt gehalten wird, um mit gemeinsamer Zielsetzung die maximalen Erfolge des Händlerbetriebes zu sichern.

Der Besuch bei unserem Vertragshändler Michel & Jester in Speyer – einige Stunden später – zeigt ein ebenfalls erfreuliches Bild. Auch hier gibt es eine genaue Zielsetzung für alle Abteilungen, um jederzeit bei Abweichungen sofort eingreifen zu können. Im farbenfroh dekorierten Ausstellungsraum sind unsere Opel-Modelle verlockend für alle Interessenten aufgestellt. Besondere Anerkennung zollt DL Poser auch der werbewirksamen Aufstellung des „Opel Sound Centers“, das nach Auskunft von Händler Michel den Radio-Umsatz spürbar steigern half.

Auf unsere Frage deutet der Distriktleiter an, daß er auch einige Sorgenkinder im Distrikt hat. Es laufe dort zwar gut, jedoch mit mehr Initiative sei in diesen



Der Kundendienstbeauftragte für den Distrikt, H. Weber (zweiter von rechts) mit Kundendienstleiter H. Botzong (rechts) und Meister Anthor bei einem technischen Gespräch in der Werkstatt. Die Auszubildenden Ackermann und Kesselring hören interessiert zu.

Fällen ebenfalls ein besseres Ergebnis zu erzielen. „Hier“, so DL Poser, „beginnt die Kunst der Überzeugung, muß die gründliche Beratung einsetzen – und: es muß immer wieder nachgefaßt werden. In der Regel klappt es dann auch!“ Natürlich gibt es in jedem Gebiet ein anderes Interessentenpotential, finden sich unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklungen, die den Kaufentschluß beeinflussen. Auch oder gerade darauf hat der Distriktleiter zu achten.

Wir können in diesem Kurzbericht natürlich nicht ins Detail gehen, jede Einzelaufgabe des Außendienstes nachzuzeich-

nen – das würde Seiten füllen, deshalb hier nur eine stark vereinfachte Zusammenfassung der Aufgaben: Um unsere Opel-Produkte – seien es nun Autos oder Ersatzteile – in der geplanten Menge verkaufen zu können, benötigen wir als Werk Vertragshändler, die den Vertrieb für uns übernehmen. Aufgabe des DL ist es nun, dafür zu sorgen, daß ein genügend dichtes Händlernetz mit gut geschultem Personal für den Verkauf unserer Fahrzeuge und Ersatzteile wie auch für den Kundendienst zur Verfügung steht. Durch gründliche Beratung der VH sorgen der DL und seine Kollegen aus den Fachabteilungen dafür, daß finanziell gesunde



Der am Tage der Aufnahme besonders farbenfroh dekorierte Ausstellungsraum der Firma Michel & Jester in Speyer.

Händler ihre Stärken im harten Wettbewerb voll ausnutzen und so den Absatz unserer Erzeugnisse und damit auch eine volle Auslastung unserer Produktion sichern.

Der Schulung der Mitarbeiter der Händlerbetriebe wird großes Gewicht beigemessen. Qualifizierte Kräfte werden immer wieder zu Lehrgängen und Seminaren entsandt, um ein Maximum an Wissen zu erreichen. Auch eine angemessene Dichte des Vertriebsnetzes muß ständig im Auge behalten werden. Noch nicht besetzte Händlerplätze werden durch den DL analysiert und, wenn zweckmäßig, neue Opel-Stützpunkte dort eingerichtet. Sorgfältige Marktanalysen und daraus resultierende individuell verkaufsfördernde Maßnahmen tragen dazu bei, die Qualität der Opel-Händlerorganisation ständig zu verbessern. Dazu gehört auch, Stärken und Schwächen der einzelnen Betriebe zu erkennen, Unterstützung – wo notwendig – zu gewähren, beispielsweise Förderungsprogramme einzuleiten, um mögliche Schwachstellen zu beseitigen.

DL Poser dazu: „Sie sehen schon aus dieser Zusammenfassung, daß wir ständig am Ball bleiben und immer wieder eigene Aktivitäten entwickeln müssen, damit die vom Werk gegebenen Zielvorgaben für Fahrzeuge und Ersatzteile im Jahr pro Händlerbetrieb eingehalten werden, einschließlich einer angemessenen Lagerhaltung auf dem Neuwagen- und dem Gebrauchtwagensektor.“

Wir erfuhren noch, daß die Tätigkeit sich nicht nur im Distrikt abspielt, jede Woche ist ein Gespräch im Zonenbüro mit der Zonenleitung fällig, oder es ist dort ein



Firmenleiter Michel legt letzte Hand an die Dekoration für den neuen Kadett.



Händler-Verkaufsberater Noll im Verkaufsgespräch am Opel-Sound-Center.

Distriktleitertreffen angesetzt. „Schließlich“, so DL Poser, „ist die ständige Unterrichtung des Zonenleiters äußerst wichtig. Im Außendienst darf es keine Eingleisigkeit geben. Gute Kommunikation ist eine wichtige Voraussetzung für

das Erreichen unserer Verkaufsziele.“ – Als wir uns verabschiedeten und Richtung Norden nach Rüsselsheim starteten, fuhr DL Poser noch zu einem anderen Händler weiter, den er an diesem Tage ebenfalls besuchen wollte. M.



# SHOW '77

Reihenveranstaltungen in Rüsselsheim - Bochum - Kaiserslautern

Ob heute oder vor 23 Jahren, als sie begannen – die Opel-Reihenveranstaltungen haben an ihrer Attraktivität nichts eingebüßt und erfreuen sich immer noch größter Beliebtheit. In diesem Jahr finden sie vom 25. November bis zum 9. Dezember (außer 3. und 4.12.) im Stadttheater Rüsselsheim (15 Veranstaltungen), am 4. Dezember in der neuen Kaiserslauterner Sporthalle (2 Veranstaltungen) und am 10. und 11. Dezember in der Ruhlandhalle Bochum (4 Veranstaltungen) statt. Einzelheiten sind ab Mitte November auf den Werksanschlagen zu finden.

Während 1976 die Musik dominierte und der ungarische Stargast Maria Tiboldi viele Zuschauer im Sturm eroberte, ist es in diesem Jahr ein sogenannter klassischer Bunter Abend, bei dem die Freunde des Schlagers jedoch ebenfalls auf ihre Kosten kommen werden.

Mit von der Partie sind diesmal die beliebte englische Schlagersängerin Ireen Sheer (Bild), bekannt von zahlreichen Auftritten im Fernsehen, die sechs Fiatellos in einer großartigen Artisten-Revue, der beliebte holländische Musical-Entertainerin Toby Rix (Bild), weiter Les Victoria, Artistik in Gold, sowie die Biarge Show, Tempo-Jongleure von internationalem Format. Durch das Programm führt ein Sprecher und Parodist der Spitzenklasse: Jonny Buchard, der schon einmal in dieser Veranstaltungsreihe die Zuhörer begeisterte. Den musikalischen Rahmen zieht wie immer das Werksorchester unter Andreas Wagner in großer und kleiner Besetzung. Kurz und gut: ein buntes Programm mit Musik, Artistik, Gesang und Humor – so recht nach dem Geschmack eines breiten Publikums.



Toby Rix



Ireen Sheer

## VON A – Z

# OPEL-Abkürzungen

Überall, ob bei Behörden, Verbänden, in Betrieben usw. gibt es im internen Schriftverkehr oder Sprachgebrauch bestimmte Abkürzungen für einzelne Bereiche oder Tätigkeiten – auch bei uns. Oft verwirren sie mehr, statt Klarheit zu schaffen, doch sie sind nun einmal geboren, und wir müssen mit ihnen leben. Andererseits wird durch sie manche Schreibe kürzer, im Hinblick auf den Umfang des Papierkriegs sogar ein gewisser Rationalisierungseffekt erzielt. Aus dem Opel-Hausgebrauch hier eine kleine Kostprobe, beileibe nicht vollständig, aber immerhin auch so eine ganze Menge:

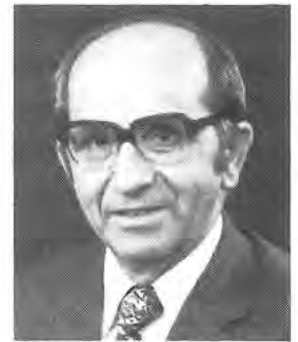
A/D	Admiral/Diplomat
AMK	Automatische Material Kontrolle
AV	Arbeitsvorbereitung
BKK	Betriebskrankenkasse
BL	Betriebsleitung
BM	Betriebsmitteilung
BME	Betriebsmitteleinkauf
Bo	Bochum
BR	Betriebsrat
CKD	Completely Knocked Down (zerlegte Autos)
Dud	Prüffeld Dudenhofen
DV	Datenverarbeitung
E + Z	Ersatzteile und Zubehör
F-Bln	Filiale Berlin
FDA	Fahrzeugdisposition und -auslieferung
FMD	Fertigungsmaterialdisposition
FME	Fertigungsmaterialeinkauf
GBR	Gesamtbetriebsrat
GM	General Motors
GMAntw	General Motors Continental
GMBln	General Motors Berlin
GMI	General Motors Institut
GMO	General Motors Overseas
GMOC	General Motors Overseas Corporation
GMOO	General Motors Overseas Operations
GMStb	General Motors Strasbourg
Kai	Kaiserslautern
LZ	Leistungszulage
MIS	Management Informations Systeme
MPC/MPK	Material- und Produktionskontrolle
OKB	Opel Kredit Bank
OVD	Omnium Versicherungs-Dienst
PAG	Personalabteilung Gehaltsempfänger
PAL	Personalabteilung Lohnempfänger
PEK	Produktentwicklung und Konstruktion
PR	Public Relations
PVCh	Produktions-Vorbereitung Chassisbau
PVK	Produktions-Vorbereitung Karosserie
PVP	Produktions-Vorbereitung Preßwerk
PVSch	Produktions-Vorbereitung Schmiede
PVW	Produktions-Vorbereitung Werkstätten
PVWB	Produktions-Vorbereitung Werkzeuge und Betriebsmittel
PVZ	Produktions-Vorbereitung Karosserie Zusammenbau
QSA	Qualitätssicherung Auswärtsteile
Rü	Rüsselsheim
TZB	Technische Zentral-Bibliothek
UV	Unfallverhütung
VE	Vorausentwicklung
VV	Verbesserungsvorschläge
VZ-M	Verkaufszonenbüro Mitte
VZ-N	Verkaufszonenbüro Nord
VZ-NW	Verkaufszonenbüro Nordwest
VZ-SW	Verkaufszonenbüro Südwest
VZ-SO	Verkaufszonenbüro Südost
VZ-W	Verkaufszonenbüro West
WA	Werksanlagen
WZ	Werkzeitschrift
WZV	Werkzeugzentralverwaltung
ZMA	Zentrale Maschinen-Abteilung
ZW	Zentralwerkstatt
ZPL	Zentralplanung

# UNSERE JUBILARE

## 40



Kurt Michalski  
Standardabteilung  
7.10.1977



Walter Finger  
Preßwerk  
8.10.1977



Jakob Krumb  
PV-Preßwerk  
8.10.1977



Robert Riedle  
Standardabteilung  
8.10.1977



Helmut Auber  
PEK  
15.10.1977



Johann Mathes  
Standardabteilung  
17.10.1977



Fritz Lösch  
Instandhaltung  
21.10.1977



Emil Schulmeyer  
PV Preßwerk  
21.10.1977



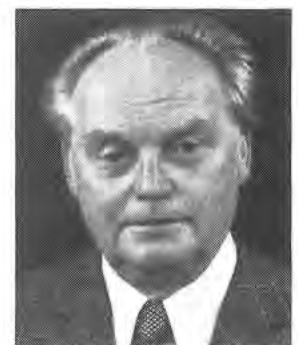
Fritz Töttel  
Instandhaltung  
21.10.1977



Johann Kerz  
PEK  
22.10.1977



Heinz Johné  
PV Preßwerk  
25.10.1977



Wilhelm Schoch  
Preßwerk  
30.10.1977

## 25

### Rüsselsheim

1.10.1977

Rudi Eigenbrodt  
PEK

Philipp Hilgenberg  
Ordnungsdienst

Werner Jost  
Werkzeugbau

Karl Lausmann  
PV Preßwerk

2.10.1977

Lothar Guck  
Qual.Förderg.u.Insp.

Karl Roth  
Modellschreinerei

Klaus Sander  
Schweißmasch.u.Vorr.

Georg Schuchmann  
PV Werkstätten

6.10.1977

Erwin Bach  
PV Werkstätten

Willy Claas  
Instandhaltung

Josef Fischer  
Werkzeugzentralverw.

Peter Klein  
Energieversorgung

Rudolf Mohr  
Schweißmasch.u.Vorr.

Willy Siebenhaar  
Kundendienst

7.10.1977

Friedrich Brunner  
Schnittbau

Günther Daum  
Zentr.Masch.-Abt.

Otto Langguth  
Schnittbau

8.10.1977

Olaf Kessel  
Instandhaltung

10.10.1977  
Willi Zimmermann  
Karosseriebau I

13.10.1977  
Hans Dauborn  
PEK

Heinrich Daub  
Karosseriebau

Karl Finger  
Modellschreinerei  
Walter Konwitschka  
Transportwesen

Karl Heinz Martin  
Karosseriebau I

Hans Schäfer  
Schnittbau

Herbert Schön  
Rohrfabrikation

Hans Walter Schollmaier  
Preßwerk

Hans Simon  
Zentr.Masch.-Abt.

Adam Sommer  
Transportwesen

Helmut Stolz  
Kundendienst

Georg Vonhausen  
PEK

14.10.1977

Alwin Schütz  
Transportwesen

15.10.1977

Hans Hechler  
Instandhaltung

Kurt Hornung  
Schweißmasch.u.Vorr.

Georg Kessler  
PV Werkstätten

16.10.1977

Kurt Fruhner  
Betriebsschreinerei

Willi Völker  
Zentr.Masch.-Abt.

20.10.1977

Johann Barchfeld  
Qual.Förderg.u.Insp.

Ludwig Jakob  
Transportwesen

Horst Kriesche  
Instandhaltung



Heinz Lindner  
Schweißmasch. u. Vorr.  
Willi Rapp  
PV Preßwerk  
Reinhold Reitz  
Schnittbau  
Theo Stork  
Schnittbau

27.10.1977  
Georg Bickelhaupt  
Standardabteilung  
Eugen Elsheimer  
Instandhaltung  
Werner Göttert  
PV Preßwerk  
Hans Frohnweiler  
Zentr. Masch.-Abt.  
Hans Fuchs  
Zentralwäscherei  
Karl Hauck  
Transportabteilung  
Hans Jöst  
PV Werkstätten  
Rudolf Lejeune  
Chassisbau II  
Josef Richter  
Zentr. Masch.-Abt.  
Werner Schanz  
Transportwesen

Karl Schieferstein  
Kundendienst  
Heinrich Volk  
Schnittbau  
Helmut Walter  
Stromversorgung  
Alex Wentlandt  
Schweißmasch. u. Vorr.

Ulrich Wüstemann  
Schweißmasch. u. Vorr.  
30.10.1977  
Johannes Kupke  
Chassisbau  
Erich Nitschke  
Qual. Ktr. u. Insp.  
Wilhelm Sahm  
PV-Kar. Unterzus. Bau  
31.10.1977  
Kurt Lungwitz  
Qual. Ktr. u. Insp.

### Bochum

8.10.1977  
Lothar Bretsch  
Prod. Vorb. Werk II  
21.10.1977  
Lothar Albert  
Prod. Vorb. Werk I

## IM RUHESTAND

Christian Ahl  
Motorenbau  
Helmut Auber  
PEK  
Franz Bartonicek  
Proj. Abr. u. Anl. Buchh.  
Frieda Behrens  
Chassisbau I  
Walter Burgold  
Z. Masch.-Abt.  
Elisabeth Ferruzzi  
Verkehrsabteilung  
Max Fillmann  
Werkzeugbau  
Wilhelm Friedrich  
Preßwerk  
Karl Geier  
Wagenendmontage  
Wilhelm Geiss  
Chassisbau I  
Herbert Graf  
Qual. Ktr. u. Insp.  
Karl Haft  
Qual. Förderg. u. Insp.  
Friedrich Heckmann  
PEK  
Herbert Hergestell  
Ordnungsdienst  
Georg Hübner  
Werkanlagen  
Christian Klaus  
Ordnungsdienst

Karl Müller  
Karosseriebau II  
Franz Neubauer  
Instandhaltung  
Friedrich Pabst  
Wagenendmontage  
Jakob Palnik  
Preßwerk  
Heinrich Pfannkuchen  
Getriebebau  
Fritz W. Pfeiffer  
Zonenbüro Leonberg  
Erich Prause  
Karosseriebau I  
Hermann Rettenmaier  
PEK  
Elise Sandner  
Karosseriebau II  
Karl Seim  
Mat.-u. Prod. Ktr.  
Willi Schmidt  
Wagenendmontage  
Margarete Schulz  
Werkverpflegung  
Hans Weinel  
Qual. Ktr. u. Insp.  
Helmut Weiss  
Chassisbau I  
Hubert Wlasack  
Werkanlagen  
Hermann Würtz  
Qual. Ktr. u. Insp.

## VORSCHLÄGE MACHEN...



## ... die Haushaltskasse aufbessern

Ein paar hundert Mark haben oder nicht haben ist ein ganz schöner Unterschied. Mit ein paar Hunderten ist manchem schon gedient, kann allerlei angeschafft werden. Nur: Wie dazu kommen? Im Lotto klappt es meist nicht. Doch ein guter Verbesserungsvorschlag kann's möglich machen. Und wenn einem natürlich auch ein Volltreffer, die Höchstprämie, lieber wäre, so ist doch auch ein bescheidenerer Betrag (DM 30,- ist übrigens die niedrigste Prämiensumme des Vorschlagswesens) willkommenes, zusätzliches Geld, das die Haushaltskasse aufbessert. Aber dazu ist nun einmal eine zu Papier gebrachte gute Idee nötig. Wer da also aktiv ist, nimmt seine Chance wahr, ist mit dabei, selbst wenn es – wie gesagt – „nur“ ein paar Hunderter sind. Mit einem Satz: Denke mit, es zahlt sich aus!



Unsere Parkplätze sind an allen Arbeitstagen voll besetzt. Tausende von Mitarbeitern, nach den letzten Berufszählungen konstant 45 Prozent der Belegschaft (einschließlich Mitfahrer), kommen mit dem eigenen Wagen zur Arbeit. Das verlangt vor und nach den Schichten verstärkte Aufmerksamkeit an Kreuzungen und auf den Zu- und Abfahrten sowie auf den in die verschiedensten Richtungen führenden Ausfallstraßen. Doch auch die Busse – öffentliche, private, bundesbahneigene und die gelben Opel-Busse – sind mit 26 Prozent an unserem Berufsverkehr als zweitstärkstes Beförderungsmittel beteiligt. Auf unseren Bildern abfließender Verkehr am Straßenknoten an der PEK. Übrigens: neuer Parkraum für rund 1.000 Fahrzeuge soll demnächst geschaffen werden.

Eine junge Dame auf dem Weg zur Toilette. Auf ihren Fersen ein Mann. Der will doch wohl nicht . . .? Nein, er bleibt draußen vor der Tür, auf die ein weibliches Wesen gemalt ist. „Schöne Sitten“, denkt sie, „die verfolgen einen schon bis zum WC.“ Als sie wieder herauskommt, steht er noch immer da. Unmutig will sie ihm ihre Meinung sagen, als er fragt: „Entschuldigen Sie, Fräulein, ist da noch jemand drin? Ich habe da nämlich eine Reparatur zu machen.“ (Man sieht: Mißverständnisse lauern überall.)

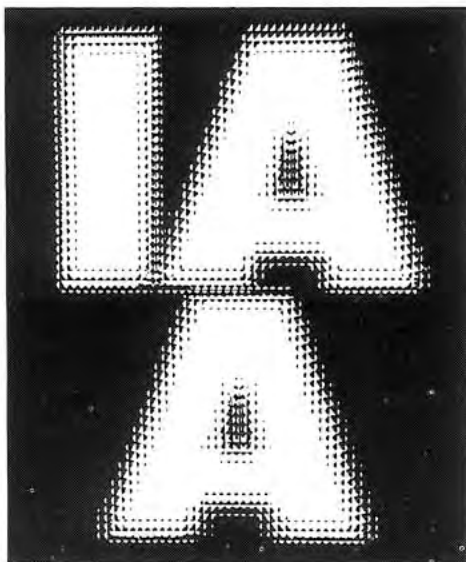
Mitten auf einer Werkstraße liegen zwei große Steine. Ein Kollege sieht sie und schiebt sie an den Rand, einem erstaunten Vorübergehenden zuzurufend: „Wenn ein Transportfahrer gegen solche Wacker fährt, kann er unglücklich stürzen.“ (Auch so etwas gibt es noch!)

Macht da jemand in einem Büro einen durch dicke Pappe verstärkten Umschlag auf, der mit der Werkspost gekommen ist. „Da wird wohl etwas drin sein, was geschützt werden muß, Bilder vielleicht“, denkt die Brieföffnerin. Weit gefehlt, nichts als ein einfaches Schriftstück entpuppt sich als Inhalt. („Von Sparsamkeit wohl noch nichts gehört“, denkt sie.)

Da will einer schnell in einer wichtigen Sache von Abteilung zu Abteilung anrufen. Er kommt aber nicht durch. Die Leitung ist ständig blockiert. „Da wird wieder mal lang und breit getratscht“, faucht er, „Dienstliches mit Privatem vermengt. Kurz, bündig und sachbezogen am Telefon sein, das können längst nicht alle.“ (Stimmt!)

Mittägliches Pausengespräch in einer Kantine. Thema: Jene Kollegen, die anstatt einen Opel ein neues Fremdfabrikat kaufen, selbst wenn sie dadurch den Rabatt verlieren. Viele seien es zwar nicht, ist zu hören, aber immerhin. „Denen sollte man gründlich die Leviten lesen“, meint einer aus der Runde, „auf dem Parkplatz einen Zettel hinter den Scheibenwischer stecken, der sich gewaschen hat.“ Auch bestimmte Rüsselsheimer Geschäfte werden in diesem Zusammenhang aufs Korn genommen, vor allem eines, dessen Chef und Juniorchef je einen dicken Brummer der Konkurrenz fahren, obwohl sie fast ausschließlich von Opelanern leben. („Ob man da überhaupt kaufen soll?“, fragt einer der Tischrunde.)





## *Bilderbogen*



Die Aufnahme rechts und die Großaufnahme auf den Doppelseiten 20 und 21 erinnern an das große Gedränge an den beiden Wochenenden, als die Wagen im Strom der Menschen buchstäblich versanken und nur die Schaustücke auf den erhöhten Podesten von den vorderen Plätzen zu sehen waren. Mitunter erinnerte das Wogen und Treiben an ein Volksfest. Das Auto ist halt nach wie vor des Bundesbürgers liebstes Kind. Kein Wunder, daß häufig ganze Familien mit Kind und Kegel anzutreffen waren.

# Schnappschüsse aus dem PROMINENTENALBUM



Der Bundesminister für Wirtschaft, Dr. Hans Friderichs (am 7. Oktober 1977 aus diesem Amt ausgeschieden), mit dem hessischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Heinz Herbert Karry, begutachten während ihres Ausstellungsrundgangs den als Prototyp gezeigten MONZA. Erklärungen gibt Generaldirektor J. F. Waters, Jr. Aber auch die anderen Wagen fanden großes Interesse.



Der ständige Vertreter der DDR in der Bundesrepublik, Michael Kohl (in der Mitte sitzend), führte auf dem Opel-Stand ein längeres Gespräch wegen neuer Dienstfahrzeuge für die DDR-Vertretung. Auf dem Bild (stehend) Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt und (links neben Kohl) P. Schack, Leiter Absatzförderung. Rechts und links Begleitpersonen Kohls.





Auf der Bildleiste von oben nach unten drei weitere der vielen prominenten Besucher aus Politik, Wirtschaft und von Verbänden, die unseren Stand in Halle 5 der IAA besuchten: Ministerpräsident Holger Börner, der Bürgermeister von Rüsselsheim, Dr. Karl Heinz Storsberg, und Paul Alfons Fürst von Metternich-Winneburg, Präsident des Automobilclubs von Deutschland (AvD). Außer dem Generaldirektor erkennt man auf den Bildern noch die Vorstandsmitglieder E. Rohde und Dr. K. Kartzke.

## OPEL AUF DER

# Autoschau der Superlative

Sonntag, 25. September, 19 Uhr: mit ohrenbetäubendem Hupkonzert wurde an diesem Abend die 47. Internationale Automobilausstellung beendet. Genau 1.247 Aussteller aus 30 Ländern konnten zufrieden sein. 1.034.000 Besucher aus aller Welt (1975 = 792.000) strömten an den 11 Ausstellungstagen durch die Hallen, erlebten eine Autoschau der Superlative, die größte der Welt – so wurde gesagt –, die es je gegeben habe. Diesmaliges Motto: „Das Auto bringt uns weiter!“

Begonnen hatte das Ganze am 15. September mit einer Eröffnungsveranstaltung in der Kongreßhalle mit Ansprachen von Dr. Johann Heinrich von Brunn, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, Holger Börner, hessischer Ministerpräsident, Dr. Hans Friderichs, Bundesminister für Wirtschaft (inzwischen aus dem Amt ausgeschieden) und Professor Dr. Karl Carstens, Präsident des Deutschen Bundestages, der am Schluß seiner Ansprache die IAA im Namen ihres Schirmherrn, des Bundespräsidenten, für eröffnet erklärte. – Menschenknäuel, sich drückend und schubsend, signalisierten wenig später den Rundgang der Prominenten durch die Hallen, auf den Ständen dicht umlagert von Fotografen, Kameramännern, Sicherheitskräften und viel neugierigem Volk, das die seltene Chance nutzte, mit Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens einmal in Tuchfühlung zu kommen.

Während an den Werktagen trotz des großen Gedränges sich immer wieder Lücken fanden, die den Blick freigaben auf die Produkte aus Chrom, Lack und Stahl, mußte an den Wochenenden hauptsächlich mit den Ellenbogen gearbeitet werden, um überhaupt etwas sehen zu können. Selbst die kritischsten Besucher waren beeindruckt von der Faszination, die das glänzende Äußere und die moderne Technik der ausgestellten Wagen auf die breite Masse nach wie vor ausübten. Wer in Frankfurt war, hat es selbst erlebt, hat vielleicht auch an einer der zahlreichen Rahmenveranstaltungen teilgenommen.

Unter den 1.247 Ausstellern natürlich wieder Opel mit seinem gesamten Produktionsprogramm. Die Pkws waren in

Halle 5 zu finden, die Nutzfahrzeuge in Halle 4. Dazu kamen noch Stände von General Motors, AC Delco und Detroit Diesel Allison. Beobachter sagten übereinstimmend, der Opel-Pkw-Stand in Halle 5 – übrigens von unserem Design entworfen – sei der interessanteste und informativste gewesen. In der Tat – unser Stand zog die Massen in besonderem Maße an, der neue Rekord sowie die als Prototypen gezeigten Modelle Commodore, Senator und Monza waren Attraktionen, waren die Publikumsmagneten dieser 47. Internationalen Automobilausstellung.

Und hier für interessierte Leser noch einige Zahlen, Daten und Fakten. Der Opel-Pkw-Stand umfaßte eine Fläche von 2.000 qm, der Lkw-Stand von 1.300 qm. Im Hauptbereich des Pkw-Standes drehte sich auf erhobenen Bühnen der neue Rekord in seinen verschiedenen Varianten, während, großzügig darum gruppiert, das gesamte Pkw-Programm einschließlich des neuen Commodore zu sehen war. Völlig getrennt von diesem Ausstellungsteil rotierten hinter dem Trakt mit Aufenthalts- und Besprechungsräumen sowie dem Opel-Presszentrum Senator und Monza auf sehr individuell gestalteten Drehbühnen. Als „echte“ Neuheiten waren sie – wie schon gesagt – besondere Anziehungspunkte dieser Ausstellung. Dazu Schalter für Prospektmaterial, Informationsstände und eine Multivisionsschau zum Thema „Qualität und Sicherheit“.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkaufsbereichs, von Kundendienst, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Hostessen sowie zwei Top-Modelle für die Rekord-Präsentation, insgesamt 150 Personen, alle einheitlich gekleidet bzw. maßkonfektioniert, sorgten im Zwei-Schicht-Betrieb dafür, daß an diesen 11 Tagen keine Frage unbeantwortet, keine Kontaktmöglichkeit ungenutzt blieb. Nicht zu vergessen die ständige Wartung der Fahrzeuge durch Mitarbeiter der Kundendienstwerkstatt. Alle haben für ihren nicht leichten Einsatz im meist wogenden Meer der Menschenmassen Dank und Anerkennung verdient. Sie haben Opel gut vertreten! Die Standleitung lag in den Händen von P. Schack, Leiter der Absatzförderung. M.







# STANDMOTIVE



Attraktiv – Wagen und eines der beiden Top-Modelle für die Rekord-Präsentation, hier beim Erklären des 2-Liter-E-Rekord-Motors.



Präsentation an dem aus Demonstrationszwecken seitlich aufgeschnittenem neuen Rekord Caravan durch das zweite Modell.

Linke Leiste: Der Opel-Pkw-Stand in Halle 5 aus verschiedenen Blickrichtungen.





Zwischen den Wagen Informationsschalter und Prospektstände. Laufend mußte aus Rüsselsheim Nachschub herangebracht werden.



Der Opel-Stand in Halle 4 mit dem Nutzfahrzeugprogramm und zahlreichen Bedford-Blitz Varianten.

# Großes Interesse der MASSENMEDIEN



Die Massenmedien Presse, Funk und Fernsehen zeigten großes Interesse an den Opel-Produkten, insbesondere an den Neuheiten Rekord, Commodore, Senator und Monza, was sich in vielen Berichten in Tages- und Fachzeitungen sowie in Rundfunk- und Fernsehreportagen widerspiegelte. Verständlich, daß das Vorstandsmitglied für Öffentlichkeitsarbeit, E. Rohde, und Opel-Presseschef H. P. Claus ständig in Gespräche verwickelt wurden, vor Mikrofonen und Fernsehkameras Auskunft geben mußten, Interviewpartner vieler Journalisten waren. Auch die anderen Mitarbeiter der Presseabteilung waren laufend in diese Aktivitäten eingeschaltet. Oben: H. P. Claus während einer Fernsehaufzeichnung mit Moderator F. B. Busch und unten während der Live-Übertragung der Samstagmorgen-Sendung von HR 3 „Eile mit Weile“ mit Hanna Pfeil und Hans Joachim Sobottka, während man auf dem mittleren Bild ein Fernsehteam erkennt, das gerade den Commodore auf den Film bannt.



## HOBBY

# Hoch über der Erde

Der Wunsch des Menschen, sich die Luft zu erobern, ist uralt. Wenn man an die Entwicklung denkt, die die Luftfahrt in den letzten Jahrzehnten genommen hat, ist dieser Wunsch weitgehend in Erfüllung gegangen, von der Raumfahrt bis hin zur Landung von Menschen auf dem Mond gar nicht erst zu sprechen. Auch Laszlo Medgyesi (Bild oben), Mitarbeiter in der Karosserie-Konstruktion der PEK, zieht es in seiner Freizeit mit seinem Segelflugzeug „in die Luft“.

Der gebürtige Ungar kam 1957 zu Opel. „Alles was mit dem Fliegen zusammenhängt, faszinierte mich schon immer“, sagte er. So war es folgerichtig, daß er, nachdem er sich in der Bundesrepublik akklimatisiert hatte, sich dem Segelfliegen zuwandte. Er ist Mitglied der Segelflugabteilung des Luftfahrvereins Mainz und hat die Flugscheine A, B und C. Und dies nicht nur fürs Segelfliegen, sondern auch fürs Motorsegeln. Manchen Urlaubstag verbrachte Mitarbeiter Medgyesi schon in seinem Segelflugzeug. Dann fliegt er gern in den Alpen, die durch die oft krassen Temperaturunterschiede ganz andere Flugbedingungen bieten und viel mehr segelfliegerisches Können verlangen.



Für den Transport hat er einen Spezialanhänger. Als Zugfahrzeug dient sein Opel-Rekord-Diesel. Neben fliegerischem und technischem Können ist für den Segelflieger nicht zuletzt die Kenntnis der Meteorologie unerläßliche Voraussetzung, damit das Fliegen ohne Motor nicht zum gefährlichen Abenteuer wird. Thermik, Auf- und Abwinde gehören zum kleinen 1x1 des Segelfliegens. Nicht umsonst gibt es einen speziellen Segelflugwetterbericht. Die größte Distanz nonstop im Segelflugzeug legte er im Juni dieses Jahres zurück. Von Mainz-Finthen ging es ins 360 km entfernte Epernay nach Frankreich. „Die-

ser Zielflug hatte schon seine Tücken“, sagte er rückblickend. „Über den Industriegebieten gab es Schwierigkeiten mit den Aufwinden.“ Aber er schaffte es.

Erschöpft, aber glücklich landete er nach sieben Stunden Flugzeit in Epernay. Als Belohnung für den gelungenen Flug gab es das Leistungsabzeichen C in Gold. Hauptsaison für den Segelflieger sind Frühjahr, Sommer und Frühherbst. Im Winter steigt Mitarbeiter Medgyesi auf einen Motorsegler um. (Benz-Luftbild freigegeben unter Nr. 15612-6 von Bezirksregierung Rheinland-Pfalz.)



# Die McPherson-Achse im Rekord

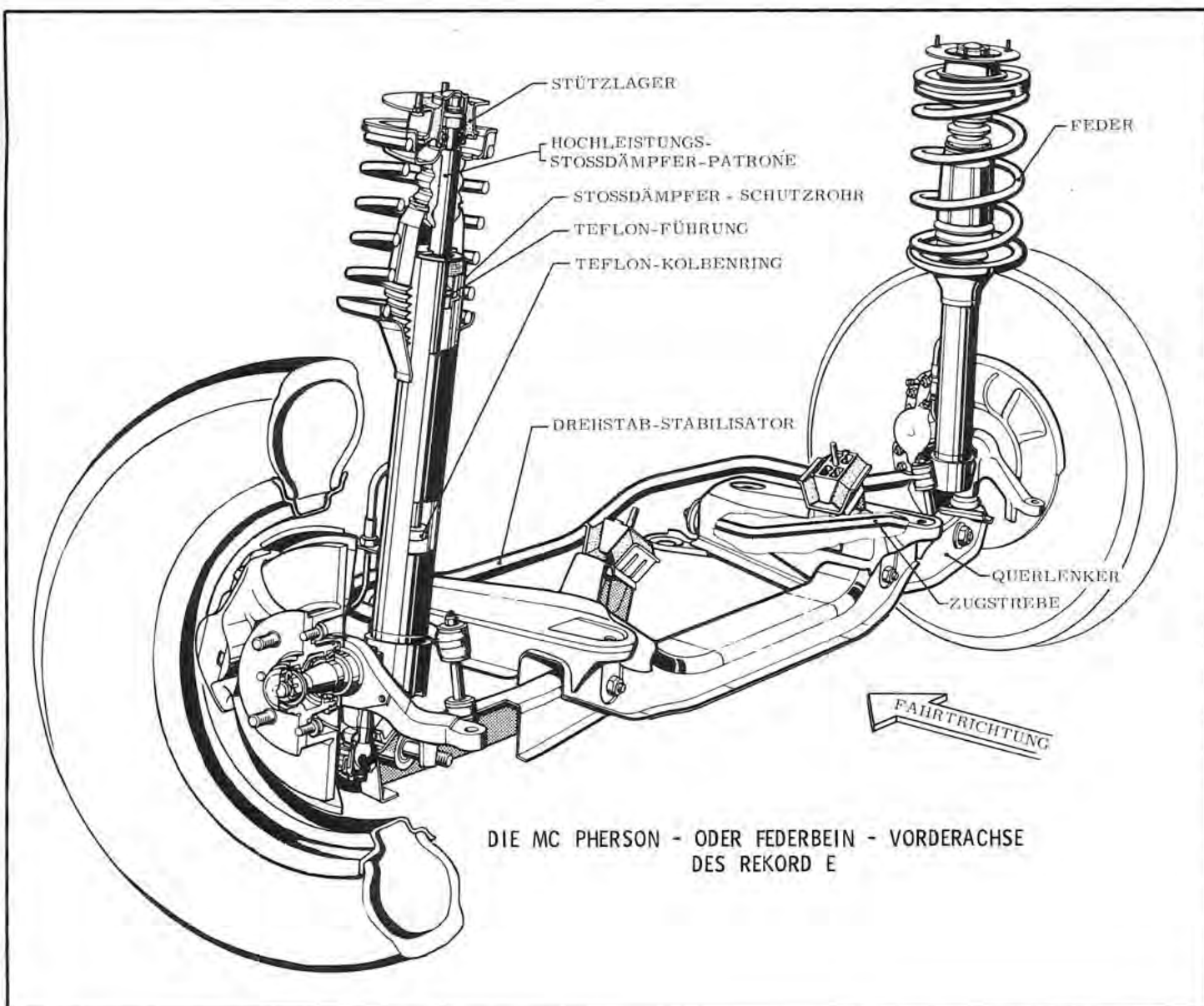
Die Verbesserung des Fahrkomforts war das wichtigste Ziel bei der Entwicklung des Fahrwerks für den neuen Rekord, der auf der IAA im September der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die sichere Straßenlage des Rekord D, von vielen Fachzeitschriften als besonders gutmütig erwähnt, sollte auf jeden Fall beibehalten werden. Der Reifenverschleiß, bisher vorbildlich niedrig, sollte sich auf keinen Fall verschlechtern. Die Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit sollten im Sinne des Kunden konsequent noch über das bekannte Maß hinaus gesteigert werden.

Diese hochgesteckten Ziele, die sich unsere Ingenieure gesetzt haben, konnten nach ihrer Meinung auf Grund vielfältiger Untersuchungen nur mit einem neuen Vorderachsprinzip erreicht werden, das beim Ein- und Ausfedern weniger störende Reibung erzeugt, als die bisher bei allen Opel-Autos verwendete meist etwas sportlich straff wirkende Doppelquerlenker-Vorderachse. Die McPherson-Achse – auch Federbeinachse genannt – zeigt diese vorteilhaften Eigenschaften (Bild). Sie hat ihren Namen nach Earle S. McPherson, geb. 1891, Ingenieur bis 1947

bei GM, Chefsingenieur von Chevrolet; später Vizepräsident bei Ford; Patentanmeldungen 1947 und 1949; früheres Patent von Fiat aus dem Jahr 1926.

## Zahlreiche Vorteile

Die Zahl der komfortmindernden Gelenke und Lenkerlager konnte von 14 auf 8 gesenkt werden. Feder und Stoßdämpfer bilden gemeinsam das „Federbein“ und stehen dicht am Rad; so sprechen sie bereits auf kleinste Bodenwellen an. Zur Erzielung einer langen





Lebensdauer und zur Komfortsteigerung ist der in Kolben und Kolbenstange vergrößerte Hochleistungsdämpfer mit Führungsbuchse und Kolbenring aus Teflon ausgestattet. Darüber hinaus ist der eigentliche Dämpferteil als Patrone ausgebildet und stoß- und steinschlaggeschützt in dem Schutzrohr untergebracht. Im Bedarfsfalle braucht nur die Patrone ausgetauscht zu werden, was wiederum Kunden wie Werkstatt erfreuen dürfte. Weitere Vorteile der neuen Vorderachse: Sturz und Nachlauf brauchen nicht mehr eingestellt zu werden. Nur noch die Vorpur wird entsprechend dem Inspektionsplan überprüft. Das lange Federbein ist praktisch unempfindlich gegenüber Stößen auf die Radaufhängung oder gegenüber zeitlich bedingten Veränderungen der Gummibüchsen der Achse.

Das obere Stützlager des Federbeins wird durch eine Art Gummikasten gebildet; es nimmt vor allem die senkrechten, also etwa in Richtung der Stoßdämpferachse wirkenden Kräfte auf. Die Zugstreben, ebenfalls an beiden Enden in Gummi gelagert, fangen die Stöße in Wagenlängsrichtung ab, wohingegen die ebenfalls an beiden Enden in Gummibüchsen gelagerten unteren Querlenker die Kurvenkräfte abstützen. Alle Gummiteile bilden zusammen mit Zugstreben und Querlenkern ein sorgfältig abgestimmtes System von exakter Radführung bei gleichzeitig bestmöglicher Stoßisolierung.

#### Verringerung des Wendekreises

Der zusätzliche Drehstabstabilisator verhindert bei Kurvenfahrt eine störende Überneigung der Karosserie und trägt auf

Grund seiner Abstimmung wesentlich zur Fahrstabilität bei. Die gleichzeitige Verwendung von Zugstreben und Stabilisator zur bestmöglichen Radführung und Rollgeräuschisolierung stellt einen technischen Aufwand dar, der über die Patentidee hinausgeht und zur Zeit vorwiegend Automobilen der Spitzenklasse vorbehalten bleibt. Die neue Vorderachse erlaubte weiterhin eine Verringerung des Wendekreises von 11,40 auf 10,80 Meter. Zusammen mit der neuen Lenkungsübersetzung von 20 : 1 statt 18 : 1 und einem bei gleichzeitig verbesserter Bremsstabilität verringerten Nachlauf von 3° ergibt sich eine mustergültige Handhabung des neuen Rekord, die in Verbindung mit dem neuen Komfortgefühl einen wirklichen Beitrag zu seinem zukünftigen Erfolg darstellen dürfte. H.O.

# SELBSTTRAGENDE SICHERHEIT

Opel führte 1936 ein epochemachendes

Konstruktionsprinzip in den europäischen Großserienbau ein

Wenn von Automobilsicherheit die Rede ist, liegt der Begriff „Knautschzone“ in aller Regel nicht fern. Handelt es sich dabei doch um jene verletzungs-mindernden oder lebensrettenden verformbaren Bestandteile moderner Autos, die — am Beispiel eines heutigen Mittelklassewagens — bei einer Frontalkollision von 50 km/h gegen eine feste Wand um etwa 60 Zentimeter nachgeben. Dabei wird die Aufprallwucht um gut 80 Prozent gemildert gegenüber jener Energie, die wirksam wäre, wenn die Knautschzone etwa nur einen Verformungsweg von 10 Zentimetern aufweisen würde. Diese in die Gesamtstruktur des Autos integrierten Zonen sind raum- und gewichtsparend, daher verkehrsgünstig und verbrauchsmindernd. Sie sind durch die selbsttragende Ganzstahlbauweise möglich geworden, eine Entwicklung, die im europäischen Großserienbau vor mehr als vier Jahrzehnten bei Opel in Rüsselsheim ihren Anfang nahm.

#### 1937: doppelte Sensation

Als die 26. Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung am 15. Februar 1937 am Berliner Kaiserdamm ihre Tore öffnete, hatte es auf dem Opel-Stand eine doppelte Sensation gegeben. Der Opel Olympia mit der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie, der ein Jahr zuvor noch als Prototyp präsentiert worden war, wurde nun als

Serienmodell ausgestellt. Das erste Auto in der selbsttragenden Bauweise war inzwischen zum Verkaufsschlager geworden. Und von den Tausenden von Exemplaren, die schon zu diesem Zeitpunkt auf den Straßen rollten, war jedoch noch nicht eines, wie — je nach Standpunkt — gehofft oder gefürchtet worden war, zusammengebrochen. — Die zweite Sensation war das Plexiglas-Modell des Olympia, in dem die selbsttragende Bauweise bis ins Detail veranschaulicht werden konnte. So etwas hatte es noch nicht gegeben. Und damit war technisch be- und praktisch erwiesen, daß es keiner schweren und raumbeanspruchenden Rahmenkonstruktion bedurfte, um dem Aufbau eines Autos hohe Biege- und Torsionssteifigkeit zu verleihen.

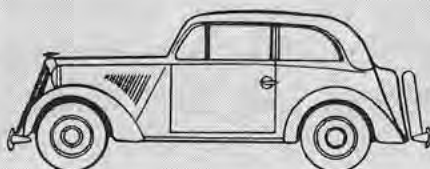
#### Nicht über Nacht

Freilich, dieses Konstruktionsprinzip, das heute zur Standardbauweise praktisch aller Automobile geworden ist, kam nicht über Nacht zur Verwendungsreife. Chassis- und Karosseriebau waren vordem zwei völlig getrennte Zweige der Automobilherstellung. Die Aufbaufertigung war bis dahin hand-

werkliche Wagner- oder Stellmacherarbeit, wobei Holz der überwiegende Werkstoff war. Erst als der verarbeitungswilligere Stahl immer mehr Eingang in den Karosseriebau fand, reifte der Gedanke, die so aus dem gleichen Werkstoff bestehenden Elemente des Fahrgestells und des Aufbaues zu vereinen. Dabei konnten erhebliche Materialmengen eingespart, das Wagen-gewicht verringert und Kosten gesenkt werden. Ganze 2.500 Reichsmark kostete zum Beispiel der Olympia, angeboten als Limousine und Cabrio-Limousine im Jahr 1936.

#### Revolution im Automobilbau

Nach und nach wurden Partien der Karosserie als mittragende Teile konstruiert, bis aus formstifen Profilen, Hohlträgern und Stützverbänden durch Punktschweißung ein gestaltfestes Gerippe entstand: der selbsttragende Aufbau. Das erste Patent, das Opel erhielt, wurde am 29. September 1934 erteilt. Damit war eine Revolution im Automobilbau eingeleitet, die — weil äußerlich nicht sichtbar — heute schon beinahe in Vergessenheit geraten ist. Sie hat aber die Grundlagen für die Automobilsicherheit geschaffen, der aus dringender Notwendigkeit ein so hoher Rang eingeräumt wird. Inzwischen sind zwar rund vier Jahrzehnte vergangen, doch man sollte an solche Ereignisse immer wieder einmal erinnern.



# Familie Vieira aus PORTUGAL

Für die zwanglose Artikelfolge über ausländische Werksangehörige suchten wir diesmal aus dem Kreis unserer portugiesischen Mitarbeiter, von denen im Werk Rüsselsheim zur Zeit 95 Männer und 24 Frauen beschäftigt sind, Ezequiel Baptista Vieira (33) und seine Frau Maria (32) mit Tochter Gabriela (3) auf (Bild). Sie bewohnen in der City von Mainz eine Dachgeschoßwohnung, die aus drei Zimmern und Küche besteht. Die Wohnung kann in ihrer Ausstattung durchaus mit vergleichbaren deutschen Verhältnissen konkurrieren und macht einen sehr sauberen Eindruck. Von der großen Dachterrasse hat man einen Blick auf die Dächer der Umgebung.

### Aus Fatima

„Ja, es hat lange gedauert, bis wir alles soweit geschafft haben, wie es jetzt ist“, sagte uns Frau Maria und berichtete, daß sie bereits 1964, also mit 19 Jahren, zusammen mit einer ihrer Schwestern aus Portugal nach Deutschland gekommen ist. „Sie wollen wissen, wie ich hierher gekommen bin? Der Ort, aus dem wir stammen, heißt Alqueidao; er liegt in der Nähe von Fatima, einem portugiesischen Wallfahrtsort, der durch Muttergottesvisionen dreier Hirtenkinder im Jahre 1917 weltbekannt wurde. Die Verbindun-

gen unserer Familie zur katholischen Kirche sind sehr eng. Mein Bruder studierte seinerzeit in Fatima Theologie, und so kam es, daß wir den deutschen Bischof Kindermann kennenlernten. Er hat meine Schwester und mich nach Königstein in das „Haus der Begegnung“, einem Kommunikationszentrum der katholischen Kirche, vermittelt. 1967 kam ich dann auf Initiative eines portugiesischen Priesters, der seine Landsleute in Mainz betreut, an das Institut Français, wo ich heute noch beschäftigt bin. Die familiären Bindungen zu meinen Eltern und meinen Geschwistern, aber auch zu meinem Jugendfreund hielt ich durch rege Korrespondenz und durch zwei Besuche im Jahr aufrecht.“

### Den Mann nachgeholt

Wie im Leben vieler junger Paare, hat auch bei Maria und Ezequiel die Trennung nicht zu einer Entfremdung, sondern zu einem stärkeren Verlangen nach Zusammensein, nach Gemeinsamkeiten und beiderseitigem Erleben geführt. Sie haben sich verlobt und während eines Besuches von Maria in ihrem Heimatort 1968 geheiratet. Ezequiel Vieira, der in Portugal mit dem Entwerfen von Webmustern sowie der Anfertigung von Decken und Teppichen in einer Weberei

beschäftigt war, hatte von 1965 bis 1968 seinen Militärdienst absolvieren müssen, ehe er nach der Eheschließung zusammen mit seiner jungen Frau den Weg nach Deutschland wagen konnte. Bei dem Ehepaar Vieira lief eben vieles anders als bei den meisten Familien ausländischer Mitarbeiter, denn in diesem Falle hatte Frau Maria die Wege für ein Zusammenleben in Deutschland geebnet und ihren Mann nachgeholt.

### Keine Verständigungsprobleme

Zunächst fand Ezequiel Vieira eine Arbeitsstelle in einer Fabrik in Mainz-Kastel. Seine ersten deutschen Sprachkenntnisse erwarb er in Kursen der Carl-Duisberg-Gesellschaft in Mainz. Damit war er jedoch nicht zufrieden, denn er entwickelte weitere eigene Initiativen. „Das war eine kleine verrückte Geschichte“, sagte er und erzählte uns, daß er eines Tages in Mainz-Kostheim spielende Kinder gefragt habe, wo hier ein Lehrer wohne, und als diese ihn auf ein Haus in unmittelbarer Nähe hinwiesen, klingelte er an der Haustür, stellte sich vor und versuchte, so gut wie er konnte, sein Begehren vorzubringen. Der Lehrer willigte ein und erteilte ihm in der Folgezeit unentgeltlich deutschen Unterricht. Zwischen den beiden Familien bahnte sich später eine Freundschaft an, die bis in die heutigen Tage noch besteht. Seine Sprachkenntnisse sind inzwischen so gut, daß sie den Ansprüchen an die Umgangssprache voll entsprechen. Ezequiel Vieira hat keine Verständigungsschwierigkeiten mehr.

### Gutes Klima

Seit dem 1. April 1973 ist er in unserem Werk beschäftigt, hat einige Abteilungen kennengelernt und arbeitet nun als angelernter Mechaniker in der Abteilung Saugrohr-Krümmertfertigung. Das Arbeitsklima in unserem Werk und den Kontakt zu seinen Kollegen bezeichnet er als gut. Die Frage, ob er als ausländischer Mitarbeiter schlechter behandelt werde als die Deutschen, beantwortete er uneingeschränkt mit nein. Auch habe er keine Aversionen gegen Ausländer in seinem Kollegenkreis festgestellt. „Ich arbeite gerne bei Opel, aber ich kenne Opel noch zu wenig“, und er fügte hinzu, „vielleicht können Sie etwas unternehmen, damit man als Ausländer auch einmal die Gelegenheit bekommt, an einer Werksbesichtigung teil-

Familie Vieira auf der Terrasse ihrer Wohnung in Mainz.





## Rasch geholfen

Auf einem Bus-Parkplatz. Vor einem Bus des Opel-Berufsverkehrs steht eine Gruppe von Menschen, die nach Arbeits-schluß darauf wartet, einsteigen und nach Hause fahren zu können. Doch da sieht einer ein Hindernis für eine rechtzeitige Abfahrt. Er bemerkt nämlich, daß das Kühlwasser des Busses ausgelaufen ist. Der Fahrer verbreitet Pessimismus: Die Reparatur werde sicher längere Zeit in Anspruch nehmen. Und das würde eine wesentlich verspätete Heimkehr bedeuten. Doch in einer solchen Situation werden manche Menschen erfinderisch, wach, aktiv. Der Fahrer braucht sich erst gar nicht um die Schadensursache zu kümmern. Ein Fahrgast, Mitarbeiter aus der PEK, glaubt, daß hier nur ein neuer Kühlwasserschlauch vonnöten ist, um den Schaden rasch zu beheben. Er überlegt nicht lange, läuft in seine Abteilung zurück und holt dort im Einvernehmen mit dem Werkschutz ein Stück Schlauch, das jetzt für eine Gruppe von Menschen so kostbar und wichtig geworden ist. In der Tat, die Vermutung ist richtig, der Schaden rasch behoben. Mit einer Verspätung von nur 15 Minuten kann man die Heimfahrt antreten. Nicht immer wird bei Pannen im Kraftverkehr so schnell geholfen wie hier, besonders, wenn man nicht selbst betroffen ist.

## Erfreuliches Erlebnis

Erst jetzt hörte ich von einem erfreulichen Erlebnis, das einer unserer Mitarbeiter während des zurückliegenden Werksurlaubs an der italienischen Adria hatte. Er, Mitarbeiter Ehrenfried Vogel, wird bei seiner Arbeit durch einen Kontrollzettel immer wieder auf eine italienische Firma aufmerksam, die Autoglas für Fallfenster an unser Werk liefert. Zufällig lag sie in der Nähe seines Urlaubsortes. In Italien angekommen, bat er um eine Betriebsbesichtigung, wobei er sein besonderes, arbeitsbedingtes Interesse an der Autoglas-Herstellung bekundete. Schon nach drei Tagen erhielten er und seine Frau in ihrem Hotel eine telefonische Einladung zu einer Besichtigung des Glaswerkes, die zweieinhalb Stunden dauerte. Die italienische Firma ließ es sich auch nicht nehmen, die Betriebsbesichtigung mit einem Essen abzuschließen. Als Gastgeschenk erhielt er noch ein paar Flaschen Wein. Verständlich, daß unser Mitarbeiter des Lobes voll war und Pauschalurteilen entgegentrat, die seit einiger Zeit gegen Italien wegen bestimmter Vorkommnisse erhoben werden. In der Tat: nichts schadet der Völkerverständigung mehr als die Verallgemeinerung von Einzelfällen.

Spectator



Mitarbeiter Ezequiel Baptista Vieira beim Richten einer Nockenwelle für den Diesel-Motor des Rekord.

zunehmen." Sein Interesse am Arbeitsablauf scheint bei ihm nicht nur rein informativer Art zu sein, denn in seinem engeren Arbeitsbereich hat er sich schon aktiv am Vorschlagswesen beteiligt, dafür eine kleinere Geldprämie erhalten und inzwischen einen weiteren Vorschlag eingereicht, über dessen Qualifikation noch entschieden wird.

## In Portugal anders

Die Frage, was in Deutschland anders ist als in Portugal, führte bei dem Ehepaar Vieira zu spontanen gleichlautenden Antworten: „Hier in Deutschland sind die Menschen zurückhaltender und auch nicht so kontaktfreudig. Nach unseren Beobachtungen kümmert sich einer wenig um den anderen. Die Deutschen leben mehr für sich, und der Nachbar interessiert sie nicht so. In Portugal ist das anders. Da spricht man mehr miteinander. Man fragt den anderen Menschen, wie es ihm geht, und wenn er Sorgen hat, ist man bereit, ihm zu helfen. Man selbst fühlt sich dadurch sicherer, weil man weiß, daß man eben auch Menschen um sich hat, die hilfsbereit sind, wenn deren Hilfe gebraucht wird. In Deutschland spielt sich das gesellschaftliche Leben in kleinen privaten Kreisen ab, in Portugal dagegen tritt es offen auf den Straßen, vor den Häusern und in den Cafés hervor. Die Unterschiede zwischen beiden Völkern sind sicher eine Frage der Mentalität.“

## Kein Grund zur Klage

Mitarbeiter Vieira und seine Frau Maria lieferten uns wenig später in einem anderen Zusammenhang den Beweis dafür, daß sie auch in Deutschland die Ver-

bindung zu ihrem engeren Lebenskreis suchen. „Uns interessiert, wenn wir die deutsche Zeitung lesen, weniger die erste Seite, die große Politik, wir lesen mehr, was im Inneren des Blattes steht, was in Mainz oder in Rüsselsheim passiert. Wir möchten mehr von den Städten, in denen wir arbeiten und leben und von ihren Menschen wissen.“ Über die sonstigen Lebensverhältnisse in Deutschland sieht das Ehepaar Vieira keinen Grund zur Klage. „Wir können uns vieles leisten, was wir für die Ernährung und die täglichen Lebensbedürfnisse benötigen, doch größere Anschaffungen müssen bei unserem Verdienst recht mühsam zusammengespart werden. Der Verdienst ist gut, aber die Abzüge sind hoch. Ich akzeptiere sie trotzdem, denn ich weiß, daß ich dadurch vor größerer Not bewahrt werde, wenn ich längere Zeit krank sein sollte und nicht arbeiten kann oder auch vorübergehend meinen Arbeitsplatz verliere“, sagte Mitarbeiter Vieira. Seine Frau sieht das so: „Mit der Zeit gewöhnt man sich an die deutschen Verhältnisse, an die Menschen und auch an die Arbeit – und dann ist alles normal.“

## Nicht ganz unbesorgt

Unbesorgt sieht das Ehepaar Vieira aber nicht in die Zukunft. Jedes Jahr machen sie sich Sorgen darüber, ob die Aufenthalts- und die Arbeitserlaubnis verlängert werden. Jedes Jahr kommt diese Ungewißheit auf sie zu. Bei unserem Besuch sprachen sie die Befürchtung aus, daß sie Deutschland verlassen müssen, wenn die Arbeitslosigkeit weiter um sich greift. „Beständige politische Verhältnisse und ein sicherer Arbeitsplatz wären unser Wunsch für die Zukunft“, meinten sie am Ende des Gesprächs.

M.K.

# „Plötzlich tauchte vor mir ein Sattelschlepper auf ...“



Erholsame Urlaubswochen in Südtirol lagen hinter Mitarbeiter H. Wichmann (Bild), Finanzwirtschaftliche Abteilung. Bei der mitunter gefährlichen Fahrweise mancher Autofahrer waren er und seine Frau froh, wieder wohlbehalten in ihrem Wohnort Bad Kreuznach angelangt zu sein. Die letzten Urlaubstage sollten geruhsam zu Hause verbracht werden. An einem dieser Tage wollten Wichmanns nach Idar-Oberstein fahren. Noch morgens beim Frühstück las unser Mitarbeiter in der Zeitung einen dreispaltigen Artikel über die „Gurtmuffel“ und die Gefahren des Nichtangeschnalltseins. Bei ihm, der bis dahin nur gelegentlich angeschnallt fuhr oder dann, wenn ihn seine Frau gerade mal auf das Gurtanlegen aufmerksam machte, „klickte“ es plötzlich.

„Es klingt jetzt im nachhinein direkt unwahrscheinlich, ja fast unglaublich, wenn ich Ihnen sage, daß dieser Zeitungsartikel, der mich sehr beeindruckte, ausschlaggebend dafür war, daß ich mich bei Antritt der Fahrt nach Idar-Oberstein anschnallte und diesmal sogar meine Frau dazu ermahnen mußte, nicht ahnend, daß der Gurt uns wenig später, und davon bin ich hundertprozentig überzeugt, das Leben retten würde.“ So Mitarbeiter Wichmann bei seinem Besuch in der Redaktion. Doch hören wir die Unfall schilderung:

### „Ausweichen war unmöglich“

„Das Unglück geschah auf dem sogenannten Weinsheimer Stich, einem besonders unfallträchtigen Teilstück der B 41 zwischen Bad Kreuznach und

Idar-Oberstein. Allein während unseres dreiwöchigen Südtirolurlaubs hatte es wieder mehrere Tote auf dieser Strecke gegeben. Hinter einer Anhöhe, die ich gerade überfahren hatte, tauchte auf meiner Fahrspur plötzlich ein Sattelschlepper auf, dessen Fahrer gerade dabei war, am Berg einen Möbellaster verantwortungslos zu überholen.

Jetzt ging alles in Sekundenschnelle. Ein Ausweichen war unmöglich! Ich konnte nur noch voll auf die Bremse treten, und auch der Fahrer des Sattelschleppers versuchte noch, nach rechts auszuweichen, wobei er den Möbellaster an der Seite aufriß. Dadurch hatte ich noch etwas Spielraum, so daß es nicht zu einem Frontalzusammenstoß kam, sondern ich mit meinem Ascona seitlich auf den Sattelschlepper der US-Army prallte.“

### Kamera griffbereit halten

Abgesehen von einer leichten Handverstauchung, die er sich durch das krampfartige Festhalten des Lenkrades zugezogen hatte, blieben Mitarbeiter Wichmann und seine Frau dank der angelegten Gurte unverletzt. Am Wagen entstand allerdings Totalschaden. „Aber“, so unser Mitarbeiter, „Blebschaden ist zu ersetzen, ein Menschenleben aber nicht.“ Daß er sich seitdem nie mehr unangegurtet ans Lenkrad setzt, braucht hier wohl nicht besonders betont zu werden. Eine Empfehlung wollte H. Wichmann aber noch an unsere Leser weitergeben, nämlich die, immer eine Kamera griffbereit im Handschuhfach liegen zu haben. Er hatte sich, und auch hier spielte der Zufall wieder eine große Rolle, vor Urlaubsbeginn eine Pocket Kamera eigens dafür gekauft, um bei möglichen Unfällen sofort an der Unglücksstelle Aufnahmen vom Unfallhergang für die Versicherung, den Rechtsanwalt usw. machen zu können. Er konnte sie, wie das Bild zeigt, gut gebrauchen, denn gerade bei Unfällen mit Ausländern ist die Unfallabwicklung besonders kompliziert. M.K.







## Auto-Ratgeber

### Wer klar sieht, reagiert besser

Scheibenwischer-Anlagen sind ein wichtiges Konstruktions-Element für sicheres Fahren unter erschwerten äußeren Bedingungen. Autofahrer, im irrigen Glauben, die Saubermacher funktionierten ein Leben lang, widmen den Wischern oft viel zu wenig Aufmerksamkeit. Wischblätter sind Verschleißteile wie Reifen oder Zündkerzen oder Glühlampen. Sie gehören in regelmäßigem Abstand von sechs Monaten ausgetauscht, wenn man nicht durch Schlieren und schmutzige Schleier in der Sicht auf die Straße behindert werden will. Ein klares Wischfeld ist nun einmal nur mit einem einwandfreien Wischblatt zu erzielen, dessen Gummilippe nicht beschädigt sein darf.

Dieses empfindlichste Teil ist so fein, daß schon trockener Schmutz und selbst Insekten die Wischlippenkante einkerben können. Schon die kleinste Unregelmäßigkeit an der Kante läßt Wasserreste unter dem Wischblatt durchdringen, die dann das gefürchtete Streulicht hervorrufen.

Leider – und das ist ein Manko – gibt es in Zubehör-Geschäften kaum austauschbare Wischergummis für ein paar Pfennige zu kaufen, und man muß zu den relativ teuren kompletten Wischerarmen mit Blatt, Bügel und Federn greifen. Das Umwechseln geschieht dann recht einfach: Die alten Arme werden aus den Klammern herausgezogen und die neuen aufgesteckt.

Autofahrer sollten alles tun, um ihre Wischer und damit ihre Brieftasche zu schonen. Zum Beispiel die Wischer nie über eine trockene Scheibe laufen lassen. Und sie nicht gleich beim ersten Regentropfen in Betrieb setzen, sondern warten, bis die Scheibe richtig naß ist. Insekten, die an der Frontscheibe kleben, müssen mit Schwamm oder Papier entfernt werden. H.S.

### Autofahrer werfen Geld zum Auspuff hinaus

Knapp die Hälfte unserer Automobile konsumiert mehr Kraftstoff als nötig, fast zwei Drittel produzieren mehr Schadstoffe als zulässig. Dies ist das Resultat einer vor einiger Zeit beendeten bundesweiten Testaktion, die ein bekannter Zündkerzenhersteller gemeinsam mit dem Automobilclub von Deutschland durchführte. Dabei wurden mit modernsten Prüf- und Meßanlagen einer mobilen Spezialeinheit Motor, Vergaser und Zündanlagen elektronisch untersucht sowie Schadstoffe im Abgas nach Art und Menge analysiert. Aus einer Check-Liste erfuhren die Kraftfahrer, welche Mängel an ihrem Fahrzeug aufgespürt wurden und wie sie zu beheben sind.

#### Mängel-Katalog

Die wenig schmeichelhaften Testergebnisse zeigten auf, daß ein Großteil der kraftfahrenden Deutschen seinen Fahrzeugen ausreichende Pflege und Wartung zu Lasten des technischen Zustands schuldig bleibt – sei es aus technischem Unverstand, Vergeßlichkeit oder falsch verstandenem Sparsinn. Der Mängel-Katalog weist bei 23,8 Prozent der untersuchten Fahrzeuge abgenutzte Zündkerzen nach und bei 65,2 Prozent falschen Abstand der Unterbrecherkontakte. Bei 46,4 Prozent war die Zündung falsch eingestellt und bei 47,8 Prozent der Vergaser. Gleich hoch (47,8 Prozent) war der Anteil der Testfahrzeuge, die zuviel Treibstoff konsumierten, während 59,9 Prozent mehr giftige Schadstoffe aus dem Auspuffrohr bliesen als es der Gesetzgeber erlaubt (4,5 Prozent CO im Leerlauf). Das sind keine Schönheitsfehler – das berührt den automobilen Nerv. Damit werden von Haus aus gute motorisierte Eigenschaften verdorben, Funktion und Lebensdauer der Maschine gefährdet, der Benzinkonsum erhöht und der Schadstoffgehalt im Abgas vermehrt.

#### Richtige Motoreinstellung

Die den Kraftfahrern bei dem Motor- und Abgastest zuteil gewordene Aufklärung vergrößerte die Zahl der Einsichtigen und ließ denn auch viele umgehende Beseitigung der aufgelisteten Mängel geloben. Durch vernünftige Behandlung des Gaspedals allein läßt sich der gute Vorsatz freilich nicht realisieren. Sicher, wer jähes Gasgeben und bruskes Bremsen vermeidet, mit entrümpeltem Kofferraum und richtigem Reifenluftdruck im Verkehrstrom mitschwimmt, der kann den Kraftstoff-Konsum abbauen. Aber das ist bereits der zweite Schritt nach dem ersten, der umweglos in die Werkstatt führen sollte. Dort wird mit modernstem Gerät

und Fachwissen immer noch die effektivste Methode geübt, durstigen Pferden das Saufen abzugewöhnen. Mit dem eigenen Schraubenzieher ist dagegen wenig auszurichten. H.S.

#### BEI NEBEL:

### Nerven behalten

Wenn Sie schon bei „Waschküchenwetter“ mit dem Auto unterwegs sein müssen: tun Sie langsam! Lassen Sie sich nicht von Terminen verrückt machen – oder von anderen Verkehrsteilnehmern, die so fahren, als hätten sie Radaugen. Gegen Nebel ist kein Kraut gewachsen. Selbst Nebelscheinwerfer bringen nur begrenzte Sichtverbesserung (trotzdem lieber „mit“ als „ohne“!). Erste Maßnahme: Abblendlicht einschalten. Auch zu Nebellampen oder Nebelschlußleuchten – laut StVO. Zweitens: Scheibenwischer an. Ein hauchfeiner Schleier aus Wassertröpfchen überzieht im Nu die Windschutzscheibe und macht die Sicht noch schlechter.

Drittens: konzentrieren und nochmals konzentrieren! Im Nebel verlieren Sie das Gefühl für Entfernungen. Plötzlich taucht ein Rücklicht, ein Hindernis aus der „Suppe“ auf. Denken Sie an den Bremsweg! Einzige Orientierungsmöglichkeit ist meist der rechte Straßenrand! Verschwindet er, können Sie auf einer Kreuzung sein: dann doppelte Vorsicht! Ideal, wenn Sie einen Beifahrer im Wagen haben. Er soll sein Fenster herunterkurbeln und lotsen. Oder auch mal aussteigen, wenn's ganz undurchsichtig wird. Einen Anhalt geben auch die Fahrbahn-Trennungslinien, die rechte Fahrbahn-Begrenzung oder die Begrenzungspfähle. In fremden Gegenden kann man sich – bei entsprechender Vorsicht – durch Ortskundige führen lassen.

Natürlich ermüdet Nebelfahren rasch. Zäune oder andere Dinge, die gar nicht vorhanden sind, signalisieren Ihnen: sofort Pause machen, Augen schließen, entspannen! Fast noch heimtückischer als eine geschlossene Nebelwand sind kurze Nebelbänke, die mit nebefreien Straßensegmenten wechseln. Zügeln Sie dort Ihren Gasfuß: Sie wissen nie, wie es hinter der nächsten Kurve, der nächsten Talsenke aussieht!

## URTEIL

Regelt ein Polizeibeamter den Verkehr im Kreuzungsbereich durch Handzeichen, so muß der Kraftfahrer jederzeit mit einem Wechsel des Handzeichens rechnen. Er muß deshalb zum Vordermann einen so großen Abstand halten, daß er auch auf eine Gewaltbremsung des Vordermannes ohne Auffahren reagieren kann. (Oberlandesgericht Köln, Ss 171/73.)

## Jahresbericht '76

Nach dem vor einiger Zeit erschienenen Jahresbericht '76 der Abteilung Unfallverhütung des Werkes Rüsselsheim lag die Gesamtzahl der Unfälle im letzten Jahr über der von 1975. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang immer noch die gestiegene Produktion und Belegschaftszahl. Als einen Erfolg der allgemeinen Bemühungen um die Unfallverhütung kann es jedoch gesehen werden, daß die Unfallzahlen der frühen 70er Jahre, in denen die Produktion vergleichsweise hoch lag, nicht mehr erreicht wurden.

Von den 2.214 meldepflichtigen Unfällen entfielen 1976 auf die Lohnbelegschaft 1.846 Betriebsunfälle und 319 Wegeunfälle, auf die Gehaltsbelegschaft 28 Betriebsunfälle und 21 Wegeunfälle. Gegenüber 1975 nahm die Zahl der Betriebsunfälle unter der Lohnbelegschaft 1976 um 633 (52 Prozent) zu. Die Unfallhäufigkeit stieg 1976 um 19 Prozent, die Unfallschwere um 17 Prozent. Ein Werksangehöriger erlitt einen tödlichen Betriebsunfall. Die Ursachen „Getroffen werden“ und „Stoßen“ trafen allein bei 60 Prozent der Unfälle zu. Verglichen mit 1975 lag der Schwerpunkt der Unfälle nicht mehr in erster Linie bei den Pressen, sondern bei den Metallbearbeitungsmaschinen. Bei den Transportunfällen nahmen die Unfälle mit Anhängern überdurchschnittlich zu. Prellungen, gefolgt von Schnittwunden und Quetschungen machten den größten Teil der Verletzungen aus.

Die Zahl der Betriebsunfälle je 1.000 Mann nahm wieder mit zunehmendem Alter ab. Auch mit der Dauer der Betriebszugehörigkeit verminderten sich die Unfälle. Die Unfälle der Ausländer lagen mit 88,6 je 1.000 Mann erneut deutlich über den Unfällen der Deutschen mit 57,6.

Während die Unfälle in der Normalschicht zurückgingen, stiegen sie in der Früh-, Spät- und Nachtschicht gegenüber 1975 an. Die Anzahl der Wegeunfälle der Gesamtbelegschaft stieg um 57 Prozent auf 340. 54 Unfälle wurden dabei durch Eis- und Schneeglätte verursacht. Keiner der Wegeunfälle verlief tödlich. Ganz deutlich zeigt die Statistik erneut, daß diejenigen Werksangehörigen, die mit dem Moped oder Motorrad zur Arbeit kommen, am meisten gefährdet sind.

Wieder einmal machen diese Zahlen bewußt, daß das Bemühen um Unfallverhütung eine Aufgabe ist, die praktisch nie abgeschlossen sein kann. Der alte Wahlspruch „Jeder Unfall ist zuviel!“ wird immer seine Gültigkeit und anspornende Wirksamkeit behalten müssen.



### SCHUTZBRILLEN

## Zweimal das Auge gerettet

Es kommt immer wieder vor, daß Mitarbeiter nachlässig und leichtsinnig werden und die Unfallverhütungsvorschriften mißachten, weil sich in ihrer näheren Umgebung kein Unfall ereignet und sie dadurch ein falsches Sicherheitsgefühl erhalten, obwohl in einem so großen Werk immer wieder etwas passiert. So tragen sie oft keine Sicherheitsschuhe, Schutzhelme oder Schutzbrillen. Wie sehr es aber gerade auf die Schutzbrillen ankommt beweisen wieder einmal die beiden folgenden Vorgänge aus jüngster Zeit.

Ein Werkzeugschleifer, der Zapfensenker scharf zu schleifen hatte, mußte dabei die Führungszapfen aus den Senkern entfernen. Da einer dieser Zapfen so fest saß, daß er sich nicht wie üblich mit einer Zange herausziehen ließ, spannte er ihn in einen Schraubstock und wollte durch

Schläge mit einem Kupferhammer den Senker herunterschlagen. Dabei platzte vom gehärteten Führungszapfen ein größeres Stück ab und prallte mit großer Wucht gegen das linke Glas seiner Schutzbrille, das zwar Sprünge bekam, aber dem Aufprall standhielt. Das Auge blieb unverletzt (Bild oben).

Im zweiten Fall wollte ein Mitarbeiter in der Werkstatt der Instandhaltung Preßwerk einen Schnittbacken an einem Pressenwerkzeug einbauen. Als er den Backen eingesetzt hatte und den Gewindestift 8 x 50 mit einem Kupferhammer einschlagen wollte, platzte der Stift am Gewindeteil aus, und ein Teil davon flog gegen das linke Glas der Schutzbrille, wobei das Auge ebenfalls unverletzt blieb (Bild unten). Beide Fälle zeigen erneut, wie wichtig es ist, das Gebot der Schutzbrillenpflicht zu beachten!





## Leserbriefe

### Rauchen in den Speisesälen

In unserem Unternehmen herrscht leider die Unsitte, daß in den Speisesälen geraucht wird. Ganz besonders störend empfinden wir dabei, daß neben Zigaretten auch Pfeifen und Zigarren geraucht werden und selbst dann geraucht wird, wenn an den Nebentischen zahlreiche Leute noch beim Essen sind.

Wir meinen, daß das nicht sein muß und würden es begrüßen, wenn das Rauchen im Speisesaal verboten würde. Vielleicht ist es möglich, das Thema der Belegschaft in der OPEL POST einmal zur Diskussion zu stellen.

H. L. Heck, E. Jordan,  
Abteilung Kostenforschung

(Anmerkung der Redaktion: H. L. Heck ist Nichtraucher, E. Jordan ist Raucher.)

### Titelbild

Das Titelbild der September-Ausgabe der „Opel Post“ ist, ob Zufall oder Absicht, geschmacklos.

Gisela Heinrichs,  
Rüsselsheim

### Auch in der Sahara zuverlässig

Ich bin im August dieses Jahres während des Werksurlaubs mit einem serienmäßigen Manta 1600 in der marokkanischen Sahara gewesen. Am Tage waren Temperaturen bis zu 50 °C. Nachts war es bitterkalt. Die Piste erlaubte stellenweise Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h, streckenweise waren jedoch nur um 20 km/h möglich.

Ich hatte an Motor und Zündung nichts verändert. Trotz der extremen Temperaturen lief der Motor gleichmäßig und ruhig. Auch ein kleiner Sandsturm konnte ihm nichts anhaben. Ein Beweis mehr dafür, daß die Aussage über die Zuverlässigkeit unserer Motoren und Wagen stimmt. Ich lege ein Bild bei, das den Wagen in der Sahara zeigt. Im Hintergrund Sanddünen, die eine Höhe bis zu 100 m haben.

Herbert Kohl  
Transportabteilung



## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Julius Kohler, Rentner  
geb. 19.1.06 gest. 26.7.77

Herbert Schlingmann, Rentner  
geb. 27.7.18 gest. 4.8.77

Paul Schauer, Kar.-Fertigmont.  
geb. 11.1.38 gest. 15.8.77

M. Mazmangolu, Kar.-Gerippeb.  
geb. 1938 gest. 18.8.77

Heinrich Koch, Rentner  
geb. 6.7.13 gest. 24.8.77

Hans-Werner Kuhn, Instandhaltg.  
geb. 9.8.44 gest. 24.8.77

Gerhard Kraft, PEK  
geb. 4.7.49 gest. 25.8.77

Ludwig Orth, Rentner  
geb. 14.11.09 gest. 25.8.77

Walter Rothhäuser, Rentner  
geb. 3.3.09 gest. 25.8.77

Josef Stark, Rentner  
geb. 5.5.12 gest. 25.8.77

Hermann Steffan, Rentner  
geb. 13.2.11 gest. 26.8.77

Karl Klein, Rentner  
geb. 8.12.04 gest. 29.8.77

Gerhard H. Ball, Rentner  
geb. 1.8.04 gest. 30.8.77

Reinhard Edel, Rentner  
geb. 29.9.96 gest. 30.8.77

Georg Schmaltz, Rentner  
geb. 30.4.00 gest. 30.8.77

Jakob Roth, Rentner  
geb. 20.12.05 gest. 31.8.77

Johann Rebscher, Rentner  
geb. 22.6.98 gest. 4.9.77

Heinrich Schmitt, Rentner  
geb. 9.3.89 gest. 4.9.77

Ludwig Speckhardt, Rentner  
geb. 6.6.03 gest. 4.9.77

Hans Hagemann, PV-Schmiede  
geb. 1.3.18 gest. 7.9.77

Georg Müller, Rentner  
geb. 27.9.07 gest. 7.9.77

Wilhelm Wolf, Rentner  
geb. 22.10.02 gest. 7.9.77

Lorenz Sauer, Rentner  
geb. 13.4.99 gest. 8.9.77

Heinrich Küchler, Rentner  
geb. 18.9.08 gest. 9.9.77

Willi Laufersweiler, Rentner  
geb. 18.1.03 gest. 11.9.77

Erich Umstätter, Rentner  
geb. 19.12.21 gest. 11.9.77

Friedrich Werré, Rentner  
geb. 21.9.01 gest. 11.9.77

Philipp Hess, Zentralplanung  
geb. 27.3.17 gest. 12.9.77

Reinhold Schmitt, Rentner  
geb. 5.11.07 gest. 12.9.77

Willi Ulbricht, Rentner  
geb. 24.10.33 gest. 12.9.77

Johann Gotthold, Rentner  
geb. 20.12.12 gest. 14.9.77

Lorenz Blisch, Rentner  
geb. 3.5.07 gest. 15.9.77

Willi Krug, Rentner  
geb. 5.11.14 gest. 15.9.77

Otto Wittrien, Rentner  
geb. 19.1.11 gest. 15.9.77

August Eckert, Rentner  
geb. 21.7.14 gest. 16.9.77

Leonhard Seibert, Rentner  
geb. 26.7.06 gest. 16.9.77

Rudolf Fischer, Rentner  
geb. 17.6.07 gest. 17.9.77

Josef Schultheis, Rentner  
geb. 8.10.99 gest. 22.9.77

Max Gorissen, Rentner  
geb. 10.4.01 gest. 23.9.77

Hans Engel, Rentner  
geb. 26.12.10 gest. 24.9.77

Wilhelm Langendorf, Rentner  
geb. 2.2.06 gest. 24.9.77

Ludwig Leonhardt, Instandh.  
geb. 4.8.22 gest. 24.9.77

Erwig Bog, Rentner  
geb. 9.6.02 gest. 25.9.77

Albert Kunz, Rentner  
geb. 19.9.02 gest. 26.9.77

Bruno Schöffl, Rentner  
geb. 19.2.97 gest. 26.9.77

Günter Studenski, Instandhaltung  
geb. 5.5.32 gest. 27.9.77

Halil Köseci, Lackiererei  
geb. 3.2.48 gest. 27.9.77

### Bochum

Günter Philipp, Kar.-Werk  
geb. 27.12.48 gest. 11.8.77

Josef Ortmann, Kar.-Werk  
geb. 4.1.23 gest. 15.8.77

W. Braunschweig, Mat.-u.Prod.Ktr.  
geb. 6.12.19 gest. 19.8.77

Gerd Damm, Chassis II  
geb. 1.12.41 gest. 26.8.77

Rudolf Radkovsky, Kar.-Werk  
geb. 27.1.44 gest. 27.8.77

Heinrich Burke, Mat.-u.Prod.Ktr.  
geb. 29.4.28 gest. 28.8.77

H. Schwärmer, Prod.Vorb.Werk I  
geb. 1.3.35 gest. 28.8.77

Helmut E. Roth, Preßwerk  
geb. 12.5.28 gest. 13.9.77

Ernst Florian, Chassis II  
geb. 3.6.37 gest. 16.9.77

Heinz Jorga, Qual.Ktr.u.Insp.  
geb. 3.8.36 gest. 19.9.77

Karl Grewe, Werksanlagen  
geb. 23.9.20 gest. 21.9.77

Ernst Rehder, Kar.-Werk  
geb. 19.9.21 gest. 24.9.77

Rolf Ziegler, Prod.Vorb.Werk II  
geb. 25.2.27 gest. 25.9.77

### Kaiserslautern

Werner Nicklas, Mat.-u.Prod.Ktr.  
geb. 7.9.49 gest. 29.7.77

Horst Ellrich, Inspektion  
geb. 26.2.48 gest. 29.8.77

Hans Greiner, Produktion  
geb. 24.9.17 gest. 4.9.77



# WERK BOCHUM



Die Sprecher auf der Bochumer Jubilarfeier: K. Jährling, G. Perschke und K. H. Stade.

## DANK UND ANERKENNUNG

# Erste Jubilarfeier des Werkes Bochum

Im Festsaal der Schultheiss-Brauerei – Schalander genannt – fand am 30. September die erste Jubilarfeier des Werkes Bochum statt. Fast 100 Personen – Jubilare mit 25- und 40jähriger Dienstzeit und die Ehepartner, Vertreter der Werksleitung und des Betriebsrates sowie Vorgesetzte – waren der Einladung gefolgt. Opel-Fahnen und Blumen schmückten den Raum, die „Sonny-Boys mit Helga“ sorgten für den musikalischen Rahmen und heizten die Stimmung an.

Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, sprach zu Beginn die Grußworte. Für T. R. Faber, den Leiter des Werkes, der wegen wichtiger Verpflichtungen erst im Laufe des Abends erscheinen konnte, hielt K. Jährling die

Festansprache. Sein Willkommensgruß galt insbesondere den Jubilaren, die sich aus ehemaligen Rüsselsheimer Werksangehörigen und Mitarbeitern zusammensetzten, die früher im Bergbau tätig waren, und denen die Untertagetätigkeit auf die Opel-Dienstzeit angerechnet wird.

K. Jährling: „Als wir vor mehr als 15 Jahren hier in Bochum begannen, ein Automobilwerk zu bauen, war die Automobilfabrikation im Ruhrgebiet etwas ganz Neues. Wir mußten daher versuchen, eine gute Mischung von erfahrenen Automobilbauern aus Rüsselsheim und aufgeschlossenen ortsansässigen Menschen zu finden, die dafür sorgte, daß der Name Opel im Zusammenhang mit Bochum einen ebensolchen Klang bekam, wie er

ihn in Verbindung mit Rüsselsheim besitzt. Heute kann man ohne Einschränkung sagen, daß dies gut gelungen ist . . .“

Im Verlauf seiner Ausführungen ging er auch auf die wirtschaftliche Entwicklung ein, rühmte den Elan beim Aufbau des Werkes Bochum, sagte den „Bergbau-Jubilaren“ stellvertretend für ihre früheren Arbeitgeber und allen Jubilaren herzlichen Dank der Adam Opel Aktiengesellschaft. Er rief noch einige Daten aus der Bochumer Produktion in Erinnerung und erwähnte, daß bis zum Tage 6.659.391 Bochumer Fahrzeuge hergestellt und 3.591.373 hier vom Band gelaufen seien.

Der Betriebsratsvorsitzende G. Perschke erklärte, daß die Jubilarfeier auf Antrag



Der große Festsaal der Schultheiss-Brauerei, wo unsere Jubilarfeier Ende September stattfand.



## VORSCHLAGSWESEN Anerkennungs- geschenk

Bereits mit Plakataushang wurde bekanntgegeben, daß jeder Ersteinsender eines Verbesserungsvorschlages, der seine Idee nach dem 15. Oktober 1977 eingereicht hat oder noch einreicht, eine kleine Ausweistasche als Anerkennung für seine Mitarbeit am Vorschlagswesen erhält.

Diese Aktion soll alle Werksangehörigen daran erinnern, daß es nach wie vor gilt, Unfallgefahren zu beseitigen, Arbeitsabläufe zu verbessern, wirtschaftlicher und menschengerechter zu produzieren und daß jeder aufgerufen ist, durch das Vorschlagswesen mitzuarbeiten, diese Ziele zu erreichen.

Die durch die Betriebsvereinbarung aufgestockten Prämien warten darauf, ausbezahlt zu werden. Wenn Sie an dieser Aktion teilnehmen, ist die Wahrscheinlichkeit groß, ein Stück von diesem Prämienkuchen zu erhalten. „Wer mitmacht, hat mehr vom Leben!“ E.E.

## In wenigen Zeilen

Nach der Vorstellung des neuen REKORD war am Samstag, 10. September, vormittags im Ausstellungsraum D 1 Gelegenheit, die neuen Modelle zu besichtigen und sich über Einzelheiten zu informieren. Fast 500 Werksangehörige und deren Familienmitglieder waren der Einladung gefolgt. Mitarbeiter des Verkaufs haben die Interessenten beraten.

Jugendversammlungen finden am 20. Oktober jeweils im Werk I und im Werk II statt.

Bei den Wohlfahrtsverbänden in der Stadt Bochum sind für Türken, Italiener, Spanier, Portugiesen, Griechen und Jugoslawen Sozialbetreuer tätig. Anschriften Telefonnummern, Sprechzeiten der einzelnen Stellen sind bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407 (Werk Bochum), zu erfahren.

Am 11. und 12. Dezember finden wieder Unterhaltungsveranstaltungen in der Ruhrlandhalle statt. Bedingt durch neue Vorschriften, stehen weniger Plätze zur Verfügung. Aus diesem Grunde wird schon jetzt darauf hingewiesen, daß Kinder unter 14 Jahren – anders als in den Vorjahren – nicht eingelassen werden können bzw. zurückgewiesen werden müssen. Es wird um Verständnis gebeten.



Viel Beifall gab es für das vorzügliche Kalte Büfett der Werksverpflegung.



W. Drees unterhielt das Publikum, während Frank Berger und Andrea Jürgens mit ihren Liedern Jubilaren und Gästen viel Freude bereiteten.



Zum Abschluß wurde kräftig das Tanzbein geschwungen.

des Betriebsrates in Bochum stattfindet. Weiter führte er unter anderem aus, daß Arbeitnehmer erst am Tage des Jubiläums sagen könnten: „Ich war 25 oder 40 Jahre einer Firma treu – mich haben die Belastungen des Arbeitslebens nicht klein-gekriegt.“ K. H. Stade, früher in Rüsselsheim, sprach im Namen der Jubilare, dankte für die lobenden Worte, sprach die Betriebsverbundenheit an, wies bezüglich der aufgezeigten Leistungen auf die gute Zusammenarbeit der „Westfalen“ und „Hessen“ im Unternehmen hin und gab

den Startschuß zum Sturm auf das im Nebenraum sehr dekorativ aufgebaute reichhaltige Kalte Büfett frei, das die Abteilung Werksverpflegung geliefert hatte.

Den zweiten Teil der Feier gestalteten neben der erwähnten Band der Conferencier W. Drees, Pop-Sänger Frank Berger mit dem 10jährigen Kinderstar Andrea Jürgens. Daß anschließend bis zum frühen Morgen getanzt wurde, beweist, daß es den Jubilaren, ihren Frauen und den Gästen gefallen hat.



Im Speiseraum D 1 fand die „Lossprechung“ der Auszubildenden statt.

## BERUFSAUSBILDUNG BOCHUM

# 1.031 Mitarbeitern das Rüstzeug vermittelt

Vor der Industrie- und Handelskammer Bochum haben kürzlich 49 Auszubildende unseres Werkes ihre Abschlußprüfung bestanden. 32 von ihnen waren in gewerblichen Berufen ausgebildet worden, 15 zu Bürogehilfinnen und 2 zu Industriekaufleuten. Es wurden recht gute Prüfungsergebnisse erzielt. Bei den Fertigkeiten betrug der Notendurchschnitt 2,5, bei den Kenntnissen 3,3. 39 der jungen Mitarbeiter erhielten bereits einen Arbeits- bzw. Anstellungsvertrag; 10 machen weiter. Sie werden noch zu Elektronikern ausgebildet.

### Rund 60 Prozent blieben

Mit dieser Abschlußprüfung ist die Zahl der im Werk Bochum bisher Ausgebildeten auf 1.031 angestiegen. Von diesen haben 959 anschließend einen Arbeitsvertrag mit Opel abgeschlossen. Knapp 60 Prozent dieser 959 Mitarbeiter sind noch bei uns tätig, darunter 17 als Ingenieure. Anfang September sind im Speisesaal Bau D 1 die ehemaligen Auszubildenden von den Pflichten aus dem Ausbildungsvertrag freigesprochen worden. Anwesend waren neben den neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Betriebs- und Abteilungsleiter der Abteilungen, in denen die Jungfacharbeiter, Bürogehilfinnen und In-

dustriekaufleute jetzt beschäftigt sind, Mitglieder des Berufsbildungsausschusses des Betriebsrates und die Jugendvertretung.

### Bildungsmöglichkeiten nutzen

H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, begrüßte die Anwesenden. Er wandte sich zunächst an die ehemaligen Auszubildenden. Durch die absolvierte Berufsausbildung habe man die Voraussetzungen geschaffen, qualifizierte Arbeiten zu verrichten, zur persönlichen Entfaltung und Leistung zu gelangen und seinen Lebensunterhalt zu sichern. Man solle bei dem Leistungsstand, den man bei der Prüfung nachgewiesen habe, nicht stehenbleiben, sondern Bildungsangebote der verschiedensten Einrichtungen, die



Zum Schluß: ein kleiner Imbiß.

innerbetriebliche Weiterbildung und die weiterführenden Bildungsgänge nutzen. Er wies weiter auf den Wert der betrieblichen Ausbildung hin, die „vor Ort“ – also in den Betriebsabteilungen – absolviert werden muß. „Insgesamt können wir von unseren Jugendlichen sagen, daß die motorische Kraft der Arbeit und das Interesse an technischen Vorgängen vorhanden ist. Allerdings wollen sie gefordert werden, um sich beweisen zu können“,

sagte H. Plattfaut zum Schluß seiner Ausführungen, dankte für alle Ausbildungsbemühungen und gab die Prüfungsergebnisse bekannt.

### Verstärkte Ausbildung

Dr. B. Prein sprach im Namen der Werksleitung Glückwünsche zur bestandenen Abschlußprüfung aus. Er führte aus, wie wichtig eine abgeschlossene Berufsausbildung in den kommenden kritischen Beschäftigungsjahren sein wird. Aus diesem Grunde habe sich die Geschäftsleitung entschlossen, die Ausbildung im gesamten Unternehmen, also auch im Werk Bochum, zu verstärken. Während im Jahre 1975 99 Auszubildende eingestellt wurden, waren es 1976 schon 108. In diesem Jahr seien es 123, und es gebe Überlegungen, die Kapazität unserer Ausbildung noch weiter auszubauen. 1976 habe man zwei weitere Ausbilder eingestellt, und es werde nötig sein, die Zahl der Ausbilder weiter zu erhöhen, wenn noch mehr Ausbildungsplätze eingerichtet werden sollten. Ein Ausbildungsplatz koste im Jahr durchschnittlich DM 39.000,—. Mit höheren Kosten – auch bedingt durch eine weitere Verbesserung der Lehrmethoden – sei in Zukunft zu rechnen. Dr. Prein ging dann auf den bekannten Plan des Neubaus der Lehrwerkstatt ein und dankte den Ausbildern und den Mitarbeitern der Abteilung Berufsausbildung. „Ihnen allen, die den Ausbildungsabschluß erreicht haben, wünsche ich Zufriedenheit und Erfolg in Ihrem Beruf“, sagte er abschließend. – Anschließend beglückwünschten P. Jaszczyk (Berufsbildungsausschuß) und M. Wittkowski (Jugendvertretung) die neuen Facharbeiter, Bürogehilfinnen und Industriekaufleute zur bestandenen Prüfung. Mit Überreichung der Prüfungsdokumente und einem kleinen Imbiß schloß die Veranstaltung.



H. Plattfaut überreicht die Dokumente.



# Großer Schachwettkampf in unserem Bochumer Werk

## Streiflichter

### Bücherbus

Beladen mit 5.000 Büchern und freundlichem Personal steuert der Bücherbus der Stadtbücherei jeden Dienstag von 13.30 bis 15.00 Uhr Portal 10 (Werk II) und jeden Donnerstag zur gleichen Zeit Portal 1 (Werk I) an. Was an Büchern nicht vorhanden ist, wird beschafft. Das Ausleihen kostet nichts. Man sollte einen solchen Service nutzen.



### Bauspielplatz

In der Nähe unserer Wohnungen Ümminger Straße und Rüsselsheimer Weg sowie gegenüber von unserem Wohnheim Rüsselsheimer Weg hat es in den letzten großen Ferien einen großen Bauspielplatz gegeben. Kinder konnten unter Aufsicht Buden bauen. Opel stellte das Grundstück zur Verfügung und die Stadt die Mittel. Den Kindern soll die Ferienaktion Spaß gemacht haben.



### Sportplätze

Für den Ausgleichssport stehen im Winterhalbjahr folgende Plätze zur Verfügung:

**Havkenscheider Straße:** montags, dienstags, mittwochs und freitags von 15.00 bis 17.00 Uhr.

**Everstalstraße:** dienstags, mittwochs und donnerstags von 15.00 bis 16.30 Uhr.

**Glücksburger Straße:** montags von 17.00 bis 19.00 Uhr mit Beleuchtung.

Die Vergabe der Plätze erfolgt durch die Sozialabteilung, Werk Bochum, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407.

Anfang September 1977 hat in unserem Bochumer Werk ein Schachwettkampf an 15 Brettern zwischen vereinsgebundenen Spielern aus Bochum und Rüsselsheim sowie dem werksgebundenen „GM Schaakclub Continental, Antwerpen“ stattgefunden. Es war der erste Versuch, einen derartigen Kräftevergleich durchzuführen. Rückblickend kann man feststellen, daß dieser Wettkampf ein voller Erfolg gewesen ist.

### Sieg der Opel-Mannschaft

Die Gäste aus Antwerpen, die bereits gegen 9.00 Uhr mit einer Delegation von 25 Personen angereist waren, hatten vor dem Spiel Gelegenheit, sich in Bochum umzusehen. Die nicht am Wettkampf beteiligten Begleiter konnten während des langen Sonnabends auch am Nachmittag noch einen Stadtbummel unternehmen. Zum Spiel selbst wäre zu bemerken, daß die Mannschaft aus Antwerpen, in deren Reihen der belgische Meister 1977, R. Weemaes, spielt, den Kampf nur an den Brettern 1 – 8 offen halten konnte, während an den unteren Plätzen für die Gäste jedoch nichts mehr zu holen war. Die Opel-Mannschaft konnte durch den Bochumer Bezirksmeister H. P. Urankar,

der vorübergehend bei Opel tätig ist, entscheidend verstärkt werden. Hervorzuheben ist allerdings auch das spielerische Können der Teilnehmer aus Rüsselsheim.

Im Endergebnis siegte nach vierstündiger Gesamtspielzeit die aus vielen Vereinen zusammengestellte Opel-Mannschaft mit 10 1/2 : 4 1/2.

### Weitere Kämpfe angestrebt

Wenn die Antwerpener Teilnehmer über den Spielverlauf auch nicht ganz glücklich waren, so waren doch alle Beteiligten mit dem Ablauf zufrieden und unterstrichen dies durch entsprechende Absichtserklärungen, weitere Wettkämpfe in anderer Umgebung nach angemessenen Zeitabständen zu veranstalten. Für einen Teil der Organisation und die Gestellung des umfangreichen Spielmaterials war K. Nieswand zuständig; K. H. Papenkordt stellte die Opel-Mannschaft zusammen. G. Koninckx, Antwerpen, hatte den ersten Kontakt bezüglich des Wettkampfs geknüpft. Fußballkontakte hatte es bisher schon mit GM Antwerpen über die Standardabteilung gegeben. Nun sind die Schachfreunde gefolgt. Wer wird der nächste „Kontaktknüpfer“ sein? K.N.



Die Eröffnung des Schachwettkampfs Opel gegen „GM Schaakclub Antwerpen“.

## Ende des Bochum-Teils

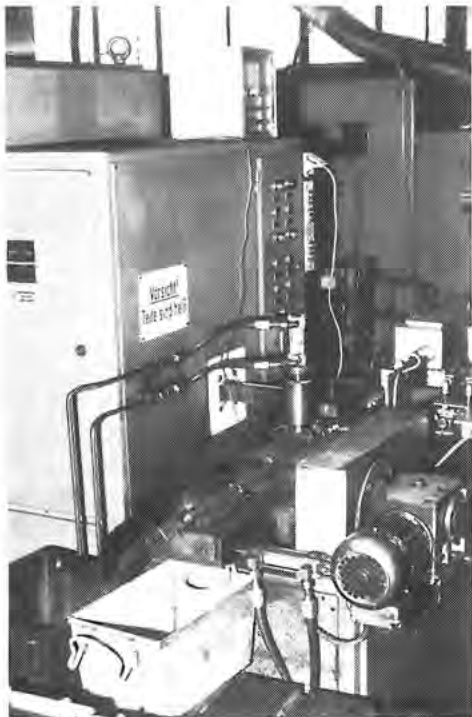


# WERK KAISERSLAUTERN

## DIE „HENZMANNSTORY“

# „Warum machen wir das nicht automatisch?“

Gerade der in diesen Tagen verwirklichte Verbesserungsvorschlag unseres Mitarbeiters Wolfgang Henzmann zeigt, daß es für das Verbesserungsvorschlagswesen — symbolisch gesehen — das Gesetz vom



abnehmenden Bodenertragszuwachs nicht gibt. In Diskussionsgesprächen kann man immer wieder Formulierungen hören, wie: „Auch der tiefste Brunnen wird einmal leer“ oder: „Was gibt es denn bei uns noch zu verbessern?“ Nun, solche Vermutungen und Floskeln können im Vorschlagswesen nur dann zutreffen, wenn sich alle Mitarbeiter mit dem Status-quo begnügen oder es den Verantwortlichen nicht mehr gelingt, unsere Mitarbeiter zu motivieren und so eine der wesentlichsten Komponenten im Vorschlagswesen zu erfüllen. Und wenn man von Motivation spricht, so drängt sich unweigerlich die Frage auf, sind denn unsere Mitarbeiter eigentlich noch motivierbar? Wenn wir die Ergebnisse der letzten Jahre und das Halbjahresergebnis von 1977 betrachten, dann können wir in Kaiserslautern nicht ganz ohne Stolz sa-

gen: „Ja, unsere Mitarbeiter sind bereit, mitzudenken!“

### Die Sache nahm ihren Lauf

Einer von vielen dieser Mitdenker ist der seit August 1965 bei uns als Einrichter für Induktiv-Härteanlagen beschäftigte Wolfgang Henzmann aus dem Bereich Härtereie. Es störte ihn, daß der durch Härten und das anschließende Glühen entstehende Verzug bei Teil Achse-Getriebe-Vorgelege mit einer Rundlaufkontrollvorrichtung 100 Prozent von Hand geprüft werden mußte. Diese Kontrolle ist erforderlich, um beim Vorschleifen eine zu starke Abnutzung der Schleifscheiben sowie Maßfehler zu vermeiden. Seine Idee war es, diese Rundlaufkontrolle nach der automatischen Härte- und Glüh-Operation ebenfalls zu automatisieren. Er brachte seine Gedanken zu Papier, und die Sache nahm ihren Lauf. Nachdem von der finanziellen Seite, hinsichtlich der erforderlichen Investitionen, keine Bedenken mehr bestanden, wurde der Vorschlag konstruktiv verwirklicht. Hier ist von Wichtigkeit, daß sich der Konstrukteur mit dem Vorschlag identifiziert. Gemeinsame Überzeugung ist ein wesentlicher Punkt,

um der Idee zum Durchbruch zu verhelfen. Durch kooperatives Miteinander wurde eine Einrichtung geboren, die nach folgendem Prinzip arbeitet:

### Kein Zufallsprodukt

Das Teil Achse-Getriebe-Vorgelege (Abbildung oben) wird mittels Förderkette und Einstoßer auf umlaufende Walzen gebracht. Ein induktiver Meßtaster wird in einem hydraulisch gesteuerten Gehäuse in Meßstellung gefahren und gibt die Rundlaufabweichungen in ein anzeigendes Meßgerät. Bei Überschreitung der zulässigen Toleranz steuert ein Impuls über ein Zählwerk einen zweiten hydraulischen Zylinder mit einer Zahnstange. Dieser Zylinder setzt mit seiner Vorschubbewegung eine verzahnte Prismenführung in eine Drehbewegung um; das Ausschußteil wird dann seitlich ausgeworfen, die ok-Teile werden automatisch in einen Schäferkasten transportiert. Erfolge dieser Art sind kein Zufallsprodukt, sondern das Resultat systematischen Denkens. Eine beachtliche Prämie und die Gewißheit, ein Stück Persönlichkeit verwirklicht zu haben, war der Lohn für unseren Mitarbeiter Henzmann.



Auf dem Bild der VV-Einsender W. Henzmann und die VV-Prüfer aus den Bereichen Planung und Inspektion, G. Müller und R. Oeser.



# Personalien

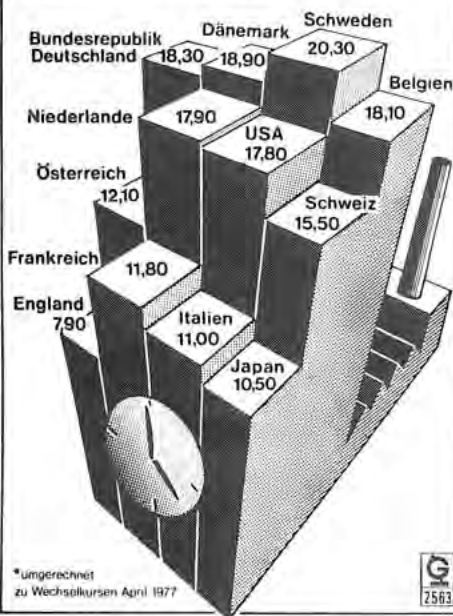


Der bisher kommissarisch eingesetzte Leiter der PEK-Außenstelle Kaiserslautern, H. Thelen, wurde bereits mit Wirkung vom 1. Juli 1977 unter gleichzeitiger Ernennung zum Ass. Staff Engineer als voll verantwortlicher Resident-Engineer eingesetzt. Er berichtet, wie bisher, an H. Warda, Leiter der Abteilung Verbindung zu Produktion, Qualitätsförderung und Kundendienst und bleibt damit in allen technischen Angelegenheiten der PEK Rüsselsheim unterstellt.

## Ende des Kaiserslautern-Teils

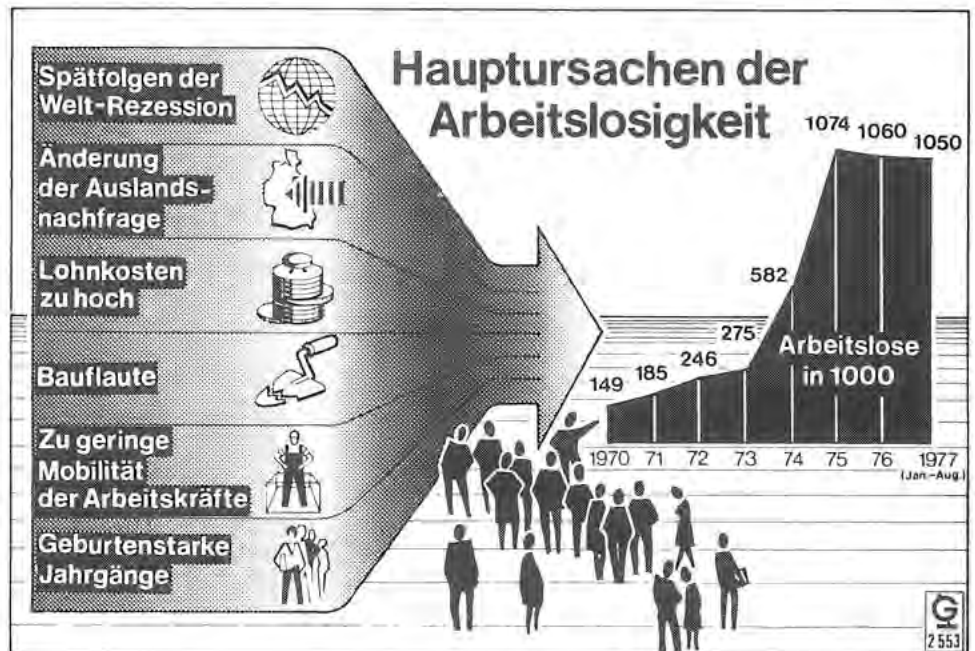
### LOHNKOSTEN 1977

je Arbeitsstunde in der Industrie in DM\*



## Die USA überholt

Nun haben auch die Deutschen die Amerikaner überholt – jedenfalls was die Lohnkosten in der Industrie angeht. Nach Schweden und Dänemark lag die Bundesrepublik im Frühjahr 1977 mit DM 18,30 auf dem dritten Rang der internationalen Kostenskala. Mit Lohnkosten ist jener Betrag gemeint, den jeder Arbeiter seinen Betrieb im Durchschnitt pro Stunde kostet. Außer dem direkten Arbeitsentgelt zählen dazu also auch die sogenannten Lohnnebenkosten, wie betriebliche Sozialabgaben sowie tarifliche und freiwillige Zusatzleistungen (etwa Lohnfortzahlung, Urlaubsgeld usw.). Die Spitzenstellung der deutschen Wirtschaft bei den Lohnkosten ist mit ein Grund für verstärkte Rationalisierungsbemühungen der Unternehmen. Durch Kosteneinsparungen wollen und müssen sie ihre internationale Konkurrenzfähigkeit erhalten.



## Häufung von Widrigkeiten

Der große Umschwung von der Über- zur Unterbeschäftigung auf dem deutschen Arbeitsmarkt fiel zusammen mit der weltweiten Rezession der Jahre 1974 und 1975. Aber diese konjunkturelle Arbeitslosigkeit läßt sich noch am ehesten überwinden, macht jedenfalls den Wirtschaftspolitikern die geringsten Sorgen. Schwieriger ist die sogenannte strukturelle Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. In ihr kommt zum Ausdruck, daß der Aufbau unserer Wirtschaft nicht mehr ganz mit der gewandelten Welt-Nachfrage übereinstimmt. Solange beispielsweise die DM unterbewertet war, hatten auch noch jene Wirtschaftszweige gute Exportchancen, die eigentlich auf den Weltmärkten nicht mehr konkurrenzfähig waren. Mit der Wechselkursfreigabe und der ständigen Höherbewertung der DM gab es für diese Branchen ein böses Erwachen. Aber auch die Nachfrage des Inlands wandelte sich; dafür ist die Bauflaute ein beredtes Zeug-

nis. Auf die Branchen im Konjunkturschatten und auf weniger produktive Wirtschaftszweige hat im übrigen die Lohnpolitik wenig Rücksicht genommen.

Die hohen und immer weiter steigenden Lohnkosten treiben dort viele Betriebe zum Personalabbau, mindestens aber zu einer vorsichtigen Politik bei Neueinstellungen. Und als ob der Widrigkeiten nicht genug wären, drängen ausgerechnet in diesen Jahren geburtenstarke Jahrgänge auf den Arbeitsmarkt. Schließlich: Auch bei den Arbeitslosen selbst liegt eine der vielen Ursachen für die hohe Arbeitslosigkeit. Nicht alle von ihnen sind bereit, sich dem Arbeitsmarkt anzupassen und die Arbeit dort zu suchen, wo sie angeboten wird. – Bei dieser ungünstigen Konstellation kann niemand schnelle Erfolge im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit erwarten; vielmehr steht noch ein langwieriger Feldzug für die Vollbeschäftigung bevor. G.

Keine Puppenspiel-Figuren, sondern zwei Angehörige einer Familie, die sich ganz in den Dienst der Opel-Sicherheitsforschung gestellt hat. Es sind Versuchspuppen (Dummies), die mit Meßgeräteträgern ausgerüstet sind. Nur eine sorgfältige Einstellung aller Gelenke und die gewissenhafte Eichung und Montage der Meßwertnehmer in Kopf, Brust, Becken und Oberschenkel der Dummies gewährt eine zuverlässige Datenerfassung. Bei Aufprallversuchen (Crashtests) sitzen sie im Fahrzeug als wertvolle Helfer bei der Weiterentwicklung des Insassenschutzes. Aus den Meßergebnissen der Dummies wird auf das Verletzungspotential geschlossen.

Das Unfallgeschehen wird mit Hochgeschwindigkeitskameras (500 – 2.000 Bilder/sec.) in extremer Zeitlupe gefilmt.



**„Qualität ist das Anständige“**



## **Auch Auswärtsteile werden geprüft!**

Überall am Fahrzeug, wo Wellen und Achsen abzudichten sind, werden Radialwellen-Dicht-  
ringe verwendet. Sie verhindern das Austreten von Öl oder Fett beziehungsweise das  
Eindringen von Staub, Schmutz und Wasser. Bereits kleinste Beschädigungen an diesen Teilen  
können zu dem ärgerlichen Ölfleck unter dem Fahrzeug oder im schlimmsten Fall zum Ausfall  
eines ganzen Aggregates führen.

Die Dichtringe werden von Zulieferfirmen bezogen und unterliegen in unserem Hause einer  
strengen Überprüfung durch die Abteilung Qualitäts-Sicherung Auswärtsteile (QSA). Jede  
Lieferung wird einer Sichtkontrolle und einem automatischen Meßvorgang unterworfen, bevor  
die Teile für die Produktion freigegeben werden. Es versteht sich von selbst, daß hier die  
gleichen strengen Qualitäts-Maßstäbe angelegt werden wie an Teile eigener Fertigung.

Unser Bild zeigt Mitarbeiterin Herta Ludwig, QSA, bei der Prüfung von Dichtringen an der  
automatischen Meßmaschine – auch Sealector – genannt.