

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

4/5
78



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

Jubilarefeier	2
Neuer Chef der PEK	3
Besuch von Alfred Dregger	4
Zur Betriebsratswahl	5
Personalien	6
Ausländische Mitarbeiter	6
Fotonachlese	8
Berufsausbildung	9
VV-Werbeaktion	13
Beobachtungen	13
Jubilare — Ruhestand	14
Aufsichtsratswahl	17
Senator und Monza	18
Der „Pirschkadett“	21
Kfz-Technik	22
Am Lenkrad	24
Das Pilotwerk	26
BKK-Notizen	29
Wir gedenken	29
Werk Bochum	30
Werk Kaiserslautern	34
Produktschau '78	36

TITELBILD

Ein längerer Beitrag im Inneren dieses Heftes befaßt sich mit der Berufsausbildung, die in unserem Rüsselsheimer Unternehmen eine lange, erfolgreiche Tradition hat. Einer der 15 Ausbildungsberufe ist der des Modelltischlers, den Wilfried Sabo erlernt. Die Ausbildungszeit beträgt 3 1/2 Jahre. Mit dem Winkelmesser kontrolliert er auf unserem Titelbild das Modell für einen Lagerdeckel.

„Wir brauchen den kritischen Mitarbeiter ...“

Auch die letzte Jubilarfeier am 15. April fand wegen der vielen Jubilare in diesem Jahr wieder in der Rüsselsheimer Walter-Köbel-Halle statt. Im Mittelpunkt der Veranstaltung mit 700 Teilnehmern — Jubilaren und Ehegatten, Vorgesetzten und Gästen — stand die Ehrung der Jubilare durch Dr. Walter Schlotfeldt für die Geschäftsleitung und Richard Heller für den Betriebsrat. Für die Jubilare sprach anschließend Mitarbeiterin Marga Reingruber. Hier zunächst Auszüge aus den Ansprachen.

Dr. Schlotfeldt dankte für Treue und Pflichterfüllung in wechselvoller Zeit. „Unsere Jubilare haben durch Einsatz und Leistung, Sorgfalt und Können einen wesentlichen Beitrag zu dem hohen Ansehen geleistet, das unser Unternehmen und seine Produkte in aller Welt genießen. Dies heute herauszustellen, ist nur recht und billig, nicht zuletzt auch Ihre Treue und Beharrlichkeit — in guten und in weniger guten Tagen ...“

Jeder würde bei seinem Rückblick auf die langen Jahre der Werkszugehörigkeit die Akzente anders setzen. Beim einen dominierten die positiven, beim anderen die Schattenseiten, zu unterschiedlich seien die Lebenswege der einzelnen gewesen. Jeder Jubilar sei durch eine harte Schule des Lebens gegangen. Das Schicksal habe ihm nichts geschenkt. Der Erfolg der täglich geleisteten Arbeit, das Ansehen des Werkes und seiner Produkte in aller Welt seien uns nicht in den Schoß gefallen, seien ein Gemeinschaftswerk, an dem die Jubilare großen Anteil hätten.

Das Unternehmen habe manche Probleme. Nicht alles klappe reibungslos, über vieles gebe es Meinungsverschiedenheiten. „Wir brauchen den kritischen und mitdenkenden Mitarbeiter, der sich eine eigene Meinung bildet ... Voraussetzung dafür, daß am Ende des Meinungspro-

zesses ein gutes Ergebnis erzielt wird, das dem Unternehmen und damit jedem einzelnen zugute kommt, ist die Bereitschaft zu sachlicher Auseinandersetzung. Dazu gehört die Anerkennung des Machbaren ... Ich meine, wir sind alle daran interessiert, den machbaren und vernünftigen Konsensus zu finden. Das gilt auch für den Interessengegensatz, den es in jedem Unternehmen gibt.“

Nur: Ein ständiger Interessenstreit hätte im Unternehmen genauso verheerende Folgen — und zwar für jeden einzelnen — wie für Staat und Gesellschaft ...“

In den Dank an die Jubilare schloß Dr. Schlotfeldt auch die Ehefrauen ein, ohne deren Fürsorge, Anteilnahme und Mithilfe vieles nicht so reibungslos verlaufen wäre. „Manche Maschine hätte nicht pünktlich zu Schichtbeginn anlaufen können, hätten Sie nicht in oft früher Tagesstunde dafür gesorgt, daß Ihr Mann rechtzeitig aufstand und zur Arbeit ging. Der schaffende Mensch braucht den Rückhalt in der Familie. Aus ihr zieht er Kraft für seine berufliche Leistung und seinen Erfolg. Sie, die Ehepartner unserer Jubilare, sind deshalb auch mit dem Unternehmen und seinem Geschick eng verbunden, und wir sind — wie in der Vergangenheit — auch in Zukunft auf Ihre Unterstützung und Ihr Verständnis angewiesen. Deshalb müssen Sie in den Dank an unsere Jubilare mit eingeschlossen werden.“

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller betonte in seiner Ansprache, 25, 40 oder 50 Jahre Betriebszugehörigkeit seien Anlaß genug, um in festlicher Stunde den Jubilaren für ihren langjährigen Einsatz zu danken. Es sei eine verdiente Anerkennung für viel Mühe und Fleiß. Auch Richard Heller schloß in diesen Dank die Ehegatten der Jubilare mit ein. Er fuhr

Fortsetzung Seite 7





Bei früheren Jubilärfestnahmen in der Regel zahlreiche Mitarbeiter teil, die 50 Jahre bei Opel waren. Dieser Kreis ist inzwischen immer kleiner geworden. Bei der letzten Feier am 15. April (siehe Seite 2) war es nur noch einer, nämlich Karl Lösch aus der Abteilung Produktionsvorbereitung Werkstätten, der auf unserem Bild von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt und dem Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller begrüßt wird. In einem Gespräch mit ihm wurde die Zeit vor 50 Jahren noch einmal lebendig.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte im April 61.817 Mitarbeiter in den drei Werken und der Niederlassung Berlin, davon 50.941 Lohnempfänger und 10.876 Gehaltsempfänger.

Über die Betriebsratswahl am 9. Mai berichten wir ausführlich in der nächsten Ausgabe. In Rüsselsheim und Kaiserslautern wählen die Lohn- und Gehaltsempfänger die Betriebsräte gemeinsam, in Bochum getrennt.

Dem neuen Betriebsrat werden auf Grund der gestiegenen Belegschaftszahlen in Rüsselsheim jetzt 53 Mitglieder angehören (bisher 45), in Bochum 39 (bisher 37), in Kaiserslautern 23 (bisher 19). In der Filiale Berlin bleiben es wie bisher 7.

Bis zum Stichtag am 10. April wurden in Rüsselsheim 8 Listen für die Betriebsratswahl eingereicht. Die Auslosung über die Reihenfolge auf dem Stimmzettel ergab folgendes Ergebnis: Liste 1 (IG Metall), Liste 2 (Kaub), Liste 3 (CMV), Liste 4 (Arbeiter-Opposition), Liste 5 (Italienischer Familienverein), Liste 6 (DAG), Liste 7 (Alternative '78), Liste 8 (Tsolkas).

Die letzte Betriebsversammlung fand am 26. April in der Entladehalle K 40 statt. Auf der Tagesordnung standen der Bericht des Betriebsratsvorsitzenden und der des Angestelltenvertreters sowie eine Aussprache. Für die türkischen und italienischen Mitarbeiter waren an diesem Tag Teilversammlungen in zwei Speisesälen.

Löhne und Gehälter

Die Opel-Tabellenlöhne und -gehälter werden rückwirkend ab 1. 1. 1978 um 5 % erhöht. Ebenfalls über die Tarifiergebnisse hinausgehend, werden für die ersten vier Monate des Jahres mindestens DM 137 pro Monat gezahlt. Das bedeutet, daß Lohn- und Gehaltsempfänger, die für die Zeit vom 1. 1. '78 bis 30. 4. '78 einen vollen Lohn- oder Gehaltsanspruch haben, einen Bruttobetrag von mindestens DM 548 erhalten.

Sicherheitslehrgang

Einen beispielhaften Beitrag zur Steigerung der Sicherheit im Straßenverkehr leistete jetzt unsere Abteilung Sportbetreuung. In Zusammenarbeit mit dem AMC Diepholz e.V. veranstaltete sie bereits zum sechsten Mal ein Sport- und Sicherheitstraining. Vom 28. bis 30. April stand ein Teil des Geländes auf dem Fliegerhorst Diepholz für die Opel-Fahrer und ihre Instrukturen zur Verfügung. Fahrerprofis wie Klaus Fritzing, Jocki Kleint, Dr. Helmut Mander, Achim Warmbold und weitere bekannte Sportfahrer haben in den Disziplinen kontrolliertes Schleudern, Slalomfahren und Kurventechnik unterrichtet. Parallel dazu fand ein Kurs für Beifahrer statt, in dem unter anderem Jochen Berger, Dr. K. P. Bierlich und W. P. Pitz über Grund- und Fachwissen für den perfekten Co-Piloten referierten. Ausschreibungen, Sportgesetz, Erste-Hilfe-Ratschläge und Ernährungstips für Fahrer und Beifahrer waren nur einige der umfangreichen Lehrgangsbeiträge.

Neuer Chef der PEK



Mit Wirkung vom 1. Mai 1978 ist in der PEK folgende Organisationsänderung in Kraft getreten: G. W. Roberts hat neue, wichtige Aufgaben im Entwicklungsstab der General Motors Corporation übernommen. Zu seinem Nachfolger als Direktor für Produktentwicklung und Konstruktion, Pkw Europa, wurde Helmut Zincke, bisher Chefingenieur, Motor und Fahrgestell, ernannt. Der Aufsichtsrat hat H. Zincke in den Vorstand der Adam Opel Aktiengesellschaft mit Wirkung vom 1.5.1978 berufen.

Zincke begann seine Laufbahn bei der Adam Opel AG 1936 im damaligen Werk Brandenburg als Lkw-Konstrukteur. Nach Unterbrechung durch den Krieg trat er 1952 wieder unserem Unternehmen bei und übernahm die Leitung der Lkw-Konstruktion. In den folgenden Jahren wandte er sich in Positionen von steigender Verantwortung schließlich ganz dem Pkw zu. 1968 wurde er zum Hauptabteilungsleiter mit Verantwortung für Fahrwerksentwicklung und -Konstruktion ernannt, ehe 1970 die Berufung zum Chefingenieur Motor und Fahrgestell folgte.

(Der Nachfolger von H. Zincke wird zu einem späteren Zeitpunkt bekanntgegeben.)

Senator und Monza vorgestellt

Senator und Monza wurden von Mitte bis Ende April den Opel-Händlern des In- und Auslandes vorgestellt. In diesen Tagen sind es Fachjournalisten aus Deutschland und zahlreichen europäischen Ländern, die die Neuen von Nizza aus auf den Straßen der Côte d'Azur und den Bergstrecken der Seealpen testen. Ihre Erfahrungen werden in der nächsten Zeit in den Fachblättern und Motorspalten der Tageszeitungen zu finden sein. (Ab Seite 18 berichten wir ausführlich über die neuen Modelle.)





Wahlmännerversammlung für die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat am 18. April (Einzelheiten Seite 17).

ALFRED DREGGER ZU BESUCH

„Vorrat an Facharbeitern schaffen ...“

Nach Ministerpräsident Holger Börners Besuch im Rüsselsheimer Werk im Februar folgte im März der CDU-Landeshauptmann Dr. Alfred Dregger. Ein Rundgang durch verschiedene Produktionsbereiche, eine Besichtigung der Opel-Wohnheime sowie ein ausführliches Gespräch mit Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates standen auf dem Besuchsprogramm.

BILD RECHTS: Zwangloses erstes Gespräch nach dem Empfang. Links Generaldirektor J. F. Waters, Jr., rechts die Betriebsräte R. Heller, R. Müller und R. Petry (von rechts), hinten Vorstandsmitglied F. Schwenger.



LINKS: Beim Rundgang durch den Betrieb suchte Dr. Alfred Dregger immer wieder den Kontakt zur Belegschaft. Auf dem Bild im Gespräch mit dem Jugendvertreter K. Lohrum. — **RECHTS:** Diskussion über die aktuelle Lage des Unternehmens und andere, beide Seiten interessierende Fragen. Rechts Dr. Alfred Dregger und seine Begleitung, darunter Bundestagsabgeordneter Otto Zink, links Vertreter von Geschäftsleitung und Betriebsrat: die Vorstandsmitglieder Dr. Kartzke, Schwenger, Rohde, Dr. Schlotfeldt sowie die Betriebsräte Heller, Müller und Petry.



Schnappschuß von der Auslieferung von Bedford MKP 2 BMO Militär-Lastwagen aus einem Auftrag von 30 solcher Fahrzeuge, den unsere Behördenabteilung in Zusammenarbeit mit der Abteilung Nutzfahrzeuge kürzlich abgewickelt hat.

50.000 D-Mark — ist das nichts?

Natürlich ist es etwas! Im Lotto geht's zwar einfacher, hier bedarf es allerdings eines guten Drahtes zur Glücksgöttin. Auch das Vorschlagswesen bietet die Chance, an so viel Geld heranzukommen: mit einer besonders guten Idee! Kürzlich war es wieder einmal soweit.

Für einen Vorschlag konnte unserem Mitarbeiter Peter Steffens, Qualitätsförderung, die Höchstprämie ausgezahlt werden. Erstmals sogar die von 50.000 DM nach der neuen Betriebsvereinbarung. Die Freude war verständlicherweise groß. Auf dem Bild sieht man es.



Mitarbeiter Steffens hatte den Gedanken, den Getriebeschalthebel mechanisch zu verbessern, so daß nicht nur eine Qualitätsverbesserung eintrat, sondern auch eine wirtschaftlichere Fertigung ermöglicht wurde. Das Ergebnis dieses Vorschlages beweist erneut, daß auch im Vorschlagswesen Geduld und Zähigkeit zum Erfolg führen. Es war nämlich die 39. Idee dieses Einsenders, die jetzt zur Höchstprämie führte. Übrigens: nur zwei der anderen 38 Vorschläge wurden angenommen. Um so erstaunlicher die Zähigkeit dieses Kollegen, der nicht locker ließ und es immer wieder versuchte.

Auf dem Bild von links Generaldirektor J. F. Waters, Jr., Ausschußvorsitzender H. Meuselbach und der Einsender Peter Steffens. Wi.

Beförderungen

Opel-Generaldirektor James F. Waters, Jr. (49), Generaldirektor unseres Unternehmens seit März 1976, ist mit Wirkung vom 1. April 1978 unter Beibehaltung seiner Position zum Vizepräsidenten der General Motors Corporation befördert worden. Seit Waters unser Unternehmen leitet, hat Opel in den Jahren 1976 und 1977 die bisher besten Produktions- und Verkaufsergebnisse in seiner Geschichte erzielt.

Eine Berufung zum Vizepräsidenten erhielt auch GM-Europachef John P. Mc Cormack, der Vorgänger von Waters als Opel-Generaldirektor. Mc Cormack bleibt zuständig für den europäischen Bereich



Von links nach rechts: J. F. Waters, Jr., J. P. Mc Cormack und A. A. Cunningham.

mit Ausnahme von Opel und Vauxhall und übernimmt zusätzlich die Verantwortung für die GM-Aktivitäten in Afrika und im Mittleren Osten.

Vizepräsident Alexander A. Cunningham, ein weiterer erfolgreicher Ex-Opel-Chef, wurde zum Gruppen-Vizepräsidenten befördert. In dieser Position bleibt Cunningham zuständig für alle GM-Unternehmen außerhalb Nordamerikas.

BETRIEBSRATSWAHL

Wählen heißt Mitbestimmen

Am 9. Mai finden in allen Werken des Unternehmens die Betriebsratswahlen statt. Ihre Ergebnisse berühren hauptsächlich die Interessen der Arbeitnehmer, aber auch der Arbeitgeber, und nicht zuletzt beobachtet die breite Öffentlichkeit den Ausgang mit Interesse, spiegeln sich in ihnen doch gewisse Trends in der Belegschaft wider

Der Wahltag ist auch deshalb so bedeutungsvoll, weil sich der Einfluß der Arbeitnehmerschaft im gesellschaftlichen Kräftefeld schon seit längerem wesentlich erweitert hat. Man denke nur an das Betriebsverfassungsgesetz und seine Novellierung im Jahre 1972. Gerade an ihm wird die Entwicklung deutlich. In diesem Gesetz sind die schwierigen und vielfältigen Aufgaben der Betriebsräte verankert, ebenfalls die Grenzen deutlich gemacht, die ihnen der Gesetzgeber gezogen hat.

Ohne den Betriebsrat ist heute soziales Leben im Betrieb nicht mehr denkbar. Die Institution Betriebsrat hat sich auch in unserem Unternehmen im Laufe vieler Amtsperioden bewährt. Wer auf den Forderungskatalog blickt, den man noch vor 10 oder 20 Jahren der Geschäftsleitung präsentiert hatte, der erkennt, daß im Laufe der Jahre viel erreicht wurde. Vieles, was einst hart umkämpft war, ist heute verwirklicht, Selbstverständlichkeit.

Bei den Betriebsratswahlen geht es um die persönlichen Belange jedes Arbeit-

nehmers. Es kann niemandem gleichgültig sein, wen er für geeignet hält, seine Interessen zu vertreten. Wer sich darauf verläßt, daß auch ohne seine Stimme die entsprechende Zahl von Leuten in den Betriebsrat kommt, dem fehlt das Gespür für diesen wichtigen Bereich unserer demokratischen Ordnung. Er darf sich hinterher auch nicht beklagen, daß manches anders lief, als er es sich ursprünglich gedacht hatte. Wer also von seinem Wahlrecht Gebrauch macht, erfüllt nicht nur eine demokratische Pflicht, er leistet auch seinen persönlichen Beitrag zur Fortentwicklung, erweist sich als aktiver Teil der sozialen Ordnung im allgemeinen und seiner persönlichen Arbeitswelt im besonderen. Kurz: Wählen heißt Mitbestimmen! W.S.





H. Müller H. Behm

Im Bereich der PEK wurde Helmut Müller zum Leiter der Abteilung Innenraumverkleidungen und Rückhalte-systeme sowie im Finanzbereich Wolfgang H. Behm zum Leiter der Abteilung Vorausschätzungen und Berichte ernannt.

Leserbrief

„Da kommen mir Bedenken...“

Antwort auf die Glosse auf Seite 4 des Heftes 3/78 in der Spalte „Dies und Das“:

Liebe emanzipierte Opelnerinnen, jetzt ist der Groschen gefallen, jetzt wissen wir endlich, wie wir emanzipiert werden können: Wenn zwei starke Frauen ein schweres Eisenrohr zu einem Lkw tragen können! Ob das Emanzipation ist???
Liebe muskelstarke Kollegen, da kommen mir Bedenken! Ob unsere männlichen Kollegen in den Büros, die nur einen Kugelschreiber oder zwei Aktenordner stemmen, alles weib...? Huch! Nein! Wo die immer so nett zu mir sind!

Man sollte doch einmal im Duden nachlesen: Emanzipation heißt nicht, daß eine Frau wie ein Mann wird, oder umgekehrt! Sollen die Männer Männer sein, und die Frauen Frauen bleiben dürfen, aber mit gleichen Rechten, gleichen Bildungschancen, gleichem Lohn! Das ist Emanzipation, nichts weiter!

*Aber vielleicht werden das unsere männlichen Kollegen einmal verstehen, wir Frauen geben da die Hoffnung nicht auf! (Die Frage bleibt nur noch, ob die „männliche“ OPEL POST „so etwas“ abdruckt!) Mit weiblichem Gruß
Cäcilie Sieg, Abt. 1261, Werk Bochum.*

(Anmerkung der Redaktion: Zwei Mitglieder der Redaktion sind laut Impressum „weiblichen“ Geschlechts. Im übrigen: Warum sollte die Werkzeitschrift solche Zuschriften nicht veröffentlichen? Wir freuen uns auf jede Reaktion aus dem Leserkreis, denn wir wollen uns ja auf keiner Einbahnstraße bewegen.)

Von Ägypten bis Zypern

Unsere ausländischen Mitarbeiter kommen aus 48 Staaten

„Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammenkamen...“ An diesen geflügelten Satz aus Schillers „Die Kraniche des Ibykus“ wird erinnert, wer in der Ausländerkartei unseres Rüsselsheimer Werkes blättert. Hier sind zur Zeit über 10.000 Gastarbeiter beschäftigt, die aus 48 Staaten kommen, alphabetisch geordnet von Ägypten bis Zypern. Ein Blick in die Statistik zeigt, daß – von Australien abgesehen – alle Kontinente bei uns vertreten sind.

An der Spitze stehen der Zahl nach weiterhin die Türken (4.779 Männer, 107 Frauen), gefolgt von den Italienern (1.916 Männer, 143 Frauen), Griechen (1.095 Männer, 260 Frauen), Marokkanern (861 Männer, 1 Frau), Spaniern (836 Männer, 102 Frauen), Jugoslawen (344 Männer, 36 Frauen) und Portugiesen (131 Männer, 26 Frauen).

Anderer Nationen sind mit weit kleineren „Kontingenten“ vertreten, mitunter nur mit einem Vertreter, wie zum Beispiel Ägypten und Zypern. Erwähnenswert ist auch noch, daß viele unserer ausländischen Mitarbeiter aus wirtschaftlich recht gut entwickelten und teilweise hoch industrialisierten Ländern der Europäischen Gemeinschaft kommen. So haben wir außer den erwähnten Italienern auch Franzosen, Engländer, Niederländer und Dänen unter uns, nicht zu vergessen Österreicher und Schweizer.

Weitere Heimatländer unserer ausländischen Mitarbeiter sind unter anderem Äthiopien, Brasilien, Bulgarien, Ceylon (Sri Lanka), Chile, Ghana, Guatemala, Indien, Indonesien, Iran, Jordanien, Kanada, Nigeria, Pakistan, Polen, Senegal, Syrien, Tschechoslowakei, UdSSR

(Estland, Ukraine), USA, Ungarn, Vietnam und, wie bereits erwähnt, Zypern.

Insgesamt ein Völkergemisch, das hinsichtlich Arbeitsunterweisung, Unterbringung und Verständigung manches Problem mit sich bringt. Fast die Hälfte, rund 4.500, lebt in den Opel-Wohnheimen.



Leserberatung

Über 36.000 Bände stehen jetzt für unsere Werksangehörigen bereit. 7.400 Leser, das sind ca. 26 Prozent der deutschen Belegschaft des Rüsselsheimer Werkes, machen augenblicklich von der Möglichkeit Gebrauch, in der Nähe des Arbeitsplatzes rasch ein Buch (oder mehrere Bücher) ausleihen zu können. Einfacher geht's wirklich nicht! Man kann die Bände – Sach- und Fachbücher sowie Unterhaltungsliteratur – in den Regalen der Freihandbüchereien selbst auswählen, man kann sich aber auch von den vier Fachkräften in den beiden Ausleihen beraten lassen, wie beispielsweise hier in der Bücherei I am Hauptportal durch Diplom-Bibliothekarin Gisela Kröhner.

Opel-Post 415 1978



Beilage Partner Test

Mit dieser Ausgabe der OPEL POST wird ein Faltblatt des Deutschen Verkehrssicherheits-Rates ausgegeben. Es geht um aktives Verhalten für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Verschiedene Aufgaben sind zu lösen, interessante Preise zu gewinnen. Machen Sie mit! Vielleicht haben Sie Glück und gewinnen eine der Reisen.

JUBILARFEIER

Fortsetzung von Seite 2

fort: „Jubilare feiern spiegeln aber nur ein sehr kleines Stück vom Betriebsalltag wider. In unserer technisierten Welt kommen allzuoft die menschlichen Bedürfnisse leider zu kurz. Technische Zwänge beherrschen oft die Menschen. Und aus den gleichen, angeblich logischen Zwängen heraus wird für den größten Teil seines wachen Lebens der Mensch dem industriellen Produkt untergeordnet. Gerade bei einer Jubilarsfeier, wo der Mensch so betont im Mittelpunkt steht, sollen wir auch über diesen Alltag nachdenken. Gerade heute möchte ich an die berechtigten Interessen, die Bedürfnisse, Wünsche und Hoffnungen erinnern, die jeder einzelne in natürlicher und logischer Weise hat. Nachdrücklich möchte ich vor einer kalten mechanisierten Betrachtungsweise der menschlichen Arbeit warnen. Gerade heute und hier wollen wir über den Wert der menschlichen Arbeit nachdenken ...“

Ohne den Einsatz der menschlichen Arbeit wäre, so Heller weiter, das Kapital tote Materie geblieben. „Daß neue Werte geschaffen wurden, war nur durch Eure Leistung, Eure Arbeit möglich!“ Der



Schnapschuß während des bunten Teils.

Betriebsratsvorsitzende wünschte abschließend weiterhin kollegiale Zusammenarbeit und für jeden einzelnen Gesundheit und Glück.

Für die Jubilare dankte Marga Reingruber, Betriebsmitteleinkauf und seit 25 Jahren bei Opel, für die Feier und die anerkennenden Worte. Heute würde man für etwas geehrt, was für viele schon zur Selbstverständlichkeit geworden wäre: langjährige Werkszugehörigkeit und tägliche Arbeitsleistung. „Durch lange Gewohnheit sind wir vielleicht schon zu nüchtern geworden. Auch hört man im Arbeitsalltag Lob nur selten oder nie. Um so mehr freut man sich, daß dies heute in so herzlicher Form geschieht. Es wäre zu wünschen, daß es kein auf eine Jubilars-



Erinnerungsfoto mit der Jubilarsprecherin. Von links die Vorstandsmitglieder Dr. Walter Schlotfeldt und Dr. Klaus Kartzke, Betriebsratsvorsitzender Richard Heller sowie Mitarbeiterin Marga Reingruber, Betriebsmitteleinkauf.

feier beschränkter Einzelfall bliebe ... Ich glaube, daß die meisten von uns bei Opel geblieben sind, weil es uns hier gefiel, auch weil wir den gesicherten Arbeitsplatz und das geregelte Auskommen schätzten.“

Frau Reingruber sprach auch kurz die Aufstiegsmöglichkeiten im Unternehmen an und betonte, Frauen hätten es schwerer, nach oben zu kommen, „obwohl doch viele von ihnen ebenfalls besondere Fähigkeiten und berufliche Leistungen vorzuweisen haben und somit auch Vorgesetzte und Führungskräfte sein könnten.“ Bevor sie noch einmal im Namen der Jubilare für die Feier und die anerkennenden Worte ihrer Vorredner dankte, sagte die Jubilarsprecherin:

„Doch noch eine andere Sache sollte an diesem Tag einmal angeschnitten werden.

Ich wende mich an jene, die glauben, die Firma bei jeder Gelegenheit schlecht machen zu müssen, obwohl auch sehr viel Freundliches und Lobenswertes über sie zu berichten ist. Wenn man manche Artikel, Interviews oder Schriften liest, kann man nur den Kopf schütteln über so viel Einseitigkeit. Natürlich gibt es auch bei uns manche Unzulänglichkeit, muß noch vieles verbessert werden, aber gerade wir älteren Mitarbeiter wehren uns dagegen, daß unsere Arbeitswelt bei Opel häufig in so ungünstigen Farben dargestellt wird ...“

Dem akademischen Teil, der vom Werksorchester unter Leitung von Andreas Wagner musikalisch umrahmt wurde, folgte das gemeinsame Abendessen und ein großes buntes Programm. Es war schon spät, als die letzten die Walter-Köbel-Halle verließen.



Höhepunkt des bunten Programms war die Bühnenshow von Mara Glasow. Dahinter das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter Andreas Wagner.

FOTONACHLESE

Ehrung unserer Erfinder

Auf Seite 3 des letzten Heftes berichteten wir über die Feier unserer Erfinder, den 63 Mitarbeitern, die sich im Jahre 1977 durch besondere erfinderische Leistungen auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens hervorgetan haben.



Sie wurden wie erwähnt, in die von Alexander A. Cunningham gegründete „Science and Technology Society“ (STS) aufgenommen. Die STS verfolgt bekanntlich den Zweck, die Mitarbeiter im überseeischen Bereich von General Motors zur Einreichung patentfähiger Ideen anzuregen. A. A. Cunningham, der an einer Teilnahme verhindert war, beglückwünschte in einem Grußtelegramm diese Mitarbeiter und betonte, sie seien ein wertvoller Aktivposten für Opel und General Motors. Auf unserem Bild, das bei Druckbeginn des letzten Heftes noch nicht vorlag und deshalb nachträglich veröffentlicht wird, erhält einer der 63 Ausgezeichneten, K. Brumm (rechts), Leiter der Versuchsgruppe in der PEK, die Ehrenurkunde und die Mitgliedsmedaille von John P. Mc Cormack. Mitgratulant ist Generaldirektor James F. Waters, Jr.

ger), Generaldirektor J. F. Waters, Jr. und Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, Direktor Personal- und Sozialwesen.

Auf dem oberen Bild der rechten Spalte beglückwünscht Generaldirektor J. F. Waters, Jr., den Leiter der Standardabteilung, Peter Enderle, erster Sieger des Abteilungswettbewerbs. Im Hintergrund Herbert Meuselbach. Auf dem Bild darunter übergibt Gerhard Noß, Leiter Personalabteilung, einigen Mitarbeitern, die sich im Vorschlagswesen besonders eingesetzt haben, ein Anerkennungs Geschenk. In einer kurzen Ansprache sagte er dabei unter anderem:



VIELE TALENTE



Abteilungswettbewerb des Vorschlagswesens

Auch die anlässlich der VV-Veranstaltung „Sieger des Abteilungswettbewerbs 1977“ am 6. März gemachten Aufnahmen lagen bei Redaktionsschluss des letzten Heftes noch nicht vor. Als Fotonachlese zu unserem damaligen Bericht (Heft 3/78, Seite 7) hier noch drei Aufnahmen. Auf dem Erinnerungsfoto unten links erkennt man (v.l.) H. Berger, Gesamtproduktions-

leiter, H. Riedel, Instandhaltung Chassis I (dritter Sieger), H. Meuselbach, VV-Ausschußvorsitzender, W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, A. Hummel, Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II und Schmiede (zweiter Sieger), Vorstandsmitglied F. Beickler, Gesamtwerksleiter, P. Enderle, Standardabteilung (erster Sie-



„Durch die Tatsache, daß in jedem Jahr eine Vielzahl von Vorschlägen eingebracht und angenommen wird, werden diejenigen ad absurdum geführt, die die Auffassung vertreten, je intensiver sich die Industrie um optimale Lösungen bemühe, desto weniger gebe es durch Vorschläge etwas zu verbessern. In einer Belegschaft von der Größe der Adam Opel AG schlummern viele Talente. Dieses Potential zu nutzen, ist nicht zuletzt Aufgabe aller Vorgesetzten. Sie sind aufgerufen, ihre Mitarbeiter anzuregen, sich am Vorschlagswesen zu beteiligen . . . Daß intensiver Einsatz für eine Teilnahme am Vorschlagswesen auf fruchtbaren Boden fällt, zeigt auch die heutige Veranstaltung, in der die erfolgreichsten Abteilungen ausgezeichnet werden . . .“ Wi.

Wichtiger Grundstock zur Existenzsicherung des Unternehmens

In Heft 9/77 der OPEL POST berichteten wir über Aufgaben und Gliederung des Bereichs Personalentwicklung (PE). Wir stellten seinerzeit dar, daß von dieser Hauptabteilung alle Dienste bereitgestellt werden, die im Unternehmen für die Entwicklung von Mitarbeitern notwendig sind. Die Aufgaben der einzelnen PE-Abteilungen wollen wir in zwangloser Folge in weiteren Beiträgen ausführlich erläutern. Unser heutiger Bericht gilt der Berufsausbildung, die in Rüsselsheim mit augenblicklich 71 Mitarbeitern, die 689 junge Leute ausbilden, die größte Abteilung innerhalb des Personalentwicklungsbereiches ist. Zusammen mit den Werken Bochum und Kaiserslautern, in denen eigene Ausbildungsabteilungen bestehen, sind es 105 Mitarbeiter, die im Gesamtunternehmen für die Ausbildung zuständig sind.



Grundlehrgang im Autogenschweißen, das alle Auszubildenden der metallverarbeitenden Berufe, aber auch die Elektriker und die Technischen Zeichner erlernen müssen.

Hauptaufgabe der Berufsausbildung ist es, eine den Zeiterfordernissen entsprechende praktische Ausbildung von gewerblichen, technischen und kaufmännischen Auszubildenden, Praktikanten, Umschülern sowie Anlernlingen in genügender Zahl und in einer Weise sicherzustellen, daß die Anforderungen der einzelnen Berufsbilder und des Betriebes erfüllt werden.

Hohe Anforderungen

Die Vielzahl von kaufmännischen und technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aufgaben, die Verschiedenartigkeiten der Materialien, die in einem großen Industrieunternehmen bearbeitet, verarbeitet und umgearbeitet werden sowie die rasante Entwicklung der Fertigung, die immer neue Maschinen und Einrichtungen zum Einsatz bringt, stellen dabei hohe Anforderungen an die Qualität der Ausbildung. Eine an diesen Anforderungen orientierte Berufsausbildung ist deshalb ein wichtiger Grundstock zur Existenzsicherung unseres Unternehmens.

Das gilt natürlich auch für jeden einzelnen. Die Ausübung eines Berufes schließt aber nicht nur die materielle Sicherung ein, auch Selbstbewußtsein und Zufrie-

denheit eines Menschen hängen in hohem Maße davon ab, ob er einen Beruf erwählt hat, für den er sich eignet, der seinen Interessen entgegenkommt und der ihm zu einer angemessenen sozialen Stellung verhilft.



In regelmäßig stattfindenden Zusammenkünften werden Ausbildungsprobleme erörtert. Unser Bild zeigt einen Teil der 44 Meister mit P. Jahn, Leiter der Berufsausbildung im Werk Rüsselsheim.

denheit eines Menschen hängen in hohem Maße davon ab, ob er einen Beruf erwählt hat, für den er sich eignet, der seinen Interessen entgegenkommt und der ihm zu einer angemessenen sozialen Stellung verhilft.

gegenwärtig über 514 gewerblich/technische und über 175 kaufmännische, also rund 700 Auszubildende.

Opel-Ausbildung hat Tradition

Die Berufsausbildung erfolgt nach gesetzlich vorgeschriebenen Berufsbildern. Berufsausbildungs-, Betriebsverfassungs- und Jugendarbeitsschutzgesetz bilden einen weiteren Rahmen für die Ausbildung der Jugendlichen. Die Lehrwerkstatt in Rüsselsheim wurde bereits im Jahre 1911 gegründet. Zwei Jahre später kam die eigene, staatlich genehmigte Werkberufsschule hinzu. Lehrwerkstatt, kaufmännische Ausbildung und Werksberufsschule blicken zurück auf eine erfolgreiche Tradition. Während in der Lehrwerkstatt und in verschiedenen technischen Betriebsabteilungen die praktische Ausbildung für gewerbliche Berufe und technische Zeichner erfolgt, wird den kaufmännischen Auszubildenden die Fachausbildung in verschiedenen Verwaltungsabteilungen vermittelt. Die Werkberufsschule besuchen alle Auszubildenden, um dort übergreifende fachliche und allgemeine Kenntnisse nach den Rahmenlehrplänen des Hessischen Kultusministeriums zu erlangen. Soweit wie möglich steht der Unterricht in enger Beziehung zur praktischen Ausbildung. Das Ausbildungspersonal umfaßt zur Zeit neben dem Leiter der Berufsausbildung und dem Leiter der

Ausbildung in 15 Berufen

Die Ausbildung erfolgt in 12 gewerblichen und 3 kaufmännischen Berufen mit unterschiedlicher Ausbildungsdauer: Elektroanlageninstallateure mit einer 2jährigen Ausbildungszeit haben anschließend die Möglichkeit zu einer 1 1/2jährigen aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker. Bohrwerksdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Galvaniseur, Universalfräser und Universal schleifer benötigen bis zum Berufsabschluß 3 Jahre. Maschinenschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher und Technische Zeichner werden in 3 1/2 Jahren auf ihren Beruf vorbereitet. Für alle Berufe ist der Hauptschulabschluß die Mindestvoraussetzung. Bei den kaufmännischen Berufen werden neben dem Datenverarbeitungskaufmann und dem Industriekaufmann mit jeweils einer Ausbildungszeit von 3 Jahren (Voraussetzung ist die Mittlere Reife) auch Bürogehilfinnen ausgebildet. Für die letzte Berufsgruppe mit einer Lehrzeit von 2 Jahren ist ebenfalls die Mittlere Reife wünschenswert. Aber auch gute Hauptschulabsolventinnen haben eine Chance, eine Ausbildung zu erhalten, die mit entsprechender Berufspraxis zur Sekretärin führt. Das Unternehmen ist bestrebt, die Anzahl der jährlich einzustellenden Auszubildenden der Ausbildungsplatznachfrage, dem



M. Bode befindet sich im ersten Jahr seiner Ausbildung zum Werkzeugmacher. Das Bild zeigt ihn beim Feilen und Einpassen einer Rechteckflachlehre.



BILD OBEN: Eine Gruppe von zukünftigen Werkzeugmachern beim Drehlehrgang im ersten Ausbildungsjahr mit Meister Ph. Müller.

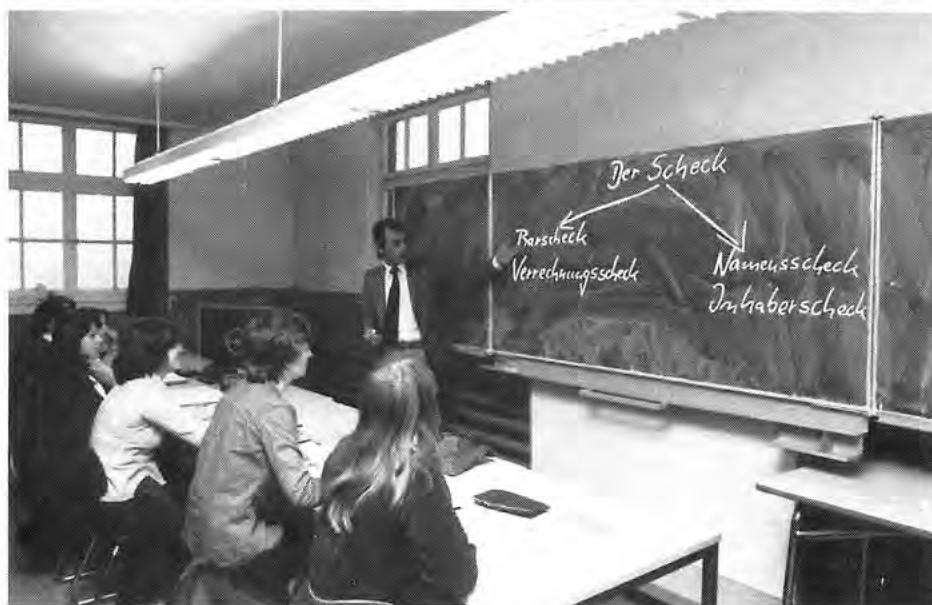
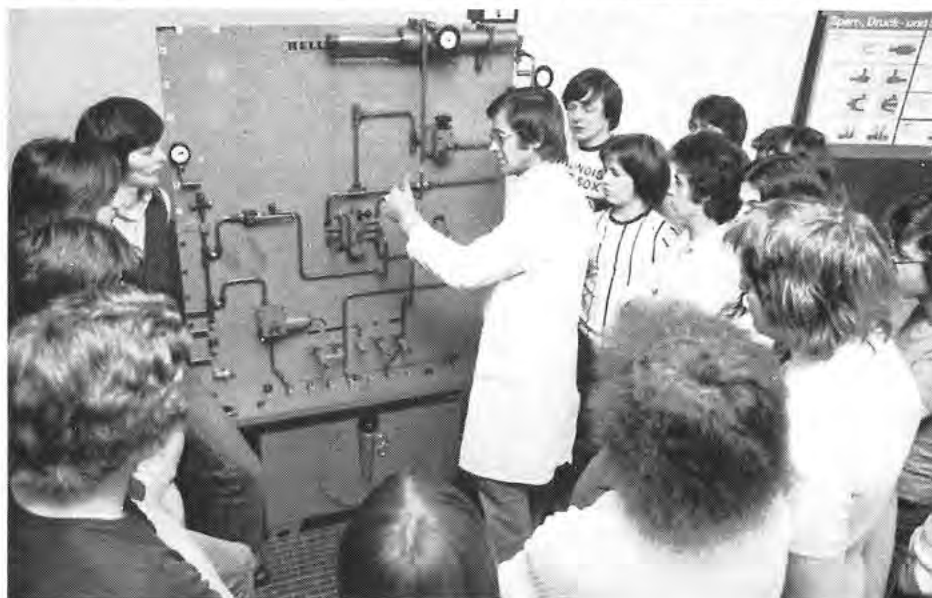


BILD MITTE: Parallel zur Ausbildung in der Lehrwerkstatt oder anderen betrieblichen Bereichen läuft der Unterricht in der werkseigenen Berufsschule. Unser Bild entstand während des Unterrichts für Bürogehilfinnen in Betriebswirtschaftslehre mit Fachlehrer H.-J. Barwig.

BILD UNTEN: Durch umfangreiche Schaltungübungen am Hydraulik-Trainer hat der Auszubildende die Möglichkeit, seine im theoretischen Unterricht erworbenen Kenntnisse praktisch anzuwenden. Eine Funktionsübung am Modell wird hier einer Betriebsschlosserguppe von Fachlehrer Kl.-D. Schüler gezeigt.



Fachkräftebedarf und den betrieblichen Möglichkeiten anzupassen. Daß dies in der sehr angespannten Ausbildungsplatzsituation verwirklicht wurde, geht aus der Entwicklung der Anzahl von eingestellten Auszubildenden der letzten Jahre hervor. Im Jahre 1975 wurden 220 Auszubildende eingestellt, 1976 waren es 274 und im vergangenen Jahr betrug die Zahl 300. 1977 wurde gegenüber 1975 etwa 36 Prozent mehr Auszubildenden ein Berufsausbildungsvertrag angeboten.

Ausbildung ist vorzuziehen

In einem Gespräch über Aspekte der beruflichen Ausbildung sagte uns der Leiter der Rüsselsheimer Berufsausbildung, Peter Jahn, daß die Bewerbungsaktion für



Monika Lauck wird als Datenverarbeitungskaufmann ausgebildet. In den letzten 15 Monaten der dreijährigen Ausbildung erhalten die zukünftigen DV-Kaufleute praktische Unterweisungen im Rechenzentrum.

dieses Jahr abgeschlossen sei. Von den ca. 1.500 Jugendlichen, die sich bei Opel beworben haben, soll eine gegenüber 1977 wiederum erhöhte Zahl von Jugendlichen einen Ausbildungsvertrag erhalten. „Für 1979“, so Jahn, „ist vorgesehen, den

Einsendeschluß für die Bewerbungen, der bisher schon Ende November des Vorjahres lag, in die Osterzeit zu verlegen, um das Zwischenzeugnis vom Jahresende als weitere Beurteilungsgrundlage zur Verfügung zu haben.“ Auf die Frage, welchen

ding kann ich mir gar nicht vorstellen. Sie ist ein guter Grundstock für das spätere Berufsleben.“ Nach Aussage von P. Jahn bleiben nach der Ausbildung fast 100 Prozent der jungen Facharbeiter bei Opel. Eine kürzliche Untersuchung habe übrigens gezeigt, daß nach 16 Jahren rund 57 Prozent der früheren Auszubildenden noch im Unternehmen tätig sind. Dies sei im Vergleich zu anderen Betrieben ähnlicher Größe eine relativ hohe Zahl.

Eignungstest deckt Lücken auf

Sorge bereitet die Tatsache, daß nicht jedem Bewerber, der Angehörige bei Opel hat, ein Ausbildungsplatz bei uns angeboten werden kann. Auf Grund der großen Anzahl von Bewerbungen (für dieses Jahr etwa 1.500) muß ein Auswahlverfahren nach möglichst objektiven Kriterien stattfinden. Der bisher erfolgreich angewandte Einstelltest zeigt dabei in erschreckendem Maße immer wieder Lücken, die zum Beispiel in Rechnen oder in Deutsch bestehen. Es kann nicht eindringlich genug darauf hingewiesen werden, wie wichtig es ist, sich während der Schulzeit Sicherheit in diesen Grundfächern anzueignen; sie ist Voraussetzung für eine angestrebte qualifizierte Berufsausbildung und begleitet von jeher das Geschehen der Arbeitswelt. „Deshalb“, so



Der Auszubildende H. Schipper ist im dritten Lehrjahr seiner Ausbildung zum Werkzeugmacher. Unser Bild zeigt ihn bei der Herstellung eines Folgewerkzeuges für das Preßwerk.



Kl. G. Heuss wird zum Bohrwerksdreher ausgebildet. Unser linkes Bild zeigt ihn an einem Horizontalbohrwerk. — H. J. Hoppe hat den Beruf des Modelltischlers als Ausbildungsziel gewählt. Auf unserem rechten Bild korrigiert er die Innenkonturen eines Kernkastens.

Rat er einem Schüler geben würde, der noch nicht weiß, ob er eine Berufsausbildung wählen oder als „Anlernling“ in einen Betrieb eintreten soll, meinte der Leiter unserer Berufsausbildung: „Die Ausbildung ist auf jeden Fall vorzuziehen. Gerade die hohen Arbeitslosenzahlen beweisen, daß Hilfsarbeiter ihren Arbeitsplatz zuerst verlieren, während — welcher paradoxen Situation — ein ausgesprochener Mangel an Facharbeitern herrscht. Ein besseres Argument für eine Berufsausbil-



P. Jahn abschließend, „ist ja auch mit der Beendigung der Lehrzeit keinesfalls die Berufsausbildung abgeschlossen. Neben der eigentlichen Lehre gewinnt die berufliche Fortbildung immer mehr an Bedeutung, teils durch Anpassung an technische Neuerungen, teils durch gesellschaftliche Entwicklungen oder durch erhöhte Erwartungen der Mitarbeiter.“ (Über die Fortbildungsmöglichkeiten in unserem Unternehmen werden wir deshalb in einer der nächsten Ausgaben berichten.)

DENKE MIT, ES ZAHLT SICH AUS

Werbeaktion '78 unseres Vorschlagswesens

Das Vorschlagswesen gibt jedem Einsender, der vom 1. April an einen Verbesserungsvorschlag einreicht, eine praktische Ausweismappe. Auf Plakaten wurde bereits auf diese Werbeaktion hingewiesen. 1977 wurden bekanntlich ca. 11.000 Verbesserungsvorschläge von 4.300 Einsendern eingereicht. Die Beteiligung der prämierten Werksangehörigen liegt damit bei 12,3 Prozent. Durch diese Werbe-



aktion soll vor allem der Personenkreis angesprochen werden, der sich bisher noch nicht am Vorschlagswesen beteiligt hat.

Unsere Führungskräfte sind der Meinung, daß es in unserem Unternehmen noch viel zu verbessern gibt, sei es am Arbeitsplatz, im Rahmen der Arbeitssicherheit, in der Organisation oder auch am Produkt. Verbesserung heißt übrigens nicht: verbilligen oder gar billig machen. Es heißt vielmehr: Sicherung des Arbeitsplatzes, Erhaltung der Gesundheit, Konkurrenzfähigkeit und Steigerung der Qualität. Und dies ist eine Sache, die alle angeht und nicht nur 12 Prozent unserer Belegschaft.

Unter diesem Aspekt ist das kleine Geschenk zu betrachten. Es kann und soll kein Gegenwert zum eingereichten Vorschlag sein, sondern es ist eine Erinnerung und Aufmunterung zur aktiven Mitarbeit am Vorschlagswesen. Wird ein Verbesserungsvorschlag durchgeführt und angenommen, kann der Einsender im Regelfall eine Prämie bis zu 50.000 DM erhalten. Die ausgezahlte Prämiensumme von ca. 1,5 Millionen DM und die Tatsache, daß 35 Prozent aller Vorschläge 1977 durchgeführt wurden, zeigt, daß der Leitspruch zu recht besteht: Denke mit, es zahlt sich aus!

Wi.

Beobachtungen

Parkplatzversichert

Die junge Mitarbeiterin hatte einige Zeit für einen Kadett gespart. Sie fuhr ihn voller Stolz, ging sehr pfleglich mit ihm um. Und da, eines Tages, kurz nach 16.30 Uhr, machte sie auf dem Parkplatz eine schlimme Entdeckung: Der schöne neue Wagen wies zwei starke Beulen und auch einige Schrammen auf. Am Morgen, als sie ihn abgestellt und nochmals von allen Seiten betrachtet hatte, war er noch vollkommen in Ordnung gewesen. Ein anderer Wagen mußte ihn beim Einparken oder Ausscheren „ganz schön“ gestreift haben. Und kein Zettel des Schadenverursachers unter dem Scheibenwischer.

Empörung über soviel Rücksichtslosigkeit wühlte in der jungen Kollegin. Obwohl das sinnlos war, weil auf einem so großen und vollen Parkplatz die Wagen ja täglich den Standort wechseln, suchte sie am nächsten Morgen an den in der Nähe abgestellten Fahrzeugen nach Beschädigungen, denn der andere Wagen war ja auch nicht ohne eine Verunzierung davongekommen. Aber die Suche war vergeblich. Wenn man so jung ist und das erste eigene Auto so sehr liebt, ist solch eine Sache natürlich ein besonders großes Pech. Doch hatte die Kollegin einen Trost: sie war parkplatzversichert, sie brauchte dadurch wenigstens für den Schaden nicht aufzukommen.

Begegnungen

Gerade der Wochenmarkt in Rüsselsheim ist oft der Ort eines zufälligen Stelldich-eins von ehemaligen Opelanern, die sich häufig seit längerer Zeit aus den Augen verloren haben und hier wieder begegnen. In vielen Fällen geschieht das mit echter Freude. Es ist nicht jene gespielte, schulterklopfende Kameraderie, die sich meist recht laut und schallend gibt, aber den Nachteil hat, nicht echt zu sein. Die Freude der alten Kollegen ist jedoch natürlich, man merkt es gleich. Da werden Erinnerungen wachgerufen, da wird nach früheren Kollegen gefragt. Bei dem einen hapert es mit der Gesundheit, ein anderer hat sich schon fortgemacht aus der Welt.

„Na ja“, meinte kürzlich einer mit etwas gespielter Resignation, „früher hat man bei Opel an Werkzeugen gearbeitet, jetzt kauft man eben Obst, Gemüse und Salat ein, die bessere Hälfte ist nicht mehr so gut auf den Beinen.“ Aber er macht es gerne, wie er mir versicherte. Die Hauptsache war ihm jedoch im Augenblick, daß ich ihn wieder erkannt und angesprochen hatte.

Spectator

50



Karl Lösch
PV-Werkstätten
11.4.1978

40



Ernst Becker
PV-Werkstätten
1.4.1978

UNSERE JUBILARE

APRIL



Franz J. Burggraf
Rohrfabrikation
1.4.1978



Karl Krummeck
PV-Werkstätten
1.4.1978



Heinrich Grau
Motorenbau
4.4.1978



Friedrich Diehl
PV-Werkstätten
21.4.1978



Adam Osterod
Instandhaltung
23.4.1978



Heinrich Gutmann
Betriebskrankenkasse
29.4.1978

25

Rüsselsheim

1.4.1978

Willi Baier
Zentralplanung
Gerhard Balter
PEK

Karl Bayer
Werkschutz

Rudolf Becker
Elektr. Abt.

Karlheinz Benz
Polsterei

Bernhard Boldt
Zentralwerkstatt

Horst Born
PV-Werkstätten

Herbert Feldmann
PV-Werkzeugab.

Erich Fischer
Zentralwerkstatt

Heinz Geisel
Arbeitsvorbereitung

Norbert Geyer
Standardabt.

Karl Görlich
Chassisbau I
Erwin Hamacher
PV Chassis Planung

Helmut Hederich
Qual.Ktr.u.Insp.

Roland Heinrich
PV-Preßwerk

Wolfgang Hock
PEK

Helmut Hüter
PV-Werkstätten

Wilfried Jockel
PV-Werkstätten

Johann Jordan
PEK

Hans Jung
Berufsausbildung

Oswald Kämmerer
Polsterei

Adolf Kilbert
PEK

Karl Heinz Kirmes
PV-Werkstätten

Hermann Kleinböhl
PEK

Werner Knust
PEK

Walter Koliander
PEK

Otmar Kraus
PV-Werkstätten

Siegfried Krämer
PEK

Heinz Limbach
PV-Preßwerk

Fritz Rudi Lukas
PV-Werkstätten

Günther Neumann
Standardabteilung

Walter Porth
Berufsausbildung

Helmut Rauch
Modellschreinerei

Herbert Rauch
Berufsausbildung

Willi Rauch
PEK

Wolfgang Reichert
PV-Werkstätten

Helmut Ried
Unfallverhütung

Manfred Roosen
PV-Werkstätten

Bernhard Schad
Preßwerk

Günter Schäfer
PV-Werkstätten

Roland Schaub
PEK

Ernst Schiffner
PVP Aufträge u. Kalk.

Günther Schmenger
Modellschreinerei

Hermann Schultheis
Kar.Roh.-Gerippebau

Herbert Wilh. Schulz
Instandhaltung

Edmund Schupp
PEK

Helmut Schwob
PV-Chassis

Werner Senßfelder
Werksanlagen

Dieter Spielmann
PEK

Horst Steck
Verkaufszone Mainz

Rudolf Stelz
PV-Werkstätten

Karl Syha
PEK

Reinhard Thies
Chassisbau II

Christa Ulbricht
Marketing u. Verkauf

Hannelore Winterhalter
Verbesserungsvorschläge

Manfred Wolf
PEK

Werner G. Wöllstein
PEK

Horst Wunsch
PV-Werkstätten

Lorenz Zang
Modellschreinerei

Helmut Zeihler
PV-Werkstätten

7.4.1978

Karl Krödel
Nutzfahrzeug-Verkauf

8.4.1978

Gertrud Engroff
Qual.Ktr.u.Insp.

15.4.1978

Fritz Hummel
Werkschutz

29.4.1978

Max Schmidt
Beschädigten-Eins.

Joachim Sebralla
Karosseriebau II

Bochum

24.4.1978

Robert Prasse
Prod. Vorb.Karosserie

IM RUHESTAND

Georg Bloth
Ordnungsdienst

Friedrich Bovenschen
Beschädigten-Eins.

Alois Christ
PEK

Gertrud Engroff
Qual.Ktr.u.Insp.

Emil Finger
Instandhaltung

Martha Flößer
Teilelager

Heinrich Gutmann
Betriebskrankenkasse

Karl Heil
Instandhaltung

Rudolf Heinrich
Karosseriebau I

Günther Herden
Betriebsrat

Anna Kaus
Karosseriebau II

Wilhelm Klothöhne
Preßwerk

Michael Krawczyk
Schweißmasch.u.Vorr.

Walter Leichtweiss
Qual.Ktr.u.Insp.

Robert Moritz
Preßwerk

Wilhelm Müller
Kundendienstwerkst.

Heinrich Oberinger
Ordnungsdienst

Josef Pöhl
Preßwerk

Wilhelm Sahn
PV-Kar.Unterzus.Bau

Peter Seib
Instandhaltung

Gerhard Simon
Werkzeugbau

Wilhelm Schilf
Instandhaltung

Johannes Schürer
Transportabteilung

Richard Soliga
Preßwerk

Fritz Zentgraf
Karosseriebau I

UNSERE JUBILARE

MAI

40

Rüsselsheim



Jakob Kunz
PV-Werkstätten
8.4.1978



Johannes Arnold
Wagenendmontage
2.5.1978



Alfred Flesch
PVP-Mechanisierung
2.5.1978



Frank Frey
Fertigungsmaterialeink.
2.5.1978



Adolf Fuchs
Betriebsschlosserei
2.5.1978



Jakob Görlich
PV-Werkstätten
2.5.1978



Heinz Guthmann
Betriebsschlosserei
2.5.1978



Heinrich Hemmelmann
PV-Chassis u. Schmiede
2.5.1978



Fritz Kleinschmidt
PEK
2.5.1978



Karl Kopp
PV-Werkstätten
2.5.1978



Karl Kröller
Instandhaltung
2.5.1978



Hans Kutscher
PV-Werkstätten
2.5.1978



Fritz Luley
Instandhaltung
2.5.1978



Johann Nauheimer
Fertigungsmaterialeink.
2.5.1978



Heinz Nold
Qual.Ktr.u.Insp.
2.5.1978



Walter Overlack
Chassisbau I
2.5.1978



Heinz Riebel
PVP
2.5.1978



Herbert Schaffner
Modellschreinerei
2.5.1978



Adolf Schneider
Werkzeugabteilg.
2.5.1978



Friedrich Schwarz
PV-Werkstätten
2.5.1978



Hans Seiler
Betriebsschlosserei
2.5.1978



Willi Steinkohl
PV-Werkstätten
2.5.1978



Fritz Tiemann
Wagenendmontage
2.5.1978



Hermann Völker
PEK
2.5.1978



Willi Groh
PV-Werkstätten
4.5.1978



Karl Förster
Chassisbau I
12.5.1978



Karl Draibach
Werksanlagen
17.5.1978



Erich Eurich
Personal- und Soz.Abt.
2.5.1978

Bochum

UNSERE JUBILARE MAI

25

Rüsselsheim

1.5.1978

Walter Funke
PEK

Günter Pfannebecker
PEK

Treufried Preikschat
Verkaufsz. Südwest

5.5.1978

Karl Heinz Weber
Chassisbau I

6.5.1978

Werner Brust
Karosseriebau

Erhard Dietz
Transportwesen

August Eberhard
PV-Werkstätten

Elisabeth Schweizerhof
Qual.Ktr.u.Insp.

Werner Wolf
Karosseriebau I

7.5.1978

Heinrich Henninger
Karosseriebau II

Horst Schliffke
PEK

Else Schwarz
Karosseriebau II

11.5.1978

Karl Steinmetz
Karosseriebau I

Adolf Weber
Karosseriebau

12.5.1978

Anton Bachmann
Karosseriebau II

Hans Bullinger
Karosseriebau I

Wilfried Dammel
Karosseriebau I

Jakob Hardt
Werksfeuerwehr

Hermann Korr
Lackiererei

Erich Löhrl
Karosseriebau I

Karl Lotz
Karosseriebau II

Ehrenfried Lutz
Wagenendmontage

Willy Mathes
Modellschreinerei

Peter J. Morgenstern
Karosseriebau II

Wilhelm Rausch
Karosseriebau II

Josef Wamser
Werkschutz

13.5.1978

Heinz Becker
Karosseriebau II

Georg Bockard
Instandhaltung

Heinrich Geiß
Karosseriebau II

Ernst Krichbaum
Karosseriebau II

Ludwig Lapp
Karosseriebau I

Adolf Lemp
Kundendienst-Werkst.

Hermann Stumpf
Qual.Förderg.u.Insp.

15.5.1978

Edwin Becker
Wagenendmontage

Heinz Berkau
MPK-Materialabt.

Gustav Bode
Qual.Ktr.u.Insp.

Günter Bossong
Standardabteilung

Theo Brumme
Standardabteilung

Heinrich Diätewich
Karosseriebau I

Karl Heinz Guthmann
Karosseriebau I

Heinz Hardy
Instandhaltung

Heinr. Harnischfeger
Karosseriebau II

Wilhelm Johnson
Karosseriebau II

Voljkard Jöst
Karosserie-Fertigmont.

Otto Kalteyer
Teilelager

Fritz Lachmann
Werkschutz

Heinrich Mehrfeld
Karosseriebau II

Heinz Reeg
Karosseriebau I

Horst Ranell
Werkschutz

Helmut Renner
Wagenendmontage

Edgar Schmidt
Instandhaltung

Fritz Schneider
Gerippebau

Kurt Thom
Kundendienst-Werkst.

Otto Wolf
Karosseriebau II

17.5.1978

Bruno Allner
Verkaufszone Nord

18.5.1978

Ernst Becker
PV-Werkstätten

Günter Daum
Instandhaltung

Ewald Diegelmann
PEK

Adolf Fauser
Instandhaltung

Gustav Fischer
Betriebsschreinerei

Rudolf Goldhahn
Instandhaltung

Raimund Holtmann
Karosseriebau I

Willi Knell
Betriebsschreinerei

Paul Maerker
Karosseriebau I

Günter Michels
Instandhaltung

Andreas Wagner
PEK

Karl Wambold
Karosseriebau I

Josef Weil
Kundendienst-Werkst.

26.5.1978

Helmut Brunken
Werkzeugbau

Willi Dietrich
Preßwerk

Hans Fischer
Werkzeugbau

Helmut Hammer
Chassisbau II

Wilhelm Krämer
Ordnungsdienst

Josef Lang
Qual.Ktr.u.Insp.

Karlheinz Lohrum
Standardabteilung

26.5.1978

Edwin Mader
MPK-Produktionssteuerg.

27.5.1978

Walter Hebach
Werkzeugabteilung

Günter Hubl
Chassisbau I

Karl Schecker
Qual.Ktr.u.Insp.

Hans Schmitt
Elektr. Abt.

Ferdinand Stenner
Chassisbau I

28.5.1978

Heinrich Astheimer
PEK

Kurt Brettschneider
PV-Werkstätten

Willi Gallmann
Qual.Ktr.u.Insp.

Hans Glock
Modellschreinerei

Herbert Hund
PEK

Willi Jung
Materialbehandlung

Ludwig Keil
Werkzeugbau

Hermann Kleinz
Werksanlagen

Walter Leichtweiß
PEK

Heinz Lücker
Chassisbau I

Hubert Lutz
Instandhaltung

Willi Rausch
PV-Werkstätten

Kurt Schandelmaier
Chassisbau II

Alwin Schneider
Teilelager

Hans Uhrig
PV-Kar.Unterzus.Bau

Fritz Wenzel
Wagenendmontage

Georg Weinreich
Materialbehandlung

Karl Winkler
PEK

Georg J. Zabbei
PEK

29.5.1978

Karl Bernhard
Chassisbau I

August Dörsam
Styling

Ernst Edler
Werkzeugabteilung

Hans Grön
Preßwerk

Peter Laun
Prozeßabteilung

Eugen Lulei
Zentralplanung

Gottfried Nothnagel
Preßwerk

Adolf Rückert
Chassisbau I

Helmut Seemann
Absatzförderung

Fritz Veith
Chassisbau II

Richard Waschkowski
Instandhaltung

31.5.1978

Reinhold Astheimer
PV-Preßwerk

Bochum

16.5.1978

Günter Neumann
Personalabteilung

IM RUHESTAND

Rudolf Biedermann
Instandhaltung

Georg Bierach
Chassisbau I

Karl St. Hartmann
Zentr. Masch.-Abt.

Ludwig Hartmann
Werkschutz

Fritz Heberer
Beschädigten-Eins.

Erna Hunsalzer
Preßwerk

Hans Liebmann
Ordnungsdienst

Anton Paulus
Chassisbau I

Herbert Prior
Kdd.-Techn.Abnt.

Wilhelm Riehl
PEK

Georg Rühle
Preßwerk

Friedrich Sager
Chassisbau I

Maria Schäfer
Werksverpflegung

Johann Schäufole
Schnittbau

Friedrich Schneider
Energieerzeugung

Peter Theiss
Werkzeugbau

Kurt Wirth
Materialbehandlung

Die Arbeitnehmervertreter im Opel Aufsichtsrat

Die Wahlmännerversammlung mit 297 Wahlmännern (169 aus Rüsselsheim, 90 aus Bochum, 32 aus Kaiserslautern und je 3 von der Filiale Berlin und dem GM-Werk Berlin) hat am 18. April in Rüsselsheim die 10 Arbeitnehmervertreter in den Opel-Aufsichtsrat gewählt, die nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes dem ab 1. Juli 1978 amtierenden neuen Aufsichtsrat angehören werden. Die OPEL POST hat über die Vorbereitungen zu dieser Wahl mehrmals ausführlich berichtet. Die Vertreter der verschiedenen Gruppen – Arbeiter, Angestellte, Leitende Angestellte, Gewerkschaften – wurden in vier Wahlgängen gewählt. Danach begann die Auszählung. Während die Wahl der Vertreter der Arbeiter, des der Leitenden Angestellten und die der Gewerkschaft wie erwartet ausging, gab es bei der Wahl



R. Hahn
Rüsselsheim



R. Heller
Rüsselsheim



P. Labensberg
Bochum



P. Schleicher
Kaiserslautern



H. Schulze
Bochum



A. Kühlke
Rüsselsheim



B. Roemheld
Rüsselsheim



Dr. H. Fuchs
IG Metall



Dr. D. Hoffmann
IG Metall



H. Janßen
IG Metall

des Angestelltenvertreters eine große Überraschung durch die Wahl des DAG-Kandidaten Arnold Kühlke in den Aufsichtsrat, der für seine Nominierung Stimmen aus den Reihen der Wahlmänner der IG Metall erhalten muß. Die obere Bildleiste zeigt

die fünf Vertreter der Arbeiter, die untere von links den Vertreter der Angestellten, den der Leitenden Angestellten und die drei Vertreter der IG Metall. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlagen. – Die Einspruchsfrist beträgt 14 Tage.)



Eröffnung der Wahlmännerversammlung durch Hans Smander, Vorsitzender des Hauptwahlvorstandes. Ihm, einem langjährigen Routinier in Sachen Wahlen bei Opel, ist der reibungslose Ablauf der Aufsichtsratswahlen 1978 besonders zu danken. Wenn man an die verschiedenen, äußerst komplizierten Phasen der Wahlvorbereitung denkt, wird seine Leistung und die der anderen Mitglieder des Hauptwahlvorstandes sowie die der Betriebswahlvorstände der einzelnen Werke, der Niederlassung Berlin und von GM Berlin besonders deutlich.



Oben Hans Smander im Gespräch mit den Mitgliedern des Hauptwahlvorstandes Eleonore Reichhardt, Karl Nitsche und Ferdi Schenk. Der untere Schnappschuß wurde während einer der Wahlgänge gemacht.





UNSERE NEUEN MODELLE

SENATOR – ein großer Europäer

Ausgewogene Synthese aus Leistung, Komfort und Raumökonomie

Nie zuvor gab es auf dem europäischen Automobilmarkt ein so breites Angebot an anspruchsvollen Sechszylinder-Limousinen. Viele von ihnen verkörpern Konzeptionen, die häufig zu Schwerpunkten wie etwa der deutlichen Priorität des Komforts oder der Fahrleistungen geführt haben. Das Unternehmen fügte jetzt mit dem neuen Senator dieser an sich heterogenen Automobilkategorie eine Limousine hinzu, die bemerkenswerte Detaillösungen in einem ausgewogenen Gesamtkonzept vereinigt. In dieses Konzept mündeten folgerichtig zwei anfänglich getrennte Wege: Ein intensives Studium des Marktes, insbesondere der ins Auge gefaßten anspruchsvollen Käufergruppe, und ein der Zielvorgabe adäquater Entwicklungsaufwand. Das Ergebnis ist eine Limousine, der in der Summe ihrer Eigenschaften eine äußerst erfolversprechende Synthese von Komfort, Leistung und Raumökonomie attestiert werden kann. In ihr wurden bekannte technische Lösungen verfeinert und neue verwirklicht. Im folgenden einige der wichtigsten Merkmale. Aus Platzgründen kann natürlich nicht auf alle Einzelheiten und technischen Details eingegangen werden.

Eleganz aus der Funktion

Das Äußere des Senator ist geprägt von sachlicher Eleganz, die auf den ersten Blick erkennen läßt, daß seine kompakte Silhouette europäischen Zuschnitts schon vom ersten im Maßstab 1 : 5 originalgetreu nachgebildeten Modell an der unbestechlichen Meßprozedur im Windkanal ausgesetzt war. Dabei entstand in enger Kooperation zwischen Aerodynamikern

und Designern die markante Keilform mit dem Bugspoiler, der ansteigenden Motorhaube, der strömungsgünstigen Gestaltung von Frontscheibe, Dachpartie und Heck. Die konsequente Anwendung der Aerodynamik kam indes nicht nur der Treibstoff-Ökonomie zugute, sondern auch der Fahrsicherheit. Ein weiteres charakteristisches Merkmal der zukunftsorientierten Karosseriekonzeption sind die kompakten Außenabmessungen. Sie entspringen dem Grundgedanken, daß eine große Limousine nicht alleine Autobahnen und gut ausgebauten Bundesstraßen angepaßt sein sollte, sondern auch dem vergleichsweise beschränkten Verkehrsraum auf innerstädtischen oder Vorortstraßen. Der Senator schöpft Prestige nicht aus ausladenden Formen und verfügt doch über ein Innenraumformat, das viele Alternativangebote übertrifft. Besonders gut rangiert der Senator auch auf dem Gewichtssektor. Ein Novum im Automobilbau stellen die Leuchteinheiten am Heck dar. Erstmals am Experimentalsportwagen Opel GT/2 präsentiert, fand jetzt das fremdlicht-geschützte Linsensystem der Deckgläser Eingang in die Serie.

Luxus in gediegener Atmosphäre

Der großzügig bemessene Passagierraum bietet die Gewähr für behagliches Reisen mit viel Bewegungsfreiheit sowohl auf den Vorder- wie auf den Fondsitzen. Das dokumentieren auch unbestechliche Meßwerte. Harmonisch aufeinander abgestimmte Farbtöne des Interieurs tragen wesentlich zu der gediegenen Atmosphäre im Senator bei, deren Ausstrahlung durch die Helligkeit des Innenraums noch ver-

stärkt wird – Ergebnis einer rundum großzügig dimensionierten Verglasung mit sechs Seitenscheiben. Gute Sicht genießt vor allem der Fahrer, dem die flache Motorhaube und das gut überschaubare Heck das Rangieren leicht machen. Das funktionsgerechte Instrumentarium ist dank seines klaren Designs leicht ablesbar. Ein schräg nach hinten abfallendes Deckglas verhindert zuverlässig jegliche Spiegelungen. Alle Bedienungselemente sind konzentriert und logisch angeordnet. Ihre Unverwechselbarkeit auch bei Nachtfahrten stellen beleuchtete Symbole sicher.

Wunschklima durch Mischluft

Die Heizungs- und Belüftungsanlage arbeitet nach dem Mischluftsystem. Damit kann durch das Mischen von kühlen und erwärmten Frischluftanteilen die gewünschte Temperatur besonders feinfühlig eingestellt werden. Ein leises und leistungsstarkes Radialgebläse mit vier Drehzahlstufen sorgt für hohen und gleichmäßigen Luftdurchsatz auch bei unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten. Der werkseitige Einbau einer vollintegrierten Klimaanlage als Sonderausstattung ist konstruktiv bereits vorgesehen.

Hervorragender Komfort

Die Sitze des Senator – nach den neuesten Erkenntnissen der Ergonomie gestaltet – bieten hervorragenden Komfort durch neue Vollschaumkissen, die vorne mit einer zusätzlichen Federauflage kombiniert sind. Konturen und Druckverteilungskurven der Sitze wurden der Anatomie des menschlichen Körpers angepaßt

und bilden so eine wesentliche Voraussetzung für ermüdungsfreies Fahren. Fahrer- und Beifahrersitz ermöglichen dank kugelgelagerter Gleitrollen und der stufenlos neigbaren Lehnen leicht die optimale Anpassung an Körpergröße und -statur. Angesichts des Einflusses vom Geräuschpegel auf den Innenraumkomfort führte das Werk umfangreiche Entwicklungsarbeiten durch, um auch bei höheren Geschwindigkeiten störende Frequenzen auszuschließen. Viel Aufwand wurde außerdem zur Ausschaltung störender Vibrationen der Karosserie betrieben.

Ausgewogene Synthese

Das Fahrwerk des Senator stellt eine Konzeption dar, die hohen Komfort und unproblematisch sichere Fahreigenschaften in ausgewogener Synthese vereinigt. Es ist gekennzeichnet durch eine Vorderradaufhängung an McPherson-Federbeinen und Einzelradaufhängung hinten. Bei der Vorderachse wurden die potentiellen Vorteile des Federbein-Prinzips systematisch genutzt und vervollkommenet. Weiches Abrollen über Straßenebenen garantieren die Wirklinien von Federung und Dämpfung, die sehr dicht am Rad liegen und so ein Übersetzungsverhältnis von nahezu 1 ergeben. Federbein und Karosserie verbindet ein großvolumiges Stützlager, dessen Kennlinie sorgfältig auf den langen und weich einsetzenden Polyurethan-Anschlagpuffer abgestimmt ist. Hochgesteckte Entwicklungsziele führten unter konsequenter Weiterentwicklung der prinzipbedingten Vorzüge einer unabhängigen Hinterradaufhängung an Schräglenkern zu der neuen Opel-Dreieck-Schräglenerkerachse. Der leicht V-förmige Fahrschemel ist durch großvolumige Dämpfungsblöcke mit dem Unterbau verbunden, die Schräglenerker sind gummigelagert. Durch die ausgeklügelte Anordnung ihrer Drehachsen konnten Sturz- und Vorspuränderungen äußerst gering gehalten werden. Das bedeutet: Das Eigenlenkverhalten bleibt auch im Grenzbereich äußerst gering, und der Senator zeigt gutmütige Reaktionen selbst bei Lastwechseln in Kurven. Weiterer Pluspunkt: Der Reifenverschleiß ist sehr minimal. Das Hinterachsgetriebe wurde in den Fahrschemel integriert, der über drei großvolumige Gummi-Metall-Dämpfungsblöcke mit dem Unterbau verbunden ist. Die Dämpfungsblöcke wurden dabei so abgestimmt, daß sowohl eine einwandfreie Isolation der Geräusche und Schwingungen wie auch eine exakte Führung der Achse gewährleistet ist.

Neu: die Miniblockfeder

Mit der Schräglenerkerachse führt das Unternehmen eine völlig neue Feder in den Automobilbau ein – die Miniblockfeder. Sie verdankt ihre Bezeichnung einer Bauform mit inkonstantem Materialdurchmesser und doppelkonischer Gestaltung,

die jegliche Berührung der Federwindungen im Fahrbetrieb und damit störende Federgeräusche verhindert. Zur Erzielung des bestmöglichen Federungskomforts für alle Beladungszustände wurde eine progressive Kennlinie gewählt. (Die Bezeichnung Miniblockfeder entstand angesichts der geringen Blockhöhe bei maximaler Belastung.)

Wendekreis 10,8 Meter

Die präzise Lenkung ist mit einem Servogetriebe ausgerüstet, das ein gutes Straßenkontaktgefühl bei allen Fahrgeschwindigkeiten vermittelt. Das Kugelumlaufrinzip hält störende Fahrbahneinflüsse vom Volant fern. Einer der wesentlichen Vorzüge des Lenksystems: Ein Wendekreis von nicht mehr als 10,8 Metern, der für seine Klasse als vorbildlich gelten kann. Je nach Motorisierung und Ausstattung sind die Fahrzeuge mit Stahlgürtelreifen 175 HR 14 bis 195/70 VR 14 auf Stahl- oder Aluminium-Rädern ausgerüstet. Darüber hinaus wird ein superflacher Sportreifen der Dimension 205/60 VR 15 auf einem Leichtmetallrad mit 15 Zoll Durchmesser angeboten. Alle Felgen sind sechs Zoll breit.

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Zwei neue leistungsstarke Sechszylinder-Triebwerke mit 3,0 und 2,8 Litern Hubraum stehen für den Senator zur Wahl. Wenn auch unterschiedlich in Hubraum und Nennleistung, verfügen sie doch gleichermaßen über einen kultivierten Lauf und hohe Elastizität. Technisch den bewährten und ausgereiften bisherigen stärksten Opel-Sechszylindern verwandt, stellt der 3,0 Liter E-Motor als Spitzentriebwerk in der Senator-Reihe eine Neuentwicklung dar. Seine wichtigsten Leistungsdaten: 132 kW (180 PS) bei 5.800 Umdrehungen pro Minute, Drehmoment 248 Nm (24,8 kpm) über den breiten Bereich von 4.200–4.800 Touren, Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 210 km/h.

Volle Leistung in jeder Situation

Der neue 3,0 Liter E-Motor spielt seine Qualitäten indes nicht nur bei maximaler Belastung aus, sondern erweist sich auch im Stadtverkehr als erstaunlich elastisches und durchzugskräftiges Triebwerk. Seine hohe Alltagstauglichkeit ermöglichen letztlich Kunstgriffe wie die wärmeisolierte Unterbringung der Einspritzventile im Ansaugrohr, eine Maßnahme, die das Startverhalten der heißen Maschine positiv beeinflusst. Den letzten Qualitätsbeweis des neuen Opel-Motors liefert schließlich der DIN-Verbrauch. Er beträgt lediglich 11,3 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer und läßt so in Verbindung mit dem Tankvolumen von 75 Litern den Stopp an der Zapfsäule vergleichsweise selten notwendig werden.

Zusätzlich steht ein S-Paket auf Wunsch für Fahrer zur Verfügung, die besonderen Wert auf die Betonung der sportlichen Komponente legen. Gemäß dem Niveau seiner Klasse bietet der Senator eine Ausstattung, wie sie der anspruchsvolle Käufer erwartet. Zum serienmäßigen Lieferumfang zählen bei ihm Dinge wie Servolenkung, von innen einstellbarer Außenspiegel, Halogenhauptscheinwerfer, Intervallschaltung der Scheibenwischer und vieles mehr, was über so selbstverständliche Details wie elektrische Scheibenwaschanlage, Kopfstützen vorn, Automatikgürte, Verbundglasfrontscheibe, beheizbare Heckscheibe usw. hinausgeht.

Priorität dem Menschen

Die modernen Berechnungsmethoden für die Karosserie-Struktur erbrachten ein mustergültiges Crash-Verhalten des Senator. Knautschzonen an Front und Heck sind genau definiert. Extrem stabile seitliche Pfosten, Dachrahmen, Türschweller sowie Längsträger vorn und hinten sorgen für eine steife Überlebenszelle. Eine neue Generation von Lenkrädern mit dem integrierten neuen Opel-Sicherheitsprallkorb hält das Verletzungsrisiko des Fahrers besonders gering. Das System wird ergänzt durch eine extrem kurze Sicherheitslenksäule. Sie weist ein Maschengitter-Mantelrohr auf, das sich bei einem Aufprall durch kontrollierte Energieaufnahme deformiert. Das Eindringen in den Fahrgastraum wird durch die Befestigung des Abreißschlittens an einem Querträger der Fahrzeug-Sicherheitszelle wirksam verhindert. Eine weitere Besonderheit dieser Sicherheitszelle ist der Zugverbund von Schloßern und Scharnieren der Türen. Durch ihre großzügige Dimensionierung und ihre Anordnung ermöglichen sie im Fall einer seitlichen Kollision einen „Leitplankeneffekt“: das gegnerische Fahrzeug wird aufgefangen und abgelenkt.

Große Wartungsfreundlichkeit

Ausgeprägt sind auch die Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit. Gänzlich entfallen Wartungsarbeiten zum Beispiel an Vorderachse und an den über Hydro-Stößel betätigten Ventilen. Vorbildlich ist die Zugänglichkeit zu allen Aggregaten im Motorraum gelöst. Zum Erkennen des Kühlwasserstandes erübrigt sich nach dem Öffnen der Haube jeder Handgriff durch die jetzt mögliche Sichtprüfung.

Vorzügliche Eigenschaften

Kein Automobil aus Rüsselsheim in der Oberklasse verfügte bisher über so ausgewogene vorzügliche Eigenschaften wie der Senator, dessen Konzept auch in den achtziger Jahren noch anspruchsvolle Käufer mit Vorliebe für Komfort, mit Freude am Erlebnis des Autofahrens und gleichzeitig kritischem Verbrauchbewußtsein ansprechen wird.

MONZA – neue Klasse

Eleganz – Leistung – Komfort – Freizeitwert

Mit dem Modell Monza hat das Werk ein Novum geschaffen. Erstmals treffen in einem Automobil seiner Leistungs- und Größenklasse Eigenschaften zusammen, die gleichermaßen Freude am sportlichen Fahren vermitteln und hohen Freizeitnutzen bieten. In seiner ausgewogenen Synthese von Eleganz, überlegener Leistungsfähigkeit, Fahrsicherheit, Komfort und hohem, variablem Raumangebot verbindet er die Vorzüge einer Limousine mit der Rasse eines Sportwagens. Damit erweitert er auch die Typologie europäischer Spitzenautomobile, die bislang neben den eindeutig dominierenden Limousinen nur Coupés herkömmlicher Konzeption und Roadster umfaßte.

Studien im Windkanal

Liebe auf den ersten Blick wird beim Monza kaum überraschen. In seinem Äußeren paaren sich die Eleganz klar gezeichneter Linien ohne antiquierte Repräsentationssymbole und der ästhetische Ausdruck funktioneller Technik. Der zweite Blick offenbart dem Betrachter die Fülle von guten Eigenschaften, die sich im Karosserie-Konzept des Monza finden: Gutes Raumangebot und Praktikabilität, die sich in der vielfältigen Nutzbarkeit seines Innenraums äußern. Er tritt damit den Beweis dafür an, daß das nüchterne Streben nach Funktionalität auch elegantes Design nicht ausschließt. Unverkennbar trägt der Monza das Signum intensiver Studien im Windkanal. Seine hohen Fahrleistungen, seine exzellente Fahrsicherheit und letzten Endes auch seine Wirtschaftlichkeit sind zum Teil das Ergebnis einer aerodynamisch geschliffenen Form. In der schnellsten Version erreicht er eine Spitze von 215 km/h und beschleunigt aus dem Stand auf 100 km/h in 8,5 Sekunden. Der DIN-Verbrauch liegt bei nur 10,8 Litern Superbenzin auf 100 km Fahrstrecke. Auf dem Sektor der Fahrsicherheit schlägt sich die konsequente Anwendung der aerodynamischen Gesetze in sehr geringen Auftriebswerten an Vorder- und Hinterachse nieder. Das führt zu guter Fahrstabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten und zu ausgeprägter Unempfindlichkeit gegen Seitenwind.

Beispielhafte Raumökonomie

Beispielhaft ist die Raumökonomie des Monza. Die Plätze für Fahrer und Beifahrer sind großzügig bemessen. Selbst seine Rücksitze sind vollwertige Plätze, die, in einem Coupé immerhin selten, auch Erwachsenen Sitzkomfort bieten. Insgesamt liegt die Relation Innenraum

zur benötigten Verkehrsfläche in einem Bereich, der auch einer Limousine gut anstünde. Auch bei umfangreichem Gepäck gibt es keine Ladeprobleme. Faßt bei aufrecht stehender Lehne das Kofferteil bereits familientaugliche 425 Liter, so entsteht nach dem Umlegen der Rücksitzlehne ein stattlicher Stauraum von 765 Litern (nach VDA-Meßmethode 350 bzw. 746 Liter).

Unbestechliche Meßwerte

Eine Einordnung des Innenraums erweist sich insofern als eher problematisch, da gerade diese Komponente des Monza-Konzepts dazu beiträgt, daß es derzeit keine vergleichbaren Automobile gibt. Coupés, die vom Raumangebot her annähernd als realistische Wettbewerber gelten können, liegen entweder vom Preis oder von der Praktikabilität her zu weit entfernt, um als Maßstab dienen zu können. Wo es Berührungspunkte hinsichtlich des Konzepts geben könnte, mangelt es an der im Monza mit spielerischer Leichtigkeit zu aktivierenden Leistung. Der Fahrer wie die Passagiere dieses variablen Coupés erleben ein Raumgefühl, wie es bislang bei einem Automobil dieser Gattung nur schwer vorstellbar gewesen ist. Unbestechliche Meßwerte bestätigen diese Empfindung. Dem Innenraumangebot adäquat ist die Atmosphäre gediegenen Komforts, die im Monza herrscht. Sie entsteht durch die harmonische Abstimmung der Farbtöne von Instrumententafel, Sitzbezügen und Verkleidungsmaterial. Für viel Licht sorgt die großzügige Verglasung.

Der Käufer bestimmt

Gemäß seiner Stellung im Automobilmarkt besitzt der Monza von Haus aus eine reichhaltige Ausstattung. Beim Monza C liegt das Schwergewicht auf dem Komfortsektor. Für beide ist das sportliche S-Paket erhältlich. Serienmäßig ver-

fügt jeder Monza neben Selbstverständlichkeiten von Verbundglasfront- bis zur beheizbaren Heckscheibe über Dinge, wie Drehzahlmesser, von innen verstellbare Außenspiegel, Automatikgurt mit Umlenkarm und breite Leichtmetallfelgen der Größe 6 J x 14. Der Monza C bietet darüber hinaus unter anderem ein noch komfortableres Interieur mit Sitzbezügen, Seitenverkleidung und Teppichboden aus Veloursmaterial, Höhenverstellung des Fahrersitzes, Zusatzinstrumente und eine Werkzeugtasche mit umfangreichem Inhalt. Die S-Ausstattung beinhaltet vorwiegend Fahrwerksmodifikationen, die insgesamt für eine etwas straffere Abstimmung sorgen.

Qualität im Pilotwerk optimiert

Das Werk hat nicht allein schon im ersten Reißbrettstadium die Konstruktion auf ein hohes Qualitätsniveau hin programmiert, sondern im Verlauf der Serienvorbereitung durch die Arbeit im Pilotwerk für beste Verarbeitung vom ersten ausgelieferten Fahrzeug an gesorgt. Mit diesem Pilotwerk (siehe auch an anderer Stelle dieser Ausgabe) werden wesentliche Funktionen zugunsten hoher Verarbeitungsqualität erfüllt. Vor allem: Der Zusammenbau unter serienproduktionsähnlichen Bedingungen erlaubt es, mögliche Fehlerquellen in der Passung einzelner Komponenten zu entdecken, die sonst erst später im Rahmen der Modellpflege ausgeschaltet werden müßten.

Erfolg auf neuen Wegen

Mit dem Monza ging das Unternehmen nicht nur auf technischem Gebiet neue Wege, sondern auch bei der Grundkonzeption. Erstmals kann der anspruchsvolle Coupé-Liebhaber ein Automobil erwerben, das ihm neben überlegener Leistungsfähigkeit und hoher Fahrsicherheit auch viel Komfort und vollwertige Rücksitze bietet – vom variablen Kofferraum einmal ganz abgesehen. Die Eleganz seines rassistischen Erscheinungsbildes schließlich gehört ebenfalls zu den wichtigsten Bestandteilen, die ein Erfolgsrezept versprechen. (Die im Bericht über den Senator erwähnten technischen Details, die mit denen des Monza identisch sind, wurden hier nicht mehr aufgeführt.)



Dies + Das

Die Redaktion der OPEL POST wollte wieder einmal wissen, ob dieser oder jener werksfremde auswärtige Bezieher überhaupt noch Interesse am regelmäßigen Bezug des Werkheftes hat. Statt lange anzufragen, was früher mitunter geschah, wurden diesmal einige Exemplare einfach nicht mehr versandt, und zwar nach dem Motto: Mal sehen, ob die was merken. Nach dem dritten Mal spätestens dämmerte es bei den meisten Betroffenen. Ob denn die Werkzeitschrift eingestellt worden sei, nicht mehr erscheine? fragten sie an. Man sei doch immer sehr an ihrem Empfang interessiert gewesen. (Nun, den Leuten konnte geholfen werden.)

Überall im Betrieb gibt es Anschlagtafeln. Auf ihnen findet man, was es Neues im Werk gibt, was zu beachten ist. Viele Bereiche produzieren sich da, haben irgend etwas Wichtiges zu sagen. Anschlagtafeln sind gewissermaßen Wandzeitungen. (Die Werkzeitschrift, die in der Regel „nur“ monatlich erscheint, muß da zwangsläufig etwas nachhinken, was die Aktualität anbetrifft.) Nun gibt es aber „solche“ und „solche“ Anschlagtafeln. Auf den einen wirkt alles ordentlich, sind die Anschläge übersichtlich angeheftet, „olle Kamellen“ entfernt, wenn der Aushängestichtag erreicht ist. Auf anderen Tafeln dagegen sieht es oft wie Kraut und Rüben aus. „Uraltes“ hängt da neben der neuesten Meldung, vor allem die Übersichtlichkeit fehlt. Ein bißchen mehr Sorgfalt wäre beim Plakatieren in diesen Fällen schon angebracht. Anschlagtafeln sind gewissermaßen Visitenkarten, Teil des wichtigen innerbetrieblichen Informationswesens. (Auch hier gilt: Ordnung ist das halbe Leben.)

Thema Nr. 1 seit einiger Zeit in den Pausen ist das Fernsehprogramm beziehungsweise das neue Programmschema der Sendeanstalten. „Die sind wohl verrückt geworden, glauben anscheinend, daß wir Schichtarbeiter mit vier Stunden Schlaf auskommen könnten.“ In der Tat, viele unterhaltende, spannende Sendungen sind jetzt in die späten Abendstunden verlegt. „Als ob wir alle Urlauber wären und morgens bis in die Puppen schlafen könnten“, meinte einer in einer Pausen-Diskussionsrunde. (Wahrhaftig, für viele ist die Scheibe jetzt matt geworden.)

In den Grünanlagen des Werkes grünt und blüht es. Der Frühling ist da. Die Farbtupfer im grauen und backsteinroten Eiserleir der Fabrikstadt sind wohlthuend. Nur sind es zu wenige! Aus Vorschlägen, einmal einen „grünen Plan“ ins Auge zu fassen, mehr Blumen und Sträucher im Werksgelände anzupflanzen, ist bis jetzt nichts geworden. (Eigentlich schade!)



„PIRSCHKADETT“

Für Hobby und Gelände

Wie schon einmal kurz berichtet, hat das Unternehmen vor einiger Zeit für die besonderen Belange von Förstern und Jägern, die auch abseits befestigter Pisten sicher vorankommen müssen, eine Sonderreihe des Kadett Caravan herausgebracht. Die in den Farben „Forstgrün“ und „Coloradobeige“ erhältliche Kombilimousine hebt sich von der erfolgreichen Serien-Version vor allem durch verstärkte Federn vorne und hinten, größere Bodenfreiheit, Sperrdifferential und eine leistungsstärkere Wagenheizung ab. Hinzu kommen PVC-Schutzleisten an den Wagenflanken und ein crasherprobtes Sicherheitsnetz über der Rücksitzlehne, das die Insassen nicht nur vor losem Ladegut schützt, sondern auch ein zusätzliches Hundeaufteil schafft. Außerdem findet der Käufer im Laderaum des vom robusten 1,2 Liter-Normalbenzin-Motor (44 kW/55 PS) angetriebenen Jagdwagens vier fertig auf Felgen aufgezoogene Radialreifen der Dimension 155 SR 13 mit Winterprofil. Weitere Sonderausstattungen für diesen Kadett, der natürlich nicht allein für den Forsteinsatz, sondern auch für eine Reihe anderer Branchen sowie für Hobby und Freizeit gut geeignet ist, stehen auf Wunsch gegen Mehrpreis zur Verfügung.

Methanol und Wasserstoff – Treibstoffe der Zukunft?

Zum Antrieb von Kraftfahrzeugen werden heute als Energieträger Benzin und Dieselöl verwendet. Die Herstellung dieser Treibstoffe erfolgt fast ausschließlich aus Erdöl. Die meisten hochindustrialisierten Länder müssen große Mengen an Erdöl und Treibstoffen importieren. Die Bundesrepublik zählt zu diesen Staaten. Sie deckt 95 Prozent ihres Mineralölbedarfs durch Einfuhr. Das Öl wird – wie in Abbildung 1 dargestellt – zu 45 Prozent in Haushalten, zu 30 Prozent im Verkehrswesen und zu 25 Prozent von der Industrie verbraucht. Abnehmende Erdölreserven und steigende Ölpreise machen es notwendig, für die Zukunft andere Energiequellen zu suchen. In den Bereichen Haushalt und Industrie bietet sich der verstärkte Einsatz von Energie aus Kohle und Atomkraft an.

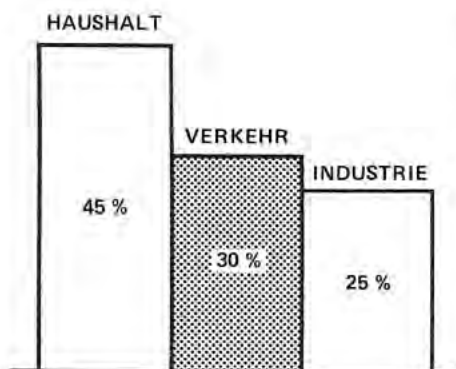


Abbildung 1: Mineralölverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland.

Gleiche Anforderungen

Für das Kraftfahrzeug wird der Verbrennungsmotor das wirtschaftlichste und billigste Antriebsaggregat bleiben. Deshalb müssen an die neuen Kraftstoffe die gleichen Anforderungen wie an Benzin und Dieselöl gestellt werden wie die wirtschaftliche Herstellung großer Mengen, die Möglichkeit einer langen Lagerung auf kleinem Raum und eine gefahrlose, schnelle Verteilung. Zusätzlich besteht die Forderung nach größtmöglicher Umweltfreundlichkeit bei Herstellung, Lagerung und bei der Verbrennung in Motoren. Zwei Entwicklungsrichtungen der Forschung und Industrie, nämlich Alkohole und Wasserstoff, möchten wir in diesem Bericht vorstellen.

Methanol als Kraftstoff

Methanol gehört chemisch zur Gruppe der Alkohole und ist unter dem Namen Methylalkohol oder Holzgeist bekannt. Er

läßt sich – siehe Abbildung 2 – aus einer Vielzahl von Rohstoffen wie Erdölrückständen, Erdgas, Kohle, organischen Substanzen und sogar aus Hausmüll herstellen. In Deutschland bieten sich Stein- und Braunkohle, die in großen Mengen zur Verfügung stehen, für die Methanolgewinnung an. Die Erstellung von Großanlagen läßt für die Zukunft eine wirtschaftlichere Fertigung als bisher, aber erst mit stark steigenden Preisen herkömmlicher Kraftstoffe Konkurrenzfähigkeit erwarten.

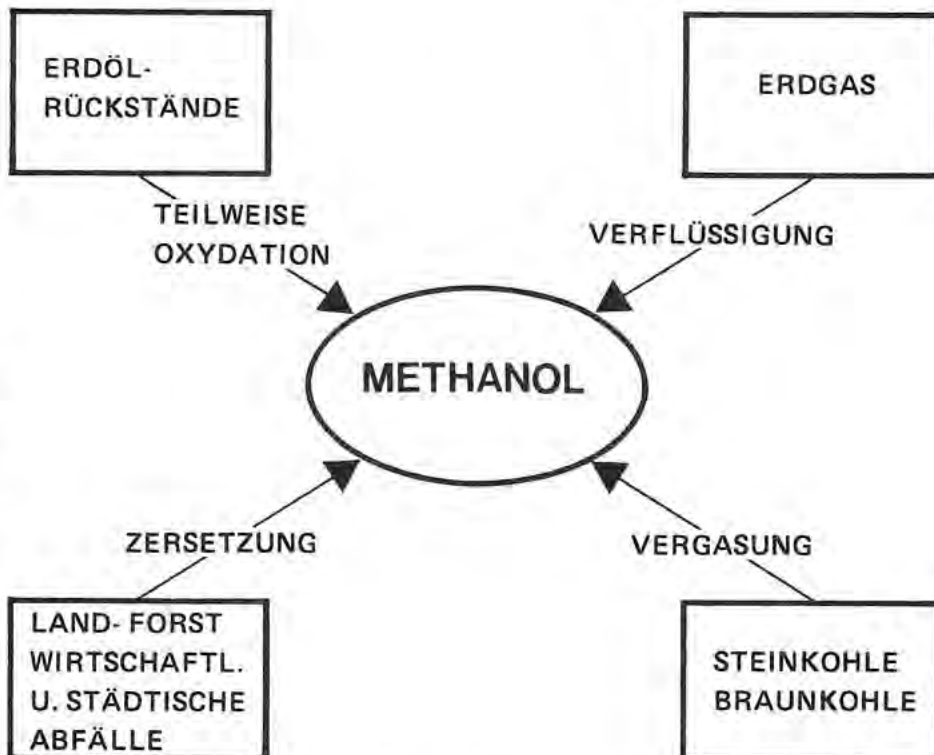


Abbildung 2: Die Methanol-Herstellung.

Der Einsatz des Methanol für Kraftfahrzeuge könnte sich stufenweise entwickeln. Heutige Motoren lassen sich nach bisherigen Versuchsergebnissen ohne wesentliche Änderung auf einen Mischkraftstoff aus 15 Prozent Methanol und 85 Prozent Benzin umstellen. Die Fahrleistungen sind unverändert. Bevor jedoch Mischkraftstoffe auf dem offenen Markt angeboten werden können, muß von der Kraftstoffindustrie garantiert sein, daß die kleinen Wassermengen, die zwangsläufig mit Alkohol auftreten, nicht zu Funktionsstörungen führen.

Reiner Methanolkraftstoff

Während bei obigem Mischkraftstoffbetrieb keine wesentlichen Änderungen am Fahrzeug notwendig sind, bedingt Reinemethanol größere Umstellungen. Das Vergaser- oder Einspritzsystem wird auf etwa doppelte Kraftstoffmenge eingestellt, da der Energiegehalt pro Liter nur halb so groß ist wie bei Benzin. Dies wirkt sich zum Beispiel, wie in Abbildung 3 dargestellt, darin aus, daß ein Wagen, der mit

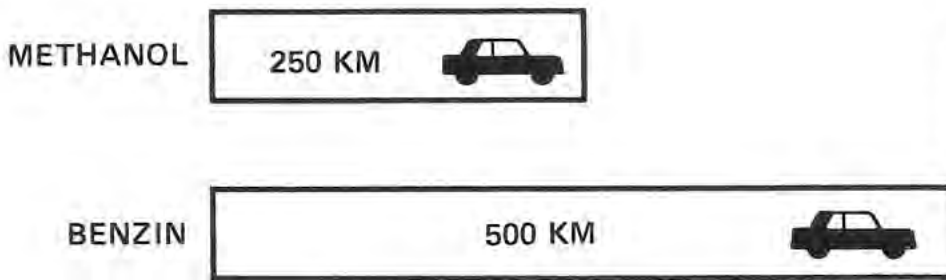


Abbildung 3: Wegstrecke mit gleicher Tankfüllung.

einer Tankfüllung Benzin 500 km zurücklegt, mit der gleichen Menge Methanol nur etwa 250 km weit fahren kann. Das Kraftstoffversorgungssystem ist auf alkoholbeständige Materialien umzustellen. Problematisch ist das Kaltstart- und Warmlaufverhalten, da Methanol keine leichtverdampfenden Bestandteile enthält. Ein spezieller leichtflüchtiger Startkraftstoff oder Beimischung leichtsiedender Zusätze zum Methanol, sowie Vorwärmung des Kraftstoff-Luftgemisches sind Wege zur Behebung des Mangels.

Wichtige Grundvoraussetzung

Die Vorteile des Methanols liegen einmal in der Möglichkeit einer höheren Motorverdichtung, wodurch die Leistung und der Wirkungsgrad – siehe Abbildung 4 – gegenüber einem Benzinmotor um ca. 20 Prozent angehoben werden. Zum anderen werden die Schadstoffe im Abgas, wie Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid und Stickoxide, wesentlich verringert. Auf umweltschädliche Bleizusätze kann verzichtet werden. Inwieweit Reinformethanol das Lebensdauerverhalten von Motoren beeinflusst, muß in intensiven Untersuchungen geklärt werden. Nach Umstellung von Fahrzeugen auf Reinformethanol ist ein Betrieb mit Benzin oder Methanol-Benzingemischen nicht mehr möglich. Ein zusätzliches Tankstellennetz ist daher eine Grundvoraussetzung zur Einführung des neuen Kraftstoffes, da Millionen von Fahrzeugen nach wie vor mit Benzin betrieben werden müssen.

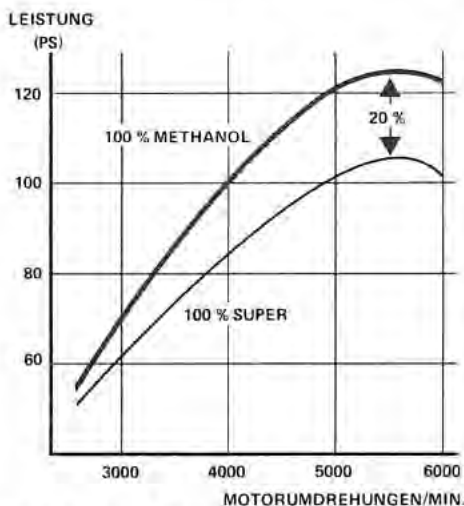


Abbildung 4: Motorleistung.

Wasserstoff als Kraftstoff

Wasserstoff erscheint als der ideale Alternativ-Kraftstoff der Zukunft. Er wird aus Wasser gewonnen, das in unbegrenzter Menge verfügbar ist, und bei der Verbrennung von Wasserstoff entsteht wieder Wasser. Schädliche Abgase treten nicht auf. Für zukünftige großtechnische Herstellung von Wasserstoff kommen die elektrolytische Wasserspaltung und die noch in der Forschungsphase befindliche

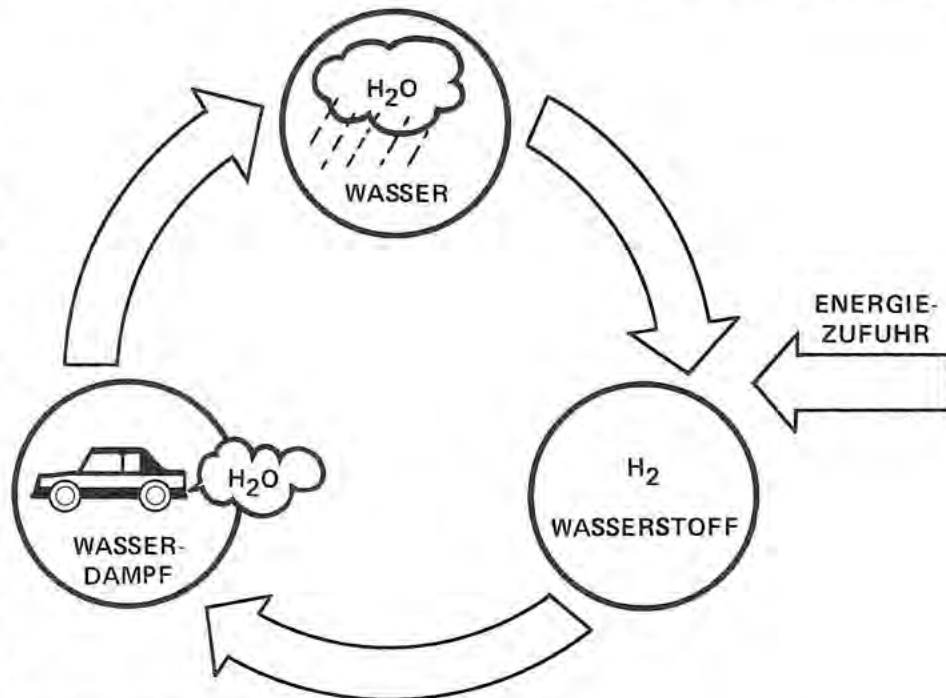


Abbildung 5: Wasserstoffkreislauf.

thermochemische Wasserspaltung, die unter Druck bei hohen Temperaturen abläuft, in Frage. Die zur Herstellung benötigten hohen Temperaturen müßten vornehmlich in Kernkraftwerken erzeugt werden. Bis zum einwandfreien Betrieb von Fahrzeugen mit Wasserstoff liegen jedoch noch viele Jahre intensiver Forschung und Entwicklung vor uns.

Erhöhtes Sicherheitsrisiko

Das Hauptproblem besteht hier in der Speicherung des Wasserstoffs im Kraftfahrzeugtank und an der Tankstelle. Eine Methode ist die Verflüssigung des Gases zur Unterbringung auf kleinem Raum. Dazu muß es auf -250°C abgekühlt werden. Die Abkühlung erfordert einen hohen Energiebedarf, die Lagerung zur

Erhaltung der tiefen Temperatur eine Isolierung des Tanks, die in einem Fahrzeug kaum realisierbar ist. Eine zweite Möglichkeit ist Speicherung unter hohem Druck in Behältern mit extrem hohem Gewicht und großem Volumen. Dieses Speichern birgt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko in sich. Am meisten Erfolg versprechen die in Entwicklung befindlichen Metallhydridspeicher. Sie bestehen aus einem Granulat von Metall-Legierungen, die gasförmigen Wasserstoff bei Unterkühlung binden und bei Wärmezufuhr wieder abgeben. Die Verwendung von relativ seltenen Metallen führt jedoch noch zu hohen Kosten. Auch stehen der Anwendung eines solchen Speichers das Tankvolumen und -gewicht entgegen. Will man dieselbe Fahrstrecke mit einer Tankfüllung zurücklegen, so benötigt ein Hydridspeicher den doppelten Raumbedarf und etwa das 16fache Gewicht eines mit Benzin gefüllten Tankes. Für einen Mittelklassewagen bedeutet das gewichtsmäßig,

daß ein 40 kg schwerer Benzintank ersetzt werden muß durch einen Speicher von 640 kg, was dem Leergewicht eines Kleinwagens entspricht (Abbildung 7). Es

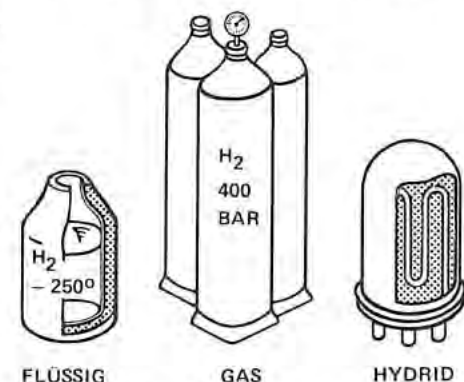


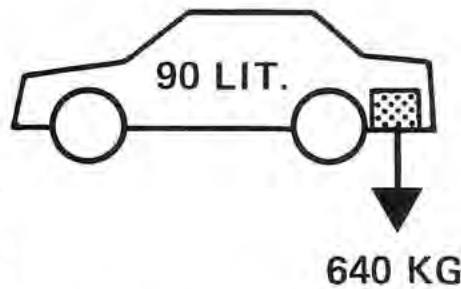
Abbildung 6: Wasserstoffspeicher.

werden Anstrengungen gemacht, günstigere Metall-Legierungen zu finden, die diese Nachteile verringern.

Erhebliche Anstrengungen

Das Automobil ist aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Deshalb müssen Forschung und Industrie erhebliche Anstrengungen machen, wirtschaftliche Fertigungsmethoden für neue Kraftstoffe und deren Speicherung an Tankstellen und im Fahrzeug zu entwickeln, um für die Zeiten gerüstet zu sein, in denen Erdöl nicht mehr in so großen Mengen wie heute und nur noch zu hohen Preisen erhältlich sein wird. K./T.

HYDRIDSPEICHER



BENZINTANK

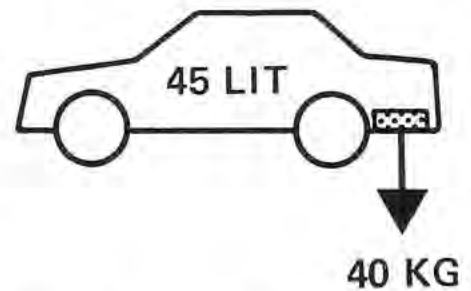


Abbildung 7: Raum- und Gewichtsbedarf von Hydridspeicher und Benzintank für die gleiche Fahrstrecke.



Auto-Ratgeber

Achtung Wild

Keine riskanten Ausweichmanöver!

Bei einem Zusammenstoß mit Haarwild (Reh, Hirsch, Wildschwein) erhält der Kraftfahrer in der Regel eine Entschädigung aus der Teilkaskoversicherung. Die Versicherungsgesellschaften sind jedoch zur Zahlung nur dann bereit, wenn der Geschädigte eindeutig den Nachweis erbringen kann, daß eine Karambolage mit Haarwild erfolgte. Unberücksichtigt bleiben die Kraftfahrer, die durch ein Ausweichmanöver einen Zusammenstoß verhindern, dabei aber ihr Fahrzeug beschädigen. (LG Regensburg Az 40 1166/76 .) Wie der AvD empfiehlt, sollten bei plötzlich auftauchendem Wild keine riskanten Ausweichmanöver unternommen werden. Sie sind fast immer folgenschwerer als der Zusammenstoß mit einem Tier. Außerdem wird die Rettungstat von der Versicherung nicht belohnt.

Wird ein Zusammenstoß unvermeidlich, dann hilft nur eins: Voll auf die Bremse, Lenkrad fest umfassen und schnell reagieren auf das Verhalten des Fahrzeugs. Auch wenn der Zusammenstoß glimpflich verlief, den Vorfall beim nächsten Förster, Forstamt oder bei der Polizei melden. Auf keinen Fall das Tier im Kofferraum mitnehmen. Das könnte bereits als Wilddieberei ausgelegt werden.

AvD

AN DER AMPEL

Hupen erforderlich

Die Ampel schaltet auf Rot. Das Fahrzeug überfährt die Haltelinie. Der Fahrer setzt zurück, um den Querverkehr nicht zu behindern. Ein alltäglicher Vorgang. Allerdings: Wenn es beim Rückwärtsfahren kracht, dann kann auch der hintere Fahrer der Dumme sein, falls er nicht gehupt hat. Denn das Landgericht in Wiesbaden stellte in einem Urteil die Mithaftung eines Autofahrers fest, der den Lenker eines an der Ampel zurücksetzenden Wagens nicht mit Hupzeichen gewarnt hatte, so daß es zu einem Unfall kam. Wegen dieser Unterlassung muß er 20 Prozent seines Schadens tragen. (Aktenz. 1 S 270/76.)

Neue Verkehrsregeln in der DDR

Seit dem 1. Januar '78 ist in der DDR eine neue Straßenverkehrsordnung in Kraft. Nachfolgend ein Überblick über die wichtigsten Änderungen für alle Leser, die demnächst mit ihrem Wagen in die oder durch die DDR reisen.

1. Änderungen der Fahrtrichtung – und dazu gehört auch das Wechseln des Fahrstreifens – ist durch Blinken anzuzeigen. Zu beachten ist aber die weitere Bestimmung, daß das Hineinwechseln in den

Sicherheitsabstand zweier Fahrzeuge ausdrücklich untersagt ist.

2. Der Kreisverkehr hat keine Vorfahrt mehr.

3. Vor Bahnübergängen besteht keine generelle Anhaltepflicht mehr. Das Tempolimit vor Bahnübergängen ist von 30 auf 50 km/h heraufgesetzt.

4. An Fußgängerüberwegen dürfen haltende Pkw oder Lkw nicht mehr überholt werden.

5. Das Fahren in Fahrspuren ist innerorts wie folgt geregelt: Innerhalb von Ortschaften kann auf Straßen mit markierten Fahrspuren gleicher Fahrtrichtung unter Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr jede Fahrspur benutzt werden; in diesem Fall gilt es nicht als Überholen, wenn die Fahrzeuge in einer Fahrspur schneller fahren als die Fahrzeuge in einer anderen Fahrspur. Damit kommt deutlich zum Ausdruck, daß nach wie vor auch das Rechtsfahrgebot gilt, insbesondere auf anderen Fahrbahnen außerorts, gleich welcher Art.

6. Auf allen Fernstraßen ist das Parken außerhalb der ausgeschilderten Plätze untersagt.

7. Das Rechtsabbiegen bei roter Ampel ist nur noch dann gestattet, wenn ein zusätzlicher grüner Pfeil dies ausdrücklich anzeigt. Hierbei ist zu beachten, daß ab-

*Wer am
Leben hängt,
hängt auch
am Gurt!*

weichend von der Regel in der Bundesrepublik mit Fußgängerquerverkehr zu rechnen ist, der bei uns dann, wenn Pfeilregelung besteht, ausgeschlossen ist.

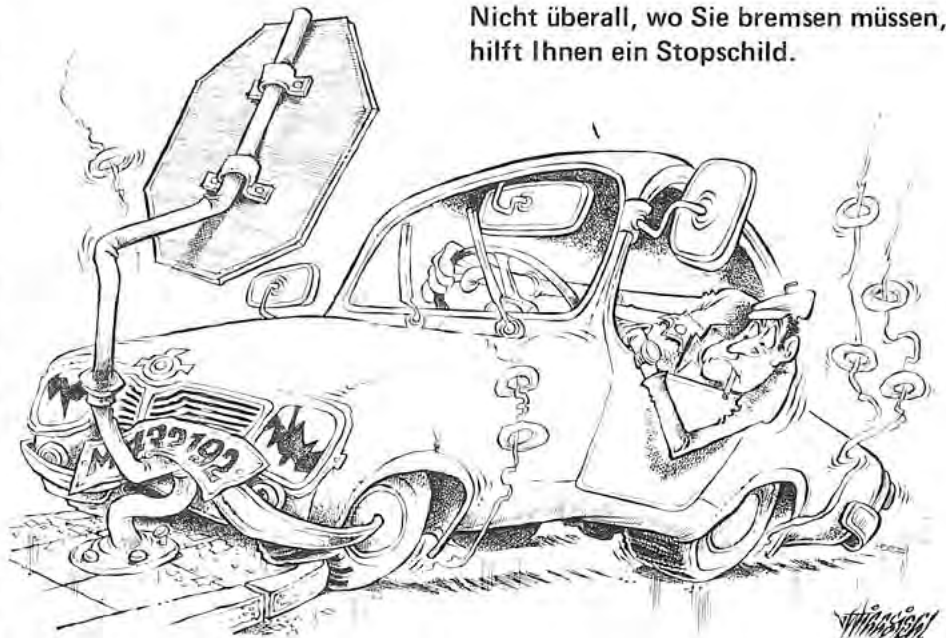
8. Motorradfahrer müssen auch innerorts einen Schutzhelm tragen. Die Anschnallpflicht von Autofahrern beginnt erst am 1. Januar 1980.

9. Zum Verhalten nach einem Verkehrsunfall heißt es abweichend von den bei uns üblichen generellen Vorschriften: Die Deutsche Volkspolizei ist zu rufen bzw. verständigen zu lassen, wenn durch den Unfall Personenschäden bzw. Gefahren oder Störungen für den Verkehr entstanden sind.

Nicht geändert haben sich die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten: Innerhalb von Ortschaften 50 km/h, außerhalb von Ortschaften 90 km/h, auf Autobahnen 100 km/h.

Bremskonzert

Bremsen sind zum Bremsen da. Und nicht zum Quietschen. Gleichwohl begleiten manche – ob Trommel oder Scheibe – den Kraftakt der Verzögerung mit nervendem Geräusch. So, als wollten sie die Technik auspfeifen, der es bis heute nicht gelungen ist, den Spuk konsequent zu unterbinden. Der Trost, daß solches Pfeifkonzert in der Regel ein Schönheitsfehler und weitaus seltener ein Grund zur Besorgnis ist, ändert nichts daran, daß die schrillen Töne uns und die lieben Nachbarn auf der Straße stören. Und das ist Anlaß genug, den Ursachen der uner-



Zeichnung: Zentralverbände des Kfz-Gewerbes, Bonn

wünschten Begleitmusik nachzuforschen und – wo möglich – für Abhilfe zu sorgen. Auslöser sind Reibereien zwischen rotierender Bremsfläche und feststehendem Bremsbelag. Ursache Schwingungsausschläge von mitunter mikroskopisch kleinen Ausmaßen, was die Schwierigkeit, sie aufzuspüren, offenbart.

Wenn Bremsen, die immer still ihren Dienst versehen, plötzlich Geräusche entwickeln, ist der Verdacht auf Verschleiß gerechtfertigt und der Weg zu fachkundiger Instanz angezeigt. Möglich, daß die Bremsscheibe eingelaufen ist. Möglich,

daß der Belag nicht plan anliegt oder durch übermäßige Hitze ballig wurde, weil der rechte Fuß des Fahrers bei der Abfahrt vom Großglockner auf dem Bremspedal eingeschlafen war. Häufiger zum Quietschen animiert werden Bremsen durch starken Belagabrieb und vor allem durch Verwendung ungeeigneter Beläge.

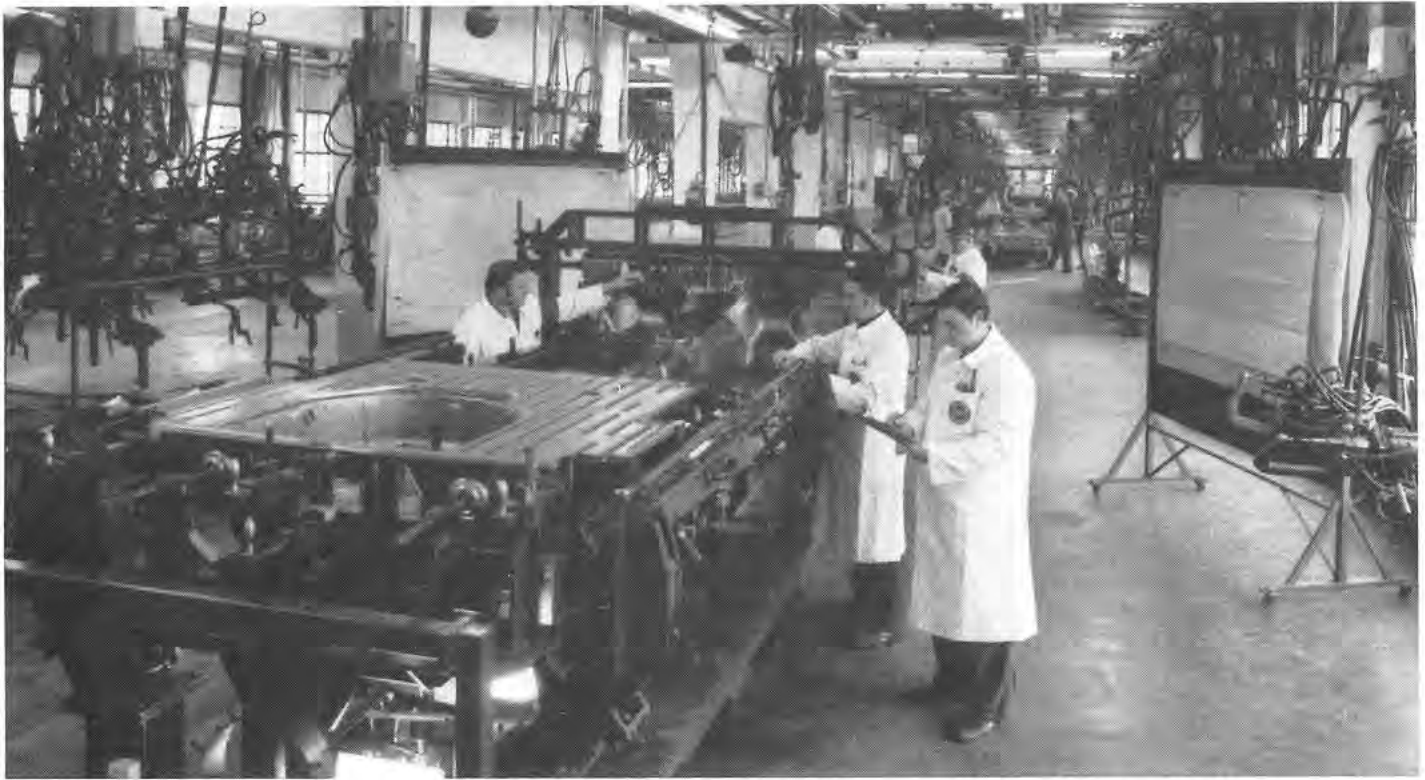
Der Original-Bremsbelag ist von schlaun Köpfen der Bremsen- und Fahrzeugindustrie genau auf den speziellen Fahrzeugtyp abgestimmt. Er ist ein optimaler Kompromiß zwischen Reibwert-Konstanz, Abriebfestigkeit, Wasserempfindlichkeit, Geräuschneigung und einer Vielzahl weiterer Eigenschaften. Das reduziert nicht nur die Neigung, Mißtöne zu erzeugen, sondern vor allem die Gefahr, daß der Bremsweg im Kofferraum des Vordermannes endet. H.S.



Ewiger Schnee auf den Gipfeln und das erste Grün im Tal verleihen den Hohen Tauern – auf dem Bild ein Blick von der Großglockner-Hochalpenstraße – im Frühjahr einen ganz besonderen Reiz.

Schnellstarter

Autofahrer, die nach dem Wechsel des Ampellichtes auf Grün einen sogenannten Blitzstart machen, sind, wenn es dann auf der Kreuzung zu einem Unfall kommt, daran in der Regel mitschuldig. So hat es, wie vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club in München mitgeteilt wird, das Kammergericht in Berlin entschieden. Es verurteilte einen solchen Schnellstarter, der auf einer Kreuzung mit einem anderen Autofahrer zusammengestoßen war, die Kosten des Schadens zu zwei Dritteln zu tragen. Für das restliche Drittel muß der andere Fahrer aufkommen, weil er die Kreuzung nach Ansicht des Gerichtes nicht zügig genug geräumt hatte. (AktENZEICHEN DAR 78/48)



Komplizierte Kontrollvorrichtungen gewähren im Pilotwerk die absolut genaue Überprüfung aller Anschlußmaße. Im Bild Spezialisten der Qualitätskontrolle beim Vermessen eines kompletten Karosserie-Unterbaus.

PILOTWERK

Programmierte Serienqualität

Keine 200 Meter von der riesigen Montagehalle K 40 entfernt, in der jetzt unsere Spitzenmodelle Senator und Monza in die Serienproduktion gehen, hat ein in Ausmaß und Kapazität vergleichsweise bescheidenes Montagewerk die Limousine und das Coupé der Luxusklasse bereits hergestellt und mittlerweile – nach rund 70 Einheiten – die Produktion ohne weiteres Aufheben wieder eingestellt. Grund: Der Auftrag war erfüllt.

Unbestechlicher Qualitätsindex

Jenes „kleinere Montagewerk“, rund 7.000 Quadratmeter groß, steht indes keineswegs in Konkurrenz zum Hauptwerk; es befindet sich sogar im Zentrum des Rüsselsheimer Firmengeländes: das Pilotwerk. In ihm werden Mitarbeiter aus den einzelnen Produktionsbereichen jedesmal mit einem neuen Modell vertraut gemacht, Herstellungseinrichtungen und Werkzeuge überprüft und damit die Qualität von Einzelteilen und Zusammenbauten sichergestellt. Wie erfolgreich das

Pilotwerk arbeitet, beweist sicher das jüngste Beispiel in seiner nun seit 1957 dauernden Geschichte: Im sogenannten Auditverfahren überwacht das Werk mit einem unbestechlichen Qualitätsindex laufend die Tagesproduktion. Als im Sommer 1977 der über fünf Jahre lang hergestellte Rekord von seinem gleichnamigen, aber völlig neuen Nachfolger abgelöst wurde, lag dieser Index beim Neuen auf Anhieb auf dem Niveau des

Vorgängers, der zweifellos hohe Anerkennung als ausgereiftes Automobil genoß.

Jeder Handgriff muß sitzen

Die Arbeiten im Pilotwerk beginnen jeweils mehrere Monate vor dem geplanten Produktionsstart eines Modells in zwei Phasen. Bereits in der ersten Phase werden die Pilotwagen von erfahrenen Mitarbeitern aus den Produktionsbereichen



Letztes Handanlegen für eine einwandfreie, lackierfähige Karosserieoberfläche – die Pilotproduktion setzt die Maßstäbe für den hohen Qualitätsstandard der späteren Serie (rechtes Bild).

Risikofaktor BLUTHOCHDRUCK

In der Bundesrepublik leben 6,3 Millionen Menschen mit erhöhtem Blutdruck. Jeder zweite Betroffene weiß nichts von seiner Krankheit. Etwa 20 Prozent wissen zwar davon, gehen jedoch nicht zum Arzt. Umgerechnet sind nur gut ein Drittel der „Hypertoniker“ (Menschen mit Bluthochdruck) in ärztlicher Behandlung. Die Ärzte sprechen von einem chronischen Bluthochdruck, wenn bestimmte Meßwerte ständig überschritten werden. Die Gefahr der chronischen Krankheit liegt in den arteriosklerotischen Gefäßveränderungen, die sich besonders an drei Organen bemerkbar machen: am Gehirn durch Minderdurchblutung mancher Bezirke oder auch durch den Schlaganfall, die Blutung in das Hirngewebe, – am Herzen durch Angina pectoris-Anfälle und Myocardinfarkt – in einer Niereninsuffizienz, das heißt einer Leistungseinschränkung dieses Organs. Gefäßveränderungen im Bereich dieser Organe sind die Grundlage der häufigsten Todesursachen bei Hochdruckpatienten. Die Einhaltung von einigen wichtigen Regeln ist für diese Kranken zwingend notwendig:

Übergewichtige müssen unbedingt ihr Gewicht reduzieren. – Der Verbrauch von Kochsalz muß auf höchstens 5 bis 8 Gramm täglich beschränkt werden. – Im Genuß von Alkohol, Kaffee und Nikotin muß der Patient sehr mäßig sein. – Die Blutgefäße müssen durch leichte sportliche Betätigung „trainiert“ werden. – Die Wahl und Dosierung des Medikaments muß unbedingt dem Arzt überlassen werden. Bei eigenmächtigen plötzlichen Unterbrechungen kann es zu lebensgefährlichen Blutdruckkrisen kommen. – Der Bluthochdruckkranke sollte die Termine für die Kontrolluntersuchung gewissenhaft einhalten.

Um die Bevölkerung über die Gefahren des Bluthochdrucks gezielt aufzuklären, hatten die Internationale Vereinigung für Kardiologie und die Weltgesundheitsorganisation den April 1978 zum „Hochdruckmonat“ erklärt. Auch der Weltgesundheitsstag am 7. April stand unter dem Motto „Hoher Blutdruck“.

A+P



Interdisziplinäre Diskussion im Rüsselsheimer Pilotwerk: Experten aus Konstruktion, Planung und Produktion beraten die Montagefolge an einem Sechszylinder für den Senator.

montiert. Dabei stellt sich heraus, ob die vorgesehenen Einrichtungen und Werkzeuge einwandfrei arbeiten, oder ob etwa die eine oder andere Operation verbessert werden kann. Gleichzeitig überprüfen Spezialisten aus den Konstruktionsabteilungen die Zusammenbauten auf Passungsdifferenzen. Es werden im übrigen schon die Originalwerkzeuge der Serie eingesetzt. Pilotarbeit ist also kein Prototypenbau in Handarbeit.

Ständige Qualitätskontrolle

Während dieser Phase herrscht eine rege Kommunikation zwischen allen am Entwurf, an der Produktion und an der Qualitätskontrolle Beteiligten. Die zuständigen Abteilungschefs konferieren regelmäßig, der Generaldirektor selbst prüft in Anwesenheit von Vorstandsmitgliedern die Ergebnisse. Kein Automobil läßt sich allein auf dem Reißbrett perfektionieren.

Danach beginnt die Phase zwei der Pilotproduktion. Es erfolgt die letzte Feinabstimmung, zum Beispiel von Sitz und Passung einer Zierleiste in Zusammenarbeit mit dem Lieferanten.

An jedem neuen Modell werden während der Pilotphase bis zu 2.000 Mitarbeiter geschult, darunter nicht nur Meister und Obermeister, die später anleiten, helfen und die Handgriffe überwachen sollen, sondern auch die „Stamm-Mannschaften“ der Produktionsbereiche. Dabei muß im Pilotwerk durchaus nicht immer hessischer Zungenschlag vorherrschen – häufig sind auch Mitarbeiter der übrigen Opel-Werke unter den Lernenden. Denn alle neuen Opel-Modelle durchlaufen das Pilotprogramm in Rüsselsheim, auch wenn sie später vielleicht in Bochum oder Antwerpen produziert werden.

Unsere Modelle verdanken dem Pilotwerk zu einem guten Teil den Ruf einer besonders hohen Verarbeitungsqualität. Grund für die Einrichtung dieses – in der Automobilindustrie keineswegs selbstverständlichen – Montagewerks zur Schulung der Mitarbeiter und zur optimalen Vorbereitung eines neuen Typs auf die Serienproduktion freilich ist es, sicherzustellen, daß ein neues Modell erst dann in Kundenhand kommt, wenn es seinen Reife-prozeß bereits hinter sich hat. Kurz: Qualität ab Wagen 1.



WERKSORCHESTER

Die Konzertsaison des Jahres 1978

Nachdem das Werksorchester unter Leitung von Andreas Wagner bereits an der Jubilarfeier am 15. April in der Walter-Köbel-Halle mitgewirkt hat, eröffnet es die eigentliche Konzertsaison 1978 mit einer großen Veranstaltung am Freitag, dem 19. Mai, in der Rüsselsheimer Stadthalle, zu der alle Freunde des Orchesters herzlich eingeladen sind.

Es geht dann weiter mit den beliebten Heimattortkonzerten, in diesem Jahr in Walldorf, Georgenhausen, Dudenhofen, Wallau, Astheim, Budenheim, Weilbach und Delkenheim. Außerdem wirkt das Orchester noch beim großen Festzug anlässlich des Hessentages am 2. Juli in Hofgeismar mit, und am 21. Juli werden die Mitarbeiter der Früh- und Normal-

schicht wieder musikalisch in den Urlaub begleitet.

Dazu kommt neben anderen, im Augenblick noch nicht genau feststehenden Terminen weiterhin die Mitwirkung an der zweiten Jubilarfeier 1978 am 14. Oktober in der Rhein-Main-Halle in Wiesbaden und an den Reihenveranstaltungen vom 24. November bis zum 10. Dezember in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. Insgesamt auch in diesem Jahr ein vielseitiges Engagement der Opel-Musiker.

(Einzelheiten auf den Anschlagtafeln.)

Kahlschlag oder Demokratie?

Ein Mann besaß einen Wald, ohne daß er sich um ihn kümmerte oder ihn gepflegte. So verkam der Wald. Schädlinge setzten ihm arg zu, da ihnen niemand wehrte. Eines Tages jedoch beschloß der Mann, den Wald zu säubern. Er beseitigte das Unterholz und schlug wahllos Lichtungen. Dann beachtete er die übriggebliebenen Bäume und fand, daß die meisten von ihnen nichts mehr wert waren. Sie waren von der Forleule befallen oder zu schwach entwickelt oder alt und morsch. Kurz entschlossen schlug der Mann alle diese Bäume, so daß kaum noch von einem Wald die Rede sein konnte. Auch gut, dachte der Mann, er war ohnehin nichts wert und zu nichts nütze.

Der Mann irrte. Die Beseitigung des Waldes hatte schwerwiegende Folgen.

Bisher hatte der Wald ihn vor den rauhen Winden geschützt; jetzt stürmten sie ungehindert auf sein Haus zu. Die Existenz des Mannes wurde durch Wind, Erosion und Schädlinge bedroht. Als er es einsah, war es zu spät. Zwar begann er wieder aufzu-

forsten, aber einen Wald wieder herzustellen, ist eine mühevoll, langwierige Arbeit. Der Mann bewältigte sie nicht und wurde das Opfer der Kräfte, die er fahrlässig entfesselt hatte.

Das ist nur ein Gleichnis für all jene, die nicht genug über unsere Demokratie wettern können. Sie kümmern sich in der Regel nicht um sie und tun nichts, um sie zu erhalten oder zu festigen. Sie nehmen überhaupt nur von ihr Notiz, wenn sie glauben, Unzulänglichkeiten, Auswüchse, Mißstände oder Verfallserscheinungen an ihr entdeckt zu haben. Solange sie sich der Demokratie für die Erreichung persönlicher Ziele bedienen konnten, nahmen sie ihre Unvollkommenheiten als gegeben hin. Sobald sie aber daran gehindert werden, beginnen sie, statt nur ihre Schwächen, die Demokratie selbst zu bekämpfen, oft sicherlich, ohne es eigentlich zu wollen, bestimmt aber, ohne zu ahnen, welche Folgen sie heraufbeschwören und wem sie damit letztlich in die Hände spielen.

Indem sie einzelne Teile für das Ganze nehmen, tun sie es jenem Manne

gleich, der seinen Wald erst vernachlässigte, dann dezimierte und schließlich nichts als einen Kahlschlag besaß.

So tun es auch jene Eiferer, die aus Ehrgeiz, Selbstsucht, Hochmut, Ahnungslosigkeit oder falsch verstandener Freiheit gegen die Demokratie zu Felde ziehen und eines Tages den Gewalten ausgeliefert sein können, die sie direkt oder indirekt gerufen haben, indem sie die Demokratie unterwühlten. Dann werden sie erkennen, wie gut die Demokratie trotz aller Schwächen doch war und was sie ihnen gab.

Wer einen Wald beseitigt, ohne an die dadurch entstehenden Folgen zu denken, hat dies sich selbst zuzuschreiben. Denn eine Demokratie ist wie ein Wald. Nur wer sie pflegt, die Bäume, in denen der Wurm sitzt, ausmerzt und die anderen stärkt und den Boden nicht vergißt, in dem sie wurzeln, nur der wird ihren Wert begreifen. Wer aber, um die Auswüchse einer Demokratie auszurotten, Hand an die Demokratie selber legt, der bereitet der Steppe den Weg.

H.R.

Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen

Bei Arbeitsunfähigkeit von Versicherten unserer Betriebskrankenkasse werden uns die für die Krankenkasse bestimmten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen (Teil 2 mit Angabe der Diagnose) in der Regel direkt von den behandelnden Ärzten übersandt. Hierfür stehen diesen Freiumschläge zur Verfügung.

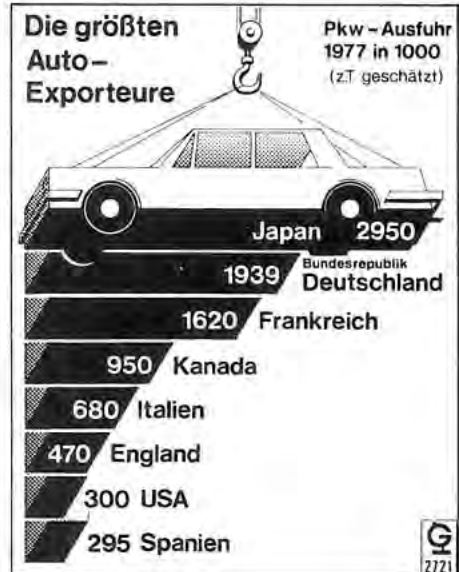
In jüngster Zeit mußten wir feststellen, daß Ärzte vereinzelt Mitgliedern unserer Betriebskrankenkasse nicht nur den für den Arbeitgeber bestimmten Teil der Bescheinigung, sondern auch die für die Krankenkasse vorgesehene Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung aushändigen. In diesen Fällen bitten wir die betreffenden Werksangehörigen, den Teil der AU-Bescheinigung nicht in der Abteilung, sondern bei unserer Betriebskrankenkasse abzugeben bzw. direkt dorthin zu senden. Wir weisen in diesem Zusammenhang

darauf hin, daß die auf dem Teil 2 der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung angegebene Diagnose zu den zum persönlichen Lebensbereich gehörenden Geheimnissen zählt, die gemäß § 35 Sozialgesetzbuch I vor unbefugter Offenbarung geschützt sind. Sie dürfen u.a. nur den aufgrund gesetzlicher Ermächtigung zuständigen Sozialversicherungsträgern (in diesem Fall der Betriebskrankenkasse) bekanntgegeben werden.

BKK

Die Japaner überrundeten alle

Der mit Abstand größte Pkw-Exporteur ist Japan. Im vergangenen Jahr verkauften die japanischen Autofabriken fast drei Millionen Wagen in alle Welt. An zweiter Stelle steht die Bundesrepublik mit knapp zwei Millionen exportierten Wagen, gefolgt von Frankreich (1,6 Millionen). Das Tempo, mit dem die Japaner in einer Export-Offensive ohnegleichen an die Weltspitze fuhren, ist atemberaubend. In den sechziger Jahren waren Autos „made in Japan“ auf den internationalen Märkten noch relativ unbekannt. 1971 er-



reichte Japan bereits den dritten Rang hinter Deutschland und Frankreich. 1972 wurden die Franzosen vom zweiten Platz verdrängt. 1974 schließlich mußten sich auch die Deutschen überholen lassen, die seit Mitte der fünfziger Jahre ununterbrochen „Weltmeister“ im Pkw-Export gewesen waren.

Globus

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Willi Hartmann, Rentner
geb. 16.12.14 gest. 31.8.77

Christian Jakoby, Rentner
geb. 20.11.02 gest. 5.2.78

Gustav Korte, Rentner
geb. 3.7.12 gest. 8.2.78

Wilhelm Michel, Rentner
geb. 1.6.10 gest. 9.2.78

Ludwig Neumann, Rentner
geb. 15.4.05 gest. 17.2.78

Wilhelm König, Rentner
geb. 13.1.03 gest. 18.2.78

Jakob Bertes, Rentner
geb. 12.11.03 gest. 19.2.78

Heinrich Herget, Rentner
geb. 15.3.15 gest. 19.2.78

Anton Disser, Rentner
geb. 3.5.02 gest. 21.2.78

Josef Fritz, Rentner
geb. 22.11.08 gest. 21.2.78

Willi Munk, Lackiererei
geb. 11.1.21 gest. 21.2.78

Adam Gotta, Rentner
geb. 15.7.99 gest. 23.2.78

Heinr. Katzenbach, Rentner
geb. 30.9.05 gest. 23.2.78

Lüise Niedermann, Rentnerin
geb. 17.9.07 gest. 23.2.78

Franz Weller, Rentner
geb. 26.1.97 gest. 23.2.78

Artur Blaschke, Rentner
geb. 16.9.10 gest. 24.2.78

Hans Hepp, Rentner
geb. 22.10.13 gest. 24.2.78

Adolf Hoffmann, Transportabtr.
geb. 18.5.36 gest. 25.2.78

Josef Christ, Rentner
geb. 4.8.01 gest. 27.2.78

Ludwig Huber, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 6.2.25 gest. 27.2.78

Heinrich Schaffner, Rentner
geb. 29.1.14 gest. 27.2.78

Jakob Bauer, Rentner
geb. 25.1.02 gest. 4.3.78

Werner Hanke, Instandhaltung
geb. 30.4.18 gest. 4.3.78

W. Schützendiebel, Rentner
geb. 15.4.03 gest. 4.3.78

Josef Dörhöfer, Rentner
geb. 3.1.09 gest. 5.3.78

Hans-J. Ludwig, Büromasch.-Rep.
geb. 26.2.36 gest. 5.3.78

Ludwig Bolz, Rentner
geb. 14.12.04 gest. 8.3.78

Andreas Murmann, Rentner
geb. 2.10.04 gest. 8.3.78

Ludw. Perschbacher, Rentner
geb. 17.6.13 gest. 8.3.78

Georg Stroh, Rentner
geb. 19.5.05 gest. 8.3.78

Jakob Schneider, Rentner
geb. 6.10.12 gest. 11.3.78

Philipp Stork, Rentner
geb. 15.2.10 gest. 13.3.78

Heinr. A. Christian, Rentner
geb. 25.1.09 gest. 14.3.78

Philipp Gerlach, Rentner
geb. 2.2.95 gest. 14.3.78

Georg Eisele, Rentner
geb. 1.1.13 gest. 17.3.78

Ferdinand Jäckel, Rentner
geb. 4.1.01 gest. 17.3.78

Josef Jung, Rentner
geb. 23.1.09 gest. 18.3.78

Theodor Lepka, Rentner
geb. 17.2.13 gest. 19.3.78

Leopold Schneider, Rentner
geb. 25.4.02 gest. 19.3.78

Hans Wolf, Rentner
geb. 25.6.22 gest. 19.3.78

Georg Körner, Rentner
geb. 28.8.03 gest. 20.3.78

Joh. H. Hinkelbein, Rentner
geb. 3.8.01 gest. 21.3.78

Wilhelm Becker, Rentner
geb. 10.3.86 gest. 22.3.78

Michele Nappelli, Chassis I
geb. 8.5.26 gest. 22.3.78

Georg Steinmann, Instandhaltung
geb. 2.12.34 gest. 22.3.78

Otto Kümmel, Rentner
geb. 2.9.05 gest. 23.3.78

Jakob Melchior, Rentner
geb. 16.8.05 gest. 23.3.78

Josef Puf, Kar.-Rohmontage
geb. 19.4.22 gest. 23.3.78

Emil Treu, Rentner
geb. 8.1.07 gest. 23.3.78

Hans Klepper, Rentner
geb. 20.6.09 gest. 24.3.78

Josef Menke, Rentner
geb. 12.3.15 gest. 24.3.78

Heinrich Wetzel, Rentner
geb. 26.9.15 gest. 24.3.78

Ignaz Sandner, Rentner
geb. 15.12.04 gest. 25.3.78

Fritz Puhl, Rentner
geb. 13.8.04 gest. 28.3.78

Norbert Zahrt, Materialabt.
geb. 16.8.25 gest. 28.3.78

Wilhelm Diegelmann, Rentner
geb. 25.2.02 gest. 30.3.78

Kurt Heine, Rentner
geb. 20.4.20 gest. 1.4.78

Bochum

P. Christiansen, Mat.- u. Prod.Ktr.
geb. 5.7.33 gest. 1.3.78

Dieter Wilke, Karosseriebau
geb. 1.3.6.38 gest. 8.3.78

H. D. Klose, Prod.-Vorb.Kar. I
geb. 16.2.52 gest. 8.3.78

Erich Steinbach, Preßwerk
geb. 20.12.25 gest. 8.3.78

Josef Rückschloß, Chassisbau II
geb. 23.8.33 gest. 25.3.78

Kaiserslautern

Peter Schwarz, Preßwerk
geb. 20.5.58 gest. 5.11.77

Alfred Berker, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 21.10.22 gest. 28.2.78

Werner Schmitt, Energieanl.
geb. 24.2.36 gest. 4.3.78



WERK BOCHUM



Speisesaal Bau D 1. Hier wurde der „Lehrabschluß“ gefeiert.

Gelernt ist gelernt . . .

Aus „Azubis“ wurden Facharbeiter

Eine bestandene Prüfung ist ein Grund zum Feiern. Das wird jeder einzelne Auszubildende, der zum Winter 77/78 die Abschlußprüfung bei der Industrie- und Handelskammer gemacht hat, sicher schon besorgt haben. Bei der Abteilung Berufsausbildung ist es zu einer festen Einrichtung geworden, daß im Rahmen einer kleinen Feier das Ausbildungsverhältnis offiziell beendet wird und dabei die jungen Facharbeiter die Prüfungsdokumente ausgehändigt bekommen.

Das war kürzlich wieder einmal der Fall. 50 junge Mitarbeiter hatten es geschafft.

Einer sogar in den „Fertigkeiten“ und in den „Kenntnissen“ jeweils mit der Note „Sehr gut“. Die „Lossprechung“ – wie heute noch in Handwerkskreisen genannt wird – fand im Speisesaal D 1 statt. Die frischgebackenen Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Dreher, Elektroanlageninstallateure und Energieanlagenelektroniker saßen zusammen mit ihren Ausbildern, Vertretern des Betriebsrates sowie Betriebs- und Abteilungsleitern der Bereiche, in die die jungen Mitarbeiter übernommen worden sind. Manche Erinnerung aus der Lehrzeit kam zur Sprache, zukünftige Pläne wurden diskutiert.



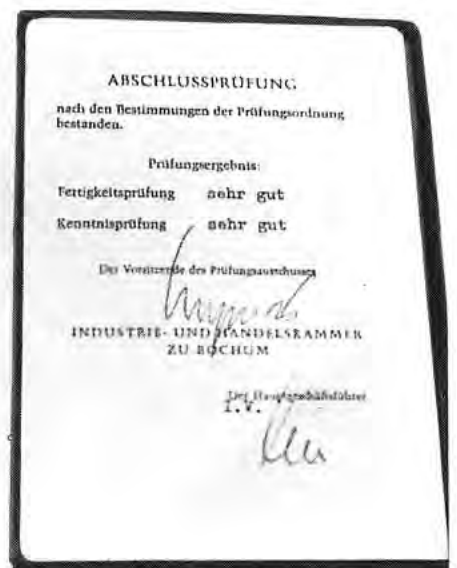
Für das doppelte „Sehr gut“ gab es ein wertvolles Buch.

H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, hatte die Anwesenden begrüßt und ging in seinen Ausführungen auf den Wert einer guten Ausbildung ein. Durch das Verhalten und den Willen zur Mitverantwortung würde das Klima im Betrieb geprägt und letztlich dadurch der Erfolg des Unternehmens bestimmt. Er rief die ehemaligen Auszubildenden auf, um eine berufliche Weiterbildung bemüht zu sein.

Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, hielt eine Ansprache, die wir auf der nächsten Seite in Auszügen abgedruckt haben. Bevor die Prüfungsdokumente überreicht wurden, gab es einen kleinen Imbiß.



Die in der Ansprache erwähnte neue Lehrwerkstatt macht Fortschritte.



Ansporn für alle Auszubildenden.

Ausbildungskapazität gesteigert

Ausführungen von Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, zur Überreichung der Prüfungsdokumente an 50 Jungfacharbeiter:

Liebe Mitarbeiter, ich möchte Ihnen allen, die Sie die Abschlußprüfung bestanden haben, herzliche Glückwünsche aussprechen, auch im Namen der Werksleitung.

Dreieinhalb Jahre Ausbildungszeit liegen nun hinter Ihnen. Sie haben theoretische und praktische Fachkenntnisse erworben, berufliche Erfahrungen gesammelt und sich mehr und mehr in das Gefüge eines großen Industriebetriebes hineingefunden. Ein neuer Lebensabschnitt hat für Sie begonnen. Aus dem Auszubildenden wurde ein Facharbeiter, aus dem Ausbildungs- ein Arbeitsverhältnis.

Mit Ihnen haben nunmehr 1.000 Auszubildende unsere Lehrwerkstatt mit dem Facharbeiterbrief verlassen. Die meisten davon sind noch bei uns tätig. 17 kehrten als Ingenieure in unser Werk zurück.

Wir alle wissen, wie wichtig eine abgeschlossene Ausbildung heute und in der nächsten Zukunft ist. Fast täglich kann man lesen oder hören, daß wir in der Bundesrepublik in eine Zeit wachsender Ausbildungs- und Beschäftigungskrisen eingetreten sind.

Davon wird die Generation der 16- bis 25jährigen im nächsten Jahrzehnt besonders betroffen. Unser Bildungssystem und unser Beschäftigungssystem werden vor eine in dieser Form völlig neuen Belastungsprobe gestellt. Ein großes Maß an politischer Einsicht, an Verständnis und Anstrengung ist notwendig, damit unsere Gesellschaft in dieser für eine ganze Generation entscheidende Frage solidarisch zusammensteht. Infolge der starken Geburtenziffern der Jahre 1963 bis 1972 und der allgemein verstärkten Neigung, eine abgeschlossene Ausbildung irgendwelcher Art zu erwerben, werden in den kommenden Jahren mehr Ausbildungsplätze in der Bundesrepublik benötigt, als vorhanden sind. Diese Plätze müssen durch gemeinsame Anstrengungen von Staat und Wirtschaft im Bereich der betriebsgebundenen Ausbildung im Bereich des beruflichen Schulwesens geschaffen werden.

Unser Werk hat sich auf diese Situation dadurch eingestellt, daß als erster Schritt im vergangenen Jahr im Rahmen der personellen, räumlichen und einrichtungsmäßigen Möglichkeiten die Einstellungsziffer auf 100 angehoben wurde. Darüber hinaus ist eine weitere Steigerung der jährlichen Einstellungsquote unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel vorgesehen. So ist geplant, in diesem Jahr schon 119 Lehrlinge einzustellen und dann die Ausbildungskapazität so weit zu steigern, daß wir in einigen Jahren in der Lage sind, pro Jahr 145 Lehrlinge aufzunehmen. Wir hoffen, daß wir auch in Zukunft alle Auszubildenden nach Abschluß der Ausbildung in ein Arbeitsverhältnis übernehmen können. Das ist – wie wir alle wissen – keineswegs mehr selbstverständlich. Die Garantie, einen Arbeitsplatz im Ausbildungsbetrieb bereitzustellen, wird in Zukunft nicht mehr so großzügig gegeben werden können, weil die Zahl der Arbeitsplätze langsamer steigen wird. Das Risiko, nach erfolgreicher Ausbildung nicht sofort eine angemessene Beschäftigung zu finden oder in einen anderen Beruf überwechseln zu müssen, wird daher zunehmen.

Abgesehen von den erwähnten Bemühungen unseres Werkes, mehr Lehrlinge auszubilden, möchte ich auf ein anderes, nicht weniger bedeutungsvolles Vorhaben zur Verbesserung der Ausbildung hinweisen, nämlich auf den Neubau der Lehrwerkstatt. Im Laufe der Jahre wurde immer deutlicher, daß die Lehrwerkstatt in der jetzigen Gestalt den Anforderungen nicht mehr voll genügt. Zahlreiche Umbauten, Ergänzungsbauten und sonstige Veränderungen konnten letztlich nicht zufriedenstellen. Was wir brauchen, ist eine Ausbildungsstätte aus einem Guß, abgesondert von den Produktionsanlagen, und versehen mit den erforderlichen Sozialräumen und Unterrichtsräumen. Dies wird jetzt Wirklichkeit.

Meine Ausführungen wären unvollständig, wenn ich mich nicht auch an die Mitarbeiter wenden würde, die in ganz erheblichem Maße zum Ausbildungserfolg beigetragen haben. Ich meine die Ausbilder und die übrigen Mitarbeiter der Ausbildungsabteilung. Diesen Damen und Herren gilt der besondere Dank der Werksleitung...



Bücherbusse

Seit September 1977 halten die Bücherbusse der Stadtbücherei während des Schichtwechsels vor unserem Werk. Dieses Angebot wurde von unseren Mitarbeitern gut aufgenommen, so daß seitens der Bücherei der bisherige Versuch als Erfolg angesehen wird. Durchschnittlich werden pro Woche etwa 150 Entleihungen verzeichnet und 73 neue Leser gewonnen. Die Busse halten dienstags von 13.30 bis 15 Uhr vor Portal 10 (Werk II) und donnerstags zur gleichen Zeit vor Portal I (Werk I).



In wenigen Zeilen

Der Arbeitsattaché des türkischen Generalkonsulats in Essen hat vor kurzem unser Wohnheim Werner Hellweg 105 besucht. An einem Informationsgespräch mit türkischen Heimbewohnern haben neben der Heimleitung Vertreter des Betriebsrates und der Sozialabteilung teilgenommen.

Zur Durchführung der Jugendvertreterwahl, die Ende Mai stattfinden wird, wurde seitens des Betriebsrates der Wahlvorstand bestellt. Ihm gehören an: Rolf Reiß (Vorsitzender), Andreas Behrendt (Beisitzer) und Rosa Nahl-Wittkowski (Schriftführerin).

Die Opel-Kredit-Bank, über die Wagenfinanzierungen möglich sind, führt jetzt zweimal in der Woche, und zwar montags und donnerstags von 8.30 bis 16.00 Uhr im Werk I, Bau D 7, Erdgeschoß, Sprechstunden durch.

Besser sehen und verstehen

Eine Werkwoche der Auszubildenden

Der folgende Erlebnisbericht wurde uns von einer Gruppe Bochumer Auszubildender geschrieben und zur Veröffentlichung übergeben:

„Wir, das heißt 10 Bürogehilfinnen, 6 Werkzeugmacher, 1 Universalfräser und Meister F. Spielbrink als Betreuer, waren vom 13. bis 17. März zu einer Jugendwerkwoche im Haus Bockolt in Allagen. Die Woche wurde von W. Freckmann, einem Mitarbeiter der Kommende – Sozialinstitut der Diözese Paderborn – geleitet. Dem Tagungsleiter, ‚unserem Willi‘, ein besonderes Lob! Er verstand es ausgezeichnet, sich auf die Gruppe einzustellen und nahm auch unsere Anregungen gern auf.

Einige Programmpunkte waren: Analyse von politischen Schlagwörtern – ‚Was ist Demokratie? – Arbeiterbewegungen von den Anfängen bis heute – Rollenspiele zur Förderung des Gruppendenkens. Manche Gespräche sind leider ein bißchen verunglückt, im großen und ganzen gelang es aber, sie noch ‚zurechtzubiegen‘. Die Rollenspiele lockerten die Arbeit auf, ließen aber erkennen, daß Gruppenarbeit ohne Organisation in einem Chaos endet.

Am Ende der Woche besuchten uns Vertreter der Geschäftsleitung und der Jugendvertretung und diskutierten mit uns aktuelle Betriebsfragen. Sehr positiv empfanden wir die Abende im ‚Bierkeller‘ des Hauses, wo wir uns bei Gruppenspielen, Bier und ‚lütje Laagen‘ – einer hannoverschen Spezialität – besser kennenlernten. Was hat uns die Woche an Nutzen gebracht? Wir haben durch die Zusammenarbeit Probleme des anderen sehen und verstehen gelernt und beschlossen, die persönlichen Kontakte auch nach dieser Woche nicht abreißen zu lassen.“

N.S.: Eine weitere Gruppe von Auszubildenden war Anfang April mit ähnlichem Programm im selben Haus. Die Woche wird sicher auch bei diesen jungen Mitarbeitern Anklang gefunden haben.

Lehrgänge

Mitte April haben im Werk Bochum die Lehrgänge „Technisches Zeichnen und Mathematik“ begonnen. Sie finden jeweils nach Beendigung der Früh- bzw. Normalschicht und vor der Spätschicht im Schulungsraum D 5 statt. Demnächst mehr darüber.



BOCHUMER STREIFLICHTER

Eine neue Attraktion

Bochum hat eine neue Attraktion – kurz „Eistreff“ genannt. Es handelt sich nicht um eine Eisdielen, wo man an sommerlichen Tagen seinen Gaumen verwöhnen kann, sondern um eine Eislaufhalle, wo sich jedermann in der Freizeit auf besondere Art trimmen und vergnügen kann.

Seit einigen Wochen steht die Halle den Bürgern zur Verfügung. Es wurden schon über 100.000 Besucher gezählt. Mit einem so großen Interesse hatte niemand ernsthaft gerechnet. Die Eintrittspreise sind erschwinglich. Wer keine Schlittschuhe hat, kann sich diese leihen. Zu den Besonderheiten gehört eine Diskothek, wo man seine Lieblingsplatten auflegen lassen kann, eine kleine Bar, in der dem Besucher Erfrischungen gereicht werden und eine Ecke zum „Ausruhen“.

Die Eislauffläche ist in unterschiedliche Ebenen geteilt, die allerdings durch Auf- und Abfahrten verbunden sind. Der obere Laufring hat eine Fläche von 825 m² und die untere Eisfläche 925 m², die Auf- und Abfahrten sind 75 m² groß.

Insgesamt steht eine Lauffläche von 1.825 m² zur Verfügung. Die Sechseck-Halle wurde nicht neu gebaut. Sie diente in früheren Jahren als Veranstaltungsraum, dann als Lagerhalle. In 7 Monaten hatte man sie umgebaut. Die Gesamtbaukosten betragen 3,9 Millionen DM.

Verwalter ist die Freizeitgesellschaft Ruhr mbH. Öffnungszeiten: Montags bis freitags von 14 bis 16, 17 bis 19 und von 20 bis 22 Uhr; samstags und sonntags von 10 bis 12, 14 bis 16, 17 bis 19, 20 bis 22 Uhr.

Abschlagszahlungen für Werksurlaub '78

Lohnempfänger und Gehaltsempfänger, die Werksurlaub antreten, erhalten auf Wunsch für den Zeitraum ihres Urlaubs eine angemessene Abschlagszahlung auf die Urlaubsvergütung, sofern der Urlaub mindestens 2 Wochen umfaßt. Bei dieser Abschlagszahlung kann zwischen einer Vorauszahlung auf die zusätzliche Urlaubsvergütung (50 %) und einer Vorauszahlung auf die Gesamturlaubsvergütung (150 %) gewählt werden.

Allen Lohnempfängern, deren Urlaub im Werksurlaub beginnt und bis mindestens 10. August 1978 dauert, wird außerdem auf Wunsch eine angemessene Abschlagszahlung auf den in der Urlaubsvergütung nicht enthaltenen Teil des Juli-Lohnes gezahlt.

Allen Gehaltsempfängern, deren Urlaub im Werksurlaub beginnt und bis mindestens 28. Juli 1978 dauert, wird außerdem auf Wunsch eine angemessene Abschlagszahlung auf den in der Urlaubsvergütung nicht enthaltenen Teil des Juli-Gehaltes gezahlt.

Die Auszahlungen erfolgen so rechtzeitig, daß das Geld ab Donnerstag, dem 13. Juli 1978, auf den Bankkonten zur Verfügung steht. Die betreffenden Werksangehörigen erhalten über den Auszahlungsbetrag einen gesonderten Beleg.

Immer ist etwas los ...

In unseren 8 Bochumer Wohnheimen sind zur Zeit annähernd 1.000 Mitarbeiter untergebracht. Die größte Gruppe der Heimbewohner bilden die türkischen Werksangehörigen (ca. 80 % der Gesamtbelegung). Das für die Betreuung in den Wohnheimen zuständige Jugendsozialwerk – eine Untergruppe des Deutschen Roten Kreuzes – versucht, durch ein umfangreiches Bildungsprogramm die Heimbewohner zu informieren und die Freizeit sinnvoll zu gestalten. Hier etwas über die Aktivitäten des Wohnheimes Hauptstraße 82 in Bochum-Langendreer. Ähnliches geschieht auch in anderen Wohnheimen.

Anfang des Jahres gastierte die Musikgruppe eines türkischen Blindenvereins im Wohnheim. Es wurden Folklorelieder aus der Türkei vorgetragen. Ein Bediensteter der Sparkasse Bochum informierte die Heimbewohner über Kontoführung, Spareinlagen, Gebühren, Darlehen und den Bankverkehr allgemein. Ein türkischer Mitarbeiter der Sparkasse fungierte hierbei als Dolmetscher. Im Rahmen der Informationsveranstaltung referierte eine Mitarbeiterin des Finanzamtes Witten über den Lohnsteuerjahresausgleich. Die türkischen Mitarbeiter hatten so viele Fragen, daß die Dame des Finanzamtes

bis zum späten Nachmittag im Haus bleiben mußte. Damit die andere Schicht auch in den Genuß der Information über den Lohnsteuerjahresausgleich kommen konnte, wurde der Vortrag eine Woche später wiederholt.

Diese Veranstaltungen waren ein großer Erfolg. Sie wurden von jeweils 100 Heimbewohnern besucht. Für die kommenden Monate sind geplant: Vorträge über Ausländerrecht und gesundheitliche Themen, Besichtigung des Bergbaumuseums eines landwirtschaftlichen Musterbetriebes sowie ein Informationsvortrag über die Türkei zusammen mit deutschen Gästen. Im Rahmen der Bildungsmaßnahmen ist eine kleine „Sprachgruppe“ tätig; es gibt zwei Gruppen, die sich mit handwerklichem Tun beschäftigen. Eine Filmgruppe ist dabei, einen kleinen Film zu drehen, wobei auch Aufnahmen im Haus gemacht worden sind und später ein türkischer Heimbewohner im Werk bei seiner Arbeit gefilmt werden soll.

Der Sport kommt auch nicht zu kurz: Auf einem nahe dem Wohnheim gelegenen Sportplatz finden regelmäßig Sportstunden statt und von Zeit zu Zeit Fußballspiele gegen andere Wohnheime.

Am Rande notiert

„Hennes, was bist du, wenn du mit dem Zeigefinger mehrere Male auf deine ‚Mini-Matte‘ tippst?“, hatte mich mein Kollege Wilhelm kürzlich gefragt. Ich muß dazu erklären, daß meine Haare auf dem Kopf im Laufe der Jahre etwas licht geworden sind, so daß man schon von einer „Mini-Matte“ oder gar Glatze reden kann. „Dann bist du ein ‚Plattenspieler‘, lieber Freund“, sagte er grinsend. „Du bist ja auch nicht gerade der Schönste. Sei froh, daß es diesmal bei der Betriebsratswahl Listenwahl gibt, denn die breite Masse hätte dich nach deinem Aussehen bestimmt nicht gewählt“, so schlug ich zurück. „Alter Eimer, warte mal ab, wo ihr ‚Schwatten‘ bleibt“, gab er zur Antwort. So ging es hin und her – rauh aber herzlich. Aus dem Geplänkel entstand dann doch eine längere Diskussion über die bevorstehende Betriebsratswahl. Nun, jeder hat seine Meinung, und wir sollten Kollegen bleiben und uns nicht die Köpfe einschlagen, so kamen wir zum Schluß überein. Wenn es auch in den letzten Wochen und Monaten überall etwas hitzig zugeht, kehren wir doch in Kürze wieder in den grauen Alltag zurück, und dann müssen eben unsere neuen Betriebsräte zeigen, was sie können und was sie versprochen haben. „Jawohl, alles zum Wohle des einzelnen, des Unternehmens und der Gesellschaft“, so hatte uns unser Meister zugerufen. „Ihr Brüder müßt auch mal das Ganze sehen“, bemerkte er noch.

Wahlen hin, Wahlen her – demokratischer wäre es gewesen, die einzelnen Gruppen hätten sich zu einer Persönlichkeitswahl durchgerungen. Da hätte man nämlich richtig wählen können. Was mach' ich nur, wenn meine Leute auf zwei Listen stehen? Ob unser Wilhelm nun in den Betriebsrat kommt oder nicht, irgend etwas werden wir am Tag nach der Wahl anstellen. Vielleicht ein paar Blumen, wollen mal sehen. Jedenfalls sollte man allen Kandidaten für ihre Bereitschaft danken, nicht den „Revolutionären“ meine ich. Auch dem alten Betriebsrat sollte man „Dankeschön“ sagen. Mitbestimmen ist nicht immer leicht. Kürzlich hatte ich geträumt, ich wäre Betriebsrat geworden. Und im Traum kamen plötzlich die 20.000 Opelaner mit ihren Familien auf mich zu. Ich bin weggelaufen, warum, weiß ich nicht. Irgendwie – zwar nur im Traum – habe ich da die Last der Verantwortung gespürt. Ähnlich muß es auch in Wirklichkeit sein, wenn man ein Amt hat und nicht leichtfertig handelt. Das muß man auch mal sehen, meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes.



Aufmerksame Zuhörer bei einem Vortrag im Wohnheim Hauptstraße 82.

Sportplätze

Für den Ausgleichssport (Fußballspiele u.a.) stehen im Sommerhalbjahr 1978 folgende Plätze zur Verfügung:

Bochum-Laer (Werk I)

montags	Urbanusstr.	15–17 Uhr
mittwochs	Urbanusstr.	15–18 Uhr
mittwochs	Brelöhstr.	15–17 Uhr
freitags	Brelöhstr.	15–17 Uhr

Bochum-Langendreer (Werk II)

mittwochs	Everstalstr.	15–18 Uhr
donnerstags	Everstalstr.	15–16.30 Uhr
freitags	Everstalstr.	15–16.30 Uhr

Normalschicht

montags von 17 – 19 Uhr Heinr.-Gustav-Str.

Einteilung der Zeiten und weitere Auskünfte: SOZIALABTEILUNG, Werk Bochum, Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

„Im Vorschlagswesen gibt es keinen Sättigungsgrad“

Abteilung „Zylinderblock und Kurbelwelle“ erneuter Sieger im Abteilungswettbewerb 1977
400 erfolgreiche Werksangehörige machten aus VV = „Viel Vergnügen“

Die Ehrung der Sieger im Abteilungswettbewerb 1977 fand im März im großen Saal der Neuen Eintracht in Kaiserslautern statt. Vierhundert erfolgreiche Mitarbeiter waren der Einladung der Geschäftsleitung gefolgt. Werksleiter H. P. Klein ging in seiner Begrüßungsansprache (Bild) auf die Ergebnisse im Vorschlagswesen '77 ein und betonte, daß trotz des zahlenmäßigen Rückgangs von 402 VV gegenüber dem Vorjahr die 4.466 neu eingereichten Ideen ein Einsparungspotential beinhalten, das unter allen Umständen genutzt werden müsse. So wie bei der effektiv ausgezahlten Prämiensumme von DM 169.752,- eine Steigerung um DM 45.214 gegenüber dem Vorjahr erreicht



„Wer auf diesem Gebiet etwas tun will, findet einen Weg, wer nichts tun will, eine Ausrede.“ Anschließend überreichte er Urkunden und Wanderpreise an die siegreichen Abteilungen (Aufnahmen).

Der „Cup“ wurde verteidigt

Neuer Champion im Abteilungswettbewerb 1977 wurde der Cup-Verteidiger „Zylinderblock und Kurbelwelle“ unter Leitung von J. Linè mit Obermeister G. Ulrichs und den Meistern A. Antes, O.

Denig, D. Knoblauch, W. Imhof und D. Zeiter. Ähnlich erfolgreich war die Inspektion und Qualitätskontrolle, die den zweiten Platz ebenfalls verteidigen konnte. Den dritten Platz belegte nach einem enormen Endspurt die Härterei unter Leitung von F. Plank. Herzlichen Glückwunsch an die Siegerabteilung sowie an die Nächstplatzierten! – Bei kritischer Betrachtung der Ergebnisse im Abteilungswettbewerb muß man feststellen, daß seit Einführung dieses Wettbewerbes im Jahre 1968, ohne die Erfolge anderer

wurde, so müsse eine ähnliche Steigerungsrate in der Anzahl von abgeschlossenen Vorschlägen erzielt werden.

1978: „VV-Bearbeitungsjahr“

H. P. Klein erklärte das Jahr 1978 zum „VV-Bearbeitungsjahr“. Insgesamt 5.000 offene Vorschläge sprechen ihre eigene Sprache. Alle Bemühungen, die Mitarbeiter zu motivieren, müßten fehlschlagen, wenn es nicht gelinge, „mehr Vorschläge“ als bisher zu bearbeiten. Er forderte alle Mitarbeiter, die mit der Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen betraut sind, auf, in diesem Sinne aktiv mitzuarbeiten.



Bereiche schmälern zu wollen, Produktionsabteilungen am häufigsten zu den Spitzenteams gehörten. In der zehnjährigen Geschichte des Abteilungswettbewerbes stellte die Produktion allein siebenmal den Sieger, viermal den Vize, und dreimal erreichten Produktionsabteilungen den dritten Platz. Erfolgreichster Verwaltungsbereich ist die Finanzabteilung, die viermal den dritten Rang erreichen konnten.

Hinter das „Geheimnis“ kommen

Wir wollten hinter das Geheimnis des „Erfolgreichsten“ kommen und befragten J. Linè, denn alle sieben Sieger sind Abteilungen, die unter seiner Leitung stehen. „Das Erfolgsgeheimnis ist kein Geheimnis“, sagte J. Linè. „Es ist ganz einfach: Ein gewisses Maß an Strategie, die Fähigkeit zum Teamwork, gepaart mit der Erkenntnis, daß es bei der Ausbildung und Führung von Menschen sowie im Vorschlagswesen keinen Sättigungsgrad gibt. Dazu kommt die volle Unterstützung durch die Vorgesetzten und die Geschäftsleitung. Dies alles sind die Garantien für einen Erfolg!“ – Eine Analyse der im Jahr 1978 bis dato eingereichten Vorschläge zeigte, daß es im diesjährigen Abteilungswettbewerb zu einem „heißen Tanz“ kommen wird, denn es scheint, daß auch andere Bereiche hinter dieses Erfolgsgeheimnis gekommen sind.

Kurierfahrten

Bekanntlich fährt unser Kurier – in erster Linie Mitarbeiter Pletsch – täglich die Strecke Kaiserslautern – Rüsselsheim und zurück. Bis Ende April 1978 wurden bei 4.040 Kurierfahrten seit Bestehen des Werkes Kaiserslautern über eine Million Kilometer durch die Kuriere zurückgelegt.

Dies entspricht mehr als 26 1/4 Erdumdrehungen. Diese Riesenstrecke wurde bisher unfallfrei und ohne Ausfall eines Fahrzeuges gemeistert. Das Bild zeigt Mitarbeiter Pletsch beim Verladen des Kuriergepäcks.



Ende des Kaiserslautern-Teils

VOR 50 JAHREN

Abenteuer mit dem Opel-Raketenwagen „RAK 2“

Vor 50 Jahren, im Mai 1928, machte OPEL Schlagzeilen. Die Presse des In- und Auslandes berichtete in großer Aufmachung über ein spektakuläres Ereignis: die Fahrt des Opel-Raketenautos RAK 2 auf der Berliner Avus mit Fritz von Opel am Steuer (Bild). Im nächsten Heft gehen wir ausführlich auf diese aufsehenerregen-

de Fahrt und ihre Vorgeschichte sowie die späteren Versuche mit einem Opel-Raketenfahrzeug auf Schienen und den abenteuerlichen Flug Fritz von Opels mit einem raketengetriebenen Flugzeug auf dem damaligen Frankfurter Flughafen am Rebstock ein.



Opel - der Zuverlässige.

Der TÜV-Autoreport '78 bestätigt:

Opel Ascona B und Opel Manta B schnitten am besten ab. Das geht aus dem neuesten TÜV-Autoreport hervor: Die Prozentzahlen derjenigen

Wagen, die ohne Mängel den TÜV passierten, lagen bei diesen Ascona und Manta am höchsten unter allen 78 aufgeführten Marken und Modellen.

Zuverlässigkeit, Sicherheit und Werterhaltung - wer rechnen kann, fährt also gut mit Opel.





Opel-Produktschau '78



CITY: Der Verwandlungskünstler

Er schluckt nicht nur leicht die größten Tüten aus dem Supermarkt, sondern auch komplette Bergsteiger- oder Taucherausrüstungen – ganz nach den sportlichen Neigungen seines Besitzers. Das Auto, das im Alltagseinsatz seine Wendigkeit und leichte Beladbarkeit ausspielt, bietet darüber hinaus auch die Fahrleistungen und den Komfort für Freizeitfahrten ins Gebirge oder an die See: der OPEL CITY oder der OPEL CITY J.

Spezifischer Vorteil: Flink und wendig, wird er gerade im Stadtverkehr seinem Namen voll gerecht. Fahrten während der „rush hour“ sind genauso unproblematisch wie das Einparken. Auch das Beladen klappt auf engstem Raum. Die durch einen neuartigen Gasfederheber leicht zu öffnende Hecktür gibt den variablen Kofferraum frei, der alle Transportprobleme löst, die an einen Pkw gestellt werden können. Das Partybierfaß samt Grill-ausrüstung passen ebenso hinein wie der wöchentliche Großeinkauf aus dem Supermarkt. Dabei müssen selbst Kinder nicht zu Hause bleiben.

Gerade Hausfrauen schätzen dabei am City, wie leicht mit zwei Griffen sein Laderaum durch das Vorklappen der Rücksitzlehne praktisch verdoppelt werden kann. Vorbildlich ist ohnehin die Bedienung des City mit seinen logisch angeordneten Hebeln und Schaltern sowie seinen übersichtlichen Instrumenten. Optimierten Bedienungskomfort bietet darüber hinaus die Opel-Vollautomatic. Sie steht bei den Motoren ab 44 kW (60 PS) auf Wunsch zur Verfügung. Insgesamt umfaßt das Triebwerks-Programm den serienmäßigen 1,2 Liter N mit 40 kW (55 PS) sowie den 1,0 Liter 29 kW (40 PS), den 1,2 Liter S 44 kW (60 PS) und den 1,6 Liter S 55 kW (75 PS), der den City in 13 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt und eine Spitze von 157 km/h erreichen läßt. (Das Foto oben zeigt den City N mit Sonderausstattung Sportfelgen und Chromzierleisten.)

Bereits in seiner Grundausstattung hält das jugendliche Auto parat, was kritische Verbraucher als hohen Gegenwert schätzen. Und wer besonders auf den Preis sieht, findet im „City J“ ein noch interessanteres Angebot.