OPEL POST

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft 3•80

OPEL POST

März 1980 — 32. Jahrgang

Zeitschrift 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: Gisela Kröhner, 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

Neue Lackiererei 4
Klarstellung 5
Kurz berichtet 7
Energiesparidee 9
VV-Jahresveranstaltung 10
Neue Fertigungsmethode 12
Der Wirtschaftsausschuß 15
Kfz-Technik 16
Am Lenkrad 19
Zum Thema Energie 20
Der Opel-Bob 22
Jubilare — Ruhestand 24
Wir gedenken 25
Werk Bochum 26
Werk Kaiserslautern 31

TITELBILD

Der „Opel-Bob" hat in den letzten Wochen für Schlagzeilen gesorgt, zuletzt während der Olympiade. Wir beenden dieses Kapitel auf den Seiten 22 und 23 mit dem angekündigten zweiten Bericht, der die wichtigsten Entwicklungsphasen behandelt. Außerdem wird auf Seite 6 die Bob-Ausstellung erwähnt und das Thema mit einer Stellungsnahme von H. Oberhaus abgeschlossen. (Übrigens konnten wir auf Grund einer Geheimhaltungsverpflichtung nicht bereits früher über den „Opel-Bob" berichten.) Und nun noch zum Titelbild: Am Anfang der Entwicklung war die Idee, umgesetzt in ein Plastilinmodell — einer der ersten Arbeitsgänge im Design. Auf dem Foto links Hans Seer, Studioleiter Design, sowie August Dörsam und Jochen Paschke, Modelleure.

Datteln und Öl

Die Energieversorgung wird bis auf weiteres in der öffentlichen Diskussion bleiben; sie ist ein fundamentales Problem, von dem jeder Bürger betroffen ist. Es berührt also nicht nur die Wirtschaft, auch die sozialen Möglichkeiten, ja in letzter Konsequenz sind Zivilisation und Lebensstil davon betroffen. Eine in einigen Ölstaaten umlaufende Redensart, wonach die dortige Bevölkerung sich künftig wieder auf Datteln und Kamelmilch beschränken könne, wenn die Segnungen der Ölmilliarden versiegten, sollte zu denken geben. Für die Industriestaaten wäre ein solcher Rückzug ins „einfache Leben" nicht möglich, wenn die Öllieferungen stark gedrosselt oder gar ausbleiben würden; das hätte angesichts der komplizierten wirtschaftlichen, technischen und sozialen Struktur dieser Länder katastrophale Folgen. Die Gefahren der Abhängigkeit von „Schwarzen Gold", dem Öl, liegen auf der Hand.

NEUE ENERGIEQUELLEN

Angesichts dieser Situation ist das wichtigste Erfordernis eine Senkung des Energieverbrauchs; gleichzeitig müssen unsere einheimischen Energiequellen noch stärker genutzt, muß nach neuen gesucht werden. Wir stehen auf dem Energiesektor also längerfristig vor einem unerbittlichen Entweder-Oder. (Siehe dazu auch den Beitrag zum Thema Energie mit seinen vielseitigen Aspekten auf Seite 20.) Ohne ausreichende Energie, das sei noch einmal klar herausgestellt, ist kein auch nur mäßiges Wirtschaftswachstum, keine Sicherung der Arbeitsplätze denkbar. Es genügt nicht, nur gegen eine Energieart, etwa gegen die Kernenergie zu sein, man muß auch deutlich sagen, welche anderen Energiequellen man stattdessen in der gleichen Menge sprudeln lassen will. Doch darüber erfährt man meist wenig Konkretes. Mit unrealistischen Gemeinplätzen oder gefühlsbetonten Parolen auf Plakaten und Autoaufklebern leistet man keinen Beitrag zu einer ausreichenden Energieversorgung.

SOZIALE FOLGEN

Wenn es heute ums Energiesparen geht, endet die Diskussion vielfach beim Auto. Und oft gipfeln heiße Diskussionen in der zwar nicht klar ausgesprochenen, aber doch unterschwelligen Forderung nach Beschränkung oder Zurückdrängung des fahrbaren Untersatzes von Millionen Menschen. Doch diese Kritiker unterschlagen, daß der motorisierte Straßenverkehr nur rund 20 Prozent des Mineralölverbrauchs beansprucht, also ganz und gar nicht d e r „Ölfresser" ist, wie er einer die Fakten nicht genau kennenden Öffentlichkeit gern hingestellt wird. Der volkswirtschaftliche Schaden mit allen sozialen Folgen, der entstünde, würde das Auto in die Ecke gedrängt, scheint jene, die sich mit solchen radikalen Forderungen hervortun, nicht zu stören; sie vergessen, daß jeder siebte Bundesbürger direkt oder indirekt vom Auto lebt.

Und stünde, so ist weiter zu fragen, für das Auto überhaupt Ersatz bereit? Könnten die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Busse, U-Bahnen) die viele Millionen umfassende Masse der Pendler, die zu ihnen übergehen müßte, überhaupt verkraften? Katastrophale Zustände wären die Folgen. Und auch den Güterverkehr, der gegenwärtig auf den Straßen rollt, könnte die Bahn aus Kapazitätsgründen überhaupt nicht bewältigen. Der Wohn- und Arbeitsort vieler Bundesbürger hat sich im Laufe der Jahrzehnte weit voneinander entfernt. Viele haben lange Anmarschwege, die nur mit dem Auto bewältigt werden können, weil die übrige Verkehrsstruktur darauf gar nicht eingerichtet ist. Wer also allen Ernstes versucht, die starke Po-

Fortsetzung auf Seite 7

NEU AUF DEM MARKT

Kadett Voyage und Manta GT/J

Unsere Firma, die wie kaum ein anderer Hersteller an der Fortentwicklung der Kombilimousine vom Zweckfahrzeug hin bis zum komfortablen und vielseitigen Freizeitautomobil Anteil hat, unternimmt jetzt mit dem Kadett „Voyage" wieder einen Schritt zur Weiterentwicklung besonders kompakter Kombis, die es bisher mit solchem Komfort in dieser Klasse noch nicht gegeben hat. Der neue Voyage, weitaus geräumigster Kombi seiner Klasse, fand seinen Namen angesichts der überaus reichhaltigen Ausstattung, die auch über längere Reisen hinweg für ein hohes Maß an Komfort sorgt. Gleichzeitig aber erlaubt der luxuriöse und kompakte Fronttriebler auch schnellen und bequemen Transport selbst von voluminösem Hobby-Zubehör. Das Raumangebot des Voyage ist für ein Automobil seiner Klasse ungewöhnlich: Bis zu 1425 Liter faßt der Gepäckraum nach VDA-Meßmethode, brutto sogar rund 1700 Liter. Den neuen Kadett gibt es drei- oder fünftürig mit 1,3 Liter-Motoren, wahlweise mit 44 beziehungsweise 55 kW Leistung (60/75 PS). Noch einmal luxuriöser ist der Kadett Voyage Berlina ausgestattet. Der Kadett Voyage kostet DM 13.525,—, der ausschließlich fünftürig gebaute Voyage Berlina DM 15.110,— (jeweils unverbindliche Preisempfehlung einschließlich Mehrwertsteuer).

Für sportlich orientierte Fahrer konzipiert, die Leistung und Fahrsicherheit eines Coupés suchen, dabei aber auf vier bis fünf Sitzplätze nicht verzichten wollen, ist das Konzept des Manta seit Jahren ein Volltreffer. Zusätzlich aber meldeten immer mehr auch die jüngeren Käufer in dieser Klasse ihre besonderen Wünsche an, die jetzt folgerichtig zum neuen Manta GT/J

führten. Charakteristisch für die neue Manta-Variante ist der Wegfall äußerlichen Chromzierrats, was — in Verbindung mit dezenten schwarzen Seitenstreifen — die Funktionalität der Karosserie optisch noch unterstreicht und gleichzeitig einen sportlichen Akzent setzt. Darüber hinaus macht der attraktive Preis ab DM 14.620,— den GT/J zu einem überaus interessanten Angebot (unverbindliche Preisempfehlung inkl. Mehrwertsteuer). Als Triebwerk werden dabei der 1,3 S-Motor mit 55 kW (75 PS) oder der 2,0 S mit 74 kW (100 PS) angeboten. Bereits mit dem besonders wirtschaftlichen 1300er 160 km/h schnell, läuft der Manta GT/J mit Zweilitermotor 180 km/h Spitze und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in nur 11 Sekunden. Bei der Karosserie können Käufer zwischen dem Stufenheck-Coupé beziehungsweise dem Combi-Coupé CC wählen. Im funktionellen Cockpit findet der Fahrer ein Sportlenkrad mit drei gelochten Metallspeichen und griffig gepolstertem Kranz sowie ein Instrumentarium mit sechs Anzeigen vor, darunter auch für Drehzahl und Öldruck.

GEDÄMPFTER OPTIMISMUS

Opel auf dem Genfer Salon

„Wir betrachten den Genfer Automobil-Salon mit großem Interesse", bekundete Generaldirektor James F. Waters, Jr., „denn diese Ausstellung war schon oft ein Indikator für das Frühjahrsgeschäft, von dem wir eine weitere Stabilisierung des Absatzes in der Mittel- und Oberklasse erwarten." Gedämpfter Optimismus des Unternehmens also zu Beginn des Genfer Salons (6. — 16. März), der inzwischen zu Ende gegangen ist.

Opel war am Lac Léman mit zwei Premieren vertreten: Erstmals wurden der Kadett Voyage und der Manta GT/J als neue Modellvarianten der Öffentlichkeit vorgestellt. Neben diesen Neuheiten stellte die Firma traditionsgemäß wieder einen kompletten Querschnitt durch ihr Programm vom Kadett bis zu Senator und Monza aus.

Das Besucherinteresse lag darüber hinaus bei drei Fahrzeugen von ausgesprochen sportlichem Charakter: einem Ascona der Gruppe 2, mit dem Kleint/Wanger 1979 Rallye-Europameister wurden, einem Ascona 400 der Gruppe 4, mit dem das Opel-Euro-Händler-Team 1980 zum Wettbewerb um die Rallye-Markenweltmeisterschaft angetreten ist, sowie einem Muster-Auto für den Kadett Cup dieser Saison. Außerdem stand ein Oldtimer, Modell 4/20 PS, im Mittelpunkt des Opel-Standes — Rüsselsheimer Reverenz an das 50. Jubiläum des Genfer Salons.

NEUE LACKIEREREI

Der Rohbau ist jetzt fertig

Unser Bild auf Seite 3 der letzten Ausgabe zeigte den Rohbau der neuen Rüsselsheimer Lackiererei, der inzwischen termingerecht abgeschlossen worden ist. Jetzt hat die zweite Phase des 500 Millionen Mark-Projektes begonnen, die Montage der aufwendigen Inneneinrichtung durch Spezialfirmen aus ganz Europa.

Insgesamt wurden seit März 1979 für das Rohbaugerippe etwa 20.000 Tonnen Stahl verbaut; rund 1.000 waren es pro Woche. Eine solche Menge wurde noch nie in solch kurzer Zeit auf einer Baustelle in der Bundesrepublik verarbeitet. Der Bau hat mit 400 Metern eine Länge, die vier Fußballfeldern entspricht; die Breite beträgt 80, die Höhe 38 Meter — damit entsteht ein neues, unübersehbares Wahrzeichen für die Opelstadt Rüsselsheim.

Die neue Lackiererei ist einer der wichtigsten Einzelposten in dem derzeit laufenden Investitionsprogramm des Unternehmens in Höhe von insgesamt sechs Milliarden Mark. Nach der Fertigstellung im Herbst wird sie für noch günstigere Arbeitsbedingungen der mit Lakkierarbeiten beschäftigten Belegschaftsmitglieder sorgen sowie die heute schon anerkannte gute Qualität der Opel-Lackierungen weiter erhöhen.

Neue GM-Werke

General Motors wird in Europa fünf weitere Werke zur Herstellung von Automobilkomponenten bauen und ein bereits bestehendes Werk erweitern, wurde Ende Februar bekanntgegeben. Drei dieser Werke sind für Spanien vorgesehen, ein Werk für Österreich und eines für Nordirland, wo außerdem auch eine Werkserweiterung geplant ist. Der Produktionsanlauf ist von Mitte 1981 bis Ende 1982 geplant. Außer den bereits im letzten Jahr bekanntgegebenen Werken werden in Spanien zwei Komponentenwerke in Cadiz und eines an einem noch nicht endgültig festgelegten Ort gebaut. In Österreich entsteht in Wien zusätzlich zu dem bereits 1979 bekanntgegebenen Motorenwerk eine weitere Produktionsstätte für Getriebe, in Nordirland ein neues Werk in West Belfast. Zusätzlich ist eine Erweiterung des Werkes in Dundonald vorgesehen.

GM-Präsident M. Estes sagte zu diesem Investitionsprogramm: „Die heute bekanntgegebenen neuen Werke sind ein wichtiger Bestandteil der Aktivitäten von General Motors, das bereits bestehende Netz zur Komponentenherstellung auszubauen. Diese neuen Werke, ebenso wie diejenigen, die wir im vergangenen Juni angekündigt haben, sind Beweis dafür, daß General Motors weiterhin einen wachsenden Bedarf an Automobilen für die achtziger Jahre sowohl in Europa als auch in den übrigen Teilen der Welt erwartet. Die Gesamtinvestitionssumme für diese Werke beläuft sich auf rund 2,4 Millionen Dollar." — Gegenwärtig beschäftigt General Motors in Europa 130.000 Mitarbeiter, davon rund 67.000 bei Opel.

Caravan für Schweizer Post

In Anwesenheit von hohen PTT-Beamten wurden vor einiger Zeit die ersten 20 Rekord-Caravan an die schweizerische Post übergeben. Es war der Beginn einer größeren Lieferung. Bis Mitte April dieses Jahres werden dann 280 Fahrzeuge ausgeliefert sein, davon 20 mit Schaltgetriebe und 260 mit Getriebeautomatik.

Diese Rekord Caravan ersetzen zum Teil den VW Variant und den Sunbeam Stationswagen. Sie werden von den Unterhaltsabteilungen der schweizerischen Telephon und Telegraphen-Betriebe benützt. Da der Fernmeldedienst eine Fahrzeugflotte von nahezu 4.000 Einheiten in Betrieb hat, ist auch für die nächsten Jahre mit Opel Lieferungen für diesen Zweig zu rechnen.

Auf dem Bild übergibt Dr. René Bardet, Opel Marketing Direktor bei GM Suisse in Biel (rechts), Josef Hausner, Chef der Automobilabteilung PTT, einen symbolischen Schlüssel.

Guter Rat

Die Zukunft muß jeden interessieren, weil er den Rest seines Lebens darin verbringen muß.

Innerbetriebliche Verkehrswege

Wie auf dem Bild sollten alle Verkehrswege im Betrieb aussehen. Frei und übersichtlich für Fußgänger und Fahrzeuge. Nicht verstellt durch Anhänger, Pritschen und Behälter. Hier wird beides gewährleistet: Sicherheit der Mitarbeiter und Zügigkeit des Transports. Der Fahrer wird nicht gezwungen, gefährlichen Slalom zu fahren, der

Fußgänger kann beim Passieren und Überqueren den Verkehr überblicken und sich entsprechend verhalten. Vorteil und Sicherheit für alle! Jeder von uns muß dazu beitragen, diesen sicheren Zustand zu erreichen oder zu erhalten. Und wir können es auch, denn Schwierigkeiten zu meistern, gehört zu unserer aller täglicher Arbeit. Es gibt keinen Grund, warum wir dies nicht auch beim Freihalten der Verkehrswege schaffen können! Bei den Vorgesetzten ist mehr über die Schwerpunktaktion zu erfahren.

W. M.

Klarstellung

Vor kurzem gab ein Flugblatt Anlaß für Presseschlagzeilen. Aus Teilinformationen wurden die falschen Schlußfolgerungen gezogen, Opel würde 3.000 Arbeitsplätze ins Ausland verlagern beziehungsweise Entlassungen vornehmen. Das veranlaßte den Generaldirektor, die Rüsselsheimer Belegschaft persönlich anzusprechen, um die Dinge klarzustellen. James F. Waters Jr. sagte unter anderem:

„Bei den 1977 bekanntgegebenen Opel-Investitionen und den Investitionen von General Motors in Spanien und Österreich handelt es sich um drei getrennte Programme. Deshalb kann von einer Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland überhaupt keine Rede sein. Richtig ist vielmehr, daß im neuen GM-Werk in Saragossa ein Kleinwagen gebaut werden soll, der das heutige Opel-Programm ergänzt und kein in Deutschland gefertigtes Modell ersetzt. Dadurch wird auch der Opel bisher völlig verschlossene spanische Markt geöffnet, was uns nach Eintritt Spaniens in die EG zusätzlichen Absatz auch für unsere Rüsselsheimer und Bochumer Produkte bringen wird. In gleicher Weise erwarten wir, daß das neue GM-Werk in Wien die Absatzchancen für Opel-PKW in Österreich festigen und verbessern wird.

Richtig ist auch, daß nach unseren gegenwärtigen Planungen die Produktion von Motoren und anderen Komponenten in Rüsselsheim reduziert wird. Gleichzeitig werden entsprechende Fertigungen in Bochum und Kaiserslautern neu aufgenommen. Damit werden dort, wo noch eine relativ hohe Arbeitslosigkeit besteht, neue Arbeitsplätze geschaffen.

Es war zu keinem Zeitpunkt geplant, Arbeitsplätze in Rüsselsheim, die durch veränderte Produktionsabläufe frei werden, entfallen zu lassen oder gar Entlassungen auszusprechen. Vielmehr war und bleibt es unser erklärtes Ziel, den betroffenen Belegschaftsmitgliedern gleichwertige oder ähnliche Arbeitsplätze anzubieten.

Die gegenwärtige Absatzlage sehen wir als eine vorübergehende Marktschwäche an. Aber es gibt auch Anzeichen für eine Veränderung in der Nachfragestruktur. Das hat uns veranlaßt, alternative Konzepte für den Einsatz betroffener Mitarbeiter zu entwickeln. Es ist selbstverständlich, daß wir darüber mit dem Betriebsrat so bald wie möglich sprechen werden . . . "

Volltreffer bei dem UV-Preisausschreiben

Bei dem alljährlichen Unfallverhütungs-Preisausschreiben der Süddeutschen Eisen- und Stahl- Berufsgenossenschaft, das sich nach wie vor großer Beliebtheit erfreut, hat diesmal Mitarbeiter Horst Bos, Inspektion Achsenbau, einen Volltreffer erzielt. Neben 93 anderen Werksangehörigen, auf die Preise zwischen DM 50,— und DM 100,— entfielen, erhielt er einen der Hauptgewinne in Höhe von DM 1.500,—. Wir gratulieren! Das Foto zeigt die Übergabe des Gewinns. Von links Betriebsrat B. Muders, Dipl. Ingenieur Specht von der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, der den Gewinn überreichte, der Gewinner, H. Bos, Betriebsleiter H. Britting und Obermeister H. Schadt.

NACH LAKE PLACID

Zum Thema „Opel-Bob"

Die Winterolympiade in Lake Placid ist vorüber, das Kapitel „Opel-Bob" abgeschlossen. (Auf den Seiten 22 und 23 wird abschließend die technische Entwicklung geschildert.) In einer Ausstellung im Empfangsraum des Rüsselsheimer Werkes konnten vom 13. bis 25. Februar je ein Zweier- und ein Viererbob besichtigt werden. Tausende Interessenten nahmen die von der Projektgruppe „LP 13" konzipierten und entwickelten Sportgeräte in Augenschein.

Die Aufnahme wurde bei der Eröffnung der Ausstellung gemacht und zeigt die „Väter" der schnellen Flitzer. Von links K. Krödel, Verkauf, dem die Gesamtkoordination übertragen war, F. Mündler, früherer Opel-Versuchsleiter, der die Verbindung zum Deutschen Bob- und Schlittenverband (DBSV) hergestellt und die Aufgabe der technischen Koordination übernommen hatte. Daneben G. A. Gallion, Styling, der für Design und Aerodynamik verantwortlich war, sowie H. Oberhaus, PEK, dem als Fahrwerksspezialisten die konstruktionstechnische Gesamtleitung oblag. Von ihm stammt die folgende Stellungnahme nach Lake Placid zum Thema „Opel-Bob":

„Das Opel-Projekt Team 'LP 13' hat mit einer für unsere Zeit außergewöhnlichen Begeisterung und mit beispiellosen Einsatz bis zur letzten Minute, großzügig unterstützt von unserer Geschäftsleitung, an der Bereitstellung moderner und überlegener Sportgeräte für den Deutschen Bob- und Schlitten-Sportverband zum Einsatz bei den 13. Olympischen Winterspielen 1980 in Lake Placid gearbeitet.

Die Deutsche Meisterschaft 1980 im Viererbob durch Toni Mangold in Winterberg, der absolute Bahnrekord im Viererbob auf der Natureisbahn von St. Moritz, aufgestellt im Februar 1980 durch Georg Großmann sowie eine Fülle von Fakten in Form von ausgewerteten Bahnzeiten während der Testfahrten durch Toni Schrobenhauser in St. Moritz beweisen dies.

Die Auswertung der Beurteilung unserer Geräte während der Testfahrten zeigen entgegen einigen Pressemeldungen eindeutig eine deutliche Verbesserung gegenüber dem alten Gerät in allen wichtigen Bereichen wie Sicherheitsgefühl, Lenkverhalten und Fahrstabilität. Daß sich die Olympiakandidaten des DBSV überhaupt nicht oder nicht in dem notwendigen Maße mit dem neuen Gerät vertraut machen konnten, lag außerhalb unserer Verantwortung."

H. Gebhard J. J. Sanz G. Treu

K. Fiedler G. Saul W. Keller

Personalien

Herbert Gebhard hat als Nachfolger von H. Brandt die Leitung der Versicherungsabteilung übernommen.

Juan J. Sanz, Betriebsleiter Instandhaltung Schmiede und Preßwerk G 22, hat neue Aufgaben im Rahmen des Expansions-Programms übernommen. — Gerhard Treu, bisher Betriebsleiter Achsenbau, ist zum Betriebsleiter der Instandhaltung Schmiede und Preßwerk G 22 ernannt worden. — Kurt Fiedler, Obermeister in der Diesel-Motor-Fertigung, wurde als Betriebsleiter Achsenbau eingesetzt.

In der Zentralplanung sind unter anderm folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Georg Saul hat die neue Abteilung AKD/CKD und Einrichtungsabnahme übernommen. — Sein Nachfolger als Leiter der Abteilung Projekt- und Einrichtungsüberwachung wurde Werner Keller. — Die neue Abteilung Teile-, Lehren- und Werkzeugkontrolle und Verbindungsgruppen übernahm Günter Zahnjel.

G. Zahnjel H. Boemke H. Langguth

H.-J. Perizonius R. Völker

Im Bereich Werksanlagen sind unter anderem folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Hellmut Boemke bisher Leiter Werksanlagen Instandhaltung, ist zum Koordinator Arbeitsumwelt-Projekte ernannt worden. — Als Nachfolger von H. Boemke wurde Horst Langguth, bisher Betriebsleiter Zentralwerkstätten Maschinenabteilung, zum Leiter Werksanlagen Instandhaltung ernannt. — Hans-Jürgen Perizonius, bisher Leiter Ver- und Entsorgung, wurde Abteilungsleiter Verfahrensanlagen. — Als Nachfolger von H. J. Perizonius ist Rolf Völker zum Betriebsleiter Ver- und Entsorgung ernannt worden.

JUBILARFEIER

„Kein Grund, den Kopf hängen zu lassen"

Im akademischen Teil der Jubilarfeier am 8. März in der Mainzer Rheingoldhalle, auf die wir ausführlich im nächsten Heft eingehen, nahm Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt auch zu aktuellen Fragen Stellung. Dabei streifte er die Marktsituation und begründete die Notwendigkeit größter Sparsamkeit. Er sagte dann unter anderem weiter:

„Die Tatsache, daß wir unser Investitionsprogramm im Grundsatz unverändert durchführen, ist für sich Beweis dafür, daß wir mit Optimismus in die Zukunft blicken. Gewisse Anzeichen deuten auch darauf hin, daß wir die Sohle des Absatztales bereits durchschritten haben. Aber Prognosen sind schwierig: unvorhergesehene und unvorhersehbare Ereignisse — das haben wir in der Vergangenheit erlebt — können völlig neue Entwicklungen einleiten. Nichtsdestotrotz wage ich die Prognose, daß sich im Laufe dieses Jahres, spätestens 1981, die Absatzlage normalisieren wird. Entscheidende Voraussetzung ist dafür, daß der Käufer Vertrauen in eine stabile Entwicklung der Wirtschaft hat und daß er erkennt, daß auch unsere größeren Modelle ihm ein Optimum an Wirtschaftlichkeit, Qualität und technischer Zuverlässigkeit bieten. Es besteht also kein Grund, den Kopf hängen zu lassen."

Die Feier, an der 1200 Jubilare und Gäste teilnahmen, war — nach übereinstimmender Meinung: „unvergeßlich schön".

Abschied von der Opel-Kindertagesstätte, die sie fast 30 Jahre leitete, nahm am 29. Februar Susannne Rosentreter. Zur Abschiedsfeier kamen ihre jetzigen Chefs, aber auch die der früheren Jahre, dazu Mitarbeiterinnen und „Kinder" vergangener Tage, heute längst erwachsen und vielfach in Amt und Würden. Auch zahlreiche Mütter oder Väter waren gekommen, um für die vorbildliche Betreuung ihrer Kleinen zu danken.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Ende Februar 67.929 Mitarbeiter, davon 42.225 in Rüsselsheim, 19.986 in Bochum, 5.524 in Kaiserslautern und 194 in der Niederlassung Berlin. (Ende Februar 1979: 65.351.)

Die Führungskräfte des Unternehmens kamen am 25. Februar zu einem Managementtreffen nach Rüsselsheim, wo sie über die Lage der Firma und die Erwartungen für 1980 unterrichtet wurden.

Auf Wunsch der Abgeordneten des Europaparlaments Frau Heidemarie Wieczorek-Zeul fand am 28. 2. im Rüsselsheimer Werk ein Meinungsaustausch über Fragen der Automobilwirtschaft mit Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates statt, dem sich eine Werksbesichtigung anschloß.

Der Sondernachlaß für Lagerwagen beim Verkauf an Werksangehörige ist bis Ende März befristet. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

Den ersten Lauf im „Kadett-Cup" '80 gewann am 9. 3. der Berliner R. H. Liedtke auf einem Kadett „D".

Der gemäß Betriebsvereinbarung Nr. 47 § 5 zu bildende Ausschuß für den Einsatz von Schwerbehinderten und nicht voll einsatzfähigen Werksangehörigen für das Werk Rüsselsheim ist am 11. Februar erstmals zusammengetreten und hat seine Arbeit aufgenommen.

Der zweite Teil der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 79/80 begann am 26. Februar.

Datteln und Öl

Fortsetzung von Seite 2

sition des Automobils ins Wanken zu bringen, gefährdet damit die gesamte Volkswirtschaft.

Natürlich brauchen wir ein umfassendes und effektives Energie-Sparprogramm. Jeder Sektor muß dazu seinen Beitrag leisten. Energiesparen fängt im Haushalt an und endet im Betrieb, wo immer wieder, auch durch Verbesserungsvorschläge, neue Einsparmöglichkeiten entdeckt werden müssen. Was die Automobilindustrie betrifft, so weiß sie, daß sie in Zukunft nur dann erfolgreich um ihre Marktchancen kämpfen kann, wenn sie Autos mit vermindertem Treibstoffverbrauch anbietet. Dazu gehört auch unsere Beteiligung an dem Großversuch mit Methanolmischkraftstoff. Daran wird gearbeitet. Aber diese Bemühungen brauchen Entwicklungs- und Erprobungszeit; sie sind nicht von heute auf morgen zu verwirklichen.

Kein konstruktiver Beitrag zur Lösung der Energiekrise wäre hingegen die Einführung eines „autofreien Sonntags" oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Die Gründe liegen auf der Hand; sie sind schon oft, auch an dieser Stelle, dargelegt worden. Amtlich verordnete Energiesparmaßnahmen können nicht einseitig zu Lasten der Autofahrer gehen, die allerdings auch ihren Teil zur gebotenen Sparsamkeit beitragen müssen. Möglichkeiten dazu gibt es genug. Auch die OPEL POST hat sie schon mehrmals genannt. „Mach mit, spar Sprit!", das ist kein mit der linken Hand verfaßter Slogan, sondern ein sehr nüchterner, eindringlicher Appell an Vernunft und Verantwortungsgefühl. Die Autofahrer müssen Zeichen setzen. —a—

Vor kurzem wurde im Hof der Kundendienstwerkstatt des Rüsselsheimer Werks eine automatische Waschanlage in Betrieb genommen. Dienstwagen können hier jetzt schnell und ohne die früher meist sehr langen Wartezeiten in einem Arbeitsgang von wenigen Minuten automatisch gewaschen und getrocknet werden. Die Anlage wird ohne Aufsicht im Selbstbedienungsverfahren betrieben.

Leserbrief

Vorsicht beim Verkauf von Jahreswagen

In der Verbraucherberatung Rüsselsheim/Raunheim liegt eine Reihe von Beschwerden vor, bei denen Werksangehörige beim Verkauf ihres Jahreswagens an unseriöse „Händler" geraten sind. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, daß immer wieder die gleichen „Firmen" in Erscheinung treten; zum Teil haben diese nicht einmal einBüro, geschweige einen Verkaufsplatz. Da über die örtliche Presse nicht alle Werksangehörigen erreicht werden können, wendet sich die Verbraucherberatung über die OPEL POST warnend an die Verkäufer von Jahreswagen.

So kam es vor, daß Vermittler auftraten, die außer einer Spesenforderung in Höhe von 5 Prozent des Verkaufspreises nichts für den Kunden getan haben; daß Verkäufer „Verträge" abschlossen, in denen zum Zeitpunkt des Verkaufs der noch nicht feststehende „Händlereinkaufspreis" zugrunde gelegt wurde und der Werksangehörige statt des von ihm erwarteten Preises nur noch mit DM 7.000,– abgespeist wurde (das alte Auto war dann auch angeblich sofort weiterveräußert worden).

Oder daß einem Händler alle Papiere mit dem Fahrzeug übergeben wurden, dieser aber vor Bezahlung in Konkurs ging; daß ungedeckte Schecks als Gegenwert übergeben wurden. Außer der Aufregung mußten in diesen Fällen zum Teil erhebliche Geldeinbußen in Kauf genommen werden. Von der Verbraucherberatung gibt es daher folgende Richtlinien, die beim Verkauf von Automobilen beachtet werden sollten:

Der Kfz-Brief ist der Eigentumsnachweis und sollte unter keinen Umständen vor der tatsächlichen Geldübergabe aus der Hand gegeben werden. Wird der Kfz-Brief mit dem Fahrzeug übergeben, ohne daß man sich ausdrücklich schriftlich sein Eigentum vorbehalten hat, so geht das Fahrzeug in den Besitz des Vertragspartners über, obwohl noch kein Pfennig bezahlt wurde. Der Händler oder Vermittler könnte dann den Wagen veräußern, beleihen oder auch selbst fahren. Geht er vor Bezahlung in Konkurs, hat der Kunde nur noch Ansprüche an die Konkursmasse, sofern eine solche überhaupt vorhanden ist.

Zum Glück sind derartige Praktiken nur bei einigen wenigen Vermittlern anzutreffen, die der Verbraucherberatung zum Teil bekannt sind. Sollten trotz dieser Warnung doch einmal aus einem Verkaugszwang heraus Schwierigkeiten auftreten, ist die VB gerne bereit, sich vermittelnd mit der Angelegenheit zu befassen.

Verbraucherberatung Rüsselsheim, Marktstraße 27

Fleisch für 10.000 Frikadellen

Auf unserem Bild in der Fleischvorbereitung der Werksverpflegung im K 40 (von links) die Mitarbeiter Karl-Josef Schwenger und Josef

Nieke bei der „Produktion von Mahlfleisch". Es geht hier um die Vorbereitung von Frikadellen. Auch das erfordert ja einige „Fertigungsstationen", wenn auch nicht so viele wie bei der Auto-Produktion. Aber bei einer „Produktion" von 10.000 Frikadellen (entsprechend der Zahl der täglichen Essensteilnehmer) muß schon eine ansehnliche Fleischmenge gemahlen werden. Und die einzelnen Portionen müssen ja auch in der Größe ziemlich gleich sein. (Über den Weg des Fleisches vom Lieferanten bis zur fertigen Mahlzeit haben wir übrigens unter dem Titel „Fleisch für täglich 10.000 Esser" in Heft 11/12, 79, berichtet).

ENERGIE
verwenden – aber nicht verschwenden

ENERGIESPARIDEE

Einfach eine kleinere Pumpe

Wie schon im letzten Heft angekündigt, behandelt unsere diesjährige VV-Serie Vorschläge zur Energieeinsparung, denn sie ist das Gebot der Stunde.

Diesmal geht es um die gute Idee von Mitarbeiter Bruno Homfeldt, Kraftwerk, der sich in seinem Vorschlag mit der Einsparung von Heizungsenergie beschäftigt hat. Und das mit gutem Erfolg.

Vorausgeschickt werden muß, daß für die Raumheizung für Teile des Preßwerkes K 40, K 14, K 49 und K 70 heißes Wasser mittels einer großen Pumpe mit einer Leistung von 210 kW vom Kraftwerk M 3 zu den Heizkörpern befördert wird.

Diese Pumpe ist für den Bedarf von großen Mengen Heißwasser im Winter ausgelegt. In der Übergangszeit wird aber nur ein Teil des heißen Wassers benötigt. Für diesen Zweck ist die Pumpe mit ihrem großen Stromverbrauch zu groß dimensioniert. Das fiel Mitarbeiter Bruno Homfeldt auf.

Er schlug daher vor, für die Übergangszeit einfach eine kleinere Pumpe mit geringerem Stromverbrauch einzusetzen. Eine solche kleinere Pumpe mit 40 kW war im Betrieb irgendwo noch vorhanden; sie wurde gemäß dem Vorschlag in das Heizungssystem eingebaut und brachte eine hohe Stromkostenersparnis.

Der Vorschlag wurde angenommen und brachte Mitarbeiter Bruno Homfeldt eine beachtliche Prämie. Auf dem Bild sehen wir ihn rechts an der kleinen Pumpe. Links die große für den Winterbetrieb.

Das Beispiel zeigt deutlich, daß in der Übergangszeit von Winter auf Sommer und umgekehrt, ständig mehr Energie verbraucht wurde als notwendig war. Das Drosseln von Einzelheizköpern in dieser Jahreszeit bringt ebenfalls Energieeinsparung, die wiederum zur Energiesicherung beiträgt. Wi.

ja

Wir brauchen Ihre Ideen

Verbesserungsvorschläge einreichen

Konkurrenzfähig bleiben

Über die Jahresveranstaltung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens im Februar haben wir im letzten Heft bereits kurz berichtet, die Ergebnisse für 1979 genannt und die Siegerabteilungen vorgestellt. Wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung kommen wir noch einmal auf diese Veranstaltung zurück, in deren Mittelpunkt das Thema Energie stand. Motto: „Energie verwenden - aber nicht verschwenden". Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt meint dazu unter anderem:

VERSTÄRKTER KOSTENDRUCK

Durch den konjunkturellen Abschwung im Absatz unserer Produkte verschärft sich der Kostendruck. Wir müssen also alle Reserven der Kosteneinsparung ausschöpfen, wenn wir im internationalen Wettbewerb bestehen bleiben wollen. Hierbei kann das betriebliche Vorschlagswesen nach wie vor wertvolle Beiträge leisten. Denn wir müssen ja auch noch zusätzlich riesige Summen in die Verbesserung unserer Produkte und Arbeitsprozesse investieren, um in Zukunft unseren Wettbewerbern gegenüber eine Nase Vorsprung zu haben. Zu einem großen Teil werden uns diese Investitionen durch eine veränderte wirtschaftliche und weltpolitische Ausgangslage aufgezwungen. Ich kann sie einfach mit dem Begriff „Energie" umreißen.

DOPPELT ABHÄNGIG

Wir alle wissen, daß ein ausreichendes Energievolumen und die Deckung auch des zukünftigen Energiebedarfes die entscheidende Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum und damit für Lebensstandard und soziale Entwicklung ist. Als Automobilhersteller sind wir in doppelter Hinsicht besonders abhängig von der Energieversorgung: Einmal brauchen wir viel Energie für die Produktion, und dieser Energiebedarf wird mit steigendem Rationalisierungsgrad wachsen; zum anderen sind unsere Produkte für den Käufer wertlos, wenn er sich nicht darauf verlassen kann, daß er auch die Primärenergie erhält, die er für die Nutzung des Automobils braucht. Die Energiekrise im vergangenen Jahr hat verdeutlicht, daß Erdöl als Hauptenergieträger nicht unbegrenzt verfügbar und daß die Versorgungslage sehr labil geworden ist. Die 60er Jahre, in denen wir Ölprodukte zu Billigstpreisen erhalten haben — wer denkt nicht mit Wehmut daran, daß Heizöl 8, 10 oder 11 Pfennig pro Liter gekostet hat —, gehören der Vergangenheit an.

UMFANGREICHE DISKUSSION

In der Öffentlichkeit ist eine umfangreiche und komplexe Diskussion darüber entbrannt, wie die Energieversorgung der Zukunft sichergestellt werden kann, wie die Primärenergie nur noch dort eingesetzt werden kann, wo sie unersetzbar ist zumal wenn sie durch aufsehenerregende Spekulationen hochgestellter Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens angeheizt wird ,— daß durch diese Diskussion der Käufer in seiner Kaufentscheidung verunsichert wird. Wir haben diese Auswirkung in den vergangenen Monaten deutlich spüren können. Ich möchte an dieser Stelle nicht auf diese Diskussion eingehen, sondern vielmehr gewisse Schlußfolgerungen ziehen, die uns sowohl als Bürger in diesem Staat als auch als Mitarbeiter in diesem Unternehmen unmittelbar angehen: Die Energieversorgung gerade auf dem für uns wichtigen Sektor hängt von der Entwicklung der weltpolitischen Beziehungen ab. — Die Energieversorgung unserer Wirtschaft hängt darüber hinaus davon ab, ob es gelingt, die Voraussetzungen zu schaffen, neue Energiequellen zu erschließen und wirtschaftlich einzusetzen (Stichwort: Atomenergie oder Kohlevergasung). — Wir müssen uns auf eine steigende Energieverteuerung einstellen.

WICHTIGE ZIELSETZUNGEN

Das stellt hohe Anforderungen an jeden einzelnen. Für uns ergeben sich daraus wichtige Zielsetzungen und Aufgaben: In jedem Bereich des Unternehmens müssen wir die verfügbare Energie wirksamer nutzen und mit ihr haushalten — mit

Erinnerungsfoto der Jahressieger '79 mit dem Generaldirektor. Von links J. F. Waters Jr., P. Enderle, Industrial Engineering (2. Platz), R. Weinhold, Qualitätskontrolle und Inspektion K 40 (1. Platz), A. Hummel, Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II, Schmiede und Preßwerk (3. Platz).

Blick in den Veranstaltungsraum

anderen Worten: „Energie sparen". In jedem Bereich des Unternehmens müssen wir durch Einsatz neuer Technologien den Nutzungsgrad der Energie verbessern. — Auch in unserem Unternehmen müssen wir versuchen, neue Energiequellen zu erschließen und wirtschaftlich zu nutzen. — Wir müssen konsequent unsere Anstrengungen fortsetzen, noch sparsamere Produkte und Arbeitsprozesse zu entwickeln und einzusetzen. Wie wir die zuvor dargestellten Aufgaben lösen, davon wird unsere zukünftige Konkurrenzfähigkeit, unser Marktanteil und letztlich die Sicherheit der Arbeitsplätze abhängen.

KEINE „BENZINFRESSER"

Mit dem neuen Kadett haben wir unsere Entwicklungspolitik konsequent weitergeführt, noch wirtschaftlichere Fahrzeuge zu entwickeln. Der Verkaufserfolg dieses Modells und die Beurteilung des Produkts in der Presse sind ebenso ermutigend wie die Tatsache, daß die Redakteure der „Welt" den Kadett auf der IAA zum „Besten WELT-Auto des Jahres" gewählt haben und außerdem durch eine andere Jury dem Kadett 1,3 S das „Goldene Lenkrad" seiner Klasse verliehen worden ist, um nur einige Auszeichnungen zu erwähnen. Weniger erfreulich und für uns unverständlich ist es, daß in der öffentlichen Meinung manchmal der Eindruck erzeugt wird, als ob unsere anderen Modelle „Benzinfresser" seien. Das ist einfach nicht richtig; sie halten jeden Vergleich mit Konkurrenzprodukten stand. Wir müssen deshalb diesem, unserem Absatz schädlichem Image mit Entschiedenheit entgegenwirken.

OPTIMISMUS UND VERTRAUEN

Wenn auch in der Bundesrepublik nur 13,5 Prozent der Primärenergie für den PKW-Verkehr aufgebracht wird, so bedeutet das nicht, daß wir auf dem bisherigen Entwicklungsstand stehen bleiben können. Die Deutsche Automobil-Industrie hat sich deshalb verpflichtet, bis 1985 den Benzinverbrauch um 12 Prozent zu senken. Aber auch ohne diese Verpflichtung hätten wir auf dem Gebiet voranschreiten müssen. Schon allein das veränderte Bewußtsein der Käufer zwingt uns dazu. Bei nüchterner Einschätzung der zukünftigen Energielage besteht kein Grund zur Schwarzmalerei.

Das Automobil hat auch in Zukunft eine Chance. Es ist aus unserer Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Es garantiert ein hohes Maß an persönlicher Freiheit und Mobilität. Deshalb schauen wir mit Optimismus in die Zukunft. In diesem Vertrauen werden wir gestärkt durch die in der Vergangenheit bewiesene schöpferische Kraft unserer Belegschaft. Ein Mittel, das schöpferische Potential unserer Werksangehörigen für die Lösung der künftigen Aufgaben einzusetzen, ist das Vorschlagswesen. Angesichts der Herausforderung auf dem Energiesektor haben wir im Vorschlagswesen für 1980 „Energiesparmaßnahmen" zum Leitgedanken gemacht.

NICHT RESIGNIEREN

Auch in dem anschließen Vortrag von Alfred Kasper, Werksanlagen, ging es um das Thema Energie, speziell auf Opel bezogen, und die Möglichkeiten vernünftiger Energieeinsparung, später wirkungsvoll ergänzt durch einen Film zu diesem Thema. Abgerundet wurde dieser Fragenkomplex in dem Referat von Gerhard Noß, Leiter Personalabteilung, der ebenfalls die Bedeutung des Vorschlagswesens für die Energiethematik hervorhob: Die Sensibilität des Menschen für das Erkennen von Problemen und deren Lösung ist für uns heute von besonderer Bedeutung; gerade die Energiekrise erfordert die Mobilisierung aller geistigen Kräfte, denn alle Wirtschaftssysteme weltweit sind davon betroffen. Sich hier durch negative Prognosen verunsichern zu lassen oder einfach zu resignieren, wäre falsch; Problemlösungen sind nur durch verstärkte Anstrengungen und Überlegungen aller Art möglich. Gute Verbesserungsvorschläge sind ein Teil dieser Anstrengungen. Deshalb sollten wir dem Vorschlagswesen einen entsprechenden Rang zubilligen, denn mit diesem Instrument haben wir die Möglichkeit, gute Ideen unmittelbar zu nutzen. Daß davon in zunehmendem Maße Gebrauch gemacht wird, zeigen gerade die Ergebnisse des Jahres 1979.

ERFOLGREICHSTES JAHR

Mit der im vergangenen Jahr erzielten Beteiligung, und der gezahlten Prämiensumme dürften wir unsere Position in der gesamten deutschen Industrie weiter ausgebaut haben und wieder in der Spitzengruppe liegen. Für das Werk Rüsselsheim war es das bisher erfolgreichste Jahr. Die angestrebte Beteiligung von 25 % wurde zwar noch nicht erreicht; sie liegt aber weit über dem Durchschnitt vergleichbarer Unternehmen. Daß hinter diesen Zahlen nicht nur Papier steckt, sondern echte Kreativität und der Wille zur Mitgestaltung zeigen die Vorschläge, die nach eingehender Prüfung 1979 angenommen und in die betriebliche Praxis übernommen werden konnten.

RICHTIGER WEG

Die Erfolge des Vorschlagswesens im Jahre 1979 beweisen, daß wir den richtigen Weg eingeschlagen haben. Die meisten haben erkannt, daß es bei der Motivation für unser Vorschlagswesen nicht um Schlagworte geht. Alle angebotenen Ideen, alle Möglichkeiten müssen — soweit sie zu verwirklichen sind — ausgeschöpft werden. Nur so haben wir die Chance, unsere Konkurrenzfähigkeit auch in Krisenzeiten zu erhalten. . . (Siehe zu dem Thema auch den Grundsatzartikel auf Seite 20.)

Gesamtansicht der Schmiedemaschine AMP 70 Hotmatic. Die gesamte Anlage ist von einer Schallschutzkabine umkleidet, dadurch wird die Belastung der Mitarbeiter durch Lärm, Schmutz und Hitzeeinwirkung auf ein Mindestmaß beschränkt.

Zukunftsweisende INVESTITION

Neue Fertigungsmethode in der Schmiede

Der Arbeitsplatz Schmiede ist trotz der technischen Weiterentwicklung immer noch gekennzeichnet von Lärm und Hitze: die Männer hier haben an Pressen und Schmiedehämmern harte körperliche Arbeit zu verrichten. (Wir berichteten darüber ausführlich vor rund 3 Jahren in unserer großen Schmiedereportage „Harte Arbeit - harte Männer".) Doch der technische Fortschritt macht auch vor den Toren der Schmiede nicht halt, auch hier bahnt sich ein Wandel an. Die körperliche Schwerarbeit wird in diesem Bereich ebenfalls mit Hilfe moderner Maschinen beziehungsweise neuer Fertigungsmethoden mehr und mehr abgebaut. Davon handelt dieser Bericht.

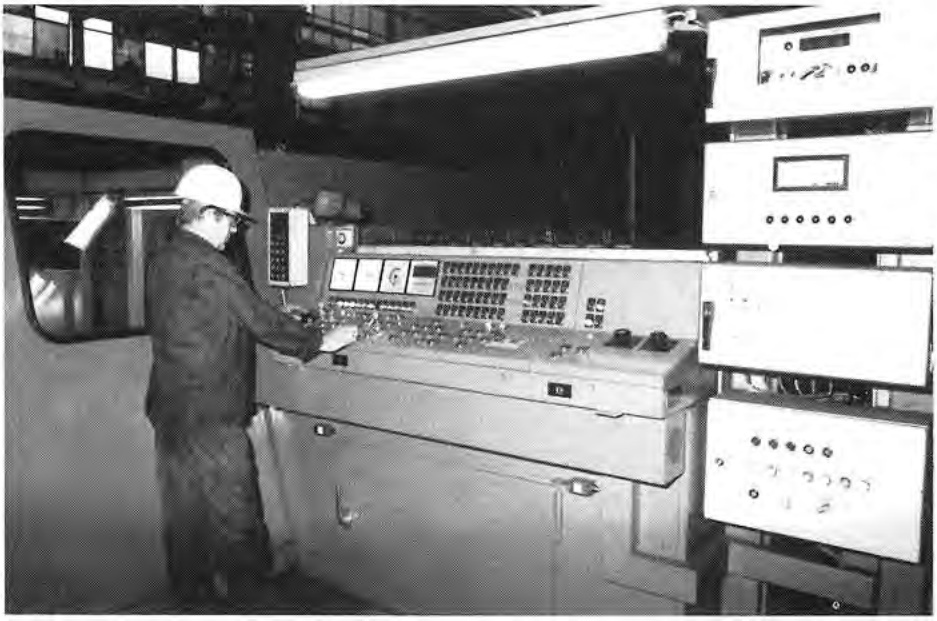
Wenn man eine der Hallen des großen Rüsselsheimer Schmiedebereichs betritt, fällt einem ein großer, grüner metallverkleideter Kasten von den Ausmaßen eines Einfamilienhauses ins Auge; es ist die vor einiger Zeit hier installierte Mehrstufenwarmpresse, eine Hatebur AMP 70 Hotmatic (Bild oben). Auf dieser Schmiedemaschine werden die Zahnräder für das Getriebe des neuen Kadett gefertigt.

VOLLAUTOMATISCH

Wir haben uns hier einmal gründlich umgeschaut und sind unter fachkundiger Führung über eine Treppe zu einer Plattform hinaufgestiegen, wo sich das „Kommandopult" dieser Anlage befindet (Bild). Von hier aus wird der Betriebsablauf der gesamten Fertigungslinie gesteuert und überwacht. Neben dem Kommandopult ist ein Sichtfenster, das Einblick gibt in das Innere der Maschine, in der der eigentliche Schmiedevorgang vor sich geht. Man erkennt glühenden Stahl, Kühlwasser, Wasserdampf; in ununterbrochener Taktbewegung werden Materialstangen geschert, verformt, weitertransportiert. Unterhalb des Kommandopults läuft ein Förderband, auf dem die fertigen Schmiederohlinge die Maschine verlasssen und in Container fallen. Dieser vollautomatische Arbeitsvorgang, der hier mit wenigen Sätzen nur skizziert werden kann, ergänzt im Augenblick noch die teilautomatische Fertigung an den herkömmlichen Schmiedemaschinen. (Das Bild auf der Rückseite dieses Heftes zeigt einen dieser „klassischen" Arbeitsplätze an einer Presse, wie sie auch jetzt noch im Bereich der Schmiede anzutreffen sind.) Außer Einzelheiten und technischen Daten der Schmiedemaschine erfuhren wir von unserem Begleiter, daß die Fertigungsmethode auf der Hatebur AMP 70 Hotmatic nicht nur für Opel, sondern sogar für General Motors neu ist.

KOMPLETTES ARBEITSSYSTEM

Wie bereits erwähnt, erfolgt die Formgebung der Teile nach verschiedenen Arbeitszyklen, die zusammen ein komplettes ineinandergreifendes System bilden. Die Arbeitsvorgänge laufen wie folgt ab: Die von der Bundesbahn angeliefer-



Links: Das zentrale Kommandopult der Hotmatic. Von hier aus werden alle Arbeitsvorgänge gesteuert und überwacht. Am Bedienungspult Mitarbeiter Heinrich Plettrich.

an der Hotmatic eine gratfreie Fertigung der Teile mit hoher Oberflächenqualität und besonderer Maßgenauigkeit erzielt. Man kann deshalb von Hochleistungs- Präzisionsschmieden sprechen. Aufgrund geringer Bearbeitungsaufmaße und Abfallanteile ergibt sich

Mitte: Die erhitzten Materialstangen werden mittels rotierender Einzugsrollen in die Verformstationen der Maschine gezogen. Am Steuerpult dieses Anlagenabschnitts Mitarbeiter Theo Fuchs.

ten 7 m langen Stangen aus Rohstahl werden aus einem Magazin automatisch abgerufen und einer Induktions-Erwärmungsanlage zugeführt, die sie durchlaufen, wobei sie gleichmäßig auf eine Temperatur von 1270 ° Celsius erwärmt werden. Die Wärmeerzeugung in der Induktionsanlage erfolgt durch den Aufbau eines elektrischen Magnetfeldes. Pro Stunde können 8.800 kg erwärmt werden, das sind umgerechnet 0,7 km Stablänge bei einem Durchmesser von 45 mm. Die erwärmten Stahlstäbe werden nach dem Durchlauf durch die Induktoren von rotierenden Einzugsrolllen erfaßt und in Taktbewegung in den Arbeitsraum der Maschine gezogen, wobei dann folgende Operationen durchgeführt werden: Abscheren, Stauchen, Vorformen, Fertigformen und Lochen (Bild). Die Schmiederohlinge und die anfallenden Lochbutzen, das ist der Teil des Werkstückes, der beim Lochen anfällt, werden über die Förderbänder verschiedenen Materialbehältern zugeführt und später weiter verarbeitet.

MASSGENAUIGKEIT

Welche Vorteile bietet dieses System, das Investitionen in Millionenhöhe erforderte? Gegenüber den klassischen Schmiedeverfahren wird eine hohe Material- und somit Kosteneinsparung. Auch hinsichtlich der Lebensdauer der Werkzeuge werden im Vergleich zu den herkömmlichen bessere Werte erzielt. Das ist bedingt durch die wesentlich geringeren Kontaktzeiten zwischen erhitztem Material und Werkzeug, das während des Schmiedevorgangs ständig durch ein neuartiges Flutkühlsystem gekühlt wird.

Unten: Schrittfolgen der Fertigung eines Zahnrades vom Einsatzmaterial bis zum fertigen Schmiederohling entsprechend den Operationen Abscheren, Stauchen, Vorformen, Fertigformen, Lochen (von rechts).

Am Ende des Arbeitsprozesses erkennt man Mitarbeiter Rudolf Grimmer bei der Maß- und Formkontrolle der Schmiederohlinge, die gerade die Anlage verlassen.

HUMANISIERUNG DER ARBEIT

Doch nicht nur die fertigungstechnischen Vorteile waren ausschlaggebend für diese zukunftsweisende Investition, nicht zuletzt auch die Entlastung des Menschen stand dabei im Vordergrund. Denn wie zu Beginn des Berichtes schon erwähnt, ist die Belastung der Mitarbeiter in der Schmiede durch Lärm, Hitze und Schmutz sehr hoch. Um diese Belastung weitgehend auszuschalten, wurde die neue Anlage mit einer Schallschutzkabine umkleidet; Lärm, Schmutz und vor allem Hitzeeinwirkung werden dadurch auf ein Mindestmaß reduziert, was für die Mitarbeiter dieses Arbeitsbereiches eine entscheidende Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen bedeutet. Ein wichtiger Aspekt dabei ist auch, daß das Bedienungspersonal an dieser Maschine im wesentlichen eine taktunabhängige Tätigkeit mit steigender Eigenverantwortung ausübt, im Gegensatz etwa zu den Arbeitsplätzen an den herkömmlichen Schmiedepressen. Die Installation der neuen Fertigungslinie bedeutet also einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Humanisierung der Arbeitswelt.

Dies + Das

Meinte ein Flugblattschreiber, in der OPEL POST-Rubrik „Wir gedenken" stünden nur deshalb so viele Namen, weil die unmenschlichen Arbeitsbedingungen bei Opel ständig mehr Opfer forderten. Wer genau hinsieht, weiß, daß der allergrößte Teil der auf dieser Seite genannten Toten Rentner, also ältere Menschen, aber keine aktiven Mitarbeiter sind. Und wenn es sich um ein Doppelheft handelt, sind es zwangsläufig mehr als in einer Normalausgabe. Man sieht, daß den Flugblattschreibern jedes Mittel recht ist, um ihr demagogisches Spiel für Leichtgläubige zu treiben. Selbst die Totenehrung muß dazu herhalten.

•

Eilt einer mit einem ganzen Bücherpack unter dem Arm aus der Werkbücherei. In welcher Zeit er das wohl alles lesen will — und wie genau und konzentriert? Vielleicht ist er ein Schnelleser mit rascher Auffassungsgabe. — Gedankensplitter im Vorübergehen.

•

„Mach mit, spar Sprit!" Ein Gebot der Stunde. Wer sich auf den Werkstraßen umsieht, spürt wenig davon. Da wird weiter gerast, mit Dienst- und Funktionswagen in der Gegend herumgefahren, als ob es keine Energieprobleme gäbe. Selbst Wege von 200 oder 300 Metern, so wird glaubhaft berichtet, würden oft mit dem Wagen zurückgelegt, statt die kurze Strecke zu laufen. „Wirtschaftlich denken — keine Energie verschenken" sollte nicht nur für den eigenen Wagen, sondern auch für die des dienstlichen Gebrauchs gelten.

•

Ein Ausländer, der offensichtlich fast kein Wort deutsch versteht, fragt, kaum verständlich, nach einem Büro, in das er kommen soll. Er wird von einem Kollegen mißverstanden und in die falsche Richtung geschickt. Wenig später klärt sich der Irrtum auf. Dem Ausländer kann geholfen werden. Ein Beispiel mehr dafür, daß die deutsche Sprache zwar eine schwere Sprache ist, aber doch sicher nicht so schwer, daß man sich nicht notdürftig einige deutsche Brocken aneignen kann, mit denen man im Alltag einigermaßen zurechtkommt. Aber viele ausländische Arbeitnehmer bemühen sich nicht darum, nehmen lieber die Nachteile sprachlicher Schwierigkeiten in Kauf, selbst wenn sie schon jahrelang in der Bundesrepublik leben.

•

Gründliche Leser merkten es sofort: „Wie kommt das Berner Oberland ins Engadin? Das ist ein geographisches Wunder!" Das „Wunder" war natürlich eine Verwechslung in der Vorschau der Opel-Vortragsreihe im letzten Heft. Zur richtigen Überschrift wurde versehentlich der Text eines anderen Vortrags des Referenten Krischel benutzt.

Wettbewerb in der Niederlassung Berlin

Die Redaktion freut sich, wieder einmal einen Bericht aus der Niederlassung Berlin bringen zu können: Für besonders wertvolle Mitarbeit im Jahre 1979 wurden 14 Mitarbeiter durch den Leiter der Niederlassung, Mathias H. Klinke, ausgezeichnet. Bewertet wurde bei einem Wettbewerb unter anderem nach folgenden Kriterien: Anwesenheit, AW-Leistung und Schwierigkeitsgrad der Arbeit. Die Gewinner erhielten Sachpreise, der erste Sieger, Mitarbeiter P. Röser, außerdem den vergoldeten Wanderpokal. Der Wettbewerb wird in Zukunft jährlich ausgeschrieben. Unser Bild zeigt den Gewinner des Wanderpokals, P. Röser (Mitte), hinter ihm Niederlassungsleiter M. H. Klinke, rechts Obermeister Henschel.

WIRTSCHAFTSAUSSCHUSS

Ein Forum der Information und Diskussion

Aus gutem Grund spricht das Betriebsverfassungsgesetz von der vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, Letztere repräsentiert sich durch ihre Vertretung, den Betriebsrat. Ohne ein gedeihliches Zusammenwirken bliebe alles wirtschaftliche und soziale Bemühen weit hinter dem zurück, was man durch Zusammenarbeit erreichen kann. Grundlage dafür ist ein möglichst weitgehender Informations- und Meinungsaustausch zwischen beiden Seiten, der durch verschiedene Institutionen ermöglicht wird. Eine von ihnen ist der Wirtschaftsausschuß, ein Gremium der Arbeitnehmerseite.

Der Wirtschaftsausschuß konstituiert sich nach § 106 des Betriebsverfassungsgesetzes und ist in allen Unternehmen mit mehr als 100 ständig beschäftigten Arbeitnehmern zu bilden. Er tritt normalerweise einmal im Monat zusammen und besteht aus mindestens drei und höchstens sieben Mitgliedern, die dem Unternehmen angehören müssen. Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses werden vom Betriebsrat beziehungsweise Gesamtbetriebsrat bestimmt. An seinen Sitzungen nehmen Vertreter der Unternehmensleitung teil, die Fragen beantworten und über die wirtschaftliche, finanzielle und personelle Lage berichten. Verkaufszahlen und Verkaufserwartungen stehen verständlicherweise gerade jetzt im Mittelpunkt dieser Gespräche, über die der Betriebsrat beziehungsweise der Gesamtbetriebsrat unterrichtet wird. Der Wirtschaftsausschuß hat, wie man sieht, die Funktion, den Informationsfluß zwischen beiden Partnern sicherzustellen beziehungsweise zu fördern. Dadurch ist gewährleistet, daß die Arbeitnehmervertretung von wichtigen Maßnahmen der Geschäftsleitung nicht überrascht wird.

Nach dem Gesetz ist das Unternehmen verpflichtet, dem Wirtschaftsausschuß über folgende Angelegenheiten Auskunft zu geben: über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Firma, die Versorgung mit Betriebsstoffen, die Energieversorgung, weiter über die Produktions- und Absatzlage, Produktions- und Investitionsprogramme, über Rationalisierungsvorhaben, Fabrikations- und Arbeitsmethoden. Aber auch über Einschränkung oder Verlegung von Betrieben oder Betriebsteilen, Änderung der Betriebsorganisation oder des Betriebszweckes. Insgesamt ein umfangreicher Themenkatalog, der allerdings bei einer Gefährdung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse begrenzt werden kann.

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: In den Sitzungen des Wirtschaftsausschusses mit Vertretern der Geschäftsleitung ist es nicht so, daß etwa die Arbeitgeberseite nur informiert, die Arbeitnehmerseite dagegen auf Widerspruch oder die Darlegung eigener Vorstellungen verzichtet, im Gegenteil: hier treffen immer wieder unterschiedliche Interessen und Standpunkte aufeinander. Die Unternehmerseite erfährt dabei, wie sich diese oder jene Entscheidung aus der Sicht der Arbeitnehmervertreter darstellt, die umgekehrt Einblick in die Probleme der Firmenleitung erhalten. Dr.

Auf dem Bild oben, das während einer der letzten Sitzungen aufgenommen wurde, in der rechten Reihe die Mitglieder unseres Wirtschaftsausschusses. Von oben die Betriebsräte D. Krüger (Kaiserslautern), R. Heller, R. Müller und R. Hahn (Rüsselsheim) sowie G. Perschke und P. Labensberg (Bochum). In der linken Reihe Vertreter der Geschäftsleitung. Von unten A. Scheskat, Leiter Marketing, die Vorstandsmitglieder F. Schwenger und Dr. W. Schlotfeldt, E. Harnack, Personalleitung Rüsselsheim, sowie K. E. Happel und Dr. B. Prein, die Personal- und Sozialleiter der Werke Kaiserslautern und Bochum.

Der neue 1,3 Liter OHC-Motor im KADETT

Für den neuen Kadett wurde in mehr als 5jähriger Entwicklungszeit ein völlig neuer Motor, der 1,3 Liter OHC-Motor, entwickelt. Er ist in zwei Versionen, der N-Ausführung mit 44 kW (60 PS) und der S-Ausführung mit 55 kW (75 PS) erhältlich. Das Konzept für diesen Motor wurde aufgrund langjähriger Marktbeobachtung und konsequenter Berücksichtigung der Käuferwünsche in modernster und zukunftssicherer Technologie festgelegt. Die herausragendsten technischen Merkmale sind die obenliegende Nockenwelle, der Querstrom-Leichtmetall-Zylinderkopf, die fünffach gelagerte Kurbelwelle, der Nockenwellenantrieb durch Zahnriemen und der automatische hydraulische Ventilspielausgleich. Weitere Einzelheiten und Neuerungen in dem folgenden, sehr sachbezogenem Bericht, der hauptsächlich die an diesem Thema besonders interessierten Leser ansprechen dürfte.

Äußerlich fällt an dem neuen Motor zuerst der in zwei Etagen unterteilte Leichtmetall-Zylinderkopf, der zugleich Kernstück der Neukonstruktion ist, ins Auge. Merkmale sind die gegenüberliegenden Ansaug- und Auspuffkrümmer in der unteren Etage sowie der darüberliegenden Nockenwellenträger mit horizontal angeflanschtem Zündverteiler und dem Deckel mit der in großen Buchstaben eingegossenen Bezeichnung „OHC". OHC – diese drei Buchstaben stehen für „Over-Head-Camshaft", der englischen Bezeichnung für die über den Ventilen angeordnete Nockenwelle. Die in einem separaten Träger 5fach gelagerte Nockenwelle betätigt die vertikal angeordneten Ventile über Schleppheben. Als Gegenlager dienen hydraulische Ventilspielausgleicher, die jede Spieländerung der Ventiltriebteile sofort kompensieren und dadurch für geräuscharmen Lauf sorgen. Außerdem machen sie eine Ventilspieleinstellung auf Lebenszeit überflüssig. Bild 1 zeigt einen Querschnitt durch den Zylinderkopf mit den Einzelheiten des Ventiltriebes.

AUSGLEICH

Die Vorteile der gewählten Nockenwellen-Anordnung sind geringe oszillierende Massen und dadurch exaktes Arbeiten der Ventile auch bei Drehzahlen bis über 7.000 Umdrehungen. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch einen 15 mm breiten, für die Lebensdauer des Motors ausgelegten Zahnriemen. Zum Schutz gegen Staub, Steine und Schnee im Fahrbetrieb und als Unfallschutz bei Wartungsarbeiten ist er voll gekapselt. Der automatische Ventilspielausgleicher, Querschnitt mit allen Einzelheiten (Bild 2), kommt hier übrigens erstmals in einem Großserienmotor dieser Hubraum- und Preisklasse zur Anwendung. Die Funktion wird daher im folgenden kurz beschrieben: Der Ausgleicher wird direkt aus der Hauptölgalerie des Zylinderkopfes mit Drucköl versorgt. Dieses gelangt bei geschlossenem Ventil über den Kolben (a) und das Kugelventil (b) in die Druckkammer (c). Hier unterstützt es die Expansionsfeder (d) im Bestreben, den Hubkolben nach oben zu drücken, um die Spiele der Ventiltriebteile zu kompensieren.

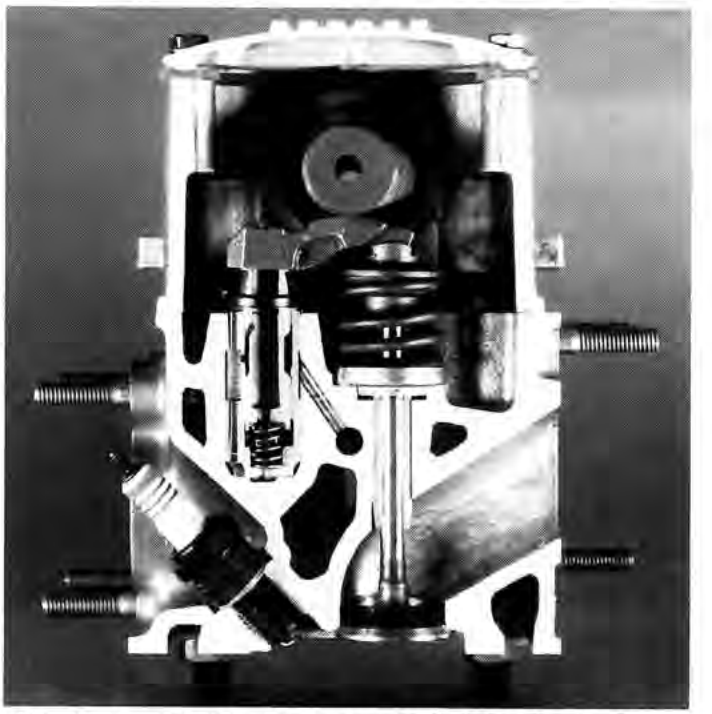
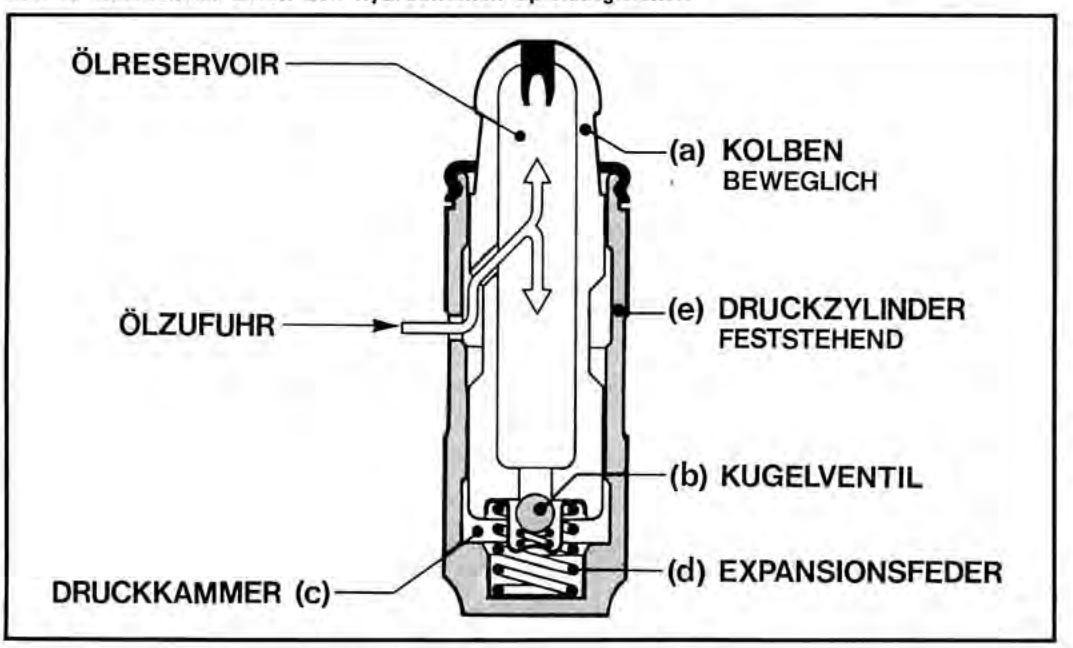


Bild 1: Querschnitt durch den Zylinderkopf mit Ventil, Nockenwelle, Schlepphebel und hydraulischem Spielausgleicher.

Bild 2: Querschnitt durch den hydraulischen Spielausgleicher.



DRUCK STEIGT

Sobald der Nocken beginnt, das Ventil zu öffnen, wird durch die Ventilfederkraft

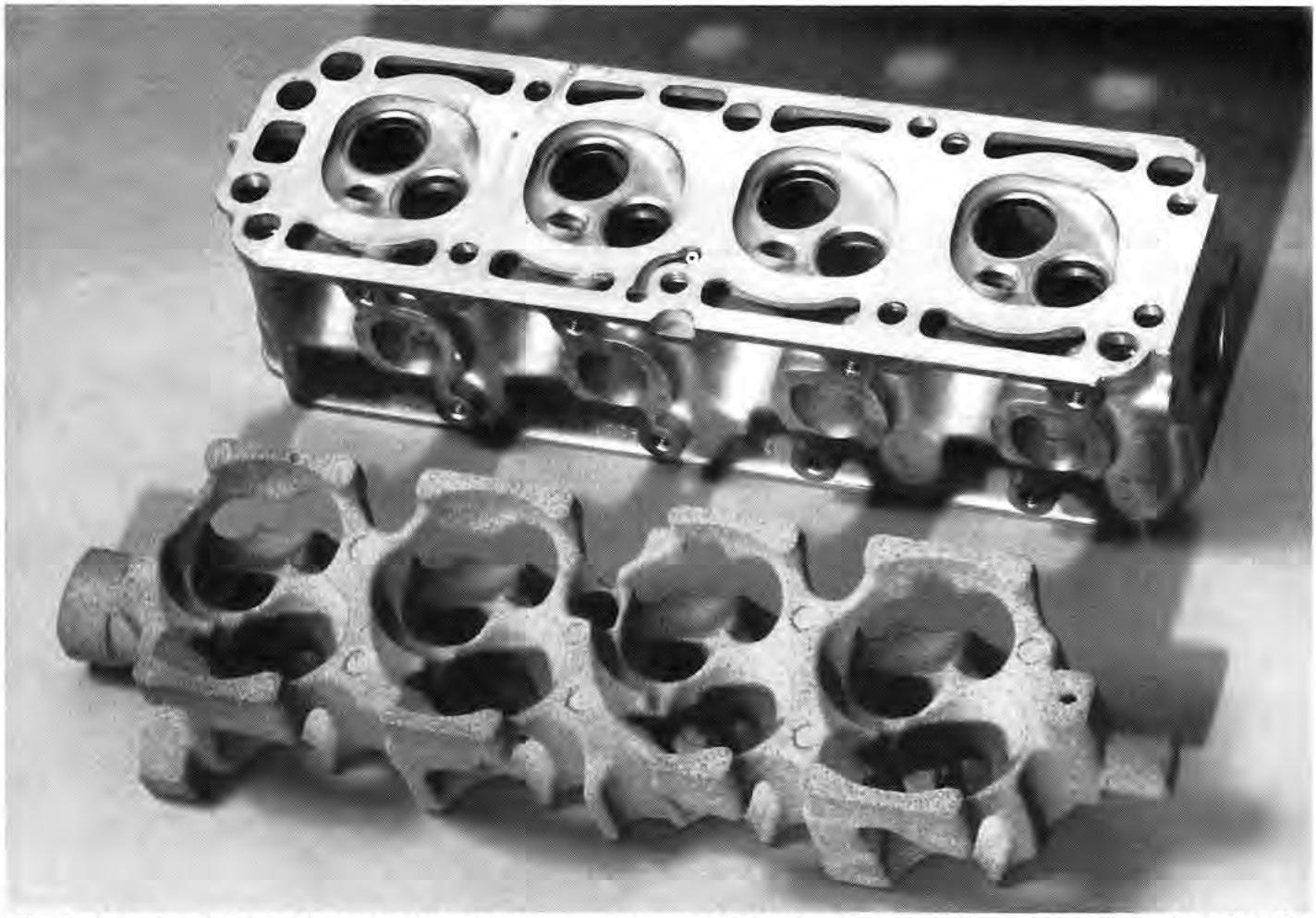


Bild 3: Fertig bearbeiteter Zylinderkopf. Im Vordergrund der beim Gießen in die Kokille eingelegte Sandkern, der später den Wasserraum ergibt.

der Ausgleicher ebenfalls belastet, der Druck in der Druckkammer steigt an und das Kugelventil schließt den Hochdruckraum. Durch die Imkompressibilität des Öles ist der Ausgleicher jetzt steif und die Ventilkinematik kann gesetzmäßig ablaufen. Durch gezielte Leckverluste über den Spalt zwischen Kolben (a) und Zylinder (e) sind auch Spielkorrekturen entgegen der Expansionsfederkraft möglich. In der geschlossenen Phase der Ein- und Auslaßventile werden die Leckverluste durch nachströmendes Öl wieder ausgeglichen.

GUTE WERTE

Die untere Etage des Zylinderkopfes mit den Brennräumen und den nach dem Querstromprinzip angeordneten Beatmungskanälen ist in Aluminium-Kokillenguß ausgeführt. Durch diese Werkstoffwahl wird erhebliches Gewicht eingespart. Außerdem verbessern die günstigen thermischen Eigenschaften den Wärmehaushalt und resultieren in guten Leistungs-, Verbrauchs- und Abgaswerten.

Das Querstromprinzip erlaubt eine für die Füllung der Zylinder mit Luft-Kraftstoff-Gemisch optimale Anordnung der Ein- und Auslaßkanäle. Um das komplizierte Innenleben des Zylinderkopfes, das höchste Anforderungen an die Vorstellungskraft des Konstrukteurs stellt, zu demonstrieren, ist in Bild 3 der fertige Zylinderkopf sowie der beim Gießen in die Kokille eingelegte Sandkern gezeigt. Die Führung der Ventile erfolgt in eingepreßten legierten Graugußführungen, zur Abdichtung am Ventilsitz sind verschleißfeste, gesinterte Sitzringe eingeschrumpft. Die Ventiltellerdurchmesser der Einlaßventile betragen 33 mm, die der Anlaßventile 29 mm. Aus Gründen der Warmfestigkeit sind die Auslaßventile am Ventilkopf aus hochwarmfestem austenitischem Stahl und am Schaft aus gut härtbarem martensitischen Stahl hergestellt. Die Verbindung beider Teile erfolgt nach dem Reibschweißverfahren.

DAS TRIEBWERK

Eine äußerlich weniger auffallende, doch wichtige Änderung ist die mit 75 mm Bohrung und 73,5 mm Hub nahezu quadratische Auslegung des Motors und damit die Abkehr vom Kurzhub. Damit ergibt sich insgesamt ein kompakter Motor, für den Quereinbau in den Kadett besonders wichtig, sowie eine günstige Beeinflussung des Drehmomentverlaufes. Der Zylinderblock ist in bewährter Grauguß-Leichtbauweise ausgeführt. Um dem Bereich der Kurbelwellenlagerung hohe Steifigkeit zu geben, ist das Kurbelgehäuse um 45 mm über die Lagermitte hinaus nach unten verlängert. Die Kurbelwelle ist aus Sphäroguß gefertigt, mit 4 Ausgleichgewichten versehen und für vibrationsarmen Lauf 5fach gelagert. Die Pleuelstangen sind, wie bei allen Opel-Ottomotoren, aus Temperguß in die die Kolbenbolzen eingeschrumpft werden. Die Kolben sind als gegossene, einteilige Aluminium-Regelkolben mit eingelegten Stahlstreifen zur Kompensation der thermischen Ausdehnung ausgeführt.

BRENNRAUMMULDEN

Die Ringbestückung besteht aus je zwei 1,7 mm breiten Kompressionsringen und einem 4 mm breiten dreiteiligen Ölabstreifring. Besonderes Merkmal sind die Brennraummulden mit eingearbeiteten Taschen, die bei einem theoretisch möglichen Zahnriemendefekt gewährleisten, daß auch offenstehende Ventile von den Kolben nicht berührt würden. Einen Quer- und Längsschnitt des Motors mit allen Einzelheiten zeigt Bild 4.

ÖLVERSORGUNG

Die Schmierölversorgung erfolgt durch eine direkt von

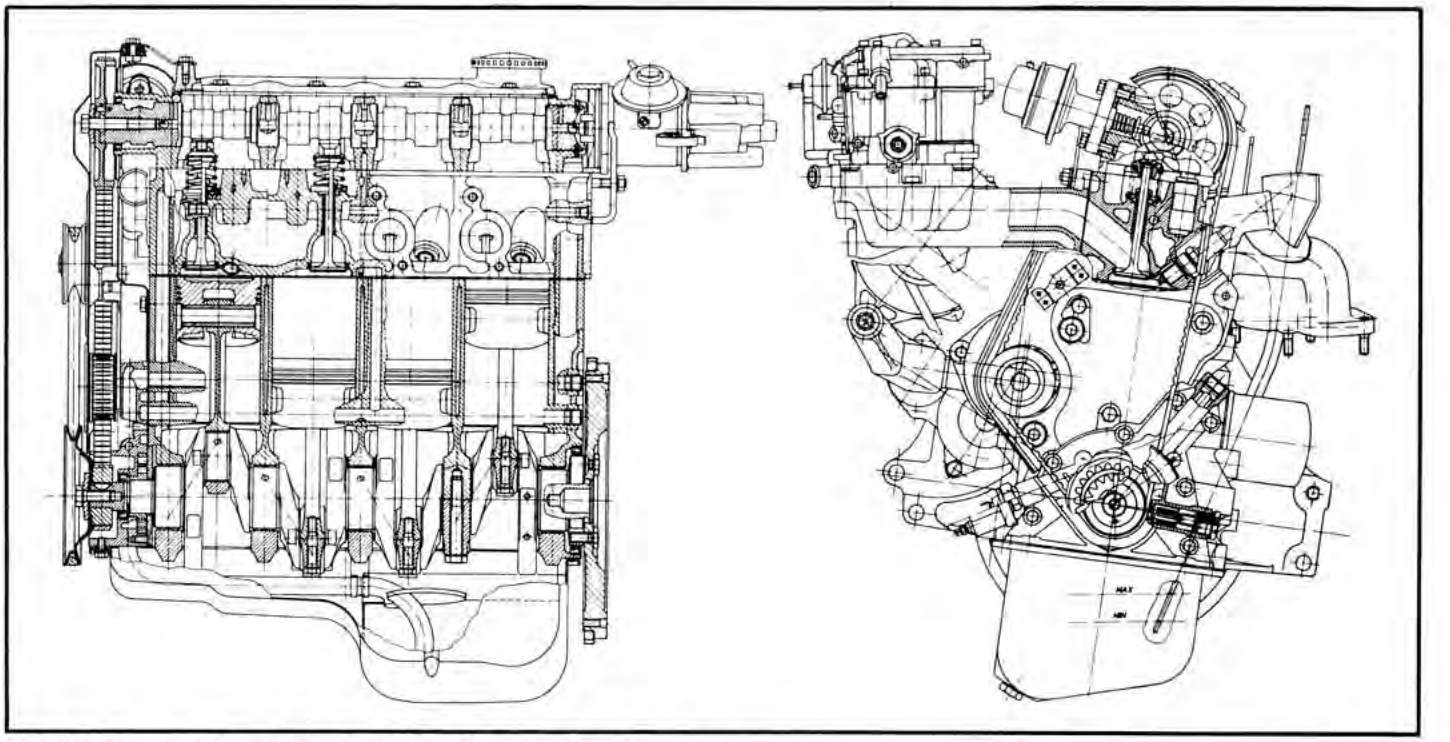


Bild 4: Längs- und Querschnitt durch den Motor mit allen Einzelheiten.

der Kurbelwelle angetriebene Sichelpumpe mit Evolventenverzahnung. Im Vergleich zur Zahnradpumpe bietet die Sichelpumpe größere Förderleistung bei niedriger Drehzahl und dadurch höheren Öldruck auch bei Heißleerlauf unter Extrembedingungen. Bild 5 zeigt die Sichel-Ölpumpe. Die Wasserpumpe ist zum Teil in den Zylinderblock integriert und wird durch den Zahnriemen angetrieben. Durch die exzentrische Lagerung der Antriebswelle im drehbaren Wasserpumpengehäuse wird der Zahnriemen gespannt. Als Temperaturregler kommt ein Drosselthermostat zum Einsatz.

GEMISCHAUFBEREITUNG

Die Gemischaufbereitung beim N-Motor erfolgt durch den Solex PDSI-Einrohrvergaser. Zur Erleichterung der Bedienung und Einregulierung des Handchoks nach dem Kaltstart wurde er mit einer unterdruckgesteuerten automatischen Gemischanpassung ausgerüstet. Die S-Version ist mit dem modernen Registervergaser Varajet II, der bereits seit 1977 bei den 2,0 Liter Motoren verwendet wird, ausgerüstet.

Weitere Unterschiede zum N-Motor sind die Verdichtung von 9,2 : 1 gegenüber 8,2 : 1 und eine Leistungsnockenwelle mit größerem Ventilhub.

Damit konnte die Leistung auf 55 kW gegenüber 44 kW beim N angehoben werden. Der S-Motor erfordert für klopffreien Betrieb Superkraftstoff. Der etwas höhere Preis für diesen Kraftstoff wird durch den niedrigeren Verbrauch, der aus dem besseren Wirkungsgrad resultiert, mehr als ausgeglichen. Dies gilt übrigens für alle S-Motoren, mit denen man bei den heute üblichen Preisdifferenzen zwischen Normal- und Superkraftstoff immer kostengünstiger fährt. Der Verbrauch der Limousine bei 120 km/h von 9,2 Liter auf 100 km mit 13 N und 8,3 Liter auf 100 km mit 13 S zeigt dies besonders deutlich.

WARTUNGSFREUNDLICH

Besonderes Gewicht bei der Konzeption und Entwicklung des Motors wurde auf Wartungsfreundlichkeit gelegt. So ist zum Beispiel durch eine setzarme Zylinderkopfdichtung in Verbindung mit einem speziellen Auszugsverfahren für die Zylinderkopfschrauben bei der Fertigung des Motors das bisher übliche Nachziehen der Schrauben bei 1.000 km nicht mehr erforderlich. In Verbindung mit den hydraulischen Ventilspielausgleichern ist dies ein wichtiger Schritt zum kundendienstfreundlichen Motor. – Während der Entwicklungszeit des Motors wurden auf Prüfständen und in Fahrzeugen mehr als 5.000.000 Kilometer gefahren. Das Resultat ist ein modernes, zuverlässiges und leistungsstarkes Triebwerk, das durch leicht durchzuführende Modifikationen allen weiteren zukünftigen Forderungen bezüglich Abgasemssionen, Geräusch, Kraftstoffspezifikationen, Einbauverhältnissen und Leistung angepaßt werden kann. K.H.F.

Bild 5: Geöffnete Sichelpumpe mit Evolventenverzahnung. Das innere Zahnrad wird direkt von der Kurbelwelle angetrieben.

Zu unberechenbaren Verkehrsteilnehmern werden auch ältere Kinder, wenn sie in Gruppen auftreten. Selbst Zehn- oder Zwölfjährige vergessen Straßenverkehr, Autos, Gefahren, wenn sie nach stundenlangem Ruhigsitzen aus der Schule kommen, aus dem Schulbus flitzen oder in eine Rangelei verwickelt sind. Vor Schulen oder in der Nähe von Spiel- und Sportplätzen gibt es nur eine Garantie für die Sicherheit von Kindern: Autofahrer dürfen sich nicht nur auf den Verkehr konzentrieren, mit einem halben Auge sollten sie das beobachten, was sich am Rande abspielt.

Wann beginnt die „Fahrerflucht"?

Ein Unfallbeteiligter, der sich nach dem Ablauf der angemessenen Wartefrist von der Unfallstelle entfernt, kann frei darüber entscheiden, auf welchem Wege er dafür sorgt, daß eine Beteiligung an dem Unfall dem Geschädigten zur Kenntnis gelangt; allerdings müssen diese nachträglichen Feststellungen „unverzüglich" getroffen werden können; was im Einzelfall als „unverzüglich" anzusehen ist, muß nach dem Zweck beurteilt werden, den das Verbot der Unfallflucht im Sinne hat.

Mit dieser Entscheidung hat der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes einen Vorlagebeschluß des Oberlandesgerichtes Hamm beantwortet. Die Karlsruher Richter stellen noch einmal klar, daß die Strafvorschrift gegen die Unfallflucht die zivilrechtlichen Ansprüche des Geschädigten schützen soll. Kann der Unfallbeteiligte den Geschädigten nicht unverzüglich erreichen, so muß er die Polizei einschalten — auch dann, wenn er dies an sich vermeiden wollte. Umgekehrt kann er aber auch den Geschädigten statt der Polizei benachrichtigen — auch dann, wenn er vielleicht den Kontakt mit dem Geschädigten aus irgendwelchen Gründen meiden möchte. Im übrigen wird in der Entscheidung darauf hingewiesen, daß das Gesetz dem Schädiger noch andere Wege freistellt, seine Unfallbeteiligung unverzüglich zu offenbaren.

Das Oberlandesgericht in Düsseldorf hatte ebenso wie das Oberlandesgericht in Frankfurt entschieden, daß sich wegen Unfallflucht nicht strafbar macht, wer sich nach einer angemessenen Wartezeit von der Unfallstelle entfernt und nicht alsbald die Polizei, sondern am nächsten Morgen (gegebenenfalls auch erst am nächsten Werktagmorgen) den Geschädigten benachrichtigt. Im Urteil des Bundesgerichtshofes wird diese Auffassung jetzt abgelehnt. Auch ein „Zwang zur Selbstanzeige" muß nach Ansicht der Richter in Kauf genommen werden, wenn der Geschädigte nicht zu erreichen ist und wenn dem Unfallbeteiligten nur der Weg zur nächsten Polizeistation übrigbleibt. (4 StR 624/78.)

Im Frühjahr weg mit den Winterreifen

Sind im Frühjahr die Straßen von Schnee und Eisglätte befreit, gehören Winterreifen nicht mehr an das Auto. Denn wenn sie auch im Sommer brauchbar wären, würden sie logischerweise im Winter nichts taugen. Winterreifen sind im Sommer aus drei Gründen „fehl am Rade": Sie sind für den Sommerbetrieb unwirtschaftlich, unsicher, unkomfortabel und im allgemeinen auch teurer als Normalreifen, da spezielle Anforderungen an Bauart und Material gestellt werden. Alle elastischen Werkstoffe werden bei zunehmender Kälte härter. Ein Winterreifen, besonders ein Haftreifen, soll aber auch bei Kälte elastisch bleiben. Seine Gummimischung ist entsprechend beschaffen, weshalb er bei Erwärmung weicher wird als er sollte. Daher nutzt er sich, bleibt er den Sommer über am Rad, übermäßig ab und ist im nächsten Winter nicht mehr zu gebrauchen.

Doch ist der Winterreifen im Sommer auch ein Sicherheitsrisiko. Damit er sich mit dem Schnee gut verzahnt, hat er ein offenes Profil. Zwischen den grobstolligen Blöcken sind breite Rillen, in die der Schnee eindringt und damit die Verzahnung herstellt. Auf sommerlichen Straßen gibt es aber nichts zu verzahnen. Da legen sich nur die Blöcke auf die Fahrbahn, die in der Summe — wegen der breiten Rillen — eine geringere Oberfläche als die Blöcke eines Sommerreifens haben. Dadurch, daß beim Winterreifen also weniger Gummi auf die Straße kommt, werden die Bremswege länger, die Kurvenführung schlechter und der Anfahrschluß größer. Die Folge ist ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Außerdem rollt ein grobstolliger Winterreifen, auch wenn sein Gummi „sommerweich" wird, unkomfortabler auf sommerlichen Fahrbahnen als Reifen mit Feinprofil. Die Kanten der Gummiblöcke, im Winter so segensreich, schlagen hart auf die Fahrbahn. Der vernünftige Autofahrer, der sein Geld nicht unnötig auf der Straße „verscheuern" will, für den zudem Sicherheit hoch im Kurs steht, und der auf selbstverständlichen Komfort nicht verzichten möchte, verwahrt daher die Winterreifen gut gesäubert und gestapelt für die nächste Saison.

ZUM THEMA ENERGIE

Das Thema Energie bewegt seit einiger Zeit die Gemüter der Menschen. Schon seit der ersten Ölkrise von 1973 brennt es Regierung und Wirtschaft auf den Nägeln, hier und überall. Auch der einzelne Bürger erkennt allmählich den Ernst der Lage, stellt sorgenvolle Überlegungen an. Der jüngste Anstieg der Ölpreise und die Absicht der Ölstaaten, die sich in der Opec zusammengeschlossen haben, die Erdölfördermenge in Zukunft zu reduzieren, haben die Energieversorgung erneut in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt. Neue Pläne und Lösungsversuche beschäftigen die Verantwortlichen und werden in den Medien lebhaft diskutiert; erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Vielfalt der Meinungen über die Energieträger Atomkraft, Kohle, Erdgas und Sonnenkraftnutzung. Alle diese Überlegungen haben das Ziel, die dominierende Bedeutung des Öls zu verringern und eine größere Ausgewogenheit unter den Energieträgern zu erreichen. Zu diesen wichtigen, uns alle berührenden Fragen wird in dem folgenden Beitrag Stellung genommen, wobei energiewirtschaftliche und technologische Gesichtspunkte angeschnitten werden, allerdings nicht voraussehbare Eventualfälle ausgeklammert bleiben müssen. (Das Thema Energie wird auch in dem Bericht über die Jahresveranstaltung '79 des Vorschlagswesens auf Seite 10 ausführlich behandelt.)

Jeder von uns ist von den steigenden Ölpreisen betroffen, ob er mit Heizöl heizt oder ob er ein Auto fährt. Das Erdöl als ein wesentlicher Primärenergieträger hat als industrieller Grundstoff — wie allgemein bekannt ist — sehr großen Einfluß auf viele Bereiche des täglichen Lebens.

STEIGENDER VERBRAUCH

Obwohl allgemein von einer Energiekrise gesprochen wird, ist es tatsächlich nur der Energieträger Öl, der ernste Probleme aufwirft. In der Bundesrepublik Deutschland wird aber nicht nur Mineralöl als Primärenergie verbraucht. Das Schaubild 1 zeigt, welche Energiearten 1978 (die genauen Zahlen für 1979 lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor) außerdem eingesetzt wurden, im Vergleich dazu der Verbrauch des Jahres 1960 (Schaubild 2). Welchen Einfluß der Ölpreis auf unsere Volkswirtschaft hat, zeigte sich in der Rezession, die im Gefolge der Ölpreissteigerungen der Jahre 1973/1974 auftrat. Von diesen Preissteigerungen waren allerdings nicht nur wir betroffen, sondern in weit höherem Maße auch unsere Handelspartner, die wiederum, um die höheren Ölrechnungen bezahlen zu können, bei anderen Importgütern — unter anderem auch bei denen aus der Bundesrepublik — entsprechende Abstriche machen mußten. Ein verhängnisvoller Kreislauf. Besonders hart von dieser Entwicklung betroffen waren und sind erneut die die armen Länder der dritten Welt, deren Volkswirtschaften die zum Ankauf von Rohöl benötigten Devisen einfach nicht mehr aufbringen können und zunehmend auf unsere Unterstützung angewiesen sind.

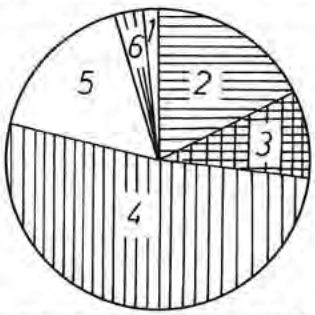


Bild 1: Primärenergieeinsatz 1978 insgesamt 11.400 PJ = Peta Joule (388 Mio t SKE). 1: Wasserkraft, sonstige 1 %, 2: Steinkohle 18 %, 3: Braunkohle 9 %, 4: Mineralöl 52 %, 5: Erdgas 16 %, 6: Kernenergie 3 %.

Der Rohölpreis ist seit 1970 um das 20fache gestiegen. Das Faß Rohöl (1 Barrel = 159 Liter) kostete 1970 1,4 Dollar, 1973/74 waren es bereits 9,8 Dollar und seit der letzten Opec-Konferenz sind es 26 Dollar für arabisches Öl, einige andere Staaten fordern sogar 30 und mehr Dollar für das Faß. Die Bundesrepublik muß jährlich etwa 50 Milliarden DM für den Import von Rohöl ausgeben. Dieser Ausgabenposten wird nicht nur unsere Handelsbilanz, sondern auch die der anderen ölimportierenden Staaten stark belasten. Der Preisanstieg beim Rohöl und die damit verbundene Teuerung wäre noch stärker gewesen, hätte in den vergangenen Jahren nicht eine Aufwertung der DM gegenüber dem Dollar stattgefunden. Durch diese Aufwertung der DM konnte der Preisauftrieb gedämpft werden. So mußten 1970 für einen Dollar 3,70 DM gezahlt werden, im Moment - bei Drucklegung des Artikels — sind es 1,70 DM.

ENERGIEBEDARF VERDOPPELT

Vergleicht man den Primärenergieeinsatz 1960 (212 Millionen Steinkohleeinheiten = SKE) mit den Angaben für 1978 (388 Millionen SKE), so stellt man fest, daß der Energiebedarf seit 1960 um das 1,85fache gestiegen ist. Er hat sich somit fast verdoppelt, und er wird sich voraussichtlich bis zum Jahre 2000 erneut verdoppeln. Der Mineralölanteil ist heute 4,5mal so hoch wie 1960. Worauf ist dieser starke Anstieg beim Mineralöl zurückzuführen? Heizöl war bis zur ersten Ölkrise 1973/74 recht preiswert, private Haushalte, Bürogebäude und Unternehmen stellten deshalb ihre Kohlefeuerung auf Heizöl um, der steigende Energiebedarf für Wirtschaft und Industrie wurde also weitgehend mit Mineralöl gedeckt. Der Steinkohleanteil ging infolgedessen von 1960 bis heute auf 50 Prozent des absoluten Wertes von 1960 zurück.

GERINGERER ANTEIL

Der Anteil der Kohle wäre heute wahrscheinlich noch geringer, hätten dirigistische Maßnahmen — Kohleverstromung, Kohlepfennig — den Steinkohleanteil nicht gesichert. Die wirtschaftlichen Aspekte damals verlangten den Einsatz von billigem Heizöl. Der Eingriff des Staates in die Wirtschaft hat immer einen bitteren Beigeschmack, auch die Gefahr von Unrentabilität; doch heute zahlen sich diese damals als restriktiv empfundenen Maßnahmen des Staates aus. Der Anteil des Heizöls an der Stromerzeugung beträgt heute nur 11 Prozent, vor der Ölkrise waren es noch 15 Prozent. Im Vergleich zu anderen Bereichen ist der Anteil des Öls an der Stromversorgung demnach äußerst gering.

SENKUNG DES ÖLVERBRAUCHS

Wenn wir unsere Energieversorgung langfristig sichern wollen, müssen wir den Anteil des Mineralöls auch in anderen Bereichen, also den Gesamtverbrauch reduzieren. Bild 3 zeigt, wie sich der Mineralölanteil 1978 auf die einzelnen Energieträger verteilte. Für die Gewinnung von Diesel und Vergaserkraftstoff wurden 28 Prozent des Mineralöls eingesetzt; nach dem derzeitigen Stand der Technik lassen sich diese Produkte nur schwer ersetzen. Versuchsfahrzeuge, die mit Methanol- beziehungsweise mit Alkoholanteilen im Kraftstoff betrieben werden, laufen bereits (auch Methanol-Versuchsautos von Opel). Dennoch besteht in absehbarer

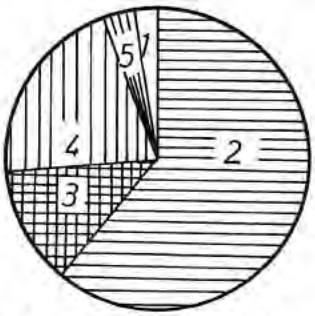


Bild 2: Primärenergieeinsatz 1960 insgesamt 6.200 PJ (212 Mio t SKE). 1: Müll u. sonstige 2 %, 2: Steinkohle 61 %, 3: Braunkohle 13 %, 4: Mineralöl 22 %, davon leichtes Heizöl 11%, 5: Wasserkraft 3 %.

Zeit keine Möglichkeit, im Verkehrsbereich das Mineralöl durch andere Produkte zu ersetzen. Die Automobilhersteller haben daher angekündigt, daß sie eine Reihe von Maßnahmen in die Wege leiten wollen, um den Kraftstoffverbrauch ihrer Fahrzeuge zu senken. Auch an den Autofahrer werden immer wieder Sparappelle gerichtet („Mach mit, spar Sprit"), durch sein Verhalten Benzin und Diesel einzusparen.

FÜR RAUMWÄRME 40 PROZENT

38 Prozent des Mineralölanteils entfallen auf leichtes Heizöl; dieses Produkt wird fast nur für Raumheizung eingesetzt, über 40 % des Primärenergieaufwandes entfallen also auf Raumwärme. Von allen Bereichen, in denen Mineralölprodukte eingesetzt werden können, bietet die Raumheizung die größten Chancen, das leichte Heizöl durch andere Energien zu ersetzen. Ein Teil der Verbraucher hat bereits umdisponiert, die Wachstumsraten beim Erdgas weisen diese Tendenz sehr deutlich aus. So ist der Anteil des Erdgases seit 1973 von 10 Prozent auf 16 Prozent im Jahre 1978 gestiegen. Der Erdgasbezugspreis ist nach Aussage der führenden Vertreter der Gaswirtschaft an den Heizölpreis gebunden, so daß sich die Preise für das Erdgas dem Preisniveau für Erdöl in naher Zukunft anpassen werden. Erdgas importieren wir zur Zeit aus den Niederlanden, der UdSSR und Norwegen, weitere Importe aus Algerien und dem Iran sind vorgesehen.

SPAREN MIT FERNWÄRME

Eine weitere Möglichkeit, das Heizöl für die Raumwärme zu ersetzen, bildet der Einsatz von Strom oder Fernwärme, wenn man einmal von der Möglichkeit absieht, wieder mit Kohle oder Holz zu heizen. Die in der Bundesrepublik erzeugte Fernwärme wird zu 75 Prozent in Heizkraftwerken gewonnen, das heißt, in einem Kraftwerk wird nicht nur Strom (Kraft), sondern auch Wärme ausgekoppelt, das heißt, erzeugt (Heizwerke). Wird in einem Kraftwerk nur Strom produziert, gehen etwa 65 Prozent des eingesetzten Brennstoffes als Umwandlungsverluste verloren. Werden aber in einem Heizkraftwerk (auch in dem von Opel) Strom und Wärme gewonnen, so bewegen sich die Umwandlungsverluste nur um 15 bis 20 Prozent. Diese Verbesserung des Wirkungsgrades bedeutet eine erhebliche Energieeinsparung. Der Ausbau der Fernwärmeversorgung vor allem in Ballungsräumen bietet eine gute Möglichkeit, den Anteil des Mineralöls am Raumwärmemarkt wesentlich zu senken.

AUSBAU VERTRETBAR

Um den Ausbau der Fernwärmeversorgung zu ermöglichen, ist es notwendig, daß bestehende Kondensationskraftwerke (Kraftwerke nur zur Stromerzeugung) in der Nähe von Ballungszentren umgerüstet und neue Heizkraftwerke auf Steinkohlebasis errichtet werden. Die Umweltbelastungen, die von diesen Heizkraftwerken ausgehen, werden durch die Außerbetriebsetzung vieler kleinerer Einzelfeuerstätten mehr als ausgeglichen. Die hohen Investitionen, die für den Ausbau der Fernwärmeversorgung benötigt werden, waren in der Vergangenheit bei Heizölpreisen von 11 Pfennig pro Liter wirtschaftlich nicht vertretbar. Durch den steilen Preisanstieg für Heizöl und Gas hat die Situation sich grundlegend geändert, jetzt lohnt es sich, die hohen Kosten für die Wärmeverteilung in Kauf zu nehmen, um Primärenergie zu sparen.

BESSERER WÄRMESCHUTZ

Der Preisanstieg bei der Primärenergie veranlaßte auch viele Verbraucher zu höheren Investitionen. Hierzu zählt ein besserer Wärmeschutz bei Gebäuden, aber auch der Einsatz von neuen Technologien – wie der Wärmepumpen oder Sonnenkollektoren – , um nur einige zu nennen. Die meisten Wärmepumpen, die bis jetzt eingebaut wurden, werden mit Strom betrieben. Versorgt werden zum überwiegenden Teil Ein- und Zweifamilienhäuser. Größere Wärmepumpen werden mit Gas betrieben, ihre Zahl ist aber noch sehr gering. Fast zwei Millionen Haushalte in der Bundesrepublik haben eine Elektrospeicherheizung. Der Einsatz des Stroms für die Speicherheizung wird verschiedentlich kritisiert. Die Kritiker verweisen dabei auf die hohen Umwandlungsverluste von 65 Prozent bei der Stromerzeugung. Vergessen wird dabei, daß bei der Stromerzeugung zum Teil Brennstoffe verwendet werden (Müll), die normalerweise nur schwer oder zum Beispiel bei Uran (Kernkraftwerke) nicht genutzt werden können.

Wenn man den Mineralölanteil an der Primärenergieversorgung der Bundesrepublik reduzieren und andererseits die für die weitere Entwicklung notwendige Wachstumssteigerung (einschließlich der dringend notwendigen Hilfe für die dritte Welt) erreichen will, muß man die Energieträger ausbauen, deren Preise und Liefermengen nicht durch ein Lieferkartell willkürlich festgesetzt beziehungsweise beeinflußt werden können. Das bedeutet aber, daß neue Kraftwerksstandorte für Steinkohle, aber auch für Kernenergie bereitgestellt werden müssen. Wenn es dadurch gelingt, den Mineralölanteil am Energiebedarf weltweit zu senken, dann ist zu hoffen, daß auch das freie Kräftespiel von Angebot und Nachfrage am Ölmarkt wieder an die Stelle des jetzigen Kartells tritt.

VIELE ASPEKTE

Zusammengefaßt kann man sagen, daß das Thema Energie viele Aspekte hat, die in großen Zusammenhängen ohne ideologische Verkrampfung oder Verengung auf Teilbereiche gesehen und angegangen werden müssen. Nur so haben wir die Chance, den großen Energiebedarf der Zukunft einigermaßen zu decken. Dabei geht es nicht nur um uns, sondern – wie gesagt – auch um die Entwicklungsländer, die wir heute und in Zukunft wirtschaftlich stärken müssen, damit auch in späterer Zeit ein gegenseitiger Warenaustausch möglich ist. Im übrigen wäre es Vogel-Strauß-Politik, wenn man verschweigen würde, daß die Energieprognose für die Zukunft recht düster ist. Wie schon angedeutet, wird sich der Weltenergieverbrauch bis zum Jahre 2000 fast verdoppeln; andererseits nehmen die Ölreserven ab, und die Alternativ-Energien (Wasser, Sonne, Wind und so weiter) bringen in unserer Region keine nennenswerte Entlastung. Kurz: Alle Möglichkeiten sinnvoller Energieeinsparung müssen genutzt, die unabdingbare Kernenergie ausgebaut, die Kohlevergasung in Angriff genommen werden, wenn wir eines Tages kein böses Erwachen erleben wollen.

P. K.

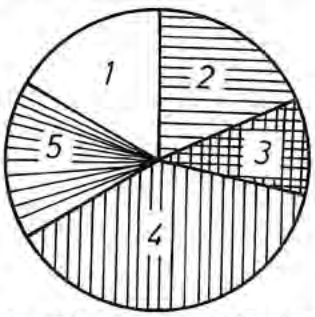


Bild 3: Ölverbrauch 1978 insgesamt 133,4 Mio t. 1: Vorprodukte für die Chemie u.a. 17 %, 2: Vergaserkraftstoff 18 %, 3: Dieselkraftstoff 10 %, 4: Heizöl (leicht) 38 %, 5: Heizöl (schwer) 17 %.

DER OPEL-BOB

Vom Reißbrett in den Eiskanal

Im letzten Heft wurden die Opel-Bobs vorgestellt. Dabei ging es bekanntlich um die Frage, wie es kam, daß ein Hersteller von Automobilen den Auftrag erhielt, Bobs zu bauen, eine Zielvorgabe,die einen Schritt zu völlig neuen Ufern bedeutete. In diesem Beitrag geht es um die verschiedenen Entwicklungsphasen, ihre Erprobung und die ersten Einsätze dieser schnellen Renngeräte.

DIE ZIELVORGABE

Zunächst wurden die Gemeinsamkeiten von Automobilen und Bobs festgehalten. Beide sind Fahrzeuge, die hohe Geschwindigkeiten erzielen, die sich lenken und bremsen lassen, absolut sicher sein müssen und in denen mehrere Personen sitzen können. Etliche Vorgaben waren durch das internationale Reglement fest und unveränderbar umrissen. Ferner galt es, den neuen Bob aus handelsüblichen Werkstoffen zu konstruieren, denn jedermann sollte in Zukunft in der Lage sein, so oder ähnlich nachzubauen. Lösungen mit Hilfe von „Weltraummaterialien" wurden daher von Anfang an ausgeschlossen. Das Know-how der Automobilbauer mußte also zur Optimierung der Renngeräte dienen. Dazu waren Grundlagenforschung und das Entwickeln einer gemeinsamen Sprache zwischen Ingenieuren und Aktiven notwendig.

Während die Designer im Windkanal die ideale Form ermittelten, trafen sich die Fahrwerksspezialisten mit den Bobfahrern auf dem Hockenheimring. Die Sportler fuhren speziell vorbereitete Fahrzeuge auf der Rennstrecke und lernten das Fahrverhalten von Automobilen zu beurteilen. Im Rahmen einer Wertungsskala von eins bis zehn — wobei eins schlecht und zehn optimal ist — beurteilten sie die Reaktionen der Fahrzeuge auf dem Kurs von Hockenheim: Lenkverhalten, Untersteuern und Übersteuern. Sobald eine gemeinsame Sprache und verläßlich übertragbare Beurteilungskriterien gefunden waren, bat man die Aktiven ins Designstudio und auf das werkseigene Prüffeld. Dort wurden Sitz- und Anschiebproben durchgeführt, um die Geräte ergonomisch richtig den Anforderungen der Bobfahrer anzupassen. Für konventionelle Bobs wurde ein Luftwiderstandsbeiwert von ca. 0,39 ermittelt. Das entspricht dem sehr guten des Kadett. Was jedoch bei Automobilen als hervorragend gilt, war bei den Bobs stark verbesserungsbedürftig und gab den Technikern einen ersten Ansatzpunkt. Den Designern gelang es, die Form der neuen Geräte derart windschnittig zu gestalten, daß ein extremniedriger cw-Wert von rund 0,19 erzielt werden konnte.

SICHERHEIT ZUERST

Beim Entwurf der Form stand die Sicherheit der Sportler ganz oben auf der Prioritätenliste. Ein Überrollbügel aus Stahl sorgt in Verbindung mit den höchsten Punkten der Anschubbügel bei einem möglichen Sturz im Eiskanal für drei stabile Auflagepunkte und reduziert somit das Verletzungsrisiko der Aktiven auf ein Minimum. Gleichzeitig wurden die Seitenverkleidungen vergleichsweise hoch gezogen, wobei der obere Teil aus Gummi gefertigt wurde. Die Seitenhöhe wurde so gewählt, daß die Sportler nach der Anschubphase noch gut in ihre Geräte springen können, bei Kippeln im Eiskanal jedoch Oberarme und Schultern der Insassen nicht in unliebsamen Kontakt mit den Bahnwänden kommen.

INFORMATIONSAUSTAUSCH

Nun war die Reihe an den Fahrwerksspezialisten. Mit einem Testschlitten — ausgerüstet mit Hochgeschwindigkeitskamera und Peiselerrad — wurden Testfahrten durchgeführt. Jede Einzelheit der Strecke und die physikalischen Belastungen, denen der Bob unterworfen war, wurden aufgezeichnet. Das Ergebnis dieser Untersuchung war: Die Vorderachse übernahm man weitgehend von Bobs konventioneller Bauart, nur die Lenkung wurde wesentlich präziser und zielgenauer. Ständiger Informationsaustausch zwischen Aktiven und Ingenieuren gab Aufschluß über die Fahreigenschaften der neuen Geräte. Fuhren die konventionellen Bobs bislang mit ungefederten und ungedämpften Starrachsen, so wagten die Opelleute den Schritt in Richtung Federung und

Dämpfung. Das Optimum bei spurkonstanten, angetriebenen Achsen ist das System DeDion, das in leicht vereinfachter Form übernommen wurde und damit Federung und Dämpfung der Hinterachse ermöglicht.

LETZTER SCHLIFF

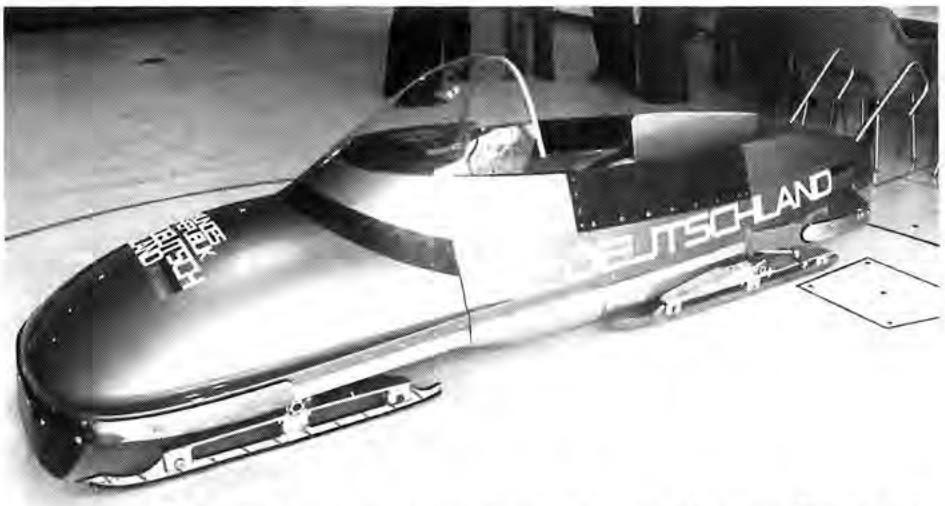
Während der Entwicklungsphase zeigte sich bald, daß der Vierer außer der drastisch verbesserten Aerodynamik und der optimierten Lenkung keiner weiteren besonderen Verfeinerung bedurfte. Durch die Länge und das hohe Gewicht ist ein Viererbob weitgehend stabil in seinem Fahrverhalten, und — ähnlich wie bei Booten — gilt auch hier die Faustregel „Länge läuft". So ist es nicht weiter verwunderlich, daß der neue Zweier um rund 40 Zentimeter länger wurde, als die Vorgängermodelle. Aufgrund ständiger Testfahrten wurden die Erfahrungen der Aktiven in fein abgestimmte Technik umgesetzt. Für den letzten aerodynamischen Schliff sorgten eine Plexiglaskanzel über dem Cockpit, eine Gummi-Frontschürze und ein aufblasbarer Luftsack im Heck des Zweierbobs, der nach dem Hineinspringen mit Preßluft gefüllt wird. Alle diese Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Reglement und sorgen dafür, daß die Luft verwirbelungsarm und harmonisch an den neuen Renngeräten vorbeifließt.

ABNAHME UND ERFOLGE

Zu Ende des Jahres 1979 fanden die Abnahmeläufe auf der Bahn in Königssee statt. Nun galt es zu beweisen, daß die in der Ausschreibung geforderten 0,5 Sekunden pro Lauf erreichbar waren. Die Vorgabe wurde weit übertroffen. Im statistischen Mittel war der neue Vierer pro Lauf um 0,65 Sekunden schneller, der Zweier ließ die konventionellen Geräte sogar um 1,35 Sekunden hinter sich. Der Vertrag mit dem DBSV war mehr als erfüllt, und die Geräte, drei Zweier und drei Vierer, wurden dem Verband offiziell übergeben. Von da an ging es mit Volldampf in die Eiskanäle. Ein Teil der Athleten des DBSV trainierte mit den neuen Fahrzeugen, um sich auf die verbesserten Fahreigenschaften und die verschiedenen Bahnen einzustellen. Die Früchte dieser harten Arbeit ließen nicht lange auf sich warten.

SIEG UND BAHNREKORD

Im Januar 1980 holte sich Toni Mangold in Winterberg bei den Deutschen Meisterschaften den Titel im Vierer. Anton Schrobenhauser belegte Platz sechs. Eine Woche später bei den Zweier-Meisterschaften in Königssee wurde nach Einspruch der Landesverbände des DBSV entschieden: Keine A-Kader-Mannschaft darf die neuen Bobs fahren, da sie deutlich schneller sind und daher keine Chancengleichheit für die Teilnehmer auf den konventionellen Bobs besteht. Schrobenhauser, nicht zum A-Kader zählend, fuhr den Opel-Zweier und holte sich damit den vielbeachteten sechsten Platz. Bei den Vierer Europameisterschaften in St. Moritz fuhr die Mannschaft mit dem Schwarzwälder Georg Grossmann absoluten Bahnrekord auf der Natureisbahn im Engadin und ging wegen eines Sturzes im dritten Lauf nur knapp am Medaillen-Segen vorbei. Doch die wichtigste Bewährungsprobe für die Renngeräte hätten die Olympischen Winterspiele in Lake Placid sein sollen. Doch dazu ist es aus den bekannten Gründen leider nicht gekommen. (Darüber mehr an anderer Stelle.)



Entwicklungsphasen: Von der Designstudie bis zum fertigen Zweierbob.

40 UNSERE JUBILARE

Rudolf Hofferberth
BSW-Verkehr
19.2.1980

Herbert Weller
PV-Chassis Schmiede
28.3.1980

25

Rüsselsheim

1.3.1980
Rudolf Helfmann
PEK-Versuchsgruppe
Richard Kubitschek
Besch. Einsatz

2.3.1980
Marianne Reinheimer
MIS-Rechenzentrum

5.3.1980
Otto Schleier
Export-Verpackung

7.3.1980
Josef Kraus
Teilelager
Rudolf Tiroke
Werkschutz

8.3.1980
Willi Lindemaier
MPK-Materialbehandl.

9.3.1980
Simon Gierlich
Besch. Einsatz
Karlheinz Schmitt
Besch. Einsatz
Hans S. Steinbach
Qual.Sicherung

10.3.1980
Horst Rehm
PEK-Karosserie

14.3.1980
Anton Baron
Transportwesen
Otmar Jung
Karosseriebau II
Ludwig Leonhard
Lackabsatzbecken
Karl Molter
Modellschreinerei

15.3.1980
Heinz Dienst
Werkdruckerei

21.3.1980
Walter Heimann
Schnittbau
Max Hoffmann
PEK-Prüffeld
Christian Kraft
Insp. Chassis II
Horst Vogt
Besch. Einsatz

22.3.1980
Werner Rühl
Betriebskrankenk.

26.3.1980
Heinz Gaulrapp
Werkstoffentwicklung

28.3.1980
Heinrich Bretz
Teilelager
Ludwig Dammel
Produktkosten
Leonhard Hoffmann
Preßwerk
Hans Mundschenk
Teilelager
Jakob Schulmeyer
Werksanlagen

Werk Bochum

5.3.1980
Fred Rudolph
PVP-Werk I

19.3.1980
Fritz Dehn
Chassis II

IM RUHESTAND

Rüsselsheim

Erna Baur
T+Z Proj.Planung
Josef Becker
Zentral-Werkst.
Otto Bludau
Zentr.Fahrzeug.Disp.
Andreas Brenneis
Werkschutz
Josef Brosch
PEK-Motorenentw.
Ludwig Butz
Inspektion
Michael Christ
Ordnungsdienst
Martin Dammel
Karosseriebau I
Anton Eckert
PV-Schmiede
Heinrich Fenchel
PEK-Vers.Planung
Robert Franke
Verkaufsz.Nord West
Heinrich Friedrich
Instandhaltung
Heinrich Gerst
Berufsausbildung
Georg Haber
Zentralwerkst.
Karl Hahn
Preßwerk
Rudolf Heizenröder
Materialbehandlung
Josef Hochheimer
Materialbehandlung
Kurt Höfs
Prod. Kontrolle
Gertrud Hoffmann
Werksverpflegung
Hermine Kern
Werkdruckerei
Johann Kinkel
Inspektion
Josef Kitzinger
Preßwerk
Hedwig Klappich
Inspektion
Fritz Kreienbrink
Arbeitssicherheit
Richard Kubitschek
Besch. Einsatz
Johann Karl Kuhn
Zentralwerkst.
Elisabeth Lamby
Betriebskrankenk.
Richard Läufer
Export-Verpckg
Adam Mössinger
Techn.Werks-Layout
Wilhelm Molter
Verkaufszone Mainz
Georg Müller
Preßwerk
Fritz Petri
Instandhaltung
Philipp Post
PEK-Vers.-Abtlg
Miloslav Prowinsky
Besch. Einsatz
Ewald Richter
Transportwesen
Georg Schellhaas
Karosseriebau II
Max Schmidt
Besch. Einsatz
Katharina Schmitt
Chassisbau I
Wolfgang Schröder
Zentral-Werkst.
Jakob Schweinhardt
Energie-Versorgung
Georg Seip
Teilelager
Werner Springenberg
Modellschreinerei
Jakob Treiling
Schmiede
Josef Volman
Werkschutz
Katharina Wasielewski
Chassisbau I
Elisabeth Weiner
Chassisbau I
Paul Weißelberg
Instandhaltung
Friedrich Weller
Werkzeugabtlg
Philipp Zimmermann
Chassisbau II

Werk Bochum

Alois Adam
MPK-Transportabt.
Kurt Bachmann
MPK-Verpackung
Josef Bandura
MPK-Transportabtlg
Ferdinand Baumeier
Kar.Fertigmontage
Udo Bednarzik
Wagenendmontage
Günter Bensch
Polsterei
Fritz Bergner
Werksanlagen
Gerhard Blumenthal
Lackiererei
Siegfried Bolte
Prod.Vorb.Werk II
Karl-Heinz Brämer
Teile u.Zubehör
Kurt Buchholz
Qual.Kontr.u.Insp.
Johann Campa
MPK-Materialbehdlg
Heinz Drössler
Werkschutz
Waltraud Engel
Kar. Rohbau
Gerhard Fangmeier
Energieanlagen
Erich Fischer
MPK-Transportabtlg
Kurt Forst
Werksanlagen
Max Gabrian
Prod.Vorb.Werk II
Heinz Gandecki
Prod.Vorb.Werk II
August Geese
Prod.Vorb.Werk II
Hilde Gorthat
Kar. Rohbau
Alfred Granitza
Wagenendmontage
Heinz Grützner
Lackiererei
Bruno Grzybowski
Motorenbau
Wilhelm Guder
Preßwerk
Elisabeth Haffner
Polsterei
Heinz Hake
Prod.Vorb.Werk II
Bruno Heinrich
Polsterei
Karl Heppner
Motorenbau
Herbert Hörster
Chassisbau I
Manfred Hoffmann
Kar. Rohbau
Heinz Horst
Motorenbau
Johann Hupa
Werksanlagen
Konrad Imiolczyk
Polsterei
Heinz Jungmann
Kar.Fertigmontage
Karl Kanigowski
Preßwerk
Heinz Kelsch
Preßwerk
Wilhelm Kleine
Prod.Vorb.Werk II
Arno Klischat
Prod.Vorb.Werk I
Wilhelm Krabbe
Prod.Vorb.Werk I
Heinrich Krugemeister
Prod.Vorb.Karosserie
Hans Lachmann
Prod.Vorb.Werk II
Walter Lindemann
MPK-Materialabtlg
Josef Mandrysch
Prod.Vorb.Werk I
Theodor Marpe
Kar. Rohbau
Kurt Mahron
Werksanlagen
Günter Marquardt
Kar. Rohbau
Ant.Martinez-Santos
Werksanlagen
Karl-Heinz Mecke
Kar.-Fertigmontage
Hetti Möller
MPK-Materialabtlg
Walter Müller
Härterei
Elli Ortmann
Lackiererei
Hugo Ortmann
MPK-Materialabtlg
Hermann Paninski
Qual.Kontr.u.Insp.
Rudolf Paulsberg
Chassisbau I
Anton Pecher
Werksanlagen
Willi Pfeifer
Energieanlagen
Ingeborg Pfeiffer
Kar. Rohbau
Giovanni Picciuca
Motorenbau
Hans Pook
Prod.Vorb.Werk II
Günter Porske
Preßwerk
Fritz Priedigkeit
Motorenbau
Hildegard Prill
Werksverpflegung
Helmut Rechner
Prod.Vorb.Werk I
Benevenuto Roselli
Qual.Kontr.u.Insp.
Oskar Rossmann
Wagenendmontage
Johann Salewski
Werksanlagen
Helmut Schalke
Prod.Vorb.Werk I
Erich Schüler
Prod.Vorb.Werk II
Herbert Sobolewsky
Werkschutz
Hans Solzbacher
Werksanlagen
Heinz Sommerfeld
MPK-Prod.Steuerung
Friedrich Skott
Chassisbau II
Karl Sperling
MPK-Transportabtlg
Luise Stronczynski
Kar.Fertigmontage
Erwin Tauchert
Qual.Kontr.u.Insp.
Heinrich Wagener
Werksanlagen
Ernst Wehrschmidt
Preßwerk
Wilhelm Wilitek
MPK-Transportabtlg
Otto Witt
Prod.Vorb.Werk II
Kurt Wrobel
Wagenendmontage
Emilie Zwaka
Preßwerk

Kaiserslautern

Stanislaus Adamski
Preßwerk
Pirmin Brödel
Produktion
Franz Budja
Produktion
Ludwig Kramer
Werkzeugbau
Albert Meiers
Produktion
Otto Schwerdthöfer
Instandhaltung

Wir gedenken

Rüsselsheim

Jose F.de Sousa, Einzelt.
geb.9.8.27 gest.21.12.79

Ali Toprak, Vers.Zweigw.
geb.2.1.27 gest.26.12.79

A. Sommersberg, PEK
geb.2.3.54 gest.16.1.80

Franjo Oremus, Zentr.Werk.
geb.23.7.35 gest.31.1.80

Johann Schönauer, Inspekt.
geb.9.2.34 gest.2.2.80

Georg Stippler, Getr.Bau
geb.6.3.31 gest.13.2.80

Gg Hebenstreit, PV-Werkz.
geb.25.8.19 gest.15.2.80

E. A.Parrott, Kar.Fertg.Mont.
geb.13.2.50 gest.15.2.80

Hans Engel, Zentr.Werkst.
geb.7.6.21 gest.18.2.80

Eyüp Yilmaz, Kar.Bau I
geb. 1936 gest.21.2.80

Leonhard Rösch, Instandh.
geb.30.7.22 gest.24.2.80

Martin Wald, Ordnungsd.
geb.11.11.19 gest.24.2.80

Bochum

Jozef Klawinski, Motorenb.
geb.14.1.38 gest.14.1.80

Günter Kahnert, P.Vorb.Werk I
geb.17.1.33 gest.21.1.80

Ursel Maiwald, Kar.Ftg,Mont.
geb.30.11.29 gest.28.1.80

August Mahn, Preßwerk
geb.3.5.30 gest.3.2.80

Marlis Braun,Polsterei
geb.9.10.46 gest.7.2.80

Kaiserslautern

Karl J.Greif, Produktion
geb.12.7.21 gest.18.2.80

Rentner

Hermann Schäfer
geb.20.8.99 gest.29.12.79

Heinrich Dyroff
geb.23.3.20 gest.6.1.80

Jakob Herzberger
geb.24.11.02 gest.12.1.80

Herbert Schneider
geb.23.2.24 gest.13.1.80

Peter Elsinger
geb.22.5.05 gest.14.1.80

Franz Benedikter
geb.27.9.05 gest.17.1.80

Jakob Becker
geb.2.7.88 gest.19.1.80

Heinrich Baumgärtner
geb.24.1.06 gest.19.1.80

Heinrich Hahn
geb.13.3.08 gest.25.1.80

August Schäfer
geb.4.6.14 gest.25.1.80

Heinrich Holzhäuser
geb.31.10.00 gest.26.1.80

Georg Ackermann
geb.7.8.07 gest.26.1.80

Franz Petry
geb.21.5.02 gest.28.1.80

Karl Schaffner
geb.16.2.03 gest.30.1.80

Johann Schmitt
geb.30.4.08 gest.31.1.80

Josef Finger
geb.14.11.95 gest.2.2.80

Heinrich Leikauf
geb.8.11.00 gest.2.2.80

Otto Borm
geb.19.8.08 gest.3.2.80

Ludwig Hieronymus
geb.8.6.13 gest.3.2.80

Jakob Hoffmann
geb.10.8.07 gest.4.2.80

Emil Moll
geb.18.4.14 gest.4.2.80

Theodor Spieß
geb.17.4.04 gest.4.2.80

Karl Albrecht
geb.1.4.06 gest.5.2.80

Hans Schröder
geb.22.3.31 gest.7.2.80

Heinrich Becker
geb.27.2.99 gest.8.2.80

Klara Moritz
geb.25.11.98 gest.8.2.80

Eugen Hattler
geb.18.11.05 gest.9.2.80

Ernst L.Kaupp
geb.9.11.15 gest.10.2.80

Adam Duidorf
geb.14.2.11 gest.11.2.80

Georg Bausch
geb.10.2.94 gest.13.2.80

Adam Müller
geb.8.12.95 gest.14.2.80

Rudolf Bleyl
geb.28.2.01 gest.14.2.80

Alfred Krennrich
geb.15.5.08 gest.15.2.80

Gustav Walther
geb.30.9.01 gest.16.2.80

Matthias Bamberger
geb.20.10.08 gest.17.2.80

Otto Jesgarek
geb.25.7.05 gest.17.2.80

August Linder
geb.27.12.01 gest.17.2.80

Siegfried Senner
geb.10.12.11 gest.17.2.80

Georg Stroh
geb.5.11.04 gest.17.2.80

Philippp Jourdan
geb.1.4.11 gest.18.2.80

Erwin v. Loew
geb.21.3.07 gest.18.2.80

Karl Sziel
geb.11.10.98 gest.18.2.80

Gustav Ehlenberger
geb.8.8.10 gest.19.2.80

Franz Zahn
geb.29.11.03 gest.19.2.80

Kaspar Schreiber
geb.14.1.07 gest.19.2.80

Karl Bitz
geb.28.12.02 gest.20.2.80

Franz Linke
geb.28.1.17 gest.21.2.80

Michael Bisdorf
geb.13.2.08 gest.23.2.80

Martin Gaulrapp
geb.14.1.04 gest.23.2.80

Wenzel Panker
geb.6.9.06 gest.23.2.80

Georg Hummel
geb.21.10.94 gest.24.2.80

Friedrich Heyd
geb.10.10.19 gest.25.2.80

Willi Schwarz
geb.29.4.97 gest.25.2.80

DAS SICHERE AUTO

Lehrmeister Wirklichkeit

Ohne den Bezug zur Wirklichkeit ist die Sicherheitsforschung nicht denkbar. Wird ein neueres Opel-Fahrzeug im südhessischen Raum in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt, wird die Opel-Unfallfolgenforschung aktiv.

In Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, technischen Überwachungsämtern und Medizinern werden Fahrzeugverformung sowie Art und Schwere von Verletzungen untersucht. Die Ergebnisse dieser Arbeit, wie die im Test gewonnenen, fließen in die künftige Konstruktionsarbeit ein.

Die Aufnahme zeigt die Analyse eines Unfalls durch einen Mitarbeiter unseres Entwicklungszentrums für passive Fahrzeugsicherheit. Manche Unfälle werden in Tests nachvollzogen. Der enge Bezug zur Verkehrspraxis ist eine wichtige Kontrolle der Wirksamkeit aller Schutzmaßnahmen am Fahrzeug.

Die „Jufos" waren da

Regionalwettbewerb „Schüler experimentieren" wieder im Werk Bochum

Die Teilnehmer der 15. Runde von „Jugend forscht" mit dem Wettbewerb „Schüler experimentieren", der am 6. Februar in unserem Bochumer Werk stattfand, kamen aus Borken, Münster, Ibbenbüren und aus Oer-Erkenschwick. Insgesamt waren es 32 Schüler; die jüngsten 8 und die ältesten 16 Jahre alt. Die Stadt Oer-Erkenschwick war mit 21 „Jufos" – das ist die Abkürzung für Jungforscher – vertreten. Es wurden 20 Arbeiten vorgestellt. Die jungen Forscher mußten sich mit schriftlicher Darstellung und durch mündliche Befragung den sechs Prüfern stellen. Zusätzlich zu ihrer schulischen Anforderung hatten sie sich monatelang mit einem Thema ihrer Wahl beschäftigt.

Die Originalität, der technisch-physikalische Aufwand, allein von den organisierten „Gerätschaften" her, die sichere Beherrschung des Stoffes, die jugendliche Begeisterung und ihr Gemeinschaftsgefühl versetzten Werksleiter W. Pihan und die 220 Besucher, die sich die im Speisesaal D 1 ausgestellten Arbeiten angesehen hatten, in nachdenkliches Staunen. Die Mädchen waren mit 7 Teilnehmerinnen in der Minderheit; sie kamen mit einer Gruppenarbeit in Physik unter die fünf Bestplazierten, die zum Landeswettbewerb zugelassen wurden.

Es gibt bei diesem Wettbewerb „Schüler experimentieren" keinen 1., 2.. 3., 4. und 5. Sieger, wie einige Zeitungen falsch berichtet hatten, sondern 5 Arbeiten qualifizierten sich für den Landeswettbewerb. Die von der Jury unter die 5 besteingestuften Arbeiten erbrachten in Biologie: T. Canli und B. Faber mit der Arbeit „Soziales Verhalten der Kiebitze bei der Abwehr von Feinden"; in Informatik: Th. Schulz mit „Kann ein Schachcomputer einen Schachspieler ersetzen?"; in Technik: F. Escher mit „Entwicklung und Bau einer elektronischen Wasserwaage"; in Physik: St. Nolte, R. Hermanns und F. Bruder mit „Bau und Entwicklung einer Feststoffrakete" und G. Rother, M. Ruddigkeit und C. Reiß für die Gruppenarbeit „Warum geht eine Kerze beim Anblasen aus?".

Diese und eine weitere Arbeit mit dem Titel „Möglichst energiesparende Klimaregulierung in einem Klassenzimmer an einem Tag im Winter" wurden neben Urkunden und Büchern mit einer Geldprämie ausgezeichnet. Ein Mädchen erhielt für eine Einzelarbeit in Chemie mit dem Titel „Chromatographie von Blattgrün" ein Jahresabonnement der Zeitschrift „Kosmos".

Vormittags hatte die Jury die Arbeiten bewertet. Bevor es ein reichhaltiges Mittagessen gab, hatten die Jungforscher Gelegenheit, sich unsere Produktionsstätten anzusehen. Während die Jury noch tagte, fand für die Wettbewerbsteilnehmer und Gäste der Opel-Experimentalvortrag „Blick auf den Fortschritt" statt. Außerdem wurde der Film „Dem Zufall keine Chance" gezeigt.

Die Abschlußveranstaltung mit Siegerehrung fand am Nachmittag statt. Zu den Ehrengästen gehörte Bürgermeister Kuhnert; erschienen waren auch Vertreter des Amtes für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung und des Schulverwaltungsamtes. Werksleiter W. Pihan übermittelte in seiner Rede die besonderen Grüße von Generaldirektor J. F. Waters. Er sagte unter anderem, daß der gleiche Wettbewerb in den Vereinigten Staaten unter dem Titel „Science Fair" durch General Motors gefördert werde. R. Miesel aus Rüsselsheim, zuständig für den Ressort Schul- und Hochschulkontakte, führte aus, daß

Jungforscher, die einen Kraftstoff auf Brennspiritusbasis entwickelt hatten, wofür sogar ein Untersuchungsbefund des TÜV Essen vorlag.

Für alle Arbeiten gab es eine Teilnehmerurkunde.

Emblem „Jugend forscht . . ."

die Firma Opel die technische Ausbildung unterstütze und zu diesem Zweck Motoren und andere Lehrmittel zur Verfügung stelle.

Für die Schüler war der Tag in unserem Werk ein ganz besonderes Erlebnis. Er brachte ihnen viel Freude und Anerkennung. In 8 Lokalausgaben der Tageszeitungen und in „Bild am Sonntag" wurde über den Wettbewerb ausführlich berichtet.

Beim Abschlußgespräch, an dem Werksleiter W. Pihan, die Jury, Vertreter der Stadt Bochum und Alt-Wettbewerbsleiter Hochstein teilnahmen, wurde darüber diskutiert, warum es in der Großstadt Bochum mit dem Sitz der Patenfirma keine Jungforscher gibt. In diesem Jahr hat sich im Wettbewerb der bis 21jährigen wieder niemand aus Bochum beteiligt. Das Schulamt will sich aus diesem Grund mit diesem Thema beschäftigen.

Die Arbeit von drei Gymnasiasten aus Herne mit dem 14jährigen Gruppensprecher Ch. Pilgrim war sehr der Zeit entsprechend und besonders interessant: befaßte sie sich doch mit der Einsparung von Primärenergie durch einen Kraftstoff auf Brennspiritusbasis. Die Gruppe hatte eine ganz erhebliche Eigeninitiative entwickelt und legte sogar einen Untersuchungsbefund des Technischen Überwachungsvereines Essen vor. Es wurde eine Möglichkeit gefunden, Benzin als Ottomotorenkraftstoff zu ersetzen. Wenn die Mischung auch nicht wirtschaftlich ist, kann ein Auto mit diesem Alternativkraftstoff doch bereits fahren. Die Forschungs- und Entwicklungsarbeit will die Gruppe fortsetzen. Es wurde der Schule bereits ein Motor für den Unterricht und für diese Versuchszwecke versprochen.

Wir zollen den Jungforschern Respekt und fördern darum den Wettbewerb als Patenfirma. Die Jugendlichen, so hoffen wir, werden die Probleme der Zukunft mutig anfassen und mit ihren hellen Köpfen brauchbare, menschenwürdige Leistungen für die Welt von morgen entwickeln.

Th.Schulz erklärt Schachzüge, die sein Schachcomputer errechnet hat.

Werksleiter W. Pihan hört sich die Erklärungen der jungen Forscher an.

Werksführer W. Gorny mit den Schülern, Lehrern und Eltern bei der Werksbesichtigung in der Karosserie-Fertigmontage.

Höhepunkt des Tages waren die Bekanntgabe der besten Arbeiten, die zum Landeswettbewerb zugelassen sind, und die Überreichung der Urkunden und Preise durch W. Pihan.

Kurzmitteilungen

Auf sämtlichem Schriftwechsel von Werksangehörigen mit Abteilungen des Werkes sollte die Abteilungs- und Stamm-Nummer vermerkt werden. Dadurch entfällt das Suchen in der Personalkartei, und es ist eine schnellere Bearbeitung möglich bzw. es können Irrtümer ausgeschaltet werden.

●

Bei der Abteilung Berufsausbildung sind für die insgesamt 143 zur Verfügung stehenden Ausbildungsplätze über 750 Bewerbungen eingegangen. Die Bewerber wurden inzwischen an zwei Samstagen im März zu einem Eignungstest eingeladen.

●

Eine Gruppe von 40 Betriebsratsmitgliedern belgischer Automobilwerke, die der Christlichen Gehaltsempfänger-Gewerkschaft dort angehören, hat sich kürzlich im Rahmen von Informationsbesuchen innerhalb und außerhalb Belgiens auch in unserem Werk aufgehalten.

●

Der Kommunalverband Ruhrgebiet hat eine Information (Ruhr-Tour) zusammengestellt. Ruhr-Tour nennt Anschriften von Museen, Öffnungszeiten und Eintrittspreise, vom Bergbaumuseum Bochum bis zum archäologischen Park in Xanten, in alphabetischer Reihenfolge die Vorschläge für Unternehmungen im Revier. Interessenten können Ruhr-Tour bei der Sozialabteilung, Zimmer 21, Bau D 8, Tel. 2407, einsehen beziehungsweise bekommen.

●

Mit einem Großplakat mit dem Titel „Paß schön auf! genügt nicht" wirbt zur Zeit die Stadt Bochum zusammen mit der Deutschen Verkehrswacht für die Mitgliedschaft von Kleinkindern im Kinder-Verkehrsclub. Werksangehörigen mit Kindern ab 3 Jahren kann die Mitgliedschaft im Kinder-Verkehrsclub nur empfohlen werden. Weitere Auskünfte erteilt das Informationszentrum Ruhr-Bochum, Telefon 693975.

●

Mit Wirkung vom 1. 3. 1980 wurden die Einkommensgrenzen für Wohnberechtigungsscheine erhöht. Auskünfte erteilt die Bochumer Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646.

E. Eurich: „Das Vorschlagswesen, ein Führungsmittel im Unternehmen."

Speisesaal D 1: Hier war die Siegerehrung des Abteilungswettbewerbs '79.

Abteilungswettbewerb im Aufwind

1. Sieger wurde die Abteilung Betriebsmitteleinkauf. W. Meier und S. Meiss nahmen Urkunde und Schild entgegen.

Die Siegerehrung des Abteilungswettbewerbs im Vorschlagswesen fand am 31. Januar statt. In unserer letzten Ausgabe hatten bereits kurz darauf hingewiesen. Bis auf wenige Ausnahmen waren alle Führungskräfte des Werkes Bochum bei der Veranstaltung anwesend. In einem Rückblick auf das Jahre 1979 konnte der Leiter des Vorschlagswesens, E. Eurich, von einer gesteigerten Effektivität des Vorschlagswesens im Vergleich zu den Vorjahren berichten. Die von der Werksleitung gesteckten Ziele wurden nicht nur erreicht, sondern weit überschritten.

16.685 Verbesserungsvorschläge wurden 1979 registriert, und mehr als ein Drittel aller Werksangehörigen hatte mindestens einen Verbesserungsvorschlag im Jahre 1979 eingereicht. Die ausgezahlte Prämiensumme von 1.612.000,— DM bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um mehr als 15 Prozent. Durch den Anlauf des neuen Kadett hat es viele Möglichkeiten gegeben, Verbesserungsvorschläge einzureichen, so daß auch der Abteilungswettbewerb im wesentlichen zum guten Ergebnis des Jahres 1979 beigetragen hat.

In seinem Referat „Das Vorschlagswesen als Führungsmittel im Unternehmen" legte E. Eurich dar, daß die vordergründige Meinung, die direkte Mitarbeit am Vorschlagswesen, das heißt das Einreichen von Verbesserungsvorschlägen, ein Teil dieses Führungsmittels sei, so

W. Pihan dankte allen, die sich für das Vorschlagswesen eingesetzt haben und nannte die Ziele für 1980.

Die Vertreter der 3 Siegerabteilungen mit dem Werksleiter W. Pihan (links), und dem Vorsitzenden des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge E. Eurich (rechts). Allen Siegern herzliche Glückwünsche!

nicht richtig interpretiert ist. Von einem Führungsmittel sei nur dann zu sprechen, wenn, unter Berücksichtigung des Wandels in den Beziehungen, der Bildung und der politischen Aufklärung sowie der daraus entstehenden Notwendigkeit der geänderten Verhaltenweise der Vorgesetzten, der Mitarbeiter überzeugt wird, daß nur durch sein Mitdenken die erforderliche Leistungsfähigkeit eines Unternehmens erhalten bleibt. E. Eurich: „Prämien, Plakate, Broschüren und OPEL POST allein genügen nicht, um ein Vorschlagswesen blühen und gedeihen zu lassen; blühen und gedeihen kann diese Einrichtung, die jedem Partner des Unternehmens Vorteile bringt, nur dann, wenn sich die Führungskraft und der Vorgesetzte auch in diesem Teil ihrer Aufgaben engagieren. Nur dann ist es auch ein Führungsmittel."

E. Eurich ging auch auf die Kritik ein, die beispielsweise auf Betriebsversammlungen relativ häufig am Vorschlagswesen geübt wird. Auch hier könne der Vorgesetzte helfen, die Kritik durch Aufklärung der Mitarbeiter über Bearbeitungsabläufe, Setzen von Prioritäten, die den Produktanlauf und die Aufrechterhaltung der Produktion betreffen, abzubauen.

Anschließend nahm der Leiter der Bochumer Werke, W. Pihan, die Siegerehrung im Abteilungswettbewerb vor. Siegerschild und Urkunde für den 1. Platz nahmen W. Meier und S. Meiss, Betriebsmitteleinkauf, entgegen. Der Aufstieg aus den unteren Bereichen der Rangreihe nunmehr auf den 1. Platz gleicht einem kometenhaften Aufstieg, kommentierte W. Pihan. 2. Sieger wurde die Prozeßabteilung unter Leitung von J. Niester. Die Abteilung war in den vergangenen Jahren Sieger des Wettbewerbes. 3. Sieger wurde die Abteilung PVK-Schnittbau, deren Betriebsleiter, W. Horst, Urkunde und Siegerschild für diesen Bereich entgegennehmen konnte.

Der Leiter der Werke Bochum dankte allen, die sich im vergangenen Jahr für das Vorschlagswesen eingesetzt haben: „Es muß von mir nicht besonders erwähnt werden, daß es nur einen Sieger, nur einen Zweiten und nur einen Dritten in diesem Wettbewerb geben kann. Auch im sportlichen Wettkampf ist dies nicht anders. Aber ich möchte in diesen Abteilungswettbewerb eine neue Philosophie einbringen, die da lautet: 'Unterliegen ja, aber wie!' Die Konkurrenz und der wirtschaftliche Zwang gebieten uns, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um unsere Ziele, Erhaltung der Arbeitsplätze, beste Qualität sowie optimale Fertigung unserer Produkte, Sicherheit am Arbeitsplatz und zufriedene Mitarbeiter, zu erreichen. Diese Ziele sind nur dann zu verwirklichen, wenn alle, die Mitarbeiter am Schraubstock, an den Maschinen, in den Büros, ihr Ideengut zur Verfügung stellen. Aufgeschlossene Mitarbeiter — durch Erfolgserlebnisse am Arbeitsplatz motiviert — sind die Stützen des Vorschlagswesen. In einem Vier-Punkte-System legte W. Pihan anschließend die Zielsetzung '80 für das Vorschlagswesen fest.

KADETT – 1. Preis beim Presseball

Der erste Preis der Verlosung beim Presseball am 25. Januar in der Bochumer Ruhrlandhalle war ein Kadett. Gewonnen wurde er von Frau Potschadel aus Herne. Werksleiter W. Pihan übergab Schlüssel und Wagenpapiere des 5türigen Kadett L, haselbraun metallic, 1,3 l S-Motor, 55kW, mit Radio, Nebelleuchten, Wisch-Wasch-Anlage für die Heckscheibe und weiterem Zubehör im Empfangsraum D 1 und wünschte der glücklichen Gewinnerin gute Fahrt (unser Bild). Das große Glück kam im richtigen Augenblick, denn der alte Wagen der Familie Potschadel stand bereits zum Verkauf bereit; ein neues Auto war fällig. Ehemann und Tochter Melanie waren zum Abholen des Kadett mit ins Werk gekommen und hatten das erste Mal die Herstellung eines Fahrzeuges bei einer Werksbesichtigung miterlebt. Ein besonderer Clou: Die Glückszahl, die Losnummer 475, wurde als Autonummer verewigt. Den Gewinnern Gute Fahrt mit unserem Kadett.

In wenigen Zeilen

Im vergangenen Jahr haben 21.223 Personen an Werksbesichtigungen teilgenommen. Zusammen mit dem „Tag der offenen Tür" beträgt die Besucherzahl in unserem Bochumer Werk insgesamt 50.973.

Eine Delegation der spanischen Stadt Zaragoza hat sich mehrere Tage in der Stadt Bochum aufgehalten und unser Werk besichtigt.

Der OPEL-Theaterplan ist nur ein Auszug aus dem Angebot der Theater. Weitere Auskünfte erteilt die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407.

Personalien

Im Zusammenhang mit der Versetzung von K. Willems nach Zaragoza trat im Bereich der Hauptabteilung Werksanlagen folgende Organisationsänderung in Kraft: R. Kowolik, bisher Gruppenführer Bauplanung, wurde zum Leiter der Bauabteilung ernannt. Er berichtet G. Marquardt, Hauptabteilungsleiter Werksanlagen.

Prüfung darf nicht Schlußpunkt sein

Bei der Industrie und Handelskammer Bochum legten vor kurzem 58 Auszubildende die Facharbeiterprüfung und 5 die Prüfung für Bürogehilfinnen ab. Vier davon konnten die Prüfung bereits ein halbes Jahr früher ablegen. Es wurden im Durchschnitt gute Ergebnisse erzielt. Die betreffenden jungen Mitarbeiter haben inzwischen einen Arbeitsvertrag erhalten.

Eine Verabschiedung der ehemaligen Auszubildenden aus dem Ausbildungsvertrag fand am 22. Februar im Speisesaal D 1 statt. Im Rahmen einer kleinen Feier, an der auch die Leiter der Bereiche teilgenommen haben, in denen die jungen Mitarbeiter eingesetzt worden sind, wurden die Prüfungsdokumente überreicht.

H. Plattfaut

Dr. B. Prein

Der Leiter der Abteilung Berufsausbildung, H. Plattfaut, trug den Anwesenden kurz Sinn und Zweck der Berufsausbildung vor und sagte, daß nach der Prüfung auch die Weiterbildung eine nicht zu unterschätzende Rolle spiele. Man solle jede sich bietende Gelegenheit wahrnehmen, neues hinzuzulernen. Er gratulierte den jungen Leuten, dankte den Ausbildern und gab die Prüfungsergebnisse bekannt.

Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung Bochum, gratulierte den jungen Mitarbeitern und überbrachte auch die Glückwünsche der Werksleitung. Er erwähnte, daß die Einstellquote der Auszubildenden in den kommenden Jahren auf insgesamt 160 erhöht würde. Im Werk Bochum stünden dann 550 Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Zahl der Ausbildungsplätze würden oft an der Zahl der Beschäftigten gemessen. Diese Relation sei jedoch unrealistisch. Richtiger sei es, die Zahl der Auszubildenden zu der Zahl der im Unternehmen vorhandenen Facharbeiterpositionen in Beziehung zu setzen. Das mache im Werk Bochum 6,3 Prozent aus. Den ehemaligen Auszubildenden wünschte Dr. Prein Erfolg und Zufriedenheit im beruflichen Leben.

K. Winkelkötter

S. Kruse

K. Winkelkötter ergriff das Wort für den Bildungsausschuß des Betriebsrates und sagte, daß die abgelegte Prüfung nicht Schlußpunkt sein dürfe. Auch im Arbeitsleben gebe es den Wettbewerb, wofür man wie im Sport trainieren müsse. Die Erwachsenenbildung müsse darum auch in unserem Werk einen festen Platz haben.

Jugendvertreter S. Kruse sprach ebenfalls den ehemaligen Auszubildenden große Anerkennung und Glückwünsche aus, dankte allen, die bei der Ausbildung mitgewirkt haben und gab das Startzeichen für den Imbiß.

Schnappschuß aus dem Betrieb

Unser Bild aus der neuen Serie „Schnappschuß aus dem Betrieb" zeigt im Vordergrund die Mitarbeiter T. Santo und H. Biesalski, die im Chassisbau I die antriebslosen Kadett-Hinterachsen montieren.

Zum Schmunzeln

Mitarbeiter H. Leenen aus Münster schickte uns diese Zeilen:

Meine Frau und ich sind in Urlaub. Unsere Tochter mit ihrem zweieinhalbjährigen Tobias hat uns begleitet. Tochter und Tobias schlafen in der Pension oben im Haus, meine Frau und ich unten. Schon eine ganze Weile vor dem Frühstück stand Tobias sonst immer in unserem Zimmer. Nur heute war er eben nicht erschienen. Ich gehe nach oben und sehe beide noch in den Federn liegen. Ich sage zu ihnen: „Ihr seid aber Kadetten", unterhalte mich noch ein wenig und gehe an den Frühstückstisch, wo meine Frau schon Platz genommen hatte. Da stürmt Tobias herein: „Omi, Opa hat eben gesagt, wir sind Opels!"

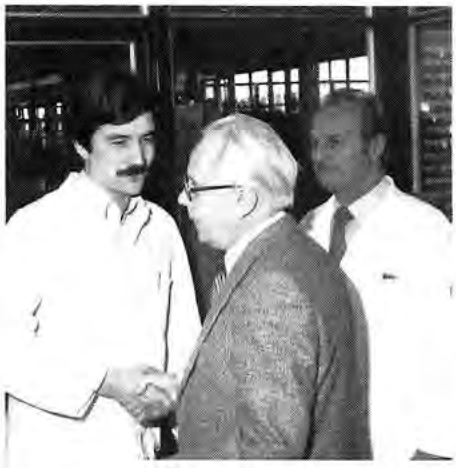
Ende des Bochum-Teils

WERK KAISERSLAUTERN

Ein Mann der ersten Stunde ging

Hans Lahm, Ausbildungsleiter der Lehrwerkstatt Kaiserslautern, verließ uns nach 45jähriger Betriebszugehörigkeit, um seinen wohlverdienten Ruhestand anzutreten. Er hat unsere Lehrwerkstatt aufgebaut, und er war es, der sie zu dem machte, was sie heute ist — eine Ausbildungsstätte, die überall große Anerkennung findet.

Als Werkszeugmacherlehrling begann H. Lahm 1934 bei Opel. Nach zehnjähriger Tätigkeit im Rüsselsheimer Werk im erlernten Beruf



W. Bauer, einer der ersten Lehrlinge im Werk Kaiserslautern, verabschiedet sich von seinem „Meister".

und nach 10 Jahren Kriegsdienst mit anschließender Gefangenschaft kam er 1957 in die Abteilung Berufsausbildung Rüsselsheim.

Aufgrund seiner besonderen Eignung wurde er später mit der Einrichtung unserer Lehrwerkstatt betraut und war ab 1967 als Ausbildungsleiter für die Ausbildung in Kaiserslautern verantwortlich; bis zu seinem Ausscheiden waren es 311 ausgebildete Facharbeiter. Für sie alle war er immer und jederzeit nicht nur ein „Lehrer", sondern vor allen Dingen ein Mann mit großem Verständnis für die jungen Menschen.

Alle, die ihn kannten, wollten ihn an seinem letzten Arbeitstag nicht so ohne weiteres „gehen" lassen. Mit einer kleinen Aufmerksamkeit oder einem Händedruck wünschten sie ihm alles Gute, an der Spitze Werksleiter H. P. Klein.

Im Dienste der Arbeitssicherheit

Seit Bestehen des Werkes Kaiserslautern im Jahre 1966 wurde es von Dipl. Ing. Pakusa von der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft in Mainz betreut. Unter die Betreuung fallen die Überwachung von Maschinen, Betriebsbegehungen, Klärung von Unfallhergängen sowie die Beratung in der Arbeitssicherheit. Seine großen Erfahrungen gaben uns vor allem in der Anlaufzeit des Werkes Anregungen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit, und ein ständiger guter Kontakt trug mit dazu bei , den heutigen Sicherheitsstand zu erreichen.

Herr Pakusa hat sich vor einiger Zeit wegen Erreichung der Altersgrenze im Werk Kaiserslautern verabschiedet und gleichzeitig seinen Nachfolger, Dipl. Ing. Grünewald vorgestellt. Unser Bild zeigt von links die Herren Grünewald, Berufsgenossenschaft, H. P. Klein, Leiter des Werkes Kaiserslautern, Dipl. Ing. Pakusa, Berufsgenossenschaft, G. Hertel, Abteilungsleiter Arbeitssicherheit, G. Andreae, Abteilungsleiter Arbeitssicherheit Rüsselsheim, K. E. Happel, Hauptabteilungsleiter der Personal- und Sozialabteilung, am Tage der Verabschiedung.

Erinnerungsfoto: H. Lahm im Kreise seiner „Crew".

MOMENTAUFNAHME

Das Arbeitsplatzporträt dieser Ausgabe wurde in der Rüsselsheimer Schmiede gemacht und zeigt Mitarbeiter Helmut Zang an einer der Schmiedepressen.